

# KARL MEITINGER

## Stadtbaurat vor und nach dem 2. Weltkrieg in München

### Vorwort

Karl Meitinger, Architekt und Münchner Stadtbaurat, spielte eine zentrale Rolle beim Wiederaufbau Münchens nach Ende des zweiten Weltkriegs. 1946 veröffentlichte er das Exposé „Das neue München“, welches als Grundlage für den städtebaulichen Weg Münchens nach Ende des 2. Weltkriegs galt. Mit sensiblen Umgang für die Geschichte Münchens und einem klaren Blick für die Potenziale der kriegszerstörten Stadt entwickelte Meitinger in kürzester Zeit ein schlüssiges Konzept für den Wiederaufbau Münchens. In seinem Exposé schreibt Meitinger „Wir

### Meitingers Laufbahn vor dem 2. Weltkrieg

Während seiner Zeit als Oberrat und später Stadtrat plante Karl Meitinger neben neuen Kleinbausiedlungen in Stadtrandlagen den Infrastrukturausbau Münchens. Das Münchner Planungsamt befasste sich unter anderem mit Straßenführungen, Baulinien, Bebauungshöhen. Dabei nahm die Altstadt immer eine Sonderstellung bei der Planung ein.

Der erstmals im Jahr 1938 vorgelegte Wirtschaftsplan (Abb.2) sah ein neues Verkehrskonzept vor, das vom innersten Ring, der Ringstraße um die Altstadt von mehreren konzentrisch angelegten Ringen umgeben war, die sich um das Stadtgebiet legen sollten und mit dem Autobahnring abschlossen. Ziel der Ringstraßen war es, die Altstadt zu entlasten (Abb.3)

1943 legte Meitinger als Stadtrat unter Führung des von Hitler berufenen Hermann Giesler den „Anlagen-, Verkehrs-, und Parking-Plan“ (Abb.1) vor, der den Verlauf der ehemaligen Stadtmauer aufnahm und als grüne Allee gestaltet werden sollte. So galt die Kombination von Verkehrswegen und Grünbereichen zur Gliederung der Stadt in überschaubare „Zellen“ als Leitprinzip der NS-Zeit und wurde im Zuge des Wiederaufbaus zur „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ umbebildet. Die schon vor dem 2. Weltkrieg geplanten Ringstraßen zur Entlastung der Altstadt deuten schon auf sein kommendes Projekt nach Ende des zweiten Weltkrieges hin, das er in seinem Exposé unter dem Titel „Das Neue München“ 1946 vorstellte.

### Ende des 2. Weltkriegs

- Nach 66 Luftangriffen waren 45% der gesamten städtebaulichen Struktur zerstört
- 70% der Altstadt war zerstört
- insgesamt wurden 5 Millionen Tonnen Schutt abgetragen
- Schuttabräumung innerhalb der Altstadt größtenteils zwischen 1947-1950

Nach Ende des 2. Weltkriegs wurde heftig über die Frage eines radikalen Neuanfangs oder der Rekonstruktion des alten Stadtbilds diskutiert. Viele Stadtplaner sahen in der Trümmerlandschaft die Chance neue städtebauliche Vorstellungen zu verwirklichen. Karl Meitinger legte direkt in den ersten beiden Sitzungen am 9.8.1945 und am 9.1.1946 ein schlüssiges und umfangreich ausgearbeitetes Konzept zum Wiederaufbau Münchens vor. Nach dem Motto „Altes München bewahren, aber gegenüber dem Neuen offen sein“ plädierte Karl Meitinger für die Rekonstruktion des historisch gewachsenen Stadtkerns.

### Meitingers Laufbahn nach dem 2. Weltkrieg

In seinem Konzept greift Meitinger die vorhandenen Planungen aus seiner Amtszeit vor dem 2. Weltkrieg für einen Altstadtring auf und modifiziert sie für den Wiederaufbau. In seinem Exposé „Das Neue München“ zeichnet Meitinger über den Zerstörungsplan des Stadtkerns den neuen Verkehrsgürtel ein, der wie eine Umrahmung die Altstadt fasst und von den angrenzenden Stadtvierteln abgrenzt. Es lässt vermuten, dass Karl Meitinger diese Darstellung wählte, um zu zeigen, dass nun nur durch die Kriegszerstörung der Altstadtring umgesetzt werden konnte. Der neue Altstadtring diente einerseits als Umgehungsstraße und somit als eine Entlastung des Autoverkehrs und sollte andererseits als Repräsentationsbereich dienen. Entlang der Sonnenstraße sollten moderne Geschäfts- und Bürogebäude entstehen. Wie eine Art „Schutzwall“ grenzte sich die Altstadt nun von den anderen Stadtvierteln ab und genoss die Stellung des Sonderplanungsbereiches. Bereits im November 1945 präsentierte Meitinger sowohl die Trasse des Altstadtrings als auch den Plan „Flieger-schäden in der Innenstadt mit geplantem Verkehrs- und Parking“ (Abb.6), indem der Zerstörungsgrad der Altstadt genau dokumentiert war und die benötigte Fläche für den Altstadtring aufgezeigt wurde. Es folgte kurze Zeit später eine Konkretisierung, der „Verkehrs- und Parking“ Plan, der konkrete Straßenplanung und Bebauungsvorschläge vorsah (Abb.7).

Nach seiner Vorstellung sollte die Altstadt nur mit einfachen Lösungen durch „Auflockerung“, „Durchgängen“ und der Auflösung „städttebaulicher Unzugänglichkeiten“ wieder aufgebaut werden. So transformierte Meitinger die ehemalige Blockbebauung der Altstadt zu einer Blockrandbebauung mit folgenden Maßnahmen:

- #### Maßnahmen:
- Entkernung des Inneren der Blöcke: Kernsanierung sieht neue Durchwegungen der Höfe / Fußgängerzonen vor (z.B. Promenadenplatz - Löwengrube, Thiereckgäßl - Marienplatz...)
  - Um Wiedererkennungswert der Altstadt zu erlangen wurde beim Wiederaufbau prominenter Bauten häufig nur die Fassaden rekonstruiert, hinter denen sich völlige Neubauten versteckten
  - bei notwendigen Ersatzbauten plante Meitinger einen künstlich erzeugten münchenerischen Charakter durch Erker, Türmchen, Giebel und zahlreiche Laubengänge
  - Rückbesinnung auf die alten Baulinien nach dem Staffelbauplan Theodor Fischers
  - Rückverlegung der existierenden Baulinien an wichtigen Einmündungen / Kreuzungen
  - Aufweitung enger Straßen
  - Vergrößerung der Hofflächen im gesamten Altstadtgebiet
  - Einfügen von Arkaden im Erdgeschoss noch vorhandener Gebäude als geeignetes Mittel zur Straßenverbreiterung (z.B. Mittlerer Teil der Theatinerstraße, an Seiten des Karlstors...)
  - ehemalige Verkehrsstraßen wie der Kaufinger- und Theatinerstraße wurden zu Fußgängerzonen umfunktioniert
  - Marienplatz: die gesamte südliche Platzbebauung wurde um einige Meter zur Straßenerweiterung nach hinten verlegt; Das Alte Rathaus wurde nach altem Vorbild wieder aufgebaut; Das Tor im Tal erhielt 2 Durchfahrten für die Regeung des Verkehrs (Abb.14)

Während seiner Zeit als Stadtbaurat drohte Meitinger aufgrund „politischer Belastung“ der Verlust seiner leitenden Stellung. Noch im Jahr 1946 wurde Karl Meitinger „zwangspensioniert“ und musste sein Amt als Stadtbaurat räumen. Der Oberbürgermeister Karl Scharnagl fügte am Ende des von Karl Meitinger geschriebenen Exposés ein Schlusswort mit den Worten „Dieser Entwurf wird nunmehr der Öffentlichkeit übergeben... Er soll Anregungen und Aufklärung geben; er soll die weitesten Kreise für die große Frage des Wiederaufbaus Münchens interessieren und ihnen allen Kenntnis geben von den Plänen und Absichten, welche die Stadtverwaltung zu verwirklichen gewillt ist.“ an. Die Bauräte Schmidt und Zapf entwickelten diese Pläne nach Meitingers Ausscheiden 1946 weiter. Noch bis heute profitiert München von den städtebaulich weitsichtig durchdachten Maßnahmen, die Meitinger nach dem Krieg vorgenommen hat.

### Quellenangabe:

Zitate + Abb.11-14. Meitinger, Karl: Das Neue München. Vorschläge zum Wiederaufbau, Nachdruck der Originalausgabe von 1946, hg. von Mathias Pfeil, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München 2014.

Abb.1,3-10. Enss, Carmen M.: Münchens geplante Altstadt. Städtebau und Denkmalpflege ab 1944 für den Wiederaufbau, München, 2016.

Abb.2. Nerdinger, Winfried: Bauen im Nationalsozialismus Bayern 1933-1945. Ausstellung des Architektur Museums der Technischen Universität München, München, 1993.

Abb.15,16. Nerdinger, Winfried: Architektur der Wunderkinder. Aufbruch und Verdrängung in Bayern 1945 -1960, Salzburg, 2005.

müssen versuchen, möglichst viel von dem Geiste und dem Gefüge der alten Stadt in die neue Zeit hinüberzuereten... Wenn alle mithelfen, dann muss sie wieder herauswachsen, jene einzigartige Stadt bajawarischen Frohsinns, mit ihrer Gemütlichkeit, ihren Festen und Gebräuchen und ihrer Lebenslust.“ Karl Meitinger orientierte sich an alten Straßenzügen nach ehemaligen Vorgaben der Staffelbauordnung Theodor Fischers von 1904 und sah vor, durch Maßnahmen wie Auflockerung, Schaffung von Durchgängen und der Auflösung städtebaulicher Unzugänglichkeiten die Altstadt wieder aufzubauen, um das Lebenswerte, typisch münchenerische Erscheinungsbild wiederzuerlangen. Allerdings gilt Meitingers Laufbahn als typisches Beispiel für die Kontinuität der Beamtenkarriere im Nationalsozialismus und der anschließenden Aufbauzeit.

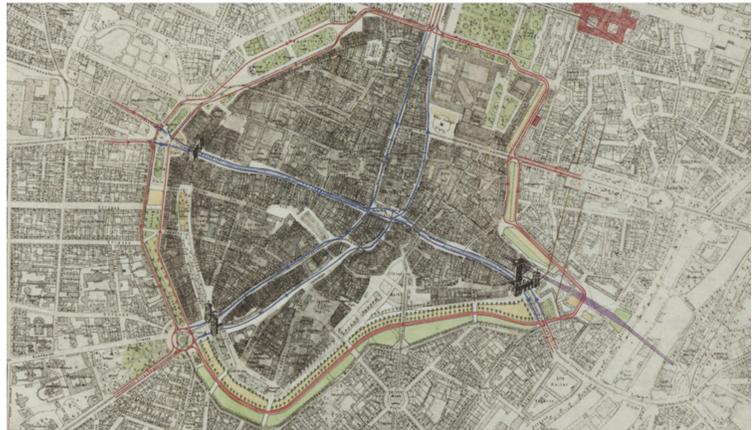


Abb. 1: Geplanter Anlagen-Verkehrsring um die Altstadt 1943. gelb-Parkplätze, grün-Grünflächen, blau-Verkehrsring innerhalb der Altstadt, rot-Hauptverkehrsring um die Altstadt“



Abb. 4: Zwischenkippe auf dem Gelände der Herzog-Max-Burg, 1950



Abb. 5: Blick vom Turm des Rathauses auf Marienplatz



Abb.7: „Verkehrs- und Parking. Sanierung der Innenstadt“, Aufbau- und Sanierungsplan der Altstadt, 1946

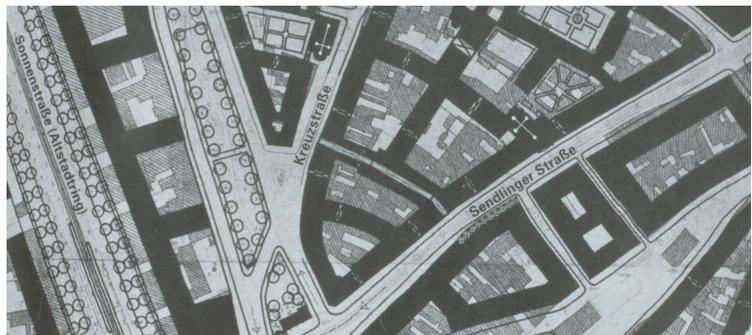


Abb.10 : Neue Blockinnenbebauung an der Sendlingerstraße und Durchgängen. Infolge Festsetzung rückwärtiger Baulinien fallen die schraffierten Bauwerke künftig weg. Abb.11+12 werden hier ebenso schon in die Planung miteinbezogen



Abb.11: „Geplanter Innenhof an der Kreuzstraße, Zeichnung Fritz Büttner, 1946

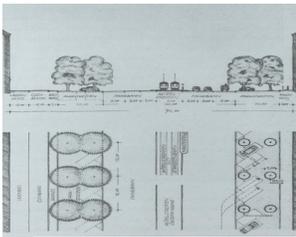


Abb.13: Profil des Stadtrings (Park- und Verkehrsring)



Abb.12: Neuer Innenhof an der Kreuzstraße, Fritz Büttner 1946



Abb.15: Modellfoto: Altes Rathaus mit den vier Durchfahrten und Sparkasse vom Tal aus gesehen

### Curriculum Vitae

Karl Meitinger wurde am 11.02.1882 in München geboren. Nach dem Architekturstudium in München und Berlin trat er 1910 in das Münchner Stadtbauramt ein. Das Stadtbauramt war für den Bau und den Unterhalt der städtischen Bauwerke des Hoch- und Tiefbaus zuständig und enthielt die Abteilung der Stadtplanung. 1937 trat Karl Meitinger in die NSDAP ein und stieg 1939 vom Oberrat zum Leiter der Abteilung Hochbau im Stadtbauramt, auch Stadtbaurat genannt, auf. Nach Kriegsende wurde Meitinger von den Amerikanern bzw. dem Oberbürgermeister Karl Scharnagl erneut in das Amt des Stadtbaurats berufen. Meitinger präsentierte noch im Jahr seiner Berufung 1945 ein schlüssiges und ausgearbeitetes Konzept zum Wiederaufbau Münchens.



Abb. 2: Wirtschaftsplan, 1943. rot - Ringstraßen, gelb- Wohngebiete, rosa- Bahnanlagen, grau- Gewerbeflächen



Abb. 3: „Übersichtsbild der Ausfall-, Ringstraßen und Reichsautobahnen“, 1946



Abb.6: „Flieger-schäden in der Innenstadt“, Schadenskartierung für die Altstadt mit geplantem Altstadtring, 1946



Abb.8: Sanierungsvorschlag für den Wiederaufbau des Kreuzviertels, Ausschnitt aus dem Aufbau- und Sanierungsplan



Abb.9: detaillierter Sanierungsplanungsauszug für den Wiederaufbau im nördlichen Teil des Kreuzviertels: schwarz-Bebauungsvorschlag, hellgrau-Vorkriegsbebauung, eingekreuzt-Fußgängerdurchgänge/arkaden

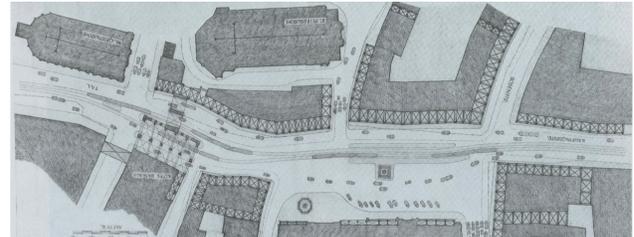


Abb.14: Umgestaltung des Marienplatzes

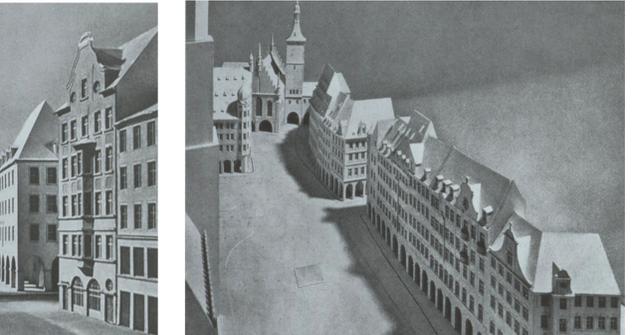


Abb.16: Modellfoto: Der den Verkehrserfordernissen angepasste Marienplatz. Die schwarzen Striche am Boden zeigen die alte Baulinie.

### Zitate

von Karl Meitinger aus „Das Neue München“

„Wenn man den Schadensplan der Altstadt betrachtet, so möchte man verzweifeln. Es ist fast alles zerstört“

„Infolge der Zerstörung durch die Luftangriffe haben wir eine einmalige Gelegenheit, das vor 120 Jahren bei Niederlegung der Wälle und Bastionen Versäumte nachzuholen.“

„Der Wiederaufbau muss unter allen Umständen von uns, von der lebenden Generation in Angriff genommen werden, in der noch die Erinnerung an das alte München lebendig ist, sonst wird das Besondere der Stadt, für alle Zeiten dahin sein.“

„von überragender Bedeutung ist die Schaffung eines Park- und Verkehrsringes um die Altstadt. Dies ist wahrscheinlich die wichtigste und städtebaulichste Angelegenheit überhaupt“

„Die Ausfallstraßen sind mit Ringstraßen zu verbinden, um die Wege abzukürzen und die Kernstadt nicht zu sehr zu belasten. Sie erhalten für jede Fahrtrichtung 3 Fahrspurbreiten und einen Mittelstreifen für die Straßenbahn.“

„Jeder, der mit seinem Wagen von außen kommt und in der Altstadt zu tun hat, soll hier parken und die fünf Minuten bis zum Stadtzentrum zu Fuß gehen.“

„Gerade die Altstadt ist unser München und das Besondere, das neben den Schöpfungen Ludwigs I. die Fremden immer wieder anzog.“

„Wachsamem Auge müssen wir darauf achten, dass die Häuser der Altstadt nicht höher, sondern eher niedriger werden“

„An einigen Stellen der Altstadtstraßen müssen gezwungenmaßen Arkaden eingebaut werden, nicht um einem romantischen Historismus zu dienen oder Architektur-motive anzubringen, sondern, weil es der Verkehr erfordert. Meist geschieht dies bei Häusern vor der Baulinie, die noch so gut erhalten sind, dass der Abbruch nicht gefordert werden kann, die aber beim späteren Neubau auf die Baulinie zurück müssen.“

„Der Straßenbummler wird leicht getäuscht, weil ja die Straßenwände vielfach noch stehen, aber dahinter ist gähnende, ausgebrannte Leere.“

„Die Altstadt soll ebenso wie die mittlere Kernstadt von der bisher üblichen Art von Rückgebäuden und Hofbauten befreit werden. Hierfür ist die Festsetzung rückwärtiger Baulinien notwendig. Da Allenthalb das wilde Bauen von Rückgebäuden bereits beginnt, so muss in dieser Richtung rasch gehandelt werden.“

„In den Erdgeschossen dieser Höfe können in netten Läden Keramiker, Goldarbeiter, Buchbinder, Modistinnen, Gemüsehändler usw. ihre Ware verkaufen (...) Gute Weinstuben mit Tischen im Freien, behäbige Wirtschaften nach alter Münchener Art passen in solche gepflegte Hofräume“

„Planungen werden dazu beitragen, dass unser liebes München in neuem Gewande, aber im alten Geist wieder entsteht“

„Es ist als Ganzes ein Geschichts- und Kulturdenkmal von Rang mit berechtigtem Anspruch auf Erhaltung und Pflege. Und eben dieser ungestörte Organismus ist es auch, der den Reiz und die Eigenart Münchens ausmacht.“