

# MÜNCHEN

Abbildungen 11 - 31

Stadtentwicklungsplan  
einschließlich Gesamtverkehrsplan

**STADTENTWICKLUNGSPLAN  
einschließlich  
GESAMTVERKEHRSPPLAN**

**der  
Landeshauptstadt München**

**Abbildungen 11 - 31**

**München, im Juni 1963  
Vorgelegt vom Direktorium – Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt München**

## Verzeichnis der Abbildungen

(erstellt von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München,  
soweit jeweils nicht gesondert vermerkt)

Á

Á

Á

Á

Á

Á

Á

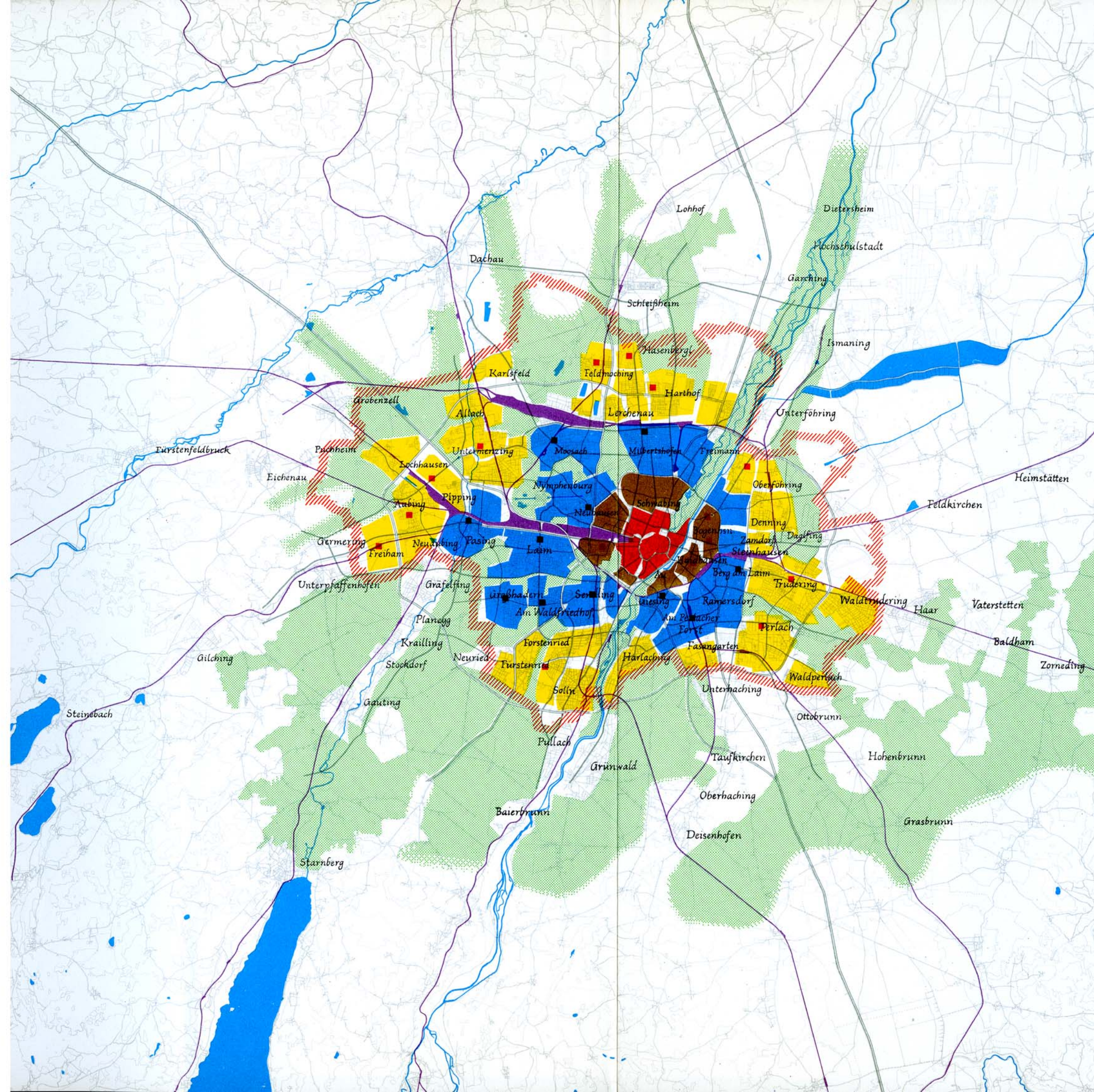
Á

Á

Á

- Abb. 11 Stadtentwicklungsplan - Gliederung
- Abb. 12 Stadtentwicklungsplan - Verkehrsqualität der Bauflächen
- Abb. 13 Flugplätze; Flugsektoren, Flugwege im Raum München
- Abb. 14 Elektronische Verkehrsauswertung, Streckenmodell Gesamtstadt
- Abb. 15 Elektronische Verkehrsauswertung, Streckenmodell Innenstadt
- Abb. 16 Elektronische Verkehrsauswertung, Geschwindigkeitsmodell
- Abb. 17 Verteilung der Verkehrsströme auf die zwei kürzesten Wege
- Abb. 18 Elektronische Verkehrsauswertung, Wunschbelastung bei Vollmotorisierung, Gesamtstadt
- Abb. 19 Elektronische Verkehrsauswertung, Wunschbelastung bei Vollmotorisierung, Innenstadt (dritter Durchlauf)
- Abb. 20 Elektronische Verkehrsauswertung, Wunschbelastung bei Vollmotorisierung, Innenstadt (zweiter Durchlauf)
- Abb. 21 Altstadtring Süd, Varianten
- Abb. 22 Altstadtring Süd, Grunderwerb
- Abb. 23 Altstadtring Ost, Bebauungsstudie
- Abb. 24 Hauptstraßennetz, Planungsstand 30.3. 1963
- Abb. 25 Parkgaragen und Parkplätze in der City
- Abb. 26 Liniennetz der schienengebundenen Massenverkehrsmittel, Planungsstand 30.3. 1963
- Abb. 27 U-Bahnlínien, Planungsstand 30.3. 1963
- Abb. 28 Zugbildung Tiefbahn
- Abb. 29 Tunnelquerschnitte Tiefbahn
- Abb. 30 Querschnitte Tiefbahn im Einschnitt
- Abb. 31 Tiefbahn im Mittelstreifen von Straßenquerschnitten

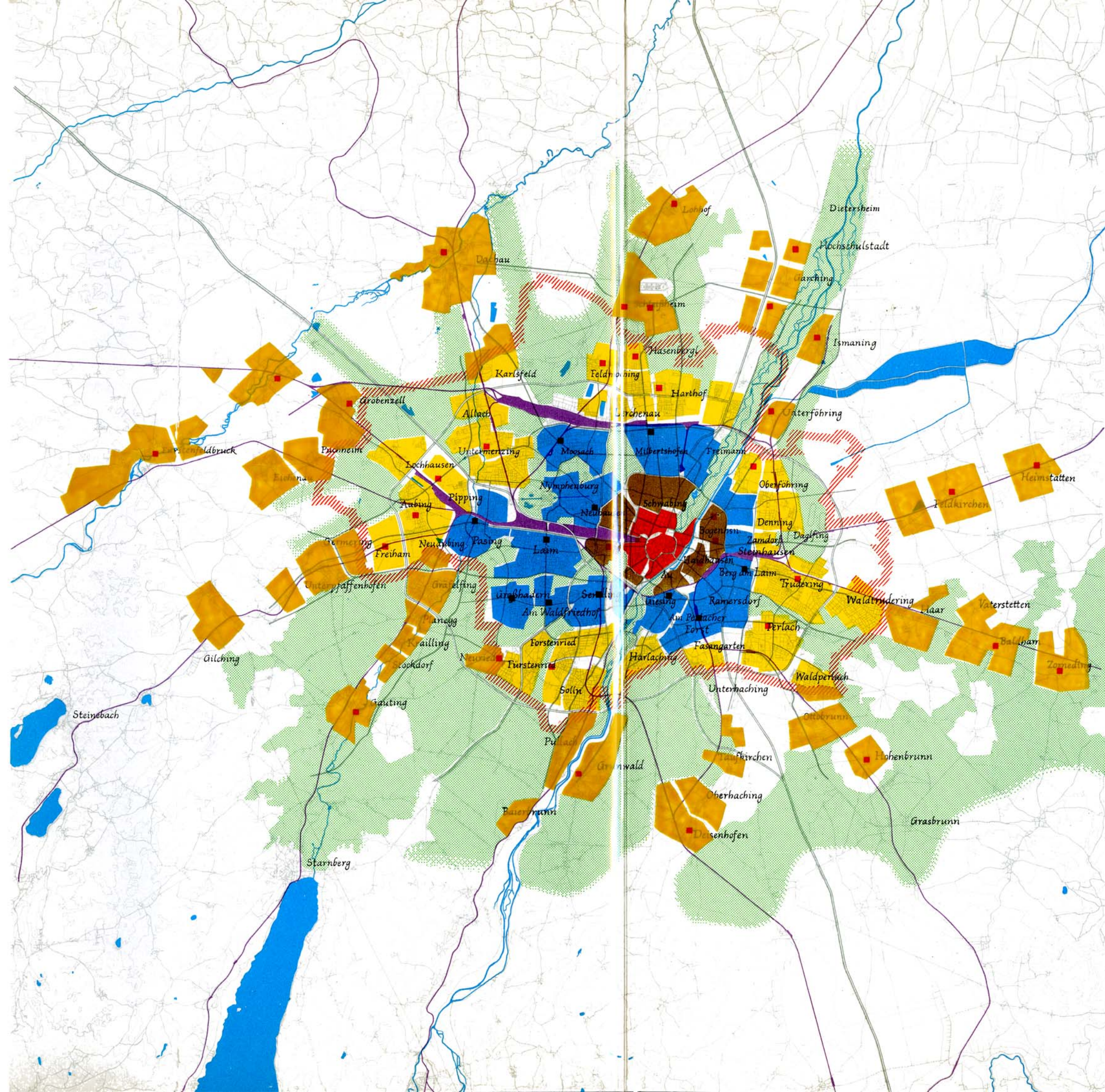
STADT-  
ENTWICKLUNGS-  
PLAN -  
GLIEDERUNG



- Citygebiet
- Innenstadtgebiete
- Innenstadt-Randgebiete
- Außengebiete
- Komplexzentren
- Stadtgrenze



STADT-  
ENTWICKLUNGS-  
PLAN -  
GLIEDERUNG



- Citygebiet
- Innenstadtgebiete
- Innenstadt-Randgebiete
- Außengebiete
- Komplexzentren
- Stadtgrenze

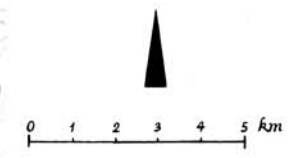
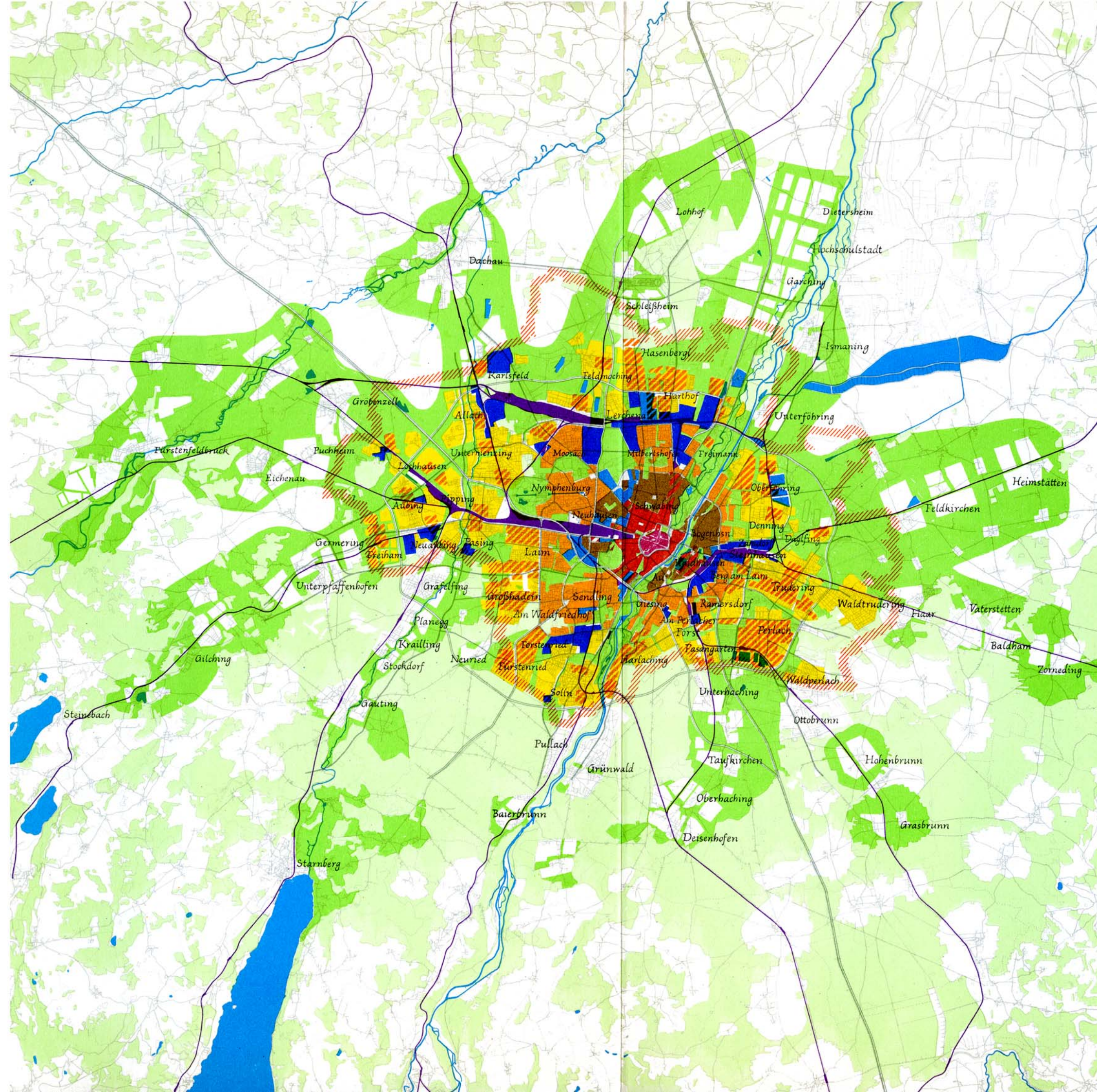


Abb. 12

STADT-  
ENTWICKLUNGS-  
PLAN -  
VERKEHRSQUALITÄT  
DER BAUFLÄCHEN



- Altstadt: Beste Massenverkehrsbedienun-  
g, Individualverkehr  
sehr stark beschränkt
- City: Gute Massenverkehrsbedienun-  
g, Individualverkehr  
stark beschränkt
- Gute Bedienun-  
g durch Massenverkehr, Indi-  
vidualverkehr beschränkt
- Ohne Beschränkung für  
den Individualverkehr
- Außengebiete mit  
zusätzlich guter  
Bedienun-  
g durch  
Massenverkehr
- Industriegebiete
- Gewerbegebiete
- Wald
- Grün- und Freiflächen
- Bundesbahnverkehrsflächen
- Gewässer

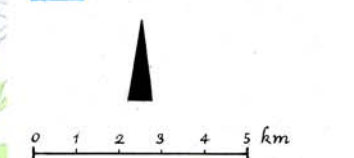
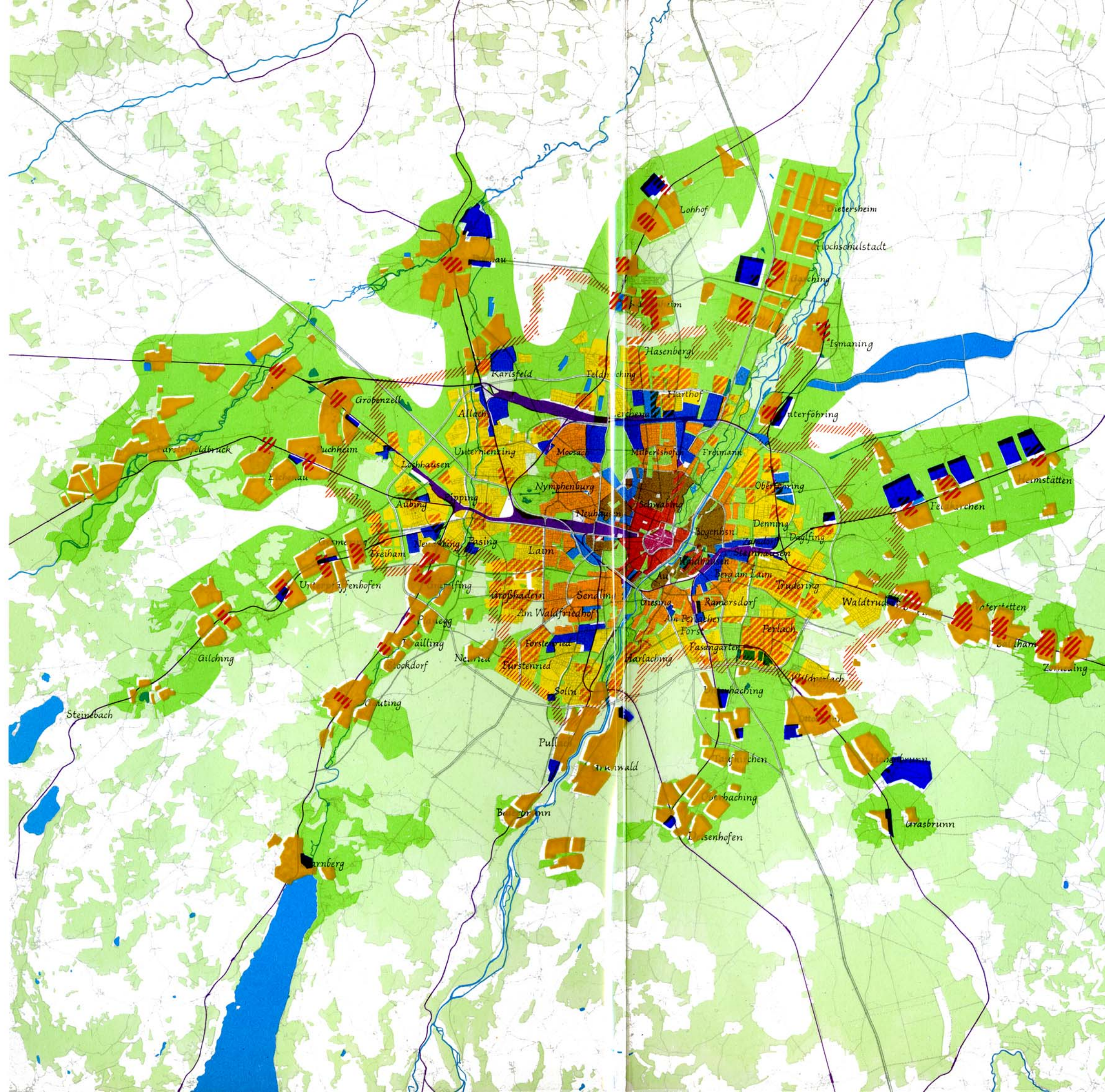


Abb. 12

STADT-  
ENTWICKLUNGS-  
PLAN –  
VERKEHRSQUALITÄT  
DER BAUFÄCHEN



- Altstadt: Beste Massenverkehrsbedienun  
City: Individualverkehr sehr stark beschränkt
- Innenstadt: Gute Massenverkehrsbedienun  
Individualverkehr stark beschränkt
- Gute Bedienun durch Massenverkehr, Individualverkehr beschränkt
- Ohne Beschränkung für den Individualverkehr
- Außengebiete mit zusätzlich guter Bedienun durch Massenverkehr
- Industriegebiete
- Gewerbegebiete
- Wald
- Grün- und Freiflächen
- Bundesbahnverkehrsflächen
- Gewässer

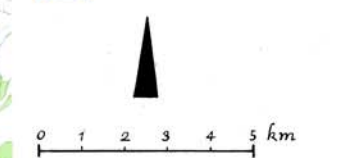
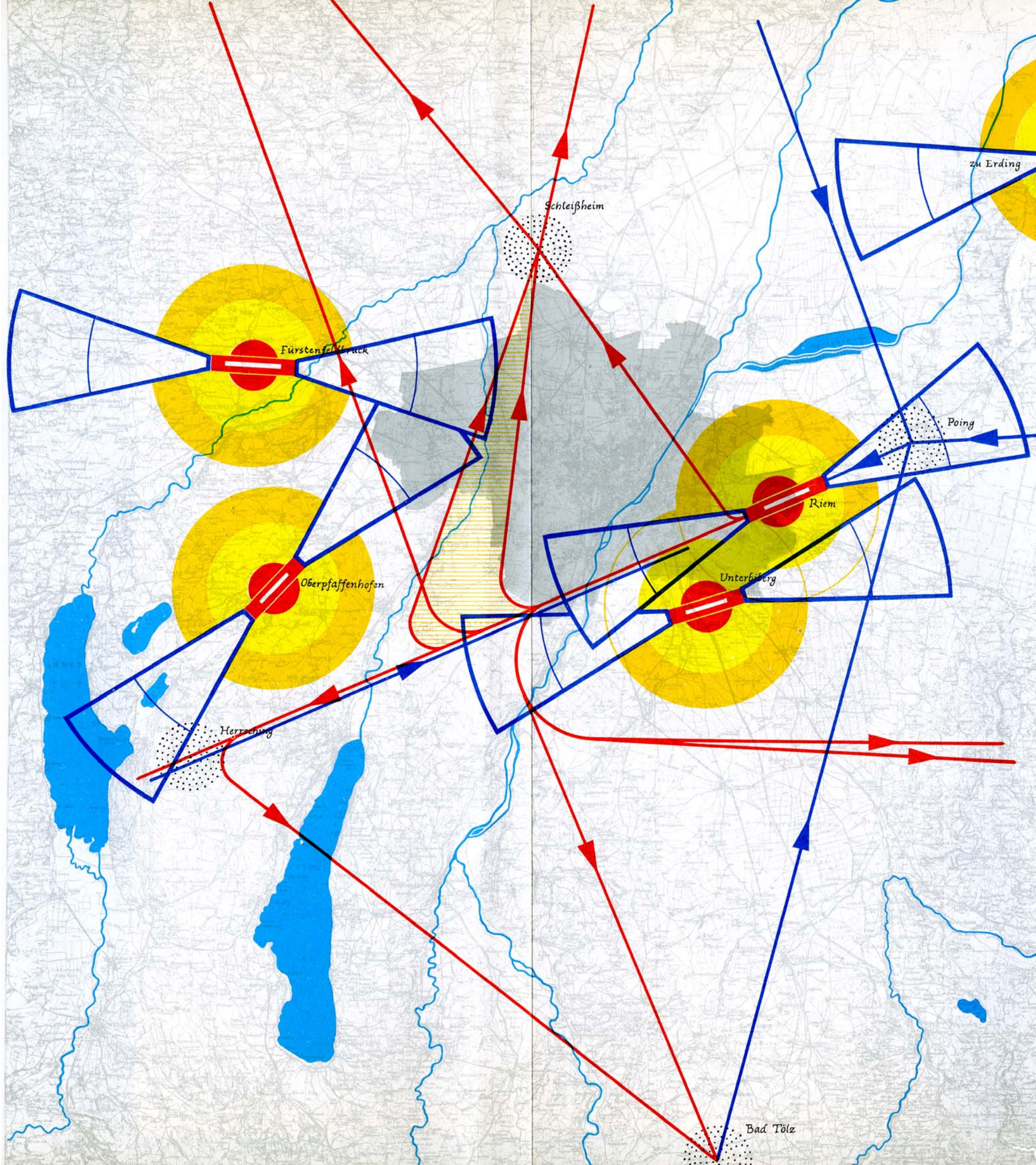


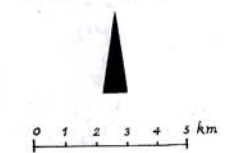
Abb. 13

FLUGPLÄTZE,  
FLUGSEKTOREN,  
FLUGWEGE  
IM RAUM MÜNCHEN

Quelle: Flugsicherungsdienst München - Riem

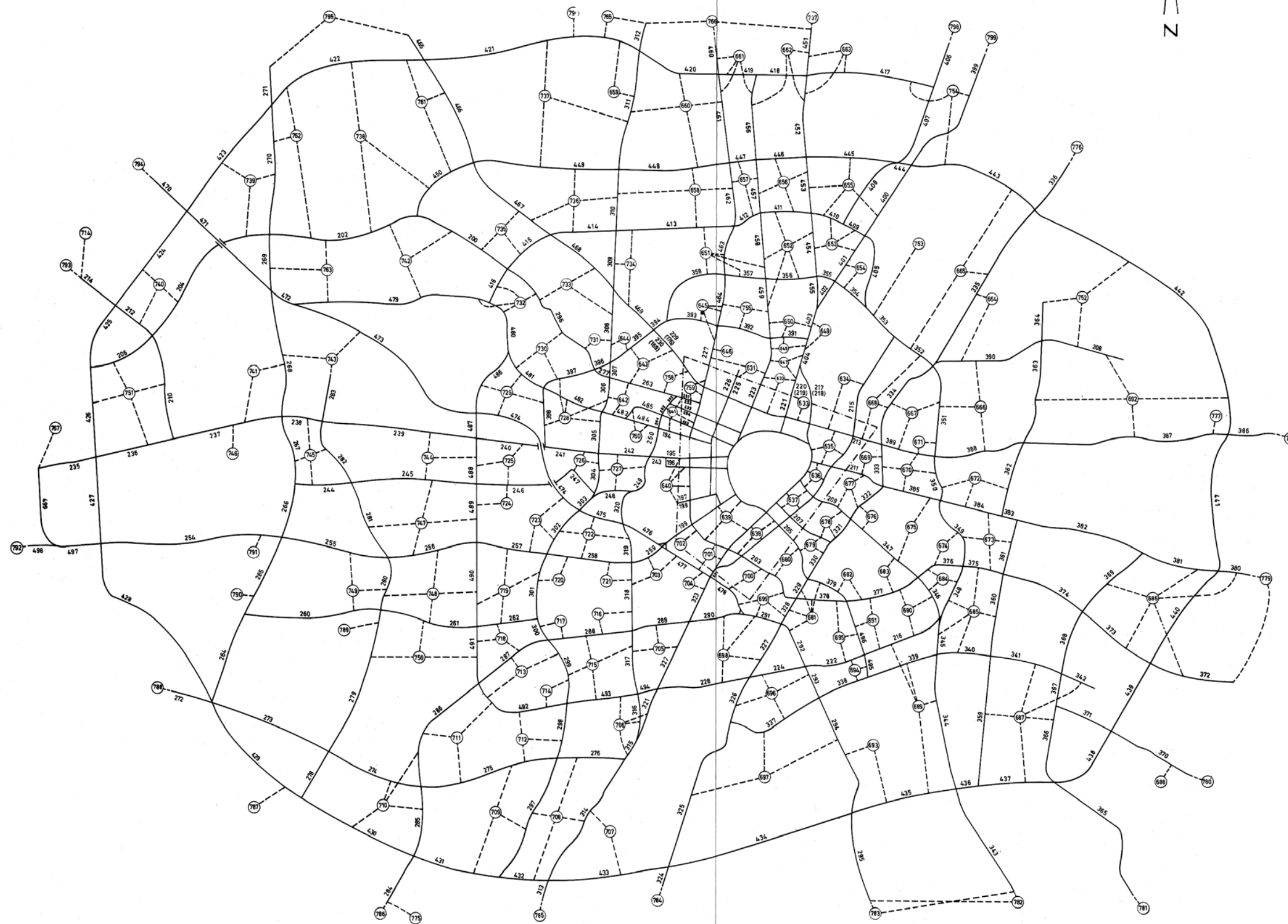


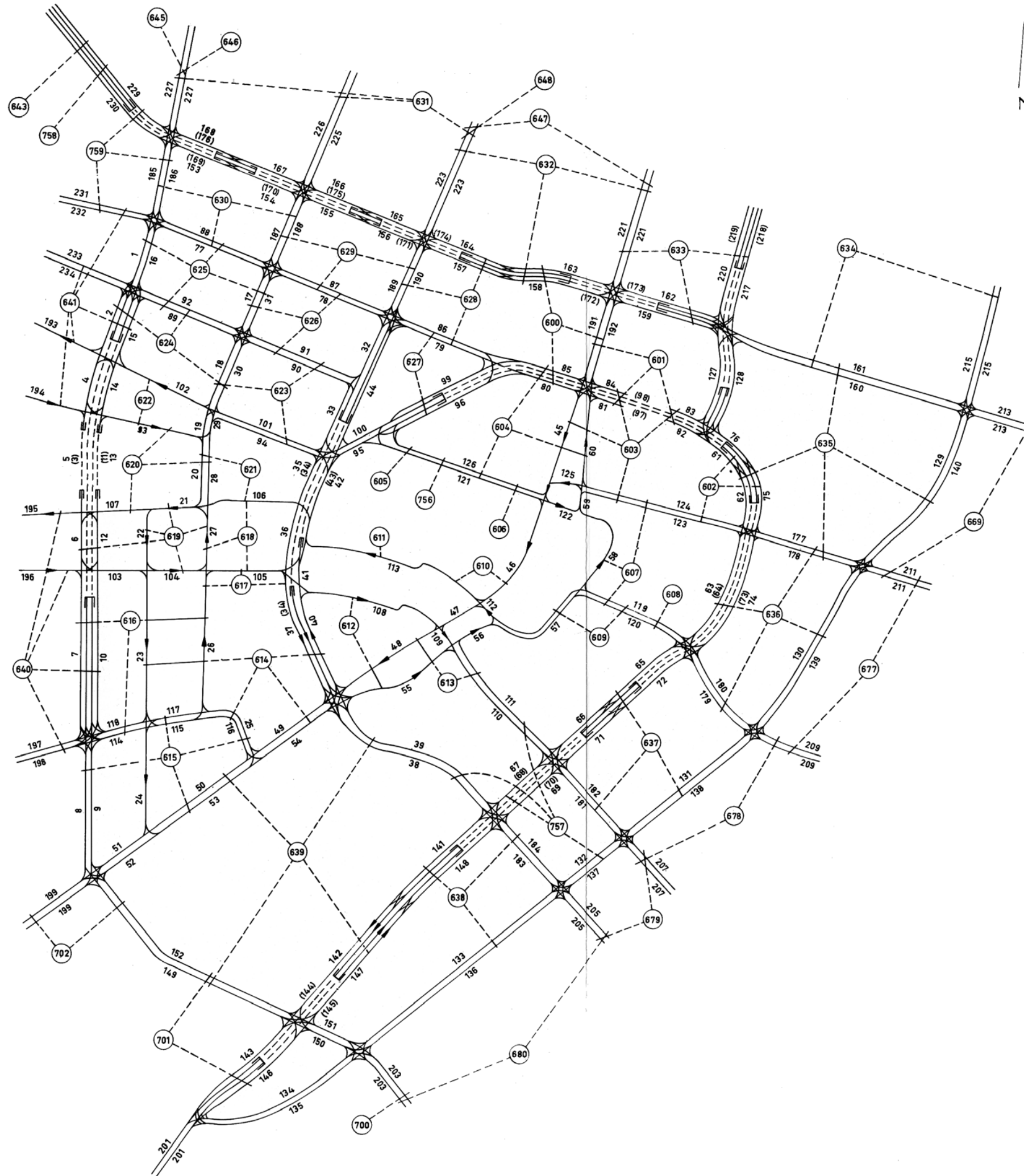
- Abflugwege
- Anflugwege
- Sicherheitsfläche
- Flughafenschutzbereich  
4 km Umkreis
- Flughafenschutzbereich  
6 km Umkreis
- Anflugsektor



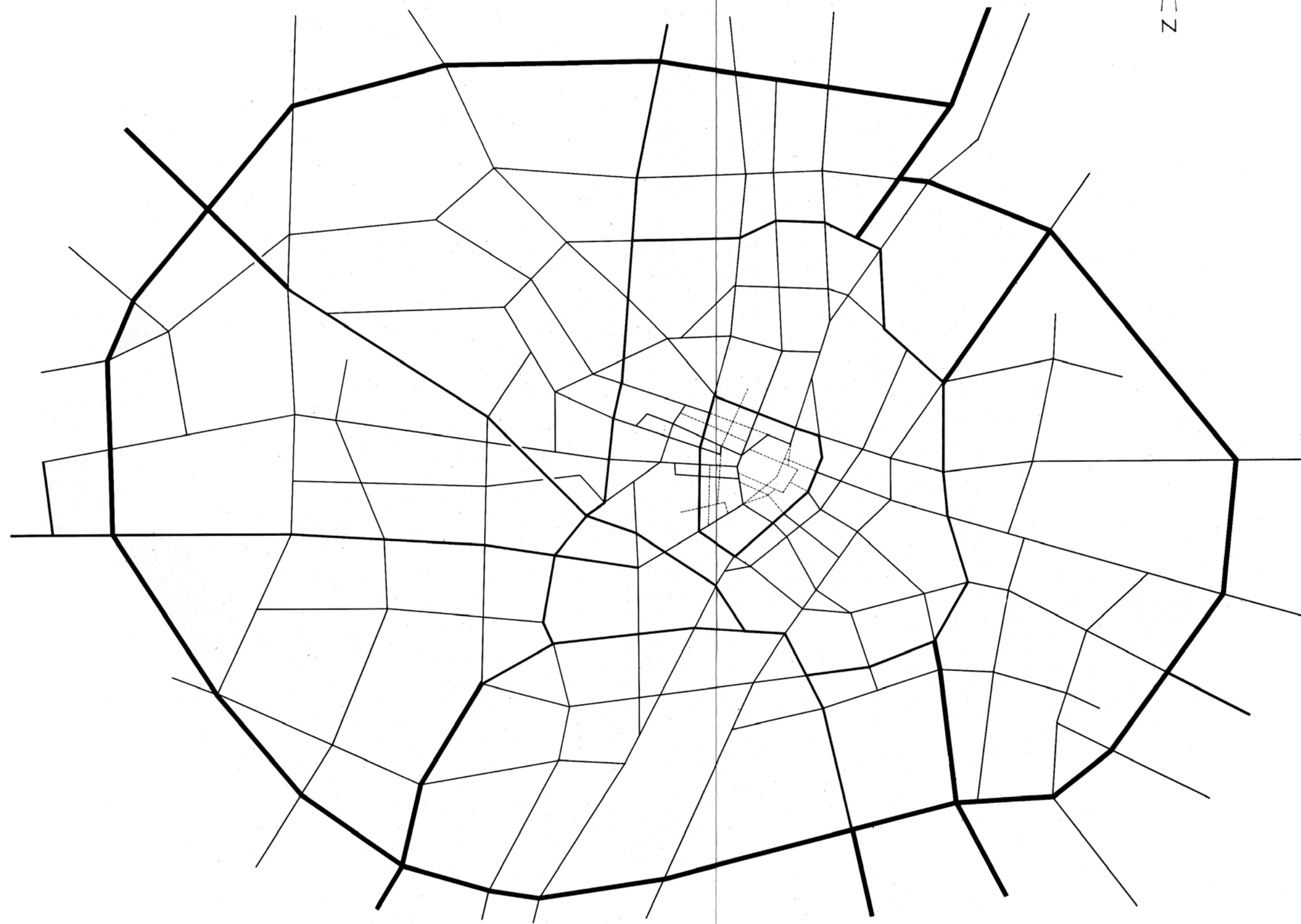
Erstellt durch das Direktorium  
Stadtplanungsamt der  
Landeshauptstadt München







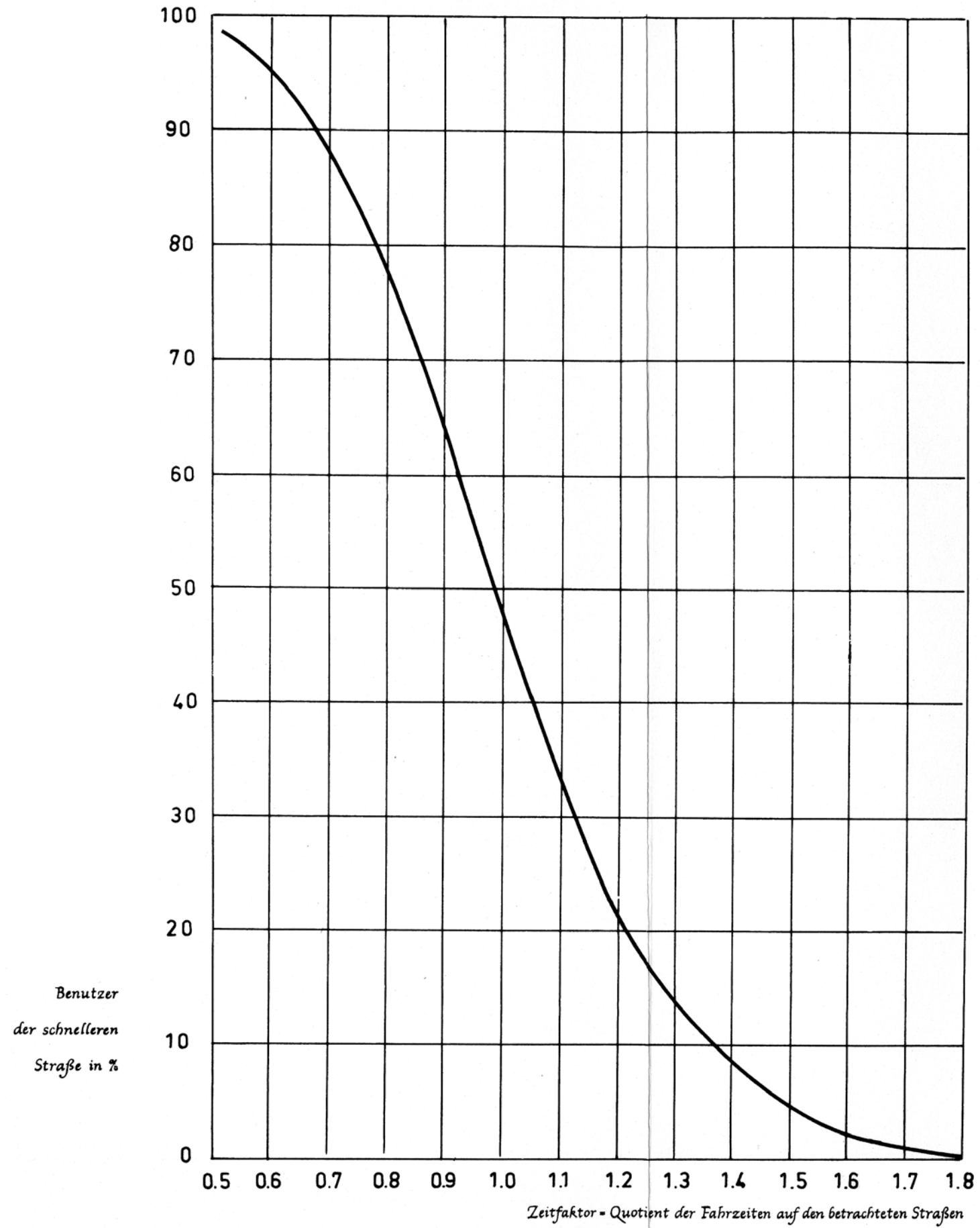
- 1-499 Streckenabschnitte
- 600-767 Quell- bzw Zielgebiete
- 776-799 Einfallstraßen
- Imaginäre Strecken

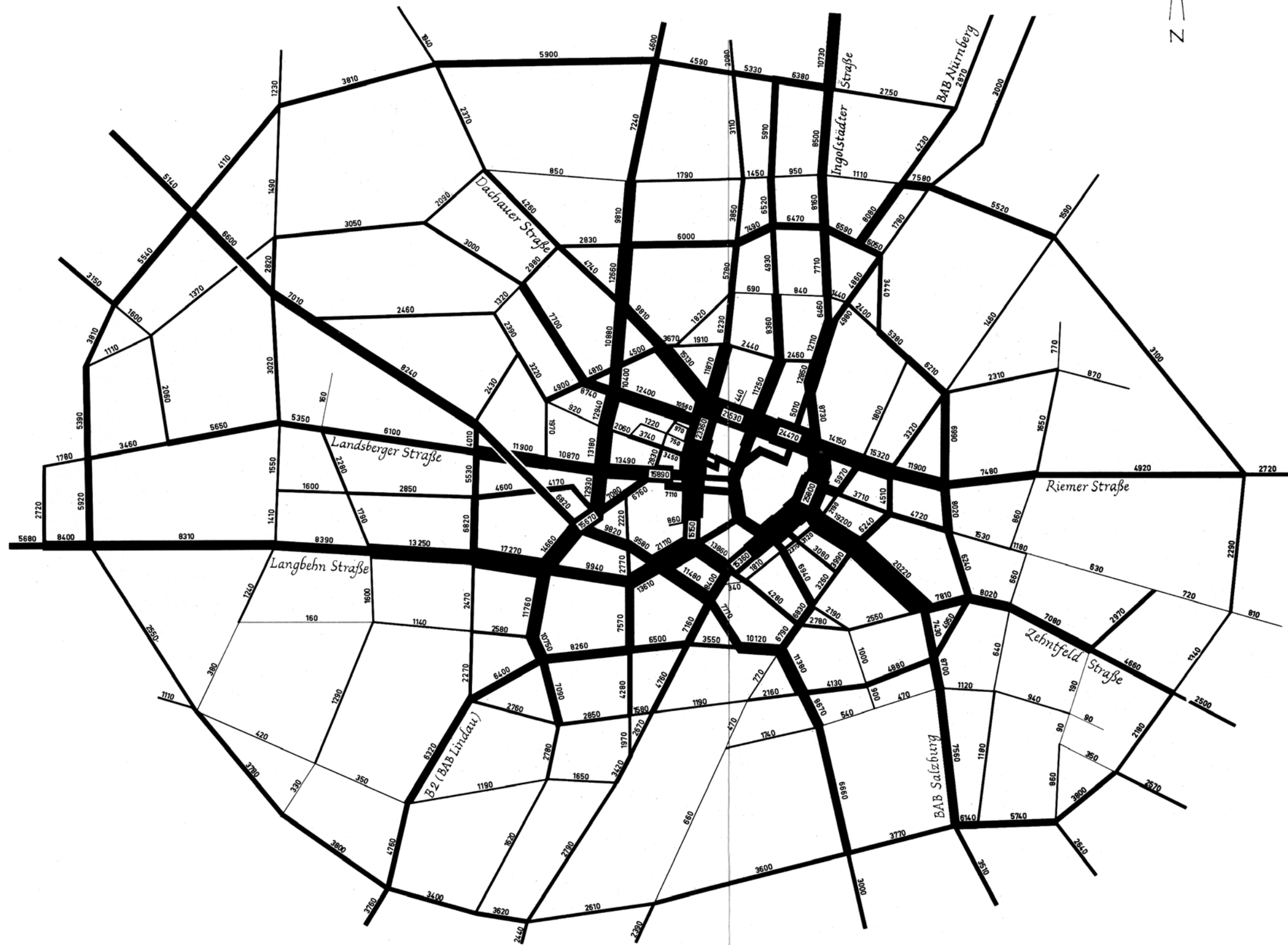


- 60 km/h
- 45 km/h
- 35 km/h
- ..... 20 km/h

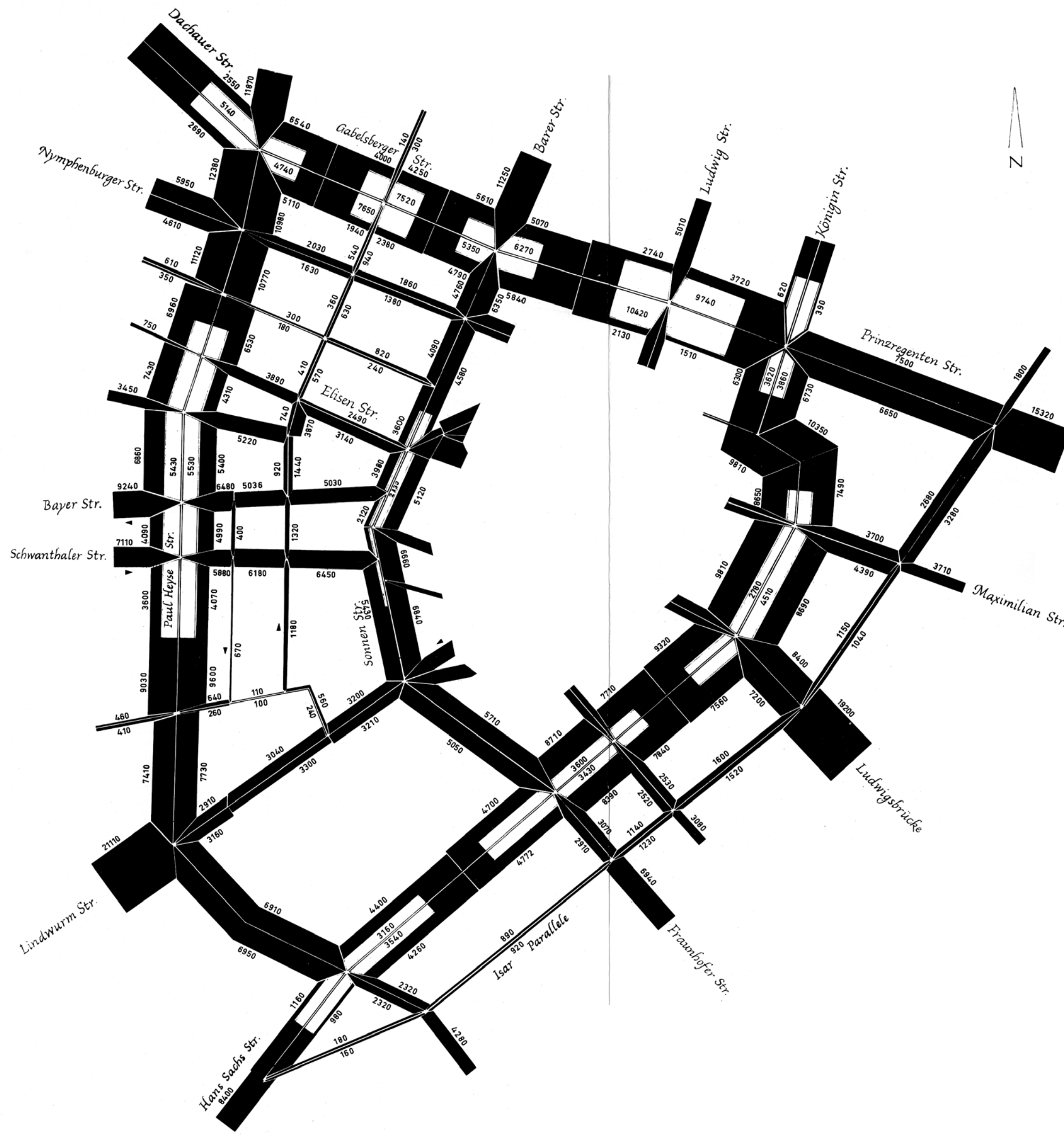
AUFTEILUNG DER  
VERKEHRSSTRÖME  
AUF DIE ZWEI  
KÜRZESTEN WEGE

Quelle:  
Dorsch-Gehrmann, Wiesbaden

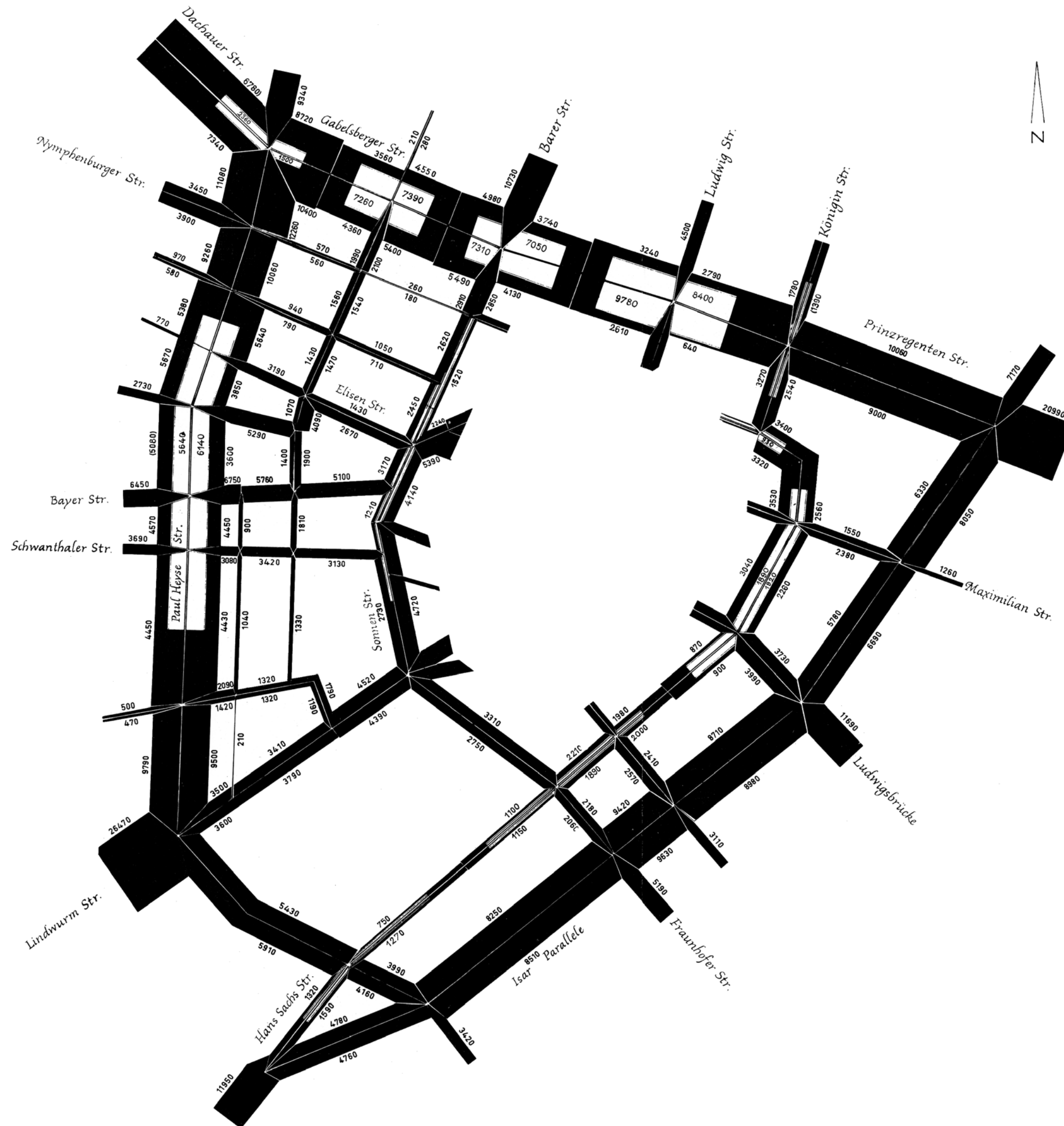




10 000 PWE

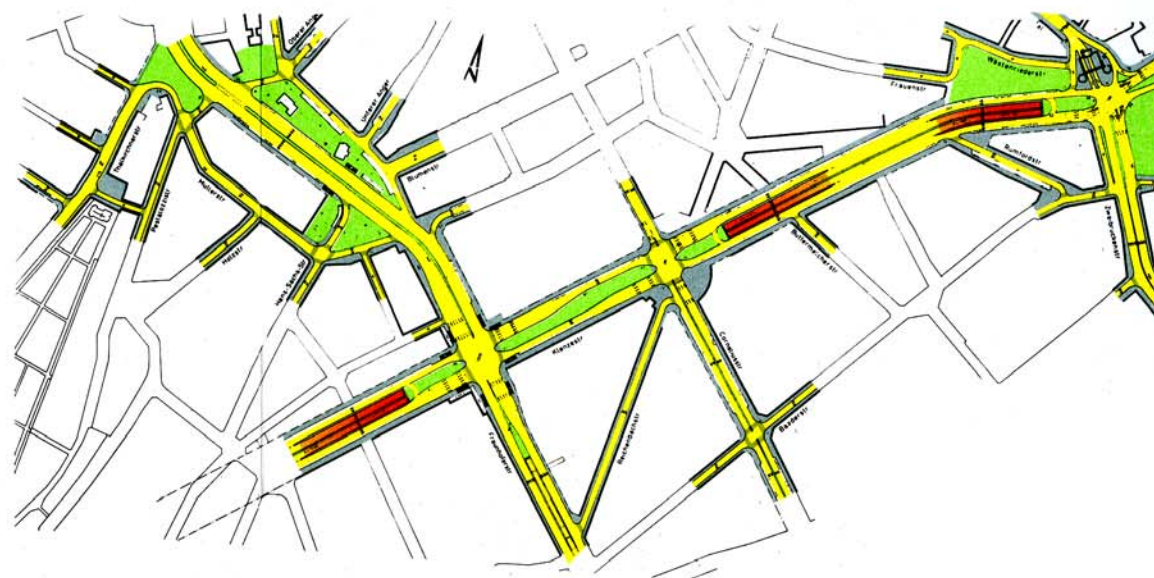
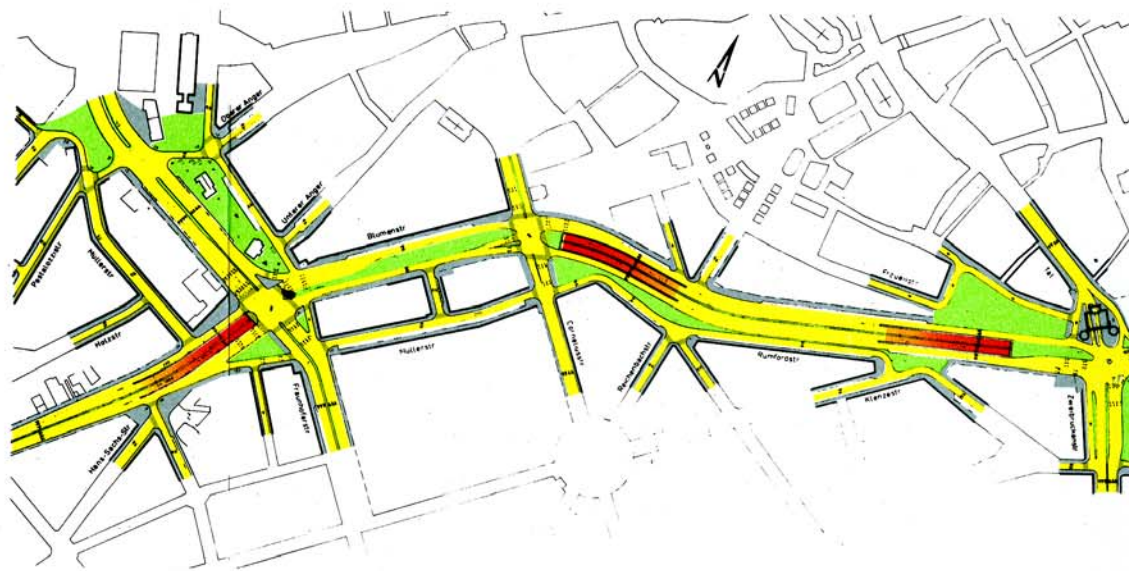
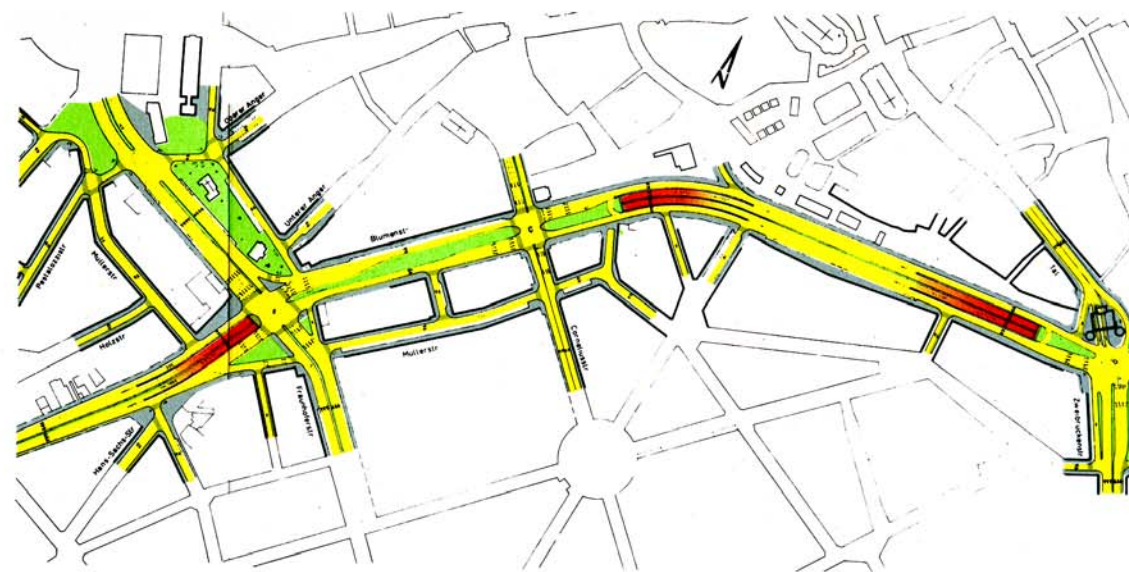


■ 5000 PWE



5 000 PWE

ALTSTADTRING  
SÜD,  
VARIANTEN





ALTSTADTRING  
SÜD,  
GRUNDERWERB

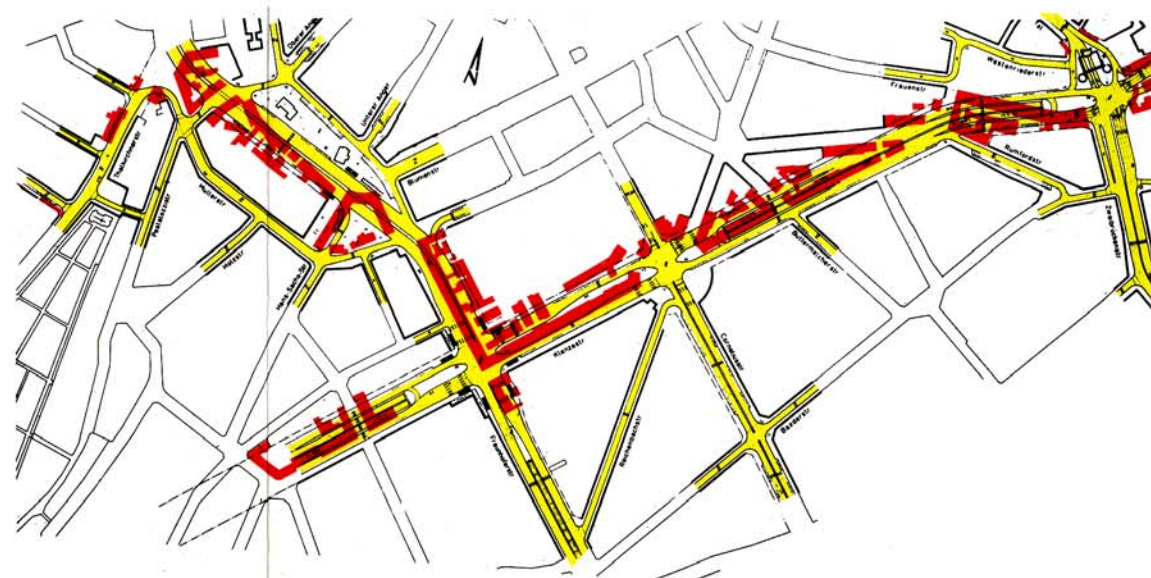
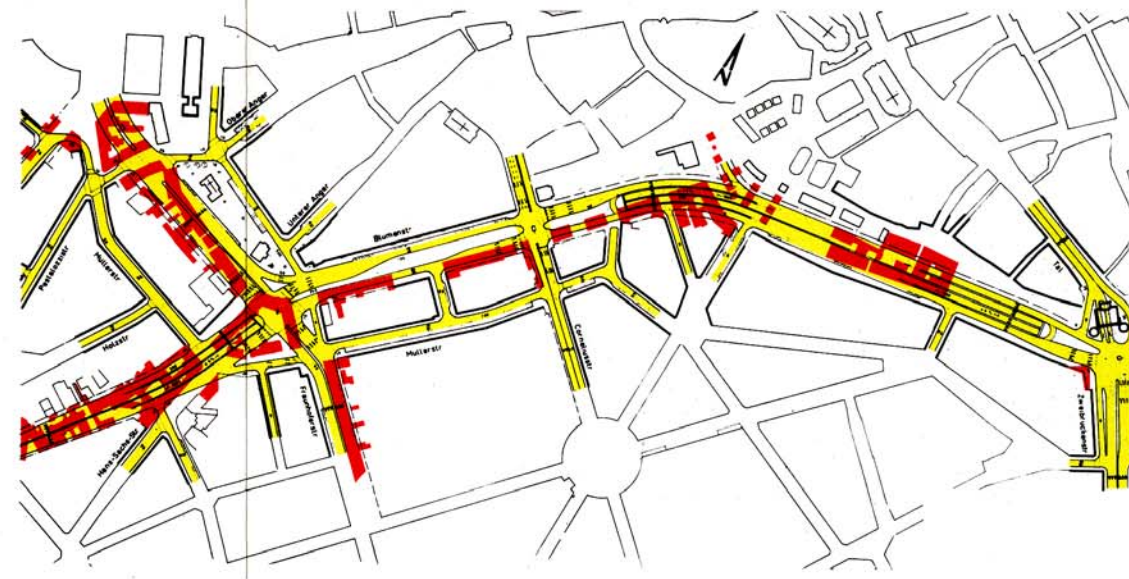
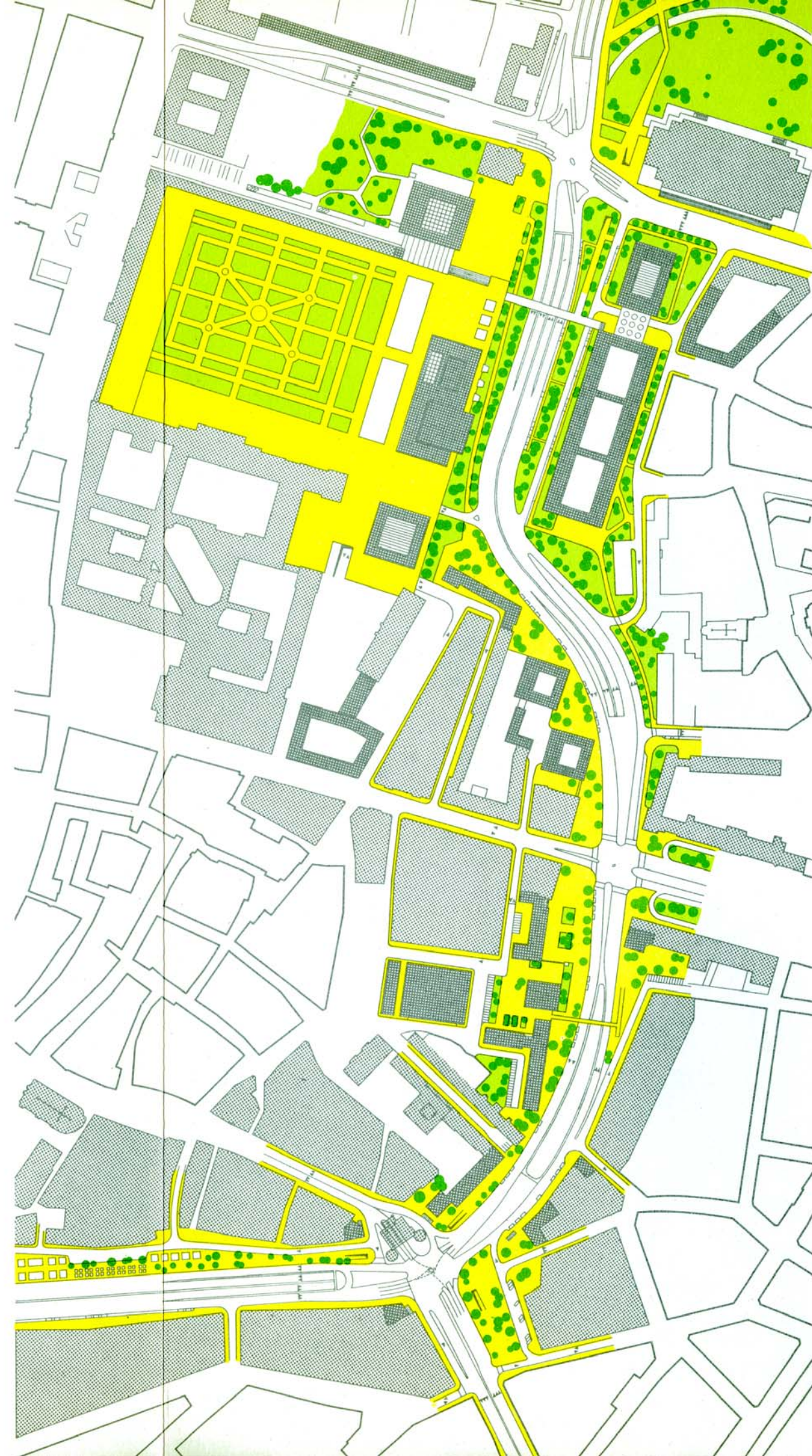


Abb. 23

ALTSTADTRING  
OST,  
BEBAUUNGSTUDIE

Stand: 5. Oktober 1962



- Grünflächen
- Fußgängerbereich
- vorhandene Bebauung
- geplante Neubauten

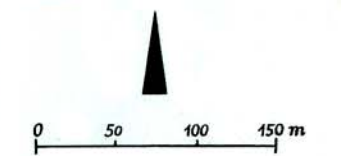
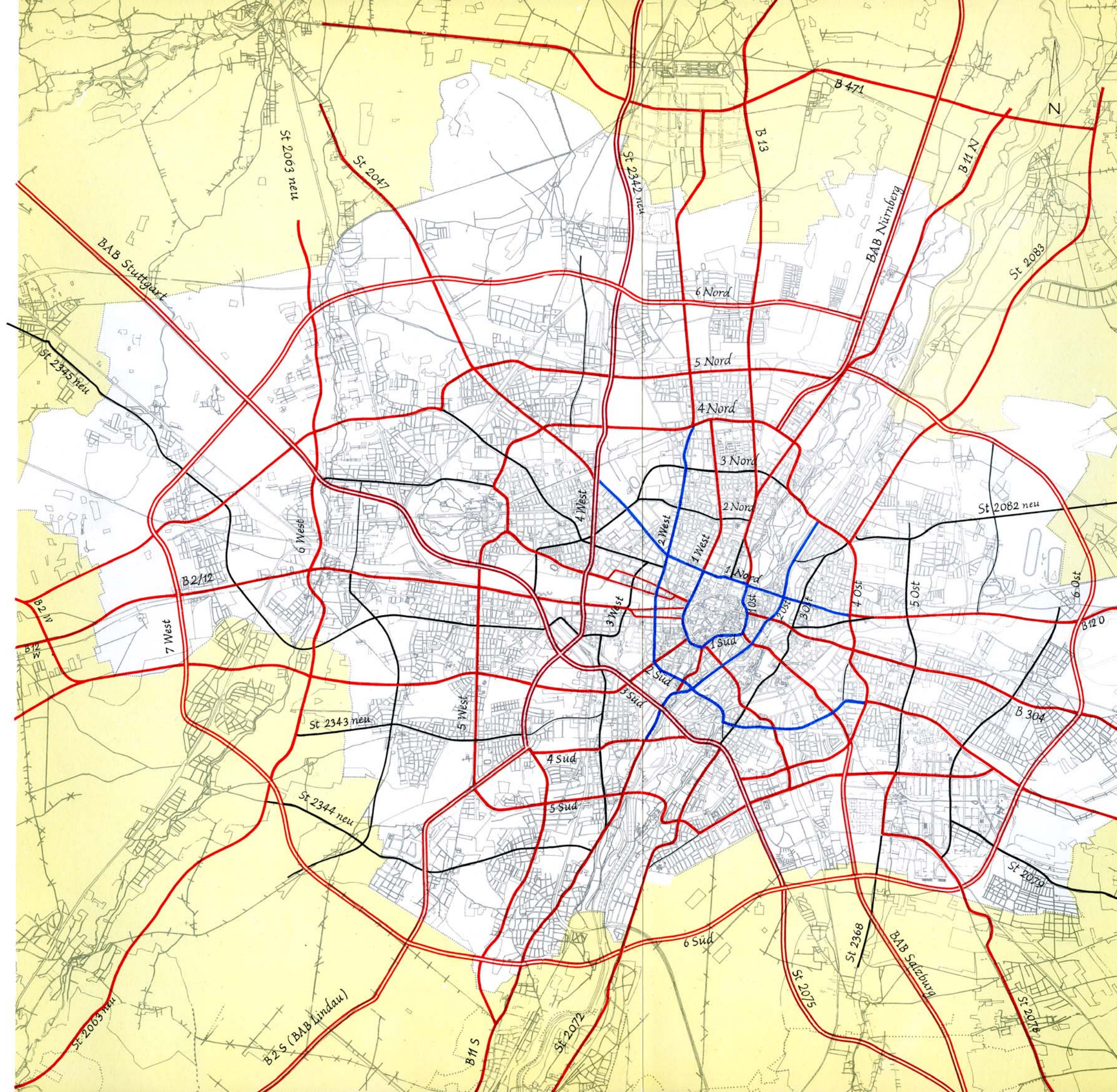


Abb. 24

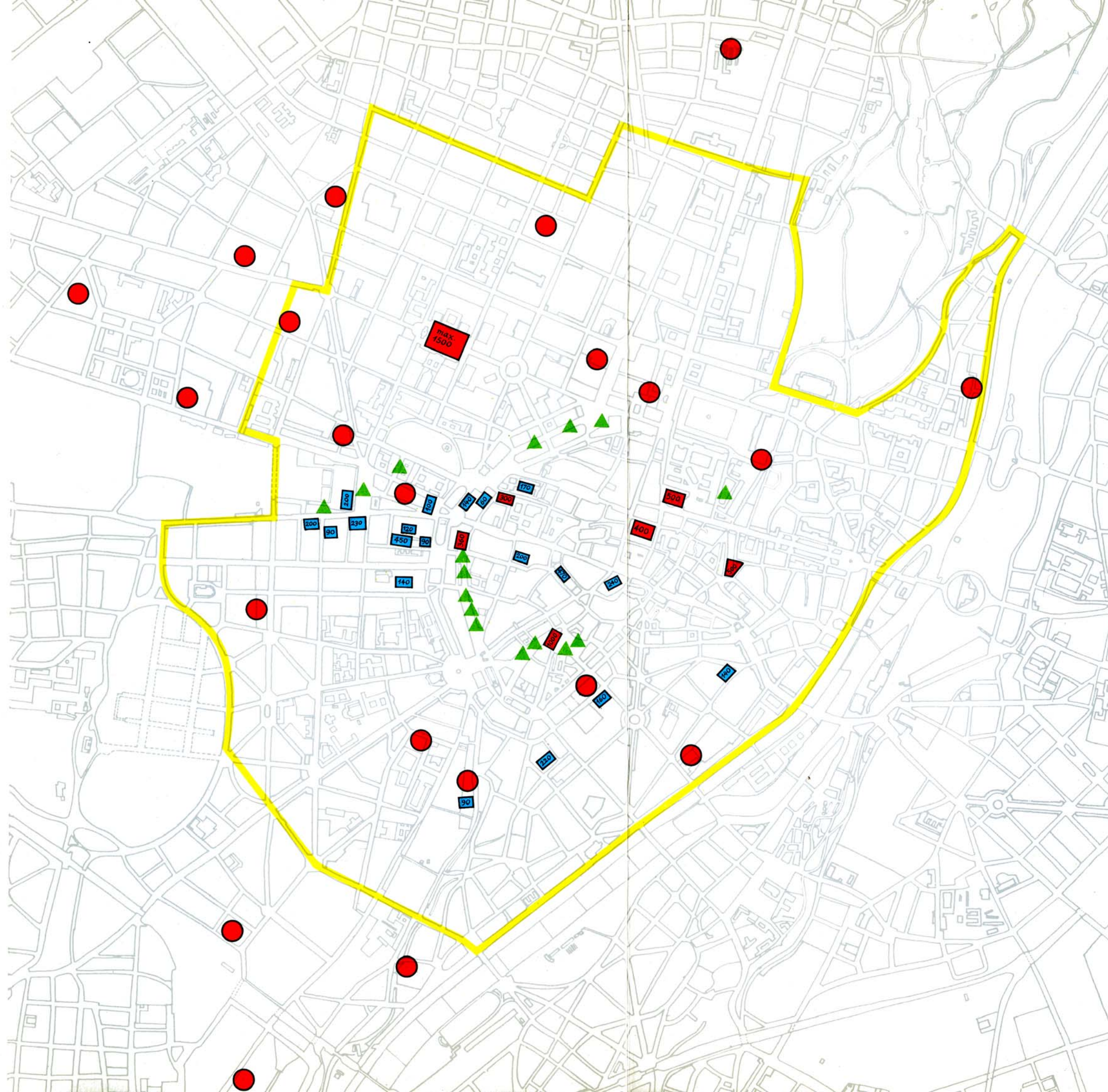
HAUPTSTRASSENNETZ  
30.3.1963



-  Autobahnen
-  Stadtschnellstraßen
-  Hauptstraßen
-  Innenstadttangenten
-  Straßen von besonderer Bedeutung

0 1 2 3 4 5 km

PARKGARAGEN  
UND PARKPLATZE  
IN DER CITY



-  Parkgaragen Bestand
-  Geplante Parkgaragen (Standort geklärt)
-  Geplante Parkgaragen (Standort möglich/etwa 500-1000 Standplätze)
-  Verbleibende oberirdische Parkplätze (größer als 50 Standplätze)
-  Citybereich

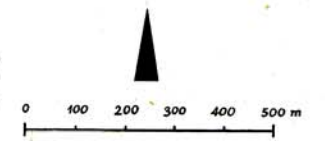
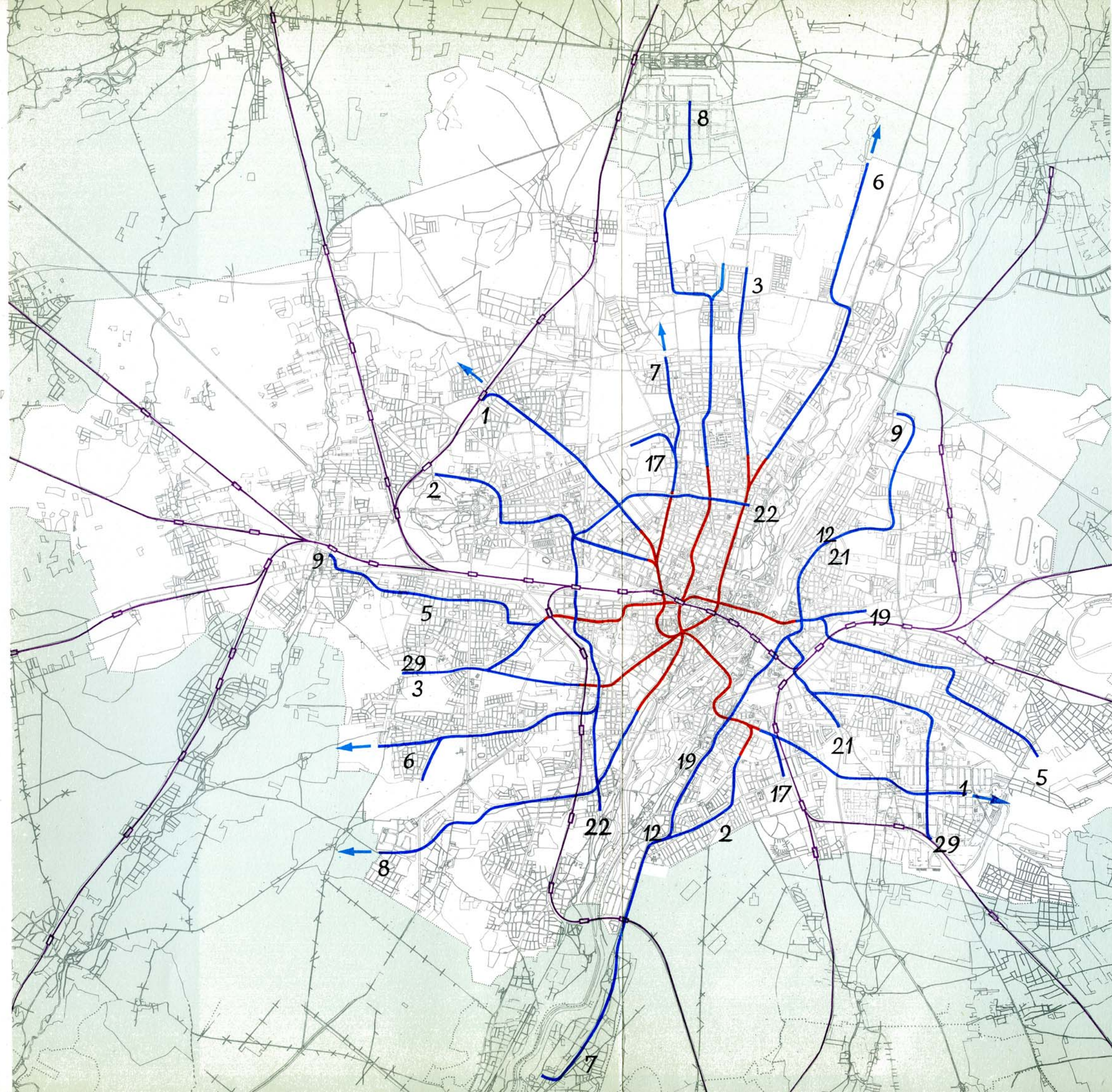


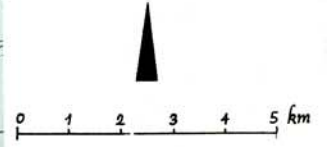
Abb. 26

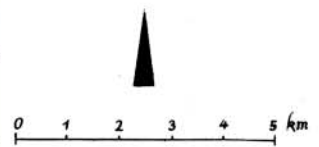
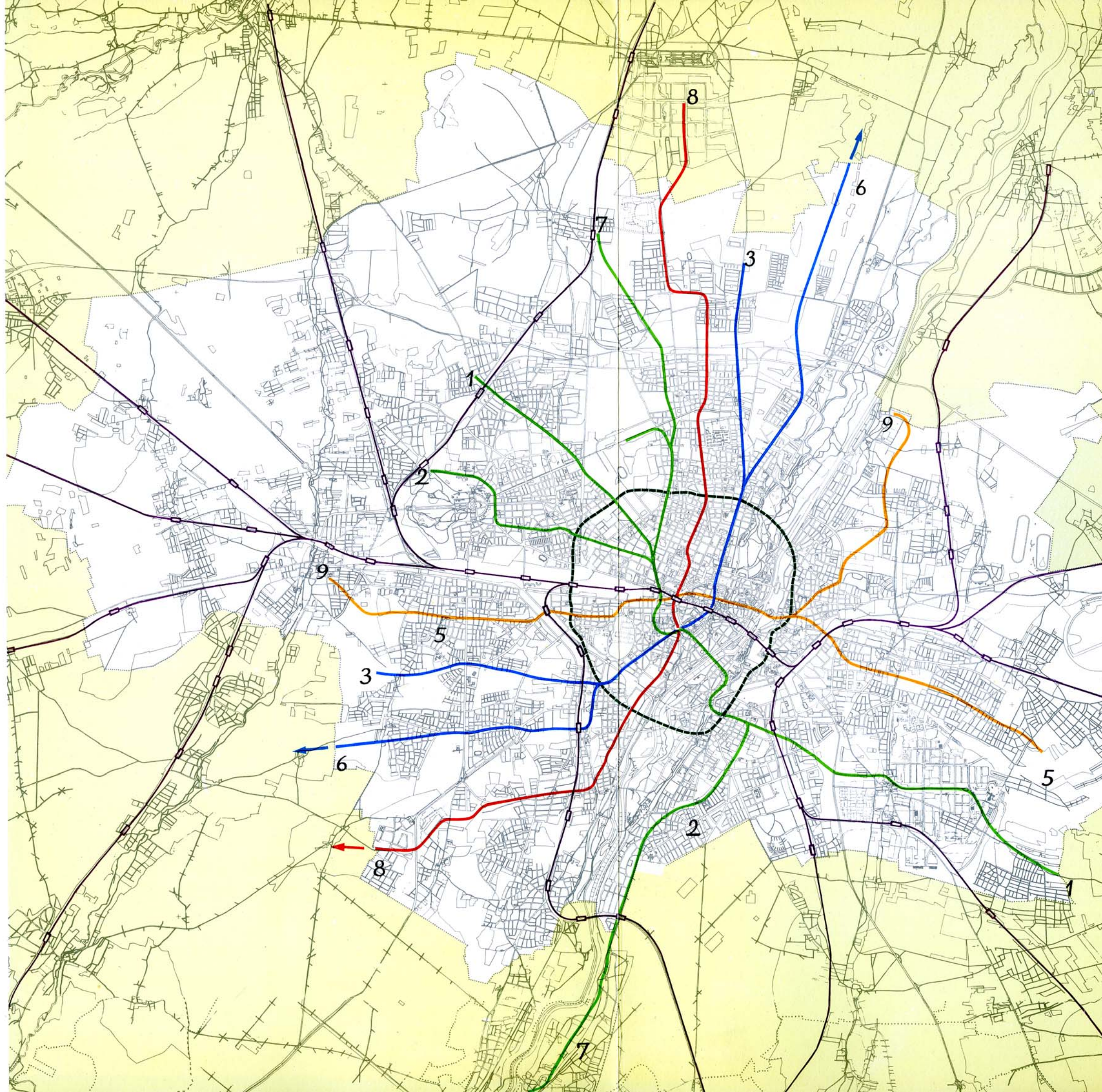
LINIENNETZ DER  
SCHIENENGEBUN-  
DENEN  
MASSEN-  
VERKEHRSMITTEL

Planungsjahr 1990

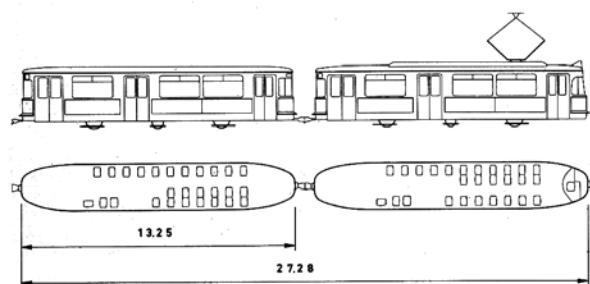


- V-Bahn
- Tiefbahn unterirdisch
- Tiefbahn oberirdisch
- ← Verlängerungsmöglichkeit



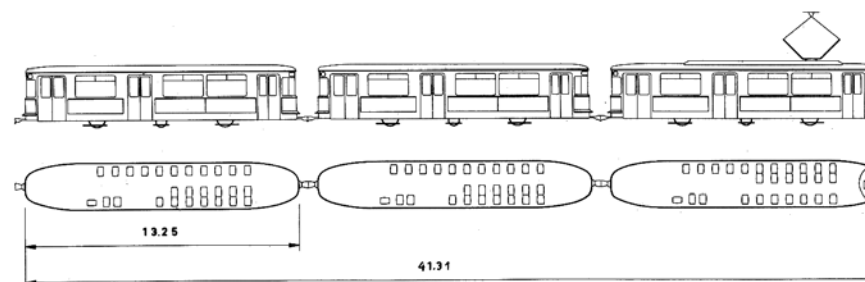


TIEFBAHN 2 Wagenzug



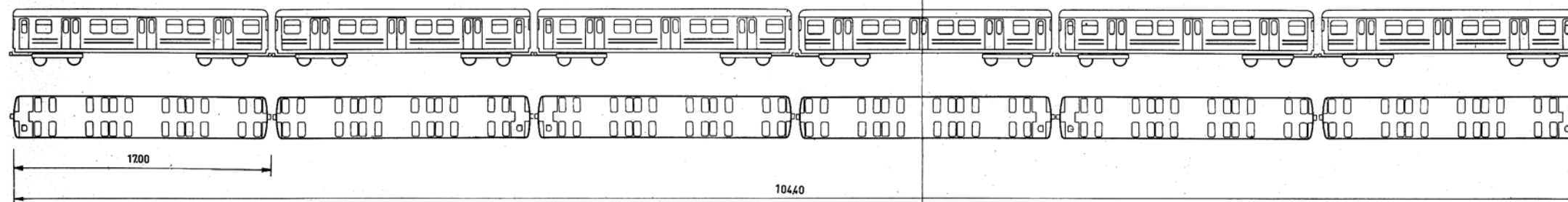
Sitzplätze : 52  
Plätze insgesamt : 159

TIEFBAHN 3 Wagenzug



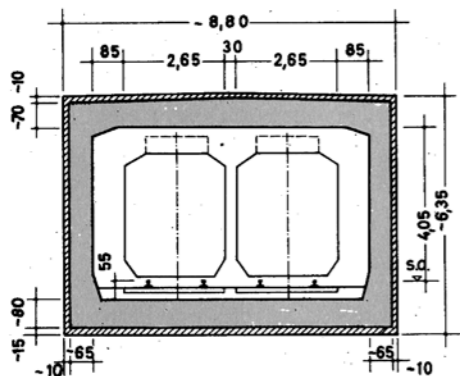
Sitzplätze : 78  
Plätze insgesamt : 240

U-BAHN 6 Wagenzug

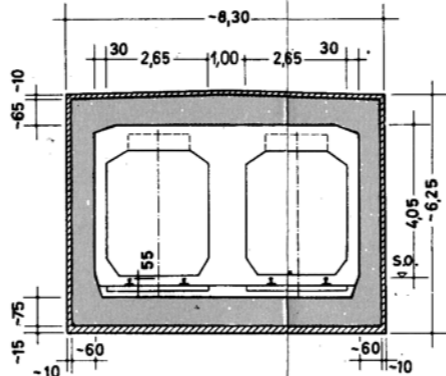


Sitzplätze : 288  
Plätze insgesamt : 840

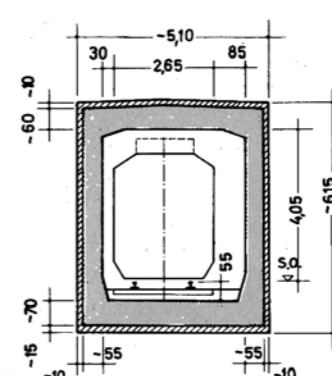
Doppelgleisiger Tunnel · Fluchtweg außen  
Rechtsverkehr



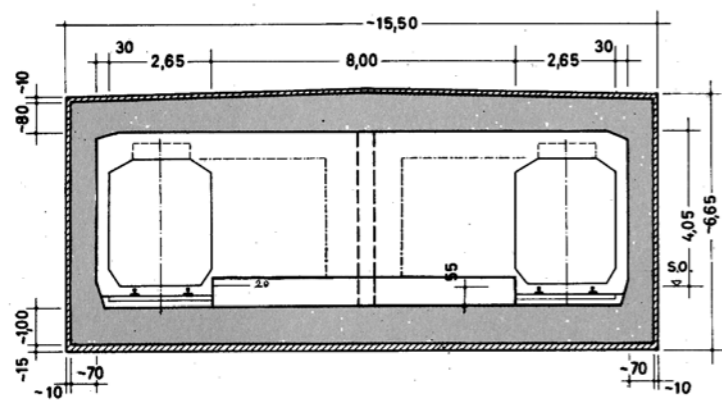
Doppelgleisiger Tunnel · Fluchtweg innen  
Linksverkehr



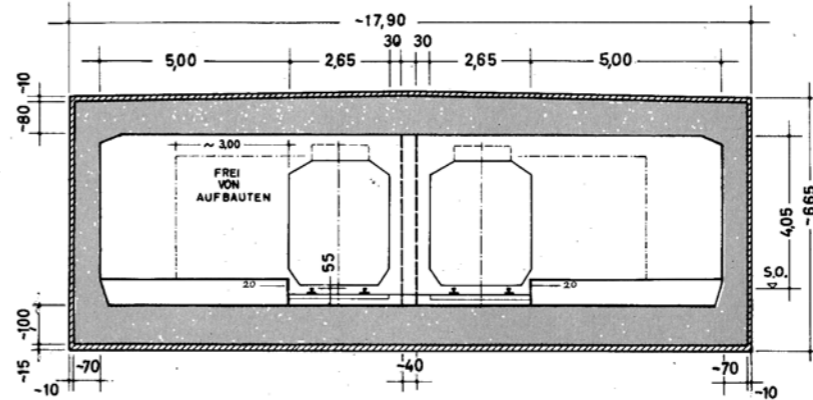
Eingleisiger Tunnel Fluchtweg rechts  
Rechtsverkehr



Haltestelle mit Mittelbahnsteig

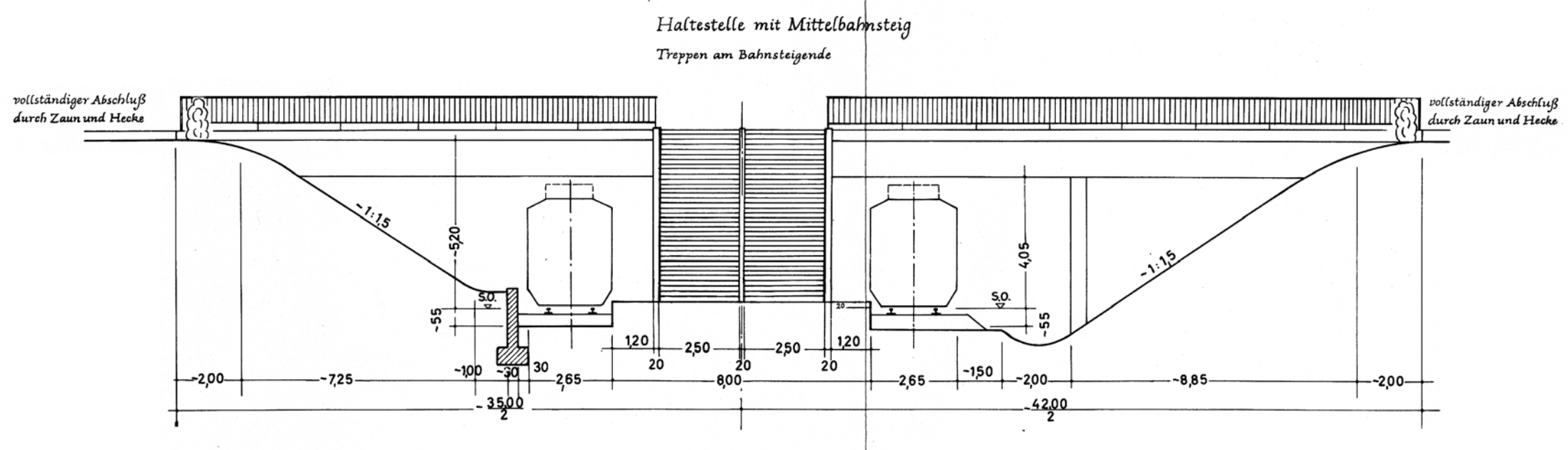
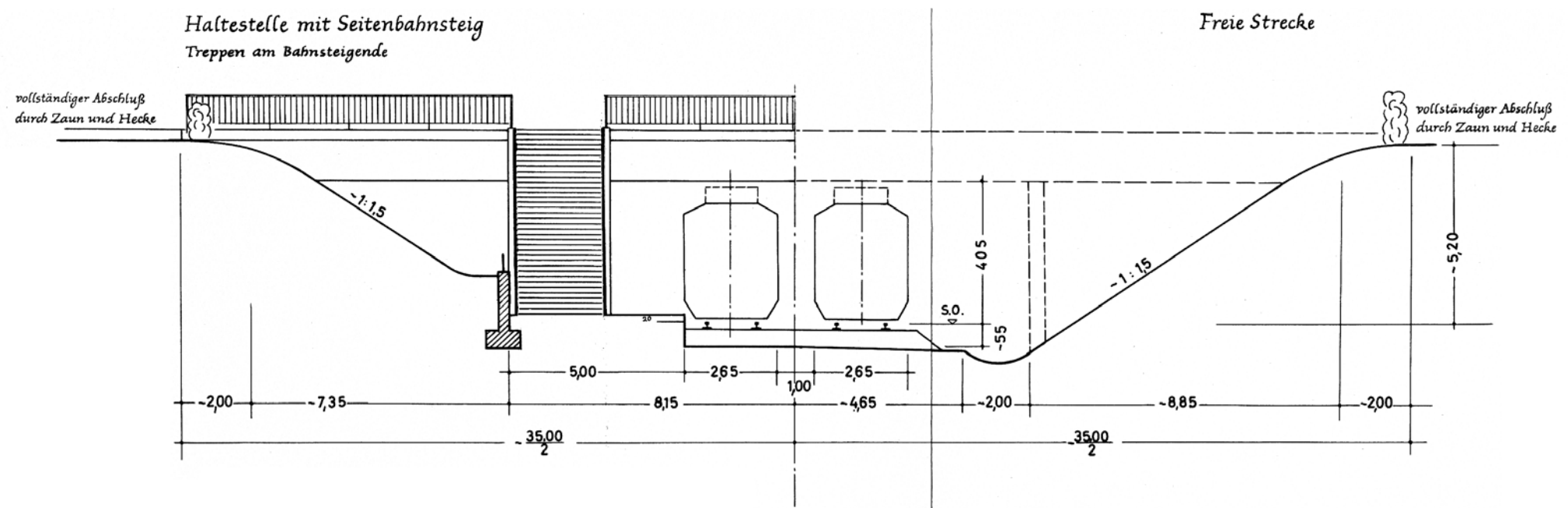


Haltestelle mit Seitenbahnsteigen

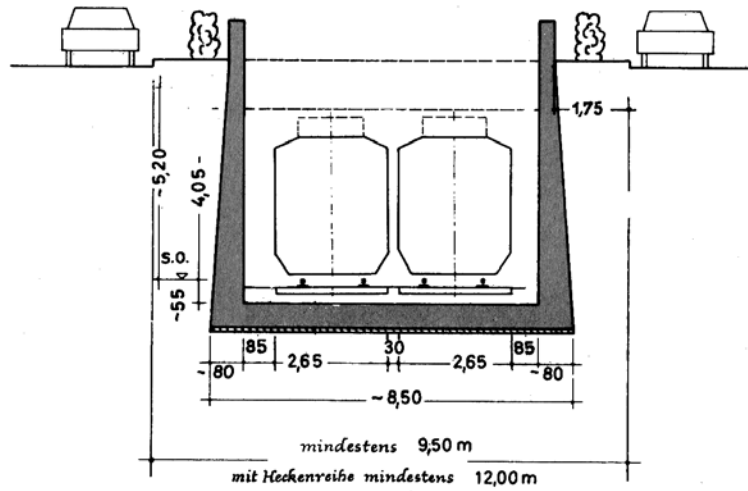




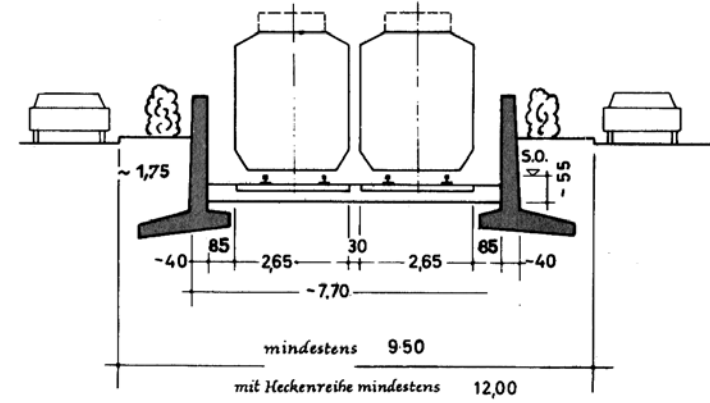
QUERSCHNITTE  
TIEFBAHN  
IM EINSCHNITT  
als U-Bahn trassiert



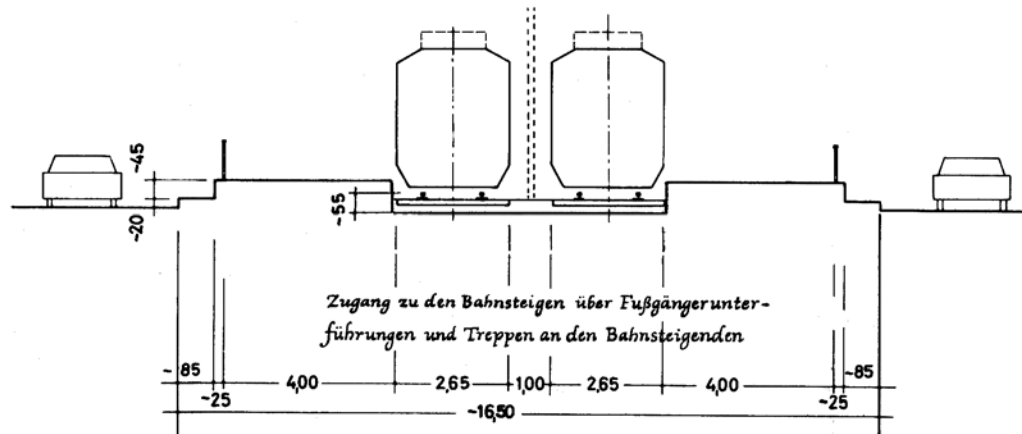
Offener Trog



Rampe



Haltestelle mit Seitenbahnsteigen



Im Straßenniveau

