

# **Aufbau-Management in München – die Wiederinstandsetzung der „Altstadt“ als Maßnahme zur Stadterneuerung<sup>1</sup>**

Dr.-Ing. Carmen Maria Enss

## **Einführung**

Das Ausmaß der ehemaligen Kriegszerstörung lässt sich am heutigen Erscheinungsbild mitteleuropäischer Städte ohne Kenntnis der Nachkriegsbilder oft nicht mehr genau ablesen. Ob der historische Baubestand, der den Krieg überdauert hatte, auch nach dem Krieg im Stadtbild erkennbar blieb, hing nicht allein vom Schadensausmaß der Kriegsjahre, von der Beständigkeit alter Baumaterialien oder vom Stil der Wiederaufbauarchitektur ab – eine entscheidende Rolle spielten dabei auch Leitbild, Planungs- und Baumanagement des Wiederaufbaus. Das Beispiel der Münchner Altstadt zeigt, wie systematische interdisziplinäre Aufbauplanung trotz hoher Schadensanteile eine „Altstadt“ hervorbrachte – eine Geschäftsstadt im Kleid einer Altstadt. Struktur und Erscheinungsbild dieser „Altstadt“ gehen auf die Interpretation und die Ausführung der 1940er und 1950er-Jahre zurück.

Zwei städtische Referate arbeiteten seit Herbst 1945 Hand in Hand am Wiederaufbau des Stadtzentrums: Das städtische Hochbauamt mit der Abteilung Stadtplanung erarbeitete das Leitbild für die neue Altstadt und detaillierte Bebauungspläne im Maßstab 1:1000. Das Wiederaufbaureferat hingegen führte die städtischen Bau- und Räummaßnahmen auf den Privatgrundstücken und steuerte bis 1948 auch die privaten Baumaßnahmen. Die Stadtplanung bemühte sich darum, mit ihren Vorgaben das Altstadtbild wieder zu schließen, gleichzeitig aber funktionale Veränderungen, die schon lange gewünscht worden waren, im Wiederaufbau umzusetzen. Das Wiederaufbaureferat sah seine Aufgabe im Management der Gesamtmaßnahme Wiederaufbau. Methodisch begriff es den Aufbau als ein Stadterneuerungsprogramm. Dafür setzten die Planer Voruntersuchungen und vorhandene Konzepte ein, die – angesichts der desolaten Wirtschaftslage erstaunlich – sowohl Aspekte des Denkmalschutzes und der städtischen Leitplanung als auch die Wünsche der Haus- und Grundstückseigentümer berücksichtigten.

Bisher war nicht bekannt, wie strukturiert, sparsam und vorausschauend das Aufbaumanagement inmitten der Nachkriegswirren und der rechtlichen Unsicherheit

---

<sup>1</sup> Der Text beruht auf dem Vortrag „Aufbauziel Kontinuität. Die Bauentscheidungen für die Münchener Altstadt in den Jahren nach 1945“, den die Autorin am 21. März 2014 bei der Wiederaufbautagung in Paderborn „Eine neue Stadt entsteht“ hielt.

agierte.<sup>2</sup> Der folgende Text soll einen Einblick in die neuen Münchner Forschungsergebnisse geben und dazu anregen, den Wiederaufbau auch in heute vermeintlich geschlossenen historischen Ensembles anderer Städte als eigene Phase der Altstadt-Produktion zu betrachten, wie das bisher schon für Köln geschehen ist.<sup>3</sup>

In München stimmte sich während der konzeptionellen Phase 1945 und 1946 eine Reihe führender Köpfe, die bereits vor dem Krieg zusammengearbeitet hatten, in einer Art Think Tank über den Aufbau der Altstadt ab. Die wichtigsten Akteure waren:

- **Karl Meitinger:** Leiter des Stadtbauamtes (Stadtbaurat) von November 1939 bis April 1946, zuvor ab 1910 im Stadtbauamt tätig,
- **Georg Lill:** Leiter Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (Generalkonservator) von 1929 bis 1950,
- **Karl-Sebastian Preis:** Leiter des Wohnungsbau- und Wiederaufbaureferates (Wiederaufbaureferent) von Mai 1945 bis zu seinem Tod im April 1946, seine erste Amtszeit dauerte von 1926 bis 1933.

Ermöglicht wurde die schnelle Umsetzung der Wiederaufbauplanungen durch Vorarbeiten aus der Kriegszeit, aber auch durch ältere Überlegungen zur „Inneren Stadterweiterung“, die bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts zurückgehen. Dies soll im Folgenden für die drei Bereiche Verkehrsplanung, Schutz historischer Bauten und Baudichterreduzierung gezeigt werden.

---

<sup>2</sup> Die Vorgänge im Einzelnen wurden im Rahmen der Dissertation „Altstadt im Umbau“ 2009 bis 2012 an der TU München durch die Verfasserin erforscht. Die Arbeit erscheint im Druck in der Schriftenreihe des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege.

<sup>3</sup> Gerhard Vinken analysierte die Planungen zur Sanierung des Martinsviertels vor nach dem Zweiten Weltkrieg. Gerhard Vinken: Zone Heimat. Altstadt im modernen Städtebau, Berlin/München 2010. Hier: Abschnitte Martinsviertel (1), S. 137–139 und Martinsviertel (2), S. 173–178.



Abb. 1: Voruntersuchung zur Altstadtsanierung in München, 1937. Blick auf die Dachlandschaft zwischen Kaufingerstraße links und Frauenkirche rechts. Das Bild wurde als Beleg für die hohe Baudichte in der Altstadt aufgenommen und ist Teil der Dokumentation der Voruntersuchungen zur Altstadtsanierung, die 1937 im Stadtbauamt durchgeführt wurden.

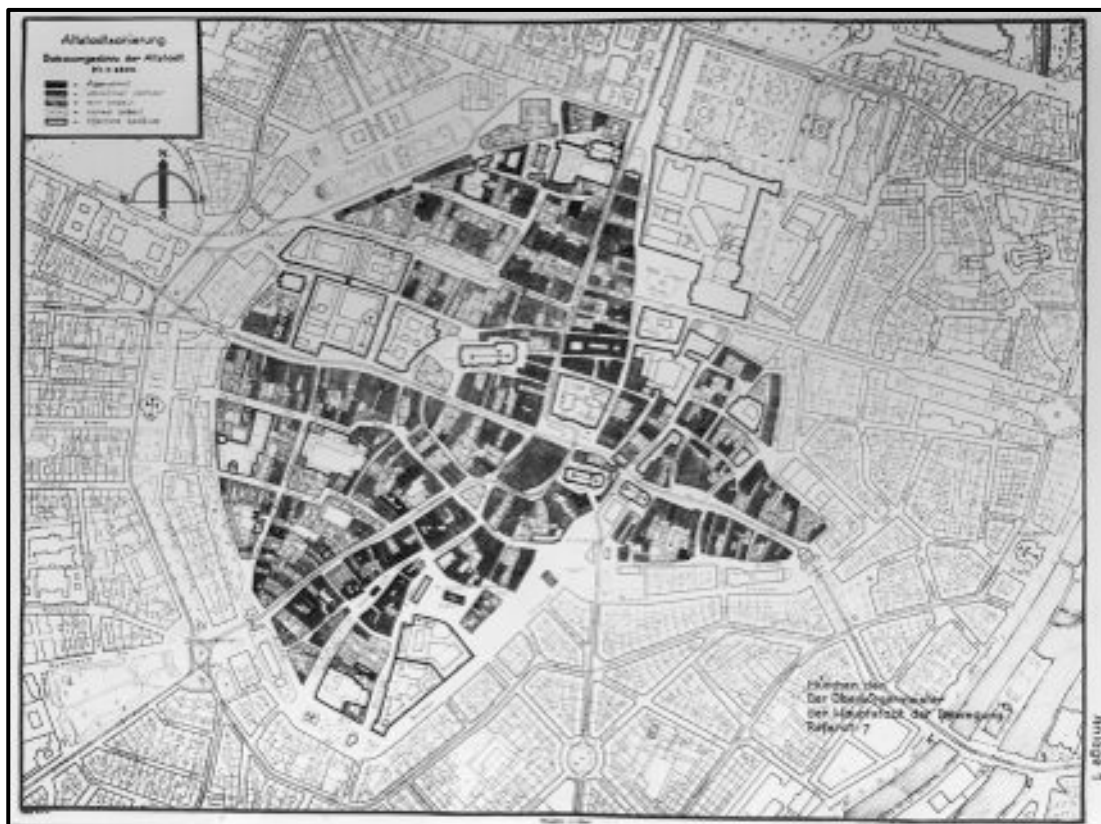


Abb. 2: Voruntersuchung zur Altstadtsanierung in München, 1937. Kartierung der Baudichte in der Münchner Altstadt. Kartiert wurden die Bereiche innerhalb des zweiten Mauerrings. Die Legende unterscheidet „abbruchreif“ (schwarz), „vollkommen überbaut“ (dunkelstes Grau), „dicht bebaut“ (hellgrau), „normal bebaut“ (schraffiert) und „öffentliche Gebäude“ (schwarz umrandet).

## Verkehrsplanung im Stadtzentrum

Das dicht bebaute Münchner Stadtzentrum hatte sich im Zuge der Citybildung seit dem Ende des 19. Jahrhunderts zum zentralen Geschäftszentrum gewandelt. Die Hauptstraßen, die sich am zentralen Marienplatz kreuzten (zur Lage vgl. Abb. 2), hatten den stetig wachsenden Fahrverkehr der Großstadt aufzunehmen. Frühe Überlegungen, den Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung über parallele Straßen innerhalb der ehemaligen Stadtmauern abzuleiten, waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts gescheitert.<sup>4</sup> Theodor Fischer, führender Stadtplaner in München seit 1893, hatte gemeinsam mit Wilhelm Rettig 1904 vorgeschlagen, den Verkehr im Zentrum mit kurzen Durchbrüchen zu entlasten. Angesichts des stetig wachsenden Veränderungsdrucks auf das historische Stadtzentrum riet er 1913 zur „Beschleunigung des Studiums der Untergrundbahn“.<sup>5</sup> Bereits 1931 plädierte er in seinem Aufsatz „Altstadt und neue Zeit“ für ein Verzeichnis von Einzeldenkmälern, Straßen und Plätzen zum Schutz der Altstadt vor allzu gewaltsamer Entwicklung hin zu einer zentralen „Geschäftslage“.<sup>6</sup> Als „Altstadt“ betrachteten die Münchner das Gebiet innerhalb des zweiten Mauerrings (kartierter Bereich in Abb. 2).

Stadtbaurat Fritz Beblo schlug 1928 ein System von Ringstraßen vor, die das Stadtzentrum umschließen und den Verkehr ableiten sollten.<sup>7</sup> Fortan tauchte die Idee eines Verkehrsrings um die Altstadt nach dem Vorbild der Wiener Ringstraße verschiedentlich in den Planungen auf. Vor Anfang des Zweiten Weltkriegs schob sich der Fahrverkehr jedoch noch immer durch die zentrale Kaufingerstraße (Abb. 1 links im Bild). Im Stadtbauamt erstellte man 1941 einen Planungsvorschlag zum Bau einer Verkehrsumgehung um den Stadtkern, die dem ehemaligen Mauerverlauf folgen sollte (Abb. 3 links). Karl Meitinger, der seit 1939 Stadtbaurat war und diese Funktion nach dem Krieg zunächst behielt, machte diese Ringstraße zur Grundlage seiner Aufbauplanung für die Altstadt, die er 1946 als Schrift „Das neue München“ publizierte (Abb. 3 rechts).<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> Vgl. Carmen Maria Enss: Die Münchner Altstadt nach 1945. Wiederaufbau als Innere Erweiterung, Sanierung und Instandsetzung eines Ensembles, in: Bericht über die 47. Tagung für Ausgrabungswissenschaft und Bauforschung, Koldewey-Gesellschaft Stuttgart, Dresden 2014, S. 271–280, Abb. 6 auf S. 276.

<sup>5</sup> Winfried Nerdinger: Theodor Fischer. Architekt und Städtebauer, Berlin 1988, Katalog Nr. 198, S. 273.

<sup>6</sup> Theodor Fischer: Altstadt und neue Zeit, in: Gegenwartsfragen künstlerischer Kultur, Augsburg 1931, S. 7–24, abgedruckt bei Winfried Nerdinger 1988 (Anm. 4), S. 334–337, hier S. 336.

<sup>7</sup> Fritz Beblo: Stadtentwicklung und Stadtplanung, in: Gut, Albert (Hg): Das Wohnungswesen der Stadt München, München 1928, S. 3–25, hier S. 20.

<sup>8</sup> Karl Meitinger: Das neue München, München 1946



Abb. 3, links: Planung für den Altstadtring aus dem Stadtbauamt. Plankopf: „München – Hauptstadt der Bewegung. Geplanter Anlagen- Verkehrs und Parkring um die Altstadt Maßst. 1:5000. München Stadtbauamt, 24.6.1941.“ – rechts: „Fliegerschäden in der Altstadt“, in den Plan einschraffiert die Trasse für den geplanten Altstadtring. Legende: „nicht oder gering beschädigt“ (schwarz), „teilweise beschädigt“ (blau), „mittlere Schäden“ (orange), „schwere Schäden“ (rot), „sehr schwere und Totalschäden“ (gelb). „München im Januar 1946. Stadtbauamt – Stadtplanung“.

### **Städtebauliche Forderungen nach einem Erhalt bedeutender historischer Baukörper**

An der Wende zum 20. Jahrhundert verstand sich München als „Kunststadt“ mit einflussreichen Künstlerpersönlichkeiten, um die herum sich eine wachsende Schülerschaft gesammelt hatte. Vorstellungen und Entwürfe malerisch-künstlerischen Städtebaus, die durch Camillo Sittes Buch „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“, Wien 1889, inspiriert waren, wurden unter Künstlern und Intellektuellen in München gerne aufgenommen. Als Anfang des 20. Jahrhunderts Rufe laut wurden, die alte Augustinerkirche an der Kaufingerstraße für eine Straßenverbreiterung abzubauen, verfasste Gabriel von Seidl 1909 die „Denkschrift über die Erhaltung und künftige Verwendung der alten Augustinerkirche, nun Mauthalle, in München“, in der er den Erhalt der Kirche aus künstlerischen Gründen, vor allem aber auch wegen ihrer prägenden Wirkung im Stadtraum der Kaufingerstraße, forderte. Theodor Fischer plante daraufhin die Nachnutzung der Kirche als Einwohnermeldeamt mit kleinen Läden, die mit eingebrochenen Bögen an der Straßenseite ins Seitenschiff eingebaut wurden.<sup>9</sup> Fischer integrierte systematisch markante historische Gebäude in seine Entwicklungsplanungen. Die Präsenz der Baukörper im Stadtbild hatte für ihn erste Priorität, dagegen schreckte er nicht vor kleineren und mittelgroßen Anpassungen am Gebäude selbst zurück.

<sup>9</sup> Katalog Nr. 40 bei Nerdinger (Anm. 4), S. 183–184. Vgl. auch Carmen Maria Enss 2014 (wie Anm. 3), S. 272–273.



Ähnliche Ziele wie Fischer verfolgten im Zweiten Weltkrieg die staatlichen Denkmalpfleger um Georg Lill, als sie einen Teilerhalt historischer Bauten auch dann forderten, wenn Fassaden nur noch bruchstückhaft vorhanden waren. Sie erklärten in einer grundlegenden Stellungnahme 1944:

„Vorab ist hier festzustellen, dass es sich [...] fast durchweg nur um die Erhaltung der Fassaden handeln kann. [...] Ein Wahrheitsfanatismus, der die Fassaden als bloße Attrappen, die in keiner Beziehung zum Innern mehr stünden, ansieht und ihnen die künstlerische Existenzberechtigung absprechen wollte, ist nicht tragbar. Die Fassaden bilden einen wesenhaften und notwendigen Teil der betreffenden Straßen und Platzräume.“<sup>10</sup>



**Abb. 4:** Die Fassade des Palais Neuhaus-Preysing, Prannerstraße, das Innere als Kriegsfolge ausgebrannt.

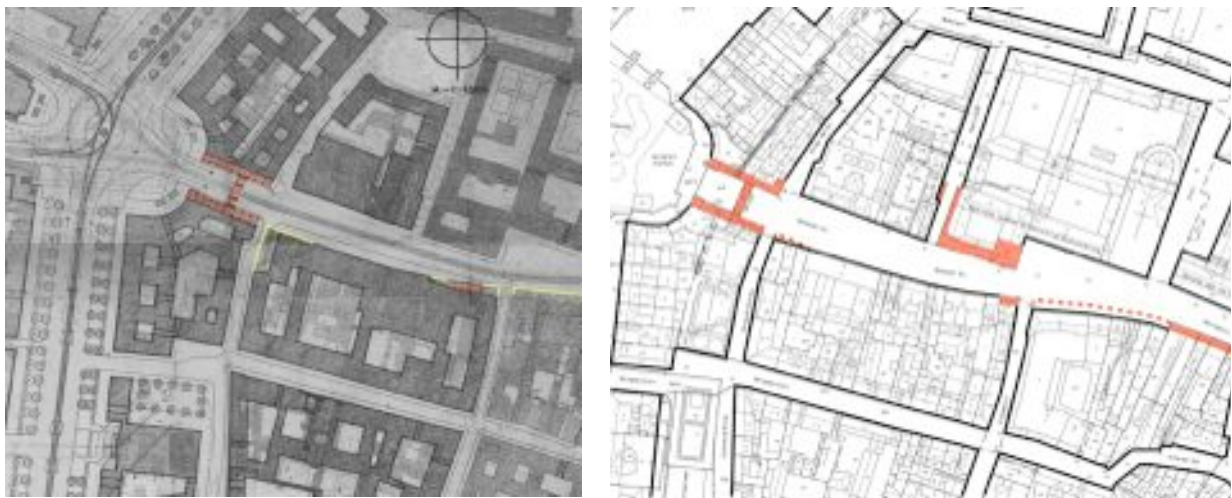
Diese Aussage provoziert heute den Vorwurf einer „Fasadendenkmalpflege“, muss aber vor dem Hintergrund der Tatsachen gelesen werden, dass fast durchweg das Innere der Altstadtgebäude, wie beispielsweise in Abb. 4 am Palais Neuhaus-Preysing anschaulich sichtbar, vollständig ausgebrannt war. Etliche zeitgenössische Architekten vertraten die Ansicht, dass eine Fassade allein nicht erhaltenswert sei. Das Stadtbauamt verfolgte jedoch, wie die Denkmalpflege ebenfalls, den Ansatz der Jahrhundertwendezeit, zur

---

<sup>10</sup> Stellungnahme vom 6. Juli 1944: Die denkmalpflegerischen Belange beim Wiederaufbau von München, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Akt Wiederaufbau München u. a. Schutträumung 1944–1950.

Erneuerung des Stadtzentrums als Geschäftsbereich bewusst auch historische Bauten als Anker- und Leitbauten im Straßenraum zu nutzen.

Daher bemühten sich Karl Meitinger und seine Kollegen schon im Sommer 1945, die wichtigsten erhaltenen gebliebenen aber einsturzgefährdeten Fassaden sichern zu lassen.<sup>11</sup> Diese wurden nun „altstadt“-konstituierende Bauten für den Wiederaufbau und durch ihre Einbeziehung in die Neubaubereiche im Wortsinne stadtbildprägend. Sie bildeten den späteren Kanon historischer Münchner Bauten. Das Gebiet der „Altstadt“ wurde zusätzlich durch den Altstadtring und die Stadttore definiert, die ebenfalls gesichert wurden und nun die Eingänge in den historischen „Altstadt“-Bereich markierten.<sup>12</sup>



**Abb. 5, links: 2: April 1947: Bebauungsvorschlag für den Wiederaufbau nach Kriegsbeschädigung und nach Abschluss der Trümmerräumung in diesem Quartier aus dem Stadtplanungsamt. Mittig im Planausschnitt das Karlstor, im Westen der Karlsplatz (Stachus), nach Osten verlaufend die Neuhauser Straße, angeschnitten rechts der Platz vor der Alten Akademie. Dunkelgrau und fett umrandet der Vorschlag für die Neubebauung nach Kriegsschäden, hellgrau unterlegt der Vorkriegsbestand. Gelb markiert die Vorkriegsbaulinien an der Kaufingerstraße, die zurückversetzt werden sollten, rot markiert Fußgängerarkaden, die in die Erdgeschosse eingebaut werden sollten. – rechts: Die heutige Bebauung zum Vergleich. Rot hervorgehoben die Fußgängerbereiche hinter der Baulinie, rot gestrichelt veränderte Baulinien.**

Zum Fortwirken der Ideen malerischen Städtebaus in München gehörte, dass die weniger beschädigten Straßenzüge und Plätze der Altstadt nicht in ihrer Geometrie verändert wurden. Um dem Verkehr dennoch Rechnung zu tragen, schlug die Stadtplanung lediglich vor, Arkaden in die Erdgeschosse derjenigen Bauten einzubauen, deren Fassaden den Krieg überstanden hatten, dagegen an besonderen Engstellen die Baulinien für Neubauten zurückzuverlegen (Abb. 5). Diese Kompromisslösung fand in der Nachkriegszeit, wie auch die übrigen Beiträge dieses Bandes zeigen, vielfach

---

<sup>11</sup> Vgl. Carmen Maria Enss: Fassaden sichern für den Wiederaufbau. Selektion bei der Trümmerräumung für die neue Münchner Altstadt, in: Birgit Franz/Hans-Rudolf Meier (Hg.): Stadtplanung nach 1945. Zerstörung und Wiederaufbau, Holzminde 2011, S. 96-103.

<sup>12</sup> Zu Abgrenzungen historischer Bereiche als „Altstadtzonen“ grundlegend: Gerhard Vinken 2010 (Anm. 2).

Umsetzung. Rechts und links neben dem Karlstor, durch das damals noch der Autoverkehr floss, wurden beispielsweise weitere Fußgängerarkaden in historisierenden Formen eingebaut.

## Stadtumbauplanung und gesteuerter Wiederaufbau

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen bauten das Stadtbauamt unter Fritz Beblo und das Wohnungsbaureferat, dessen Leiter Karl-Sebastian Preis war, Wohnsiedlungen an den Stadträndern, um der Wohnungsnot Herr zu werden. Das Stadtzentrum wurde hingegen, wie andernorts auch, eher vernachlässigt. 1937 erstellte das Stadtbauamt eine Voruntersuchung für eine Altstadtsanierung, die die Dichte im Zentrum verringern sollte (Kartierung der Baudichte in Abb. 2). Bemängelt wurde die schlechte Belüftung und Belichtung einzelner historischer Bereiche (Abb. 6, links), vor allem aber der fehlende Brandschutz.<sup>13</sup> Als Beweis für die hohe Dichte wurde ein Foto des Baubereichs westlich des Marienplatzes angefügt, das vom Rathausturm aufgenommen worden war (Abb. 1).

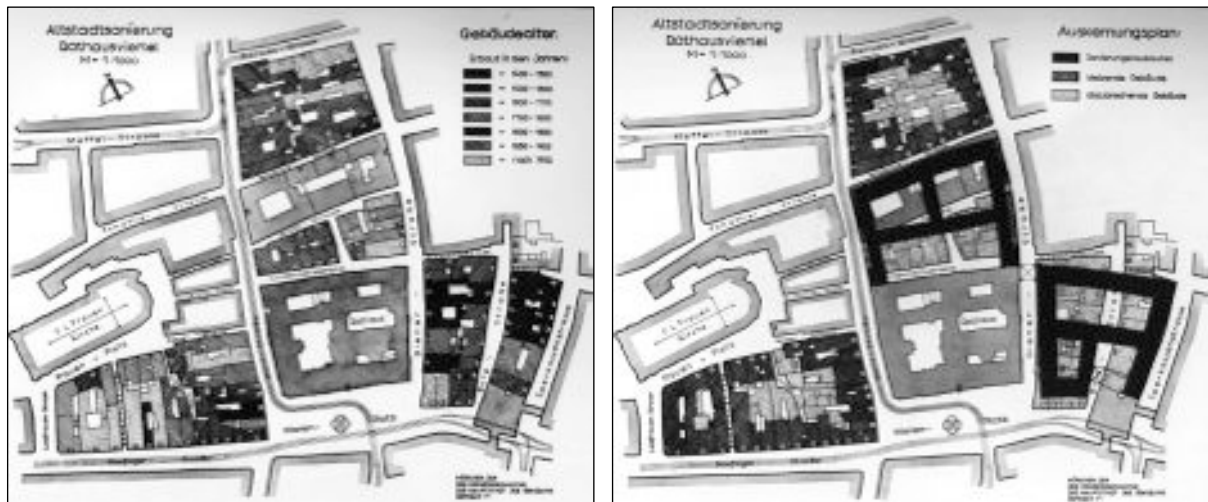


Abb. 6, links: Voruntersuchung zur Altstadtsanierung, 1937. Baualterskartierung für den Baubereich rings um das Neue Rathaus. Die Schraffuren werden mit zunehmendem Baualter der Gebäude dunkler. – rechts: Plan zur Auskernung der Bauinseln im Rahmen einer Altstadtsanierung. Schwarz „Sanierungsneubauten“, hellgrau „abzubrechende Gebäude“. Voruntersuchung zur Altstadtsanierung 1937.

Als Resultat der Untersuchung schlugen die nicht näher genannten Autoren der Studie aus dem städtischen Hochbauamt vor, einzelne Altstadtblöcke zu entkernen, andere hingegen zu Gunsten sogenannter „Sanierungsneubauten“ abzurechen (Abb. 6, rechts). Die Baubereiche nördlich des Neuen Rathauses etwa sollten einer Rathäuserweiterung weichen. Die Voruntersuchungen und die daraus resultierenden Umsetzungsvorschläge waren nicht in allen Punkten konsistent und mutmaßlich interessengeleitet. Die Baudichte etwa war im Bereich der Rathäuserweiterung nicht höher als in den übrigen Bereichen, dennoch wurden die Bauten als „abbruchreif“ kartiert (vgl. Abb. 2). Über den Begriff „abbruchreif“ kann spekuliert werden, er könnte sich auf einen schlechten

<sup>13</sup> Voruntersuchung zur Altstadtsanierung in München, 1937, Stadtarchiv München, Bauamt Hochbau 1058.



Bauzustand beziehen. Diese Kategorie gehört nicht in die Baudichtkartierung, es fehlt eine weitere Begriffserklärung im Gutachten.

1938 verlor das Stadtbauamt seine Planungshoheit, als Hermann Giesler zum „Generalbaurat für die Hauptstadt der Bewegung“ ernannt wurde. Seine Behörde war für den Großraum München zuständig, plante gigantische Prachtstraßen, arbeitete aber, ebenso wie das Stadtbauamt, an einer Trassenführung für einen Verkehrsring um die Altstadt. Nach der Auflösung dieser Sonderplanungsbehörde bei Kriegsende entwickelte das Stadtbauamt nun – mit stark reduziertem Personal – seine Umbau- und Sanierungsplanungen weiter zu einem Wiederaufbauvorschlag. Stadtbaurat Meitinger hatte die Voruntersuchung zur Altstadtsanierung wohl vor Augen, als er 1946 für den Wiederaufbau ebenfalls eine „Sanierung“ der Baublöcke plante, die jedoch gegenüber der Planung aus der NS-Zeit wesentlich zurückhaltender ausfallen sollte (Abb. 7). Angesichts der massiven Schäden im Stadtzentrum erschien die Ausdünnung der historischen Bereiche leichter umsetzbar, und Meitinger forderte in seiner Broschüre „Das neue München“, seine Planungen zu Satzungen zu erheben, ehe wild errichtete Neubauten die Umsetzung konterkarierten. Gleichzeitig verfolgte Meitinger aber, anders als die Sanierungsplanung von 1937, denkmalpflegerische Ziele für die Altstadt. Auf Druck der amerikanischen Militärregierung sah er sich jedoch 1946 gezwungen, in den Vorruhestand zu gehen.



Abb. 7, links: Luftbild vom 20. April 1945. – rechts: städtische Planung zur „Sanierung der Innenstadt“ im Rahmen des Wiederaufbaus, datiert im Januar 1946, publiziert durch Karl Meitinger.

Wiederaufbaureferent Karl-Sebastian Preis und seine Nachfolger koordinierten seit März 1946 die Trümmerräumung als städtisches Programm. Sie standen in engem Kontakt mit dem Stadtbauamt und berücksichtigten dessen städtebauliche Entwicklungsplanung. Die vier Phasen des städtisch koordinierten Wiederaufbauprogramms bauten, ähnlich wie bei einer heutigen Maßnahme zur Stadterneuerung, aufeinander auf:

Eine städtische Kommission mit Vertretern der beiden Referate Stadtbauamt und Wiederaufbaureferat beging jedes einzelne Trümmergrundstück, die Denkmalpflege war ebenfalls beteiligt. Hier wurden, ähnlich wie bei einer Voruntersuchung, Vorgaben zum Erhalt oder zum Abbruch von Gebäuden gemacht. Parallel erfolgte die Infrastrukturplanung für den Verkehr. Die „Sanierung“ lief dann mit der Trümmerräumung und der Sicherung wertvoller Bauteile an. Schließlich machte man sich an den eigentlichen Wiederaufbau, für den noch einmal einige Abbrüche im Bereich der Trasse für den Altstadtring vorgenommen wurden.

|          |   |  |
|----------|---|--|
| <b>1</b> | Voruntersuchungen                                   | Trümmerbegehung, Kartierung schützenswerter Bauten                       |
| <b>2</b> | Infrastrukturplanung                                | Planungen zum Altstadtring, Trümmerbahn und Zwischenkippen               |
| <b>3</b> | Sanierungsplanung und erste Maßnahmen zur Sanierung | Prozess der Trümmerräumung und Sicherung von Fassaden oder Gebäudeteilen |
| <b>4</b> | Durchführung der Sanierungsmaßnahme                 | Eigentlicher Wiederaufbau und Abbruchmaßnahmen für neue Straßen          |

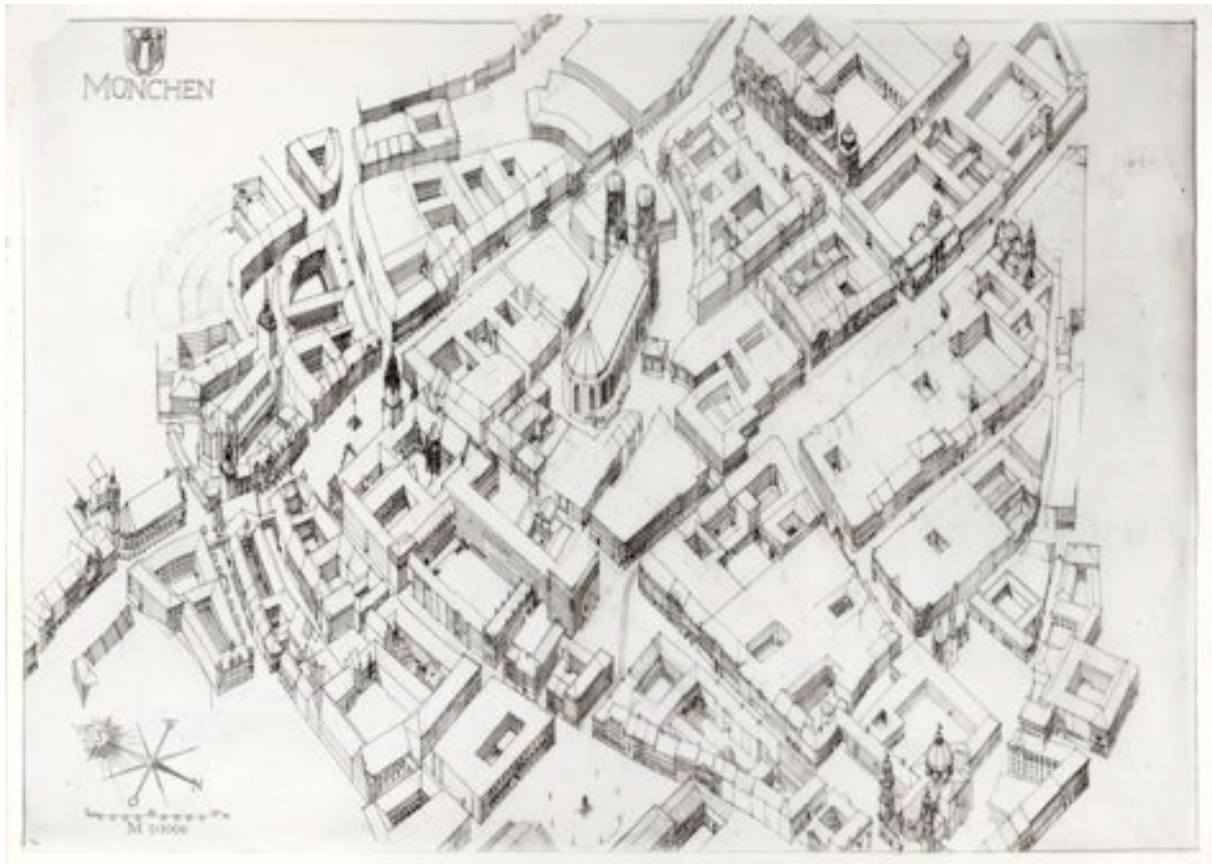
Bis zum Ende der 1940er Jahre setzten die Eigentümer, gesteuert von einer strikten städtischen Genehmigungs- und Materialvergabepolitik, zunächst die Bauten, die noch repariert werden konnten, instand. 1952 standen nur noch vereinzelt gesicherte Fassaden allein auf dem Grundstück, etwa die Fassade der sogenannten „Alten Akademie“, des ehemaligen Jesuitenkollegs an der Neuhauser Straße. Nur ein einzelner Turm blieb von der Herzog-Maxburg, einem Gebäudekomplex, der im Kern ebenfalls aus der Renaissancezeit stammt, stehen.

Für Neubauten gab es keine Satzungsvorgaben bezüglich ihrer Eingliederung ins Altstadtbild, allerdings beklagte der Architekturkritiker Hans Eckstein noch 1949 eine faktische Bevormundung durch die Baugenehmigungsbehörde.<sup>14</sup> Im Laufe der 1950er Jahre entstanden auch in der Münchner Altstadt erkennbar moderne Neubauten, von denen zurecht an erster Stelle der Baukomplex der Neuen Maxburg genannt wird.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Hans Eckstein: München und das neue Bauen, in: Baukunst und Werkform 1949, S. 11–15, abgedruckt in: Winfried Nerdinger: Aufbauzeit, München 1984, S. 177–178, hier S. 178.

<sup>15</sup> Winfried Nerdinger: Architektur der Wunderkinder, München 2005, S. 222–227.

## Leitbild und Ergebnis



**Abb. 8:** „Ein Vorschlag für die Stadtmitte: Entlastung der alten Hauptstraße über den Marienplatz durch Verbesserung der parallelen Ost-West-Straßen sowie durch Ausbildung schöner Durchgangshöfe für den Fußgängerverkehr in den sanierten Baublöcken“, Stadtbauamt 1947.

Im Jahr 1946 übernahm Hermann Leitenstorfer die Leitung des Stadtbauamtes. Er griff Meitingers Pläne zur Sanierung der Altstadt in wesentlichen Teilen auf. Als begabter Zeichner interpretierte er sie jedoch in einer Isometrie neu, die abschließend vorzustellen ist: Der Blick von Nordosten auf die „Stadtmitte“ zeigt die Frauenkirche, schräg links davon den Marienplatz mit dem Neuem Rathaus. Deutlich erkennbar sind die vielen historischen Fassaden und Türme, ergänzt durch Neubaufassaden, die Leitenstorfer neutral gerastert darstellte. Kleine Plätze wurden neu ins Stadtgewebe eingefügt. Leitenstorfer übernahm das Konzept der Rückverlegung der Fassaden, deutlich erkennbar in der Kaufingerstraße, die vom Marienplatz westwärts in Richtung Karlsplatz verläuft.

Die Zeichnung transportiert das Leitbild der städtischen Wiederaufbauplanung, das Meitingers Mitarbeiter bis dahin mit der Ästhetik der Heimatschutzarchitektur der 1930er Jahre illustriert hatten, in ein offeneres Gestaltungsumfeld. Erhaltene historische Bauten sollten jedoch weiterhin möglichst vollständig in die das neue Stadtgewebe eingefügt werden. Das traf auch auf Teilbauten – wie erhaltene Fassaden oder Türme – zu, die von Neubauten eingeschlossen oder hinterbaut wurden. In einigen Fällen wurden die Erdgeschosse von Altbauten mit Arkadengängen für den Fußgängerverkehr geöffnet.

Neubauten folgten in vielen Fällen der alten Baulinie. Entwicklungsziel war eine Auflockerung und bessere Verkehrsdurchlässigkeit des Altstadtgewebes.

In den Aufbaujahren wurden die Planungen aus dem Stadtbauamt nicht exakt umgesetzt – das Gelände nördlich des Neuen Rathauses, der sogenannte Marienhof, blieb beispielsweise gänzlich unbebaut –, dennoch führte die Zielplanung dazu, dass im Münchner Stadtzentrum ein Großteil der kriegsverschonten historischen Bausubstanz zumindest äußerlich erhalten blieb und erneut im Stadtbild präsentiert wurde. Anpassungen für den Verkehr hielten sich in der Altstadt, wie schon Theodor Fischer gefordert hatte, in moderatem Maßstab. Sie erscheinen im Rückblick eher der Großstadtentwicklung als den Kriegsschäden geschuldet. So geriet der Wiederaufbau zu einer „Inneren Stadterweiterung“, die für die Altbausubstanz integrierend wirkte. Die Einpassung der Neubauten in die „Altstadt“ führte in München nicht zu penetranter Homogenisierung. Von heute aus betrachtet erleben wir ein sichtbar „erneuertes“ Stadtzentrum, das mittelfristig weitere moderate Anpassungen verträgt, jedoch historische Bauten oder erhaltene Bauteile, ebenso wie Reminiszenzen an frühere Stadträume, als Referenzen für die künftige Stadtentwicklung dauerhaft verankert.

#### **Bildnachweis:**

Abb. 1: Stadtarchiv München, Bauamt Hochbau 1058.

Abb. 2: Stadtarchiv München, Bauamt Hochbau 1058.

Abb. 3 links: Stadtarchiv München, Plansammlung Wiederaufbaureferat.

Abb. 3 rechts: Repro aus: Karl Meitinger: Das neue München, München 1946, S. 14-15.

Abb. 4: Foto Marburg, [www.fotomarburg.de](http://www.fotomarburg.de), Aufnahme-Nr. 202.562 Neues Preysing-Palais, Johann Gunetzhainer, um 1740, München, Prannerstraße 25, Aufn.-Datum: 1946.

Abb. 5 links: Bebauungsvorschlag aus dem Stadtbauamt/Stadtplanung der Stadt München, im Plankopf datiert „im April 1947“, Stadtarchiv München, Baureferat Geschäftsleitung Bund 105 Nr. 95, farbige Eintragungen: Enss.

Abb. 5 rechts: Stadtgrundkarte München 2012, farbige Eintragungen: Enss.

Abb. 6: Stadtarchiv München, Bauamt Hochbau 1058.

Abb. 7 links: Bayerische Vermessungsverwaltung.

Abb. 7 rechts: Repro aus: Karl Meitinger: Das neue München, München 1946, S. 20–21.

Abb. 8: Repro aus: Stadtbauamt München: Neuplanung der Stadt München. New Planning of Munich City, Satz und Druck: Meisterschule für Deutschlands Buchdrucker, München 1947, ohne Paginierung.