



München weiter denken

**125 Jahre
Stadtentwicklung**

Inhalt

Einleitung	2
-------------------	---

Mehr Menschen, mehr Stadt	4
Wachstum und Stadterweiterung	
Meilensteine der Stadtentwicklung	6
Die „Langfristige Siedlungsentwicklung“ – Potenziale erkennen und entwickeln	10
Münchens Antwort auf die Wohnraumfrage	14

Meine Stadt, meine Heimat	16
Identität und Architektur	
Erhalt der überlieferten Stadtstrukturen	18
Planen und sanieren im großen Maßstab: Die „Entlastungsstadt“ Neuperlach	19
Urbane Vielfalt	20
Neue Stadträume, neue Qualitäten	21
Besondere Potenziale: Umnutzung ehemaliger Kasernen- und Gewerbeflächen	22

Platz für Alle	24
Freiraum und Öffentlicher Raum	
Freiraumentwicklung	26
Vielfalt: Öffentliche Räume in der Stadt	28
Spielerisch, experimentell: Frische Ideen für neue Qualitäten	29

Vorwärts in die Zukunft	30
Mobilität und Digitale Transformation	
München ist „Smart City“	32
Verkehrsentwicklungsplanung	33
Autoverkehr	34
Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs	36
Radfahren – Mobilität mit Zukunft	38

Einleitung

1893 hat der Architekt Theodor Fischer die Leitung des ersten Stadterweiterungsbüros in München übernommen. Seine Staffelbauordnung prägt das charakteristische Bild der Stadt bis heute. Seitdem hat sich München entwickelt: Vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen und politischen Fragen der jeweiligen Zeit wurden bei der Diskussion um die Leitbilder für die Entwicklung der Stadt ganz unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt.

Doch wie geht es weiter? Fest steht, dass München wächst und dieses Wachstum von uns gemeinsam gestaltet werden muss. Es braucht kluge Strategien und Mut für Innovationen – beim Wohnungsbau, bei der Mobilität, der Gestaltung von Freiräumen und dem Ausbau der Infrastruktur.

Die Ausstellung „München weiterdenken“ beleuchtete 2018 die Herausforderungen, Ziele und Visionen der Münchner Stadtentwicklung von heute und morgen. Die Broschüre ist eine Zusammenschau der Ausstellung.

ENG The changing face of urban development

1893 the architect Theodor Fischer undertook the management of the first Urban Expansion Office in Munich. His graduated building order still influences the characteristic image of the city. Since then, however, Munich has moved on: In the debate about overall concepts for the development of the city very differing viewpoints have held sway at various times in tune with the social and political questions of the day.

But what happens next? One thing is certain – Munich is growing and this growth has to be managed and guided through a cooperative process. Smart strategies and the courage to foster innovation – regarding housing construction, mobility, the design of open spaces and the expansion of the city's infrastructure.

The exhibition "München weiterdenken" showed 2018 challenges, aims and visions for Munich's urban development of today and tomorrow. The brochure is an abstract of the exhibition.



„Unsere gemeinsame Herausforderung muss sein, München intelligent und mit Weitsicht für zukünftige Generationen zu gestalten. Dazu gehören Mut und Zuversicht, auch neue Wege zu gehen und dabei die Interessen der gesamten Stadt im Blick zu behalten.“

Oberbürgermeister
Dieter Reiter

„Auf die Frage, wer die Stadt entwickelt, gibt es eigentlich nur eine Antwort: alle. Wir haben nur unterschiedliche Rollen und Aufgaben. Stadtentwicklung ist ein demokratischer Prozess, der dem Gemeinwohl verpflichtet ist. Was wir brauchen, ist ein gesellschaftspolitischer Konsens über das Wie und das Wohin.“

Stadtbaurätin
Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk



Mehr Menschen, mehr Stadt

Wachstum und Stadterweiterung

München wächst – bis 2035 um etwa 300.000 Menschen! Dieses Wachstum ist eine große Herausforderung.

Was macht München morgen lebenswert?
Wer plant und handelt für übermorgen?
Die „Perspektive München“ bildet den strategischen Rahmen, das Projekt „Langfristige Siedlungsentwicklung“ zeigt Potenziale auf. Denn Wachstum und Erweiterung müssen verhandelt und gestaltet werden!

ENG More people, more city

Growth and urban expansion Munich is growing – by 300.000 people till 2035! This growth is a major challenge. What will make Munich worth living in tomorrow? Who will plan and act for the day after tomorrow? “Perspective Munich” will form the strategic framework; the project “Long-Term Settlement Development” will highlight potentials. Growth and expansion must be coordinated and shaped!

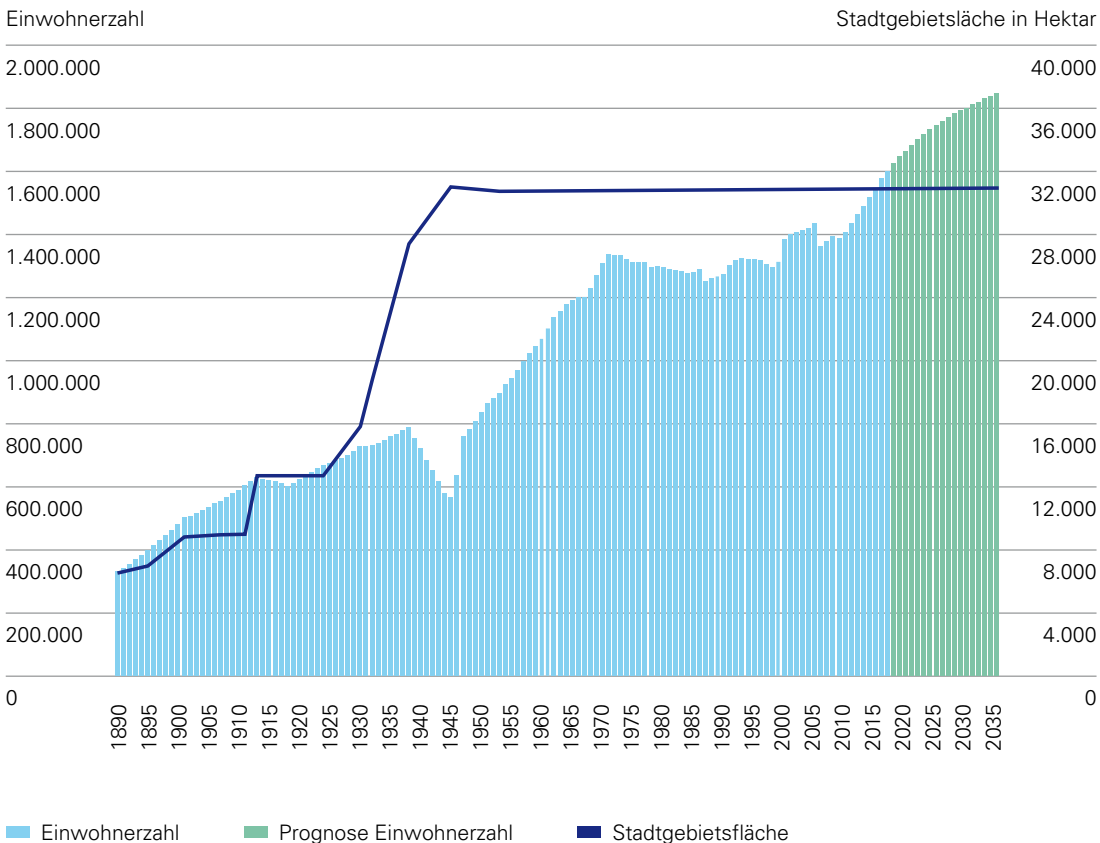
Meilensteine der Stadtentwicklung

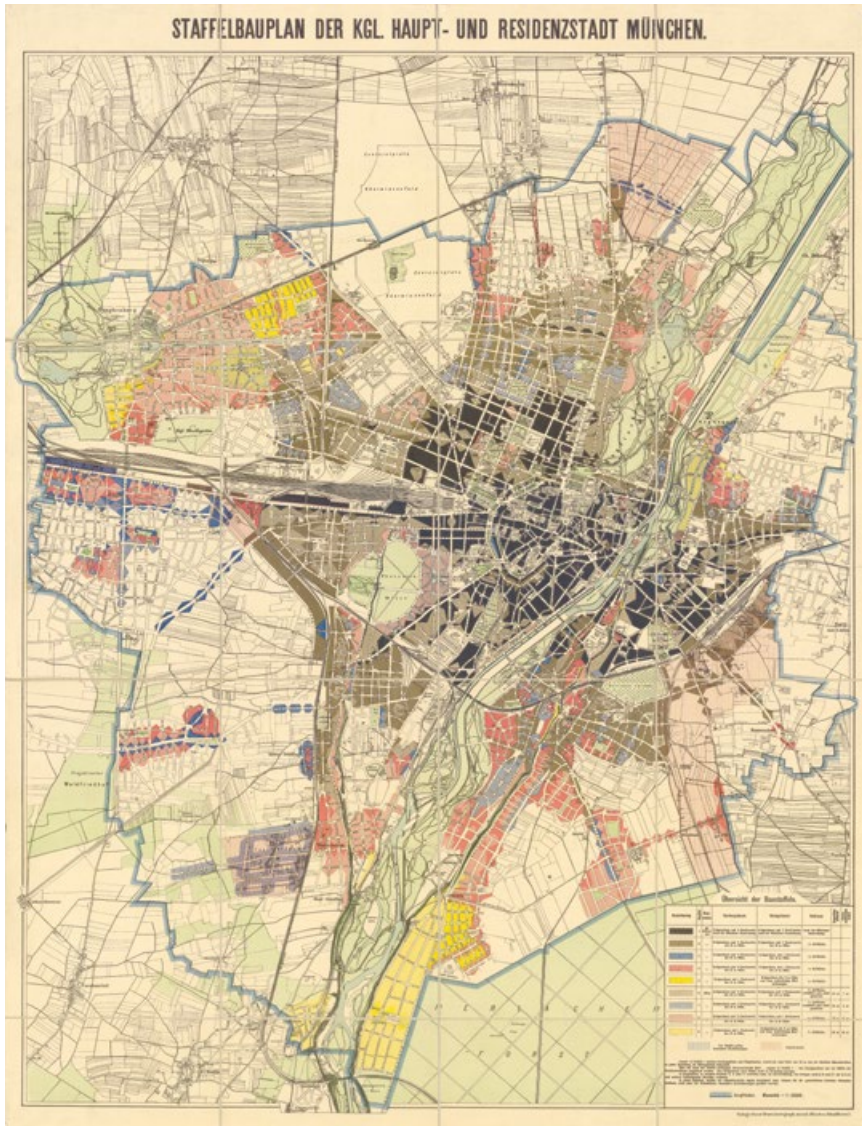
Der Staffelbauplan

Zwischen 1885 und 1905 verdoppelte sich die Bevölkerung von München. Knapp 500.000 Menschen lebten 1900 in der Stadt. Ein 1892 von der Stadt ausgeschriebener Stadterweiterungswettbewerb sollte Ideen für die zukünftige Entwicklung zur Großstadt einbringen. 1893 wurde dann zur Umsetzung dieser Ideen das Stadterweiterungsbüro als eigene Behörde gegründet und Theodor Fischer dessen Leitung übertragen. Fischer legte im Staffelbauplan Baulinien fest, mit denen er die Straßenzüge und Baufelder definierte. Dabei orientierte er sich an den topographischen und morphologischen Gegebenheiten.

Dem Staffelbauplan (erste Fassung 1904) liegt das System einer abgestuften, sich vom Zentrum nach außen hin abflachenden und auflockern- den Stadt zugrunde. Mit den neun Baustaffeln konnte die bauliche Dichte im Stadtgebiet individuell festgelegt werden. Vom Zentrum zum Stadtrand nehmen die Bebauungsdichte und die Geschosshöhe ab.

Bevölkerungs- und Flächenwachstum 1890–2035





Oben: Nach Vorschlägen von Stadtbaurat Karl Meitinger, die er später unter dem Titel „Das Neue München“ veröffentlichte, sollte München im Kern so weit wie möglich wieder in der vertrauten Gestalt des Alten entstehen

Links: Staffelbauplan von 1904

Die 1920er Jahre – Gründung der GWG München und GEWOFAG

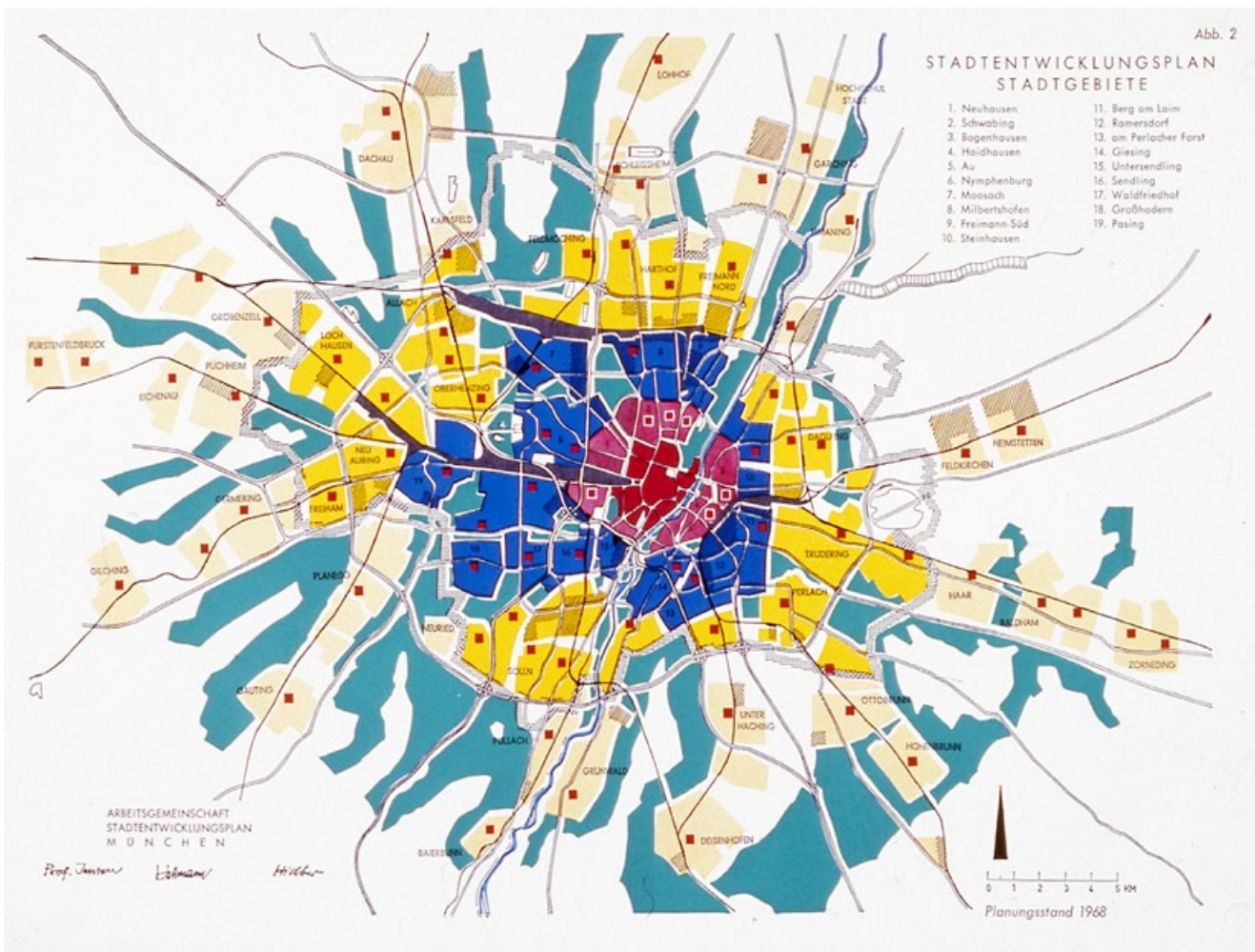
In den 1920er Jahren nimmt die Wohnungsnot durch weiteres Bevölkerungswachstum zu. Als eine Antwort darauf bilden sich die kommunalen Wohnungsbaugesellschaften GWG München (1918) und GEWOFAG (1928).

Nationalsozialismus

1935 erklärt Adolf Hitler München zur Hauptstadt der Bewegung. Im Rahmen gigantomanischer Umbaupläne entstand am Königsplatz 1934 ein repräsentatives NSDAP-Parteiviertel mit Verwaltungsbauten nebst Ehrentempeln. Während der Zeit des Nationalsozialismus wächst das Stadtgebiet durch zahlreiche Eingemeindungen insbesondere im Westen und Osten Münchens um mehr als 12.000 Hektar.

Wiederaufbau nach dem „Münchner Weg“

Nach dem Zweiten Weltkrieg steht München vor der Entscheidung zwischen einem radikalen Neuanfang und der Rekonstruktion des alten Stadtbildes. Der Stadtrat entscheidet sich für einen maßvoll konservativen Wiederaufbau. Der „Münchner Weg“ verbindet erhaltende mit zukunftsorientierter Planung und trägt damit entscheidend zur Bewahrung des Stadtbildes bei.



Basierend auf wissenschaftlichen Untersuchungen und Prognosen bestimmte das nach seinem Verfasser als „Jensen Plan“ bekannte Planwerk maßgeblich die Entwicklung Münchens.

Aufbruch zur Millionenstadt

Seit den 1950er Jahren sieht sich München einem enormen Bevölkerungswachstum ausgesetzt. Der Einwohneranstieg durch den Zuwanderungsstrom von Deutschen und ab den 1960er Jahren auch von Gastarbeitern wird durch die geburtenstarken Jahrgänge der Baby-Boom-Jahre 1955 bis 1969 verstärkt. Münchens Einwohnerzahl übersteigt erstmals die Millionengrenze.

Mit der Entscheidung, einen Plan für die Gesamtentwicklung der Stadt erstellen zu lassen, leitet Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel 1960 eine neue Ära der Stadtplanung ein. Der Stadtentwicklungsplan von 1963 bietet erstmals nach der Staffelbauordnung von 1904 wieder ein städtebauliches Leitbild. Er schafft die Voraussetzungen für weiteres Wachstum und den Wandel zur modernen Großstadt. Als eigenständige Planungsaufgabe ergänzt seither Stadtentwicklungsplanung die traditionelle Stadtplanung.

1968 wird das Münchner Forum gegründet. Entstanden aus dem Konflikt zwischen kritischen Bürgerinnen und Bürgern und Stadtpolitik um die autogerechte Umgestaltung Münchens, ist das Münchner Forum seit 50 Jahren ein wichtiger Mittler zwischen Bürgerinteressen und städtischer Politik, Verwaltung sowie privater Investoren.

„Stadt im Gleichgewicht“ – der Stadtentwicklungsplan von 1975

1975 verabschiedet der Münchner Stadtrat einen neuen Stadtentwicklungsplan. Dieser ist vom wirtschaftlichen Entwicklungsbruch durch die Ölkrise von 1973, verstärkten sozialen Gegensätzen und stagnierenden Einwohnerzahlen geprägt. Statt des Baus von Großsiedlungen am Stadtrand soll sich die Bautätigkeit auf gut erschlossene Flächenreserven innerhalb bestehender Siedlungsgebiete konzentrieren. Als wichtige Aufgabe erkennt man die Sanierung und Modernisierung bislang vernachlässigter Stadtbereiche. Das Städtebauförderungsgesetz von 1971 schafft hierfür neue rechtliche und finanzielle Grundlagen.

„Realistische Ziele, konkrete Maßnahmen“ – der Stadtentwicklungsplan von 1983

Der Stadtentwicklungsplan von 1983 formuliert als Motto „Realistische Ziele – konkrete Maßnahmen“. Schwerpunkte sind das Wohnen mit dem Wohnraumbeschaffungsprogramm, der öffentliche Personennahverkehr als unverzichtbare Voraussetzung für eine wirksame Verkehrsberuhigung, den Umweltschutz sowie die Sicherung der Versorgung Münchens mit umweltschonender Energie.

Die „Perspektive München“

Seit 1998 bildet die „Perspektive München“ den flexiblen Rahmen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung. Mit dem übergeordneten Leitmotiv „Stadt im Gleichgewicht“ trägt sie dazu bei, die Steuerungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zu erweitern und zu nutzen, um Neues zu schaffen und Münchens Identität im Kern zu bewahren.

Die „Perspektive München“ wird regelmäßig evaluiert und fortgeschrieben. In den nächsten Jahren wird sie durch ein räumliches Stadtentwicklungskonzept ergänzt und die Umgebung mit der Ausarbeitung der zehn Handlungsräume weiter konkretisiert. Die „Zukunftsschau München 2040+“ beschäftigt sich in den unterschiedlichen Szenarien mit Trends und Zukunftsfragen der Stadtentwicklung und das Thema „Digitale Transformation“ wird in die Leitlinien der Perspektive München integriert.



Oben: In der Broschüre „Zukunftsschau München 2040+“ sind die Ergebnisse des Szenario-Prozesses zum Nachlesen aufbereitet.

Rechts: Bürgerforum zum Handlungsraum 3 „Rund um den Ostbahnhof – Ramersdorf – Giesing“.



Die „Langfristige Siedlungsentwicklung“ – Potenziale erkennen und entwickeln

Mit einem Zuwachs um 300.000 Einwohnerinnen und Einwohner bis 2035 erreicht das Wachstum in München eine neue Dimension. Neues Baurecht für den Wohnungsbau hat daher höchste Priorität. Ein wichtiges Instrument zur Umsetzung dieses Ziels ist die „Langfristige Siedlungsentwicklung“ – kurz LaSie. Mit den drei Strategien Verdichten, Umstrukturieren und Erweitern identifiziert LaSie die dringend benötigten Flächen und leitet bauliche Entwicklungen in die Wege.

ENG “Long-Term Settlement Development” – Recognizing and developing potentials

With an increase of ca. 300,000 inhabitants by 2035 Munich’s growth will reach a new dimension. New building laws for housing construction therefore have the highest priority. An important instrument for implementing this goal is “Long-Term Settlement Development” – abbreviated LaSie. With its three strategies – densification, restructuring and expansion – LaSie identifies badly needed spaces and initiates architectural developments.

Verdichten, Umstrukturieren, Erweitern

Mit den drei Strategien Verdichten, Umstrukturieren, Erweitern werden neue Flächen für den Wohnungsbau identifiziert. Die „Langfristige Siedlungsentwicklung“ hat die Frage nach einer verträglichen baulichen Dichte in der Stadt in den Mittelpunkt gerückt. Der Diskurs ist eröffnet, damit die ermittelten Potenziale auch aktiviert werden können.

Bei konsequenter Anwendung der „Langfristigen Siedlungsentwicklung“ können mittel- und langfristig in München noch mindestens 61.200 Wohneinheiten geschaffen werden. Davon stehen schon Flächen für rund 22.800 Wohnungen in den kommenden fünf Jahren zur Verfügung.

Nachverdichtung hat verschiedene Gesichter

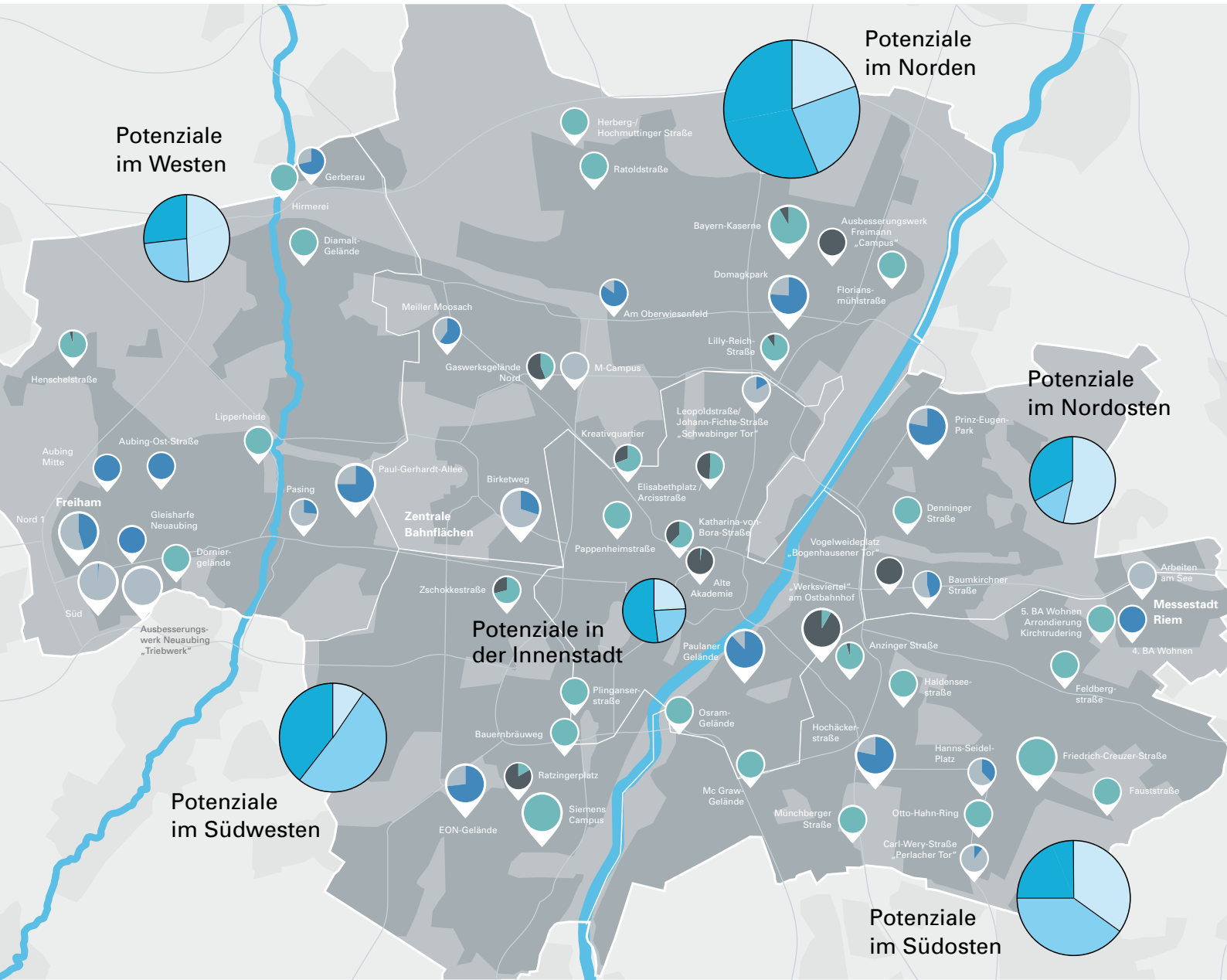
Aufstockungen, Hinterhofbebauungen, Baulückenschließungen – bei all diesen Vorhaben müssen verkehrliche Erfordernisse, soziale Belange und Freiraumqualitäten besonders berücksichtigt werden. Im Zuge einer Nachverdichtung lassen sich Defizite in Bestandssiedlungen kompensieren: bessere Nahversorgung, Ergänzung der sozialen Infrastruktur, neue Freiflächen, kulturelle Angebote und eine Mischung der Altersstruktur.

ENG Densification has many faces

Adding additional floors, building in inner courtyards, infill projects – in all these development projects transport requirements, social issues and the qualities of open space must be taken into special consideration. In the course of postdensification, deficits in existing settlements can be compensated for: better local services, expansion of the social infrastructure, new open spaces, a greater array of cultural attractions and a wider age distribution.



Nachverdichtung: Überbauung des Parkplatzes am Dantebad



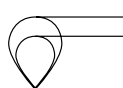
Große Projekte, Planungen und Potenziale

Projekte

- Arbeiten
- Wohnen

Planungen

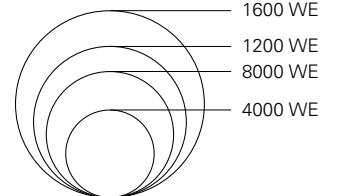
- Arbeiten
- Wohnen



> 20 ha und/oder > 1.000 WE
 < 20 ha und/oder < 1.000 WE

Potenziale Wohnungsbau

- Erweitern
- Verdichten
- Umstrukturieren





Im Werksviertel, wo Unternehmen wie Pfanni, Zündapp und Optimol ihre Produktionsstätten hatten und viele Nachtschwärmer unterwegs waren, werden einmal etwa 2.600 Menschen leben und 12.600 arbeiten.

Umstrukturierung von Flächen

Große Potenziale für den Wohnungsbau lagen in den vergangenen Jahren in der Umstrukturierung ehemaliger Infrastruktur- und Versorgungsflächen wie dem Flughafen, Bahn- oder Kasernenflächen. Diese Potenziale sind nahezu ausgeschöpft.

Heute können neue Wohnbauflächen durch die Verlagerung von Gewerbebetrieben oder die Umstrukturierung bisher ausschließlich vom Einzelhandel genutzter Flächen erschlossen werden. Es gilt, Quartiere zu schaffen, auf denen ein verträgliches Miteinander von Wohnen und Gewerbe stattfindet.

ENG Urban restructuring

Great potential for housing construction laid in the past few years in re-developing former infrastructure and service areas such as the airport, railways or barracks. This potential is now almost completely exhausted.

Today new housing areas can be developed through relocating business enterprises or restructuring areas used up to now exclusively by the retail trade. In future the intention is to create districts where living accommodation and businesses can live in harmony side by side.



Entwicklung am Stadtrand

In Anbetracht des stetigen Wachstums der Stadt müssen die Strategien Verdichten und Umstrukturieren um einen weiteren Baustein ergänzt werden: die bauliche Entwicklung des Stadtrands, wie zum Beispiel in Freiam oder im Bereich des Münchner Nordostens.

Mit diesem Weiterbauen der Stadt sind große Herausforderungen verknüpft: die Integration landwirtschaftlicher Nutzungen, der Bau von Straßen, Wohngebäuden, ÖPNV-Anschlüssen, Schulen, die Schaffung von Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten und vieles mehr. Die Kooperation mit den Nachbargemeinden spielt hierbei eine entscheidende Rolle. Denn am Stadtrand kann selten auf bestehende Infrastrukturen zurückgegriffen werden. Hier gilt es, neue zukunftsweisende Stadtteile zu entwickeln, die den Ansprüchen künftiger Generationen unter ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten gerecht werden.

ENG

Development on the outskirts of the city

In the light of the steady growth of the city, the strategies of densification and restructuring must be expanded by another component: the architectural development of the outskirts, as, for example, in Freiam or northeast Munich.

The continuing expansion of the city leads to major challenges: the integration of agricultural land, road construction, residential buildings, local public transport connections, schools, recreational areas, shops and much more. Cooperation with neighbouring communities plays a decisive role here, because existing infrastructures on the outskirts can rarely be relied up. Here new futureoriented city districts must be developed which will do justice, economically, environmentally and socially, to the needs of future generations.

Ein neuer Stadtteil im Münchner Westen: Freiam



Münchens Antwort auf die Wohnraumfrage

Die Grundlage für die Schaffung von Wohnraum bildet seit mehr als 25 Jahren das wohnungspolitische Handlungsprogramm „Wohnen in München“. Es ist das umfangreichste kommunale Wohnungsbauprogramm in Deutschland.

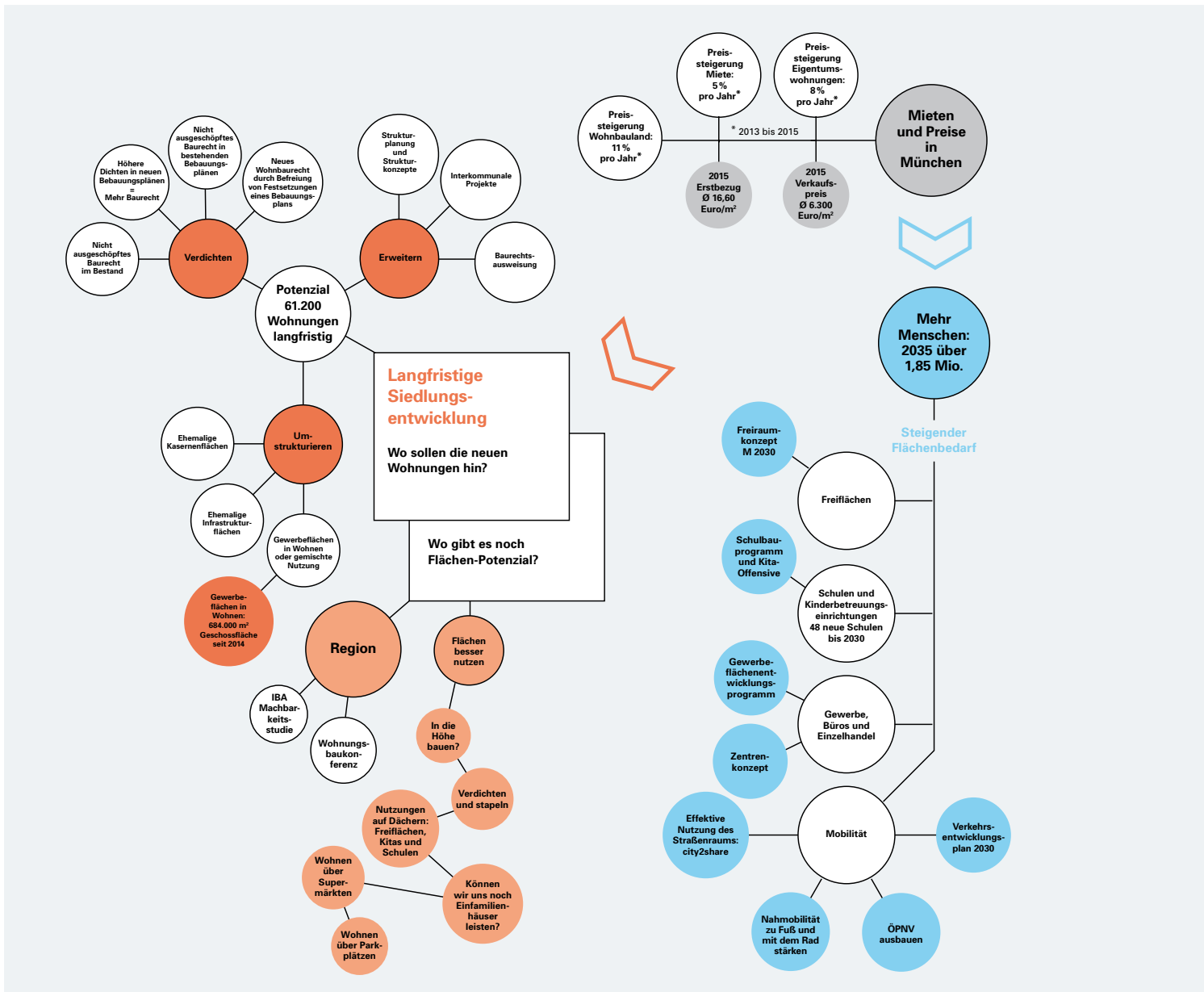
Mit „Wohnen in München VI“ werden 870 Millionen Euro städtische Fördermittel von 2017 bis 2021 für den preisgedämpften und geförderten Wohnungsbau eingesetzt. Ziel ist es, die „Münchner Mischung“ mit einem vielfältigen und breiten Wohnungsangebot für alle Einkommensgruppen weiterhin aufrecht zu erhalten.

ENG

“Living in Munich” – Affordable housing for all income groups

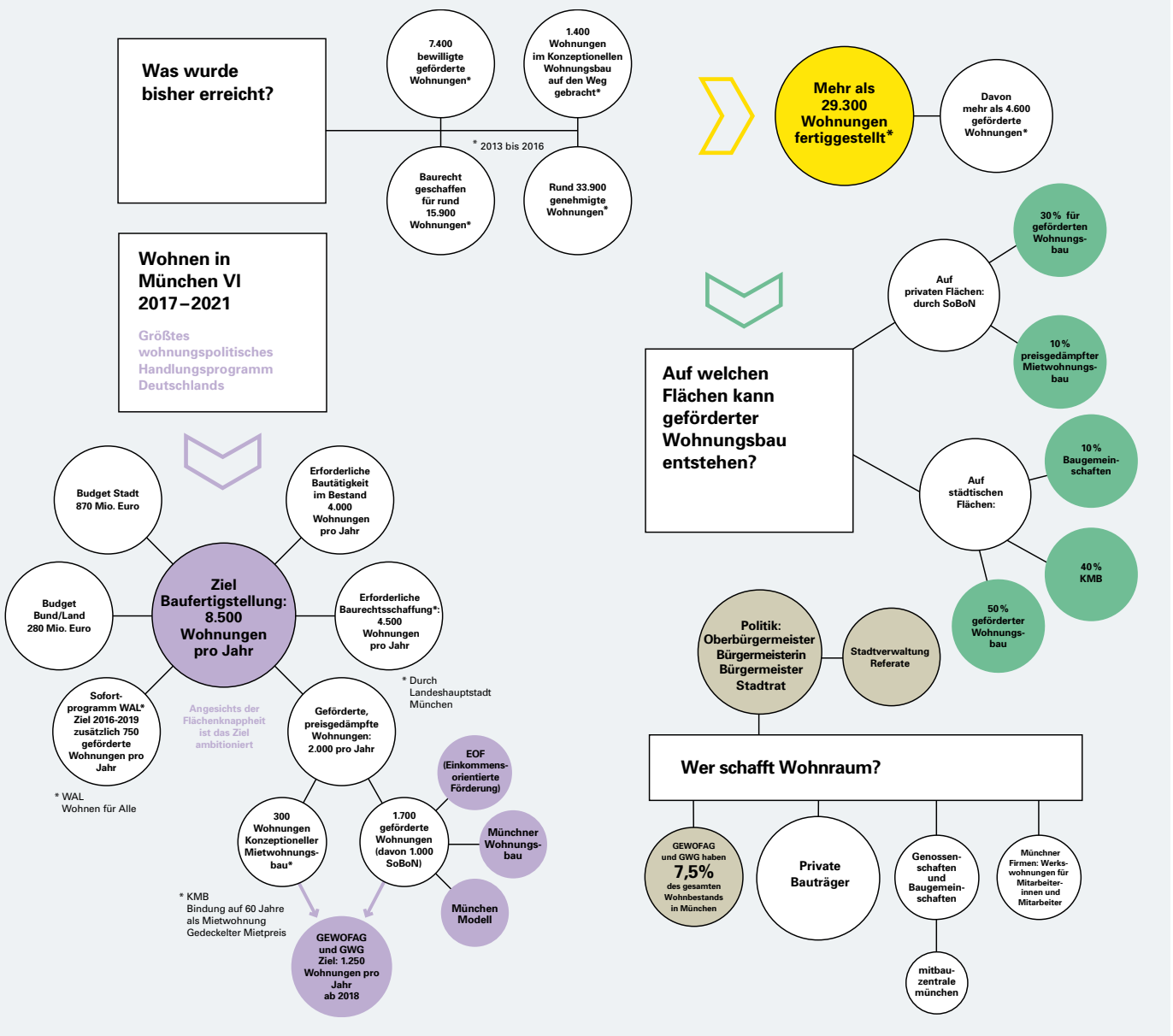
For more than 25 years the foundation for this has been the housing policy action program “Living in Munich”. It is the most comprehensive municipal housing construction program in Germany.

With “Living in Munich VI” 870 million euros of municipal subsidies will be deployed from 2017 to 2021 to dampen the impact of prices and subsidize housing construction. The aim is to maintain the “Munich Mix” with a diverse and broadly conceived housing supply for all income groups.



8.500 Wohnungen sollen jedes Jahr neu gebaut werden, um den Bedarf zu decken. Davon sollen 2.000 im geförderten und preisgedämpften Wohnungsbau entstehen. Für 4.500 will die Landeshauptstadt München neues Baurecht schaffen. Weitere 4.000 Wohnungen werden erfahrungsgemäß jährlich in Bestandsgebieten errichtet, wo bereits Baurecht besteht. Ziel ist es, lebenswerte Stadtquartiere mit gut nutzbaren Freiräumen zu schaffen, die Wohnraum für alle Münchnerinnen und Münchner bieten.

Die Herausforderungen des Wachstums können nur gemeinsam gelöst werden. Bezahlbaren Wohnraum schaffen, mit den stärker werdenden Pendlerströmen umgehen, Schulen bauen, Freiräume sichern – das sind gemeinsame Aufgaben, die in regionalen Wohnungsbaukonferenzen auf den Tisch kommen.





Meine Stadt, meine Heimat

Identität und Architektur

Gute Architektur trägt zur Identität der Stadtquartiere bei. Der lebendige gesellschafts-politische Dialog um Stadtbaukultur, um städtebauliche und architektonische Qualität in München zeigt, dass sich die Menschen mit ihrer Stadt identifizieren. Wie viel Dichte ist wo möglich? Welche Qualitäten und Räume müssen wir schützen, damit München auch weiterhin eine lebenswerte Stadt mit vielen Gesichtern bleibt?

ENG My city, my home
Identity and architecture

Good architecture contributes to the identity of city districts. The lively socio-political dialogue in Munich on the city's building culture, urban planning and architectural quality demonstrates that people truly identify with their city. How much density is possible where? Which traditions and spaces must we protect to ensure that Munich continues to be a much-loved city to live in with many sides to its character?



Erhalt der überlieferten Stadtstrukturen

Die Identität und der Charakter von München werden maßgeblich durch die Altstadt und die historischen Quartiers- und Stadtteilkerne geprägt. Trotz immenser Zerstörungen während des Zweiten Weltkriegs findet sich hier qualitativ hochwertige Bausubstanz aus mehreren Jahrhunderten. Auch die überlieferte städtebauliche Ordnung ist in den meisten Bereichen bis heute ablesbar. Um die besonderen Qualitäten dieser Areale zu erhalten, sind 79 Bereiche in München als Ensemble denkmalgeschützt. Dazu gehören die Altstadt von München, aber auch alte Dorfkern wie zum Beispiel in Ramersdorf.

ENG Preservation of the traditional urban structures

The identity and the character of Munich are essentially influenced by the Old Town and the core historical and city districts. Despite immense destruction during the Second World War quality buildings from many centuries are still found here. The traditional building code is also still largely perceivable today. To preserve the special qualities of these areas, 79 zones in Munich have been declared "listed building ensembles". This includes the Old Town of Munich, but also old village centres, as, for example, in Ramersdorf.

Die Münchner Innenstadt

In den letzten Jahren erlebt die Münchner Innenstadt einen bedeutenden Bau- und Investitionsboom. Dieser lässt zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und Wahrung des historischen Stadtbildes ein Spannungsfeld zwischen Tradition und Wandel entstehen.

Im Innenstadtkonzept sind Handlungsleitlinien und Maßnahmen für die Entwicklung der Innenstadt festgeschrieben. Sie haben als Ziel, die Urbanität der europäischen Stadt zu erhalten, Kontinuität zu schaffen und Wandel zu ermöglichen. So sollen beispielsweise ein Wohnanteil von 30 Prozent, die Aufwertung von öffentlichen Räumen und eine optimierte Durchwegung gefördert werden.

Die Altstadtlinien definieren einen Rahmen, um den Charakter typischer Merkmale wie Fassaden, Arkaden, Höfe, öffentliche Räume oder die Dachlandschaft auch in Zukunft zu wahren.



Planen und sanieren im großen Maßstab: Die „Entlastungsstadt“ Neuperlach

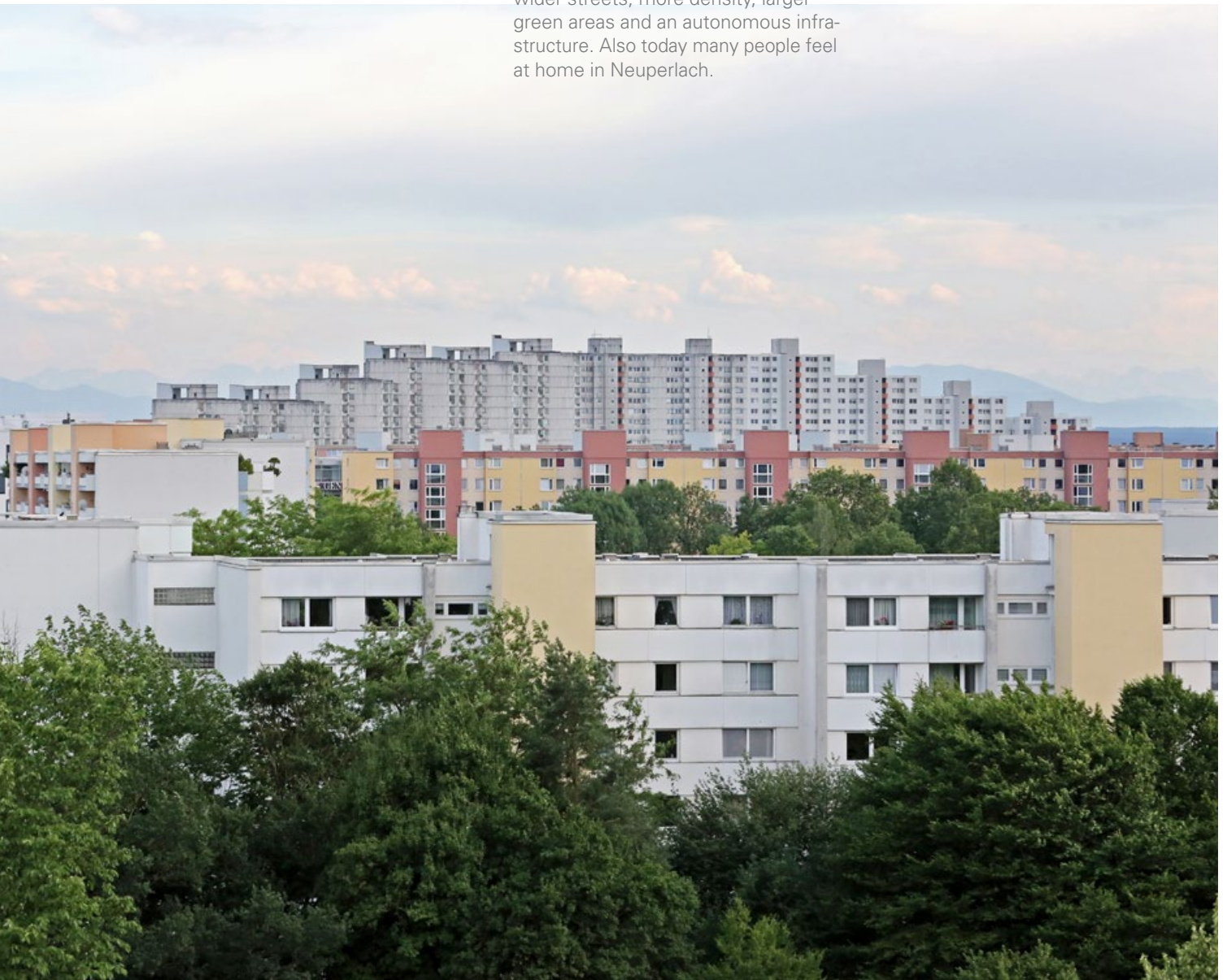
In den 1960er Jahren entstanden, verkörpert die „Entlastungsstadt“ Neuperlach neue Dimensionen: höhere Wohngebäude, breitere Straßen, mehr Dichte, größere Grünflächen und eine eigenständige Infrastruktur. Auch heute fühlen sich in Neuperlach viele Menschen zuhause.

ENG Planning and redeveloping on a large scale: “Entlastungsstadt” Neuperlach

Arising in the 1960s, the “Entlastungsstadt” of Neuperlach embodies new dimensions: taller residential buildings, wider streets, more density, larger green areas and an autonomous infrastructure. Also today many people feel at home in Neuperlach.

Stadtsanierung in Neuperlach

2016 begannen die vorbereitenden Untersuchungen zur Stadtsanierung. Schwerpunktthemen sind die Entwicklung einer Perspektive für die in die Jahre gekommenen Großwohnsiedlungen, ihre energetische Sanierung, die Verbesserung der Wohnsituation, die Aktivierung der Freiflächen und die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum.



Urbane Vielfalt

Die Umwandlung ehemaliger Gewerbegebiete in gemischte Quartiere zum Wohnen und Arbeiten, mit Grün sowie Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten, haucht bisher einseitig genutzten Flächen neues Leben ein. Wenn in Gewerbegebiete Restaurants, Schulen, Büros, Kunst und Kultur einziehen, erreichen bisher tendenziell homogene Gebiete eine ungeahnte urbane Vielfalt. Diese Mischung spiegelt sich nicht nur in der Nutzung, sondern auch in den verschiedenen Architekturen wider.

ENG Urban diversity

The conversion of former industrial estates into mixed districts with housing, work places, green spaces as well as leisure and recreational possibilities has revitalized areas used up to now in a one-sided fashion. If restaurants, schools, offices, art and culture move into former industrial estates, previously more or less homogeneous areas achieve an unimagined urban diversity. This mixture is reflected not only in the variety of uses but also in the different architectural styles.



Paulaner-Areal

Die Verlagerung der Produktion und Logistik der Paulaner Brauerei an den Stadtrand nach Langwied bietet die Chance, das Areal in neue Wohnquartiere umzuwandeln. Circa 1.500 neue, zum Teil geförderte Wohnungen für etwa 3.500 Menschen, mehrere Kindertagesstätten und ein 16.000 Quadratmeter großer Park sind auf dem Gelände geplant.



Baumkirchen Mitte

Das ehemalige Bahnbetriebswerk an der Baumkirchner Straße in Berg am Laim wird städtebaulich umstrukturiert: Auf dem 13 Hektar großen Areal entsteht das neue Stadtquartier „Baumkirchen Mitte“ mit etwa 560 Wohnungen und 650 Arbeitsplätzen. Auf der Hälfte des Areals bleibt Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten erhalten.



Neue Stadträume, neue Qualitäten

Neue Stadtviertel entstehen an Orten, die als Gewerbe- oder Verkehrsareale genutzt wurden. So ermöglichten in München das ehemalige Bahnareal zwischen Hauptbahnhof und Pasing sowie mehrere freie Kasernenflächen in den vergangenen Jahren große städtebauliche Entwicklungen. Diese Flächenreserven sind heute jedoch zu einem erheblichen Maß bereits entwickelt. Eine große Chance findet sich nun in der Umwandlung bisher gewerblich genutzter Flächen.

ENG New urban spaces,
new qualities

New city districts arise in places once used for commerce, industry or transport. Hence, in Munich the former railway area between the main train station and Pasing as well as several empty barracks have facilitated large urban planning developments in the past few years. However, to a considerable degree these areas of land have already been developed. More potential is now found in the conversion of areas previously used for commercial or industrial purposes.

Quartiersachse statt Bahnachse

Auf der acht Kilometer langen Achse zwischen Hauptbahnhof und Pasing entsteht ein attraktives Quartier mit einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten. Aktuell sind etwa 70 Prozent der Wohnungen bezogen und die Hälfte der geplanten Büros realisiert. Bis 2020 sollen alle 8.200 Wohnungen in den zentralen Bahnflächen und benachbarten Ergänzungsflächen fertig sein.

Besondere Potentiale: Umnutzung ehemaliger Kasernen- und Gewerbeflächen

Die Nachnutzung ehemaliger Kasernenflächen macht eine besondere Qualität der Umstrukturierung deutlich. Durch den Abzug des Militärs entfallen Zäune und Schranken. Auch Gewerbegebiete sind oft für Passanten nicht durchgängig und stellen eine Barriere im Viertel dar. Neue Fuß- und Radwege fördern die Vernetzung. Auch angrenzende Quartiere profitieren von diesen kurzen Wegen und wiedergewonnenen Grünverbindungen.

ENG Special potential:
Change of use of former
barracks and industrial areas

The subsequent use of former barracks reveals a special quality in restructuring measures. With the closing of military facilities, fences and barriers can also be dispensed with. Likewise, pedestrians, in many cases, cannot walk through industrial estates, which represent a barrier in the district. New sidewalks and bicycle paths promote integration within an area while adjacent districts also profit from short journeys and regained green areas.

WagnisArt im Domagkpark – auf dem Areal der ehemaligen Funkkaserne im Norden Schwabings entstehen 1.800 Wohnungen, die Hälfte davon gefördert.







Platz für

Alle

Freiraum und Öffentlicher Raum

In einer dichten, wachsenden Stadt wird öffentlicher Raum zur wichtigsten Ressource. Was leisten Freiräume? Was kann alles Freiraum sein oder noch werden? Diese Fragen stehen im Fokus des Konzeptes „Langfristige Freiraumentwicklung“, mit dem sich die Stadt intensiv auseinandersetzt. Von Landschaften bis Dachgärten, von Straßen bis zu kulturellen Zwischennutzungen, egal ob grün oder nicht – Freiraum ist Lebensqualität!

ENG Room for everyone Open space and public space

In a high-density, growing city, public space becomes the most important resource. What do open spaces provide? What are all the things that an open space can be or become? These questions are the focus of the concept of “Long-Term Open Space Development”, now being intensely discussed by the city. From landscapes to roof gardens, from streets to short-term cultural uses, regardless of whether green or not – open space represents quality of life!

Freiraum- entwicklung

Mit dem Konzeptgutachten „Freiraum M 2030“ liegt seit 2015 eine Strategie zur langfristigen Freiraumentwicklung vor. Unter den Leitthemen Entschleunigung, Verdichtung und Umwandlung lotet das Gutachten Trends und Potenziale in München aus. Ziel ist es, urbane Grün- und Freiflächen sowie Landschaften auch künftig optimal zu nutzen, zu gestalten und zu schützen.

In den kommenden Jahren werden neue Verfahren, Taktiken und Projekte ausprobiert sowie Akteure neu zusammgeführt. Unter dem Motto „Freiraumzeit“ startete 2017 die Öffentlichkeitsbeteiligung, um den Weg für konkrete Umsetzungen zu ebnen.

München, das ist zum einen der Englische Garten, die Isarauen, der Olympiapark. Diese Orte sind weit über die Grenzen der Stadt bekannt und prägen ihr positives Bild entscheidend mit. Genauso wichtig sind aber auch die kleinen, weniger bekannten, nicht zwangsläufig grünen Freiräume – zum Beispiel Plätze, Straßen, Höfe oder Dachgärten sowie die Landschaften im Übergang zur Region. Als Orte der Begegnung tragen sie wesentlich zur Lebensqualität in den Quartieren bei.



ENG Open space development

In 2015, the project report “Open Space M 2030” laid out a strategy for long-term open space. Under the key words of densification, conversion and deceleration the experts’ report explores trends and potential developments in Munich. The aim is the optimal use, design and protection of urban green and open spaces now and in the future.

In the next few years new procedures, tactics and projects will be tried out and all those involved brought together in a new way. Under the motto “Freiraumzeit” public participation started in 2017 to pave the way for concrete solutions.

Munich includes, on the one hand, the English Garden, the meadows along the Isar River, the Olympia Park. These places are known far beyond the boundaries of the city and decisively influence its positive image. Just as important, however, are also the smaller, less well-known, not necessarily green spaces – for example, squares, streets, courtyards or roof gardens – as well as the landscapes on the periphery. As places of interaction they make a substantial contribution to the quality of life in the various districts.

Flusslandschaft – Isar

Die ersten wasserbaulichen Maßnahmen zur Regulierung des Wasserstandes der Isar reichen bis in das Mittelalter zurück. Anfang des 19. Jahrhunderts wurde damit begonnen, die Ufer zu befestigen und den Fluss teilweise zu kanalisieren.

In den 1980er Jahren folgte die Kehrtwende, der Ruf nach mehr Naturnähe in den korrigierten Flussstrecken wurde lauter. 1988 wurde der „Isar-Plan“ auf den Weg gebracht – ein Renaturierungsprojekt, das unter Einbindung von Bürgerschaft, Verbänden und politischen Gremien seit 1995 im Rahmen einer offenen Planung umgesetzt wird.

Nach der Renaturierung des südlichen Abschnitts der Isar hat der Stadtrat 2015 den Rahmenplan für den Isar-Abschnitt zwischen der Reichenbach- und Luitpoldbrücke beschlossen.

Um auszuloten, welche Spielräume es insbesondere um die Ludwigsbrücke und an der westlichen Promenade der großen Isar gibt, wurde eine Verkehrsuntersuchung beauftragt. Sie soll unter anderem aufzeigen, ob zugunsten von Fuß- und Radwegen Fahrspuren oder auch Parkplätze wegfallen können.



Das Olympiagelände

Die Planung des Olympiageländes startete 1966 mit einem klaren Ziel: das 280 Hektar große Terrain des Oberwiesenfelds, anlässlich der olympischen Spiele 1972, umzugestalten. Der Olympiapark sollte nach den Plänen des Landschaftsarchitekten Günther Grzimek eine organische, natürliche Landschaft nach dem Vorbild des Alpenvorlandes darstellen.

Zur Zukunftssicherung des Olympiaparks hat der Stadtrat im Oktober 2010 die Rahmenplanung Olympiapark beschlossen. Sie zeigt unter Berücksichtigung der herausragenden architektonischen und landschaftlichen Qualitäten eine perspektivische Entwicklung im Sinne des ursprünglichen Konzeptes. Im Jahr 2013 wurde darüber hinaus ein Parkpflegewerk für den Olympiapark erarbeitet.



Der Englische Garten

Der Englische Garten – ein vielfältiges Idyll in der Stadt, mit Flaneuren, Sonnenanbetern, Sportlern und Biergartenbesuchern. 1789 gab Kurfürst Karl Theodor den Auftrag, an der Isar einen öffentlichen Park anzulegen.

Seit fast 50 Jahren durchschneidet der Mittlere Ring den Englischen Garten. 110.000 Autos durchqueren täglich den Park. Im Juni 2017 hat der Stadtrat den Einstieg in eine konkrete Planung für einen Tunnel durch den Englischen Garten beschlossen.



Pasinger Marienplatz

Durch den Wegfall der Tram-Wendeschleife rückt der Pasinger Marienplatz mit der Mariensäule wieder mehr ins Zentrum und gewinnt seine Bedeutung als historisch geprägter Identifikationsort zurück.



Giesinger Grünsplatz

Die Fläche an der Tegernseer Landstraße, Ecke Martin-Luther-Straße nutzte früher ein Autohändler. Seit Mitte 2014 veranstaltet der Verein „Green City“ dort zusammen mit lokalen Akteuren gärtnerische und kulturelle Aktionen und Beteiligungsprojekte.

Vielfalt: Öffentliche Räume in der Stadt

Damit öffentliche Räume im Stadtgefüge angenommen und belebt werden, müssen sie an die Bedürfnisse und Ansprüche der Menschen angepasst werden. Die bessere Nutzbarkeit insbesondere der Grün- und Erholungsflächen ist ein großer Schwerpunkt in Sanierungsgebieten.

ENG

Diversity:
Public spaces in the city

So that public spaces will be accepted and enlivened within the urban setting they must be adapted to the needs and requirements of people. Improved utilization, in particular of green spaces and recreational areas, is a major focus in redevelopment areas.

Spielerisch, experimentell: Frische Ideen für neue Qualitäten

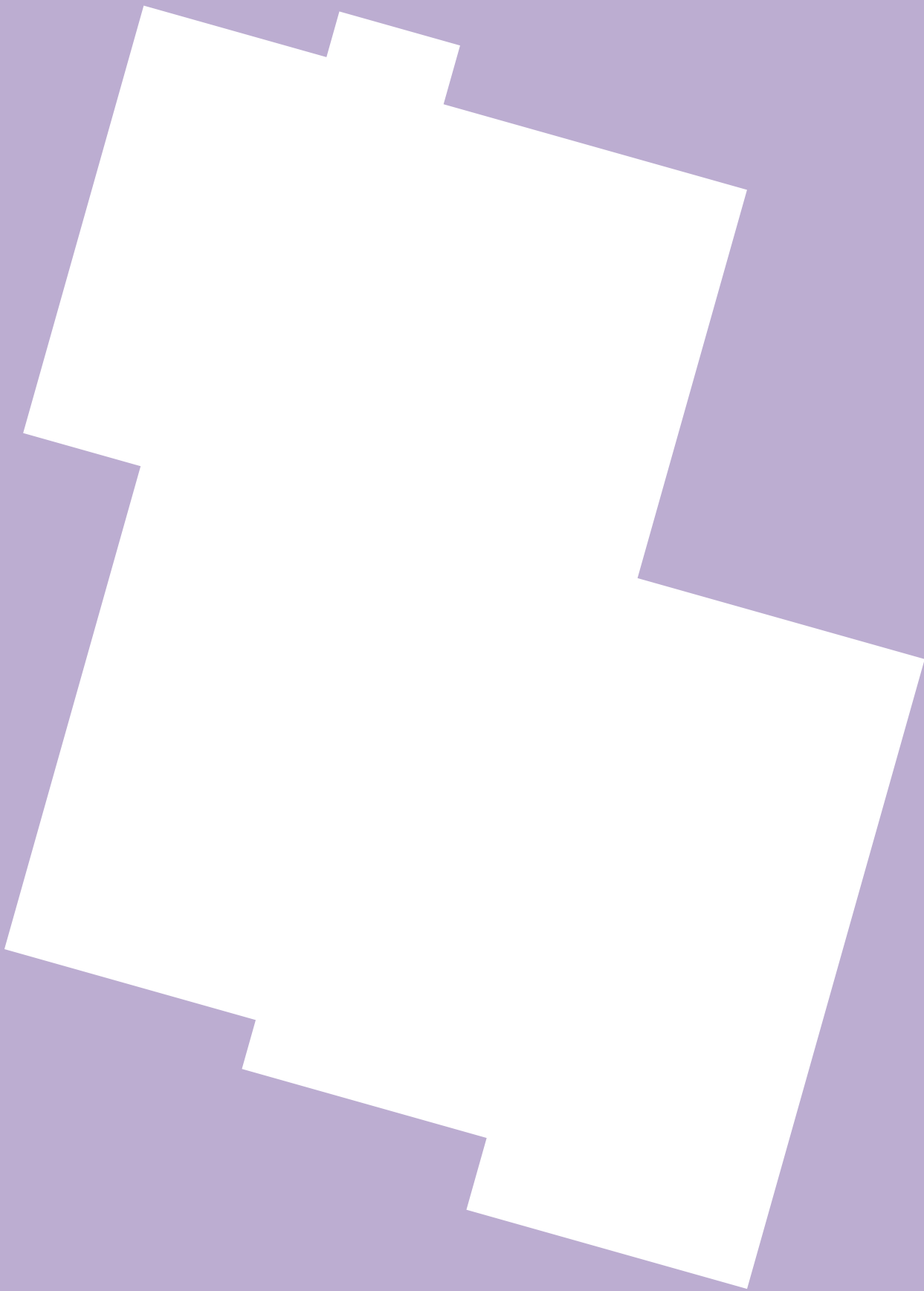
Manchmal ist es sinnvoll, Erfahrungen aus der temporären Umwandlung von Flächen zu gewinnen, die dann in die Weiterentwicklung einfließen. Unkonventionelle Aktionen vermitteln unerwartete Einsichten, Zwischennutzungen zeigen, dass mancher Ort mehr Potenzial hat, als auf den ersten Blick gedacht. Und manchmal brauchen gute neue Ideen einfach etwas Zeit, um zu reifen – wie beispielsweise die Umwandlung der Sendlinger Straße zur Fußgängerzone zeigt.

ENG Playful, experimental:
Fresh ideas for new qualities

Sometimes it makes good sense to gather ideas from the temporary conversion of areas which are then incorporated into further development. Unconventional projects convey unexpected insights; interim uses demonstrate that many times a location has more potential than first thought and sometimes new and good ideas need time to mature – as shown, for example, by the conversion of Sendlinger Straße into a pedestrian zone.



Der einjährige Verkehrsversuch Sendlinger Straße startete im Juli 2016. Das Ergebnis: Die Sendlinger Straße wird komplett zur Fußgängerzone.



Vorwärts in die Zukunft

Mobilität und Digitale Transformation

Wie können wir uns in Zukunft umweltverträglich und entspannt fortbewegen? Urbanisierung und stetiges Wachstum brauchen clevere Mobilitätskonzepte! Sharing-Modelle oder selbstfahrende Autos werden unser Mobilitätsverhalten nachhaltig ändern. Entscheidend bleibt aber weiterhin eine am ÖPNV, Rad- und Fußverkehr orientierte Stadtplanung sowie eine kompakte Siedlungsstruktur der kurzen Wege.

Und wie wird München zur „Smart City“? Für die digitale Transformation in eine ressourcenschonende, lebenswerte Stadt müssen neue digitale Technologien mit Stadtplanung, Sozialem und Wirtschaft zum Wohle aller verbunden werden.

ENG

Forward into the future
Mobility and
digital transformation

How can we travel in future in a relaxed and environmentally friendly manner? Urbanization and steady growth need clever mobility concepts! Vehicle sharing models or driverless cars will permanently change our mobility behaviour. What will remain vital, however, is city planning oriented to local public transport, bicyclists and pedestrians as well as a compact settlement structure where short journeys are the norm.

And how will Munich become a "Smart City"? To embrace digital transformation and create a resource-saving, liveable city, new digital technologies must be linked, for the good of all, to city planning, social services and economic services.

München ist „Smart City“



Paket-Container im Glockenbachviertel München.

Die digitale Transformation prägt inzwischen die Städte und stellt sie vor bisher nicht gekannte Herausforderungen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, des Radnetzes sowie neue Mobilitätskonzepte tragen zur Reduzierung des Autoverkehrs und den damit verbundenen Emissionen bei. In verschiedenen Pilotprojekten testet die Stadt München neue, digitale Infrastrukturen und Mobilitätskonzepte. Um die Verkehrsentwicklung in München in dieser Richtung voranzutreiben, müssen sich Politik, Verwaltung und die Stadtgesellschaft von ihrem traditionellen Mobilitätsbild lösen. Großmaßstäbliche Versuche in verschiedenen Stadtquartieren legen dafür den Grundstein.

ENG Munich is "Smart City"

In the meantime digital transformation has influenced the cities and is facing previously unknown challenges. Through the expansion of public transport, the bicycle network and the aid of mobility concepts, motor vehicle traffic is avoided, thus reducing emissions in the city. In various pilot projects the city of Munich is testing new digital infrastructures and mobility concepts. To further advance transport development in this direction in Munich, politics, administrative departments and municipal society must disassociate themselves from their traditional mobility image. Large-scale experiments in various urban districts are laying the foundations for this.

„Smarter Together“ – das europäische Leuchtturmprojekt zu „Smart City“ in Neuabing-Westkreuz und Freiam

Gemeinsam mit den Städten Lyon und Wien plant München im Rahmen des EU-Projekts „Smarter Together“ den Stadtteil der Zukunft. In Zusammenarbeit mit städtischen Gesellschaften wie den Stadtwerken München und ihrer Tochter, der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG, der Gesellschaft für Stadterneuerung MGS sowie mit Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft sollen innovative Konzepte in den Bereichen Energieeffizienz, vernetzte Mobilität und integrierte digitale Infrastruktur erarbeitet und umgesetzt werden.

Die Maßnahmen reichen von innovativen, energetischen Sanierungen über intelligente Laternenmasten bis hin zu Car-Sharing-Systemen und datenbasierten Austauschplattformen. So machen seit 2017 neue Laternenmasten die Bodenseestraße smart. Die Lichtmasten sind mit modernster LED-Technik ausgestattet, bieten kostenfreies W-Lan und können mit Sensoren versehen werden, die beispielsweise Umwelt und Verkehrsdaten erfassen.

„City2Share“: ein Forschungsprojekt für vernetzte urbane Mobilität

In Sendling und der Isarvorstadt testet die Stadt München gemeinsam mit Unternehmen und Forschungseinrichtungen in den kommenden Jahren neue Konzepte der E-Mobilität und der Logistik. „City2Share“ verbindet innovative Sharing-Systeme mit teilweise autonomen Elektrofahrzeugen, induktiven Ladestationen und Pedelecs. Auch wird ein neues ökologisches innerstädtisches Lieferkonzept auf Basis elektrischer Lastenfahrräder getestet.

Die Stadt und ihre Partner entwickeln und testen ein neues innerstädtisches Lieferkonzept. Das Logistik-Unternehmen UPS hat im Juli 2017 den Testlauf von drei Micro-Depots gestartet: Paket-Container werden morgens im Quartier aufgestellt und abends wieder abgeholt. Tagsüber liefern Boten die Sendungen per Lastenrad oder zu Fuß mit der Sackkarre an die Haushalte. Ziel der Aktion ist es, den Lieferverkehr zu reduzieren und einen Beitrag für mehr nachhaltige Mobilität zu leisten. Die Micro-Depots gibt es im Glockenbachviertel, am Schlachthof und am Kidlerplatz.

Verkehrsentwicklungsplanung



Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, den Autoverkehr zu reduzieren, den öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern sowie den Rad- und Fußverkehr zu fördern. Das bestehende Straßennetz soll optimiert und im Einzelfall ergänzt werden. Wesentlich ist es darüber hinaus, die Zusammenarbeit mit dem Umland zu verstärken.

ENG Transport development planning

The aim of transport development planning is to reduce motor vehicle traffic, to improve local public transport as well as to promote bicyclists and pedestrians. The existing road network is to be optimized and augmented in individual cases. Furthermore, it is essential that cooperation and collaboration with the outer conurbation area will be strengthened.

Verkehrsentwicklungsplan

Der derzeit gültige Verkehrsentwicklungsplan von 2006 schafft den Rahmen für die verkehrliche Entwicklung. Er dient als Orientierung und wurde in den vergangenen Jahren in mehreren Stufen und zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen mit den Bürgerinnen und Bürgern, dem Stadtrat und den Bezirksausschüssen, dem Umland sowie mit Institutionen und Verbänden diskutiert und weiterentwickelt. Mit dem Stadtratshearing zur Mobilität am 7. Februar 2018 startete die Fortschreibung des neuen Verkehrsentwicklungsplans.

„Inzell-Initiative“

In der „Inzell-Initiative“, einer Kooperation der Landeshauptstadt München und der BMW Group, arbeiten Akteure aus Verwaltung, Industrie und Wissenschaft gemeinsam an der Umsetzung zukunftsfähiger Lösungen für nachhaltige Mobilität in München. Der Fokus liegt auf integrierten intermodalen Mobilitätskonzepten. In Pilotprojekten werden neue Mobilitätsformen, wie beispielsweise Elektromobilität oder Sharing-Modelle für Anwohnerinnen und Anwohner erlebbar gemacht, um sie dann stadträtlich in die alltägliche Nutzung zu integrieren.

Flächenverbrauch im Münchner Stadtgebiet



	Hektar
Wohngebäude	8.915
Landwirtschaft & Wald	6.053
Verkehrsflächen*	4.631
Grün- und Erholungsflächen	4.112
Sonstige Flächen	2.571
Übrige Gebäude	2.425
Industrie & Gewerbe	2.316

* ohne Schienenverkehr
Quelle: Landeshauptstadt München

Autoverkehr

Auch wenn es das Ziel der Verkehrsplanung ist, den Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern, wird das Auto auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Der Autobestand wächst kontinuierlich, derzeit zählt die Stadt München mehr als 700.000 zugelassene Pkw. Die Flächen, die für den Verkehr verbraucht werden, entsprechen nahezu den Grünflächen der Stadt. Mit der Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Förderung des Radfahrens und Zufußgehens soll diese Entwicklung gebremst werden. Insbesondere in stark durch den Verkehr belasteten Bereichen wie entlang des Mittleren Rings soll der Autoverkehr so verträglich wie möglich für Umwelt und Stadträume gestaltet werden. Ein Schritt zur Verbesserung der Luftqualität und zur Lärmreduzierung ist die Elektromobilität.

ENG Motor vehicle traffic

Even if the aim of transport planning is to shift traffic towards environmentally friendly means of transport, cars will still play a role in future. The number of cars is growing continually; at the moment the city of Munich has more than 700,000 registered cars. The areas designated for traffic equate almost to those of the green areas of the city. The upgrading of local public transport and the promotion of travel by bicycle and on foot should slow down this development. However, especially in congested areas, such as along the Middle Ring, motor vehicle traffic is to be designed as compatibly as possible for the environment and urban areas. Electromobility is a step towards improving the quality of the air and reduction of noise. A step to improve the air quality and to reduce noise is electromobility.



Beispielhaft für „Wohnen am Ring“ ist die Sanierung und Nachverdichtung der Wohnanlage am Candidplatz.





Handlungsprogramm Mittlerer Ring

Der Mittlere Ring ist eine der wichtigsten Hauptverkehrsadern Münchens. Täglich fahren hier bis zu 150.000 Fahrzeuge. Doch der Mittlere Ring ist nicht nur Straße. Er ist auch Teil der Stadt. Ziele des Handlungsprogramms sind, die Wohnqualität am Ring zu verbessern sowie die starke Trenn- und Barrierewirkung und die Immissionsbelastung zu reduzieren.

Straßentunnelprojekt Mittlerer Ring

Nach dem Bürgerentscheid „Drei Tunnel braucht der Mittlere Ring“ von 1996 wurden die drei großen Straßentunnelprojekte realisiert: der Petueltunnel, der Richard-Strauss-Tunnel und der Tunnel Mittlerer Ring Südwest. Der Verkehr ist dort in weiten Bereichen unter die Erde verschwunden, während an der Oberfläche neue Qualitäten für Wohnen und großzügige Freibereiche entstanden sind. Heute stehen der Ring-Abschnitt Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße für mögliche Tunnel im Fokus. Bereits beschlossen ist der Isarringtunnel.

Verkehrerschließung Münchner Norden

Der Münchner Norden ist von einer besonderen Dynamik geprägt: Geplant sind 5.500 neue Wohnungen auf der Fläche der ehemaligen Bayernkaserne, 15.000 zusätzliche Arbeitsplätze nach der Erweiterung des Forschungs- und Innovationszentrums (FIZ) von BMW auf dem Gelände der ehemaligen Kronprinz-Rupprecht-Kaserne sowie eine neue Entwicklung rund um Feldmoching.

Konkret in Planung sind der Ausbau und die Verlängerung der Schleißheimer Straße mit einem Anschluss an den Autobahnring A99. Außerdem prüft die Landeshauptstadt gemeinsam mit dem Freistaat Bayern eine Nutzung des Eisenbahnkorridors als neue S-Bahn-Trasse. Dieser führt von Pasing über die Knorrstraße nach Trudering und wird derzeit nur vom Güterverkehr genutzt.

Die Trambahnlinie 23 soll von der Parkstadt Schwabing über den Euro-Industriepark bis zum U-Bahnhof Kieferngarten verlängert werden. Von dort aus soll eine neue Quer-Linie 24 bis zum U-Bahnhof Am Hart weiterführen. Nicht zuletzt sind schnelle Radverbindungen zwischen Hauptbahnhof und Rathenaustraße sowie nach Oberschleißheim und Garching in Planung. Auch tangentielle Rad-schnellwege werden untersucht.

Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs

Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs ist neben dem Wohnungsbau eine der großen Herausforderungen der Stadt. U-Bahn, S-Bahn, Tram und Bus gehören zu den wichtigsten Fortbewegungsmitteln in München und dem Umland. Sie tragen maßgeblich zu einer stadtverträglichen Verkehrsbewältigung bei. Viele Maßnahmen zur besseren Anbindung bestehender als auch zukünftiger Quartiere sind bereits realisiert. Große Vorhaben wie der Neubau des Hauptbahnhofs und der Ausbau des U-Bahnhofs Sendlinger Tor sind in Realisierung, andere in der Planungsphase.

ENG Expansion of local public transport

Along with housing construction the expansion of local public transport is one of the greatest challenges for the city. The U-Bahn (underground), S-Bahn (suburban railway), tram and bus are amongst the most important modes of transport in Munich and its outer conurbation areas. They contribute in large measure to a compatible management of traffic in the city. Many measures aimed at improving connections with existing as well as future districts have already been realized; major development projects such as the building of a new main train station and the expansion of the underground station Sendlinger-Tor-Platz are being realized, others are still in the planning phase.



Der neue Hauptbahnhof

Mit dem Neubau ist die Chance verbunden, rund um den Hauptbahnhof die Verkehrsführung neu zu planen und die Vorplätze und den großen Bahnhofplatz umzugestalten. Eine bessere Vernetzung von Fern- und Nahverkehr ist das Ziel, ebenso die bessere Anbindung der Altstadt samt Fußgängerzone und der umliegenden Quartiere.

Auf dem Bahnhofplatz wird eine großzügige Aufenthaltszone entstehen – ein Wunsch der Anwohnerinnen und Anwohner des Südlichen Bahnhofviertels. Die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG möchte zudem auf dem Bahnhofplatz ein provisorisches, drittes Trambahngleis bauen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung untersucht in einem vertiefenden Verkehrskonzept die Erschließung des Bahnhofs, die Lenkung des Durchgangsverkehrs und die Führung des Radverkehrs sowie großzügige Flächen für die Fußgängerinnen und Fußgänger.



Visualisierung der Tram Westtangente

Die zweite Stammstrecke

München und die Metropolregion wachsen kontinuierlich, damit steigen auch die Fahrgastzahlen. Heute befördert die S-Bahn rund 840.000 Fahrgäste pro Tag, bei ihrer Einführung im Jahr 1972 war sie für 250.000 Fahrgäste am Tag konzipiert. Heute verkehren rund 950 Züge täglich auf der Stammstrecke, nach dem Ausbau sind es mindestens 1.200.

Der Bau der zweiten Stammstrecke ist Teil des Bahnknotens München, des bisher größten Schienenkonzeptes des Freistaats Bayern für die kommenden Jahre und Jahrzehnte. Er soll die bestehende S-Bahn-Stammstrecke ergänzen und in 35 bis 40 Meter Tiefe die Haltestellen Laim, Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof bedienen.

Tram Westtangente

Die geplante Tram Westtangente soll von der U-Bahnhaltestelle Aidenbachstraße aus über den Ratzingerplatz und die Boschetsrieder Straße durch die komplette Fürstenrieder Straße führen, von dort durch eine eigene Unterführung in Laim und die Wotanstraße bis zum Romanplatz. Hier besteht eine Umsteigemöglichkeit zur Trambahn in Richtung Schwabing.

Links: Visualisierung des Bahnhofplatz mit Empfangsgebäude.

Radfahren – Mobilität mit Zukunft

Radeln steht für Mobilität mit Zukunft. München hat unter Deutschlands großen Städten mit 17 Prozent bereits den höchsten Radverkehrsanteil an allen Wegen. Vor allem im Alltag setzen immer mehr Münchnerinnen und Münchner auf das Fahrrad. Im Verkehrsentwicklungsplan Rad von 2002 wird ein flächendeckendes Netz von Radfahrverbindungen festgelegt, mit dem alle Ziele im Stadtgebiet zügig, sicher und komfortabel erreichbar sind – auch bei Nacht, schlechtem Wetter und zu jeder Jahreszeit. Neben dem Bau von separaten Radverkehrsanlagen entlang der Straßen wird der Radverkehr als System betrachtet und berücksichtigt alle Bedürfnisse des Alltags- und Freizeitradelns.

ENG Bicycling – Mobility with a future
Bicycling stands for mobility with a future.

At 17 percent Munich already has the highest amount of bicycle traffic along all routes amongst Germany's major cities. Ever more Munich citizens are relying on bicycles, particularly in everyday life. The Transport Development Plan "Bicycle" of 2002 specifies an extensive network of bicycle connections, with which all destinations in the city can be reached quickly, securely and comfortably – even at night, in bad weather and at every time of the year. Along with the construction of separate bicycle lanes along the roads, bicycle traffic is viewed as an integrated system, taking into consideration all the requirements of everyday and leisure-time bicycling.



Derzeit untersucht die Landeshauptstadt München im Rahmen eines Pilotprojekts die Machbarkeit einer Radschnellverbindung zwischen der Münchner Innenstadt und der Stadtgrenze im Münchner Norden. Neben dieser Studie beabsichtigt die Landeshauptstadt München, fünf weitere radial verlaufende Radschnellverbindungen ins Umland sowie eine Tangentiale zu prüfen. Grundlage der Auswahl der Untersuchungskorridore bildet eine Potenzialanalyse. Als Ergebnis wurden insgesamt 14 Korridore definiert, von denen sechs Korridore ein besonders hohes Nutzungspotenzial aufweisen. Diese sollen nun mit Priorität untersucht werden.



Impressum

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Blumenstraße 31
80331 München
www.muenchen.de/plan

Publikation

„München weiterdenken –
125 Jahre Stadtentwicklung“

Redaktion:
Sabrina Rott, PlanTreff

Gestaltung:
Studio Rio

Foto:
Wenn nicht anders angegeben:
LHM, Michael Nagy
Seite 7: LHM; Seite 8: LHM;
Seite 9 (links): Alescha T. Birkenholz;
Seite 9 (rechts): LHM; Seite 10:
Roland Weegen; Seite 13: FOTAG
Luftbild München, Artur Gerngross;
Seite 20 (oben): Bayerische Hausbau,
Formstadt Architekten; Seite 28
(unten): MGS, Jonas Nefzger;
Seite 32: LHM; Seite 35: Candid
Immobilien Projekt GmbH & Co.KG
mit Grassinger Emrich Architekten
und B.I.S. GmbH Beratende Ingenieure;
Seite 36: DB, Auer Weber; Seite 37:
SWM MVG; Seite 39: Radlhauptstadt
München, Simone Naumann

Druck:
Bavaria-Druck GmbH

Papier:
Gedruckt auf Papier aus
100 Prozent zertifiziertem Holz
aus kontrollierten Quellen

Redaktionsschluss:
Dezember 2017

Ausstellung

„München weiterdenken –
125 Jahre Stadtentwicklung“
11. Januar bis 8. März 2018,
Rathausgalerie

Projektleitung und Konzeption:
Sabrina Rott,
Susanne Grillmeier,
PlanTreff

Ausstellungskonzeption
und Gestaltung:
Büro Baumeister
Dominique Beolet
Studio Rio



www.muenchen.de/plan