

B A H N  
H O F S  
V I E R T E L



©Luisa Knopf, Prospekt, 2019

**Baustelle Bahnhof.  
Ein Stadtviertel im Wandel**

Die Publikation zeigt Ergebnisse einer Bestandsaufnahme jener Alltagsorte und Zwischenräume, die wenig beachteter Teil des Bahnhofsumfelds in München sind. Was in der Baueuphorie nur Nebenschauplatz, jedoch die eigentliche Stadt am Bahnhof ist, wurde uns zum Objekt einer fotografischen Auseinandersetzung.  
Projektleitung: Doris Hallama, Fotografin Isabel Mühlhaus

-

Lehrstuhl für Theorie und Geschichte von Architektur, Kunst und Design,  
Prof. Dietrich Erben.

Architekturfakultät der Technischen Universität München, 2020.

-

Fotografien und Texte von: Luisa Amann, Valentina Bauer, Sophia Brauner, Elena Englmann, Kayo Färber, Benedikt Gierl, Luisa Holm, Johanna Huhle, Luisa Knopf, Niklas Lenz, Cedric Lomeier, Anna Lüßmann, Vitus Michel, Sophia Miebach, Juri Nitz, Constantin Schindler, Stephanie Schrödter, Silvia Stitzinger, Leonhard Thumann

-

Ausstellung: Mucbook, Schillerstraße 3a

Projektion: Architekturgalerie München im BUNKER, Blumenstraße 22

20.-27.02.2020

Dank an die Fakultät für Architektur, TUM,  
Mucbook, Architekturgalerie München,  
Reger - Werbearchitektur GmbH,  
Schnitzer&.



# BAUSTELLE BAHNHOF - Ein Stadtviertel im Wandel

Der Münchner Hauptbahnhof steht mitten in seiner Abbruchphase. Mit dieser Baustelle und dem vorgesehenen Neubau verändert sich nicht nur die Bahninfrastruktur, sondern auch das Stadtviertel um sie herum. Im Kontext dieser Transformation wurde das südliche Bahnhofsviertel zum Objekt einer fotografischen Auseinandersetzung. Die entstandenen Bilderserien sind zugleich

Bestandsaufnahme und stoßen eine Beschäftigung mit jenen Orten, Lokalen, Treffpunkten - Zwischenräumen und Alltagsorten - an, die spezifischer Teil des Viertels, gleichzeitig im Zuge des Bahnneubaus tendenziell im Verschwinden sind. Sie wird zum Mittel, um die Geschichten, Qualitäten, Möglichkeiten und heterogenen Zustände dieser Räume zu ergründen, Diskussionen zu eröffnen und Position zu beziehen.

Fotografie übernimmt verschiedene Funktionen im Bezug zur Architektur. Sie dient, neben Zeichnungen und Texten, der Vermittlung und Dokumentation genauso aber auch der Interpretation von Gebäuden und Stadträumen. Eine solche Fotografie schaut nicht unbefangen. Wo sie über die Abbildung des vordergründig Sichtbaren hinausgeht, wird sie Untersuchungswerkzeug.



Cedric Lomeier  
**08:04 - 00:07**

06

Anna Christina Lüßmann  
**LEERSTÄNDE**

08

Vitus Michel  
**MARS**

10

Benedikt Gierl  
**GROSSSTRUKTUREN IM MÜNCHNER BAHNHOFSUMFELD**

12

Johanna Huhl  
**HBF HOTELS**

14

Leonhard Thumann  
**KANN WEG ?!**

16

Niklas Lenz  
**PLATZ NEHMEN**

18

Louisa Knopf  
**PROSPEKT**

20

Juri Nitz, Stephanie Schrödter  
**VERSTECKTEGLAUBENSGEMEINSCHAFTEN**

Lulu Amann, Kayo Färber  
**FREMDE HÄNDE**

Valentina Bauer  
**ZWISCHENORT**

Sophia Brauner  
**KONTRAST DEUTSCHES THEATER**

Constantin Schindler  
**NAAN – AUF EIGENEN WEGEN**

Luisa Holm, Sophia Miebach  
**VON RAMSCH BIS RARITÄT**

Silvia Stitzinger  
**FRAG MICH NICHT. KAROTTE**

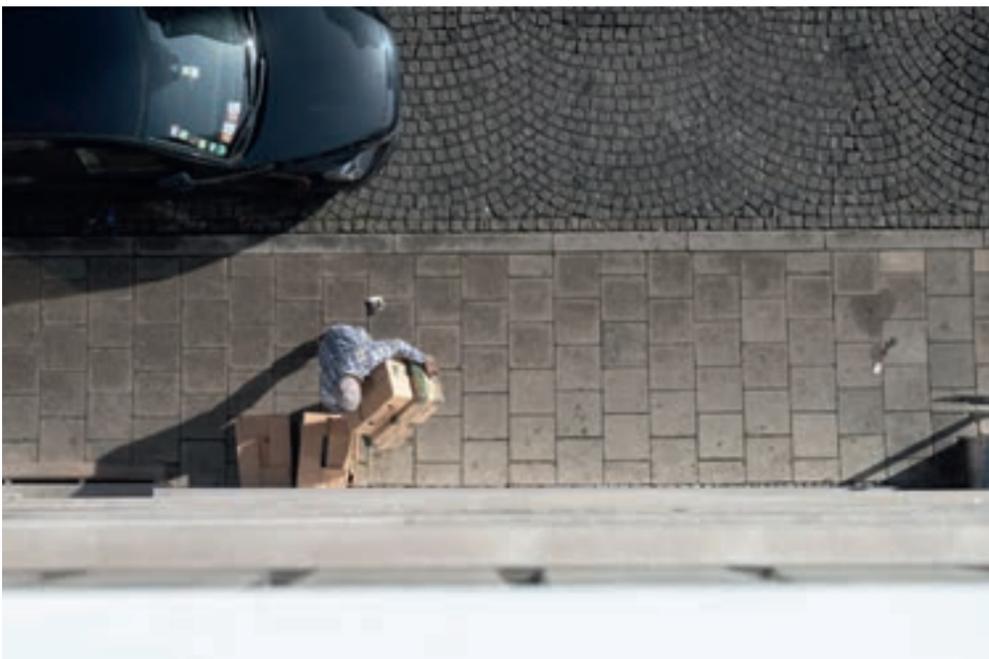
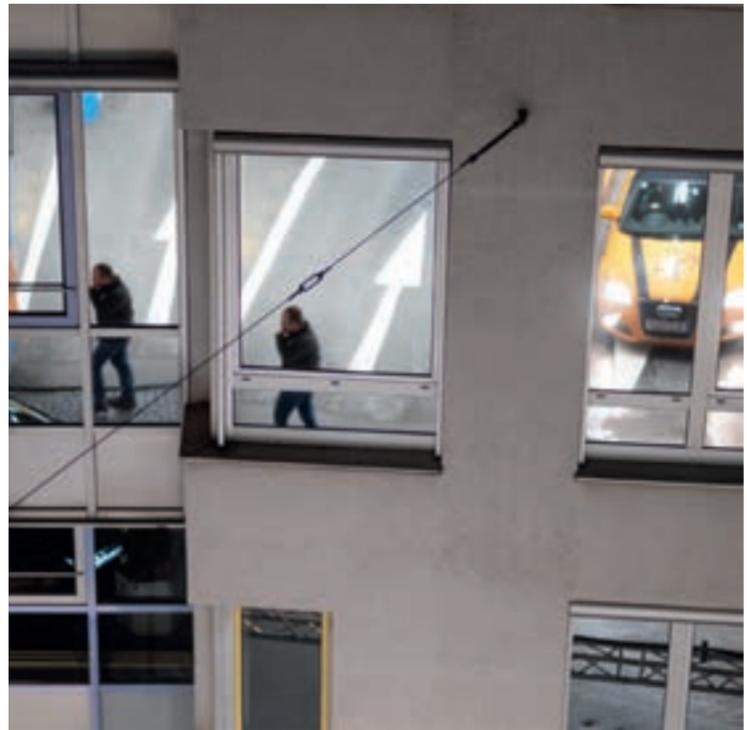
Elena Englmann  
**SPORTCAFÉ SCHILLER (1989 – 2019)**

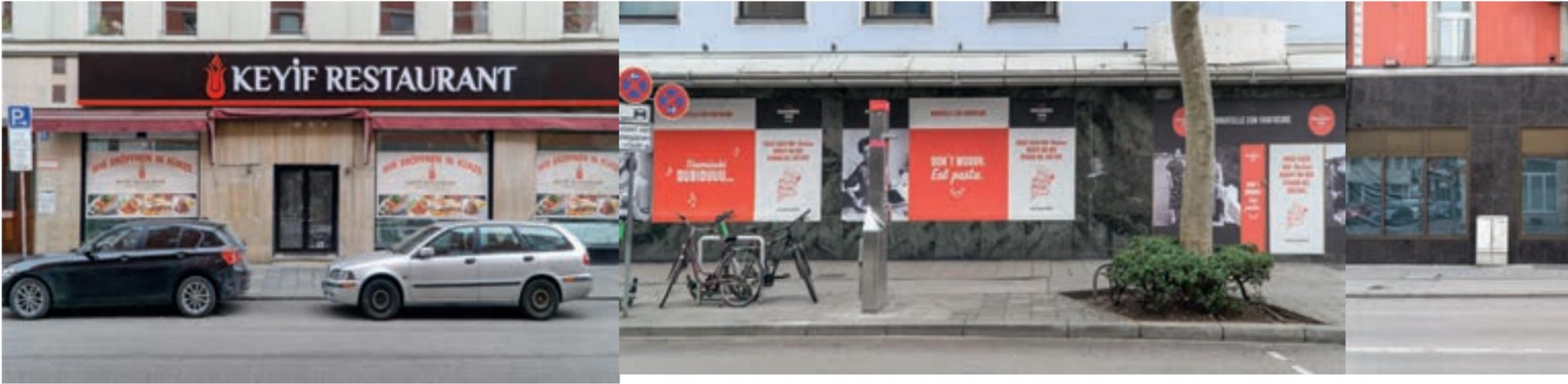


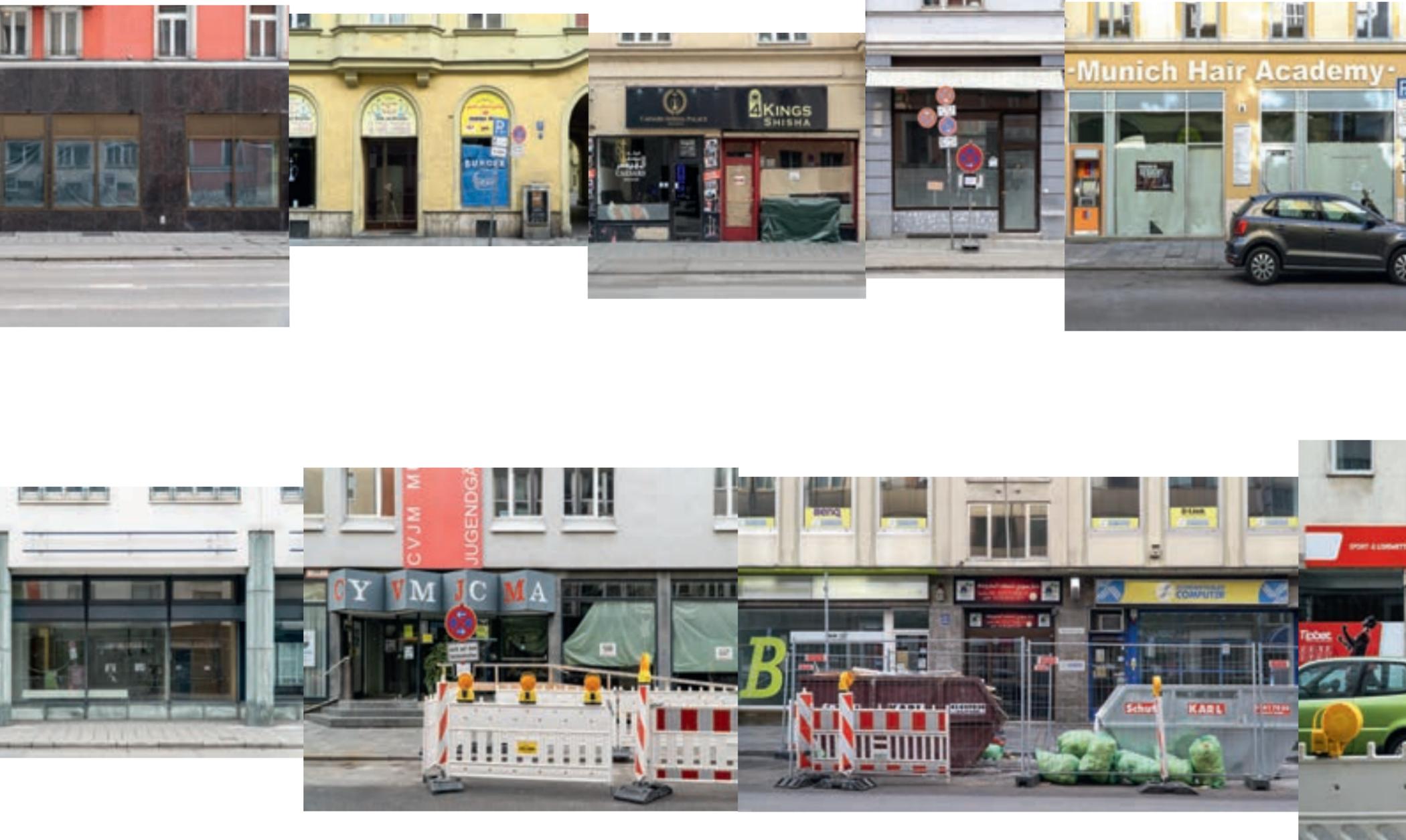
Mit dem Abriss des alten Bahnhofsgebäudes begann im letzten Jahr eines der großen Infrastrukturprojekte in München. Das führt auch im Bahnhofsviertel zu Umbrüchen. Selbst ohne solch massive Eingriffe aber, verändert sich das Viertel täglich. Es ist nicht nur Ankunftsort und Tor zur Stadt, sondern auch Wohnort, Arbeitsstätte und Vergnügungsmeile für viele Münchner\*innen, Tourist\*innen oder Pendler\*innen; manches davon frühmorgens, manches nur abends oder nachts, vieles gleichzeitig.

Wer dieses Viertel verstehen möchte, muss einen Blick auf die Menschen werfen, die sich hier auf den Straßen begegnen oder geschickt ausweichen. Sie alle haben unterschiedliche Ziele, Routinen und Kulturen und prägen damit den Rhythmus des Viertel.

Die Fotoserie zeigt unterschiedliche Spielstätten im Tageslauf und eröffnet mit dem ästhetisierenden Blick durch die Kamera eine andere Perspektive auf Motive, die manchmal im Gegenteil als Problemstellen in München erscheinen.







In München steigt der Mietspiegel seit Jahren stetig an. Lag die Durchschnittsmiete 2017 mit 9,79€ pro Quadratmeter noch unter der Zehn-Euro-Marke, erhöhten sich die Preise bis 2019 um mehr als 4%. Statistiken und Berechnungen zufolge dehnt sich die durchschnittliche Nettokaltmiete in den kommenden Jahren weiterhin aus. Umso mehr bewegte mich die Erkenntnis über die vielen leerstehenden Räume im Hauptbahnhofsviertel. Ich stellte mir die Frage, warum es dort so viele unvermietete Flächen gibt. Ist der Umbau des Hauptbahnhofs Grund dafür oder ist dies ein Phänomen des Viertels?

Die Fotos dieser Arbeit zeigen verschiedene Arten von Leerständen über den Zeitraum von Oktober 2019 bis Februar 2020: Gebäude, die aufgrund von Abrissmaßnahmen leer stehen, Räume, die durch einen Mieterwechsel im Umbau sind sowie verlassene Läden, die keine eindeutige Antwort auf ihre zukünftige Nutzung wiedergeben und auf unbegrenzte Zeit unvermietet bleiben. Durch das Angebot unterschiedlicher Läden und bunter Schaufenster fallen manche Leerstände auf den ersten Blick nicht direkt ins Auge und fügen sich erstmals in das Gesamtbild des Straßenzugs. Leere Räume werden durch das Verkleben der Fensterscheiben kaschiert, andere erkennt man wiederum sofort und versprechen dem Betrachter die baldige Neueröffnung eines Ladens oder aber lassen ihn mit offenen Fragen zurück.





Dieser Hinterhof nördlich des Münchner Hauptbahnhofs wirkt mit seinen unterschiedlichen Bautypologien wie eine Collage aus verschiedenen Zeiten. Das siebenstöckige Parkhaus bildet mit seinen Betonplatten den Hintergrund, von dem sich der Hof abhebt. Im Vordergrund stehen drei eingeschossige Baracken aus der Nachkriegszeit, die nicht mehr erkennen lassen, was ihre ursprüngliche Nutzung war. Durch das Weiterbauen, Renovieren und Neubauen entstand eine Mischung aus verschiedenen Formen und Materialien als eigene Zeitschicht.

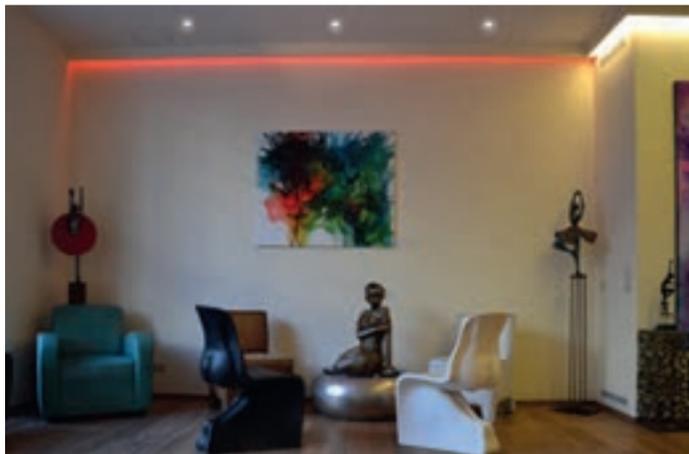
Meine Aufmerksamkeit erregte dieser Hof bei der Suche nach Orten im Viertel, die Begegnungen zulassen und fördern. Beim ersten Eintreten waren zwei Frauen mit dem Hacken von Brennholz beschäftigt - und illustrierten den Anachronismus dieser Enklave. Ihr Arbeitsplatz befindet sich in einer alten Schreinerei, die nun umgenutzt Coworking-Space ist. So wie dieses Gebäude hat jede der Baracken eine neue Nutzung bekommen. In dem ehemals durch Handwerk geprägten Hinterhof bilden nun unterschiedliche Dienstleister ein interdisziplinäres Miteinander. Von allen Seiten eingerahmt, äußerlich nicht sichtbar entwickelte sich der Hof zu einer eigenen Realität - als Enklave in der Großstadt.





Ein wichtiger Bestandteil des Münchner Bahnhofsumfeldes sind, gemäß einem weltweiten städtebaulichen Phänomen, Großstrukturen. Diese haben die Fläche von einem oder nicht selten mehrerer Stadtblöcke. Während das Bahnhofsviertel das Gebiet zwischen Pettenkoflerstraße im Süden, Sonnenstraße im Osten, Karlstraße im Norden und Seidl- beziehungsweise Paul-Heyse-Straße im Westen, rund um das Bahnhofshauptgebäude, beschreibt, bezeichne ich als Bahnhofsumfeld zusätzlich die Umgebung des Gleisvorfeldes bis zur Donnersberger Brücke mit Arnulf- und Marsstraße, sowie der Westendstraße als nördliche beziehungsweise südliche Abgrenzung.

Der Bahnanschluss stellt noch heute den schnellsten Weg dar, um von außerhalb das Stadtzentrum Münchens zu erreichen. Die Bahntrasse von Pasing im Westen bis kurz vor das Stadtzentrum bildet einen breiten Korridor, in dem der Bahnverkehr ungehindert vom restlichen Stadtverkehr unter Brücken hindurch und über Unterführungen hinweg fließen kann. Die Eisenbahn, eine der wichtigsten Errungenschaften der Industrialisierung, bot also nicht nur den Vorteil Güter und Personen schnell von einem Ort zum anderen zu transportieren, sondern eben auch ungehindert nah an die Städte heranzukommen. Gerade Städte wie München hatten den Vorteil zu dieser Zeit noch relativ klein zu sein. So konnte der Bahnhof unweit der Altstadt, auf freiem Feld errichtet werden. Anders als beispielsweise in Paris oder London, die damals schon Millionenstädte waren und wo Schienen durch die Randbezirke gelegt werden mussten, konnte in München die Stadt mit der Eisenbahn wachsen. Die erste Bahnstrecke Münchens ging Richtung Augsburg, die nächstgelegene wichtige Stadt. Deshalb musste München von Westen her erschlossen werden und siedelten sich im heutigen Bereich zwischen Donnersberger Brücke und Stachus die ersten Industriebetriebe Münchens an, was heute noch strukturell im Stadtbild zu erkennen ist.



München weist in seinem Bahnhofsviertel eine hohe Hoteldichte auf. In den vergangenen zehn Jahren steigerte München seine Hotelbettenkapazität um etwa 60%. 3500 Hotelbetten kamen allein im vergangenen Jahr im Großraum München hinzu. Die Nachfrage bleibt steigend, womit Investoren weitere Hotelprojekte planen. Insbesondere für kleinere und/oder familiengeführte Hotels wird es schwieriger zu überleben. Sie werden zunehmend von internationalen Hotelketten abgelöst.

Mir stach in der Bahnhofsgegend die hohe Zahl an Hotels ins Auge. Von außen wirken einige unscheinbar und fallen nicht durch prägnante Besonderheiten auf. Oftmals ließen sie nicht einmal einen Blick ins Innere zu. Der besondere Reiz bestand nun aber genau darin, die Innenräume der Hotels zu fotografieren, um damit die verschiedenen Themenwelten und Atmosphären einfangen zu können.

Die Bildserie zeigt die Hotellobby von fünf Hotels im Hauptbahnhofsviertel. Mit auffälligem Mobiliar, individuellen Themensetzungen und besonderer Farbgebung wird der Eindruck erweckt, unbedingt aus der Masse an Hotels herausstechen zu wollen. Darüber werden sich die Lobbies, trotz der unterschiedlich angesprochenen Zielgruppen, in den frontalen Aufnahmen dann auch wieder recht ähnlich.

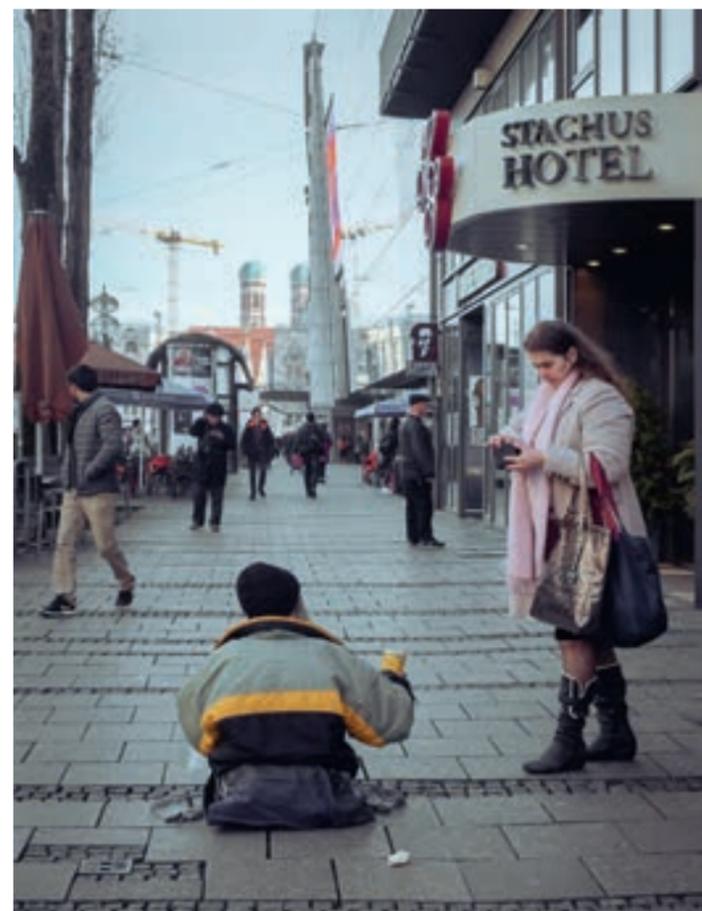
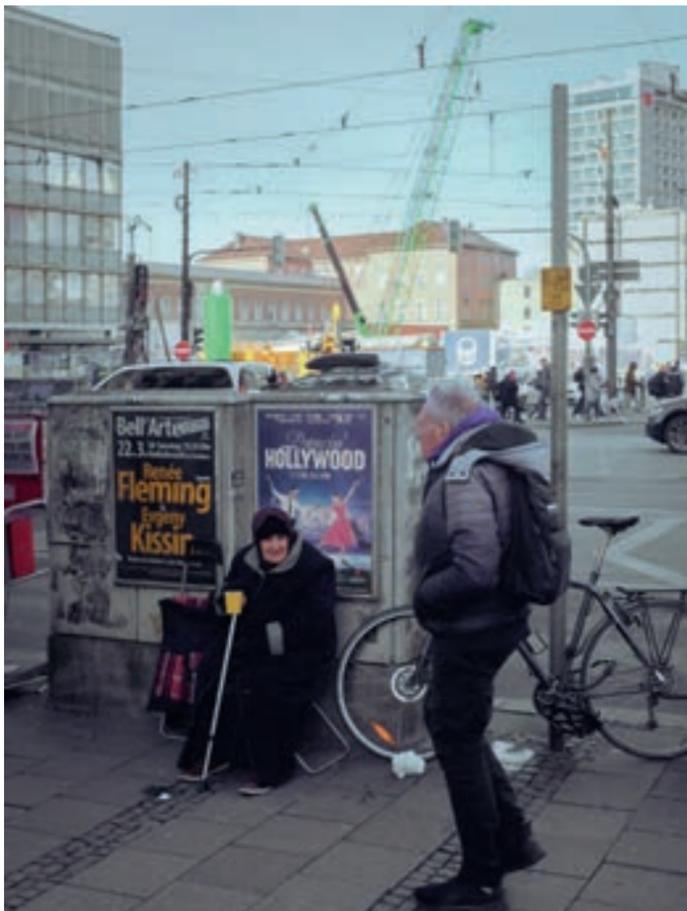
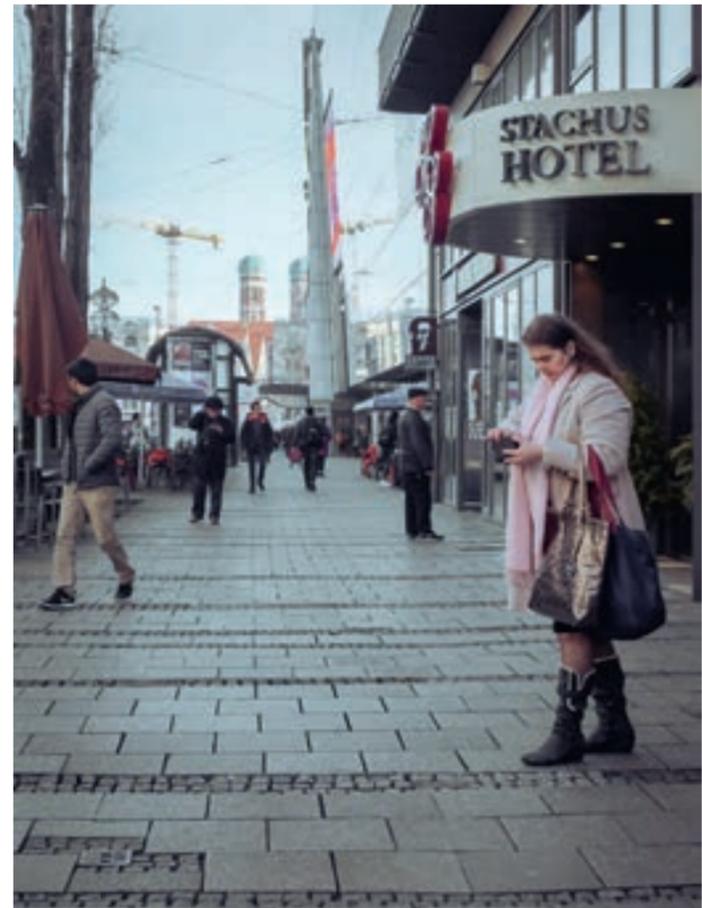
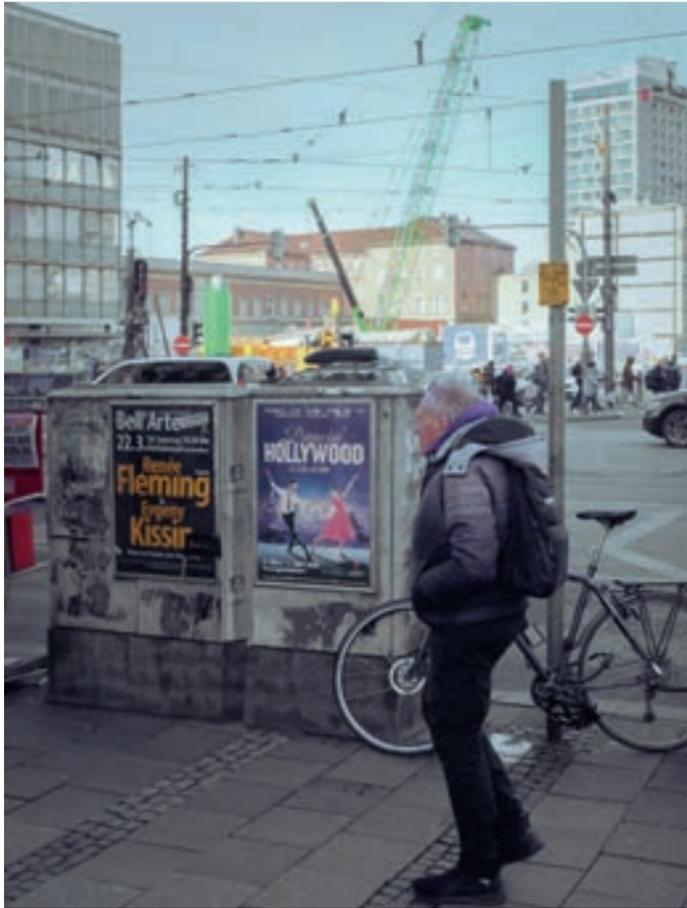




Goethestraße, Schillerstraße, Landwehrstraße, Schwanthalerstraße – das Herz des südlichen Bahnhofsviertels zeichnet sich durch seine internationalen Bewohner\*innen aus. Es bietet mit ihnen und durch die hohe Konzentration an Einzelhändler\*innen sowie Dienstleistern ein Flair des lebendigen Neben- und Miteinanders.

4000 Bewohner\*innen, 30 000 Arbeitsplätze, 50 Nationen – ein pulsierender Ort, der aber auch mit Problemen verbunden ist: harte Drogen, illegale Prostitution, Obdachlosigkeit, Bettlerbanden, Gewalt, Armut. Viele markieren hier einen dunklen Flecken, wo München eigentlich am buntesten ist.

Beim Neubau des Münchner Hauptbahnhofes und der damit erwünschten Transformation des Viertels meint man wenig Rücksicht auf oder Bezugnahme zu diesen Aspekten zu erkennen. Gentrifizierung würde stattfinden. Damit wäre der Verlust des prägenden Charakters des Knotenpunkts von München verbunden. Die Fotostrecke zeigt provokant und plakativ, wie es nun wäre, werden vermeintliche Probleme einfach ausradiert.



**PLATZ NEHMEN**



Südlich des Hauptbahnhofs, auf der anderen Seite der Bayerstraße, westlich und östlich begrenzt durch Goethe- und Schillerstraße, befindet sich das Herzstück des Münchner Bahnhofsviertels. Von König Ludwig ursprünglich als Gartenstadt geplant, mit dem Bau der Bahnstrecke 1838 zum Verkehrskreuz gemacht, wurde es im zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört und mit knappen Mitteln danach wiederaufgebaut. Später von den Wohnungseigentümern verlassen, beleben neue Bewohner\*innen, ‚Gastarbeiter‘ das Viertel bis zum Ende der 80er Jahre wieder. Länger schon richtet es seinen Blick zum einen auf die Anwohner\*innen, zum anderen auf die Reisenden und deren Bedürfnisse. Aus einem Wohngebiet wird ein Viertel der Berufstätigen, Selbstständigen, Handwerker und der Fremdenzimmer.

Trotz, und gerade mit der Veränderung zum Kommerz und dem ständigen Durchgangsverkehr sind Goethe- Schiller- und Landwehrstraße weniger Verkehrsfläche als sozialer Treffpunkt und das Wohnzimmer unterschiedlichster Gruppen. Interessant, wie sich heute in dem Viertel in dem es keine Bank, keine Grünfläche keinen Verweilort gibt, Arbeitende, Bewohner und Reisende, den Straßenraum zum Ort des Aufhaltens machen. Dabei spielen vor allem der Gehweg, und das Konglomerat der kleinen Läden im Erdgeschoss eine wichtige Rolle. Männergruppen stehen vor Telefonläden. Tagelöhner warten an der Landwehrstraße auf einen Job. Die Bestuhlung des Persischen Restaurants auf der Goethestraße reicht beinahe bis auf die Straße. Ein Goldhändler verkauft seinen Schmuck von der Ladenschwelle aus. Arbeiter auf Montage trinken abends noch ein Bier vor einem Hotel in der Schillerstraße. Ein Mann, noch im Friseurkittel, steht vor dem Laden und beobachtet das Treiben.





Seit Mitte 2019 werden bei laufendem Betrieb Teile des Münchner Hauptbahnhofs abgerissen und durch ein neues modernes Bahnhofsgebäude ersetzt. Die Folge ist eine Großbaustelle, die sich den Münchner\*innen und Gästen mit Absperrungen, Arbeitern in Schutzkleidung, Bautafeln und Warnhinweisen, häufig in den Signalfarben Rot und Gelb, zeigt.

Einen ganz anderen Eindruck vermitteln die etwa vier Meter hohen Lärm- und Sichtschutzwände, die beispielsweise an der Arnulfstraße errichtet wurden, um Anwohnende und Passanten vor Baustellenlärm und -schmutz abzusichern, außerdem die Baustelle vom öffentlich zugänglichen Bereich zu trennen. Sie zeigen an verschiedenen Abschnitten fotorealistische Abbildungen des zukünftigen Bahnhofs und sollen damit einen positiven Ausblick auf das geben, was hinter den Absperrungen entsteht.

Die Absperrungen und Lärmschutzwände sind nun gleichermaßen Prospekte jener Kulisse, vor deren Hintergrund sich das Leben um den Hauptbahnhof abspielt. Pendelnde, die die Rolltreppe benutzen, um zu den Zügen zu gelangen, Angestellte, die ihrer Arbeit nachgehen oder Passantinnen erscheinen als ein Teil der Darstellungen und werden damit Bestandteil einer surrealen Welt.

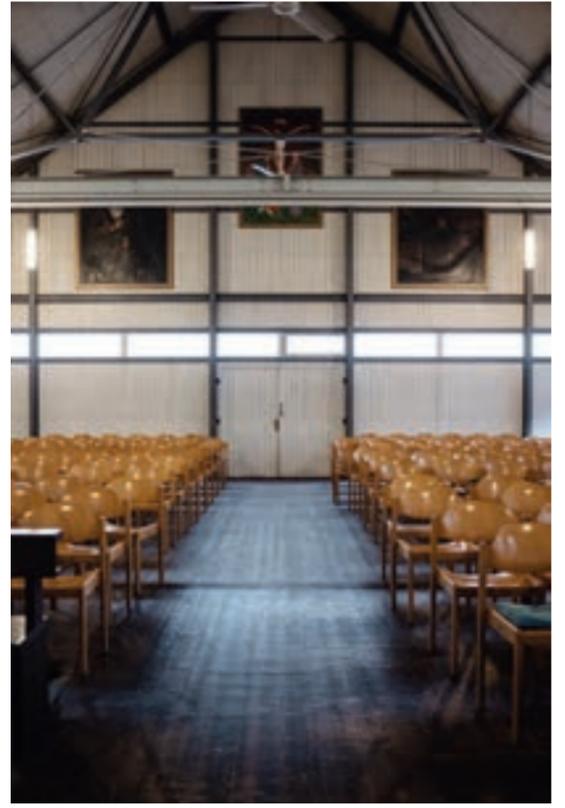
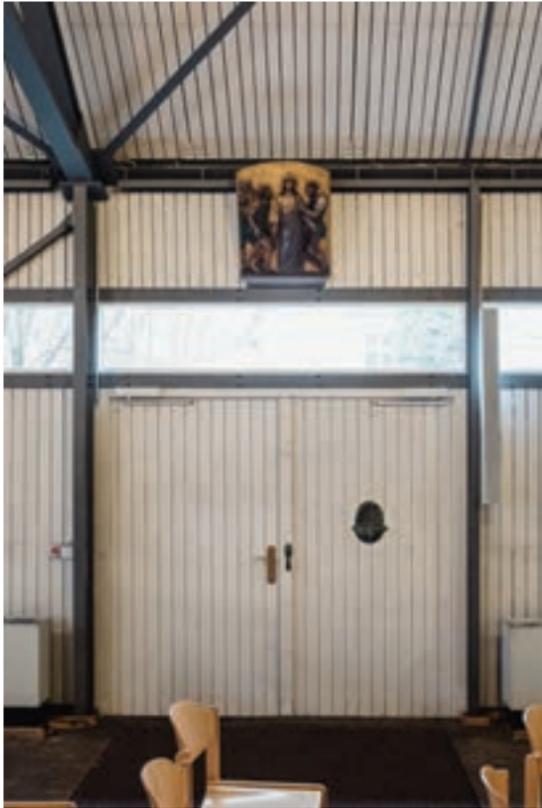




Das Hauptbahnhofsviertel in München ist divers wie kein anderes. Es arbeiten und wohnen dort Menschen aus rund 40 verschiedenen Nationen. Etwa 66% der Bewohnerinnen und Bewohner haben einen Migrationshintergrund.

Menschen aus den unterschiedlichsten Herkunftsländern und sozialen Gesellschaftsschichten treffen dort aufeinander, genauso wie verschiedenste Religionen. Es ist schwierig auf engstem Raum Platz zur Entfaltung des Glaubens zu finden. Das Ausüben der Religion zieht sich immer weiter auf, für die Oberfläche verborgene, Orte zurückzieht oder wird ganz aus der Kernstadt verdrängt. Für viele Gläubig wird damit die Verbindung von Berufsleben und Religion zur Herausforderung. Der Mangel an Platz und finanziellen Mitteln im Hauptbahnhofsviertel hat dazu geführt, dass im April 2017 mit der Kumba-Moschee die letzte Moschee in dem Viertel abgerissen wurde um Platz für Wohnraum zu schaffen.

Unser Projekt geht auf die Suche nach diesen versteckten Religionsgemeinschaften um Einblicke in einen der Öffentlichkeit weitgehend unbekanntem und unzugänglichen Teil der Stadt zu ermöglichen. Die Fotoserie zeigt die Hrvatska katolička župa München, eine kroatisch-katholische Gemeinde in der Schwanthalerstraße.





Was formt das Leben in der Stadt? Was macht eine Stadt, ein Viertel einzigartig? Die Häuser und Geschäfte? Die Menschen, deren Leben? Der Alltag? Alles auf einmal? Das Zwischendrin?

Alles verändert sich. Welche Konsequenzen hat das auf die Menschen? Gut? Schlecht? Schwarz? Weiß? Grau.

Was wird passieren?

Wird auch in zehn Jahren der Marktschreier lauthals den Preis des frisch gelieferten Korianders allen Passant\*innen der Goethestraße verkünden? Wird Frau Ivanov, Inhaberin der City DryClean Textil-Reinigung, immer noch jeden Tag sorgfältig die frisch gewaschenen Hemden ihrer Kunden bügeln? Wird Zeynep mit schneller, geübter Hand einen weiteren Saibling schuppen, ein breites Lächeln auf ihrem Gesicht?

“Haare wie Neugeborenen. Waschen, Schneiden, Föhnen nur 17.000.” steht es in fettgedruckten Buchstaben im Schaufenster von Makkas Coiffeur. Das Surren von Rasierern und Föhngeräusche füllen den Raum. Es riecht nach frischem Shampoo.

Nur ein paar Türen weiter betreten wir den Supermarkt Verdi. Unbekannte Obstsorten, lila Brokkoli, türkische Baklava, Sesamkringel und vieles mehr füllt die Regale und Auslagen. Fremde Sprachen liegen in der Luft. Ehe man sich versieht, ist man eingetaucht in eine scheinbar andere Welt.

Wie viele Touristen haben bereits in dem Hotel an der Ecke übernachtet? In Raum 308? Oder 404? Werden sie irgendwann zurückkehren, in einem Jahrzehnt, im gleichen Hotel übernachten? Am Hauptbahnhof aussteigen und ihren jugendlichen Kindern davon erzählen, dass sie noch den alten Hauptbahnhof gesehen haben? Werden sie staunen? Oder weinen? Über vergangene Momente, die nicht mehr wiederkehren?

Was bedeutet Wandel?

Wird der dunkelhäutige Beamte auch in zehn Jahren noch seine Tomaten vorsichtigst auswählen, dreimal drehen, bevor er sie behutsam in seinen Beutel legt? Wird er noch am gleichen Gemüsestand stehen? Wird dieser noch existieren? Oder bereits längst umgezogen sein? Aufgrund zu hoher Mieten? Oder einem komplett anderen Grund?

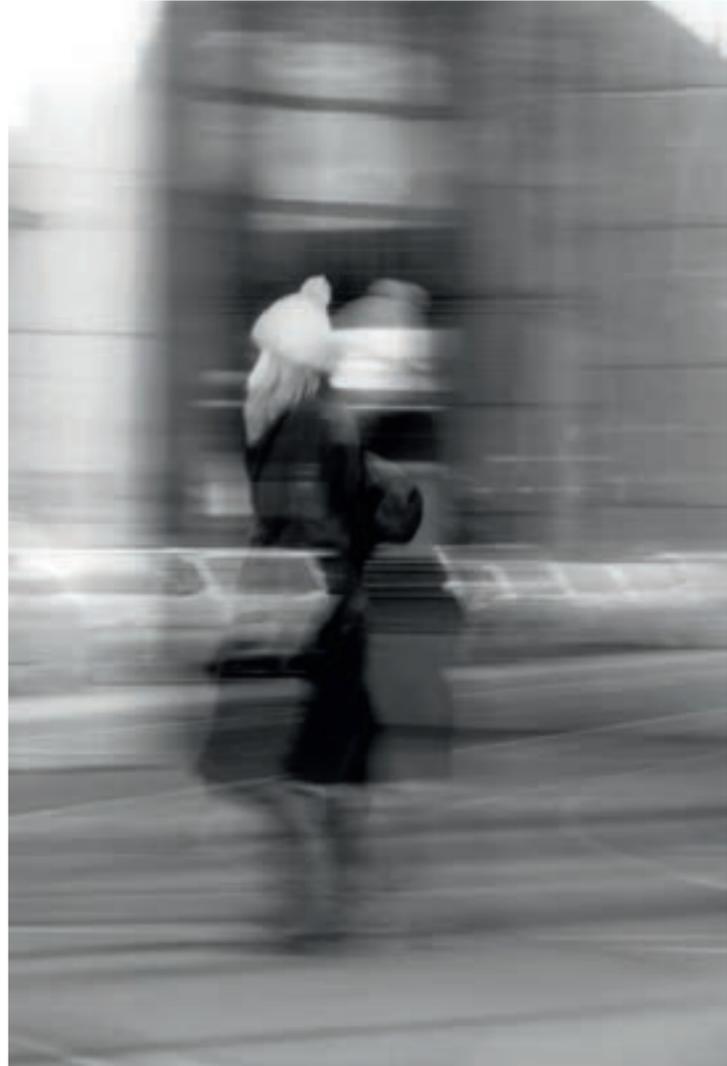
Das Leben geht weiter, keine Frage. Doch wie? Und wo? Und was wird mit den Menschen passieren? Manche durften wir kennenlernen. Reden. Viele andere bleiben Fremde.

Die Schönheit der Großstadt?

Vielleicht.







Der Bahnhof befindet sich zwischen dem „Losgegangen“ und dem „Angekommen“, zwischen dem Vergangenen und dem Zukünftigen, zwischen dem Hier und dem Dort. Er dient als „Zwischenort“ und ist nie Ziel einer Reise, lediglich notwendiges Mittel zum Zweck. Es ist kein Ort der Ruhe, kein Ort um lange zu verweilen.

Der Mensch als Individuum geht an diesem Ort unter. Die Transformation eines solchen Ortes bedeutet zusätzliche Beschleunigung, erhöhte Geschwindigkeit und vermehrte Anonymität. So ein Wandel kann zwar geplant werden, dessen Auswirkungen jedoch sind unklar, ungewiss, unscharf.

Als Ort der stetigen Bewegung gilt der Bahnhof als Sinnbild für unsere heutige Gesellschaft – flüchtiger Kontakt mit der räumlichen und materiellen Umgebung sowie dem sozialen Umfeld. Der Mensch als Teil dieser Gesellschaft unterliegt dem Zwang zur Beschleunigung. Obwohl wir durch erhöhte Geschwindigkeit in kürzerer Zeit mehr erreichen, konterkariert das Gefühl, weniger Zeit zu haben. Diese ambivalente Beschleunigungserfahrung setzt uns unter Druck, ist jedoch mit einer Lusterfahrung verbunden. Sich Ziele zu setzen und diese zu erreichen macht Menschen glücklich. Der Begriff der Freiheit ist essenziell mit der Dynamisierung der Welt verknüpft. Die Vergrößerung der Weltreichweite gibt uns das Gefühl, unbegrenzte Möglichkeiten zu haben. Wichtig ist, sich in diesen nicht zu verlieren und in dem Tempo der Bewegung nicht der Selbstentfremdung zu unterliegen.



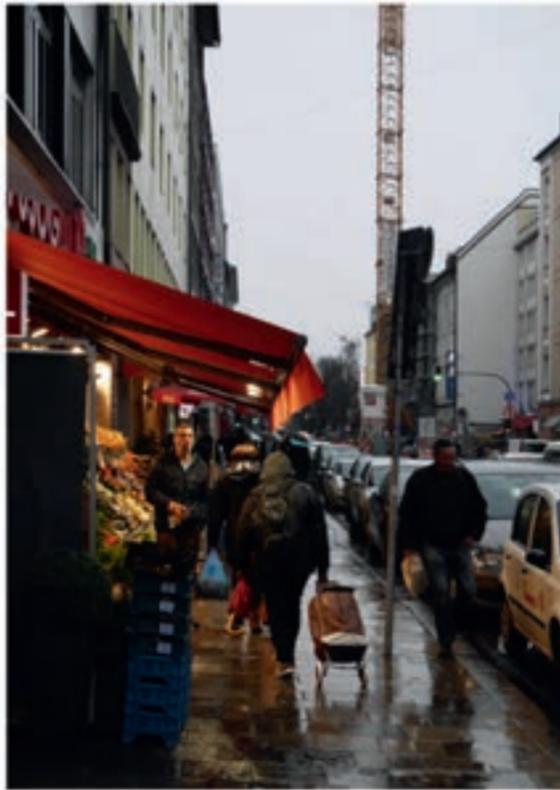
“Ich arbeite schon lange hier, diesen Sommer sind es genau 29 Jahre. Meine Werkstatt habe ich selber eingerichtet, aber hier unten habe ich ja Platz. Es ist fast sogar ein bisschen groß für mich alleine. Morgens bringe ich immer den Hof auf Vordermann, damit es die Theatergäste schön haben. In meiner Pause bin ich gerne oben auf dem Dach, es ist sonnig und ruhig. Hier ist nie jemand.“

“Ich bin oft auf öffentlichen Veranstaltungen aber lasse mich nicht gerne fotografieren. Fotografen müssen mich immer erst fragen, wenn sie ein Foto haben wollen. Ich mache mich gerne schick und liebe die Welt des Theaters, deswegen arbeite ich hier.“

Hausmeister Hildebrand und die Ticketverkäuferin, deren Name geheim bleiben soll.

Zwei Persönlichkeiten am deutschen Theater, stellvertretend für zwei Welten, die verschiedener nicht sein können. Ein Blick vor und hinter die Kulissen.

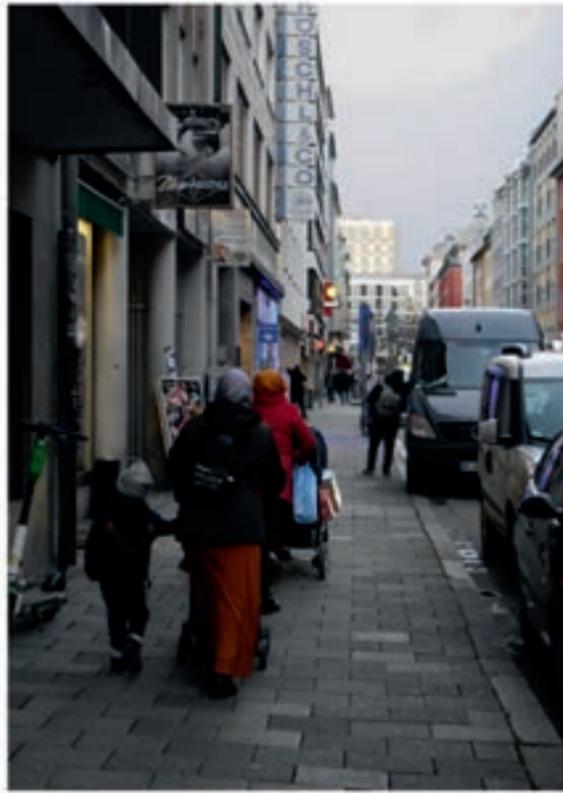




Überall im südlichen Bahnhofsviertel entdecken wir sie: blaue Tüten, gefüllt mit dampfendem Fladenbrot. Das Naan scheint ein Teil des Alltags hier im Viertel zu sein – Teil der Kultur. Geliefert und abgeholt, in kleinen und in großen Mengen. Es gehört immer dazu. Schon früh am Morgen werden mit dem Mehl vom Händler einige hundert Stück gebacken. Nur eines von vielen Produkten, die hier ohne Umwege gekauft und getauscht werden. Seinen Ursprung hat es in einer kleinen Backstube in der Landwehrstraße.

Bei „Sara“ fangen die jungen Männer früh morgens an. Einer rührt den Teig, ein anderer formt im Akkord gleichmäßig die hauchdünnen Fladen und der Dritte drückt sie vorsichtig an die Innenwand des traditionellen Ofens. Entgegen der Schwerkraft, hängt der dünne Teig über dem Feuer und wird goldbraun, während die drei Männer weiter Rücken an Rücken, auf kleinstem Raum weiterarbeiten.

Systeme, irgendwie unabhängig, direkt und mit kurzen Wegen sind Teil der Welt im südlichen Bahnhofsviertel. Sie sollten als notwendige und erhaltenswerte Struktur einer Großstadt erkannt werden.







Egal ob beim ersten Besuch in München oder auf dem Weg vom Bahnhof zur Wiesn, jeden hat es schon durch das südliche Bahnhofsviertel geführt; ob flüchtig in Eile oder gemütlich geschlendert. Schnell fällt das hektische Treiben auf, dem auch als Besucher\*in nicht zu entkommen ist – und die schier grenzenlose Anzahl an Geschäften. Erst auf den zweiten Blick lässt sich die Vielfalt der einzelnen Läden und deren umfangreiches aber auch unterschiedliches Angebot erkennen. Diese Ladenkultur scheint das prägende Element im Alltag des Viertels zu sein.

Wird der Neubau des Hauptbahnhofs und die damit einhergehende Umgestaltung des Stadteingangs Auswirkungen darauf haben?

Während in den Erdgeschossen das Ladenleben seinem gewöhnlichen Lauf folgt, findet beinahe unbemerkt bereits zum Teil eine Renovierung der Fassaden oberhalb der Ladenzone statt. Auch das Großbauprojekt zwei Straßen weiter, so stellte sich in Gesprächen mit den Ladenbesitzer\*innen heraus, ist noch kaum zur Kenntnis genommen.





*Frag mich nicht woher ich komme,  
Sag du freust dich mich zu sehen.*

Das Hauptbahnhofviertel ist bekannt für Hotels, Dönerbuden, türkische Supermärkte, Frisörläden, Casinos und Sexshops. Versteckt dazwischen und in einem der vielen Hinterhöfe liegt die Karotte. Eine Bar, die man dort nicht erwartet. Wer nicht genau weiß, wo sie ist, findet sie auch nicht. Zum Eingang gelangt man durch eine Hausdurchfahrt. Die Straßenfassade bietet lediglich ein kleines Hinweisschild, eine Karotte aus Blech, ohne weitere Beschriftung. Im Hinterhof, in einem eingeschossigen Anbau, befindet sich die „gelbe Rübe im Dunst der Stadt“, so das Verständnis der kleinen Bar. Dort erstmal angekommen, fühlt es sich wie in einer eigenen Welt in Münchens „Little Istanbul“.

Die hippe, entspannte Bar ist nur an den Donnerstagabenden geöffnet. Die Gäste sind jung, genauso wie Willie und Felix, zwei Freunde, die die Bar vor ein paar Jahren gegründet haben. An den Wänden finden sich verschiedene kleine Kunstwerke, Zeichnungen und Sprüche, darunter natürlich einiges über Karotten. „Frag mich nicht woher ich komme, sag du freust dich mich zu sehen.“

Komm gerne vorbei, wenn du sie gefunden hast!



30 Jahre lang war das Sportcafé Schiller eine der bekanntesten Adressen im Münchner Hauptbahnhofviertel. Jeder Zentimeter Wand war mit Sport-Souvenirs bedeckt – Boxerjacken, Handschuhe, Meisterschalen, alles, was das Sportlerherz sich erträumen konnte. Daneben zahlreiche Fotos, die den verstorbenen Wirt Hans Fretz mit etlichen Sportgrößen der Fußballwelt und Idolen des Schwergewichtsboxen zeigten. Im Jahr 1989 gründeten er und seine Frau Andrea Langwieder das Sportcafé Schiller. Anfangs noch sehr unbekannt entwickelte sich das Café mit der Ausstellung der außergewöhnlichen Sportsammlung sowie der prominente Gästeliste zu einer deutschlandweit und auch international bekannten Kult-Bar. Sportlegenden wie Fritz Walter, Franz Beckenbauer, Lothar Matthäus, Ken Norton, Norbert Grube, Peter Grossner oder die Klitschko Brüder waren zu Gast im Schiller. Hans Fretz kannte sie alle und war mit jedem von ihnen freundschaftlich verbunden. Die Schließung des Cafés im Dezember 2019 war der Auslöser für die Entstehung der Fotoserie. Sie dokumentiert die außergewöhnliche Innengestaltung des Cafés sowie den Aufenthalt und das Beisammensein verschiedener Gäste. Die im Postkartenformat gedruckten Schwarz-Weiß-Bilder dienen als Souvenir und sollen dabei helfen, die Erinnerung an diesen besonderen Ort des Hauptbahnhofviertels aufrechtzuerhalten. Grund für die Schließung war der zum 31. Dezember auslaufende Mietvertrag. Im kommenden Jahr wird der eigentlich schon für 2019 geplant gewesene Abriss des gesamten Gebäudekomplexes stattfinden und auf dem Gelände wird ein neues „Motel One“-Hotel entstehen.







