



**N E U
P E R L A C H**

**STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG DES
NEUEN STADTTEILS NEUPERLACH IN MÜNCHEN**

SIGRID BRETZEL

**N E U
P E R L A C H**

**STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG
DES NEUEN STADTTEILS NEUPERLACH
IN MÜNCHEN**

1960

2008

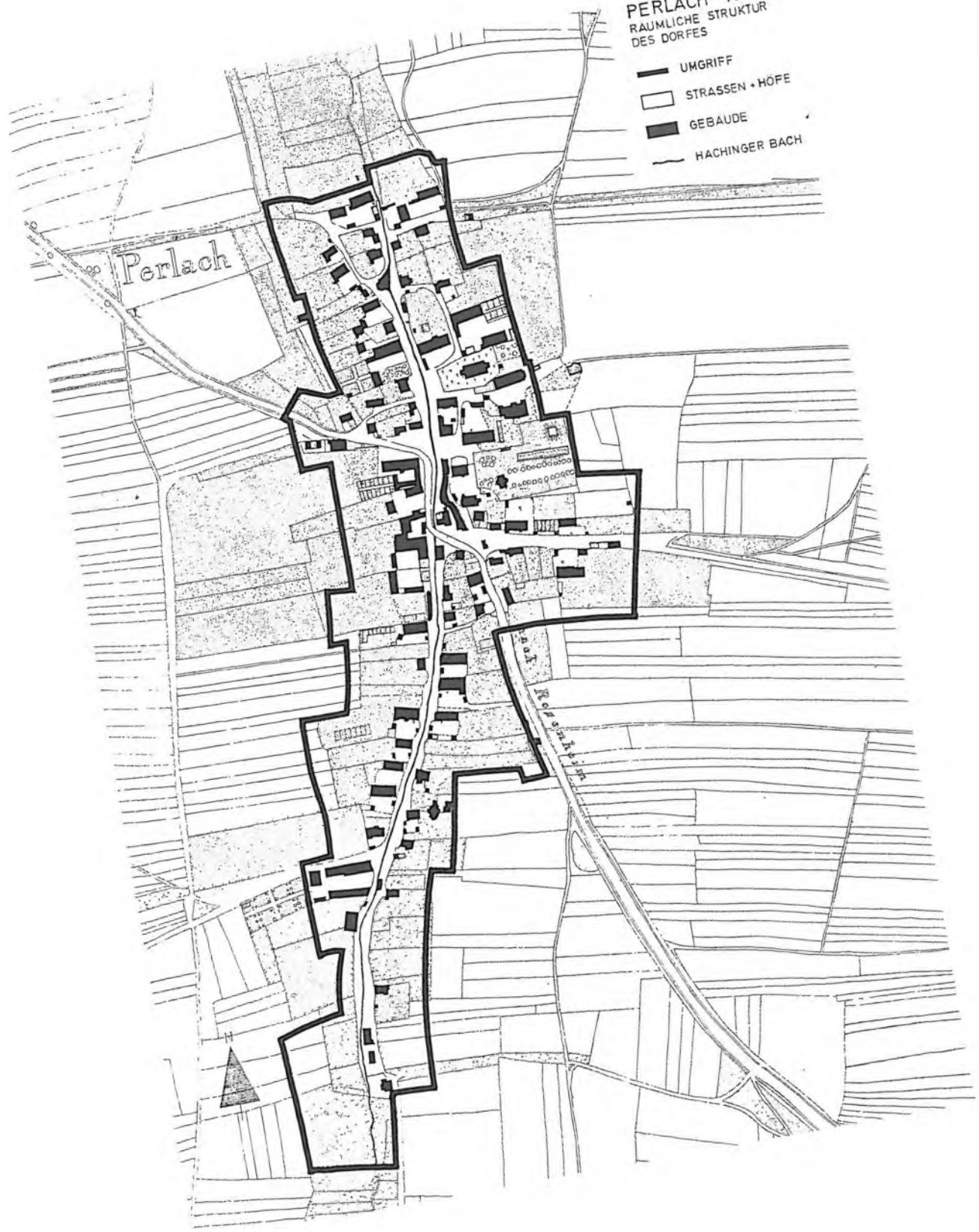
***VORWORT / TEIL 1
Seiten 1 - 84***

SIGRID BRETZEL, MÜNCHEN, 2009

VORWORT	5
TEIL 1: LEITBILDER UND STRUKTURPLANUNG - AUSGANGSLAGE / ORGANISATION / PLANUNGEN -	7
TEIL 2: REALISIERUNG UND SITUATION 2008 - GESAMTBEREICH / TEILBEREICHE -	85
SCHLUSSBEMERKUNGEN	287
ANHANG: CHRONOLOGIE	297

PERLACH 1809
RAUMLICHE STRUKTUR
DES DORFES

- UMGRIFF
- STRASSEN + HÖFE
- GEBÄUDE
- HACHINGER BACH



VORWORT

Perlach, das bei Baubeginn größte Städtebauprojekt Europas, das bis heute größte Städtebauprojekt im Bereich der ehemaligen Bundesrepublik, wurde 1960 als eine Maßnahme zur Behebung der noch kriegsbedingten Wohnungsnot in München vom Stadtrat beschlossen. 1963 lag ein erstes Gesamtplanungskonzept, 1965 der Strukturplan für das Gesamtgebiet vor, der die Grundlage für die weitere Planung bildete. 1967 fand die Grundsteinlegung für die Großsiedlung mit 25.000 Wohnungen für 80.000 Einwohner, mit Arbeitsstätten für zunächst ca. 20.000 Arbeitsplätze sowie mit zahlreichen überörtlichen Einrichtungen und allen erforderlichen Folgemaßnahmen statt.

1968 waren die ersten Wohnungen bezugsfertig.

Die Realisierungszeit war auf 10 Jahre kalkuliert worden - nach 10 Jahren waren ca. 60% der geplanten Wohnungen fertig gestellt, der Bau des Einkaufszentrums war noch nicht begonnen, der Anschluss an den Öffentlichen Nahverkehr nur provisorisch, vom Ostpark und dem Neuen Südfriedhof waren jeweils die ersten Bauabschnitte eröffnet, und der erste Bauabschnitt des Forschungszentrums der Firma Siemens war im Bau.

Auch Ende des Jahres 2008, etwa 40 Jahre nach Grundsteinlegung, kann die Gesamtmaßnahme noch nicht als gänzlich „abgeschlossen“ gelten - der ursprünglich geplante Wohnungsbau ist zwar bereits etwa seit 1992 im Wesentlichen fertig gestellt, aber zu den wenigen Bereichen, die noch unbebaut sind, zählt insbesondere ein bedeutendes Areal in zentraler Lage.

Die gegenwärtige Zeit ist dadurch gekennzeichnet, dass Änderungen vorgenommen werden – einerseits Planungsänderungen für einige unbebaute Bereiche, andererseits vereinzelt bauliche Ergänzungen und Nutzungsänderungen von Bauten aus der Anfangszeit, indem sie abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden.

Man war zu Beginn mit großem Engagement, nach bestem Wissen und mit den zur Verfügung stehenden Erkenntnissen im Städtebau an die große Aufgabe heran gegangen. Es war eine Zeit in nahezu euphorischer Aufbruchstimmung, nachdem der Wiederaufbau und die Deckung des dringendsten Wohnungsbedarfes nach dem Krieg im wesentlichen bewältigt worden waren. Man sah eine neue, unbelastete Zeit vor sich, in der man aktuelle Erkenntnisse städtebaulicher und stadtplanerischer Forschung verwirklichen und etwas ganz Besonderes entwickeln konnte. Alle Beteiligten gingen dabei mit einem hohen Verantwortungsbewusstsein für das Gemeinwohl an die Aufgabe heran.

Die aufgestellten Leitbilder und Ziele der Strukturplanung waren anspruchsvoll, vielfältig und hoch gesteckt. Sie reichten von der Bedeutung, die der Siedlung Perlach für München und die angrenzende Region zugemessen werden sollte, bis zu übergreifenden Rahmensetzungen und konzeptionellen Vorgaben für die städtebauliche Struktur, für Programm und Ausstattung sowie für Orientierung und Stadtgestalt. Auch wenn der Strukturplan als städtebauliche Grundkonzeption, als Leitplan verstanden werden sollte, der keine Festsetzungen traf, sondern Spielraum für neue städtebauliche Ideen bieten sollte, hatte er mit seinen Leitbildern durchaus einen gewissen ganzheitlichen Anspruch.

Dieser konnte jedoch in der folgenden Zeit, die von laufenden allgemeinen Wandlungen und Veränderungen städtebaulicher Tendenzen und Zielvorstellungen geprägt war, in den Planungen Perlachs nicht konsequent aufrecht erhalten werden: Stand die Planung zunächst im Zeichen der Leitbilder der Nachkriegszeit, so sah man sich Ende der 60er Jahre einer neuen Dynamik ausgesetzt und wollte Altes mit neuen Vorstellungen vereinbaren. Zug um Zug mit seiner Realisierung geriet Perlach dann in die Entwicklungsphase der 70er Jahre, in der die Bedeutung traditioneller städtebaulicher Werte zunahm.

Indem man auf die jeweils neuen Erkenntnisse mit Planungsänderungen reagierte, erfuhr somit die Planung Perlachs in außerordentlich kurzer Zeit – etwa in den 8 Jahren nach dem Strukturplan 1965 – eine nahezu beispielhafte städtebauliche Entwicklung, sowohl der Konzeptionen der städtebaulichen Grundstrukturen der Bebauungen als auch der Konzeptionen des Straßenverkehrsnetzes. Dabei wurde zwar in allen Planungsphasen versucht, die städtebaulichen Leitbilder und Ziele der ursprünglichen Strukturplanung für das Gesamtgebiet in ihren Grundprinzipien mit den neuen Zielen zu kombinieren. Dies gelang jedoch nur teilweise oder es führte zu unbefriedigenden, auch städtebaulich problematischen Ergebnissen.

Folglich läßt sich mit der Abfolge der Realisierungen der Bauquartiere ebenso wie mit dem Straßenverkehrsausbau die Entwicklung des Städtebaus in diesen Jahren eindrucksvoll verfolgen.

Wie zeigt sich Neuperlach heute ?

Konnten die Leitbilder und Ziele umgesetzt werden, wie wurden sie umgesetzt und wie haben sie sich bewährt ?

Wie haben sich Stadtbild, Strukturen und städtische Gestaltungen entwickelt ?

Ist ein Umfeld für urbanes Leben entstanden ?

Welche Qualitäten sind entstanden ?

Mit der vorliegenden Dokumentation werden die städtebauliche Entwicklung Perlachs und die gegenwärtige Situation zum Stand Ende 2008, 40 Jahre nach Bezugsfertigkeit der ersten Wohnungen, dargestellt:

Dazu wird im ersten Teil – ausgehend von einleitenden Grundinformationen zu Rahmenbedingungen und Ausgangslage – über die 3 Hauptphasen der Strukturplanung und ihre jeweiligen Leitbilder und Ziele berichtet.

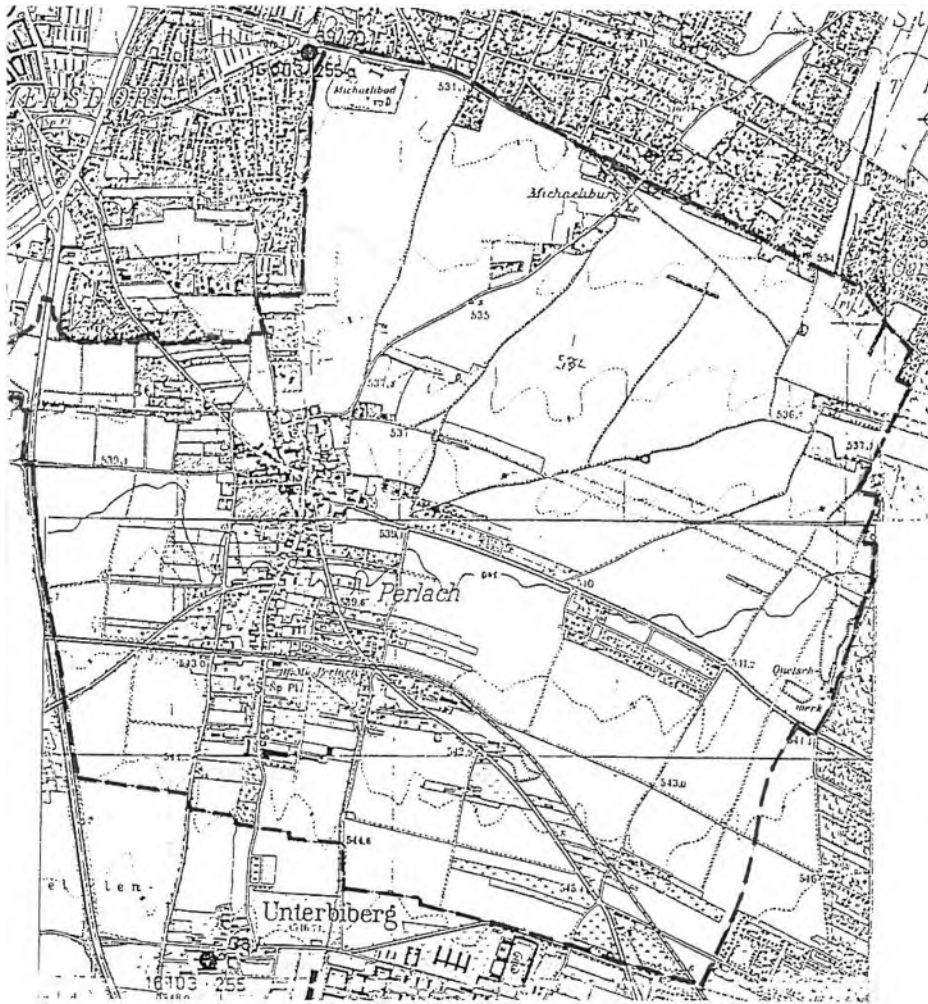
Der zweite Teil zeigt anhand von textlichen Ausführungen, Daten und Plänen sowie insbesondere von Fotoaufnahmen den Stand der Realisierungen in ihren städtebaulichen Ausprägungen auf, der sich Ende 2008 bietet.

Mit umfassenden Informationen sollen Grundlagen und Anstöße für Reflexionen im Sinne der aufgeworfenen Fragen sowie für Vergleiche mit den ursprünglichen Leitbildern und Zielen geschaffen werden, um zudem zu konstruktiven Auseinandersetzungen mit Planung und Realisierung Perlachs als einem Städtebauprojekt im Kontext des Städtebaus seit 1960 beizutragen.

TEIL 1

LEITBILDER UND STRUKTURPLANUNG

	SEITE
EINLEITUNG	9
AUSGANGSLAGE	12
Rahmenbedingungen Anfang der 60er Jahre	12
Gesamtstädtische Bedeutung Perlachs	14
Gegebenheiten des Planungsgebietes	15
ORGANISATION VON PLANUNG UND VOLLZUG	17
Planung und Verantwortlichkeiten	17
1. Organisationsstrukturen der planenden Verwaltung	17
2. Maßnahmenträgerschaft	19
3. Arbeitsorganisation	19
4. Erarbeitung der städtebaulichen Konzeptionen	19
Aufgaben des Maßnahmenträgers Neue Heimat Bayern	20
1. Vorbemerkungen	20
2. Maßnahmenträgervertrag 1963	21
3. Maßnahmenträgervertrag Bauquartier Süd 1977	24
STRUKTURPLANUNG	25
Erste Planungsphase –	
Strukturplanung für das Gesamtgebiet	25
1. Wichtigste Stadtratsbeschlüsse	25
2. Leitbilder und Ziele	26
3. Die Konzepte	30
Zweite Planungsphase –	
Planung der zentralen Bereiche	44
1. Wichtigste Stadtratsbeschlüsse und	
Entscheidungsprozesse	44
2. Leitbilder und Ziele in den Beschlüssen 1963 und 1965	45
3. Städtebaulicher Ideenwettbewerb	45
4. Überarbeitungen des Entwurfes des 1. Preises	55
Dritte Planungsphase – Südliche Bereiche	68
1. Wichtigste Stadtratsbeschlüsse und	
Entscheidungsprozesse	68
2. Änderung der Strukturplanung für den gesamten	
Südbereich	69
3. Plangutachten für das Bauquartier Süd	74



Perlach
um 1960



Perlach (Neu-
u. Altperlach)
2008

EINLEITUNG

Überblick über die wichtigsten Fakten der Gesamtmaßnahme Perlach

Perlach 1960:

Das alte Dorf Perlach, im Jahr 780 erstmals urkundlich erwähnt, - ein bäuerlich geprägtes Dorf, das von seinen landwirtschaftlich genutzten Feldern umgeben ist.

Perlach 2008:

Der neue Stadtteil Neuperlach mit dem Dorf Altperlach – überwiegend bebaut bzw. gestaltet mit ca. 23.500 – 24.000 Wohnungen, Arbeitsstätten mit ca. 28-30.000 Arbeitsplätzen, Zentrum mit klimatisiertem Einkaufszentrum, überörtlichen Einrichtungen, Wohnfolgeeinrichtungen, Grünflächen und Parks, U- und S-Bahn-Anschluss.

Planungsträger und Maßnahmenträger:

Planung der Landeshauptstadt München ab 1960: Baugebiet für den sozialen Wohnungsbau zur Behebung der Wohnungsnot;
Durchführung mit der Neuen Heimat Bayern als Maßnahmenträger, dem damals größten Wohnungsbauunternehmen Bayerns

Bezeichnungen:

in den ersten Planungsjahren:

- Großwohnanlage, Großsiedlung
- Entlastungsstadt
- Trabantenstadt

seit 1972 offiziell: „Stadtteil Neuperlach“ und „Stadtteil Altperlach“

Planungskonzeption:

Wohnungsbau:

Ziele in der Anfangsphase: für zunächst 54.000 Einwohner, dann 22.300 Wohnungen für 74.000 Einwohner;

Ziele seit 1967 (Grundsteinlegung): 25.000 Wohnungen für 80.000 Einwohner;
im Endausbau werden es ca. 25.000 Wohnungen sein (davon 47% öffentlich gefördert), jedoch wegen der Rückgänge bei den Wohnungsbelegungen nur 55 - 57.000 Einwohner;

Gewerbegebiete, Büro- und Dienstleistungseinrichtungen für Arbeitsplätze im Sekundären und Tertiären Sektor:

Ziele in der Anfangsphase: für zunächst 14 - 20.000 Arbeitsplätze;

Ziele Ende der 60er Jahre: 25 - 27.000 Arbeitsplätze (1 Arbeitsplatz/ Wohnung);

Ziele im weiteren Planungsverlauf: 30.000 – 40.000 Arbeitsplätze
im Endausbau werden möglicherweise bis zu 40.000 Arbeitsplätze erreicht;

Sonstiges:

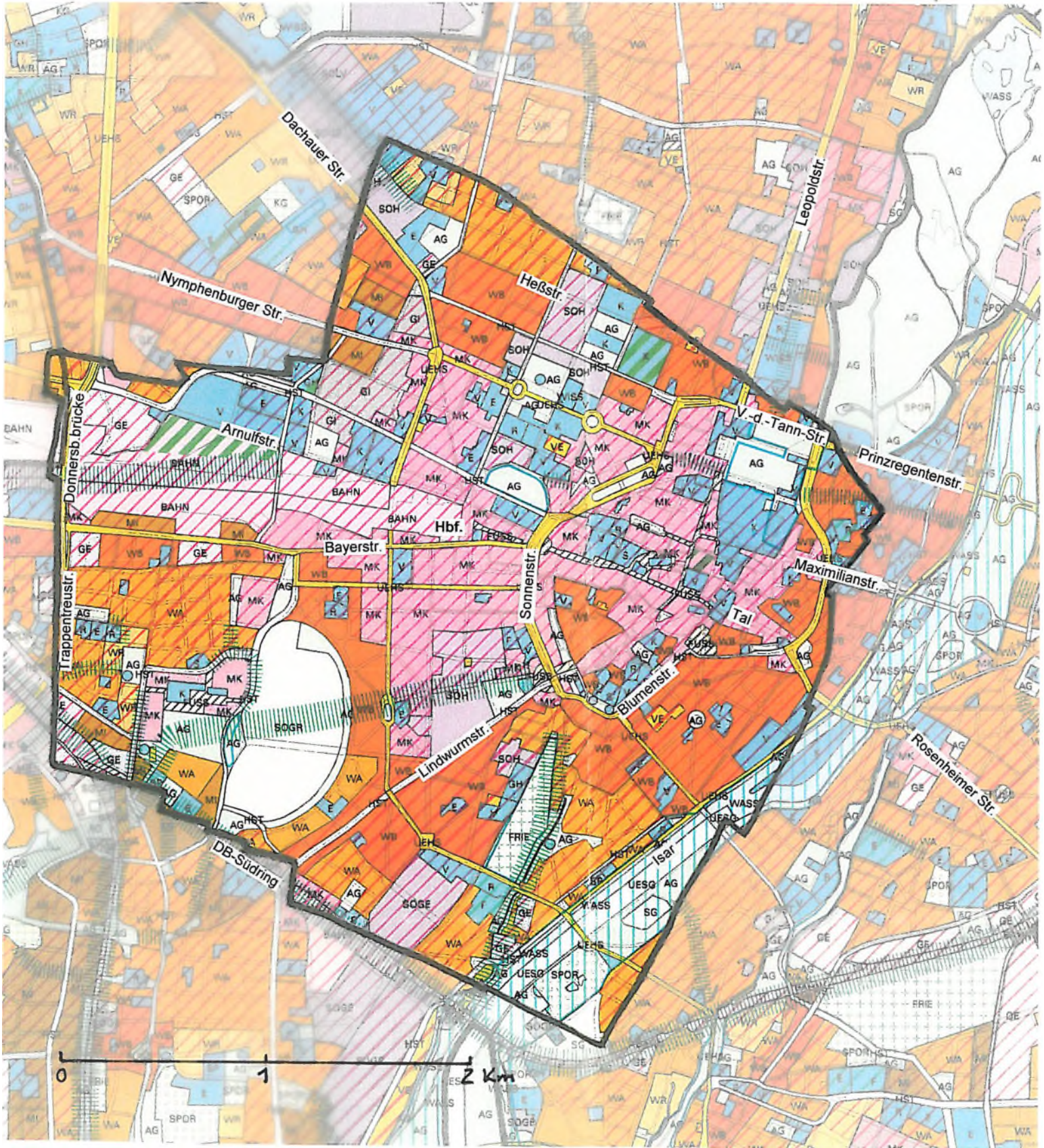
Hauptzentrum mit Bürgerhaus und sonstigen zentralen Einrichtungen;

Überörtliche und örtliche Gemeinbedarfseinrichtungen

Umfangreiche Grün- und Erholungsflächen, insbesondere Ostpark, Neuer Südfriedhof, Truderinger Grünzug,

Leistungsfähige Schnellstraßenanschlüsse

U-Bahn, S-Bahn



Größenvergleich Planungsgebiet Perlach – Münchner Innenstadt (Flächennutzungsplan 2000)
Maßstab 1 : 25.000

Planungsgebiet im Südosten Münchens:

ca. 1.000 ha

= Größe der Münchner Innenstadt, etwa zwischen Isar und Donnersbergerbrücke/
Trappentreustraße sowie von der Prinzregenten-/ Von-der-Tann-Straße/ Heßstraße
bis zum Südring der Bahn.

Zeittafel ausgewählter wesentlicher Ereignisse:

Grundsatzentscheidungen des Münchner Stadtrates 1960/ 61

Bebauungsplan-Aufstellungsbeschluss für das Gesamtgebiet 1962

Erstes Gesamtplanungskonzept 1963

Strukturkonzept/ Flächennutzungsplan als Grundlage der konkreten Planungen 1965

Grundsteinlegung Mai 1967

Erste Wohnungsfertigstellungen Juni 1968

Einweihung des ersten Wohnquartiers Nord Juni 1971

Städtebaulicher Wettbewerb Zentrum 1968

Grundsteinlegung Wohnring 1974

Baubeginn Haupteinkaufszentrum 1978

Fertigstellungen Haupteinkaufszentrum 1981/ 1989

Inbetriebnahme U-Bahn 1980

Eröffnung Städtisches Krankenhaus 1972

Fertigstellung Forschungszentrum Firma Siemens, 1. Bauabschnitt, 1978

Eröffnung Ostpark, 1. Bauabschnitt, 1975

Einweihung Ostpark, Gesamtbereich, 1982

Einweihung Neuer Südfriedhof, 1. Bauabschnitt, 1977

Baubeginn Bauquartier Süd 1980

Eröffnung Europäische Schule 1981

Ende der Tätigkeit des Maßnahmenträgers (Nachfolgegesellschaft) 1991

Fertigstellung Wohnungsbau - mit Ausnahme einiger Randbereiche - 1992

AUSGANGSLAGE

Rahmenbedingungen Anfang der 60er Jahre

Der Wiederaufbau Münchens war 1960 im wesentlichen abgeschlossen.

Nachdem die Einwohnerzahl 1950 bereits etwa wieder den Vorkriegsstand (ca. 840.000) aufgewiesen hatte, waren von 1950 bis 1959 ca. 225.000 Einwohner (EW) hinzugekommen – allein in den 3 Jahren 1957 bis 1959 etwa 30 – 33.000 EW pro Jahr. Somit betrug der Einwohnerstand Anfang 1960 ca. 1,065 Mio. EW.

Die Wohnbauleistungen waren sehr hoch: 1955 – 1959 waren im Durchschnitt ca. 15.500 Wohnungen (WE) pro Jahr fertig gestellt worden, dabei bildete das Jahr 1956 mit 18.000 WE die absolute Spitze.

Der dringendste Wohnungsbedarf infolge der Kriegszerstörungen war 1960 zwar im wesentlichen gedeckt worden, dennoch war die Wohnungsnot weiterhin groß, insbesondere wegen anhaltend hoher Zuwanderungsraten - für 1965 wurden 1,245 Mio. Einwohner prognostiziert, d.h. ein Zuwachs gegenüber 1960 um 180.000 EW.

Die Vormerkungen beim Wohnungsamt für eine „Familienwohnung“ beliefen sich Ende 1959 auf ca. 80.000, davon 46.000 in Rangstufe I.

1960 lebten (lt. GEWOS) im statistischen Durchschnitt 1,3 Personen in einem Wohnraum, vielfach lebten 2 und mehr Haushalte in einer Wohnung.

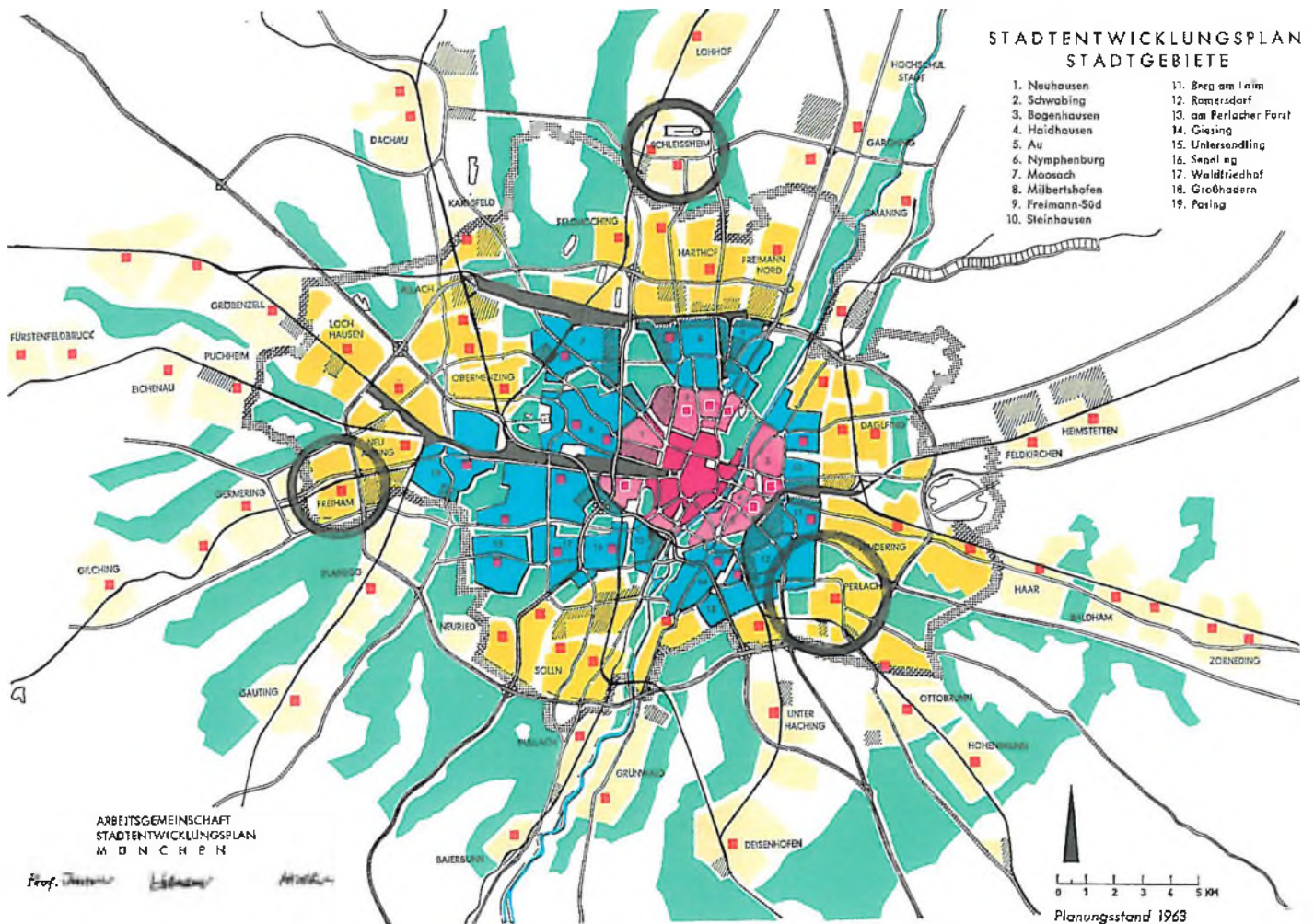
Demzufolge wurde von Oberbürgermeister Dr. Vogel und dem damaligen Referenten für Tiefbau und Wohnungswesen, Helmut Fischer, der „Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot“, der „Münchner Plan“, vorgelegt, der am 25.11.1960 vom Münchner Stadtrat beschlossen wurde und in dem u.a. ein Bereich in Perlach als künftiges Baugebiet angesprochen wurde. Darin wurde festgestellt, dass München als ein „Brennpunkt des Wohnungsbedarfes ersten Ranges gilt“ und dass „die Anziehungskraft Münchens nach wie vor sehr stark ist“.

Im Plan zur Behebung der Wohnungsnot strebte man bis 1966 in der Gesamtstadt den Bau von 123.300 WE (d.s. ca. 20.000 WE/ Jahr) an, davon mindestens 48.000 öffentlich geförderte Wohnungen (d.s. ca. 8.000 WE/ Jahr).

Diese Bedarfswahlen beruhten auf der Einschätzung weiterer Zuwanderung, auf detaillierten Berechnungen der Strukturen der Wohnungssuchenden und der Notwendigkeit, Wohnbedingungen zu verbessern. Zudem wurde das Ziel, den Pendlerverkehr zu reduzieren, verfolgt. Der Baulandbedarf für den Plan zur Behebung der Wohnungsnot wurde auf 2255 ha beziffert; dabei dachte man auch an Flächen außerhalb der Stadtgrenze.

Die hierzu notwendigen Baugebiete sollten im Stadtentwicklungsplan, der Anfang der 60er Jahre von der „Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan“ erarbeitet wurde, endgültig benannt werden. Am 10.07.1963 wurde er als Programm und Richtschnur „für die in den folgenden 30 Jahren anzustrebende städtebauliche und verkehrsmäßige Ordnung für die Landeshauptstadt München und ihr Umland“ vom Stadtrat gebilligt.

Nachdem der Bereich Perlach mit Stadtratsbeschluss 1961 endgültig in den Plan zur Behebung der Wohnungsnot (Münchner Plan) aufgenommen worden war, war dieses Baugebiet als Großwohnanlage entsprechend enthalten bzw. dargestellt.

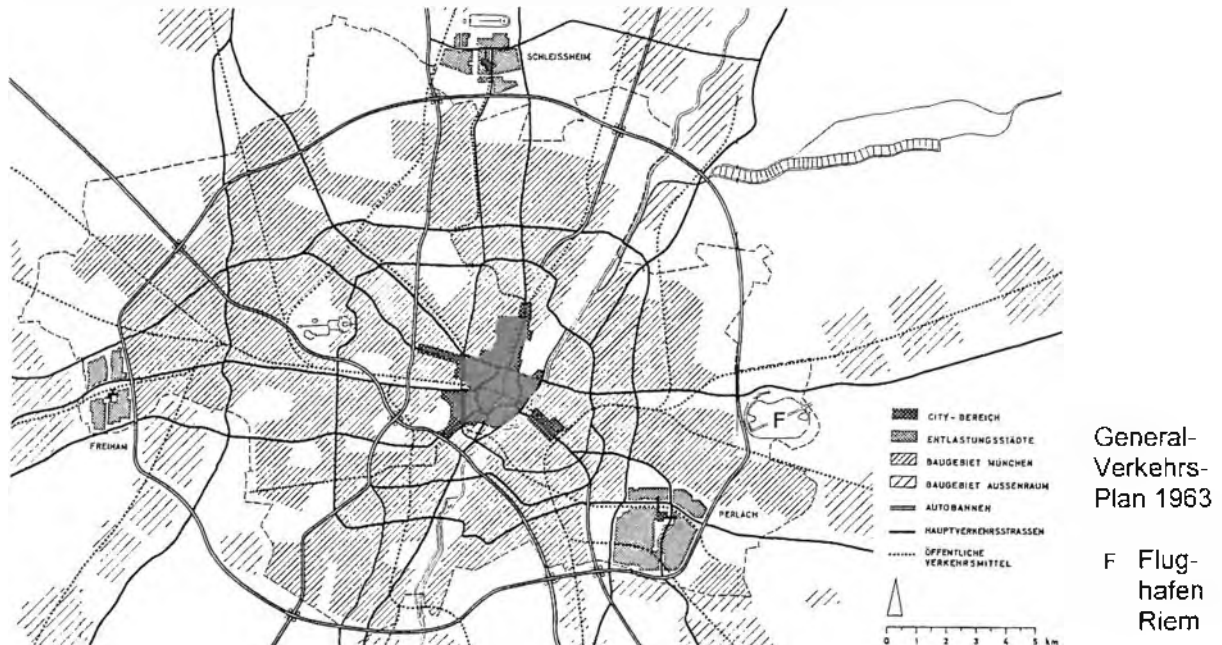


Aufgrund der Ausgangslage - hohe Zuwachsraten; Prognose stetigen Wachstums (Einwohner, Arbeitsplätze, Individualverkehr); noch kriegsbedingte Wohnungsnot - setzte der Plan den Rahmen für dynamische Entwicklungen in allen Bereichen:

- Weit über die Stadtgrenzen in die Region hinausgehendes Leitbild: S-Bahn-Ausbau und Vorschlag für Verdichtungen an den Bahnachsen
- Dichtes U-Bahn-Netz im Zusammenwirken mit dem S-Bahn-Netz
- Dreieck Augsburg-München-Ingolstadt als langfristiger Entwicklungsschwerpunkt (später „MAI“) für eine Erweiterung der Stadtregion, da die Aufnahmekapazität der Kernstadt für ein dynamisches Wachstum als begrenzt angesehen wurde
- Hauptstraßennetz mit autobahnähnlichen Stadtschnellstraßen
- Verkehrsberuhigung innerhalb des Altstadtringes
- Fußgängerzonen
- Räumliche Entwicklung in 3 neuen Schwerpunkten: Trabantenstädte Perlach, Freimann, Oberschleißheim – letztere befindet sich außerhalb der Stadtgrenzen
- Hohe Baudichten für Neubebauungen, um die hierfür begrenzten Flächen optimal auszunutzen
- Erhaltung und Weiterentwicklung der vorhandenen Grün- und Freiflächen, um ein für die Stadthygiene und Stadgliederung erforderliches zusammenhängendes Grünflächensystem zu bilden sowie ausreichend Erholungsflächen zu schaffen, was insbesondere bei hohen Bau- bzw. Wohndichten im Bestand und bei Planungen als absolute Notwendigkeit gesehen wurde.

Gesamtstädtische Bedeutung Perlachs

Perlach wurde als erste der drei im Stadtentwicklungsplan 1963 vorgesehenen „Trabantstädte“ zur Realisierung ausgewählt, da diese am ehesten durchsetzbar war. Im Gebiet Freiham fehlten die entwässerungstechnischen Voraussetzungen völlig, und die Flächen konnten kurzfristig nicht erworben werden. Das Gebiet Schleißheim lag außerhalb der Stadtgrenze; es erstreckte sich hauptsächlich auf den Flächen des Flugplatzes Oberschleißheim und war somit abhängig von dessen Freigabe, was nicht absehbar war.



Wesentlicher Grund für die Inangriffnahme Perlachs war der Bau des Ostsammlers (Anfang der 60er Jahre begonnen), durch den in absehbarer Zeit ausreichende Kapazitäten für die Entwässerung geschaffen werden konnten.

Hinzu kam die Vorstellung, mit der neuen Großsiedlung die Verlagerung des Flughafens Riem aus der Stadt beschleunigen zu können, da durch diesen der gesamte Münchner Osten mit Lärm und Abgasen belastigt wurde – die Verlagerung erfolgte jedoch erst 1992.

Als generelle gesamtstädtische Ziele und Leitbilder für die Planung der Großsiedlung Perlach galten (lt. Stadtratsbeschlüssen vom 25.01.1963 und 20.05./ 16.06.1965):

- Schwerpunkt im südöstlichen Stadtraum bzgl. baulicher Dichte sowie in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht; „Mittelpunkt des Münchner Ostens“
- Neue Großsiedlung zusammen mit dem alten Ort Perlach als geschlossener Komplex mit Einrichtungen sowohl für die eigene Versorgung als auch mit zentralen Einrichtungen für einen weiteren Einzugsbereich, der auch über die Stadtgrenzen hinausgeht
- Behebung der Wohnungsnot in München
- Entlastungseffekt für die überbelastete Innenstadt durch bewusste städtische Gestaltung und reiche Ausstattung mit spezifisch städtischen Einrichtungen
- Städtebauliche Verdichtung in dünn und unwirtschaftlich besiedelter Stadtrandzone
- Eine der letzten Möglichkeiten einer Konzentration in größerem Umfang auf dem landwirtschaftlich genutzten Freigelände östlich der Ortslage Perlach
- Reichliche Vorsorge für Arbeitsplätze.

Gegebenheiten des Planungsgebietes

Gesamtes Planungsgebiet: ca. 1.000 ha (lt. Berechnung 1965 1.046 ha)

Lage im Südosten Münchens, begrenzt im Westen durch die Bundesautobahn Salzburg sowie Teile von Ramersdorf, im Süden durch die Stadtgrenze, im Osten durch den Ortsteil Waldperlach sowie den Waldrand des Truderinger Forstes, im Norden durch die Zehntfeld- / Bad-Schachener-Straße

Entfernung zur Münchner Innenstadt: 6,5 km (Luftlinie vom späteren Zentrum bis Marienplatz)

Sowohl Nord-Süd- als auch Ost-West-Ausdehnung jeweils ca. 3,5 km

Nahezu ebenes Gelände, von Süd nach Nord um ca. 7 m fallend

Überwiegend unbebaute landwirtschaftliche Flächen um das Dorf Perlach

Einzige Besiedelungen: Dorf Perlach, Teile von Ramersdorf im Nordwesten, 2 Streusiedlungen an der Putzbrunner Straße, Kleinbetriebe an der Neubiberger Straße im Südosten (insgesamt ca. 80 ha)

Grundbesitz der Stadt München nur geringfügig und zudem nicht zusammenhängend



Luftbild von Südwesten, um 1960

Lage zwischen 2 Flughäfen und deren Bau- und Nutzungsbeschränkungszonen: im Norden/ Nordwesten in der Einflugschneise mit Bauhöhenbegrenzung und Lärmschutzzonen des Verkehrsflughafens Riem (bis 1992), im Süden in der Höhenbegrenzungszone des Militärflughafens Neubiberg.

Vorhandene Verkehrsstraßen im Gebiet:

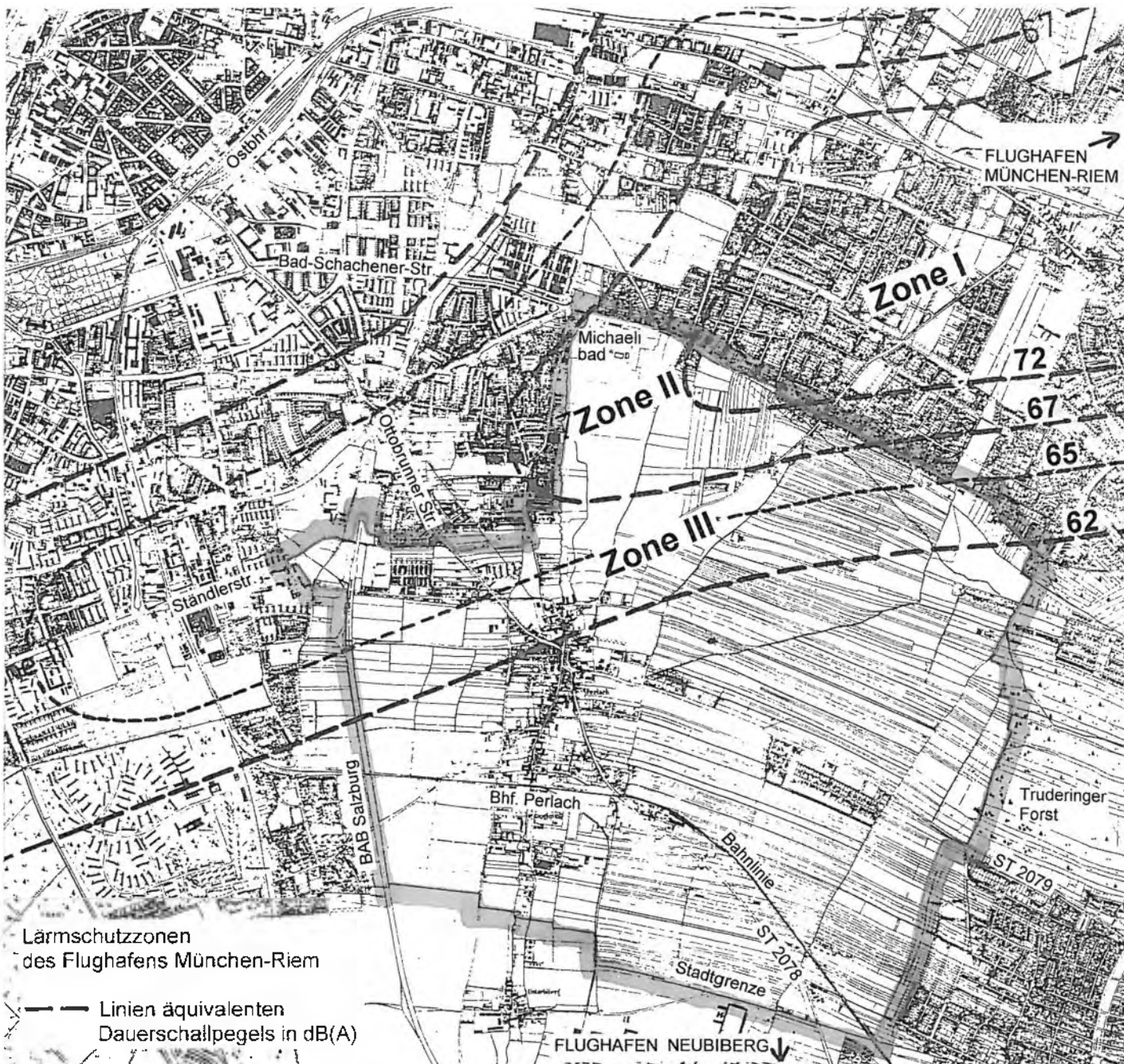
Staatsstraße 2078 (ST 2078), aus Südosten, von Rosenheim / Ottobrunn sowie Staatsstraße 2079 (Putzbrunner Straße), von Osten, Putzbrunn;

Verlauf beider Straßen zum Ortskern Perlach und dort Zusammenführung und Fortführung Richtung Nordwesten als wichtige Radialverbindung Richtung Münchner Innenstadt: Ottobrunner Straße / Rosenheimer Straße

Vorhandene Linien des Öffentlichen Nahverkehrs:

Endpunkte städtischer Straßenbahnlinien am nordöstlichen Rand des Planungsgebietes (Bad-Schachener-Straße; Michaelibad);

Bundesbahnlinie Ostbahnhof – Kreuzstraße im Südbereich des Planungsgebietes, in Ost-West-Richtung, mit Bahnhof Perlach südlich des Dorfes Perlach



ORGANISATION VON PLANUNG UND VOLLZUG

Planung und Verantwortlichkeiten

Planung und Realisierung Perlachs waren bis in die 70er Jahre in der Landeshauptstadt München (LH München), bei der Stadtspitze und in der Kommunalpolitik, mit höchster Priorität versehen, da die Umsetzung des Planes zur Behebung der Wohnungsnot und damit die dringende Bewältigung der großen Wohnungsprobleme oberstes Ziel war.

Diese besondere Bedeutung zeigt sich in den Organisationsstrukturen der Verwaltung in den ersten Jahren und in der Arbeitsorganisation sowie in der Beauftragung des größten Wohnungsbauunternehmens als Maßnahmenträger.

1. Organisationsstrukturen der planenden Verwaltung

Nachdem Ende 1960 der „Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot“ beschlossen worden war, in dem u.a. ein Bereich in Perlach als mögliches künftiges Baugebiet angesprochen wurde, setzte die Stadt München bereits Anfang 1961 für die ersten grundsätzlichen Planungsüberlegungen die „Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan“ ein, der Prof. Jensen, Dr.-Ing. Egon Hartmann und Dipl.-Ing. Hidber angehörten. Nachdem die Arbeitsgemeinschaft ein erstes „Bebauungsleitbild“ vorgelegt hatte, übernahm das Direktorium – Stadtplanungsamt ab Juli 1963 die weitere Bearbeitung der Planungen der Maßnahme Perlach unter der Leitung von Dr. Egon Hartmann. Aufgrund einer Umorganisation im Jahre 1964 wurde das Stadtplanungsamt in das neu organisierte Baureferat eingegliedert und als eine von sieben „Gruppen“, als Gruppe Stadtplanung, geführt. Das Baureferat wurde bis 1971 von Stadtbaurat Edgar Luther, ab 1971 von Stadtbaurat Uli Zech geleitet.



Baudirektor
Dr.-Ing. Egon Hartmann



Stadtbaurat
Edgar Luther



Stadtbaurat
Uli Zech (1991)

In der Gruppe Stadtplanung des Baureferates, die von Stadtbaudirektor Ewald Mücke geleitet wurde, wurde 1964 eine eigene „Abteilung Perlach“ eingerichtet, die diesem direkt unterstellt war. Die Abteilung wurde im Jahr 1970 als eigenständige Unterabteilung in die Bebauungsplanabteilung Ost eingegliedert.

Für die Leitung der Abteilung wurde zunächst ein Baudirektor berufen, was zur damaligen Zeit sonst noch nicht üblich war. Sie wurde bis 1969 von Baudirektor Dr. Egon Hartmann geleitet, Vertreter war Oberbaurat Dieter Wahls, der die Leitung von 1969 bis 1971 übernahm. Herr Wahls erhielt zudem den Status eines Projektbegleiters, demzufolge er einen direkten Dienstweg beschreiten durfte zum Stadtbaurat sowie zum Projektbegleiter im Direktorium, dem 2. Bürgermeister Dr. Steinkohl, um Informations- und Entscheidungswege zu verkürzen.

Ab 1971 wurde die Planung Perlach von Oberbaurat Klaus Goebel (später als Baudirektor der Abteilung Ost) geleitet.



Stadtbaudirektor
Ewald Mücke



Oberbaurat
Dieter Wahls



Oberbaurat/ Baudirektor
Klaus Goebel

Bei der Abteilung Stadtplanung-Perlach lagen Zuständigkeit und Federführung für alle stadtplanerischen Aufgaben Perlachs (außer Baugenehmigungen und Wohnungsbauförderung), und sie war koordinierende Ansprechpartnerin für den Maßnahmenträger.

Sie bestand bis Anfang der 70er Jahre zeitweise aus 9 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die von ihr wahrgenommenen Aufgaben waren: Städtebauliche Planung, Flächennutzungsplanung, Bebauungsplanung, Durchführung bzw. Federführung von Städtebau- und Bauwettbewerben, Erstellung von Übersichtsplänen für Präsentationen und Planungsinformationen, Bereitstellung planerischer Grundlagen für Koordinierungen, Statistische Erhebungen, städtebauliche Begutachtung der Bauanträge, Erarbeitung der jährlichen Stadtratsbeschlüsse „Stand der Planungs- und Vollzugsmaßnahmen“ sowie sonstiger Stadtratsbeschlüsse und –bekanntgaben (Entwürfe), Mitwirkung bei der Erstellung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes.

Die Maßnahme Perlach verlor ab Beginn der 70er Jahre ihre besondere Bedeutung, da sie durch andere Schwerpunkte in der städtischen Entwicklungspolitik, insbesondere im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen 1972, überlagert wurde. Hinzu kamen Mitte der 70er Jahre allgemeine wirtschaftliche Rückgänge, z. B. infolge der „Ölkrise“.

Folglich wurde die Unterabteilung ab Mitte der 70er Jahre deutlich reduziert und Mitte der 80er Jahre aufgelöst. Die Aufgaben bzgl. Perlach wurden dann anfallsweise von der Bebauungsplanabteilung Ost wahrgenommen.

Durch eine Umorganisation städtischer Referate bildete die Bebauungsplanung der vormaligen Gruppe Stadtplanung des Baureferates ab 1980 im neuen „Referat für Stadtplanung und Bauordnung“, kurz „Planungsreferat“, die Hauptabteilung Stadtplanung, bei der seitdem die Zuständigkeiten für ergänzende Realisierungen, für Um- und Neuplanungen im Bereich Neu- und Altperlach liegen. (Das Planungsreferat wurde bis 1991 von Stadtbaurat Uli Zech, 1992-2007 von Stadtbaurätin Christiane Thalgott geleitet. Seit 2007 liegt die Leitung bei Stadtbaurätin Dr.(I) Elisabeth Merk.

2. Maßnahmenträgerschaft

Für die Vorbereitung und Durchführung der Maßnahme wurde 1962 die gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft Neue Heimat Bayern (NHB) als Maßnahmenträger eingesetzt, und am 03.04.1963 wurde der Maßnahmenträgervertrag abgeschlossen.

Eine der Aufgaben des Maßnahmenträgers bestand in der Mitwirkung bei der Planung. Dieser kam er u. a. durch die Bereitstellung einer Arbeitskraft in der Abteilung Perlach nach: Nachdem in der Anfangszeit Architekt Peter Petzold hier mitgearbeitet hatte, wurde die Verfasserin, Dipl.-Ing. Sigrid Bretzel, von März 1968 bis Dezember 1975 zur Mitarbeit in der Abteilung Perlach benannt bzw. bereit gestellt.

Ab Januar 1976 bis Juni 1978 war sie, im Benehmen mit dem Baureferat, zeitweise vom Planungsbüro der Neuen Heimat aus noch mit Planungsarbeiten für Neuperlach betraut.

Die ab 1989 als Nachfolgegesellschaft der NHB tätige Bayerische Wohnungs- und Städtebaugesellschaft mbH schloss die Aufgaben als Maßnahmenträger 1991 ab.

3. Arbeitsorganisation

Die Arbeitsorganisation entsprach im Prinzip den später üblichen „Projektorganisationen“: In allen städtischen Fachreferaten sowie in den einzelnen Abteilungen des Maßnahmenträgers NHB wurden Zuständige für die Planung Perlach benannt. Regelmäßige Arbeitssitzungen fanden ebenso statt wie Spitzenbesprechungen der Leitungsebenen der LH München und der NHB.

Die Abteilung Perlach bot hierfür einen angemessenen Rahmen mit einem großen eigenen Besprechungsraum, in dessen Mitte das Modell des gesamten Teiles nördlich der Putzbrunner Straße im Maßstab 1:1000 aufgestellt war und somit immer als Anschauungsobjekt dienen konnte.

In den Anfangsjahren wurde eine besonders enge Kooperation zwischen Kommunalreferat und der Grundstücksabteilung der NHB durch regelmäßige, zeitweise wöchentliche, Gespräche gepflegt, so dass die Stadt optimal in die Vorgänge der Bodenordnung eingebunden war.

Der Stadtrat befasste sich regelmäßig mit der Gesamtplanung Perlach. Hierzu war die Stadtplanung verpflichtet, einen jährlichen Bericht unter dem Titel „Stand der Planungs- und Vollzugsmaßnahmen“ zu erstellen, der 1968 bis 1976 (mit Ausnahme 1971) jährlich, danach punktuell, abgegeben und beschlussmäßig behandelt wurde. Entsprechend dem Baufortschritt verlagerten sich die Schwerpunkte der Berichte von Planungsmaßnahmen hin zur Darlegung der Realisierungen.

In den ersten Jahren verlegte der Stadtrat seine Sitzungen aus dem Rathaus in den Planungsbereich, um eine enge Bürgernähe zu praktizieren: 1968: Feldbergschule; 1969 und 1970: Grundschule in Perlach-Nord, an der Albert-Schweitzer-Straße, die erste fertig gestellte Schule.

4. Erarbeitung der städtebaulichen Konzeptionen

Die städtebauliche Gesamtplanung, die städtebaulichen Planungen der Bauquartiere bzw. Teilbereiche sowie die im Planungsprozeß vorgenommenen, nachfolgend aufgeführten grundsätzlichen Änderungsplanungen, die jeweils zur Realisierung führten, wurden überwiegend von der 1964 in der Gruppe Stadtplanung eingerichteten Abteilung Perlach, im Benehmen mit der NHB, wahrgenommen.

Die Planung einiger Teilbereiche wurde in der Planungsabteilung der NHB erstellt.

Für den Zentralen Bereich (Bauquartier Mitte mit Hauptzentrum und Bauquartier West bis zum Dorf Alperlach) wurde, gemeinsam von der LH München und dem Maßnahmenträger NHB, ein bundesoffener städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt, zu dem zusätzlich 3 internationale Büros namentlich eingeladen wurden.

Der mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf wurde zunächst der nachfolgenden Planung zugrunde gelegt. Teilbereiche wurden realisiert, wesentliche Teile wurden jedoch in weiteren Planungsphasen umgeplant.

Für das Bauquartier Süd wurde ein Plangutachterverfahren mit 7 eingeladenen Planergruppen durchgeführt, ebenfalls gemeinsam von der LH München und der NHB.

Der von den Obergutachtern empfohlene Entwurf bildete die Grundlage der weiteren Planungsüberlegungen, einige Elemente wurden jedoch geändert.

Die Konzeption des Ostparkes wurde vom Baureferat, Stadtgartendirektion, unter Hinzuziehung freier Landschaftsplaner, erarbeitet.

Für den Neuen Südfriedhof wurde ein öffentlicher Wettbewerb durchgeführt. Das Projekt des ersten Preisträgers wurde weiter verfolgt und bildete die Grundlage für den realisierten 1. Bauabschnitt.

Aufgaben des Maßnahmenträgers Neue Heimat Bayern

1. Vorbemerkungen

Am 03.04.1963 wurde zwischen der Landeshauptstadt München (Stadt) und der gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft Neue Heimat Bayern (NHB) der Maßnahmenträgervertrag für die Durchführung der Maßnahme Perlach abgeschlossen. Mit Beschluss vom 03.04.1963 wurde dieser Vertrag ebenso wie alle zuvor zu Perlach verfassten Beschlüsse vom Stadtrat bestätigt.

Für den Vollzug des Maßnahmenträgervertrages lag die Federführung bei der Stadt: bezüglich der Planungsarbeiten zunächst beim Direktorium – Stadtplanung, ab 1964 beim Baureferat, Gruppe Stadtplanung, Abteilung Perlach.

Für den Grundstücksverkehr war eine Kontaktstelle im Kommunalreferat zuständig.

Die Geschäftsführung der Neuen Heimat Bayern bestand aus dem Vorsitzenden, Direktor Ludwig Geigenberger, sowie dem technischen Geschäftsführer, Dipl.-Ing. Heinz Feicht, und dem kaufmännischen Geschäftsführer, Dipl.-Kfm. Otto Loderbauer.



Direktor
Ludwig Geigenberger



Dipl.-Ing.
Heinz Feicht



Dipl.-Kfm.
Otto Loderbauer

Die Beauftragung eines Maßnahmenträgers erwuchs aus der Erkenntnis, dass die Verwirklichung eines solchen Großprojektes einerseits eines hohen Verwaltungsaufwandes bedurfte, der die Kapazitäten einer kommunalen Verwaltung übersteigen könnte, andererseits Aufgaben anstanden, die von einer Kommune nicht geleistet werden können. Dazu gehörten beispielsweise finanzielle Vorleistungen, die für eine zügige Realisierung notwendig werden und die haushaltsrechtlichen Möglichkeiten einer Kommune oftmals übersteigen, sowie die Notwendigkeit, Aufgaben der Grundstücksbeschaffung und –bereinigung zu delegieren. Denn das Gebiet Perlach befand sich überwiegend in kleinteiligem Privatbesitz, wobei die gegebenen Grundstückszuschnitte eine besondere Schwierigkeit darstellten: Im gesamten Planungsgebiet befanden sich nahezu nur sehr schmale, außerordentlich lange Grundstücke, der Grundbesitz vieler Grundstückseigentümer verteilte sich kleinteilig auf das ganze Gebiet. Die Neue Heimat Bayern verfügte als das damals größte Wohnungsbauunternehmen über die entsprechende Leistungsfähigkeit und Kompetenz. Mit ihrer Benennung als Maßnahmenträger sah man die optimalen Voraussetzungen für eine zügige, kompetente und erfolgversprechende Durchführung als gewährleistet an, so dass dem außerordentlichen Zeitdruck, unter dem die Realisierung stand, optimal begegnet werden konnte.

2. Maßnahmenträgervertrag 1963

Aufgaben - Überblick

Die der NHB übertragenen Aufgaben waren

- Mitwirkung am Gesamtbebauungsplan auf der Grundlage des Flächennutzungsplanes und an der Erstellung von Teilbebauungsplänen
- Grundstücksbeschaffung und –arrondierung
- Ermittlung der Erschließungsmöglichkeiten, Vorbereitung und Durchführung der Erschließung
- Koordinierung der künftigen Bauträger im Planungsgebiet unter dem Gesichtspunkt einer plangemäßen, den Beschlüssen des Stadtrates entsprechenden und zügigen Durchführung des Gesamtvorhabens nach Maßgabe der Bauleitplanung

Die Stadt verpflichtete sich zur umfassenden Unterstützung des Maßnahmenträgers.

Mitwirkung bei der Planung

Die Mitwirkung bei der Planung bestand in einer engen Kooperation bei allen das Gesamtkonzept betreffenden Fragen, in der gemeinsamen Auslobung von Wettbewerben, insbesondere des Zentrumswettbewerbes, in der Entwurfsbearbeitung von Teilbereichen, in der gemeinsamen Klärung von Einzelplanungen, sowie in der personellen Unterstützung der Planung in der Abteilung Perlach der Stadtplanung.

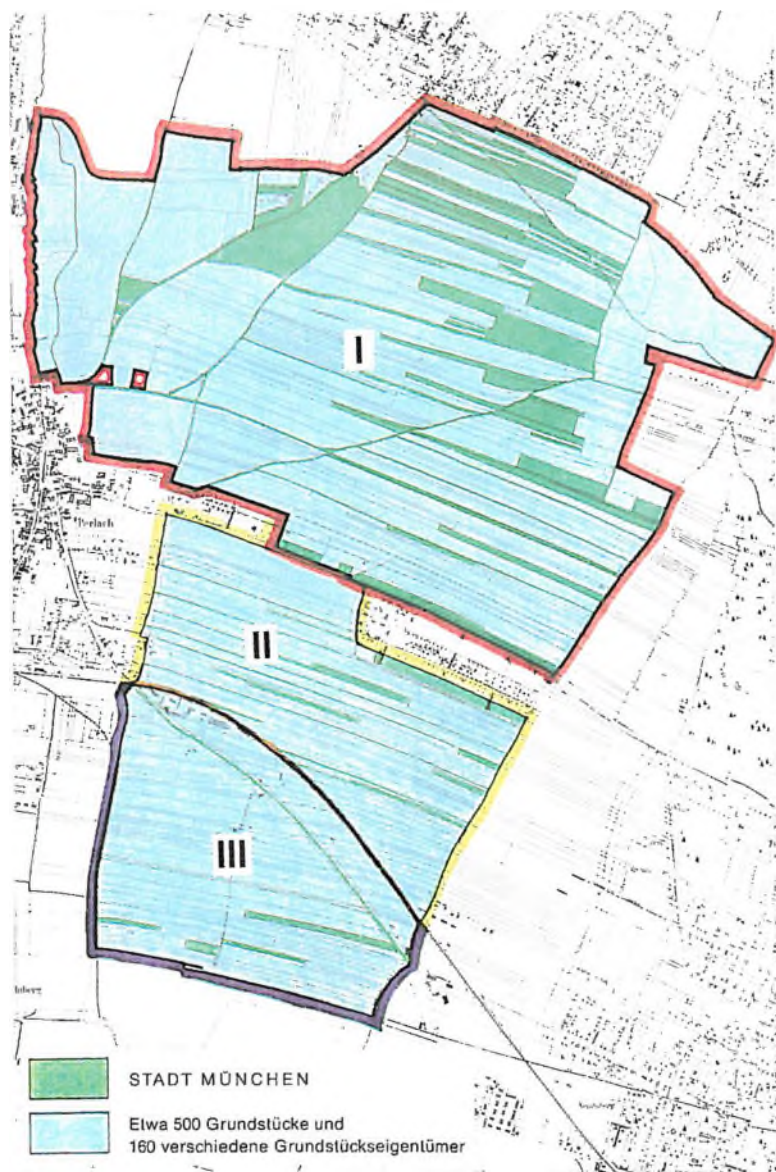
Grundstücksbeschaffung – Bodenordnung

Die Grundstücksbeschaffung und Bodenordnung wurde als freiwillige Umlegung ohne Anwendung gesetzlicher Mittel durchgeführt: Vom gesamten Planungsgebiet Perlachs, das eine Größe von ca. 1.000 ha aufweist, wurden die Bereiche der zukünftigen Neubauf Flächen (d.h. ohne Ostpark, Dorf Perlach, Friedhof und Bereich südlich des Dorfes) als Umlegungsgebiet bestimmt. Dieses bestand aus 500 Einzelgrundstücken von 160 privaten Grundstückseigentümern - der Perlacher Landwirte, die hier ihre Landwirtschaft betrieben. Der Anteil des städtischen Besitzes befand sich im wesentlichen im Nordteil und betrug insgesamt weniger als 15%.

Für die Bodenordnung strebte man ebenso wirtschaftliche wie vernünftige Lösungen an: Es galt, die spekulative Entwicklung der Grundstückspreise weitgehend auszuschalten, um die Grundstücksanschaffungspreise in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu halten,

da nur so die Verwendung für den öffentlich geförderten Wohnungsbau sichergestellt werden konnte. Zudem musste den berechtigten wirtschaftlichen Interessen der Grundstückseigentümer, deren Grundbesitz überwiegend auch ihre bäuerliche Existenzgrundlage bildete, Rechnung getragen werden.

Zunächst wurde das Umlegungsgebiet in 3 Umlegungsabschnitte aufgeteilt.



Grundbesitzverhältnisse in den Umlegungsabschnitten I, II und III vor Beginn der Bodenordnung im Jahre 1962

Als Umlegungsabschnitt I und damit erster Teil der Realisierung wurde der gesamte Bereich nördlich der Putzbrunner Straße bestimmt. Dieser war mit ca. 340 ha der größte, für den eine Kapazität für ca. 15.000 Wohnungen angenommen wurde.

Die Bodenordnung wurde wie folgt durchgeführt:

Die Grundstücke derjenigen Privateigentümer, die sich nicht an der Maßnahme beteiligen wollten, wurden vom Maßnahmenträger erworben, wobei dieser mit der von der Stadt ebenfalls beauftragten Wohnungsbaugesellschaft Terrafinanz kooperierte (etwa ¼ der Erwerbungen entfielen auf die Terrafinanz).

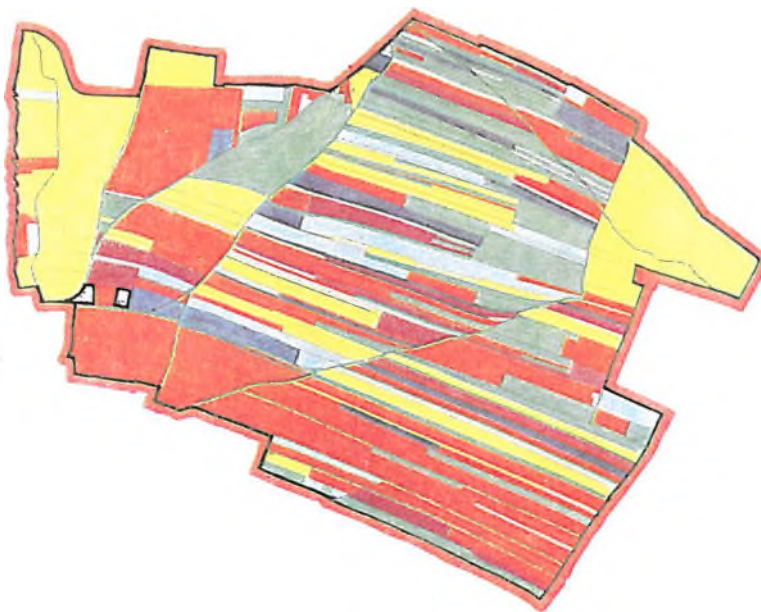
Die Stadt München übertrug ihren Grundbesitz ebenfalls dem Maßnahmenträger. Sie erhielt im Zuge der Umlegung alle für öffentliche Zwecke benötigten Flächen, deren Umfang die

eingebrachten Flächen erheblich überstieg, zu einem vereinbarten Festpreis von 54 DM, der unabhängig von Inflation für die gesamte Laufzeit der Zuteilungen bis zur Endabwicklung (bis Mitte der 70er Jahre) galt.

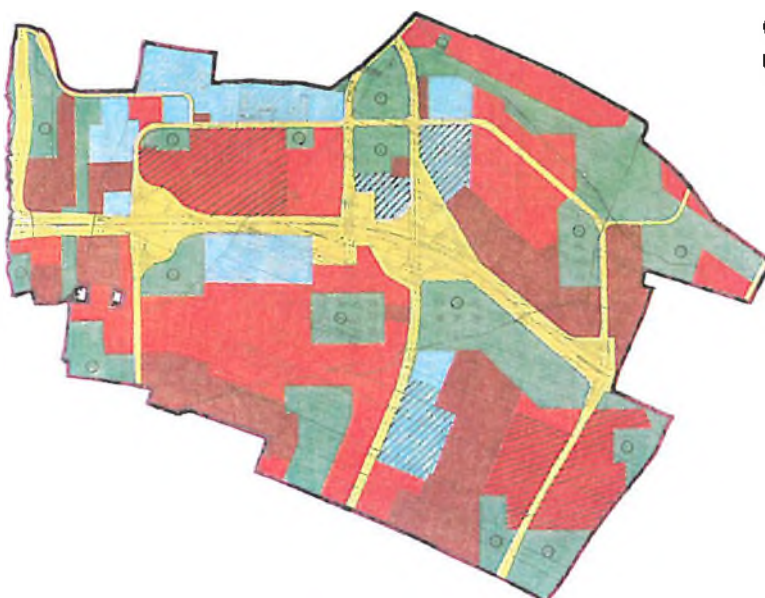
Die vom Maßnahmenträger erworbenen Wohnbaugrundstücke mussten zu 50% an andere Bauträger vergeben werden, bis zu 50 % konnte er selbst bebauen, wobei für ihn die Pflicht bestand, 60% im sozialen Wohnungsbau zu realisieren.

Der nicht erwerbbar private Grundbesitz, das heißt die Grundstücke der nicht verkaufswilligen Grundstückseigentümer, die sich an der Maßnahme beteiligen wollten, wurde zunächst dem Maßnahmenträger übertragen. Jeweils Zug um Zug mit der Festsetzung der Bebauungspläne wurde dieser auf dem Wege der freiwilligen Umlegung als Netto-Baugrundstück zugeteilt: Die Netto-Grundstücke wiesen ca. 62% der Brutto-Grundstücke auf, da von den eingebrachten Grundstücken Anteile für Verkehrsflächen, öffentliche Grünflächen und Gemeinbedarfsflächen abgetreten werden mußten, die nach der städtebaulichen Planung ca. 38% des Bruttobaugebietes betrugten.

Für die Durchführung dieser Art der Umlegung und des diffizilen Bereinigungsverfahrens waren lange und schwierige Verhandlungen, rechtlich komplizierte Verträge sowie finanzielle und kreditmäßige Engagements des Maßnahmenträgers nötig. Nur so konnte die Bodenordnung im ersten Umlegungsabschnitt in relativ kurzer Zeit, bereits im Jahr 1966, abgeschlossen werden und zudem das Ansteigen der Grundstückspreise in einem niedrigeren Rahmen gehalten werden als in anderen Münchner Baugebieten.



Eigentumsverhältnisse im Umlegungsabschnitt I nach Abschluss der Grundstückskäufe und Tauschverträge im Jahre 1966



Grundbesitzverhältnisse im Umlegungsabschnitt I nach der Umlegung im Jahre 1966



Erschließung

Die äußere bzw. überörtliche Erschließung wurde von der Stadt durchgeführt. Hierzu gehörte der Bau des Ostsammlers und der überörtlichen Straßenverbindungen, die Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr (Provisorische Straßenbahn, U-Bahn, Busbahnhof), Fernheizung. Die innere Erschließung der einzelnen Bauabschnitte war Aufgabe des Maßnahmenträgers. Er hatte die Planung, Projektierung, Herstellung sowie Kalkulation und Abrechnung mit den Bauträgern bzw. Anliegern durchzuführen. Da damit die Durchführung der Erschließung in einer Hand lag und da die NHB auch als Träger von Zwischenfinanzierungen auftreten konnte, konnte eine optimale Kooperation mit dem Baustellenbetrieb erreicht werden, was auch zu spürbaren Kosteneinsparungen führte.

Koordinierung der Bauträger

Die Koordinierung der Bauträger erstreckte sich auf Tätigkeiten wie beispielsweise auf die Abstimmung von Grundsätzen der Architektur, Art und Umfang der Grüngestaltung, der Farbgestaltung, sowie auf die Abstimmung von zeitlichen Abläufen hinsichtlich Erschließung, Bodenordnung, Vermessung und Baustelleneinrichtung.

Laufzeit des Vertrages

Der Maßnahmenträgervertrag war für 10 Jahre abgeschlossen worden. Im Jahr 1973 waren jedoch die Maßnahmen noch nicht beendet. Nach einer Verlängerung um 1 Jahr wurde für den Umlegungsabschnitt I ein Abwicklungsvertrag geschlossen, der an den Maßnahmenträgervertrag anknüpfte.

Der Umlegungsabschnitt II umfasste das Bauquartier Südost, das „Siemensgebiet“. Die Bodenordnung für diesen Bereich war während der Laufzeit des Maßnahmenträgervertrages durchgeführt und abgeschlossen worden, so dass die Maßnahmenträgeraufgabe erfüllt war.

3. Maßnahmenträgervertrag Bauquartier Süd 1977

Für den Umlegungsabschnitt III, das Bauquartier Süd, für das 1974 lediglich der städtebauliche Rahmenplan vorlag, musste eine neue vertragliche Basis erstellt werden. Für dieses Gebiet wurde jedoch in den Jahren 1974/ 1975 geprüft, ob es zum Entwicklungsgebiet im Sinne des Städtebauförderungsgesetzes erklärt werden sollte. Deshalb wurde zunächst keine generelle Verlängerung des Maßnahmenträgervertrages vorgenommen.

Nachdem jedoch eine Reihe von Gründen gegen eine Entwicklungsmaßnahme sprachen, wurde am 13.10.1977 ein neuer Maßnahmenträgervertrag mit der NHB für das Bauquartier Süd abgeschlossen.

Die Aufgaben wurden sinngemäß vom ersten Vertrag übernommen, so beispielsweise auch die Verpflichtung, dass der Maßnahmenträger auf seinen Wohnbauflächen für Mehrfamilienhäuser bis zu 60% Sozialwohnungen errichten sollte. Wegen des zwischenzeitlich gestiegenen Preisniveaus wurden jedoch einige Kostenfaktoren geändert.

Aufgrund einer nach dem damals vorliegenden städtebaulichen Rahmenplan erstellten Berechnung der zu erwartenden Baurechte und des Bedarfs im Schulbau verpflichtete sich der Maßnahmenträger zu einem Finanzierungsbeitrag für infrastrukturelle Maßnahmen, den er anteilig auf die übrigen Bauträger umlegen konnte.

Zum Zeitpunkt der Beendigung der Geschäftstätigkeit der NHB im Jahr 1989 und Überführung in die Gesellschaft Bayerische Wohnungs- und Städtebaugesellschaft mbH (BWS) waren die wesentlichen Maßnahmen abgeschlossen. Die noch offenen Fragen wurden von der Nachfolgegesellschaft BWS zu Ende geführt.

Mit Übergabe der Fußgängerzone im Bauquartier Süd II an die Stadt München wurden im Jahr 1991 die Aufgaben von der Nachfolgegesellschaft als Maßnahmen- und Erschließungsträger als erfüllt erklärt.

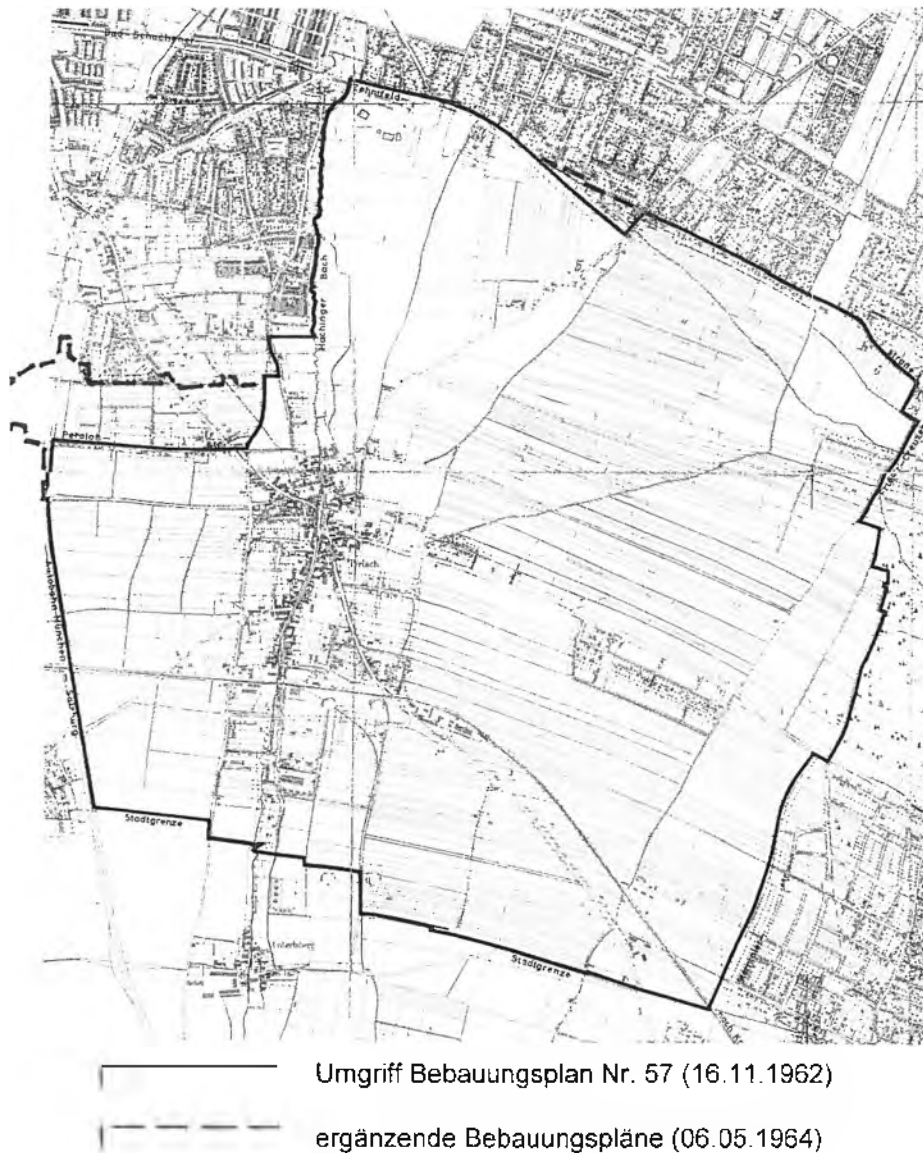
STRUKTURPLANUNG

Erste Planungsphase – Strukturplanung für das Gesamtgebiet

- **Bebauungsstudie der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan**
- **Strukturplan und Flächennutzungsplan der Stadtplanung, Abteilung Perlach**

1. Wichtigste Stadtratsbeschlüsse zum Gesamtkonzept

- | | |
|---------------------------|--|
| 25.11.1960 | „Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot“, in dem der Bereich Perlach als mögliches künftiges Baugebiet benannt wird |
| 27.01.1961 | Auftrag an die Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan zum Entwurf einer Planungsstudie |
| 24.02.1961 | Aufnahme des Bereiches Perlach als „Baugebiet Nr.18 Großwohnanlage Perlach“ in den Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München (Münchner Plan) und Freigabe für die weitere Planung |
| 16.11.1962 | Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan Nr. 57 – Großperlach (Gesamtgebiet); Bestimmung der Gemeinnützigen Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH Neue Heimat Bayern als Maßnahmenträger für das Gebiet Großperlach |
| 25.01.1963 | „Bebauungsstudie als Leitbild“ als Grundlage weiterer Planungen |
| 03.04.1963 | Maßnahmenträgervertrag mit der Neuen Heimat Bayern |
| 03.04.1963 | Bestätigung sämtlicher vorheriger Beschlüsse zu Perlach in der Vollversammlung des Stadtrates, um eine eindeutige Rechtslage zu haben |
| 20.05./16.06.1965 | Zustimmung zum weiterentwickelten „Leitbild für die Bebauung“ als Strukturplan für das Gesamtgebiet und als Grundlage zum daraus entwickelten Entwurf eines Teil-Flächennutzungsplanes Perlach |
| 15.12.1965 | Beschluss des Flächennutzungsplanes für München, der den Gesamtbereich östlich Altperlach als neuen Stadtteil (entsprechend dem v.g. Teil-Flächennutzungsplan) darstellt. |
| 06.07.1966/
22.02.1967 | Billigungsbeschluss/ Satzungsbeschluss des 1. Bebauungsplanes für ein Wohnquartier: Perlach-Nord |
| 26.07.1967 | Stadtratsbeschluss über die Führung einer U- oder S-Bahn-Linie in Nord-Süd-Richtung im Zuge der Hauptfußwegachse des Zentrums (anstelle der bisherigen Ost-West-Trasse im Zuge der Ständlerstraße) |



2. Leitbilder und Ziele in den Stadtratsbeschlüssen zur Bebauungsstudie (25.01.1963) und zum Strukturplan (16.06.1965)

Die Leitbilder, Grundsätze und Strukturkonzepte der Stadtratsbeschlüsse 25.01.1963 und 16.06.1965 stellen die beiden Hauptschritte dar, in denen die Strukturplanung für das Gesamtgebiet Perlach erfolgte:

- „Bebauungsstudie als Leitbild“ 1963:
Aufstellung von allgemeinen Zielen, Leitbildern und Grundsätzen für die Planung;
Entwurf einer Konzeption für die Bebauungsstruktur;
(erarbeitet von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan – Prof. Jensen, Dr. Hartmann, Hidber).
- Strukturplan und Flächennutzungsplan 1965:
Veränderte Konzeption für die Gesamtstruktur, insbesondere infolge grundsätzlicher Veränderungen des überörtlichen und örtlichen Verkehrskonzeptes;
größtenteils Übernahme der allgemeinen Ziele und Leitbilder von 1963, teilweise Modifizierungen und Ergänzungen;
(erarbeitet von der Stadtplanung, Abteilung Perlach, unter der Leitung von Dr. Egon Hartmann und unter der Mitarbeit des Maßnahmenträgers Neue Heimat Bayern).

Wesentliche Leitbilder und Ziele im Überblick:

Perlach soll sein

- Entlastungsstadt für München
- Großwohnanlage
- Schwerpunkt im Münchner Osten und im südöstlichen Bereich der Region, mit dem weiterem Zersiedeln entgegen gewirkt werden soll
- Geschäfts-, Verwaltungs- und kulturelles Zentrum als kommerzieller und gesellschaftlicher Mittelpunkt mit überörtlicher Bedeutung für den Münchner Osten und die östliche Region
- Verkehrsgerechte Stadt

Die Planung soll folgende wesentliche Ziele und Grundsätze als Leitbilder verfolgen:

- Schaffung eines „Stadtorganismus“ mit
 - o großen Baulandflächen für den Wohnungsbau
 - o umfangreichen Gewerbe- und Industriebauflächen für wohnortnahe Arbeitsplätze
 - o überörtlichen Geschäfts- und Verwaltungseinrichtungen
 - o überörtlichen Einrichtungen für Gemeinbedarf und Kultur
 - o genügend Freiflächen zur Erholung und Freizeitgestaltung
- Zentrum als absoluter Schwerpunkt der gesamten Anlage mit dominierender Wirkung
- Autogerechtes Verkehrssystem
- Trennung Fußgänger-/ Fahrverkehr:
 - o Kreuzungsfreies Fußgängerachsenkreuz
 - o Strukturbildendes Fußwegesystem, das sich, vom Zentrum ausgehend, in die Wohnquartiere verzweigt und diese mit städtischem Gepräge durchdringt
- Wohnwege in den Wohnbereichen, in denen die Fußgänger geleitet werden durch
 - o begleitende Alleen
 - o Konzentration der Baukörper mit ihren Zugängen an den Wegen
 - o Situierung der Wohnfolgeeinrichtungen an den Wegen
- Bandartiges Grünsystem, das dem Hauptstraßenkreuz folgt
- starke Konzentration der Flächen, um maximale Wirtschaftlichkeit zu erreichen
- Städtische Atmosphäre, Gestaltung und Dimensionen
- Charakteristisches Stadtbild

Der Leitplan soll

- Spielraum lassen für neue städtebauliche Ideen
- Möglichkeiten für das nicht Planbare bieten, da Urbanes nur historisch wächst.

Die Leitbilder und Ziele im Einzelnen:

Gesamtkonzept:

- Städtische Gestaltung und reiche Ausstattung mit spezifisch städtischen Einrichtungen, um einen tatsächlichen Entlastungseffekt für die überbelastete Innenstadt zu erzielen
- Vermeidung des Gefühls einer „Retortenstadt“ durch enge räumliche Beziehung zwischen dem reizvollen Ortskern Altperlachs und der neuen Entlastungsstadt
- Hohe Nutzungsdichten, die wegen guter Verkehrserschließung möglich bzw. sinnvoll sind; fast ausschließlich Planung von hohen Wohnblocks
- „Stadtorganismus“
- Zentrum als beherrschende Stadtkrone mit dominierender Wirkung und als absoluter Schwerpunkt der gesamten Anlage
- Organische Abgrenzung zu den Siedlungsgebieten außerhalb durch einen landschaftlichen Grüngürtel, der den Fernstraßenaußenring enthält
- Nutzungsmischungen Wohnen/ Arbeiten: Größere Industrie- und Gewerbegebiete im Gesamtgebiet und ebenfalls Ansiedelungen von kleineren Gewerbebetrieben in den Wohngebieten, um Angebote an Arbeitsplätzen in der Nähe der Wohnungen zu erreichen
- Industrie- und Gewerbegebiete für saubere, hochwertige Industriebetriebe
- Autogerechte Stadt
- Trennung des Fußgängersystems vom Kraftverkehr
- Verzweigungen des Fußgängersystems von vollkommen kreuzungsfreien Fußgängerräumen und Plätzen des Zentrums wie Fühler in die Wohnquartiere
- Fortsetzung der Fußgängerwege aus den Baugebieten in die Grünzüge und Erholungsgebiete
- Große, flüssige Räume für den fließenden Verkehr; enge und weite Räume in wechselnder Folge für die Fußgänger

Städtebauliche Struktur / Gliederung:

- Hauptachse als städtebauliche Magistrale, gleichzeitig als Hauptgrünachse
- Ziele zunächst (1963): Planung von 16 Wohngruppen als kleine Einheiten, um ein „heimatliches Gefühl“ für die Bewohner zu schaffen, insbesondere durch raumbildende Gruppierungen der Wohnblöcke
- Ziele später (1965): 6 deutlich ablesbare Wohnquartiere, um das Zentrum gruppiert
- Frei gestaltete Räume für eine, trotz strenger N-/ S- und O-/ W- Struktur, lebendige Gliederung des neuen Stadtteils
- Dichte Bebauung um die Haltestellen des Massenverkehrs (GFZ 1,0; 0,7; Zentrum: 2,0)
- Durchdringung des gesamten Stadtteils durch ein zusammenhängendes, bandartiges Grünsystem, das dem Hauptstraßenkreuz folgt, das von den übergeordneten Grünzügen ausgeht, von dem wiederum schmale, die Wohnquartiere trennende Grünstreifen abzweigen

Bau- und Wohnformen:

- Baukörper in reiner Nord-Süd-/ oder Ost-West- Richtung, um bestmögliche Besonnung zu erreichen, da wegen der Höhe der Wohnblocks bei diagonal verlaufenden Strukturlinien Schwierigkeiten entstehen würden
- Das „bauliche Gesicht“: überwiegend 8- und 9-geschossige Wohnbauten in mäanderartiger Block- und Zeilenbauweise
- Geringer Prozentsatz von Eigenheimen (hohe Anteile in der Umgebung vorhanden): ca. 3,2 % der Wohnungen

Grünstruktur:

- Nördlich und südlich des künftigen Siedlungsbandes (im 1. Entwurf 1963): Hineinwachsen des Grüns des östlichen Forstes und der freien Landschaft als „Grünkeil“ in das Stadtgebiet
- Stadtgliedernde Grünzüge im Siedlungsraum und zur Abgrenzung der Nachbarbebauung
- Gegensatz zwischen streng führender Alleebepflanzung entlang des Fußgängersystems und lockerer, landschaftlicher Bepflanzung in den Freiräumen
- Freihalten der Flächen südlich des Michaelibades von Wohnbebauung wegen der Baubeschränkungen und Lärmzonen des Flughafens Riem
- Ostpark zur Vorsorge für genügend Erholungsflächen

Fahrverkehr (KFZ; öffentlicher Verkehr):

- Leistungsfähige und schnelle Verkehrsverbindungen mit dem Zentrum Münchens ebenso wie mit stadtauswärts gelegenen Siedlungsbereichen
- Anbindungen an umgebende Tangenten und an den äußeren Fernstraßenring
- Bildung eines einfachen Kreuzes am Zentrum durch Verlängerung der Bajuwarenstraße (Nord- Süd- Achse) und Verlängerung der Ständlerstraße (Ost- West- Achse), was beste Zufahrtsmöglichkeiten des Zentrums ermöglicht
- Alle Hauptstraßen im Gebiet mit Mittelstreifen und anbaufrei; ggf. späterer 6-spuriger Ausbau
- Autogerechtes Verkehrssystem – keine Parkplatzprobleme
- Direkte Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs an die Innenstadt; funktionsfähige Versorgung
- Planung 1965: 2 Schnellbahnlinien in O-/ W- Richtung; Straßenbahn auf N- / S- Mittelachse

Realisierung:

- Fertigstellung des Ostsammlers als Voraussetzung zur Realisierung des überwiegenden Teils der Entlastungsstadt
- Bildung von Bauabschnitten, um räumlich und zeitlich unabhängig realisieren zu können.

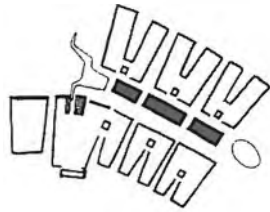
3. Die Konzepte

Planungsstufen 1961 bis 1965

Das 1965 vom Stadtrat beschlossene Strukturkonzept, das die Grundlage für den Flächennutzungsplan sowie für die konkreten Planungen der Folgejahre bildete, wurde in einem Planungsprozeß über 10 verschiedene Planungsstufen entwickelt. Dabei ging es um die möglichst konsequente Umsetzung der in den genannten Stadtratsbeschlüssen formulierten Leitbilder und Ziele in ein städtebauliches Gesamtkonzept. Besonderes Gewicht erhielten intensive Auseinandersetzungen u. a. mit folgenden grundsätzlichen Fragen:

- Die Frage der Strukturrichtung: Sollte die nordwest-/ südost- gerichtete Umgebungsstruktur die Strukturrichtung für das Neubaugebiet vorgeben oder sollte eine strikte Nord-Süd-/ Ost-West- Richtung, in der man Vorteile für Belichtung und Besonnung der Wohngebäude sah, die Struktur des Gesamtgebietes bestimmen?
- Die Fragen der Grundstruktur mit ihren Funktionszuordnungen, Nutzungsverteilungen, Schwerpunkten und –achsen, Baugebietsgliederungen, in Abhängigkeit zur Verkehrserschließung für den Individual- sowie den Öffentlichen Verkehr: Sowohl die Anschlüsse einiger Verkehrslinien, die von außen auf das Planungsgebiet trafen, als auch deren Aufnahme, Führung und Bedeutungszuweisung im Planungsgebiet (verlängerte Ständlerstraße, B 304 neu, Staatsstraße 2078, Bajuwarenstraße, gesamtstädtische U-Bahn- und Straßenbahnplanung) unterlagen häufig neuen Bedingungen bzw. Zielhaltungen – beispielsweise verlief die U-Bahn-Linie zunächst in West-/ Ost- Richtung, und zwar in offener Führung, in variierender Lage. Die Entscheidung über die Nord-/ Süd-Richtung, zudem in unterirdischer Führung, wie sie realisiert wurde, fiel erst relativ spät.
- Die Frage der sinnfälligen Lage des Zentrums: Wo sollte der Schwerpunkt der Siedlung sein, wie könnte die Erreichbarkeit für die Bewohner optimal gestaltet werden, wie könnte gleichzeitig die Beziehung zum alten Dorf Perlach überzeugend hergestellt werden?

1 OKT 1961



6 MAI 1964



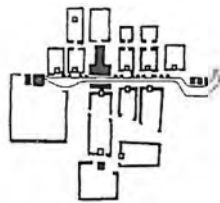
2 NOV 1961



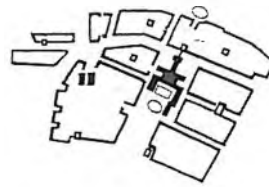
7 AUG 1964



3 FEBR 1963



8 OKT 1964



4 APR 1964



9 DEZ 1964



5 AP/NOV 1964



10 JAN/APR 1965



10 Planungsstufen 1961 bis 1965

Bebauungsstudie als Leitbild, 1963

Die Bebauungsstudie 1963, die am 25.01.1963 vom Stadtrat als Grundlage für die weiteren Arbeiten an Perlach beschlossen wurde, war die Konzeption der 3. Planungsstufe, die von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan erarbeitet wurde.

Sie bildete zudem die Grundlage für den Maßnahmenträgervertrag, den die Landeshauptstadt München mit der Neuen Heimat Bayern am 03.04.1963 abschloß.

Tragender Ordnungsgedanke ist eine ost-west-gerichtete Schwerachse, die, vom alten Ortskern Perlach ausgehend, als städtebauliche Magistrale gestaltet werden soll. Sowohl das Zentrum als auch alle Wohngebiete sind in reiner Nord-Süd-Struktur auf sie ausgerichtet. In ihr wird die U-Bahn (zunächst Straßenbahn) in einem offenen Einschnitt geführt, der zu einer baulich besonders gestalteten Mulde erweitert wird, in der als belebendes Element ein Wassergraben verläuft. Mit dieser Achse soll eine enge räumliche Beziehung zum bestehenden Ort Perlach geschaffen werden. „In englischen Trabantenstädten wurde die Erfahrung gemacht, dass die Anbindung an einen vorhandenen alten Ortskern für die Schaffung eines behaglichen Wohnklimas viele Vorteile bringt und von vornherein das Gefühl der ‚Retortenstadt‘ nicht aufkommen lässt.“(s. Beschluss 25.01.1963).

Diese Schwerachse bildet gleichzeitig die Hauptgrünachse. Der darin verlaufende Wassergraben verbindet die im Osten zu Seen umgestalteten Kiesgruben mit dem Hachinger Bach im Westen. „Die in München gepflegte Tradition der künstlichen und kunstvollen Kanäle wird so mit einem neuzeitlich gestalteten Beispiel wieder aufgenommen und soll wesentlich dazu beitragen, dem neuen Stadtteil ein eigenes und charakteristisches Gepräge zu verleihen.“ (s. Beschluss 25.01.1963).

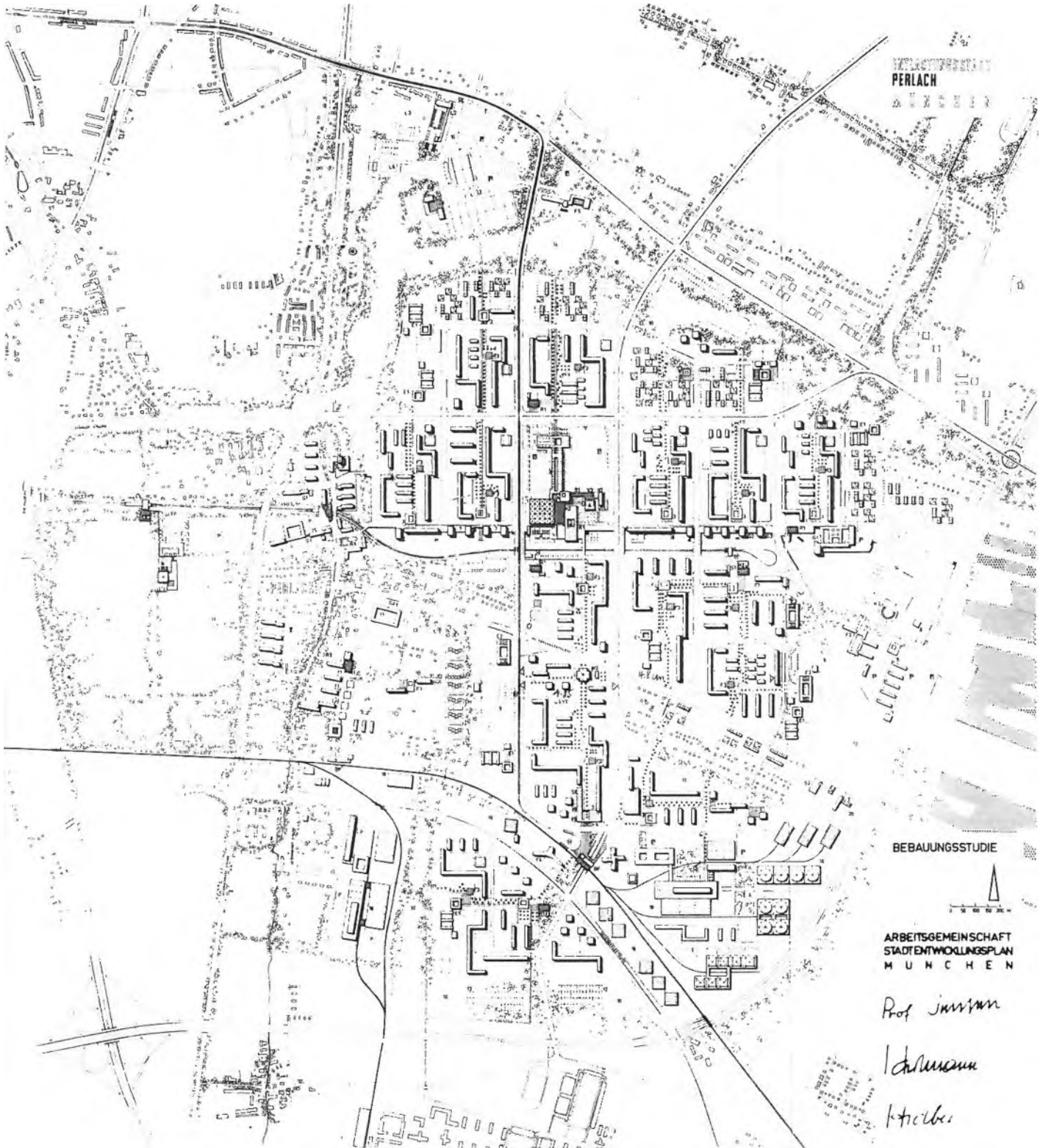
Das Grünkonzept sieht zudem großzügige Grüngürtel vor, mit denen organische Abgrenzungen zu den umgebenden Siedlungsgebieten geschaffen werden sollen. In den Grüngürteln im Osten und Süden verläuft der geplante Fernstraßenaußenring. Von diesen Grünzügen ausgehend soll ein zusammenhängendes, bandartiges Grünsystem den gesamten Siedlungskomplex durchdringen.

Im unmittelbaren Anschluss an das Michaelibad, das am nördlichsten Punkt des Planungsbereiches liegt, sind ein überörtliches zentrales Sportfeld mit einem Stadion für 10.000 Besucher und sonstige Sporteinrichtungen vorgesehen. Ein breiter Grünstreifen im Norden verbindet den Truderinger Forst mit diesem Bereich um das Michaelibad (späterer Ostpark). Mit seiner Weiterführung nach Süden bis zum Dorf Perlach bildet er eine Trennung zwischen Ramersdorf und dem neuen Baugebiet.

Das Gelände zwischen Autobahn Salzburg und Westgrenze des Ortes Perlach soll für den Bau eines neuen Friedhofs bereitgestellt werden, der den Bedarf des gesamten Ostraumes von München decken soll.

Die Siedlungsfläche wird in 16 Teilflächen gegliedert. Die damit entstehenden städtebaulichen Grundeinheiten sind kleiner als üblich, was wegen der besseren Überschaubarkeit und für einen abschnittsweisen Bauablauf als vorteilhaft gilt. Auf den Wohnbauflächen sind Wohngruppen vorgesehen, die auf jeweils etwa 3.200 Einwohner ausgelegt sind. Sie werden konsequent von außen erschlossen und untereinander, sowie mit der Landschaft und mit der zentralen bandartigen Mulde durch ein Fußgängersystem verbunden.

Für den Öffentlichen Verkehr wird außer der in der Ost-West-Schwerachse verlaufenden U-Bahn eine Straßenbahn vorgesehen, die westlich des Zentrums in Nord-Süd-Richtung bis zum geplanten neuen Bahnhof der V-Bahn (später S-Bahn) im Süden verlaufen soll. Der Südbereich soll mit der sog. V-Bahn auf der vorhandenen Bahntrasse erschlossen werden.



Der Durchgangs- bzw. überörtliche Verkehr, von dem das Planungsgebiet betroffen ist, wird weitgehend in Randlagen am Siedlungsschwerpunkt vorbei geführt:

Die geplante neue Trasse der B 304, die östlich Münchens als Autobahn ausgebaut werden soll, trifft, von Osten kommend, am Nordostrand auf das Planungsgebiet. Sie wird südlich der Bebauung an der Zehntfeldstraße, d.h. tangential am Nordrand des Gebietes, bis zur Bad-Schachener-Straße geführt und bildet somit die Hauptanbindung an das städtische Straßennetz zum Mittleren Ring und nach Nordwesten.

Die vorhandene ST 2078 von Rosenheim weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf und wird deshalb nicht ins Zentrum hineingeführt. Sie soll über die Neubiberger Straße südlich parallel der Eisenbahnlinie bis zur geplanten Tangente 5 Ost (T 5 Ost) verlaufen und somit den Verkehr tangential am westlichen Rand von Perlach vorbei leiten.

Die Putzbrunner Straße ist von untergeordneter Bedeutung. Sie wird an die Nord-Süd-Hauptstraße angeschlossen und erhält die Funktion einer Wohnsammelstraße.

Das Straßenverkehrskonzept für die innere Erschließung des Siedlungsgebietes sieht eine Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung vor, die von der Bajuwarenstraße bis zum neuen Bahnhof Perlach im Süden verläuft. Zudem wird die von Westen kommende Ständlerstraße in Ost-West-Richtung durch den Nordteil der Siedlung geführt und mündet im Osten in die verlängerte B 304 neu. Mit diesem Verkehrskreuz soll einerseits die Erreichbarkeit aus den umgebenden Stadtteilen gewährleistet werden, andererseits sollen beste Zufahrtsmöglichkeiten für das Zentrum geschaffen werden, das -nördlich der Schwerachse situiert- von diesen Straßenzügen tangiert wird.

Das Straßennetz erhält Anschlüsse an die das Planungsgebiet umgebenden Autobahnen und Stadtschnellstraßen: Autobahn Salzburg im Osten; geplanter Äußerer Fernstraßenring im Süden und Osten; v.g. geplante Bundesstraße B 304 neu im Norden; geplante Stadttangente T 5 Ost am Westrand des Dorfes Perlach.

Verkehrskonzept und -ausbau sind auf rd. 50.000 Einwohner ausgelegt, bei Vollmotorisierung und 1 Kraftfahrzeug / 3 Einwohner (je 1 Stellplatz: für 1 Eigenheim, für 1,5 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern, für 2 Sozialwohnungen).

Zielzahlen, städtebauliche Daten und Richtwerte:

53.800 Einwohner (detaillierte Berechnung); Besiedlungsdichte 223 EW / ha;

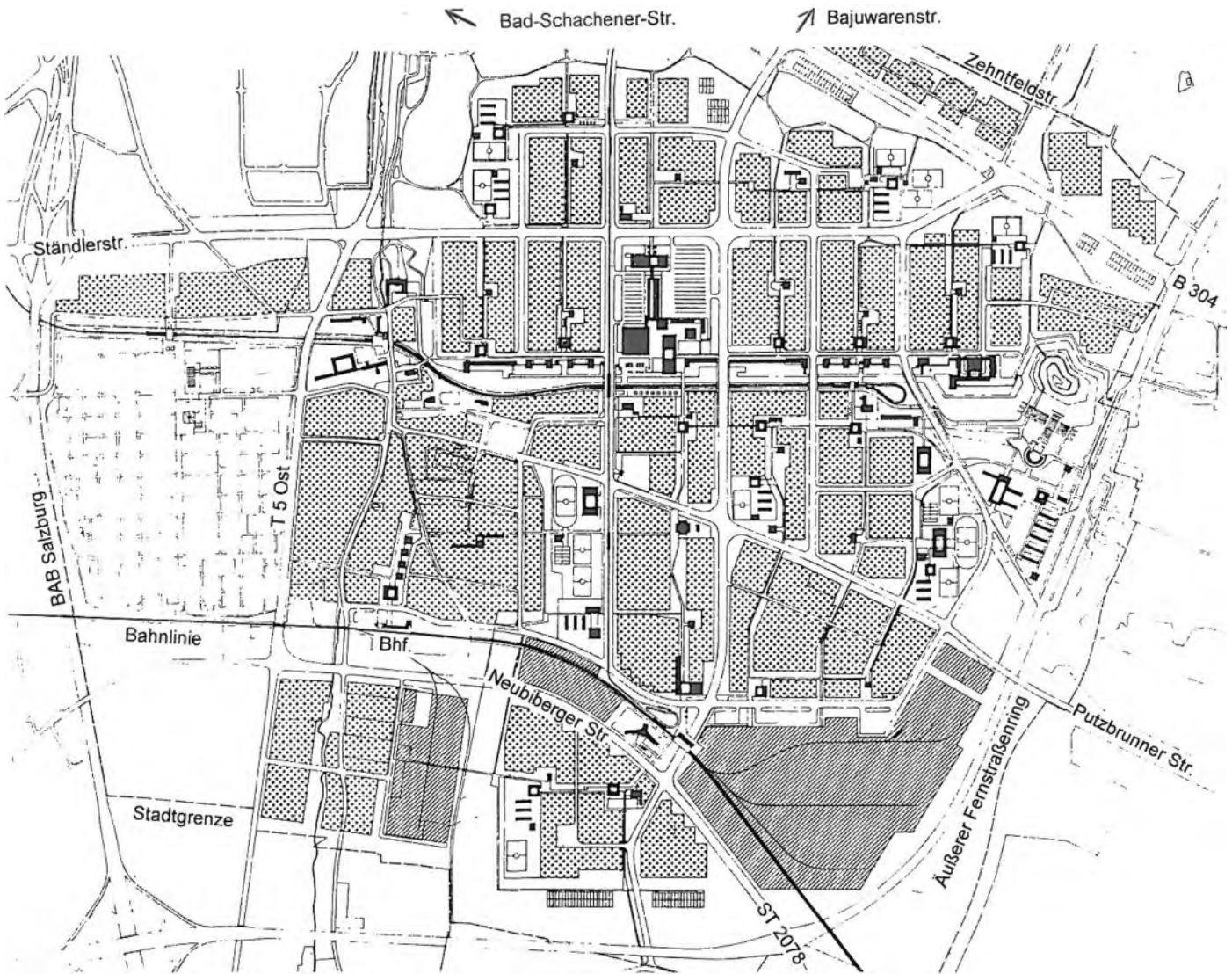
Geschoßflächenzahl in Wohngebieten in Zentrumslage: 1,02;

Wohnbauten überwiegend 8 – 9 - geschossig;

96,8% Geschoßwohnungen, davon 25% Eigentumswohnungen;

3,2% Wohnungen in Eigenheimen;

Gewerbe- und Industrieauflähen: 72 ha (keine Angabe von Arbeitsplätzen)



Strukturplan und Flächennutzungsplan 1965

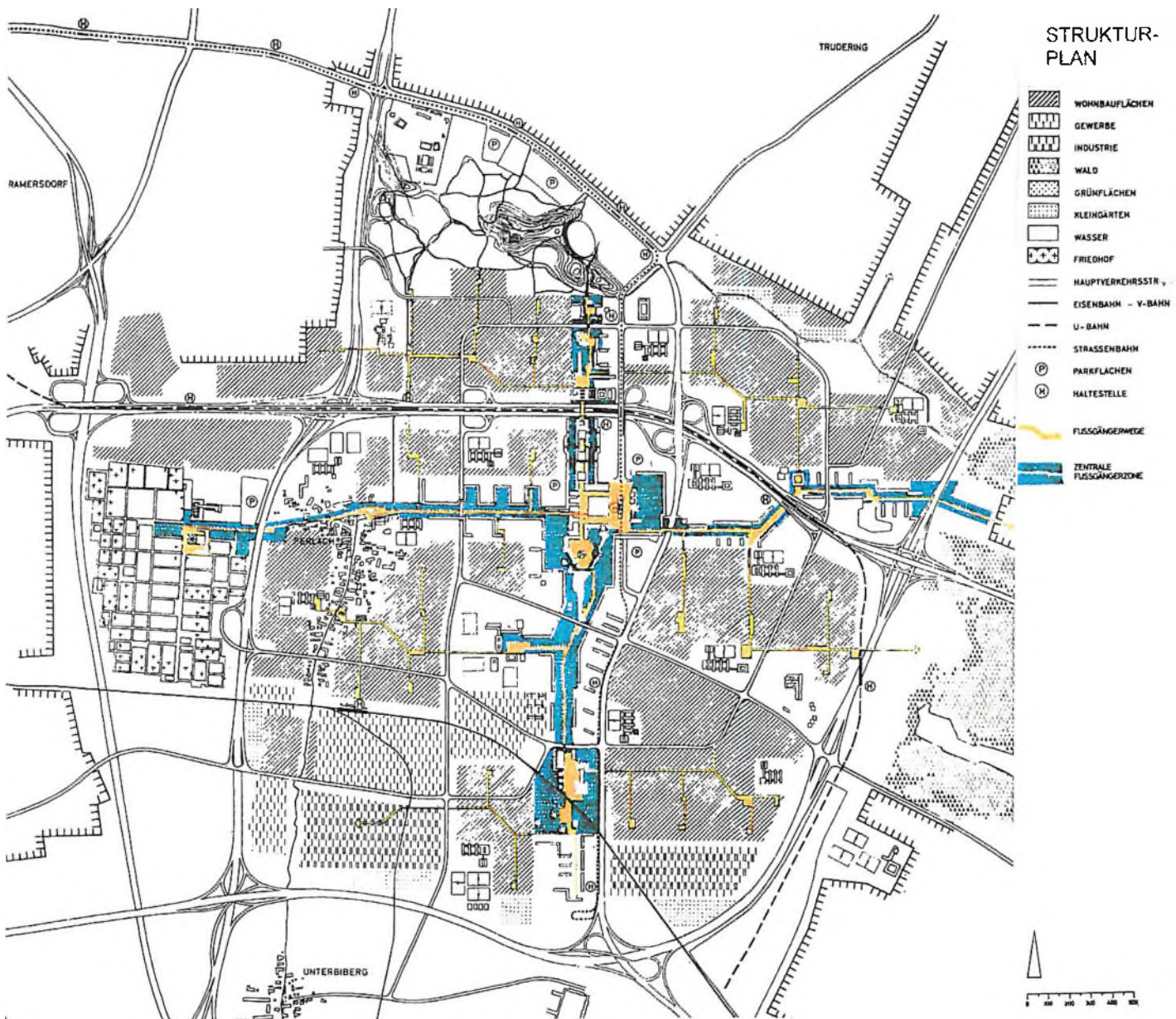
Das in der 10. Planungsstufe entwickelte Strukturkonzept wurde vom Stadtrat am 20.05.1965 (Stadtplanungsausschuss) /16.06.1965 (Vollversammlung) als Grundlage für die weiteren Planungen Perlachs und für den Entwurf eines Flächennutzungsplanes beschlossen und zur Aufnahme in den Maßnahmenträgervertrag mit der Neuen Heimat Bayern bestimmt. Im Flächen-, nutzungsplan für die Gesamtstadt, der am 15.12.1965 vom Stadtrat beschlossen wurde, ist der Bereich Perlach dementsprechend enthalten.

Entsprechend den Leitbildern ist die Grundidee des Strukturkonzeptes, dass das Hauptzentrum in seiner zentralen Lage als „beherrschende Stadtkrone“ die dominierende städtebauliche und funktionelle Mitte und den absoluten Schwerpunkt des gesamten Stadtteiles darstellen soll und in enge Beziehung zum alten Dorfkern Perlach gesetzt werden soll.

Das Zentrum liegt im Schnittpunkt eines Fußgängerachsenkreuzes, das als übergreifendes Orientierungs- und Ordnungselement den gesamten Stadtteil durchzieht. Kreuzungsfrei das Verkehrsstraßensystem überlagernd strahlen die Hauptfußwegachsen vom Zentrum in die einzelnen Wohnquartiere aus. Sie setzen sich aus einer Folge von interessant gestalteten Räumen zusammen und sollen somit die Stadtbereiche mit städtischem Gepräge durchdringen. Sie stellen als 4 „Schwerlinien“ das verbindende Element für eine enge Zentrumszuordnung der einzelnen Bauquartiere her: Nach Westen zum alten Ortskern Perlach und zum neuen Friedhof; nach Norden über das Nebenzentrum des Wohngebietes Nord zum Ostpark; nach Osten über den Nordteil des Baugebietes Ost, die B 304 (verlängerte Ständlerstraße) überquerend, in das Baugebiet Nordost und zum angrenzenden Erholungswald; nach Süden über den als Bürgerpark ausgebildeten Ast, der sich bis zum neuen S-Bahnhof Perlach erstreckt, von dem Abzweigungen in die Gebiete Südwest, Südost und in die Gewerbe- und Industriegebiete führen.

Von diesem Grundgerüst ausgehend ist in der gesamten Entlastungsstadt ein vom Fahrverkehr getrenntes Fußgängerwegesystem geplant, dessen Äste sich wie Fühler in die einzelnen Wohnquartiere verzweigen, so dass alle Wohnquartiere bzw. Wohnbereiche vollkommen kreuzungsfrei vom Hauptstraßenverkehr erreichbar sind. An diesen Ästen sind die Nahversorgungszentren, Schulen, Kirchenzentren und sonstigen Wohnfolgeeinrichtungen situiert. „Im Gegensatz zum fließenden Verkehr, der große flüssige Räume benötigt, soll der Fußgänger in wechselnder Folge enge und weite Räume erleben. Die Fußgängerwege setzen sich aus den Baugebieten in die Grünzüge fort und werden dort zu einem System von Wanderwegen verbunden, das in die nahen Erholungsgebiete führt.“

(s. Stadtratsbeschluss 20.05.1965)



Strukturplan 1965 – Fußgängerachsenkreuz / Fußwegesystem

Klar vom übergreifenden Fußgängerachsenkreuz abgegrenzt liegt nördlich bzw. östlich davon das Hauptstraßenkreuz, das aus den vom Außenraum kommenden Straßenzügen der B 304 neu (von Osten) und der ST 2078 (von Süden) gebildet wird.

Dies zeigt, abweichend von der Bebauungsstudie 1963, eine grundlegend überarbeitete Verkehrsstruktur, die aufgrund veränderter Bedingungen bzw. Zielhaltungen erfolgte, da von der Obersten Baubehörde Änderungen der Führung der ST 2078 und der B 304 für notwendig erachtet worden waren:

Da die zuvor am Nordrand des Planungsgebietes vorgesehene Trasse der B 304 neu durch ein Wasserschutzgebiet führte, wurde vom Wasserwirtschaftsamts die Forderung nach einer Verlegung gestellt. Die demzufolge veränderte, südlichere Einmündung der B 304 neu in das Perlacher Baugebiet wird zudem nach Westen mit der verlängerten Ständlerstraße verbunden und verläuft somit unmittelbar nördlich des Zentrums.

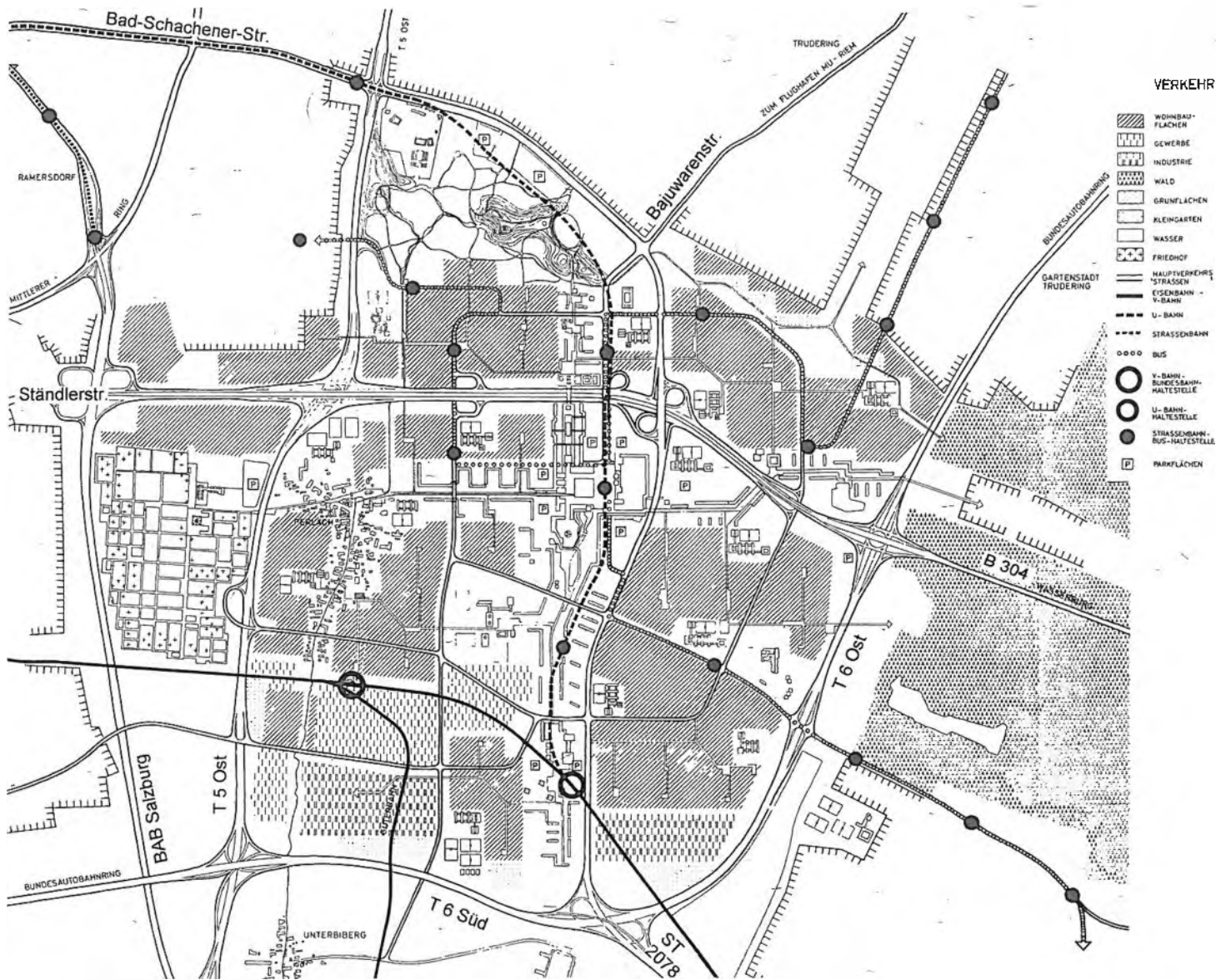
Infolge dieser veränderten Verkehrsführung wird nunmehr auch die von Süden in das Planungsgebiet einmündende St 2078 (später: Carl-Wery-Straße) durch das Baugebiet geführt, am Ostrand des Zentrums vorbei. Sie setzt sich im Norden an der Bajuwarenstraße in der Bad-Schachener-Straße fort, die nach Nordwesten verschwenkt Richtung Innenstadt verläuft. Damit erhält dieser Straßenzug sowohl die Funktion der Hauptanbindung zur Innenstadt als auch die Funktion einer Hauptzubringerstraße für den Ziel- und Quellverkehr Perlachs. Besondere Bedeutung erhält er auch als Hauptzufahrtsstraße zum überregionalen Einkaufszentrum. Mit diesen beiden Hauptverkehrsstraßen wird die gesamte Baugebietsfläche in ihrer Mitte zwangsläufig über ein Straßenkreuz mit Durchgangsverkehr belastet, was zudem starke räumliche Zäsuren zur Folge hat.

Wie bereits 1963 verlaufen im Planungsgebiet bzw. an den Rändern die Stadt tangente T 5 Ost, westlich des Ostparks und des Dorfes Perlach, sowie die T 6 Süd/ T 6 Ost, am Süd- und Ostrand des Planungsgebietes, die ebenso wie die verlängerte Ständlerstraße autobahnähnlich ausgebaut werden sollen und mit großzügigen, kreuzungsfreien Anschlüssen miteinander, mit der Autobahn Salzburg sowie mit dem nachgeordneten Netz versehen werden. Somit ist die optimale Hauptverkehrsstraßenplanung, das „autogerechte Verkehrssystem“, ein wesentliches und bestimmendes Element dieses Strukturkonzeptes. Das Verkehrskonzept folgt einer Verkehrsprognose, nach der nur so der Ziel- und Quellverkehr des neuen Stadtteils Perlach bewältigt werden kann.

Mit dieser überarbeiteten Verkehrsstruktur werden die Stadtteile rechts der Isar und der südöstliche Außenraum der Stadt günstiger mit der Entlastungsstadt verknüpft, so dass von einer Erweiterung des Einzugsbereiches für das Perlacher Einkaufszentrum auf ca. 400.000 Einwohner ausgegangen wird.

Die neuen Hauptlinien des Öffentlichen Verkehrs folgen ebenfalls diesem Kreuz: Die U-Bahnlinie wird in West-Ost-Richtung entlang der B 304 zum Ostrand Perlachs geführt (s. Strukturplan), eine Straßenbahnlinie in Nord-Süd-Richtung verläuft entlang der verlängerten Bajuwarenstraße, östlich des Zentrums, bis zum neuen S-Bahnhof.

Diese Konzeption wurde kurze Zeit später, mit Stadtratsbeschluss am 26.07.1967, geändert: Die Führung der U-Bahn verläuft danach nicht mehr im Zuge der B 304, sondern in Nord-Süd-Richtung auf der bisherigen Trasse der Straßenbahn, wobei zunächst von einer Schnellbahn (U-Bahn oder S-Bahn) ausgegangen wird. Die Planung der Straßenbahnlinie wird damit aufgegeben (s. Plan Verkehr).



Strukturplan 1965 – Verkehr
(mit veränderter Führung der Trasse der Schnellbahn ab 1967)

Um das zentrale Baugebiet sind 5 Wohnquartiere gruppiert, die durch eine mit dem Hauptstraßenkreuz verknüpfte Ringstraße miteinander verbunden werden. Dabei sollen die Anschlüsse an die B 304 neu/ verlängerte Ständlerstraße kreuzungsfrei ausgebaut werden. Gewerbe- und Industrieaufläachen sind südlich der Putzbrunner Straße, südlich des Dorfes Perlach sowie am Südrand des Planungsgebietes am Fernstraßenring vorgesehen.

Die Grün- und Freiflächenplanung sieht mit stadtgliedernden Grünzügen eine Abgrenzung gegenüber den Nachbargebieten vor. Von diesen Grünzonen ausgehend, soll ein zusammenhängendes Netz aus Grünzügen, dem Hauptstraßenkreuz folgend, den gesamten Komplex des neuen Stadtteils durchdringen. Schmale Grünstreifen trennen die einzelnen Wohnquartiere untereinander bzw. die Wohngebiete von den Gewerbe- und Industriegebieten.

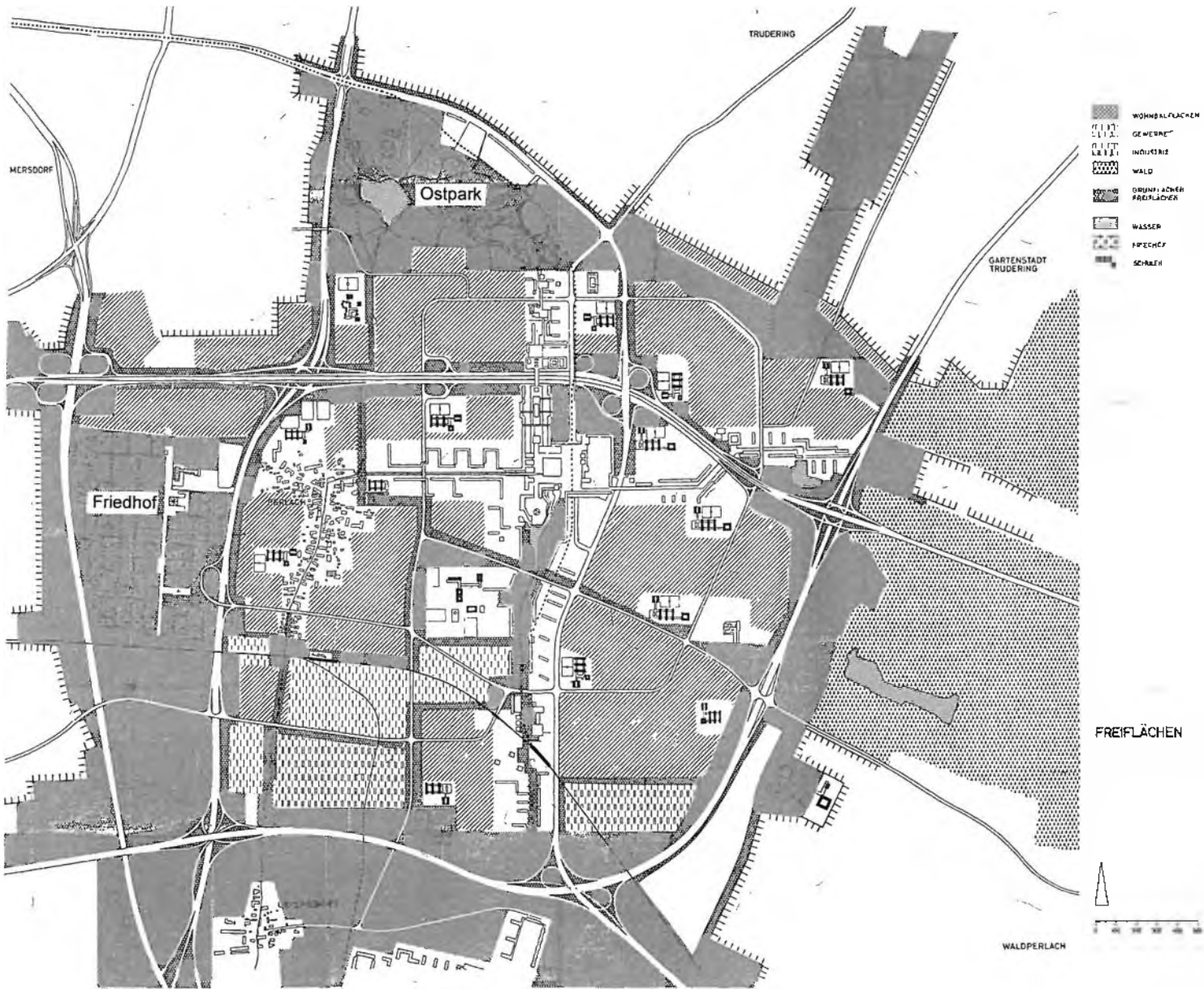
Im Norden, südlich des bestehenden Michaelibades, soll, wie bereits 1963, eine größere zusammenhängende Erholungsfläche (ca. 60 ha) für die gesamte Bevölkerung des Münchner Ostens geschaffen werden, der Ostpark. Hier soll der im Westen verlaufende Hachinger Bach zu einem See angestaut werden, und der Nordrand soll als Hügelkette modelliert werden. Mit der Situierung des Ostparks im Norden werden die (damals) bestehenden Baubeschränkungen des Flughafens Riem berücksichtigt, wonach die Start- und Landerichtung der Flugbahn von Bebauung freizuhalten sind.

Südlich des Zentrums wird die Fußgängerachse zu einem Bürgerpark ausgeweitet, der sich bis zum neuen S-Bahnhof Perlach erstreckt.

Der für den östlichen und südöstlichen Stadtbereich im Konzept 1963 enthaltene Friedhof ist weiterhin im Bereich zwischen Autobahn Salzburg und westlichem Ortsrand von Perlach situiert.

Zahlreiche überörtliche Einrichtungen sollen im Neubaugebiet Platz finden: z.B. Ausstellungshallen beim Michaelibad, evtl. für BUGA; Städtisches Krankenhaus; Kreiskrankenhaus – Erweiterung; Verwaltungseinrichtungen; Europäische Schule; Flugsicherungsanlage; Bezirkssportanlagen.

Als Gemeinbedarfseinrichtungen von örtlicher Bedeutung sind neben den notwendigen Schulen (12 Volksschulen, 1 Oberschule, 1 Mittelschule, 1 Berufsschule) und Kindergärten ein Bürgerhaus, Altersheime, Polizei sowie Kirchenzentren der großen sowie sonstiger Konfessionen vorgesehen.



Strukturplan 1965 – Grün- und Freiflächen

Insgesamt sieht dieses Planungskonzept lt. Stadtratsbeschluss Flächen vor für ca. 22.300 Wohnungen für ca. 74.000 Einwohner sowie für 14.300 Arbeitsplätze (Zahl bezieht sich nur auf Arbeitsplätze des Produzierenden Sektors).

Bereits zur Zeit der Grundsteinlegung im Mai 1967 wurden die Ziele mit 25.000 Wohnungen für 80.000 Einwohner und 20.000 Arbeitsplätze (14.000 im Produktionssektor sowie 5-6.000 in zentralen Einrichtungen) beziffert.

Im Beschluss enthaltene Zielzahlen, Richtwerte und städtebauliche Daten:

Höhenentwicklung des Zentrums: Gestaffelt von + 3m auf + 6m über gewachsenem Gelände

Parkplatzbedarf: Zentrum: 3.300 Parkplätze
Neuer Bahnhof (Süd): 1.000 Park-and-Ride-Plätze

Wohnungsbelegung: 3,3 Einwohner/ Wohneinheit

60 m² Bruttofläche pro Beschäftigten in Industrie- und Gewerbegebieten

1 Volksschule für 6.000 Einwohner

Maß der Nutzung: (Geschoßflächenzahl GFZ):

GFZ 2,0-1,5 im Kerngebiet im Zentrum, Abstufungen über GFZ 1,8 bis GFZ 1,5

GFZ 1,8 im Kerngebiet am neuen Bahnhof Perlach (Süd)

GFZ 1,0 in Wohngebieten, insbesondere im Umkreis der Massenverkehrsmittel

GFZ 1,0-0,7 in Wohngebieten, sonstige Bereiche

GFZ 0,5 in Randgebieten, in Gebieten mit Höhenbeschränkungen oder mit Einfamilienhausbestand

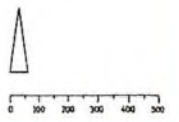
GFZ 1,5-0,5 auf Gewerbeflächen, je nach Erschließungslage herabgestuft von GFZ 1,5 über GFZ 1,0, 0,7 bis 0,5






























Baumassenzahl (BMZ): 6,0 im Industriegebiet

Aus entwässerungstechnischen Gründen musste der Baubeginn im Bereich südlich des Michaelibades erfolgen, somit wurde das Bauquartier Nord als 1. Bauabschnitt bestimmt.

Strukturplan und Flächennutzungsplan 1965 bildeten entsprechend den genannten Stadtratsbeschlüssen die Grundlage für die Konkretisierung der Planungen der folgenden Jahre und für den Beginn der Realisierung:

- Für die Bauquartiere Nord, Nordost und Ost wurden parallel zum Gesamtkonzept Bauentwürfe vorgelegt, in denen die Grundsätze der Strukturplanung umgesetzt wurden. Sie wurden von der Stadtplanung, Abteilung Perlach, erarbeitet. Das Bauquartier Nord wurde dementsprechend realisiert, das Bauquartier Nordost wurde in den folgenden Jahren teilweise, das Bauquartier Ost gänzlich geändert.
- Ebenso erfolgte im Oktober 1967 die Ausschreibung des Städtebaulichen Ideenwettbewerbs für den zentralen Bereich des neuen Stadtteils Perlach auf dieser Grundlage.
- Auch bei den in den folgenden Jahren vorgenommenen Überarbeitungen der Strukturplanung wurde angestrebt, die Leitziele und Planungsgrundsätze der Strukturplanung 1965 weitgehend aufrecht zu erhalten bzw. einzubeziehen.



	Reines Wohngebiet		Allgemeine Grünfläche
	Allgemeines Wohngebiet		Kleingärten
	Mischgebiet		Friedhof
	Kerngebiet		Sportanlage
	Industriegebiet		Forstwirtschaft
	Gewerbegebiet		Gartenbau
	Sondergebiet techn. Gemeinbedarf		Landwirtschaft
	Gemeinbedarfsfläche		Wasserfläche
	Erziehung		Religion
	Fürsorge		Sicherheit
	Gesundheit		Verwaltung
	Kultur		Reserve
	Leibeserzieh.		Aufschüttung
			Obergeordnete Hauptverkehrsstraße
			Hauptverkehrsstraße
			Parkfläche

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 1965

Zweite Planungsphase – Planung der Zentralen Bereiche

- Städtebaulicher Ideenwettbewerb,
1. Preis: Bernt Lauter, Manfred Zimmer
- 2 Überarbeitungsphasen

1. Wichtigste Stadtratsbeschlüsse und Entscheidungsprozesse

16.06.1966	Stadtratsbeschluss zur Durchführung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbes für das Zentrum und das Bauquartier Mitte sowie für die Anschlussbebauung bis zum Dorf Perlach; Auslobung: Landeshauptstadt München mit Maßnahmenträger Neue Heimat Bayern
15.10.1967	Ausschreibung des Wettbewerbes/ Beginn der Bearbeitungszeit
02.05.1968	Abgabetermin der Wettbewerbsarbeiten
16.-20.07.1968	Preisgericht
25.09./ 23.10.1968	Bekanntgabe im Stadtrat über das Ergebnis des Wettbewerbes
21.04.- 22.04.1969	2. Sitzung des ehemaligen Preisgerichtes – Begutachtung der Überarbeitung des Preisträgerentwurfes vom Februar/ März 1969
11.06./ 18.06.1969	Stadtratsbeschluss, den überarbeiteten, vom ehemaligen Preisgericht beurteilten Zentrumsentwurf des 1. Preisträgers den weiteren Arbeiten - mit einigen Auflagen - zugrunde zu legen
21.02.-22.2.1970; 21.04.1970; 08.-09.10.1970	3 Sitzungen des Beratungsgremiums, einem von der Neuen Heimat Bayern, mit Beteiligung der LH München, einberufenen, international besetzten Gutachtergremium zur Planung des Einkaufszentrums
09.12.1970	Stadtratsbeschluss, den aufgrund o.g. Begutachtungen sowie sonstiger Gutachten und Prüfungen erneut überarbeiteten Zentrumsentwurf der Aufstellung von Bebauungsplänen und der Projektplanung zugrunde zu legen - endgültige Entscheidung, den als 1. Preis aus dem Wettbewerb hervorgegangenen, weiterentwickelten Entwurf weiterzuverfolgen -

2. Leitbilder und Ziele zur Konzeption des Zentrums in den Stadtratsbeschlüssen zur Bebauungsstudie (25.01.1963) und zum Strukturplan (16.06.1965)

Gesamtstädtische Bedeutung, Funktion, Struktur, Gestaltung:

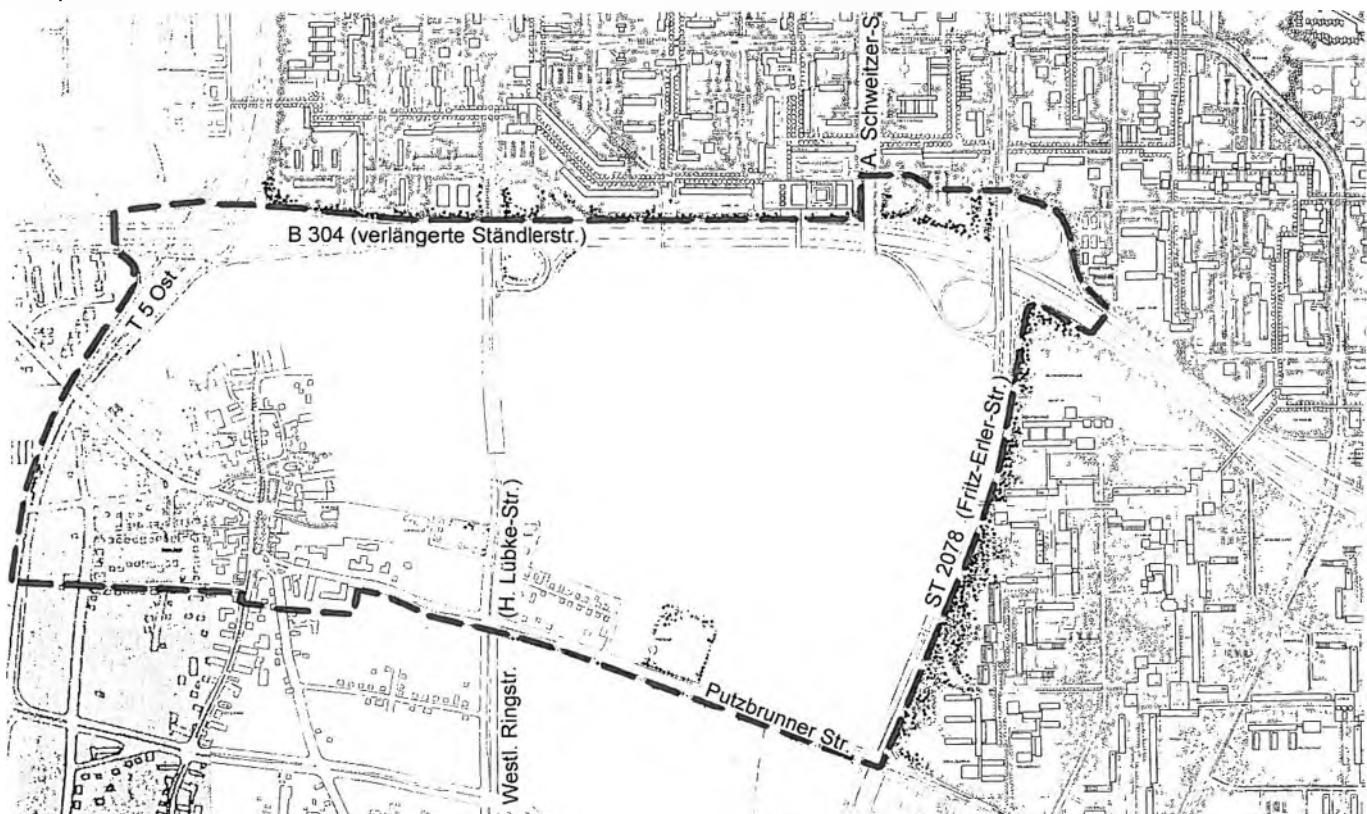
- kommerzieller und gesellschaftlicher Mittelpunkt des Münchner Ostens mit Anziehungskraft und Ausstrahlungskraft
- Einzugsbereich ca. 400.000 Einwohner (bis Ostbahnhof / Harlaching sowie Zorneding / Deisenhofen / Höhenkirchen), was aufgrund von Verbesserungen der verkehrlichen Verknüpfungen bzw. der Erreichbarkeit ermöglicht werden soll
- Zentrum als absoluter Schwerpunkt der gesamten Anlage
- beherrschende Stadtkrone
- dominierende Wirkung
 - o durch flache Ausprägung des östlich gelegenen Gebietes
 - o durch Staffelung von 3m auf 6m über Gelände
- interessant gestalteter Architekturplatz
- evtl. Verfolgung des „Shopping-Center-Gedankens“ in einer den Münchner Verhältnissen entsprechenden Form (1963)
- enge Beziehung zum alten Dorfkern

3. Städtebaulicher Ideenwettbewerb

Ausschreibung:

Im Oktober 1967 wurde von der Landeshauptstadt München zusammen mit dem Maßnahmen-träger Neue Heimat Bayern der „Städtebauliche Ideenwettbewerb für den Zentralen Bereich des neuen Stadtteils Perlach in München“ ausgeschrieben, der im Juli 1968 vom Preisgericht entschieden wurde.

Das Wettbewerbsgebiet reicht von der B 304 (verlängerte Ständlerstraße) im Norden bis zur Putzbrunner Straße im Süden, sowie von der Staatsstraße 2078 (heute: Fritz-Erler-Straße) im Osten bis zur T5 Ost (westlich des Dorfes Perlach) im Westen und umfasst somit die heutigen Bauquartiere Mitte und West sowie den nördlichen Teil des Dorfes Perlach.



Teilnahmeberechtigt waren Architekten der Bundesrepublik Deutschland und Westberlins sowie 3 gesondert eingeladene ausländische Architekten. Zudem war die Mitarbeit von Fachingenieuren, Garten- und Landschaftsarchitekten und Sozialwissenschaftlern ausdrücklich erwünscht.

Die Ausschreibung enthält folgende wesentliche Aufgabenstellungen und Ziele:

- „Für die städtebauliche Gestaltung des Zentrums werden zukunftsweisende, der Atmosphäre des Münchner Raumes angemessene Lösungen von visueller Prägnanz und Unverwechselbarkeit erwartet, die für die Bewohner des neuen Stadtteiles Integrationskraft und über den Stadtteil hinaus Symbolkraft besitzen.“
- Zukunftsweisende, technisch und wirtschaftlich realisierbare Vorschläge für die funktionelle und städtebauliche Planung des Zentrums und der Wohngebiete
- Weitgehende Verflechtung von Zentrums- und Wohnfunktionen innerhalb des Zentrums
- Visuelle und funktionale Verflechtung des Zentrums mit den umgebenden Wohngebieten
- Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse
- Spannungsreiches Verhältnis zwischen privater und öffentlicher Sphäre
- Dynamische Anpassung der Kapazität des Zentrums an zukünftige Entwicklungen (= zu erwartender Bedarfszuwachs aufgrund fortschreitender Verdichtung der Bebauung innerhalb und außerhalb Münchens)
- Anziehungskraft der Handels- und Dienstleistungseinrichtungen als hervorragendes Gestaltungselement
- Wirksam gegliederter kommerzieller Sektor mit „magnetischer“ Wirkung
- Strikte Trennung der Fußgängerzonen von Anliefer- und Parkzonen im Einkaufszentrum
- Kompakte und wirtschaftliche Lösungen bei eventuell vollüberdachten und klimatisierten Einkaufszonen, um durch Klimatisierung entstehende Mehrkosten zu verringern
- Funktionen:
 - o Zentrumsbereich für Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen: Einkaufszentrum; überörtliche und örtliche öffentliche Einrichtungen und Gemeinbedarfsnutzungen; Wohnungen auf bis zu 50% der Bruttogeschoßflächen des Zentrumsbereiches
 - o im übrigen Wettbewerbsgebiet Wohngebiete mit den erforderlichen Gemeinbedarfs-einrichtungen
- Raumprogramm (auszugsweise):
 - o Bürgerhaus; Lichtspieltheaterzentrum; Jugendfreizeitheim; Kunstgalerie; Künstlerhof;
 - o Marktplatz; Zentraler Omnibusbahnhof
 - o Haupteinkaufszentrum mit Warenhäusern, Einzelhandelsgeschäften, Autoverkaufszentrum, Gastronomiebetrieben - auf 3 Ebenen, in 2 Bauabschnitten mit insgesamt ca. 72.000 qm Bruttogeschoßflächen; etwa 5.000 KFZ-Stellplätze
 - o Städtisches Verwaltungsgebäude; Landesversicherungsanstalt; Postdienstgebäude;
 - o Hallenbad; Eislaufhalle;
 - o Höhere Wirtschaftsfachschule; Richard-Strauss-Konservatorium;
 - o Katholisches-, Evangelisches Kirchenzentrum; sonstige kirchliche Gemeinden;
 - o Wohnungen nach Vorschlag; Studentenwohnheim; Altenwohnheim; Hotel

Preisgericht:

Das Preisgericht tagte vom 16. - 20. Juli 1968. Die Sitzung wurde von Oberbürgermeister Dr. Vogel eröffnet, den Vorsitz hatte Ministerialdirigent Hans Koch. Dem Preisgericht gehörten neben Vertretern der Auslober namhafte Architekten bzw. Stadtplaner aus München, aus der Bundesrepublik und der Schweiz an. Mit der Teilnahme des Soziologen Prof. Hans Paul Bahrdt als Sachverständiger sollten auch die stadtsoziologischen, gesellschaftskritischen Aspekte einbezogen werden.

Von den 83 eingereichten Arbeiten waren 82 wettbewerbsfähig. Sie wurden in 3 Rundgängen nach zuvor vom Preisgericht festgelegten Kriterien beurteilt. Diese waren von der Stadtplanung erarbeitet und vom Preisgericht geringfügig ergänzt worden. (Dieses Vorgehen wurde zur damaligen Zeit erstmalig praktiziert.)

Der Kriterienkatalog enthält folgende Themengruppen:

- Städtebauliche Gesamtidee
Integration in den Stadtteil; Anbindung an die umgebenden Baugebiete; Anziehungskraft des Zentrumsbereiches; Erlebniswert von Raumfolgen und Wegführungen;
- Soziologische Gesichtspunkte
Verhältnis öffentliche Sphäre – private Sphäre; Kommunikationsbereiche; Verhältnis Zentrum – Wohnungen; Verhältnis Wohnen – Arbeiten – Freizeit; Qualität der einzelnen Bereiche unter Berücksichtigung der soziologischen Gruppierungen;
- Bauliche Anlagen
Lage des Zentrumsbereichs und Untergliederung; Lage und Funktionsfähigkeit der ersten Baustufe; Maß der baulichen Nutzung; Funktionsfähigkeit des Zentrums bzgl. der Nutzungsschwerpunkte; Wohnwert und Arbeitsbedingungen;
- Verkehr
Anbindung an übergeordnetes Verkehrssystem, Überprüfung der Knotenausbildung; Funktionsfähigkeit der inneren Erschließung sowie des Parkens (Gewerbe, Wohnen), der Andienung der Läden und des Massenverkehrs; Fußgängersystem bzw. -führung;
- Grün- und Freiflächen
Landschaftliche Einbindung; System der Grünverbindung; Aktivierung der Grünflächen in Verbindung mit Gemeinbedarfsflächen;
Grün in Wohnbereichen; Wasserflächen;
- Gestaltung von Alt-Perlach
- Zusätzliche Anregungen
- Realisierbarkeit
Technisch-konstruktiv; wirtschaftlich; organisatorisch; baurechtlich; Einzelbauabschnitte; Austauschbarkeit von Nutzungen im Zentrumsbereich; Erweiterungsmöglichkeiten;

Für die engere Wahl zur Bestimmung der Preise wurden 17 Arbeiten ausgewählt, für deren vergleichende Bewertung folgende Kriterien herangezogen wurden:

- Unverwechselbarkeit des Entwurfes, Beziehung zum Gesamtbild der Stadt
- Entwicklungsfähigkeit für die Zukunft
- Verflechtung des neuen Stadtteiles mit den umgebenden Wohngebieten und mit Alt-Perlach
- Mischung von Wohn- und Zentrumsfunktionen
- Räumliche und architektonische Qualität
- Gesamtwertung der quantifizierbaren Entscheidungskriterien (Dichte; Verkehr; kommerzielle Zentrumsfunktion; Freiflächen und Grünbeziehungen; Wohnqualität)
- Realisierbarkeit: in Abschnitten; in wirtschaftlicher Hinsicht



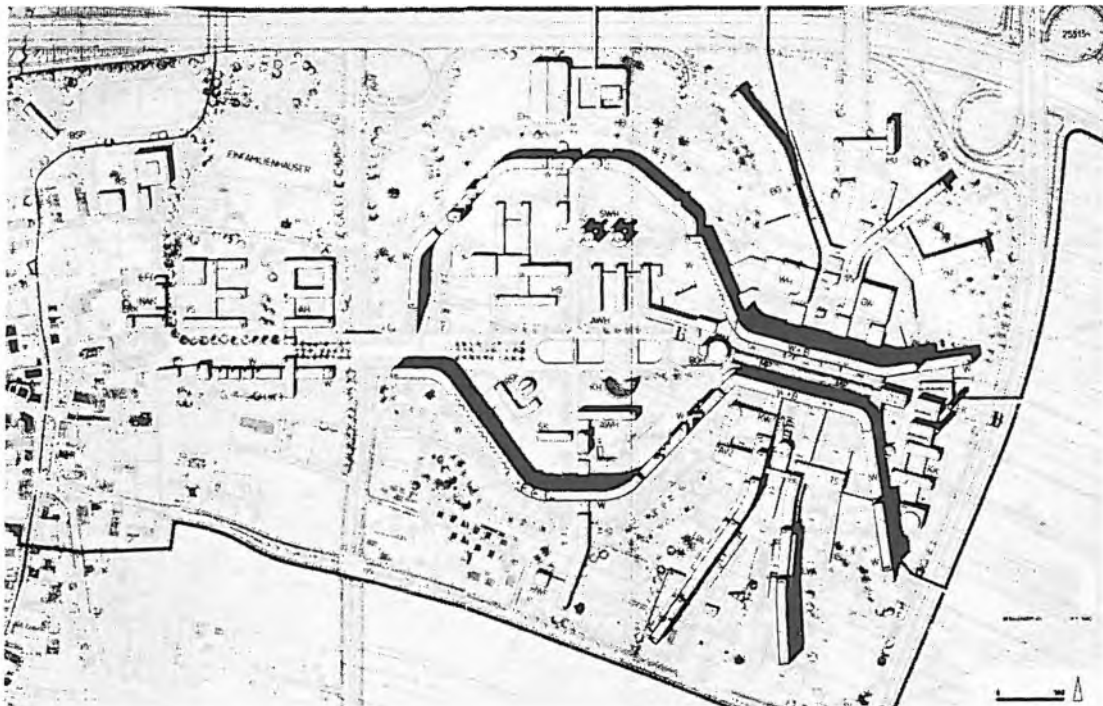
Vom Preisgericht wurden ein 1.Preis, zwei 2.Preise und vier 3.Preise zuerkannt:

1. Preis: Architekten Bernt Lauter und Manfred Zimmer - Berlin.
2. Preis: Freie Planungsgruppe Berlin – Kossak / Sieverts / Zimmermann / Weichenmayr
2. Preis: Heinrichs / Wermund - Berlin
3. Preis: Amslinger / Biedermann / Böninger / Caspari / Fauser - München
3. Preis: Frey / Brennenstuhl – Döffingen/Stuttgart
3. Preis: Speer – Frankfurt/Main
3. Preis: Steinhäuser, Gräffeling

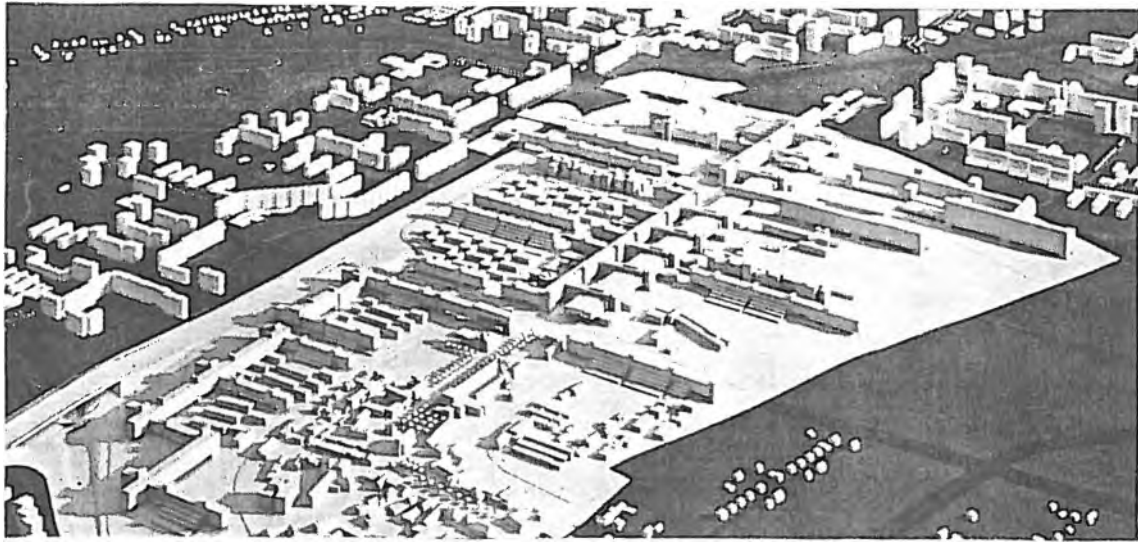
Darüber hinaus wurden 5 Arbeiten angekauft.

Die Wettbewerbsarbeiten wurden mit den Beurteilungen des Preisgerichts vom 25.07. bis 10.08.1968 in einer Halle des Messegeländes Theresienhöhe öffentlich ausgestellt.

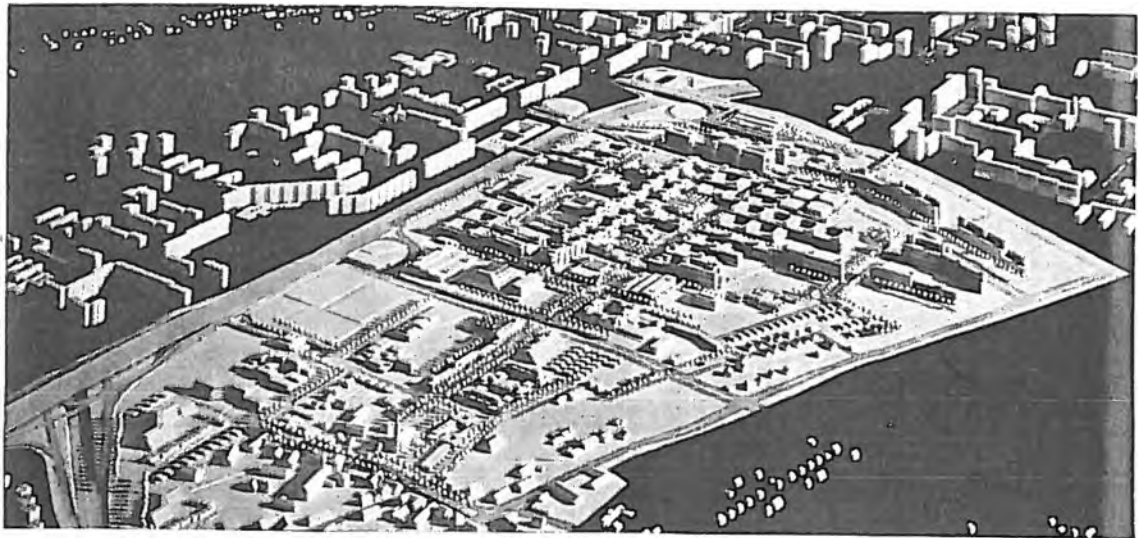
1. Preis: Bernt Lauter, Manfred Zimmer – Berlin:



Weitere Entwürfe – eine Auswahl



2. Preis: Freie Planungsgruppe Berlin – Kossak / Sieverts / Zimmermann / Weichenmayr



2. Preis: Heinrichs / Wermund – Berlin



ein 3. Preis: Speer – Frankfurt/Main



ein 3. Preis:
Frey / Brennenstuhl – Döffingen/Stuttgart



ein Ankauf:
Avgoustinos – Hildesheim



ein Ankauf: Lutz / Wick / Frank – Stuttgart

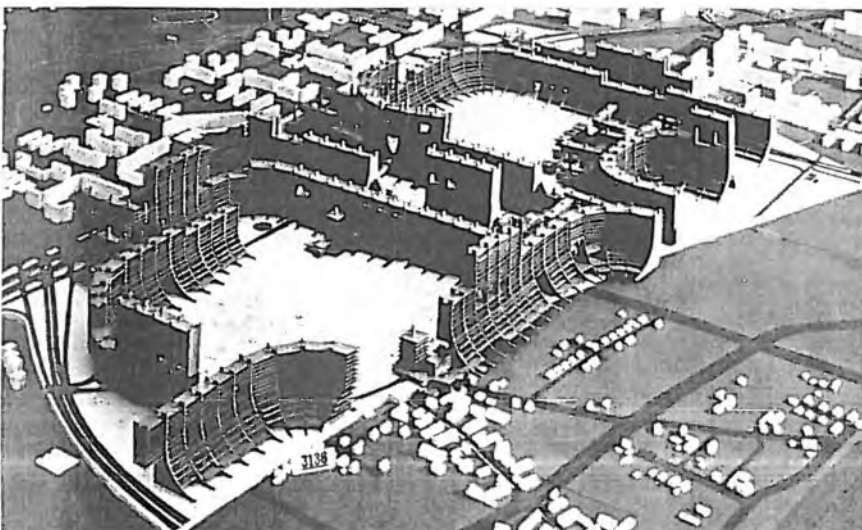
Beispiele extremer Planung:



Mattern / Mattern / Walz / Wenzel - Berlin



Remo Gualdi - Dietzenbach



Kramer / Weber – Karlsruhe

Entwurf des 1. Preisträgers:

Der Entwurf zeigt als Gesamtidee eine Großform für den Bereich zwischen ST 2078 (heute: Fritz-Erler-Straße) und westlicher Ringstraße (heute: Heinrich-Lübke-Straße):

Eine „Spange“ im östlichen Teil des Planungsgebietes, aus 2 parallelen Baukörpern mit 16 bzw. 8 Geschossen gebildet, setzt sich nach Osten trichterförmig („Trompete“), nach Westen in einem großen Wohnring fort. Die Spange erstreckt sich über einem nord-/ süd- gerichteten großflächigen Gewerbebereich, von dem jeweils nach Norden und Süden ebenfalls „Trichter“ ausschwingen. Mit den drei trichterförmigen Baukörperpaaren soll ein starker optischer Bezug zu den angrenzenden Bauquartieren geschaffen werden.

Der Gewerbebereich mit Spange ist in seiner Grundstruktur leicht verschwenkt – er folgt in etwa der nordöstlich – südwestlichen Führung der Fritz-Erler-Straße - und verlässt somit die reine Nord-Süd- / Ost-West- Ausrichtung des Strukturplanes Perlach.

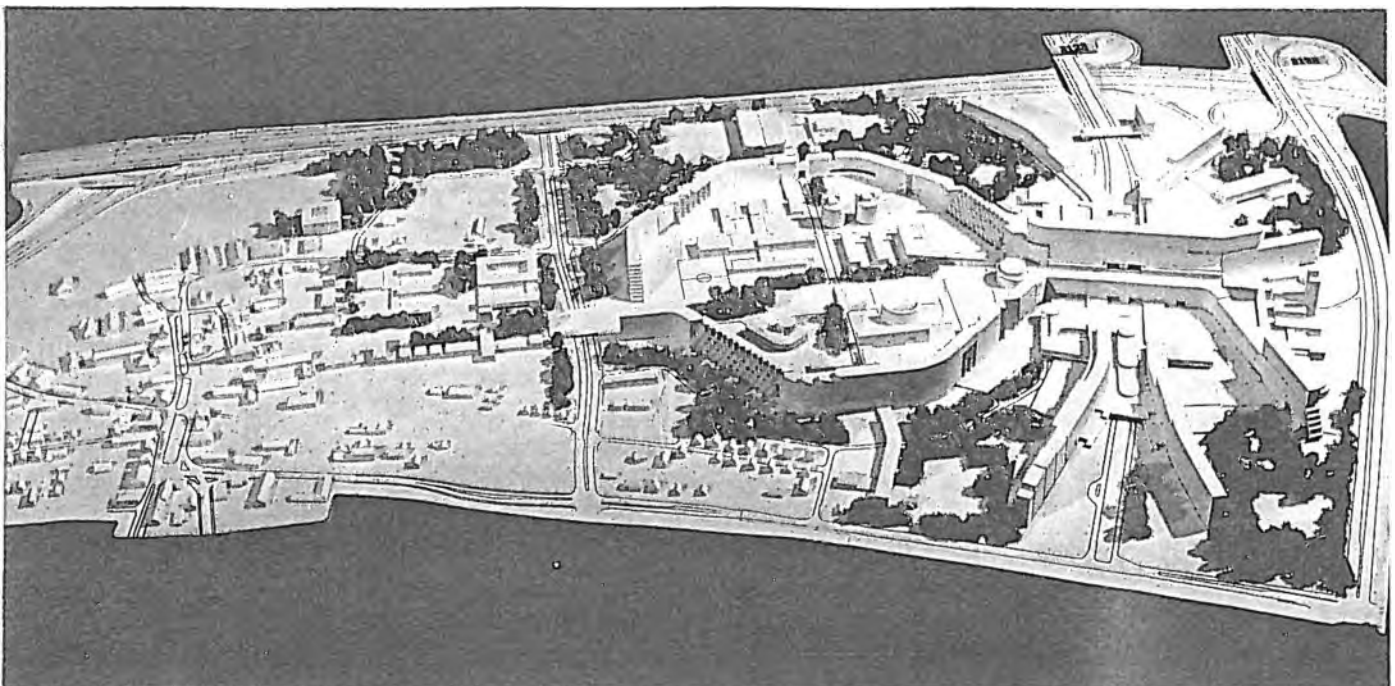
Die Spange ist für Büro- und Wohnnutzungen vorgesehen, im Bereich innerhalb des Osttrichters befinden sich die öffentlichen Einrichtungen. Der nord-süd-gerichtete Gewerbebereich unter der Spange enthält in mehreren ober- und unterirdischen Stockwerken vertikal übereinander das Einkaufszentrum und Parkdecks sowie die hier unterirdisch geführte Erschließungsstraße des Zentrums, den Busbahnhof und die U-Bahn-Trasse mit dem U-Bahnhof Zentrum.

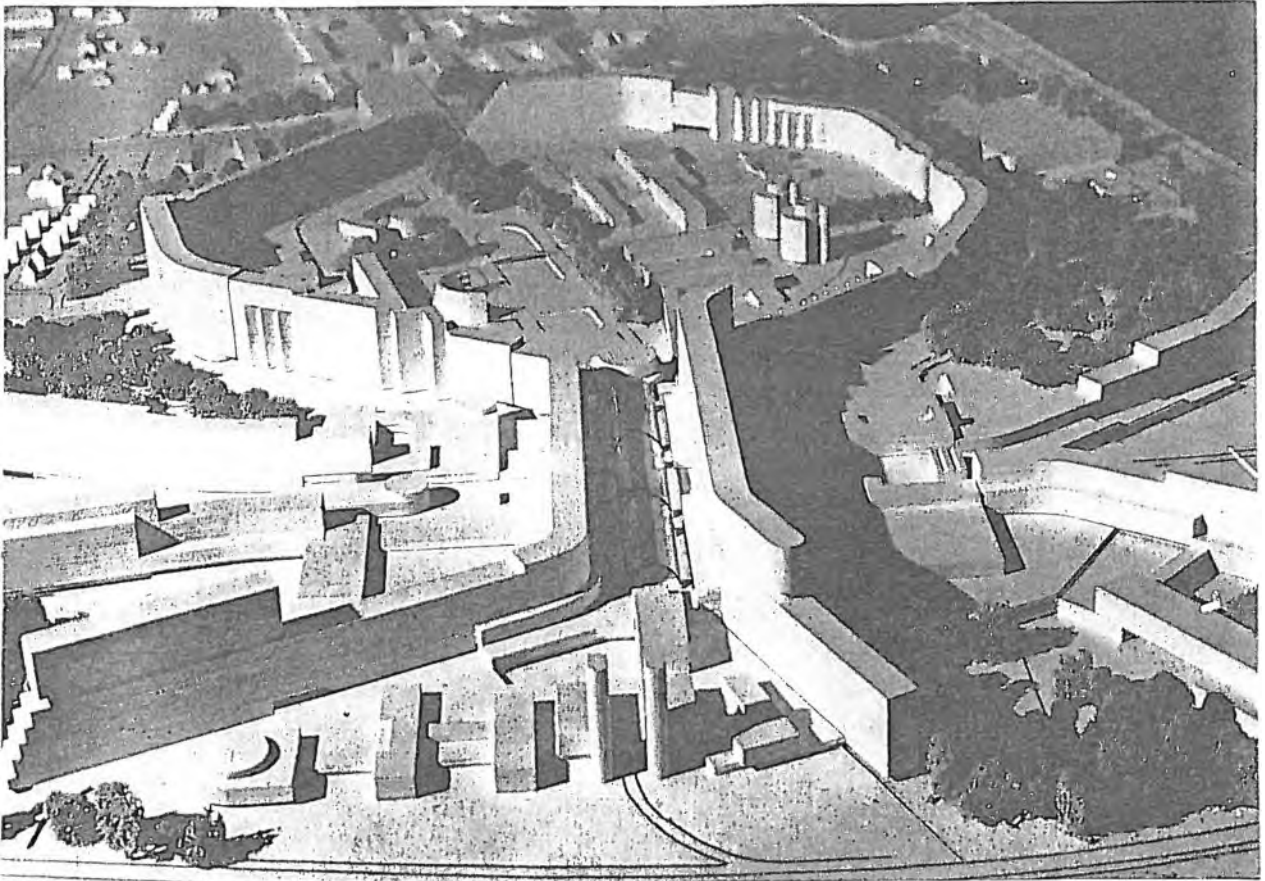
Mittig im Spangenbergreich kreuzen sich die beiden Hauptfußwegachsen von Perlach, hier soll die räumliche Mitte der neuen Stadt sein. Zwischen den beiden Spangen, in Ost-West-Richtung, befindet sich auf der Fußgängerebene eine Markthalle mit einer röhrenartigen Glasüberdachung.

Das Bürgerhaus ist am Übergang von Spange zu Wohnring situiert. Damit wird sowohl dieser wie ein Drehpunkt gestaltete Punkt besonders betont als auch die Richtungsänderung der Grundstruktur markiert.

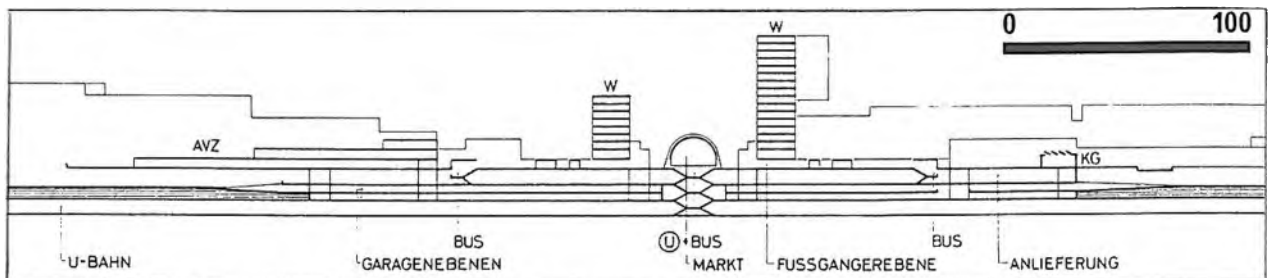
Der Wohnring, der einen Durchmesser von ca. 450 m hat, ist im Nordteil und im westlichen Riegel des Südteils 9-geschossig - dies markiert die Grenze der Zone 1 der Bauhöhenbeschränkungen des Flughafens Riem, in der damals nur maximal 9 Geschosse zulässig waren. Er stufelt sich im Süd - und Südostteil bis auf 16 und 18 Geschosse.

Das Innere des Wohnringes bietet einen großen Freiraum mit öffentlichen Einrichtungen sowie eine großzügige Ost-West-Achse als Grün- und Funktionszone, die die Verbindung zwischen Spange/ Zentrum und Dorf Altperlach besonders attraktiv gestalten soll.





Blick in den „Osttrichter“ nach Westen



Schnitt Nord-Süd durch Gewerbe- und Spangenberg, Blick nach Westen



Wohnring von Südwesten

Aus dem Erläuterungsbericht des Entwurfsverfassers Lauter:

„Das Ziel dieser Arbeit ist die Entwicklung einer architektonischen Landschaftsform, die sich als spannungsreiches Großraumgebilde darstellt. Die dabei entstandenen Raumteile basieren auf den verschiedenen Forderungen, die an ein Zentrum dieser Art gestellt werden müssen....

Der Zentrumsbereich wird seinen Transport- und Fahrfunktionen entsprechend linear organisiert.... Das westlich anschließende Wohngebiet (Anm.: Wohnring) entwickelt sich als Raum zyklisch...

Der linear aufgebaute Zentrumsbereich öffnet sich nach Norden und Süden durch trichterförmig angeordnete Baumassen, die einen optischen Wechselbezug zu den umliegenden Gebieten erzeugen. Das gleiche tun die beiden raumumschließenden Höhenzüge der Wohnbebauung, die den Zentrumsbereich durchdringen und sich dann nach Osten hin öffnen...“

Bewertungen des mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurfes:

Aus dem Protokoll des Preisgerichts:

„Die städtebauliche Grundkonzeption, an eine verdichtete städtische Zone im Zentrum einen weiträumigen, von einer geschlossenen hohen Wohnbebauung umfassten Wohnbereich anzuschließen, schafft ein kontrapunktisches Spannungsverhältnis von hohem Reiz. Damit wird zugleich auch eine gute Anbindung an die Umgebung sowohl durch die Fußgängerzonen als auch durch die Form der Baukörper erreicht.

Das kreuzförmig in zwei Ebenen angelegte Zentrum lässt eine starke Anziehungskraft erwarten. Durch die geradlinige Enge im Zentrumsbereich und die weiträumige und trotzdem geschlossene Atmosphäre im Wohnbereich wird ein besonderer Erlebniswert erreicht.

Die außerhalb des Wohnringes zufällige Anordnung der Gemeinschaftseinrichtungen ist aus soziologischer Sicht problematisch; sie ist auch im Hinblick auf den Grundgedanken des in sich geschlossenen Wohnbereiches inkonsequent.

Die Lage des Zentrums ist auch aus der Sicht des Massenverkehrs richtig und gut gewählt. ... Das Maß der baulichen Nutzung im Zentrumsbereich ist angemessen, das der baulichen Nutzung im Wohnbereich zu gering.... Die Beschränkung auf eine Großform engt die Differenzierung der Wohnformen ein....

Die Erschließung des auf engem Raum konzentrierten Geschäfts- und Verwaltungszentrums für den Individualverkehr ist unzureichend. Bei richtiger Zuordnung des öffentlichen Verkehrs zum Zentrum... muss die ausschließlich auf die Albert-Schweitzer-Straße gerichtete innere Erschließung für den massierten Anliefer-, Kunden- und parkenden Verkehr als Schwäche des Entwurfs bezeichnet werden....

Durch die Konzentrierung des 'gebauten Stadtbereiches' entsteht eine klare Trennung zwischen Stadt und Landschaft.... Auf eine Umgestaltung von Alt-Perlach verzichtet der Verfasser...

Die Großformen bedingen ein geschlossenes Durchführen und engen Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten grundsätzlich ein. Die Geschlossenheit der städtebaulichen Idee setzt mindestens in großen Teilen auch eine geschlossene Durchführung voraus. Diese wird nach den gegenwärtigen Verhältnissen auf Schwierigkeiten stoßen.“

Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses im Stadtrat 25.09.1968:

„Maßgebend für den Beschluss (Anm.: einen 1. Preis zu vergeben) ist gewesen, dass die Mehrheit des Preisgerichts der Ansicht war, in der Arbeit des späteren 1. Preisträgers einen konzentrierten Entwurf von unverwechselbarer Prägnanz für das Stadtbild zu sehen, demgegenüber alle sonstigen Gesichtspunkte unterzuordnen sind....“

H. Schöner, Baumeister 10/68:

„Während der 1. Preis, unter Vernachlässigung der Funktion, Tendenzen zur Monumentalität zeigt und eine fast magische Symbolkraft besitzt, in der ganzen Durchbildung auch mehr die Vorstellung des Architekten als des Städtebauers vertritt, zeigen die zwei zweiten Preise Stadt-Bau-Systeme, die der vom Auslober primär geforderten Unverwechselbarkeit nur bedingt entsprechen.“

„Beide Tendenzen, monumentale Großform und schematisches Funktionssystem sind... von hellenistischer Natur. Es sind Versuche, einer in Auflösung begriffenen Gesellschaft äußeren Halt und scheinbare Orientierung zu geben.“

„Dass das Preisgericht der Gestalt den Vorzug vor dem System gab, hängt mit der Zielsetzung des Auslobers zusammen ... Vielleicht bleibt neben der Systematisierung, Strukturierung ... im Städtebau doch auch das Zeichenhafte, das Unverwechselbare und das Eigenartige ein wesentlicher Bestandteil unseres Seins ...“

„Alle Versuche, im Bereich der anonymen Planung die Probleme der Stadt so zu lösen, wie es nur durch das organische Verhalten einer intakten Gesellschaft denkbar und möglich wäre, konnten auch im Rahmen dieses Wettbewerbs nicht überzeugen. Es dürfte auch grundsätzlich der falsche Weg sein.... Wann wird man sich bei städtebaulichen Wettbewerben – zumindest der Größenordnung von Perlach – auf die Forderung nach Strukturplänen beschränken?...“



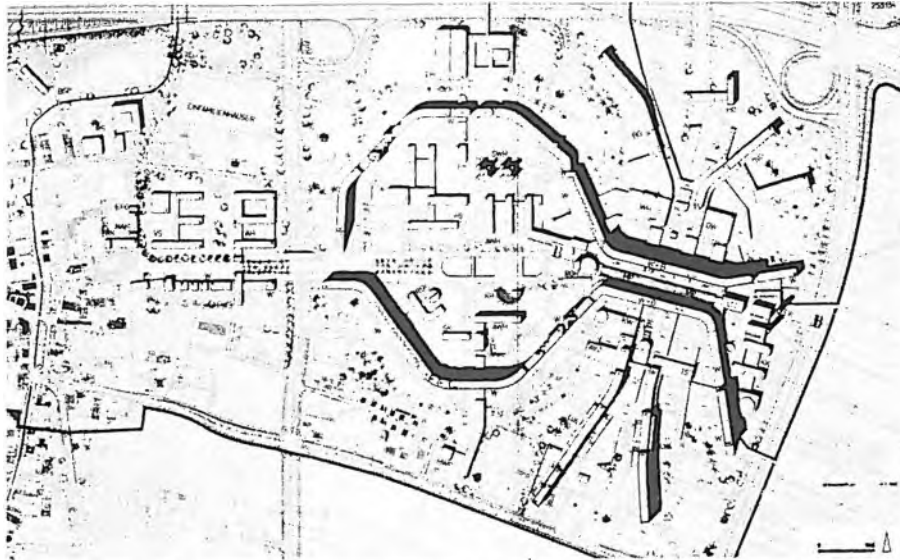
Architekt Lauter erläutert seinen preisgekrönten Wettbewerbsentwurf bei der Präsentation des Wettbewerbsergebnisses für die Öffentlichkeit, in Anwesenheit von Bundeswohnungsbauminister Dr. Lauritzen, am 25. Juli 1968

v.l.: Ministerialdirigent Koch (Oberste Baubehörde), .?., Dipl.-Ing. Feicht (Geschäftsführer NHB), Direktor Geigenberger (NHB), Oberbürgermeister Dr. Vogel (LHM), Dipl.-Ing. Ditt (Büro Lauter), Bundeswohnungsbauminister Dr. Lauritzen, Dipl.-Ing. Lauter, Dipl.-Ing. Zimmer (Büro Lauter), Oberbaurat Wahls (Stadtplanung – Perlach), .?. (Stadtplanung), Stadtbaudirektor Mücke (Stadtplanung), Baudirektor Dr. Hartmann (Stadtplanung – Perlach)

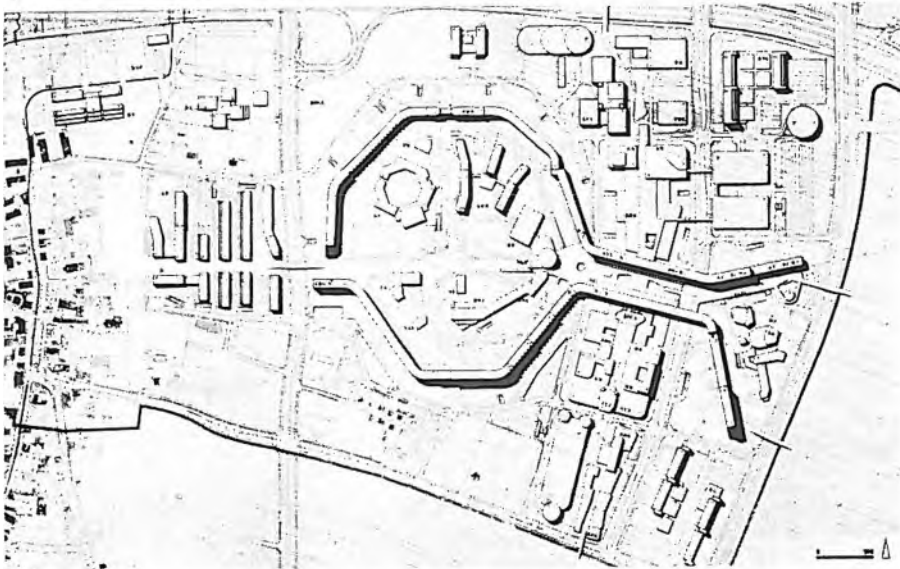
4. Überarbeitungen des mit dem 1. Preis ausgezeichneten Wettbewerbsentwurfes

Nachdem die Auslober grundsätzlich anstrebten, den Wettbewerbsentwurf des 1. Preisträgers zu realisieren, erfolgten in den Folgejahren 2 Überarbeitungsphasen zum Gesamtbereich. Das Areal des Einkaufszentrums und der östlich anschließende Bereich mit der Trichterbebauung erfuhren während der bereits begonnenen Realisierungsphase des Gesamtgebietes in einer erneuten Überarbeitung grundsätzliche Änderungen (s. Teil 2, Bauquartier Mitte).

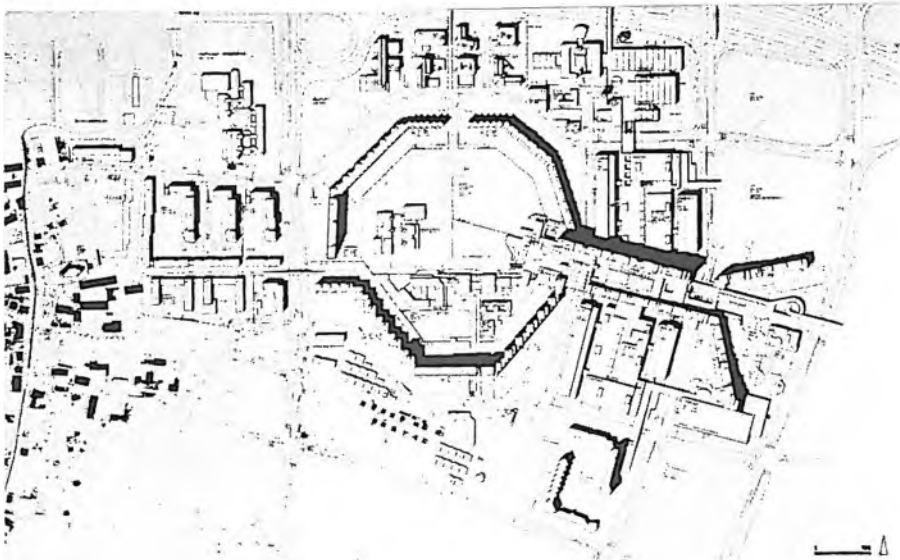
Mit der Entscheidung, diesen Entwurf weiter zu verfolgen und ihn grundsätzlich zu realisieren, wird das Verlassen der strengen Nord-Süd/ Ost-West-Richtung der Grundstruktur Perlachs für die noch in Planung befindlichen Quartiere eingeleitet.



Wettbewerbsentwurf 1968



1. Überarbeitung 1969



2. Überarbeitung 1970

Die Schwerpunkte der Überarbeitungen betrafen die Bereiche Spange, Trichter, Gewerbebereich – Einkaufszentrum, Straßenverkehr, Hauptfußgängerwege, Überprüfungen bzw. Änderungen des Raumprogrammes.

Dabei wurden die Überarbeitungsphasen insbesondere von folgenden Überlegungen durchzogen:

- Konsequenzen der Stapelung verschiedener Nutzungen und Funktionen
- funktionsfähige Verkehrsführungen; Parkplätze für das Zentrum; Funktionsfähigkeit von Anlieferungsflächen und –zufahrten; Anbindungen, Standorte, Zufahrten, Zugänge
- Vollüberdachung / Klimatisierung des Einkaufszentrums; Vereinbarkeit mit der Funktion eines Stadtteilzentrums;
- übergeordnetes Hauptfußwegenetz - Einbindung des Zentrums, Gestaltung des Kreuzungspunktes;
- Gestaltung, Nutzungszuweisungen und Sinnggebung der Großformen „Spange“ und „Trichter“ in 3 Richtungen
- Umfang und Situierung der kulturellen und öffentlichen Einrichtungen und Plätze

Der Wohnring war von Beginn an im Grundsatz nicht umstritten; es variierten lediglich die Nutzungsbestimmungen in seinem Innenbereich.

1. Überarbeitung 1969:

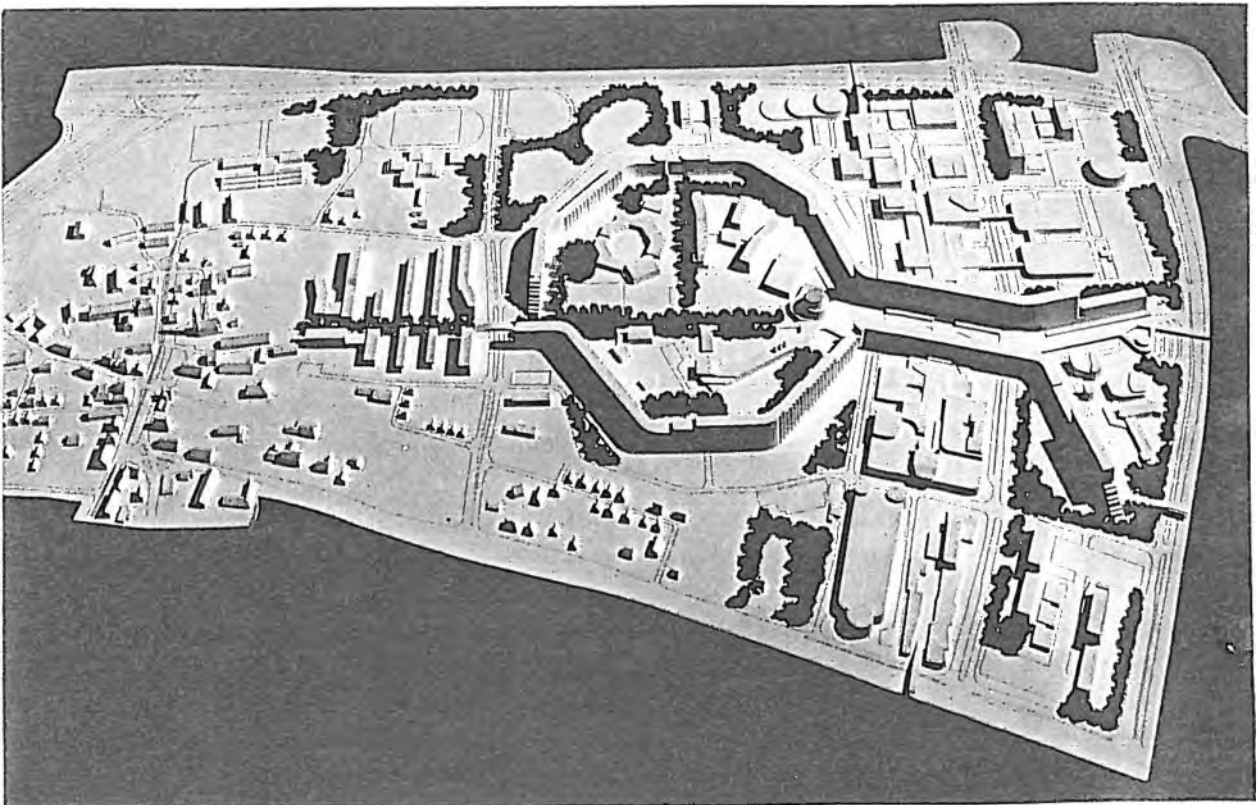
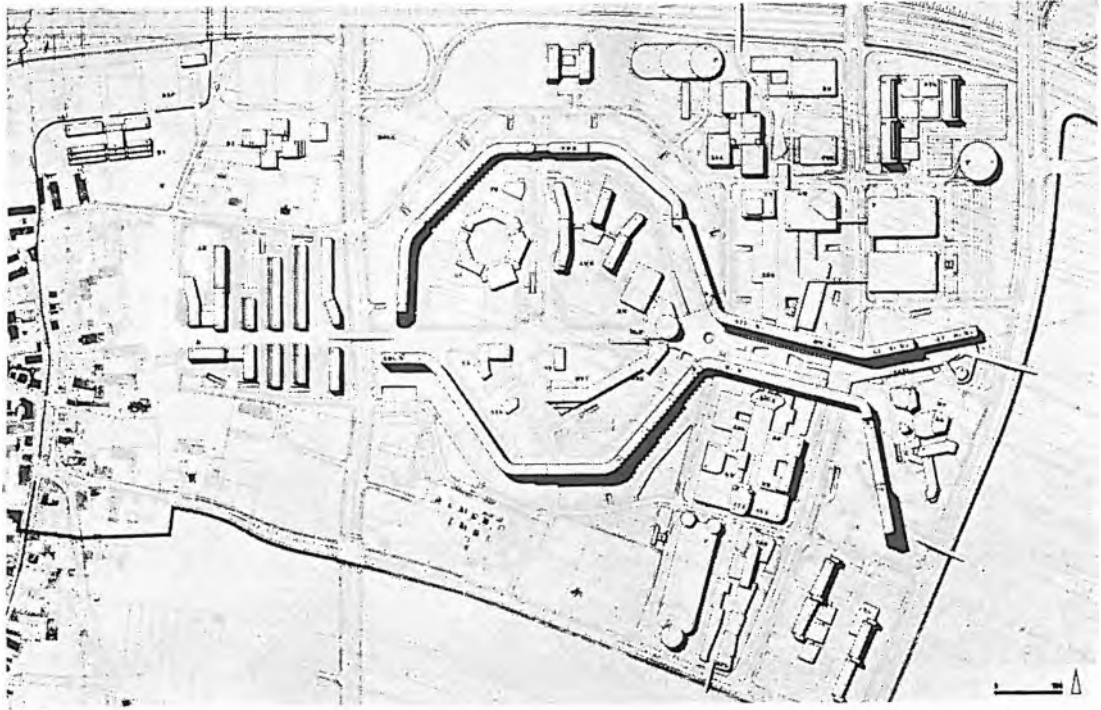
Die Auslober, die LH München und die Neue Heimat Bayern, sahen zunächst die Notwendigkeit einer Überarbeitung des Wettbewerbsentwurfes, in der einerseits die Gesichtspunkte der Preisgerichtsbeurteilung, andererseits weitere Kriterien, die nach eingehender Prüfung vonseiten der Auslober eingebracht wurden, berücksichtigt werden sollten.

Erst nach Vorliegen dieser Überarbeitung sollte die Realisierbarkeit der Arbeit beurteilt werden. Die Überarbeitung erfolgte durch das Büro Lauter/ Zimmer mit einem erweiterten Team, das von Stadtplanung und NHB bereitgestellt wurde.

Wesentliche Merkmale der Überarbeitung des Wettbewerbsentwurfes, Februar 1969:

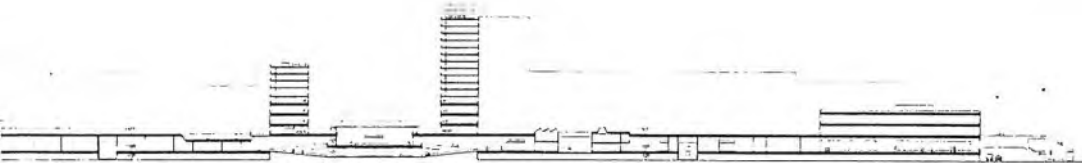
- Entflechtung der vertikalen Verkehrsfunktionen unter der Spange:
 - o Führung der Erschließungsstraßen allseits um das Einkaufszentrum herum;
 - o dabei Albert-Schweitzer-Straße östlich des Einkaufszentrums als Haupteerschließungsstraße, nunmehr in offener Führung, außer im Bereich der Spange
 - o Verlegung der U-Bahn-Trasse nach Osten unter die Albert-Schweitzer-Straße
 - o Busbahnhof im östlichen Trichter;
- Vollüberdachung und Klimatisierung der Nord-/ Süd-Fußgängerstraßen im Einkaufszentrum;
- Verknüpfung von Außen- und Innenraum im Kernpunkt, der Kreuzung der Nord-Süd-Achse mit der Spange, durch zweigeschossige Ausbildung im Bereich der Spange;
- Marktplatz im Osttrichter;
- Änderung der Strukturrichtung für die Bereiche nördlich der Spange, die nunmehr eine reine Nord-Süd / Ost-West Richtung aufweisen, d.h. „Drehpunkt“ im Zuge der Einkaufsachse
- Entfall der Nord-Süd-Trichter;
- Beibehaltung des Wohnringes und der Situierung des Bürgerhauses am Übergang Spange / Wohnring

Architekt Lauter stellte folgende wesentliche Merkmale heraus: „Die Idee heißt **L i n i e** und **K r e i s**... **L i n i e** bezeichnet den nord-süd-verlaufenden Geschäftsbereich.... **K r e i s** bezeichnet den unmittelbar im Westen anschließenden Wohnbereich.... Der Wohnring als Großraum ist ein gestalterisch notwendiger Kontrast zur relativen Gleichförmigkeit der übrigen neugeplanten Stadträume (Anm.: in den anderen Bauquartieren Perlachs)... Diese kleinräumlichen Baukörperstrukturen verlangen geradezu nach einer größeren Form... Wesentlicher Bestandteil der Planungsidee ist das zentrale Fußwegekreuz...“





Blick zu Osttrichter
und Spange,
nach Westen



Blick aus der Mitte
des Wohnringes
nach Osten zum
Bürgerhaus und
zur Spange

Im April 1969 trat das ehemalige Preisgericht erneut zu einer Beurteilung des Entwurfes zusammen, wobei zusätzlich Vertreter aus Politik und Presse zugelassen waren: Es fand hauptsächlich eine intensive Auseinandersetzung mit dem kompakten Zentrums- bzw. Spangenbergbereich statt. Dabei wurde die Großform der Spange zwar teilweise infrage gestellt, letztlich jedoch belassen.

Der Wohnring wurde weitgehend positiv gesehen und nicht infrage gestellt. Vielmehr wurde bestätigt, dass es sich um eine außergewöhnliche städtebauliche Form handelt, die nicht wiederholbar sein würde. Lediglich die Bebauungsmöglichkeiten im Inneren seien veränderbar.

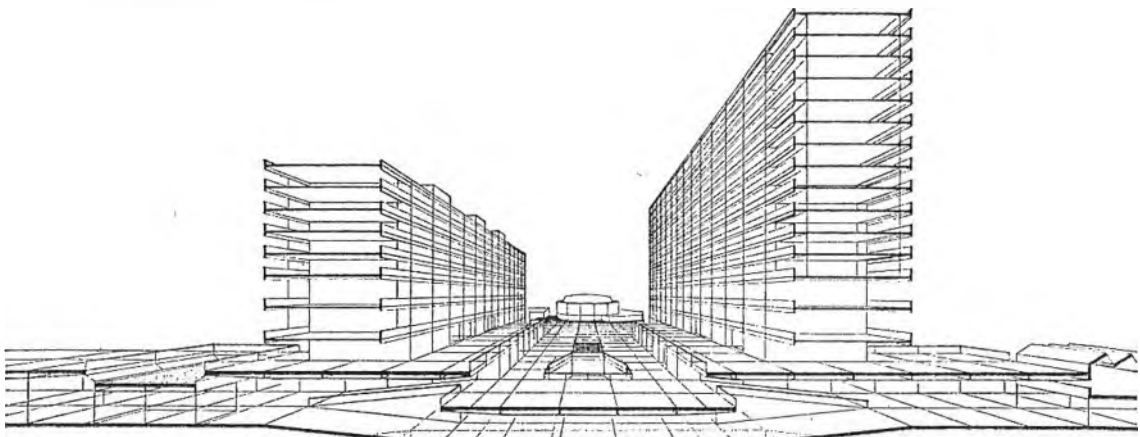
Das Preisgericht kam in seinem Gutachten zwar mehrheitlich zu einem positiven Ergebnis und empfahl die Realisierung des Entwurfes mit einigen Auflagen.

Prof. Dr. Albers gab jedoch offiziell eine abweichende Erklärung ab, in der er sich der Empfehlung der Verwirklichung des Entwurfes nicht anschloß. Er wies auf die zu starke Betonung der Großform zusammenhängender hoher Baukörper mit einem übersteigert erscheinenden Maßstab hin, die der Aufgabe nicht angemessen sei und letztlich im Zentrum unbefriedigende und funktionswidrige räumliche Lösungen mit sich bringe. Die Konzeption des Wohnringes wurde von seiner Kritik ausgenommen.

Die Stadtplanung und der Maßnahmenträger schlossen sich der Empfehlung des Gremiums grundsätzlich an. Demgemäß wurde vom Stadtrat am 11./ 18.06.1969 beschlossen, die überarbeitete Planung den weiteren Planungsarbeiten für das Zentrum unter Berücksichtigung aufgezeigter Bedenken, Anregungen und Empfehlungen zugrunde zu legen.

Die Entscheidung für die weitere Verfolgung dieses Entwurfes löste in der Fachwelt, in den Medien und in der Öffentlichkeit eine außerordentlich kritisch geführte und emotionsgeladene Debatte aus. Sie stellte die intensivste öffentliche Auseinandersetzung über die Planung des Zentralen Bereiches Perlachs dar. Dabei nahm sich auch das Münchner Forum des Themas an.

Beispielsweise enthielt ein von Peter M. Bode in der Süddeutschen Zeitung (12.06.1969, nach Behandlung im Stadtplanungsausschuß) verfasster Artikel eine Reihe von kritischen Argumenten unter der Überschrift „Wie leichtfertig verplant München seine Zukunft?“ u.a. „Statt dessen (Anm.: statt der Markthalle im Wettbewerbsentwurf) hat der Entwurf eine vollklimatisierte Einkaufszone, ein superlanges „Allerweltskaufhaus“ also, das sich fast ohne Beziehung und Verknüpfung unter der Öffnung des Wohnringes (Anm.: gemeint ist die Spange) hindurchzwängt, erhalten... Geblieben ist ihm trotz oder gerade wegen aller nachträglichen ... Operationen seine unheimliche „Signifikanz“ und „Unverwechselbarkeit“. Diese beiden Kennzeichen, die beileibe nicht ... das Wesen wahrer Urbanität bestimmen, werden nun besonders deutlich bei der jetzt geplanten Art der Überlagerung von Wohn- und Handelsbereich. Die abgebildete perspektivische Zeichnung von Architekt Lauter (s.u.) sagt über die zu erwartende Monumentalität, Trostlosigkeit, Leere und brachiale Baumassengliederung genügend aus...“ „... dieser Entwurf ist so signifikant, dass er bereits auch alle bösen Merkmale überfordernder Monumentalität in sich trägt.“ ... „Vielmehr haben beide leitenden Beamten... alle Bedenken mit den großzügig gegebenen Versicherungen zugedeckt, man traue sich zu, alles, was am Entwurf Lauter noch problematisch sei, zur Zufriedenheit aller lösen zu können. Ihr Wort in Gottes Ohr!“ ...



DIESE PERSPEKTIVISCHE ZEICHNUNG der Hauptkreuzung des geplanten Zentrums der Münchner Entlastungsstadt Perlach zeigt, wie sich die Verbindung des klimatisierten Einkaufsbereichs unter einer monumentalen Fußgängerachse hindurchzwängt.

Die Debatte gipfelte in dem vom „Baumeister“ 12/1969 veröffentlichten mehrseitigen Comicstrip von Richard J. Dietrich, der beispielsweise die hier abgebildete Seite enthält:

METAPERLACH

SANIERUNG EINES NEUGEBAUTEN TRABANTENSTADTZENTRUMS BEGINNEND MIT DER FERTIGSTELLUNG

ES IST FERTIG, -ENDGÜLTIG, EIN BEISPIELHAFTES MONUMENT GEGEN DIE STADTENTWICKLUNG, EINE GRÜNE „ENTBALLTE“, SAUBERE, FASCHISTISCHE, GEMEINNÜTZIGE ENDLÖSUNG UND DIE ÜBLICHEN BÖSEN FOLGEN UND OPFER SOLCHER PLANUNG SIND ES JA GERADE, DIE DAS **Bild** SO INTERESSANT MACHEN.

COMIC-STRIP VOM ENDE DER PLANERDIKTATUR UND VOM BEGINN DEMOKRATISCHER PROZESSPLANUNG

GETEXTET UND GEZEICHNET VON RICHARD J. DIETRICH

»GROSSFORMEN BEDINGEN EIN GESCHLOSSENES DURCHFÜHREN UND ENGEN ERWEITERUNGS- UND ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN GRUNDSÄTZLICH EIN« (JURY ZUM 1. PREIS)



2. Überarbeitung 1970:

Wesentliche Empfehlungen, die der erneuten Überarbeitung zugrunde zu legen waren:

- Die Entscheidung, ein klimatisiertes Einkaufszentrum in Nord-Süd-Richtung zu erstellen,... schafft eine neue Situation, die im Bereich der ost-west-gerichteten Fußgängerzone noch ihre entsprechende Ausformung finden muss... (ehem. Preisgericht)
- Der funktionellen und gestalterischen Lösung des Kreuzungspunktes der Ost-West-Achse und der Nord-Süd-Achse kommt die entscheidende Bedeutung zu (Beschluss des Stadtrates vom 18.06.1969).
- Die im Bereich des Zentrums enthaltenen öffentlichen und kulturellen Einrichtungen (...) sind zur Vermeidung eines noch größeren Ungleichgewichts zwischen kommerziellen und öffentlichen bzw. kulturellen Einrichtungen unumgänglich notwendig. Eine Anreicherung dieses „Öffentlichkeitsbereiches“ ist wünschenswert (ehem. Preisgericht).
- Die Wohnbebauung westlich der Quiddestraße (heute: Heinrich-Lübke-Straße) bedarf weiterer Durcharbeitung im Hinblick auf den Maßstab von Altperlach (ehem. Preisgericht).

Für diese Planungsphase wurde von der NHB, im Benehmen mit der Stadtplanung, die „Planungsgruppe Zentrum Perlach“ gegründet, der zusätzlich zu den Entwurfsverfassern Lauter und Zimmer die Architekten Mauder, Maurer, Prof. Nestler angehörten.

Zudem wurde 1970 von der NHB, mit Beteiligung der LH München, ein interdisziplinär besetztes Beratungsgremium einberufen, das im Jahr 1970 dreimal tagte.

Dieses Gremium setzte sich insbesondere auseinander mit Fragen der funktionsgerechten inneren Organisation und optimalen Gestaltung eines klimatisierten Einkaufszentrums, der Zuordnung der Parkhäuser und Anlieferungszonen, sowie mit dessen Erweiterungserfordernissen.

Einer der Schwerpunkte war zudem die Problematik der Kombination eines solchen Zentrums mit den Anforderungen und Funktionen eines Stadtteilzentrums, was hauptsächlich vonseiten der Stadtplanung vertreten wurde. Dazu wurde ausdrücklich betont, dass das Gesamtkonzept des Stadtteilmittelpunktes nur dann schlüssig ist, wenn die öffentlichen Einrichtungen zumindest im vorgesehenen Umfang entstehen, insbesondere dürfe die räumliche Mindestausstattung des Bürgerhauses nicht verringert werden.

Zu den Experten des Beratungsgremiums zählte auch Prof. Alexander Mitscherlich, der neben einigen eher kritischen Fragen und Anmerkungen u.a. zum Zentrum bemerkte: „Es ist geeignet, einen Ausgleich für die Anonymität und Einsamkeit der Perlach-Bewohner zu bilden.“

Wesentliche Merkmale der Überarbeitung 1970:

- Verknüpfungspunkt des Fußwegekreuzes als „lebendiger Mittelpunkt“:
Kreuzungspunkt der nord-süd-gerichteten Geschäftszone mit der ost-west-gerichteten Spange als 4-geschossige zentrale Halle, als sog. „Galeria“, galerieartig und transparent ausgebildet, womit eine bessere optische Verbindung der beiden Fußgängerebenen im Kernbereich geschaffen wird;
- Einkaufszentrum mit 2 Hauptgeschossen, vollkommen klimatisiert, mit integriertem Hauptfußwegkreuz;
- Situierung von 4 Parkhäusern in direkter Zuordnung zum Einkaufszentrum, parallel zu dessen Längsausdehnung; Anlieferung ebenerdig zwischen Parkhäusern und Läden;
- Stärkere Integrierung der Bürgerhausfunktionen im zentralen Bereich;
- Stärkung der Ost-West-Achse durch die Situierung kultureller Nutzungen im Bereich der Spange sowie im Westen der Spange, am Übergang in den Wohnring;
- Situierung eines großen Sportzentrums (neuer Programmpunkt) zwischen Einkaufszentrum und verlängerter Ständlerstraße und damit Stärkung der Nord-Süd-Achse;
- Kurze Unterbrechungen beider Spangenzeilen;
- Höhenentwicklung der nördlichen Spangenzeile 60m, der südlichen Zeile 33m;
- Nutzungen in den Spangenzeilen: Büros, Wohnungen, Hotel, Arztzentrum;
- Nutzungen der Trichterzeilen: Wohnungen;
- Konkretisierung des Wohnungsbaues im Wohnring;
- Standort der Kirchen im Wohnring (zuvor im Osttrichter), auf Wunsch der katholischen Kirche;
- Neuplanung des Wohnquartiers West, westlich des Wohnringes bis zum Ortsrand des Dorfes Perlach;
- Änderungen des Planungsprogrammes: u.a. Entfall von Autoverkaufszentrum, Studentenheim, Richard-Strauss-Konservatorium;
- stattdessen Vorhaltung von Flächen für „Reserve für kulturelle Nutzungen“ im Wohnring sowie südlich der Ständlerstraße für das o.g. Sportzentrum, für Fachschulen und Bürogebäude;
- wesentliche Vergrößerung des Flächenanspruches der Landesversicherungsanstalt, daher Situierung nordöstlich des Zentrums.

Der Stadtrat stimmte der Planung (Stand 16.11.1970) am 09.12.1970 grundsätzlich zu, so dass auf deren Grundlage die Aufstellung von Teilbebauungsplänen und die Projektplanung erfolgen konnten. Damit wurde endgültig entschieden, den weiterentwickelten Entwurf des 1. Preisträgers des Wettbewerbes weiter zu verfolgen.

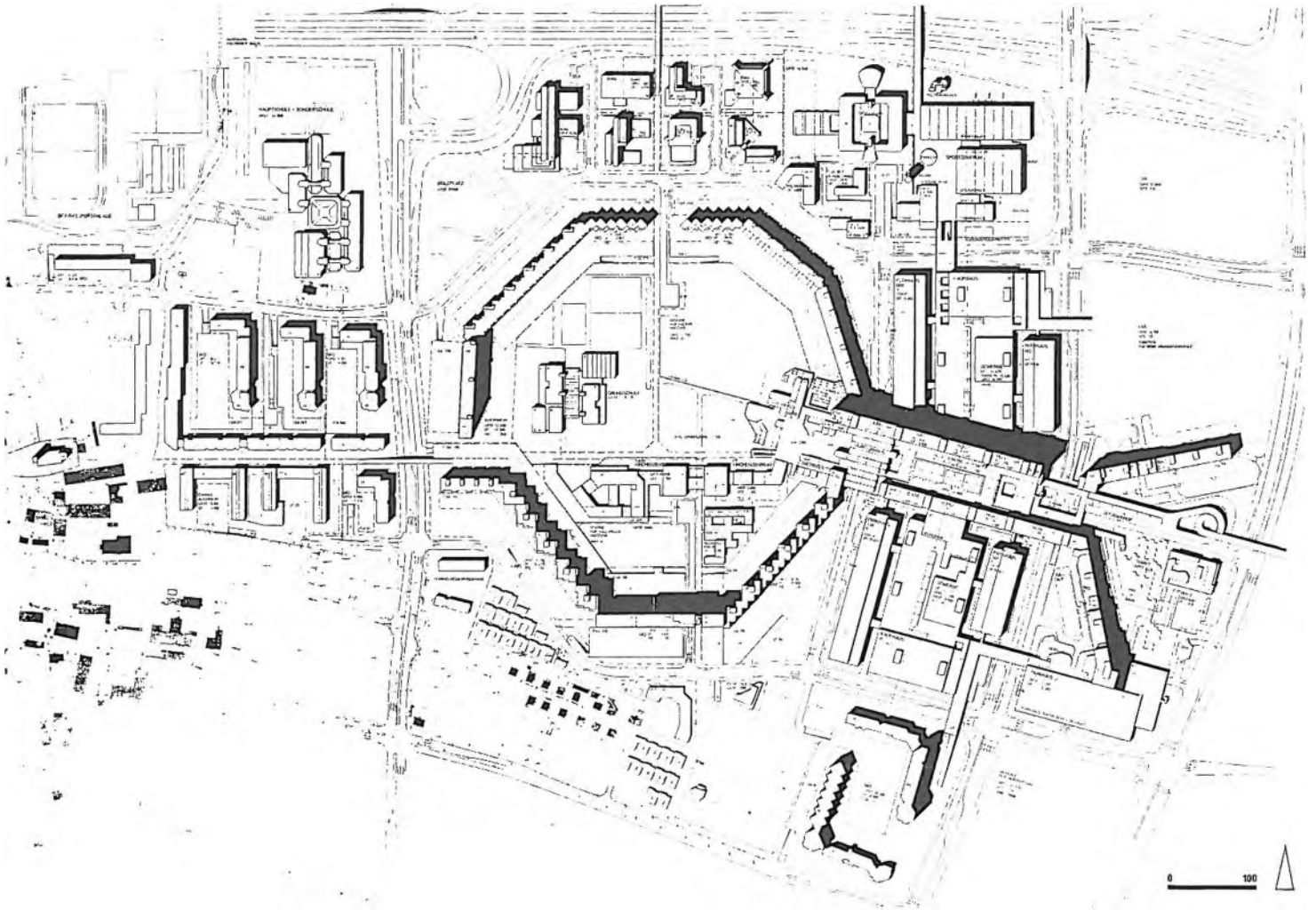
Dabei waren noch einige Gesichtspunkte zu berücksichtigen, z.B.:

„Das öffentliche Gehrecht in den beiden Hauptrichtungen Nord-Süd und Ost-West des klimatisierten Bereiches zu allen Tages- und Nachtzeiten muss gesichert sein, da sonst die Integration des Zentrums in den Stadtteil in Frage gestellt wird....“

„Gestaltung der Haupteingänge und der Belichtung des klimatisierten Bereichs: Die vier der städtebaulichen Grundstruktur entsprechenden Haupteingänge im Norden, Osten, Süden und Westen sollten eindeutig im Verlauf der jeweiligen Hauptfußwege gelegen sein und vor allem von innen und außen deutlich sichtbar sein. Insbesondere sollte zur Unterstreichung des öffentlichen Charakters die Belichtung der auch als „Mall“ bezeichneten Fußgängereinkaufszone im Verlauf des Achsenkreuzes weitgehend durch Tageslicht in der Art erfolgen, dass der Ausblick nach draußen ermöglicht wird....“

„Die jetzige Planung hat aufgezeigt, wie sich eine Differenzierung des Wohnringes erreichen läßt.... Die Gestaltung des Erdgeschosses im Hinblick auf eine größtmögliche Durchlässigkeit, auf eine mögliche spätere Nutzungsergänzung und auf eine intensive Grünplanung im Ringinnern wird besondere Aufmerksamkeit erfordern...“

„Besonders hervorgehoben bei der jetzigen Planung wird das vom Maßnahmenträger Neue Heimat Bayern initiierte Sport- und Erholungszentrum im Norden des Zentrums. Gerade im Hinblick auf die aufkommenden Freizeitprobleme sollte der Realisierung dieses Projektes besondere Beachtung geschenkt werden....“



Blick zu Osttrichter, Spange und Wohnring, Richtung Westen

Zudem wurde zur Kenntnis genommen, dass die Neue Heimat Städtebau die Bauträgerschaft für das Einkaufszentrum übernehmen wird.

Die Grundsätze der Strukturplanung wurden bei Beurteilungen und Empfehlungen immer wieder hervorgehoben, insbesondere Signifikanz, übergeordnete Fußwegebeziehungen, Nutzungsmischung, Wirtschaftlichkeit und damit Anziehungskraft des Zentrums.

Es war jedoch auch ein deutliches Bewusstsein festzustellen, dass es äußerst problematisch werden könnte, die Übereinstimmung der Grundsätze der Strukturplanung mit den Gegebenheiten der Grundkonzeption des Entwurfes sowie mit den verschiedenen hinzu gekommenen ergänzenden Zielen zu erreichen.

Auf der Grundlage dieses Konzeptes wurden für Wohnring, Erschließungsstraßen, Landesversicherungsanstalt, Post, später auch für die Bereiche nördlich des Wohnringes und nördlich der Putzbrunner Straße Teilbebauungspläne erarbeitet.

Das Areal des Einkaufszentrums mit Spangengebäuden und die östlich anschließenden Trichter, d.h. der zentrale Bereich, erfuhren ab 1973 eine grundsätzliche Änderung (s. Teil 2). Das Projekt des Sportzentrums wurde aufgegeben, das Areal wurde als Bürostandort bestimmt.



Blick von Osten, vom Trichter mit Marktplatz und Busbahnhof auf die Spange



Blick von Osten durch die Spange zum Wohnring



Blick von Westen durch den Wohnring zur Spange

Für die Konzeption des Zentralen Bereiches nach der Überarbeitung 1970 könnte im weitesten Sinne von einer Übereinstimmung mit dem Strukturkonzept gesprochen werden, nicht zuletzt, da dessen Grundsätze sehr allgemein formuliert sind:

Der Schwerpunkt des Zentrums liegt im Mittelpunkt des gesamten Stadtteiles und ist sowohl über das Straßennetz als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln verkehrlich gut zu erreichen. Auch soll es eingebunden werden in das übergeordnete Fußwegsystem. Allerdings mündet der südliche Ausgang aus dem Einkaufszentrum – und damit die zentrale Fußgängerachse – am Straßenrand der verlängerten Albert-Schweitzer-Straße. Damit wird die spätere Weiterführung dieser Achse entlang der Straße vorgegeben, was im Südbereich zur Aufgabe der Trennung des Fußgängerverkehrs vom Fahrverkehr führt.

Das Zentrum hat zweifellos eine dominierende Wirkung und kann als „beherrschende Stadtkrone“ gesehen werden.

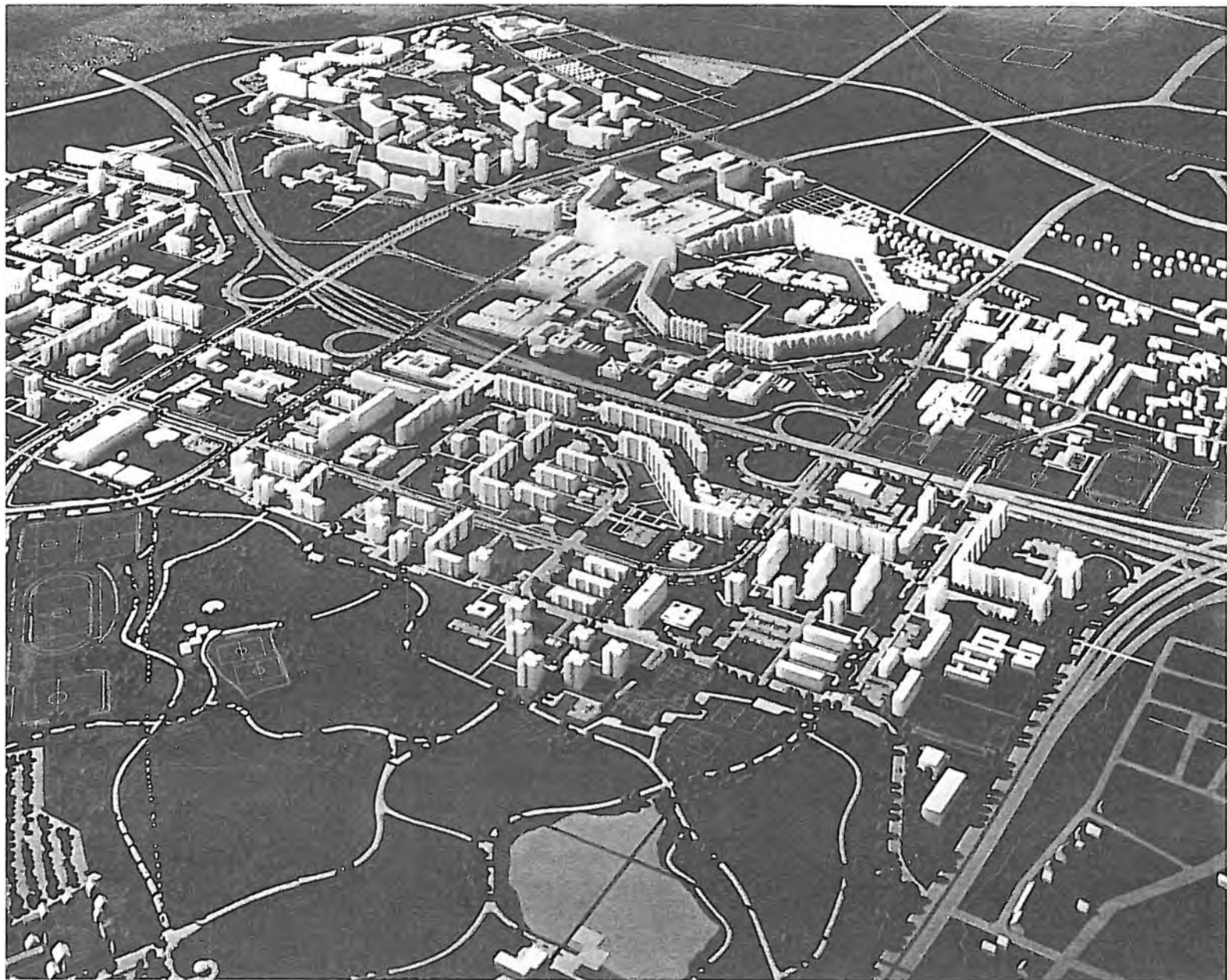
Die Beziehung zum alten Dorfkern Perlach wird durch eine sehr ausgeprägte Verbindung geschaffen.

Das klimatisierte Einkaufszentrum in der geplanten Größenordnung könnte eine hohe Anziehungskraft erreichen. Es bietet somit die Voraussetzung, dass das Ziel, nach dem Perlach „Geschäfts-, Verwaltungs- und kulturelles Zentrum als kommerzieller und gesellschaftlicher Mittelpunkt mit überörtlicher Bedeutung für den Münchner Osten und über die Stadtgrenzen hinaus“ werden sollte, bezüglich der kommerziellen Einrichtungen erreichbar ist. Die angestrebte überörtliche Mittelpunktfunktion ist jedoch insbesondere wegen des Entfalls einiger Programmpunkte für kulturelle und öffentliche Einrichtungen fraglich.

Abweichend vom Strukturkonzept wird die strenge Nord-Süd / Ost-West-Struktur verlassen.

Außerdem bleibt die Verknüpfung des klimatisierten Bereiches mit den Erfordernissen eines Stadtteilzentrums und seiner öffentlichen Straßen und Wege noch fragwürdig, und – damit im unmittelbaren Zusammenhang – die Realisierung eines „interessant gestalteten Stadtplatzes“.

Wie die Auflagen des Stadtrates mit Beschluß vom 09.12.1970 zeigen, glaubte man, alle Ziele und Ideen vereinbaren zu können, und auch die weiterhin als problematisch geltenden Punkte im Rahmen der Realisierungsplanungen mit bestimmten Maßnahmen bewältigen zu können.



Modell 1: 1.000 von Nordwesten, Stand Ende 1970

Dritte Planungsphase – Südliche Bereiche

- Änderung der Strukturplanung für den südlichen Bereich durch die Stadtplanung, Abteilung Perlach
- Plangutachten für das Wohnbauquartier Süd mit 7 Büros,
Rang 1: Planergruppe Darmstadt

1. Wichtigste Stadtratsbeschlüsse und Entscheidungsprozesse

26.03./ 23.04.1969	Stadtratsbeschluss zur Änderung der Strukturplanung im südlichen Bereich
22.07.1970	Stadtratsbeschluss zur Änderung der Strukturplanung für den südlichen Bereich im Hinblick auf den Standort für die Europäische Schule
12.05.1971	Stadtratsbeschluss über die Durchführung eines Plangutachtens für das Bauquartier Süd (Wohnquartier entsprechend geänderter Strukturplanung vom 23.04.1969) mit 7 Planergruppen als Gutachter
01.07.1971	Ausschreibung des Plangutachtens Perlach-Süd (Wohnquartier)
20.07./ 09.09./ 09.11.1971	Gemeinsame Sitzungen des Bewertungsgremiums (Obergutachter) und der Gutachter
09.11.1971	Abgabetermin der Entwürfe des Plangutachtens Perlach-Süd
10.03.1972	Plangutachten Perlach-Süd, Abschlussitzung des Bewertungsgremiums, zeitweise mit Teilnahme der Gutachter
10.05./ 17.05.1972	Stadtratsbeschluss zum Ergebnis des Plangutachtens, mit der Festlegung, den vom Bewertungsgremium empfohlenen Entwurf der Planergruppe Darmstadt der weiteren Bearbeitung zugrunde zu legen Erklärung des Stadtrates, dass damit die Strukturplanung für das Gebiet Perlach abgeschlossen ist.

2. Änderung der Strukturplanung für den gesamten Südbereich

Im Herbst 1968 wurde es aufgrund mehrfacher Änderungen von Rahmenbedingungen und Konkretisierungen von Planungen in den Bereichen nördlich der Putzbrunner Straße als notwendig angesehen, das Strukturkonzept von 1965 im Hinblick auf Konsequenzen für den gesamten Südbereich zu überdenken und zu überarbeiten.

Die wesentlichen Anlässe für die Überarbeitung waren:

- Nach dem Entwurf des 1. Preisträgers des Zentrumswettbewerbes bestand kein sinnfälliger Anknüpfungspunkt mehr für einen an das Hauptzentrum anschließenden Bürgerpark nach Süden bis zum S-Bahnhof.
- Aufgrund der zwischenzeitlich festgelegten Nord-Süd-Führung der U- Bahn im Zuge der Hauptachse zum Zentrum (Stadtratsbeschluss 26.07.1967) wurde die Forderung nach verdichteter Bebauung im Einzugsbereich des Massenverkehrsmittels erhoben, anstelle des im Strukturkonzept von 1965 hier situierten Bürgerparks.
- Ein unmittelbarer Anschluss von Wohnbebauung südlich des Bauquartiers Mitte wurde für sinnvoll gehalten.
- Die Firma Siemens, für die bereits zuvor ein Standort in Perlach im Gespräch gewesen war, bekundete ihr starkes Interesse an einem größeren Areal, da sie nunmehr beabsichtigte, einen ganzen Betriebszweig nach Perlach zu verlagern und auszubauen.
- Ein solcher Betrieb sollte im Einzugsbereich von U- oder S-Bahn situiert werden und zugleich leistungsfähige Anschlüsse an das überörtliche Hauptstraßennetz erhalten, um den Berufsverkehr zu bewältigen.
- Nachdem vonseiten des Stadtrates die Forderung erhoben worden war, den im Zuge von T 6 Süd/ Ost verlaufenden Autobahnring auf eine stadtf fernere Trasse zu verlegen, waren die Konsequenzen auf die Verkehrsführung in Perlach zu untersuchen.

Die daraufhin von der Abteilung Perlach durchgeführte Änderung der Strukturplanung umfasst die Bereiche südlich der Putzbrunner Straße bis zum Südrand des Planungsgebietes Perlach (T 6 Süd), zwischen T 6 Ost und westlicher Ringstraße (heute: Heinrich-Lübke-Straße) und deren Verlängerung.

Der Strukturplan nach dem Stand vom 25.02.1969 sieht nunmehr folgendes vor:

- Die Fläche für den Bürgerpark entfällt.
- Das Gewerbegebiet südlich der Putzbrunner Straße, westlich des Bürgerparks, entfällt.
- Anstatt dessen wird ein größeres Industrieareal im südöstlichen Bereich vorgesehen, das die Standortanforderungen der Firma Siemens erfüllt. Somit entfällt das Wohngebiet in diesem Bereich.
- Im gesamten Bereich südlich des Bauquartiers Mitte etwa bis zur T 6 Süd, zwischen St 2078 und westlicher Ringstraße und deren Verlängerung wird ein Wohnquartier mit den erforderlichen Gemeinbedarfseinrichtungen geplant (spätere Bezeichnung: Bauquartier Süd).
- Die Anschlüsse der im Strukturkonzept 1965 vorgesehenen örtlichen Ringstraße an die überörtlichen Tangenten T 5 Ost und T 6 Süd/Ost werden geändert:
Die südliche Ringstraße wird nach Westen nur mit dem nördlich der Bahnlinie verlaufenden Straßenzug an die T 5 Ost angeschlossen. Der vormalige zweite Anschluss, der im Süden der südlichen Ringstraße abzweigt, nach Süden unter der Bahnlinie hindurch führt und danach nach Westen zur T 5 Ost verläuft, wird aufgegeben; damit entfällt eine Unterführung der Bahnlinie.
Zur Bewältigung des Berufsverkehrs des neuen Industriegebietes Siemens wird die südliche Ringstraße zusätzlich nach Osten an die T 6 Ost angebunden.
Die westliche Ringstraße wird nach Süden fortgeführt und erhält einen Anschluss an die T 6 Süd.
- Der geplante neue S-Bahnhof im Süden wird ein Verknüpfungsbahnhof mit der von Norden kommenden U- Bahnlinie.
- Die Führung der Hauptfußwegachse Nord-Süd bis zum Bahnhof Süd wird grundsätzlich beibehalten. Diese bindet nunmehr das künftige Wohnquartier unmittelbar an das Zentrum an.

Für die zukünftige Führung eines überörtlichen Fußwegsystems im Südbereich sollen die allgemeinen Gesichtspunkte des Strukturplanes 1965 weiterhin beachtet werden.

Die Grundstruktur für den südlichen Bereich wird, entsprechend dem Strukturkonzept 1965, in Nord-Süd-Ausrichtung dargestellt.

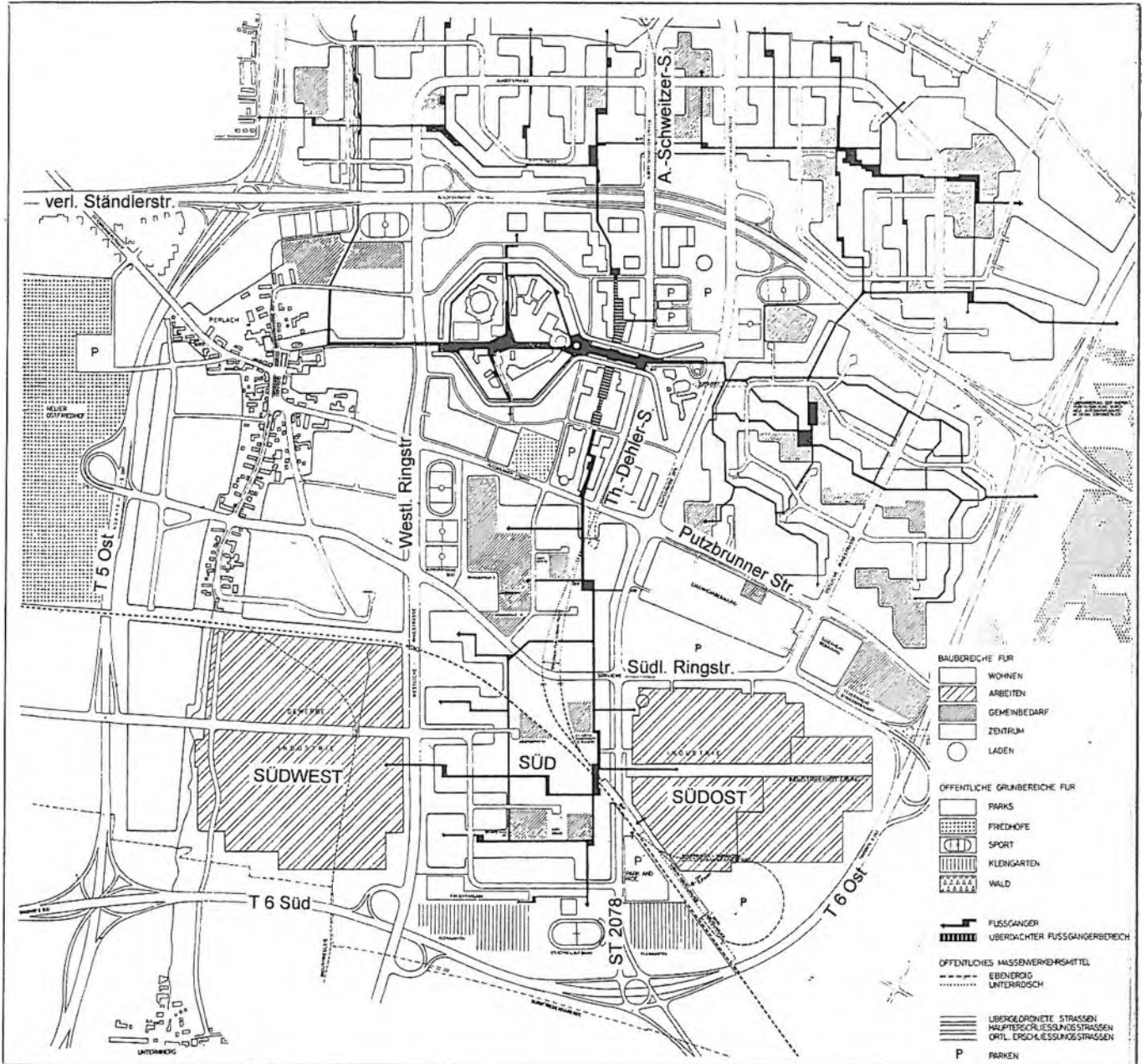
Der gesamte Südbereich enthält somit die 3 Bauquartiere

- Südost - Industriegebiet für die Firma Siemens
- Süd (später: Süd I - nördlich der Bahn, Süd II – südlich der Bahn), Wohngebiet
- Südwest, Gewerbe- und Industriegebiet südlich des Dorfes Perlach wie zuvor, im wesentlichen für kleinteilige Gewerbeansiedlungen

Diese Änderung der Strukturplanung wurde am 23.04.1969 vom Stadtrat beschlossen.

Die Flächennutzungsplanänderung wurde zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt.

In die Plandarstellung wurde auch die zwischenzeitlich veränderte Grundstruktur des Bauquartiers Ost aufgenommen: Der hierfür von der Planungsabteilung der Neuen Heimat Bayern erarbeitete Bebauungsplanentwurf hatte den Baustrukturplan von 1965 nicht zugrunde gelegt, sondern er hatte infolge der Zentrumsplanungen die abgelenkte Strukturrichtung im süd-östlichen Bereich des zentralen Bereichs für das Bauquartier Ost übernommen und war somit von der vorherigen strengen Nord-Süd-/ Ost-West- Ausrichtung abgewichen. Hinzu trat eine veränderte Zielsetzung für Dichte und Gestaltung der Straßenräume und Baukörperfigurierungen.



Strukturplan 1969

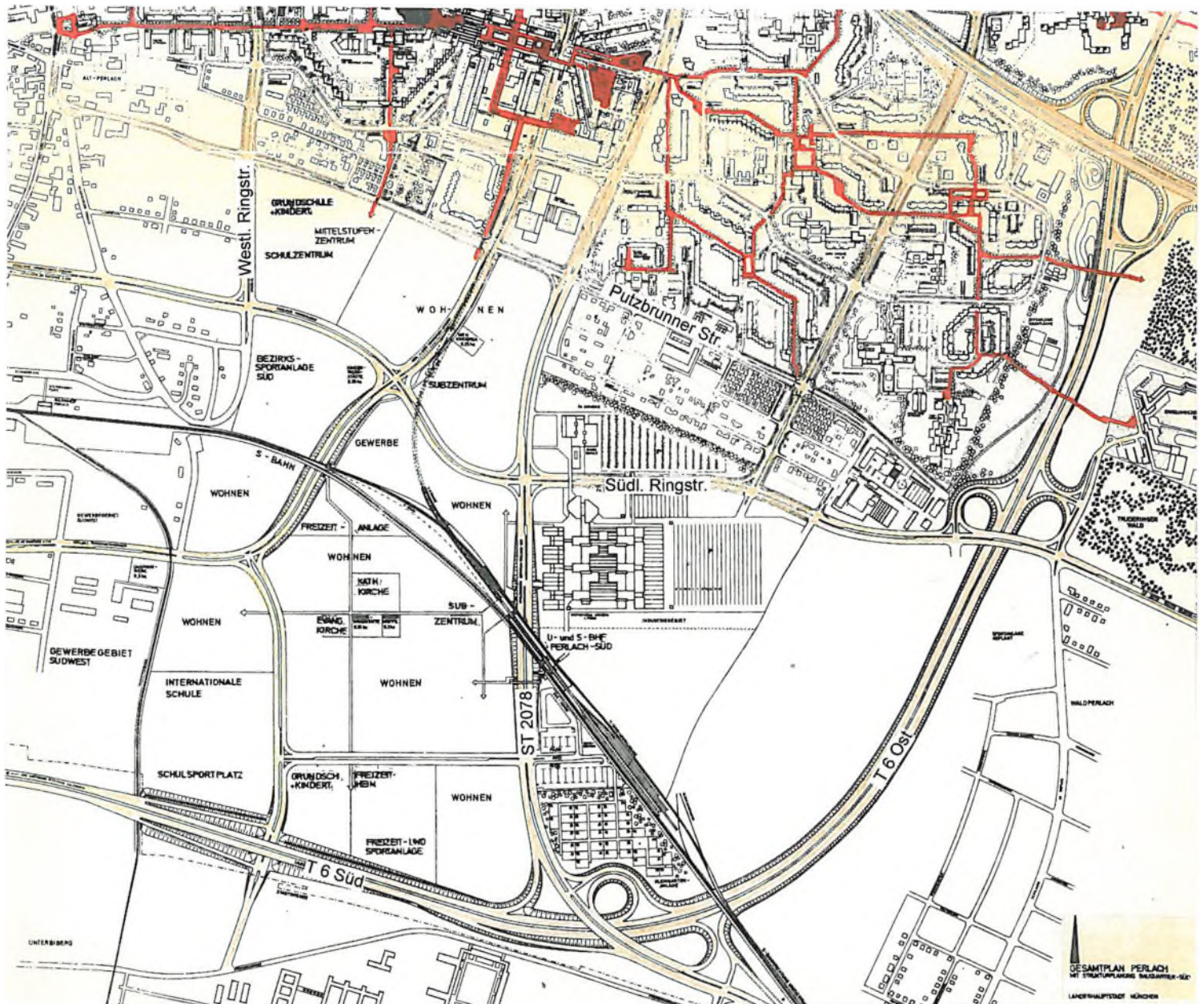
Im Jahr 1970 wurde die Straßenverkehrsführung nochmals geändert. Die von den Abteilungen Perlach und Verkehrsplanung überarbeitete Planung sieht folgendes vor:

Um das Bauquartier Süd direkt verkehrlich an das Zentrum anzubinden, wird die Nord-Süd-Straße östlich des Zentrums (heute: Thomas-Dehler-Straße) nach Süden verlängert und unter der Bahn hindurchgeführt, so dass sie mittig die Teile Süd I und Süd II durchfährt und diese direkt miteinander verbindet. Sie verzweigt sich im Teil Süd II nach Süden mit einem Anschluss an die T 6 Süd, mündet nach Westen in die Ost-West-Straße des Gewerbegebietes Südwest und verläuft weiter zur T 5 Ost. Die westliche Ringstraße wird nicht mehr unter der Bahn hindurch nach Süden zur T 6 Süd geführt.

Die Anbindung der Ringstraße an die T 6 Ost erfolgt in Fortsetzung der südlichen Ringstraße (später: Otto-Hahn-Ring) nach Osten zu einem Knoten an der T 6 Ost in Höhe der Putzbrunner Straße. Damit wird diese abgehängt und verkehrsberuhigt, was insbesondere dem Städtischen Krankenhaus im Bauquartier Ost zugute kommen soll.

Die Führung der Ringstraße, die alle Bauquartiere verbinden soll, ist somit unverändert.

Am 22.07.1970 wurde vom Stadtrat eine weitere Strukturplanüberarbeitung beschlossen, in der die erforderlichen Flächen für die Europäische Schule (ehemals: Internationale Schule) und für 800 Wohnungen für Bedienstete des Europäischen Patentamtes vorgesehen wurden.



Strukturplan 1970



Vorhandenes und geplantes Straßennetz des Gesamtgebietes 1970

3. Plangutachten für das Bauquartier Perlach - Süd

Am 12.05.1971 wurde vom Stadtrat beschlossen, gemeinsam mit der NHB ein Plangutachten für das Bauquartier Süd durchzuführen, zu dem 7 Planungsbüros aufgefordert werden sollten. Das Gutachterverfahren wurde als offenes zweistufiges Verfahren mit 3 Zwischenkolloquien durchgeführt. In der ersten Arbeitsstufe sollte die Verkehrs- und Flächenstruktur ermittelt, in der zweiten die Bebauungsstruktur ausgearbeitet werden.

Folgende Planungsbüros wurden als Gutachter zur Teilnahme aufgefordert:

Planergruppe Darmstadt – Architekten Prof. Guthier, Prof. Sieverts, Stracke

Architekten Heinrichs, Wermund - Berlin

Architekten Kochta, Buddeberg - München

Freie Planungsgruppe Berlin – Architekten Kossak, Zimmermann

Architekt Schreiber - München

Architekt Speer - Frankfurt/ Main

Architekten v. Werz, Ottow – München

Ausschreibung:

Das Plangutachten wurde am 01.07.1971 ausgeschrieben.

Die Ausschreibung enthält im wesentlichen folgende Ziele und Programmpunkte:

- Optimale bauliche, verkehrliche und funktionelle Anbindung an das Zentrum
- Zwingende Fortsetzung des Hauptfußgängerkreuzes nach Süden unter Einbeziehung der Haltestellen für U- und S-Bahn
- Bodenrechtliche Realisierbarkeit – Möglichkeiten für die Aufteilung der Bauflächen unter zahlreiche Grundeigentümer und Bauherren
- Teilungsmöglichkeit der Bauflächen in Abschnitte bis herunter zu etwa 100 Wohneinheiten (WE)
- Lage der Teilabschnitte an öffentlichen Verkehrsflächen; Möglichkeiten für die selbständige Errichtung von Wohngebäuden und ihren Nebenanlagen
- Höchstzulässige Geschoßflächenzahl (GFZ) von 1,2; Möglichkeiten für Verdichtungen bis 1,6 GFZ als Ausnahmen für Bauflächen im Einzugsbereich der U- und S-Bahnhöfe
- Höchstzulässige Gebäudehöhen 50,5 bis 55,5 m (wegen der Lage im Bauschutzbereich des Flughafens Neubiberg)
- Ausbildung des Systems der Freiräume nicht als Zwischenräume, sondern als geplante, zusammenhängende Bestandteile der städtebaulichen Konzeption
- Planungsprogramm u.a. :
 - o Schulzentrum mit Haupt- und Realschule, Gymnasium und Hauswirtschaftlicher Berufsschule,
 - o Bezirkssportanlage
 - o Europäische Schule
 - o 2 Grundschulen, 1 Mittelstufenzentrum
 - o Stadtbücherei, Freizeithaus
 - o Katholisches und evangelisches Gemeindezentrum
 - o 2 Öffentliche Grünanlagen
 - o Zusätzliche Sportfläche, evtl. für eine Eisschnelllaufbahn
 - o Einzelhandelsläden für den täglichen Bedarf des Wohnquartiers, davon ca. 40% als Großraumläden und Gaststätten; keine unterirdische Andienung; Lage möglichst am Weg vom öffentlichen Nahverkehrsmittel zum Wohnquartier
 - o Verwaltungsgebäude und kleinteilige Gewerbebetriebe auf für Wohnungen nicht geeigneten Flächen (Lärm durch Straße und Schiene); Hotel
 - o Wohnungen: 60% öffentlich gefördert, 20% freifinanzierte Mietwohnungen, 20% Eigentumswohnungen

Begutachtung:

Nach den vorgenannten Zwischenkolloquien trat das Bewertungsgremium (Obergutachter) in der Abschlusssitzung am 10.03.1972 zur Begutachtung zusammen. An der Sitzung nahmen zunächst auch die Gutachter (Entwurfsverfasser) zur Erläuterung ihrer Entwürfe teil.

Die Beurteilung der Obergutachter erfolgte anhand folgender Kriterien:

- Benutzbarkeit
Art und Maß der Nutzung; Nutzungsverteilung; Verteilung der baulichen Dichte; Schwerpunkte; Freiflächenstruktur für öffentliche und private Bereiche;
- Baustruktur
Bebauungsformen (Funktion, Gestalt, Soziologische Aspekte); Wohnwert; Parkieranlagen; Überlagerung von Funktionen;
- Verknüpfbarkeit
 - o der öffentlichen Nahverkehrsmittel (U-Bahn, S-Bahn, Bus);
 - o des Individualverkehrs mit dem Zentrum, mit den Außengebieten und innerhalb des Planungsgebietes;
 - o des Fußgängerverkehrs mit dem Zentrum, mit den Außengebieten und innerhalb der Baugebiete;
- Realisierbarkeit
Bauabschnitte; Vorleistungen der Öffentlichen Hand; Planungs- und Baurecht; besonderer Aufwand;
- Städtebauliche Konzeption
Gesamtkonzeption und Einzelbereiche; Einordnung in die Struktur des Stadtteils



Gutachtergremium

Das Plangutachten zeigte eine deutliche Hinwendung zu Blockstrukturen, da sie von nahezu allen Gutachtern in unterschiedlicher Ausprägung vorgeschlagen wurden. Sie wurden in der Zeit Anfang der 70er Jahre allgemein favorisiert, nachdem ihre Werte in der Fachwelt mehr Anerkennung erfahren hatten.

Die Obergutachter stellten abschließend einstimmig fest, dass der Entwurf der „Planergruppe Darmstadt“ die meisten positiven Merkmale der aufgestellten Beurteilungskriterien auf sich vereinige und deshalb eine in jeder Beziehung geeignete Grundlage für die weitere Bearbeitung der Planungsaufgabe darstelle.



Entwurf Planergruppe Darmstadt – Guthier, Sieverts, Stracke

Weitere Entwürfe – eine Auswahl



Freie Planungsgruppe Berlin – Kossak, Weichenmayr, Liepe



Kochta, Buddeberg - München



Schreiber, Schraud - München

Entwurf der Planergruppe Darmstadt (StadtBauPlan):

Die Gesamtkonzeption besteht aus folgenden 4 Hauptelementen:

- eine Magistrale mit städtischem Gepräge, die sich an einer Fußgängerschwerachse von Norden nach Süden entwickelt, die Bestandteil des vom Zentrum ausgehenden Schwerachsenkreuzes Perlachs ist, bildet mit ihrer linearen Nutzungs- und Baukonzentration an ihrer Westseite das funktionelle und gestalterische Rückgrat des Bauquartiers Süd; sie folgt der Verlängerung der Hauptstraße vom Zentrum (heute: Therese-Giehse-Allee), die mit einer Bahnunterführung eine direkte Verbindung zum Bauquartier Süd II schafft und im Süden in die ST 2078 einschwenkt;
- eine zentrale Zone im Südteil, die sich als eigenständiger Schwerpunkt vom Verknüpfungsbahnhof der U- und S-Bahn nach Südwesten entwickelt, wird mit der Magistrale verknüpft bzw. fängt diese auf;
- eine nord-süd-orientierte Gemeinbedarfszone verläuft westlich der Bebauung der Magistrale;
- ost-west-gerichtete Funktions- und Versorgungszonen mit Doppel – Wohnhöfen schaffen eine weitere Gliederung des Planungsgebietes.

Mit diesen Elementen ist es gelungen, eine leicht begreifbare Grundordnung herzustellen, die einen besonderen Wert bietet: Eine übergreifende Struktur und verschiedene, miteinander korrespondierende Funktionseinheiten schaffen Gliederungen und räumliche Zusammenhänge im Gesamtgebiet, sowohl in der Längsausdehnung des Gebietes als auch zwischen den Ost- und Westbereichen.

Als Baustruktur ist Blockbebauung vorgesehen, mit der Straßenrandbebauungen und somit die Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht werden.

Die Bebauung westlich der Magistrale besteht aus hofartig, städtisch gestalteten Gebäudegruppen, die durch halboffene Blocks gebildet werden. Sie weisen mit Gebäudehöhen von zumeist bis zu 8 Geschossen direkt an der Magistrale Dichtewerte von 1,4 bis 1,6 GFZ auf. Hier sind Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen und Büronutzungen vorgesehen, sowie Wohnnutzungen in den Obergeschossen und in den rückwärtigen Bereichen.

Die zentrale Fußgängerzone, die diagonal vom U-/ S-Bahnhof nach Südwesten verläuft, bildet eine Schwerachse im Bauquartier Süd II. An ihr befinden sich Läden, Gaststätten, Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen. Sie schließt an das Fußwegnetz des Bauquartiers an, bindet die Europäische Schule im Südosten an, führt nach Südwesten zu einer im Schwerpunkt des südlichen Wohngebietes liegenden Grundschule und verzweigt sich zu Doppel – Wohnhöfen am südwestlichen Baugebietsrand.

Am westlichen Rand der nord-süd-orientierten Gemeinbedarfszone verläuft eine vom Fahrverkehr getrennte Nord-Süd-Fußgängerverbindung, die den aus dem Wohnring kommenden Hauptfußweg aufnimmt und mit einer Unterführung unter der S-Bahn bis zum südlichen Teil des Gebietes Süd II führt.

Die ost-west-gerichteten Funktionszonen sind Versorgungseinheiten, die sich als Schwerlinien senkrecht zu den nord-süd-gerichteten Hauptfußwegen entwickeln, und die mit ihren mittig verlaufenden Fußwegen auf die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet sind. Sie bestehen aus den Gebäudegruppen an der Magistrale, enthalten zudem in einer regelmäßigen Folge die Aktivitäten im öffentlichen und halböffentlichen Raum wie beispielsweise Läden, Freizeiteinrichtungen, Zugänge zu Schulen, Kindergärten und Gemeinschaftseinrichtungen, und werden an ihren Endpunkten von 5–6 – geschossigen Doppel – Wohnhöfen abgeschlossen, die hier stempelartig als Wohngruppen situiert sind. Diese befinden sich im Gebiet Süd I jeweils im Osten und Westen, im Südwestbereich des Gebietes Süd II in abgewandelter Anordnung entsprechend der dortigen Situation.



Die Doppel-Wohnhöfe werden mittig von den Fußwegen erschlossen, wo sich die dem Kommunikationsbereich zugeordneten Aktivitätsräume im Zuge der Fußwegachsen befinden. In den Blockstrukturen bzw. Wohnhöfen entstehen ruhige Blockinnenzonen für ungestörte Kleinkinderspielplätze und sonstige Einrichtungen sowie ungehinderte Gestaltungsmöglichkeiten für Bepflanzungen, da die Parkierungen an den Blockaußenseiten angeordnet sind.

Durch die funktionelle Trennung der Kommunikationszonen und der umschlossenen und gegenüber dem Lärm der Außenwelt geschützten Innenbereiche der Wohnhöfe soll den Wünschen der Bürger sowohl nach notwendigen Möglichkeiten der Kommunikation als auch nach Privatheit entsprochen werden.

Der Entwurf enthält außer einem Abenteuerspielplatz nördlich der Bahnlinie keine größere öffentliche Grünfläche.

An den Blockaußenseiten, insbesondere an der St 2078, sind teilweise Parkpaletten als Lärmschutzwall vorgesehen.

Das Ringstraßen-System Perlachs wird nicht im Bereich von Süd I, sondern durch die Putzbrunner Straße geschlossen.

Die westliche Ringstraße (Heinrich-Lübke-Straße) wird am Westrand des Planungsgebietes unter der Bahn hindurch nach Süden verlängert.

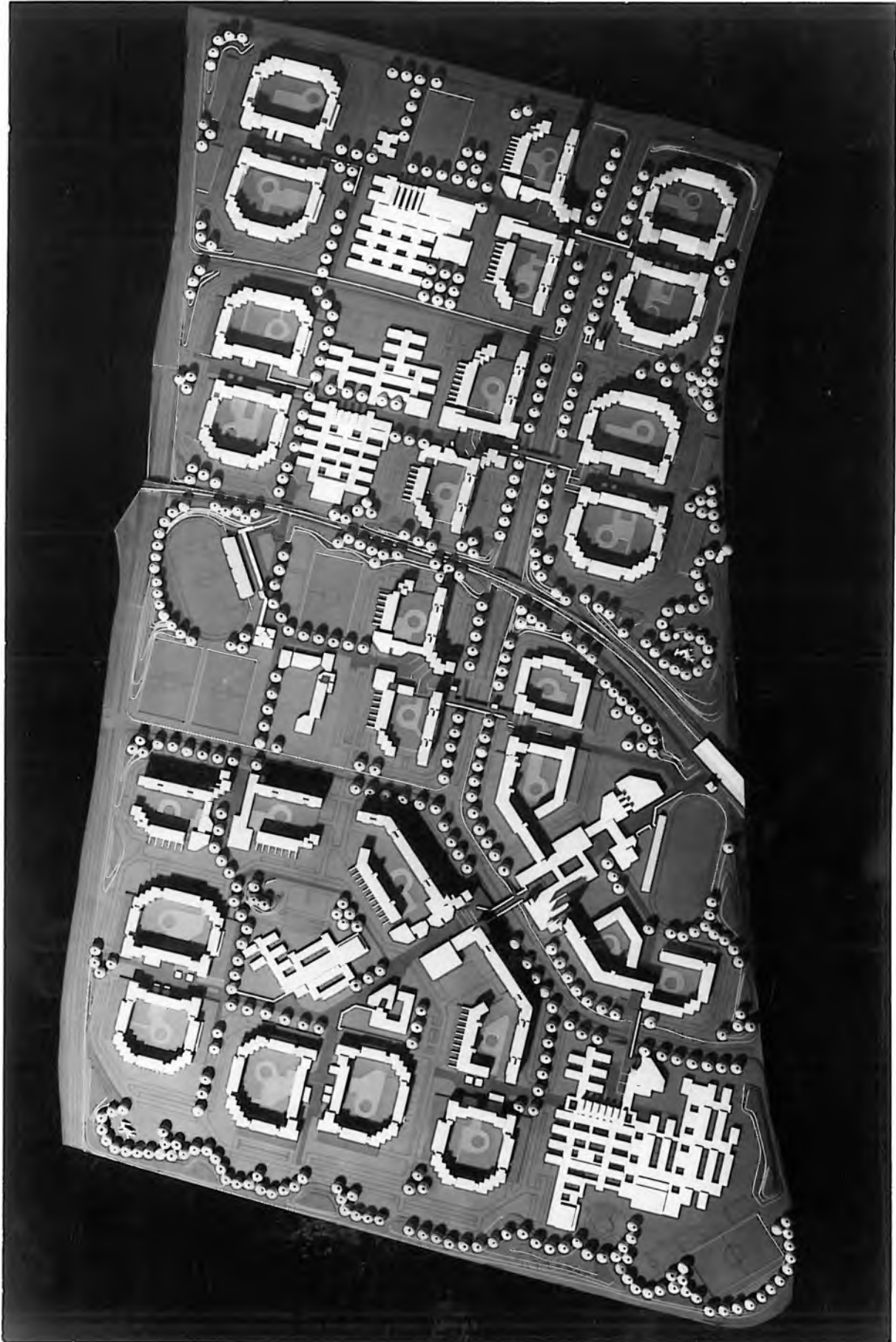
Der Entwurf weist einige Änderungen der allgemeinen Grundsätze des Strukturkonzeptes 1965 auf:

- Die Grundstruktur des Bauquartiers nimmt die Richtung der Putzbrunner Straße und damit etwa die abgeschwenkte Richtung des Einkaufszentrums auf, das heißt sie weist keine strenge Nord-Süd-Ausrichtung auf.
- Das Prinzip der Trennung des Fußgänger- und Fahrverkehrs wird an der verlängerten Thomas-Dehler-Straße (Therese-Giehse-Allee), der „Magistrale“, verlassen – somit verläuft die Hauptfußwegachse entlang der örtlichen Hauptstraße und soll hier als Promenade ausgestaltet werden.
- Mit der Konzeption von Blockstrukturen tritt eine grundsätzliche Änderung der Baustrukturen ein – sowohl der Vorgaben des Strukturkonzeptes als auch der zwischenzeitlich vorgenommenen Planungen der Bauquartiere Ost und Mitte.

Beurteilung des Entwurfes durch die Obergutachter und weiteres Vorgehen

Die Empfehlung der Obergutachter wurde im wesentlichen wie folgt begründet:

- Ausgewogenste Abstimmung aller Planebenen aufeinander und auf die vorhandenen Baustrukturen
- Gute städtebauliche Konzeption bezüglich der Verknüpfung, Orientierung, Nutzungsverteilung, Schwerpunktverteilung und der Baustrukturen
- Sinnvolle Strukturen und Bemessungshöhen für die Wohnbebauung, guter Wohnwert bei Hofrandbebauungen und höheren freistehenden Hauptbaumassen
- Klar ablesbare Bauabschnitte, in denen jeweils notwendige Infrastrukturmaßnahmen erkennbar sind
- Möglichkeit der abschnittswisen Realisierung, abhängig von der Hauptverkehrerschließung
- Gesamtkonzept der Nutzungsverteilung nach Art und Maß positiv, ebenso die Verdichtung um den Einzugsbereich des U- und S-Bahnhofs
- Gute Konzeption der Fußwegverbindungen – zahlreiche direkte Angebote in alle Bereiche sowie Ausrichtungen auf die Haltepunkte der öffentlichen Verkehrsmittel
- Sinnvolle Planung von fünf Fußgängerbrücken über die „Magistrale“, wenn auch sehr aufwendig
- Gute Anbindung des Individualverkehrs an das Hauptzentrum und zu den Außenbezirken
- Sinnvolle Kombination der Parkpaletten mit dem Lärmschutzwall (im Nordosten).





Planergruppe Darmstadt, v.l.: Sieverts, Greulich, Stracke, Krieger

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 17.05.1972 wurde entschieden, der Empfehlung der Obergutachter zu folgen, und diesen Entwurf der weiteren Bearbeitung der Planungen für das Bauquartier Süd zugrunde zu legen.

Zugleich wurde in diesem Stadtratsbeschluss am 17.05.1972 festgehalten:
„Die Strukturplanung des Ortsteiles Neuperlach kann mit Beendigung des Plangutachtens für das Bauquartier Süd als abgeschlossen gelten.“

Kurz zuvor, mit Beschluss des Stadtrates am 02.02.1972, waren für das Gesamtgebiet Perlach die offiziellen Bezeichnungen „Stadtteil Neuperlach“ und „Stadtteil Altperlach“ festgelegt worden.

GESAMTPLAN PERLACH STAND 1972

