

Perspektive München  
**Themenheft C**

# Perspektiven für die räumliche Entwicklung

Vorlage  
für den gemeinsamen Ausschuß  
des Stadtrates der Landeshaupt-  
stadt München sowie zur Abend-  
veranstaltung am 21. Juni 1995



Landeshauptstadt  
München  
**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**

# Impressum

Herausgeber:  
Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung  
Stadtentwicklungsplanung  
HA I/02 Öffentlichkeitsarbeit  
Blumenstraße 31  
80331 München  
Telefon: 089 233-22942  
Telefax: 089 233-7151

Inhaltliche Bearbeitung:  
Erhard Thiel

Mit Fachbeiträgen von:  
Kriemhild Pöllath-Schwarz  
Jörg Koppen  
Sigrid Bretzel  
Cornelius Mager  
Jutta Beckmann-Scheld  
Holger Urban  
Franz Josef Schlich-Trakies

Abbildungen:  
Landeshauptstadt München  
Planungsreferat

Gestaltung:  
Büro für Gestaltung  
Prof. Eberhard Stauf,  
München  
Ursula Wangler  
Veronika Wucher

Layout, Satz und  
Herstellung:  
schlicht nilshon  
kommunikation und design,  
München

Druck:  
Peter Heinzelmann  
Offsetdruck GmbH,  
München

Gedruckt auf Recyclingpapier

Juni 1995

## Vorwort



Am 29.01.1992 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München einen „neuen Stadtentwicklungsplan“ in Auftrag gegeben. Anlaß dafür waren die gravierenden politischen und wirtschaftlichen Veränderungen, die sich durch die deutsche Vereinigung, den europäischen Binnenmarkt und die weltweite Öffnung von Märkten und Produktionsstandorten ergeben hatten. Sie stellen Herausforderungen dar, mit denen sich die Stadtentwicklungsplanung auseinandersetzen und auf die sie vorausschauend reagieren muß.

Als zentrale inhaltliche Schwerpunkte hat der Stadtrat vorgegeben:

- Münchens wirtschaftliche Prosperität erhalten ohne seine Attraktivität als Lebensraum zu verringern.
- Die soziale Ausgewogenheit wahren.
- Ökologische Verträglichkeit gewährleisten.
- Die Verflechtung der Belange von Stadt und Umland umfassend berücksichtigen.

Diese vom Stadtrat vorgegebenen Oberziele sind interpretationsfähig und untereinander nicht konfliktfrei. Auch unter günstigen äußeren Rahmenbedingungen gleicht ihre simultane Verwirklichung der Quadratur des Kreises.

Hinzu kommt, daß die Stadt nur über einen kleinen Teil der entwicklungsbestimmenden Kompetenzen verfügt: Steuerrecht, Wohnungsbauförderung, Verkehrssysteme, Landesentwicklung, Umweltnormen, soziale Sicherungssysteme werden weitgehend von Bund und Land bestimmt. Die Handlungsfähigkeit der Kommunalpolitik wird darüber hinaus zunehmend eingeschränkt durch die Auswirkungen der andauernden Finanzkrise der öffentlichen Haushalte. Die Planungshoheit der Kommune endet an der Gemeindegrenze, die Probleme des Ballungsraumes enden dort aber nicht.

Vor diesem Hintergrund konnte es nicht Auftrag des Stadtrates sein, ihm eine Patentlösung auf den Tisch zu legen, sondern auf der Grundlage sorgfältiger Analysen die Entwicklung der Stadt zu schildern, entwicklungspolitische Schwerpunkte zu benennen und eine breite öffentliche Diskussion zur **Perspektive München** zu ermöglichen. Diese Diskussion soll zu einem möglichst breiten Konsens zu den grundlegenden Weichenstellungen führen.

Die **Perspektive München**, die wir im Dialog mit den verschiedenen Akteuren der Stadtentwicklung entwerfen wollen, soll deshalb kein Plan mit flächen- und ressortdeckenden Planungs- und Maßnahmevorschlägen sein. Sie soll vielmehr aufzeigen, welche Chancen und Risiken für die Entwicklung der Stadt bestehen und welche Ziele, Strategien und Konzepte sich anbieten könnten, um mit den bestehenden und den zu erwartenden Zielkonflikten zurechtzukommen.

Die **Perspektive München** versteht sich als integrierte Stadtentwicklungsplanung und als integrierender Kommunikationsprozeß. Dieser Ansatz versucht, die Beziehungen zwischen verschiedenen oft widersprüchlichen Zielen herauszuarbeiten und darzustellen, um zu einer stärkeren Gesamtschau der vielfach auch in der Verwaltung nur sektoral wahrgenommenen Probleme zu kommen. An die Stelle einer Orientierung an einzeloptimalen Lösungen treten gesamthafte Betrachtungsweisen. Es soll ein ressortübergreifendes, an gemeinsamen Zielen orientiertes Handeln angestrebt werden. Die Begrenztheit der in der Stadt verfügbaren Flächen, die knappen Mittel, die wechselseitigen Abhängigkeiten und Rückwirkungen der verschiedenen Handlungsfelder, machen einen solchen ganzheitlichen Planungsansatz notwendig. Leitbilder, Ziele und daraus abgeleitete Strategien und Maßnahmen müssen auf das Gesamtwohl orientiert sein und nicht auf die nur scheinbar schlüssige Maximierung von Einzelbelangen. Öffentliche Belange und Einzelinteressen können nur auf diese Weise sinnvoll abgeglichen werden.

Die Perspektiven werden deshalb auch nicht in den einzelnen Handlungs- und Politikfeldern entworfen.

Als Grundlage für die öffentliche Diskussion haben wir die wesentlichen Ergebnisse der Analyse sowie den Entwurf von Perspektiven und Strategien in vier überschaubaren Themenberichten zusammengefaßt.

Die zentralen Probleme und Anliegen der **Perspektive München** ziehen sich – wie in der Realität auch – durch alle Themenbereiche hindurch. In allen Themenbereichen soll jeweils der Gesamtzusammenhang wirksam und erkennbar bleiben.

Auf dieser Grundlage sollen dann im weiteren Verlauf der Diskussion Strategien und Maßnahmen abgeleitet werden, die für die einzelnen „klassischen“ Handlungsfelder formuliert werden müssen, um den Weg zur Umsetzung möglichst kurz und nachvollziehbar zu halten.

Nach den **Perspektiven für den Wirtschaftsstandort** und **Perspektiven für den Sozialraum Stadt** möchte ich Ihnen hiermit den dritten Bericht zu dem Thema **Perspektiven für die räumliche Entwicklung** vorstellen.

Die wirtschaftlichen Aktivitäten in der Stadt und die sozialen Belange der Menschen sind eng mit der räumlichen Entwicklung verknüpft.

Durch Weichenstellungen bei der stadträumlichen Entwicklung wird entschieden in welchem Umfang Wohnungen und Infrastruktureinrichtungen, Standorte für die Wirtschaft oder Grünflächen zur Verfügung stehen und nicht zuletzt, ob die Lebensqualität der Stadt in Zukunft gesichert bleibt.

Zudem muß sich eine Kommune wie München auch ihrer globalen Verantwortung zur Sicherung der natürlichen Ressourcen bewußt sein.

Bei der globalen Umweltkonferenz in Rio de Janeiro 1992, die der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen gewidmet war, wurde der Begriff der „nachhaltigen Entwicklung“ (Sustainable Development) einer breiteren Öffentlichkeit bekannt gemacht. In der verabschiedeten „Agenda 21“ werden alle Staaten der Welt aufgefordert, einen gesellschaftlichen Dialog zur Umsetzung der Ziele aufzunehmen, die für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen auf der Erde auch für zukünftige Generationen notwendig sind.

Die Stadt München wäre das erste bedeutende europäische Zentrum, das seine langfristige Entwicklungsplanung am Prinzip der „Nachhaltigkeit“ bzw. einer dauerhaft-umweltgerechten Entwicklung orientiert. Nachhaltige Stadtentwicklung bedeutet, bei allen Schritten die langfristigen direkten und indirekten Folgen des Handelns im Auge zu haben. Nachhaltigkeit zielt auf die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen für die nachfolgenden Generationen und setzt auf die ökologische Tragfähigkeit von Entwicklungen.

Folgt man diesem Ziel, bedeutet dies für München den Schwerpunkt der künftigen Entwicklung auf eine qualitätsvolle Innenentwicklung zu richten. Die erheblichen Flächenpotentiale, die sich aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen ergeben (z. B. Kasernenflächen), können und müssen für die verträgliche Weiterentwicklung der Stadt genutzt werden.

Anstelle einer auf Funktionstrennung angelegten Entwicklung mit ihren ganzen negativen Folgeerscheinungen muß das Leitbild einer kompakten, urbanen und grünen Stadt treten mit dem Ziel einer Stärkung der Funktionsfähigkeit und Identität der Stadtviertel.



Christiane Thalgot  
Stadtbaurätin der  
Landeshauptstadt  
München

## Inhalt

1 Herausforderungen an die räumliche Entwicklung	<b>1.1 Nachhaltigkeit als Erfordernis künftiger Siedlungsentwicklung</b>	2
	<b>1.2 Chancen und Risiken der räumlichen Entwicklung</b>	2
	<b>1.3 Tendenzen der bisherigen Siedlungsentwicklung</b>	2
	<b>1.4 Chancen aus den spezifischen Entwicklungsbedingungen Münchens</b>	5
2 Ziele und Strategien für die räumliche Entwicklung	<b>2.1 Elemente einer verträglichen Entwicklung der Stadt</b>	6
	<b>2.1.1 Siedlungsentwicklung und ihre verkehrliche Bewältigbarkeit</b>	8
	<b>2.1.2 Innenentwicklung als Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung</b>	10
	<b>2.1.3 Standortbildung und Verbesserung der Tragfähigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs</b>	11
	<b>2.1.4 Nutzungsmischung und Stärkung des Wohnens in der Stadt</b>	18
	<b>2.1.5 Sicherung und Entwicklung der Freiräume</b>	21
	<b>2.2 Urbanität und Zentrenbildung</b>	26
	<b>2.2.1 Zentrenorientierte Entwicklung</b>	26
	<b>2.2.2 Attraktive Innenstadt</b>	29
	<b>2.2.3 Aufwertung der Stadtviertel</b>	31
	<b>2.2.4 Chancen für die Stadtgestalt</b>	34
	<b>2.2.5 Exkurs zur Hochhausdebatte</b>	36
3 Handlungsfelder und Konzepte	<b>3.1 Flächen- und Baulandbereitstellung</b>	38
	<b>3.2 Wege zum stadtverträglichen Verkehr</b>	41
	<b>3.3 Unterstützende Maßnahmen im Umweltbereich</b>	42
	<b>3.4 Weitere Konkretisierung von Maßnahmen</b>	43

# 1 Herausforderungen an die räumliche Entwicklung

## 1.1 Nachhaltigkeit als Erfordernis künftiger Siedlungsentwicklung – ökologische und sozialverträgliche Formen der Wachstumsbewältigung

Eine der zentralen Herausforderungen für die Stadt als Lebens- und Wirtschaftsraum ist die Befriedigung der räumlichen Ansprüche und Bedarfe für sämtliche in einer Stadt lebenswichtigen Nutzungen.

In München gilt das im wesentlichen für die Wohnraumbereitstellung – deren Flächenbedarf zusammen mit den Folgeeinrichtungen das größte Gewicht hat – ebenso wie für die Ansprüche der Wirtschaft sowie der Grün- und Freiraumsicherung.

Dabei kommt es darauf an, die weitere Entwicklung der Stadt ökologisch und sozial zu gestalten und die permanenten Veränderungen in der Stadt, die das Wesen einer Stadt ausmachen, zu ihrer qualitativen Verbesserung zum Wohle aller zu nutzen.

Tendenzen von Stillstand der Siedlungstätigkeit würden Verdrängungseffekte begünstigen, die letztlich das soziale und wirtschaftliche Gleichgewicht der Stadt und der Region aushöhlen könnten: Die jeweils stärkste und zahlungskräftigste Nachfrage würde sich zu Lasten der schwächeren Nutzer und Funktionen durchsetzen.

## 1.2 Chancen und Risiken der räumlichen Entwicklung

Der Stadtentwicklungsplan 1983 sah die wesentlichen Entwicklungspotentiale zunächst auf noch nicht bebauten, als Bauflächen vorgesehene Arealen, innerhalb des Siedlungsgefüges

der Stadt und langfristig in Entwicklungsschwerpunkten am Stadtrand (Riem, Freiham, Panzerwiese, Daglfing). Diese Maßnahmen sind nun teilweise realisiert und vorwiegend absehbar in Planung.

Da zusätzliche Siedlungsflächen am Stadtrand aus Gründen der Freiraumsicherung nicht mehr zur Verfügung stehen, müssen für die weitere Entwicklung neue Wege beschritten werden, die im wesentlichen in einer qualitativen Innenentwicklung zu sehen sind.

## 1.3 Tendenzen der bisherigen Siedlungsentwicklung

Bei annähernd gleichbleibender Einwohnerzahl wurden in München von 1970 - 1990 rund 200 000 Wohneinheiten errichtet. Die Fläche der Siedlungsbereiche hat gegenüber 1970 um ca. 30% zugenommen. Dabei wurden ca. 40% - 60% dieser Entwicklung durch gezielte Baurechtneuschaffungen gesteuert. Der andere Teil vollzog sich durch Bautätigkeit im Bestand aufgrund vorhandener Baurechte (Abb. 1).

Die lebhafte Bautätigkeit führte wegen der ständig steigenden Flächenansprüche der Wohnbevölkerung – eine bundesweite Erscheinung – nicht zu einer Zunahme der Einwohnerzahlen in der Stadt: 1970 standen jedem Einwohner durchschnittlich 20 m<sup>2</sup> Wohnfläche zur Verfügung. 1993 waren es rund 35 m<sup>2</sup>. Bei den Flächenbedarfen für Arbeitsplätze war ein ähnlicher Trend, wenn auch im Durchschnitt nicht ganz so rasant, ablesbar.

Großräumig betrachtet ergibt sich aus diesem Flächenwachstum eine Abnahme der funktionalen Dichten (z.B. Einwohner je Hektar

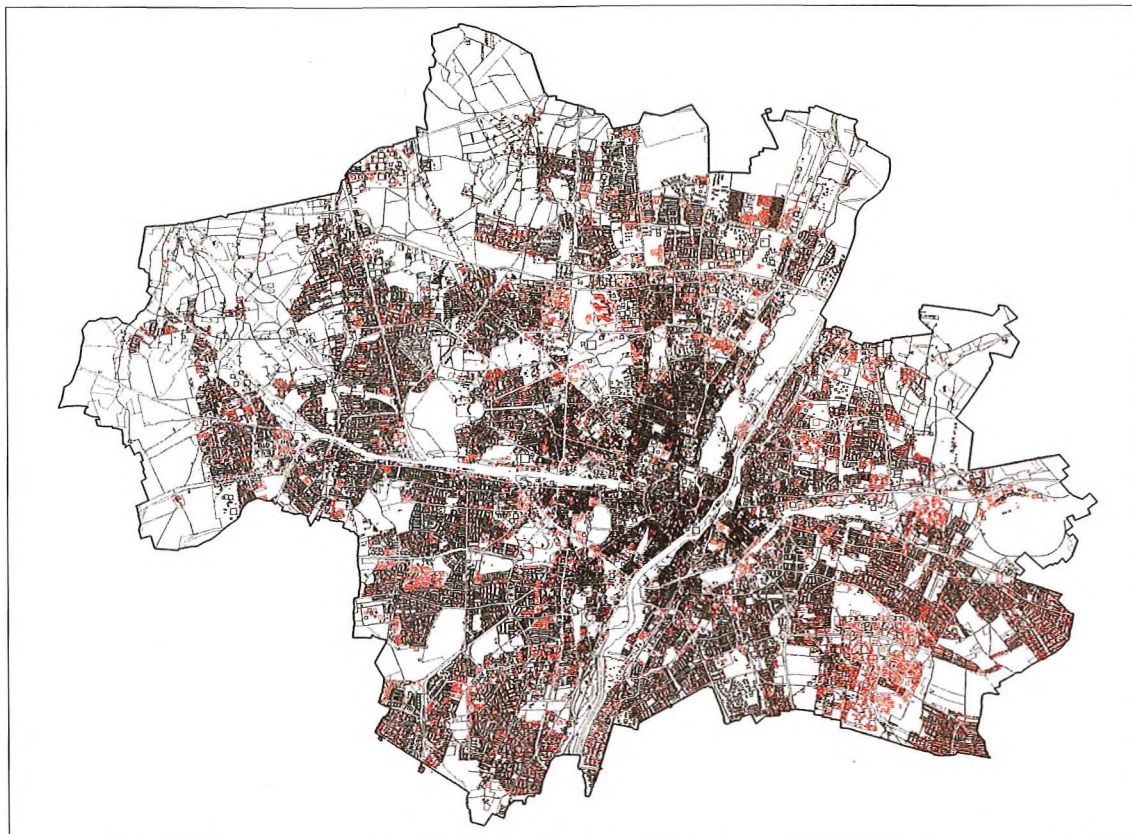


Abbildung 1  
Bautätigkeit 1970-1990

Grundflächenproportionale Darstellung aller Gebäude aus der Gebäudedatei

- Bestand bis 1969
- Neubau ab 1970

Datengrundlage:  
Gebäudedatei 1988  
Neubau 1989 und 1990  
ohne Tiefgaragen

Januar 1992

Kommunales Planungs-  
informations- und Analyse-  
System Kompas

Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung

Siedlungsfläche). Siedlungswachstum in der Fläche mit negativen ökologischen Folgen, insbesondere weitere Wege und eine Zunahme der Gesamtmobilität im Raum sind die Folge.

Seit 1970 sind in München rund 120000 Arbeitsplätze zusätzlich entstanden. Obwohl im Umland Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse stattgefunden haben, haben sich die Nutzungsdisparitäten im Ergebnis aber dennoch erheblich verschärft. Abbildung 2 zeigt die Entwicklungstendenz bis zum Jahr 2010.

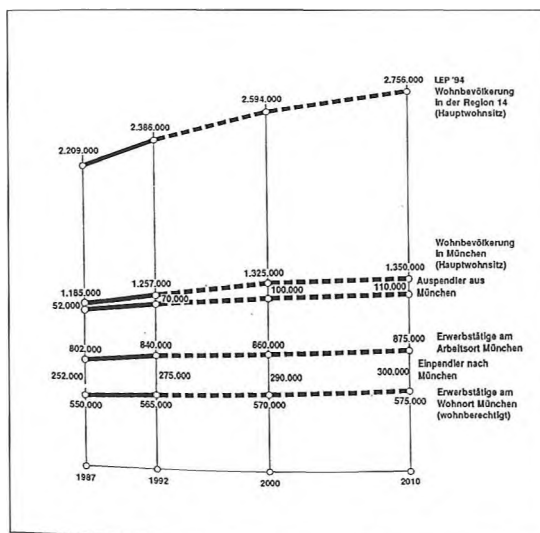


Abbildung 2  
Entwicklung Wohnen –  
Arbeiten – Pendler in der  
Region 14

Quelle:  
Volkszählung 1987,  
Statistisches Jahrbuch  
München 1993 und  
Prognosen des Planungs-  
referates

Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung



Abbildung 3  
Arbeitsplatz- und  
Einwohnerverteilung

Arbeitsplatzkonzentration in  
der Innenstadt

Beschäftigte und Einwohner  
jeweils pro Hektar bebauter  
Siedlungsfläche Münchens



Quellen der Daten: AZ 87  
und EWO-Datei 93  
November 1994

Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung

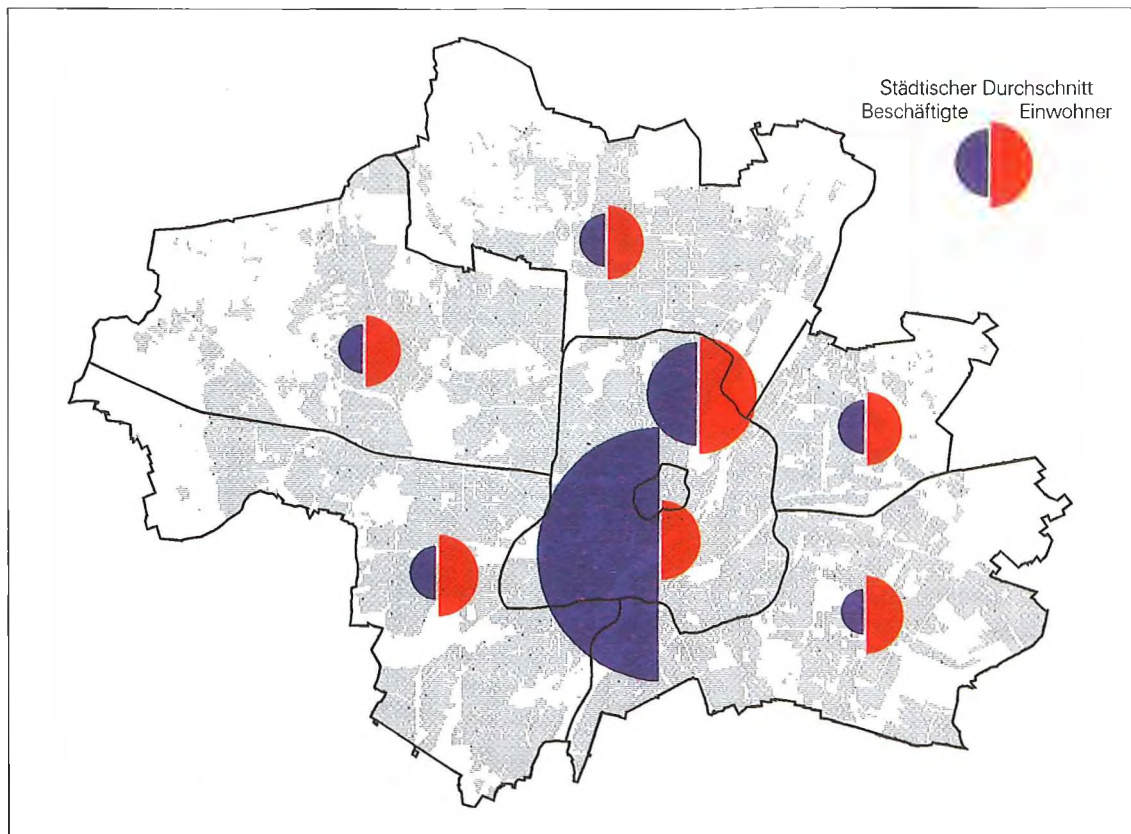


Abbildung 3 zeigt das Verhältnis zwischen Einwohner- und Beschäftigten in der Stadt. In der Innenstadt dominiert das Arbeiten, in den äußeren Stadtbereichen das Wohnen. Insgesamt besteht bei ca. 565 000 Erwerbstätigen mit Wohnsitz in München und über 840 000 Arbeitsplätzen ein deutlicher Arbeitsplatzüberhang.

Daraus resultiert für viele eine hohe Zwangsmobilität, d. h. für das Alltagsleben (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit etc.) müssen täglich weite Wege zurückgelegt werden. Darunter leiden alle: Die, die zum Teil überfüllten S-Bahnen oder im Stau in die Stadt pendeln, vor allem aber auch die Stadtbewohner selbst, die die Belastungen aus dem Verkehr vor der Haustüre ertragen müssen. Dieses Problem ist im übrigen keine Münchner Besonderheit. Die Nutzungsdisparitäten im Verhältnis zum Umland sind in anderen Ballungsräumen zum Teil noch stärker ausgeprägt.

In München ist dies die Folge der historischen Siedlungsentwicklung und des Siedlungsleitbildes der Nachkriegszeit, das die Münchner Innenstadt und die Innenstadtrandbereiche als Versorgungs-, Dienstleistungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt für die ganze Region entwickeln wollte. Darauf wurde das jetzt wirksame sternförmige System des Öffentlichen Personennahverkehrs ausgerichtet. Während das Siedlungsleitbild in den 70er Jahren korrigiert wurde, waren die wesentlichen heute wirksamen Infrastrukturentscheidungen, insbesondere die sternförmige Ausrichtung des S- und U-Bahn-Systems, bereits gefallen.

Eine weitere Folge der tendenziellen Abnahme der Siedlungsdichte ist das Auseinanderrücken und damit die Schwächung der Tragfähigkeit von Angeboten und Versorgungseinrichtungen. Für das Hasenberggl wurde dieser Prozeß exemplarisch untersucht. Die Siedlung war ursprünglich für rund 23000 Menschen angelegt.

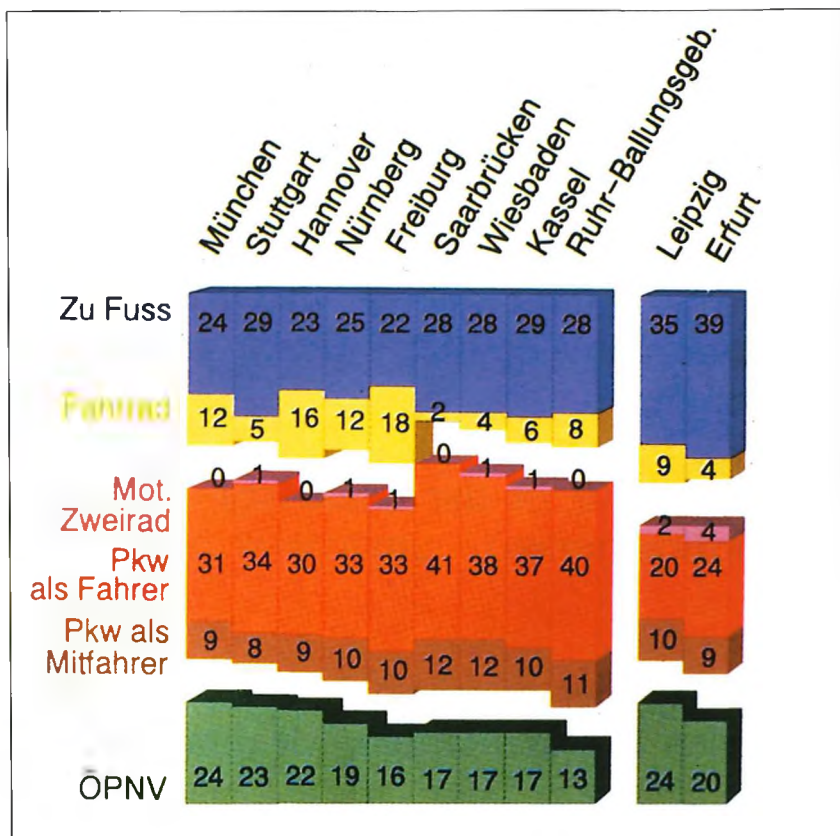
Heute wohnen noch 17000 Menschen dort. Dies muß Auswirkungen auf die Angebote und Versorgungsqualitäten im Nahbereich haben.

Die Konzentration von Funktionen in der Stadt macht das Wesen der Stadt aus. Aufgabe der Siedlungspolitik im Ballungsraum muß es sein, den Zentrifugalkräften im Ballungsraum entgegenzuwirken, Verdrängungstendenzen abzubauen und die soziale und wirtschaftliche Mischung zum Wohle aller zu erhalten.

### 1.4 Chancen aus den spezifischen Entwicklungsbedingungen Münchens

Im Vergleich zu anderen Ballungsräumen weist München in weiten Teilen seines Stadtgebietes eine gute Mischung von Wohnen und Arbeiten auf. München hat nach dem Krieg der Versuchung widerstanden, die historisch gewachsenen Strukturen aufzugeben. Die Kriegszerstörungen wurden in anderen Städten als Chance zur durchgreifenden „Modernisierung“ gesehen. Damit besitzt München im Bereich innerhalb des Mittleren Rings und in einzelnen Vierteln außerhalb dichte, durchmischte und funktionsfähige Strukturen bei hoher gestalterischer Qualität, die noch aus einer Zeit datieren, in der kurze Wege selbstverständlich waren. Mit den gesellschaftlichen Umbrüchen zu Beginn der 70er Jahre wurden die Versuche, München zur „autogerechten Stadt“ umzubauen, aufgegeben. Niemand will heute die vorhandenen Baustrukturen ernsthaft in Frage stellen, wie dies noch in den 60er Jahren zugunsten großzügiger Straßenerweiterungen etwa am Altstadtring gängiges Denken der Planer war.

München verfügt über einen im bundesweiten Vergleich gut entwickelten öffentlichen Personennahverkehr, dessen Qualitäten sich in der Verkehrsmittelwahl unmittelbar niederschlagen. Mit 538 Millionen Fahrgästen pro Jahr (1993) leistet der MVV einen herausragenden Beitrag zur verträglichen Verkehrsabwicklung im Ballungsraum (vgl. Abb. 4).



Das Planungsreferat hat die wesentlichen Aspekte der Verkehrsentwicklung der städtischen Verkehrsplanung der letzten Jahre sowie der Perspektiven für eine stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs in einem Bericht, **Verkehr in München – eine Bestandsaufnahme 1995**, zusammengefaßt, der mit der **Perspektive München** der Öffentlichkeit vorgestellt wird.

Abbildung 4  
Socialdata, Modalsplit im Städtevergleich

Trotz des hohen Versiegelungsgrades hat München auf eigenem Stadtgebiet mit seinen Parks und Landschaftsräumen sowie mit Grünbeständen auch im besiedelten Bereich auf öffentlichen und privaten Flächen wertvolle Freiraumressourcen. Ihrer Sicherung und Pflege kommt für die Abkühlung und Durchlüftung der Stadt, wegen ihrer vielfältigen Funktionen in den Stadtvierteln, für die Naherholung, sowie für den Natur-, und Landschafts- und Artenschutz herausragende Bedeutung zu.

## 2 Ziele und Strategien für die räumliche Entwicklung

Die räumliche Weiterentwicklung der Stadt ist ein wichtiges Themenfeld der Stadtentwicklungsplanung. Die in den Themenheften A und B behandelten wirtschaftlichen und sozialen Fragen haben unmittelbare Auswirkung auf die gebaute Stadt. Aus diesen Themenfeldern resultieren die zentralen Anforderungen an die räumliche Entwicklung. Die Steuerung der räumlichen Entwicklung ist als Ausfluß der kommunalen Planungshoheit für die Stadt aber auch eines der wichtigsten Umsetzungsinstrumente.

### 2.1 Elemente einer verträglichen Entwicklung der Stadt

Die weitere Entwicklung der Stadt und des Umlandes muß vor dem Hintergrund steigender Kosten und Umweltbelastungen den Ansprüchen ihrer Nutzer in einer ökonomisch und ökologisch verantwortlichen Weise gerecht werden. Dies heißt,

- die derzeitige ökologische Situation nicht zu verschlechtern und Belastungen, die sich aus dem Bevölkerungswachstum und der Wirtschaftsentwicklung ergeben, durch ökologische Formen der Wachstumsbewältigung zu vermeiden
- den Ressourcenverbrauch zu minimieren,
- Boden, Wasser und Luft in ihrer Funktionsfähigkeit zu stärken
- eine verdichtete und gemischte Siedlungsentwicklung zu planen
- die Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr deutlich zu verringern
- und eine umweltverträgliche Entwicklung fördern durch die stärkere Zurechnung der Umweltkosten zum Verursacher.

Für die räumliche Entwicklung bedeutet dies konkret, daß sich die künftige Siedlungstätigkeit zur Schonung der wertvollen Freiflächenressourcen im Schwerpunkt auf die Innenentwicklung richten muß. Die erheblichen Potentiale, die in einer Nachnutzung aufgelassener Flächen (Flächenrecycling), in der Umstrukturierung sowie in der permanenten Bautätigkeit im Bestand liegen, müssen für die verträgliche Weiterentwicklung der Stadt genutzt werden.

Das Planungsreferat hat die Bereiche, die sich in diesem Sinne für eine nachhaltige Entwicklung zur Aufwertung und zur Bildung stadtverträglicher Strukturen eignen, im Rahmen zweier Gutachten untersuchen lassen. Diese wurden zu einer gemeinsamen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Studie zusammengefaßt, die mit der **Perspektive München** unter dem Titel **München: Kompakt - Urban - Grün** in die Diskussion eingeführt wird. In einem Abgleich zwischen ökonomischen, ökologischen, verkehrlichen und räumlichen Aspekten werden darin die Flächen untersucht, die sich für die weitere Innenentwicklung eignen. Die Studie analysiert zunächst die Bereiche in der Stadt, die für eine weitere bauliche Entwicklung nicht in Betracht kommen.




Tabubereiche:

- Innenstadt- und Innenstadtrandbereiche, die im wesentlichen bereits dicht bebaut sind
- Siedlungsökologisch ungeeignete Bereiche, z.B. Gartenstadtbereiche am Stadtrand, die mit ihrer relativ maßvollen durchgrüneten Bebauung einen Beitrag zum Stadtklima leisten können
- die schützenswerten und für das Leben in der Stadt notwendigen Natur- und Freiräume









Abbildung 5  
München: kompakt-urban-  
grün, Tabu-Bereiche, 1994

Grundlagen für ein Dichte-  
Modell München

-  Freiraumschutz
-  Ensembleschutz
-  Dorfkerne

Siedlungsgebiete mit  
hohen baulichen Dichten  
im Bestand:

-  Wohnen GFZ > 1,2
-  Kerngebiet  
GFZ > 2,0
-  Gewerbe  
GFZ > 1,5
-  Mittlerer Ring
-  U-/S-Bahn  
Bestand
-  U-/S-Bahn Ausbau  
(laut integrierter  
ÖPNV-Planung der  
LHM, 1990)

Juli 1993  
Planungsgruppe 504,  
Brandt, Graf, Heller,  
München

im Auftrag der

Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung

Auf dieser Grundlage ergeben sich für die räumlichen Entwicklungsziele der **Perspektive München** die folgenden wesentlichen Elemente:

- Priorisierung der Innenentwicklung auf geeigneten Umstrukturierungs- und Nachverdichtungsbereichen
- Sicherung und Entwicklung der wertvollen Freiräume
- Nutzungsmischung und Stärkung des Wohnens
- ÖPNV- und zentrenorientierte Siedlungsentwicklung
- Stärkung der Funktionsfähigkeit und Identität der Stadtviertel.

### 2.1.1 Siedlungsentwicklung und ihre verkehrliche Bewältigbarkeit

An Stelle der auf Funktionstrennung angelegten Entwicklung und dem Ideal der „verkehrsgerechten Stadt der Zukunft“, wie sie vielen Planungen der 60er Jahre zugrunde lag und die vielfach eine Auflösung der Städte in die Fläche mit entsprechend hohen Kosten für die Verkehrsinfrastruktur zur Folge hatte, muß das Leitbild einer kompakten, urbanen und grünen Stadt der kurzen Wege treten.

Je dichter und durchmischer gesiedelt wird, desto kürzer werden die Wege und der Zeitaufwand für die Erledigung der Alltagsbedürfnisse. Das Leben wird damit vielfältiger und erlebnisreicher. Diese Erkenntnis setzt sich zunehmend auch im Bewußtsein der Bürgerinnen und Bürger durch. Soziale und kulturelle Aktivitäten, Arbeiten, Wohnen, Versorgung und Freizeitbedürfnisse dürfen nicht zwangsläufig weite Wege erforderlich machen.

Nur wenn eine Vielzahl der Wege kürzer und mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln – vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem MVV – zurückgelegt werden kann, ist ein weiterer Anstieg der Verkehrsbelastungen vermeidbar.

Für die Siedlungstätigkeit bedeutet dies, daß die Schwerpunkte der künftigen Entwicklung sich an den gut erschlossenen Achsen des öffentlichen Verkehrs orientieren müssen. Dadurch kann im Sinne eines optimalen Ressourceneinsatzes auch eine bessere Auslastung der umweltfreundlichen Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs erreicht werden.

Angesichts der prognostizierten Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Kfz-Zunahmen muß mit einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastung gerechnet werden. Daher muß es gelingen, zu einer

Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und einer weiteren Zunahme des Energieverbrauchs sowie von einem weiteren Anstieg des Kfz-Verkehrs zu kommen.

Täglich werden in München rund 20 Mio Kfz-Kilometer zurückgelegt. Wegen der daraus resultierenden Emissionen, die teilweise ein unerträgliches Maß haben, ist dies für den Ballungsraum insgesamt, aber auch für die Aufenthaltsqualität in der Stadt und den Vierteln entscheidend zuviel. Die Verkehrsteilnehmer, die sich in der Stadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen wollen, leiden darunter besonders.

Das von der Stadt beschlossene CO<sub>2</sub>-Minderungsziel kann nur bei einer deutlichen Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr erreicht werden. Die Verordnung zur Sperrung der Innenstädte bei Überschreitung gesundheitsschädlicher Schadstoffgrenzwerte zeigt, daß nunmehr auch der Bundesgesetzgeber sich diesem Problem zuwendet. Die Stadt darf nicht warten, bis vom Gesetzgeber repressive Maßnahmen ergriffen werden und braucht schon heute ein tragfähiges Verkehrskonzept mit folgenden Elementen:

- Verkehrsverminderung: Reduzierung des Gesamtverkehrsaufwandes im Ballungsraum durch ÖPNV-orientierte Verdichtung und Nutzungsmischung
- Verkehrsverlagerung: Möglichst weitgehende Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr.
- Verträgliche Abwicklung: Stadtverträgliche Gestaltung des verbleibenden Motorisierten Individualverkehrs.

Nur durch die enge Verknüpfung von verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Strategien kann die Zukunftsfähigkeit der Stadt und ihr Erhalt als

Lebensraum gesichert werden. Durch diese enge Bindung kann auch die Tragfähigkeit für einen im Hinblick auf die Betriebskosten bezahlbaren ÖPNV-Ausbau gewährleistet werden.

Das Planungsreferat hat im Rahmen eines Gutachtens die weitere verkehrliche Entwicklung in München und der Region untersuchen lassen. Danach werden sich –selbst bei Realisierung der bereits heute praktizierten und konkret vorbereiteten Maßnahmen zum ÖPNV-Ausbau, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung usw. – die Kfz-Fahrten im Stadtgebiet gegenüber 1992 um fast 12% erhöhen (Trendszenario). Bei einem verstärkten ÖPNV-Ausbau (z. B. S-Bahn-Südumfahrung, 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahnlinien in der Hauptverkehrszeit), erweiterter Parkraumbewirtschaftung und veränderter innenstädtischer Verkehrsflächennutzung vom Kfz-Verkehr zum ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr kann der Kfz-Verkehr knapp unter das Niveau von 1992 gebracht werden (Minderungsszenario I). Erst bei weiterer Intensität der o. g. Maßnahmen und der Anwendung von Road Pricing, Mineralölsteuererhöhung usw. ist der Verkehr um 25% gegenüber heute zu reduzieren (Minderungsszenario II).

Die Untersuchung macht deutlich, daß eine spürbare Abnahme des Kfz-Verkehrs – als Voraussetzung für die verkehrliche Bewältigung einer weiteren Siedlungsentwicklung in München – nur dann erreicht werden kann, wenn weitere Ausbaumaßnahmen beim ÖPNV mit einem stadtweiten Parkraum-Management und höheren Kosten für den Kfz-Verkehr kombiniert werden.

Die Ergebnisse des Gutachtens sind in dem Bericht **Münchner Perspektiven einer stadtverträglichen Mobilität – Verkehrsminderungskonzept für die Landeshauptstadt München 1995** zusammengefaßt, der im Rahmen der **Perspektive München** veröffentlicht wird.



Abbildung 6  
Verkehr zu Fuß



Abbildung 7  
Verkehr mit dem Rad



Abbildung 8  
Verkehr mit dem ÖPNV

### 2.1.2 Innenentwicklung als Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung

Die Situation der räumlichen Planung in der Landeshauptstadt München ist derzeit dadurch gekennzeichnet, daß

- 1 die Entwicklung auf Arealen mit vorwiegend Leerbauflächen zum größten Teil durch die mittelfristigen Planungen absehbar zu Ende geht und nicht nennenswert steigerungsfähig ist. Hierzu gehören als größere Maßnahmen:
  - die 3 Entwicklungsschwerpunkte am Stadtrand: Messestadt Riem, Freiham und Johanneskirchen/Daglfing, die – mit unterschiedlichen Anteilen – der Situierung von Wohnungen, Arbeitsplätzen und sonstigen Nutzungen dienen sollen

- die vorwiegend für Wohnnutzungen vorgesehenen Schwerpunkte in den äußeren Stadtbereichen: das Gebiet Panzerwiese, die Stadtteilerweiterungen Feldmoching, Althiem und Lochhausen sowie eine Reihe von Einzelgebieten im Siedlungsgefüge der Stadt mit bis zu 1 200 Wohneinheiten
  - die Schwerpunkte für Arbeitsplatzsituierungen Langwied/Freilandstraße, Ludwigsfelder Straße, Obersendling, Neuperlach-Südost sowie Einzelstandorte vorwiegend für Büros und Dienstleistungen, wie z. B. am Georg-Brauchle-Ring nördlich
- 2 Nachverdichtungsplanungen großer Wohnsiedlungen in Angriff genommen wurden und die Gewinnung weiterer Potentiale durch Nachverdichtungen vermehrt untersucht und verfolgt wird

Abbildung 9  
Künftige Siedlungsentwicklung – Flächenpotentiale

-  Neubaugebiete ab 400 WE
-  Entwicklungsschwerpunkte
-  Stadtteilerweiterungen
-  Umstrukturierungsgebiete – Gesamtbereiche mit Wohnnutzung
-  Nachverdichtungen – größere Maßnahmen

Dezember 1993

Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung  
HA I/41



- 3 Umstrukturierungen auf umfangreichen Arealen im Stadtgebiet absehbar sind bzw. vorbereitet werden (s. Darstellungen in Abb. 9), die zusammen mit weiteren darüber hinausgehenden längerfristig zu erwartenden Umnutzungsbereichen bedeutende entwicklungsplanerische Möglichkeiten für die Zukunft eröffnen – hier sind die wesentlichen räumlichen Aufgaben zur Umsetzung quantitativer und qualitativer Ansprüche und Ziele für alle Nutzungsansprüche innerhalb des bestehenden Stadtgefüges zu sehen – hier werden die eigentlichen Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung über das Jahr 2000 hinaus und die bedeutenden Chancen für eine weitreichende Innenentwicklung in der Stadt liegen.

Umstrukturierungen werden im wesentlichen auf nicht mehr für die bisherige Nutzung benötigten Flächen

- wie Kasernenarealen (z. B. Funkkaserne; McGraw-Kaserne), Eisenbahnflächen (z. B. Hauptbahnhof - Laim - Pasing)
- Werksarealen (z. B. Stadtwerksgelände Dachauer Straße)
- extensiv genutzten Gewerbegebieten (z. B. Neusser Straße)
- Sonderflächen (z. B. Messengelände Theresienhöhe) und Brauereigelände (z. B. Paulaner, Hochstraße) stattfinden.

Die derzeit betriebenen und absehbaren städtebaulichen Planungen für Wohn-, Gewerbe- und Büronutzungen umfassen Leerbauflächenpotentiale von ca. 900 ha und Umstrukturierungsareale (für Bebauungen und Freiflächennutzungen) im Umfang von ca. 450 ha. Die Flächenanteile auf diesen Potentialen, die für Wohnnutzungen vorgesehen sind, bieten Platz für ca. 55 000 - 60 000 Wohneinheiten (hinzu kommen vorhandene Baurechte im Stadtgebiet für schätzungsweise mindestens 30 000 Wohneinheiten).

### 2.1.3 Standortbildung und Verbesserung der Tragfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs

Für eine nach innen gerichtete verdichtende Siedlungstätigkeit ist die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung eine Grundvoraussetzung. Bauliche Entwicklungen müssen deshalb auf Standorte im Umfeld von Haltestellen der Schnellbahnlinien (U-Bahn, S-Bahn und Straßenbahn) konzentriert werden. Die Abstufung der erreichbaren Dichten und Nutzungen steht in Abhängigkeit zur Erschließungsqualität: Je nach der Lage im Stadtgebiet und der erreichbaren Versorgungsqualitäten können mittlere bis hohe, in zentrumsnahen Lagen die höchsten Dichten, angestrebt werden (s. Abb. 10).

Eine der zentralen Aufgaben zur Erschließung der Entwicklungsbereiche ist deshalb der weitere Ausbau des ÖPNV-Netzes. Die Zeiträume für die Verbesserung des ÖPNV-Ausbaus werden maßgeblich die Möglichkeiten zur Nutzung der Potentiale vorgeben. Grundlage der Überlegungen ist dabei die „Integrierte ÖPNV-Planung“ für die Stadt München.








Mit der Ergänzung des ÖPNV-Netzes durch Tangential- und Ringverbindungen ist ein Qualitätssprung zu erreichen: Das bislang axial auf die Innenstadt ausgerichtete Netz würde durch die Vernetzung von Innenstadtrandgebieten (S-Bahn-Südumfahrung, Trambahn-Tangentialen), die Erschließung und Verbindung der nördlichen Stadtteile (S-Bahn-Nordring) sowie durch die Verbindung der U-Bahn-Außenäste mit der S-Bahn entscheidend verbessert werden.

Tragfähigkeit und Erschließung ergänzen sich gegenseitig. Sie sind einerseits Voraussetzung für die Finanzierung des ÖPNV, auf der anderen Seite setzt die verdichtende Siedlungstätigkeit den ÖPNV-Ausbau voraus. Wo in absehbaren





Abbildung 10  
 Zukünftige Erreichbarkeit des schienegebundenen ÖPNV  
 und Siedlungsentwicklung, Bestand und Planung, 1994

Liniennetz des schienegebundenen ÖPNV:

-  S-Bahn Bestand
-  S-Bahn Planung
-  U-Bahn Bestand
-  U-Bahn Planung bzw. im Bau
-  Straßenbahn Bestand
-  Straßenbahn Planung
-  Straßenbahn in Voruntersuchung

Einzugsbereiche der Haltestellen:

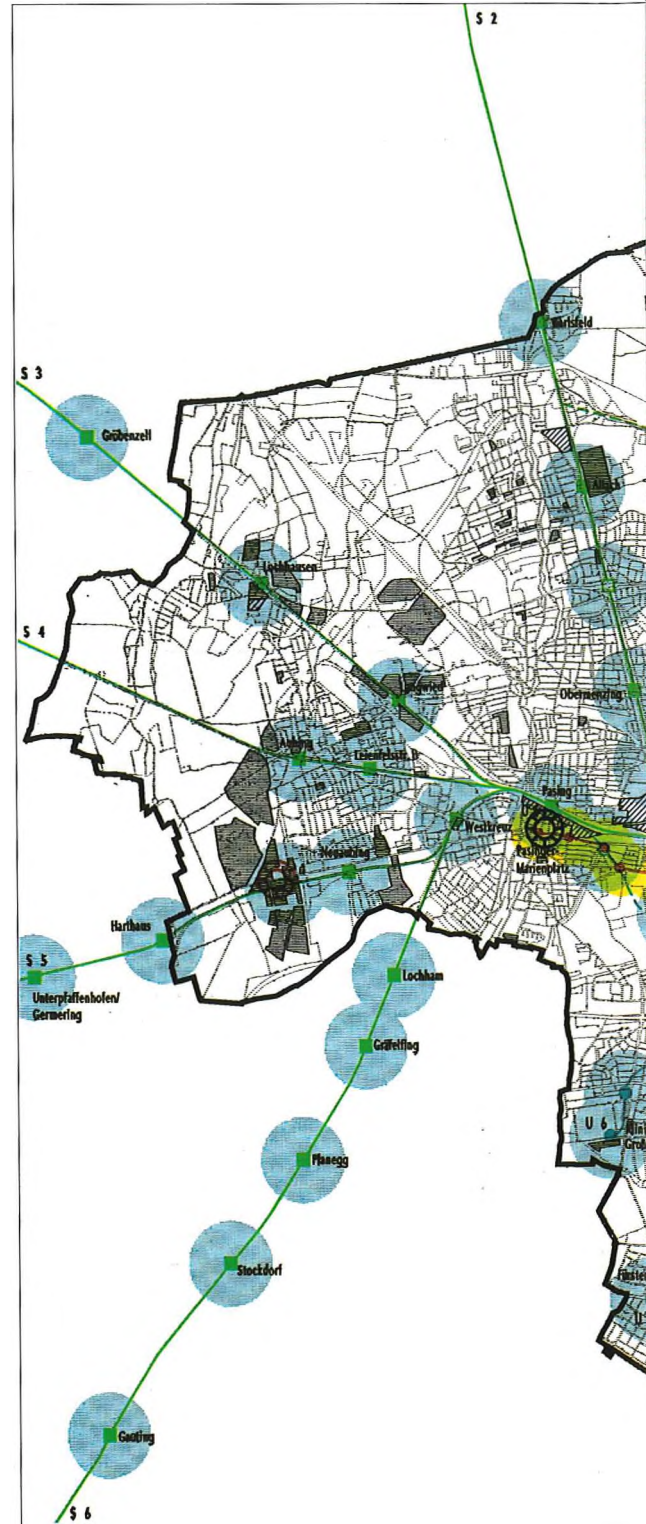
-  r = 600 m
-  r = 400 m

Siedlungsentwicklung

-  Baurecht zu schaffen „mittelfristig“
-  Baurecht zu schaffen „langfristig“
-  Nachverdichtungsgebiete
-  Umstrukturierungsgebiete
-  Stadtteilzentren
-  geplante Stadtteilzentren

Juli 1994

Landeshauptstadt  
 München  
 Referat für Stadtplanung  
 und Bauordnung  
 HA I/3



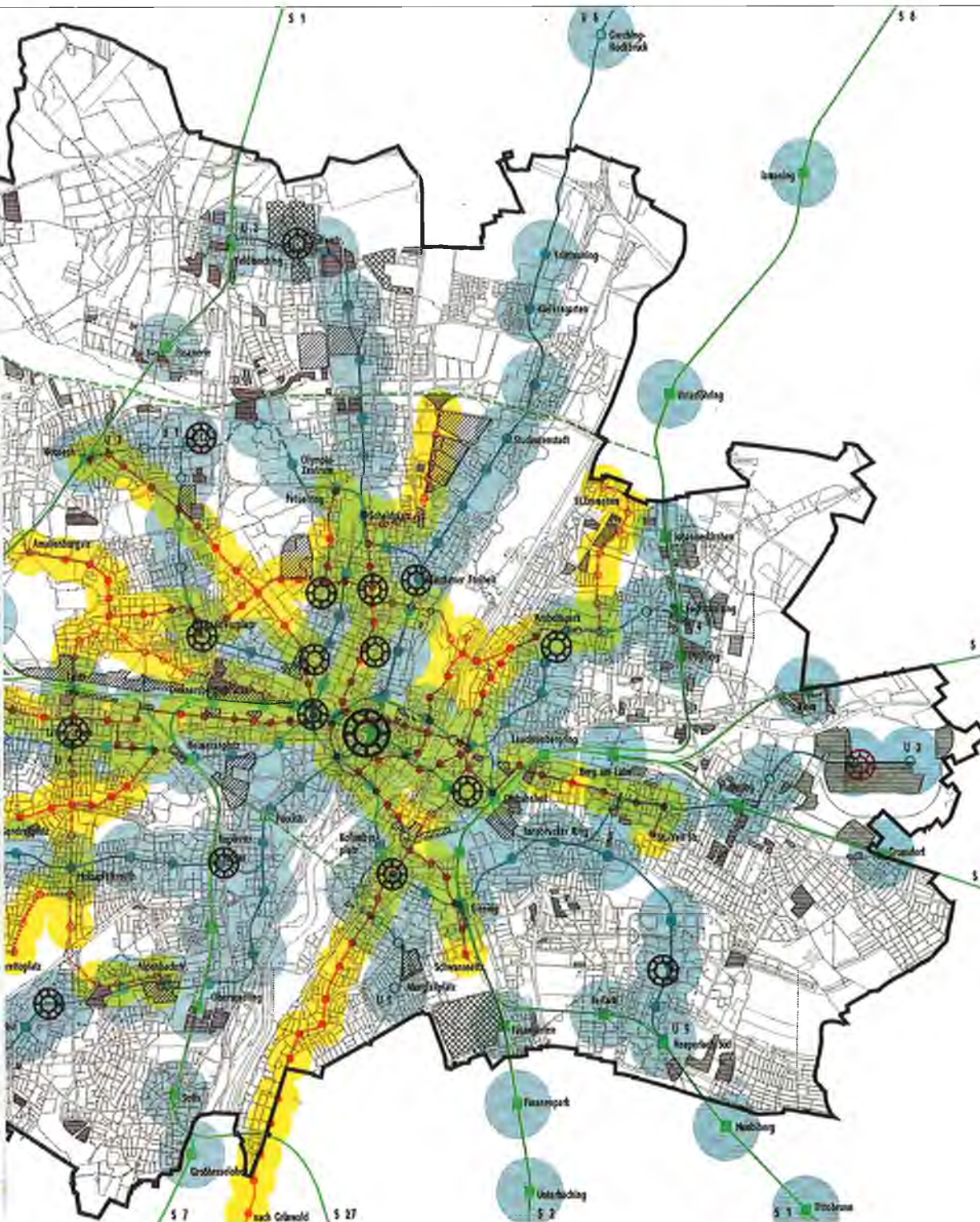
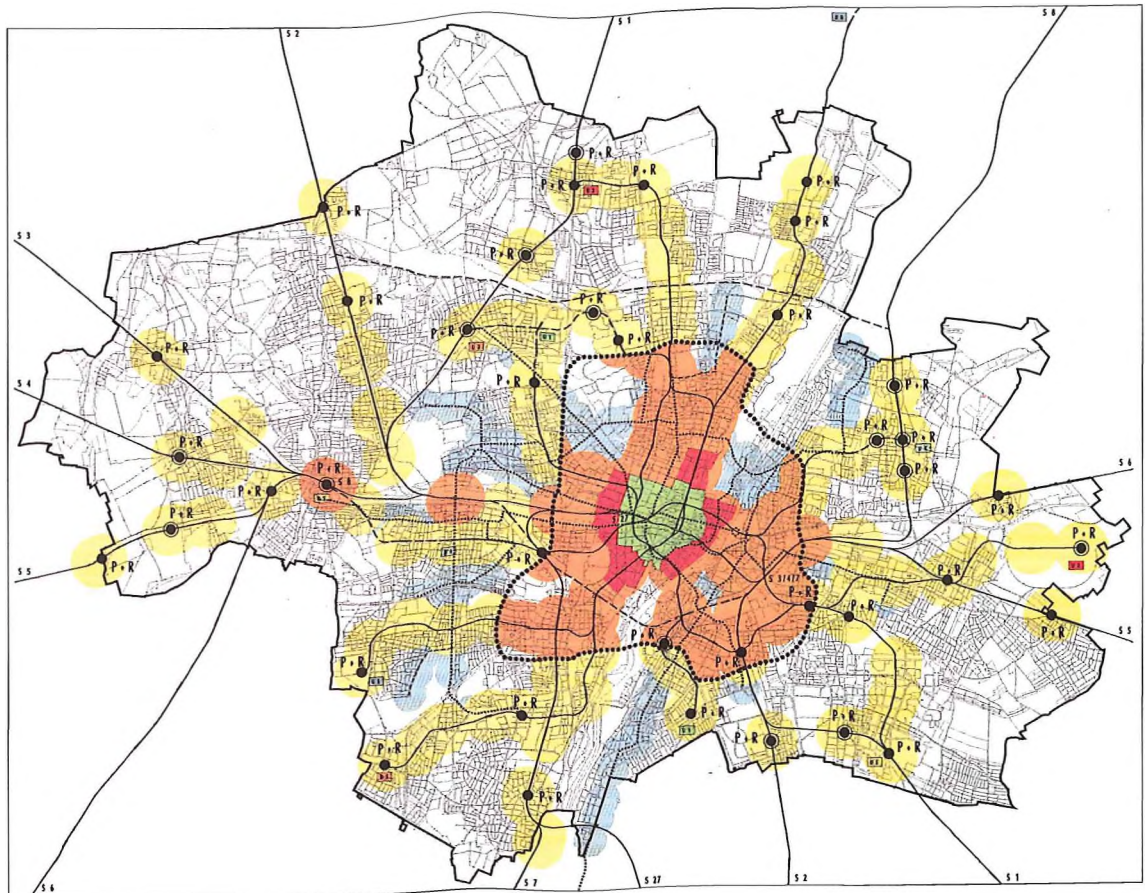

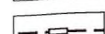

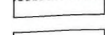
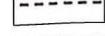




Abbildung 11  
 Konzept zur Stellplatzbeschränkung und zukünftige Erreichbarkeit des schienengebundenen ÖPNV, Stand 1995



Stellplatzbeschränkungszonen in Abhängigkeit von der ÖPNV-Bedienung

Zone	I	II	III	IV
Kriterien				
Verkehrsmittel	S-/U-Bahn $r = 600\text{m}$			Tram $r = 600\text{m}$
Lage	engere Innenstadt	Innenstadt Randbereiche/S-Bahn Hauptachse	übrige Aussenbereiche	Gesamtes Stadtgebiet
Zugfolge in der Hauptverkehrszeit	sehr dicht	dicht	dicht	dicht
ÖPNV-Erreichbarkeitsqualität (Lage im Netz)	hervorragend	sehr gut	gut	gut

-  Schnellbahnlinie (S/U) Bestand bis 1998
-  Schnellbahnlinie (S/U) Planung
-  Straßenbahnlinie Bestand bis 1998
-  Straßenbahnlinie Planung
-  P+R-Anlagen Bestand bis 1998
-  P+R-Anlagen Planung
-  Mittlerer Ring

Stand 1995

Landeshauptstadt München  
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
 HA I/3

Umstrukturierungsbereichen eine Tragfähigkeit für den ÖPNV heute noch nicht gegeben ist (z.B. S-Bahn-Nordring) müssen die planerischen Voraussetzungen dafür vorausschauend angelegt werden. Die Dichteentwicklung muß dann Zug um Zug je nach Planungsstand und Ausbaustufe erfolgen. Ein Beispiel dafür ist das Entwicklungskonzept Neusser Straße/Domagkstraße, wo die Dichteentwicklung vom Ausbau einer neuen Trambahnachse abhängig gemacht wurde.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, Entwicklungen so anzulegen, daß spätere Nachverdichtungsoptionen und Korrekturmöglichkeiten offen bleiben. Die heute noch nicht ausreichend erschlossenen Flächen dürfen nicht nach kurzfristigen Verwertungs- und Realisierungsbedingungen dauerhaft verstellt werden. Ohne Zwischennutzungen und ausbaufähige Baustrukturen mit Nachverdichtungsmöglichkeiten wird das Dilemma zwischen Tragfähigkeit und Finanzierungsmöglichkeit häufig nicht zu lösen sein.

Eine gesteigerte MVV-Nutzung kann dann erwartet werden, wenn bei Arbeitsplatzverdichtungen an gut erschlossenen Standorten von der Möglichkeit der Stellplatzbeschränkung bzw. -ablösung konsequent Gebrauch gemacht wird.

Der tägliche Weg zur Arbeit muß, wo immer das möglich ist, mit dem MVV abgewickelt werden können. Vor allem wegen des Erschließungsverkehrs wären ohne Stellplatzablösungen Verdichtungen nicht mehr verträglich zu realisieren.

Bei Neubaumaßnahmen müssen im Nahbereich von Haltestellen des ÖPNV flächen- und kostensparende Verkehrslösungen entwickelt werden, wenn die Siedlungsflächen optimal genutzt werden sollen. Die Chancen, die der Freistaat Bayern jetzt mit der Neufassung der Bayerischen Bauordnung hinsichtlich der Stellplatzablösemöglichkeiten und der Mittelverwendung geschaffen hat, müssen für den Ballungsraum ausgeschöpft werden.




Ein Vorschlag zur Stellplatzablösung in Abhängigkeit von der jeweiligen ÖPNV-Erschließung ist in Abb. 11 dargestellt.

Auch müssen die sich aus einer punktuellen Verdichtung ergebenden Konsequenzen an den Nahtstellen und in den sonstigen Siedlungsbereichen sorgfältig beobachtet werden, um ggfs. unerwünschten baulichen und sozialen Fehlentwicklungen entgegenwirken zu können.

Abbildung 12  
 Grundlagen für ein Dichtemodell München  
 München: kompakt-urban-kurze Wege

Neue Nutzungsmischung (Wohnen/Arbeiten)  
 Neue bauliche Dichten (GFZ) für das Siedlungspotential im  
 Gebiet der LHM (ohne §34)





GFZ-Klassen (durchschnittliche GFZ bezogen auf das  
 Siedlungspotential)









-  0,9 - 1,2
-  1,2 - 1,6
-  1,6 - 2,4 (punktuell bis 3,0)

Mischverhältnis

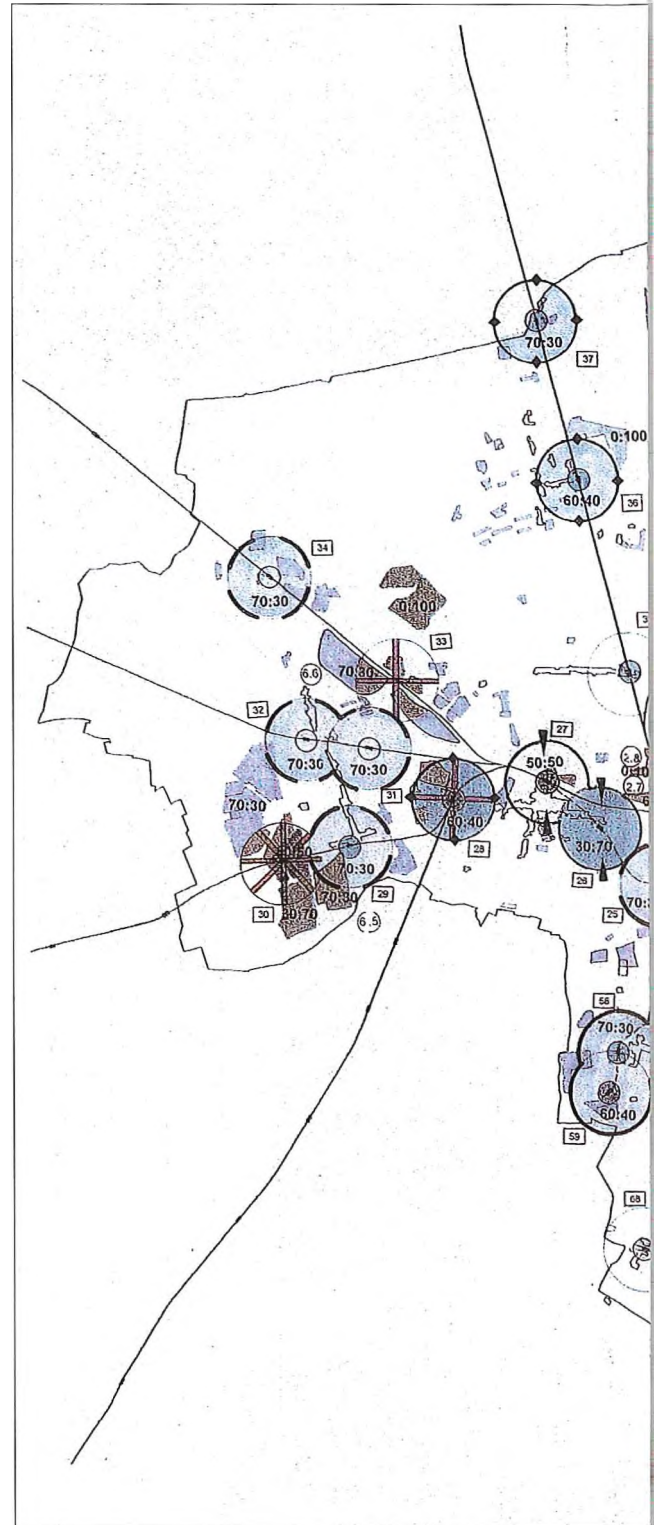
70 : 30 zum Beispiel 70% Wohnen : 30% Arbeiten  
 bezogen auf das Siedlungspotential

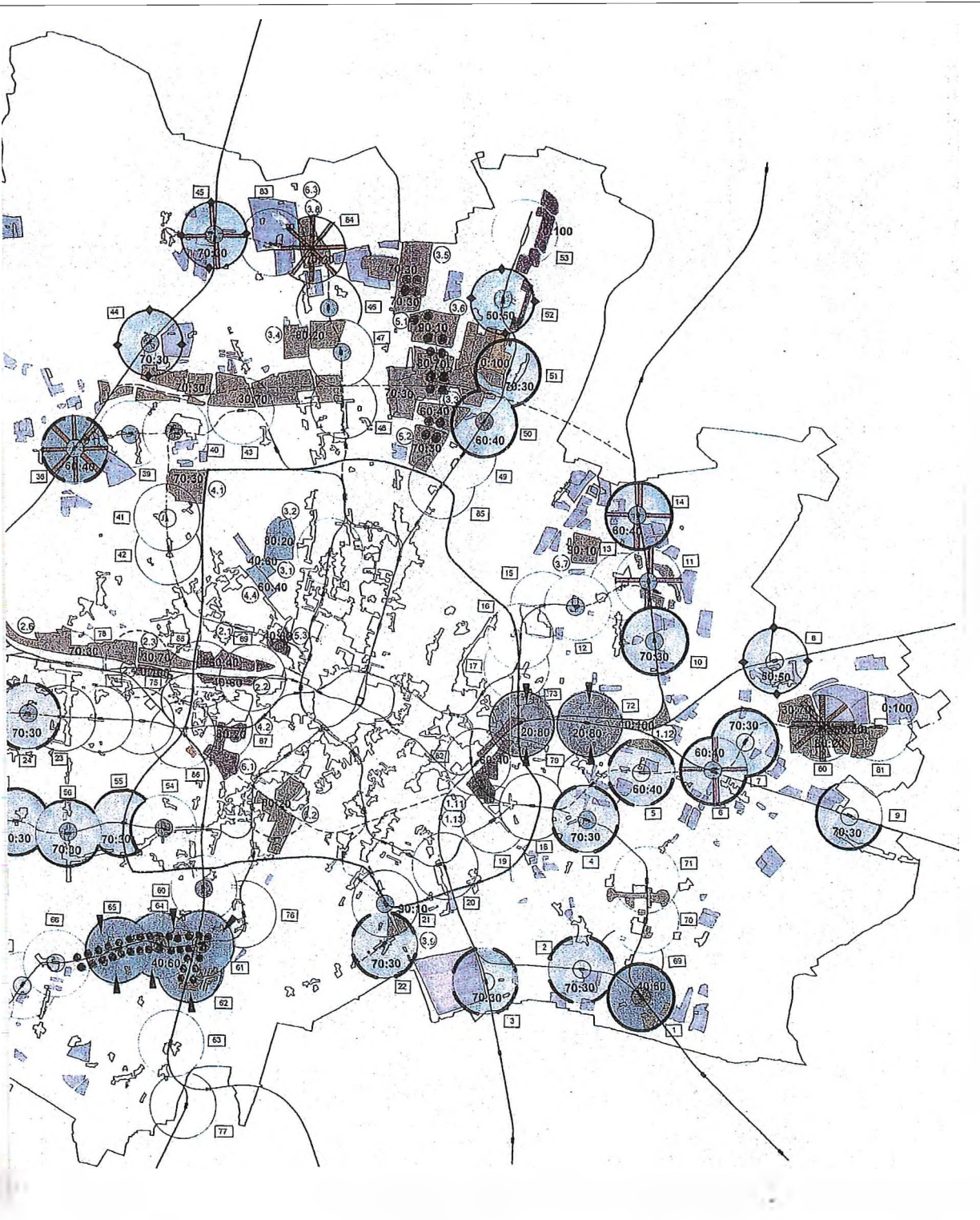
Verdichtungseignung

-  Typ 4  
 Gewerbe- bzw. DB-Umstrukturierungspotential. Ökologischer  
 Stadtbau, „GB“-Typen entwickeln, Wohnen unterbringen,  
 Verdrängung von Nischen prüfen.
-  Typ 5  
 Verdichtung durch GFZ-Erhöhung (Abriß und Neubau) als Stra-  
 tegie für städtebauliche Neuordnung, Urbanität, Aufwertung des  
 Haltestellen-Einzugsbereichs geeignet.
-  Typ 6  
 Verdichtung durch GFZ-Erhöhung (Abriß und Neubau) mit Ein-  
 schränkungen als Strategie für städtebauliche Neuordnung, Urba-  
 nität, Aufwertung des Haltestellen-Einzugsbereichs geeignet.  
 Verdrängungseffekte preiswerter Nutzungen und evtl. sozial-  
 strukturelle Probleme prüfen.
-  Typ 7  
 Gravierende städtebauliche Mängel bzw. sozialstrukturell proble-  
 matisch. Über Verdichtung durch GFZ-Erhöhung und ökologi-  
 schen behutsamen Stadtbau verbesserungsfähig. Achtung:  
 Verdrängung preiswerter Nutzungen/Nischen, evtl. problemati-  
 sche Sozialstruktur! Bilanz: Verbesserung/Verschlechterung prü-  
 fen

-  Entwicklungs-, Umstrukturierungsgebiete,  
 Nachverdichtung von Wohngebieten
-  Entwicklungspotential im 150 m-Einzugsbereich  
 um U-/S-Bahn-Haltestellen
-  Neuer zentraler Bereich (GFZ 1,6 - 2,4 punktuell  
 bis 3,0)
-  Mittlerer Ring
-  U-/S-Bahn-Bestand
-  U-/S-Bahn-Ausbau (laut integrierte ÖPNV-  
 Planung der LHM 1990)
-  600 m-Einzugsbereich um U-/S-Bahn-  
 Haltestellen
-  Neues Quartierszentrum

Dezember 1993  
 Planungsgruppe 504, Brandt, Graf, Heller, München  
 im Auftrag der Landeshauptstadt München,  
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung





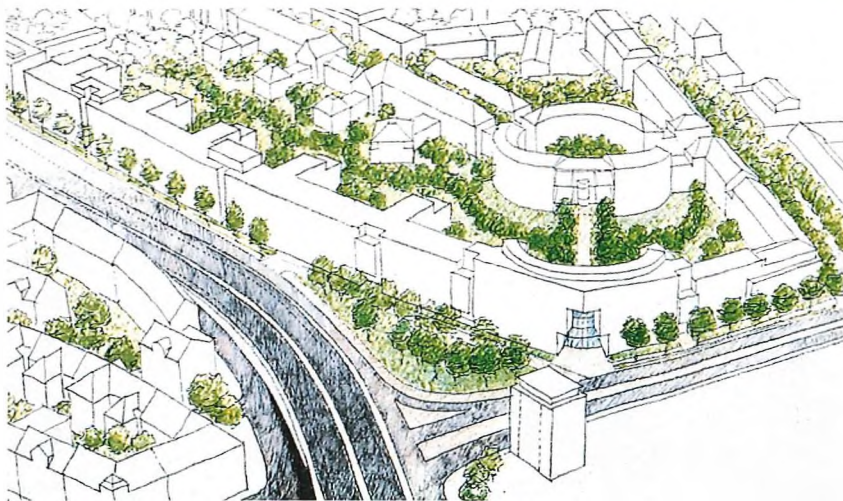


Abbildung 13  
Berliner Straße – Wohn-  
bebauung am See

Abbildung 14  
Lärmschutzbebauung an  
der Landshuter Allee

#### 2.1.4 Nutzungsmischung und Stärkung des Wohnens in der Stadt

Nach Einschätzung der heutigen Planungen und Baurechtsreserven ist in München von Wohnflächenpotentialen für rund 90 000 Wohneinheiten auszugehen. Das Gutachten der Planungsgruppe 504 (Grundlagen Dichtemodell) zeigt auf, daß sich diese Potentiale mehr als verdoppeln lassen, wenn im Zuge von Umstrukturierungsmaßnahmen bisher gewerblich genutzter Flächen entsprechende Anteile nicht nur für hochwertige tertiäre Nutzungen, sondern für das Wohnen gewonnen werden können. Das Gutachten hat dazu für die einzelnen Standorte differenzierte Aussagen getroffen (vgl. Abb. 12).

Die Voraussetzungen für die Realisierung dieser Potentiale sind höchst unterschiedlich. Daher verbietet es sich, die Potentiale pauschal als verfügbar darzustellen. Wichtig ist, wenn die Potentiale nicht verschenkt werden sollen, daß bei jeder anstehenden Maßnahme die aufgezeigten Möglichkeiten zugunsten des Wohnens herangezogen werden.

Nach den derzeitigen generellen Planungsansätzen könnten auf den Umstrukturierungsflächen neben Wohnnutzungen erhebliche Arbeitsplatzpotentiale, im wesentlichen für Büronutzungen, geschaffen werden. Damit würde München zusammen mit sonstigen Planungen langfristig über große Potentiale zur Schaffung von Arbeitsplätzen, insbesondere für den Bürosektor, verfügen (Flächen für schätzungsweise 70 000 - 80 000 Büroarbeitsplätze). Derzeit stehen im Wirtschaftsraum München ca. 600 000 m<sup>2</sup> Büroflächen leer. Nach Voraussagen aus Bankkreisen wird im Winter 1995/96 mit einer Steigerung der Leerstände auf bis zu 1 Mio. m<sup>2</sup> gerechnet.

Einerseits bietet das gute Büroflächenangebot für den Wirtschaftsstandort München Chancen. Die Büromieten liegen im Städtevergleich in einer guten Mittellage. Andererseits sind beim Wohnflächenangebot aber deutliche Engpässe zu verzeichnen. Die Dominanz der tertiären Nutzungen ergibt sich daraus, daß Büroflächen nach den rechtlichen Vorgaben die unempfindlichste Nutzungsart darstellen. Die Büronutzung setzt sich einerseits wegen niedrigerer Standortanforderungen (Lärmauflagen) gegen das Wohnen durch, andererseits macht es wegen der höheren Nutzungsintensität (weil stapelbar) in Gewerbegebieten flächenintensiven produzierenden Gewerben Konkurrenz. Außerdem war Büronutzung lange die lukrativste Anlageform.

Der Ausgleich der Nutzungen kann sich in der Stadt nicht streng an dem neuen Harmonisierungsgebot des Landesentwicklungsprogramms messen lassen. Danach ist für die Entwicklung

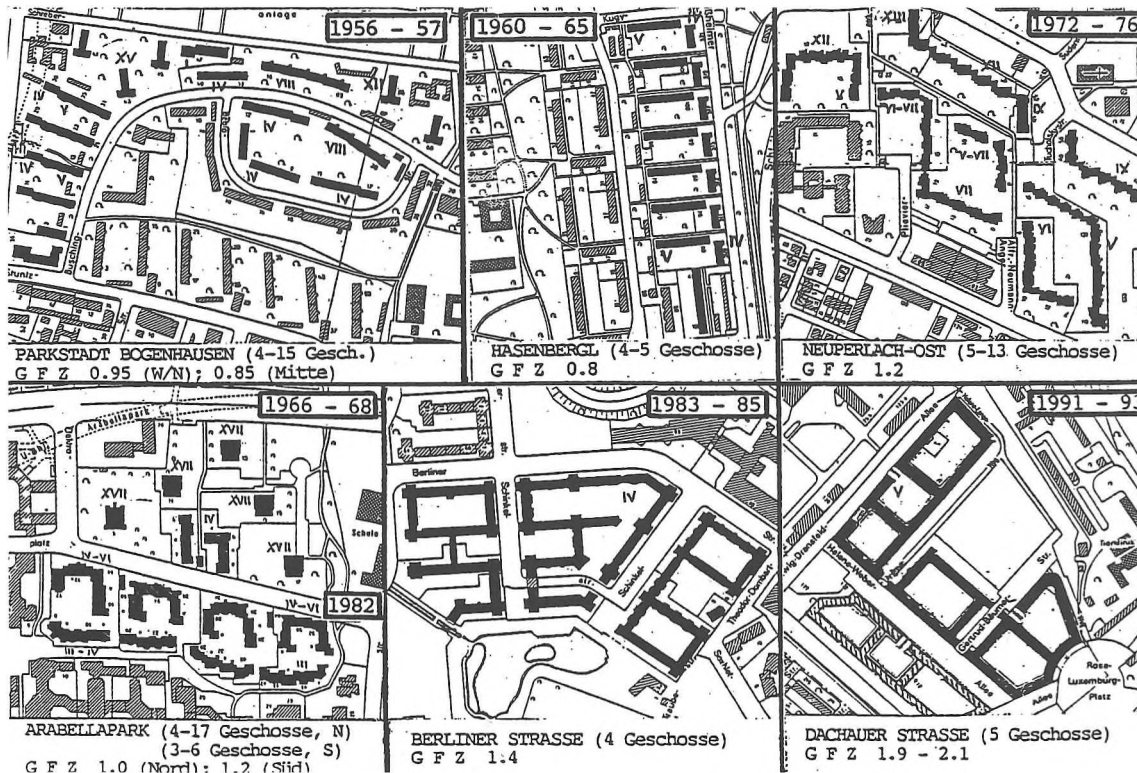


Abbildung 15  
Landeshauptstadt  
München, Planungsreferat,  
Bauliche Dichten in  
Münchner Wohnsiedlungen

der Region in den Gemeinden bei der Schaffung von Arbeitsplätzen ein Gleichgewicht von Wohnen und Arbeiten anzustreben. Als Leitlinie verweist das Landesentwicklungsprogramm aber auch für die Stadt in die richtige Richtung. Wo der nutzungsstrukturelle Ausgleich auf einzelnen Entwicklungsflächen wegen der speziellen Lage nicht herstellbar ist, sollte ein Ausgleich auf Stadtteilebene oder für größere Stadtbereiche gesucht werden.

Durch höhere Dichten auch im Wohnungsbau könnte ein weiteres Auseinanderdriften der Nutzungen und ihre großräumige Segregation verhindert werden. Daß Beiträge hierzu möglich sind, zeigt ein Vergleich verschiedener Wohnungsbautypen, die für München prägend sind. Die Baudichten gingen in den Siedlungen nach dem Krieg zunächst deutlich zurück. Die Straßenflächen wurden dominanter. Bei den Bebauungen aus den 80er Jahren wird der umgekehrte Trend deutlich (Abb. 15).

Die Siedlung an der Berliner Straße (Abb. 13) kann als Beispiel dienen für eine verdichtete Geschosßbauweise bei gleichzeitiger Gewährleistung hoher Wohnumfeldqualitäten. Für ein größeres Maß an Urbanität wäre eine stärkere Durchmischung mit anderen Nutzungen und integrierten Versorgungsangeboten wünschenswert.

Durch intelligente bauliche Lösungen kann Wohnungsbau von guter Qualität auch in schwierigeren Lagen realisiert werden: Die Planungen auf dem Meiller-Gelände (Umstrukturierung eines ehemaligen Industrie- und Gewerbebereichs an der Landshuter Allee) (Abb. 14) weisen in die richtige Richtung.

In niedrig dicht bebauten Siedlungen, die als Geschosßwohnungsbau in Zeilenbauweise mit oft nicht zufriedenstellender stadträumlicher und stadtgestalterischer Ausprägung erstellt wurden, ergeben sich auch Chancen für Nachverdichtung.



Abbildung 16  
Landeshauptstadt  
München, Planungsreferat,  
Nachverdichtung in der  
Siedlung am Hasenberg



Abbildung 17  
Wohnbebauung Ecke Froh-  
schammer-/Schopenhauer-  
straße

Als Beispiel für Gestaltverbesserungen durch Nachverdichtung kann die Planung für die Siedlung am Hasenberg dienen (Abb. 16). Aber auch in vielen Einzelsituationen, wo hässliche Gebäudeenden, z. B. durch Brandwände das Stadtbild verunzieren, sollte durch Gebäudeergänzungen und die Ausbildung von Kopf- und Ecksituationen nicht nur das Erscheinungsbild im Stadtviertel verbessert werden, sondern auch ein Beitrag zur Erhöhung der Wohnungsbaupotentiale geleistet werden (Abb. 17).

Im Rahmen der Überarbeitung von Strukturkonzepten und Stadtteilprogrammen muß dem Aspekt einer ausgeglichenen Entwicklung verstärkt Rechnung getragen werden. Dabei kämen auch Steuerungsmaßnahmen nach dem Städtebauförderrecht in Betracht. Die durch qualifizierte Verdichtung zusätzlich zu gewinnenden Potentiale sollen im wesentlichen zur Sicherung langfristiger Entwicklungschancen dienen und damit zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen.





Abbildung 18  
Biergarten

Abbildung 19  
Grüngürtel

### 2.1.5 Sicherung und Entwicklung der Freiräume als zentrales Element einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Eine der Hauptforderungen einer verträglichen Stadtentwicklung ist der Schutz und die Pflege der unvermehrten Ressource Boden und der verbleibenden Freiräume in der Stadt. Gegenüber der weiteren Inanspruchnahme von Freiräumen setzt das vorgeschlagene Siedlungsmodell auf den Vorrang der Innenentwicklung und das Flächenrecycling. Die weitere Entwicklung des Ballungsraums muß dabei unter ein umfassendes Verschlechterungsverbot gestellt werden, das, soweit bereits jetzt Defizite bestehen, auch als Verbesserungsgebot zu interpretieren ist.

Den Freiräumen kommt als Trägern der „ökologischen Stabilität“ – soweit dieser Begriff in der Großstadt überhaupt angemessen ist – eine herausragende Rolle zu. Sie sind nicht nur für den Natur- und Artenschutz und das Stadtklima, die Abkühlung und Belüftung der Stadt, sondern

auch für die stadtnahe Erholung der Bevölkerung von ausschlaggebender Bedeutung. Die Stadt darf nicht zum lebensfeindlichen Ort werden, dem ihre Bewohner fast zwangsläufig Wochenende für Wochenende entfliehen müssen – um damit die Verkehrsbelastung weit in die freie Landschaft zu tragen.

Auch die Erholungsfunktion muß – zumindest als gutes Angebot – in der Stadt gesichert werden. Die weitere Vernetzung und die Verbesserung der Nutzungsqualität der innerstädtischen Grün- und Freiflächen sowie der Abbau bestehender Freiflächendefizite (siehe Analyseband zur Perspektive München) ist daher eine bei jeder Entwicklung zu beachtende Aufgabe. Ebenso sind Angebote an intensiven Freizeit- und Erholungseinrichtungen zu schaffen, um auch diese Bedürfnisse in der Stadt oder im engeren Umland zu befriedigen und weite Wege mit dem Pkw zu vermeiden. Hierzu zählen Tennis- und Squash-Center, Kletterwände oder Erlebnisbäder, die z. B. in Gewerbegebieten integriert

werden können und hier eine Chance zur Aufwertung und Belebung bieten, sowie auch Freizeitparks.

Umstrukturierungen und Nutzungsintensivierungen müssen entsprechende Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der ökologischen Situation gegenüberstehen, z. B. die Entsiegelung, Rückbau, Herstellung von fehlenden Grünverbindungen. Dazu müssen angemessene Ausgleichspotentiale aktiviert werden und Teilräume für ein zusammenhängendes Grünsystem zurückgewonnen werden.

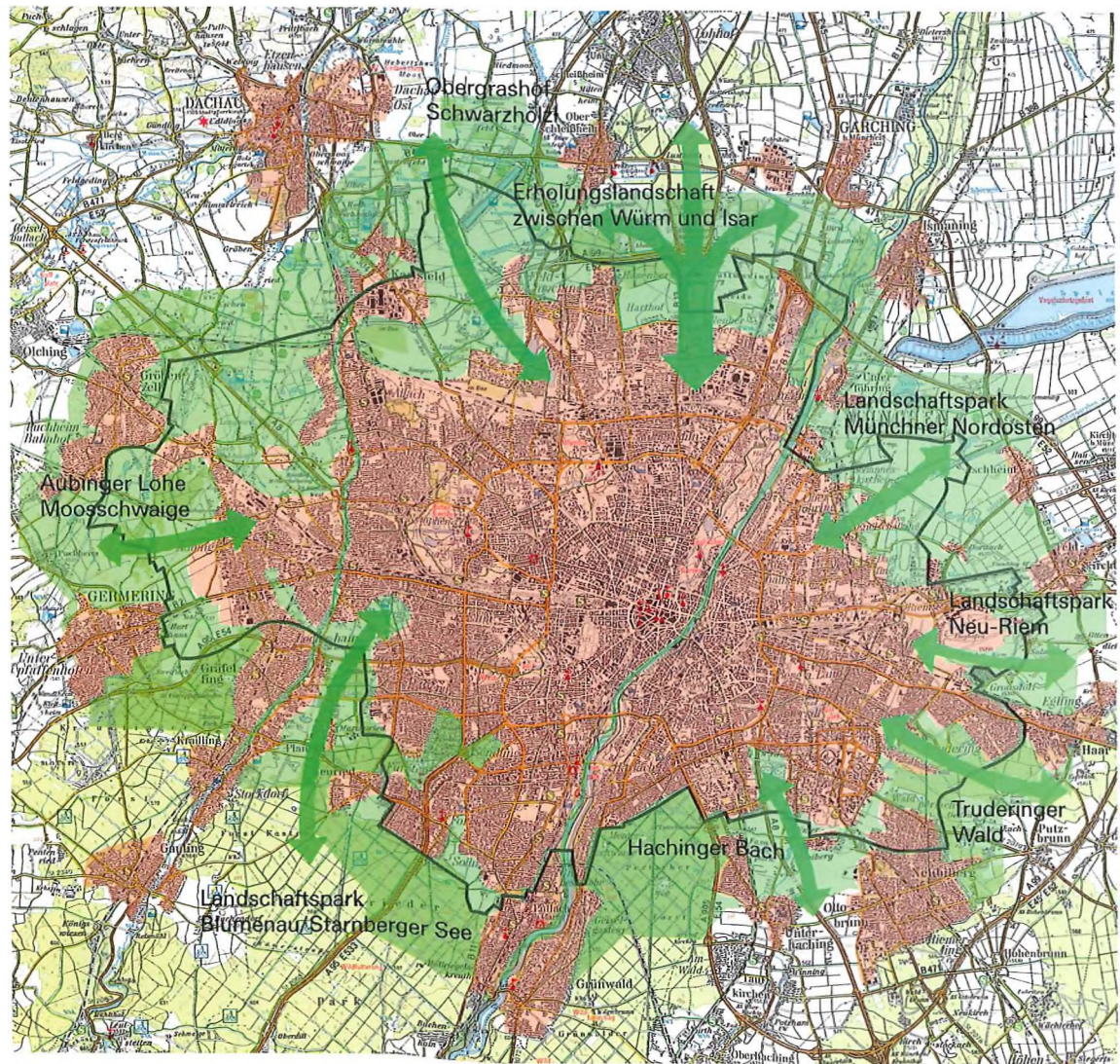
Auch kleinräumig können durch eine Vernetzung von Insellagen, die Wiederherstellung zerstörter Freiraumstrukturen und Maßnahmen des Landschaftsbaus Beiträge zur Aktivierung von Ausgleichsfunktionen gefunden werden. Dies kommt sowohl dem Naturhaushalt wie der Verbesserung gesundheitsfördernder Stadtstrukturen und siedlungsnahen Freizeit- und Erholungsangeboten zugute. Mit der Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes hat das Instrument der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung neue vollzugstaugliche Konturen gewonnen. Danach ist über die Frage des geeigneten Ausgleichs

Abbildung 20  
Grüngürtel München

-  Siedlungsbereiche generalisiert
-  Grüngürtel generalisiert
-  Verknüpfungsschwerpunkte mit der Region
-  Stadtgrenze

Februar 1994

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
HA I



unvermeidlicher Eingriffe in der planerischen Abwägung zu entscheiden.

Ausgleichsforderungen, denen nicht am Standort oder im direkten Umfeld entsprochen werden kann, könnten mit Hilfe eines gesamtstädtischen Ausgleichsflächenkonzepts Einzelflächen und Teilräume für Qualitätsverbesserungen als Ersatzmaßnahmen zugewiesen werden. Durch eine Bündelung von Instrumenten und Maßnahmen können hier im Zuge der weiteren baulichen Entwicklung erhebliche Verbesserungen für ein ökologisches Verbundsystem erzielt werden.

Die weitere Entwicklung muß einhergehen mit der Sicherung und Aufwertung von Flächen am Stadtrand, die langfristig zu einem vielfältig nutzbaren Grüngürtel um die Stadt entwickelt werden könnten (Abb. 20).

In Betracht kommen etwa Flächen im Münchner Norden. Diese Freiflächen haben wegen ihres Landschaftszusammenhangs und ihrer Nähe zu größeren Siedlungseinheiten besondere Vorzüge für die Naherholung. Durch den Schutz und die weitere Entwicklung des Nordparks soll eine vielfältige und ästhetisch ansprechende Erholungslandschaft geschaffen werden, die auf den ökologischen Besonderheiten des Gebiets aufbaut.

Die Planung zielt auf ein gleichwertiges Neben- und Miteinander von Erholung, Naturschutz und ökologisch angepaßter Land- und Forstwirtschaft ab.

Eine Möglichkeit zur Sicherung und Auswertung von Frei- und Erholungsräumen am Stadtrand stellen heute z. B. intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen dar, die die Stadt wie ein grüner Ring umgeben. Im Rahmen eines Gutachtens zur Zukunft der Landwirtschaft in der Stadt wurden die Möglichkeiten untersucht, durch eine teilweise Extensivierung der landwirtschaftlichen Produktion und begleitende einfache landschaftspflegerische Maßnahmen (Wegebeziehungen, Hecken etc.) zu einer Aufwertung der ökologischen und klimatischen Funktion dieser Flächen zu kommen. Durch die stadtnahe Produktion von Qualitätsprodukten könnte die Existenz der Landwirtschaft im Ballungsraum dauerhaft gesichert werden. Absatzchancen bieten die nahen Märkte der Großstadt hinreichend. Auf der anderen Seite würde die Erholungseignung und Erlebnisqualität der heute vielfach unzugänglichen und monotonen Landwirtschaftsflächen deutlich gesteigert werden.

Die nachfolgende Karte (Abb. 21) zeigt in einer schematischen Vereinfachung die vordringlichen Ziele der Freiflächenentwicklung.

Bereiche, für die Maßnahmen zur Verbesserung der siedlungsökologischen Ziele angestrebt werden (Durchgrünung, Entsiegelung etc.), sind rot dargestellt. Vordringlich zu entwickelnde Bereiche zur Verbesserung der Wohngebiets- bzw. der stadtteilbezogenen Erholungsflächenversorgung sind gelb markiert. Die Entwicklungs- und Vernetzungsbereiche zur Verbesserung oder Wiederherstellung des Naturhaushalts, der stadtklimatischen Funktionen und einer Erholungslandschaft im Außenbereich sind grün dargestellt.

Abbildung 21  
Ziele der Freiraumentwicklung –  
Maßnahmenschwerpunkte

1. Erholungsversorgung und Landschaftsbild



Vordringliche Verbesserung der Erholungs-  
flächenversorgung



Entwicklung von Wohngebiets- bzw.  
Stadtteilparks



Sicherung und Entwicklung landschaftlicher  
Naheholungsräume



Sicherung charakteristischer  
Landschaftsprägungen

2. Naturhaushalt, Stadtökologie, Vernetzung



Verbesserung ökologischer Funktionen auf  
Bauflächen



Sicherung und Entwicklung ökologischer  
Funktionen auf Freiflächen



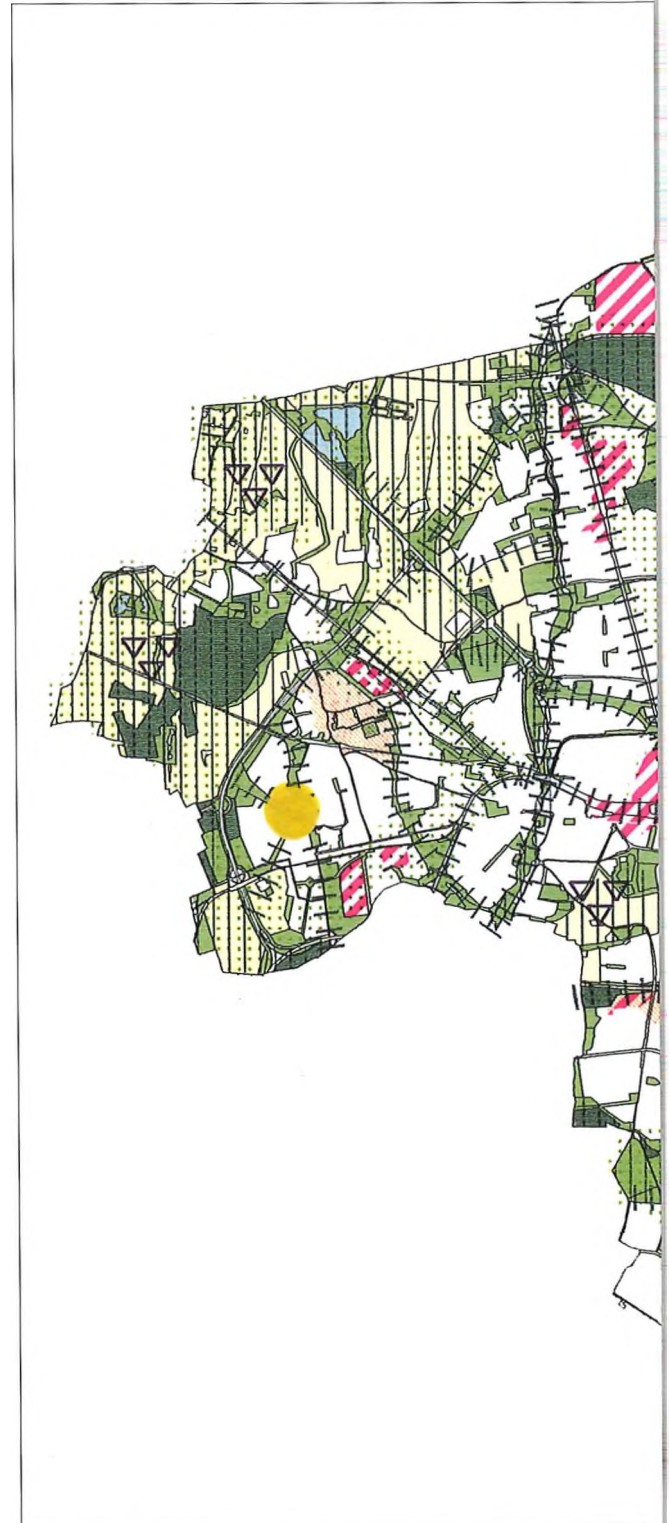
Entwicklungsbereiche der biotischen  
Vernetzung und Potentiale zum Ausgleich  
von Siedlungsentwicklungen



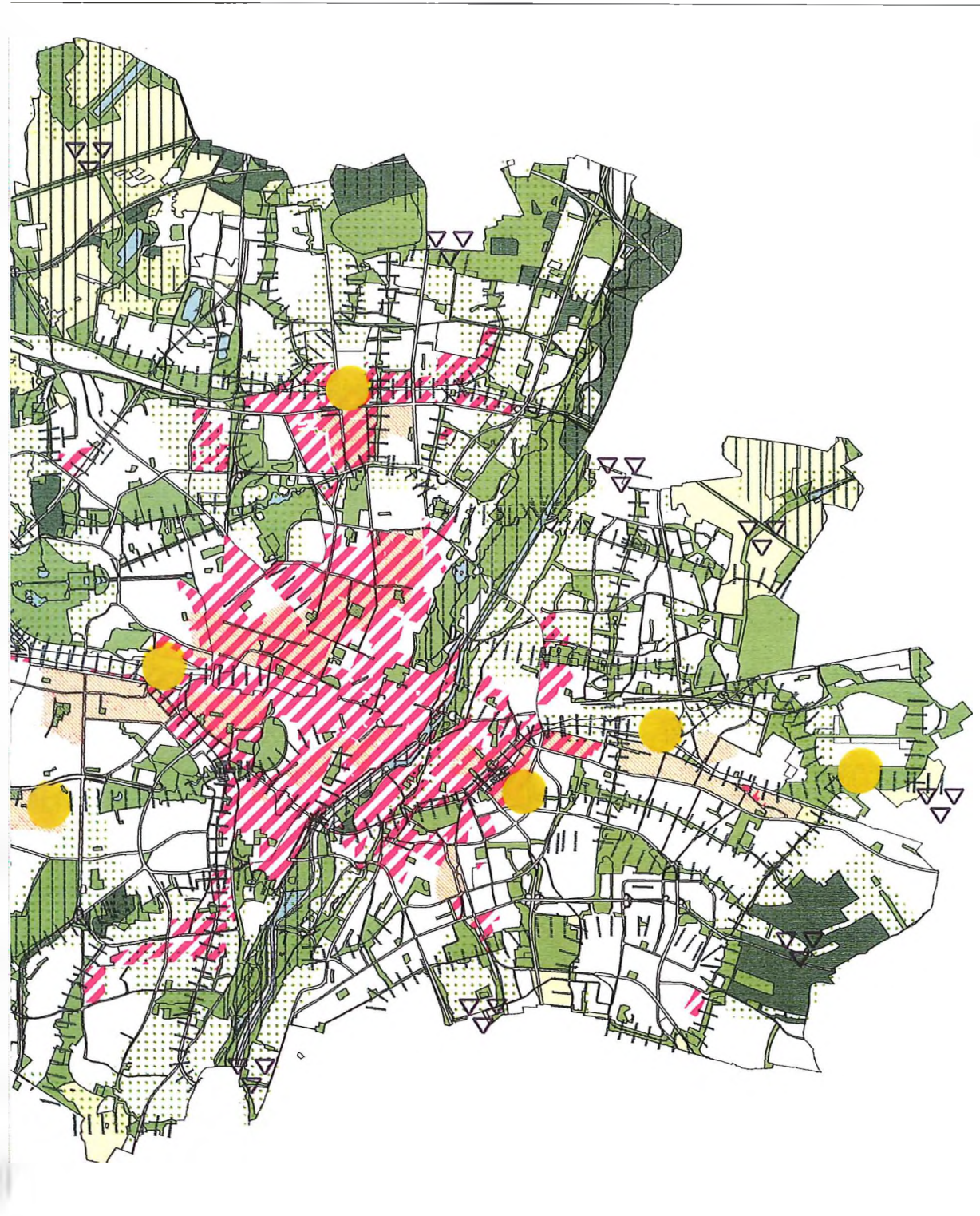
übergeordnete Grünbeziehungen und  
Vernetzungen



regional bedeutsame Freiräume (regionale  
Grünzüge)



Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung  
HA II/57



## 2.2 Urbanität und Zentrenbildung

### 2.2.1 Zentrenorientierte Entwicklung

Die Münchner Innenstadt ist der Bereich mit der höchsten Zentralität. In ihr konzentrieren sich Einrichtungen der Verwaltung, Wirtschaft, des Einzelhandels und der Kultur.

Der Einzugsbereich umfaßt nicht nur die Stadt, sondern auch das Umland und weite Teile des süddeutschen Raumes.

Das radial auf die Münchner Innenstadt ausgerichtete öffentliche Verkehrsnetz hatte zur Folge, daß sich die vorhandene monozentrische Struktur immer mehr ausprägte. Die bestehenden oder geplanten Stadtteilzentren wurden durch fehlende Tangentiale oder Ringschließungen nur unzureichend eingebunden, so daß sie die ihnen zugedachte Versorgungsfunktion nur teilweise erfüllen konnten. Darüber hinaus sind den Stadtteilzentren zum Teil zuwenig zentrale Funktionen

zugeordnet worden, um die Innenstadt entscheidend von ihrem Konzentrationsprozeß entlasten zu können.

In den Innenstadtrandbereichen bis etwa zum Mittleren Ring ist durch hohe Arbeitsplatz- und Bevölkerungsdichte ein vernetztes straßenraumorientiertes Zentrensystem entstanden, wodurch eine hervorragende Versorgung im Nahbereich überall gegeben ist.

Der Entwicklung des Einzelhandels kommt aufgrund seiner zentrumsbildenden Funktion besondere Bedeutung zu (vgl. Abb. 22). Die Pro-Kopf-Versorgung mit Einzelhandelsflächen wird nach allen Einschätzungen weiter steigen, zudem gilt, daß nicht nur die derzeitige sondern auch die langfristige Bedarfssituation der Bevölkerung berücksichtigt werden muß und das stadträumliche Konzept für die Zentrenentwicklung auf diesen Bedarfsschub auszulegen und zu beachten ist, daß Zentren Zeit und Möglichkeiten zum Wachsen haben.

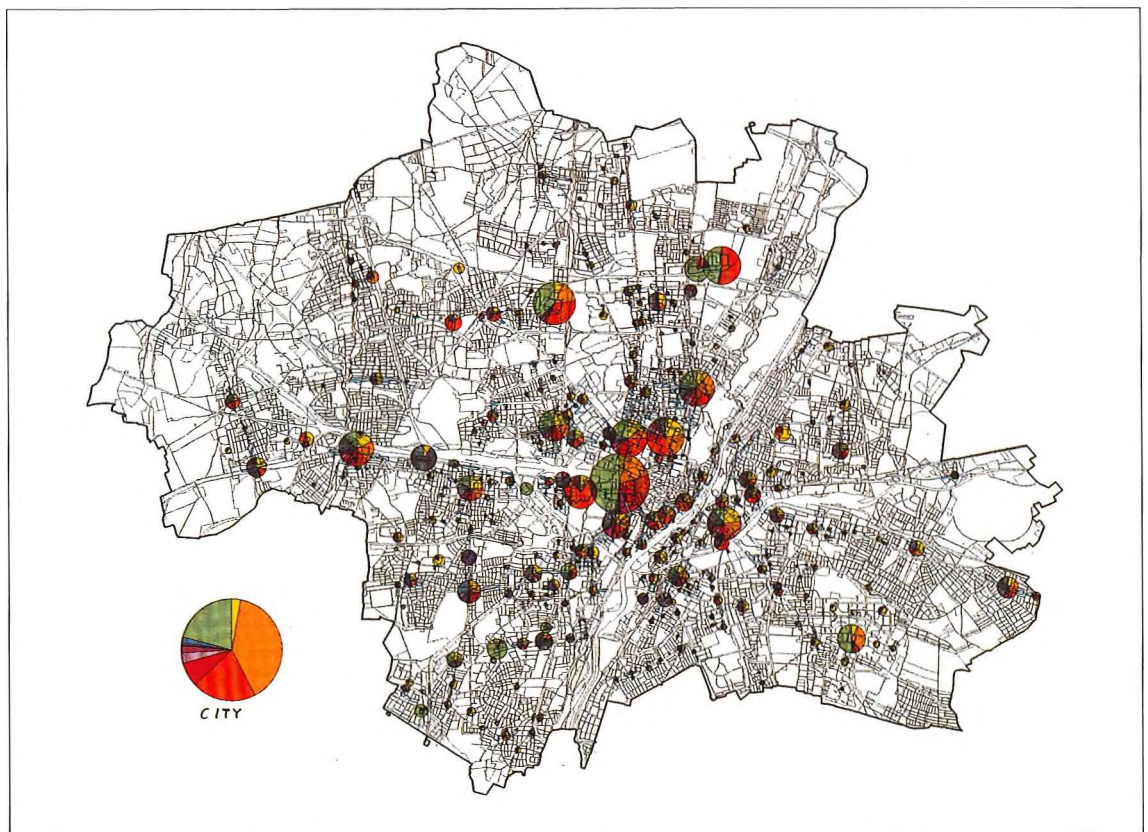
Abbildung 22  
Verteilung der Einzelhandelseinrichtungen im Stadtgebiet

Verkaufsfläche der zentralen Einrichtungen in München nach Branchen-  
gruppen, Stand 1989

- Nahrungs- und Genußmittel
- Textilien, Schuhe
- Möbel, Einrichtung
- Elektro, Optik
- Schreibwaren
- Medizin, Kosmetik
- Tankstelle, Brennstoff
- Fahrzeuge, Maschinen
- sonstiger Einzelhandel
- Waren verschiedener Art

Februar 1992

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung



Insbesondere in den äußeren Stadtbereichen sind Erreichbarkeit und Versorgungsqualität im Sinne einer Stadt der kurzen Wege ergänzungs- und verbesserungsbedürftig. Dies soll durch eine tangentielle Vernetzung der Stadtteilzentren erfolgen, die durch bessere Erreichbarkeit ihr spezielles Angebot besser auslasten können.

Die weitere bauliche Entwicklung sowie Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse, aber auch der gestiegene Verkaufsflächenbedarf sollen dazu genutzt werden,

- die Versorgungsqualität von bestehenden Zentren insbesondere außerhalb des Mittleren Ringes zu stärken
- Lücken der Tragfähigkeit von Zentren in den weniger dichten Randzonen des Stadtgebietes zu schließen
- Stadtteilzentren in neuen Siedlungsbereichen zu entwickeln (Abb. 23 und 24)
- nicht integrierte große Einzelhandelsstandorte in Abstimmung mit der Region auf ausgewählte Angebotsgruppen zu beschränken, da Entwicklungen wie Europark oder Einkaufszentren an der Stadtgrenze zeigen, daß es bisher nicht vollständig gelungen ist, die Nachfrage von Standorten auf der „Grünen Wiese“ in den gut erschlossenen Zentren in der Stadt zu binden.

Auf der Grundlage der bisher beschriebenen Polyzentralität und gestaffelten Zentrenhierarchie soll bei der Fortschreibung des Zentrenkonzeptes die ÖV-Erreichbarkeit im Vordergrund stehen.

Der Strukturwandel der Wirtschaft und die geänderten Haushaltsstrukturen verändern nicht nur die Lebensweise sondern auch die Strukturen zeitlicher Nutzung der Stadt.

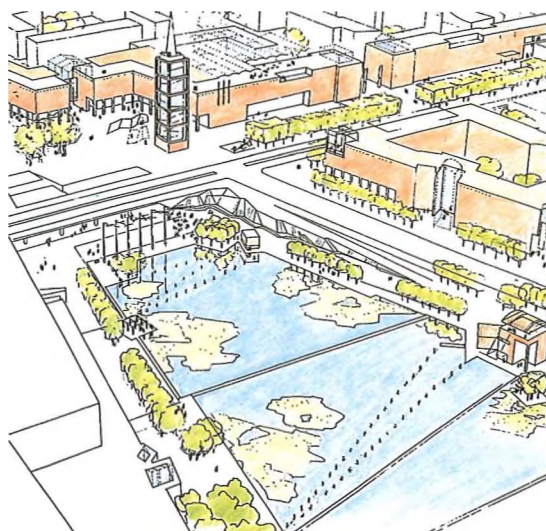


Abbildung 23  
Wettbewerb Neurium  
Mitte, Entwurf Bystrup und  
Partner

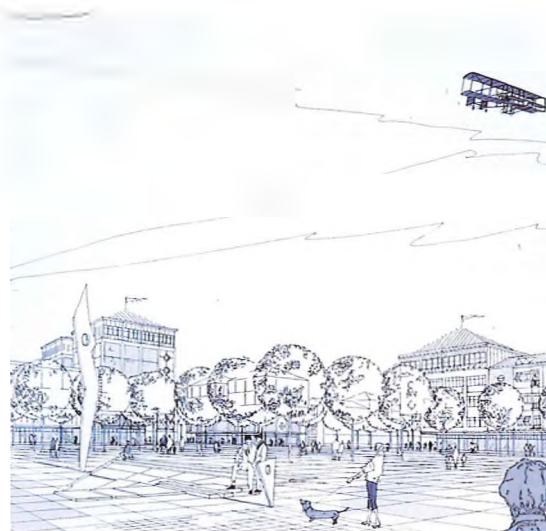


Abbildung 24  
Freiham, zentraler Bereich



Abbildung 25  
Rotkeuzplatz: Aufenthalts-  
qualität der Plätze



So fragen z.B. viele Berufstätige die Versorgungsangebote und Infrastrukturangebote in der kurzen Zeit zwischen Dienst- und Ladenschluß im Umfeld des Arbeitsplatzes nach, die von nicht Berufstätigen aber im Wohnumfeld nachgefragt werden.

Die Ausbreitung der Telematik bietet verstärkt die Möglichkeit zur Heimarbeit, so daß auch dies die Dienstleistungs- und Versorgungsinfrastrukturen ändern wird.

Dicht bebaute und durchmischte Gebiete bieten am ehesten die Voraussetzungen zur Bereitstellung von Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten, die dann sowohl im Umfeld von Wohnungen als auch den Arbeitsplätzen in kurzer Zeit erreichbar und benutzbar sind. Diese Angebotsqualität ist insbesondere für Alleinerziehende und berufstätige Frauen von besonderem Vorteil.

Urbanität wird sich insbesondere dort einstellen, wo Versorgungs-, Infrastruktur- und Freizeitangebote sich mit Erlebnisqualitäten, städtebaulicher Gestalt und Vielfalt überlagern. Dies sind die Alltagsqualitäten, die die Großstadt gegenüber anderen Siedlungsformen am ehesten bieten kann. Von diesem Ziel der Bildung bzw. Ergänzung urbaner Bereiche sollte der Zentrenausbau sich leiten lassen.

Es sollten daher insbesondere solche Einzelhandelsprojekte Unterstützung finden, die nicht nur als „Einkaufsmaschinen“ funktionieren, sondern einen Beitrag zur Schaffung neuer urbaner Bereiche leisten wollen.

### 2.2.2 Attraktive Innenstadt

Die Münchner Innenstadt ist das räumliche, historisch gewachsene Herz nicht nur der Stadt, sondern der ganzen Region. Sie muß damit oberzentrale Funktionen erfüllen, aber gleichzeitig deutlich machen, daß das Leben im Herzen einer Großstadt – ohne die Ökonomie als Basis zu leugnen – nicht nur aus Geldvermehrung besteht, sondern die Innenstadt auch das kulturelle und geistige Zentrum, die Lebendigkeit der ganzen Stadt und darüber hinaus der Region verkörpert. Der Erfolg einer Innenstadt – auch der ökonomische – stellt sich stabil gerade erst dann ein, wenn einer Mischung aller Aspekte des Lebens Rechnung getragen wird. Nutzungsvielfalt ist deshalb das oberste Entwicklungsziel für die Münchner Innenstadt.

Nutzungsvielfalt bedeutet sowohl die breite Mischung unterschiedlicher Funktionen (Arbeiten, Einkaufen, Wohnen, Kultur, Freizeit, Erholen, Spielen usw.), als auch die kleinteilige Vielfalt der einzelnen Funktionen und Angebote. Für die Münchner Innenstadt heißt dies im einzelnen:

- Eine urbane Innenstadt braucht einen stabilen Anteil an Wohnbevölkerung, die dort auch außerhalb der Laden- und Lokalöffnungszeiten anwesend ist und für Leben sorgt. Neubau- und Umstrukturierungsvorhaben, die im Flächennutzungsplan als Kerngebiet dargestellt sind, sollen deshalb einen Wohnanteil von 20 - 30% erhalten
- um dem anhaltenden Entwicklungsdruck zu begegnen und einen breiten Branchenmix zu erhalten, sollen die Second-best-Lagen

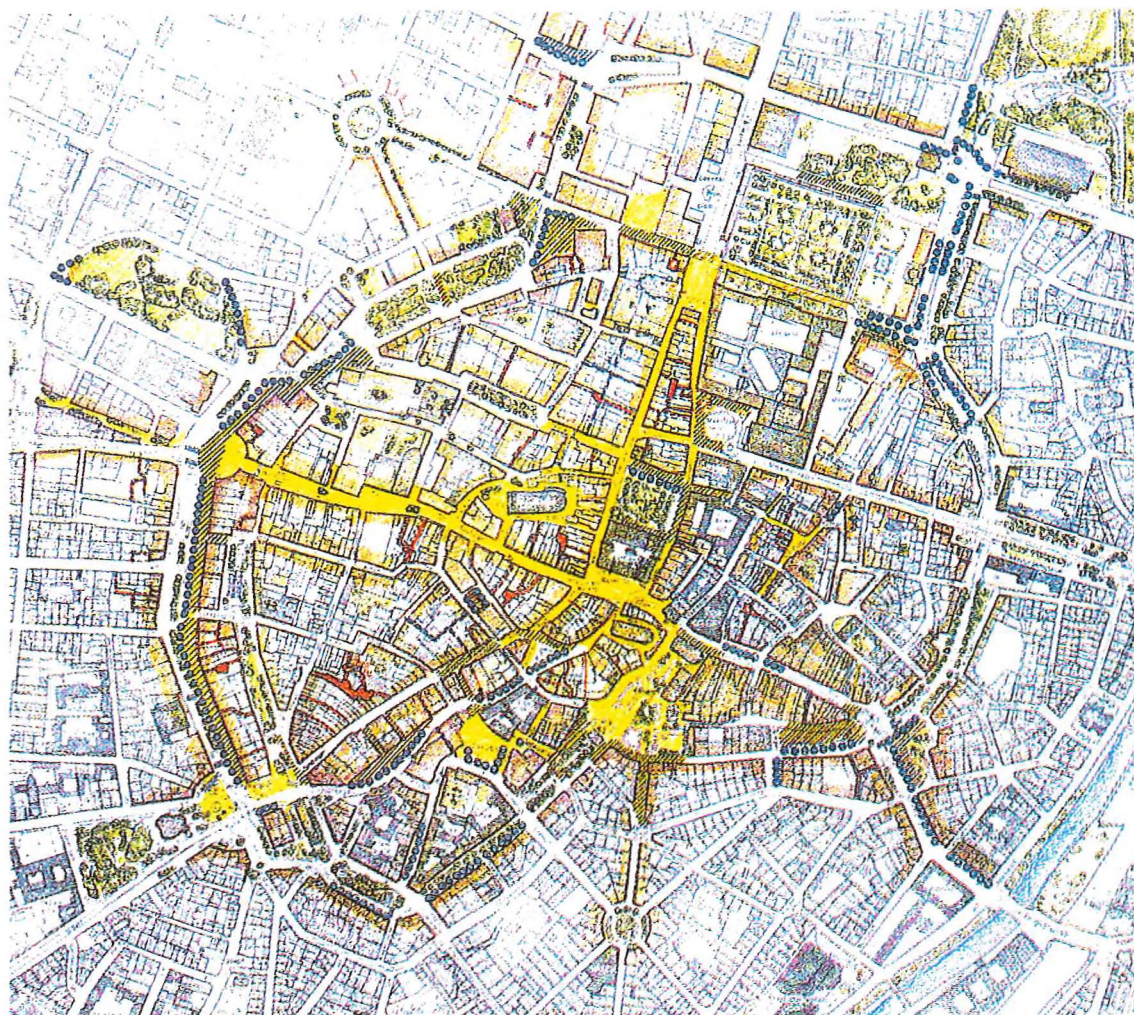


Abbildung 26  
Innenstadtkonzept –  
langfristige Ziele

Langfristige Gestalt-  
vorschläge für Teilbereiche  
des öffentlichen Raumes

-  Vorhandene Fußgängerbereiche
-  Bereiche mit verbesserter Aufenthaltsfunktion/Aufwertungsbereiche
-  vorhandene öffentliche Durchgänge und Passagen
-  geplante Durchgänge (Passagen)
-  vorhandene alleearartige Begrünung
-  geplante alleearartige Begrünung
-  öffentliche Grünflächen
-  begrünte Hofflächen

Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung  
HA 1/43

Abbildung 27  
Passage Kaufinger Tor



Abbildung 28  
Kleinteilige Einzelhandels-  
angebote: Passage Arcade



aufgewertet werden. Weitere Passagen werden zur Anbindung der Nebenlagen und Vernetzung geplant. Darüber hinaus soll die Aufenthaltsqualität auch in Nebenlagen verbessert werden

- die Innenstadt soll mehr Angebote für Kinder und Jugendliche (z.B. unternehmensübergreifende Betreuungseinrichtungen, kommerzfreie Treffpunkte u. a.) und andere soziale Gruppen (ältere Menschen, multikulturelle Gruppen) bereitstellen. Die Barrierewirkung des Altstadtringes soll verringert und damit die Zugänglichkeit der angrenzenden Viertel zur Innenstadt und den innenstadtnahen Grünflächen (Isar, Englischer Garten) verbessert werden
- kulturelle Aktivitäten sollen zu mehr nächtlicher Belebung der Innenstadt beitragen.

Um einen möglichst breiten Konsens bei der Erarbeitung von Konzeptionen für die Innenstadt herzustellen, wurde 1992 die „Aktionsgemeinschaft Attraktive Innenstadt“ gegründet, in der VertreterInnen der Stadtverwaltung gemeinsam mit externen Beteiligten und Interessierten Ziele und Konzepte für die Innenstadt entwickeln und umsetzen.

### 2.2.3 Aufwertung der Stadtviertel Lebendige Viertel – Intakte Stadt

Der Begriff Zentrum verweist zunächst auf funktionale Kategorien (Versorgung, soziale Infrastruktur etc.). Das Leitbild der intakten Stadtviertel verweist demgegenüber auf erlebbare urbane Qualitäten und ergänzt damit den Zentrumsbegriff wesentlich.

Das Stadtviertel ist für alle ein mehr oder weniger attraktives Angebot. Für viele ist es Lebensmittelpunkt. Die kulturelle, kommunikative und soziale Funktion intakter Viertel wurde bereits in Teil B der **Perspektive München, Sozialraum Stadt**, dargestellt.

Die Möglichkeit, Aktivitäten im eigenen Viertel erledigen zu können, wird maßgeblich von der Vielfalt der Nutzungen, von der Breite und Qualität der Angebote im Nahbereich bestimmt. Diese können sich in ihrer Wirkung gegenseitig unterstützen und ergänzen (Synergieeffekte).

München verfügt über viele gewachsene Viertel mit hoher Erlebnis- und Angebotsvielfalt und ehemalige Dorfbereiche, in denen sich zentrale Qualitäten bewahrt haben. Einige Viertel weisen demgegenüber Funktionsschwächen und Angebotsdefizite oder Defizite in der Freiraum- und Aufenthaltsqualität auf.

Wesentliche Voraussetzungen urbaner und lebendiger Viertel sind Dichte und Mischung von Nutzungen, aber auch die Qualität des urbanen Raums und der Stadtgestalt. Wesentliche



Abbildung 29  
Lebensqualität im Arbeitsumfeld, Aufenthaltsqualitäten auf dem Vorplatz der Stadtparkasse am Fritz-Hommel-Weg



Abbildung 30  
Lebensqualität im Wohnumfeld – Kinderspielplatz am Gollierplatz

Elemente sind die Erkennbarkeit, die Erlebnis- und Aufenthaltsqualität der Straßen, Plätze und Freiräume, Durchlässigkeit von Bebauungszusammenhängen.

Für die Vielfalt der Nutzungen und Angebote sind in erster Linie die privaten Betreiber, Eigentümer und Investoren gefordert. Durch die Qualität ihrer Nutzungskonzepte bestimmen sie maßgeblich die Attraktivität der Stadtviertel mit.

Abbildung 31  
Entwicklungskonzept  
Stadtteilzentrum Pasing

Maßnahmen:

Siedlungsentwicklung:

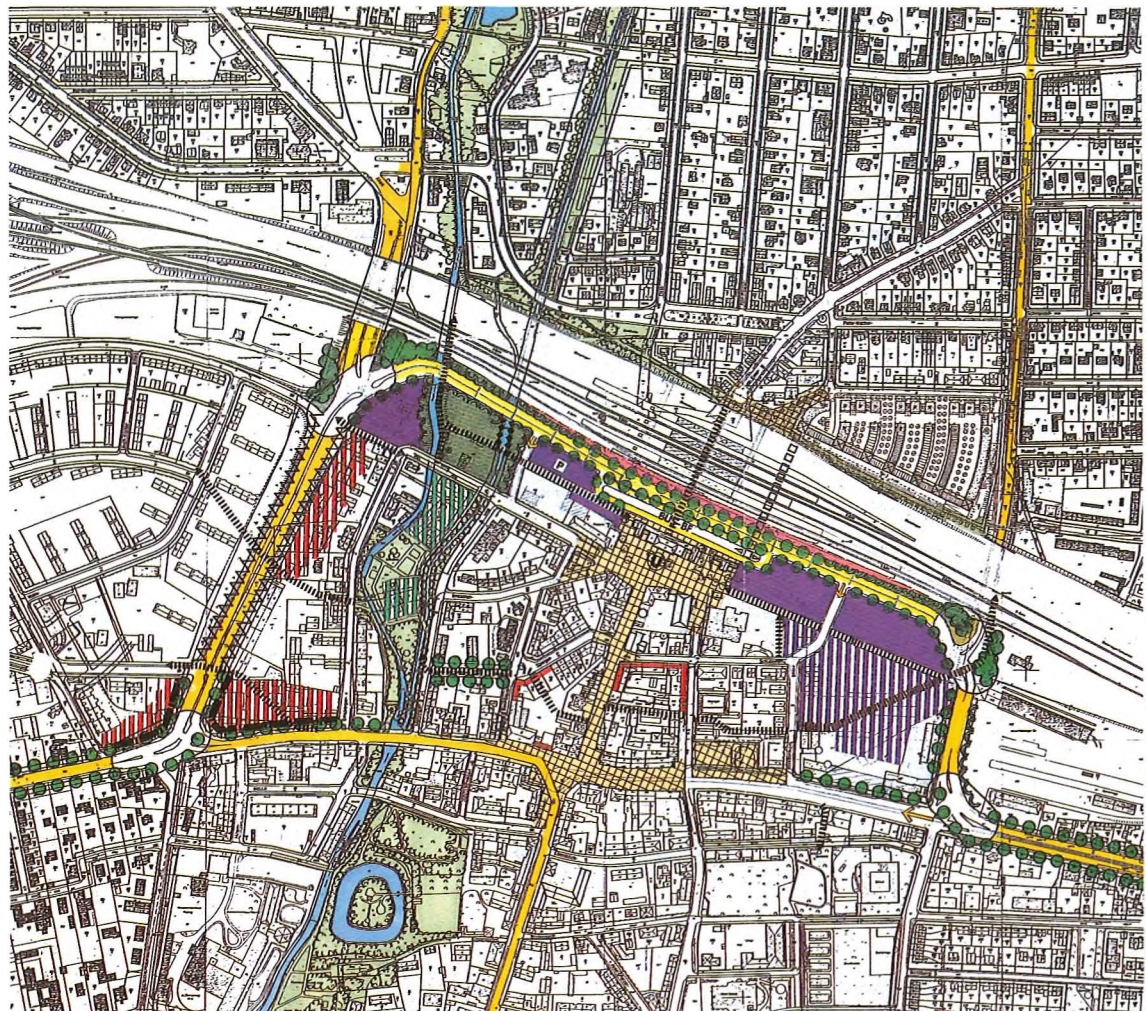
- Entwicklungsflächen vorwiegend auf DB-Gelände
- sonstige Entwicklungsflächen
- Verdichtungs- und Umstrukturierungsbereiche

Verkehrsentwicklung

- Hauptverkehrsstraßen und wichtige Erschließungsstraßen (Bestand und Umbau)
- Nordumgehung (Neubau)
- Knotenpunktumbau
- Lärmschutzmaßnahmen
- U U-Bahn Haltepunkt nach Ausbau U5-West
- P Park+Ride/ Park+Rail-Anlage (Parkgarage)

Stadtgestalt und Grün

- Neugestaltung von Straßen- und Platzräumen
- Ausbau des Würmgrünzuges
- Auslagerung störender Einrichtungen (längerfristige Aufwertung der Würmniederung)
- Ausbau und Ergänzung alleearter Begrünung



Einseitige Nutzungen, z. B. abweisende Erdgeschoßzonen von Bürogebäuden, die sich dann ihrerseits mit Sichtschutzblenden vor den Blicken der Passanten schützen müssen, sind städtebaulich verfehlt und tragen zur Verödung der Viertel bei.

Das vielfach geäußerte Argument, für entsprechende öffentlich zugängliche Angebote und Einrichtungen (z. B. Gaststätten mit Nebenräumen, kleinteilige Läden etc.) sei in einem bestimmten Viertel/Siedlung „kein Markt“ vorhanden, mag kurzfristig und auf nur ein Projekt bezogen stimmen. Langfristig werden damit aber die Chancen eines Standorts für das Viertel vergeben. „Konkurrenz belebt das Geschäft“:

Das vordergründig wirtschaftliche Argument, wonach an einem Standort keine Nachfrage zu erwarten sei, verstärkt sich in seiner Wirkung selbst. Dieser Kreislauf muß und kann bei jedem einzelnen Vorhaben unterbrochen werden. Die Tragfähigkeit von Einrichtungen und Angeboten ergibt sich als Summe vieler richtiger Einzelentscheidungen. Die langfristige qualitative Aufwertung des Standorts kommt dem Viertel und damit der Stadt insgesamt zugute. Aus der Sicht des Investors ergibt sich daraus die langfristige Sicherung seines Standorts.

Weiter ist die Flexibilität der Gebäude eine Qualität, die mit einer immer weiteren Optimierung einseitiger Nutzungsansprüche verloren geht.

Häufig werden Finanzierungs-, Eigentums- und Verwaltungsprobleme genannt, wenn Mischnutzungen (Wohn- und Geschäftshäuser, Ladenzeilen im Bürogebäude) von Investoren abgelehnt werden. Diese Probleme sind überwindbar: Intelligente Lösungen verlangen freilich Flexibilität. Gebäude, die sich nur für einen einzigen Zweck und Nutzer eignen, sind mit der geringsten wirtschaftlichen Änderung überholt. Flexible Gebäude und Grundrisse machen Änderungen mit. Was aus heutiger Sicht noch nicht marktgängig erscheint, kann künftig vielleicht das richtige Angebot sein. Die Stadt kann hier in jedem Einzelfall fördernd und beratend tätig werden.

Die Stadt kann bei Grundstücksvergaben direkt, durch baurechtliche Festsetzungen, durch städtebauliche Verträge, aber auch in der Bauberatung die Entwicklung der Stadtviertel unterstützen, ebenso durch die Standortwahl und Ausgestaltung ihrer eigenen Einrichtungen. So zielen etwa die Konzepte zur Dezentralisierung sozialer, gesundheitlicher und kultureller Angebote in diese Richtung.

Bei Umstrukturierungs- und Neubaumaßnahmen im Stadtviertel können durch die Integration sozialer und kultureller Einrichtungen Angebote geschaffen werden, wo diese nicht ausreichend zur Verfügung standen oder kein Platz vorhanden war. In den Stadtvierteln werden insbesondere solche Projekte auf Akzeptanz stoßen, die Beiträge zu verbesserten Alltagsqualitäten leisten.

Für die Umsetzung werden Stadtteilentwicklungskonzepte und teilräumliche Entwicklungskonzepte erarbeitet, die nach Diskussionen und Abstimmungen mit allen Beteiligten eine konsensfähige Grundlage für die schrittweise Umsetzung sowohl durch öffentliche als auch private Träger bieten (Abb. 31).

Flankierend können in einzelnen Bereichen durch den Einsatz des Städtebauförderungsrechts Anstoßwirkungen für eine sozial- und umweltverträgliche Entwicklung erreicht werden.



Abbildung 32  
Integrierte soziale/kulturelle  
Infrastrukturangebote:  
Künstlerwerkstatt Lothringer  
Straße



Abbildung 33  
Containergelände heutiger  
Zustand

#### 2.2.4 Chancen für die Stadtgestalt

Die Umsetzung der aufgezeigten Potentiale der Innenentwicklung muß sich auf der Ebene der vorgeschlagenen integrierten Entwicklungskonzepte intensiv mit den vorhandenen Baustrukturen in den einzelnen Stadtteilen auseinandersetzen. Auf die gebietstypischen Bauformen muß dabei behutsam eingegangen werden. Die Maßstäbe, die etwa Theodor Fischer für die Stadterweiterungen der Jahrhundertwende gesetzt hat, prägen die Stadtgestalt in den Innenstadtrandgebieten bis zum Mittleren Ring bis zum heutigen Tage und bilden eine gute Basis für die Weiterentwicklung der Dichte und Mischung bei hoher Gestaltqualität. Die wesentlichen erfolgreichen Elemente waren das Bauliniengefüge, Dichtevorstellungen, Baustukturtypen und Parzellenbildung, die den Wechsel von Enge und Weite, Straßen und Plätzen, Normalität und Dominanz vorgegeben haben.

Insbesondere in den Bereichen mit gestalterischen und funktionalen Mängeln wie

- Stadteinfahrten, Einfallstraßen, Mittlerer Ring
- aufwertungsbedürftigen Zentren (Fürstenrieder Straße, Hasenberg, Fürstenried-Züricher Straße)
- älteren Gewerbegebieten (z. B. an der Paul-Gerhardt-Allee, Neusser Straße, Friedenstraße/Haager Straße, Haidenauplatz/Leuchtenbergring) sowie
- störenden Nutzungen und Insellagen

können wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Im Regelfall werden sich Ergänzungen (Lückenschließungen, Umstrukturierungen in bislang monofunktionalen Bereichen, Randbebauungen zur gestalterischen Fassung von Straßenräumen, Lärmschutzbebauungen etc.) an der Maßstäblichkeit der Umgebung orientieren können.

Auch die Bahnhöfe und ihr Umfeld sollten verstärkt als Kristallisationspunkte für die Entwicklung neuer urbaner Qualitäten wiederentdeckt werden (außer dem Hauptbahnhof und seinen Vorplätzen, dem Ostbahnhof/Friedenstraße und dem Bahnhof Pasing auch wichtige neue S-Bahn-/U-Bahn-Verknüpfungspunkte in Feldmoching, Moosach, Engelschalking, Trudering).

Im Bereich des künftigen S-Bahn-Nordrings etwa könnte durch eine Kette gewerblicher und gemischter Zentren auch der Gewerbebau einen gestalterischen Beitrag bringen, der diese Standorte zur „Adresse“ werden läßt. Gewerbe muß sich in einem Stadtviertel nicht als Negativeinrichtung darstellen, sondern kann sich durch geschickte Lösungen dem Stadtteil zuwenden und einen positiven Gestaltungsbeitrag erbringen. Davon wird auch die Akzeptanz gewerblicher Einrichtungen in der Bevölkerung abhängen.

Auch der Mittlere Ring muß als urbaner Raum wiedergewonnen werden. Der Mittlere Ring wird nach der Schließung der Eschenrieder Spange

zwar immer noch ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Er wird aber mit der Ableitung des Durchgangsverkehrs stärker als heute der Erschließung der angrenzenden Stadtviertel dienen können. Dieser teilweise Funktionswandel muß als Chance wahrgenommen werden, den Mittleren Ring auch städtebaulich aufzuwerten und ihm an einzelnen Stellen eine gestalterische Fassung zu geben, die ihn als Stadtraum erlebbar macht (Abb. 34). Dabei müssen häufig planerische Schwierigkeiten am Standort überwunden werden.

Mit dem Projekt Langbürgener Straße an der Autobahneinfahrt A 8 (Abb. 35) wird der Nachweis gelingen, daß auch schwierige Lagen für qualitativ volles Wohnen erschlossen werden können. Wenn die Stadt hier vor den Verkehrsfolgen kapitulieren würde, müßte sie ganz erhebliche Wohnflächenpotentiale aufgeben. Es ist absehbar, daß die Autos künftig kleiner, leiser, abgasärmer und damit auch stadtvträglicher werden. Folge einer Betrachtungsweise, die solche Standorte wegen der heutigen Verkehrsbelastungen für Wohnnutzungen für ungeeignet hält, wäre ein verstärkter Abzug des Wohnens ins Umland mit insgesamt wesentlich gravierenden verkehrlichen und strukturellen Folgen für die Stadt und das Umland.

Die Qualität der urbanen Dichten, die in München an vielen Stellen Tradition hat, muß auch in den neuen Entwicklungsbereichen Realität werden. Bauherren und Investoren müssen für die attraktive Gestaltung von Gebäuden in kompakter verdichteter Bauweise mit hohem Gebrauchswert für die Nutzerinnen und Nutzer gewonnen werden. Dies gilt für verdichtete Formen der Geschosbauweise ebenso wie für verdichtete Formen des Einfamilienhaus- und Gewerbebaus (Handwerkerhäuser, Gewerbehöfe).

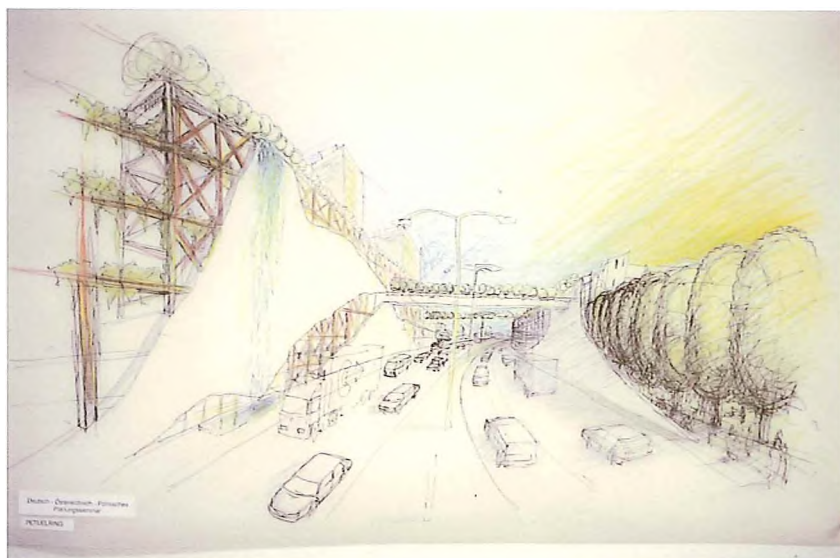


Abbildung 34  
Mittlerer Ring, Visionen

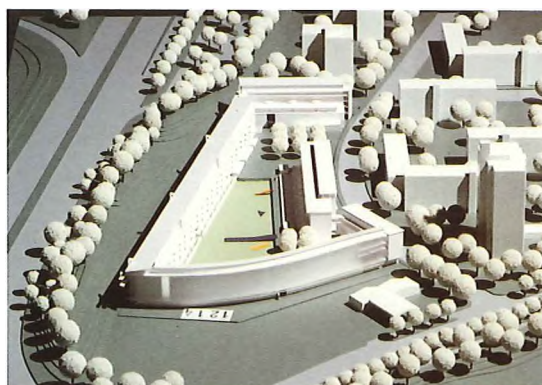


Abbildung 35  
Langbürgener Straße –  
Lärmschutzbebauung an  
der A8



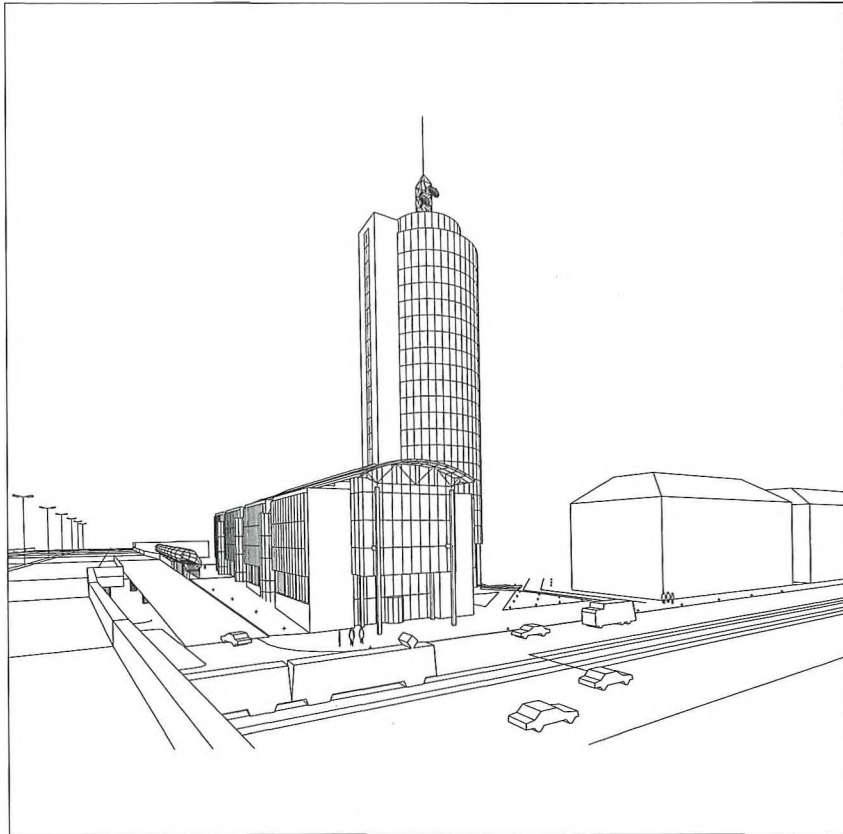


Abbildung 36  
Hochhausprojekt an der  
Landsberger Straße/Don-  
nersberger Brücke

Abbildung 37  
Bürogebäude der  
Hypo Bank am Arbellapark



## 2.2.5 Exkurs zur Hochhausdebatte

Zunächst: Hochhäuser sind kein Beitrag zur Verdichtung. An zahlreichen Beispielen läßt sich zeigen, daß in konventioneller Bauweise vergleichbare Dichten mit geringerem Aufwand erzeugt werden können. Hochhäuser können aber einen wichtigen Beitrag zur Gliederung und Gestaltung des Stadtgebietes leisten.

Die Hochhausdebatte wurde in München zu jeder Zeit sehr nüchtern geführt. Man war sich zwar darüber einig, daß eine Hochhausentwicklung grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden sollte, hat aber die bestehenden Stadtstrukturen nie radikal in Frage gestellt. Die Zufälligkeit des sich so ergebenden Hochhausbesatzes von München sollte mit der Hochhausstudie von 1977 in geordnete Bahnen gelenkt werden. Mit der Differenzierung des Stadtgebietes in Schutz- und Untersuchungsbereiche wurden Kriterien für die Entwicklung des Höhenprofils entwickelt. Das Erhalten der historischen Silhouette der Innenstadt genoß zu allen Zeiten besondere Priorität. Auch die bedeutenden Einzelgebäude der jüngeren Zeit (BMW, Hypo) halten sich an diese Prämisse.

Die Quantität der für München prognostizierten Flächenbedarfe wird auch die Qualität der Stadt verändern. Hochhäuser werden ein Element in diesem Veränderungsprozeß sein. Die Frage nach ihren zukünftigen Standorten muß in eine allgemeine Strategie zur qualitativen Entwicklung der Stadtgestalt eingebettet sein. Die mit der *Perspektive München* vorgestellte neue Hochhausstudie entwickelt ihre Aussagen daher vor dem Hintergrund einer These hierzu.

Aufgrund ihrer Zeichenhaftigkeit haben Hochhäuser im Stadtgefüge eine doppelte Rolle: sowohl für ihre engere Umgebung, als auch für die Gesamtstadt. Hochhausarchitektur darf kein Selbstzweck sein, sondern muß dieser doppelten



Abbildung 38  
Twin-Towers am  
Georg-Brauchle-Ring

Rolle gerecht werden. Hochhäuser repräsentieren mehr als die Bedeutung ihres Nutzers. Dementsprechend muß die Bedeutung, die das Hochhaus symbolisiert, auch der Bedeutung des Standortes entsprechen.

Wenn eine „neue Adresse“ insbesondere in Bereichen mit erheblichen gestalterischen Mängeln geschaffen werden soll, kann durch ein signifikant gestaltetes Hochhaus einem Standort auch eine neue Bedeutung gegeben werden, wie es z. B. durch die Twin-Towers am Georg-Brauchle-Ring beabsichtigt ist (Abb. 38).

Die Art der Einbettung eines Hochhauskörpers in seine Umgebung muß differenziert aus dem jeweiligen Standort abgeleitet werden. Der standortgerechten Gestaltung der Sockelzonen kommt hierbei erhöhte Bedeutung zu. Die unteren

Bereiche von Hochhäusern dürfen nicht abweisende und abgeriegelte Fremdkörper sein, sondern sollen für die Nutzungsvielfalt am Standort einen Beitrag leisten durch Zuordnung öffentlicher Nutzungen. Ein Beispiel dafür ist das geplante Projekt Donnersbergerbrücke/Landsberger Straße (Abb. 36) mit öffentlichem Durchgang und publikumsorientierten Angeboten.

Andere Projekte werden insbesondere dann Zustimmung finden, wenn sie stadtgestalterisch und architektonisch dazu beitragen, die Identität des Ortes zu stärken.

Die wesentlichen Aspekte zur Hochhausdebatte sind in der Fortschreibung der **Hochhausstudie** (Arch. Schreiber, Prof. Stracke) zusammengefaßt, die mit der **Perspektive München** der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll.

## 3 Handlungsfelder und Maßnahmen

### 3.1 Flächen- und Baulandbereitstellung

#### 3.1.1 Umsetzung der Entwicklungsziele in Strukturplanungen, Konzepte und Programme

Die Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Stadt müssen auf vollzugstaugliche Planungsebenen „übersetzt“ werden.

##### Städtebauliche und landschaftliche Strukturplanungen Überarbeitung und Anpassung

Integrierte städtebauliche und landschaftsplanerische Strukturplanungen müssen entsprechend den in Teil 2 entwickelten Zielvorstellungen und Strategien fortgeschrieben werden. Dichtevorstellungen, die anzustrebende Mischung und Verteilung von Wohn- und Arbeitsstandorten, Freiflächen- und Ausgleichsflächen, verkehrliche Belange müssen hier in großräumigen Zusammenhängen dargestellt werden, um den Rahmen für teilräumlich ausgeglichene Entwicklungen zu setzen.

##### Gesamtstädtische Programme für die bauliche Entwicklung des Wohnungsbaues und des Arbeitssektors

Fortführung der laufenden Programme für Wohnen und Gewerbe und struktureller Abgleich zur Sicherstellung der zeit- und bedarfsgerechten Baurechtschaffungen auf gesamtstädtischer Ebene; dabei erhält die Schaffung von Wohnraum weiterhin höchste Priorität.

Für die unterschiedlichsten Entwicklungsansprüche der Wirtschaft ist ein differenziertes Gewerbestandort- und Büroflächenprogramm zu erarbeiten.

Arbeitsplatzintensive Betriebe insbesondere des tertiären Sektors sind vordringlich an Standorten anzusiedeln, die mit dem ÖPNV erschlossen sind oder erschlossen werden können.

Darüber hinaus müssen geeignete Beiche festgelegt werden, die für den Produzierenden Sektor und auch für flächenintensive und notwendige gewerbliche Betriebe und für das Handwerk erhalten und gesichert werden sollen, um sie vor schleichenden Verdrängungen durch ausschließlich tertiäre Nutzungen zu schützen.

Für transportintensives Gewerbe müssen Standortbereiche mit Schienenanschluß gesichert werden.

##### Zentrenkonzept und Dichtemodell

Vor dem Hintergrund zunehmender Überlastungserscheinungen der City, die die Attraktivität der Innenstadt gefährden, muß der Suche nach zusätzlichen Einzelhandelsstandorten in einem stadtentwicklungsplanerisch abgestimmten Konzept begegnet werden. Dabei sind zum einen ergänzende zentrenbildende Nutzungen wie soziale und kulturelle Einrichtungen, aber auch tertiäre Arbeitsplätze, in stärkerem Ausmaß mit einzubeziehen; zum anderen sollen, speziell in Zusammenhang mit dem in Erarbeitung befindlichen Dichtemodell für München, unter Ein-schluß auch ökologischer Anforderungen, die mögliche Bedeutung einzelner Zentren und ihre Entwicklungspotentiale neu bestimmt werden. Gleichzeitig ist auch die Herausbildung neuer Zentren in den Stadtteilen Riem, Freiham und HasenbergI zu bewerkstelligen.

##### Gesamtstädtisches Ausgleichsflächenkonzept und Freiraumentwicklungsprogramm

Der Schutz und die Entwicklung der Freiflächen innerhalb und außerhalb des Siedlungszusammenhangs sind notwendige Voraussetzung für die weitere Innenentwicklung. Diese Abhängigkeit muß auch planerisch verdeutlicht werden. Die verschiedenen schon laufenden Ansätze müssen als Grundlage der weiteren Entwicklung in ein schlüssiges, schrittweise vollziehbares Konzept übersetzt werden.

## Regionale Standortpolitik

Standorte baulicher Entwicklung und Verdichtung müssen je nach Standortvoraussetzung im Rahmen einer notwendigen funktionsräumlichen Arbeitsteilung mit dem Umland festgelegt werden. Standortprogramme müssen deshalb gemeinsam mit der Regionalplanung und den Regionsgemeinden für den Gesamttraum Stadt/Umland erarbeitet werden.

### 3.1.2 Instrumente städtebaulicher Planung und Finanzierung städtebaulicher Projekte

#### Instrumente zur Mobilisierung von Bauland konsequent einsetzen

Mit dem neu ausgestalteten Instrument des städtebaulichen Vertrags können die Rahmenbedingungen der Baurechtsschaffung (Finanzierung, Erschließung, Umlegung, Durchführung) auf konsensuellem Weg geregelt werden.

Mit der Novellierung des BauGB und des BauMaßnG hat der Gesetzgeber die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme als kommunales Instrument zur Baulandbeschaffung und Erschließung ausgestaltet.

Ebenfalls neu ist das Instrument des Vorhabens- und Erschließungsplans. Damit können einzelne Projekte eines Investors zum Gegenstand eines Satzungsverfahrens gemacht werden, das gegenüber einer abstrakten Baurechtsschaffung durch Bebauungsplan Vorteile bringen kann.

#### Finanzierung des Infrastrukturaufwandes sicherstellen

Der Vollzug der städtebaulichen Planungen ist mit großen wirtschaftlichen Belastungen für die

Gemeinden verbunden, die bei ihrer verschlechterten Haushaltslage an die Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit stoßen.

Der Bundesgesetzgeber hat es nunmehr mit dem Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz (01.05.1993) ausdrücklich ermöglicht, die Lasten städtebaulicher Planungen von den planungsbegünstigten Grundstückseigentümern tragen zu lassen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat mit seinem Beschluß „Sozialgerechte Bodennutzung“ (23.03.1994) die Rahmenbedingungen für eine Umsetzung dieser neuen Instrumente in München festgelegt, so daß bei planungsbedingten Wertzuwächsen Vereinbarungen mit den Planungsbegünstigten über Finanzierungsteilungen an den Folgekosten in der Form von städtebaulichen Verträgen getroffen werden können und sollen.

Die angeführten Instrumente zielen im Kern auf eine Internalisierung von Planungs- und Entwicklungskosten.

In Bereichen mit städtebaulichen und sozialstrukturellen Mängeln, die keine Verbesserung durch Umstrukturierung und Verdichtung erfahren, ist das Instrumentarium des Städtebauförderrechts anzuwenden.

#### Neue Formen der Kooperation – Public-Private-Partnership (PPP) ausschöpfen

Bei der Umsetzung der Ziele der Stadtentwicklungsplanung wird es wesentlich auf die enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit der privaten Wirtschaft, den Bauherrn und Investoren ankommen. Die Möglichkeiten, die die neuen Instrumente für kooperative Verfahren der Projektentwicklung bieten, müssen ausgeschöpft werden.

### **3.1.3 Perspektiven für die Stadtteile schaffen durch Stadtteilentwicklungskonzepte, Beteiligungsverfahren und Konsens**

#### **Umsetzung der Entwicklungsziele in integrierte Stadtteil- und teilsräumliche Entwicklungsprogramme**

Für Stadtviertel, in denen mittel- oder langfristig Entwicklungen, Umstrukturierungs- oder Nachverdichtungsmöglichkeiten absehbar sind, sowie für Stadtviertel mit heute erkennbaren Struktur-schwächen, sind weiterhin die Ziele und planerischen Konzepte auf Stadtteilsebene zu konkretisieren.

#### **Neue Formen der Öffentlichkeitsarbeit erproben**

Die Kommunikation, Aufbereitung und Darstellung der städtischen Planungen in der Erarbeitungs- und Diskussionsphase, wie die Darstellung und Präsentation der Ergebnisse müssen verbessert werden und die heutigen Medienkonsumgewohnheiten berücksichtigen.

#### **Rolle der Bezirksausschüsse stärken**

Durch eine offene Zieldiskussion über die Entwicklung in den Stadtteilen wird die Arbeit der Bezirksausschüsse gestärkt.

Es sollte eine Mitbestimmung über die Prioritätensetzung bei der Finanzierung teilsräumlich bedeutsamer Investitionsmaßnahmen insbesondere zur Verbesserung der Stadtviertelqualitäten eingeräumt werden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob durch die Einrichtung von Bezirksämtern die Bürger-nähe ohne erhöhten Verwaltungsaufwand und erhebliche Mehrkosten gestärkt werden kann.

#### **Vorteile im Vollzug nutzen**

Die Transparenz und Tragfähigkeit von lokalen Entwicklungskonzepten schafft eine verlässliche Basis für private und öffentliche Investitionsentscheidungen. Damit haben sie eine langfristig koordinierende Wirkung. Sie sind eine wesentliche Grundlage für die Kooperation mit Privaten bei der Projektentwicklung (PPP, siehe oben 3.1.3)

Sie wirken zum einen als Orientierungsrahmen für nachgeordnete Fachplanungen, aber sind auch die Entscheidung über den Einsatz der geeigneten planerischen Instrumente.

Auf der Grundlage vom Stadtrat entschiedenen entwicklungsplanerischen Aussagen kann sicherer entschieden werden, ob zur Zielerreichung ein aufwendiges Bebauungsplanverfahren erforderlich ist, oder ob einfachere Instrumente (einfacher Bebauungsplan, Vorhabens- und Erschließungsplan, städtebaulicher Vertrag oder Steuerungsmaßnahmen im Rahmen des Städtebauförderrechts) zum Ziel führen.

Städtebauliche Zielaussagen definieren das „öffentliche Interesse“ und sind damit Grundlage für die Beurteilung von Einzelprojekten (Genehmigungen nach § 34 BauGB) und können zur transparenten Ausübung des gemeindlichen Einvernehmens herangezogen werden.

Wenn die Stadt sich auf bekannte und abgestimmte Konzepte stützen kann, werden viele Entscheidungen für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbarer, jedenfalls sind sie dann leichter zu kommunizieren.

### 3.2 Wege zum stadtverträglichen Verkehr

Angesichts der widersprüchlichen Anforderungen und Interessen hinsichtlich der Verkehrsentwicklung und des Verkehrsausbaus ist eine Doppelstrategie erforderlich, bei der

- einerseits die Zunahme der Verkehrsbelastungen vermieden wird und
- andererseits die Erschließungsqualität durch gezielte Ausbaumaßnahmen verbessert wird, insbesondere um für den wirtschaftlich notwendigen Verkehr eine verbesserte Abwicklung zu gewährleisten (siehe auch Themenheft A, **Perspektiven für den Wirtschaftsstandort**), aber auch um die Stadtviertel vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Auf diese unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse muß die Landeshauptstadt München mit einem ausgewogenen Maßnahmenkonzept reagieren und wegen knapper Haushaltsmittel auch Prioritäten setzen.

Für die Erreichbarkeit der Stadt und die Verkehrsbewältigung einer stadtverträglichen Verdichtung werden im Handlungsfeld Verkehr folgende Konzepte bzw. Maßnahmen vorgeschlagen:

#### 3.2.1 ÖPNV-Konzept

Realisierung und Fortschreibung der Integrierten ÖPNV-Planung für die Landeshauptstadt München (s. Abb. 7), d. h. insbesondere

- Ertüchtigung der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof sowie Ausbau von 4 West- und 3 Oststrecken der S-Bahn zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit
- Planung und Ausbau der S-Bahnsüdumfahrung und des Nordringes
- Ausbau des U-Bahnnetzes und Verknüpfung

- mit dem S-Bahnnetz (Moosach, Feldmoching, Engelschalking, Trudering und Pasing)
- Neubau von Straßenbahnstrecken im Norden, Osten, Westen und Nordosten sowie
- Beschleunigung von weiteren Straßenbahn- und Buslinien.

#### 3.2.2 Konzept für die Hauptverkehrsstraßen

Realisierung und Fortschreibung der Hauptverbindungen des Straßenverkehrs insbesondere durch Netzergänzungen im Westen sowie im Zusammenhang mit den Siedlungsmaßnahmen Freiham und Riem, d. h.

- Fertigstellung der Eschenrieder Spange
- Fortführung des Ringes bis zur A 96 mit reduziertem Ausbaustandard sowie Neubau der Verbindungsspange zwischen A 96 und B 2 im Bereich von Freiham und
- Neubau der Nordostverbindung zwischen A 94 und M 3 sowie Ertüchtigung der A 94 bzw. Bau einer Parallelstraße im Bereich von Riem
- Offenhalten der Option für den Umbau des Mittleren Ringes insbesondere zu seiner besseren städtebaulichen Integration. Vorrangig sind aber die Auswirkungen der A 99 nach Schließung der Eschenrieder Spange zu beobachten und die stadtverträgliche Ausgestaltung der Autobahnradialen anzustreben. Somit hat der Ausbau des Mittleren Ringes keine Priorität.

#### 3.2.3 Parkraumkonzept

Parkraummanagement in der Innenstadt und in zentralen Bereichen der Stadt, im Umfeld von S- und U-Bahnhöfen mit dichter Zugfolge sowie um Haltestellen der Straßenbahn durch Parkzeitregelungen, Parkgebührenzonen, Parkklimenzbereiche sowie Stellplatzbeschränkungs- bzw. -ablösebestimmungen.

Dezentrale, kleinere P+R-Anlagen außerhalb des Mittleren Ringes, am Stadtrand und im Umland an Haltepunkten leistungsfähiger ÖPNV-Linien.

### 3.2.4 Fuß- und Radwegekonzept

Realisierung und Fortschreibung des Netzes der Radfahrverbindungen in München insbesondere durch Ausbau der stadtteilverbindenden Haupt-routen und weiterer Ausbau der Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen des ÖPNV (Bike-and-Ride). Erlass einer Satzung für Fahrradabstellanlagen beim Neubau bzw. der wesentlichen Änderung von Gebäuden und Einrichtungen.

Stärkung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion, Erhöhung der Verkehrs-sicherheit und Steigerung der Attraktivität des Gehens und Radfahrens insbesondere in zentralen Bereichen der Stadt durch Verkehrsberuhigungskonzepte und die städtebauliche Integration der Hauptverkehrsstraßen.

### 3.3 Unterstützende Maßnahmen im Umweltbereich

Die Erhaltung und Verbesserung der Umweltqualitäten in der Stadt München ist das zentrale Anliegen der **Perspektive München**.

Die Erhaltung der Stadt als Lebensraum und die einzuschlagenden Strategien müssen permanente Aufgabe der gesamten Stadtverwaltung sein. Die Steuerung soll im Sinne einer nachhaltigen bzw. dauerhaft umweltgerechten Entwicklung erfolgen.

Im folgenden sollen Hinweise auf Aufgabenfelder im Umweltbereich gegeben werden, die zum Teil die räumlichen Strategien ergänzen und in ihrer Wirkung unterstützen, aber auch unabhängig davon als Aufgaben der Fachpolitik im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung von Bedeutung sind.

### 3.3.1 Maßnahmen im Bereich des Bodenschutzes

Wesentliches Ziel im Sinne einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung ist es, den für die natürlichen Bodenfunktionen notwendigen Zustand des Bodens zu erhalten bzw. wieder herzustellen (siehe Analyseband zur **Perspektive München**). Es gilt daher, den Boden von Belastungen und Beeinträchtigungen zu schützen, die sich aus dem Eintrag von Schadstoffen auf verschiedenen Wirkungspfaden und aus der Flächeninanspruchnahme für Siedlungen ergeben.

Beispielhaft seien hier einige Maßnahmen genannt, die in der für München geplanten Bodenschutzkonzeption weiter vertieft werden:

- Vermeidung und Begrenzung der Bodenversiegelung
- Rückbau von nicht mehr benötigten Flächen und Wiederherstellung einer Grundlage zur selbständigen natürlichen Bodenentwicklung (Entsiegelungsprogramm)
- Altlastensanierungskonzept
- Minimierung von Emissionen/Immissionen durch Förderung energiesparender Baustrukturen und Flächennutzung usw.

### 3.3.2 Maßnahmen im Bereich des Gewässer- und Grundwasserschutzes

Wasser stellt eine der wichtigsten Lebensgrundlagen dar. Es ist deshalb in ausreichender Menge und Qualität zu erhalten. Geeignete Maßnahmen sind z. B.

- Versickerung von Regenwasser in das Grundwasser zur Grundwasserneubildung
- Entsiegelungsmaßnahmen (Entsiegelungsprogramm)
- Erarbeitung von Wassersparkonzepten bei Neuplanungen
- Maßnahmen zur Wasserregulierung, z. B. Aufbereitung von Betriebswasser.

### 3.3.3 Maßnahmen im Bereich Klima- und Lärmschutz

Zum Abbau von Umweltbelastungen wie Lärm und Abgase sind zusätzliche Konzepte und Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes der Lufthygiene und der Lärminderung geplant, z. B.

- Erstellung eines Lärminderungsplanes als Grundlage für Lärmreduzierungsmaßnahmen
- Erstellung einer Klimafunktionskarte als Grundlage für die städtebauliche Planung, z. B. Freihaltung von Frischluftschneisen, Erhaltung klimaökologischer Ausgleichsflächen usw.
- Ausarbeitung eines CO<sub>2</sub>-Reduzierungsprogrammes zur Verringerung des Treibhauseffektes, Maßnahmen zur Energieeinsparung, Förderung regenerativer Energieträger.

### 3.3.4 Maßnahmen im Bereich Abfall

Fortführung der Maßnahmen im Bereich der Abfallwirtschaft aus Gründen des Boden- und Grundwasserschutzes und der Energieeinsparung, z. B.

- Reduzierung der Abfallmengen durch Beeinflussung des Verbraucherverhaltens
- Erarbeitung eines umfassenden Branchenkonzeptes zur Abfallvermeidung und stofflicher Verwertung von Gewerbeabfällen
- Aufzeigen von Aufbereitungsmöglichkeiten und Entwicklung von Vermarktungsstrategien.

### 3.3.5 Maßnahmen zum Arten- und Biotopschutz

Konzepte im Bereich des Arten- und Biotopschutzes zur Sicherung und Entwicklung von Lebensräumen für die Tier- und Pflanzenwelt

- Schaffung eines Lebensraumverbundes für die verinselten naturnahen Biotope in den Siedlungsgebieten und dem Stadtrand
- Umsetzung des Lebensraumentwicklungsprogrammes in konkrete Konzepte für die einzelnen Stadtzonen

### 3.3.6 Maßnahmen zur ökologischen Kostenbilanzierung

Konzept zur Ermittlung der volkswirtschaftlichen Kosten im Umweltbereich, um diese frühzeitig bei Handlungsentscheidungen einstellen zu können:

- Fortentwicklung von aussagekräftigen Beobachtungssystemen der Umwelt
- Schaffung gesamtstädtischer und projektbezogener Instrumente zur ökologischen Bilanzierung

### 3.4 Weitere Konkretisierung von Maßnahmen

Im Zuge der weiteren Bearbeitung der *Perspektive München* sollen konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt werden, die, soweit möglich, bereits an beispielhaften Projekten verdeutlicht werden.

Besonderes Gewicht wird dabei auf die Abhängigkeiten der Handlungsfelder zu legen sein. Es sollen denkbare Maßnahmepakete und ihre Realisierungsabhängigkeiten dargestellt werden.



## Literaturverzeichnis

- 1 Europäische Kommission, Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsbeständigkeit (Charta von Aalborg), Brüssel 1994
- 2 Nutzungsmischung als Strategie einer nachhaltigen Entwicklung, Forschungsseminar am Bauhaus in Dessau 1994, Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung
- 3 Nutzungsmischung im Städtebau, Neues Forschungsfeld im experimentellen Wohnungs- und Städtebau, Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn 1995
- 4 Richard Senett, Civitas – Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds, Frankfurt 1991
- 5 Alltag 2010, Konsequenzen neuerer Entwicklungen für die Stadtplanung, Münchner Forum, Berichte und Protokolle 114, München 1993
- 6 Planungsgruppe 504, Baulandbericht III, Expertise über die Landeshauptstadt München im Auftrag der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung, München 1993
- 7 Planungsgruppe 504/Haase und Söhmisch, München kompakt – urban – grün, Neue Wege der Siedlungsentwicklung, München 1995
- 8 Arch. Schreiber/Prof. Stracke, Hochhausstudie – Fortschreibung, München 1995
- 9 Büro von Winning/Streichert und Planungsreferat der Landeshauptstadt München, Verkehr in München – eine Bestandsaufnahme 1995
- 10 Retzko/Topp, Münchner Perspektiven einer stadtverträglichen Mobilität, Verkehrsminderungskonzept für die Landeshauptstadt München, 1995
- 11 Dr. Werner Nohl/Sabine Zekorn-Löffler, Erfassung und Bewertung der öffentlichen Grün- und Freiflächen in München unter den Aspekten einer erholungsrelevanten Freiflächenversorgung, München 1991
- 12 Bayerische Landessiedlung GmbH und Gesellschaft für Landeskultur GmbH, Landwirtschaft und Gartenbau in München – Agrarstrukturelle Vorplanung, München 1989
- 13 Dr. F. Duhme, Landschaftsökologisches Rahmenkonzept, Landeshauptstadt München, Freising 1990

## Planverfasser der Abbildungen

- 14 Nachnutzung Meiller-Gelände  
Arch. Denk und Mauder
- 16 Nachverdichtung Hasenberg  
Arch. Christine Scheiblauer
- 17 Wohnbebauung Frohschammerstraße  
Arch. Baur und Deby
- 23 Neuriem Mitte (Wettbewerb)  
Bystrup und Partner
- 24 Freiham zentraler Bereich (Wettbewerb)  
Petzold und Hansjakob, überarbeitete Darstellung LHM
- 34 Mittlerer Ring, Visionen  
Studenten-Arbeit im Rahmen des Döbs-Seminars mit  
Prof. Knoflacher
- 35 Langbügener Straße, Lärmschutzbebauung  
(Wettbewerb), Arch. Susanne Söldner und  
Dirk Stender
- 36 Hochhaus Donnersbergerbrücke  
Arch. Dipl.-Ing. Heinz Musil
- 37 Twin-Towers am Georg-Brauchle-Ring  
Arch. Dipl.-Ing. Udo Welter

Perspektive München

A  
Wirtschaftsstandort

B  
Sozialraum Stadt

**C**  
**Räumliche Entwicklung**

D  
Region