

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

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

1960

2008

*TEIL 2 [a]
Seiten 85 - 16%*

VORWORT	5
TEIL 1 LEITBILDER UND STRUKTURPLANUNG AUSGANGSLAGE / ORGANISATION / PLANUNGEN	7
TEIL 2 REALISIERUNG UND SITUATION 2008 - GESAMTBEREICH / TEILBEREICHE - 2 [a] EINLEITUNG / REALISIERUNGEN IM ÜBERBLICK / VERKEHR	87
TEIL 2 REALISIERUNG UND SITUATION 2008 - GESAMTBEREICH / TEILBEREICHE - 2 [b] BAUQUARTIERE - WOHNQUARTIERE UND HAUPTZENTRUM BAUQUARTIERE – GEWERBE – UND SONDERGEBIETE GROSSE GRÜNFLÄCHEN	162
SCHLUSSBEMERKUNGEN	287
ANHANG: CHRONOLOGIE	297

TEIL 2

REALISIERUNG UND SITUATION 2008

	SEITE
EINLEITUNG	88
Vorbemerkungen	88
Grundsteinlegung am 11. Mai 1967	89
REALISIERUNGEN IM ÜBERBLICK	92
Gesamtgebiet	92
1. Fertigstellungen	93
2. Bebauungs- und Projektplanungen	95
3. Finanzierung	95
4. Besondere Leistungen des Maßnahmenträgers	96
5. Flächenbilanz	98
Die einzelnen Nutzungen	101
1. Wohnungsbau	101
2. Arbeitsstätten	102
3. Verkehrsausbau – Individualverkehr	103
4. Verkehrsausbau – Öffentlicher Personennahverkehr	103
5. Fußwegesystem	104
6. Grünflächen	104
7. Zentren – Einzelhandel / Dienstleistungen	104
8. Gemeinbedarf	105
9. Sonstiges	105
VERKEHR – FUSSGÄNGER	106
Fußwegesystem	106
Zentrales Fußgängerachsenkreuz	108
1. Kreuzungspunkt der zentralen Fußgängerachsen	110
2. Achse nach Westen	118
3. Achse nach Norden	128
4. Achse nach Osten	136
5. Achse nach Süden	144
VERKEHR – INDIVIDUALVERKEHR	152
Überblick	152
Überörtliche Stadttangenten	152
Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen	155
1. Hauptstraßenkreuz	155
2. Kreuzung Ständler- und H.-Wieland-/ Fritz-Erler-Straße	156
3. Innere Erschließung	157
4. Weitere notwendige, in Planung befindliche Straßenverkehrsmaßnahmen	158



1967-1970

etwa 30 bis 40 Jahre später

EINLEITUNG

Vorbemerkungen

Nachdem die Bautätigkeit 1967 begonnen hatte und weitere Planungen konkretisiert wurden, stand Perlach bis in die 70er Jahre hinein stark im Blickpunkt von Fachwelt und Öffentlichkeit, wurde gelobt, verurteilt, sowohl polemisch als auch sachlich kritisiert und von den Bewohnern sowohl negativ als auch positiv beurteilt. Mit den Rückgängen der Bautätigkeit Ende der 70er Jahre schwand auch das allgemeine Interesse, und Kommentare waren eher selten.

Zum Jahresende 2008 sind 40 Jahre seit Fertigstellung der ersten Wohnungen vergangen – ein zeitlicher Abstand, aus dem heraus der Blick auf das Geschaffene interessant sein könnte.

Somit wird mit dem Teil 2 der Versuch unternommen, mit Zusammenstellungen von Grundinformationen und Plandarstellungen zu den einzelnen Bereichen bzw. Teilräumen den Stand der Realisierungen Ende des Jahres 2008 festzuhalten.

Zudem wird insbesondere anhand von Fotoaufnahmen versucht, Stadtbild, Stadtgestalt und die entstandenen städtebaulichen Strukturen sowohl des Gesamten als auch der Teilräume aufzuzeigen, um die gegenwärtige Situation mit den ursprünglichen Planungsideen und Leitbildern anschaulich spiegeln zu können, und um den Betrachtern Grundlagen für eigene Beurteilungen zu bieten.

Die Fotografien wurden, falls nicht anders vermerkt, in den Jahren 2006 - 2008 von der Verfasserin aufgenommen.

Folgende Aspekte bilden die Schwerpunkte der Betrachtungen:

- Heutige Ausprägung des Zentralen Fußgängerachsenkreuzes - dies wird in einem eigenen Kapitel beleuchtet, da es ursprünglich als städtebauliche, funktionale Schwereachse mit städtischem Gepräge und als übergreifendes strukturbildendes Funktions- und Orientierungselement eines der wesentlichsten Leitbilder war;
- Funktion des Fußgängernetzes als Gestalt- und Orientierungselement in den Wohnbereichen;
- Funktion des Hauptzentrums als Stadtteilzentrum, gespiegelt an den ursprünglichen Zielvorstellungen: städtebauliche Mitte - absoluter Schwerpunkt des gesamten Stadtteils - beherrschende Stadtkrone mit dominierender, signifikanter und unverwechselbarer Wirkung;
- Baustrukturen, Charakteristik und Stadtbild der Wohnbauquartiere in ihrer zeitlichen Reihenfolge und den damit verbundenen Wandlungen der städtebaulichen Konzeptionen;
- Stadtbild, Gestaltung, Charakter, Dimensionierung und Atmosphäre der öffentlichen Wege, Straßen und Plätze, insbesondere auch in den Einkaufszentren;
- Konsequenzen der veränderten Leitbilder der Straßenverkehrsplanung;
- Gestaltung, Funktion und Wirkung von Grünstrukturen, Grün- und Freiflächen.

Grundsteinlegung am 11. Mai 1967

Die Grundsteinlegung steht am Anfang der Ausführungen zur Realisierung Perlachs – nicht nur, da sie natürlich den Baubeginn markiert, sondern auch deshalb, da die Form, in der das Ereignis durchgeführt wurde, und die Worte der Festredner die große Aufbruchstimmung, den Zeitgeist und Optimismus, mit dem man an das Großprojekt heranging, ebenso eindrucksvoll widerspiegeln wie das Verantwortungsbewusstsein, mit dem man sich mit dieser Aufgabe dem Allgemeinwohl gegenüber verpflichtet sah.

„Auftakt in Perlach – Grundsteinlegung für das größte Wohnbauvorhaben Europas“ – so lautete die Überschrift im Münchner Stadtanzeiger im Mai 1967.

Mit einem Festakt zur feierlichen Grundsteinlegung wurde am 11. Mai 1967 der Baubeginn Perlachs gefeiert – erstmals wurde das Städtebauvorhaben Perlach der Allgemeinheit bekannt gemacht, erstmals traten auch die Landeshauptstadt München und der Maßnahmen-träger Neue Heimat Bayern gemeinsam an die Öffentlichkeit und gaben damit den offiziellen Startschuß für die Realisierung der damals so genannten „Entlastungsstadt Perlach“.

Bereits nach sehr kurzer Planungszeit - 2 Jahre, nachdem der Stadtrat 1965 das Struktur-konzept als planerische Grundlage für die Realisierung beschlossen hatte - konnte mit dem Bau begonnen werden, da die freiwillige Bodenordnung für den 1. Umlegungsabschnitt bereits 1966 abgeschlossen war.

Man war sich der außerordentlichen Bedeutung bewusst, die dieses Großprojekt für die städtebauliche Entwicklung Münchens hatte. Dementsprechend wurde die Grundsteinlegung als glanzvolles gesellschaftliches Ereignis gestaltet. Die zahlreichen hochrangigen Gäste und die Tatsache, dass zu der am Vormittag anberaumten Pressekonferenz über 100 Pressevertreter des In- und Auslandes teilnahmen, zeigt das sehr große allgemeine Interesse an diesem Vorhaben.

Die `Bayerische Festouvertüre`, von Walter Schacht und Alf Monder eigens für die Grundsteinlegung komponiert, leitete den Festakt ein.

Direktor Ludwig Geigenberger, Geschäftsführer der Neuen Heimat Bayern, München, begrüßte die 700 geladenen Ehrengäste aus dem In- und Ausland, darunter zahlreiche Prominente.



Mit feierlichen Hammerschlägen und begleitet von Kanonenschüssen legten Bundeswohnungsbauminister Dr. Lauritz Lauritzen als Vertreter der Bundesregierung, Staatsminister Dr. Dr. Alois Hundhammer als Repräsentant des Freistaates Bayern und Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel im Namen der Landeshauptstadt München den Grundstein für die Entlastungsstadt Perlach im Südosten der Landeshauptstadt. Prälat Anton Maier und Dekan Georg Lanzenstiel erbaten für das städtebauliche Großprojekt den Segen Gottes.



Im Vordergrund v.l.: Dr. Lauritzen, Dr. Hundhammer, Dr. Vogel

Insgesamt sechs prominente Festredner traten auf, und mit einer kilometerlangen Fahnallee, drei Musikkapellen, einem Fesselballonstart und – altem bayerischen Brauch folgend – dröhnenden Salutschüssen wurde dem Ereignis ein festlicher Rahmen verliehen.

Im Anschluss an die Feier wurde zu einem bayerischen Festschmaus in das große Festzelt geladen, wo zudem namhafte bayerische Künstler für Unterhaltung sorgten.

Aus den Ansprachen:

Dr. Lauritz Lauritzen, Bundesminister für Wohnungswesen und Städtebau:

“...Noch immer gibt es Bevölkerungsgruppen, die ohne staatliche Hilfe nicht zu der ihnen angemessenen Wohnung kommen können. Wir müssen den Wohnungsbau weiter fördern, und zwar so lange, bis jeder Bürger unseres Staates die seinen Einkommensverhältnissen angemessene familiengerechte Wohnung frei wählen kann...”



Dr. Hans-Jochen Vogel, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München:

“...Denn das ist unser gemeinsames Ziel und das ist wohl auch der Lohn für alle, die hier mitgearbeitet haben und künftig mitarbeiten werden – dass hier in nicht allzu ferner Zeit Zehntausende von Menschen glücklicher und erfüllter leben als bisher und nicht nur ein Heim, sondern eine Heimat – eine neue Heimat finden...”

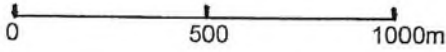
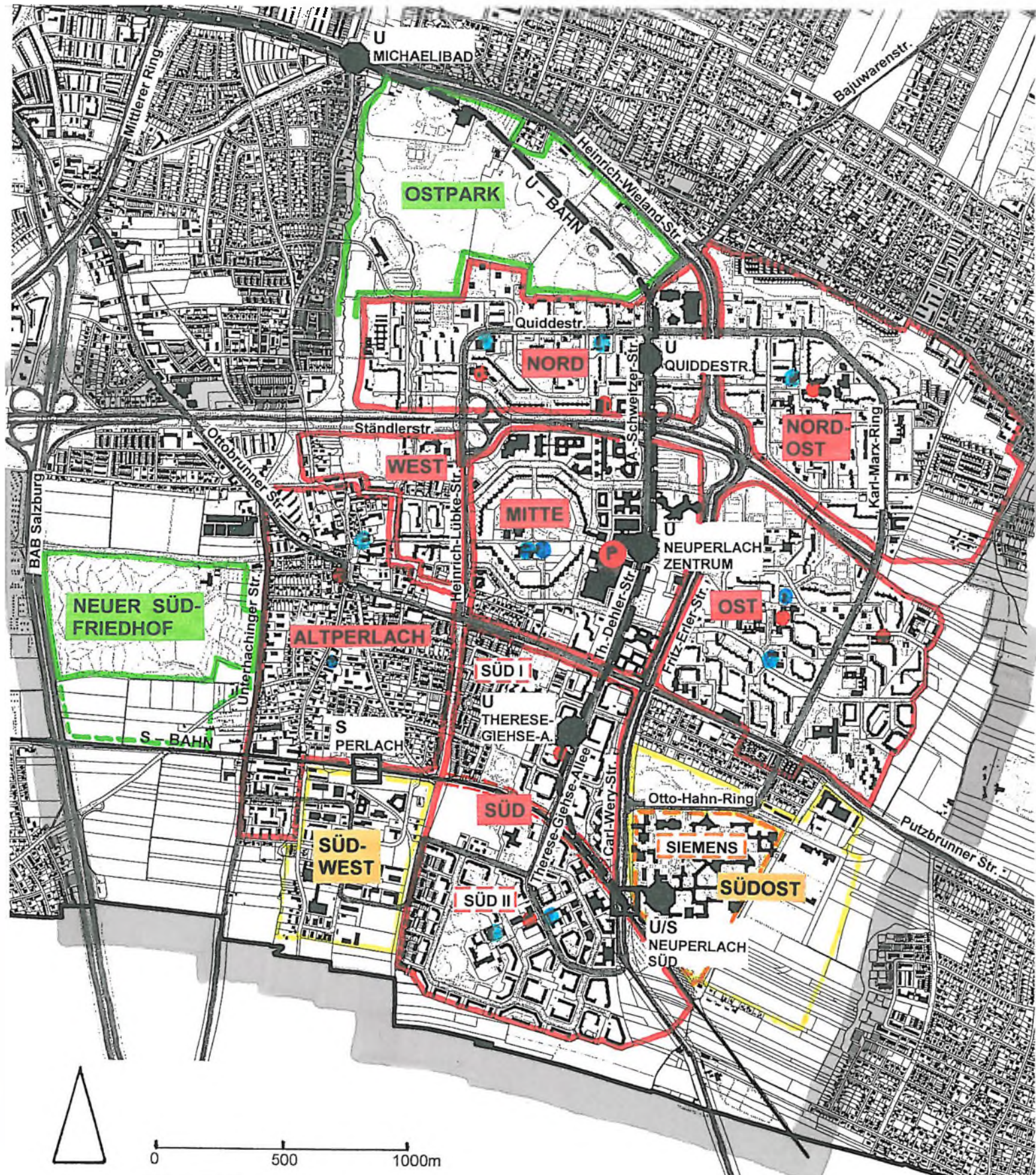


Direktor Ludwig Geigenberger, Neue Heimat Bayern:
„...Die Entlastungsstadt Perlach ist ein Projekt der quantitativen Superlative. Wir versichern, zusammen mit den anderen Bauträgern und Bauherren mitzuhelfen, für 80.000 Menschen eine funktionierende, moderne und nach sozialen Gesichtspunkten gestaltete Behausung zu schaffen...”

...Die Entlastungsstadt Perlach ist ein Projekt des Weitblicks des Münchner Stadtrates und des Oberbürgermeisters. Seine soziale und bauliche Bedeutung werden erst die uns nachfolgenden Generationen ermessen können.“



GESAMTGEBIET 2008 - ÜBERSICHT



- Umgriff Planungsgebiet
- Wohnquartiere u. Zentrum
- Gewerbegebiete
- Siemens
- Große Grünflächen
- PEP (Hauptzentrum)
- Nahversorgungszentren
- Kirchliche Gemeindezentren

REALISIERUNGEN IM ÜBERBLICK

Gesamtgebiet

1. Fertigstellungen

Anfang der 90er Jahre, 1992, d.h. etwa 25 Jahre nach Grundsteinlegung, war der Wohnungsbau in Neuperlach und Altperlach (Neubauf Flächen) im wesentlichen fertiggestellt (mit Ausnahme von 3 Randbereichen): Etwa 23.200 Wohneinheiten (WE) und ca. 1.100 Wohnplätze (WPI) waren realisiert worden, davon ca. 47% als öffentlich geförderte Wohnungen. Etwa ein Drittel davon (ca. 8.200 WE) war in den ersten 5 Jahren bis 1972 erstellt worden.

Mehrere Büro- und Verwaltungsbauten in den Bauquartieren Mitte und Süd II, das provisorische Kulturhaus am Hanns-Seidel-Platz auf dem unbebauten Areal für das Bürgerhaus, die Gemeindezentren (katholisch und evangelisch) im Bauquartier Süd II sowie eine Wohnbaumaßnahme am Westrand von Altperlach (rd. 300 WE) wurden erst in den folgenden 13 Jahren, bis 2005, errichtet.

Einige Randbereiche und Teilflächen, insbesondere das Areal südlich des Hanns-Seidel-Platzes im Zentrum, sind jedoch 2008 noch unbebaut. Deren Realisierung wird mit größerem zeitlichen Abstand erfolgen, da sich die Projekte erst in der Vorplanungsphase befinden. Folglich findet seit dem Jahr 2005 eine gewisse Zäsur in der Neubautätigkeit statt.

Diese Zeit ist eher dadurch gekennzeichnet, dass Nutzungsänderungen durch Abriss/ Neubau sowie Verdichtungen vorgenommen werden, wie beispielsweise am Plettzentrum und bei der Europäischen Schule.

Somit kann festgehalten werden, dass im Jahr 2005, 38 Jahre nach Grundsteinlegung, Maßnahmen aller Nutzungen zwar im wesentlichen fertig gestellt waren, jedoch die Gesamtmaßnahme Neuperlach 41 Jahre nach Grundsteinlegung noch nicht als abgeschlossen gelten kann – 1967 hatte man eine Realisierungszeit von 10 Jahren angestrebt.

Zum Zeitpunkt Ende 2008 zeigt sich im Überblick folgendes Bild:

Vorhanden sind:

- ca. 23.500 Wohnungen und Wohnheime mit ca. 1.100 Plätzen,
- in denen ca. 54 – 55.000 Einwohner leben
- ca. 28 – 30.000 Arbeitsplätze (geschätzt)

Nicht realisiert sind folgende in der verbindlichen oder vorbereitenden Bauleitplanung enthaltene Maßnahmen:

Bauquartier Nordost:	Wohngebiet Friedrich-Creuzer-Straße (Südosten, ehem. Kiesgrube);
Bauquartier Mitte:	Areal Hanns-Seidel-Platz südlich für Zentrale Einrichtungen, Verwaltung und Wohnungen Areal Deutsche Rentenversicherung nördlich (Ständlerstraße südlich, Fritz-Schäffer-Straße nördlich) für Verwaltungsnutzungen
Bauquartier Süd:	Südöstlicher Bereich beiderseits der Carl-Wery-Straße (U-/ S-Bahnhof südlich) für Verwaltungs- und Büronutzungen sowie für Wohn- und Gewerbenutzungen
Bauquartier Südost:	Gewerbeflächen im östlichen Bereich
Bauquartier Südwest:	Einzelne Gewerbeflächen
Große Grünflächen:	Neuer Südfriedhof, 2. Bauabschnitt; Grünzug Ost (ehem. Trasse T 6 Ost)
Verkehr:	Südanbindung Perlach Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße Verschwenkung der Unterhachinger Straße

GESAMTSTRUKTUR 2008



Zentrales Fußgängerachsenkreuz
 Fußwegenetz
 Öffentliche Grünflächen



Zentren
 Sportflächen



0 500 1000 m

2. Bebauungs- und Projektplanungen

Die städtebaulichen Entwürfe der Bebauungspläne für die einzelnen Bauquartiere sowie für Ergänzungen und Änderungen in Teilbereichen wurden von der Stadtplanung, Abteilung Perlach, oder von der Planungsabteilung der NHB erstellt. Dies gilt auch für das Bauquartier Süd, das zwar auf der Grundlage des Plangutachtens der Planergruppe Darmstadt weiterverfolgt wurde, das jedoch in mehrfacher Hinsicht Planungsänderungen erfuhr. Ausnahmen bildeten der Wohnring und das Bauquartier West, die nach der Konzeption des Preisträgers des Wettbewerbs Zentrum verwirklicht wurden, sowie das Gebiet am Westrand Altperlachs („Mohrhof“), das erst in den 90er Jahren errichtet wurde und für das ein Städtebau- und Realisierungswettbewerb durchgeführt wurde.

Die Projektplanungen wurden für den überwiegenden Teil der Baumaßnahmen von den Planungsbüros der Bauträger bzw. vom städtischen Baureferat (für öffentliche Bauten) oder von von ihnen beauftragten Architekturbüros vorgenommen, ohne dass Bauwettbewerbe durchgeführt wurden. Dies gilt insbesondere für den gesamten Wohnungsbau, mit Ausnahme eines Teilabschnitts des Wohnringes und des genannten „Mohrhofes“.

Lediglich für die folgenden größeren Maßnahmen erfolgte die Realisierung aufgrund von Bau- bzw. Realisierungswettbewerben:

Schulzentrum Nord, Werner-von-Siemens-Gymnasium (Bauquartier Nord)
 Siemens – Forschungs- und Entwicklungszentrum (Bauquartier Südost)
 Hauptverwaltung der Allianz AG, vormals Vereinte Versicherungen (Bauquartier Mitte)
 Ökumenisches Kirchenzentrum St. Stephan (Bauquartier Mitte)
 Europäische Schule (Bauquartier Süd)
 Neuer Südfriedhof

3. Finanzierung

Der Soziale Wohnungsbau wurde im Rahmen von verschiedensten Förderprogrammen mit öffentlichen Wohnungsbaumitteln von Bund, Land und Stadt gefördert. 1969 wurde Neuperlach als Demonstrativmaßnahme des Bundes bestimmt. Nach Voruntersuchungen mehrerer Bereiche in den Bauquartieren Mitte und Ost wurden Wohnbauvorhaben im Bauquartier Ost ausgewählt, wo letztlich lediglich 1.072 Wohneinheiten mit den damit zur Verfügung gestellten Sondermitteln gefördert wurden.

Die städtischen Kosten für den Sozialen Wohnungsbau und für die Folgekosten für die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen wurden durch das vom Stadtrat jährlich beschlossene gesamtstädtische Mehrjahresinvestitionsprogramm der LHM abgedeckt. Dieses wird jeweils für 5 Jahre aufgestellt, auf der Grundlage der in der Liste der Reihenfolge großer Siedlungsmaßnahmen jährlich veranschlagten Fertigstellungsraten im Wohnungsbau.

Die in diese Liste eingestellten Wohnbauraten Perlachs bildeten über mehrere Jahre, bis Ende der 70er Jahre, wesentliche jährliche Schwerpunkte des Wohnungsbaues in der Gesamtstadt.

Für die Realisierung des Bauquartiers Süd war mit der NHB im Maßnahmenträgervertrag ein Finanzierungsbeitrag für infrastrukturelle Maßnahmen vereinbart worden, den sie zusammen mit den sonstigen Bauträgern zu leisten hatte.

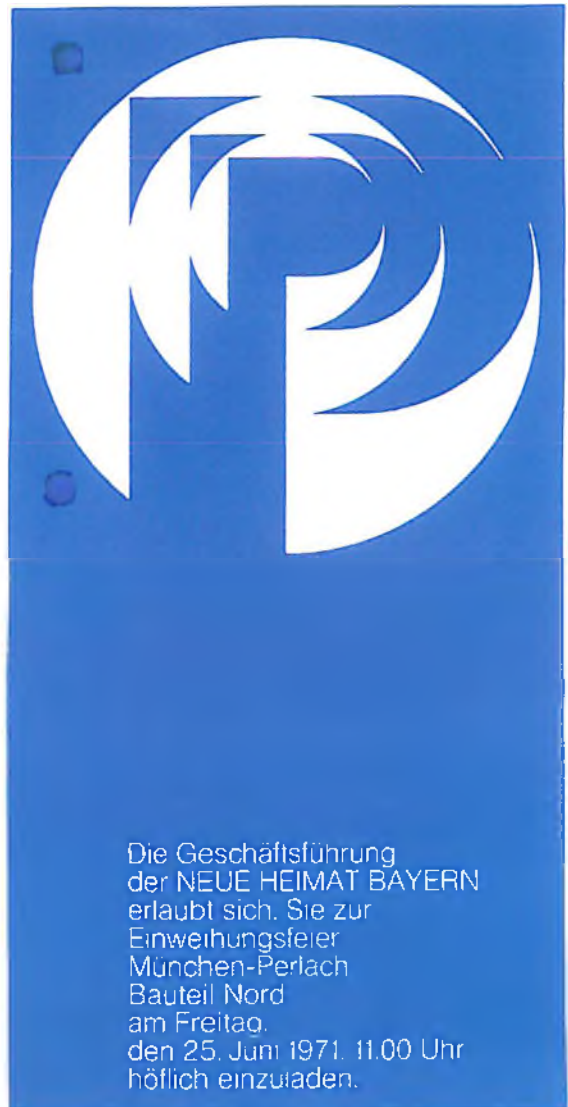
4. Besondere Leistungen des Maßnahmenträgers – Öffentlichkeitsarbeit u.a. -

Die NHB hat als Maßnahmenträger insbesondere in den ersten Jahren der Bautätigkeit Leistungen erbracht, die über ihre eigentlichen Aufgaben hinausgingen.

Damit wollte sie ausdrücklich dem Gemeinwohl dienen, die Stadt München unterstützen und den Perlacher Neubürgern Spaß und Freude vermitteln.

Beispielsweise wurden folgende Aktivitäten und Aufgaben von der NHB initiiert bzw. unterstützt:

- Festliche Ausrichtung von Grundsteinlegungen, Spatenstichen, besonderen Einweihungen und Eröffnungen;
- Initiierung bzw. Unterstützung von Bürgerfesten und Vereinen;
- Schaffung des Perlach-Symbols „Space Churn“, einer Mobile - Plastik von George M. Rickey, New York, die Veränderung, Bewegung und Dynamik symbolisieren soll; ursprünglich aufgestellt auf dem Platz vor dem Eingang des Verwaltungsgebäudes der NHB im Bauquartier Nord (s. unten links), seit einigen Jahren Aufstellung an der Ostseite der Thomas-Dehler-Straße, vor der Rückseite des Kulturhauses ; daraus entwickeltes Perlach-Signet von Friedemann Lichtwitz, bestehend aus stilisierten P's in Kreisen (s. unten rechts);



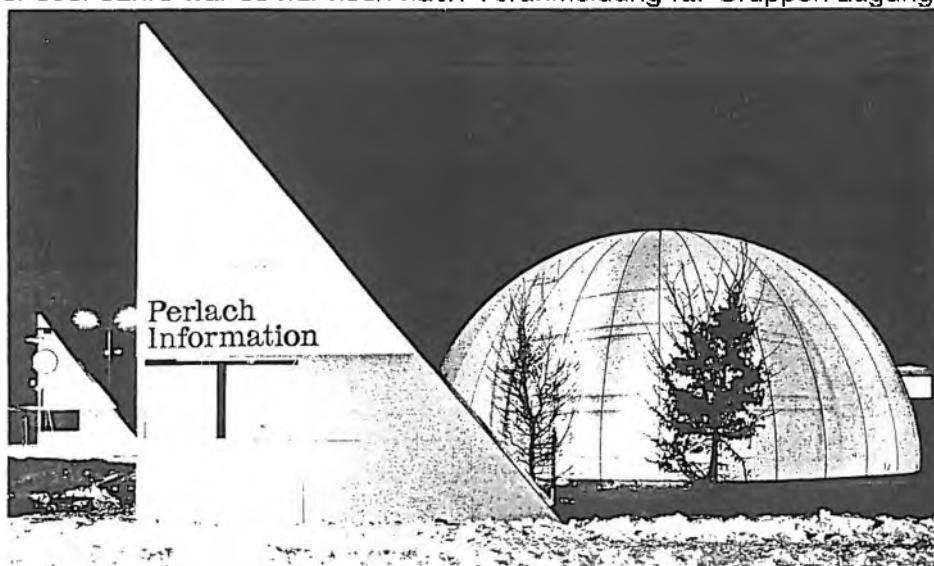
Vorfinanzierung und Errichtung von 4 Grundschulen und 1 Hauptschule in den Bauquartieren Nordost und Ost:

Nachdem die städtischen Schulbaumaßnahmen 1969 nicht mit dem Fortschritt der Wohnbaumaßnahmen Schritt gehalten hatten, wurden diese Schulen aufgrund eines Betreuungsvertrages von der Tochterfirma Neue Heimat Städtebau errichtet. Hierfür durfte ein einheitlicher Schultyp verwendet werden. Der Wohnungsbau verlangsamte sich jedoch während der Bauzeit der Schulen, Anfang der 70er Jahre, so dass im Bauquartier Ost Überkapazitäten in den Schulen entstanden, die zunächst für die Deckung anderer städtischer Bedarfe genutzt wurden.

Einrichtung eines Informationszentrums in Perlach, unter Mitwirkung der Stadtplanung, als Zeichensetzung und Beitrag zur Demokratisierung des Städtebaus.

Zunächst wurde im Dezember 1969 mit einer Traglufthalle ein provisorischer Informationspavillon aufgestellt, dem 1971 die Einrichtung eines endgültigen Informationszentrums im Bürogebäude Perlach-Nord, gegenüber der Hauptverwaltung der NHB, folgte. Mit einem großen Modell 1:1000, Plänen und Fotos sowie unterstützt von Städtebauhostessen, die die NHB ausgebildet und bereitgestellt hatte, wollte man einen Ort für Information, Kommunikation, Auskunft und Veranstaltungen für die Bevölkerung, die Fachwelt, sonstige Interessierte und Besucher von außerhalb bieten. Hier konnten bzw. sollten die Bewohner auch Anregungen und Klagen vorbringen.

Das Informationszentrum bestand in dieser Form bis Anfang der 80er Jahre. Ab 1983 bis Mitte der 80er Jahre war es nur noch nach Voranmeldung für Gruppen zugänglich.



Sonstige Informationstätigkeiten:

- o Entsprechend dem jeweiligen Planungsstand wurden Stadt- und Straßenpläne mit Hausnummerierungen herausgegeben, ebenso der „Perlach Report“ – Informationsblätter zu besonderen Planungen, z.B. zur „Spielstraße“ in Perlach-Nord.
- o Unterstützung des „Vereins zur Förderung von Gemeinwesenarbeit“:
Dieser Verein wurde am 29.05.1970 unter Mitwirkung des Stadtentwicklungsreferates, sonstiger städtischer Stellen und verschiedener Verbände gegründet und nahm seine Tätigkeit zunächst in Perlach auf. Seine Aufgabe bestand im wesentlichen darin, Probleme zu erkennen, sie bewusst zu machen und gemeinsam mit den Bürgern an ihrer Behebung zu arbeiten. Der Verein brachte in den 70er Jahren mehrmals „Wegweiser durch Neuperlach“ mit allen Adressen und bestehenden Initiativen heraus.
- o Teilfinanzierung des Forschungsprojektes „Eine neue Heimat in Perlach“ von Petra Dorsch (Veröffentlichung 1972);
- o Finanzierungsbeitrag zur Stadtteilzeitung „Hallo Perlach“, jedoch ohne Einflussnahme auf die redaktionelle Arbeit;
- o Initiierung einer Bewohnerbefragung „Neuperlach im Urteil der Bewohner“, 1975.

5. Flächenbilanz

Die folgende Flächenbilanz zeigt eine Gegenüberstellung der Flächendispositionen des Flächennutzungsplanes (FNP), der mit der Strukturplanung 1965 aufgestellt wurde (Abbildung S. 43), und der Umsetzung, wie sie sich in der Darstellung des FNP 2008 zeigt (Abbildung S. 100). Dabei bilden sich drei wesentliche Entwicklungen dieser Zeitspanne deutlich ab, die zu folgenden Änderungen geführt haben:

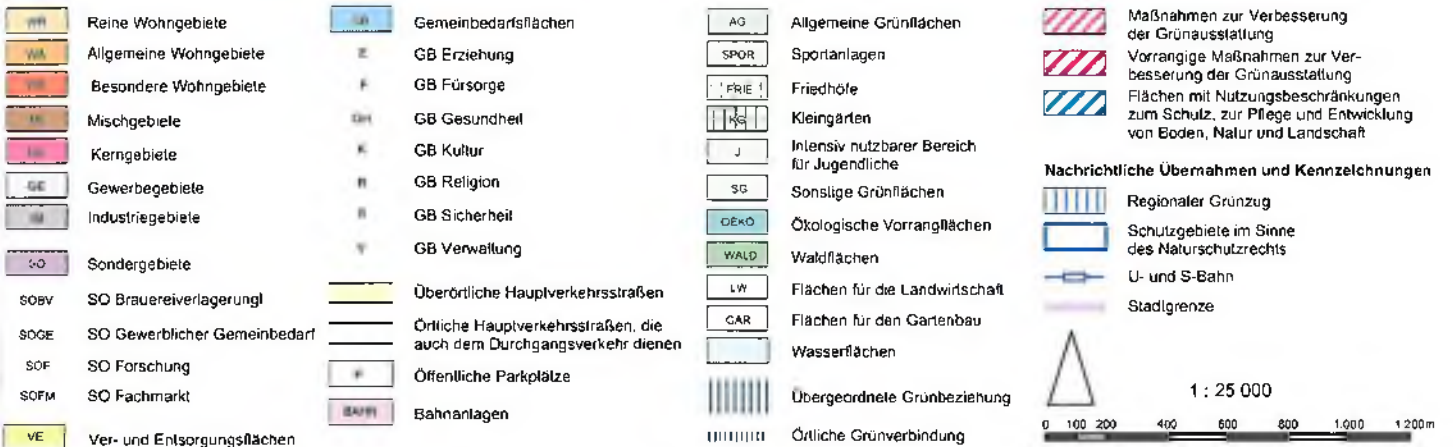
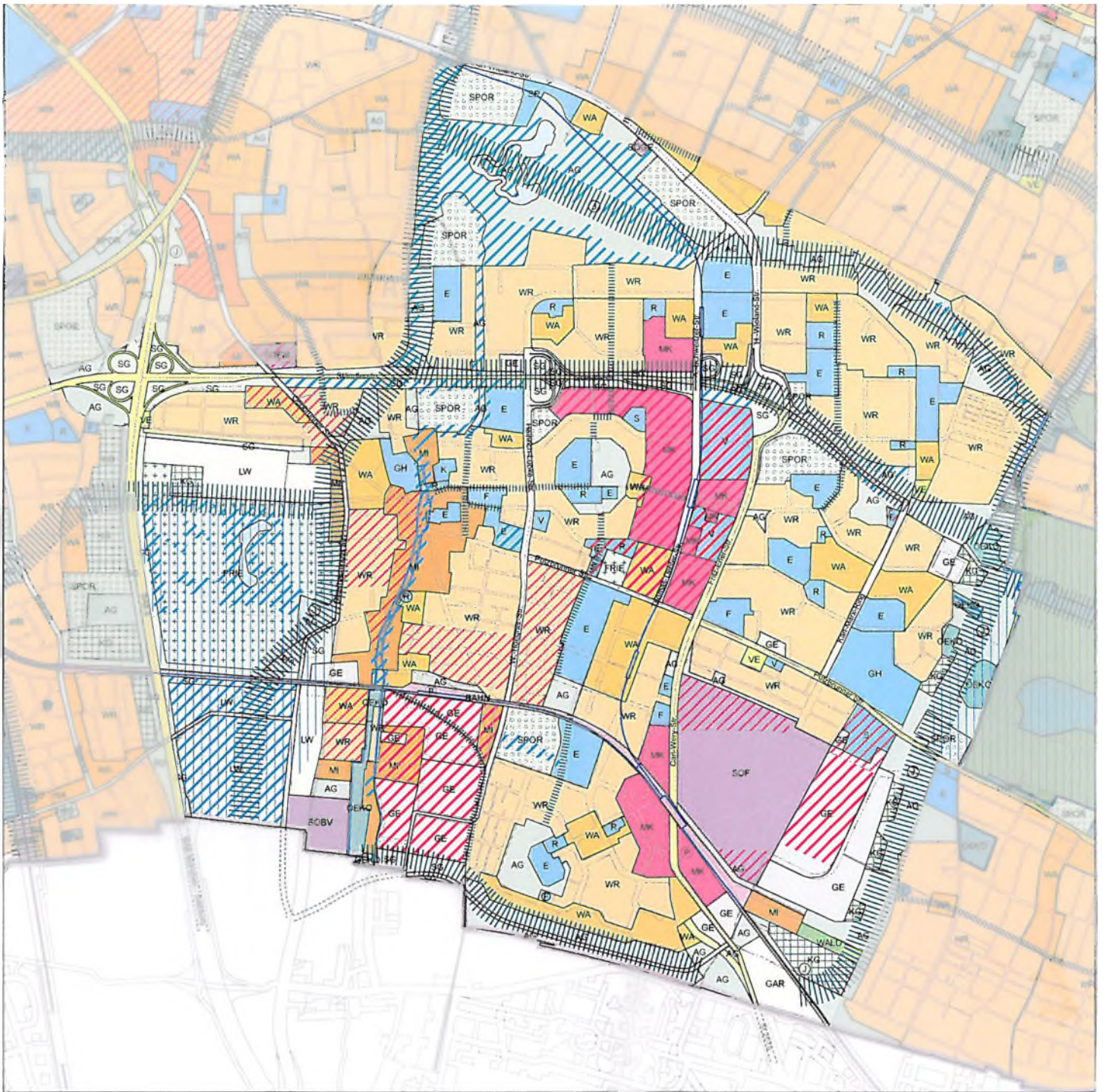
- erhebliche Reduzierungen der Verkehrsflächen um ca. 8,2% (von 14,7% auf 6,5%)
- Steigerungen der Flächen für Zentrale Nutzungen um ca. 3,8% (von 4,4% auf 8,2%)
- Steigerungen der Grün- und Freiflächenanteile um ca. 3,7% (von 31,4% auf 35,1%).

Bei den sonstigen Hauptnutzungskategorien sind neben ebenfalls erfolgten Steigerungen der Wohnflächenanteile um ca. 1% keine wesentlichen Unterschiede festzustellen.

Nutzungskategorien	FNP 1965 Flächennachweis lt. Stadt- ratsbeschluss 16.06.1965	FNP 2008 Berechnung nach digitaler Planvorlage
Wohngebiete	329,5 ha = 31,5 %	353,0 ha = 32,5 %
Reine Wohngebiete	305,0 ha	285,0 ha
Allgemeine Wohngebiete	24,5 ha	68,0 ha
Kern-, Mischgebiete, Verwaltung	46,5 ha = 4,4 %	88,5 ha = 8,2 %
Kerngebiete	18,0 ha	42,5 ha
Mischgebiete	26,0 ha	35,0 ha
Gemeinbedarf Verwaltung*	2,5 ha	11,0 ha
Gewerbe-, Industrie-, Sondergebiete	106,5 ha = 10,2 %	112,0 ha = 10,3 %
Gewerbe, Sondergeb. Gewerbe	51,0 ha	65,0 ha
Industriegebiete	33,5 ha**	-
Sondergebiet Forschung	-	37,0 ha**
Techn. Gemeinbedarf/ Bahnfl.	22,0 ha	10,0 ha
Gemeinbedarfsfl., Ver-/ Entsorgg.	81,5 ha = 8,0 %	80,5 ha = 7,4 %
Gemeinbedarf (ohne Verwaltg.)	80,5 ha	79,0 ha
Ver-u. Entsorgungsflächen	1,0 ha	1,5 ha
Flächen für Individualverkehr	154,0 ha = 14,7 %	70,0 ha = 6,5 %***
Hauptverkehrsstraßen, über- örtlich und örtlich	140,0 ha	70,0 ha
Öffentliche Parkflächen	14,0 ha****	-
Grün-, Frei- und Sportflächen	328,0 ha = 31,4 %	381,0 ha = 35,1 %
Allgemeine Grünflächen, Wald, Kleingärten, Ökolog. Vorrangfl., Sportflächen, Friedhof,	275,0 ha	328,0 ha
Flächen für Landwirtschaft und Gartenbau	53,0 ha	53,0 ha
Summe*****	1046 ha*****	1085 ha

- Die Nutzungen auf Gemeinbedarfsflächen Verwaltung haben deutlich zentralen Charakter und werden daher für 2008 bei Kern- und Mischgebieten aufgeführt; im FNP 1965 war hierfür in einer größeren Gemeinbedarfsfläche nur eine Signatur unter mehreren anderen enthalten, die Flächenangabe hier ist eine anteilige Schätzgröße.
- ** Nachdem die Firma Siemens in Neuperlach ein Forschungs- und Entwicklungszentrum plante, wurden die zunächst als Industrieauflähen vorgesehenen Flächen als Sondergebiet Forschung dargestellt, um dem Strukturwandel dieser Branchen zu entsprechen.
- *** Die Systematik der FNP-Darstellung 2008 folgt teilweise nicht der städtebaulichen Konzeption der innerörtlichen Hauptstraßen, indem Teile der Ringstraße (Quiddestraße; Karl-Marx-Ring Nordost) und ein Teil der Nord-Süd-Hauptstraße (Therese-Giehse-Allee) nicht als örtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt, sondern den Wohnbau- bzw. Gemeinbedarfsflächen zugeordnet wurden. Zur plausibleren Vergleichbarkeit wurden daher, in Abweichung von dieser Darstellung, diese Abschnitte von den Wohnbau- und Gemeinbedarfsflächen abgezogen und den Straßenflächen zugeschlagen.
- **** Die öffentlichen Parkflächen des FNP 1965 waren zu etwa $\frac{3}{4}$ für zentrale Nutzungen vorgesehen; die entsprechenden Parkflächen sind nunmehr baulich integriert untergebracht und im FNP 2008 in den Flächen der Kerngebiete enthalten.
- ***** Die Differenz der Gesamtsumme liegt mit + 3,7 % im Rahmen möglicher Planungenauigkeiten; sie ist zudem auf folgende Faktoren zurückzuführen: im Westen/ Nordwesten nicht nachvollziehbare Umgriffsgrenzen der Berechnungen 1965 ; unterschiedliche technische Berechnungsmethoden bzw. -möglichkeiten.
Daher sind für Bewertungen vorzugsweise die prozentualen Werte heranzuziehen.
- ***** Die Größe des Planungsgebietes betrug nach dem Bebauungsplan-Aufstellungsbeschluss vom 16.11.1962 1006 ha; in den folgenden Jahren wurden 2 weitere Bereiche im Westen einbezogen, so dass sich eine Fläche von 1046 ha ergab.

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2008



Die einzelnen Nutzungen

1. Wohnungsbau

Fertiggestellt sind ca. 23.500 Wohneinheiten, davon ca. 1.000 Ein- und Zweifamilienhäuser (= 4,2%). Hinzu kommen ca. 1.100 Wohnplätze in Alten- und Schwesternwohnheimen. Etwa 47% der Wohnungen wurden im Sozialen Wohnungsbau mit öffentlichen Fördermitteln errichtet; zwischenzeitlich sind sie teilweise bereits aus der Bindung entfallen.

Ein- und Zweifamilienhäuser wurden in den nördlichen und nordöstlichen Randbereichen des Bauquartiers Nordost, im westlichen Randbereich des Bauquartiers Süd sowie östlich des Ortskerns Altperlach, im Teil zwischen Putzbrunner Straße und Bahnlinie, errichtet.

Der Schwerpunkt des Wohnungsbaues hatte in den ersten 10 Fertigstellungsjahren, 1968 bis 1978 gelegen, in denen nahezu 2/3 der Gesamtzahl der Wohnungen des Endausbaus realisiert worden waren. Nachdem der Wohnungsbau in Neuperlach in der 2. Hälfte der 70er Jahre stagniert hatte, wurden die weiteren Baugebiete aufgrund des 1980 von der Stadt aufgestellten Wohnraumbeschaffungsprogrammes realisiert: Dazu zählten das gesamte Bauquartier Süd, das Areal südlich des Einkaufszentrums im Bauquartier Mitte, Arrondierungen im Osten des Bauquartiers Ost und im Nordosten des Bauquartiers Nordost sowie Areale in Teilbereichen Altperlachs.

Die Einwohnerzahl beträgt ca. 54 – 55.000. Die bei Planungsbeginn kalkulierte Zahl von 80.000 Einwohnern wurde bzw. wird nicht erreicht, da sich zwischenzeitlich allgemein die Wohnflächenansprüche pro Einwohner kontinuierlich erhöhten und die Haushaltsgrößen verringerten, was in diesem Umfang bei Planungsbeginn nicht vorhersehbar gewesen war. Dies führte bzw. führt folglich zu wesentlich niedrigeren Wohnungsbelegungen:
Annahme 1965: 3,3 EW/ WE; Situation 2008: 2,2 – 2,4 EW/ WE.

Mit weiteren ca. 1.000 Wohneinheiten ist zu rechnen, da noch folgende Maßnahmen beabsichtigt sind:

- Bauquartier Süd, Gebiet Carl-Wery-Straße westlich, südlich U-/S-Bahnhof Süd und Theresen-Giehse-Allee:
Aufgrund von Umplanungen auf dieser Fläche, die zuvor als Gewerbegebiet vorgesehen war, soll am Südostrand von Süd II, westlich der Carl-Wery-Straße, u.a. ein Wohngebiet für etwa 360 Wohneinheiten, davon 50% im Sozialen Wohnungsbau, entstehen (kein Baurecht vorhanden, derzeit vorbereitende Planungen);
- Bauquartier Nordost, Gebiet Friedrich-Creuzer-Straße, (Kiesgrube Piederstorfer):
Auf dieser Fläche im Südosten des Bauquartiers, die im FNP als Reines Wohngebiet dargestellt ist, können voraussichtlich etwa 500 bis 600 Wohneinheiten errichtet werden (kein Baurecht vorhanden);
- Bauquartier Mitte, Areal Hanns-Seidel-Platz südlich:
Anstelle des bestehenden, noch nicht realisierten Baurechtes für Öffentliche Verwaltung und Kultur wird eine Kerngebietenutzung mit einem Wohnanteil geplant (derzeit vorbereitende Planungen; noch keine detaillierten Angaben möglich).

Mit der damit zu erreichenden Gesamtsumme von 24.500 Wohneinheiten und 1.100 Wohnplätzen kann die ursprüngliche Zielzahl von 25.000 Wohneinheiten im Endausbau voll erreicht werden.

2. Arbeitsstätten / Arbeitsplätze in Gewerbe und Dienstleistung

Die Zahl der vorhandenen Arbeitsplätze kann nur als grober Schätzwert angegeben werden, da die Arbeitsplatzdatei der Stadt München seit 1987 nicht fortgeführt wurde.

Es wird angenommen, dass in Neuperlach ca. 28.000 – 32.000 Arbeitsplätze bereit stehen. Mit weiteren 5 - 8.000 Arbeitsplätzen, eventuell bis zu 10.000, ist zu rechnen, da folgende Areale noch nicht bebaut sind:

- Areal südlich des Hanns-Seidel-Platzes, Bauquartier Mitte, ursprünglich vorgesehen für Öffentliche Verwaltung (Änderung des vorhandenen Baurechtes ist beabsichtigt)
- Areal nördlich der bestehenden Zentrale der Deutschen Rentenversicherung Bayern Süd, das ursprünglich deren Erweiterungsfläche sein sollte (kein Baurecht vorhanden)
- Gewerbegebiet Südost, Teilflächen östlich Siemens (Baurecht vorhanden)
- Gewerbegebiet Südost, Randbereiche südlich und östlich der Sommerfeldstraße (kein Baurecht vorhanden)
- Gebiet Carl-Wery-Straße östlich, südlich U-/S-Bahnhof: aufgrund von Umplanungen der zuvor als Gewerbegebiet vorgesehenen Fläche wird ein Kerngebiet geplant (kein Baurecht vorhanden)
- Gewerbegebiet Südwest, südlich Altperlach, mehrere Einzelgrundstücke (Baurecht vorhanden).

Eine genaue Aussage zu einer Summe der Arbeitsplätze im Endausbau ist deshalb nicht möglich, da einerseits im Bestand je nach Arbeitsmarktlage und aufgrund sonstiger Veränderungen laufend Schwankungen auftreten, und da andererseits die Projekte und somit die entsprechende Arbeitsplatzdichte auf den noch zur Bebauung anstehenden Arealen nicht bekannt sind.

Es kann lediglich angenommen werden, dass die Gesamtsumme einen Wert bis zu 40.000 Arbeitsplätzen erreichen könnte.

Somit liegt die Zahl der Arbeitsplätze gegenüber den Kalkulationen bei Planungs- bzw. Baubeginn (20.000 / 25.000 bis 27.000 = 1 Arbeitsplatz/ Wohnung) bereits jetzt darüber und wird noch erheblich höher. Gründe hierfür sind beispielsweise: teilweise höhere Dichten in Kerngebieten als zunächst vorgesehen sowie der Strukturwandel der letzten 15 – 20 Jahre, bei dem die klassischen Gewerbenutzungen zugunsten höherwertiger Nutzungen bis hin zu reinen Büronutzungen in Gebieten, die als Gewerbe- und Industriegebiete ausgewiesen waren, abgenommen haben, was auch hier zu höheren Arbeitsplatzdichten führte.

Folglich wird das ursprünglich angestrebte Verhältnis von einem Arbeitsplatz pro Wohneinheit überschritten. Allerdings wurde bereits bei Einweihung des Bauquartiers Nord 1971 eine Zielzahl von 40.000 Arbeitsplätzen genannt, was sich nun als realistisch erweist.

Arbeitsplatzschwerpunkte bilden der Bereich der Firma Siemens im Südosten, das Bauquartier Mitte mit dem Haupteinkaufszentrum und mehreren Büro- und Verwaltungsgebäuden, ein weiterer Büroschwerpunkt im Bauquartier Süd II am U-/S- Bahnhof und das Gewerbegebiet Südwest. Hinzu kommen Standorte für kleinere Firmen in den Wohnquartieren sowie zahlreiche Arbeitsplätze im Gesundheits- und Pflegebereich, insbesondere im Städtischen Krankenhaus und in 3 größeren Alten- und Pflegeheimen.

Somit wird, entsprechend den ursprünglichen Planungszielen, eine große Zahl wohnortnaher Arbeitsplätze angeboten.

Neuperlach hat sich zu einem bedeutenden Standort von Unternehmen der High-Tech-Branche und von Hauptverwaltungen des Versicherungswesens entwickelt. Beispielsweise sind folgende größere Unternehmen vertreten:

- Forschungs- und Entwicklungszentrum der Siemens AG mit ihren Tochterfirmen
- Hauptverwaltung der BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH
- Hauptverwaltung sd&m AG – software design & management
- Hauptverwaltung Wacker-Chemie

- Hauptverwaltungen der Versicherungen
 - Deutsche Rentenversicherung Bayern Süd (vormals Landesversicherungsanstalt)
 - Bayerische Beamtenversicherung
 - Generali-Versicherung Deutschland Holding AG (vormals Standort Thuringia), Hauptsitz des nach Fusion mit der Volksfürsorge Hamburg neuen Versicherungs-Großkonzerns
 - Privatkrankenversicherung der Allianz AG (vormals Vereinte Versicherungen)
 - Rechtsschutzversicherung D.A.S.

3. Verkehrsausbau - Individualverkehr

Im überörtlichen und örtlichen Hauptstraßennetz erfolgten im Lauf der Realisierungszeit umfangreiche Umplanungen, die erhebliche Reduzierungen des Netzes sowie Rücknahmen von Ausbaustandards und Klassifizierungen zum Ziel hatten.

Der Ausbau der Hauptverkehrsstraßen und der örtlichen Straßen ist entsprechend den gültigen Bebauungsplanungen und verkehrsplanerischen Zielsetzungen im wesentlichen fertig gestellt. Die Realisierung der folgenden als örtliche Hauptverkehrsstraßen im rechtswirksamen Flächennutzungsplan sowie im Verkehrskonzept Münchner Osten (Stadtratsbeschluss 16.02.2006) und dementsprechend im Verkehrsentwicklungsplan 2006 enthaltenen Straßenzüge steht noch aus:

- Südanbindung Perlach;
- Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße nach Süden mit höhenfreier Bahnquerung;
- Verschwenkung der Unterhachinger Straße nach Westen mit höhenfreiem Bahnübergang;

4. Verkehrsausbau – Öffentlicher Personennahverkehr

Die Einrichtungen für den öffentlichen Personennahverkehr sind fertiggestellt bzw. in Betrieb.

1970 wurde zunächst eine provisorische Straßenbahnverlängerung vom Ostbahnhof nach Perlach-Nord in Betrieb genommen (Eröffnung 12.09.1970), und 1973 zum Zentrum verlängert.

Nachdem Münchens zweite U-Bahn-Neubaulinie von Neuperlach Süd zum Scheidplatz am 07.10.1970 vom Stadtrat beschlossen und von der Regierung von Oberbayern genehmigt worden war, wurde die U-Bahn-Linie U 8 am 18.10.1980 eröffnet und verkehrte von Neuperlach Süd über Giesing und Sendlinger Tor bis zum Bahnhof Olympiazentrum. Nach Fertigstellung der U-Bahn-Strecke zum Laimer Platz wurde diese Linienführung geändert, so dass die U-Bahn nunmehr als U 5 von Neuperlach Süd über Ostbahnhof und Odeonsplatz zum Laimer Platz verkehrt. Die unterirdische U-Bahn-Trasse verläuft im Ostpark in Nordwest-/ Südostrichtung, im bebauten Teil Neuperlachs in Nord-/ Südrichtung. Sie hat in Neuperlach die 5 Haltestellen: Michaelbad, Quiddestraße, Neuperlach Zentrum, Therese-Giehse-Allee, Neuperlach Süd.

Im Gebiet Perlach befindet sich im Südbereich die ehemalige Bahnlinie, auf der nunmehr die S-Bahn, vom Ostbahnhof und Giesinger Bahnhof kommend, Richtung Ottobrunn – Aying – Kreuzstraße verkehrt. Sie verläuft in Ost-/ West-Richtung und hat im Gebiet Perlach die 2 Bahnhöfe: Perlach (alter Bahnhof Perlach am Südrand des Ortskerns von Altperlach) und Neuperlach Süd (Verknüpfungsbahnhof mit der U-Bahn).

Mit einem umfangreichen Busliniennetz wird sowohl eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb Perlachs gewährleistet als auch die Erreichbarkeit von nicht an den Schnellbahnlinien Perlachs liegenden Orten geschaffen.

Am zentralen Busbahnhof im Zentrum (Hanns-Seidel-Platz) und am Busbahnhof Süd II (am U/S- Verknüpfungsbahnhof Neuperlach Süd) wird das Busliniennetz optimal mit den Schnellbahnen verknüpft.

Es bestehen: 1 innerörtliche Ringbuslinie in Neuperlach, 1 Buslinie zwischen Neu- und Altperlach, 4 Busverbindungen mit Stadtvierteln Münchens sowie 8 Busverbindungen mit Gemeinden des Umlandes.

5. Fußwegesystem

Der Ausbau des Fußwegesystems wurde Zug um Zug mit dem Baufortschritt der Bauquartiere erstellt. Für die kreuzungsfreie Querung von überörtlichen und örtlichen Straßen sowie der Bahnlinie wurden insgesamt 13 Fußgängerbrücken und 4 Fußgängerunterführungen errichtet. Diese liegen mit Ausnahme einer Bahnunterführung alle im Bereich nördlich der Putzbrunner Straße. Dies entspricht den im Süden veränderten Planungskonzeptionen, wonach die Trennung des Fußgänger- und Fahrverkehrs größtenteils nicht mehr verfolgt wurde.

6. Grünflächen

Der Ausbau der innerörtlichen Grünflächen ist abgeschlossen.

Der 2. Bauabschnitt des Neuen Südfriedhofes sowie die Herstellung und Gestaltung des Grünzuges Ost, der im Bereich zwischen Bauquartier Ost/ Südost und Truderinger Wald / Waldperlach auf der ehemaligen Trasse der T 6 Ost entstehen soll, sind noch nicht realisiert.

Folgende öffentliche Grün- und Erholungsflächen sind vorhanden:

- Parks: Ostpark mit See, Restaurant, Biergarten, Aussichts- bzw. Rodelberg; Spielhaus mit Abenteuerspielplatz im Osten;
Eröffnung 1. BA 1975, Eröffnung 2. BA bzw. endgültige Fertigstellung 1982;
Truderinger Grünzug (Nordosten);
Freizeitpark Wohnring (Mitte); Eröffnung 1978
Bolzplatz/ Park (Süd I);
Perlach-Park (Süd II); Eröffnung 1988;
- Friedhof: Erster Bauabschnitt des Neuen Südfriedhofes zwischen Altperlach und BAB Salzburg, Einweihung 1977
- Sport: 4 Bezirkssportanlagen (Ostpark; Ost; West; Süd);
Eisschnelllaufbahn mit Eisstadion (Ostpark); Eröffnung 1981;
3 Freizeitanlagen (Nordost, Ost, Süd I)
Tennisanlage (Nordost);
Hallenbad beim Freischwimmbad Michaelibad (das bei Planungsbeginn bestand) am Nordrand des Ostparks; Eröffnung 1973;

Privates Grün:

Der Ausbau von Grünzügen und -bereichen auf Privatgelände erfolgte aufgrund von Grünordnungsplänen, die zusammen mit den Bebauungsplänen erarbeitet und diesen beigegeben wurden – ohne dass dafür eine gesetzliche Pflicht bestand (Büros Teutsch und Hansjakob).

7. Zentren – Einzelhandelsversorgung / Dienstleistungen

Die Einkaufszentren sind realisiert. In ihrem Umfeld sind teilweise weitere Einkaufseinrichtungen entstanden, die ursprünglich nicht vorgesehen waren.

Das Hauptzentrum, das klimatisierte Einkaufszentrum „PerlachEinkaufsPassagen - PEP“, wurde in 2 Bauabschnitten errichtet, die 1981 und 1989 eröffnet wurden. Mit mehreren zusätzlichen Erweiterungen in den Folgejahren weist es insgesamt nunmehr eine Größenordnung von 120 Geschäften auf 50.000 qm Verkaufsflächen auf.

Aufgrund detaillierter Bedarfsanalysen wurden zudem in jedem Bauquartier ursprünglich 2 Nebenzentren für den täglichen Bedarf errichtet. Ausnahmen sind das Bauquartier Nordost, wo nur ein Zentrum, dieses jedoch wegen der größeren Entfernung zum Hauptzentrum deutlich größer, vorgesehen wurde, sowie das Bauquartier West, für das wegen seiner geringen Größe und der Nachbarschaft zum Ortskern Altperlach kein eigenes Zentrum notwendig erschien.

Das „Plettzentrum“ im Bauquartier Nord erfährt derzeit eine grundlegende Veränderung: Es bildete mit dem Verwaltungsgebäude der NHB einen Baukomplex und wurde 2006 aufgelassen. Das Verwaltungsgebäude wurde Anfang 2008 abgebrochen und wird durch den im Bau befindlichen Neubau eines modernen Einkaufszentrums mit dem Titel „Life PARK & SHOP“ ersetzt.

Als weitere Einrichtungen sind zu nennen:

- 1 Wochenmarkt am Hanns-Seidel-Platz, südlich Busbahnhof: 2mal pro Woche nachmittags;
- Postamt am Hanns-Seidel-Platz (Mitte);
- Handwerkerhof (Ost);
- 3 Hotels (Nordost; Süd I, Altperlach).

8. Gemeinbedarf

Die in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen enthaltenen Einrichtungen sind alle realisiert worden – allerdings mit Ausnahme des Bürgerhauses im Bauquartier Mitte, an dessen Stelle im Jahr 2001 ein provisorisches „Kulturhaus“ errichtet wurde.

Somit sind vorhanden:

- | | |
|---------------------------------|---|
| Bildung: | 11 Grund-/ Haupt- und Realschulen;
2 Gymnasien (Nord, Süd II);
Europäische Schule (Süd I);
Volkshochschulräume; |
| Kinder- und Jugendeinrichtungen | Kindertagesstätten und –horte bei den Schulen sowie den Gemeindezentren, zusätzliche private Kindertagesstätten;
Kinderkrippen in den Bauquartieren;
FestSpielHaus, Jugendkultur- und Freizeitstätte mit Kleinkunstabühne (Nord, Quiddestraße);
mehrere Jugendclubs/ -treffs (Städtische sowie kirchliche); |
| Heime/ Soziales | 3 Altenwohn- und Pflegeheime (Nord: Georg-Brauchle-Haus; West: Caritashaus St. Michael; Ost: Horst-Salzman-Zentrum, Arbeiterwohlfahrt);
Haus für alleinstehende Mütter mit Kind (Ost: Horst-Salzman-Zentrum, Arbeiterwohlfahrt);
Altenwohnprogramm im Wohnring;
1 Schwesternwohnheim (Ost, städtisches Krankenhaus);
1 Alten- und Servicezentrum im ökumenischen Kirchenzentrum St. Stephan (Wohnring, Mitte);
1 Sozialstation der evangelischen Kirche (Ost); |
| Kirchen: | 4 Katholische, 2 Evangelische Gemeindezentren in den Wohnquartieren;
1 Ökumenisches Kirchenzentrum im Wohnringinneren;
3 Zentren von Glaubensgemeinschaften; |
| Kultur: | Provisorisches Kulturhaus (Mitte);
Studiotheater „Pepper – Kultur im Keller“ (Mitte, im PEP);
Stadtbüchereien; |
| Gesundheit: | Städtisches Krankenhaus mit Nachsorgekrankenhaus (Ost);
2 Privatkliniken (davon eine im ehemaligen, bei Planungsbeginn bestehenden Kreiskrankenhaus Altperlach, das später erweitert wurde);
Ärztzentren (Nordost; Mitte); |
| Sicherheit: | Polizeidienststelle (Mitte);
Neue Feuerwache (Südost). |

9. Sonstiges

- | | |
|------------------|---|
| Wärmeversorgung: | Anschluss an das städtische Fernheizwerk Süd an der Isartalstraße;
zusätzliches Spitzenheizwerk (Nordost). |
| Stromversorgung: | Umspannwerk (Ost) |

VERKEHR - FUSSGÄNGER

Fußwegesystem

Das Strukturkonzept 1965 enthält als eines der wesentlichen übergeordneten Leitbilder für die Gesamtstruktur Perlachs die Trennung des Fußgänger- und Fahrverkehrs (s. S. 27, 36).

Entsprechend diesem Leitbild sollen die vom Fahrverkehr getrennten Fußwege durch die Konzeption eines Fußwegesystems im Gesamtgebiet und eines kreuzungsfreien Fußgängerachsenkreuzes eine zentrale strukturbildende Bedeutung erhalten:

Das Fußwegesystem soll das Gesamtgebiet als tragendes Gerüst durchziehen und sich mit seinen Ästen, von den Fußgängerräumen und Plätzen des Zentrums ausgehend, in die Wohnquartiere verzweigen, diese mit städtischem Gepräge durchdringen und sich in die umgebenden Grün- und Erholungsräume fortsetzen.

Die Fußwegäste werden durch Alleebepflanzungen besonders markiert. Mit der Konzentration verdichteter Bauweise entlang der Wege, mit der Zuordnung der Zugänge der Wohnhäuser zu den Wegen, mit der Situierung der Nahversorgungszentren, Schulen und sonstigen öffentlichen Einrichtungen an den Wegen sowie der Errichtung von Fußgängerbrücken über die Verkehrsstraßen sollen lebendige urbane Fußgängerbereiche in den Wohnbauquartieren entstehen, in denen alle Einrichtungen von den Wohnungen aus kreuzungsfrei vom Kraftfahrzeugverkehr erreicht werden können.



Das Fußwegesystem wurde in den ersten Bauquartieren Nord und Nordost nach diesen Vorgaben realisiert. In den Bauquartieren Ost und Mitte wurden die Ideen teilweise, jedoch nicht ganz konsequent, umgesetzt.

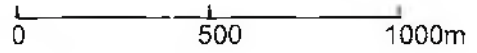
Nachdem die Trennung Fußgänger-/ Fahrverkehr Anfang der 70er Jahre in ihrer reinen Form infrage gestellt wurde, wurde das System im Bauquartier Süd teilweise aufgegeben.

Das Fußwegesystem mit seinen Ästen in den Wohngebieten wird jeweils in den Ausführungen zu den Bauquartieren im einzelnen dargestellt (ab S. 162).

FUSSWEGESYSTEM UND ZENTRALES FUSSGÄNGERACHSENKREUZ 2008



-  Fußwegesystem
-  Zentrales Fußgängerachsenkreuz



Zentrales Fußgängerachsenkreuz

Die Schwerlinien des Fußwegesystems bilden das zentrale Fußgängerachsenkreuz.

Es soll nach den Zielen des Strukturkonzeptes 1965 ein für den gesamten Siedlungsbereich übergreifendes Funktions- und Orientierungselement bilden.

Wegen dieser Bedeutungszuweisung und des entsprechenden ganzheitlichen Anspruches wird die Realisierung des zentralen Fußgängerachsenkreuzes in dessen sinngemäßigem Verlauf hiermit gesondert aufgezeigt und den Fotodokumentationen zur städtebaulichen Situation Perlachs Ende 2008 vorangestellt.

Im Kreuzungspunkt der Achsen ist das Zentrum situiert. Von diesem ausgehend führen die Schwerlinien in die Wohnquartiere und schaffen so deren enge Zentrumszuordnung. Mit der Situierung von überörtlichen und örtlichen Einrichtungen des öffentlichen Lebens sowie großzügig gestalteten Stadtplätzen und Grünräumen soll hier urbanes Leben entstehen.

Die im Zuge der Hauptachsen realisierten Situationen zeigen, dass der Anspruch, mit der Situierung von vielfältigen Nutzungen ein urbanes Leben zu fördern und zu erzeugen, so kaum spürbar ist. Als „Schwerachse mit städtischem Gepräge“ sind die Hauptachsen allenfalls ansatzweise, insbesondere auf der Ost-West-Achse in der Nachbarschaft des PEP und im Bereich des Wohnringes erlebbar.

Der ehemals als wichtigster zentraler Ort gedachte Kreuzungspunkt der Fußwegachsen liegt nunmehr im oder neben dem klimatisierten Haupteinkaufszentrum.

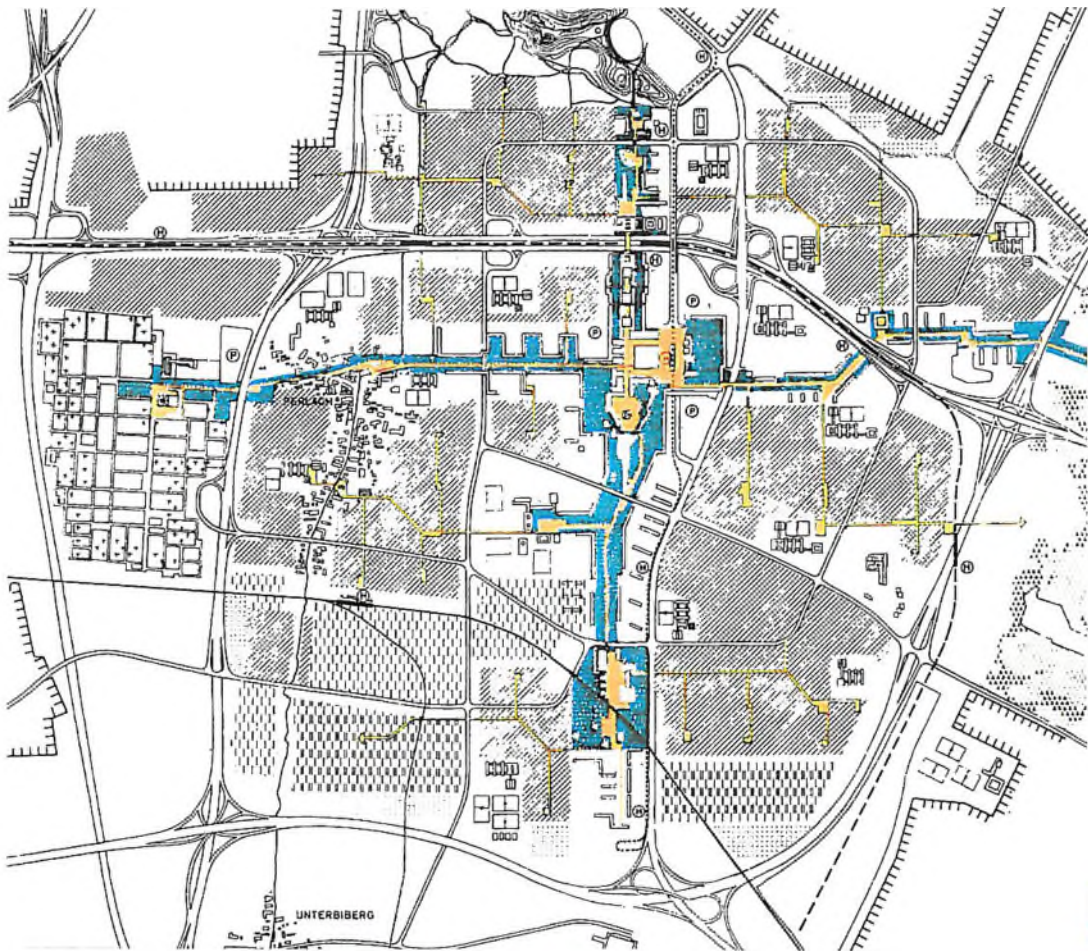
Die Achsen West, Nord und Ost wurden als kreuzungsfreies Fußwegsystem, vom Fahrverkehr getrennt, entsprechend den Planungszielen, realisiert. Die Achse Ost verläuft als Schwerachse jedoch nicht konsequent nach Osten bis in das Bauquartier Nordost, wie im Strukturplan 1965 dargestellt. Vielmehr ist sie infolge der seinerzeitigen Entscheidung für den Wettbewerbsentwurf für das Zentrum, wonach die strenge Nord-Süd-/ Ost-West-Richtung der Grundstruktur nach Osten hin verlassen wurde, nach Südosten abgelenkt und durchzieht das Bauquartier Ost mittig.

Die Achse Süd rückt von den genannten Planungszielen ab und wird nicht vom Fahrverkehr getrennt geführt: Sie verläuft vom Zentrum nach Süden entlang der Thomas- Dehler-Straße, im Bauquartier Süd entlang der Therese-Giehse-Allee, bis zum Zentrum Süd II, wo ihr Endpunkt durch die diagonal vom U-/S-Bahnhof verlaufende als Fußgängerzone ausgebildete zentrale Achse des Bauquartiers Süd II markiert wird.

Die Nord-Süd-Achse folgt im Prinzip dem Verlauf der U-Bahn, so dass die U-Bahnhöfe im Siedlungsgebiet direkt (Neuperlach Zentrum und Therese-Giehse-Allee) an ihr bzw. in engem Bezug (Quiddestraße und Neuperlach Süd) dazu liegen.

Ergänzend sei erwähnt, dass westlich parallel zur Nord-Süd-Achse eine nahezu durchgängige reine Fußwegbeziehung besteht, die Wohnbereiche, Grünflächen und Parks verbindet und somit quasi als grüne Achse eine besondere Bedeutung hat: diese Fußwegbeziehung verläuft vom Ostpark kommend durch die Spielstraße im Bauquartier Nord, durchquert im Bauquartier Mitte den Wohnring mittig, am Westrand des Freizeitparks, und führt im Bauquartier Süd über das Gelände der Europäischen Schule durch den Freizeitpark Süd I und unter der Bahn hindurch zum Perlach-Park Süd II.

Das zentrale Fußgängerachsenkreuz im Strukturplan 1965 und heute



1. Kreuzungspunkt der zentralen Fußgängerachsen - die „Städtebauliche Mitte“ Neuperlachs -

Der Ort, auf den sich bereits die vorbereitenden Strukturplanungen wie auch die Wettbewerbsplanung mit den nachfolgenden Überarbeitungen und die jeweils damit befassten Gutachtergremien am meisten konzentrierten, wurde nicht entsprechend den einstigen Vorstellungen und Zielen realisiert.

Der Verknüpfungspunkt des Fußwegekreuzes sollte ein „lebendiger Mittelpunkt“ werden und war in der Planung 1970 als mehrgeschossige, galerieartige und transparente Halle ausgebildet, die eine gute optische Verbindung der Fußgängerachsen und –ebenen im Kernbereich schaffen sollte. Der Stadtrat hatte bei seiner Zustimmung zur Planung 1970 zur Auflage gemacht, dass die Hauptrichtungen Nord-Süd und Ost-West zu allen Tages- und Nachtzeiten öffentlich zugänglich sein müssten und die vier Haupteingänge in das klimatisierte Zentrum im Verlauf der Hauptfußwege gelegen und deutlich sichtbar sein sollten. Damit sollte insbesondere der Funktion eines Stadtteilzentrums Rechnung getragen werden.

Auch nach der nochmaligen Umplanung des Zentrums 1973/ 74 (Darstellung s. bei „Bauquartier Mitte/ Zentrum“) wurde im Satzungstext des Bebauungsplanes erneut auf die anzustrebende Attraktivität des Zentrums und die entsprechende Ausgestaltung der Fußgängerzone hingewiesen. Insbesondere wurde für den überdachten Bereich der Ost-West-Achse zur Auflage gemacht, dass dieser als zweigeschossiger, beidseitig verglaster Verbindungsbau ausgeführt werden müsse.

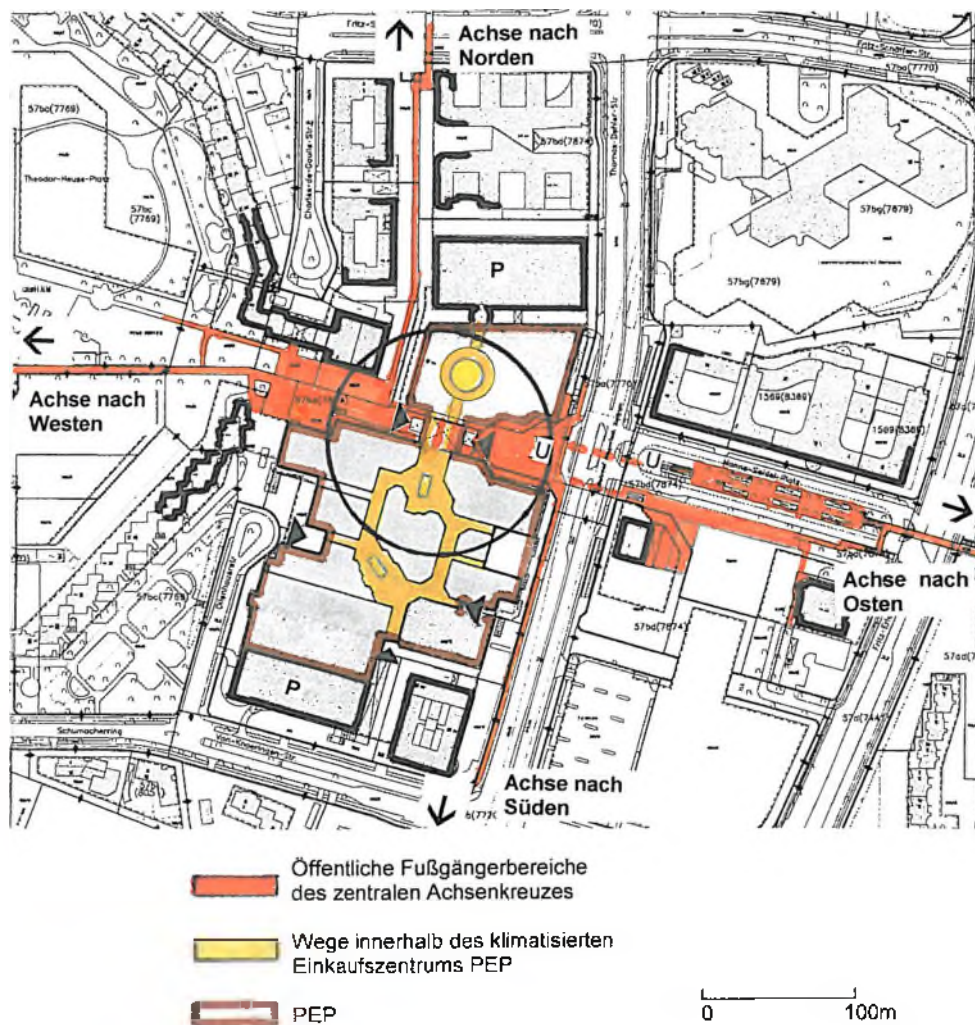
Der Bereich des Kreuzungspunktes der Achsen, der die eigentliche „Mitte“ bilden sollte, besteht heute ausschließlich aus dem klimatisierten Haupteinkaufszentrum PEP, das nur zu Geschäftszeiten geöffnet ist. Der Eindruck eines Kreuzungspunktes von zentralen Achsen ist zudem nicht gegeben – allenfalls kommt der Ost-West-Achse eine gewisse zentrale Bedeutung zu: Sie besteht aus dem in der Erdgeschoßebene eingeschossigen Ost-West-Durchgang des PEP sowie aus den im Osten und Westen vorgelagerten Plätzen: im Osten zum U-Bahn-Abgang des U-Bahnhofes Neuperlach Zentrum und Übergang zum Busbahnhof und Hanns-Seidel-Platz, im Westen zum Wohnring.

Ein Nord-Süd-Weg durch das Zentrum mit Anschluss an das Hauptfußwegnetz besteht nicht, lediglich im Süden sind schmale, unattraktive Aus- bzw. Eingänge zur Thomas-Dehler-Straße vorhanden.

Fußgängerachsen als öffentliche Wege zweigen nach Norden und Süden jeweils nur in untergeordneter Ausprägung von den genannten, dem PEP vorgelagerten Plätzen ab. Der Fußweg nach Norden führt zunächst an den Rückseiten des Parkhauses des PEP sowie der beidseitig situierten Bürogebäude entlang. Der Fußweg nach Süden, an der Westseite der Thomas-Dehler-Straße, teilweise an den Andienungszonen des PEP verlaufend, vermag den Eindruck einer „Zentralen Fußgängerachse“ nicht zu vermitteln. (Abbildungen s. auch bei „Achse nach Norden“ bzw. „Achse nach Süden“).

Während der Geschäftszeiten entsteht im Ost-West-Bereich eine gewissermaßen urbane Lebendigkeit, da das Einkaufszentrum seine Funktion optimal erfüllt.

Die städtebauliche Situation zeigt sich jedoch umso unbefriedigender und fragwürdiger: Der einzige immer öffentlich zugängliche Bereich des PEP ist der Ost-West-Durchgang im Erdgeschoß, der jedoch außerhalb der Geschäftszeiten seitlich mit Rolltoren verschlossen ist. Die Einkaufsbereiche des PEP, die sich von diesem Durchgang aus nach Norden und Süden öffnen, sind ebenso wie das Obergeschoß des Durchganges nur während der Geschäftszeiten geöffnet. Verbindungen zum Obergeschoß und eine gewisse optische Großzügigkeit befinden sich jedoch nur innerhalb des PEP (Abbildungen s. bei „Bauquartier Mitte/ Zentrum“).



Die dem Ost-West-Durchgang des PEP vorgelagerten Plätze



Platz östlich des PEP / Eingang von Osten vom U-Bahn-Aufgang und Hanns Seidel-Platz



Platz westlich des PEP / Eingang von Westen vom Wohnring

Eingang in das PEP von Osten



Eingang während der
Geschäftszeiten



Eingang außerhalb der
Geschäftszeiten

Ost-West-Durchgang, Blick vom Osteingang Richtung Westen



Durchgang während der Geschäftszeiten



Durchgang außerhalb der Geschäftszeiten

Der Mittelpunkt im PEP
Kreuzung des Ost-West-Durchganges und der Einkaufswege innerhalb des PEP



Blick Richtung Südteil des PEP während der Geschäftszeiten



Blick Richtung Südteil des PEP außerhalb der Geschäftszeiten

Der Mittelpunkt im PEP während der Geschäftszeiten



Blick Richtung Nordteil des PEP, zur „Rotunde“



Blick Richtung Osten, zum östlichen Vorplatz

Die von der Ost-West-Achse abzweigenden Wege nach Norden und Süden



Weg nach Norden, westlich des PEP, entlang von Rückseiten des PEP, des Parkhauses und von Bürogebäuden



Weg nach Süden auf der Westseite der Thomas-Dehler-Straße, Blick von Süden Richtung östlichem Vorplatz des PEP

2. Achse nach Westen

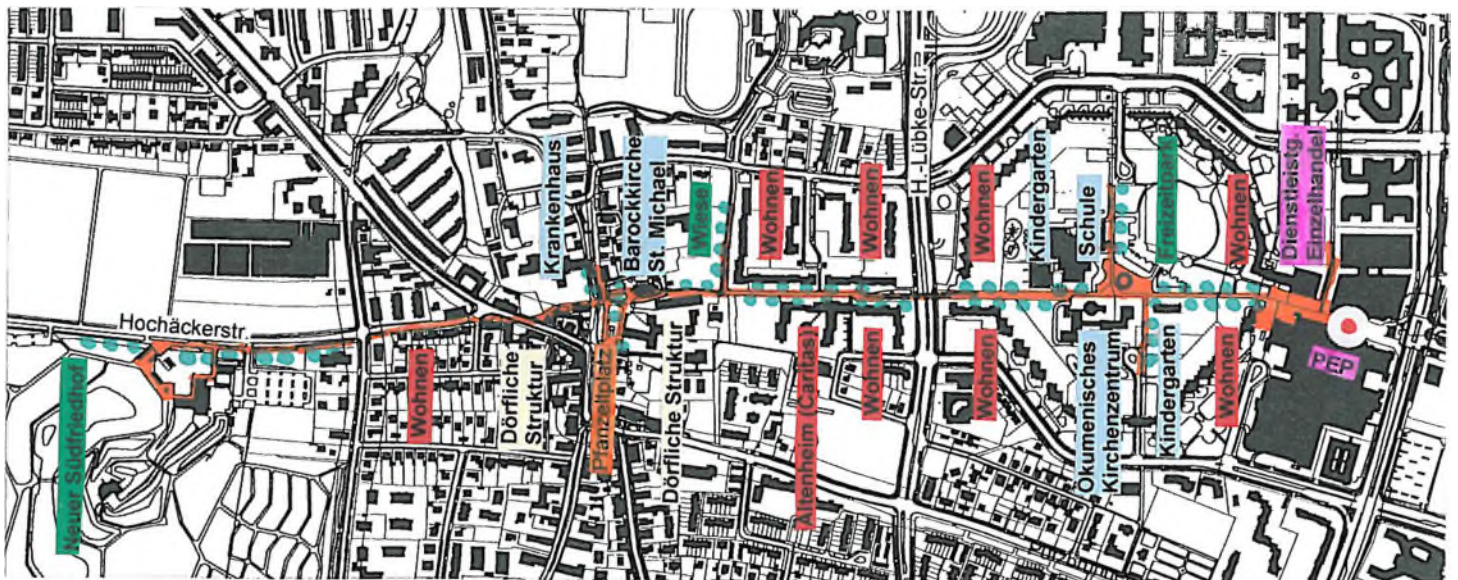
Diese Fußwegverbindung ist sehr rege frequentiert und weist in einigen Teilen einen guten räumlichen Erlebniswert auf. Die gewünschte Sichtbeziehung vom Zentrum zur Altperlacher Kirche ist geschaffen worden:

Nachdem der von Bäumen gesäumte Fußweg durch die Weite des Wohnringes und vorbei an den Gemeinschaftseinrichtungen an seinem Mittelpunkt geführt hat, verläuft er durch den engen straßenähnlichen Bereich des Bauquartiers West, vorbei am Caritas-Altenheim, und erreicht – sehr ländlich-dörflich – über den Kirchhof der Altperlacher Kirche den Altperlacher Pfanzeltplatz, der als Anger mit Bach sehr schön gestaltet wurde.

Die Fußwegverbindung vom Dorfkern zum Neuen Südfriedhof an der Hochäckerstraße ist jedoch nicht ausgeprägt und somit als zentrale Fußgängerachse nicht erlebbar.

Der Verlauf der Achse im einzelnen:

- vom Westausgang des PEP, vorbei am Freizeitpark Wohnring mit Aberteuerspielplatz, zum Mittelpunkt des Wohnringinneren, der mit einem Springbrunnen gestaltet ist, und wo die im Wohnring mittig verlaufende Nord-Süd-Fußgängerachse kreuzt, die zum Bauquartier Nord und zur Europäischen Schule des Bauquartiers Süd führt;
- am Mittelpunkt die Haupteingänge der Grundschule (nördlich des Weges) und des Ökumenischen Kirchenzentrums St. Stephan;
- Fußgängerbrücke über die Heinrich-Lübke-Straße zum Bauquartier West, vorbei am Caritas-Altenheim und dessen Haupteingang sowie an wegbegleitenden Wohnbauten,
- über den kleinen alten Kirchhof der Altperlacher St. Michaels-Kirche zum Pfanzeltplatz, den nördlichen Platz des Dorfkernes Altperlach;
- Verbindung zum Neuen Südfriedhof über bestehende Wege zur Ottobrunner Straße und entlang der Hochäckerstraße mit höhengleichen Querungen.



0 100 500m

Ausgangspunkt: Westlicher Vorplatz des PEP

Kaffeeterrasse im Obergeschoß des PEP



Blick von der Kaffeeterrasse Richtung Wohnring

Im Wohnring



Blick von Osten in den Wohnring und zur Perlacher Kirche St. Michael – 1981



Blick von Osten in den Wohnring und zur Perlacher Kirche St. Michael - 2008

Im Wohnring



Freizeitpark mit Spielplätzen, Bänken und Spielhäusern nördlich des Weges der Achse



Blick zum Mittelpunkt –
links: Mündung des Weges von Süden und Ökumenisches Kirchenzentrum, rechts: Springbrunnen, dahinter Mündung des Weges von Norden und Eingang zur Grundschule

Mittelpunkt des Wohnringes



Springbrunnen - Blick von Norden; dahinter: Verlauf der Achse; im Hintergrund Wohnring Süd



Eingangsbereich des Ökumenischen Kirchenzentrums, südlich des Weges

Im Wohnring



Westteil des Weges im Wohnring – links: Kirchenzentrum St. Stephan, rechts: Kindergarten



Westlicher „Ausgang“ des Wohnringes, Brücke über die Heinrich-Lübke-Straße

Achse im Bauquartier West



Gesamter Weg im Bauquartier West mit Blick zur Kirche St. Michael



Weg beim Eingang in das Altenheim der Caritas, bei der Säule nach links

Dorfrand Altperlach



Blick auf den Dorfrand Altperlach und die Kirche St. Michael vom Westrand des Bauquartiers West

Weg zum Eingang in den Kirchhof



Bei der Kirche St. Michael



Weg über den Kirchhof, an der Südseite der Kirche

Mittelweg des symmetrisch angelegten, mit Bäumen bepflanzten Pflanzplatzes vor der Kirche



Im Dorf Altperlach



Die Gasse zwischen Pfanzeltplatz und Ottobrunner Straße



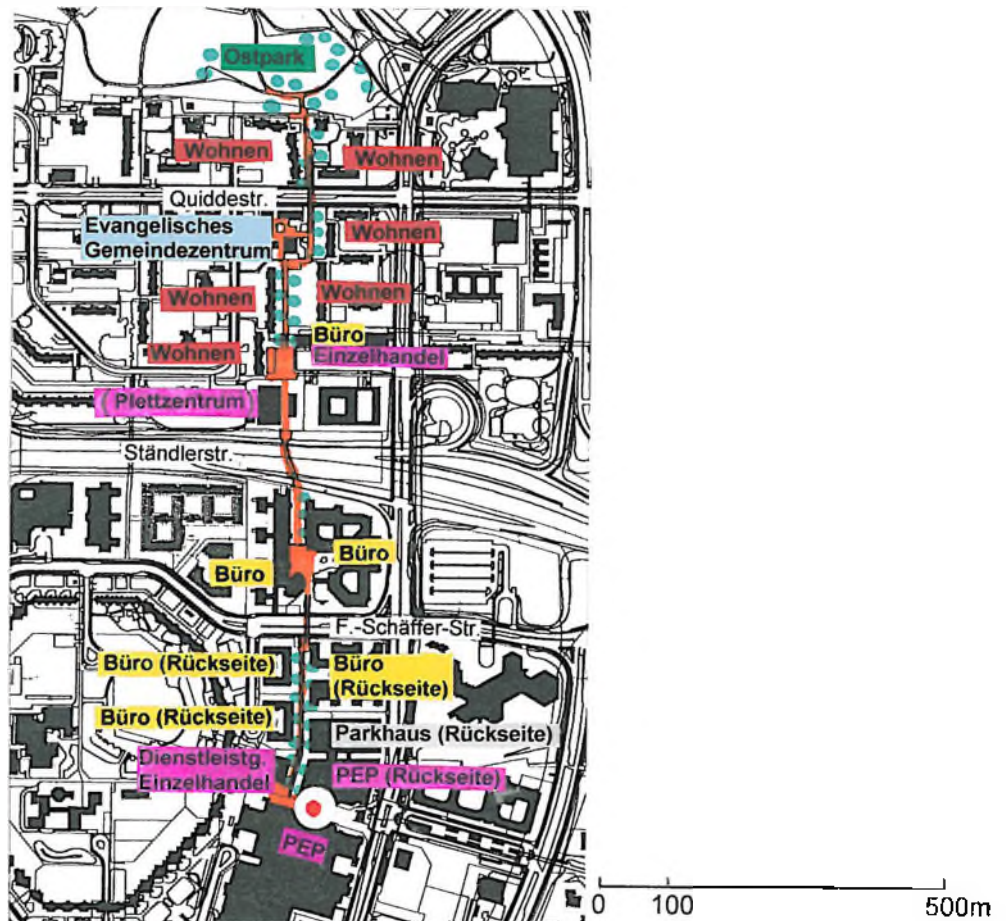
Hochhäckerstraße, Blick von der Kreuzung Ottobrunner Straße in Richtung des Neuen Südfriedhofes (Bäume im Hintergrund)

3. Achse nach Norden

Diese Fußwegachse gleicht einem Wechselbad: Nachdem man vom westlichen Platz des PEP einen sehr unattraktiven Weg an den Rückseiten von PEP, Parkhaus und Bürohäusern – allerdings völlig im Grünen – zurückgelegt hat, durchquert man das Areal der Allianz (vormals Ver-einte Versicherungsgruppe) mit seinen angenehm hellen und architektonisch qualitätsvollen Gebäuden und Freiraumgestaltungen. Danach kommt man über die Brücke über die breite Ständlerstraße zum zentralen Bereich des Bauquartiers Nord, dem Plett-Zentrum mit nördlichem Vorplatz. Durch das Plett-Zentrum gibt es 2008 nur einen schmalen, beidseitig abgesperrten Durchgang, da die Läden aufgelassen wurden und anstelle des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der NHB ein Neubau für den Einzelhandel entsteht. Demzufolge strahlt der Durchgang eine gewisse Tristesse aus und läßt hier und auf dem Vorplatz von einer zeitweisen Lebendigkeit der früheren Jahre, als z.B. auch Obststände auf dem Vorplatz standen, nichts mehr spüren. Der weitere Weg führt auf dem parkartig wirkenden Weg durch Wohnbereiche, deren Wohnhäuser durch die üppig gewachsenen Alleebäume im Sommer kaum sichtbar sind, vorbei an der Evangelischen Lätare-Kirche über die Fußgängerbrücke über die gesichtslose Quiddestraße und erreicht nach Durchquerung eines wiederum ruhigen und grünen Wohnbereiches die Weite des Ostparks.

Der Verlauf der Achse im einzelnen:

- vom westlichen Zentrumsplatz, entlang an den Rückseiten des Nordteils des PEP und des Parkhauses, ohne Schaufenster o.Ä., sowie an den Rückseiten von Bürogebäuden;
- Durchquerung des Areals der Bürogebäude der Allianz;
- über die Fußgängerbrücke über die Ständlerstraße,
- durch das aufgelassene Plettzentrum, an das das ehemalige Verwaltungsgebäude der Neuen Heimat Bayern angrenzte, beides auf erhöhter Ebene,
- über den Vorplatz neben dem Großparkplatz und dem nördlichen Bürohausriegel (Zugang zur U-Bahnstation Quiddestraße an dessen Nordseite),
- zum evangelischen Gemeindezentrum (Lätare-Kirche);
- über die Fußgängerbrücke über die Quiddestraße,
- zu einer typischen Wohnhausgruppe mit Zeilen- und Punkthäusern,
- und zum Zugang zum Ostpark.



Abschnitt vom westlichen Zentrumsplatz nach Norden



Weg zwischen Westseite des PEP und Rückseiten von Bürogebäuden mit Sommerlicher Begrünung



Derselbe Weg im Spätherbst mit Blick auf die Gebäuderückseiten

Areal der Allianz - Verwaltung



Brücke über die Fritz-Schäffer-Straße mit Blick auf die qualitätsvolle Architektur der Gebäude der Allianz



Hauptfußweg im Bereich zwischen zwei Bauteilen der Allianz

Übergang vom Bauquartier Mitte zum Bauquartier Nord



Brücke über die Ständlerstraße, Richtung Norden



Blick von der Brücke über die Ständlerstraße Richtung Westen

Bereich des Plettzentrums



Zugang zum zentralen Bereich des Bauquartiers Nord – Plettzentrum ungenutzt



Blick von der erhöhten Ebene des Plettzentrums auf den vorgelagerten Platz

Bereich zwischen Plettzentrum und Quiddestraße



Blick vom Platz vor dem Plettzentrum auf die Achse zum Evangelischen Gemeindezentrum



Gestaltung der Achse im Wohnbereich

Brücke über die Quiddestraße



Die „Unterseite“ der Fußgängerbrücke am straßenbegleitenden Fußweg der Quiddestraße



Blick von der Fußgängerbrücke auf die Quiddestraße Richtung Westen

Bereich nördlich der Quiddestraße



Endpunkt der Fußgängerbrücke im Wohnbereich mit Blick zum Rand des Ostparks



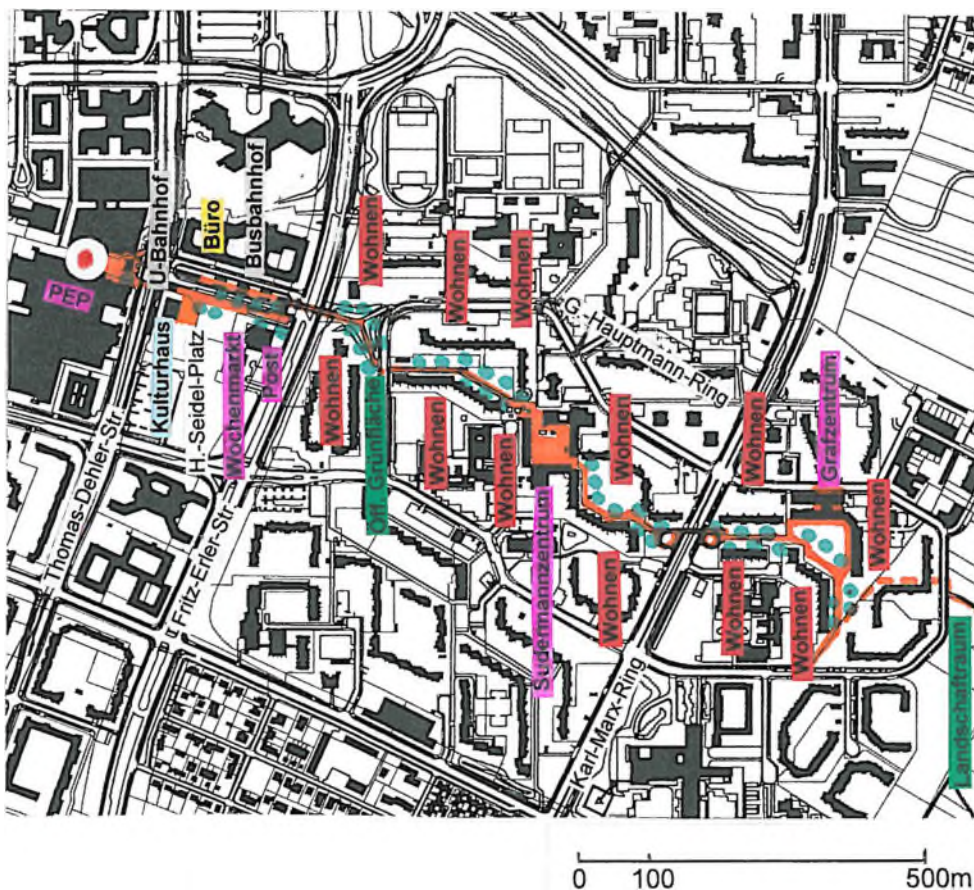
Blick vom Siedlungsrand in den Ostpark

4. Achse nach Osten

Diese Fußwegachse ist, vom östlichen Zentrumsvorplatz ausgehend, zunächst geprägt durch ihren Verlauf am noch unbebauten Hanns-Seidel-Platz, wo sie am rückwärtig (d.h. an der von der Thomas-Dehler-Straße abgewandten Seite) angelegten Eingang des Kulturhauses und am nördlich des Weges gelegenen Busbahnhof entlangführt. In diesem Abschnitt findet der Wochenmarkt statt, zu dessen Betriebszeiten er sehr belebt ist. Im weiteren Verlauf wird der räumliche Eindruck bestimmt durch die Hochhäuser am Übergang über die Fritz-Erler-Straße zum Bauquartier Ost – die ein „Tor“ bilden sollten –, und danach durch Hochhausscheiben und großräumige, üppig begrünte Innenbereiche. So angenehm die Durchquerung des Sudermannzentrums mit den Läden in den Erdgeschossen der platzbildenden Wohnhäuser ist, so abweisend präsentiert sich die Hochhausscheibe mit dem Grafzentrum im Osten. Von dort verlaufen mehrere Verzweigungen in die Wohnbereiche, ohne deutliche Führung in die östliche Landschaft.

Verlauf der Achse im einzelnen:

- Vom östlichen Zentrumsplatz höhengleich über die Thomas-Dehler-Straße oder durch das U-Bahn-Zwischengeschöß,
- vorbei an Kulturhaus und Busbahnhof, über den zeitweise stattfindenen Wochenmarkt;
- über die Fußgängerbrücke über die Fritz-Erler-Straße und durch eine kleine Grünfläche,
- Durchquerung eines großen, langgestreckten, offenen Wohnhofes in abgewinkelter Richtung nach Südosten, mit wegbegleitenden Wohnbauten,
- zum Sudermannzentrum, einem viereckigen Platz, durch 5-8-geschossige Wohnhäuser begrenzt, in deren Erdgeschossen sich Läden und eine Gaststätte befinden;
- Fortsetzung des Weges in der Diagonalen zu einem weiteren großräumigen Wohnhof;
- Fußgängerbrücke über den Karl-Marx-Ring, zwischen wegbegleitenden Wohnbauten,
- zum nördlich des Weges liegenden Graf-Zentrum, das sich im Erdgeschöß des 12-geschossigen Wohnhausriegels und, nördlich davon, im zur Straße vorgelagerten, eingeschossigen Gebäude befindet.



Ausgangspunkt: Östlicher Vorplatz des PEP

Blick von der Terrasse im Obergeschoß des PEP zum U-Bahn-Zugang, Busbahnhof und Weg Richtung Bauquartier Ost



Übergang über die Thomas-Dehler-Straße und Blick zum Wochenmarkt, rechts die Rückseite des provisorischen Kulturhauses

Weg entlang des unbebauten Hanns-Seidel-Platzes



Weg nach Osten, Abschnitt von der Thomas-Dehler-Straße bis zur Fritz-Erler-Straße, links der Busbahnhof, rechts der Hanns-Seidel-Platz



Blick von der Achse nach Süden über den Hanns-Seidel-Platz, rechts der Eingangsbereich des provisorischen Kulturhauses

Fußgängerbrücke über die Fritz-Erler-Straße



Brückenansatz auf dem Hanns-Seidel-Platz und Blick zu den Hochhäusern, die das „Tor“ bilden



Übergang ins Bauquartier Ost durch eine kleine Grünfläche östlich der Fritz-Erler-Straße

Von der kleinen Grünfläche zum Sudermannzentrum



Ost-West-Weg vom Gerhart-Hauptmann-Ring Richtung Sudermannzentrum



Sudermannzentrum, Blick von Nordwest nach Südost

Bereich östlich Sudermannzentrum



Der südöstliche „Ausgang“ des Platzes



Weiterführung des Weges vom Sudermannzentrum nach Südosten, durch den weiträumigen Wohnhof zwischen Sudermannzentrum und Karl-Marx-Ring

Fußgängerbrücke über den Karl-Marx-Ring



Blick vom Bereich westlich des Karl-Marx-Ringes nach Osten



Blick vom östlichen Straßenrand des Karl-Marx-Ringes Richtung Osten

Grafzentrum

Blick auf den die Achse im Osten räumlich abschließenden 12-geschossigen, winkelförmigen Wohnblock, in dessen Erdgeschoßzone sich Teile des Grafzentrums befinden



Grafzentrum mit im Süden vorgelagertem begrünten Platz

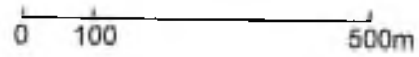
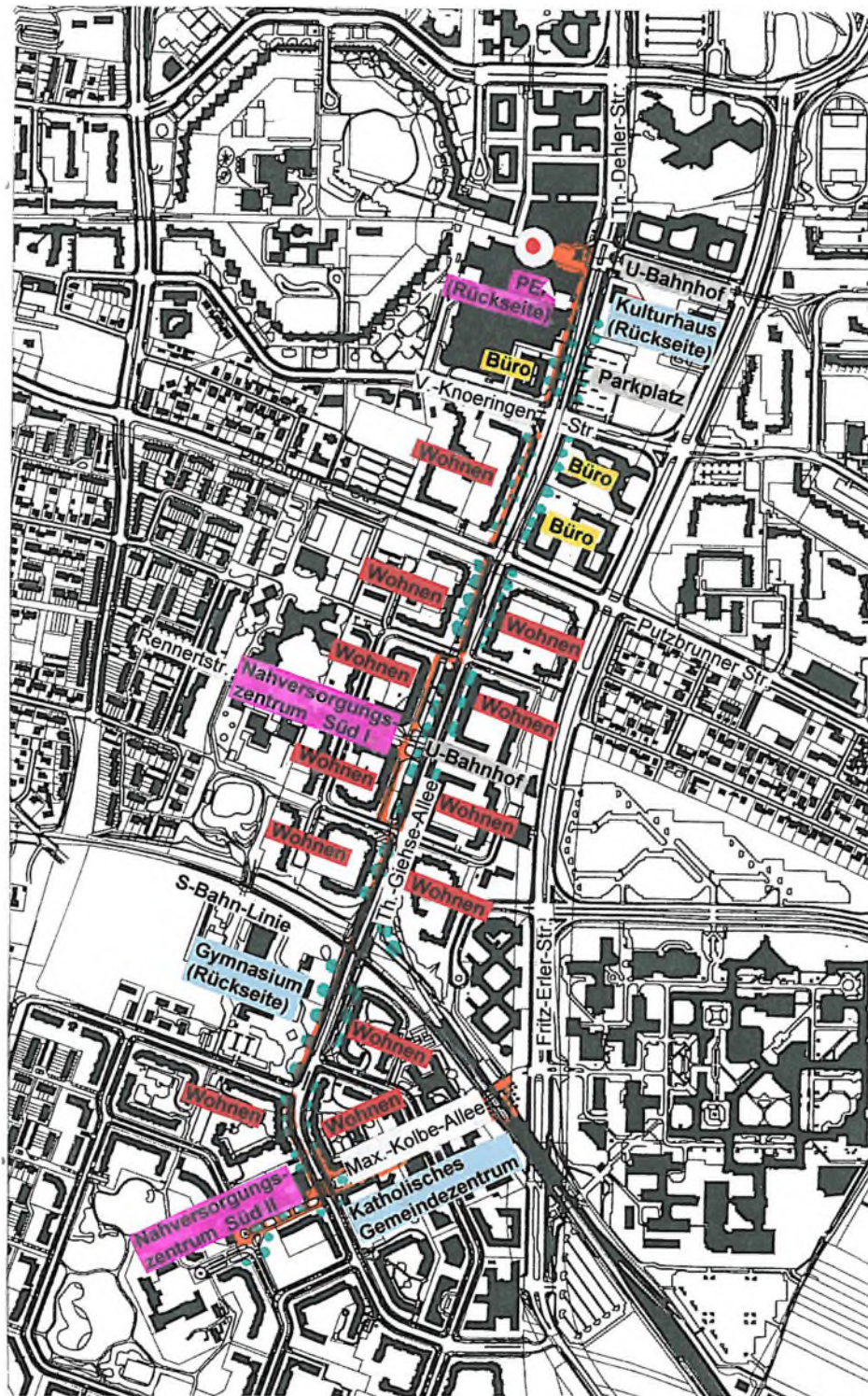
5. Achse nach Süden

Nachdem die Trennung des Fußgänger- und Fahrverkehrs südlich des Zentrums aufgegeben wurde, erfüllt diese Fußgänger Verbindung die Funktion einer Fußgängerhauptachse allenfalls nur ansatzweise bzw. nur in kurzen Abschnitten: im Bauquartier Süd I, wo sich auf der Westseite der Therese-Giehse-Allee im aufgeweiteten Angerbereich das Nahversorgungszentrum mit Läden in den Erdgeschossen der Wohngebäude befindet, sowie am „Endpunkt“ im Bauquartier Süd II. Dort trifft die Achse auf die vom U-/S-Bahnhof diagonal nach Südwesten verlaufende, angenehm dimensionierte zentrale Fußgängerzone mit Nahversorgungszentrum, deren Kreuzungspunkt mit der Therese-Giehse-Allee mit dem weit sichtbaren Turm der Kirche St. Maximilian Kolbe markiert wird.

Wenig überzeugend ist bereits der Abschnitt am Zentrum, wo der Fußweg vom östlichen Zentrumsvorplatz aus, entlang der Thomas-Dehler-Straße an den Rückseiten des PEP verläuft, von dem aus nur sehr unattraktive Seiteneingänge in das PEP hinein bzw. hinaus führen. Der Idee einer „Magistrale“ folgend wurde der Straßenraum im Bauquartier Süd I breit und großzügig gestaltet, was jedoch bereits vom Anfang der Bahnunterführung an nicht weitergeführt wurde. Somit ist eine „Magistrale“ als Rückgrat des Bauquartiers Süd nicht entstanden. Die Wegabschnitte zwischen den genannten Zentren Süd I und Süd II wurden nicht, wie ursprünglich vorgesehen, mit breiteren Gehwegen versehen. Besonders der etwa 350 m lange Teil an der rampenartig unter der S-Bahn hindurch geführten Straße ist außerordentlich unattraktiv, nicht zuletzt da er von bepflanzten Böschungen begrenzt wird und hier ein baulicher Kontext völlig fehlt: Anstelle einer städtisch gestalteten Gebäudegruppe, wie sie im Zuge der Magistralen-Bebauung vorgesehen war, wurde das Gymnasium westlich des Weges und südlich der Bahnlinie situiert, allerdings befindet sich der Eingangsbereich straßenabgewandt auf seiner Westseite.

Verlauf der Achse im einzelnen:

- Fußweg entlang der Westseite der Thomas-Dehler-Straße, vorbei an den Rückseiten des PEP;
- während der Geschäftszeiten auch durch die Mall des PEP zum südöstlichen Aus- bzw. Eingang und zum genannten Fußweg,
- vorbei an Wohnbauten und höhengleich über die Putzbrunner Straße
- in das Bauquartier Süd I, zur einzeliligen Ladenstraße, die sich auf der Westseite des verbreiterten Straßenraumes, zwischen den beiden U-Bahn-Zugängen der Station Therese-Giehse-Allee, erstreckt;
- nach Süden weiterhin der unter der S-Bahn-Linie hindurch verlaufenden Therese-Giehse-Allee in das Bauquartier Süd II folgend, die hier unbelebt ist und keine Merkmale einer übergeordneten Fußwegachse mit besonderer Bedeutung aufweist;
- nach der Abschwengung der Therese-Giehse-Allee nach Südosten, weiterer Verlauf des Weges zum Zentrum des Bauquartiers Süd II, d.h. zum Kreuzungspunkt mit der vom U-/S-Bahnhof Neuperlach Süd diagonal verlaufenden Fußgängerzone „Maximilian-Kolbe-Allee“, wo zeitweise eine lebendige, vorstädtisch wirkende Atmosphäre festzustellen ist.



Ausgangspunkt: Ostseite des PEP

Thomas-Dehler-Straße Richtung Süden, entlang der Ostseite des PEP



Blick vom obigen Standpunkt nach Osten über die Thomas-Dehler-Straße, auf die Rückseite des Kulturhauses und die derzeit hier aufgestellte Plastik „Space Churn“ (rechts)

Achse Richtung Bauquartier Süd



Südausgang aus dem Obergeschoss des PEP auf die Thomas-Dehler-Straße



Übergang über die Putzbrunner Straße und
Blick auf den Straßenraum der Therese-Giehse-Allee des Bauquartiers Süd I

Wegabschnitt des Angerbereiches Süd I

Großzügiger Grünbereich zwischen der Fahrbahn der Therese-Giehse-Allee und der straßenbegleitenden Bebauung und Blick Richtung Nahversorgungszentrum



Nahversorgungszentrum an der Einmündung der Rennertstraße

Rampenbereich der Therese-Giehse-Allee



Straßenabschnitt nördlich der Bahnunterführung



Straßenabschnitt südlich der Bahnlinie

Straßenabschnitt im Bauquartier Süd II



Blick auf die Straßenbiegung, die nach Südosten führt



Blick nach Südosten zum Kirchturm St. Maximilian Kolbe, wo die zentrale Fußgängerzone kreuzt

Kreuzungspunkt der Therese-Giehse-Allee mit der zentralen Fußgängerzone



Zentrale Fußgängerzone Maximilian-Kolbe-Allee – Blick nach Nordosten, im Hintergrund Gebäude der Firma Siemens, nordöstlich der Bahnlinie



Zentrale Fußgängerzone Maximilian-Kolbe-Allee – Blick nach Südwesten, im Hintergrund evangelische Kirche

VERKEHR - INDIVIDUALVERKEHR

Überblick

Die Entwicklungen der Leitvorstellungen des verkehrsgerechten Straßenausbaus, die sich seit den 60er Jahren allgemein grundlegend gewandelt haben, lassen sich in Neuperlach beispielhaft ablesen: Standen die Strukturplanungen und die ersten Bebauungspläne vollkommen unter dem Leitbild der „autogerechten Stadt“, oder auch der „verkehrsgerechten Stadt“, so geriet die Planung Anfang der 70er Jahre in die Zeit der Umkehr, da sich aufgrund bereits erkennbarer Schattenseiten der Motorisierungsdynamik kritische Stimmen meldeten – nicht zuletzt der ehemalige Oberbürgermeister Vogel nach einer USA-Reise 1970 mit seiner Mahnung „Rettet unsere Städte jetzt!“

Nachdem im Strukturplan Neuperlach vom Mai 1972 noch sämtliche das Planungsgebiet berührende Stadt- und Regionalschnellstraßen mit ihren flächenintensiven kreuzungsfreien Knoten enthalten waren, begannen unmittelbar danach konkrete Überlegungen zur Reduzierung des Hauptstraßennetzes in München. Die veränderten Zielhaltungen und entsprechenden Rücknahmen wurden mit dem Stadtentwicklungsplan 1975 endgültig vom Stadtrat beschlossen, was auch den Entfall der überörtlichen Ring- und Tangenten-Schnellstraßen im Perlacher Raum zur Folge hatte. Demzufolge konnten in Neuperlach sowohl die Flächeninanspruchnahme von autobahnähnlichen Straßen als auch entsprechende zu erwartende Umweltbelastungen auf ein geringeres Maß reduziert werden.

Bereits im Vorfeld dieser Änderungen, ab Mai 1972, erfolgten erstmals Rücknahmen des Verkehrsausbaus, indem bereits planungsrechtlich festgesetzte Straßen und Knoten in reduzierter Form ausgebaut wurden, was zunächst provisorisch sein sollte, jedoch in Zukunft so bestehen bleiben soll.

Durch die häufige Abkehr vom zunächst geplanten ist ein teilweise merkwürdig anmutendes, uneinheitliches Bild des Verkehrsnetzes in Neuperlach entstanden:

So steht der in der Anfangszeit realisierte Straßenausbau, der die Ausbaustandards der 60er Jahre aufweist, neben den in der folgenden Zeit als Provisorium realisierten und nunmehr beibehaltenen Teilausbauetufen, und die im weiteren Baufortschritt vorgenommenen Straßendimensionierungen nach heutigen Maßstäben stehen wiederum dazu in einem gewissen, zumeist wohlthuenden Kontrast.

Insbesondere machen die im nördlichen Bereich bereits vor 1975 realisierten Kreuzungsbauwerke der Ständlerstraße – deren Ausbaustandard schwer nachvollziehbar ist, da die Ständlerstraße nunmehr im Osten Neuperlachs endet - und die unveränderte Dimensionierung der Verkehrsschneise der Ständlerstraße die trennende und flächenintensive Wirkung deutlich, wie sie auch in weiteren Bereichen Perlachs zu erwarten gewesen wäre.

Überörtliche Stadttangenten

Nach dem Verkehrsentwicklungsplan des Stadtentwicklungsplanes 1975 sind die im Strukturplan 1965 vorgesehenen Stadttangenten T 5 Ost, T 6 Ost und T 6 Süd entfallen. Die T 5 Ost war noch kurz zuvor als absolute Voraussetzung für die Realisierung des Bauquartiers Süd gesehen worden, das im Süd- und im Nordteil jeweils mit Ost-West-Verbindungen angeschlossen werden sollte. Da diese Anschlüsse ebenfalls entfallen konnten, konnte insbesondere die Durchschneidung des Dorfangers Altperlach abgewendet werden.

Der Entfall der T 6 stand im Zusammenhang mit der Verlegung des Autobahnringes um München in das östliche Umland.

Im Raum Neuperlach/ Altperlach wurden auf diesen Trassen Grünzüge vorgesehen oder sie wurden den angrenzenden Grünflächen zugeschlagen.

Verkehrsentwicklungsplanung - Bundesautobahnen und überörtliche Hauptverbindungen -





Strukturkonzept 1965



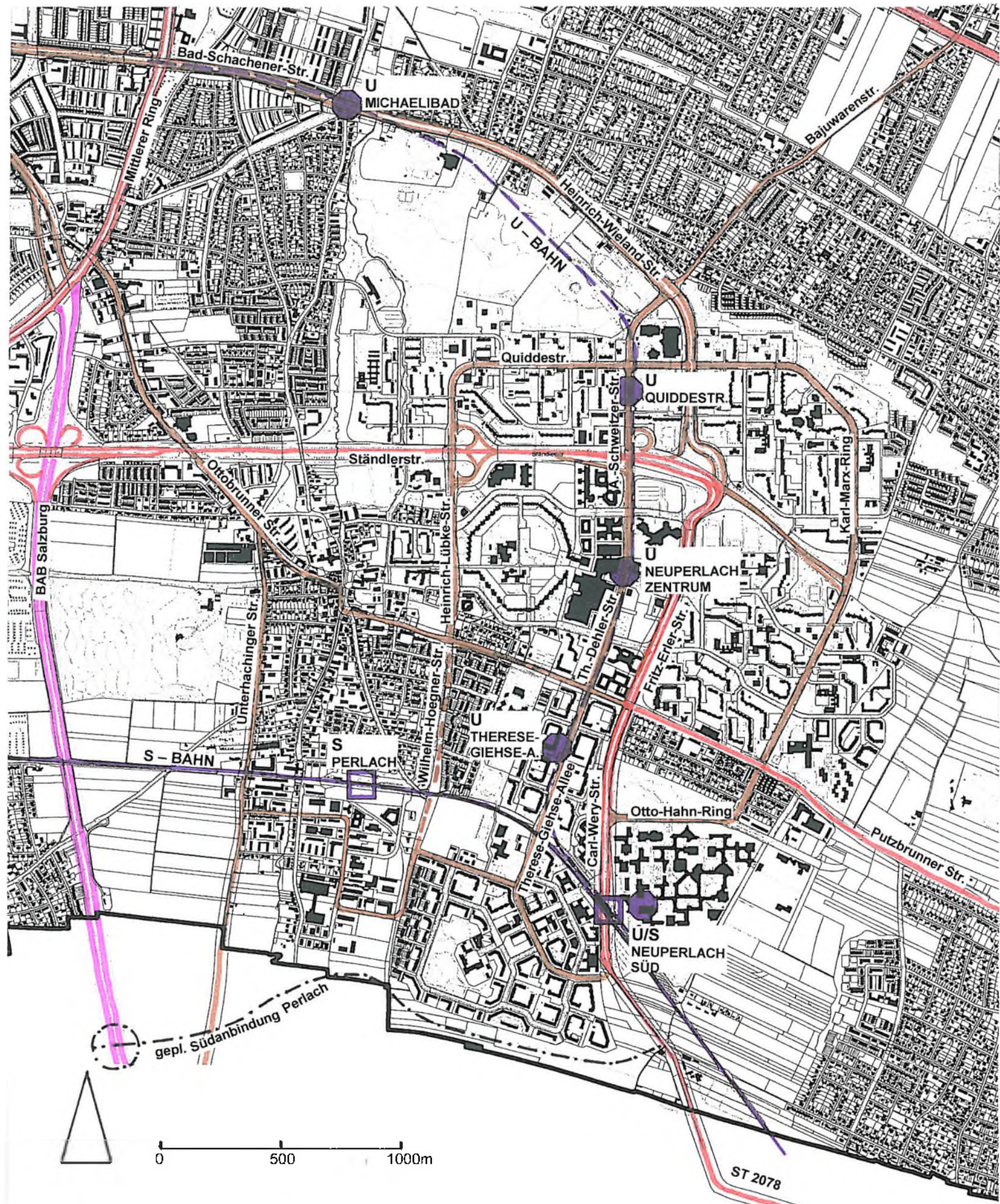
Verkehrsentwicklungsplan 1975



Verkehrsentwicklungsplan 2006

-  Bundesautobahn
-  Überörtliche Hauptverkehrsstraßen

VERKEHRSSTRASSEN 2008 - ÜBERSICHT



Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen

1. Hauptstraßenkreuz

Die überörtlichen Funktionen des im Strukturplan 1965 enthaltenen Hauptstraßenkreuzes Ständlerstraße und Heinrich-Wieland-/ Fritz-Erler-Straße wurden im Verkehrsentwicklungsplan 1975 teilweise herabgestuft, und im Verkehrsentwicklungsplan 2006 wurden weitere Modifizierungen vorgenommen:

Eine stadtteilübergreifende Verbindung wird nunmehr nur durch die von Süden kommende Carl-Wery-/ Fritz-Erler-Straße (St 2078) und den westlichen, bis zur Heinrich-Wieland-Straße reichenden, Teil der Ständlerstraße gebildet, die durch den ursprünglich provisorischen Kreuzungsbogen Ständler-/ Heinrich-Wieland-Straße verbunden werden.

Der Ausbau des Straßenzuges Carl-Wery-/ Fritz-Erler-Straße sowie Heinrich-Wieland-Straße / Bad-Schachener-Straße (nach Westen Richtung Innenstadt) erfolgte nach den ursprünglichen Zielen einer überörtlichen Hauptverkehrsstraße, so dass die Heinrich-Wieland-Straße nördlich der Ständlerstraße in ihrer jetzigen Funktion – als örtliche Hauptverkehrsstraße – überdimensioniert ist.

Mit der Carl-Wery-/ Fritz-Erler-Straße konnte der Verkehr der Neubiberger Straße aus Richtung Ottobrunn, der zuvor direkt in das Zentrum von Altperlach führte, am Ostrand des Bauquartiers Süd abgelenkt werden, so dass der Ortskern Altperlach von diesem erheblichen Durchgangsverkehr entlastet wird.

Der westliche Teil der Ständlerstraße, der im Bebauungsplan 1972 noch für den geplanten Ausbau als Autobahn nach Osten (Autobahn Pang) 6-spurig mit Mittelstreifen dimensioniert war, wurde aufgrund des Stadtratsbeschlusses vom 04.05.1972 und mit Projektänderung 1973 in reduzierter Form (4-spurig auf einer Fahrbahn) realisiert, die nunmehr bestehen bleiben soll. Die kreuzungsfreien Anschlüsse an die Albert-Schweitzer-Straße und an die Quiddestraße wurden jedoch in unveränderter Größe, entsprechend den ursprünglichen Funktionen, erstellt. Die Kreuzung mit der Heinrich-Wieland-Straße wurde zunächst provisorisch höhengleich ausgebaut.

Die überörtliche Funktion der Ständlerstraße (ehemals B 304) endete bereits 1975 an der Heinrich-Wieland-Straße, da ihr geplanter Ausbau als Bundesautobahn, zwischen BAB Salzburg und geplanter Autobahn Pang, mit dem Verkehrsentwicklungsplan 1975 aufgegeben wurde. Die Verlängerung in den Außenraum ist nach dem Verkehrsentwicklungsplan 2006 ebenso entfallen wie auch ein Einschwenken in die Friedenspromenade nach Norden. Die Ständlerstraße verläuft nun östlich der Heinrich-Wieland-/ Fritz-Erler-Straße als örtliche Hauptverkehrsstraße nur bis zur Ringstraße, dem Karl-Marx-Ring, und endet dort.

Trotz aller Planungs- und Funktionsänderungen wurde der Freiraum, den die Fahrbahnen für einen Autobahnausbau der Ständlerstraße mit den begleitenden Grünzügen bilden, in der vollen Breite der ehemals als Bundesautobahn dimensionierten Verbindung beibehalten, und zwar von der Ottobrunner Straße, entlang zwischen den Bauquartieren Nord und Mitte, sowie Nordost und Ost, bis zum Karl-Marx-Ring im Osten. Sie stellt folglich eine gravierende stadträumliche Ost-West-Schneise im Siedlungsgefüge Neuperlachs dar.

Eine weitere Problematik besteht bezüglich der parallel zur Ständlerstraße situierten 9-geschossigen Wohngebäude im Bauquartier Nord. Sie sind auf ihrer Südseite, trotz ihres großen Abstandes, erheblichen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr ausgesetzt.

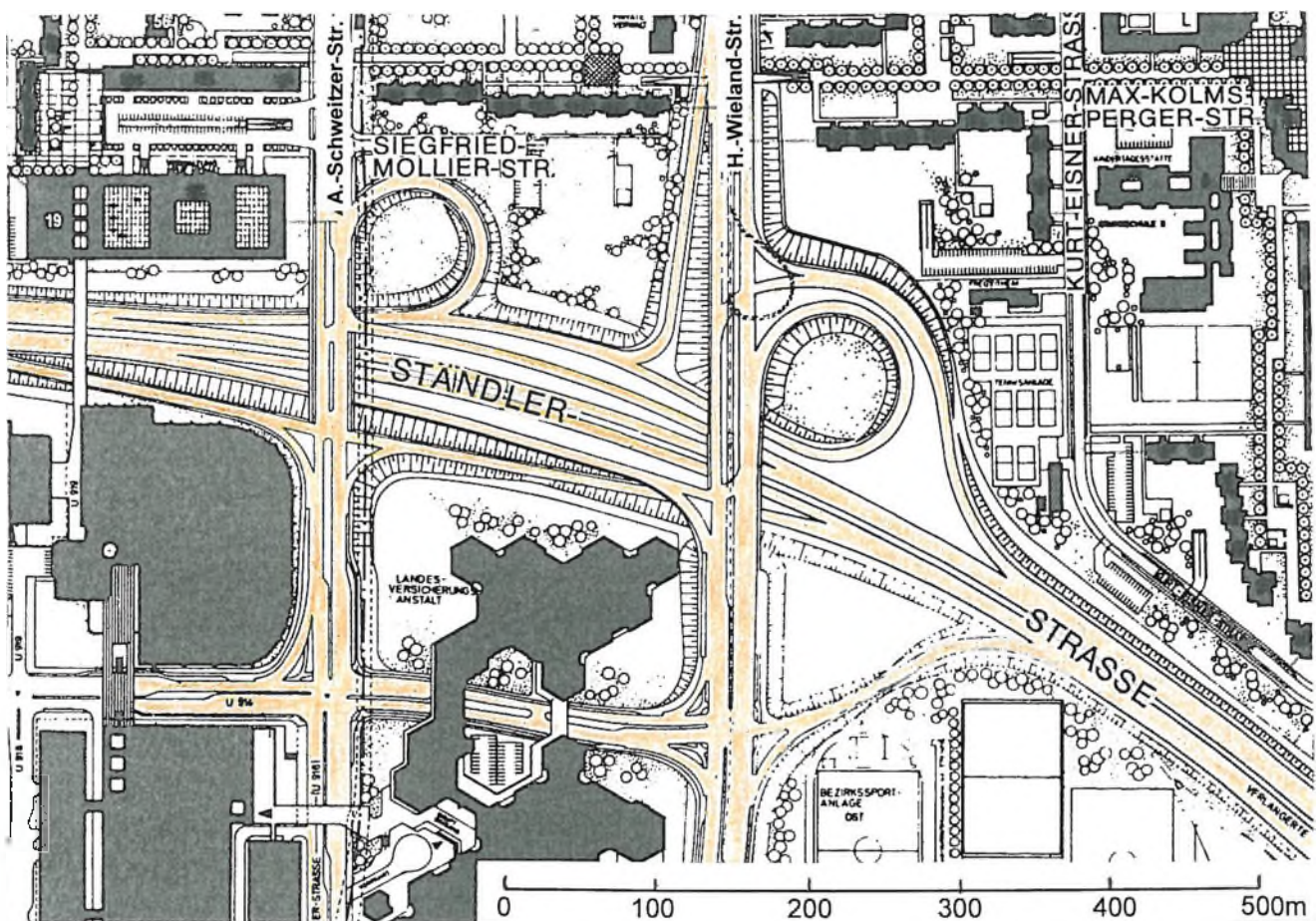
2. Kreuzung Ständler- und Heinrich-Wieland-/ Fritz-Erler-Straße

Der Kreuzungspunkt der Heinrich-Wieland-/ Fritz-Erler-Straße mit der Ständlerstraße bedarf einer besonderen Darstellung: Diese Kreuzung von zwei überörtlichen Hauptverkehrsstraßen sollte nach ursprünglicher Planung einen autobahngerechten, kreuzungsfreien Kleeblattanschluss erhalten. 1972 wurde der Anschluss, der zwischenzeitlich auf ein Teilkleeblatt reduziert worden war, aus Kostengründen zunächst provisorisch höhengleich ausgeführt. Hierzu wurde die Heinrich-Wieland-Straße in großem Bogen östlich der geplanten Brücke, auf der Trasse des geplanten östlichen Kleeblatts bzw. Bogens nach Süden geführt, um den Höhenunterschied zu überwinden.

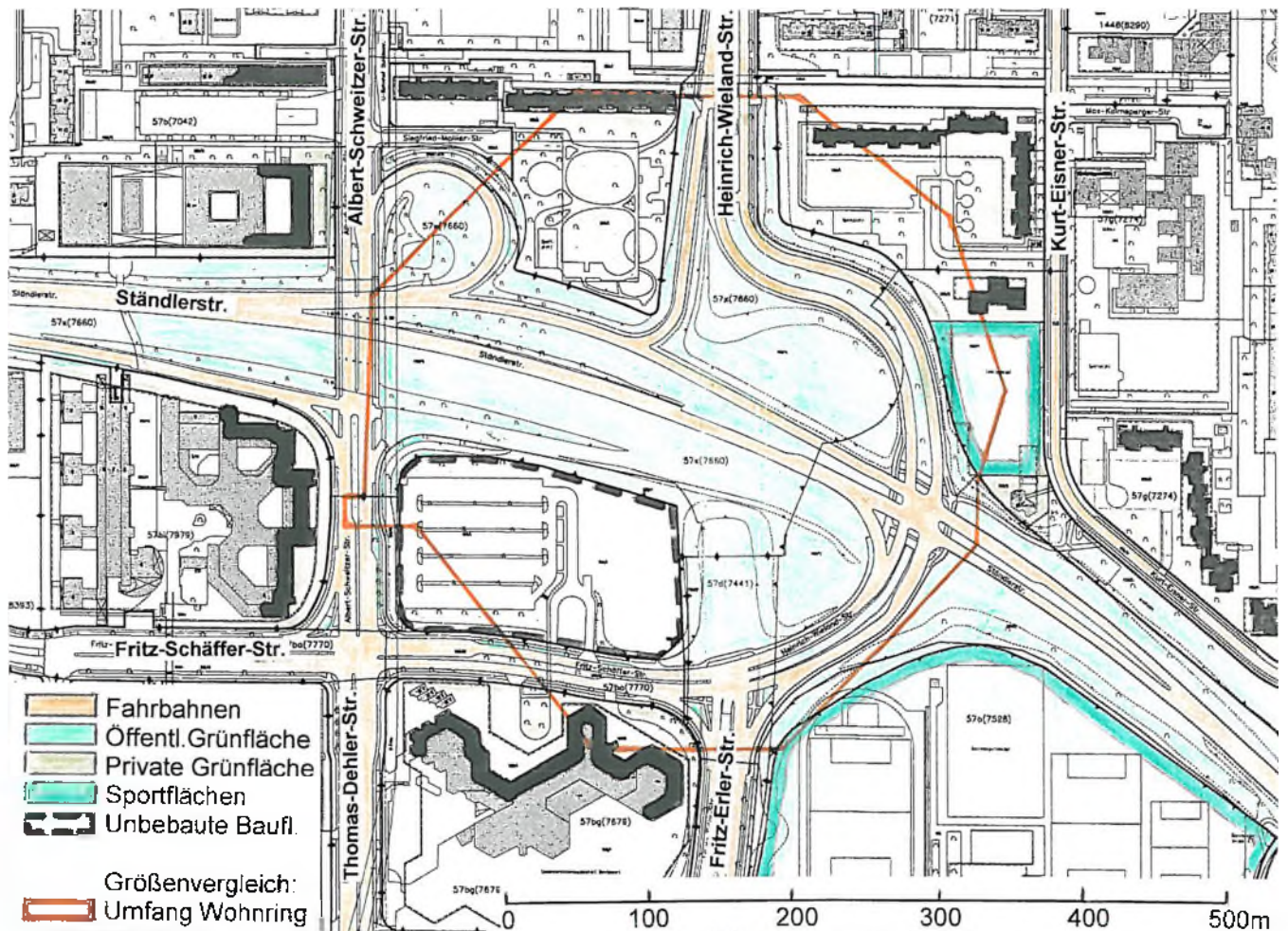
Dieses „Provisorium“ soll nunmehr in seinem jetzigen Ausbauzustand bestehen bleiben. Damit ist ein großräumiger Bereich entstanden, der außer aus Verkehrsstraßen aus umfangreichen Rasen- und Brachflächen mit wenig Nutzwert für die Stadtstruktur besteht. Hinzu kommen weitere ungenutzte Freiflächen im Zuge der Ständlerstraße, da auch deren reduzierter Teilausbau belassen werden soll.

Somit soll hier - inmitten des Siedlungsgefüges des Stadtteils - ein überdimensionierter Frei- und Verkehrsraum erhalten werden, in dem zwar die Verkehrsflächen und der Verkehrsausbau reduziert wurden, die räumliche Situation bleibt jedoch ebenso unbefriedigend wie mit der ursprünglichen Planung von 1965. Die Wirkung eines großräumigen Freiraumes wird zudem noch durch die weitgefaßten Abstände der umgebenden Bebauungen gesteigert – bis zur Brücke der Albert-Schweitzer-Straße hat dieser etwa die Dimension des Wohnringes.

Im Belassen des heutigen Ausbauzustandes werden Flächen vergeudet und strukturelle und stadträumliche Missstände dauerhaft hingenommen. Auch entspricht diese Situation in keiner Weise den ursprünglichen und auch heute zu verfolgenden Leitideen „starke Konzentration der Flächen, um maximale Wirtschaftlichkeit zu erreichen“ und „hohe Nutzungsdichten“,



Kreuzung – Stand der Planung 1972



Kreuzung – Ausbauzustand 2008

3. Innere Erschließung

Zwei miteinander verknüpfte Straßenzüge stellen die Verbindungen der Bauquartiere her:

- Die Ringstraße, deren Südast von der bestehenden Putzbrunner Straße gebildet wird, und die über Karl-Marx-Ring, Quidde- und Heinrich-Lübke-Straße die nördlichen Bauquartiere miteinander verbindet und erschließt. Mit einer Fortsetzung im Südosten, dem Otto-Hahn-Ring, wird zudem auch das Siemensgelände angebunden.
- Der Straßenzug Albert- Schweitzer-/ Thomas-Dehler- Straße/ Therese-Giehse-Allee, der als innerörtliche Nord-/ Süd- Verbindung, parallel zur überörtlichen Fritz-Erler-/ Carl-/ Wery-Straße, das Bauquartier Süd (I und II) direkt mit dem Zentrum und auch mit dem Bauquartier Nord verbindet - die Therese-Giehse-Allee konnte trotz zeitweise aufgetretener Widerstände mit einem gering dimensionierten Unterführungsbauwerk unter der S-Bahn hindurch geführt werden, so dass die durchgehende Verbindung gewährleistet und damit die in städtebaulicher Hinsicht wichtige innerörtliche Funktion erfüllt werden konnte.

Hierzu ist anzumerken, dass sie im Zentrum, östlich des PEP, einen breiten Straßenraum einnimmt und ein hohes Verkehrsaufkommen aufweist. Folglich wird der zentrale Bereich sehr stark vom Straßenverkehr dominiert, so dass Überlegungen zur Verkehrsberuhigung angestellt werden.

Das nachgeordnete Erschließungsstraßennetz besteht – im wesentlichen in den Wohnbauquartieren Nord, Nordost und Ost - infolge des Systems der Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr aus Straßenbügeln und Stichstraßen, die von der Ringstraße abzweigen. Somit wird größtenteils vom traditionellen blockbildenden Zufahrtssystem abgewichen, was größere Entfernungen zwischen Straßenräumen und Hauszugängen und damit im Zusammenhang stehende Orientierungsschwierigkeiten zur Folge hat.

Mit dem damit verfolgten Ziel, große Teile der Geschößwohnungsbereiche vom Autoverkehr frei zu halten, sollte ebenfalls ein Leitgedanke der „autogerechten Stadt“ umgesetzt werden - der des humanen Umganges mit dem Auto.

4. Weitere notwendige, in Planung befindliche Straßenverkehrsmaßnahmen

Für folgende Straßenverbindungen, die im rechtswirksamen Flächennutzungsplan enthalten, jedoch noch nicht hergestellt worden sind, wird nach dem Verkehrskonzept für den Münchner Osten (Stadtratsbeschluss 16.02.2006) eine hohe verkehrliche Bedeutung festgestellt, um die derzeitigen Verkehrsengpässe bzw. -belastungen insbesondere im südlichen Bereich Perlachs zu beheben. So sollen sie nach o.g. Konzept, dessen Prognosehorizont bis 2015 reicht, weiterverfolgt werden und sind dementsprechend im Verkehrsentwicklungsplan München 2006 enthalten:

Südanbindung Perlach

Auf der Trasse der ehemaligen T 6 Süd, zwischen Stadtgrenze und Wohnbebauung, verläuft die geplante Südanbindung Perlach als 2-spurige örtliche Hauptverkehrsstraße. Diese Verbindung von der Fritz-Erler-Straße zur BAB Salzburg wird als verkehrsentlastende Maßnahme für den Raum Perlach, insbesondere für die Carl-Wery-Straße und für den Ortskern Altperlach, aber auch für den Raum Unterbiberg / Neubiberg für dringend notwendig gehalten. Zudem ist sie Voraussetzung für weitere Baumaßnahmen im Südbereich Perlachs.

Da sie teilweise über Gebiete von Nachbargemeinden führt, sind hierzu noch interkommunale Vereinbarungen zu Planung und Finanzierung notwendig.

Zudem sind Maßnahmen zum Lärmschutz der angrenzenden Wohngebiete vorzusehen.

Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße

Die Verlängerung nach Süden mit höhenfreier Bahnquerung ist zur Erschließung des Gewerbegebietes Südwest und der Wohnbereiche südlich der Bahn notwendig und wird auch zur Entlastung der umliegenden Straßen beitragen.

Sie ist bereits seit den 60er Jahren in den Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplänen enthalten.

Aus rechtlichen Gründen, wegen mangelhafter Abwägung von Lärmbelastungen, wurde der aufgestellte Bebauungsplan für nicht wirksam erklärt. Die Möglichkeiten für einen ausreichenden Lärmschutz sind sehr begrenzt und werden derzeit geprüft.

Verschwenkung der Unterhachinger Straße nach Westen

Mit der Verschwenkung nach Westen soll ein höhenfreier Bahnübergang geschaffen werden, womit gleichzeitig der bestehende höhengleiche Bahnübergang der Unterhachinger Straße aufgegeben werden kann. Dies wird insbesondere im Zusammenhang mit dem beabsichtigten 2-gleisigen Ausbau der S-Bahn-Strecke Giesing – Perlach notwendig. Die entsprechenden Planungen werden derzeit vorbereitet.

Die Straßen des Hauptstraßenkreuzes



Südliche „Stadteinfahrt“ – Fritz-Erler-Straße von Süden, Blick auf den U-/S-Bahnhof



Ständlerstraße – Gesamte Schneise zwischen den Bauquartieren Nord (links) und Mitte (rechts), Blick von der Fußgängerbrücke bei der Allianz Richtung Osten, zur Brücke der Albert-Schweitzer-Straße und zum Bauquartier Nordost im Hintergrund

Die Kreuzung Ständler- und Heinrich-Wieland-/ Fritz-Erler-Straße



Der Bogen anstelle der Brücke - Blick von Süden, im Hintergrund: Silhouette des Bauquartiers Nordost, mit Marx-Zentrum (rechts) und Kirchturm der Katholischen Kirche



Blick von der Brücke der Albert-Schweitzer-Straße nach Osten, der Bogen im Hintergrund vor der Baumsilhouette, dahinter die Wohnbauten nordöstlich der Kurt-Eisner-Straße und Ständlerstraße

Innerörtlicher Nord – Süd – Hauptstraßenzug

Der breite Straßenraum der Thomas-Dehler-Straße im Bereich des Zentrums, Blick von der Putzbrunner Straße nach Norden



Der schmalere Straßenraum der Therese-Giehse-Allee im südlichen Bügel des Bauquartiers Süd II, Blick nach Nordwesten zur Querung der Maximilian-Kolbe-Allee beim Kirchturm