

# MÜNCHEN

Textteil

Stadtentwicklungsplan  
einschließlich Gesamtverkehrsplan



Offestdruck: Ludwig Zitzmann, München 5 – Graphische Gestaltung: Karl Peschke, München  
in Zusammenarbeit mit Heinz Peikert, Harald Hager, Hans Grimm  
Einbandentwurf: Hannes Weikert, Regensburg  
Alle Rechte vorbehalten – Printed in Germany

**STADTENTWICKLUNGSPLAN  
einschließlich  
GESAMTVERKEHRSPLAN**

**der  
Landeshauptstadt München**

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

# Inhaltsverzeichnis mit Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	VII
<b>I. Bedeutung des Stadtentwicklungsplanes</b>	1
1. Inhalt	1
2. Räumlicher Geltungsbereich	1
3. Zeitlicher Geltungsbereich	2
4. Rechtsnatur und Aufgabe	2
<b>II. Grundlagen des Stadtentwicklungsplanes</b>	3
1. Das Wesen Münchens	3
2. Lage und Topographie	4
3. Baugeschichte	6
Erste Bauepoche 1158-1795	6
Zweite Bauepoche 1795-1856	6
Dritte Bauepoche 1856-1900	6
Vierte Bauepoche 1900-1945	7
Fünfte Bauepoche ab 1945	7
4. Gefüge der Stadt	7
Bauliches Gefüge	7
Bebaute Flächen	8
Zentrumsbildungen	8
Gliedernde Freiräume	8
Gemischte Bauflächen	9
Wohnflächen	9
Industrie- und Gewerbeflächen	9
Verkehrsflächen	9
Grün- und Freiflächen	10
Wirtschaftliches Gefüge	10
Industrie und Handwerk	10
Handel, öffentlicher Dienst, Dienstleistungsgewerbe	10
Innenpendler	11
Gewerbestruktur im Umland	11
Außenpendler	11
Wirtschaftliches Gefüge des Stadtzentrums	12

Verkehrliches Gefüge	12
Die Versorgung	13
5. Entwicklungstendenzen	13
Ausgangssituation	14
Bevölkerung	14
Arbeitsplätze	14
Verkehr	15
Künftige Entwicklung	16
Entwicklung der Bevölkerung	17
Entwicklung der Arbeitsplätze	18
Entwicklung des Verkehrs	19
Ergebnis der Entwicklungsbetrachtungen	19
<b>III. Planung</b>	<b>20</b>
1. Ordnungsvorstellungen und übergeordnete Planungsziele	20
2. Der Leitgedanke	20
3. Der Stadtentwicklungsplan	21
Städtebauliche Gliederung der Stadt in Einheiten	22
Raumfunktionale Gliederung der Stadt	23
Die Innenstadt	23
Die City	24
Die übrige Innenstadt	25
Die Innenstadtrandgebiete	25
Die Außengebiete	26
Flächen für Industrie und Gewerbe	26
Vorbehaltsflächen	28
Freie Flächen	28
Die Versorgung der Stadt	28
4. Gesamtverkehrsplan	30
Grundzüge der Verkehrsplanung	30
Luftverkehr	32
Eisenbahnfern- und -güterverkehr	32
Massenverkehr	33
Grundsatzentscheidung	33
Netzgestaltung im Außenraum	33
Netzgestaltung im Stadtgebiet	34
Netzgestaltung in der Innenstadt	34
Planungszeitraum und Ausbaustufen	34
Netzliniengefüge der U-Bahn	35
Tiefbahnliniennetz bis 1990	36
Omnibuslinienverkehr	38

Individualverkehr	38
Hauptstraßengerippe	38
Stadtschnellstraßen	40
Autobahnen	42
Bundes- und Staatsstraßen	42
Ruhender Verkehr	42
Dauerparker und Kurzparker	43
<b>IV. Verwirklichung des Stadtentwicklungsplanes</b>	<b>44</b>
1. Innerhalb des Burgfriedens	44
Rechtliche Instrumente zur Verwirklichung	44
Kosten der Verwirklichung	44
Vollzug der Planung	44
2. Außerhalb des Burgfriedens	45
3. Fortführung des Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanes	45
<b>Anhang: Aufstellung der Verkehrsprognosen für den Individualverkehr</b>	<b>46</b>
<b>Fußnotenverzeichnis</b>	<b>50</b>
<b>Sachregister</b>	<b>52</b>
<b>Tabellen</b>	
<b>Abbildungen</b>	

### Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1</b>	Anteil der Hauptwirtschaftsbereiche an den Beschäftigten
<b>Tabelle 2</b>	Bevölkerungsentwicklung der Umlandgemeinden der Stadtregion München 1852 bis 1959
<b>Tabelle 3</b>	Arbeitsplatzdichte in den Münchner Stadtbezirken
<b>Tabelle 4</b>	Anteil des Stadtzentrums an ausgewählten Wirtschaftszweigen und Betriebsgruppen 1961
<b>Tabelle 5</b>	Wirtschaftsstruktur der Zentrumsbezirke
<b>Tabelle 6</b>	Beförderungsleistung der Stadtwerke-Verkehrsbetriebe der Landeshauptstadt München für Straßenbahn, Omnibus, O-Bus in den Jahren 1938 bis 1962
<b>Tabelle 7</b>	Bevölkerungszunahme 1939 bis 1960 in Großstädten mit mehr als 500 000 Einwohnern
<b>Tabelle 8</b>	Bevölkerungszunahme 1950 - 1956 - 1960 in ausgewählten Stadtregionen
<b>Tabelle 9</b>	Einwohnerzahlen der Münchner Stadtbezirke und Dichteziffern (je Hektar Bruttofläche)
<b>Tabelle 10</b>	Dichte der Bevölkerung der deutschen Städte über 500 000 Einwohner 1939, 1956, 1961, 1962 (Einwohner je Hektar Stadtgebietsfläche)

<b>Tabelle 11</b>	Zahl der Arbeitsplätze im Gebiet der Landeshauptstadt München in den Jahren 1939 bis 1962
<b>Tabelle 12</b>	Veränderungen der Münchner Wirtschaft: 1950 bis 1961
<b>Tabelle 13</b>	Zahl und Zunahme der Arbeitsplätze: 1939, 1950, 1961
<b>Tabelle 14</b>	Arbeitsplatzzuwachs 1939 bis 1961 in den Teilen der Innenstadt
<b>Tabelle 15</b>	Arbeitsplatzzuwachs 1939 bis 1961 in den Hauptwirtschaftsbereichen
<b>Tabelle 16</b>	Bestand an Kraftfahrzeugen
<b>Tabelle 17</b>	Jährliche Fahrleistungen innerhalb des Burgfriedens
<b>Tabelle 18</b>	Durchschnittlicher Flächenbedarf bei den im Stadtverkehr üblichen Geschwindigkeiten
<b>Tabelle 19</b>	Gesamter Flächenbedarf in Millionen Quadratkilometern
<b>Tabelle 20</b>	Anteile der öffentlichen und privaten Fahrleistungen des Verkehrs in der Stadt München (ohne Eisenbahn, Bahn-, Post- und Privatbuslinien)
<b>Tabelle 21</b>	Tägliche Beförderungsleistungen im Vorortverkehr der Deutschen Bundesbahn im Raum München (nur Schienenverkehr)
<b>Tabelle 22</b>	Stadtregion München - Bevölkerungsentwicklung in Regionalzonen 1939 bis 1990
<b>Tabelle 23</b>	Stadtregion München - Bevölkerungsanteil und Bevölkerungsdichte der Regionalzonen 1939 bis 1990
<b>Tabelle 24</b>	Aufnahmefähigkeit neuer geschlossener Bauflächen im Stadtgebiet
<b>Tabelle 25</b>	Größenordnung der Zuwanderungsgruppen
<b>Tabelle 26</b>	Zuzugsalter und Stellung im Beruf
<b>Tabelle 27</b>	Zuwanderungsgruppen nach regionaler Herkunft
<b>Tabelle 28</b>	Stadtregion München - Erwerbstätige, Pendlersalden und Mantelbevölkerung in München 1950 bis 1990
<b>Tabelle 29</b>	Stadtregion München - Erwerbstätige, Pendlersalden und Mantelbevölkerung in den Umlandkreisen 1950 bis 1990
<b>Tabelle 30</b>	Stadtregion München - Erwerbstätige, Pendlersalden und Mantelbevölkerung in München und den Umlandkreisen 1950 bis 1990
<b>Tabelle 31</b>	Quellen und Anmerkungen zu Tabellen 28 bis 30
<b>Tabelle 32</b>	Fahrzeugbestand auf 1000 Einwohner
<b>Tabelle 33</b>	Beschluß d.Stadtrates der Landeshauptstadt München v.10. Juli 1963



## Verzeichnis der Abbildungen

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

- Abb. 1 Stadtregion
- Abb. 2 Stadtgebiet „München“ und angrenzende Landkreise mit 45-Minuten-Einzugsbereich der Verkehrsmittel
- Abb. 3 Bevölkerungsentwicklung Stadt und Umland
- Abb. 4 Verteilung der Bevölkerung innerhalb der Stadtgrenze
- Abb. 5 Verteilung der Arbeitsplätze innerhalb der Stadtgrenze
- Abb. 6 Einwohner, Arbeitsstätten, Besucher in der Innenstadt 1961
- Abb. 7 Karte der Bodengüte
- Abb. 8 Karte der Baubeschränkungen
- Abb. 9 Entwässerungsgruppen
- Abb. 10 Bevölkerungsverteilung im Raum München, Bestand und Planung
- 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 Altstadttring Süd, Varianten
- Abb. 22 Altstadttring Süd, Grunderwerb
- Abb. 23 Altstadttring 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-Bahnlinien, 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

## Quellennachweis

1. „Wachstumskräfte einer Millionenstadt - dargestellt am Beispiel Münchens" von Dr. Olaf Boustedt, kurz zitiert „Boustedt"
2. „Der Zuzug nach München - eine Untersuchung über die soziologischen und psychologischen Faktoren des Wanderungsgewinns 1961/62" vom Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Bad Godesberg, kurz zitiert „Zuzug"
3. „Die wirtschaftliche Struktur und Entwicklung der Münchner Innenstadt (1. Teil)" vom Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Bad Godesberg, kurz zitiert „Struktur"
4. „Wirtschaftliche und demographische Wachstumskräfte ausgewählter Stadtregionen in der Bundesrepublik Deutschland --- Spezieller Teil München -" von der europäischen Arbeitsgruppe für angewandte Wirtschaftsforschung, genannt Prognos, kurz zitiert „Prognos"
5. „Stellungnahme der Planungsberater zum Wirtschaftsplan vom 30. Januar 1958 und zum Generalverkehrsplan vom 2. Juli 1958" kurz zitiert „Stellungnahme"
6. „Stadtentwicklungsplan München - Grundzüge des Gesamtverkehrsplaner - A. Innenstadt" von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München
7. „Entwurf eines Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplanes" vorgelegt von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München
8. „Untersuchungen zur Entwicklung der Massenverkehrsmittel in der Landeshauptstadt München" Direktorium - Stadtplanungsamt

## Vorwort

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat in der Vollversammlung vom 16. März 1960 beschlossen, für die Landeshauptstadt München einen Stadtentwicklungsplan ausarbeiten zu lassen, der die in den nächsten 30 Jahren, also bis zum Jahre 1990, anzustrebende städtebauliche und verkehrsmäßige Ordnung darstellen soll. Dieser Stadtentwicklungsplan wird hiermit vorgelegt. Ihm gingen als Vorarbeiten voraus:

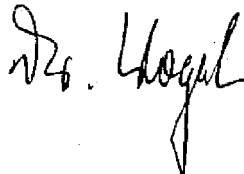
Die „Stellungnahme der Planungsberater zum Wirtschaftsplan vom 30. Januar 1958 und zum Generalverkehrsplan vom 2. Juli 1958“,  
die „Grundzüge des Gesamtverkehrsplanes - Teil A: Innenstadt“, der „Entwurf eines Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplanes“.

Die „Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München“, welche die beiden letztgenannten Werke erarbeitet hat, behielt sich vor, nach Erfüllung ihres Auftrages zur Vorlage des Entwurfs eines Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplanes sowie des Flächennutzungsplanes das Ergebnis ihrer Untersuchungen und Entwürfe zur Gesamtplanung München in einem ausführlichen Bericht zusammenzufassen.

Mit der Vorlage dieses Stadtentwicklungsplanes, den die Vollversammlung des Stadtrates am 10. Juli 1963 gebilligt hat, sind die Bemühungen der Landeshauptstadt München abgeschlossen, nach Beendigung der dem Zusammenbruch des Jahres 1945 unmittelbar folgenden Zeit des Wiederaufbaues eine allgemeine Richtschnur für alle Maßnahmen zu erhalten, die sich auf die städtebauliche Entwicklung der Wachsten drei Jahrzehnte auswirken.

Der Stadtentwicklungsplan geht von den früheren Planwerken der Landeshauptstadt aus und baut im wesentlichen auf dem von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München unter Leitung des Herrn Professors Herbert Jensen erarbeiteten, vorgenannten Entwurf eines Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplanes auf; an seiner Aufstellung haben neben den Angehörigen der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan Angestellte und Beamte der sachlich beteiligten Dienststellen der Landeshauptstadt, insbesondere des Direktoriums - Stadtplanungsamt und der Baureferate, mitgewirkt. Ihnen allen gilt ebenso mein Dank für die geleistete Arbeit wie den eingeschalteten staatlichen und sonstigen öffentlichen Behörden und Dienststellen, insbesondere dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum sowie nicht zuletzt allen privaten Institutionen und der Öffentlichkeit, die sich mit so erfreulichem Interesse zum Entwurf des Stadtentwicklungs- und Gesamtverkehrsplanes geäußert haben. Ich bin überzeugt, daß in einem demokratischen Gemeinwesen die entscheidenden städtebaulichen Planungen nur dann verwirklicht werden können, wenn die öffentliche Meinung sie in ihren wesentlichen Punkten kennt und gutheißt.

München, im Juli 1963



Dr. Vogel  
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

# I. Bedeutung des Stadtentwicklungsplanes

## 1. Inhalt

Der Stadtentwicklungsplan stellt die städtebauliche und verkehrsmäßige Ordnung der Stadt und ihres Umlandes dar, deren Verwirklichung bis zum Jahre 1990 angestrebt werden soll. Zu diesem Zweck beschreibt er zunächst die vorhandenen Gegebenheiten und die demographischen und ökonomischen Kräfte, die nach dem heutigen Stand der Erkenntnis die Entwicklung Münchens in den nächsten 30 Jahren bestimmen werden (Abschnitt II). Daran anschließend erläutert er die für ihn maßgebenden Ordnungsvorstellungen (Abschnitt III 1.). Sodann entwirft er die Gesamtform der künftigen Stadt, die Gliederung ihrer Masse und ihres Raumes sowie die Grundzüge ihrer städtebaulichen und verkehrsmäßigen Einrichtungen (Abschnitt III). Schließlich umreißt der Stadtentwicklungsplan, was zu seiner Verwirklichung geschehen soll (Abschnitt IV). Zur Darstellung seiner Gedankengänge bedient sich der Stadtentwicklungsplan sowohl der Zeichnung als auch des Textes. Text und Pläne bilden eine Einheit und sind stets im Zusammenhang zu sehen.

## 2. Räumlicher Geltungsbereich

Räumlich weist der Stadtentwicklungsplan über die Burgfriedensgrenze der Stadt hinaus. Er trägt damit der Tatsache Rechnung, daß die juristischen und die soziologischen Grenzen Münchens schon heute nicht mehr übereinstimmen und künftig noch weiter auseinanderklaffen werden. Die Entwicklung Münchens entspricht dem Wachstum großer zentraler Kernstädte. Der Stadtentwicklungsplan zieht daher die Region der Stadt in seine Planungsüberlegungen ein und versteht hierunter das Gebiet, das von Boustedt<sup>1</sup> für das Jahr 1958 umschrieben wurde. Von einer Neuabgrenzung der Region unter Verwendung der Boustedtschen Gruppierungsmerkmale wurde jedoch abgesehen<sup>2</sup>. Hierzu werden die vollständigen Volkszählungsergebnisse 1961 abgewartet. Nach Boustedt teilt sich die Region der Stadt in

Abb. 1

das **E r g ä n z u n g s g e b i e t**, das in seiner Struktur und Entwicklung weitgehend schon früher eingemeindeten Vororten entspricht und 1950 von zehn Umlandgemeinden mit rund 108 000 Einwohnern gebildet wurde,

die **v e r s t ä d t e r t e Z o n e**, d. h. einen weiteren Kreis von 21 Vorortgemeinden mit 1950 rund 68000 Einwohnern, das bedeutet rund 186 Einwohner je qkm, ein Verhältnis, das schon in etwa als typisch für eine städtische Besiedelung angesehen werden kann,

die **R a n d z o n e**, den noch zum Teil weitgehend agrarischen, peripheren Teil der Stadtregion, der 1950 von 51 Gemeinden mit rund 79 000 Einwohnern gebildet war.

Wenn die Stadt in Übereinstimmung mit Planungsvorstellungen des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum und anderer höherer Planungsträger ein Leitbild der Entwicklung für die ganze Region der Stadt entwirft, dann nimmt sie selbstverständlich keine Planungshoheit für den Außenbereich in Anspruch. Sie kann und will insoweit nur sinnvolle Planungsvorschläge machen.

### **3. Zeitlicher Geltungsbereich**

Nach den Planungserfahrungen in anderen Weltstädten des In- und Auslandes<sup>3</sup> hat der Stadtentwicklungsplan München als Planungsziel das Jahr 1990 gewählt. München sieht sich als drittgrößte deutsche Stadt, die mit dem Überschreiten der Millionengrenze in die Reihe der Weltstädte eingerückt ist, infolge seiner besonderen Lage, seiner Ausstrahlungskraft im bayerischen, ja im gesamten süddeutschen Raum, und durch die Konzentration zahlreicher zentraler Funktionen in seinen Mauern einem Wachstum ausgesetzt, das weit über dem vergleichbarer anderer deutscher Großstädte liegt. Diesem Wachstum kann von Anfang an nur durch eine Leitplanung Rechnung getragen werden, die einen wesentlich längeren Planungszeitraum umfaßt, als er sonst, namentlich für Mittel- und andere Großstädte in der Regel üblich ist. Allein die Verwirklichung der Tiefbahnabsichten im inneren Stadtbereich erfordert einen Zeitraum von 30 Jahren; die Verkehrsplanung muß daher notwendigerweise schon jetzt die Verhältnisse des Jahres 1990 vor Augen haben. Der Planungszeitraum wurde daher auf 30 Jahre festgelegt. Der Plan geht von den in diesem Zeitraum in der Stadt und ihrer Region erwarteten Veränderungen aus, um für die Zukunft die bauliche Entwicklung zu steuern und Stadt und Region zu räumlich geordneten Gebilden zusammenwachsen zu lassen. Die Stadt ist sich dabei darüber klar, daß die für 1990 erwartete Entwicklung die grundsätzliche Stabilität der gegenwärtigen Verhältnisse voraussetzt. Noch so sorgfältige, aufgrund langer Erfahrung und sorgfältiger Analyse beruhende Prognosen der Entwicklung vermögen nicht den Anspruch absoluter Richtigkeit zu erheben.

### **4. Rechtsnatur und Aufgabe**

Der Stadtentwicklungsplan ist keine Rechtsnorm, insbesondere kein Bauleitplan im Sinne des Bundesbaugesetzes. Er ist deshalb weder für den einzelnen Bürger noch für die Planungsträger innerhalb seines vorumschriebenen Bereiches unmittelbar verbindlich. Der Plan dient den Organen der Landeshauptstadt als allgemeine Richtschnur für alle ihre Maßnahmen, die sich auf die städtebauliche Entwicklung auswirken. Zugleich gibt er allen Beteiligten Auskunft über die generellen Absichten der Landeshauptstadt und ermöglicht es ihnen so, ihre Vorhaben von vornherein auf die Vereinbarkeit mit den grundsätzlichen Planungen der Stadt zu überprüfen und sie diesen einzuordnen. Im einzelnen wird die Stadt den Stadtentwicklungsplan bei der Aufstellung des Flächennutzungsplanes und der Bebauungspläne und bei der Aufstellung ihrer Investitionsprogramme zugrundelegen. Ferner wird er ihr bei ihrer Mitarbeit im Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum und an den München berührenden Raumordnungsplänen als Richtlinie dienen. Schließlich wird die Stadt ihn auch sonst bei der Ausübung ihrer hoheitlichen und privaten Befugnisse im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens berücksichtigen.

## II. Grundlagen des Stadtentwicklungsplanes

Der Stadtentwicklungsplan findet seinen Ausgangspunkt und seine Grundlagen im Wesen Münchens, in der geographischen Lage der Stadt und ihren topographischen Verhältnissen, in der Baugeschichte und dem baulichen Gefüge sowie den Entwicklungstendenzen in Stadt und Umland.

### 1. Das Wesen Münchens

München ist eine verhältnismäßig junge Stadt. 1158 werden Markt und Brücke zu „Munichen“ in einer Urkunde Kaiser Friedrichs 1. Barbarossas über den Zollstreit zwischen Bischof Otto von Freising und Herzog Heinrich dem Löwen zum erstenmal erwähnt. Anders als andere Großstädte verdankt die Stadt ihre Entwicklung nicht von Anfang an Besonderheiten der Lage, sondern staats-, genauer handelspolitischen Erwägungen Heinrichs des Löwen. Die Stadt konnte im hohen und späten Mittelalter ebensowenig wie zu Beginn der Neuzeit die gleiche wirtschaftliche Bedeutung und Ausstrahlungskraft erlangen wie die großen Reichsstädte in Bayern.

Der Nobelpreisträger Professor Dr. Werner Heisenberg hat in seiner Festrede zur Jahrhundertfeier der Stadt „die Meinung mancher“ zitiert, München „sei eigentlich erst vor hundert Jahren gegründet worden, jedenfalls als die heitere Kunststadt, die von allen geliebt wird“. Ist doch eigentlich München als Stadt erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts über sein mittelalterliches Gebiet hinausgewachsen und hat dabei räumliche Ausdehnung nicht allein durch eigenes dynamisches Wachstum, sondern durch die im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts auch verwaltungsmäßige Einbeziehung von ebenfalls aufstrebenden Nachbargemeinden wie Schwabing, Haidhausen, Bogenhausen, Giesing, Sendling, Neuhausen, Pasing usw. erlangt. Die Art und Weise, wie sich die Assimilierung der Stadt und der umgebenden Orte vollzog, verkörpert wohl schon die spezifische Gabe Münchens, auf der Grundlage eines konservativen, in der ungebrochenen Kraft des altbayerischen Volkstums ruhenden, unmittelbaren Lebensgefühls allem bewegenden Neuen in versöhnlicher und versöhnender, menschlich aufgeschlossener und freundschaftlicher Toleranz gegenüberzustehen, Brücke zu sein für alle geistigen, kulturellen und politischen Begegnungen, wie die Stadt schon durch ihre geographische Lage verbindende Brücke vom Norden zum Süden und zum Westen hin ist. So ist es eigentlich nur zu verständlich, daß gerade aus der Begegnung heraus München zur Heimstätte von Natur- und Geisteswissenschaften geworden ist, als 1826 die Universität Ingolstadt-Landshut ihren Sitz nach München verlegte. Persönlichkeiten wie die des Chemikers von Liebig, der Physiker Fraunhofer, Röntgen, Ohm und Heisenberg, des weit seiner Zeit vorauseilenden Ingenieurs von Miller, des fetzigen Präsidenten der Max-Planck-Gesellschaft Butenandt, der Philosophen Thiersch und Schelling, des Hygienikers Pettenkofer, des Romanisten Voßler, der Mediziner Sauerbruch und von Müller, des Historikers Schnabel haben in München gewirkt und zeugen für eine gegenseitige geistige Befruchtung. Mittelpunkte dieser Begegnung sind die zahlreichen Forschungsinstitute und -einrichtungen, sind die Universität, die 1759 gegründete Bayerische Akademie der Wissenschaften und die 1860 geschaffene Technische Hochschule. Große, weltbekannte Sammlungen, Bibliotheken, Museen, Galerien und Ausstellungen geben, verbunden mit der barocken Freude des Altbayern an Spiel und Fest, an farbiger und fast derber Geselligkeit den fruchtbaren Boden zu künstlerisch originalem Schaffen. Namen so verschiedenartiger Aussagekraft wie die der Komponisten Orlando di Lasso, Richard Wagner, Richard Strauß und Orff, des Dirigenten Knappertsbusch, des Bildhauers E. Grassler, der Maier Mielich, Lenbach, Kandinsky und Klee, ebenso die weiträumigen Einrichtungen des Filmateliers Gei-

selbsteig, die Münchner Theaterfestwochen, Theater vom Range des Residenz- und Nationaltheaters, der Kammerspiele und des Cuvilliestheaters, schließlich die vielen kleinen Bühnen spiegeln künstlerisches Schaffen.

Die Bereitschaft, jedem warme Heimat und Geborgenheit, fast unbeschränkte Entfaltungsmöglichkeit zu bieten, findet ihren Ausdruck auch im steingewordenen Gesicht der Stadt, in der Baumeister wie Jörg Ganghofer, Asam und Klenze, nicht zuletzt mit verständnisvoller Unterstützung der Fürsten im 18. und 19. Jahrhundert neben die heimelige Altstadt mit dem überragenden, in 'sich ruhenden gotischen Backsteindom von harmonischen Maßen großzügige Gebäulichkeiten, Foren und Straßenzüge gesetzt haben.

München, das seinen Namen von den Mönchen ableitet und das im Mittelalter das Deutsche Rom genannt wurde, ist weiter die Stadt der Kirchen, die vom Alten Peter und der Frauenkirche bis hin zur neuen Matthäuskirche und zur neuen Capistrankirche die Entwicklung der Stadt begleiten und nicht selten zu Wahrzeichen der Stadt geworden sind.

München ist letztlich eine Stadt fruchtbarer politischer Auseinandersetzungen und sozialer Bewegungen, mit der Namen wie die Georg von Vollmars, Georg Heims und Ludwig Quiddes eng verbunden sind.

München hat sein spezifisch eigenes Gesicht; München, das ist keine beliebig austauschbare Ansammlung von Personen, Straßen und Gebäuden. Es ist eine organisch geschlossene Gemeinschaft, in der sich die Menschen geborgen fühlen; ein Ort, an dem sie nicht nach Maßlosem streben, sondern die Mitte halten und ein wenig froher, ein wenig glücklicher und erfüllter zu leben glauben als anderswo. Dieses lebensvolle Bild und diesen verbindlichen Charakter der Stadt haben auch die Wirren einer politisch verblendeten Epoche in diesem Jahrhundert nicht zerstören können. So hat der Stadtrat, als er sich zur Aufstellung dieses Stadtentwicklungsplanes entschloß, zu Recht die Erhaltung des überlieferten Stadtbildes verlangt. Reizvolles Voralpenland mit Hügeln und Seen, die Nähe der Alpen und des Südens, die Assimilierungskraft des altbayerischen Volkes und seine freudige Geselligkeit, geistige, wissenschaftliche und politisch fruchtbare Begegnung, einzigartige Sammlungen und Institutionen, Weltoffenheit und tolerante Aufgeschlossenheit haben die Stadt geprägt und sollen weiterhin in der neuen Stadt ihre Heimstätte haben, trotz und gerade wegen des hektischen Wachstums der Stadt.

## **2. Lage und Topographie**

Entscheidend für München ist seine geographische Lage. Die Landeshauptstadt München liegt im Mittelpunkt der Schwäbisch-Bayerischen Hochebene auf 48 Grad 08 Minuten nördlicher Breite und 11 Grad 34 Minuten östlicher Länge, 520 Meter über Normal-Null (Bahnhofs- und Karlsplatz). Die Stadt liegt damit, auf den europäischen Raum bezogen, zentral im Schnittpunkt der Bahnlinien Berlin - Rom und Paris - Wien, im kleineren süddeutschen Raum zentral im Schnittpunkt der Bahnlinien Nürnberg / Ansbach - Ingolstadt - Innsbruck und Augsburg - Salzburg. Das topographische Bild des engeren Raumes um München ist durch den Lauf der Isar gekennzeichnet, welche die Schwäbisch-Bayerische Hochebene von Süd-Südwesten nach Nord-Nordosten durchfließt. Parallel begleiten die Isar im Westen die Würm und im Osten der kleinere Hachinger Bach, dessen Verlauf nicht so deutlich als Tal ausgeprägt ist. Die Täler der Isar und der Würm im Münchener

Stadtgebiet öffnen sich von Süden her kommend trichterförmig nach Norden und bilden so ein weites, flaches Becken, das für die städtebauliche Entwicklung Münchens günstige Voraussetzungen schafft. Die zahlreichen, die Isar begleitenden Stadtbäche sind im inneren Stadtbereich weitgehend überbaut und treten deshalb kaum mehr in Erscheinung. Im südlichen Isartal und vor allem im Englischen Garten bilden diese Bäche mit ihren zahlreichen Verzweigungen den bestimmenden Reiz dieser zentralen Erholungsstätten. Besondere städtebauliche Bedeutung kommt dem von der Würm gespeisten Kanalsystem des Nymphenburger Schlosses und den damit in Verbindung stehenden Seen des Schloßparkes zu. Durch Baumaßnahmen bildete sich im Nordwesten der Stadt eine Reihe größerer Baggerseen, die Ansatzpunkte für die Gestaltung großräumiger Erholungsflächen am Stadtrand bieten können. Die sogenannte Münchener Hochebene als Teil der Schwäbisch-Bayerischen Schotterebene umfaßt, mit München als Mittelpunkt, eine Fläche von etwa 1500 qkm und hat die Form eines nahezu gleichseitigen Dreiecks von 60 km Kantenlänge etwa mit Maisach, Moosburg und Darching am Fuße des Taubenberges als Eckpunkte. Die Hochebene wird im Südwesten vom Moränengelände des Ammer-Loisach-Hügellandes, im Nordwesten vom Donau-Isar-Hügelland und im Osten von den Randmoränen des Inngletschers und dem Isen-Sempr-Hügelland begrenzt. Die Hochebene fällt gleichmäßig von Süden nach Norden, allmählich abnehmend, insgesamt um 250 m. Das Gefälle beträgt am Moränenrand 8 bis 10 m je km, nördlich der Stadt nur noch 3 bis 4 m je km; es begünstigt eine wirtschaftliche Verlegung der städtischen Entwässerungsleitungen.

Abb. 2

Innerhalb der Stadtgrenzen fällt die Münchner Schotterebene von Süden nach Norden auf rund 20 km Länge um annähernd 100 m von Höhe 580 auf Höhe 480 m über Normal-Null. In der Ost-West-Richtung dagegen ist das Gelände, mit Ausnahme der Flußtäler und ihrer Randschüttungen, im wesentlichen eben. Westlich der Isar werden durch zwei parallel zum Fluß verlaufende Geländebruchkanten im Innenstadtbereich drei Terrassen gebildet, von denen die mittlere und westliche verhältnismäßig eben sind. Ostwärts der Isar ist das Gelände stärker und unregelmäßig bewegt; deutlich ist der ostwärtige Isarsteilhang ausgeprägt. Abgesehen von den in der Nachkriegszeit künstlich aufgeworfenen Schutthügeln in Neuhofen, auf dem Oberwiesenfeld und dem Luitpoldpark, die das Stadtbild merklich zu seinen Gunsten verändert haben, findet sich an bemerkenswerten Erhebungen nur der flachgeneigte Lehm Rücken der Aubinger Lohe mit seinem nördlichen Ausläufer im westlichen Gebiet der Stadt.

Den Untergrund der Schotterebene bildet eine tertiäre Ablagerung, der wasser- und durchlässige Flinz. Auf ihm bewegt sich der Grundwasserstrom zwischen den Poren des Kiesgerölls in mehreren Metern Mächtigkeit und verschiedener Neigung längs den Tälern der Amper, Würm und Isar in Richtung Nordosten. Die Gerölldecke weist ein größeres Gefälle als der Flinzuntergrund auf, so daß im Norden der Stadt das Grundwasser der Geländeoberfläche immer näher kommt und schließlich zutage tritt. Dachauer und Erdinger Moos haben sich hierdurch gebildet. Im Westen des Stadtgebietes sind Flächen, beginnend in der Gegend um Puchheim über Lochhausen bis nach Gröbenzell, weiter von Karlsfeld bis in den Kern des Stadtteiles Moosach und in die Gegend ostwärts Allach herein, im Norden etwa von Ismaning bis in den Bereich ostwärts von Unterföhring, im Nordosten große Flächen ostwärts von Johanneskirchen und kleinere Geländeteile westlich des Flughafens Riem deshalb grundwassergefährdet. Die bauliche Entwicklung dieser Gebiete und damit der Stadt und ihres näheren Umlandes ist hierdurch gehemmt. Im übrigen bildet der Kiesuntergrund günstiges Baugelände. Schwierigkeiten bestehen nur dort, wo tiefere Schichten für Bauzwecke in Anspruch genommen und damit die grundwasserführenden Schichten angeschnitten werden müssen. Die Bodengüte

Abb. 8

Abb. 7



liegt im Norden des Stadtgebietes zwischen 10 und 30, im übrigen Stadtgebiet zwischen 40 und 60, vereinzelt sogar bei 80.

Die unmittelbare Umgebung der Stadt weist mannigfache, vielgestaltige Landschaftsformen auf. Das Erdinger und Dachauer Moos und die Garchinger Heide, alle von einem Hügelgelände umschlossen, im Norden, ferner die großen geschlossenen Forsten im Süden und Osten, die bis an das Weichbild der Stadt heranstoßen, schließlich die Seenplatte im Südwesten bilden den natürlichen Lebensraum der Stadt und ihres Umlandes.

### 3. Baugeschichte

In der baulichen Entwicklung Münchens lassen sich deutlich fünf Epochen unterscheiden:

Erste Bauepoche  
1158 - 1795

Die seit 1158 entstehende Marktsiedlung München lag auf der mittleren westlichen Isarterrasse, an der gelände-betonten Stelle des „Petersberglis“. Ihre ostwärtige Begrenzung war der natürliche Geländeabfall zur Isarniederung. Nach der Anlage einer Stadumwallung (um 1175/76) wurde am Schnittpunkt der Ost-West-Salzstraße mit der Nord-Süd-Handelsstraße ein eigentlicher Marktplatz geschaffen, der jetzige Marienplatz. Dieser Stadtkern umschloß eine Fläche von 45 bayerischen Tagwerken, das sind nach heutigem Maß rund 15 ha. Die politische und wirtschaftliche Bedeutung, die günstige Lage und das dadurch ausgelöste rasche Wachstum führten zwischen 1289 und 1336, wieder von der Bodengestalt her beeinflusst, zu einer bedeutenden halbkreisförmigen Stadtvergrößerung im Anschluß an den alten ovalen Stadtkern. Für fast fünf Jahrhunderte, etwa bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, verharrte die zu Beginn des 17. Jahrhunderts mit Wällen und Bastionen umgebene Stadt auf der so gewonnenen Flächenausdehnung von 91 ha. Renaissance, Barock und Rokoko veränderten das Gesicht der Stadt; nicht aber ihren Grundriß. Jedoch wuchs die Bevölkerung auf mehr als das Vierfache der ursprünglichen Größe an, was nur durch eine intensive Verdichtung und Überbauung der Grundstücke in der Enge ihrer Umschließung möglich war.

Zweite Bauepoche  
1795 - 1856

Mit der Aufgabe des Festungscharakters der Stadt etwa um 1795 dehnt sich die Stadt über die alten Befestigungsanlagen. Aufgrund eines Städtebauwettbewerbs im Jahre 1812, des ersten der Stadtgeschichte, wird die Maxvorstadt im Nordosten der Altstadt als weiträumiges Rechteck-Straßensystem angelegt. Damals werden auch die großen, das Stadtbild bestimmenden Achsen der Ludwigstraße- und der Brienner Straße festgelegt. Leider gelang es nicht, diese erste Neustadt sinnvoll mit der Altstadt zu verbinden und die weitere Entwicklung nach Westen in eine gute Beziehung zum Schloß Nymphenburg zu setzen. Der Bau der Eisenbahn zerteilte die westliche Stadterweiterung einschneidend und behinderte die Ausdehnung der Stadt über die ursprünglichen, später weiter nach Westen hinaus verlegten bogenförmigen Gleisabzweigungen.

Der Stadterweiterung nach Westen folgte die vom Max-Joseph-Platz ausgehende geordnete Stadterweiterung in ostwärtiger Richtung. Bedauerlich bleibt, daß auch hier die Achse der 1853 bis 1856 durchgebrochenen Maximilianstraße stumpf auf das Straßensystem der Altstadt aufläuft.

Dritte Bauepoche  
1856 - 1900

Mit dem Aufschwung der Industrie und des Verkehrswesens wächst die Stadt in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts in allen Richtungen weiter. Die umliegenden, in ihrer Entstehung älteren Ortschaften, wie Schwabing, Bogenhausen, Berg am Laim,

Haidhausen, die Au, Ramersdorf, Ober- und Untergiesing, Thalkirchen, Mitter- und Untersending, Laim, Neuhausen und Nymphenburg, wachsen mit der Stadt zusammen. Der Ostbahnhof fördert die starke Entwicklung im Ostbereich der Stadt. Die Isar-Vorstadt wird im östlichen und südlichen Anschluß an die Bebauung zwischen Altstadt und Isar angelegt. Wenn bis dahin das Stadtbild in seiner Entwicklung noch überschaubar war und die Vororte sich noch markant gegeneinander absetzten, da meist nur entlang der Ausfallstraßen gebaut wurde, so verschmelzen jetzt allmählich die Vororte mit der Stadt und untereinander ohne gliedernde Trennung durch Frei- und Grünflächen. Die Südbahn vom Haupt- zum Ostbahnhof hemmt nun auch im Südwesten die Weiterentwicklung, zumal sich städtebaulich schon die quer zur Straßenstruktur liegende Theresienwiese als Riegel auswirken mußte.

Ohne erkennbare städtebauliche Ordnung entwickeln sich zu Beginn unseres Jahrhunderts neue Siedlungsflächen oft völlig ungeordnet in der Landschaft, meist in den Vorortgemeinden und dort, wo zufällig und billig Baugrund zu erwerben war. Diese über die Stadt weit hinausgreifende Entwicklung führte zu den umfangreichen Eingemeindungen, zuletzt denen der Jahre 1938 bis 1942, die der Stadt allein einen Flächenzuwachs von rund-115 qkm brachten: Die erhebliche Stadterweiterung der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts vollzog sich ohne Steuerung und Lenkung durch weitblickende städtebauliche Pläne. Die der Stadt in den Jahren nach 1933 auf-gezwungenen, wesensfremden und maßlosen Planungen wurden nur zu geringen Teilen verwirklicht und blieben auch insoweit überwiegend im Sturm des zweiten Weltkrieges stecken. 1945 lag die Stadt in Schutt und Asche. 40% ihres Baubestandes waren zerstört, die Innenstadt sogar zu 70%. Die Bevölkerung der Stadt, die 1939 noch rund 830 000 Personen zählte, war 1945 auf rund 479 000 Einwohner zurückgegangen.

Vierte Bauepoche  
1900 – 1945

An die Zerstörung der Stadt schließt sich der Beginn einer neuen fünften Bauepoche an. Die Epoche ist durch den Wiederaufbau der Stadt gekennzeichnet. Ihr besonderer Verdienst beruht darin, das historische Gesicht der Stadt und damit auch das Wesen der Stadt gewahrt zu haben. Diese Epoche ist noch nicht abgeschlossen; sie mündet in die Gegenwart. Als Richtlinie für die weitere städtebauliche Entwicklung dienten ihr der Wirtschaftsplan vom 30. Januar 1958 und der Generalverkehrsplan vom 2. Juli 1958. Ausdruck der Baugesinnung dieser beginnenden Epoche sind die bereits errichteten Großsiedlungen Bogenhausen, Fürstenried und Am Hasenberg.

Fünfte Bauepoche  
ab 1945

#### 4. Gefüge der Stadt

Das heutige Stadtgebiet München umfaßt rund 310 qkm. Hiervon sind heute etwa Bauliches Gefüge 43 % bebaut.

**Bauliches Gefüge**

Im einzelnen entfallen auf:

Bebaute Flächen	9 801 ha	= 31,61 %	
Verkehrsflächen einschl. Flugplatz u. Bundesbahn	3 611 ha	= 11,64 %	43,25%
Parks, Sportplätze, Friedhöfe	2 149 ha	= 06,93 %	
Landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Flächen, Kleingärten	11 700 ha	= 37,72 %	
Forsten, Holzungen	1 120 ha	= 3,60 %	56,75 %
Gewässer	302 ha	= 1,00 %	
Ödland, Unland, sonstige unbebaute Flächen	2 318 ha	= 7,50 %	
Gesamtes Stadtgebiet	31 001 ha	= 100 %	

Bebaute Flächen	<p>Innerhalb der bebauten Flächen der Stadt findet sich die höchste und dichteste Bebauung in der City und in der übrigen Innenstadt. Bei unterschiedlicher Baudichte ist eine mittlere- Höhenentwicklung in den Innenstadtrandgebieten, eine in der Regel zwei Geschosse nicht übersteigende Bebauung mit geringer Dichte in den Außengebieten anzutreffen<sup>4</sup>. Die zweifellos durch das frühere örtliche Baurecht ausgelöste Entwicklung zeigt ein unterschiedliches und damit unter Berücksichtigung der Erschließung durch ein Massenverkehrsmittel unwirtschaftliches Gefälle der Bebauungsdichte von innen nach außen; die Baulandvergeudung in den Außengebieten ist bedenklich. Im einzelnen ist zur Struktur der bebauten Flächen zu sagen:</p>
Zentrumsbildungen	<p>Ein echtes bauliches Zentrum findet sich in der City. Diese hat die historischen Grenzen der umwallten Altstadt verlassen und sich nach Westen etwa bis zur Theresienwiese, nach Norden in das Hochschulviertel hinein fast bis zum Siegestor ausgedehnt. Einer allgemeinen Erscheinung folgend, ist in diesem hochgezonten und dicht bebauten Gebiet der City auf engem Raume eine Konzentration von zentralen Verwaltungsstellen und Zentralverwaltungen des Erwerbssektors, den man gemeinhin unter dem Begriff des „Tertiären“ erfaßt, festzustellen. Hier haben sich Betriebe der gleichen oder produktionsmäßig verbundenen Branche in einer sehr engen räumlichen Beziehung niedergelassen<sup>5</sup>. Es finden sich so innerhalb der standortunabhängigen Einrichtungen des Dienstleistungsgewerbes. ein ausgesprochenes Bankenviertel in der Nähe des Maximiliansplatzes, nordwestlich davon und in der Sonnenstraße Versicherungsviertel, zwischen Wittelsbacherplatz und Oskar-von-Miller-Ring ein Zentrum privatwirtschaftlicher Verwaltungsstellen, beiderseits der Schwanthalerstraße eine Häufung von Großhandelsbetrieben und in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs eine Ballung von Hotels und Beherbergungsstätten. Die Tendenz zu symbiosehaftem Zusammenleben findet sich übrigens auch bei den Einzelhandelsgeschäften, die sich naturgemäß im Citybereich konzentriert vorfinden. Dort sind auch, meist an städtebaulich bedeutsamer Stelle, die Bauten der verschiedenen öffentlichen Verwaltungen anzutreffen. Die City ist ferner Zentrum mittlerer und kleiner Gewerbetriebe<sup>6</sup>, so daß die Innenstadt strukturell sogar als Mischgebiet bezeichnet werden könnte.</p> <p>Außerhalb der City ist in der 1938 eingemeindeten Stadt Pasing eine nennenswerte Zentrumsbildung anzutreffen.</p>
Gliedernde Freiräume	<p>Bedauerlicherweise verhinderte die weitgehende Überbauung des ehemaligen Festungswalls das Entstehen gliedernder Abstände zwischen den Neustadterweiterungen und der Altstadt. Städtebaulich ist der Anschluß der Max-Vorstadt an die Altstadt nicht gelöst und das heutige Citygebiet daher organisch zusammenhängend nicht entwickelt. Die verriegelnde Lage des Hauptbahnhofs, des Alten Botanischen Gartens und die Struktur des Straßensystems zwischen diesem und dem Maximiliansplatz haben die heutige bedrohliche Verkehrssituation am Karlsplatz städtebaulich mitbestimmt. In den Innenstadtrandgebieten haben die Gleisanlagen der Bundesbahn im Westen und Süden eine organische Stadtentwicklung gehemmt.</p>
Gemischte Bauflächen	<p>Vornehmlich gemischte Bauflächen umschließen das Citygebiet innerhalb eines Umkreises von etwa 3,5 km. Sie reichen im Süden bei Obersending, im Südosten bei Giesing noch über diesen Umkreis hinaus: Umfangreiche Mischgebiete liegen um den Ortskern Pasing und bilden große Flächen ostwärts Aubing, beiderseits der Bahnlinien in Moosach und Allach, im Siedlungsgebiet Lerchenau und ins ehemaligen</p>

Ortskern Milbertshofen sowie auf Teilflächen von Engelschalking, Berg-am-Laim und Trudering. Weitgehend weisen auch die Ortskerne der eingemeindeten Vorortsgemeinden strukturell gemischte Bauflächen auf.

Die mehr oder weniger reinen Wohnflächen verteilen sich auf das ganze Stadtgebiet. Sie reichen im Süden und Südosten unmittelbar an die Stadtgrenze heran, während in den übrigen Richtungen noch größere zusammenhängende, meist landwirtschaftlich genutzte Flächen verbleiben, weil die Grundwasserverhältnisse eine Bebauung nicht zulassen und eine Erschließung bisher fehlte. Eine dichtere und höhere Wohnbebauung grenzt in Neuhausen, Schwabing, Berg-am-Laim, Ramersdorf, Giesing, Sendling und Laim an die Zone des Mischgebietes, diese teilweise durchbrechend, an. Echte bauliche Konzentrationen innerhalb der erwähnten niedrigen Einzelhausbebauung in den Innenstadtrand- und Außengebieten haben erst die seit 1953 entstandenen Großsiedlungen Hasenberg im äußersten Norden der Stadt, die Park-Wohnanlage Bogenhausen im Osten, die Siedlungen um die Tegernseer Landstraße im Süden und die großen Wohnflächen Fürstenried im Südwesten gebracht. Im allgemeinen ist festzustellen, daß die besten Verkehrslagen an den Knotenpunkten öffentlicher Massenverkehrslinien außerhalb der Innenstadt nur in ungenügender Weise baulich verdichtet sind.

Wohnbauflächen

Die Industrie- und Gewerbeflächen, im wesentlichen auf Gleisanschlüsse angewiesen, finden sich in München entlang der Bundesbahnanlagen. Die größte Zusammenballung von Industrieflächen ist in den nördlichen Stadtteilen Moosach, Milbertshofen und Freimann, ferner aber auch im Gebiet um den Ostbahnhof und in Neuaußing im Westen festzustellen. Erweiterte Industrieschwerpunkte haben sich in Sendling gebildet. Das natürliche Hauptindustriegebiet im Norden der Stadt ist zersplittert und mit Wohngebieten vermischt. Die Lage des südlichen Industriegebietes in Sendling widerspricht an sich wegen der allgemein vorherrschenden Hauptwindrichtung Südwest/Nordost städtebaulichen Regeln. Sie kann wegen der heute weitgehend veränderten Energiebasis hingenommen werden.

Industrie- und Gewerbeflächen

Sechs aus dem Süden, Westen, Norden und Nordosten auf die Stadt zustrebende Bundesbahnhauptlinien bilden von Aubing bis zum Hauptbahnhof auf rund 10 km Länge einen Gleissperrriegel, der das westliche Stadtgebiet in zwei Hälften schneidet. Im Nordwesten der Stadt hindert der geplante, bisher schon auf 4 km Länge geschüttete Verschiebebahnhof München-Nord zwischen Karlsfeld und Milbertshofen eine organische Stadtentwicklung. Im Osten laufen auf den Ostbahnhof U-förmig fünf Bahnlinien, ohne städtebaulich trennend zu wirken, aus nördlicher bis südlicher Richtung zu; sie werden von dort halbkreisförmig im Süden um die Innenstadt herum zum Hauptbahnhof geleitet, wobei ihnen in diesem Streckenbereich wiederum eine erheblich trennende Riegelfunktion zukommt. Die nördliche Ringlinie zwischen Ostbahnhof und dem geplanten vorerwähnten Verschiebebahnhof München-Nord tritt dagegen nicht so hemmend in Erscheinung.

Verkehrsflächen

Derzeit laufen Bundesautobahnen aus Richtung Stuttgart, Nürnberg und Salzburg auf München zu. Zu ihnen wird später die Autobahn Lindau treten. Sternförmig erreichen das Weichbild der Stadt sieben Bundesstraßen, 17 Staatsstraßen und vier Kreisstraßen. Sie stoßen derzeit noch in ihrer radialen Führung bis ins innerste Herz der Stadt vor. Im innerstädtischen Straßengefüge herrscht die radiale Verkehrsbeziehung vor, während geschlossene Ring- und Tangentensysteme bisher nicht zur Verfügung stehen. So kann der vom Außenraum herangeführte Verkehr nur durch

Teilstücke von Tangentenstrecken und durch Teilstücke des Mittleren Rings verteilt werden. Im Innenstadtbereich erschwert die Theresienwiese die Fortsetzung der radialen Straßenstruktur in die süd-westlichen Außengebiete.

Sechs Flugplätze: München-Riem, Erding, Oberschleißheim, Fürstenfeldbruck, Oberpfaffenhofen und Neubiberg umkränzen die Stadt. Ihre Bauschutzbereiche greifen teilweise weit in das Weichbild der Stadt hinein und hemmen eine uneingeschränkte bauliche Entwicklung. Eine erhebliche Lärmbelastung geht von diesen Anlagen aus.

#### Grün- und Freiflächen

Ein zusammenhängender Grünzug, durchzieht die Stadt entlang der Isar. Das Grünband entlang der Würm ist durch Bebauung unterbrochen. Kleine Reste ehemals zusammenhängender Waldgebiete finden sich auf Stadtgebiet nur noch im Westen, Nordwesten, Osten und im Süden der Stadt. Der Englische Garten, Hofgarten, der Luitpoldpark, der Südpark, ferner der Nymphenburger Park, große Friedhofsanlagen, Sport- und Kleingartenflächen, die Theresienwiese und das Oberwiesenfeld lockern das Stadtgebiet mit Grün auf, ohne daß sie, verbunden mit kleineren Grünflächen, zu einem großzügigen Grünsystem zusammengefaßt wären und damit in ausreichendem Maße eine gliedernde Funktion bei der Abgrenzung der Stadtteile untereinander und in sich erfüllen könnten.

Große, derzeit noch landwirtschaftlich genutzte Freiflächen finden sich in den Stadtrandgebieten im Westen, Nordwesten, Norden und im Osten der Stadt.

#### Wirtschaftliches Gefüge:

Das wirtschaftliche Gesicht der Stadt wird durch das Gewerbe, insbesondere die Industrie, durch den Handel, die öffentlichen Dienste und das tertiäre Dienstleistungsgewerbe ebenso wie durch den Charakter einer Verwaltungsmetropole und eines Hochschulzentrums geprägt. Die wirtschaftliche Struktur der Stadt soll hier nur anhand der Entwicklung der Arbeitsplätze und durch die Angaben über Innen- und Umlandpendler verdeutlicht werden<sup>7</sup>.

#### Industrie und Handwerk:

München wurde nach dem 2. Weltkrieg zur größten Industriestadt Bayerns. Während die Bevölkerung der Stadt (bezogen auf den heutigen Gebietsstand) 1938 rund 841 000 Einwohner zählte, betrug sie Ende 1962 rund 1 143 000 Einwohner. Wesentlich stärker erhöhte sich in diesem Zeitraum die Zahl der Arbeitsplätze von rund 413 000 auf rund 685 000. Die Zahl der in der Industrie Beschäftigten steigerte sich von 1939 bis 1961 von 60.000 auf rund 180.000. Zusammen mit den Arbeitsplätzen des Handwerks sind dies insgesamt 46 % aller Arbeitsplätze der Stadt nach dem Stichjahr 1961. Auf die Gründe dieser Dynamik und ihre Tendenz wird nachfolgend noch einzugehen sein. Strukturbestimmend für die Industrie sind jedenfalls die im Süden der Stadt konzentrierten Anlagen der elektrotechnischen Werke, im Norden die des Fahrzeugbaus; der Maschinenbau findet seinen Schwerpunkt im Norden und im Südwesten, die feinmechanische und optische Industrie im Südosten, die Kunststoff- und Gummiindustrie im Westend, während die Betriebe von Druck- und Papier sowie der Genuß- und Nahrungsmittelindustrie als am stärksten zentrumsbezogen in der Innenstadt liegen. Dabei ist eine ganz offensichtliche Tendenz zur Ansiedlung von Industrien gleicher Branche im engen räumlichen Verband festzustellen, was für die weiteren Planungsüberlegungen von Bedeutung ist<sup>8</sup>.

#### Handel, öffentlicher Dienst, Dienstleistungsgewerbe:

Gut die andere Hälfte der Arbeitsplätze, nämlich rund 54 % (Arbeitsstättenzählung von 1961), wird von den anderen Wirtschaftssektoren, insbesondere Handel, Verkehr und von den Verwaltungen getragen. Allein 36 % der Arbeitsplätze finden sich im Rahmen dieser 54 % beim Handel, den privaten Verwaltungen und den reinen

Dienstleistungsgewerben (tertiärer Erwerbssektor), wobei diese Anteilzahlen in den zurückliegenden Jahren laufend angestiegen sind. Abgesehen von dem hierin zum Ausdruck kommenden strukturellen Umschichtungsprozeß zugunsten des tertiären Bereichs bestätigen die Zahlen den Charakter der Stadt als einer Verwaltungsmetropole für ausgesprochen zentral orientierte Verwaltungsorganisationen, insbesondere des Banken- und Versicherungswesens, innerhalb des bayerischen Raumes. München ist für den oberbayerischen Raum, teilweise auch darüber hinaus, das beherrschende Einkaufszentrum mit ebenfalls wachsender Gesamtbeschäftigtenzahl. Die zentralen Verwaltungen des öffentlichen Dienstes von Bund und Land mit Sitz in der Landeshauptstadt - ohne die Deutsche Bundesbahn und Bundespost - besetzten 1961 ungefähr 10 % der Münchner Arbeitsplätze<sup>9</sup>. Wenn auch der prozentuale Anteil der im öffentlichen Dienst Beschäftigten im ganzen rückläufig ist (1950 waren noch 11 % der Arbeitsplätze dem öffentlichen Dienst vorbehalten), so prägen die hier Beschäftigten ebenso wie die an den Münchner Hochschulen immatrikulierten rund 31 000 Studierenden auch den wirtschaftlichen Charakter der Stadt.

Tabelle 1

Nicht unerwähnt soll der Fremdenverkehr bleiben, der mit rund 3 060 000 Übernachtungen im Jahre 1961 einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor darstellt; München liegt daher noch vor Hamburg, das früher an erster Stelle der Fremdenverkehrsstädte lag.

Es ist verständlich, daß bei einer derartigen Anzahl von Arbeitsplätzen im Gebiet der Stadt das Spannungsverhältnis zwischen Arbeiten und Wohnen eine ganz besondere Rolle spielt. Im Jahre 1961 wohnten in München 577 400 Erwerbstätige, von denen 394769 Personen = 68,4 % überwiegend in anderen als ihren Wohnbezirken arbeiteten. Von diesen innerstädtischen. Pendlern erreichten 14,4 % ihre Arbeitsstätte zu Fuß, 51 % mit einem öffentlichen Verkehrsmittel und 34,6 % mit einem privaten Fahrzeug.

Innenpendler

Im Umland der Stadt, nämlich in den umgebenden Landkreisen Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München, Starnberg und Wolfratshausen, einem Gebiet also, das über die von Boustedt umschriebene Region der Stadt München schon hinausgeht, waren 1961 demgegenüber nur 39 200 Personen in Industriebetrieben mit mehr als zehn Beschäftigten tätig<sup>10</sup>. Ein Vergleich mit den Zahlen des Jahres 1960 ergibt ein allmähliches Ansteigen, im letzten Jahr um 2000 Arbeitsplätze, in diesen Industriebetrieben. Besondere Schwerpunkte gewerblicher Ansiedlung haben sich im Umland der Stadt München in den Städten Dachau, Freising, Erding, Fürstenfeldbruck und Starnberg herauskristallisiert. Diese Städte besitzen teilweise einen eigenen Ausstrahlungs- und Einziehungsbereich.

Gewerbestructur im Umland

Außerhalb der Stadt finden sich die Wohnstätten von rund 114 000 nach München zur Arbeitsstätte einpendelnden Personen. Diese für das Jahr 1961 geltende Zahl bedeutet gegenüber dem Jahr 1956, in dem rund 86 000 Einpendler gezählt wurden, eine Zunahme von genau 33,2 %.

Außenpendler

Hiervon sind 62,1 % in einer bis zu 25 km, 25,6 % in einer von 25 bis 50 km und 12,3 % in einer 50 und mehr Kilometer entfernten Wohngemeinde beheimatet. Von den genannten Einpendlern wohnen in der eigentlichen Region 66.870 Einpendler, das sind 58,5 %. Sie verteilen sich auf das Ergänzungsgebiet mit 24,7 %, auf die verstädterte Zone mit 18,6 % und auf die Randzone mit 15,2 %. Demgegenüber fällt die Zahl der Auspendler im Jahre 1961 mit rund 10400 Personen nicht besonders ins Gewicht<sup>11</sup>.

Wirtschaftliches Gefüge des Stadtzentrums  
 Abb. 6  
 Tabelle 3

Für die weitere Stadtentwicklung ist das wirtschaftliche Gefüge des Stadtzentrums von besonderer Bedeutung. Hier - in den Stadtbezirken 1 bis 6, 8 und 9 (Max-Joseph-Platz, Angerviertel, Sendlinger Straße, Promenadeplatz - City, Universität, Königsplatz, Marsfeld, Theresienwiese), waren 1961 rund 185 500 Personen (einschließlich den Verwaltungsdienststellen von Bundespost, Bundesbahn und größeren Bauunternehmungen) beschäftigt, was bei rund 71 500 Bewohnern eine Arbeitsplatzdichte von 2,6 je Einwohner, oder von rund 320 je ha bebauter Fläche bedeutet<sup>12</sup>. Insgesamt findet sich im Stadtzentrum ein knappes Drittel aller Münchner Arbeitsplätze. In den Betrieben mit mehr als 50 Beschäftigten von Handel, Verwaltungen und Dienstleistungen arbeiten im Stadtzentrum mehr Menschen als im gesamten restlichen Stadtgebiet. Mehr als die Hälfte der Arbeitsplätze im Stadtzentrum wird von den größeren Handels-, Verwaltungs- und Dienstleistungsbetrieben, also von Betriebsgruppen gebildet, die im besonderen Maße den Typ der innerstädtischen Funktionen repräsentieren. Die Arbeitsplatzkonzentration des Stadtzentrums ist in dem ostwärts des Stachus liegenden Gebiet zwischen Neuhauser- und Kaufingerstraße und der Linie Stachus - Odeonsplatz am höchsten, während die Arbeitsplatzdichte nach außen stark abfällt<sup>13</sup>.

Tabelle 4

Tabelle 5

### Verkehrliches Gefüge

Das Verkehrsaufkommen des Stadtgebietes ist keineswegs homogen. Es wird in seinem täglichen Rhythmus stark vom Berufsverkehr geprägt. Rund die Hälfte des Berufsverkehrs bewältigen heute die öffentlichen Massenverkehrsmittel, die andere Hälfte entfällt auf den motorisierten Individualverkehr einerseits, Radfahrer und Fußgänger andererseits<sup>14</sup>. Der Berufsverkehr erfährt häufig spürbare Überlagerungen durch zusätzlichen Verkehr, den die Stadt als Metropole von Wirtschaft und Fremdenverkehr auf sich zieht. Die wichtigste Verkehrsbeziehung ist der Ziel- und Quellverkehr zur Innenstadt. Das vorhandene Straßennetz der Innenstadt ist nicht im Stande, den sich dort sammelnden großen Anteil des Gesamtverkehrs zu bewältigen. Insgesamt stellt sich in verkehrlicher Hinsicht die Innenstadt und hier namentlich die City als ein Großknoten dar. Verkehrlich gesehen bildet sich deutlich wahrnehmbar gegenüber der Innenstadt eine Mittelzone, etwa dem Rand der Innenstadt folgend und die Innenstadtrandgebiete umfassend, deren Verkehrsprobleme im Durchgangsverkehr liegen. Dieser bündelt sich in dieser Mittelzone wegen der die Innenstadt umschließenden Verkehrshindernisse Englischer Garten, ! Kir.- Eisenbahn-Südring und Theresienwiese zwangsläufig. Sowohl hier wie im Innenstadtbereich besteht ganz beträchtlicher Mangel an Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Individualverkehr. Die Außengebiete der Stadt verfügen im allgemeinen über bedürfnisgerechte Wohn- und Sammelstraßen, leiden jedoch unter der beschränkten Leistungsfähigkeit der sie durchziehenden Hauptverkehrsstraßen. Bei der gegebenen Verkehrsstruktur ergab sich die Notwendigkeit, den Straßenraum der Innenstadt und anderer kritischer Bereiche im notwendigen Maß gegen Überfüllung abzusichern. Der Aufbau des Lichtsignalnetzes ermöglichte es, die Innenstadt zeitweise nur für eine beschränkte Verkehrsmenge zu öffnen. Die Kapazität der Hauptverkehrsstraßen innerhalb des sogenannten Tangentenvierecks beträgt zur Zeit etwa 30 000 Pkw in der Stunde. Durch verkehrsregelnde Maßnahmen allein können jedoch die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes, die Abschirmung der Innenstadt vor Überfüllung durch den Individualverkehr, die Sicherung bestmöglicher Betriebsbedingungen für das städtische oberirdische Massenverkehrsmittel und die Bereitstellung ausreichender Parkgelegenheiten nicht mehr gewährleistet werden.

Tabelle 6

Die Hauptlast des Massenverkehrs tragen innerhalb der Stadt die Einrichtungen der städtischen Verkehrsbetriebe: Von den im Jahre 1962 beförderten 296 000 000 Personen benutzten 226 000 000 (rund 76,3%) die Straßenbahn, 63 200 000 (rund 21,4 %) den Omnibus, 6 900 000 (rund 2,3 %) den Obus.

Das Netz der Straßenbahn ist zur möglichst flächenhaften Bedienung engmaschig gehalten und durch Zubringer- und Verstärkungslinien ergänzt.

Demgegenüber fallen die Beförderungsleistungen des öffentlichen und privaten nichtstädtischen Omnibuslinienverkehrs, die überwiegend das aus der Region hereinführende Schienennetz der Bundesbahn ergänzen, nicht sonderlich ins Gewicht.

Die Deckung des Wasserbedarfs von rund 4700 l in der Sekunde im Mittel ist durch die Erschließung der Quell- und Grundwasservorkommen im Mangfall- und Taubenberggebiet gesichert. Einige Stadtrandgemeinden können mitversorgt werden. Zuspiesungsmöglichkeiten durch Grundwasserentnahmen bestehen.

## Die Versorgung

Das Stadtgebiet ist mit Ausnahme größerer Flächen im Norden, etwa nördlich der Linie Aubing - Moosach - Siedlung Am Hart - Großlappen, weitgehend an das zentrale Abwasserbeseitigungsnetz der Stadt, das mit natürlichem Gefälle der Kläranlage Großlappen (mit mechanischer Reinigung und natürlich-biologischer Nachreinigung) zuzieht, angeschlossen oder anschließbar. Ein Teil der vom Westen über den Norden bis zum Osten der Stadt gelegenen Gemeinden der angrenzenden Landkreise hat sich zu sechs Abwasserzweckverbänden zusammengeschlossen.

Abb. 9

Ebenso wie die Abwasserbeseitigung stellt sich die einwandfreie, nicht störende Müllbeseitigung der Stadt als Problem dar. Der Müll wird gegenwärtig noch im Norden der Stadt auf Halden verkippt. Eine Müllverbrennung in einem Heizkraftwerk mit 1,8 Millionen Tonnen Müll Jahreskapazität nach Endausbau befindet sich in Unterföhring (im Norden der Stadt, rechts der Isar gelegen) im Bau.

Die Stromversorgung der Stadt ist teils durch die stadteigenen E-Werke und die Isar-Amper-Werke, teils durch Zukauf von Strom gesichert.

Die zentrale, stadteigene Wärmeversorgung ist im Aufbau. Sie versorgt aus sechs Heizwerken rund 2000 ha Innenstadtfäche, aus einem Heizkraftwerk rund 1300 ha Wohn- und Industriegebiete in Sendling und Fürstenried. Das oben erwähnte Müllkraftwerk wird in seiner Umgebung etwa 900 ha Wohnfläche mit Wärme bedienen können.

Die Gasversorgung der Stadt mit Stadt- und Erdgas ist gesichert. Neben dem Stadtgebiet werden auch noch 40 Gemeinden des Umlandes und eine größere Anzahl weiter entfernt liegender Städte versorgt.

## 5. Entwicklungstendenzen

Die städtebaulichen Planungen der Stadt werden im wesentlichen und vor allem durch die Entwicklung bestimmt, welche die Bevölkerung, die Zahl und Struktur der Arbeitsplätze sowie der durch die zunehmende Motorisierung bestimmte Verkehr im Stadtgebiet und der sie umgebenden Region nimmt. Für die städtebaulichen Planungen treten demgegenüber alle übrigen, die Entwicklung einer Stadt bestimmenden Faktoren zurück. Die nachfolgende Darstellung beschreibt daher zunächst die gegenwärtige Ausgangssituation der vorgenannten drei Kräfte, sodann deren voraussichtliche Entwicklung im Planungszeitraum bis 1990, und faßt abschließend die gewonnenen konkreten Ergebnisse zusammen.



**Ausgangssituation  
Bevölkerung**

Abb. 10

München hat von allen Städten der Bundesrepublik über 500 000 Einwohner die höchste Zuwachsrate der Bevölkerung. Betrug die Zahl der Bevölkerung im Jahre 1939 noch rund 840 000 Einwohner, erreichte sie nach Ausgleichung der Kriegsverluste Ende 1955 schon einen Stand von rund 970 000, Ende 1960 von rund 1 100 000, um zu Beginn des Jahres 1963 (1. Februar) auf 1 146 000 anzusteigen. Die Vergleichszahlen für das Umland betragen für 1939 rund 120 000, für Ende 1950 rund 210 000, für Ende 1960 rund 270 000 und für 1962 rund 284 000. Die Bevölkerung der Stadt vermehrte sich also in der Zeit von 1939 bis 1960<sup>15</sup> um fast ein Drittel (nämlich um rund 260 000 Einwohner, genau 31,1%). Die jährliche Zunahme der Bevölkerung betrug

	1950 -1956	1956 -1960
in der Stadt	2,70%	3,60%
im Umland	2,10%	4,00%
in der Gesamtregion also	2,50%	3,70%

Tabelle 7, 8

Besonders bemerkenswert ist die anhaltende Steigerung der Jahre 1956 bis 1960, die im Gegensatz zu den Erfahrungen vergleichbarer anderer deutscher Städte liegt, deren Zuwachsrate zurückgegangen ist<sup>16</sup>.

Es bestätigt sich damit in München in besonderem Maße die allgemeine Verstädterung des Lebens des 20. Jahrhunderts, wobei das besondere Wachstum Münchens wohl auch dadurch ausgelöst ist, daß die räumlichen Ausdehnungsmöglichkeiten der alten Ballungsgebiete erschöpft sind, und daß bisher ballungsorientierte Wirtschaftszweige die Wachstumsimpulse im Münchner Raum im Wege großräumiger Dezentralisation verstärken<sup>17</sup>.

Tabelle 9

Innerhalb der Stadt findet sich heute der baulichen Struktur entsprechend die höchste Besiedlungsdichte (373 Einwohner je ha Bruttofläche im Stadtbezirk 7) in der Innenstadt - mit Ausnahme der City - und in den Innenstadtrandgebieten, z.B. in Schwabing, im Westend, in der Isarvorstadt und dem Gebiet um den Ostbahnhof, die niedrigste Dichte (3 Einwohner je ha Bruttofläche) in den Außengebieten, gleich ob sie vom Massenverkehrsmittel erreicht werden oder nicht. Die Besiedlungsdichte der City beläuft sich abweichend von der hohen Baudichte nur noch auf 110 Einwohner je ha Bruttofläche gegenüber 217,5 Einwohnern je ha im Jahre 1939; sie zeigt, wie andernorts, eindeutig den Trend einer Verdrängung der Wohnbevölkerung durch Gewerbe und Wirtschaft im Citybereich. Die mittlere Besiedlungsdichte des gesamten Stadtgebietes beträgt 37 Einwohner je ha. Insgesamt können diese Dichtezahlen im Vergleich mit anderen deutschen Städten noch als durchaus erträglich bezeichnet werden.

Tabelle 10

**Ausgangssituation  
Arbeitsplätze**

Tabelle 11

Parallel zur bisherigen Bevölkerungsentwicklung ist auch in der Zahl der Arbeitsplätze ein sogar noch stärkerer, laufender Zuwachs festzustellen. Betrug die Zahl der Arbeitsplätze 1939 noch rund 413 000, so belief sie sich 1961 auf rund 656 000, und beträgt gegenwärtig schon 685 000. Bereits die Ausführungen zum wirtschaftlichen Gefüge der Stadt haben ergeben, daß sich von 1939 bis 1961 dabei die Arbeitsplätze in der Industrie von rund 60000 auf rund 180000 (1960 auf rund 165 000) erhöht haben -und damit 1961 zusammen mit denen des Handwerks rund 46 % aller Arbeitsplätze besetzten, während die restlichen 54 % den anderen Wirtschaftssektoren, insbesondere Handel, Verkehr und Verwaltungen, zufielen. Von besonderem Interesse sind hierbei die Strukturveränderungen seit 1950. Während die Arbeitsplatzzahl der Klein- und Kleinstbetriebe des produzierenden Gewerbes, der industriellen und

Tabelle 12, 13, 14  
und 15

handwerklichen Mittelbetriebe (bis 50 Beschäftigte) sowie der Kleinbetriebe des Einzelhandels<sup>18</sup> stagnierte, d. h. weit hinter der allgemeinen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung zurückblieb, während weiter der öffentliche Dienst und die industriellen und handwerklichen Mittelbetriebe dem Bevölkerungswachstum entsprechend ihre Arbeitsplätze vermehrten, betrug die Zuwachsrates der Arbeitsplätze in den industriellen Großbetrieben, in den größeren privaten Dienstleistungs- und Verwaltungsbetrieben, namentlich auch großer Industrieverwaltungen, sowie den größeren Betrieben des Einzel- und Großhandels ein Vielfaches des allgemeinen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzanstiegs<sup>19</sup>.

Die gegenwärtige verkehrliche Situation ist nicht erfreulich<sup>20</sup>. Sie wird, wie schon die vorstehenden Ausführungen über die gegenwärtige Struktur und das Spannungsverhältnis zwischen Arbeitsstätte und Wohnung gezeigt haben, durch den innerstädtischen wie den von außen in die Stadt hineinflutenden berufsbedingten Pendlerverkehr in den Spitzen- und Stoßzeiten entscheidend geprägt. Sie erfährt ihre weitere Ausgestaltung durch die Tatsache, daß die die Stadt umgebende Region auf die großstädtische Erwerbsstruktur der Kernstadt hinorientiert ist und das Verhältnis zur Region durch die von der Kernstadt auf das Umland ausgehenden Anziehungskräfte charakterisiert wird. Hierdurch ergibt sich auch außerhalb der Stoßzeit des Berufsverkehrs eine große Anzahl von Verkehrsbeziehungen durch Besucher, die in der Metropole ihre Einkäufe erledigen oder mannigfachen sonstigen Bedarf befriedigen. Umgekehrt wirken sich die von der Kernstadt ausgehenden und in die Region und über sie hinausgreifenden Verkehrsbeziehungen ebenfalls in einer Belastung des gesamten inner- und außerstädtischen Straßennetzes sowie der Vorortlinien der Deutschen Bundesbahn aus. Der innerstädtische Verkehr ist, wie schon oben in der Darstellung des Verkehrsgefüges ausgeführt, heterogen zusammengesetzt. Er unterscheidet sich damit nicht von dem Verkehrsbild anderer Großstädte, in denen wie in München in der Innenstadt auf einer Ebene Individual- und Massenverkehr zusammentreffen. Zudem nimmt das Straßengefüge im wesentlichen den gesamten Individualverkehr ohne Trennung in seine verschiedenen Gattungen auf. Beispielsweise bewegten sich 1960 auf den Straßen Münchens täglich 275 000 Kraftfahrzeuge (ohne Mopeds), von denen 200 000 in München selbst, 170 000 davon als Personenkraftwagen zugelassen waren, während 50 000 Fahrzeuge täglich von außen nach München einfuhren (rund 25 000 Fahrzeuge werden von der Deutschen Bundesbahn, Bundespost und Bundeswehr betrieben). Der Bestand der in München zugelassenen Kraftfahrzeuge hat sich von 1938 bis 1962 von 60 000 auf rund 250 000, also um rund 190 000 erhöht. Zugleich ist ein erhebliches Ansteigen der Fahrleistungen je Fahrzeug festzustellen. Berücksichtigt man den notwendigen Flächenbedarf des Individualverkehrs und andererseits das Straßengefüge der auf einen solchen Kraftfahrzeugverkehr baulich nicht abgestimmten Innenstadt, dann verwundert die gegenwärtige Überfüllung und Verstopfung der City und Innenstadt mit Individualverkehr nicht mehr, zumal wenn man weiß, daß der die Verkehrsspitze verursachende Berufsverkehr zu rund 35 Prozent die Arbeitsstätten des Stadtgebietes mit einem privaten Fahrzeug erreicht. Die Straßen der Innenstadt können aus städtebaulichen, kulturellen und finanzwirtschaftlichen Gründen aber nur noch in ganz geringem Umfang verbreitert oder neu gebaut werden. In Zeiten des Spitzenverkehrs ist die Grenze der Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes der Innenstadt wohl heute schon erreicht, zumal in letzter Zeit auch alle möglichen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen von der Stadt schon verwirklicht worden sind.

Bei weitem nicht im gleichen Verhältnis zum Individualverkehr sind die Beförderungsleistungen des städtischen Massenverkehrsmittels angestiegen. 1962 betrug der Anteil der Fahrleistungen des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr 41 Prozent,

## Ausgangssituation Verkehr:

Tabelle 16

Tabelle 17  
Tabelle 18 und 19

Tabelle 6

Tabelle 20 der des Individualverkehrs 59 Prozent. Die Leistung des städtischen Massenverkehrsmittels hat sich von 1938 bis 1962 von rund 171 Millionen auf rund 296 Millionen Beförderungsfälle im Jahr erhöht<sup>21</sup>. Die Gesamtlinielänge der öffentlichen, von der Stadt betriebenen Massenverkehrsmittel betrug im Jahre 1962 564,7 km, die sich auf die Straßenbahn mit 231,5, den Omnibus mit 317,4 und den O-Bus mit 15,7 km auf-teilen. Bei der Straßenbahn sind 30,3 km auf eigenem Bahnkörper verlegt<sup>22</sup>.

Im Jahre 1962 hat also jeder Einwohner der Stadt 259 Fahrten mit einem der städtischen Massenverkehrsmittel, Straßenbahn, Omnibus oder O-Bus (allein mit der Straßenbahn 225 Fahrten) ausgeführt. Die maximale Betriebs- und Verkehrsleistung des am stärksten befahrenen, vom Tal über die Kaufinger- und Neuhauser Straße zum Stachus führenden Straßenzuges beträgt in der Spitzenzeit 62 Züge der Straßenbahn bei rund 11 000 beförderten Personen. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn erreichte schon im Jahre 1960 während des Spitzenverkehrs in der Innenstadt nur mehr 1-3 km je Stunde; sie sinkt zeitweilig in Einzelfällen in der Innenstadt sogar auf 4 km die Stunde herab. Der Einsatz zusätzlicher Wagenzüge kann kaum mehr eine Erleichterung bringen, weil die Zwangspunkte der Innenstadt, insbesondere der Karlsplatz, keine Leistungsreserven mehr besitzen. Die Belastungsgrenze des gesamten Straßenbahnnetzes ist durch den Hauptknoten Stachus (Karlsplatz) mit 314 Wagenzügen je Stunde bedingt, da sich heute dort fast alle Linien konzentrieren.

Festzustellen ist, daß heute zu den Beförderungsstoßzeiten die Leistungsreserven der Straßenbahn ausgeschöpft sind, wobei derzeit nicht bewiesen werden kann, ob die Straßenbahn bei entsprechend attraktivem Angebot nicht heute schon in stärkerem Maße benutzt würde. Innerhalb der städtischen Massenverkehrsmittel trägt die Straßenbahn 76,3 %, der Omnibus 21,4 % und der O-Bus 2,3 % des gesamten Beförderungsaufkommens. Die Hauptlast liegt eindeutig bei der Straßenbahn.

Tabelle 21 Die vorhandenen Vorortlinien der Deutschen Bundesbahn führen mit ihrem 414 km langen, sternförmig in die Stadt zielenden Vorortliniennetz die Masse des Vorortverkehrs der Bundesbahn infolge der zentrumsnahen Lage des Hauptbahnhofes unmittelbar in die Innenstadt. Nur ein kleiner Teil der Vorortreisenden des Hauptbahnhofes will zum Ostbahnhof und darüber hinaus weiterfahren<sup>23</sup>. Auch vom Ostbahnhof fahren nur wenige<sup>24</sup> zum Hauptbahnhof durch. Der Umsteigeverkehr von den Vorortlinien der Bundesbahn auf das städtische Massenverkehrsmittel liegt zur Zeit zwischen 30 und 35 Prozent. 1959 führten die 14 Vorortlinien der Deutschen Bundesbahn täglich im Mittel 172 000 Personen heran.

### **Künftige Entwicklung**

Die Stadt sieht die ihre künftige Entwicklung hauptsächlich bestimmenden Kräfte im Bevölkerungswachstum, in der Arbeitsplatzentwicklung und in der Verkehrsentfaltung. Sie geht bei der Beurteilung dieser Kräfte davon aus, daß von der öffentlichen Hand nur die Steuerungsfunktionen ausgeübt werden, welche Verfassung und allgemeine Rechtsordnung zulassen. Erfahrungsgemäß können diese Maßnahmen, welche namentlich die Grundrechte der Freizügigkeit und der freien Entfaltung der Person zu beachten haben, nicht hoch zu Buch schlagen und das geradezu stürmische Wachstum der Stadt, das bisherige Planungsziele einfach überholt hat, nicht eindämmen. Im übrigen kann aber auch, ganz abgesehen von der völligen rechtlichen Unmöglichkeit, mit absoluten Zwangsmitteln der Verwaltung dem Wachstum der Stadt nicht Einhalt geboten werden. So würde zur Überzeugung der Stadt z. B. eine allgemeine Zuzugssperre, die sich naturgemäß auf alle Lebensbereiche

bis hin zur Einführung eines Numerus clausus an den Hochschulen etwa erstrecken müßte, nicht zu verwirklichen sein.

Hiervon ausgehend wird ein weiteres Anwachsen der Bevölkerung der Stadt in gleichem Ausmaß wie in den letzten Jahren erwartet. Danach würde sich eine Bevölkerungszahl von knapp 1 500 000 im Jahre 1975, eine Erhöhung der Bevölkerungsdichte von rund 3 600 im Jahre 1960 auf 4 800 Einwohner je qkm im Jahre 1975, ferner eine Bevölkerungszahl von rund 1 800 000 im Jahre 1990 und eine dazugehörige Bevölkerungsdichte von 5 260 Einwohnern je qkm errechnen. Ebenso wird die Bevölkerung des Umlandes stetig anwachsen und zwar auf rund 480 000 im Jahre 1975 und auf rund 800 000 im Jahre 1990, was einer Bevölkerungsdichte von rund 450 im Jahre 1975 und von rund 755 im Jahre 1990 entsprechen wird. Der Anteil der Kernstadt an der gesamten Region zu der Bevölkerung des Umlandes würde demnach 1975 rund 76 % zu 24 % betragen, im Jahre 1990 auf rund 67 % zu 33 % zurückgehen, während er sich noch 1960 im Verhältnis von 80 % zu 20 % hielt<sup>25</sup>.

Entwicklung der  
Bevölkerung  
Abb. 3 und 10

Tabelle 22 und 23

Allerdings ist die Aufnahmefähigkeit der Stadt mit rund 1 400 000 bis 1 500 000 Einwohnern aus städtebaulichen Gründen begrenzt. Eine größere Einwohnerzahl würde zu einer schädlichen Beengung führen. Der Stadtentwicklungsplan wird daher seinen Überlegungen eine mögliche Höchstbewohnerzahl von 1 500 000 zugrundelegen. Von der vorstehenden Wiedergabe der nur am Wachstum orientierten Zahlen wurde jedoch deshalb nicht abgesehen, um einerseits Anschluß an das Gutachten Prognos zu erhalten, und weil andererseits bei fehlender Aufnahmefähigkeit der Stadt das Umland die Fehlmenge aufnehmen muß und auch kann. Jedenfalls kann davon ausgegangen werden, daß unter der Voraussetzung gleichbleibender wirtschaftlicher und gesamtpolitischer Verhältnisse aufgrund abgestimmter und verwirklichter Planung eine der heutigen Größenordnung in etwa entsprechende, wenn auch ab 1968 leicht zurückgehende Wachstumsintensität eine Mehrung von im Mittel 3-4 % der Bevölkerung etwa mit 40 000 - 50 000 Menschen durchschnittlich im Jahr in der gesamten Region bringen wird. Allerdings wird sich die Aufnahmekapazität der Kernstadt allmählich erschöpfen, so daß, wie die genannten Zahlen beweisen, etwa ab 1965 die Wachstumsintensität mehr und mehr von der Kernstadt auf das Umland verlagert wird. Es ist selbstverständlich, daß diese Entwicklung - erst recht bei der künftigen attraktiven Bedienung der Nahverkehrszone durch ein leistungsfähiges Massenverkehrsmittel -- zu einer räumlichen Erweiterung der Stadtregion führen wird, deren Bevölkerung daher 1975 weitere 150 000 und 1990 weitere 400 000 bis 500 000 Personen hinzuzurechnen sind, so daß diese erweiterte Region 1975 rund 2 100 000 und 1990 rund 2 800 000 bis 2 900 000 Einwohner zählen dürfte (Erhöhung der Bevölkerung des Umlandes danach auf 27 % im Jahre 1975 und auf rund 48 % im Jahre 1990 bei 1 500 000 Einwohnern in der Kernstadt). Diese Entwicklung hat selbstverständlich auch Einfluß auf das Bevölkerungsverhältnis des Ergänzungsgebietes, der verstärkten Zone und der Randzone innerhalb des Umlandes<sup>26</sup>.

Tabelle 24

Die Gründe für diese Entwicklung sieht die Stadt in der sich im Dreieck Augsburg - München - Ingolstadt anbahnenden Entwicklung eines neuen, im Raume Ingolstadt auf das neue Raffineriezentrum abgestützten wirtschaftlichen Ballungsraumes<sup>27</sup> und einer verstärkten Position Münchens als eines Industrie-Verwaltungszentrums. Sie liegen davon abgesehen in dem bisherigen, und wie noch aufzuführen sein wird, gesteigerten gewerblichen, insbesondere industriellen Wachstum von Stadt und Region und dem hierdurch bedingten Arbeitskräftebedarf. Die Stadt glaubt, daß dieser erhebliche Bedarf weiterhin durch Wanderungsgewinne gedeckt wird, der

Tabellen 25, 26 und 27

den seit 1956 andauernden Geburtenüberschuß der Stadt -- 1961 betrug er 4000 - auch in der Zukunft wie bisher erheblich übersteigen wird<sup>28</sup>. Repräsentativbefragungen haben bestätigt, daß immer noch der stärkste Strom von Zuwanderern aus Bayern, ein nicht unerheblicher zweiter Strom in Stärke von etwa zwei Dritteln des ersten aus außerbayerischen Gebieten der Bundesrepublik und zwar aus beruflichen Gründen nach München kommen<sup>29</sup>.

Entwicklung der Arbeitsplätze

Tabellen 28, 29, 30 und 31

Die Zahl der Arbeitsplätze in München wird im Jahre 1975 auf rund 960 000, bis zum Jahre 1990 auf rund 1 100 000 angewachsen sein, die des Umlandes in den gleichen Stichjahren auf 200 000 bzw. rund 470 000. Allen im Raum München Beschäftigten (im Jahre 1975 1 160 000, im Jahre 1990 1 570 000) wird eine von diesen Erwerbstätigen ernährte Bevölkerung (Mantelbevölkerung) von 2 200 000 bzw. 3 200 000 (im Jahre 1960 1 600 000) zuzurechnen sein. Die Zahl der Arbeitsplätze in München wird also bis 1975 weiterhin annähernd linear und dann stärker abflachend ansteigen mit der Folge, daß der Einpendlersaldo ab dem gleichen Zeitpunkt stagnieren wird. Während entsprechend der Bevölkerungsentwicklung die Zahl der in München wohnhaften Erwerbstätigen bis 1965 noch stark anwächst, um darauf abzufachen, wird das Umland zunehmend Wohnungsfunktionen der Kernstadt übernehmen, um sodann ab 1970, also zeitlich etwa um fünf Jahre hinausgeschoben, auch in zunehmenden Maße deren Beschäftigungsfunktionen zu übernehmen. Dementsprechend wird die Zahl der Auspendler allmählich stagnieren, die Zahl der Einpendler in das Umland aus peripheren Bereichen ansteigen, so daß sich der Ausgleichssaldo allmählich absolut vermindern wird<sup>30</sup>. Die Stadt geht hierbei davon aus, daß das Wachstum der Münchner Wirtschaft in Zukunft weiter anhält, ohne daß der besondere Lagevorteil Münchens und sein hoher Freizeitwert besonders in Rechnung gestellt würden. Die Stadt wird in dieser Auffassung durch die sich anbahnende Umschichtung der Münchner Wirtschaft, insbesondere auf dem tertiären Erwerbssektor, dessen fortdauernder Ausdehnung und die hierauf beruhende berufliche Anziehungskraft bestärkt. Qualitativ steigert sich allgemein auf dem gewerblichen, also sekundären Sektor, der Anteil der arbeitsintensiven Betriebe der Verarbeitungsindustrie; innerhalb dieses Sektors ist eine immer stärkere Zunahme der tertiären Funktionen und damit ein Arbeitsplatzanstieg festzustellen. Im besonderen ist infolge der Bedeutung Münchens als zentraler Ort des bayerischen Oberlandes, in Südbayern, ja im ganzen bayerischen Raum mit einer weiteren quantitativen Zunahme des tertiären Gewerbes zu rechnen, wobei das Bestreben der Wirtschaft nach Verlagerung von Arbeitsplätzen an Orte mit (potentiellen) Arbeitskräften, wie München mit seinem hohen Freizeitwert, zu berücksichtigen ist<sup>31</sup>. Während die Arbeitsplatzstruktur bis 1975 im wesentlichen unverändert bleibt<sup>32</sup>, muß ab 1975 mit einem starken Rückgang des Anteiles des produzierenden Gewerbes gerechnet werden, wobei von der Verlagerung in das Umland in erster Linie die Industrie betroffen wird, während die auf die zentrale Funktion der Kernstadt angewiesenen Wirtschaftszweige weiterhin ihre Arbeitsplatzzahl in München und damit ihren Anteil an allen Arbeitsplätzen wesentlich erhöhen werden.

Auffallend ist gegenüber dem gesamten Stadtgebiet ein geringeres Wachstumstempo der Arbeitsplätze im Stadtzentrum, um so mehr, als gerade im Stadtzentrum die Betriebe und Funktionen mit dem stärksten Beschäftigtenzuwachs der letzten Jahre ihren Standort haben: Im Handel konzentriert sich die Zahl der Arbeitsplätze - abgesehen von der steigenden Bedarfsbedienung der wachsenden Wohnbevölkerung in den Außenbezirken - auf den Kern des Stadtzentrums, während das Gros des Zuwachses im Bereich der typisch innenstadtgebundenen Verwaltungen in eine die eigentliche Innenstadt nördlich umfassende Zone fällt<sup>33</sup>, was für die

städtebauliche Entwicklung besonderer Würdigung, namentlich in verkehrlicher Hinsicht, bedarf.

Weiter zunehmen wird auch die Zahl der Einpendler nach München. Sie wird 1975 rund 230 000 Personen betragen und 1985 schon einen Höchststand von 270 000 Personen erreicht haben. In die Region selbst werden 1990 rund 120 000 Personen von außerhalb zur Arbeit fahren. Diese Zahlen folgen aus den erwarteten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen.

Tabelle 28 und 30

Hierdurch und mit der zunehmenden Ballung von Menschen im Umland, die ihre Lebensbeziehungen zur Kernstadt hin orientieren, wird eine weitere Verdichtung der Verkehrsbeziehungen zwischen Region und Kernstadt eintreten. Eine grundsätzliche strukturelle Änderung des Verkehrsgefüges ist nicht zu erwarten. In der Region werden die Straßen vom Individualverkehr, die Vorortlinien der Deutschen Bundesbahn vom öffentlichen Nahverkehr immer stärker belastet werden. Hierauf wird in den Verkehrsplanungen Rücksicht zu nehmen sein, wobei der räumliche Umgriff der Region verkehrlich etwa durch die 45-Minuten-Arbeitswegzone bestimmt wird.

Entwicklung  
des Verkehrs

Abb. 2

Der Kraftfahrzeugbestand wird infolge zunehmender Motorisierung anteilmäßig stärker als die Einwohnerzahl steigen; 1990 werden auf je Tausend Einwohner 300 Kraftfahrzeuge fallen, so daß praktisch die Vollmotorisierung erreicht ist. Die erhebliche Ballung von Arbeitsplätzen, in der Innenstadt, namentlich solchen des tertiären Gewerbes, wirft für den Planungszeitraum besondere Probleme auf.

Tabelle 32

Für 1990 ist ein Verhältnis der Fahrleistungen von Individualverkehr zum Massenverkehr von 65 % zu 35 % im Mittel zu erwarten. Die Fahrtenhäufigkeit bei der Benutzung des Massenverkehrsmittels wird bis zum Jahre 1990 um voraussichtlich 25 % ansteigen; also für die vom städtischen Massenverkehrsmittel beförderten Personen eine Anhebung der Fahrtenhäufigkeit von rund 0,7 je Einwohner und Tag im Jahr 1962 auf 0,9 je Einwohner und Tag im Jahre 1990 bringen.<sup>34</sup>

Tabelle 19 und 20

Dementsprechend legt die Stadt ihren weiteren Planungen folgende Planungsdaten zu Grunde:

**Ergebnis der  
Entwicklungsbe-  
trachtungen:**

Die **B e v ö l k e r u n g** der Stadt wird 1990 auf 1 500 000 Einwohner ansteigen, die Betrachtungen des erweiterten Umlandes auf 1 300 000, der gesamten Region also auf 2 800 000 bis maximal 2 900 000.

Die **A r b e i t s p l ä t z e** werden im Stadtgebiet 1990 auf 1 100 000 anwachsen, die des Umlandes auf rund 470 000, in der gesamten Region also 1 570 000 betragen. Die Zahl der zur Arbeit nach München einpendelnden Personen wird sich 1990 auf rund 270 000 belaufen.

Die Zahl der in München zugelassenen **K r a f t f a h r z e u g e** wird 1990 auf 290 bis äußerstenfalls 340 je 1 000 Einwohner ansteigen, so daß auf 3 Einwohner rund ein Kraftfahrzeug entfallen wird; das bedeutet für die Region rund 800 000, für die Stadt etwa 530 000 Fahrzeuge.

Die Stadt ist sich darüber klar, daß diese Zahlen auch unter der Voraussetzung gleichbleibend stabiler Verhältnisse nicht Anspruch auf Absolutheit erheben können; die weitere Entwicklung einer Stadt von der Größe Münchens ist in einer so hochtechnisierten, auf Arbeitsteilung angelegten Wirtschaftsgesellschaft von einer großen Zahl von Imponderabilien abhängig, die auch bei sorgfältigster Analyse nicht erfaßt werden können.

### III. Planung

#### 1. Ordnungsvorstellungen und übergeordnete Planungsziele

Eine Stadt, die sich einer derart dynamischen Entwicklung wie der vorgeschilderten gegenübergestellt sieht, muß diese durch klare Ordnungsvorstellungen steuern. Nur so kann eine bestmögliche Daseinsvorsorge für den Bürger erreicht werden. Die erste dieser Ordnungsvorstellungen sieht die Stadt darin, daß das historisch und organisch entstandene Gefüge der Stadt und des Umlandes gewahrt bleibt. Weiter erfordert die Verflechtung der Stadt mit ihrem Umland zu einem Lebensraum die sinnvolle, sichtbare Abstimmung der baulichen und verkehrlichen Beziehungen von Stadt und Umland. Ausgehend von der vorhandenen Struktur und der erwarteten Entwicklung ist die Stadt und soweit sie in die Region hinausgreift - auch ihr Umland in Einheiten zu gliedern. Diese sind gegeneinander und in sich durch Freiflächen abzusetzen. Den so entstehenden Komplexen müssen in sinnvoller Gesamtordnung die Lebensfunktionen der Stadt zugeteilt werden. In sich sind sie ebenso auf einen Mittelpunkt hin zu ordnen, wie sie ihrerseits als Teile der Einheit auf das Herz der Stadt ausgerichtet sind. Innerhalb der bebauten Flächen ist dem Spannungsverhältnis zwischen Arbeitsstätte und Wohnung durch gegenseitige Zuordnung Rechnung zu tragen. Dieses Spannungsverhältnis verlangt ebenso wie der störungsfreie Verkehrsablauf überhaupt innerhalb der Stadt eine bestimmte Aufgabenzuteilung an die einzelnen Verkehrsarten, insbesondere an den Individual- und Massenverkehr; dem Fußgänger sind eigene Bereiche zuzuweisen. Zur Schaffung ausreichenden Erholungsraumes und zur hygienischen Auflockerung der Stadt sind die gliedernden Freiflächen als Grünzüge mit der freien Landschaft zu verbinden.

In letzter Zeit haben Bund und Land Leitgedanken allgemeiner Art zur Ordnung des größeren Raumes veröffentlicht, der Bund mit einem Entwurf für ein Bundesraumordnungsgesetz, der Freistaat Bayern mit den Leitsätzen der Landesplanung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom Dezember 1962. Soweit Planungsvorstellungen zur Ordnung des Umlandes, insbesondere zur Aufstellung der Regionalentwicklungspläne München Nord und Süd, bekannt sind, sind sie berücksichtigt. Die Stadt glaubt, mit ihren allgemeinen Planungsvorstellungen und dem hieraus entwickelten Planungsleitbild zur weiteren Entwicklung von Stadt und Region einen Beitrag für die Ordnung des größeren Raumes zu leisten.

#### 2. Der Leitgedanke

Aus der Anwendung der Ordnungsvorstellungen auf den vorhandenen Bestand und die erwartete Entwicklung ergibt sich die konkrete Planung, das heißt der Stadtentwicklungsplan im engeren Sinn. Leitgedanke dieser Planung ist die auf ein hochentwickeltes Zentrum hin orientierte, entlang den Strecken des Massenverkehrsmittels sternförmig in eine Vielzahl von Stadtteilen mit eigenen Nebenzentren gegliederte und mit ihrem natürlichen Umland organisch verbundene Metropole mit Weltstadtcharakter. Dieser Leitgedanke für die zukünftige Weiterentwicklung der Stadt muß durch eine gestaltete Synthese zwischen dem überkommenen und erhaltenen historischen Stadtbild und dem in der modernen Architektur zum Ausdruck kommenden Zeitgeist in einer der Tradition Münchens gerechten Weise geprägt werden. Erfreulicherweise hat wertvolle Bausubstanz der Stadt den zweiten Weltkrieg überdauert. Der Wiederaufbau nach 1945 hat in anerkennenswerter Weise das überkommene Gesicht der Stadt bewahrt. Der besondere Reiz und die starke Anziehungskraft des historischen Innenstadtbereiches beruhen auf dem erhaltengebliebenen

engmaschigen Gefüge des mittelalterlichen Stadtkernes mit seinen monumentalen Bauten, Im wesentlichen geht jedoch die imponierende Wirkung großzügiger Stadtbaukunst von den königlichen Straßen, Plätzen und Bauten aus. Erwähnt seien die Ludwigstraße, die Maximilianstraße, die Prinzregentenstraße und die Briener Straße. Die vom Stadtrat beschlossene Wahrung des überlieferten Stadtbildes darf und soll jedoch keine großzügigen Lösungen und auch nicht die Möglichkeit ausschließen, an geeigneten Stellen neue Aspekte zu gewinnen. Solche gestalteten Synthesen werden beispielsweise bei der Einzelplanung des Altstadtringes und der Isarparallelen gefunden werden müssen, um den kulturellen Leistungen der Vergangenheit in die Zukunft weisende Lösungen aus neuem Geist zur Seite zu stellen und diese hierdurch unter Umständen sogar zu gesteigerter Wirkung zu bringen. Die Stadt München ist daher gewillt, wohl abgewogene neue Gestaltungslösungen anzunehmen und zu verwirklichen.

### 3. Der Stadtentwicklungsplan

Der Stadtentwicklungsplan im engeren Sinne besteht aus zwei Plandarstellungen. Der erste Plan zeigt im Interesse weitmöglichster Klarheit der Aussage unter Fortlassung jeder weiteren Unterteilung nur die große Gliederung der Masse des Stadtkörpers innerhalb der Grenzen der Stadt. Auf einem Deckblatt ist die Weiterführung der Grundgedanken der Stadtgliederung in der anschließenden Region, also im Umland, dargestellt. An dieser Stelle sei nochmals ausdrücklich erwähnt, daß es sich bei den Vorstellungen für die Entwicklung der Region lediglich um Planungsvorschläge handelt, die das System zeigen, weil ja der Landeshauptstadt in diesem Raum keinerlei Planungshoheit zukommt. Die dargestellten Bauflächen bieten etwas mehr Land, als für die Unterbringung des erwarteten Bevölkerungszuwachses im Planungszeitraum nötig wäre. Hierbei werden alle für eine Wohnbebauung in Frage kommenden freien Flächen mit einem Index zwischen 90 und 200 Einwohnern je Hektar errechnet. Unberücksichtigt sind hierbei die vielen Baulücken in bereits bebauten Gebieten und die Verdichtungsmöglichkeiten, die sich bei einer, nach Auffassung der Stadt zwangsläufig kommenden Umstrukturierung der Außengebiete ergeben, die gegenwärtig nicht hochwertig bebaut, vielmehr dünn besiedelt sind. Diese Reserven sollten ausreichen, um die durch die Ausbreitung der City und der übrigen Innenstadt verdrängten Bewohner aufzunehmen. Im Vorgriff auf die nachfolgenden Darstellungen der Flächenverteilung sei hier schon darauf hingewiesen, daß aus Gründen der Wirtschaftlichkeit den Bauflächen, die innerhalb der sich allmählich umstrukturierenden Innenstadt und Innenstadtrandgebiete liegen, eine höchstmögliche, jedenfalls aber eine hohe Nutzungsziffer zugestanden werden muß, so daß tatsächlich nur ein Teil der derzeit vorhandenen Wohnungen in die Außengebiete verdrängt wird.

Unter Berücksichtigung des Leitgedankens einer sternförmig aufgefächerten, in sich gegliederten und gegeneinander scharf abgegrenzten Bebauung zeigt der Stadtentwicklungsplan die Zonen der Arbeitskonzentration in der City (rot) und der übrigen Innenstadt (braun), die Übergangszonen (blau) und die entwicklungsfähigen Außengebiete (gelb). Leitgedanke bei der Auswahl der Bauflächen ist neben vielen anderen Gesichtspunkten, wie der öffentlichen Versorgung, der Entwässerung, der Bodenverhältnisse, des Grundwasserstandes, des Baulandangebotes, der Grünflächen, um nur einige der maßgeblichsten Gesichtspunkte aus der Fülle herauszugreifen, derjenige der Verkehrserschließung. Dieser Gedanke hat gegenwärtig für die Erhaltung großstädtischen Lebens gravierende Bedeutung wegen der Wechselbeziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsstätte und zwischen Baudichte und Verkehrsort.

Abb. 11

Vgl. auch Tabelle 24



Die Stadt verkennt nun nicht, daß die Möglichkeiten neuer oder nachträglicher Konzentrationen von Bebauung in den Außengebieten, teil-weise sogar in den Innenstadtrandgebieten, begrenzt und beschränkt sind. Es ist jedoch der feste Wille der Stadt, das entworfene Planungsleitbild nach und nach zu verwirklichen und dementsprechend allen Planungsüberlegungen zugrunde zu legen. Die Stadt ist sich dabei bewußt, daß die Planung nicht starr, unbeweglich und unabänderlich ist. Veränderungen und vor allem Ergänzungen der Planung sind jederzeit möglich. Sie müssen aber jeweils berücksichtigen, daß der Grundgedanke des Planungsleitbildes und damit die, nur durch konsequente Ausrichtung auf das Leitbild mögliche sinnvolle Entwicklung des Stadtraumes und seiner Region erhalten bleibt.

Abb. 12 Der zweite Plan ist in seiner verfeinerten Aussage der eigentliche Stadtentwicklungsplan, der zeichnerisch bereits auf den Flächennutzungsplan überleitet. Er zeigt deutlich die Flächenaufteilung des Planungsgebietes und unterscheidet insbesondere die Bauflächen für das Wohnen und für das Arbeiten. Er enthält die wichtigsten Verkehrsachsen und außerdem die Angaben über die durch den öffentlichen Verkehr beschlossenen Bauflächen und Erholungsflächen. Letztere sind für eine bauliche Verdichtung am besten geeignet. Im einzelnen wird zur Flächenausweisung ausgeführt:

### **Städtebauliche Gliederung der Stadt in Einheiten:**

Dem städtebaulichen Leitbild folgend werden die Bauflächen nach der vorhandenen Besiedlungsdichte, aus ihrer Grundrißstruktur und ihren natürlichen Gegebenheiten heraus in einen übersichtlichen Stadtorganismus gegliedert. So ergeben sich, durch Freiflächen und am südlichen Innenstadtrand durch die Bundesbahn geschieden, deutlich zueinander abgegrenzte Stadteinheiten. Sie reihen sich segmentartig um die Innenstadt und bilden so den Ansatz der später in die Region hinaus-greifenden Auf-fächerung der bebauten Flächen. Sie sind ihrerseits wieder in deutliche, möglichst durch Grünzüge abgegrenzte Komplexe gegliedert<sup>35</sup>. Es bilden sich so unabhängig von der gegenwärtigen Verwaltungsgliederung, nach ihrem Bauzustand, aus der topographischen und der gewünschten zukünftigen Struktur folgende Stadteinheiten um die Innenstadt (399 400 Einwohner):

M ü n c h e n – N o r d , ostwärts begrenzt durch den Englischen Garten und westlich begrenzt durch das Oberwiesenfeld, das eine Grünverbindung nach Nord-Nordwesten über die Baggerseen zur Landschaft hinaus erhält (112 800 Einwohner).

M ü n c h e n – N o r d o s t , begrenzt westlich durch die Isar und den Englischen Garten, südostwärts durch die Prinzregentenstraße - Flugplatz München-Riem. Wei-te Flächen werden hier derzeit im Bereich Oberföhring neu bebaut (29 200 Einwohner).

M ü n c h e n – O s t , begrenzt von der Prinzregentenstraße - Flugplatz München-Riem im Norden und von der Autobahn Salzburg im Süden. Diese Stadteinheit weist in den äußeren Teilen eine einheitliche und geordnete Bebauung auf. Eine Gliederung in Wohnkomplexe kann deshalb hier verhältnismäßig einfach vorgenommen werden (105 400 Einwohner).

M ü n c h e n – S ü d , begrenzt im Osten von der Autobahn Salzburg, im Westen von der Isar mit den anschließenden Grünanlagen. Dieser Bezirk hat nur noch geringe Ausdehnungsmöglichkeit (84 500 Einwohner).

M ü n c h e n – S ü d w e s t , begrenzt im Osten durch den Verlauf der Isar und im Norden durch einen neu zu bildenden Grünkeil, der aus den Waldgebieten des Würmtales kommend, entlang der Langbehnstraße bis zur Theresienwiese vordringen sollte.

Dieser Wohnbezirk zeigt in seinem baulichen Bestand eine starke Zersplitterung. Die Ordnung zu Wohnkomplexen ist sehr schwierig, jedoch dringend erforderlich (133 200 Einwohner). Der diese Stadteinheit von Laim trennende Grünkeil wird leider durch die bestehende Bebauung stellenweise nur bescheidene Ausmaße erhalten können.

M ü n c h e n – W e s t , begrenzt im Süden durch den bereits erwähnten Grünzug, im Norden durch die Autobahneinfahrt von Stuttgart. In diesem Wohnbezirk liegt als einziger selbständiger Stadtkern der Münchener Außengebiete Pasing, das mit seinen vorhandenen und geplanten öffentlichen Einrichtungen eine Kernbildung andeutet, die auch in allen anderen Außenbezirken angestrebt werden sollte (110900 Einwohner).

M ü n c h e n – N o r d w e s t , begrenzt im Süden von der Autobahn Stuttgart, im Nordosten von dem Grünzug, der das Oberwiesenfeld mit der Landschaft verbinden soll. In diesem Bezirk liegt als selbständiger bedeutender Komplex das Schloß Nymphenburg. Die im Nordosten angrenzenden Wohngebiete von Obermenzing, Allach und Moosach sind sehr zersplittert und mit einer geringen Dichte weit und locker ausgedehnt. Diese Stadteinheit wird mehrfach schräg durch Eisenbahntrassen und durch den geplanten Verschiebebahnhof zerschnitten und der Allacher Forst dadurch von den Wohngebieten abgetrennt (139 600 Einwohner).

Innerhalb jeder Stadteinheit erhalten die Komplexe kleine wirtschaftliche und kulturelle Schwerpunkte, Ausmaß, genauer Standort und Gestaltung dieser Schwerpunkte werden endgültig erst in der Bauleitplanung festzulegen sein. Hier wird dann auch eine Ausweisung der Bauflächen und Baugebiete erfolgen müssen, in denen zur Beseitigung städtebaulicher Mißstände besondere Stadterneuerungsmaßnahmen erforderlich sind. Ohne dem Ergebnis vorgreifen zu wollen, kommen als Gegenstand der hierfür notwendigen Untersuchungen vornehmlich die Gebiete um den Ostbahnhof, Teile des Schlachthausviertels, Teile des Gebietes um den Gärtnerplatz, Teile des Westends, Teile von Altschwabing und von Giesing sowie Teile der in einem Strukturwandel begriffenen ehemaligen Dorfkerne in Betracht. Zwar kann im allgemeinen auch bei den genannten Gebieten nicht von einer allzu hohen Siedlungsdichte gesprochen werden; doch handelt es sich hier um eine Bausubstanz, die in den nächsten Jahrzehnten das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und die heutigen Anforderungen an Hygiene und Wohnungsausstattung nicht mehr voll erfüllt. Außerdem handelt es sich um ausgesprochene Mischgebiete, welche nach heutigen städtebaulichen Grundsätzen der Entflechtung bedürfen. Solche unerwünschten Verflechtungen sind auch an anderen Stellen aufzulösen (z. B. alte Wohnbebauung der Industriegebiete).

Bei raumfunktionaler Betrachtung gliedert sich das Stadtgebiet in die Innenstadt als Kern der Gesamtstadt einschließlich der den Metropolcharakter ausmachenden Gliederung der Stadt City, die Innenstadtrandgebiete und die Außengebiete. Gesondert wird auf die Industrieflächen, die Freiflächen, sowie die Vorbehaltsflächen einzugehen sein.

### **Raumfunktionale Gliederung der Stadt**

Die Innenstadt ist Kern der Gesamtstadt und dementsprechend Mittelpunkt des politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens. Sie ist auch Sammelpunkt des Fremdenverkehrs. Innerhalb des Innenstadtdgebietes wird unter Verwendung des eingeführten und gebräuchlichen Ausdruckes die den Metropolcharakter ausmachende *City* aus der restlichen, der übrigen Innenstadt herausgehoben. Städtebaulich muß dem Erscheinungsbild der Innenstadt durch eine möglichste Dichte der Bebauung Rechnung getragen werden, besonders im Gebiet der City. Dabei ist zu vermeiden, daß die Innenstadt infolge ihrer hauptsächlichlichen Funktion als Ort der Begegnung der zentralen wirtschaftlichen und verwaltungsmäßigen Einrichtungen einseitig den Charakter einer

Die Innenstadt:

Abb. 11 und 12

außerhalb der Arbeitszeit verödeten Arbeitsstadt annimmt. Die Innenstadt muß während des gesamten Tagesablaufs mit Leben gefüllt bleiben. Deshalb darf sie kein reines Geschäftsgebiet nur mit Wohnungen für die Wartung werden. Sie muß dem Bedürfnis nach hygienischen stadtzentralen Wohnungen entsprechen, sie muß Platz für alle kulturellen und zivilisatorischen Einrichtungen einer Metropole, wie etwa Theater, Museen, Hotels und Gaststätten, Vergnügungsstätten usw. bieten.

Dem gegenwärtigen Trend der Entblößung des Innenstadtgebietes von Wohnbevölkerung muß bis zu einem gewissen Grad durch Schaffung gesunder und attraktiver Wohnungen entgegengewirkt werden. Es wird dauernder sorgfältiger Beobachtung und Prüfung bedürfen, ob diesem großstädtischen Leitbild die neue Gesetzeslage gerecht wird, wie sie namentlich in der Baunutzungsverordnung einmal durch die Forderung, in Kerngebieten von der Unterbringung von Wohnungen abzusehen, zum anderen durch die Festlegung einer Ausnutzungsziffer von höchstens 2,0 (Geschoßflächenzahl) zum Ausdruck kommt. Denn auch die Möglichkeit der Baunutzungsverordnung, in überwiegend behauten Stadtgebieten eine Überschreitung der höchsten Nutzungsziffer zuzulassen, wenn städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, kann nach der ganzen Tendenz des neuen Baurechts die Erhaltung, geschweige denn eine weitere nennenswerte Verdichtung des bestehenden Baubestandes nicht gewährleisten; sie muß die Grenzen beobachten, die durch die öffentlichen Belange gesteckt sind, die sich insbesondere auch aus der Art der baulichen Nutzung des betreffenden Gebietes ergeben. Damit stellt sich schon von der Gesetzeslage her die notwendige Frage nach einer weiteren Ausdehnung des jetzigen Innenstadtgebietes und der City.

Der Tendenz zur Entvölkerung der Innenstadt wird ferner durch die Schaffung eines Systems von Fußgängerbereichen zu begegnen sein. Es ist die Absicht, vom Individualverkehr getrennte Fußgängerzonen zu schaffen. Hierdurch soll eine Beruhigung des innerstädtischen Lebens, eine Stätte ungestörter menschlicher Begegnung und ein lebhaftes Geschäftsleben ermöglicht und so der Funktion von Innenstadt und City Rechnung getragen werden. Bei der Planung des Systems eines Fußgängerbereiches werden gewisse Umstellungen in der Abwicklung eines ungestörten Lieferverkehrs in Kauf zu nehmen sein. In erster Linie ist daran gedacht, das Gebiet um den Marienplatz dem Fußgänger weitestgehend zu öffnen. Von hier aus wird für den Fußgänger die gefahrlose Verbindung über den Karlsplatz zum Hauptbahnhof anzustreben sein. Ein Vorschlag für die Ausbildung einer Fußgängerzone im Zuge der Schützenstraße liegt vor. Vom Marienplatz wird ein Anschluß an den Fußgängerbereich im Tal und um den Viktualienmarkt zu suchen sein. Ein erster Schritt ist mit den Beschlüssen für die Schaffung des Fußgängerbereiches Orlandostraße schon getan. Auch für den Viktualienmarkt liegt eine Studie für die Umgestaltung zum Fußgängerbereich vor. Sie fügt sich sinnvoll in die möglichen Führungen des Altstadtringes Ost ein. Gerade in München bietet die Vielzahl der vorhandenen Passagen und Durchgänge eine günstige Voraussetzung für die Verwirklichung des Gedankens der Fußgängerbereiche.

#### Die City

Die City wird gegenwärtig im wesentlichen durch die historische Altstadt und Erweiterungen nach Westen etwa bis zur Theresienwiese und nach Norden in das Universitäts- und Hochschulviertel hinein gebildet. Im ostwärtigen Teil der historischen Altstadt haben größere Gebiete noch nicht den Charakter einer City erlangt. Hieraus leitet sich zunächst die Forderung ab, die Funktion der City durch

städtebauliche und sonstige Maßnahmen nach Osten bis zur Isar auszudehnen, wobei der notwendige Verkehrsausbau in diesem Gebiet zur Aufwertung beitragen muß. Die gegenwärtige Nutzungstendenz weist ferner schon jetzt auf eine Ausdehnung der City nach Norden, etwa bis zum Siegestor, im Westen bis zum Stiglmaierplatz und bis zur Paul-Heyse-Straße hin. Die südliche Begrenzung findet das Citygebiet etwa im Verlauf der Kapuzinerstraße. In der so umschriebenen City haben sich schon die meisten zentralen öffentlichen und privaten Verwaltungen, die kulturellen und sonstigen Einrichtungen, die einer Metropole eigentümlich sind, zusammengefunden. Diese Tendenz weiter zu unterstützen, andererseits die Tendenz allzuweit verstreuter Verlagerung zentrumsungebundener Betriebe aus der Innenstadt heraus zu steuern, wird in der Zukunft Aufgabe der Stadtplanung, namentlich auf dem verkehrlichen Sektor, sein.

Demgegenüber wird die übrige Innenstadt in stärkerem Ausmaß als die City neben geschäftlichen und gewerblichen Aufgaben Wohnfunktionen zu erfüllen haben. Dieses Gebiet wird vornehmlich die erwartete Ausdehnung des tertiären Sektors der Wirtschaft aufzunehmen haben. Das Innenstadtgebiet umschließt die City und wird nach außen etwa begrenzt: im Süden durch die trennende Bundesbahnlinie Hauptbahnhof Ostbahnhof, im Osten durch den Mittleren Verkehrsring, im Norden durch die Karl-Theodor-Straße und im Nordwesten durch den Straßenzug Landshuter Allee – Leonrodstraße.

Die übrige Innenstadt

Im Flächennutzungsplan sowie in den hieraus entwickelten Bebauungsplänen als den aus dem Leitbild des Stadtentwicklungsplanes fließenden verbindlichen Bauleitplanungen wird diesen der City und dem Innenstadtgebiet zugeordneten Funktionen durch entsprechende bindende Ausweisungen Rechnung zu tragen sein. Beim Verkehrsausbau der Innenstadt sind die bereits erhobenen städtebaulichen und architektonischen Forderungen zu neuen Bebauungslösungen zu erfüllen. In besonderem Maße gilt dies für die Barerstraße, die zu einer neuen städtebaulichen Achse wird. Dadurch soll das strenge Straßensystem der Maxvorstadt konsequent fortgeführt und der bisher fehlende Anschluß der Maxvorstadt an den Karlsplatz hergestellt werden. Das durch den Ausbau der Technischen Hochschule und der Universität um die Pinakothek entstehende großzügige Forum erhält damit eine würdige, klar wahrnehmbare Anbindung an die Stadtmitte und einen neuen architektonischen Anziehungspunkt. Ein solcher wird auch durch die konsequente Pflege des typisch münchenerischen Gedankens der dem Fußgänger allein vorbehaltenen „Passagen“ geschaffen. Eine nennenswerte weitere Ausdehnung und Erweiterung der großen Bildungsanstalten von übergeordneter und besonderer Bedeutung, z. B. der Universität und der Hochschulen, wird sich im Innenstadtbereich nicht mehr unterbringen lassen. Solche Ausweichpläne für die Ausweitung der Hochschulen müssen daher in vorausschauender Weise durch Ausweisung und Sicherung geeigneter Grundstücksflächen in der Region berücksichtigt werden.

Als Übergangszonen der Innenstadt zu den Außengebieten werden die Innenstadtrandgebiete in weiterer Zukunft einer größeren strukturellen Umwandlung baulicher Innenstadtrandgebiete Art unterworfen sein. Das Innenstadtrandgebiet ist bauhistorisch zu sehen. Es weist, an der Naht zur Innenstadt gelegen, Strukturelemente eines Stadtvorfeldes auf, die sich trennend zwischen die konzentrisch gewachsene Innenstadt und die homogen erweiterten, teilweise erst später eingemeindeten Vororte geschoben und erhalten haben. Die notwendige, dem natürlichen Gefälle der Innenstadt zum Außengebiet entsprechende Umstrukturierung ist keine im gesetzlichen Sinne zu verstehende Sanierung. Sie wird aber auf weite Sicht gesehen stadtplanerisch zu steuern sein.

Die  
Innenstadtrand-  
gebiete

Diese Maßnahmen werden durch den Verkehrsausbau begünstigt, folgt doch der Mittlere Ring etwa den Grenzen dieses Gebietes. Damit ergibt sich die Übereinstimmung mit der Gesamtverkehrsplanung, die der Nahtstelle der Innenstadt mit den peripheren Bereichen die Funktion einer Schwelle zuweist, innerhalb der dem Individualverkehr Begrenzungen auferlegt werden.

#### Die Außengebiete

Im Gegensatz zu der im Innenstadtgebiet vorgefundenen und in der Leitplanung für die Zukunft bestätigten städtebaulichen Konzentrierung zeigt sich in den Außengebieten kaum eine Verdichtung der Wohnbebauung zu Außenkernen. Diese Erscheinung ist geradezu ein typisches Charakteristikum der Münchner Stadtstruktur im Gegensatz zu vielen anderen Großstädten. Dem unwirtschaftlichen und städtebaulich unbefriedigenden Zerfließen der Stadt in die-Region hinaus muß durch eine neue konsequent verwirklichte Planungsidee entgegengetreten werden. Die Landeshauptstadt München sieht sie in einer massierten, in sich gegliederten und gegen-einander scharf abgegrenzten Bebauung entlang den Vorortstrecken der Bundesbahn, ferner in der Ausbildung von Kernen mit größerer Bebauungsdichte in den einzelnen Bebauungsbereichen.

Aus der sternförmigen Auffächerung der Vorortstrecken der Deutschen Bundesbahn ist das erstgenannte Ordnungsprinzip schon vorgegeben. Es muß als solches erkannt und anerkannt werden. Die sich entlang den Vorortlinien herauskristallisierende Bebauung muß in einer natürlichen Grenze gehalten werden, die durch die zumutbare Fußgängerentfernung zur Haltestelle gebildet wird. Die sternförmig ausstrahlenden Linienbänder der Baugebiete stoßen auf vorhandene Städte mit eigenem Einzugsbereich und teilweise eigener Ausstrahlungskraft wie etwa Dachau, Fürstenfeldbruck, Freising, Starnberg und beziehen diese bei fortschreitender Entwicklung sinnvoll in das Ordnungsbild der Region ein. Die städtebauliche Gesamtkonzeption, die sich mit der verkehrlichen Erschließung vereinbaren läßt, ist eine Forderung, die sich, wie die nachfolgenden Ausführungen zur Verkehrsplanung zeigen, in München gut erfüllen läßt. Die Gestalt der Landschaft, im Süden große Wälder, im Norden ausgedehnte Moore, ferner die das Stadtgebiet durchziehenden Grünzüge entlang der Isar und der Würm unterstützen eine solche sternförmige Gliederung. Zwischen den sternförmig ausstrahlenden Bauflächen verbleiben keilförmige, aus dem unbebauten Umland vordringende Grünzüge als Erholungsgebiete und landwirtschaftliche Freiflächen.

In logischer Fortführung dieses Ordnungsgedankens werden die Haltestellen entlang den Vorortverbindungen Kristallisationspunkte kompakter Bebauung und stellen der Ballung der Arbeitsstätten in der Innenstadt eine Ballung von Wohnstätten innerhalb einer zumutbaren Arbeitswegzone zur City entgegen. Damit diese Wohnstättenballungen zu eigenständigem Leben kommen, bedürfen sie eines wirtschaftlichen und kulturellen Kernes. Dieser Kern, der zweckmäßig und in der Regel nahe der Haltestelle zu bilden und zu formen ist, wird schon aus seiner Funktion heraus zu einer städtebaulichen Akzentbildung führen, wie sie im Plan symbolisch durch rote Rechtecke dargestellt ist. Berücksichtigt man die erwartete Bevölkerungsentwicklung, kann nicht ausgeschlossen werden, daß sich einige dieser Außenzentren zu Zentren größerer Einzugsbereiche mit gehobener kultureller und wirtschaftlicher Bedeutung entwickeln. Diese Möglichkeit wird bei der Verwirklichung des Stadtentwicklungsplanes besonders zu beobachten sein. Solche Zentren bieten sich aufgrund der Planungssituation in Oberschleißheim, Perlach und Freiam besonders an.

#### Flächen für Industrie und Gewerbe

Die Ausweisung der notwendigen Flächen für Industrie und Gewerbe hat die überall erkennbare Tendenz der Wanderung des sekundären Erwerbssektors in die

Außenbezirke der Stadt und in das weitere Umland zu unterstützen. Die fortschreitende Automatisierung macht zwar Arbeitskräfte entbehrlich, fordert aber große flächenmäßige Ausdehnung für den horizontalen Fluß der maschinellen Fertigung. Hinzu kommt der meist erhebliche Flächenbedarf für den ruhenden Pkw-Verkehr der Belegschaft, der in der Innenstadt nicht mehr gedeckt werden kann. Es ergeben sich also grundsätzliche funktionelle Abhängigkeiten zwischen Privatverkehr und sekundären Berufen einerseits und zwischen öffentlichem Verkehr und tertiären Berufen andererseits. Die seit 1950 wahrnehmbare Tendenz zu Stadtbezirken mit reiner Wohn- oder Industrienutzung wird in Zukunft stark zu unterstützen sein; die Bauleitplanung muß namentlich einzelnen Stadtteilen im Norden und Nordwesten bestimmte industrielle und gewerbliche Funktionen schon aus allgemein verkehrlichen und stadthygienischen Gründen zuweisen. Das bestehende älteste Hauptindustriengebiet im Norden der Stadt muß in Zukunft intensiver beansprucht werden. Gegenwärtig verstreuen sich die (teilweise störenden) Industrien über das ganze Stadtgebiet, namentlich aber über die Innenstadt und die südwestlichen, nördlichen und ostwärtigen Stadtbereiche<sup>36</sup>.

Im einzelnen kommen für eine (neue) intensive industrielle Nutzung die Flächen entlang des ostwärtigen Teiles des Bundesbahn-Nordringes, das Gebiet ostwärts der Bahnstrecke nach Ismaning zwischen Engelschalking und Johanneskirchen in Frage, wobei über das Stadtgebiet hinaus in der Region eine industriell gesteigerte Nutzung entlang der Bahnlinie nach Markt-Schwaben, etwa im Raume zwischen Feldkirchen - Poing, angestrebt werden sollte. Wie der Stadtentwicklungsplan zeigt, wird bei der Planung der Außengebiete auf die sinnvolle Zuordnung von Industrie- und Gewerbeflächen zu den Wohngebieten besonderer Wert gelegt, wobei in der Region diese Entwicklung vornehmlich im Norden und Osten stärker gefördert werden sollte als in den Außengebieten des Südens und Westens, die in der Nähe der Erholungsgebiete liegen. Die Planungen für die Entlastungsstädte Schleißheim, Perlach und Freiam sehen bereits größere Flächenausweisungen für Industrie- und Gewerbegebiete mit Gleisanschlüssen vor. Bei der gesunden Aufteilung großräumiger Industriegebiete mit den dazugehörigen Beschäftigtenwohnungen<sup>37</sup> wird die unerwünschte Durchdringung von Wohnvierteln mit Industriebetrieben zu vermeiden sein. Unberührt von diesen grundsätzlichen Erwägungen bleibt die Notwendigkeit, allen Wohngebieten ausreichende Flächen für das Handwerk zu-zuordnen.

Das Spannungsverhältnis zwischen Arbeitsstätte und Wohnung darf aber nicht nur als verkehrlich zu lösendes Problem gesehen werden. Dem aus dem erwarteten Wachstum der Bevölkerung resultierenden Strukturwandel des Stadtgefüges muß eine vernünftige Zuordnung der Arbeitsstätten zu den Wohnungen ganz allgemein entsprechen. Ein Wohnen weit draußen vor der Stadt verliert dann jeden Wert, wenn die Freizeit durch die Länge des Weges von und zur Arbeitsstätte aufgebraucht wird. Die Bauleitplanung muß weiter in den einzelnen Stadtteilen die Wohn- und Arbeitsstätten der Erwerbsgruppen, die ihrer Tätigkeit nach nicht auf städtische Konzentration entscheidenden Wert legen müssen, sinnvoll verteilen. Solche Planungen werden auch durch die starke Fluktuation der Arbeitskräfte, namentlich in Zeiten der Vollbeschäftigung, nicht überflüssig, zeigen die Erfahrungen doch, daß ein nicht unerheblicher Teil der Beschäftigten auf dem sekundären Erwerbsektor innerhalb des Fußgängerbereiches zur Arbeitsstätte wohnt. Jedoch wird sich die das städtische Leben wie in jeder Großstadt - kennzeichnende Unausgeglichenheit der Verkehrsbeziehungen zwischen den Standorten des Arbeitens und denen des Wohnens niemals ausschließen lassen. Sie wird bei wachsender räumlicher Ausdehnung der Stadt weiter zunehmen. Die zunehmende Entfernung kann nur

durch ein leistungsfähiges Massenverkehrsmittel im Rahmen einer mit dem Individualverkehr sinnvoll abgestimmten Gesamtverkehrsplanung überwunden werden, namentlich soweit die auf tertiärem Sektor tätigen und deshalb für ihre Tätigkeit auf die Innenstadt angewiesenen Beschäftigten in Frage stehen.

#### Vorbehaltsflächen

Die Erweiterung der Baugebiete darf nicht die letzten Baulandreserven im Stadtbereich übereilt in Anspruch nehmen. Im Sinne einer weitblickenden Planung muß vorsorglich Raum für das Nichtplanbare, für den immer wieder auftretenden unerwarteten Bedarf freigehalten werden. Bei dem unerwartet auftretenden Bedarf handelt es sich erfahrungsgemäß oft um solchen, der für die organische und gesunde Weiterentwicklung der Stadt von lebenswichtiger Bedeutung ist. Der Flächennutzungsplan wird daher für vorerst unbekannte Zweckbestimmungen ausreichende Reserven berücksichtigen.

#### Freie Flächen

Die das Leitbild der zukünftigen Stadtentwicklung tragende Bedeutung der Grünzüge und Freiflächen, ihre gliedernde Funktion und ihre der Erholung und Gesundheit der Bevölkerung dienende Aufgabe sind in den bisherigen Darlegungen bereits herausgestellt. Erst der Flächennutzungsplan wird die Gliederung des Stadtkörpers durch ein zusammenhängendes System von Grünflächen im einzelnen deutlich machen. Ausgehend von den Großfreiflächen Isartal und Englischer Garten im Osten und dem Würmtal mit dem Nymphenburger Park im Westen hat der Stadtentwicklungsplan eine große Zahl weiterer, die einzelnen Baugebiete voneinander trennender Grünflächen durch neue Grünverbindungen ergänzt. Darüber hinaus muß jede sich bietende Gelegenheit zur Aussparung und Herstellung von verbindenden Grünflächen, seien es auch solche von bescheidenem Umfang, in Zukunft genützt werden. Zwar stehen die Waldgebiete am südlichen Stadtrand und die Mooregebiete am nördlichen Stadtrand als großräumige Erholungsflächen zur Verfügung, jedoch ist bisher ein teilweise recht erheblicher Mangel an belebendem Grün in den kompakten Großwohngebieten zu verzeichnen. Fiskalische Überlegungen sollten hier einen notwendigen Grunderwerb nicht hindern. Der Wohnwert jedes Stadtgebietes wird durch verbindendes Grün, das die Fußgängerbereiche aufnimmt, außerordentlich gesteigert. Die Verunreinigung der Luft über der Stadt ist allgemein bekannt. Der gesundheitliche Nutzeffekt rechtfertigt finanzielle Aufwendungen. Besondere Bedeutung kommt im Zuge der Grünplanung dem Oberwiesenfeld zu, das der Bevölkerung der nordwestlichen Stadtgebiete zur Erholung erhalten und geschaffen werden muß. Eine lockere, diesem Gedanken nicht widersprechende Nutzung für sportliche Zwecke (Großstadion mit Nebenanlagen) wird hierdurch nicht ausgeschlossen. Die Freihaltung als Grünfläche ist weiter auch deshalb notwendig, um aus der nördlichen Region den gliedernden Grünkeil weit in die Stadt hereinzuführen.

#### Die Versorgung der Stadt

Die notwendigen Maßnahmen zur Sicherstellung der Versorgung der Stadt, die dem weiteren Wachstum Rechnung tragen sollen, müssen in ihrem Ausbau zeitlich so aufeinander abgestimmt sein, daß einerseits keine zwischenzeitlichen Versorgungslücken entstehen, andererseits über die schwerpunktartige Erschließung neuer oder erweiterter Baugebiete ermöglicht wird. Es ist nicht Aufgabe dieses Planes, im einzelnen die geplanten Versorgungseinrichtungen bis zum Jahre 1990 darzustellen. Sonderplanungen der einzelnen Versorgungsträger werden, soweit sie nicht ohnehin teilweise oder gänzlich vorhanden sind, notwendig. Nur grundsätzlich sei daher im folgenden bemerkt:

**W a s s e r v e r s o r g u n g:** Die Qualität des Münchner Trinkwassers ist bekannt. Oberflächenwasser sollte auch in ferner Zukunft zur Trinkwasserversorgung der

Stadt, die 1980 rund 7000 Liter in der Sekunde erfordern dürfte, erst erschlossen werden, wenn Quellwasser in ausreichenden Mengen nicht mehr beschafft werden kann. Für die weitere Stadtentwicklung bis 1990 kommt der neuen Trinkwassererschließung im Loissachtal bei Oberau besondere Bedeutung zu. Die weitere Versorgungsplanung wird ebenso großzügig wie in der Vergangenheit vorangetrieben werden müssen.

**A b w a s s e r v e r s o r g u n g:** Hier wird die Stadt besondere Anstrengungen unternehmen müssen, um die Voraussetzungen für den weiteren Ausbau einer großräumigen Abwasserbeseitigung und damit für eine weitere schwerpunktmäßige Bebauung namentlich im Norden und Osten der Stadt zu schaffen. Besondere Sorge bereitet die Vorflut. Die Errichtung einer zweiten großen Kläranlage in Dietersheim ist bald zu verwirklichen. Die großzügige Lösung der Abwasserprobleme im Einvernehmen mit den beteiligten staatlichen Stellen ist vordringlich. Die Initiative zur Bildung von Abwasserverbänden in der Region der Stadt ist begrüßenswert. Es muß vermieden werden, daß durch Schaffung von Kanalisationseinrichtungen in verkehrsfernen Gemeinden und in Orten, die nach dem Leitbild zur weiteren baulichen Entwicklung nicht vorgesehen sind, Baumaßnahmen einsetzen.

**M ü l l b e s e i t i g u n g:** Zur unschädlichen und hygienischen Beseitigung des Mülls sind für die weitere Zukunft zusätzliche Müllverbrennungs- oder ähnliche Beseitigungsanlagen zu schaffen. Die Vorarbeiten sind aufgenommen. Als Standort für die nächsten Anlagen ist möglichst der Westen und der Südosten der Stadt zu wählen, um eine Bedienung des Umlandes, schon im Interesse der Reinhaltung des Grundwassers, nicht auszuschließen.

**S t r o m v e r s o r g u n g:** Der mit dem Wachstum der Stadt und der technisch wirtschaftlichen Entwicklung zu erwartende, erheblich gesteigerte Strombedarf im Planungszeitraum ist bekannt; entsprechende Planungen sind vorhanden. Auf die Möglichkeiten zur Stromgewinnung auf neuer Energiebasis wird sorgfältig zu achten sein.

**W ä r m e v e r s o r g u n g:** Dem steigenden Bedarf nach preisgünstiger Wärmeenergie muß durch großzügige Planung und entsprechende Maßnahmen Rechnung getragen werden. Die Standortfestlegung der Erzeugungsanlagen begegnet wegen des Bedarfs an Kühlwasser Schwierigkeiten und bedarf frühzeitiger und eingehender Untersuchungen. Diese sind für geplante neue Energiegewinnungsanlagen schon eingeleitet.

**G a s v e r s o r g u n g:** Die derzeitige Bereitstellung des benötigten Wirtschaftsgases ist unter Zurückdrängung der Kohlenbasis stark auf die Verwendung von Erdgas abgestützt. Die Entwicklung der ferneren Zukunft ist wohl noch nicht genau zu übersehen, da Ergiebigkeit und Fündigkeit der Erdgasvorkommen im Osten Münchens schwer zu bestimmen sind. Eine langfristige Vorausplanung für die erforderlichenfalls notwendige Erschließung weiter entfernter Erdgasbezugsquellen ist zweckmäßig.

**S c h l a c h t- u n d V i e h h o f, G r o ß m a r k t h a l l e:** Gegenwärtige Untersuchungen prüfen, ob die vorhandenen Einrichtungen und Anlagen den gesteigerten Anforderungen und der erwarteten Entwicklung genügen. Vorbehaltsflächen für weiteren Bedarf werden auszuweisen sein.

Die Bedürfnisse aller Versorgungsträger an Grundstücken für die Situierung ihrer Einrichtungen und Anlagen werden im einzelnen im Flächennutzungsplan berücksichtigt werden. Besonders hier wird für den nicht voraussehbaren Bedarf ein ausreichendes Maß an Vorbehalts- und Reserveflächen vorzusehen sein. Die Tendenz,



aus Versorgungsquellen der Stadt auch die Region und sogar darüber hinausliegende Gebiete zu versorgen, wird in dem Raumordnungsplan für die Region München und den Südbayerischen Raum zur notwendigen Abstimmung aller Interessen führen. Insgesamt gesehen dürfte die Versorgung der Landeshauptstadt München im Planungszeitraum auf dem Gebiet der Abwasserbeseitigung und Wasserversorgung besondere Anstrengungen notwendig machen.

#### 4. Gesamtverkehrsplan

##### Grundzüge der Verkehrsplanung

Die vorgenannten Ausführungen haben schon die ausschlaggebende Bedeutung erkennen lassen, die einer sinnvollen Lösung der gesamtverkehrlichen Fragen als der Voraussetzung für das Funktionieren eines städtischen Lebens zukommt. Dabei *wird* die Lösung der Aufgabe, den Berufsverkehr in den Stoßzeiten des Arbeitsbeginns und des Arbeitsschlusses zu bewältigen, infolge der erwarteten strukturellen Entwicklung zum tertiären Sektor hin immer schwieriger. Der Weg zu und von der Arbeitsstätte wirkt für den einzelnen als zeitliche und gesundheitliche Belastung. Öffentlicher Massenverkehr und Individualverkehr müssen so weitgehend wie möglich aufeinander abgestimmt werden, so daß jeder Verkehrsart die ihr wesenseigene Aufgabe zugeteilt wird. Die Stadt ist sich darüber klar, daß das Ideal einer solchen Aufgabenverteilung zwischen dem öffentlichen Massenverkehr und dem Individualverkehr als einer Voraussetzung der reibungslosen Abwicklung des gesamten Stadtverkehrs nicht in vollkommener Form verwirklicht werden kann. Weitgehend kann dieses Ideal und dieses Ziel aber dann erreicht werden, wenn Bauleitplanung und Gesamtverkehrsplanung einheitlich betrieben und vollzogen werden. In Bestätigung des Vorschlages der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan erhebt die Stadt die Erkenntnis des engen Zusammenhanges von Bauleitplanung und Gesamtverkehrsplanung zum Planungsgrundsatz, zur tragenden Planungsidee. Verkehrsort und Baudichte stehen in enger Wechselbeziehung zueinander. Dieser Planungsgrundsatz entwickelt für die wachsende Landeshauptstadt eine gegliederte Stadtform, die sich aus der optimalen Nutzung des schienengebundenen Massenverkehrsmittels und dem darauf abgestimmten Individualverkehr ergibt. Der Grundsatz deckt sich mit dem aus städtebaulicher Sicht gewonnenen Leitbild der sternförmig gegliederten Stadt. Die Verkehrsplanung hat zunächst die Wiederherstellung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen dem individuellen und dem Massenverkehr zum Ziel. Dem öffentlichen Massenverkehrsmittel kommt vorwiegend die Bedienung der dicht und eng bebauten Flächen zu. Dabei ergibt sich die Abgrenzung in der schienengebundenen Verkehrsbedienung zwischen der Deutschen Bundesbahn und den städtischen Verkehrsbetrieben auch in der Zukunft aus dem Grundsatz, daß das städtische Massenverkehrsmittel (Straßenbahn, später U-Bahn) im Gegensatz zur Bundesbahn die flächenmäßige Bedienung dicht bebauter Stadtgebiete übernimmt. Mit anderen Worten ausgedrückt: Parallel in Fußgängerentfernung geführte städtische Massenverkehrslinien übernehmen die Verkehrsbedienung der von der Deutschen Bundesbahn nicht oder nicht hinreichend bedienten geschlossenen Baugebiete. Die weitläufig und locker bebauten Gebiete können demgegenüber weitgehend vom Individualverkehr versorgt werden. Innerhalb der Innenstadt werden in Zukunft dieser Verkehrsart erhebliche Beschränkungen auferlegt werden, weil die zur Bewältigung eines uneingeschränkten Individualverkehrs benötigten Verkehrsflächen einfach nicht vorhanden sind und aus städtebaulichen Gründen auch nicht zur Verfügung gestellt werden können.

Der unverzügliche Ausbau eines leistungsfähigen Massenverkehrsmittels ist deshalb vordringlich.

Das Verkehrsbedürfnis des Einzelnen hat im Laufe der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung so stark zugenommen, daß auch der Flächenbedarf in ungewöhnlichem Maße angewachsen ist. Bei aller Bedeutung, die dem Verkehr im heutigen Städtebau zuzuerkennen ist, muß sein ständig steigender Raumbedarf daher sorgfältig mit zahlreichen anderen Ansprüchen auf Nutzung von Grund und Boden koordiniert werden. Dabei ist davon auszugehen, daß der Verkehr nicht um seiner selbst willen raumbeanspruchender Faktor ist, sondern wegen seiner dem Gesamtorganismus der Stadt dienenden, vermittelnden, die Stadt mit der Außenwelt und die einzelnen Stadtteile untereinander verbindenden Funktionen. Im Sinne eines gerechten Ausgleiches des Flächenbedarfs für die verschiedensten Zwecke und im Interesse einer möglichst wirtschaftlichen Verkehrsplanung geht die Gesamtverkehrsplanung für die Stadt München vom Bestreben aus, den Flächenanspruch des Verkehrs in angemessenen Grenzen zu halten. Dieser Grundsatz findet insbesondere dort Anwendung, wo die vorhandene Bausubstanz eine Ausweitung des Verkehrsraumes nur unter Darbringung unverhältnismäßig hoher Opfer an materiellen und ideellen Werten zulassen würde. So muß sich die Art der verkehrlichen Erschließung der Innenstadt und der City, insbesondere der historischen Altstadt, weitgehend den gegebenen baulichen Verhältnissen anpassen. Insbesondere der Kraftfahrzeugverkehr sind in älteren Baugebieten zum Teil enge Grenzen gesetzt. Hier ergibt sich die Notwendigkeit, Reservate für den Fußgängerverkehr zu bilden und dem öffentlichen Verkehrsmittel in der Ausnutzung des begrenzt verfügbaren Verkehrsraumes den Vorrang einzuräumen. Im Hinblick hierauf wurde bereits oben die Forderung nach Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen dem individuellen und öffentlichen Verkehr, innerhalb des schienengebundenen öffentlichen Massenverkehrs nach einer funktionsgerechten Aufgabenteilung zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem städtischen Verkehrsträger erhoben. Bei Erfüllung dieser Forderungen wird die Voraussetzung geschaffen, dem Fußgänger im Citybereich den ihm gehörigen Bewegungsraum zurückzugeben. Das planerische Ziel ist es, vom Fahrzeug aus gut erreichbare, dem Fußgänger allein vorbehaltenen Bewegungsräume zu schaffen. Namentlich die City wird damit dem Menschen als Stätte der Begegnung, als Treffpunkt und als Mittelpunkt großstädtischen Lebens zurückgegeben.

Diese Anforderungen an eine gesamtverkehrliche Planung stellen sich, weil die Verkehrsnot der Stadt letzten Endes auf eine seit langem eingetretene Störung des Gleichgewichts zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zurückzuführen ist. Der Gesamtverkehrsplan verfolgt das Ziel, unter sorgfältiger Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse einerseits und des Verkehrsraumangebotes andererseits ein neues Verhältnis zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr durch sinnvollen Ausgleich der unterschiedlichen Leistungsfähigkeit der beiden Verkehrsarten herzustellen. Es bestätigt sich so der bereits oben vom städtebaulichen Standpunkt geforderte und gefundene tragende Planungsgrundsatz, Bauleitplanung und Verkehrsplanung miteinander zu einer untrennbaren Einheit zu verschmelzen. Dabei ergibt sich der erfreuliche Umstand, daß die städtebauliche Planungsidee auch von den verkehrstechnischen und nicht zuletzt den verkehrswirtschaftlichen Überlegungen bestätigt wird. Ein unterirdisches Massenverkehrsliniennetz setzt schon aus Gründen der Wirtschaftlichkeit hohe Baudichte in seinem Einzugsbereich voraus. Die Beibehaltung der jetzigen Baudichte der Innenstadt und die hierauf gegründete Arbeitsplatzkonzentration ist also Grundvoraussetzung für die Wirtschaftlichkeit und damit die Realisierbarkeit eines leistungsfähigen Massenverkehrsmittels. Die Stadt vertritt damit nicht die Auffassung, die bauliche Nutzbarkeit der Grundstücke in der Innenstadt herabzusetzen und damit den Verkehr zu „entballen“; ein leistungsfähiges Massenverkehrsmittel ist in der Lage, auch die Verkehrsbedürfnisse dichtbebauter

Innenstadtgebiete voll zu befriedigen. Die Ursachen des derzeitigen Verkehrsnotstandes in der Innenstadt liegen auch gar nicht in der vorhandenen relativ hohen Baudichte. Sie liegen unter anderem darin, daß die in der Innenstadt ohnehin schon beschränkt zur Verfügung stehende Verkehrsfläche vom innenstadtfremden, individuellen Durchgangsverkehr beansprucht wird<sup>38</sup>. Eine aus der gegenwärtigen Verkehrssituation gezogene Schlußfolgerung, baulich aufzulockern, würde an der Tatsache vorbeigehen, daß ein leistungsfähiges Massenverkehrsmittel durchaus in der Lage ist, die überwiegende Verkehrsbedienung der Innenstadt zu gewährleisten. Mit dem Ausbau des Altstadtringes und der Innenstadttangenten zu leistungsfähigen Verkehrsstraßen wird auch für den Innenstadtbereich dem Individualverkehr in gewissem Umfang neue Verkehrsfläche gewonnen. Mehr an Verkehrsfläche kann dem Individualverkehr künftig in der Innenstadt nicht angeboten werden, soll dem städtebaulichen Leitbild einer mit Leben gefüllten, wirtschaftlich nicht entwerteten Innenstadt Rechnung getragen werden. Anders als in der Innenstadt sind dagegen dem Individualverkehr in den peripheren Bereichen zunächst keine Schranken gesetzt.

Im einzelnen ergeben sich für die Verkehrsarten folgende Leitbilder:

#### **Luftverkehr**

Die Stadt München ist ringsum von sechs Flugplätzen<sup>39</sup> umgeben. Ausgedehnte Baugebiete unterliegen deshalb Höhenbeschränkungen, die sich aus den Sicherheitsbestimmungen für die Ein- und Ausflugsektoren der Flugplätze ergeben. Solche Beschränkungen können im gegenwärtigen Ausmaß für die Zukunft sowohl aus Gründen der allgemeinen Sicherheit als auch wegen der Lärmstörungen auf die Dauer nicht hingenommen werden. Bloße Flugstreckenänderungen können bei der dichten Besiedlung des Raumes nur zu einer Verringerung der Beeinträchtigungen, nicht aber zu einer echten Verbesserung führen. Die Stadt, die gezwungen ist, ständigen Bevölkerungszuwachs in erheblichem Ausmaß aufzunehmen, muß nachdrücklich auf der Verringerung dieser durch die Flugplätze und ihre Sicherheitszonen auferlegten Fesseln bestehen. Eine solche Verringerung ist im gesundheitlichen Interesse der Bevölkerung von Stadt und Region wegen der eminenten Lärmbelastigungen nötig. In diesem Zusammenhang muß auch die endgültige Standortauswahl für den Verkehrsflughafen München-Riem gesehen werden. Der gegenwärtige Standort am Ostrand der Stadt hindert die bauliche Entwicklung nach Osten, Er wird aber auch von der angrenzenden Region als äußerst störend empfunden. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die besondere Annehmlichkeit des Verkehrsflughafens München-Riem in der verkehrsgünstigen Lage zur City liegt. Nachdem bei der Festlegung des endgültigen Standortes für den Großflughafen München, schon wegen der ihm zugeordneten Funktionen, nicht nur städtische Interessen, sondern auch solche des Landes und des Bundes berührt werden, kann die Entwicklungsplanung der Stadt jetzt noch keine Standortbestimmung treffen. Die Stadt begrüßt es, daß der Staat die Standortauswahl für den Großflughafen als eine Aufgabe der Landesplanung ansieht und sich deshalb gemeinsam mit der Stadt zur Bildung einer Studienkommission für die Standortauswahl eines Großflughafens München entschlossen hat. Die Kommission hat zu Beginn dieses Jahres ihre Arbeit aufgenommen. Vom Standpunkt der Landeshauptstadt aus muß auf einem Standort in zumutbarer Entfernung zur City und mit entsprechenden Anschlüssen an das schienengebundene Massenverkehrsmittel und an den Straßenverkehr Wert gelegt werden.

#### **Eisenbahnfern- und -güterverkehr**

Der Gesamtverkehrsplan übernimmt ebenso wie der Stadtentwicklungsplan in seiner Gesamtheit die vorhandenen Bundesbahnanlagen weitgehend mit allen ihren Verzweigungen und Einrichtungen. Die Stadtentwicklungsplanung muß die

sich hieraus ergebenden Tatsachen berücksichtigen. Die oberirdischen Gleiskörper der Eisenbahnanlagen wirken sich in der Innenstadt stark trennend aus, während sie mit ihren Haltestellen in den Außengebieten zu verbindenden Elementen der Siedlungskörper werden; wenn diese ihren örtlichen 'Mittelpunkt in Bahnhofsnähe haben. Die Deutsche Bundesbahn hat gegen die Behandlung ihres Liniennetzes im Gesamtverkehrsplan Bedenken nur insoweit vorgetragen, als die Verkehrsplanung die Auffassung der inneren Isartalbahn zwischen dem Isartalbahnhof und Großhesselohe vorsieht. Die Stadt kann aber auf ihrer Forderung nach Auflösung der inneren Isartalbahn aus Gründen des hier vorrangigen Straßenverkehrsausbaues im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes nicht verzichten. Dies um so weniger; als die innere Isartalbahn schon heute nur einen sehr geringen Personenverkehr trägt.

Die Verwirklichung des planerischen Leitbildes auf dem Sektor des Massenverkehrs sieht die Landeshauptstadt München darin, daß die radial auf die Stadt zulaufenden Vorortsbahnlinien der Deutschen Bundesbahn zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof quer durch die Stadt über Karlsplatz, Marienplatz, Rosenheimer Berg unterirdisch geführt werden, und sich das in der Innenstadt unterirdisch geführte Verkehrsnetz der Landeshauptstadt München (Tiefbahn) hierauf abstimmt<sup>40</sup>. Dies bedeutet die Übernahme der Nord-Süd- sowie der Nordwest-Südost-Verkehrsbedienung durch die Stadt (drei Strecken), während in Ost-West-Richtung nur noch eine Tiefbahnstrecke von der Stadt zu betreiben ist. Der Querverkehr zwischen den Ästen der V- und Tiefbahn wird durch einige verbleibende Straßenbahnlinien, hauptsächlich aber durch Kraftomnibusse besorgt. Diese Lösung bringt eine rasche Verbesserung der gesamten Verkehrsbeziehungen der Innenstadt und der Region. Das Vorortnetz der Deutschen Bundesbahn wird als integrierender Bestandteil in das städtische Massenverkehrsgefüge einbezogen. Diese Lösung findet die Zustimmung und Mitwirkung der Deutschen Bundesbahn. Sie ermöglicht die Erarbeitung eines Tarifmodells zwischen der Deutschen Bundesbahn und den städtischen Verkehrsbetrieben, das einer echten Tarifgemeinschaft nahe kommt. Tariflich sind sämtliche Umsteigebeziehungen innerhalb des kombinierten Tiefbahn-V-Bahnsystems einheitlich behandelt. Damit wird dem berechtigten Wunsche der Fahrgäste nach kürzesten Wegeverbindungen am ehesten Rechnung getragen. Verzerrte Verkehrsströme, die durch unterschiedliche Tarifnetze ausgelöst würden, entstehen hierdurch nicht. Die Lösung ermöglicht weiter den gleichzeitigen und unverzüglichen Beginn des Baues der Tunnelstrecken in der Innenstadt, wobei sich eine Arbeitsteilung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Landeshauptstadt München ergibt. Während die Deutsche Bundesbahn sich vorerst auf den Bau der V-Bahnlinie in Ost-West-Richtung konzentriert, kann von der Landeshauptstadt München zunächst eine sich mit der V-Bahn kreuzende unterirdische Nord-Süd-Verbindung im Bereich der Innenstadt geschaffen werden. Die aufgezeigte Lösung ermöglicht schließlich eine angemessene Kistenaufteilung unter den Beteiligten und damit die raschestmögliche Verwirklichung des Gesamtprojektes.

Im einzelnen ergeben sich demgemäß die nachfolgend näher dargestellten Netzlinien:

Der Raum außerhalb des Burgfriedens wird, abgesehen von einigen Ausnahmen, durch die Vorortsstrecken der Deutschen Bundesbahn erschlossen. Es sind dies die Linien aus den Richtungen Freising, Dachau, Nannhofen, Geltendorf, Herrsching, Gauting, Tutzing, Wolfratshausen, Holzkirchen; Deisenhofen, Kreuzstraße, Grafing, Erding, Ismaning. Sie werden in der Innenstadt durch eine neue Linie untereinander verbunden (Verbindungsbahn = V-Bahn). Alle innerhalb und außerhalb

**Massenverkehr**  
Grundsatz-  
entscheidung  
Abb. 26 und 27

Netzgestaltung im  
Außenraum  
Abb. 2

der Stadtgrenze liegenden, schon bestehenden oder zukünftigen Baugebiete (Außengebiete) längs der Eisenbahnstrecken werden dadurch gut an die Kernstadt angeschlossen. Das große Baugebiet Garching hat jedoch keine Eisenbahnverbindung und muß deshalb über Freimann, die Ungererstraße und die Münchner Freiheit durch das städtische Massenverkehrsmittel versorgt werden. Gleiches gilt für die bahnfernen Teile der geplanten Entlastungssiedlungen Perlach und Schleißheim. Dies sind Beispiele für die gegenseitige Ergänzung der Linien der Deutschen Bundesbahn und der städtischen Verkehrsbetriebe (kombiniertes Tiefbahn- und V-Bahnnetz). Siedlungsgebiete außerhalb einer möglichen Erschließung durch irgendwelche Massenverkehrsmittel werden in Zukunft innerhalb des Burgfriedens der Stadt nicht gefördert; sie sollten auch außerhalb der Stadtgrenze nicht geplant und errichtet werden.

#### Netzgestaltung im Stadtgebiet

Im äußeren Stadtgebiet sind die Einflußbereiche der Linien des Massenverkehrs klar abgegrenzt. Gegenseitige Überschneidungen entstehen nur im Innenstadtbereich. Sie sind hier erwünscht. Eine möglichst flächenmäßige Verkehrserschließung wird erreicht. Die Eisenbahnstrecken aus der Richtung Pasing verlaufen zentral über den Hauptbahnhof und die Innenstadt zum Ostbahnhof. Dort spalten sie sich in eine große „U-förmige“ Figur auf in Richtung Riern und in Richtung Giesing. Die Eisenbahnstrecken übernehmen im Osten der Stadt die Tangentialerschließung. Demgegenüber stoßen sie im Westen gebündelt radial in das Zentrum hinein. Im Bereich der Radialstrecken von Pasing her werden deshalb die Linien des städtischen Massenverkehrsmittels parallel von der V-Bahn abgerückt. Im Bereich der U-förmigen Eisenbahnlinien ostwärts des Ostbahnhofes müssen umgekehrt die städtischen Massenverkehrsmittel die direkte radiale Erschließung übernehmen. Das aufgezeigte Liniennetz der schienengebundenen Massenverkehrsmittel darf kein starres sein. Es muß vielmehr erweiterungs- und entwicklungsfähig gehalten werden, um so immer wieder den neu entstehenden Bedürfnissen des Massenverkehrs angepaßt werden zu können. Es ist für eine Bevölkerung von 1 400 000 bis 1 500 000 Einwohnern innerhalb des Burgfriedens und von rund 2 800 000 bis 2 900 000 Einwohnern der erweiterten Region bemessen, worunter hier grundsätzlich die 45 Minutenzone der Einzugsbereiche der Massenverkehrsmittel vom Stadtzentrum aus verstanden wird.

#### Netzgestaltung in der Innenstadt

Neben dem starken Wachstum der Bevölkerung des Stadtgebietes und dessen Außenraums ist vor allem auch die erwartete starke Zunahme der an die Innenstadt gebundenen tertiären Betriebe und damit das Wachstum der Innenstadt selbst auf ein erweitertes Gebiet hinaus berücksichtigt. Um der Umstrukturierung der sich erweiternden Innenstadt Rechnung zu tragen und damit alle ihre Verkehrsbedürfnisse in Zukunft voll zu befriedigen, wird das Massenverkehrsmittel hier besonders engmaschig und leistungsfähig gehalten. Es muß außerdem so attraktiv sein, daß eine wirksame Verlagerung von Privatverkehr auf den öffentlichen Verkehr, im Innenstadtbereich eintritt. Hier spielt der Massenverkehr heute schon und in noch viel stärkerem Maße in der Zukunft die bestimmende Rolle.

#### Planungszeitraum und Ausbaustufen

##### Planungszeitraum und Ausbaustufen:

Das öffentliche Massenverkehrsmittel Münchens ist als kombiniertes V-Bahn- und Tiefbahnnetz gedacht. Die unterirdischen Teilstrecken der Tiefbahn werden so projektiert, daß ein späterer U-Bahnbetrieb möglich ist. Das setzt voraus, daß nach Endausbau des gesamten Netzes aus dem Liniennetz ein sinnvolles und echtes U-Bahnnetz entwickelt werden kann. Dies soll nicht heißen, daß sämtliche Straßenbahnlinien schon jetzt als U-Bahnlinien betrieben werden. Dies ergäbe ein in der Leistungsfähigkeit überzogenes und auch finanziell zu aufwendiges Gebilde. Das U-Bahnnetz ist entsprechend den Vorbildern aus Berlin, Hamburg und Stockholm

entwickelt. Einige Tangentiallinien, die die Innenstadt nicht berühren, sollen als Straßenbahnlinien beibehalten werden. Die Möglichkeit einer U-Bahnringlinie - dem Berliner ,S-Bahnring entsprechend - ungefähr auf der Linie Nikolaiplatz - Nordbad Rotkreuzplatz - Heimeranplatz Sendlinger Berg - Candidplatz - Rosenheimer Platz - Max-Weber-Platz verlaufend, soll für die weiteste Zukunft nicht ausgeschlossen werden. Das V-Bahn- und U-Bahnliniennetz setzt sich grundsätzlich aus fünf Strecken zusammen, die alle die City als Kern der erweiterten Innenstadt anfahren. Eine dieser fünf Linien stellt die V-Bahn der Deutschen Bundesbahn dar, die wie gesagt die Stadt in mehrfacher Verzweigung mit dem Außenraum verbindet.

Die Kapazität des Netzes im Bereich der City beträgt im Endausbau rund 300 000 Fahrgäste je Stunde. In der Spitzenstunde werden vergleichsweise heute in dem gleichen Gebiet 100000 Personen befördert. Dies bedeutet eine Leistungsreserve von 200 Prozent. Damit ist die Gewähr gegeben, daß das kombinierte unterirdische Massenverkehrsmittel allen Anforderungen bezüglich Attraktivität und Leistungsfähigkeit auch über das Jahr 1990 hinaus gewachsen sein wird.

Der Ausbau des Liniennetzes ist auf einen Zeitraum von 30 Jahren abgestellt. Hierbei hat der Neubau an oberirdischen Strecken zur Erweiterung des Liniennetzes und von unterirdischen Strecken im Bereich der Innenstadt Hand in Hand zu gehen. Das Tiefbahnliniennetz zeigt den Zustand, wie er nach rund 30 Jahren erreicht sein soll. Hieran schließt dann der spätere U-Bahnausbau an. Bis zum Jahre 1990 soll es möglich sein, den Massenverkehr in der gesamten Innenstadt unterirdisch, vom individuellen Verkehr unabhängig zu führen. Das gilt etwa für das Gebiet von der Münchner Freiheit bis zum Harras und vom Ostbahnhof bis zur Donnersberger Brücke. Die übrigen Teilstrecken sind entweder unabhängig oberirdisch geführt, oder verlaufen auf eigenem Bahnkörper innerhalb der Straße. Das im Plan rot ein-gezeichnete unterirdische Tunnelsystem hat eine Länge von ungefähr 35 km. Das bedeutet, daß auf 30 Jahre verteilt jährlich eine Strecke von 1 bis 1,5 km gebaut werden muß, um das gesteckte Ziel zu erreichen. Dieser Wert von 1 bis 1,5 km jährlicher Baustrecke hat sich in der Praxis in anderen Städten als durchführbar erwiesen. Zu den 35 km kommt noch eine Streckenlänge von rund 4 km für die Verbindung der Vorortbahnen zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof hinzu. Besonders wichtig ist die Unterteilung der unterirdischen Strecken in Baustufen, die jede für sich nach Fertigstellung in Betrieb genommen werden können. Sie verbessern dann Zug um Zug den öffentlichen Massenverkehr. Es ist möglich, nicht nur die unterirdisch geführten Strecken des Liniennetzes von allem Anfang an U-bahnmäßig auszubauen, sondern auch einige der oberirdisch geführten Strecken, so daß dort später keine Verlegung in die zweite Ebene mehr notwendig wird. Das bedeutet eine nicht unbeträchtliche Ersparnis an finanziellen Mitteln. Die Untersuchungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen, jedoch dürfte die Strecke vom Sendlinger Berg über die Langbehnstraße Richtung Kleinhadern oberirdisch teils, in Mittellage, teils in Seitenlage endgültig U-bahnmäßig auszubauen sein. Es wird dann nur eine Unterfahung der querlaufenden Hauptverkehrsstraßen notwendig. Als weiteres Beispiel sei auf die Strecke von Freimann Richtung Garching verwiesen, die gleiche Möglichkeiten bietet.

Abb. 26

Abb. 27

Ausgehend von der Einheit des Netzliniengefüges aller schienengebundenen Massenverkehrsmittel im Stadtgebiet ergibt sich damit folgendes abgestimmtes Gefüge:

Netzliniengefüge der U-Bahn

Die Trasse Hauptbahnhof - Neuhauser Straße - Kaufingerstraße - Rosenheimer Straße - Ostbahnhof (sogenannte klassische Trasse) wird von der Deutschen Bundesbahn benutzt (Verbindungsbahn = V-Bahn).

Abb. 27

#### U-Bahnlinie 8 (rot)

Großsiedlung Oberschleißheim - Siedlung am Hart - Scheidplatz - Karlsplatz - Sendlinger-Tor-Platz - Tholkirchen - Großsiedlung Fürstenried.

#### U-Bahnlinie 6 (blau)

Siedlungsgebiet Garching - Münchner Freiheit - Marienplatz - Sendlinger-Tor-Platz Harras - Waldfriedhof - Klinikum.

Abspaltung von der Münchner Freiheit nach Norden Richtung Siedlung Neuherberge (Linie 3) und Abspaltung nach Westen vom Sendlinger Berg in Richtung Kleinhadern im Zuge der Langbehnstraße (Linie 3).

#### U-Bahnlinie 1 (grün)

Moosach - Stiglmaierplatz - Hauptbahnhof - Sendlinger-Tor-Platz - Fraunhoferstraße - Giesing.- Großsiedlung Perlach.

Abspaltung nach Süden von Giesing' Richtung Grünwald(Linie 2 und 7), Abspaltung nach Norden vom Stiglmaierplatz über die Schleißheimer Straße Richtung Milbertshofen (Linie 7), ,Abspaltung nach Westen über Rot-Kreuz-Platz - Romanplatz - Amalienburgstraße (Linie 2).

#### U-Bahnlinie 9 (gelb)

Oberföhring - Prinzregentenplatz Max-Weber-Platz Karlsplatz Hauptbahnhof - Ausstellungspark Laim Pasing.

Abspaltung vom Max-Weber-Platz nach Osten über die Sankt Augustinus Straße und den Gnadenwaldplatz nach Trudering (Linie 5).

Zu diesen U-Bahnlinien treten noch einzelne oberirdisch geführte. Straßenbahnlinien, die für die Entwicklung der Tiefbahn aus dem Leitbild ohne Einfluß sind und die daher hier nicht dargestellt werden, zumal ihre Führung sich erst später festlegen lassen wird.

Abb. 28 bis 31

Zur Erläuterung der Betriebsweise. der U-Bahn sowie über einige charakteristische bauliche Elemente wird auf die Abbildungen 28 bis 31 hingewiesen.

Tiefbahnliniennetz

Die Linienführung der Tiefbahn ist vom Leitbild des zukünftigen U-Bahnsystems geprägt. Das Tiefbahnnetz ist auf das Planungsziel 1990 abgestellt und bildet eine Zwischenstufe für die spätere U-Bahn.

Abb. 26

Das Netz der Tiefbahn gliedert sich wie folgt:

Linie 1: Bahnhof Moosach - Stiglmaierplatz - Hauptbahnhof Goethestraße Sendlinger-Tor-Platz - Fraunhoferstraße - Giesing - Großsiedlung Perlach; hiervon Tunnelstrecke zwischen Rauh Stiglmaierplatz und Giesing.

- Linie 2: Amalienburgstraße - Rot-Kreuz-Platz - Stiglmaierplatz - Hauptbahnhof - Sendlinger-Tor-Platz - Giesing - Naupliastraße; hiervon Tunnelstrecke Raum Stiglmaierplatz bis Giesing.
- Linie 3: Siedlung Neuherberge -- Münchner Freiheit - Marienplatz - Sendlinger Berg - Gondrellplatz Kleinhadern; hiervon Tunnelstrecke zwischen Raum Münchner Freiheit und Sendlinger Berg.
- Linie 5: Trudering - Gnadenwaldplatz - Kreillerstraße - Max-Weber-Platz - Karlsplatz - Ausstellungspark - Westend - Agnes-Bernauer-Straße - Willibaldplatz; Tunnelstrecke zwischen Raum Max-Weber-Platz und Westend.
- Linie 6: Garching - Münchner Freiheit - Marienplatz Sendlinger Berg - Am Harras - Klinikum Großhadern; hiervon Tunnelstrecke zwischen Raum Münchner Freiheit und Sendlinger Berg.
- Linie 7: Anhalter Platz - Nordbad - Stiglmaierplatz - Hauptbahnhof - Goethestraße - Sendlinger-Tor-Platz - Fraunhoferstraße - Giesing - Naupliastraße -- Grünwald; hiervon Tunnelstrecke zwischen Raum Nordbad und Giesing,
- Linie B. Großsiedlung Schleißheim - Harthof - Kurfürstenplatz - Karlsplatz - Sendlinger-Tor-Platz - Thalkirchen - Fürstenried; hiervon Tunnelstrecke zwischen Raum Kurfürstenplatz und Großmarkthalle.
- Linie 9: Siedlung Oberföhring - Effnerplatz - Max-Weber-Platz - Karlsplatz - Ausstellungspark - Westend - Agnes-Bernauer-Straße - Bahnhof Pasing; hiervon Tunnelstrecke Raum Max-Weber-Platz bis Westend.
- Linie 12: Effnerplatz - Max-Weber-Platz – Wettersteinplatz – Sanatoriumsplatz.
- Linie 17: Nordbad - Stiglmaierplatz - Hauptbahnhof - Sendlinger-Tor-Platz – Fraunhoferstraße - Giesing - Perlacher Friedhof; hiervon Tunnelstrecke zwischen Raum Nordbad und Giesing.
- Linie 19: Vogelweideplatz - Max-Weber-Platz – Wettersteinplatz.
- Linie 21: Ramersdorf -- Rosenheimer Platz - Max-Weber-Platz – Effnerplatz.
- Linie 22: Nikolaiplatz - Nordbad - Leonrodplatz - Rot-Kreuz-Platz - Heimeranplatz -- Am Harras - Pflinganserstraße - Wolfratshauer Straße bis in Höhe Rupert-Mayer-Straße.
- Linie 29: Neuer Bahnhof Großsiedlung Perlach - Michaelibad - Ostbahnhof - Max-Weber-Platz - Karlsplatz - Ausstellungspark - Westend - Kleinhadern; hiervon Tunnelstrecke zwischen Raum Max-Weber-Platz und Westend (vorbehaltlich bautechnischer Prüfung der Linienführung im Bereich des Ostbahnhofes).

Die oberirdischen Linienenden können im Zuge der Detailplanung unter Umständen noch Veränderungen erfahren.



Omnibuslinienverkehr	<p>Omnibuslinien und zwar sowohl Zubringer- als auch Ergänzungslinien zur flächenhaften Ausfüllung des Netzes der schienengebundenen Massenverkehrsmittel und zur Erweiterung ihrer Einzugsbereiche sind dem Charakter dieses Leitplanes entsprechend im Stadtentwicklungsplan nicht behandelt, weil der Omnibusverkehr infolge seiner Zubringerfunktion in der Linienführung veränderlich gehalten werden kann. Besonderer Erwähnung bedarf lediglich die Einplanung eines zentralen Bahnhofes für den nichtstädtischen Omnibuslinienverkehr im Hauptbahnhofbereich. Im Zusammenhang mit den Bahnhofsanlagen für das unterirdische Massenverkehrsmittel am Hauptbahnhof ist unter dem Bahnhofplatz ein weiträumiges Fußgängerzwischenstockwerk angeordnet, das einen bequemen Übergang von den Fernzügen der Eisenbahn auf die V-Bahn; die Tiefbahn und umgekehrt gestattet. Um dieses Zentrum des öffentlichen Massenverkehrs weiter auszunutzen, bietet es sich an, auch den zukünftigen Omnibusbahnhof mit dem Fußgängergeschoss zu verbinden. Als Standort für den zentralen Omnibusbahnhof sind die Grundstücke zwischen der Elisen-, Luisen-, Prielmayer- und Luitpoldstraße angesprochen. Der Omnibusbahnhof kann mit dem schon längere Zeit gewünschten Stadtflughof (Air Terminal) kombiniert werden. Die oberirdische bauliche Nutzung bleibt hierbei offen, Vorplanungen sind eingeleitet.</p>
<b>Individualverkehr</b>	<p>Gestützt auf die verkehrsprognostischen Untersuchungen der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München, deren Ermittlungsmethode im Anhang dargestellt ist, und auf der Grundlage der bisherigen praktischen Erfahrungen geht der Verkehrsplan von folgenden Überlegungen aus:</p>
Abb. 18 und 19	<p>Dem Individualverkehr kann etwa innerhalb des Mittleren Ringes nicht mehr der zu seiner vollen Bedienung erforderliche Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden; er ist in diesem Bereich einzuschränken. Es müssen leistungsfähige Tangentensysteme entwickelt werden; ihr Ausbaugrad muß sich am Streckenbelastungsplan ausrichten, wobei im Innenstadtbereich mit Minderungsfaktoren, die durch die Kapazität der Verkehrsflächen bestimmt sind, gerechnet werden muß. Der theoretisch nicht mehr aufzunehmende Individualverkehr ist auf das Massenverkehrsmittel zu verweisen.</p>
Hauptstraßengerippe	<p>Das Münchner Straßenverkehrsnetz ist als Tangenten-Radialen-System aufgebaut. Der Gesamtverkehrsplan verfolgt das Ziel, diesem System gute Übersicht und einwandfreie Orientierungsmöglichkeit zu geben. Bei der für den Planungszeitraum zu erwartenden Vollmotorisierung (1 Kfz. auf 3 Einwohner) kann nicht allen Wünschen des Individualverkehrs Rechnung getragen werden. Auf den Planungsgrundsatz, dem Individualverkehr zunächst freie Entfaltungsmöglichkeiten etwa jenseits des Mittleren Ringes zu bieten, die Verkehrsbeziehungen innerhalb dieses Ringes dagegen dem Massenverkehrsmittel zuzuweisen, soweit sie durch den vorgeschlagenen höchstmöglichen Ausbau des Straßennetzes nicht mehr bedient werden können, wurde schon wiederholt hingewiesen.</p>
Abb. 24	<p>Unbeschadet der rechtlichen Straßenqualifizierung und aller sich hieraus ergebenden rechtlichen und tatsächlichen Folgerungen teilt der Plan für das Gerippe der Hauptstraßen diese nach ihrer Funktion im Verkehrsablauf der Stadt unter Berücksichtigung des Straßennetzes der Region in Autobahnen, Stadtschnellstraßen, Hauptstraßen und Innentangenten ein.</p> <p>A u t o b a h n e n sind kreuzungsfreie, nur dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltene Schnellstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr. Stadtschnellstraßen sind autobahnähnliche, ebenfalls kreuzungsfreie und nur</p>

dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltenen Straßen, ohne jedoch die trassierungsmäßigen Anforderungen der Autobahn voll zu erfüllen. Sie unterliegen also aus Sicherheitsgründen gewissen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Hauptstraßen sind Straßen des gemischten Verkehrs mit teilweise kreuzungsfreiem Ausbau. Soweit noch möglich, werden sie anbaufrei geführt. Innenstadttangenten sind Hauptstraßen im Innenstadtbereich mit besonderer Entlastungs- und Verteilerfunktion. Neben den genannten Straßen hebt das Hauptstraßengerippe aus den übrigen Straßen noch solche mit besonderer Bedeutung hervor. Diese hervorgehobenen Straßen sollen in besonderen Fällen anbaufrei gehalten werden.

Während die Hauptstraßenzüge in der Innenstadt innerhalb der Baugebiete verlaufen, vorwiegend um diese zu bedienen, nehmen sie im peripheren Bereich der Stadt den übergeordneten Stadtteilverbindungs- und den Fernverkehr auf und werden deshalb, soweit irgend möglich, außerhalb der Baugebiete in trennenden Freiflächen als anbaufreie Verkehrsbänder geführt.

Ebenso wie der Stadtentwicklungsplan beschränkt sich die Gesamtverkehrsplanung im Gebiet der Region auf bloße Vorschläge; sie nimmt vorhandene und in der Planung festliegende Straßenanschlußpunkte in ihre Planung auf.

Der Planungsgrundsatz verwirklicht sich im einzelnen wie folgt:

Die Innenstadttangenten werden durch den Altstadtring und durch ein Tangentenviereck gebildet.

Der **Altstadtring**, im Gesamtverkehrsplan allseitig als Tangente 1 ausgewiesen, läuft vom Karlsplatz über die Sonnenstraße zum Sendlinger-Tor-Platz, von dort zum Isartorplatz, bricht von hier aus zur Museumstraße durch, kreuzt die Maximilianstraße, folgt der Seitzstraße, gewinnt Anschluß mit einem Durchbruch an die Piloty- und Prinzregentenstraße, verläuft im Norden über die Von-der-Tann- und Gabelsbergerstraße bis zur Barerstraße und gewinnt über diese wieder den Anschluß an den Karlsplatz. Die Trasse ist im Verlauf der Sonnenstraße schon vorhanden. Ihr Verlauf wurde in langwierigen Untersuchungen festgelegt, die dem Auftrag des Stadtrates zur Erhaltung des überkommenen Stadtbildes gerecht werden mußten. Der Altstadtring wurde möglichst in städtebaulich indifferente Gebiete gelegt. Dort, wo städtebaulich bedeutende Stadtteile berührt werden, wie etwa am Viktualienmarkt, an der Kreuzung der Maximilianstraße und am Prinz-Karl-Palais, an der Prinzregentenstraße also, ergaben sich besondere gestalterische Probleme. Zur Deutlichmachung der hierdurch aufgeworfenen schwierigen Fragen sei an dieser Stelle auf die Variantenuntersuchungen des Altstadtringes zwischen Angertor und Isartorplatz sowie auf die Bebauungsstudien für den Altstadtring Ost beispielhaft hingewiesen. Die Linienführung des Altstadtringes über die Prinzregenten- und Gabelsbergerstraße läßt im Gegensatz zu früheren Planungen den Hofgarten und den Maximiliansplatz unberührt, macht aber andererseits eine Begradigung der Barerstraße notwendig.

Abb. 21, 22 und 23

Von seiner verkehrlichen Funktion her gesehen kommt dem Altstadtring die Aufgabe zu, den nicht für die Altstadt bestimmten Verkehr von dieser fernzuhalten und die Bedienung der Altstadt für den Ziel- und Quellverkehr zu sichern. Deshalb ist der Altstadtring die Zusammenführung der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen. Nachdem der Altstadtring auch als städtebaulich gliederndes Element besondere

Bedeutung besitzt, und weil andererseits das Flächenangebot nicht den vollen Verkehrsbedürfnissen entsprechen kann, wird sich die Breite des Ringes im einzelnen vornehmlich nach städtebaulichen Grundsätzen bestimmen und damit zu unterschiedlicher Breitenentwicklung führen.

Das **Tangentenviereck** ist eine notwendige Ergänzung des Altstadtringes. Es erfüllt für den größeren, von ihm umschlossenen Bereich dieselben Funktionen wie der Altstadtring. Es dient besonders auch dem Verbindungsverkehr der nahe-gelegenen Stadtteile untereinander. Sein Verlauf deckt sich im Norden im Zuge der Prinzregenten- und Gabelsbergerstraße mit dem Altstadtring; es stößt nach Westen jedoch bis zur Schleißheimer Straße über diesen hinaus, wird auf seiner Westseite durch die Schleißheimer Straße, Paul-Heyse-Straße, im Süden von der Kapuzinerstraße und im Osten von der linksseitigen Isarparallele begrenzt. Die gemeinsame Führung von Altstadtring und Tangentenviereck im Norden macht in diesem Abschnitt einen besonders leistungsfähigen Ausbau notwendig. Eine getrennte Führung des Altstadtringes oder des Tangentenvierecks ist hier verkehrlich nicht zwingend erforderlich, muß aber schon aus städtebaulichen Gründen ausscheiden. Die Detailplanung für den Ausbau der linksseitigen Isarparallele hat auf den Uferbewuchs entlang der Isar äußerste Rücksicht zu nehmen.

Abb. 19

Der **Mittlere Ring**, im Gesamtverkehrsplan allseitig als Tangente 4 ausgewiesen, verläuft wie folgt: Von der Donnersberger Brücke über Trappentreustraße, Garmischer Straße, Murnauer Straße, Heckenstallerstraße, Brudermühlstraße, Candidstraße, Tegernseer Landstraße, Chiemgaustraße, Innsbrucker Ring, Leuchtenbergunterführung, Richard-Strauß-Straße, Isarring, Herzog-Heinrich-Brücke, Biederstein-Tunnel, Schenkendorfstraße, Petuelring, Oberwiesenfeld und gewinnt über die Landshuter Allee wieder die Donnersberger Brücke. Der Mittlere Ring geht bereits seiner baulichen Vollendung entgegen. Er dient als Tangentenfolge der Verbindung der äußeren Stadtteile sowie als innerer Verbindungsring der Autobahnen untereinander. Die ungleichmäßige Verkehrsbelastung rechtfertigt einen nur teilweise kreuzungsfreien Ausbau. Im Abschnitt zwischen dem Oberwiesenfeld und dem Grabbeplatz sowie zwischen Candidstraße und Tegernseer Landstraße, wo er eine besonders hohe Belastung aufweisen wird, ist er Stadtschnellstraße.

Stadtschnellstraßen

Während die vorhandenen Autobahnen von Nürnberg, Salzburg und die geplante Autobahn von Lindau folgerichtig auf den Mittleren Ring stoßen, der sie untereinander verbindet, endet die Autobahn von Stuttgart unvermittelt in Obermenzing. Dieser systemwidrige Mangel führt dazu, daß einmal die Verkehrsorientierung sehr erschwert wird. Zum anderen werden lange unübersichtliche Fahrstrecken im Stadtraum über Stadtstraßen mit auf die Dauer unzulänglicher Leistungsfähigkeit und weitgehend beschränkter Fahrgeschwindigkeit geführt. Die denkmalpflegerischen und städtebaulichen Bedenken gegen die Fortführung der Autobahn Stuttgart als Stadtschnellstraße West-Ost bis zum Mittleren Ring können aus verkehrlichen Gründen nicht aufrecht erhalten werden. Die Abwägung der widersprechenden Interessen ergibt in diesem Falle eindeutig den Vorrang des Verkehrs. Selbstverständlich muß eine landschaftsgestalterisch einwandfreie, durchaus mögliche Lösung für die Bauausführung gewählt werden. Es liegt nahe, die Einführung der Stuttgarter Autobahn im Zuge der Stadtschnellstraße West-Ost im Bereich des Durchblicks in Obermenzing im Einschnitt und über das Bundesbahngelände nördlich Laim in Hochlage zum Mittleren Ring zu führen, der in Höhe der Garmischer Straße erreicht wird. Die Stadtschnellstraße findet ihre Fortsetzung nach Südosten in Anlehnung an die Südbahntrasse

der Deutschen Bundesbahn, erreicht an der Candidstraße wieder den Mittleren Ring und verläßt die Stadt im Zuge der Tegernseer Landstraße mit Anschlußmöglichkeit an die Bundesautobahn Salzburg im Hachinger Tal. Diese Stadtschnellstraße stellt eine sehr leistungsfähige Innenstadtangente mit starkem Binnenverkehr von und zur Innenstadt dar und nimmt den Stadtteilverkehr zwischen dem Nordwesten und Südosten der Stadt auf; außerdem übernimmt sie den Ziel- und Quellverkehr von und zur Bundesautobahn Stuttgart-Salzburg, ohne daß infolge des Zeitvorteils der Durchgangsverkehr zwischen diesen beiden Autobahnen auf der Stadtschnellstraße liegen muß. Städtebaulich liegt diese Stadtschnellstraße im trennenden Grünstreifen zweier Stadteinheiten und folgt im Innenstadtbereich der trennenden Bundesbahnlinie über den Südbahnhof. Eine zweite Stadtschnellstraße bildet mit der ersten etwa auf Höhe des Knotens Tübinger und Garmischer Straße ein Kreuz. Sie geht von der zukünftigen Autobahn Lindau aus, verläuft im Mittleren Ring bis zum Oberwiesenfeld, und läßt die Möglichkeit einer Verlängerung in den Raum Eching mit Anschluß an die Bundesautobahn Nürnberg offen.

Die Größe der zu erwartenden Verkehrsbelastung rechtfertigt den kreuzungsfreien Ausbau. Das so gebildete Schnellstraßenkreuz ist das tragende Grundgerippe des gesamten Hauptstraßennetzes, da es als übergeordnetes, hochleistungsfähiges Straßensystem an drei, später vielleicht an vier Autobahnen unmittelbar angeschlossen ist.

Der äußere Fernstraßenring verläuft im Süden fast völlig außerhalb des Stadtgebietes und ist damit der Planungszuständigkeit der Landeshauptstadt entzogen. Insoweit kann er nur als System- und Funktionsvorschlag angesehen werden. Der Vorschlag deckt sich mit der Empfehlung des zuständigen Planungsträgers, die früher schon freigehaltene Trasse für die Querung des Wurmtales unter Inkaufnahme der zu erwartenden Schwierigkeiten erneut in die Bauleitplanung aufzunehmen.

Beginnend von der noch außerhalb des städtischen Hoheitsgebietes liegenden Kreuzung mit der Bundesautobahn nach Salzburg verläuft der äußere Fernstraßenring im Süden und Osten um die Entlastungssiedlung Perlach, folgt der Friedenspromenade, umgeht den Flughafen München-Riem im Westen und führt in einem Bogen nördlich um Johanneskircheh zu der bereits errichteten Leintaler Brücke im Gebiet der Gemeinde Unterföhring. Beim Kreuzungsbauwerk Freimann schließt er an die Bundesautobahn Nürnberg an. Einem Vorschlag des zuständigen Planungs- und Baulastträgers nachkommend, hält die Stadt in ihren Bauleitplanungen eine Trassenvariante im Zuge der Tangente 5 Ost für den äußeren Fernstraßenring frei. Welche der beiden Trassen gewählt wird, ist auch abhängig von der endgültigen Situierung des Großflughafens München-Riem. Im Norden verläuft der äußere Fernstraßenring von der bestehenden Anschlußstelle Heidemannstraße der Bundesautobahn Nürnberg über die genannte Straße, weiter über die Rathenastraße, den Fasaneriesee nördlich umfahrend zum bereits geschütteten Teilstück des ehemals begonnenen Autobahnringes im Räume Allach und Langwied. Er zieht weiter vom Langwieder Kleeblatt (mit vorhandenem Brückenbauwerk) auf teilweise vorhandener Schüttung zwischen Aubing und Lochhausen und zwischen Aubing und der neuen Entlastungssiedlung Freiham zur Burgfriedensgrenze. Der äußere Fernstraßenring wird dem stetig wachsenden durchgehenden Fernverkehr eine leistungsfähige Stadtumgehung anbieten. Es ist denkbar, den äußeren Fernstraßenring in Teilstücken zur Befriedigung geringerer Verkehrsbedürfnisse zuerst einbahnig auszubauen.

Autobahnen In Zukunft wird München Ausgangspunkt von vier Autobahnen sein:

Den Autobahnen in Richtung nach Salzburg, Stuttgart, Nürnberg und Lindau.

Die Autobahnen von Stuttgart, Salzburg und Lindau sollen zukünftig nicht stumpf auf das städtische Straßennetz auftreffen, sondern in Stadtschnellstraßen übergehen, welche als Tangenten wirken und den Fernverkehr über einen größeren Bereich in der Stadt verteilen und gleichzeitig immer mehr innerstädtischen Verkehr übernehmen. Dieser Übergang von Autobahnen in Stadtschnellstraßen gestattet das notwendige flüssige Hereinführen, des Fernverkehrs auf den Stadtverkehr. Die Nord-Süd-Schnellstraße kann, wie gesagt, im Norden über Eching an die Bundesautobahn Nürnberg angeschlossen werden.

Bundes- und Staatsstraßen

Die Bundes- und Staatsstraßen bilden im Stadtgebiet die wichtigsten Radialen des Hauptstraßennetzes. Für die Bundesstraßen B 2 und B 12 schlägt die Stadt im Raume Freiham und Aubing eine auf die geplanten Großsiedlungen abgestimmte Linieneinführung vor. Diese Bundesstraßen sollen nach ihrer Vereinigung rund 1,5 km südlich der Bodenseestraße in den Straßenzug der Langbehnstraße hereingeführt werden. Der zuständige Planungs- und Baulastträger spricht sich nicht gegen eine solche, vom System her als notwendig erachtete Linieneinführung aus, glaubt aber auf erhebliche Schwierigkeiten bei der Verwirklichung dieses Projektes im Raume Lochham-Grärfelding hinweisen zu sollen. Die Anlage der im Westen geplanten Entlastungssiedlungen ist von einer befriedigenden Hereinführung der Bundesstraßen 2 und 12 in das Stadtgebiet abhängig. Besonders sorgfältige Prüfung verdient die radiale Einführung der B 11 Nord. Nach dem Vorschlag dieses Planes vereinigen sich die Bundesstraßen 11 und 13 an der Münchner Freiheit. Von da werden sie gesammelt über die Leopold zur Königinstraße auf den Altstadttring geführt. Diese Linie verlangt ein Unterführungsbauwerk mit Rampe zwischen Franz-Josef-Straße und Siegestor im Verlauf der Leopoldstraße und einen Durchbruch zur Veterinär- und Königinstraße. Die erhebliche Verkehrsbelastung der Leopoldstraße und die Anlage einer Rampe in dieser Straße bedeuten allerdings einen nicht unerheblichen Eingriff in das städtebauliche Gefüge und in den Boulevard-Charakter der Leopoldstraße. Bei Verwirklichung ist sorgfältige städtebauliche Planung erforderlich.

Der auf der B 304 von Osten hereingeführte Verkehr soll im Vorfeld der Stadt aufgespalten und in einem Ast südlich der B 304 und südlich Trudering auf die Ostend- und Zehentfeldstraße geführt werden. Desgleichen erfährt die B11 Süd im Raume Pullach eine Aufspaltung zur Aidenbachstraße, die ihrerseits am Luise-Kiesselbach-Platz in den Mittleren Ring einmündet.

Ruhender Verkehr

In den „Grundzügen des Gesamtverkehrsplanes für die Innenstadt“ vom Juni 1961 wurde das Verhältnis zwischen ruhendem Verkehr und fließendem Verkehr eingehend untersucht<sup>41</sup>. Danach ist die Zahl der Parkstände der Innenstadt von der Leistungsfähigkeit des Straßensystems, insbesondere der Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfallstraßen abhängig. Den Empfehlungen des Gutachtens entsprechend hat der Stadtrat am 14. Februar 1962 beschlossen, die Zahl der Parkstände in der Innenstadt auf folgende Maximalwerte zu begrenzen:

Abb. 25

Altstadt <sup>42</sup>	8 000 – 10 000
übriges Hauptgeschäftsviertel	13 000
gesamte City <sup>43</sup>	71 000

Die Altstadt verfügt bereits über insgesamt 1100 Standplätze in öffentlich zugänglichen Parkgaragen. In Berücksichtigung der in der Altstadt auch in Zukunft verbleibenden 3400 Straßenparkplätze müssen dementsprechend noch rund 3500 bis 5000 Standplätze in Parkgaragen geschaffen werden. Damit können von den derzeit rund 6400 Standplätzen auf öffentlichem Verkehrsraum (teilweise auf unbebauten Grundstücken) korrespondierend 3000 Stellplätze zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Schaffung von Fußgängerbereichen aufgehoben werden.

Die Mehrzahl der öffentlichen Parkgaragen in der restlichen City muß außerhalb des Altstadtringes untergebracht werden. Damit soll erreicht werden, daß Altstadt und Altstadtring nicht überbelastet werden. Die Parkgaragen müssen deshalb vorwiegend auf beiden Seiten des Tangentenviereckes angeordnet werden. Außerdem sind längs der wichtigsten Einfallstraßen bei deren Einmündung in die Innenstadt Auffanggaragen und -parkplätze vorgesehen. Derzeit werden in diesem Bereich in öffentlichen Parkgaragen 2250 Standplätze bereitgehalten. Bei Verminderung der bisherigen 30 000 Parkplätze auf öffentlichem Verkehrsraum (teilweise auf unbebauten Grundstücken) auf rund 17 000 müssen demnach im Planungszeitraum rund 42 000 Einstellmöglichkeiten in neuen Parkhäusern entstehen. Unter Berücksichtigung von 8000 Standplätzen der Altstadt ergibt sich eine Gesamtsumme vor) rund 70000 Parkplätzen. Auch hier ist der vom Stadtrat festgesetzte Maximalwert von 71.000 nicht überschritten. Zwischen den Parkplätzen auf Straßen, Plätzen usw. und den zu erstellenden öffentlichen Parkgaragen besteht eine Wechselbeziehung. Wenn die vorgesehene Zahl der Parkgaragen nicht erreicht werden kann, müssen umgekehrt auch um so mehr Straßenparkplätze bestehen bleiben.. Mit der Entscheidung der Stadt, eine Rangfolge für die Verwirklichung weiterer Parkgaragenprojekte aufzustellen und in Verbindung mit erfreulicher Bürgerinitiative, die Voraussetzungen zur Verwirklichung des Parkgaragenprogramms zu schaffen, ist ein erster Schritt zur Bewältigung dieser großen und im verkehrlichen Interesse dringend notwendigen Aufgabe bereits getan.

#### Dauerparker und Kurzparker:

In den insgesamt 23 größeren und kleineren öffentlichen Parkgaragen sind heute noch die Standplätze für Dauerparker in der überwiegenden Mehrzahl. Der Dauerparker erzeugt die unliebsamen Verkehrsspitzen und soll in Zukunft im Bereich der Innenstadt weitgehend auf das Massenverkehrsmittel abwandern. Anders verhält sich der durch den Kurzparker verursachte Verkehr. Parkplätze für den Kurzparker sind täglich vielfach belegt. Sie dienen vor allem den Kunden der Innenstadtgeschäfte und dem Besucherverkehr. Diesem Verkehr soll die City und auch die Altstadt so weitgehend wie möglich geöffnet bleiben. Eine Abwanderung von Kunden- und Besucherverkehr auf das Massenverkehrsmittel ist erwünscht und notwendig, kann jedoch weniger gut gesteuert werden. Außerdem vermag das Straßensystem den durch den Kurzparker sich ergebenden Verkehr, der ziemlich gleichmäßig tagsüber anhält, viel leichter aufzunehmen, als den auf kurze Zeit geballten Spitzenverkehr, der vorwiegend von den Dauerparkern ausgelöst wird. In Zukunft sollen deshalb möglichst alle Straßenparkplätze dem Kurzparker zugewiesen werden. Auch in den Parkgaragen sollen die Mehrzahl der Standplätze dem Kurzparker vorbehalten bleiben. Mit der Schaffung weiterer Standplätze in öffentlichen Parkgaragen der City wird unter Umständen auch eine Verlängerung der derzeit eine Stunde betragenden Kurzparkzeit geprüft werden können.

Dauerparker und  
Kurzparker

Mit zunehmendem Ausbau eines leistungsfähigen Massenverkehrsmittels wird im peripheren Bereich der Anlage von Parkplätzen, die günstig zu den Haltestellen liegen, besondere Bedeutung zukommen (Park and Ride). Die Untersuchungen über den Standort und den Flächenbedarf sind bereits angelaufen.

## IV. Verwirklichung des Stadtentwicklungsplanes

Mit dem entworfenen Leitbild glaubt die Landeshauptstadt München der weiteren Entwicklung der Stadt Rechnung zu tragen. Sie möchte annehmen, daß die geschilderten Entwicklungstendenzen und ihre Effektivität, ohne den Boden vernünftiger Erwartungen zu verlassen; doch an einer äußeren Grenze liegen, die jedenfalls aufgrund des heutigen Erfahrungswissens nicht leicht überschritten werden wird. Die Stadt ist überzeugt, damit nicht einer Entwicklung nachzueilen, sondern diese gleichsam im Rückblick vom Entwicklungsstand des Jahres 1990 für die Zukunft steuern zu können. Die Stadt ist gewillt und der festen Absicht, das Planungsleitbild als allgemeine Richtschnur allen ihren Maßnahmen, Entscheidungen und Stellungnahmen zugrunde zulegen, die sich auf die städtebauliche Entwicklung der nächsten drei Jahrzehnte auswirken.

### 1. Innerhalb des Burgfriedens

#### Rechtliche Instrumente zur Verwirklichung:

Um Realität nach außen hin zu erhalten und damit die städtebauliche Entwicklung, die bauliche und sonstige Nutzung der im Stadtgebiet gelegenen Grundstücke in rechtserheblicher Weise zu ordnen, bedarf der Stadtentwicklungsplan der Umsetzung in die Bauleitplanung nach dem Bundesbaugesetz. Die Landeshauptstadt München wird noch in diesem Jahr den neuen Flächennutzungsplan (vorbereiten-der Bauleitplan) verabschieden. Dieser wird abweichend vom Stadtentwicklungsplan einen kürzeren Planungszeitraum umfassen, der es ermöglicht, die beabsichtigte Art der Bodennutzung nach den konkret voraussehbaren Bedürfnissen darzustellen. Aus dem Flächennutzungsplan heraus werden die räumlich begrenzten Bauleitpläne entwickelt werden. Über die Größe der hier auf die Stadt zukommenden Aufgaben besteht kein Zweifel; derzeit befinden sich schon rund 260 Einzelbebauungspläne in Aufstellung. Mit ihnen werden die rechtlichen Voraussetzungen für die zielstrebige, gerechte und folgerichtige Umsetzung des Leitbildes in die Wirklichkeit geschaffen. Die Landeshauptstadt übersieht nicht, daß die Verwirklichung der Planung ohne den Willen der Bürger der Stadt zur Mitarbeit nicht möglich ist, und daß deren Verständnis dafür vorliegen muß, die Belange ihrer Stadt in jeder Hinsicht zu fördern.

#### Kosten der Verwirklichung

Die Landeshauptstadt München weiß aber auch, daß die Verwirklichung der städtebaulichen Planungen ihre ohnehin schon stark angespannte Leistungskraft bis zum Äußersten beanspruchen wird. Genaue Berechnungen über den notwendigen Kostenaufwand der nächsten 30 Jahre sollen hier nicht aufgestellt werden; solche sind mit hinreichender Genauigkeit derzeit wohl auch noch nicht möglich. Um jedoch eine Vorstellung über den notwendigen Aufwand zu vermitteln, sei erwähnt, daß nach den gegenwärtigen Kostenüberlegungen allein der Bau des unterirdischen Massenverkehrsmittels im Planungszeitraum rund 1,1 Milliarden DM der öffentlichen Hand abverlangt wird. Der Investitionsbedarf der Stadt in den nächsten Jahrzehnten wird bei relativ gleicher Leistungskraft der Stadt keinesfalls unter dem der letzten Jahre liegen, der sich einschließlich der Grunderwerbskosten nahe 200 Millionen je Haushaltsjahr bewegt. Er wird zu einem nicht unerheblichen Teil für die städtebaulichen Neuordnungen in Anspruch zu nehmen sein.

#### Vollzug der Planung

Notwendig für den finanziellen Vollzug der Planung ist zunächst die Aufstellung eines Mehrjahresprogrammes für kürzere Zeitabschnitte in Fortführung der seit 1961 bei der Landeshauptstadt München eingeführten und bewährten Übung der Aufstellung jährlicher Investitionsprogramme. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang

das Fünf-Jahres-Schulbau-Programm von 1960 sowie der Entwurf eines Vier-Jahres-Programmes der Landeshauptstadt München für den Ausbau der städtischen Sportanlagen vom Januar 1963. Der in den Haushaltsreden des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München und einzelner Fraktionssprecher des Stadtrates geäußerte Gedanke eines Mehrjahres-Investitionsprogrammes wird aufzugreifen sein. Bei der Aufstellung des sich auf mehrere Jahre erstreckenden Investitionsprogrammes werden an Zeit, Finanzkraft und Baukapazität der Stadt zu messende Rangfolgen festzulegen sein. Bereits jetzt stellen sich hierbei im großen gesehen deutlich gewisse Schwerpunkte mit hoher Priorität heraus: Die Schaffung des Massenverkehrsmittels<sup>44</sup>, die Schließung des Mittleren Rings, der Ausbau des Altstadtringes samt der Barerstraße und schließlich die Schaffung der notwendigen Parkgaragen in der Innenstadt.

## **2. Außerhalb des Burgfriedens**

In dieser Darstellung wurde schon wiederholt darauf hingewiesen, daß der Stadt jegliche Möglichkeit der Verwirklichung ihres Leitbildes in dem sie umgebenden Umland fehlt. Die Stadt will sich einen solchen Einfluß auch nicht anmaßen. Ihre Planungsvorstellungen sind nur Vorschläge, die sich mit Planungsvorstellungen des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum decken. Die Stadt erwartet allerdings, mit ihren Vorstellungen einen Beitrag zur Aufstellung der Raumordnungspläne München-Nord und -Süd durch die Bezirksplanungsstelle der Regierung von Oberbayern zu leisten. Die Landeshauptstadt ist zu einer vernünftigen und angemessenen Mitarbeit nicht allein bei der Planung, sondern auch bei der Verwirklichung der Planungsvorstellungen, zusammen mit den zuständigen Planungsträgern und allen beteiligten öffentlichen Stellen bereit. Inwieweit die Verwirklichung der verabschiedeten Raumordnungspläne für das Umland der Stadt über die Planung hinaus neue Rechtsformen der gemeinschaftlichen Zusammenarbeit erfordert, wird sorgfältiger Prüfung bedürfen. Die durch das Selbstverwaltungsrecht gezogenen Grenzen werden hierbei beachtet werden müssen.

## **3. Fortführung des Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanes**

Die dem Stadtentwicklungsplan zugrunde liegenden Überlegungen und Vorstellungen werden ebenso wie der Stadtentwicklungsplan und der hierauf beruhende Flächennutzungsplan laufend und sorgfältig an der tatsächlichen Entwicklung gemessen werden. Der Stadtentwicklungsplan ist in seiner Einzelkonzeption auch für die Zukunft so beweglich gehalten, daß er abweichenden Entwicklungen Rechnung tragen kann.



## **Aufstellung der Verkehrsprognose für den Individualverkehr vorgelegt von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan**

### **„E i n l e i t u n g:**

Von Anfang an war klar, daß sich das Straßennetz aus 500-1000 Streckenabschnitten zusammensetzen würde. Damit war auch die Frage des Zeitaufwandes für die Umlegung der zukünftigen Verkehrsbeziehungen auf das projektierte Straßennetz angesprochen. Da Verkehrsumlegungen von Hand selbst bei kleineren und mittelgroßen Städten zeitraubend sind, mußte die Handauswertung für München aus Zeitgründen und infolge Personalmangels ausgeschieden; es mußte also ein Weg gefunden werden, diese Arbeiten möglichst vollständig elektronischen, programmgesteuerten Maschinen zu übertragen. In Zusammenarbeit mit leitenden Herren des IBM-Rechenzentrums Düsseldorf und der IBM-München ist es gelungen, das sogenannte „Wiener Programm“ so weiterzuentwickeln und zu verfeinern, daß sämtliche Fragen, die man an eine Verkehrsauswertung stellen kann, beantwortet werden. Insbesondere beruht das von der IBM ausgearbeitete Programm nicht nur auf der Festlegung eines einzigen Weges für jede Verkehrsbeziehung, sondern auf der Berücksichtigung des kürzesten und zweitkürzesten Weges. Für die Ausführung dieser Arbeiten sind die Rechenmaschinen IBM-704 und IBM-7090 hinzugezogen worden, für welche die Programme wahlweise benützt werden können. Im folgenden sollen die verkehrstechnischen Grundlagen und Vorarbeiten näher beschrieben werden.

### **Verkehrszählung und Verkehrsprognose**

Als Grundlage für die Aufstellung des Gesamtverkehrsplanes wurde in der Zeit vom 9. bis 17. September 1959 während der abendlichen Verkehrsspitzenzeiten eine Postkarten-Verkehrszählung als Stromzählung durchgeführt. An allen Zählstellen ist gleichzeitig auch die Querschnittsbelastung ermittelt worden. Als Ergänzung zu dieser Zählung wurde in Zusammenarbeit mit dem Autobahnamt München am 7. Juli 1960 eine Befragungszählung durchgeführt, welche den aus der Stadt ausstrahlenden abendlichen Spitzenverkehr auf den 24 Ausfallstraßen erfaßte (siehe Pläne V 2—V 11 der „Stellungnahmen der Planungsberater“). Die Ergebnisse dieser beiden Zählungen, in einem Raster zusammengefaßt, ergeben ein vollständiges Bild der gegenwärtigen Verkehrsströme innerhalb der Stadtgrenze. Auch die Verknüpfung der Stadtregion mit der Kernstadt ist festgehalten. Der Raster (Matrix), welcher diese Verkehrsbeziehungen festhält, besteht aus 56 Zählbezirken und 24 Einfallstraßen.

Diese Matrix der Verkehrsbeziehungen ist mit einem besonderen elektronischen Programm im weiteren Verlauf auf 168 Gebiete und 24 Einfallstraßen verfeinert worden. Für die Ermittlung der Aufwertungsfaktoren (Zuwachsfaktoren) der Zählgebiete waren vor allem die zukünftigen Baugebiete innerhalb des Burgfriedens zu berücksichtigen, sowie die noch mögliche Verdichtung und Abrundung bestehender Baugebiete. Die noch mögliche Bevölkerungszunahme innerhalb der Stadtgrenzen beträgt demnach insgesamt 350 000 Einwohner. Der zwischenzeitliche Wanderungsgewinn bis 1962 ist also in dieser Zählung enthalten. Auch das Wachstum des Außenraumes mußte gebietsweise berücksichtigt werden. Die Aufwertung der Verkehrsströme ist also für jedes Verkehrsgebiet einzeln und nicht summarisch vorgenommen worden. Als Grenzmotorisierung für sämtliche Gebiete würde für das Prognose-Jahr 1990 ein Kraftfahrzeug auf drei Einwohner zugrunde gelegt. Dieser Wert entspricht den soziologischen Prognosen für München.

## Das Streckenmodell

Das Streckenmodell stellt das zu untersuchende Straßennetz dar. Es besteht aus 499 Streckenabschnitten mit den Nummern 1-499, 24 Einfallstraßen mit den Nummern 776-799 sowie aus Abb. 14 den Ziel- und Quellgebieten mit den Nummern 600-767, Die Ziel- und Quellgebiete sind durch sogenannte „imaginäre Strecken“ mit den Streckenabschnitten verknüpft, welche immer die gleiche Nummer wie das Ziel- und Quellgebiet selbst tragen. Die imaginären Strecken stellen die Verknüpfung der Quellgebiete mit den anschließenden Strecken her und erhalten im Programm weder eine Streckenlänge noch eine Reisegeschwindigkeit. Die Darstellung Abb. 15 zeigt das Straßennetz der Innenstadt und weist nach, daß praktisch Abb. 15 alle Eigenarten eines Straßennetzes im Programm berücksichtigt werden können, wie Einbahnstraßen, Abbiegeverbote und kreuzungsfreie Knotenpunkte und Verflechtungsstrecken. Für Unterführungen ist beispielsweise jeweils eine neue Strecke mit einer eigenen Nummer einzuführen mit Anbindung an die übrigen Strecken.

Abb. 14

Abb. 15

## Das Geschwindigkeitsmodell

Neben dem Streckenmodell, welches die verschiedenen Wege festlegt, gibt das Geschwindigkeitsmodell als zweite wichtige Größe die Reisegeschwindigkeit auf den verschiedenen Streckenabschnitten an. Bei der Festlegung der Geschwindigkeiten ist nicht ihr absoluter Wert, sondern das Geschwindigkeitsverhältnis zwischen den verschiedenen Straßenarten ausschlaggebend. Falls im Geschwindigkeitsmodell beispielsweise durchgehend die doppelte Reisegeschwindigkeit zugrunde gelegt wird, so ist das bei der Verteilung der Verkehrsstrecken auf die Strecken ohne Einfluß, was anhand der Abbildung Abb.16 leicht überprüft werden kann ( $\text{Fahrzeit} = \frac{\text{Weg}}{\text{Geschwindigkeit}}$ ). Die richtige Abstufung der Geschwindigkeiten, wie im Modell dargestellt, ist also Ergebnis von zwei vorausgehenden Durchläufen durch das elektronische Programm. Die Festlegung der Reisegeschwindigkeit auf den Strecken in ihrem Verhältnis zueinander bedeutet gleichzeitig ein Maß für den Ausbaugrad Abb. 16 der Teilstrecken des Straßennetzes. Bei der Planung des Münchner Straßennetzes ist von vier verschiedenen Ausbaugraden, also von vier verschiedenen Ausbaugeschwindigkeiten, ausgegangen worden:

Abb. 16

### Altstadterschließungsstraßen mit 20 km/Std.-Reisegeschwindigkeit

Die Altstadterschließungsstraßen gehören nicht zum Hauptstraßennetz, sind aber als Anschlußstraßen an den Altstadtring und als Erschließungsstraßen für den Ziel- und Quellverkehr der City in die Verkehrsumlegung einbezogen worden.

Insbesondere mußte die aus der angestrebten Schaffung von Fußgängerbereichen resultierende Verkehrsumlagerung auf Parallelstraßen in die Überlegungen eingestellt werden.

Die geringe Geschwindigkeit auf diesen Erschließungsstraßen ist einerseits durch das bereits bestehende Profil gegeben, andererseits mußte unbedingt verhindert werden, daß jeglicher Durchgangsverkehr von der Altstadt ferngehalten wird. In der Beilage Abb. 16 wird unterstellt, daß der Straßenzug Neuhauser-Straße/Kaufingerstraße einschließlich des Marienplatzes als reiner Fußgängerbereich dem Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr zur Verfügung steht.

Abb. 16

### Hauptstraßen als Tangenten und Radialen mit 35 km/Std.-Reisegeschwindigkeit

Diese Reisegeschwindigkeit wurde den meisten Strecken des Hauptstraßennetzes zugrunde gelegt. Es handelt sich um leistungsfähige Verkehrswege mit teilweise kreuzungsgleichem, teilweise kreuzungsfreiem Ausbau der Knotenpunkte.

### Hauptstraßen besonderen Charakters mit 45 km/Std.-Reisegeschwindigkeit

Dieser Ausbaugrad ist für Straßen vorgesehen, welche durch ihre Funktion viel

Verkehr anziehen sollen. Sie sind im Endausbau weitgehend kreuzungsfrei ausgebildet. Es handelt sich hier um Teile des Altstadtringes, des Tangentenvierecks im Innenstadtbereich, den Mittleren Ring in der Mittelzone der Stadt sowie um das Schnellstraßenkreuz, welches direkt an drei Autobahnen anschließt.

### **Autobahneinführungen und Äußerer Fernstraßenring mit 60 km/Std.-Reisegeschwindigkeit**

Diese Streckenabschnitte sind autobahnmäßig profiliert mit kreuzungsfreien Knotenpunkten. Der Fernstraßenring soll insbesondere den Durchgangsverkehr aufnehmen und die Stadtstraßen von diesem entlasten.

### **Die kürzesten Wege**

Wie in der Einleitung kurz erwähnt, ist die selbständige Ermittlung der Wege, welche vom Verkehr zwischen Quellpunkt und Zielpunkt eingeschlagen werden, der schwierigste Teil des Programms, der auch am meisten Maschinenzeit beansprucht. Der Verkehrsteilnehmer richtet sich bei der Wahl seines Weges, wie immer wieder festgestellt werden kann, nach der Fahrzeit. Vor allem im Berufsverkehr, welcher für die Bemessung der Straßennetze maßgebend ist, möchte der Kraftfahrer sein Ziel mit möglichst geringem Zeitaufwand erreichen. Bei der Wahl der Strecke spielt also nicht nur der Weg, sondern auch die Reisegeschwindigkeit eine Rolle. Abb. 17 gibt an, wie sich im statistischen Durchschnitt die Kraftfahrzeuge auf zwei verschiedenen Straßen, welche den gleichen Anfangspunkt und Endpunkt aufweisen, verteilen werden. Sind die beiden Straßen gleich lang und mit der gleichen Reisegeschwindigkeit zu befahren, so werden etwa 50% der Kraftfahrzeuge die eine und etwa 50% die andere Straße benutzen. Ist das Verhältnis der Fahrzeiten auf zwei Straßen 1:2, so werden praktisch 100% der Fahrzeuge die schnellere Straße befahren. Zwischen den beiden Extremfällen - 100% auf der einen und 0% auf der anderen Seite - gibt die Kurve die Aufteilung der Kraftfahrzeuge nach dem Verhältnis der Fahrzeiten an. Das Programm der IBM gestattet, vollelektronisch den zeitlich kürzesten und zweitkürzesten Weg zu ermitteln und die Verkehrsbeziehungen entsprechend der Kurve in Abbildung 17 auf diese beiden Wege umzulegen. Die kürzesten Wege sind auf Bändern festgehalten. Es ist auch möglich, durch Abfragen des Bandes festzustellen, welche kürzesten und zweitkürzesten Wege über eine bestimmte Teilstrecke laufen, so daß der Verkehrsingenieur genau im Bilde ist, aus welchen Beziehungen sich die Gesamtbelastung einer Strecke zusammensetzt. Er kann dann auch von Hand, also ohne Hilfe der Maschine, noch bestimmte Verkehrsumlegungen nach Abschluß der Arbeiten auf dem Straßennetz vornehmen, ohne einen neuen Durchlauf des ganzen Programms zu benötigen. Dies ist dann wertvoll, wenn beispielsweise einige wenige Strecken überbelastet sind, d. h. einen Verkehr aufnehmen müßten, den das Straßenprofil nicht verarbeiten kann. Eine Analyse der Strecken nach der oben beschriebenen Art ermöglicht dann, beispielsweise innerstädtische Durchgangsverkehrsbeziehungen, welche sowieso leicht verlagert werden können, auf weniger belastete Strecken umzulegen.

### **Die Ausgabedaten**

In den Ausgabedaten werden für jede Strecke die Verkehrsbelastungen gesondert nach den verschiedenen Verzweigungen sowie der Gesamtquerschnitt herausgedruckt. Diese Angaben vermitteln einerseits die Querschnittsbelastung jeder Strecke, sowie auch sämtliche Verkehrsbeziehungen auf den Knotenpunkten (Linksabbieger, Geradeausfahrer und Rechtsabbieger). Auch die Verkehrsbelastung von Über- und Unterführungen wird in den Ausgabedaten detailliert angegeben. Außerdem wird für jede Strecke die entsprechende Fahrleistung (PKW-Einheiten x km-Weglänge) ausgedrückt. Die Summe der Fahrleistungen aller Strecken ermöglicht, das beste Straßennetz aus mehreren Netzen auszuwählen. Aus den Angaben der

Ausgabedaten kann nun leicht die Verkehrsbelastung ganzer Straßenzüge einschließlich ihrer Verflechtungs- und Abbiegebeziehungen sowie auch die Verkehrsspinne für das gesamte Straßennetz graphisch übersichtlich aufgetragen werden. Die Abbildung 18 stellt die Prognosebelastung für das Münchner Straßennetz entsprechend dem Entwurf des Gesamtverkehrsplanes für das Jahr 1990 dar.

Abb. 18

Insgesamt sind in München drei Durchläufe vorgenommen worden, in denen Schritt um Schritt die Ergebnisse der elektronischen Verkehrsumlegungen für die Verbesserung des Netzes verwendet wurden. Die gezeichneten Verkehrsspinnen zeigen den letzten Durchlauf auf dem nunmehr vorgeschlagenen Straßennetz. Die Einflüsse von Netzveränderungen und Änderungen der Fahrgeschwindigkeiten konnten beobachtet und verfolgt werden. Die Herausnahme einiger Strecken aus dem Hauptstraßennetz, die in vorausgehenden Durchläufen nicht den erwarteten Verkehrseffekt erbrachten (wie z. B. die Hofgarten-Unterführung), konnte am einfachsten dadurch erfolgen, daß ihnen eine unendlich kleine Reisegeschwindigkeit zugeordnet wurde, sodaß diese Strecken im folgenden Durchlauf dann unbelastet blieben. In Abbildung 19/20 sind die Streckenbelastungen für das Netz der Innenstadtstraßen dargestellt. Die angegebenen Spitzenstundenwerte im Innenstadtbereich stellen lediglich eine Wunschbelastung bei Vollmotorisierung dar, ohne die Attraktivität und die erhöhte Leistungsfähigkeit eines zukünftigen unterirdischen Massenverkehrsmittels zu berücksichtigen. Es wird noch weiterer Untersuchungen bedürfen, diese Verkehrsspinne zu entflechten und die Anteile herauszublenzen, die zukünftig auf den Massenverkehr entfallen. Zur überschlagsmäßigen Feststellung der (Größenordnung der zukünftigen Verkehrsströme kann folgende Berechnung angestellt werden: Im Entwurf des Gesamtverkehrsplanes München 1962 sowie in den Grundzügen des Gesamtverkehrsplanes Teil A -Innenstadt 1961 ist nachgewiesen, daß der Ausbau des Straßennetzes für die Vollmotorisierung im Innenstadtbereich nicht möglich ist. Massenverkehr und Privatverkehr sollen sich hier ergänzen. Vor allem im Bereich der Innenstadt hat der Massenverkehr den Vorrang, so daß die in den Verkehrsspinnen ausgewiesene Belastungszahl mit einem Minderungsfaktor versehen werden muß. Entsprechend dem Beschluß des Stadtrates soll die Gesamtleistung der Innenstadt in der Spitzenstunde 60 000 PWE in beiden Richtungen nicht übersteigen.

Abb. 19/20

Abb. 19/20

Dieser Spitzenstundenwert beruht auf dem Grundwert, wonach der Abstand aufeinanderfolgender Fahrzeuge im fließenden Verkehr im Durchschnitt zwei Sekunden beträgt (Erfahrungswert: Eine kreuzungsgleiche Fahrspur leistet im Mittel 700 Kfz. je Stunde, eine kreuzungsfreie, ungehinderte Fahrspur leistet im Mittel 1800 Kfz. je Stunde). Die Festsetzung dieser Grenzleistung ist notwendig, um das überkommene Stadtbild zu erhalten. In einer Spezialauswertung zur Verkehrszählung wurde festgestellt, daß die sich aus der Vollmotorisierung ergebende Belastung des Innenstadtbereiches 140 000 PWE betragen würde.

Der Verminderungsfaktor 2,3 errechnet sich demnach aus dem Quotienten der Wunschleistung von 140 000 PWE, geteilt durch die Grenzbelastung von 60 000 PWE. Dieser Verminderungsfaktor für das ganze innerstädtische Straßennetz gilt für den Altstadtring und für das Tangentenviereck. Er wird bis auf Höhe des Mittleren Ringes proportional immer kleiner (vierte Tangente von innen gemessen), so daß etwa von dort an der Ausbau für eine künftige Abb. 18 Vollmotorisierung zunächst möglich erscheint."

Abb. 18

- 1 Boustedt „Die Wachstumskräfte einer Millionenstadt - dargestellt am Beispiel Münchens" - München 1961, Seite 9; ferner Tabelle 9, Seite 58.
- 2 Jedoch ist der Bevölkerungszuwachs (siehe Abschnitt II, Nr. 5) schon für eine erweiterte Region, also ein über die von Boustedt beschriebene Region hinausgehendes Umlandgebiet dem Stadtentwicklungsplan zugrunde gelegt.
- 3 Zum Beispiel London, welche Stadt für ihre weitere Entwicklung drei Planwerke, jeweils einen Zeitraum von 25 Jahren umfassend, vorgesehen hat.
- 4 Bezüglich der Bevölkerungsdichte in den einzelnen Stadtgebieten, siehe Seite 14 und Tabelle 9.
- 5 Vergl. „Boustedt" aaO. Seite 31.
- 6 Vergl. Karte W 13 „Verteilung der Arbeitsplätze in der Industrie", in „Stellungnahme".
- 7 Bezüglich des wirtschaftlichen Gefüges wird auf das umfangreiche Tabellen- und Zahlenmaterial verwiesen, das sich findet:  
Im „Statistischen Handbuch der Landeshauptstadt München 1954".  
In der Veröffentlichung „München Landeshauptstadt Bayerns, eine Millionenstadt" 1958. In den laufenden Monatsheften des städtischen Statistischen Amtes.  
Ferner in „Boustedt" aaO., Seite 28 ff.  
Bei „Prognos", spezieller Teil „München".  
In „Zuzug".  
In „Struktur", 1. Teil.
- 8 Vergl. „Boustedt" aaO., Seite 32.
- 9 Schätzzahlen; die Ergebnisse der Arbeitsstättenzählung 1961 liegen noch nicht vor.
- 10 Zitiert nach einer regionalen Übersicht über die Industrie in Oberbayern der Industrie- und Handelskammer München für das Jahr 1961.
- 11 Sämtliche Zahlen dieses Abschnittes beruhen auf dem Ergebnis der Volkszählung 1961; vergl. Münchner Statistik, herausgegeben vom Statistischen Amt der Landeshauptstadt München Nr. 9 und 10/1962.
- 12 Vgl. „Struktur", Seite 32.
- 13 Vgl. „Struktur", Seite 38.
- 14 Zur gesamtverkehrlichen Situation vgl. „Stellungnahme", Seite 49 ff, sowie Abschnitt A, Grundzüge des Gesamtverkehrsplanes, Teil A, Innenstadt, der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan vom Juni 1961.
- 15 Soweit im einzelnen nicht gesondert vermerkt, gehen die Vergleichszahlen vom Stand des Jahres 1960 aus, um Anschluß an die soziologischen Gutachten von Prognos und Ifas zu gewinnen.
- 16 Vgl. „Zuzug", Seite 2 ff.
- 17 Vgl. „Prognos", Seite 20 ff.
- 18 Während im Vergleich der Jahre 1950 und 1961 die Zahl der Arbeitsplätze in kleinen Betrieben bis zu vier Beschäftigten mit rund 20 000 unverändert geblieben ist, hat sich die Beschäftigtenzahl in Betrieben mit mehr als fünf Bediensteten im Vergleichszeitraum auf das rund 2,4-fache (von rund 15 500 auf 37 000) erhöht. Die Zahlen zeigen einen deutlichen Einbruch von Großunternehmen in die organisch gewachsene Struktur des Einzelhandels.
- 19 Nämlich Zuwachsraten von rund 2,5 bis 5 bezogen auf das Bevölkerungswachstum; vgl. „Struktur", Seite 20 ff.
- 20 Vgl. im einzelnen die ausführliche Darstellung in „Untersuchungen zur Entwicklung der Massenverkehrsmittel in der Landeshauptstadt München", Teil I, Seite 31 ff des Direktoriums - Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt München.
- 21 Hierbei muß berücksichtigt werden, daß ab dem Jahre 1962 der innerstädtische Umsteigeverkehr (Bus - Straßenbahn) nur noch einmal gegenüber bisher zweimal statistisch erfaßt wird. So betrug die Beförderungsleistung des gesamten städtischen Massenverkehrsmittels im Jahre 1960 318 Millionen Fahrgäste, während sich trotz effektiven Anstiegens der Beförderungsleistungen 1962 nur 296 Millionen Fahrgäste errechnen.
- 22 Vgl. im einzelnen die ausführliche Darstellung in „Untersuchungen zur Entwicklung der Massenverkehrsmittel in der Landeshauptstadt München", Teil I, Seite 38 ff.
- 23 Vergleichsjahr 1955: 3,2%.
- 24 Vergleichsjahr 1955: 12,2%.
- 25 Im einzelnen siehe „Prognos", Seite 48 ff, Seite 83 f.
- 26 Vgl. auch „Prognos", Seite 84.
- 27 Vgl. im einzelnen „Prognos", Seite 24 f; ferner „Boustedt", Seite 41.

- 28 Vgl. „Zuzug“, Seite 123, Seite 157 ff.
- 29 Der Wanderungszustrom der durch Kriegsereignis nach München gekommenen Zuwanderer kann für die Prognosebetrachtung außer Betracht bleiben.
- 30 Vgl. im einzelnen „Prognos“, Seite 57 ff, ferner Seite 85 ff.
- 31 Vgl. „Zuzug“, Seite 130 ff, Seite 150; „Prognos“, Seite 57 ff.
- 32 Vgl. im einzelnen „Struktur“, Seite 19 ff.
- 33 Vgl. im einzelnen „Struktur“, Seite 41 f.
- 34 Siehe Fußnote 40
- 35 Siehe auch Plan W 9: Karte der Wohngebiete mit Darstellung der Dichte aus „Stellungnahme“.
- 36 Vgl. Karte W 13: „Verteilung der Arbeitsplätze in der Industrie“ der „Stellungnahme“, ferner „Boustedt“ aaO., Seite 53 ff.
- 37 Vgl. „Boustedt“ aaO., Seite 36,
- 38 Vgl. auch Tabelle 18 und 19.
- 39 Davon ein Zivilflughafen.
- 40 (im Dokument Fußnote 34) Vgl. Untersuchungen zur Entwicklung der Massenverkehrsmittel der Landeshauptstadt München, vorgelegt vom Direktorium-Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt, Teil I.
- 41 AaO., Seite 11 ff.
- 42 City ist im der Begriffsbestimmung Seite 24 oben gebraucht. Der Begriff City ist weitgehend identisch mit den in den Grundzügen des Gesamtverkehrsplanes vom April 1961 gebrauchten Begriff der „Innenstadt“. Innerhalb der City verwendet der Verkehrsplan den Begriff Altstadt, der verkehrlich gesehen das Gebiet innerhalb des Altstadtringes umfaßt.
- 43 Siehe obige Fußnote
- 44 Vgl. im einzelnen Teil III, Seite 199 ff der Untersuchungen zur Entwicklung der Massenverkehrsmittel der Landeshauptstadt München.

**Anteil der Hauptwirtschaftsbereiche an den Beschäftigten**

	Zuwachs: Bestand				
	1950	1961		1961 in % von 1950	
Industrie	25%	29%		180	
		47%	46%		
Handwerk	22%	17%		120	
Handel	17%	20%		180	
Verkehr	11%	8%		110	
öffentlicher Dienst	11%	53%	10%	54%	150
Private Verwaltungen und Dienstleistungen	14%	16%		180	
	100%	100%		155	

Tabelle 2

Entnommen aus Boustedt - Wachstumskräfte, S. 58;  
Vergleichszahlen des Jahre 1875 sind nicht übernommen.  
Vergleichszahlen des Jahres 1962 sind vom Direktorium  
Stadtplanungsamt ergänzt.

**Bevölkerungsentwicklung der Umlandgemeinden der Stadtregion München 1852 bis 1962**  
(umgerechnet auf den Gebietsstand 1950)

Zone Kreis/Gemeinde	E i n w o h n e r i m J a h r e													
	1852	1871	1880	1890	1900	1910	1925	1933	1939	1946	1950	1956	1959	31.12.62
<b>München</b>														
1.Gräfelfing						Ergänzung	gsgebiet							
2.Grünwald	288	289	315	310	465	970	1 663	2545	5 079	8 128	9 632	10 900	11 462	12 048
3. Haar	354	301	335	338	456	592	1 238	1 475	2 307	4 706	5 094	6 308	7 356	7 742
4. Planegg	318	367	414	392	472	2 571	4125	5 175	6178	7 592	8 799	9 270	9618	11 540
5. Pullach im Isartal	425	481	656	808	1 339	1 809	2 283	2 528	2 876	3915	4178	4 680	4 903	5 098
6. Unterbiberg	212	225	272	295	590	641	1 076	1 599	3 054	4 641	5 538	6114	6 283	7 241
7. Unterhaching	122	137	153	162	213	236	715	1 147	2 558	2 896	3 247	3 735	5 649	6518
Dachau 8. Dachau	429	462	523	528	616	945	2165	3 788	5 234	8 033	9 268	11 134	12 387	15 482
	1 652	2 352	3 368	4 236	5 505	6 275	7 148	8 234	17 472	18 158	23 552	25 592	27 175	29 696
<b>Fürstenfeldbruck</b>														
9. Olching	301	490	581	739	1 322	1 917	2 663	3 644	5 431	7 249	7 779	10 752	11 709	13 458
<b>Starnberg</b>														
10. Gauting	493	521	716	934	1 294	2 045	3 101	3 573	4 511	7 528	8 645	10 680	11 289	11 765
<b>Ergänzungsgebiet zusammen absolut</b>	4 594	5 625	7 333	8 742	12 272	18 001	26177	33 708	54 700	72 846	85 732	99 165	107 831	120 588
<b>Meßziffer</b>	100	122	160	190	267	392	570	734	1 191	1 586	1 866	2159	2 347	2 625
<b>München 1.</b>														
Heimstetten	242	236	238	230	288	355	331	324	333	595	638	585	588	621
2. Hohenbrunn	279	327	334	300	333	408	388	671	1 117	2 200	2 777	3 238	3 530	4 552
3. Neuried	179	188	190	196	203	260	308	335	447	699	823	1 046	1 251	1 656
4. Oberhaching	564	914	928	1 083	1 294	1 616	2 001	2 237	2514	4120	4 518	4 834	5 214	6104
5. Oberschleißheim	632	931	918	969	1 056	1 392	2 382	2 756	3 295	3 839	4 180	4 363	4 583	4 753
6. Taufkirchen	552	580	632	582	623	717	772	739	836	1 521	1 786	1 663	1 676	1 638
7. Unterföhring	342	388	453	523	684	946	1 212	1 275	1 587	2 358	2 815	3 015	3 202	3 373
8. Unterschleißheim	212	316	330	346	376	391	468	753	1 718	2 633	3 062	4 313	4 835	5 601
<b>Dachau</b>														
9. Hebertshausen	229	289	349	344	325	357	501	474	511	911	1 043	1 247	1 414	1 612
10. Karlsfeld	208	270	263	344	400	484	955	1 477	1 009	1 669	2 024	5 003	5 973	6 981
<b>Ebersberg</b>														
11. Zorneding	431	468	553	617	674	750	837	942	988	2120	2167	2 066	2 235	2916
<b>Fürstenfeldbruck</b>														
12. Alling	644	616	599	627	675	727	1 296	1 729	2102	3 298	3 649	3 942	4118	4 496
13. Esting	245	285	296	300	342	450	541	776	904	1 339	1 478	1 567	1 720	2 058
14. Germering	370	420	421	466	510	693	827	1 014	1 608	2 471	2 764	3 633	4418	6 273
15. Maisach	535	655	776	778	852	1 166	1 640	2 088	2 596	3 894	4 466	5 018	5 436	5 961
16. Puchheim	266	304	291	305	523	628	969	1 116	1 388	2 426	2 731	3146	3 323	3 769
17. Unterpfaffenhofen	232	265	288	235	247	359	452	654	1 439	2 937	3614	4 834	5 510	6 678
<b>Starnberg</b>														
18. Argeisried	184	223	272	266	352	327	438	385	472	732	778	790	792	814
19. Krailing	281	290	372	505	793	1 214	1 584	1 622	2 027	3514	3 725	4 302	4 478	5 099
<b>Wolfratshausen</b>														
20. Baierbrunn	174	200	198	261	330	361	464	480	658	1 038	1 289	1 508	1 648	1 766
21. Sauerlach	376	493	581	635	812	857	819	910	955	1 416	1 520	1 604	1 689	1 891
<b>Verstädterte Zone zusammen absolut</b>	7177	8 658	9 282	9912	11 692	14 458	19185	22 757	28 504	45 730	51 847	61 717	67 633	78 612
<b>Meßziffer</b>	100	121	129	138	163	201	267	317	397	637	722	860	942	1 095
<b>Randzone, zusammen absolut</b>	17 527	19 584	20 911	23 217	25 040	Randzone 30 519 1		35 476	39 907	64 521	70 650	75 119	78 738	84 655
<b>Meßziffer</b>	100	112	119	132	143	174	195	202	228	368	403	429	449	483
<b>Umlandgemeinden insgesamt</b>	29 298	33 867	37 526	41 871	49 004	62 978	79 580	91 941	123111	183 097	208 229	236 001	254 202	283 855
<b>Meßziffer</b>	100	116	128	143	167	215	272	314	420	625	711	806	868	969



**Arbeitsplatzdichte in den Münchner Stadtbezirken**

Stadtbezirk	Arbeitsplätze je Einwohner	Rangplatz	Rangplatz	Arbeitsplätze je Einwohner	
Nr. Name	1961 <sup>1)</sup>	1961	1950	1950 <sup>2)</sup>	
4 City	34,6	1	<u>1</u>	19,2	Kerngebiet
3 Sendlinger Straße	4,9	2	<u>2</u>	3,0	
9 Wiesenviertel	3,5	3	<u>5</u>	2,0	
1 <u>Max-Joseph-Platz</u>	3,4	4	6	1,9	
24b Obersendling	<u>2,8</u>	<u>5</u>	8	1,0	Randzone
8 Marsfeld	<u>1,9</u>	<u>6</u>	3	2,4	
6 Königsplatz	<u>1,8</u>	<u>7</u>	6	1,9	
2 Angerviertel	<u>1,7</u>	<u>8</u>	4	2,1	
5 Universitätsviertel	<u>1,5</u>	<u>9</u>	7	1,1	
38a Allach	<u>1,3</u>	<u>10</u>	5	1,1	
24a Thalkirchen, Ludwigshöhe	<u>1,1</u>	<u>11</u>	9	0,8	
10 Schlachthofviertel	<u>0,9</u>	<u>12</u>	9	0,8	
13 Lehel	<u>0,9</u>	<u>12</u>	10	0,7	
27b Milbertshofen	<u>0,8</u>	<u>13</u>	12	0,5	
12 Deutsches Museum	<u>0,7</u>	<u>14</u>	11	0,6	
21 Neuhausen	<u>0,7</u>	<u>14</u>	12	0,5	
30a Ramersdorf	<u>0,7</u>	<u>14</u>	13	0,4	
22a Schwabing-Ost	<u>0,6</u>	<u>15</u>	11	0,6	
22b F.reddfimann - Alte Heide	0,6	15	13	0,4	
11 Glockenbachviertel	0,5	16	13	0,4	
14 Haidhausen-Nord	0,5	16	14	0,3	
19 Sendling	0,5	16	13	0,4	
20 Westend	0,5	16	14	0,3	
29b Oberföhring	0,5	16	13	0,4	
30b Perlach	0,5	16	16	0,1	
31 Berg am Laim	0,5	16	14	0,3	
32a Alttrudering, Riem	0,5	16	15	0,2	
35a Villenkolonie 1 und II	0,5	16	14	0,3	
35b Alt-Pasing	0,5	16	13	0,4	

## Fortsetzung Tabelle 3: Arbeitsplatzdichte in den Münchner Stadtbezirken

Stadtbezirk		Arbeits- plätze je Einwohner	Rangplatz 1961	Rangplatz 1950	Arbeits- plätze je Einwohner 1950
Nr.	Name		1961	1950	1950
15	Haidhausen	0,4	17	14	0,3
17	Obergiesing	0,4	17	14	0,3
23b	Nymphenburg westlich	0,4	17	14	0,3
28b	Moosach	0,4	17	13	0,4
29a	Bogenhausen	0,4	17	13	0,4
36	Solln	0,4	17	14	0,3
39b	Neuauubing	0,4	17	13	0,4
16	Au	0,3	18	13	0,4
18a	Untergiesing	0,3	18	14	0,3
25	Laim	0,3	18	14	0,3
26	Schwabing-West	0,3	18	13	0,4
29c	Daglfing, Denning usw.	0,3	18	15	0,2
34	Waldfriedhofsviertel	0,3	18	14	0,3
40a	Lochhausen	0,3	18	15	0,2
7	Josephsplatz	0,2	19	14	0,3
18b	Harlaching	0,2	19	16	0,1
23a	Nymphenburg östlich	0,2	19	15	0,2
24c	Forstenried, Fürstenried	0,2	19	15	0,2
27a	Schwabing-Nord	0,2	19	15	0,2
28a	Äuß. Dachauer Straße	0,2	19	13	0,4
32c	Waldtrudering	0,2	19	16	0,1
33a	Feldmoching	0,2	19	15	0,2
37	Obermenzing	0,2	19	15	0,2
41	Hadern	0,2	19	15	0,2
27c	Hart	0,1	20	11	0,6
30c	Waldperlach	0,1	20	15	0,2
32b	Gartenstadt	0,1	20	16	0,1
33b	Harthof, Lerchenau	0,1	20	15	0,2
38b	Untermenzing	0,1	20	16	0,1
40b	Langwied	0,1	20	17	0,0
33c	Ludwigsfeld	0,0	21	16	0,1

1. Amtliches Ergebnis der Arbeitsstätten- und Volkszählung 1961; Münchner Statistik
2. Statistisches Handbuch der Stadt München (1954)

**Anteil des Stadtzentrums an ausgewählten Wirtschaftszweigen und Betriebsgruppen 1961)<sup>1</sup>**

Wirtschaftszweige und Betriebsgruppen	Engerer Kern (4) %	Weiterer Kern (1,3,9) %	Randzone (2,5,6,8) %	Stadt-Zentrum insg. %	übriges Stadtgebiet %	Beschäftigte insg. (i.T. <sup>2</sup> )
Handel insg.	10,7	18,1	11,3	40,1	59,0 ... 100%	123.9
darunter: mehr Besch.	22,0	28,9	11,5	62,4	37,6	38.2
Einzelhandelsbetriebe (50 u. mehr Besch.)	39,0	33,2	8,0	80,2	19,8	17.1
Verwaltung und Dienstl. insgesamt	11,6	15,5	20,4	47,5	52,5 ... 100%	170.3
darunter: Betriebe mit 50 und mehr Besch.	14,2	15,5	25,7	55,4	44,6	101.4
Öffentlicher Dienst (50 u. mehr Besch.)	10,8	14,2	27,4	52,4	47,6	50.1
Private Verwaltung und Dienstleistung (50 u. mehr Besch.)	17,6	16,7	23,9	58,2	41,8	51.3
Hilfs- und Verwaltungsbetriebe der Produktion <sup>3</sup> )	4,8	9,5	19,9	34,2	65,8 ... 100%	26.4
Produzierendes Gewerbe insgesamt	1,5	5,1	5,9	12,5	87,5 ... 100%	241.2
darunter: Betriebe mit 200 und mehr Besch.	1,4	6,6	5,4	13,4	86,6	112.5
Arbeitsplätze insg. (ohne Baugewerbe und Verkehr)	6,5	11,5	12,3	30,3	69,7 ... 100%	561.8

<sup>1</sup> Die Werte entstammen der Vorauswertung der Arbeitsstättenzählung. Dabei wurden die Zahlen für die Beschäftigten in Betrieben unter zehn Beschäftigten geschätzt (vgl. o. S. 16 f.); die Zahlen für die größeren Baubetriebe und für den Verkehr wurden eliminiert (vgl. o. S. 14 f.).

<sup>2</sup> Ohne die Stadtbezirke 39 und 40.

<sup>3</sup> Ohne Siemens, Hofmannstraße.

**Wirtschaftsstruktur der Zentrumsbezirke <sup>1)</sup>**

	Engerer Kern (4) %	Weiterer Kern (1, 3, 9) %	Randzone (2, 5, 6, 8) %	Stadt zentrum insg. %	Übriges Stadt gebiet %
Typische Innenstadtfunktionen insg.	66	45	52	51	19
darunter Betriebe mit 50 und mehr Beschäftigten in: Einzelhandel	18	9	2	8	1
Großhandel	5	8	4	6	3
Priv. Verw. u. Dienstl.	25	13	18	17	5
Öffentlicher Dienst	15	11	20	15	6
darunter Hilfs- und Verwaltungsbetriebe des produz. Gewerbes	3	4	8	5	4
Produktionsbetriebe mit 200 und mehr Beschäftigten	4	11	9	9	25
Arbeitsplätze für lokale Versorgung <sup>2)</sup>	1	7	13	8	51
Übrige Arbeitsplätze	29	37	26	32	5
	100	100	100	100	100

1) Vgl. Anm. 1 zu Tab. 4

2) Auf Grund der Einwohnerzahlen der einzelnen Stadtbezirke wurde eine Quote von 0,2 Arbeitsplätzen je Einwohner eingesetzt.

**Beförderungsleistungen der Stadtwerke-Verkehrsbetriebe der Landeshauptstadt München für  
Straßenbahn, Omnibus und Obus von 1938 bis 1962**

## a) Fahrgäste in Tausend

Jahr	Straßenbahn	Omnibus	Obus	Zusammen
1938	164 023	6 876	—	170 899
1955	224 903	27 942	5 773	258 618
1958	248 639	44 304	4 692	297 635
1960	261 548	47 803	8 390	317 741
1962	225 825	63152	6 950	295 927
Indexzahlen	138	918	120	173

## b) Wagenkilometer in Tausend

Jahr	Straßenbahn	Omnibus	Obus	Zusammen
1938	39 985	1 676	—	41 661 *
1955	40 084	4791	1 350*	46 225
1958	42 402	8 838	1 145	52 385
1960	42 514	8 655	1 705	52 874
1962	40 048	16 664	1 539	58 251
Indexzahlen	100,2	994	114	140

\* = Indexzahl 100

**Bevölkerungszunahme 1939 bis 1960 in Großstädten mit mehr als 500 000 Einwohnern**

## Zunahme der Bevölkerung 1939 bis 1960

	i. T.	in v. H. von 1939
Hamburg	125.1	7,3%
München	261.2	31,1%
Köln	28,9	3,7%
Essen	61,8	9,4%
Düsseldorf	156.5	28,9%
Frankfurt am Main	116.6	21,1%
Stuttgart	140.9	28,4%
Dortmund	87.8	16,2%
Hannover	103.7	22,0%
Bremen	113.2	25,1%
Duisburg	68.9	15,9%
(Bundesrepublik insgesamt, ohne Berlin)		33,6%

**Bevölkerungszunahme 1950 bis 1956 und  
1956 bis 1960 in ausgewählten Stadtregionen**

Durchschnittliche jährliche Zunahme der Bevölkerung (in v. H.)				
		Stadtregion insg.	Kernstadt	Umland
München:	1950-1956	2,5	2,7	2,1
	1956-1960	3,7	3,6	4,0
Düsseldorf:	1950-1956	4,6	5,1	3,2
	1956-1960	2,2	1,7	3,5
Frankfurt/M.:	1950-1956	2,7	2,9	2,4
Offenbach:	1956-1960	2,6	2,2	3,4
Stuttgart	1950-1956	3,2	3,5	3,0
	1956-1960	3,0	1,5	4,1
Hannover:	1950-1956	2,5	3,5	0,2
	1956-1960	2,2	1,8	3,6
Bremen:	1950-1956	1,8	2,4	0,6
	1956-1960	2,5	2,7	1,4
Stadtregionen insgesamt:	1950-1956	2,3	2,5	1,7
	1956-1960	2,0	1,8	2,8

Erholt vom Statistischen Amt der Landeshauptstadt München

**Einwohnerzahlen der Münchner Stadtbezirke (E)**  
und  
**Dichteziffern je Hektar Bruttofläche (D)**  
(Personen je ha)

Stadtbezirk	Stichtag 17.5.1939		Stichtag 25.9.1956		Stichtag 6.6.1961		Stichtag 1.1.1963	
	E	D	E	D	E	D	E	D
1	9 169	191	4 832	101	4 846	101	4 863	101
2	11 755	336	6 512	186	6 356	182	6 056	173
3	8 134	291	3 632	130	3 652	130	3 606	129
4	4 228	101	1 244	30	1 329	32	1 404	33
5	22 672	214	15 603	147	16 643	157	17 008	160
6	19 319	182	10 317	97	12 771	120	12 800	121
7	26 121	384	21 283	313	25 214	371	25 364	373
8	18 891	154	9 917	81	11 063	90	11 201	91
9	24 235	129	13 834	74	14 719	78	14 867	79
10	25 465	263	18 052	186	17 687	182	16 976	175
11	27 230	349	22 754	292	23 435	300	22 893	294
12	17 790	323	12 856	234	13 401	244	13 146	239
13	21 959	85	21 611	84	21 074	82	20 563	80
14	24 433	138	23 214	131	23 636	134	23 780	134
15	28 100	335	24 269	289	22 982	274	22 262	265
16	26 090	165	21 675	137	23 040	146	23 219	147
17 <sup>1)</sup>	24 235	53	33 989	60	43 973	78	47 223	83
18	34 967	43	40 526	50	45 491	56	47 786	58
19 <sup>2)</sup>	39 621	36	32 332	87	34 553	93	35 721	96
20 <sup>3)</sup>	21 656	164	33 046	158	32 110	154	31 355	150
21	27 217	65	23 274	56	27 200	65	29 206	70
22 <sup>4)</sup>	48 142	19	54 264	22	55 727	23	57 223	23
23	38 367	53	45 527	63	46 367	64	46 611	64
24 <sup>5)</sup>	22 418	15	25 556	19	33 711	25	42 622	32
25 <sup>6)</sup>	39 490	59	41 231	69	44 779	75	46 276	78
26	35 530	280	39 588	312	41 743	329	42 172	332
27 <sup>7)</sup>	22 581	22	47 133	33	63 896	44	71 033	49
28	32 313	25	41 553	33	48 891	38	54 342	43
29	24 899	10	43 998	19	47 292	20	47 546	20
30	20 344	10	35 819	17	41 155	20	45 738	22
31	16 006	28	23 629	42	28 438	50	31 514	56
32 <sup>8)</sup>	10 658	5	23 732	11	28 045	13	28 591	13
33 <sup>9)</sup>	7 732	2	20 736	7	26 040	9	33 499	11
34 <sup>10)</sup>	—	—	28 184	33	37 962	45	41 436	49
35	16 636	16	24 964	23	30 172	28	33 006	31
36	4 616	8	7 899	14	9 365	17	9 776	18
37	8 506	11	12 632	16	14 973	20	15 410	20
38	10 125	6	20 216	13	23 501	15	24 961	16
39 <sup>11)</sup>	—	—	12 146	6	13 094	7	13 646	7
40 <sup>11)</sup>	—	—	3 658	3	4 200	3	4 247	3
41 <sup>12)</sup>	7 668	10	15 623	21	20 488	28	21 674	29
<b>Stadt München</b>	<b>829 318</b>	<b>30</b>	<b>962 860</b>	<b>31</b>	<b>1 085 014</b>	<b>35</b>	<b>1 426 22</b>	<b>37</b>

<sup>1)</sup> 1954 Vergrößerung (+ 108 ha) durch Eingemeindung eines Teils des Forstbezirkes Perlach <sup>2)</sup> 1948 Verkleinerung um 714 auf nur 372 ha durch Teilung - <sup>3)</sup> 1946 Vergrößerung durch Übernahme von 77 ha vom 25. Stadtbezirk - <sup>4)</sup> 1950 Verkleinerung durch Abgabe von 58 ha an den 27. Stadtbezirk - <sup>5)</sup> 1948 Verkleinerung durch Abgabe von 130 ha an den 19. Stadtbezirk - <sup>6)</sup> 1946



## Tabelle 11

Verkleinerung durch Abgabe von 77 ha an den 20. Stadtbezirk - <sup>7)</sup> 1950 Vergrößerung durch Übernahme von 406 ha vom 22. und 33. Stadtbezirk - <sup>8)</sup> 1942 Vergrößerung (+ 57 ha) durch Eingemeindung eines Teils der Gemeinde Dornach - <sup>9)</sup> 1950 Verkleinerung durch Abgabe von 347 ha an den 27. Stadtbezirk - <sup>10)</sup> 1948 durch Abtrennung vom 19. Stadtbezirk gebildet - 11) 1942 durch Eingemeindung von Aubing und Langwied gebildet - <sup>12)</sup> Führte bis 1948 die Stadtbezirksnummer 34.

**Dichte der Bevölkerung der deutschen Städte über 500 000 Einwohner**  
(Personen je ha)

Stadt	Stichtag 17.5.1939	Stichtag 25.9.1956	Stichtag 6. 6.1961	Stichtag 30. 9.1962
Berlin (West)	57,2	46,2	45,7	45,2
Hamburg	22,9	23,5	24,5	24,7
München	30,1	31,1	35,0	36,5
Köln	30,8	28,4	32,2	32,8
Essen	35,4	37,1	38,6	38,8
Düsseldorf	34,1	41,4	44,4	44,6
Frankfurt	28,4	32,0	35,1	35,5
Dortmund	20,0	22,4	23,6	23,9
Stuttgart	31,0	29,0	30,8	30,9
Hannover	35,1	39,9	42,6	42,7
Bremen 1)	44,4	15,7	17,4	17,7
Duisburg	30,2	33,1	35,1	35,1

1) Flächengröße der Stadt Bremen 1939 nur 9545 ha (jetzt: 32 416)

Erholt vom Statistischen Amt  
Der Landeshauptstadt München

**Zahl der Arbeitsplätze im Gebiet der Landeshauptstadt München in den Jahren  
1939 bis 1962**

Jahr	Zahl der Arbeitsplätze
1939	413 000
1955	546 000
1960	636 000
1961	656 000
1962	685 000

**Veränderungen der Münchner Wirtschaft: 1950 bis 1961**

	Beschäftigte 1950 i. T. <sup>4</sup>	Beschäftigte 1961 i. T. <sup>5)</sup>	Zuwachs 1950/61 in v.H.
Produzierendes Gewerbe (einschl. Baugewerbe) insgesamt	198.5	301.3	52%
davon: Betriebe mit ...			
unter 10 Beschäftigten	46.2	48.4 <sup>6)</sup>	10% <sup>3)</sup>
10- 49 Beschäftigten	39.5	48.2	22%
50-199 Beschäftigten	33.8	50.1	48%
200-499 Beschäftigten	33.5	36.8	10%
500-999 Beschäftigten	10.1	28.4	181%
1000 und mehr Beschäftigten	35.4	89.4	152%
Handel insgesamt	65.1	123.9	90%
davon: Großhandel insgesamt	38.4	63.7	70%
davon: Betriebe mit weniger als 50 Beschäftigten	29.8	42.5	45%
50 und mehr Beschäftigten	8.6	21.2	147%
Einzelhandel insgesamt	26.7	60.1	125%
davon: Betriebe mit weniger als 50 Beschäftigten	22.9	43.0	90%
50 und mehr Beschäftigten	3.8	17.1	285%
öffentlicher Dienst <sup>7)</sup>	44.5	66.8	50%
Private Verwaltungen und Dienstleistungen	57.3	103.5	81%
davon: Betriebe mit weniger als 50 Beschäftg.	37.2	52.2	40%
Betriebe mit 50 und mehr Beschäftg.	20.1	51.3	155%

4) Ergebnisse der Arbeitsstättenzählung 1950; Statistisches Handbuch der Stadt München (1954),

5) Vorauswertung der Arbeitsstättenzählung 1961; vgl. o. S. 10 ff.

6) Die Zahl der Arbeitsplätze in Betrieben mit weniger als zehn Beschäftigten konnte für 1961 nur geschätzt werden. Infolgedessen kann auch für die Zuwachsrate nur eine allgemeine Größenordnung angegeben werden. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Zahl der Beschäftigten in Kleinbetrieben 1961 sogar absolut geringer war als 1950.

7) Für den öffentlichen Dienst wurde 1950 die Betriebsgröße nicht ausgewiesen.

**Zahl und Zunahme der Arbeitsplätze 1939, 1950, 1961**

(Zahlen in Tausend)

	Arbeitsplätze in München insg. (m. Bau u. Verkehr)	Arbeitsplätze mit Bau und Verkehr	im Stadtzentrum <sup>1)</sup> ohne Bau und Verkehr <sup>2)</sup>
1939	413	—	129
1950	423	129	(108) <sup>8)</sup>
1961	650	203	172
Zunahme 1939-1961	57%	—	33%
Zunahme 1950-1961	54%	58%	(59%)

<sup>1)</sup> Stadtbezirke 1 bis 6, 8 und 9.

<sup>2)</sup> Die im Bau- und Verkehrsgewerbe Beschäftigten, die bei der Arbeitsstättenzählung beim Verwaltungssitz ihrer Firma gemeldet werden, obwohl sie dort nur zum Teil arbeiten, wurden aus den oben S. 14 ff. angeführten Gründen weggelassen.

<sup>8)</sup> Geschätzte Zahl unter der Annahme, daß der Anteil von Bau und Verkehr 1950 dem Anteil von 1961 entsprach.

**Arbeitsplatzzuwachs 1939 bis 1961 in den Teilen der Innenstadt <sup>9</sup>**

Zonen (und Stadtbezirke)	Zuwachs 1939- 1961 %	Bestand 1939 %	Anteil am ... Zuwachs 1939- 1961 %	Bestand 1961 %
Stadtzentrum: Kern (1, 3, 4, 9)	41	22	13	18
Randzone (2, 5, 6, 8)	22	17	6	12
Mittlerer Bereich der Innenstadt links der Isar (10 -12)	23	8	3	6
rechts der Isar (14-16)	29	6	3	5
Äußerer Bereich der Innenstadt				
Südwestlich (19, 20)	101	4	6	5
Nördlich (13, 21-23, 29) <sup>10</sup>	126	12	21	16
Übriges Stadtgebiet: Industriezonen (17, 24, 27, 30, 38)	113	16	26	20
Wohngebiete	113	15	22	18
Stadtgebiet insgesamt	70	100	100	100

<sup>9</sup> Ohne Bau- und Verkehrsgewerbe.

<sup>10</sup> Die Stadtbezirke 22 und 29 reichen von der Innenstadt bis zur Stadtgrenze und umschließen sehr heterogene Gebiete. In den äußeren Bereichen der Innenstadt fallen nur die Stadtbezirksteile 22a und 29a. Da die Daten für 1939 nur für Stadtbezirke insgesamt vorliegen, mußte der Nachteil einer ungenauen Grenzziehung in Kauf genommen werden. Um dies teilweise auszugleichen, wurden die nordwestlichen Teile der Stadtbezirke 17 und 18, die eigentlich gleichfalls zum äußeren Bereich der Innenstadt gehören, bei dieser Analyse vernachlässigt.

**Arbeitsplatzzuwachs 1939 bis 1961 in den Hauptwirtschaftsbereichen**

Zonen (und Stadtbezirke)	Zuwachs 1939-1961 in v.H.;			Anteil am Zuwachs 1939-1961		
	Produz. Gewerbe	Handel	Verwltg. u. Dienstleistung.	Produz. Gewerbe	Handel	Verwltg. u. Dienstleistung.
	%	%	%	%	%	%
Stadtzentrum:						
Kern (1, 3, 4, 9)	21	108	20	3	28	19
Randzone (2, 5, 6, 8)	26	64	9	3	8	7
Mittlerer Bereich der Innenstadt:						
links der Isar (10 -12)	9	34	42	1	3	9
rechts der Isar (14-16)	44	84	-7	3	5	2
Äußerer Bereich der Innenstadt:						
Südwestlich (19, 20)	129	112	38	7	6	3
Nördlich (13,21-23,29)	157	180	83	18	16	44
Übriges Stadtgebiet						
Industriezonen (17,24,27,30,38)	127	146	23	41	10	5
Wohngebiete	119	192	46	24	24	15
Stadtgebiet insgesamt	88	116	30	100	100	100

**Bestand an Kraftfahrzeugen**

Jahr	Einwohner	Motorräder, Mopeds	Personen wagen	Taxi	Lastwagen, Liefer- wagen, Traktoren	Kraftfahr- zeuge insgesamt
1920	648 000	250	480	392	650	1 770
1933	735 000	15 500	12100	500	3 400	31 500
1938	790 000	23 900	26 900	476	9 300	60 600
1950	824 000	18 300	31 400 <sup>2)</sup>	486	13 300	63 500
1955	930 000	70 000 <sup>1)</sup>	66 800 <sup>2)</sup>	600	17 100	154 500
1958	1 032 000	75 000 <sup>1)</sup>	104 200 <sup>2)</sup>	650	21 100	201 000
1960	1 071 836	53 830 <sup>3)</sup>	148 867 <sup>2)</sup>	974	24 747	216 418
1962	1 142 622	36 361 <sup>3)</sup>	193 566 <sup>2)</sup>	1 976	29 428	249 331
1975 ungünstig	1 171 000	100 000	176 000	800	33 500	310 000
1975 günstig	1 376 000	100 000	260 000	1 000	48 000	409 000
1990 ungünstig	1 250 000	100 000	218 000	900	42 500	361 000
1990 günstig	1 500 000	90 000	375 000	1 200	57 000	523 000

Die Tabelle wurde vom Direktorium - Stadtplanungsamt - der Landeshauptstadt München ergänzt für die Jahre 1960 und 1962 mit den tatsächlichen Zahlen. Sie ermöglichen eine Überprüfung der Prognose; sie liegen im Ergebnis (letzte Spalte) im Prognosenablauf; interessant der Einfluß der Benutzungsgewohnheiten (Motorrad!) und geänderter Rechtslage (Taxi).

1. Mopedbestand nach Schätzungen des Polizeipräsidiums München.
2. Einschließlich rund 12 000 Fahrzeugen der amerikanischen Truppen.
3. Davon 40 000 Mopeds (geschätzt).
4. Fahrradbestand nach Schätzungen des Polizeipräsidiums 200 000 (1958).

Q u e l l e n : Statistisches Handbuch der Stadt München 1928, 1938, 1954.  
Verkehrsunfallstatistik 1958; München - Millionenstadt 1958.  
Gutachten Leibbrand 1956.  
Ergänzungsangaben des Statistischen Amtes zum Gutachten Leibbrand 1958.



**Jährliche Fahrleistungen innerhalb des Burgfriedens (Schätzung)**

Jahr	Privater Verkehr				Öffentlicher Verkehr			
	Fahr- räder km/Jahr	Motor- räder Mopeds km/Jahr	Perso- nen wagen km/Jahr	Taxi km/Jahr	mittlere Fahrt länge km	Fahrten/ E. u. Jahr	Spez. Leistung Pkm/ E. u. Jahr	Last- Liefer- wagen- km/Jahr
1920	450	2 500	5 000	15 000	—	—	—	8 000
1933	500	3 500	6 000	25 000	3136	—	—	10 000
1938	550	4 000	6 500	28 000	4.02	210	844	11 000
1950	600	4 500	7 300	30 000	5.42	261	1 415	12 500
1955	600	4 900	7 800	33 000	4.52	272	1 230	13 500
1958	600	5 000	8 000	35 000	4.49	293	1 315	14 000
1962	600	5 000	8 100	36 000	5.70	263	1 499	14 500
1975	600	5 000	8 500	38 000	5.30	320*	1 700	16 500
1990	600	5 000	9 000	40 000	5.80	330*	1 910	18 000

\* Mittelwerte. Bei ungenügendem Angebot an Straßen- und Abstellflächen sind höhere Leistungen zu erwarten.

Ergänzt für das Jahr 1962 durch das Direktorium — Stadtplanungsamt.

**Durchschnittlicher Flächenbedarf bei den im Stadtverkehr üblichen  
Geschwindigkeiten**

Fußgänger	0,75 qm/Person
Straßenbahn und Bus	2,00 qm/Person
Radfahrer	6,70 qm/Person
Motorradfahrer	18,00 qm/Person
Personenwageninsassen	30,00 qm/Person
Taxi-Insassen (wegen der größeren mittleren Besetzung)	20,00 qm/Person
Last- und Lieferwagen	75,00 qm/Wagen

**Gesamter Flächenbedarf  
in Millionen Quadratmeter (= km<sup>2</sup>)**

Jahr	Verkehrsbetriebe	Taxi	Personenwagen	Motorräder	Fahrräder	Lastwagen	Insgesamt
1920	1 000	300	120	10	270	375	2 075
1933	768	620	3 480	1 080	470	2 550	8 968
1938	1 374	660	8 460	1 890	600	7 650	20 644
1950	2 354	740	11 030	1 640	670	12 450	28 884
1955	2 326	1 000	25 020	6 940	740	17 330	53 356
1958	2 672	1 140	40 170	7 440	804	22 180	73 396
1975 ungünstig	4 000	1 520	71 800	9 900	536	41 400	129 000
1975 günstig	4 680	1 900	106 000	9 900	335	59 100	182 000
1990 ungünstig	4 780	1 900	94 200	9 900	402	57 200	168 000
1990 günstig	5 720	2 400	162 000	8 900	201	77 000	256 000

**Anteile der öffentlichen und privaten Fahrleistungen des Verkehrs in der Stadt****München** (ohne Eisenbahn, Bahn-, Post- und Privatbuslinien)

Jahr	Anteil öffentlicher Verkehr	Anteil privater Verkehr einschl. Taxi
1920	89%	11%
1933	58%	42%
1938	57%	43%
1950	66%	34%
1955	46%	54%
1958	41%	59%
1962	41%	59%
1975 (Mittelwert)	37%	63%

Ergänzt durch Direktorium — Stadtplanungsamt — für das Jahr 1962.

**Tägliche Beförderungsleistungen im Vorortverkehr der Deutschen Bundesbahn  
im Raum München**

(nur Schienenverkehr; Durchschnitt des Jahres 1959)

Vorortstrecke	Streckenlänge km	Anzahl der Bahnhöfe u. Haltepunkte	Beförderte Vorortreisende in beiden Richtung.	Davon Aus- u. Einstieg in		
				Mü Hbf	Mü Ostbf	sonstige Mü Bfe
<b>Westliche Vorortstrecken</b>						
Mü Hbf—Freising	41	9	16 300	11 300	20	3 730
Mü Hbf—Petershausen	36	8	21 700	17 350	50	3 350
Mü Hbf—Nannhofen	31	11	14 500	10 500	20	3 400
Mü Hbf—Grafrath	32	10	16 000	12 500	130	2 400
Mü Hbf—Herrsching	38	14	21 000	13 500	250	6 100
Mü Hbf—Tutzing (Fernbahn und Vorortbahn)	39 + 20	13	35 200	26 400	500	3 600
Mü Hbf—Wolfratshausen (Isartalbahn)	31	12	8 800	3 000	25	3 200
Mü Hbf—Holzkirchen	37	9	6 300	5 000	100	1 300
<b>Östliche Vorortstrecken</b>						
Mü Ostbf—Deisenhofen	13	6	3 800	50	2 100	1 450
Mü Ostbf—Kreuzstraße	30	12	5 000	50	2 500	1 800
Mü Ostbf—Grafing	28	9	13 000	1 600	10 000	700
Mü Ostbf—Mkt. Schwaben	21	7	8 800	550	7 100	600
Mü Ostbf—Ismaning	15	7	1 700	100	1 500	50
	412	127	172 100*	101 900	24 295	31 680

\* Rund 31% der im Vorortverkehr beförderten Personen dürfte Zugang zu einem städtischen Massenverkehrsmittel suchen

**Bevölkerungsentwicklung in den Regionalzonen\* 1939 bis 1990**

Jahr	Stadtregion insgesamt	Kernstadt	Umland insgesamt	Ergänzungsbereich	Verstädt. zone	Randzone
a) Einwohner in 1000						
17. 5.39	965,6	840,2	125,4	57,8	27,8	39,8
13. 9.50	1 040,2	830,8	209,4	87,6	51,6	70,2
31.12.55	1 204,9	968,2	236,7	99,5	61,6	75,5
31.12.60	1 375,0	1 104,4	273,6	116,3	73,5	83,8
31.12.65	1 585	1 250	335	142	92	101
31.12.70	1 775	1 375	400	167	113	120
31.12.75	1 950	1 475	475	191	137	147
31.12.80	2 111	1 550	561	213	162	186
31.12.85	2 267	1 600	667	234	191	242
31. 12.90	2 421	1 625	796	254	222	320
b) 1950 = 100						
17. 5.39	93	101	60	66	54	57
13. 9.50	100	100	100	100	100	100
31.12.55	116	117	113	114	119	108
31.12.60	132	133	131	133	142	119
31.12.65	152	150	160	162	178	144
31.12.70	170	165	191	191	219	171
31.12.75	187	177	227	218	265	209
31.12.80	203	186	268	243	315	265
31.12.85	218	192	319	267	370	345
31.12.90	233	195	381	290	430	455

Anmerkung: \* nach Boustedt'schen Kriterien von 1950

Quelle: 1939 und 1950: "Amtliches Gemeindeverzeichnis für Bayern",  
Heft 170 der Beiträge zur Statistik Bayerns  
1955 und 1960: jährliche Ergänzungshefte zum "Amtlichen  
Gemeindeverzeichnis für Bayern"  
ab 1965: eigene Schätzungen.

**Bevölkerungsanteil und Bevölkerungsdichte der Regionalzonen\* 1939 bis 1990**

Jahr	Stadt-region insgesamt	Kernstadt	Umland insges.	Ergän- zungs- gebiet	Verstädt. zone	Randzone
a) Flächenanteil und Bevölkerungsanteil in v. H.						
Flächenanteil	100	22,6	77,4	9,3	20,3	47,8
Bevölkerungsanteil						
17. 5. 39	100	87,0	13,0	6,0	2,9	4,1
13. 9. 50	100	79,9	20,1	8,4	5,0	6,7
31. 12. 55	100	80,3	19,7	8,3	5,1	6,3
31.12. 60	100	80,1	19,9	8,5	5,3	6,1
31. 12. 65	100	78,9	21,1	8,9	5,8	6,4
31.12. 70	100	77,4	22,6	9,4	6,4	6,8
31. 12. 75	100	75,7	24,3	9,8	7,0	7,5
31. 12. 80	100	73,4	26,6	10,1	7,7	8,8
31.12. 85	100	70,6	29,4	10,3	8,4	10,7
31. 12. 90	100	67,1	32,9	10,5	9,2	13,2
b) Bevölkerungsdichte in Einwohner je km <sup>2</sup>						
17. 5.39	707	2 720	119	456	100	60
13. 9. 50	762	2 690	198	691	186	108
31. 12. 55	883	3 140	224	786	222	115
31. 12. 60	1 010	3 570	259	918	264	129
31. 12. 65	1 160	4 050	317	1 120	330	155
31. 12. 70	1 300	4 450	379	1 320	406	184
31. 12. 75	1 430	4 780	450	1 520	492	225
31.12. 80	1 550	5 020	531	1 680	581	285
31.12. 85	1 660	5 180	631	1 850	687	371
31.12. 90	1 770	5 260	755	2 000	797	490

Anmerkung und Quellen: Siehe Tabelle 10.

aufgestellt vom Direktorium - Stadtplanungsamt  
der Landeshauptstadt München

**Aufnahmefähigkeit neuer geschlossener <sup>1)</sup> Bauflächen im Stadtgebiet**

Lfd. Nr.	im Raum Wohn	einheiten n	Einwohner = Wohneinheit X 3,0
1	Aubing, Freiam	18715	56 145
2	Obermenzing, Untermenzing, Allach	12 440	37 320
3	Moosach	2 435	7 305
4	Feldmoching, Lerchenau	12 780	38 340
5	Freimann	2 528	7 584
6	Oberföhring, Bogenhausen, Denning, Zamdorf	15 825	47 475
7	Daglfing	1 750	5 250
8	Berg am Laim.	2 860	8 580
9	Trudering	3 500	10 500
10	Waldperlach	770	2310
11	Großsiedlung Perlach	13 500	40 500
12	Ramersdorf — Perlach	1 740	5 220
13	Giesing — Harlaching	1 125	3 375
14	Sendling, Thalkirchen	3 055	9 165
15	Fürstenried, Forstenried, Solln	7 895	23 685
16	Laim, Großhadern, Kleinhadern	6 775	20 325
17	Pasing	1 300	3 900
18	Entlastungssiedlung Oberschleißheim <sup>2)</sup>	13 500	40 500
		122 493	367 479 ~ 370 000

<sup>1)</sup> Ohne Berücksichtigung der Baulücken im Stadtgebiet.

<sup>2)</sup> Liegt nicht mehr im Stadtgebiet, sondern im Landkreis München, wird aber auf Grund des bestehenden Vorvertrages vom 19. Juni 1961 zwischen der Landeshauptstadt und dem Landkreis München und der Gemeinde Oberschleißheim über die Errichtung einer Entlastungssiedlung Oberschleißheim in dieser bevölkerungs- und wohnsoziologischen Aufstellung berücksichtigt.





**Zuzugsalter und Stellung im Beruf\***

	Alter beim Zuzug					
	bis 18 J. %	19— 23 J. %	24— 27 J. %	28— 35 J. %	36 J. u. älter %	
Erwerbstätige insgesamt (10 514)	8	23	16	21	32	....100%
Selbständige (750)	3	8	12	24	53	....100%
Freie Berufe, gehobene Angestell-te und Beamte (880)	1	10	17	25	47	
Sonstige Beamte (477)	3	18	16	19	44	
Sonstige Angestellte (3743)	9	25	16	20	30	
Facharbeiter (2 176)	12	29	17	18	24	
Sonstige Arbeiter (2 488)	9	24	16	21	30	

\* Adrema-Strichprobe (nur Fälle, in denen das Zuzugsjahr zu ermitteln war)

## Zuwanderungsgruppen nach regionaler Herkunft\*

	Erwerbs- tätige insges.	Flücht- linge u. dgl.	Als Jugendl. zugezog. insges.	Haus- angest.	davon:			Später zugez. insg.	davon:			Mitver- dienend e Hausfr.
					angel. u. ungel. Arbeiter %	Fach arbeiter %	Höhere Stellung %		ohne Familie %	ver- setzt %	mit Familie %	
	%	%	%	%								%
Südliches Bayern	42	—	68	72	87	64	46	49	30	32	46	
Nördliches Bayern	7	—	10	11	7	8	15	4	23	9	7	
Übriges Bundesgebiet	13	—	9	8	—	12	27	18	20	23	17	
Ostzone / Ostberlin	8	23	2	3	—	2	—	3	7	8	8	
Ostdeutschland und CSR	20	56	7	5	3	9	6	8	20	16	15	
Sonstiges Ausland	10	21	4	1	3	5	6	18	—	12	7	
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
Größe des Heimatortes: **												
bis 2000 Einwohner	47	44	60	65	70	63	37	43	50	33	33	
2 000 bis 20 000 Einwohner	17	8	22	24	20	18	29	23	13	21	17	
20000 bis 100000 Einwohner	12	15	9	7	—	10	15	9	10	14	14	
Über 100 000 Einwohner	22	26	9	3	10	9	19	23	27	31	36	
Ortsgröße nicht zu ermitteln	2	7	—	1	—	—	—	2	—	1	—	
	100 (861)	100 (181)	100 (302)	100 (98)	100 (30)	100 (126)	100 (48)	100 (96)	100 (30)	100 (95)	100 (157)	

\* Stichprobenbefragung (nur bei Zuzug erwerbstätiger Personen)

\*\* Stand Ende der fünfziger Jahre

**Erwerbstätige, Pendlersalden und Mantelbevölkerung in München 1950 bis 1990**

J a h r	1) Erwerbs- quote in Bayern	2) Erwerbs- quote in Mü/Uml.- krs.	3) Bevölke- rung in 1000	4) Im Raum wohnhafte Erwerbstäti- ge in 1000	5) Pendler- saldo in v. H.*	6) Pendler- saldo in 1 000	7) Im Raum tätige Erwerbs- tätige	8) Mantel- bevölke- rung in 1 000	in v. H. von Ober- bayern
13.09.50	50,2	51,4	831	427	9	42	469	920	37
31.12.55	51,2	51,8	945	490	12,5	70	560	1.090	42
31.12.60	50,2	51,8	1.072	555	16	105	660	1.290	47
31.12.65	48,7	51,0	1.250	637	19	150	787	1.570	51
31.12.70	47,5	50,0	1.375	688	22	192	880	1.790	53,5
31.12.75	46,7	49,5	1.475	730	24	230	960	1.980	54,5
31.12.80	46,5	49,5	1.550	767	25	258	1.025	2.120	—
31.12.85	47,0	50,0	1.600	800	25	265	1.065	2.180	—
31.12.90	48,0	51,0	1.625	830	24	265	1.095	2.190	—

Quellen und Anmerkungen: Siehe Tabelle 31

\* in v. H. der im Raum tätigen Erwerbstätigen

**Stadtregion München — Erwerbstätige, Pendlersalden und Mantelbevölkerung in den Umlandkreisen  
1950 bis 1990**

J a h r	1) Erwerbs- quote in Bayern	2) Erwerbs- quote in Mü/Uml.- krs.	3) Bevölke- rung in 1000	4) im Raum wohnhafte Erwerbs- tätige in 1000	5) Pendler- saldo in v. H.*	6) Pendler- saldo in 1 000	7 Im Raum tätige Erwerbs- tätige	8) Mantel- bevölke- rung in 1 000	in v. H. von Ober- bayern
13.09.50	50,2	49,4	421	209	—17	— 35	174	350	15
31.12.55	51,2	50,4	442	222	—27	— 60	162	320	13
31.12.60	50,2	49,4	488	240	—35	— 85	155	310	11
31.12.65	48,7	47,7	557	274	—41	—112	162	340	11
31.12.70	47,5	46,5	665	310	—43	—134	176	380	11
31.12.75	46,7	45,7	770	352	—43	—151	201	440	12
31.12.80	46,5	45,5	910	415	—40	—164	251	550	—
31.12.85	47,0	46,0	1.080	495	—33	—164	331	720	—
31.12.90	48,0	47,0	1.300	610	—23	—141	469	1.000	—

Quellen und Anmerkungen; Siehe Tabelle 31

\* in v. H. der im Raum tätigen Erwerbstätigen

**Stadtregion München — Erwerbstätige, Pendlersalden und Mantelbevölkerung in München und den Umlandkreisen 1950 bis 1990**

J a h r	1) Erwerbs- quote in Bayern	2) Erwerbs- quote in Mü/Uml.- krs.	3) Bevölke- rung in 1000	4) Im Raum wohnhafte Erwerbs- tätige in 1 000	5) Pendler- saldo in v. H.*	6) Pendler- saldo in 1 000	7 Im Raum tätige Erwerbs- tätige	8) Mantel- bevölke- rung in 1 000	in v. H. von Ober- bayern
13. 09.50	50,2	50,8	1.252	636	1,1	7	643	1.270	52
31.12.55	51,2	51,4	1.387	712	1,4	10	722	1.410	55
31.12.60	50,2	51,0	1.560	795	2,5	20	815	1.600	58
31.12.65	48,7	50,0	1.825	911	4	38	949	1.910	62
31.12.70	47,5	48,9	2.040	998	6	58	1.056	2.170	64,5
31.12.75	46,7	48,2	2.245	1.082	7	79	1.161	2.420	66,5
31.12.80	46,5	48,0	2.460	1.182	8	94	1.276	2.670	—
31.12.85	47,0	48,2	2.680	1.295	8	101	1.396	2.900	—
31.12.90	48,0	49,1	2.925	1.440	9	124	1.564	3.190	—

Quellen und Anmerkungen: Siehe Tabelle 31

\* in v. H. der im Raum wohnhaften Erwerbstätigen.

**Quellen und Anmerkungen zu Tabellen 28 bis 30;**

1. Allgemeiner Teil
2. 1950: Volks- und Berufszählung 1955: interpoliert  
1960: Mikrozensus für München (unveröffentlicht)  
ab 1965: eigene Schätzungen
3. Tabelle 6, für 1955 und 1960 wurden die aufgrund der Wohnungszählung vom 30.9. 1956 und der Volkszählung vom 6. 6. 1961 durch Rückrechnung revidierten Zahlen benutzt.
4. 1950: Volks- und Berufszählung 1950  
1960: Rückgerechnet aus Ergebnissen der Volkszählung 1961 und Beschäftigtenzahlen der Kreisstatistik.  
1950: interpoliert  
ab 1965: errechnet aus den Spalten 2 und 3.
5. Errechnet aus Spalte 4 und 6 bzw. Spalte 7 und 6.
6. 1950: Volks- und Berufszählung 1950  
1955: Rückgerechnet aus Ergebnissen der Wohnungszählung 1956, Umlandkreise geschätzt.  
1960: Geschätzt aufgrund von Ergebnissen der Arbeitsamtsstatistik,  
ab 1965: eigene Schätzungen
7. 1950: Arbeitsstättenzählung 1950
8. 1955 und 1960: errechnet aus Spalte 4 und 6. 1

**Fahrzeugbestand auf 1000 Einwohner**

Jahr	1950	1955	1958	1960 <sup>1)</sup>	1962 <sup>1)</sup>	1975		1990	
						ungünstig	günstig	ungünstig	günstig
Motorräder	22	75	78	50	32	85	73	80	60
Personen- wagen	38	72	101	128	159	150	190	175	240
Lastwagen	16	18	20,5	23	26	28,5	35	34	38
Taxi und sonstige	1	1	1,5	1	1,7	1,5	2	1,5	2
Insgesamt	77	166	201	202	209	265	300	290	340

1) Ergänzt vom Direktorium — Stadtplanungsamt — tatsächliche Zahlen.



**Beschluß des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 10. Juli 1963 über  
die Annahme des Stadtentwicklungsplanes einschließlich des  
Gesamtverkehrsplanes.**

**I.**

Der Stadtentwicklungsplan einschließlich Gesamtverkehrsplan wird in der Fassung der Beilage 1 gebilligt.

Er dient künftig den Organen, Dienststellen und Einrichtungen der Landeshauptstadt München als Richtschnur für alle Maßnahmen, die sich auf die städtebauliche und gesamtverkehrliche Entwicklung der Stadt auswirken oder auswirken können. Er ist der Aufstellung des Flächennutzungsplanes, aller Bebauungspläne und der Investitionsprogramme zugrunde zu legen. Die Ordnungsvorstellungen des Stadtentwicklungsplanes haben der Mitarbeit der Landeshauptstadt München im Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München sowie allen München berührenden Raumordnungsplänen als Richtlinie zu dienen. Der Stadtentwicklungsplan ist bei der Ausübung hoheitlicher und privater Befugnisse der Landeshauptstadt im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu berücksichtigen. Dementsprechend ist in allen städtebauliche und gesamtverkehrliche Gesichtspunkte berührenden Fällen, die der Entscheidung des Stadtrates oder eines seiner Ausschüsse unterliegen, ausdrücklich im Vortrag festzustellen, ob der zur Entscheidung gestellte Vorgang mit den Ordnungsvorstellungen und dem Leitgedanken des Stadtentwicklungsplanes übereinstimmt.

**II.**

1. Mit der Billigung des Stadtentwicklungsplanes entscheidet sich die Landeshauptstadt München unter Aufhebung früherer Beschlüsse für das Massenverkehrsprojekt C. Sie trifft diese Entscheidung im Vertrauen auf den von der Deutschen Bundesbahn bekundeten Willen, an der Schaffung eines neuzeitlichen Münchner Massenverkehrssystems mitzuwirken und im Vertrauen auf die Erklärungen von Bund und Land über ihre Bereitschaft zu besonderen finanziellen Hilfen.
2. Es ist zu prüfen, ob bei der Verwirklichung des Projektes C im zweiten Bauabschnitt eine Nord-Süd-Linie sogleich teilweise oder auf ganzer Länge als U-Bahn ausgebaut und in Betrieb genommen werden kann, über das Ergebnis ist unter Abwägung aller maßgeblichen verkehrlichen, bautechnischen, betrieblichen und finanziellen Gesichtspunkte zu berichten. Dabei sind insbesondere die Probleme eines in sich geschlossenen Massenverkehrssystems zu berücksichtigen. (Interfraktioneller Antrag Nr. 166 der Stadtratsfraktionen der SPD, CSU und der Ausschußgemeinschaft vom 3. Juli 1963).
3. Sämtliche städtischen unterirdischen Verkehrslinien sollen an den Kreuzungs- und Berührungspunkten mit der Bundesbahn Übergangsbahnhöfe mit kurzen Umsteigewegen aufweisen. Vorsorglich sind letztere auch an der Außenringstrecke der Bundesbahn vorzusehen. (Punkt 6 des Antrages Nr. 165 der GDP Stadtratsgruppe vom 3. Juli 1963).
4. Der Bau aller unterirdischen Verkehrslinien ist vorwiegend in unterirdischer Bauweise durchzuführen. In den Außengebieten sind die Linien vorwiegend im Einschnitt oder als Hochbahnen, zu führen. Die Strecken sind in der City, in der Innenstadt und in den Innenstadt-Randgebieten so tief zu legen, daß darüber in den erforderlichen Bereichen Raum bleibt für Straßenkreuzungen in zwei Ebenen. (Punkte des Antrages Nr. 165 der GDP Stadtratsgruppe vom 3. Juli 1963).

### III

#### A)

1. Das Stadtplanungsamt wird beauftragt, auf der Grundlage des von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München erarbeiteten Entwurfs nunmehr die Arbeiten am Flächennutzungsplan in Übereinstimmung mit dem Stadtentwicklungsplan fortzuführen und so rechtzeitig abzuschließen, daß der Flächennutzungsplan dem Stadtrat spätestens im Herbst 1963 zur Billigung und zur Einleitung des formellen Verfahrens nach dem Bundesbaugesetz vorgelegt werden kann.
2. In Ergänzung des heute vorgelegten Stadtentwicklungsplanes ist dem Stadtrat in kürzest möglicher Frist ein Plan für die Fußgängerzonen der Innenstadt zur Billigung vorzulegen.

Diese Fußgängerzonen sollen ein möglichst geschlossenes System bilden, das ein gefahrloses Durchwandern der Altstadt erlaubt. Sie sollen zweckmäßigerweise von großen Parkräumen am Altstadtring ihren Ausgang nehmen und damit ebenfalls helfen, ein Durchfahren der Altstadt zu vermeiden. (Antrag Nr. 169 der Fraktion der CSU im Stadtrat München vom 4. Juli 1963, der den Antrag des Herrn Oberbürgermeisters ersetzt).

3. Das Direktorium — Stadtplanungsamt wird beauftragt, darauf hinzuwirken, daß bei der Aufstellung des Regionalentwicklungsplanes für den Bedarf der Hochschulen zusammenhängende Flächen außerhalb des Burgfriedens ausgewiesen werden. (Punkt 4 des Antrages Nr. 165 der GDP-Stadtratsgruppe vom 3. Juli 1963).
4. Über die jährlichen Investitionsprogramme hinaus ist für alle städtischen Bereiche ein aus dem Stadtentwicklungsplan abgeleitetes und aufeinander abgestimmtes Mehrjahresprogramm aufzustellen.

#### B)

1. Der Trassenführung des Altstadtringes wird für die Teilstücke Prinzregentenstraße — Von-der-Tann-Straße — Oskar-von-Miller-Ring — Gabelsbergerstraße — Barer Straße — Karlsplatz nach Maßgabe der Abbildung 24 der Anlage 1 (Stadtentwicklungsplan) zugestimmt.

Das Direktorium — Stadtplanungsamt wird beauftragt, unverzüglich den Bebauungsplan für den Altstadtring Nord und West zwischen Galeriestraße und Karlsplatz auf der genannten Trasse im Entwurf aufzustellen und bis Herbst 1963 der Vollversammlung des Stadtrates zur Billigung und damit zur Einleitung des förmlichen Verfahrens vorzulegen.

Das Kommunalreferat wird unter Bezugnahme auf die Anweisung der Vollversammlung des Stadtrates vom 14. Februar 1962 (Abschnitt III Nummer 12) beauftragt, den für diesen Abschnitt des Altstadtringes erforderlichen Grund nach Maßgabe der ihm vom Stadtplanungsamt zuzuleitenden Planunterlagen zu erwerben.

2. Das Direktorium — Stadtplanungsamt wird beauftragt, die von der Arbeitsgemeinschaft Stadtentwicklungsplan München erarbeiteten Varianten über die Führung des Altstadtringes Ost im Abschnitt Angertorstraße — Isartorplatz abschließend zu überprüfen und der Vollversammlung des Stadtrates unter Darlegung der für und gegen jede Variante sprechenden Gründe den Entwurf eines Bebauungsplanes zur Billigung und zur Einleitung des formellen Verfahrens vorzulegen. Dabei ist die Schonung des Viktualienmarktes und die Schaffung eines Fußgängerbereiches auf dem Viktualienmarkt anzustreben.