

# **Die Münchner Altstadt – ein zentraler städtischer Teilraum**

## **Routenvorschlag**

für die Exkursion nach München

LV 716713 EX Regionalgeographie; Kurs 3

eingereicht bei

Dr. Michaela Schier

Institut für Geographie

Fakultät für Geo- und Atmosphärenwissenschaften

der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck

von

Vesna Coutureau, Christina Lehman, Robert Sussbauer & Felix Walliser

Innsbruck, 08. Juli 2022

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Stadt Begriffe.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Route .....</b>	<b>5</b>
a.	Station 1: Das Ruffini Haus .....	5
b.	Station 2: Das Neuhauser Tor/Karlstor (Stadterweiterung) .....	8
c.	Station 3: Die Residenz (Königliches München) .....	11
d.	Station 4: Der Kögelmühlbach: "Alles fließt" .....	13
e.	Station 5: Die Frauenkirche .....	15
f.	Station 6: Der Marienplatz (verkehrsberuhigte Zone).....	18
g.	Station 7: Der Bau der zweiten Stammstrecke .....	20
<b>4</b>	<b>Fazit.....</b>	<b>22</b>
<b>5</b>	<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>23</b>

# 1 Einleitung

Im Rahmen der Lehrveranstaltung EX Regionalgeographie nach München hat sich unsere Gruppe explizit mit der Münchner Altstadt als zentral städtischen Teilraum beschäftigt. Hauptaufgabe war es einen Routenvorschlag mit ca. fünf bis sieben Stationen zu erstellen, anhand derer die wichtigsten Aspekte der Entwicklung Münchens von der Gründung bis heute am Beispiel der Münchner Innenstadt (inkl. ihrer gründerzeitlichen Stadtteile) gezeigt und erläutert werden können. Bei der Erstellung dieses Rundgangs haben uns vor allem folgende Fragen interessiert: Welche naturräumlichen und gesellschaftlich-kulturellen Rahmenbedingungen waren für die Stadtgründung Münchens von Bedeutung? Welche Spuren unterschiedlicher Epochen der Stadtentwicklung lassen sie noch heute im Stadtbild der Münchner Innenstadt erkennen?

Zur Unterstützung unserer Stadtführung haben wir eine Webpage mit Route und Stationsübersicht erstellt. Die Webpage ist über [stadtfuehrung.robertsussbauer.com](http://stadtfuehrung.robertsussbauer.com) erreichbar.



## **2 Stadtbegriffe**

Altstadt; Innenstadt; City; historischer Stadtbegriff; statistisch-administrativer Stadtbegriff

## 3 Route

### a. Station 1: Das Ruffini Haus

*Vesna Coutureau*

Die erste Station des Rundgangs wird das Ruffini Haus sein. Dabei steht vor allem das Gemälde an der Ostseite (Rindermarkt 10, Ecke Pettenbeckstraße) des Hauses im Vordergrund. Das Wandgemälde von Karl Wahler weist auf die historische Situation hin. Am heutigen Standort des Ruffinihauses stand von 1175 bis 1806 nämlich das innere Sendlinger Tor. An dieser Station soll auf die Gründung der Stadt sowie die erste Stadtbefestigung genauer eingegangen werden. Dabei stehen folgenden Fragen im Vordergrund: Welche naturräumlichen und gesellschaftlich-kulturellen Rahmenbedingungen waren für die Stadtgründung von München von Bedeutung? Welchem genetischen Stadttypus entspricht München? Wie ist die Entwicklung Münchens in die Phasen von Stadtgründungen in Deutschland einzuordnen?

#### **Stadtgründung**

München befindet sich auf einer kargen Schotterebene, die in der Eiszeit durch die Ur-Isar mehrere Phasen der Eintiefung erfahren hat. Bis in die neuere Zeit befand sich die Stadt München in einer ausgesprochenen Tallage, auf der Altstadtterasse. Die bäuerlichen Siedlungen lagen alle auf den Hochflächen, auf den Lehmzungen und kultivierter Waldbau einen wirtschaftlichen Getreideanbau ermöglichten. Diese Siedlungen schauten auf die Stadt herab. Es ist noch zu erwähnen, dass die Münchner bis weit ins 19. Jahrhundert in vorsichtiger Distanz zur Isar gearbeitet und gelebt haben.

München war schon früh eine wichtige Region für Fernverkehr zwischen Süd und Nord. Schon seit der Jungsteinzeit (ab ca. 2500 vor Christus) reihen sich hier die Siedlungen eng aneinander. Herzog Heinrich der Löwe gründet in einem dichten, frühmittelalterlichen Siedlungsgebiet einen Marktplatz, der mit Zollrechten ausgestattet eine zentrale Funktion übernehmen sollte. So konnte der Herzog von Bayern und Sachsen den Zoll für den gesamten Transportverkehr kassieren, so für den lukrativen Handel von Salz aus Reichenhall und Hallein. 1158 wird München erstmals urkundlich erwähnt „Munichen“. Der Ortsname lässt sich auf das Wort „Mönch“ zurückführen, weshalb das erste überlieferte Stadtsiegel aus dem Jahr 1239 den Kopf eines Mönchs mit übergezogener Kapuze zeigt. Der Mönch wird später durch missverständliche Darstellungen als Kind gedeutet und somit zum „Münchner Kindl“, dieses ist in modernisierter Form auch heute noch als Stadtwappen und Stadtsiegel gebräuchlich (Stahleder 2022). Bereits im 8. Jahrhundert sollen am Ort der heutigen Peterskirche einige wenige Menschen gewohnt haben: Mönche des Klosters Tegernsee oder – neueren Thesen zufolge – Mönche des Kloster Schäftlarn. Einer anderen Theorie zufolge leitet sich der Name München von „munica“ ab. Der Begriff stammt aus dem Vaskonischen und bedeutet „Ort auf der Uferterasse“ (Rundfunk 2015).

## **Erste Befestigung**

Im 12. Jahrhundert war das Kennzeichen einer mittelalterlichen Stadt ihre Befestigung als zentraler Ausdruck ihres rechtlichen Status. Um 1210 erhält München den Rechtsstatus einer Stadt. Der erste befestigte Markplatz umfasste zunächst ca. 17 Hektar. Der Verlauf der ovalen Befestigung lässt sich noch heute im Stadtbild erkennen und lebt in den Straßennamen Hofgraben, Färbergraben und Rosental fort. Die Mauer, die den Markt umgibt, ist ca. 1.500 Meter lang und ca. fünf Meter hoch. Für zusätzlichen Schutz befand sich in einem Abstand von zehn bis 15 Metern vor der Mauer, ein etwas fünf Meter tiefer, wasserführender Stadtgraben. Die Stadtmauer war mit fünf Toren ausgestattet, eines davon ist das innere Sendlinger Tor, auf welches in dieser Station genauer eingegangen wird (vgl. Abbildung 3; Inneres Sendlinger Tor ist Nummer 3). Archäologische Untersuchungen haben gezeigt, dass die im 12. und 13. Jahrhundert genutzte Siedlungsfläche sehr viel größer war und lediglich der Stadtkern befestigt war.

Richard Bauer zweifelt an dem Aussehen der ersten Marktanlage, wie es eben beschrieben wurde. Er behauptet, dass es keine konkreten Nachrichten darüber gäbe und ihr Verlauf im Bereich des Alten Rathauses, des heutigen Marienhofes, des Rindermarktes und des Übergangsbereiches zwischen Kaufinger- und Neuhauser-Straße nicht bestätigt werden kann. An der Tatsache, dass es schon 1180 eine Mauer gab, zweifelt er nicht (Bauer 1992).

Das Wachstum der Stadt geht im Mittelalter vor allem auf den Salzhandel zurück. Denn die mittelalterliche Gesellschaft benötigte Salz in rauen Mengen, vor allem zur Konservierung von Lebensmitteln oder der Herstellung von Gerbmitteln. Da München im Besitz des sogenannten Stapelrechts war, musste das aus Berchtesgaden und Bad Reichenhall kommende Salz („weißes Gold“) für einige Tage in der Stadt abgeladen und zum Verkauf angeboten werden, bevor es weiter transportiert werden darf. Durch diesen florierenden Salzhandel boomt die Stadt im 12. und 13. Jahrhundert, vor allem auch, weil Kaiser Ludwig der Bayer (1317-1347) München 1332 ein Salzhandelsmonopol für den süddeutschen Raum gewährt. Da München aus allen Nähten platzt ist schon zwischen 1255 und 1271 die erste kleine Stadterweiterung notwendig, dazu mehr bei Station 2 (Rundfunk 2012).

Das innere Sendlinger Tor wurde 1289 das erste Mal erwähnt und nach dem nächstgelegenen südlichen Ort -Sendling- benannt. Ursprünglich hieß der Turm Pütrichturm. 1536 wird der Turm auch „Blau-Enten-Turm“ genannt, was auf die Wandmalerei, welches das Wappen der damaligen Besitzerfamilie Pütrich zeigte (Schwan mit blauen Schwanzfedern) zurückzuführen ist. Das Tor bildet den südlichen Zugang zur ersten befestigten Stadt. 1708 wurde der Turm von der Familie Ruffini erworben und 1808 dann abgebrochen. Am heutigen Ruffinihaus am Rindermarkt weist ein Wandgemälde von Karl Wahler auf die historische Situation hin (Referat f. Stadtplanung und Bauordnung d. LH München 2019).

## **Stadtbeginn**

„Die Stadt lässt sich weder im Rahmen der Stadtgeographie noch interdisziplinär und erst recht nicht international oder global sowie historisch eindeutig definieren“ (Heineberg et al. 2017).

Je nach Betrachtungsperspektive ergeben sich unterschiedliche Stadtbegriffe dazu zählen bspw. der umgangssprachliche, der statistisch-administrative, der soziologische, der geographische und auch der historisch-juristische Stadtbegriff. Die Entstehung der mittelalterlichen deutschen Stadt kam mit der Verleihung des Stadttitels zum Ausdruck. Damit erhielt die Stadt einen Rechtstitel verliehen, mit dem sich auch wirtschaftlich bedeutsame Privilegien verbanden (in München bspw. die Stapelung von Salz). Seit 1935 ist allerdings das „Stadtrecht“ zu einem inhaltslosen Titel geworden (Heineberg et al. 2017).

### **Die Stadtgründungsphasen in Deutschland**

Stadtgründungen römischer Städte folgten einem klaren Schema. Sie waren durch eine annähernde quadratische Form, gute Wasserversorgung und Verbindungen in andere Teile des römischen Reiches, sowie sozialräumliche Trennung nach sozialen Klassen gekennzeichnet. Städte aus diesem Zeitraum sind vor allem entlang des Rheins und im Alpenvorland zu finden (Westermann-Kartographie 2015).

Wie auch am Beispiel von der Stadt München zu erkennen ist, erfolgten die meisten Stadtgründungen in Deutschland im Mittelalter. Diese mittelalterlichen Städte waren in der Regel nach Bevölkerung und Fläche meist klein, mehr oder weniger eng gebaut und besaßen in der Regel eine häusliche Einheit von Wohnen und Arbeiten. Die Städte hoben sich markant von ihrem Umland ab: physiognomisch durch ihre Silhouette, räumlich durch ihre Größe und Ummauerung, rechtlich durch eine Reihe von Privilegien wie gewisse Rechte. Das ökonomische und politische Gewicht wurde durch den Zusammenschluss von Interessengruppen einzelner Berufsstände gestärkt (Westermann-Kartographie 2015).

Zur Zeit des Absolutismus kam es zur Anlage von barocken Residenzstädten, wie bspw. Karlsruhe. Sie spiegelt im Grund- und Aufriss den Absolutheitsanspruch der fürstlichen Territorialherrscher wider. Kennzeichen sind geometrisch angelegte Sichtachsen mit dem Schloss im Zentrum sowie ausgedehnte Park- und Gartenanlagen. (Westermann-Kartographie 2015).

Die letzte große Stadtgründungswelle in Mitteleuropa steht im Zusammenhang mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert. Die neuen Städte knüpften an neue Fabriken oder Bergwerke an. Generell kam es eher zu planlos wuchernden Agglomerationen mit rascher Zersiedelung der Landschaft (Westermann-Kartographie 2015).



Die Stadtgründungen des 20. Jahrhunderts haben sehr heterogene Hintergründe, bspw. Wolfsburg als geplante Industriestadt oder Baunatal als Zusammenschluss vormals selbstständiger Gemeinden (Westermann-Kartographie 2015).

### Das Ruffinihaus heute



Abbildung 2: Rekonstruierte Ansicht des Inneren Sendlinger Tors, Zeichnung von Carl August Lebschée



Abbildung 1: Das Ruffinihaus mit Vergrößerung der Ostfassade

Abbildung 3: Übersichtsplan mit den zwei Stadtmauern (Inneres-Sendlinger-Tor ist Nummer 3)

Das heutige Ruffinihaus wurde Anfang des 20. Jahrhunderts (1903-1905) von Gabriel von Seidel errichtet. Es besteht aus einer Gruppe von drei Häusern, welche sich um einen kleinen und nur vom Innenhof sichtbaren Turm winden. Mit seinen kunstvollen Fassaden und Fresken (vgl. **Error! Reference source not found.**) zählt es zu den Schmuckstücken der Stadt. Das von 2018 bis 2020 sanierte Haus wird mittlerweile als Creative Hub genutzt. Dabei kommen die Nutzer:innen aus den unterschiedlichsten Bereichen.

## b. Station 2: Das Neuhauser Tor/Karlstor (Stadterweiterung)

Christina Lehmann

Die zweite Station unserer Route stellt eines der vielen Stadttore in München dar. In westlicher Richtung der Altstadt liegt das ehemalige Neuhauser Tor, was heute als Karlsplatz/Stachus mit dem Karlstor bekannt ist und welches im Rahmen der zweiten Stadtbefestigung (1285-1347), entstanden ist. In dieser Stelle soll inmitten des Stachus-Rondells auf die Entstehungsgeschichte Münchens und ihre Stadtbefestigung beziehungsweise Stadterweiterung eingegangen werden.

Das Karlstor befindet sich im Kreuzviertel im westlichen Ende der Neuhauser Straße und trennt die historische Altstadt von der Ludwigsvorstadt. Heute stellt der Stachus einen Teil des Altstadttrings dar.



## **Zweite Stadtbefestigung**

Wie bereits bei Station 1 beschrieben, bildete eine Stadtmauer mit insgesamt fünf Toren die erste Befestigung der Stadt München. Da der Platz innerhalb der Mauer mit der Zeit nicht mehr ausreichte, kam es zu einer Erweiterung der Stadt, auf die in diesem Abschnitt genauer eingegangen wird. Der Bau der zweiten Stadtmauer wurde von Herzog Ludwig dem II. im Jahre 1255 eingeleitet und unter Ludwig dem IV. endgültig fertig gestellt. Das Fundament der zweiten Stadtmauer wurde aus Tuffsteinquadern errichtet, hatte eine Länge von ca. 4.000 Metern und eine Mauerstärke von 1,5 Metern. Auch sie war genauso wie die erste Stadtmauer von einem Wassergraben umgeben und besaß vier Haupttore (Schwabinger Tor, Isartor, Sendlinger Tor, Neuhauser Tor) sowie einige Nebentore (Angertor, Herzogenstadttor, etc.) (Referat f. Stadtplanung und Bauordnung d. LH München 2019).

### **Neuhauser Tor/Karlstor**

Kommen wir nun zum eigentlichen Thema der 2. Station, dem Karlstor. „Das im Mai 1302 erstmals erwähnte Tor war neben dem Isar Tor das wichtigste Zolltor des zweiten Mauerrings“ (Referat für Stadtplanung und Bauordnung d. LH München 2019). Damals war das Karlstor noch als Neuhauser Tor bekannt. Im Jahre 1430 entstanden die bis heute erhaltenen und typischen Merkmale des Karlstor viereckigen Wehrtürme und 1492 wurde das Tor kurz nach dem Bau der Zwingermauer eine vorgelagerte, runde Bastion verstärkt, welche beim Bau der S-Bahn entdeckt und wieder beseitigt wurde. Die Umbenennung des Neuhauser Tors zu Karlstor geschah im Jahre 1792, welches nach dem Kurfürsten Karl Theodor benannt wurde. Um sich die Befestigungsanlage, wie sie im 15. Jhd. vorzufinden war, besser vorstellen zu können, ist in der Abbildung 4 eine Rekonstruktion der Wehrtürme mit der vorgelagerten, runden Bastion, eingefügt (Referat für Stadtplanung und Bauordnung d. LH München 2019).

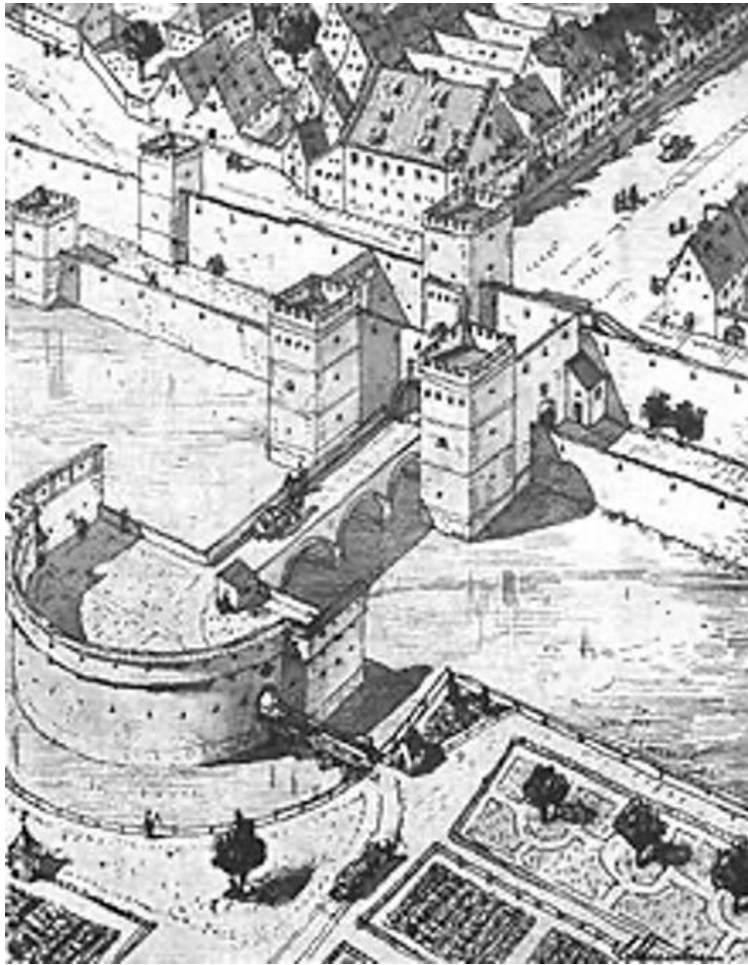


Abb.4: *Rekonstruktion des Neuhauser Tors (Karlstors), mit innerer [Barbakane](#) vom Anfang des 15. Jh. und äußerer Barbakane von 1492 in D-Form mit seitlich abgewinkeltm Zugang. (Von Gustave Steinlein, *Die Baukunst Alt-Münchens*, 1920*

Der innere Turm des Tores wurde 1857 durch eine Pulverexplosion in einem Nachbarhaus vollständig zerstört und beseitigt. Dies bewirkte die Umgestaltung des Tores, wie es heute vorzufinden ist (Abbildung 5). Der Stadtbaurat Arnold von Zenetti verlieh dem Karlstor 1861/62 ein neugotisches Erscheinungsbild und Gabriel von Seidl errichtete 1899 schlussendlich das heute bekannte Stachus-Rondell (Referat für Stadtplanung und Bauordnung der LH München 2019).



Abb.5: Das heutige Karlstor

### c. Station 3: Die Residenz (Königliches München)

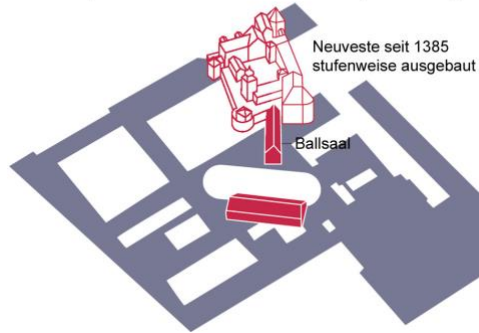
*Vesna Coutureau*

Die dritte Station thematisiert mit der Residenz das königliche München. Bei dieser Station soll auf die verschiedenen Bauphasen der Residenz eingegangen werden, sowie auf die Bedeutung der Residenz auf München.

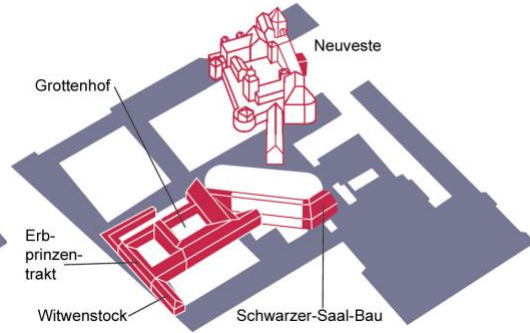
Als Herzog Ludwig der Strenge nach der Landesteilung von 1255 seine Hofhaltung von Landshut nach München verlegte, begann die Geschichte des Münchner Hofes. München wird ab da zum Amtssitz eines Landesherren ausgebaut und ist nicht mehr wie bisher nur Handelsplatz. Die Wittelsbacher bauten als Herzöge, Kurfürsten und schließlich als Könige von Bayern ihre Residenz ab 1358 von einer kleinen gotischen Wasserburg (Neuveste) zu einem weitläufigen Komplex aus. Über viele Jahrhunderte war die Residenz Wohn- und Regierungssitz der Dynastie. Fast vier Jahrhunderte haben am Entstehen des ausgedehnten Komplexes von Wohn-, Repräsentations-, Kult- und Festräumen, von Höfen, Gärten, Stallungen und Theatern mitgewirkt, der schließlich eine Fläche bedeckte, die größer war als der älteste Stadtkern von München (Aniol 2022).

Die Neuveste bildet den Kern der heutigen Residenz. Bis ins 16. Jahrhundert erfolgte ein stufenweiser Ausbau der Neuveste. Unter *Herzog Albrecht V.* (1550-1579) wurde das Antiquarium nach den Entwürfen von Jacopo Stada und Simon Zwitzel errichtet. Das Antiquarium diente als Ausstellungsort für die herzogliche Sammlung antiker Skulpturen. Außerdem wurde der Ballsaal, von dem heute nur mehr die Kellergewölbe erhalten sind, erbaut. Die Residenz wurde zum Mittelpunkt und maßgeblichen Impulsgeber des Staatsorganismus, sie allein setzte die rechtlichen, religiösen, geistigen und künstlerischen Maßstäbe

Bauperiode unter Albrecht V. (1550-79)

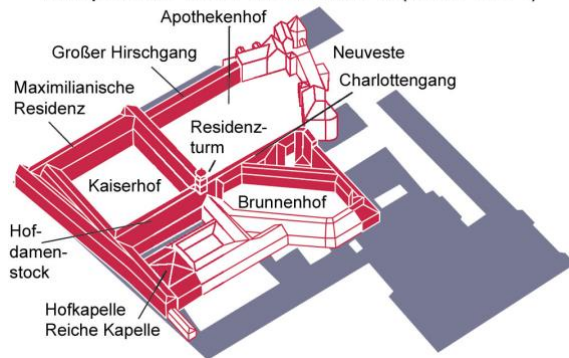


Bauperiode unter Wilhelm V. (1579-98)

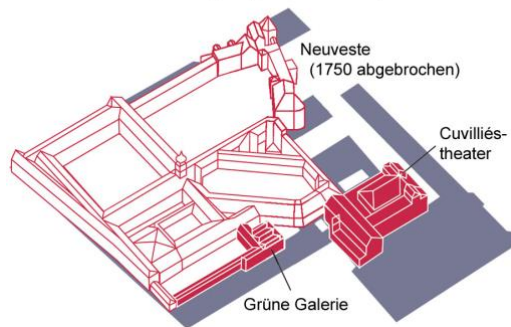


Unter *Herzog Wilhelm V.* (reg. 1579-1597) wurde das Antiquarium weiter ausgebaut. Daran anschließend liest er einen Sommerpalast um einen Gartenhof errichten. Dieser Binnenhof erhielt den Namen Grottenhof. Außerdem kam noch der Schwarzer-Saal-Bau sowie der Erbprinzentrakt und Witwenstock hinzu. Wilhelm V. wandelte das Salzhandelsprivileg in ein Salzhandelsmonopol, die zu gesicherten Zoll- und Stadeleinnahmen führten.

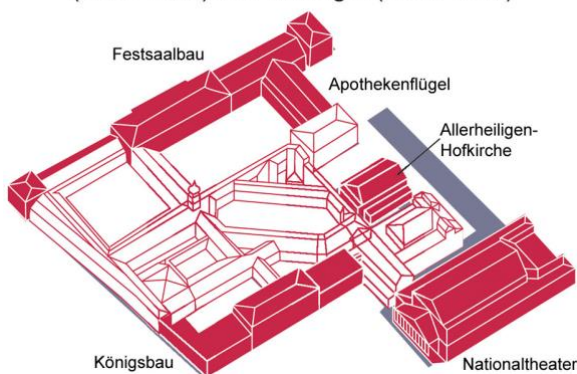
Bauperiode unter Maximilian I. (1598-1651)



Bauperiode unter Karl Albrecht (1726-1745) und Max III. Joseph (1745-1777)



Bauperiode unter Max IV. (I.) Joseph (1799-1826) und Ludwig I. (1826-1848)



Ab 1918 verliert die Residenz mit dem Ende der Monarchie auch ihre Funktion als Regierungssitz und wird deshalb in ein Raumkunstmuseum umgewandelt, das 1920 seine Pforten öffnet. Im zweiten Weltkrieg wurde die Residenz verschieden stark zerstört. Teile der Hof- und Außenfassaden bleiben erhalten. Zudem konnte das mobile Inventar größtenteils rechtzeitig geborgen werden. Dennoch dauerte der Wiederaufbau mehrere Jahrzehnte.



## d. Station 4: Der Köglmühlbach: “Alles fließt”

*Robert Sußbauer*

Die Stadtbäche Münchens wurden als Station ausgewählt, da diese ein beeinflussendes Element in der Stadtentwicklung Münchens waren — und bis heute zum Teil immer noch sind. Die Station wurde an diesem Standort ausgewählt, da dort ein wiederhergestellter Stadtbach oberflächlich fließt.



An den Stadtbächen sind die Veränderungen und der Wandel der heutigen Metropole München erkennbar (siehe: Bedeutung der Stadtbäche).

An der hierbefindlichen Station am Köglmühlbach ist die Nutzungsveränderung und Bedeutung der Stadtbäche in München besonders gut erkennbar (siehe: funktionelle und strukturelle Veränderungen des Stadtbachsystems im Laufe der Zeit).

### **Bedeutung der Stadtbäche - damals und heute**

Bis in das Neunzehnte-Jahrhundert dienten die Stadtbäche für folgende primäre Zwecke:

- Trinkwasserversorgung,

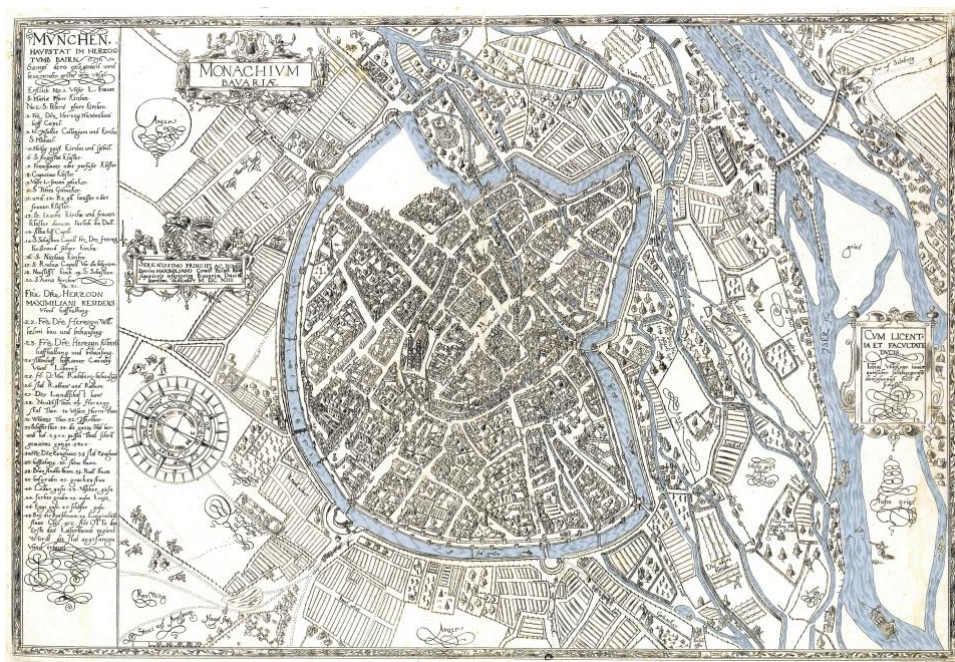
- Verkehrswegenetz für den Handel,
- für die Abfallentsorgung,
- und für die Verteidigung (siehe: Wassergraben).

Beim damaligen Stadtbachsystem kann daher von einem multifunktionalen Raum gesprochen werden. Multifunktionalität zeichnet aus, dass der Raum einer Vielzahl an Funktionen gerecht werden kann (Wirtschafts-Lexikon Gabler, 2022).

Im vorindustriellen und frühindustriellen Zeitalter waren die Stadtbäche der Haupttransportweg und zugleich wichtiger Bestandteil in der Energieherstellung, mit Hilfe von Wasserkraft. Die Stadtbäche Münchens erzeugten für viele Mühlen und andere von Energie abhängige Einrichtungen Strom.

Die Stadtbäche waren für die Wirtschaft Münchens hinsichtlich Ver- und Entsorgung und Energieerzeugung unverzichtbar — zumindest zeitweise. Dies ändert sich jedoch mit der Zeit (Winiwarter et al., 2016).

### Funktionelle und strukturelle Veränderungen des Stadtbachsystems im Laufe der Zeit



Die obenstehende Abbildung zeigt einen Stadtplan Münchens aus dem 17. Jahrhundert von Tobias Volckmar (1613). Die blauen Flächen stellen die Stadtbäche dar (Rädlinger, 2004).

Wie in den Stationen zuvor bereits beschrieben wurde, wurde im hohen Mittelalter die zweite Festungsanlage errichtet. Wie auch die erste Festungsanlage, waren beide von Wassergräben umgeben. Das Wasser für die Gräben wurde aus der Isar abgeleitet. Mit dem Bau der Wassergräben wurde ein umfangreiches Stadtbachsystem in der damaligen “äußeren Stadt” errichtet.

Anders als es beim Bau der Wassergräben verlief die Vergrößerung des Stadtbachsystems bis in das Ende des 18. Jahrhunderts hinein. Heute lässt sich in der Altstadt von München nur noch wenig vom Stadtbachsystem erkennen, denn im 19. und 20. Jahrhundert wurden die Münchner Stadtbäche kanalisiert (Ausstellung: Umweltgeschichten einer Stadt, 2017)

Für das heute geschrumpfte Stadtbachsystem gibt es zwei wesentliche Gründe, die wiederum vielschichtiger Ursache sind. Zum einen wurde 1792 durch Kurfürst Karl Theodor mit der Schleifung der endgültige Abriss der Stadtmauer angeordnet (siehe Station 2: Stadttor & Stahleder 2022). Zum anderen sank bereits zunehmend im Zuge der industriellen Revolution und der Veränderung der Wirtschaftsweise die Bedeutung des Stadtbachsystems als Ver-/Entsorgung und Energiegewinnung (Zehlius-Eckert, 2011).

Eine weitere Entwicklung, die die untergeordnete Rolle des Stadtbachsystems des 20. Jahrhunderts unterstreicht, ist die Trockenlegung des Großteiles der übriggebliebenen Stadtbäche im Zuge des U-Bahn-Ausbaus in den 1960er Jahre (Schiermeier, 2010).

Seit den 1990er Jahren ist eine rückläufige Entwicklung zuerkennen, so werden zunehmend wieder Projekte zur Errichtung von Abschnitten des an der Oberfläche verlaufenden Stadtbachsystem angestoßen. (Anlauf, 2019) Eine solche Baumaßnahme befindet sich an unserer Station 4: Kögelmühlbach. Hier wurden im Zuge des Staatskanzlei-Baus 250 Meter des alten Bachlaufs wieder angelegt (Rädlinger, 2004).

### **Stations-Résumé**

Am Ende unserer Station und einer Retrospektive der Stadtbäche Münchens zeigt sich damit umso mehr: Das Stadtbachsystem Münchens ist ein wesentliches urbanes Element der Stadt.

Die Bedeutung der Stadtbäche sind bis heute nicht verloren gegangen. Denn das Stadtbachsystem kann eventuell Antworten auf urbane Fragen unserer Zeit geben: Erneuerbare Energieversorgung, lebenswerte Stadt (Urban Heatwaves etc.) und die Ver-/Entsorgung ohne Kraftfahrzeug wären nur ein paar davon.

## **e. Station 5: Die Frauenkirche**

*Felix Walliser*

Die fünfte Station unserer Route ist die Frauenkirche, die eines der größten Wahrzeichen von München ist. Hierbei wird auf den Bau und die heutige Bedeutung für München eingegangen. Wie viele andere Gebäude in München wurde die Frauenkirche im zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, deshalb soll an dieser Station genauer auf die Zerstörung Münchens im 2. Weltkrieg und den daraus resultierenden Wiederaufbau eingegangen werden.

### **Die Frauenkirche**



1269 wurde die im ältesten Münchner Stadtkern liegende Frauenkirche erstmals erwähnt. Ab 1322 dient die Frauenkirche als Grablege für bayrische Herzöge. Zu dieser Zeit sah die Frauenkirche jedoch noch nicht so aus wie wir sie kennen. Erst 1468 startete der Neubau der Frauenkirche und wurde nur 20 Jahre später, was zu dieser Zeit sehr kurz war, nahezu fertiggestellt. 1494 erfolgte die Weihe der Kirche. Die Kuppeln auf den Türmen wurden allerdings erst 1525 fertiggestellt und sind seit jeher ein Wahrzeichen Münchens. Die neue Kirche diente weiterhin als Ort für Gedächtnismessen, Grablegen und Bildwerke (Abb. 6). Ab 1859 wurde die Frauenkirche neugotisch umgestaltet, wobei viele alte Kunstwerke aus dem Mittelalter zerstört wurden, da zu dieser Zeit der Wert dieser nicht erkannt wurde. Im zweiten Weltkrieg wurde die Frauenkirche so schwer beschädigt, sodass darüber nachgedacht wurde die Ruine aufzugeben (Abb. 7). Kardinal Michael Faulhaber wirkte diesem Gedanken jedoch entgegen, indem er den Auftrag zum Wiederaufbau erteilte. Dieser wurde 1960 fertiggestellt. Nach Fertigstellung kamen jedoch nur wenige Kunstwerke wieder in die Frauenkirche und die Ausstattung war für diese Zeit eher karg (Abb.8). 1994, anlässlich zum Weihejubiläum, sorgte Friedrich Kardinal Wetter dafür, dass etwa 400 erhaltene Kunstwerke wieder mit in die Kirche eingebunden werden (Ramisch 2009).



Abbildung 6: Die Frauenkirche 1846



*Abbildung 7: Die Frauenkirche zerstört im Jahr 1946*



*Abbildung 8: Die Frauenkirche 1972*

### **Zerstörung Münchens im zweiten Weltkrieg und Wiederaufbau**

München wurde im zweiten Weltkrieg von 73 Luftangriffen stark zerstört. 6632 Tote forderten die Luftangriffe und etwa 45% der Gebäude wurden zerstört, wobei in der Innenstadt sogar 60% der Gebäude zerstört wurden (Haus der Bayrischen Geschichte 2009). Vor dem Krieg lebten rund 800000 Menschen in München, nach Kriegsende waren es nur noch 480000. Durch den Wirtschaftlichen Aufschwung stieg die Einwohnerzahl jedoch rapide an, sodass 12 Jahre nach Kriegsende schon die eine Million Einwohner Marke geknackt wurde. Die Treibende Kraft des Wiederaufbaus nach Kriegsende ist der Bürgermeister Thomas Wimmer. Die Einwohner beseitigten mehr als 60000 Sprengstoffbomben und 3,4 Millionen Brandbomben. Da die Zerstörung so groß war gab es sogar Pläne München direkt am Starnberger See

wiederaufzubauen. Diese Pläne wurden allerdings vom damaligen Stadtbaurat Karl Meitinger verworfen und das Ziel lautete: „So viel wie möglich bewahren und trotzdem dem Neuen nicht verweigern“. Deswegen wurden viele alte Hausfassaden nach ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild restauriert. Besonders in der Altstadt wurde darauf geachtet markante Straßenzüge und Bauwerke zu erhalten. Durch die Bemühungen am historischen Stadtbild festzuhalten, wirkt München älter als andere Städte, die nach dem Weltkrieg wiederaufgebaut beziehungsweise umgebaut wurden (Abb.9) (Nickels 2020).



Abbildung 9: Zerstörung Münchens nach dem 2. Weltkrieg im Vergleich mit Heute

## **f. Station 6: Der Marienplatz (verkehrsberuhigte Zone)**

*Christina Lehmann*

*“vom beschaulichen Marktplatz zur quirligen Fußgängerzone”*

Die sechste Station unserer Route stellt der Marienplatz als verkehrsberuhigte Zone der Stadt München dar. Dabei werden sich die Fragen gestellt, wie der Platz seinen heutigen Charakter erhalten hat und welche Ereignisse dazu beigetragen haben. Als Routenstopp soll der Fischbrunnen dienen, welcher einen geeigneten Blick in alle Richtungen und auf alle Gebäude des Platzes gewährt.

Der Marienplatz in München gilt seit seiner Gründung im Jahre 1158 durch Heinrich den Löwen als Herz der Stadt und stellt bis heute eine urbane Mitte dar, in der sich verschiedene Funktionalitäten vereinen (Referat f. Stadtplanung und Bauordnung d. LH München 2019). Heute lädt er durch die verkehrsberuhigte Zone vor allem als Platz zum Verweilen und Flanieren ein, dient zudem als Shoppingmeile oder zieht jährlich unzählige Touristen an, welche die historischen Bauwerke des Platzes bewundern. Seine geographische Lage befindet sich in der Altstadt am Kreuzungspunkt der beiden Hauptachsen, der Ost-West-Achse zwischen Isartor und Karlstor und der Süd-Nord-Achse zwischen Sendlinger Tor und der im 19. Jhd. abgebrochenen Schwabinger Tor an der Stelle des heutigen Odeonsplatzes. In nördlicher Richtung wird er durch das neue Rathaus, in östlicher durch das alte Rathaus und in südlich-westlicher Himmelsrichtung durch Kaufhäuser und Gastronomien eingegrenzt.

Wichtige historische Bauwerke, welche dort zu sehen sind, ist das alte Rathaus, welches bereits 1470-1480 von Jörg von Halsbach erbaut wurde (Referat f. Stadtplanung und Bauordnung d. LH München 2019). Heute besteht seine Funktion als Repräsentationsgebäude und sein Festsaal im gotischen Stil dienen als hervorragende Orte für Festakte wie Symposien, Gedenkfeiern oder Preisverleihungen. Das neue Rathaus, welches 1867-1909 von Georg von Hauberrisser im neogotischen Stil errichtet wurde, besitzt eher eine verwaltende Funktion (Referat f. Stadtplanung und Bauordnung d. LH München 2019). Es beherbergt heute den Sitz

des Oberbürgermeisters, des Stadtrates und der Stadtverwaltung. Weitere wichtige Bauwerke sind der Rathausturm, der Fischbrunnen und die Mariensäule inmitten des Platzes.



*Abb.10: Der Marienplatz gegen das alte Rathaus von Norden (1855-1912)*

Im Hinblick auf die Geschichte und die Entstehung des Marienplatzes ist zu sagen, dass sich seine Funktion über Jahrhunderte hinweg stetig verändert hat. Was im Jahre 1315 durch die Einführung der Marktfreiheit durch König Ludwig dem Bayern als ein Ort für Märkte, Ritterturniere, Festlichkeiten oder sogar Hinrichtungen darstellte, entwickelte sich der Marienplatz durch den Bau von Landschaftshäusern zu einem politischen Wirkungsort und jetzt endlich zu einem Ort für sozialen Austausch oder zu einem repräsentativem Erkennungsmerkmal der Stadt München, welcher auf seine Umgestaltung im Jahr 1972 zurückzuführen ist.

Wichtige Phasen der Entwicklung seit der Anlegung im Jahr 1158 sind der Abriss verschiedener Gebäude wie eine Kapelle im Jahr 1481, durch welchen erst die rechteckige Form des Platzes entstanden ist. Im Jahr 1853 wurde der Getreidemarkt von dem Marienplatz zur Schrannehalle in der Blumenstraße verlegt. Aus diesem Grund wurde der Platz von Schranneplatz zu Marienplatz umbenannt (Referat f. Stadtplanung und Bauordnung d. LH München 2019). Im Jahre 1888 wurde der Straßenbahnverkehr in Betrieb genommen und 1867-1909 ist das neue Rathaus mit seinem berühmten Glockenspiel errichtet worden. Durch den zweiten Weltkrieg 1939-1945 sind die Gebäude vor allem in südlicher Richtung stark zerstört worden. Der einstige Peterhof, an dessen Stelle sich das heutige Buchgeschäft Hugendubel befindet, wurde durch Luftangriffe dem Erdboden gleich gemacht. Im Jahre 1972 erhielt der Platz durch seine Neugestaltung, wie den Bau der Fußgängerzone und die Verlegung der Mariensäule in die Mitte seinen heutigen Charakter (Referat f. Stadtplanung und Bauordnung d. LH München 2019).



## g. Station 7: Der Bau der zweiten Stammstrecke

*Felix Walliser*

Die siebte und letzte Station unserer Route ist der Marienhof, da hier aktuell an einem großen Unterirdischen S-Bahn Bahnhof für die zweite Stammstrecke gebaut wird. An dieser Station soll auf die Mobilität in München eingegangen werden.

### 2. Stammstrecke München

Am 05.04.2017 begann, mit dem Bau der 2. Stammstrecke, offiziell das größte Verkehrs-Bauprojekt Münchens. Erst 2028 soll die Stammstrecke in Betrieb genommen werden und der Bau abgeschlossen sein (Abb. 11) (Portal München Betriebs GmbH & Co. KG 2022). Mit 840000 Fahrgästen täglich und einer Strecke von über 20 Millionen Kilometer im Jahr, ist das Münchner S-Bahn-System eins der größten in Deutschland. 1972 zu den Olympischen Spielen wird die erste Stammstrecke eröffnet. Da alle S-Bahnen die Innenstadt von München durch einen Tunnel durchqueren entsteht hier ein Nadelöhr. Die zweite Stammstrecke soll die erste entlasten, eine Ausweichmöglichkeit im Störfall bieten und ein neues Express-S-Bahn-System ermöglichen. Die wichtigsten Bestandteile des Baus sind ein sieben Kilometer langer Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof und drei komplett neue unterirdische Stationen am Hauptbahnhof, Marienhof (Abb. 12) und Ostbahnhof (DB Netz AG 2022).



Abbildung 11: Plan der zweiten Stammstrecke in München



## **Mobilität in München**

Im Auftrag der Landeshauptstadt München, der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) wurde 2017 eine Mobilitätsstudie über München durchgeführt. Im Vergleich zu 2008 mit 91% verlassen im Jahr 2017 mit 88% weniger Münchner mindestens einmal am Tag zumindest für einen kurzen Weg das Haus. Trotzdem stieg durch das Bevölkerungswachstum das Verkehrsaufkommen von im Jahr 2008 4,2 Millionen Wege pro Tag auf 4,8 Millionen Wege pro Tag im Jahr 2017. Bei der Verkehrsmittelwahl wurden 2017 rund 34% der Wege mit dem Auto, 18% der Wege mit dem Fahrrad, 24% der Wege mit dem öffentlichen Nahverkehr und 24% der Wege zu Fuß zurückgelegt. Vergleicht man dies mit den Werten von 2008 wurden deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Landeshauptstadt München 2022). Wie sich in Zukunft in München fortbewegt werden soll, legt der Mobilitätsplan der Landeshauptstadt München fest. Ziele dieses Plans sind, der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs, die Verbesserung der Radinfrastruktur, das berufsbedingte Pendeln zwischen Stadt und Region erleichtern, eine Autofreie Altstadt und die Förderung innovativer Verkehrsmittel (Portal München Betriebs GmbH & Co. KG 2021).

## **4 Fazit**

Abschließend ist zu sagen, dass wir insgesamt sieben Stationen erstellt haben, um die wichtigsten Aspekte der Entwicklung Münchens von der Gründung bis heute am Beispiel der Münchner Innenstadt zu erläutern. Dabei wurde beispielsweise anhand des Ruffini Hauses oder des Marienplatzes eher auf die gesellschaftlich-kulturellen Rahmenbedingung eingegangen, sowie mit dem Beispiel des Kögelmühlbaches auf die naturräumlichen Aspekte. Wir hoffen, wir konnten mit den gewählten Stationen einen umfangreichen und informativen Einblick in die Münchner Stadtentwicklung der Innenstadt gewähren die und Gründe für das heutige Erscheinungsbild der Stadt aufzeigen.



## 5 Literaturverzeichnis

Aniol, Thomas (2022): Bayerische Schlösserverwaltung | Residenz München. Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen. Online verfügbar unter <https://www.residenz-muenchen.de/deutsch/residenz/index.htm>, zuletzt aktualisiert am 22.04.2022, zuletzt geprüft am 28.06.2022.

Bauer, Richard (1992): Geschichte der Stadt München. München: C.H. Beck.

Heineberg, Heinz; Kraas, Frauke; Krajewski, Christian (2017): Stadtgeographie. Unter Mitarbeit von Frauke Kraas und Christian Krajewski. 5., überarbeitete Auflage. Paderborn: Ferdinand Schöningh (Grundriss Allgemeine Geographie, 2166).

Referat f. Stadtplanung und Bauordnung d. LH München (2019): München - die befestigte Stadt. Zwei Rundgänge zu den ehemaligen Wehranlagen.

Rundfunk, Bayerischer (2012): Durch Salzhandel: Boomtown der Wittelsbacher. In: *Bayerischer Rundfunk*, 06.06.2012. Online verfügbar unter <https://www.br.de/themen/bayern/inhalt/geschichte/muenchen-stadtportraet-salz100.html>, zuletzt geprüft am 28.06.2022.

Rundfunk, Bayerischer (2015): 1158?: Gründung per Gewaltstreich. In: *Bayerischer Rundfunk*, 26.02.2015. Online verfügbar unter <https://www.br.de/themen/bayern/inhalt/geschichte/muenchen-stadtportraet-gruendung102.html>, zuletzt geprüft am 28.06.2022.

Stahleder, Helmuth (2022): München - ein chronologischer Überblick. München. Online verfügbar unter <https://stadt.muenchen.de/infos/stadtgeschichte.html>, zuletzt aktualisiert am 27.06.2022, zuletzt geprüft am 27.06.2022.

Westermann-Kartographie (2015): Diercke Weltatlas. Braunschweig: Westermann. 1 Atlas (323 Seiten).

Anlauf, Thomas (2019): München-Altstadt: Stadtbach soll an die Oberfläche. Süddeutsche Zeitung, 17. September 2019. München.

DB Netz AG (2022): 2. Stammstrecke München, Kernstück des Bahnausbaus in der Region München. Online verfügbar unter <https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/start.html> . Zuletzt geprüft am 02.07.2022.

Haus der Bayerischen Geschichte (2022): Atlas zum Wiederaufbau, München. Online verfügbar unter <https://www.bavariathek.bayern/wiederaufbau/orte/detail/muenchen/2> . Zuletzt geprüft am 02.07.2022.

Franz Schiermeier: Münchner Stadtbäche. Reiseführer zu den Lebensadern einer Stadt. Verlag Franz Schiermeier, München.

Landeshauptstadt München (2022): Veröffentlichung des Regionalberichts 2017 für München, Mobilität in Deutschland. Online verfügbar unter

<https://muenchenunterwegs.de/angebote/mobilitaet-in-deutschland-mid> . Zuletzt geprüft am 02.07.2022.

Nickels, Lothar (2020): München, Wiederaufbau nach 1945. Online verfügbar unter [https://www.planet-wissen.de/kultur/metropolen/muenchen\\_zwischen\\_renaissance\\_und\\_wolkenkratzern/wiederaufbau-nach-1945-100.html](https://www.planet-wissen.de/kultur/metropolen/muenchen_zwischen_renaissance_und_wolkenkratzern/wiederaufbau-nach-1945-100.html) . Zuletzt geprüft am 02.07.2022.

Portal München Betriebs GmbH & Co. KG (2021): Mobilitätsplan: Verkehrsstrategie für München. Online verfügbar unter <https://www.muenchen.de/verkehr/zweite-stammstrecke-s-bahn-muenchen.html> . Zuletzt geprüft am 02.07.2022.

Portal München Betriebs GmbH & Co. KG (2022): 2. Stammstrecke in München: So wird die S-Bahn erweitert. Online verfügbar unter <https://www.muenchen.de/verkehr/zweite-stammstrecke-s-bahn-muenchen.html> . Zuletzt geprüft am 02.07.2022.

Umweltgeschichten einer Stadt (2017): Ausstellung Ecopolis München, Rachel Carson Center for Environment and Society, LMU Munich, München

<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/multifunktionalitaet-der-landwirtschaft-40063>

Rädlinger, Christine (2004): Geschichte der Münchner Stadtbäche. Hrsg.: Stadtarchiv München. Verlag Franz Schiermeier, München.

Ramisch, Hans (2009): Frauenkirche, München. München. Online verfügbar unter [https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Frauenkirche,\\_Muenchen](https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Frauenkirche,_Muenchen) . Zuletzt geprüft am 02.07.2022.

Winiwarter, V., Haidvogel, G., & Bürkner, M. (2016). The rise and fall of Munich's early modern water network: a tale of prowess and power. *Water History*, 8(3), 277-299.

Zehlius-Eckert, Wolfgang (2011): Verflechtungsraum Münchner Ebene. Bayerisches Landesamt für Umwelt. Augsburg.