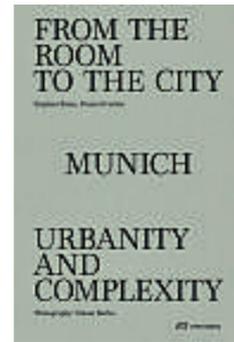


## Munich – From the Room to the City Urbanity and Complexity



**Welch** schönes Buch! Und welch ein Resümee aus 13 Jahren Lehre! Mit „Munich – From the Room to the City. Urbanity and Complexity“ gewähren Stephen Bates und Bruno Krucker großzügige Einblicke: in eine „europäische Stadt“ ebenso wie in die über Jahre geführte

Auseinandersetzung mit dieser, ihren Räumen und Häusern und Zimmern, am gemeinsamen Lehrstuhl an der Münchener TU. So viel Aufmerksamkeit und Zugewandtheit manifestieren sich auf diesen über 330 Seiten, dass man das Buch schon heute als eine der schönsten, lesens- und betrachtenswertesten Veröffentlichungen des Jahres rühmen darf.

Das Buch springt vom großen Maßstab zum kleinen, vom Plan zum Foto zum Text – zum Brief,

zum Gespräch –, vom Zentrum an den Rand und vom Steinernen ins Grüne, von den Plätzen in die Höfe und Passagen, es taucht ab in den Münchener Untergrund und klettert die knarrenden Holztreppe von Schwabings Wohnhäusern hinauf, um Fischers Stadtplanung bis in die Esszimmer-Erker nachzuspüren – kurz: es ist eine Entdeckungsreise, auf die uns die beiden Architekten und Lehrer da mitnehmen, eben vom Zimmer in die Stadt und wieder zurück. Schon die Titel der einzelnen Sequenzen machen die Gründlichkeit und Neugierde spürbar, mit der die beiden ihr Studio auf die ihnen zuvor kaum bekannte urbane Umgebung ausgerichtet haben: „Re-use, Re-construction, Re-interpretation, Re-imagining“ lautet der Start, und der liegt naheliegenderweise im Zentrum, bei einer Schadenskarte aus dem Jahr 1945, und dem, was die Architekten der 50er Jahre – Döllgast, Ruf, Wiedemann und andere – aus dieser Ruinenlandschaft gemacht haben. Im Kapitel „Big Form – Monumental – Uniformität – Bold“ geht es durch den bescheidenen Großblock der Borstei von Bernhard Borst zu Heinrich Wolffs Untergiesinger Wohnanlage mit ihrem eigenwilligen Putz; durch die Gewölbe der Arkade des Technischen Rathauses von Hermann Leitenstorfer hinab in den Regengewässerspeicher unter der Schenkendorfstraße und raus in die Parkdecks des Olympischen Dorfs. „Fragments – Palimpsest – Trasse – Disruption“ wartet dann auf mit den Grundrissen von Meitingers Hochbunkern aus dem Zweiten Weltkrieg, bevor „Dreams – Adaptation – Exchange – Origins“ als Reflexion über das Fremde

und dessen Eingliederung in die Stadt zum Eigenwillen des städtischen Lebens im Abschnitt „Improvisation – Everyday – Temporal – Ephemere“ leitet. „Fabric – Connecting – Rooms – Block“ beschließt den Band dann mit einem Besuch von Döllgasts Wohn- und Atelierhaus. Ja, das Buch ist auch ein Architekten-Buch – und ein Foto-Buch: die Aufnahmen von Simon Burko, der die aufgesuchten Bauten porträtiert hat, tragen den Betrachter noch mal auf eigenen Wegen durch die bayerische Hauptstadt.

Der Reichtum der Darstellung resultiert aus dem, was seit 2009 an diesem anglo-helvetischen Lehrstuhl erarbeitet wurde: von den Erdgeschoss, die die Studenten für den „München-Plan“ zu zeichnen hatten, über die Modelle, mit denen sie Eingangs- und Übergangsräume nachbauten, bis hin zu den Bauten-Analysen für das Gebäuderegister. Was hier vorliegt, ist ein Material-Fundus, aus dem sich schöpfen lässt, von allen, die im städtischen Kontext arbeiten, in München und anderswo. Und wer das nicht tut, wird das Buch trotzdem mit Gewinn studieren – und sei es nur, um die eigene Stadt aufmerksamer wahrzunehmen. **ub**

### Munich – From the Room to the City

Urbanity and Complexity

Von Stephen Bates und Bruno Krucker

352 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Text Deutsch und Englisch, 48 Euro

Park Books, Zürich 2023

ISBN 978-3-03860-288-0



**PSBO, Tienen**  
B-ILD Architects

**École Rue Antoine Meyer, Luxemburg**  
architecture & urbanisme 21

**Life Science Factory, Göttingen**  
Holzer Kobler Architekturen

**Athénée Royal d'Ans, Lüttich**  
he architectes

**Brick-Design**

**Roben**

**11**

Das Heft unter Extras auf **Bauwelt.de**

## Die Stadt der Eisenbahn wird zum Europaviertel

### Stadt- und Messeplanung in Frankfurt am Main als Prozess



**Obsole**te Areale des Eisenbahnverkehrs boten in den letzten Jahrzehnten in zahlreichen europäischen Städten die Chance zur Entwicklung neuer, meist zentrumsnaher Stadtviertel – und ein lukratives Spielfeld für die Immobilienwirtschaft. In

Deutschland waren im Rahmen der Bahnreform ab Mitte der 1990er Jahre die aus damaliger Sicht nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen auf privatwirtschaftlich geführte (und einige Jahre später vollständig privatisierte) Tochterunternehmen der Bahn übertragen worden. Eine „erlösoptimierte Immobilienentwicklung“ sollte Geld in die klammen Kassen der DB AG und ihres Eigentümers Bund spülen und damit auch den damals geplanten Börsengang vorbereiten. Die aus heutiger Sicht für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung entscheidende Ressource öffentlichen Bodeneigentums stand damit für die Bahnflächenkonversion in den meisten Fällen nicht mehr zur Verfügung. So auch in Frankfurt am Main, wo in mehreren Schritten die zwischen Messegelände und Gallusviertel gelegenen Flächen des Hauptgüter- und Rangierbahnhofs für eine Innenstadterweiterung nach Westen verfügbar wurden. Auf über 150 Hektar wurde hier in den vergangenen 25 Jahren auf der Grundlage eines Rahmenplans von AS&P - Albert Speer und Partner das dichte und Nutzungsgemischte Europaviertel entwickelt. Vorgeschichte, Prozess und Ergebnis werden in dem von Dieter von Lüpke, bis 2014 Leiter des Stadtplanungsamts, und Georg Speck, Eisenbahningenieur und langjähriges Mitglied des Frankfurter Städtebaubeirats, sorgfältig edierten, opulenten Band „Die Stadt der Eisenbahn wird zum Europaviertel“ dokumentiert.

Wie alle städtebaulichen Großprojekte stand auch das Europaviertel unter ständiger Beobachtung von Lokalpresse und Architekturkritik. Monotonie, Monumentalität und fehlende Lebendigkeit wurden ebenso beklagt wie langwierige Abläufe und verschlungene Entscheidungs-

wege. Ein Blick in den Maschinenraum der Stadtentwicklung durch zahlreiche an Planung und Realisierung beteiligte Akteure wie in diesem Buch lässt eine differenziertere Sicht erwarten. Bei geringer zeitlicher und persönlicher Distanz der Autoren zu ihrem Gegenstand ist dies allerdings auch nicht ohne Risiko. Mit einer wohlüberlegten Struktur und wechselnden Perspektiven ist es den Herausgebern allerdings gelungen, detaillierte Sachkenntnis mit kritischer Distanz und Fakten mit Reflexion zu verbinden – ein seltener Glücksfall.

In zwei Beiträgen mit zahlreichen Bild- und Plandokumenten wird zunächst die Vorgeschichte lebendig: die 150 Jahre zurückreichende, wechsellöbliche Entstehung der „Stadt der Eisenbahn“ und die schrittweise Erweiterung und Verdichtung der Messe zu einem architektonisch herausragenden Ensemble, ausgehend von der 1909 eröffneten Festhalle des Münchner Architekten Friedrich von Thiersch. Auf dieser Basis dokumentiert Dieter von Lüpke den Weg zum Europaviertel zunächst mit einer nüchternen Chronologie. Der Planungsprozess begann 1997 mit dem (später gescheiterten) Projekt eines „Urban Entertainment Centers“ an der Schnittstelle zu Messe und Innenstadt. Wie oft bei städtebaulichen Großprojekten gerät auch hier eine vermeintlich lineare Planung unter den Einfluss volatiler Finanz- und Immobilienmärkte und wechselnder kommunalpolitischer Prioritäten. Dabei hält der Autor mit seiner persönlichen Bewertung von Licht- und Schattenseiten des neuen Stadtteils nicht hinter dem Berg: einerseits vielfältige Nutzungen mit hohem Wohnanteil, großzügige, mit den angrenzenden Stadtteilen gut vernetzte öffentliche Räume, die Sicherung der Messeentwicklung sowie die weitgehende Refinanzierung der Infrastruktur aus der Wertsteigerung der Grundstücke; andererseits etwa ein aus heutiger Sicht zu geringer Anteil geförderter bzw. preisgedämpfter Mietwohnungen, anhaltende Verzögerungen bei Stadtbahnanschluss und Grundschulversorgung sowie die unbefriedigende Anbindung der Europa-Allee an die Innenstadt.

In einem spannend zu lesenden Zeitzeugengespräch kommen beteiligte Akteure von Stadt, Messe, Immobilienunternehmen und Planungsbüros selbst zu Wort und vermitteln aus unterschiedlichen Perspektiven authentisch die politischen und wirtschaftlichen Produktionsbedingungen des Europaviertels. Mit großer Offenheit werden dabei auch Sackgassen und Schwachstellen der Planung reflektiert wie die nicht immer reibungslose Kooperation zahlreicher städtischer und privater Akteure – oder überraschende Störmanöver vom Spielfeldrand. Ohne Abstimmung mit Stadt und Eigentümern hatte die Deutsche Bank 1999 einen Masterplan von Hel-

mut Jahn samt eines Finanzierungsangebotes aus dem Hut gezaubert. Er sah ein großes Einkaufszentrum, Sport- und Kulturbauten und etwas Wohnungsbau in einer Parklandschaft vor, allerdings ohne ausreichende Flächen für die Messeerweiterung. Es bedurfte kluger städtebaulicher Argumente und vor allem politischer Taktik, um dieses „Kidnapping im Städtebau“ (Berliner Zeitung) abzuwehren.

Verschiedene Autoren beleuchten die Stadterneuerung im Gallusviertel, das Hochhauskonzept und die verkehrlich und städtebaulich umstrittene Europa-Allee. In einem gemeinsamen Beitrag von Dieter von Lüpke und Elmar Schütz, der auf Seiten der Eigentümer maßgeblich an der Projektentwicklung beteiligt war, werden generelle Bedingungen für eine erfolgreiche Kooperation von Kommunen und privaten Unternehmen im Städtebau herausgearbeitet. Wenn – wie bei vielen Bahnflächenkonversionen – öffentlicher Boden privatisiert wird, muss die Balance zwischen Gemeinwohl und privater Immobilienentwicklung zumindest durch städtebauliche Verträge nach § 11 Baugesetzbuch gesichert werden. Beim Europaviertel oder den zentralen Bahnflächen in München wurden damit umfangreiche Leistungen der Privaten für bezahlbares Wohnen, soziale Infrastruktur und öffentliches Grün verbindlich vereinbart.

Mit vier von Eibe Sönnecken fotografisch inszenierten und von Dieter von Lüpke kritisch kommentierten Spaziergängen wird schließlich die städtebauliche Realität des Europaviertels in den Blick genommen. Durch eine grafischen Zeitleiste des Prozesses mit wichtigen Meilensteinen und Schlüsselpersonen, eine übersichtliche Darstellung wesentlicher Eckdaten zu Nutzung, Baujahr und Urheberschaft der einzelnen Projekte sowie durch ein Glossar der Planungsterminologie ließe sich der Gebrauchswert des Bandes in einer zweiten Auflage noch erhöhen.

Fallstudien wie diese sollte es häufiger geben, denn der kritische Blick in den Maschinenraum der Stadtentwicklung trägt dazu bei, transformative Potenziale frühzeitig zu erkennen und zu heben. **Stephan Reiß-Schmidt**

### Die Stadt der Eisenbahn wird zum Europaviertel

Stadt- und Messeplanung in Frankfurt am Main als Prozess

Hg. von Dieter von Lüpke und Georg Speck

256 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 49,90 Euro

Verlag Waldemar Kramer, Wiesbaden 2022

ISBN 978-3-7374-0498-3