

München im Aufbruch. Die Olympia-U-Bahn-Linie

Wiepke van Aaken / Burkhard Körner



Abb. 1: Olympiagelände München, Baustelle, Luftbild um 1970

1972 sollte für die Landeshauptstadt Bayerns zu einem Jahr werden, das eine Zäsur in der Stadtentwicklung markiert. Dies hing unmittelbar mit der Entscheidung des Internationalen Olympischen Komitees vom 26. April 1966 zusammen, die München gegen die Mitbewerberstädte Montreal, Madrid und Detroit zum Austragungsort der XX. Olympischen Spiele der Neuzeit für jenes Jahr 1972 bestimmte. Von dem Tag an wurde München zur größten Planungs- und Baustelle Westdeutschlands und ein gewaltiger Bauboom setzte ein (Abb. 1).¹

Die Olympischen Spiele 1972 waren die erste weltweit beachtete Großveranstaltung in Westdeutschland nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und dem damit einhergehenden Zusammenbruch der nationalsozialistischen Diktatur. Die Bundesrepublik konnte sich hier erstmals vor einer Weltöffentlichkeit als moderner und demokratischer Staat präsentieren. Der damalige Außenminister und Vizekanzler sowie spätere Bundespräsident Walter Scheel teilte in einem Schreiben an die deutschen Botschaften und Konsulate im Ausland mit, dass die Spiele die Möglichkeit böten, „dem Ausland ein Bild des modernen Deutschland mit allen seinen politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Aspekten zu vermitteln“.²

Diesem Anspruch sollten die in einem Park gruppierten Bauten für die Olympischen Spiele widerspiegeln, die nach

Entwurf des aus dem Wettbewerb siegreich hervorgegangenen Architekturbüros Behnisch und Partner gebaut wurden (Abb. 2). Prägend für die Gestalt der Bauten sind die gemeinsam mit dem späteren Pritzker-Preisträger Frei Otto konstruierten Dachformationen. Auch die Autoren des *Spiegel* attestierten den Bauten ein „äußere(s) Bild nach ansehnlichem Standard“.³ Mit den leichten, schwingenden Dächern wollte man sich bewusst gegen die monumentalen Bauten der Nationalsozialistischen Diktatur stellen, wie beispielsweise das Olympiastadion in Berlin für die Olympischen Spiele von 1936. Es sollten die „Spiele im Grünen“ und „der kurzen Wege“ sein, gern auch als die „heiteren Spiele“ bezeichnet.⁴

Als einziges zentrumsnahes Areal mit etwa 300 Hektar Fläche stand für die angedachte Nutzung das Oberwiesenfeld zur Verfügung. Eine wesentliche Herausforderung war die verkehrliche Erschließung des Gebietes, das immerhin etwa vier Kilometer entfernt vom Zentrum mit den dort vorhandenen Infrastrukturen liegt. Daneben musste auch das starke Wachstum der Stadt insgesamt mit den damit zusammenhängenden Verkehrsproblemen gelöst werden. Die Stadt war von etwa einer Million Einwohnern im Jahr 1960 auf 1,3 Millionen im Jahr 1970 gewachsen und für die nächsten Jahre war ein weiteres Anwachsen prognostiziert worden.⁵ Schon im Vorfeld der Olympia-Entscheidung hatte der Münchener Stadtrat am 12. Dezember 1959 beschlossen, ein U-Strassenbahnsystem mit 17 Kilometern Länge bauen zu lassen. Nur gut vier Jahre später, am 29. Januar 1964, wurde der Ausbau einer ersten Tiefbahnstrecke als U-Bahn zwischen Freimann und Harras – der heutigen U6 – beschlossen und abermals eineinhalb Jahre darauf fiel am 10. Juni 1965 die Entscheidung für ein U-Bahn-Liniennetz. Nicht einmal zwei Monate nach der Vergabe der Olympischen Spiele an München entschied der Stadtrat am 16. Juni 1966, die



Abb. 2: Olympiagelände München, Luftbild 2012

U3 als Zubringerin zum Olympiagelände bauen zu lassen und dieser Linie den Vorrang einzuräumen.⁶ Am 8. Mai 1972 wurde auf der Strecke zwischen Münchner Freiheit und Olympiazentrum der Betrieb aufgenommen, die Münchner Freiheit war seit Oktober 1971 mit der U6 erschlossen.⁷ Die Olympialinie war im Vergleich zu den Bauzeiten der anderen U-Bahn-Linien in München in einem sehr kurzen Zeitraum verwirklicht worden. Die U-Bahn war neben der eigens angelegten S-Bahn sowie der Tram-Bahn der nach befördertem Personenumfang wichtigste Zubringer des öffentlichen Personennahverkehrs zu den Hauptsportstätten. Als Haupteinschluss des Olympiageländes war die U-Bahnlinie auf eine Kapazität von 25.000 Personen pro Stunde und Richtung ausgelegt.⁸

Verlauf und Gestaltung

Die Strecke der Olympia-U-Bahn verläuft über 4,2 Kilometer unter dem Stadtteil Schwabing zum nordwestlich davon gelegenen Stadtteil Milbertshofen mit dem darin befindlichen Areal des Oberwiesenfeldes, dem jetzigen Olympiapark. In den Jahren 1967 und 1968 wurden drei Planfeststellungen für drei Bauabschnitte, beginnend bei der Station Olympiazentrum, beschlossen (Abb. 3).⁹

Wenngleich die heutige Strecke der U3 über den Kreuzungsbahnhof mit der U6 – Münchner Freiheit – hinwegführt, gehört diese Haltestelle streng genommen nicht zur Olympialinie. Sie ist Teil der bereits zuvor begonnenen Strecke der U6. Die Haltestelle musste jedoch mit der Entscheidung für die Olympialinie als Umstiegsbahnhof neu geplant werden und ein zusätzliches Abzweiggleis erhalten. Die Gestaltung des U-Bahnhofs Münchner Freiheit war nach den Regelvorgaben von Paolo Nestler ausgeführt worden.¹⁰

Von der Station Münchner Freiheit aus verläuft die Strecke in zwei getrennten Röhren, erst bis knapp unter die Oberfläche steigend, dann stark fallend zum Bonner Platz, der am tiefsten gelegenen Haltestelle auf der Strecke. Die Tiefe von etwa 17 Meter war notwendig, da der U-Bahn-Tunnel zwischen den Bahnhöfen Münchner Freiheit und Bonner Platz unter einem

schon damals dicht bebauten Bereich entlangführt. Entlang des beschriebenen Streckenverlaufs ist die Station Bonner Platz die erste Haltestelle der Olympia-Linie. Wie alle anderen Stationen auch, ist diese 120 Meter lang. Der breite Bahnsteig hat zwei Stützenreihen. Der mittige Aufgang führt zu einem über der Bahnsteigebene liegenden Verteilergeschoss mit vier Ausgängen. In wiederum zwei getrennten Fahrtunneln führt die Strecke weiter zur Station Scheidplatz. Hierbei handelt es sich um einen Kreuzungsbahnhof der Olympia-Linie U3 mit Linie U2. Der Bahnhof hat vier Gleise mit zwei Bahnsteigen und zwischen den beiden mittig liegenden Gleisen eine Stützenreihe. Die Aufgänge liegen an den Enden der Bahnsteige und führen dort in zwei getrennte Verteilergeschosse mit drei Ausgängen im nördlichen Teil und vier Ausgängen im südlichen Teil. Vom Bahnhof Scheidplatz verläuft die Strecke in einer Röhre für beide Fahrrichtungen, zunächst fallend und dann die Höhe haltend, zur Haltestelle Petuelring. Die Station mit breitem Mittelbahnsteig mit einer Stützenreihe hat einen zentral gelegenen Aufgang zum mittleren Verteilergeschoss, von dem aus die Fahrgäste zum Teil über lange Verbindungsgänge zu vier Ausgängen geführt werden. Wiederum in einer Röhre führt die Strecke zum letzten Haltepunkt, Olympiazentrum, zum Zeitpunkt der Planung noch als Olympiastadion bezeichnet. Die Haltestelle ist viergleisig mit zwei Mittelbahnsteigen, zwischen den beiden mittleren Gleisen befindet sich eine Stützenreihe. Die Viergleisigkeit war dem zu erwartenden Ansturm während der Olympischen Spiele geschuldet.¹¹ Der Bahnhof wurde mit einem Abstand von etwa 700 Metern von den Hauptsportstätten errichtet. Hierdurch sollte sich das Feld der Besuchenden auflockern und bis zum Bahnhof entzerren.¹² Ein weiterer unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem U-Bahn-Bauwerk und dem Olympiapark ist dadurch gegeben, dass der Aushub für die Bahn zur Modellierung des Olympiageländes genutzt wurde.¹³

Die Olympischen Sommerspiele von 1972 waren nicht nur der Anlass für den Bau der Olympialinie, sondern beeinflussten auch ihre Gestaltung. Im Unterschied zu den nüchtern-sachlichen Regelbahnhöfen der ersten U-Bahnstrecke Münchens, der U6, wurde für die U3 das Heitere und Spielerische der Olympischen Sommerspiele zur gestalterischen Leitidee. Das für die

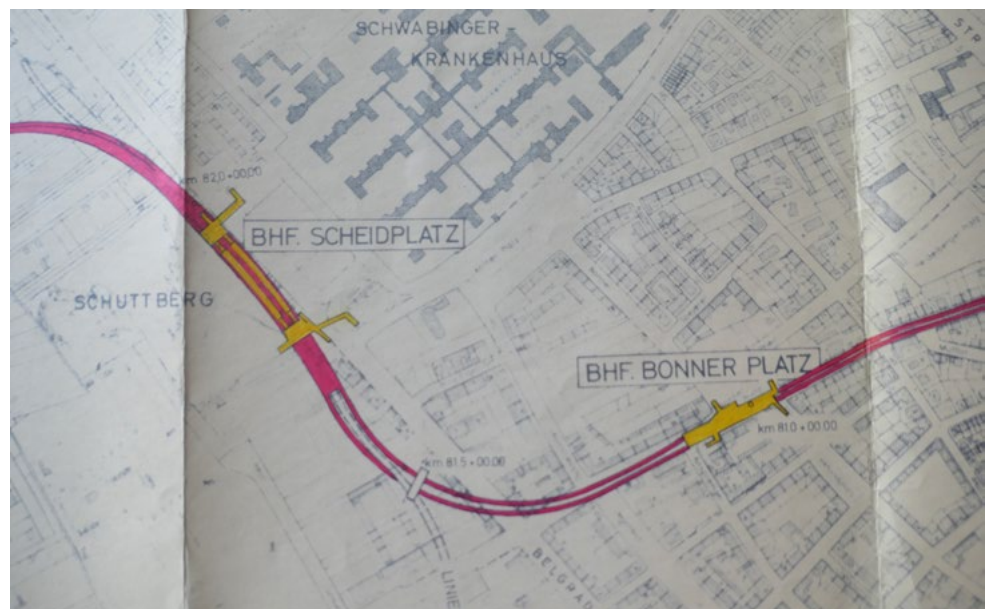


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Streckenübersichtsplan der Olympialinie mit Darstellung der Bahnhöfe Scheidplatz und Bonner Platz, München, Lageplan 1967

Entwürfe zuständige U-Bahnreferat mit dem verantwortlichen Architekten Garabede Chahbasian¹⁴ entschied sich in der Umsetzung für eine bahnhofsübergreifende Gestaltung mit individueller Ausprägung der einzelnen Haltestellen. Damit wurde für die Olympialinie weder dem sonst in der Zeit verbreiteten seriellen Konzept etwa der Wiener U-Bahnhöfe (siehe Beitrag Liptau in diesem Band), noch dem individuellen der Westberliner U-Bahnhöfe (siehe Beiträge Pfeiffer-Kloss und Kohlenbach in diesem Band) Vorrang gegeben und ein dritter Weg, eine Mischform aus seriellem und individuellem Prinzip, eingeschlagen. Einheitlich wurden die Hintergleiswände in Sichtbeton ausgeführt und die Wände der Verteilergeschosse mit Keramiken verkleidet. Die Böden wurden mit hellen Kunststeinplatten ausgelegt, die Decken mit weißen, hochstegigen Aluminiumlamellen abgehängt, die Mittelstützen mit oberflächenrauem, silbriggrauem Gneis verkleidet und die Umfassungswände der U-Bahneingänge in Referenz an das bisherige U-Bahnlinienkonzept Paolo Nestlers mit Platten aus dem blaugrauen Zierstein Ceppo di Gré versehen. Rolltreppenbrüstungen, Teile der Bahnsteigmöblierung und Leitstreifen wurden in einem kräftigen Orangeton, der neuen Kennfarbe der U3, ausgeführt.

Alle vier Bahnhöfe erhielten eine individuelle künstlerische Bearbeitung der Hintergleiswände, deren Produktionsbedingun-

gen einheitlich vorgegeben waren. In einem Arbeitsgang mit dem Betonieren der Wände wurden erstmals im U-Bahnbau¹⁵ Negativschablonen in die Schalung eingelegt. Am Scheidplatz verwendete der Münchner Künstler Waki Zöllner Abgüsse eines realen U-Bahn-Wagens (Abb. 4).¹⁶ Die zur Bahnsteigmitte allmählich breiter werdenden Reliefs evozieren ein Gefühl segmentierter Zeit und vermitteln die Dynamik des Ankommens und Abfahrens. In abgewandelter Form nutzte Zöllner diese Idee auch für den Entwurf der runden, hier gleichförmig aufsteigenden Kreise an den Hintergleiswänden des U-Bahnhofs Olympiazentrum (Abb. 5). Zöllner doppelte dazu die glatte Schalung mit gerillten, glasfaserverstärkten Kunststoffschablonen auf.¹⁷

Die Hintergleiswände der beiden U-Bahnhöfe Bonner Platz (Abb. 6) und Petuelring (Abb. 7) entwarf die Bildhauerin Christine Stadler, die bis dahin eher für Werke aus dem Bereich der christlichen Kunst bekannt war.¹⁸ Am Bonner Platz arbeitete sie leinölgetränkte Gipsschablonen in die Schalung ein, die hier eine sägeraue Holzmaserung aufweist. Stadler legte ihre Serie der Flachreliefs als Bühnenbilder des erwachenden Münchner Großstadtlebens an.¹⁹ Dargestellt wird das Zusammenspiel von Industrie, Wirtschaft, Verkehr und Technik, aber auch das abwechslungsreiche Freizeitleben der Großstädter*innen im Tierpark, mit Musik, Sport und Literatur. Für die zwanzig

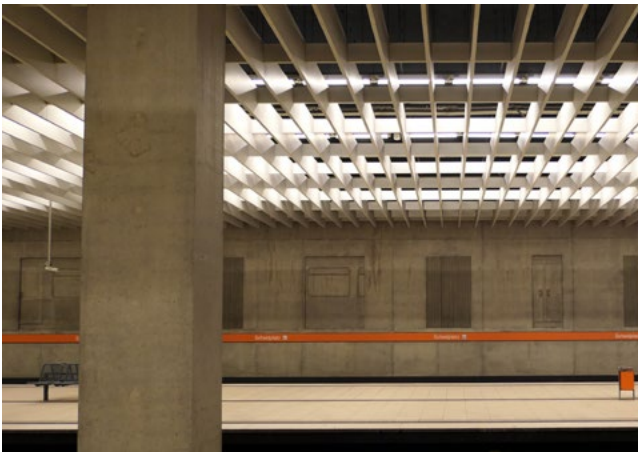


Abb. 4: U-Bahnhof Scheidplatz, München, mit Flachreliefs von Waki Zöllner; Foto 2019



Abb. 6: U-Bahnhof Bonner Platz, München, mit Flachreliefs von Christine Stadler; Foto 2019



Abb. 5: U-Bahnhof Olympiazentrum, München, mit Flachreliefs von Waki Zöllner; Foto 2019

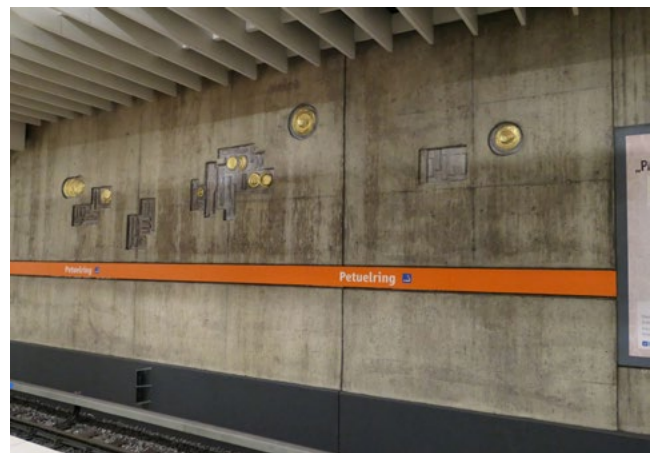


Abb. 7 U-Bahnhof Petuelring, München, mit Flachreliefs von Christine Stadler; Foto 2019



Abb. 8: U-Bahnhof Scheidplatz, München, Einfahrt in den Tunnel, Foto 2019



Abb. 9: U-Bahnhof Petuelring, München, Zwischengeschoß, Foto 2019

teilweise blattvergoldeten Flachreliefs im Bahnhof Petuelring griff Stadler ähnlich wie Zöllner spielerisch auf das Thema der Bewegung und Geschwindigkeit zurück

Kennzeichnet die Bahngleisgestaltung eine diskret heitere Stimmung, deren Vorbilder in den U-Bahnhöfen Stockholms und Montreals zu suchen sind,²⁰ so zeigen die Verteilerebenen mit ihrer überbordenden Farbigkeit eine ganz unmittelbare Fröhlichkeit. Ihre Gestaltung erfolgte nicht allein mit Blick auf

die Olympischen Sommerspiele, sondern auch, um die im Münchener Stadtraum noch seltenen, auch zur Straßenunderquerung zu nutzenden, Verteilergeschosse „durch attraktive architektonische Gestaltung zur Benützung der Anlagen zu animieren“.²¹ Die Zwischengeschosse der Bahnhöfe Scheidplatz und Petuelring besitzen Verkleidungen mit bunten Keramiken. An der Station Scheidplatz sind die Keramiken zudem am Bahnsteigende am Übergang der Gleise ins Dunkle des Tunnels platziert.

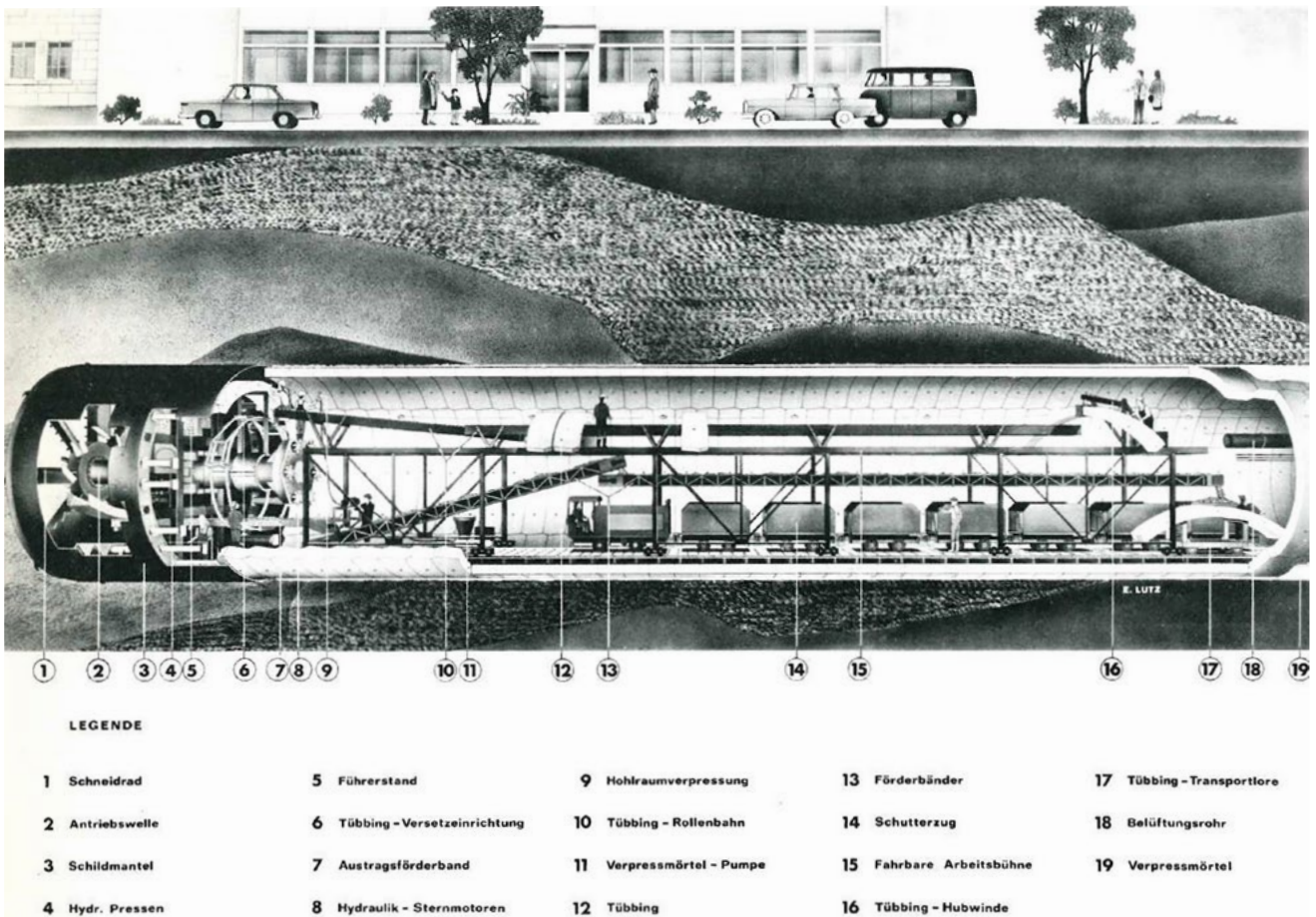


Abb. 10: Längsschnitt durch eine Schildröhre während des Vortriebs, 1971



Abb. 11: U-Bahnhof Mangfallplatz, München, Foto 2019

Sie begleiten die U-Bahnfahrenden bei der Anfahrt in den, wie auch aus dem Tunnel. Die tiefblaue Wandverkleidung mit roten Darstellungen von Meerestieren, vielleicht aber auch fernen Galaxien, setzt der Enge des Tunnels die Weite fremder, fantastischer Welten entgegen (Abb. 8). Extrovertiert und fast psychedelisch anmutend ist das Verteilergeschoss des Bahnhofs Petuelring mit grün-weiß geflammten Keramiken und gelben wie weißen Riemchenfliesen ausgestattet (Abb. 9).

Die Keramiken wurden nicht wie für die ersten U-Bahnhöfe Münchens als Massenware hergestellt, sondern sind Einzelanfertigungen. Jede Keramik zeigt ein eigenes Motiv beziehungsweise einen individuellen Farbverlauf. Damit ist die Münchner Olympialinie in der Materialwahl und im Materialumgang durch eine gewisse Handwerklichkeit geprägt, die das Bauen in München bis zu den Spielen insgesamt bestimmt hatte. Das Heitere und Spielerische der Olympischen Sommerspiele erhielt in der Gestaltung der Olympialinie eine eigenständige Interpretation, die konservativer angelegt ist als die Olympiabauten mit ihren neuen, experimentellen Materialien und Formen.

Bautechnik

Der U-Bahnbau der Olympialinie war erst im zweiten Schritt eine gestalterische Aufgabe. Zunächst bedeutete er eine ingenieurtechnische Herausforderung. Zur U3 gehören nicht nur die



Abb. 12: Verkehr auf dem Stachus, München, Foto 1959

Bahnhöfe mit den Gleisanlagen und Verteilergeschossen, sondern auch betriebstechnische Anlagen wie Maschinenräume, Stellwerke und die U-Bahntunnel zwischen dem Bahnhof Olympiazentrum und der Münchner Freiheit. Für die 4,2 Kilometer lange Linie erfolgte die Bauweise auf 3,1 Kilometern offen und auf über 1,1 Kilometern bergmännisch.²² Die bautechnischen Grundlagen für beide Bauweisen waren lange erprobt.²³ Für das Bauen im oberflächennahen Bereich unter dem Grün- und Straßenraum zwischen Scheidplatz und Olympiazentrum²⁴ war die offene Bauweise die bautechnisch einfachste und auch kostengünstigste Lösung. Für den U-Bahnbau unter Bau- und in den Tiefenlagen kam hingegen ausschließlich eine bergmanntechnische Bauweise in Frage. Im dicht bebauten Umfeld des Bonner Platzes wurde im Schutze einer Grundwasserabsenkung der Schildvortrieb gewählt.²⁵ Hier fräste ein Schneidrad einen Tunnel durch den Untergrund (Abb. 10), in den die kreisrunden Röhren aus vorgefertigten Betonsegmenten, den sogenannten Blocktübblings eingebracht wurden. Die Tübblings wurden mit Bitumenpappe, sogenannter Büffelhaute, abgedichtet und einer Ortbetonschicht zweischalig ausgeführt.²⁶ Diese Technik war schon nicht mehr zeitgemäß. International war bereits seit vielen Jahren auf einschalige Stahl-tübblings und einen vollmechanischen Schildvortrieb gewechselt worden.²⁷ Im stahlarmen aber kies- und sandreichen München erfolgte dieser Schritt aus Kostengründen erst mit dem Bau der U8/1 zwischen den Stationen Scheidplatz und Neuperlach ab 1971, als Tübblings aus Stahlbeton marktreif geworden waren. Für die Olympialinie wurden weltweit erstmals schräge Bohrpfähle nach dem System der französischen Firma Benoto verwendet.²⁸ Gerade gesetzte Benoto-Pfähle hatten ab 1961 bei der Gründung von Großbauten allmählich die Spundwände ersetzt.²⁹ Die Schrägstellung der Pfähle ermöglichte bei beengten Platzverhältnissen wie am Beginn der U3 an der Münchner Freiheit eine Gründung auch direkt unter Gebäuden. Diese Bauweise mit den roh belassenen und durch das Zickzackmuster der Bohrungen gekennzeichneten Ortbetonpfählen wurde später für das Erscheinungsbild anderer Bahnhöfe, so dem U-Bahnhof Mangfallplatz von 1997, prägend (Abb. 11).³⁰ Die Schrägstellung der Pfähle kann allerdings lediglich als Produktkonsolidierung gelten. Die eigentliche Innovationsleistung liegt in der Entwicklung der Bohrpfählwand. Für die Olympialinie wurden wohl nicht zuletzt wegen des Zeitdrucks und der Notwendigkeit eines risikominimierten Bauablaufs keine wirklichen technischen Neuerungen entwickelt, sondern auf längst etablierte Bautechnik zurückgegriffen.

Erhaltung

Wie sieht es nun mit dem Substanzerhalt der U-Bahnhöfe aus? Über die Jahre kam es zu einigen Schäden, materiellem Austausch und Veränderungen. Im Verteilergeschoss des Bahnhofs Bonner Platz wurden die Platten vollständig ersetzt. Wassereintritt hat einige filigrane Reliefs an der Station Petuelring geschädigt. Auf Bahngleisebene wurden hier im Bahnsteigbereich zudem einzelne Wände mit hochglänzenden Platten verkleidet, die im Widerspruch zu den sonst rauen oder matten Oberflächen stehen. Auch reichen die neuen, nun bedruckten Keramiken am Petuelring nicht an die Qualität und Tiefenwirkung der bauzeitlichen Platten heran. Nicht zuletzt ist die Konkurrenz zwischen den flachen, zurückhaltenden Sichtbetonreliefs und



Abb. 13: U-Bahnhof Olympiabahn (heute Olympiazentrum), München, Firmenwerbung Wilkhan, Foto 1971

den heutigen Werbeflächen ungenügend. Dennoch ist das bauzeitliche Erscheinungsbild der Olympialinie insgesamt relativ dicht überliefert, selbst die orangefarbenen Mülleimer sind überall erhalten. Dieser Umstand liegt nicht zuletzt an den handwerklich erstellten Materialien der Bahnhöfe und damit einer gewissen Robustheit und Reparierbarkeit. Der Steinbruch für den Gneis an den Mittelstützen ist weiterhin aktiv und Depots der bauzeitlichen Fliesen sind vorhanden, so dass Fehlstellen problemlos ausgebessert werden könnten.

Baudenkmal

Zur Mitte der 1960er Jahre wurde laut geklagt, dass München aufgrund der andauernden Verkehrsüberlastung (Abb. 12) nicht länger eine Weltstadt mit Herz, sondern mit Herzinfarkt sei.³¹ Große Begeisterung löste dementsprechend die Eröffnung der U6 am 19. Oktober 1971 aus. Der Journalist Christoph Hackelsberger schwärmte von einer „besonders schönen, menschenfreundlichen und feinen U-Bahn, ein Wunder an rasanter, sauberer und gut gestalteter Bequemlichkeit“.³²

Die Olympialinie, nur sieben Monate nach der U6 eröffnet, verkörpert das sich in München neu entwickelnde Großstadtgefühl mit seinem damals positiv konnotierten „nervösen Auf-dem-Sprung-Sein“³³ (Abb. 13). Vor allem aber stehen die U-Bahnhöfe der Olympialinie in engem Sinnzusammenhang mit den Olympiabauten für den Aufbruch Münchens in eine moderne, offene und demokratische Gesellschaft. Aufgrund der sehr hohen geschichtlichen und ausgeprägten baukünstlerischen Bedeutung der Bahnhöfe der Olympialinie wird derzeit ihr Nachtrag als Baudenkmal durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege geprüft.

Nachsatz: Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat im Frühjahr 2020 fünf Stationen der hier thematisierten Olympia-Linie in die Denkmalliste eingetragen.

Munich on the Move. The Olympic Underground Line

The 1972 Summer Olympics marked a turning point for Munich. With their leitmotif of the casual, young and cheerful, the Games became a symbol of social change in Munich and in Germany. In

order to connect the Olympic grounds to the transport network, the route network for Munich's first underground railway, which had been approved shortly before, was revised and in 1966 the 4.2-kilometre-long Olympic line was planned. The first section of the U3 line was completed in record time by 1972.

The mission statement of the Olympic Games was taken up in the design of the underground stations and interpreted independently. The overall design planned in the city's underground department, with individual characteristics for each station, shows a common, unobtrusive-playful fair-faced concrete architecture with wall reliefs integrated into the formwork. Selected wall surfaces are clad in individually produced, coloured ceramics of almost exuberant cheerfulness. In contemporary comparison, the design of the underground stations with this mixture of serially and individually produced components is characterised by its artistic independence. For the construction of the line, conventional construction technologies were used, probably because of the time pressure.

The Olympic underground line stands for the newly developing metropolitan feeling of those years in Munich. Above all, however, together with the Olympic buildings it stands for Munich's propagated departure into a modern, open and democratic society at that time.

Literatur und Quellen

WIEPKE VAN AAKEN, EUROPA FROHWEIN, BURKHARD KÖRNER, Gespräch mit Reinhard Flesch, Gertraud Filchner und Georg Mühlendorfer, Baureferat München, 10. Januar 2019 (Archiv der Verfasser*innen).

ANONYM, Olympia/München. Sie haben uns, in: Der Spiegel, 1966, Heft 19, S. 33-37.

ANONYM, Olympia 1972. Zank ums Zelt, in: Der Spiegel, 1968, Heft 8, S. 132-135.

AUFSCHLÄGER KG, Die erste Bohrpfehl-Schrägwand der Welt. Firmenwerbung, in: Walter FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971, o. S.

HANS BUCHER, Bohrpfähle und Pfehlwände System „Benoto“, in: Schweizerische Bauzeitung, 1961, Heft 5, S. 66-70.

GARABEDE CHAHBASIAN, Architektur im Untergrund, in: Walter FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971, S. 103-108.

GREGOR DOLAK, Weltstadt mit Herz(-Infarkt), in: Bayernkurier, 10. November 2017, <https://www.bayernkurier.de/inland/29905-weltstadt-mit-herz-infarkt/> (10.3.2019).

SIMONE EGGER, „München wird moderner“: Stadt und Atmosphäre in den langen 1960er Jahren, Bielefeld 2013.

DIETRICH ERBEN, Inszenierung der Olympischen Sommerspiele in München 1972. Architektur – Park – Benutzer, in: Stefanie HENNECKE / Regine KELLER / Juliane SCHNEEGANS (Hrsg.): Demokratisches Grün. Olympiapark München, Berlin 2013, S. 16-34.

WALTER FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971.

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (Hrsg.), Stadtentwicklungsplan einschließlich Gesamtverkehrsplan der Landeshauptstadt München, München 1963.

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT ZUR FÖRDERUNG DES BAUES UNTERIRDISCHER MASSENVERKEHRANLAGEN U-BAHN-REFERAT, Antrag auf Planfeststellung für den Abschnitt 01 der Olympiastrecke von der Schleißheimer Straße bis zur Kehranla-

ge nördlich des U-Bahnhofes „Olympiastadion“ einschließlich der U-Bahnhöfe „Petuelring“ und „Olympiastadion“, beschlossen am 26.10.1967 (= 1. Planfeststellung der Olympiastrecke). LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT ZUR FÖRDERUNG DES BAUES UNTERIRDISCHER MASSENVERKEHRANLAGEN U-BAHN-REFERAT, Antrag auf Planfeststellung für den Bauabschnitt 02 der Olympiastrecke von der Ecke Belgrad-/Karl-Theodor-Straße (Sophie-Scholl-Gymnasium) bis zur Brunnerstraße (vor der Schleißheimer Straße) einschließlich bis Kreuzungsbahnhof Scheidplatz, beschlossen am 22.2.1968 (= 2. Planfeststellung der Olympiastrecke).

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, REFERAT ZUR FÖRDERUNG DES BAUES UNTERIRDISCHER MASSENVERKEHRANLAGEN U-BAHN-REFERAT, Antrag auf Planfeststellung für den Abschnitt 03 der Olympiastrecke vom Tattersallgelände (Ecke Leopold-/Karl-Theodor-Straße) bis zum Sophie-Scholl-Gymnasium (Ecke Belgrad-/Karl-Theodor-Straße) einschließlich des U-Bahnhofes „Bonner Platz“, beschlossen am 9.5.1968 (= 3. Planfeststellung der Olympiastrecke).

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN – REFERAT FÜR STADTFORSCHUNG UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg.), Stadtentwicklungsplan 1974. Grundlage für die öffentliche Diskussion, München 1974.

Horst PETRUSCHKE, Die Bauverfahren der U8/1. Gebräuchliche, weiterentwickelte und neue Verfahren, in: FIRMENGRUPPE UND U-BAHN-REFERAT DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (Hrsg.), U-Bahn München. U-Bahn-Linie 8/1, München 1980, S. 107-118.

Verena PFEIFFER-KLOSS, Der Himmel unter West-Berlin, Berlin 2019.

Kay SCHILLER / Christopher YOUNG, München 1972. Olympische Spiele im Zeichen des modernen Deutschland, Göttingen 2012.

Rolf SCHIRMER / Horst PETRUSCHKE / Paul KRAMER, Der Münchner U-Bahnhof und seine technische Auslegung, in: Christoph HACKELBERGER (Hrsg.), U-Bahn Architektur München, München 1997, S. 31-43.

STRUNZ / KÖHNLECHNER / LOTTES [?], Der Tiefbau für die Bauten bei den Spielen der XX. Olympiade München 1972. Herausgegeben durch die Olympia-Baugesellschaft mbH, Nördlingen, o. J.

WILKHAN [?], Sitzmöbel. Das endlose Banksystem. Firmenwerbung, in: Walter FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971, o. S.

Sophie WOLFRUM, Die Schattenseite der „heiteren“ Spiele, in: Stefanie HENNECKE / Regine KELLER / Juliane SCHNEEGANS (Hrsg.), Demokratisches Grün. Olympiapark München, Berlin 2013, S. 36-51.

Bernhard-Theodor WOLF, Christine Stadler. Leben und Werk, Egstätt 2003.

Klaus ZIMNIOK, Antrag auf Planfeststellung für den Bauabschnitt 01 der Olympiastrecke. Erläuterungsbericht, beschlossen am 26.10.1967.

Klaus ZIMNIOK, Eine Stadt geht in den Untergrund, München 1981.

Bildnachweise

1: BAUREFERAT DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (Hrsg.), Bauen in München 1960–1970, München 1970, S. 289, 2–9, 11: Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, 10: Walter FIRGAU u.a. (Hrsg.), U-Bahn für München, München 1971, S. 88, 12: Verlag Ludwig Simon, München-Pullach, 13: Wilkhahn Einrichtungs GmbH, Bad Münders

¹ Vgl. SCHILLER / YOUNG, München 1972, 2012, S. 44–90.

² Zitiert nach: SCHILLER / YOUNG, München 1972, 2012, S. 14f.; vgl. auch: ERBEN, Inszenierung, 2013, S. 20.

³ ANONYM, Olympia 1972, 1968, S. 132.

⁴ Vgl. zu den zeitgenössischen Benennungen: ERBEN, Inszenierung, 2013, S. 19–20; WOLFRUM, 2013, Schattenseite, S. 36; EGGER, München, 2013, S. 374–378.

⁵ Vgl. LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, Stadtentwicklungsplan, 1963, S. 16–19; LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, Stadtentwicklungsplan, 1974, S. I/3–I/15.

⁶ Vgl. ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 9–23.

⁷ Zu den Daten vgl. PISCHEK / JUNGHARDT, Münchner U-Bahn, 2012, S. 9–15.

⁸ Vgl. ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 67.

⁹ Siehe hierzu die Quellenangaben zur LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN.

¹⁰ Nach Wettbewerb im Jahr 1965 hatte der Architekt Paolo Nestler für die Bahnhöfe zwischen Goetheplatz und Nordfriedhof Regelbahnhöfe entworfen. 2008/09 wurde der Bahnhof Münchner Freiheit umgestaltet, erhielt ein neues Lichtkonzept und die Hintergleiswände eine neue Verkleidung.

¹¹ Siehe ZIMNIOK, Antrag auf Planfeststellung, 1967, S. 3.

¹² Vgl. ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 66f.

¹³ STRUNZ / KÖHNLECHNER / LOTTES [?], Tiefbau, o. J., S. 13.

¹⁴ ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 73.

¹⁵ CHAHBASIAN, Architektur im Untergrund, 1971, S. 104.

¹⁶ ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 74.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Zum Werk Christine Stadlers und ihrer Arbeit für die U-Bahnhöfe: WOLF, Christine Stadler, 2003.

¹⁹ ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 73.

²⁰ Ebd.

²¹ FIRGAU, U-Bahn München, 1971, S. 103.

²² FIRGAU, U-Bahn München, 1971, S. 178.

²³ Für die offene Bauweise in Berlin und Hamburg bereits um 1900. Vgl. ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 25.

²⁴ FIRGAU, U-Bahn München, 1971, Abb. 14.

²⁵ Ebd.

²⁶ VAN AAKEN / FROHWEIN / KÖRNER, Gespräch, 2019.

²⁷ PETRUSCHKE, Bauverfahren U8/1, 1980, S. 115.

²⁸ Vgl. AUFSCHLÄGER, Bohrpfahl-Schrägwand, 1971.

²⁹ BUCHER, Bohrpfähle Benoto, 1961.

³⁰ Der Bahnhof Mangfallplatz wurde in Bohrpfahl-Deckelbauweise erstellt, vgl. SCHIRMER / PETRUSCHKE / KRAMER, Technische Auslegung U-Bahnhof München, 1997, S. 34.

³¹ ANONYM, Olympia/München, 1966, S. 37. Die Schlagzeile wurde im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion zur Siedlungsentwicklung jüngst wieder aufgegriffen vgl. DOKLAK, Weltstadt mit Herz(-Infarkt), 2017.

³² Zitiert nach: ZIMNIOK, Stadt in den Untergrund, 1981, S. 76.

³³ WILKHAN [?], Sitzmöbel, 1971, o. S.