



Christian Hartard

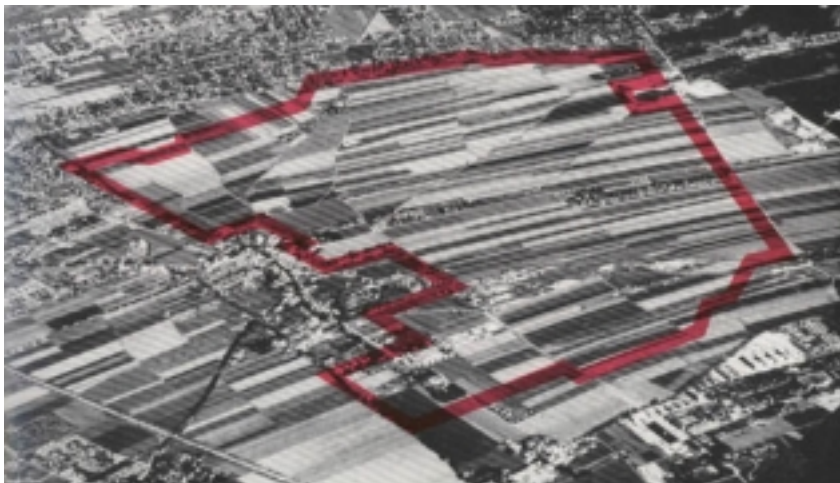
Neuperlach. Utopie des Urbanen

Leitbilder und Stadtbilder eines Experimentes der 1960er-Jahre

Die Studie, 2003 als Magisterarbeit am Kunsthistorischen Institut der Universität München entstanden, beleuchtet aus einer ideologiekritischen Perspektive die Planung, Zielsetzung und Realität der Münchner Trabantenstadt Neuperlach und stellt die zugrundegelegten Konzeptionsprämissen in einen zeitgenössischen urbanistischen Kontext. Damit schließt sich nicht nur eine Lücke in der städtebaulichen Nachkriegsgeschichte Münchens; vielmehr bietet die Arbeit am Beispiel des größten bundesdeutschen Siedlungsprojektes eine Analyse der den Städtebau der 1960er-Jahre insgesamt prägenden Problemkonstellation: der vergebliche Glaube an die mechanische Herstellbarkeit des Städtischen zum einen, zum anderen der Widerspruch zwischen einer Renaissance des Stadtgedankens und der noch unreflektierten Nachwirkung älterer, stadtförderlicher Leitbilder lassen die „Utopie des Urbanen“ letztlich scheitern. Nur vor diesem Hintergrund wird die Kluft zwischen Versprechen und Wirklichkeit der ersten Generation deutscher Trabantenstädte verständlich.

Voraussetzungen

Münchens erste Trabantenstadt – seit 1961 projektiert und zwischen 1968 und 1979 bis auf den erst in jüngerer Zeit vollendeten Südteil fertiggestellt – ist in zweierlei Hinsicht bemerkenswert: in ihren Dimensionen und in ihrem Anspruch. „Im Verlauf der Geschichte“, schreibt Alexander Mitscherlich, Psychologe, Städtebaukritiker und (wie auch Hans-Paul Bahrtdt) Berater der Perlach-Planer, „war noch nie die Aufgabe gestellt, in womöglich nicht einmal einem Jahrzehnt 80.000 Menschen an einem Ort ein Unterkommen zu schaffen, auf der grünen Wiese mit einem Schlag 23.000 Wohnungen, eine Stadt, zu erstellen.“ An der Münchner Peripherie erhoffte man sich nicht nur eine Antwort auf die drastische Wohnungsnot dieser Zeit, sondern auch einen Schritt in die Zukunft eines modernen, vorwärtsgewandten, humanen Städtebaus. Ziel der Konzeption war ein „echt städtisches Leben in urbaner Atmosphäre“; „keine neue Schlafstadt“ sollte



Areal der geplanten Entlastungsstadt Perlach

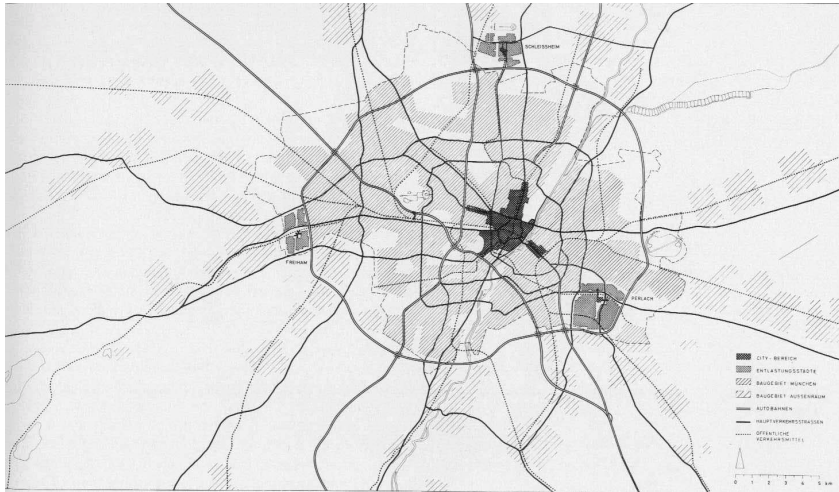
entstehen, vielmehr eine Integration von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Kultur und Sport gelingen. Dazu plante man ein „charakteristisches Stadtbild mit städtischen Dimensionen“, eine „Stadtmitte, die anziehen und auszustrahlen vermag“, eine „beherrschende Stadtkrone“ von „visueller Prägnanz und Unverwechselbarkeit“ mit „Symbolkraft über den Stadtteil hinaus“, berechnet auf ein Einzugsgebiet von etwa 400.000 Menschen. Trotz aller Fortschrittsgläubigkeit sah man sich bei den Planungen aber dennoch in der Tradition der historischen europäischen Stadt, die als Leitidee für das Projekt Pate stehen und garantieren sollte, daß nach den Sünden des

anti-urbanen Siedlungsbaus der 1950er-Jahre mit Neuperlach endlich die Wende zur „Stadt der Zukunft“ (*Neue Heimat*) eingeläutet würde. „Der feine explosive Reiz von Mensch und Stadt und Stein [...] trocknet bei uns ein“, bemerkte Eberhard Schulz 1968 in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* „Perlach ist wieder ein Versuch, es durch Architektur noch einmal zu erzwingen.“



Gliederung

Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf einer Analyse der Stadtstruktur; dem architektonisch-ästhetischen Bild Neuperlachs kommt keine hauptsächliche Rolle zu, sofern es nicht Ausdruck struktureller Festlegungen ist. Die lange Realisierungsdauer des Stadtteiles setzt zudem eine zeitliche Grenze; denn mit seinen neueren Bauabschnitten – seit 1972 geplant, aber erst in den 1980er-Jahren verwirklicht – berührt Neuperlach schon neue Phasen des städtebaulichen Schaffens und Denkens, die mit der ursprünglichen Stadtidee nur mehr den Namen gemeinsam haben.



Der erste Teil der Arbeit bietet eine Analyse der städtebaulichen Grundkonzeption und der Zusammenhänge mit den stadtübergreifenden Rahmenseetzungen. Hier steht die Frage nach dem Wollen der Verantwortlichen im Mittelpunkt: welche Zielsetzungen verbinden sich mit der Trabantenstadt Neuperlach, und mit welchen Mitteln sollen sie erreicht werden? Der zweite Teil der Arbeit fragt nach der ideologischen Basis der Planungen; es wird dargelegt, welche urbanistischen Leitbilder in den aufgezeigten stadtstrukturellen und städtebaulichen Strategien wirksam sind, aus welchen Quellen sie stammen und welchen Stellenwert sie innerhalb des Neuperlacher Stadtkonzeptes einnehmen. Beachtung finden hierbei die Stadtvorstellungen der *Charta von Athen*, der *Organischen Stadtbaukunst*, der *Autogerechten Stadt*, der *Gegliederten und aufgelockerten Stadt* sowie die Idee der *Urbanität durch Dichte*.



Besonderes Augenmerk soll der Frage nach der Problematik der geistigen Planungsgrundlagen gelten: inwiefern kann man von ihnen überhaupt erwarten, dem hohen Anspruch gerecht zu werden, mit dem die Schöpfer der Trabantenstadt angetreten waren, und inwiefern stehen sie dem Gelingen der Unternehmung vielleicht sogar entgegen? Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden als eine vorläufige These formuliert, die im dritten und letzten Teil empirisch überprüft wird; anhand einer analytischen Beschreibung der in den 1960er-Jahren entstandenen ersten drei

oben: Lage der drei projektierten Entlastungsstädte Freiham, Schleißheim und Perlach (Stadtentwicklungsplan 1963)

unten: Strukturplan für Neuperlach (1965)

Bauabschnitte Neuperlachs kann die Umsetzung der Konzeptionsprämissen ebenso nachgezeichnet werden wie der Einfluß der untersuchten Städtebauideologien. Das seit 1968 projektierte Zentrum der Trabantenstadt markiert schließlich Höhepunkt und Endpunkt des ursprünglichen Planungsgedankens und setzt den Schlußstein sowohl der ersten Bauphase Neuperlachs wie auch der Arbeit. Es kann nun die Summe gezogen werden: Sind die Ziele von einst erreicht – oder ist der große Wurf gescheitert? Und welches sind die Gründe, sowohl in die eine wie in die andere Richtung?

These und Ergebnisse

Neuperlach steht an einem Wendepunkt im Städtebau. Es ist das Kind einer Umbruchzeit, in der sich alte und neue urbanistische Leitbilder gegenüberstehen. Dabei waren vor allem die noch immer wirksamen Ideologien der 1940er- und 50er-Jahre gerade aus der Opposition zur traditionellen Stadt heraus konzipiert worden. Besonders trifft dies auf die organisatorischen Leitbilder der *organischen Stadt* (1948) und der *gegliederten*



und aufgelockerten Stadt (1957) zu, die der „Vermassung“ der modernen Stadt die „Entballung“, der „Entartung des Lebens“ die Natürlichkeit der „Stadtlandschaft“ entgegenstellen wollten. Auch das funktionalistische Konzept der *Charta von Athen* (1933) propagierte, wenn nicht *keine*, so doch eine ganz *andere* Stadt als die bekannte und bezog ihre Legitimation aus der behaupteten „Krankheit“ der Stadt der Gegenwart.



Neuperlach in der Kritik
(Baumeister, 1968)

Gegen die ideologischen Grundlagen dieser älteren Leitbilder formierte sich Mitte der 1960er-Jahre erheblicher Widerstand von Seiten derjenigen Kritiker und Stadtplaner, die den Wert gerade der großstädtischen Lebensform wiederentdeckten. „Urbanität durch Dichte“ wurde zum Schlagwort und zur Forderung eines modernen Städtebaus. Zwar entsprachen die Planungen Neuperlachs in ihrer prinzipiellen Bejahung des Städtischen bereits seit 1961 diesen Vorstellungen – zu einem Zeitpunkt, als sie noch kaum formuliert, geschweige denn allgemein akzeptiert waren. Doch fehlte diesem in der Praxis noch völlig unerprobten urbanen Stadtgedanken jegliches neue städtebauliche Instrumentarium. In dieses Vakuum konnten die organizistischen, zum Teil auch die funktionalistischen Leitbilder vorstoßen, die über ein vollständig ausgearbeitetes Programm an städtebaulichen Lösungen verfügten; ihre Strukturvorstellungen und die mit ihnen verbundenen gestalterischen Prämissen schoben sich in die Zwischenräume, die das Konzept der ‚urbanen Stadt‘ offenließ.

Dieses Phänomen läßt sich an der Konzeption Neuperlachs beispielhaft nachvollziehen. Mit ‚Groß-Perlach‘ – so der erste Arbeitstitel des

Projektes zu Beginn der 1960er-Jahre – sollte die erste von insgesamt drei ‚Entlastungsstädten‘ an der Münchner Peripherie nach den Vorstellungen des sogenannten *Jensen-Planes* von 1963 realisiert werden. Dieser erste Münchner Stadtentwicklungsplan formulierte die grundlegenden Ordnungsvorstellungen für die strukturelle und funktionale Gliederung Münchens; sein Rückgrat bildete die Vision einer polyzentrischen, aber hierarchisch am Hauptzentrum ausgerichteten Expansion der Stadt entlang des radialen Nahverkehrsnetzes. Mit der Vorgabe einer räumlichen Verdichtung orientierte man sich zwar an einer wesentlichen Forderung des Urbanitätsgedankens, der die ältere Entballungsromantik entschieden verwarf. Gleichzeitig läßt sich aber zeigen, daß mit den Prämissen der strikten Verkehrstrennung, der kleinteiligen Durchgrünung und der konsequenten Stadtgliederung einige der problematischsten Konzepte der organizistischen Leitbilder nach wie vor wirksam waren; bei genauerem Hinsehen entpuppt sich selbst das Bekenntnis zur stärkeren Mischung städtischer Funktionen als ein Lippenbekenntnis, hinter dem sich recht genau die funktionalistischen Ideen der *Charta von Athen* verbargen.

Aufgrund der Tatsache, daß der Stadtentwicklungsplan von 1963 und der Strukturplan für Neuperlach sowohl zeitlich als auch personell parallel entwickelt wurden, ist Münchens erste (und letztlich einzige) Trabantenstadt ein getreues Abbild der im übergeordneten Rahmen festgelegten städtebaulichen Vorstellungen. Indem sich die Schöpfer Neuperlachs wie die des Stadtentwicklungsplanes aus dem Werkzeugkasten anti-urbaner Versatzstücke bedienten, mußten sich zwangsläufig auch die Ideologien der Vergangenheit in die Zukunft verlängern. Die unreflektierte Präsenz städtebaulicher Mittel, die das instrumentell kaum neu unterfütterte Bekenntnis zur Stadt von Beginn an aushöhlten, der Versuch, mit einem alten Vokabular eine neue Sprache zu sprechen – dies ist der Konflikt, an dem das Projekt Neuperlach schließlich scheiterte. Gescheitert waren damit auch die strukturellen Zielbestimmungen des Stadtentwicklungsplanes, der – einst auf eine Geltungsdauer von 30 Jahren berechnet – schon 1972 grundlegend revidiert

