

C 5

Perspektive München

Schriftenreihe  
zur Stadtentwicklung



# Hochhausstudie

## Leitlinien zu Raumstruktur und Stadtbild

Teil I

Kapitel 1 Einleitung

Kapitel 2 Ferdinand Stracke

Hochhäuser im Rahmen von Strukturverdichtung



Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung

## Impressum

In der Reihe „Schriftenreihe zur Stadtentwicklung“ des Referats für Stadtplanung und Bauordnung erscheinen Gutachten, Studien und sonstige fachliche Ausarbeitungen im Rahmen der „Perspektive München“.

Herausgeber:  
Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung  
Stadtentwicklungsplanung HA I  
Blumenstraße 31  
80331 München  
Tel.: 089/233-22572  
Fax: 089/233-7151

April 1996  
1. Auflage

### Hochhäuser im Rahmen der Strukturverdichtung

Institut für Städtebau und Raumplanung,  
Technische Universität München  
Univ - Prof. Ferdinand Stracke

Bearbeitung:  
Dipl. Ing. Robert Neuberger  
Dipl. Ing. Christof Nellehse

Mitarbeiter:  
Philip Althammer, Pia Cerba,  
Andreas Holzapfel, Wolf Opitsch,  
Johannes Schele

### Fortschreibung der Hochhausstudie 1995

Detlef Schreiber Architekt BDA, DWB  
mit  
Dipl.-Ing. Reg. Baum. Claudia Schreiber  
und  
Dipl.-Ing. Susanne Rentsch

Mitarbeit:  
Heinrich Bauer, Michael Feuerherdt,  
Angela Horak, Claudia Weinhart

Fachliche Betreuung:  
Johann Wilhelm  
HA I / 42 Planungsreferat

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

Layout, Satz und Herstellung:  
ökom  
Gesellschaft für ökologische Kommunikation  
München

Druck:  
Peter Heinzlmann  
Offsetdruck GmbH,  
München

Perspektive  
München  
Schriftenreihe zur  
Stadtentwicklung

# Hochhausstudie

## Leitlinien zu Raumstruktur und Stadtbild

### Teil I

Hochhäuser im Rahmen von Strukturverdichtung  
Institut für Städtebau und Raumplanung,  
Technische Universität München Univ.- Prof. Ferdinand Stracke  
Bearbeitung:  
Dipl. Ing. Robert Neuberger Dipl. Ing. Christof Nellehse

Im Auftrag der Landeshauptstadt München,



## Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

im Rahmen der Diskussion der neuen Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“ erscheint beim Planungsreferat eine Anzahl von Arbeitsberichten zu den Themenfeldern

- Perspektiven für den Wirtschaftsstandort
- Perspektiven für den Sozialraum Stadt
- Perspektiven für die räumliche Entwicklung und
- Perspektiven für die Region

Die vorliegende Schrift befaßt sich mit Leitlinien zu Raumstruktur und Stadtbild in München.

Die beiden Gutachten versuchen, Raum- und Gestaltmerkmale der Stadt darzulegen und diese vor dem Hintergrund künftiger Strukturverdichtungen von München weiterzuentwickeln.

Da diese Untersuchungen zu Raumstruktur und Stadtbild an Standortfragen für weitere Hochhäuser für München gekoppelt sind, ist aufgrund der großen Bedeutung dieser Bauform für Gestalt und Image der Stadt sehr wichtig.

Ich bedanke mich für Ihr Interesse und hoffe, daß mit der Veröffentlichung der Studie die Diskussion über die Stadtgestalt intensiv und sachlich geführt werden kann.

A handwritten signature in cursive script that reads "Christiane Thalgott".

Christiane Thalgott  
Stadtbaurätin

# Inhalt

## Teil I

1	Einleitung	7
	Univ. Prof. Ferdinand Stracke	
2	Hochhäuser im Rahmen von Strukturverdichtung	9
2.1	<b>Allgemein</b>	9
2.1.1	Hochhäuser	10
2.1.2	These	11
2.1.3	Methode	13
2.2	<b>München</b>	13
2.2.1	Wachstum	14
2.2.2	Morphologie	15
2.3	<b>Raumstruktur</b>	18
2.4	<b>Konzept – Hochhäuser im Rahmen von Strukturverdichtung</b>	28
2.4.1	Strukturkonzepte für Teilbereiche	29
	Innenstadt	30
	Moosach	32
	Norden	34
	Nordosten	36
	Riem	38
	Berg am Laim	40
	Perlach	42
	Südosten	44
	Giesing – Grünwald	46
	Solln – Mittersending	48
	Fürstenried – Forstenried	50
	Südwesten	52
	Aubing/Freiham	54
	Stockdorf – Karlsfeld	56
	Feldmoching	58
2.4.2	Gesamtergebnis	60
	Ergebniskarte	
	Abbildungsverzeichnis und Quellennachweis Teil 2	61

## In Teil II

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB

### 3 Fortschreibung der Hochhausstudie 1995

<b>3.1</b>	<b>Ziele und Arbeitsmethode</b>	63
3.1.1	Ziele	63
3.1.2	Arbeitsmethode	64
<b>3.2</b>	<b>Schutzbereiche</b>	67
3.2.1	Strukturmerkmale des Stadtraumes	67
	Außenraum – Stadtraum	
	Bauraum – Freiraum	
3.2.2	Stadtstruktur und Topografie	69
	Karte 1 Topografie und Grundelemente der Stadtstruktur	
3.2.3	Grünflächen	71
	Karte 2 Grünflächen	
3.2.4	Ausgewählte Baustrukturen	73
3.2.5	Nutzungsstruktur, Zentren, Höhenprofil	75
3.2.6	Schutzwürdige Grünräume und schutzwürdige Bauräume	76
	Karte 3 Baustrukturen	
	Karte 4 schutzwürdige Grünräume und schutzwürdige Bauräume	
3.2.7	Stadtprofil in schutzwürdigen Bauräumen	77
	Karte 5 Stadtprofil in schutzwürdigen Bauräumen	
<b>3.3</b>	<b>Entwicklungsbereiche</b>	79
3.3.1	Entwicklungspotentiale im Einzugsbereich der U-Bahn und S-Bahn	79
	Karte 6 Entwicklungspotentiale im Einzugsbereich der U-Bahn und S-Bahn	
3.3.2	Entwicklungsbereiche	81
	Karte 7 Entwicklungsbereiche	
3.3.2.1	Standorte im Münchner Norden	83
3.3.2.2	Standorte im Münchner Nordosten	93
3.3.2.3	Standorte im Münchner Südosten	99
3.3.2.4	Standorte im Münchner Südwesten	107
3.3.2.5	Standorte im Münchner Nordwesten	116
3.3.3	Stadtprofil in Entwicklungsbereichen	121
	Karte 8 Stadtprofil in Entwicklungsbereichen	
<b>3.4</b>	<b>Zusammenfassung</b>	125
	Abbildungsverzeichnis und Quellennachweis Teil 3	128

## Einleitung

Das Hochhaus hat seine Faszination bis heute behauptet. Zu sehr wie die Kritiker meinen, wenn sie beharrlich auf die stadtplanerischen, wirtschaftlichen oder ökologischen Probleme hinweisen. Hier entfachte sich mehr eine mit weltanschaulichen Argumenten geführte Diskussion über den Bautypus Hochhaus, als daß den wichtigen Fragen zur Stadtqualität, der städtischen Verdichtung sowie der Stadtgestalt nachgegangen wurde.

Die Münchner Hochhausdiskussion ist bislang sehr sachlich geführt worden. Obwohl man sich einig war, daß eine Hochhausentwicklung grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden sollte, wurden die bestehenden stadträumlichen Strukturen doch nie grundsätzlich in Frage gestellt.

Bereits in der Phase des Wiederaufbaues nach 1945 sind eine Reihe von Hochhäusern an den verschiedenen Stellen der Stadt gebaut worden, aber auch in den frühen 70er und 80er Jahren blieb der Bau von Hochhäusern aktuell, wobei hier der Repräsentationswille der einzelnen Bauwerke mehr in einer Individualität der Form gesucht wurde (BMW, Hypo). Die Dominanz der Türme in der Innenstadt wurde dadurch nicht beeinträchtigt

Da diese Standorte überwiegend nach der Verfügbarkeit der Grundstücke entstanden waren, versuchte erstmalig eine Hochhausstudie von 1977, verfaßt von Architekt Detlef Schreiber, ein Höhenentwicklungskonzept nach einem städtebaulichen Ordnungsprinzip zu erarbeiten, das eine Identifizierung mit der Stadt auf neue Art ermöglicht.

Diese Untersuchung hat sich differenziert mit der Ausweisung von Schutz- und Untersuchungsbereichen befaßt. Für die Schutzbereiche wurde unter Hinweis auf mögliche städtebauliche Akzentuierungen eine silhouettenwirksame Höhenprofilierung ausgeschlossen und neue Hochhäuser im historischen Maßstab der Innenstadt, die stadtgestalterische Eigenständigkeit, Qualität und große Homogenität ausweist, nicht zugelassen. Für die Unter-

suchungsgebiete waren die Auswirkungen veränderter Höhenentwicklungen noch zu prüfen.

Die Studie hat ein stadtgestalterisches Konzept für den Erhalt, den Schutz aber auch für die Verbesserung des Stadtprofils entwickelt und bildete eine wertvolle Grundlage bei Standortfragen von Hochhäusern und profilbestimmenden Gebäuden.

Anlässlich der verstärkt aufkommenden Tendenz zu Hochhausprojekten hat sich bei deren Beurteilung herausgestellt, daß Aussagen zu stadtstrukturellen und punktuellen Verdichtungen fehlten und nach fast 20 Jahren eine Fortschreibung unter veränderten städtebaulichen Aspekten notwendig wurde.

Das Planungsreferat beauftragte daher Herrn Arch. Dipl. Ing. Detlef Schreiber und das Institut für Städtebau und Raumplanung Prof. Ferdinand Stracke mit der Fortführung der Untersuchung. Es sollten die Aussagen von 1977 auf ihre Aktualität und Gültigkeit überprüft und ein Höhenentwicklungskonzept für die Gesamtstadt mit ihren unterschiedlichen Teilräumen unter erweiterten strukturellen, verkehrlichen und stadtgestalterischen Gesichtspunkten erarbeitet werden. Darüber hinaus sollten städtebauliche Antworten auf die immer wiederkehrende Fragestellung, inwieweit Hochhäuser eine geeignete Form zur Verdichtung der Stadtstruktur von München sein können, gesucht werden.

Mit der vorliegenden Studie wird eine Differenzierung und Konkretisierung der Ziele und Leitlinien zur Strukturverdichtung und Stadtgestalt geleistet. Die Studie vermittelt ein klares Bild zum Profil der Stadt. Sie leistet damit einen Beitrag zur Planungssicherheit, da konkrete Kriterien für die Planung sowie die Beurteilung von problematischen Einzelfällen einer höheren Bebauung abgeleitet werden können.





Univ. Prof. Ferdinand Stracke

# Hochhäuser im Rahmen von Strukturverdichtung

Stadtwachstum wird und muß sich in Zukunft in Form von Nachverdichtung innerstädtischer Flächen vollziehen, die durch strukturellen Wandel freigesetzt werden oder aufgrund ihrer Lage und ihrer vorhandenen Siedlungsstruktur, Nutzung und Erschließung eine Weiterentwicklung zulassen. Nur so lassen sich wichtige Freiraum-Ressourcen im Umland erhalten, die als ökologische Ausgleichsräume die Lebensqualität in der Stadt ebenso bestimmen wie die Struktur der Stadt selbst.

Der Untersuchungsansatz der hier vorgelegten Studie konzentriert sich vornehmlich auf die Deutung und Definition der morphologischen Eigenarten der Stadt und versucht über diesen Weg, Bereiche herauszufiltern, die sich aufgrund ihrer Raumstruktur und Lage mittel- und langfristig zu einer Nachverdichtung eignen. Das erarbeitete morphologische Dichtemodell versteht sich als Ergänzung zu anderen Dichtemodellen, bei denen z.B. Stadtbild und Silhouettenbildung (Fort-schreibung der Hochhausstudie 1995) oder Erreichbarkeitskriterien im städtischen Transportnetz (vgl. Planungsgruppe 504/Haase und Söhmisch, München-kompakt, urban; Neue Wege der Siedlungsentwicklung) im Vordergrund stehen.

Das Modell geht bewußt nicht von der städtebaulichen Setzung von Hochhäusern aus, etwa in dem Sinn, diese als Mittel zur großräumigen Gliederung oder Akzentuierung bestimmter Standorte einzusetzen. Vielmehr wird das Hochhaus als Sonderbautyp städtischer Entwicklung angesehen, als eine Möglichkeit neben anderen, städtische Teilräume zu verdichten.

Die Größe und die unterschiedliche Ausprägung seiner Teilräume, lassen eine ganzheitliche Betrachtung des Stadtkörpers als gestaltbares „Gesamtkunstwerk“ nicht mehr zu. Insofern werden die Teilräume, ihr Zusammenhang, ihre Abgrenzung und ihr morphologischer Aufbau, welcher Raumstruktur, Nutzung und Image bedeutet, jeweils als Untersuchungsebene angesehen.

Thesen zu Hochhausstandorten können sich so nur als Teil einer umfassenderen These zur Strukturverdichtung der Teilräume ergeben, die in ihrem Zusammenwirken und in

ihrer Eingliederung in Topographie, Netze und Freiräume ein verändertes morphologisches Dichtemodell für München ergeben, nicht aber eine neue Stadtvedute.

## 2.1. Allgemein

*„Die durchsiedelte Landschaft ist vielschichtig und beweglich. Orte scheinen sich zu wiederholen, der physische Raum wirkt gleichermaßen kontinuierlich wie zerstückelt, Hierarchien struktureller Elemente sind kaum auszumachen. Und doch trägt der agglomerierte Raum charakteristische Züge, Qualitäten einer halb natürlichen, halb künstlichen Morphologie im Gleichgewichtszustand ständiger Transformation.“<sup>1</sup>*

Die Gegensätze zwischen Stadt und Landschaft lösen sich auf. So wie die Städte in ihrer ganzen Ausdehnung als Landschaften gelesen werden können, läßt sich Landschaft mittlerweile als definierter Bestandteil einer komplett urbanisierten Erdoberfläche interpretieren. Wo die modernen Kommunikations- und Verkehrstechnologien die Entfernungen aufheben, wird potentiell jeder Punkt zum Knoten eines globalen städtischen Netzwerks.

Das Bild der Stadt hat sich genauso verändert wie das Bild von Stadt. Heutige „Stadtlandschaften“ sind im Gegensatz zu unseren Vorstellungsmustern nicht mehr einheitlich und kontinuierlich, sondern bruchstückhaft und widersprüchlich. Gleichzeitig ist...

*„...unsere Wahrnehmung von Stadt nicht ungeteilt und gleichmäßig, sondern vielmehr zerstückelt, fragmentarisch und mit anderen Dingen und Interessen vermischt“<sup>2</sup>*



Abb. 1: Theatinerstraße



Abb. 2: Parkstadt Solln



Abb. 3: Gewerbegebiet Mittersending

<sup>1</sup> Werk, Bauen + Wohnen 3/1995, S.32

<sup>2</sup> Lynch, K., Das Bild der Stadt. Braunschweig/Wiesbaden 1989 S. 10 f



**Abb. 4: PINI-Haus  
Stachus**

Die meisten Städte – auch München – besitzen keine einheitliche Gestalt (mehr). Sie sind, auch wenn sie wie München ein stark dominierendes Zentrum aufweisen, nicht mehr als Ganzheit erlebbar und zerfallen in Struktur und täglicher Wahrnehmung in unterschiedliche Teilbereiche.

Große Teile städtischer Entwicklung folgen keinem übergeordneten Gestaltkonzept, sondern anderen Ordnungssystemen. Erschließungsqualität, Verwertungs- und Investitionsdruck, Baurecht, kommunalpolitische oder städtebaupolitische Interessen, etc. führen nicht zu einer Gesamtgestalt. Ihre Prägungen in der Stadt spiegeln die Logik von Einzelaspekten. Die fragmentarische, funktionale und gestalterische Arbeitsteilung der Stadt wird tagtäglich und selbstverständlich benutzt. Die resultierende fragmentarische Gestalt der Stadt erscheint aber nicht wirklich als Gestalt, sondern wird als bedauerlicher Übergangszustand wahrgenommen.



**Abb. 5: Mac Donalds-  
Zentrale**

Der Bedeutungshierarchie zwischen der Kernstadt und ihrer Peripherie entspricht auch eine Stadt-Bild-Hierarchie (Lynch). Nur durch die Übermacht der historischen Zentren konnten die Nichtorte der Peripherie entstehen. In Wahrheit ist aber das, was als Peripherie bezeichnet wird, längst die alltägliche Lebenswirklichkeit der Mehrheit der Europäer.

Vor dem Hintergrund der anstehenden „Nachverdichtung“ unserer Städte geht es auch darum, in diesen Gebieten, in denen es keine klare Hierarchisierung zwischen öffentlichem und privatem Raum, zwischen Siedlungsraum und Landschaft mehr gibt, die bestehenden, aber verborgenen Orientierungssysteme und die identitätsprägenden Strukturen „lesen“ zu lernen und in ein Strukturkonzept einzubinden.



**Abb. 6: Technisches Rathaus an der Blumenstraße**

### 2.1.1. Hochhäuser

Typen und Erscheinungsformen von Hochhäusern sind genauso vielfältig wie die Meinungen zu ihnen. Begriffe wie „Wolkenkratzer“ und „Skyscraper“ implizieren phantastische Vorstellungen von Gebäuden. Eine Mischung aus Metaphysik, Technikfaszination, Machtdemonstration und Symbolik bildet den schwer deutbaren Hintergrund einer Debatte, die zwischen vehementer Ablehnung und enthusiastischer Zustimmung schwankt und zu zyklisch verlaufenden Phasen von Ablehnung oder Begeisterung neigt.

Bezeichnend für die Diskussion über Hochhäuser ist, daß sie anscheinend nur in Extremen geführt werden kann. Offensichtlich verleitet der extreme Bautyp zu extremen Positionen in der Meinungsbildung. Dabei gibt es sowohl in der Höhe, zwischen der baurechtlichen Definition des Hochhauses als Gebäude, dessen Fußbodenoberkante

im obersten Geschoß höher als 22 m über Gelände liegt, und dem „Wolkenkratzer“, als auch in der Gestalt eine breite typologische Varianz .

Die gängige Diskussion über abstrakte Höhenbeschränkungen oder über die Frage, ob Punkt- oder Scheibenhochhaus geeigneter wären, trifft kaum den Kern der Problematik und wird der Vielschichtigkeit der Bauform nicht gerecht. Sie ist wahrscheinlich nur deshalb so beliebt, weil es sich über Höhe und Typ am einfachsten reden läßt.

Materialität, Oberfläche, Proportion und Gliederung bestimmen die Qualität von Haus und Einbindung oft nachhaltiger als die Höhe. Die Wahl des Typs ist in den besten Beispielen nicht Resultat einer Vorschrift, sondern eng an den Kontext des Standortes gebunden. Einen Grundtyp für die Hochhäuser einer Stadt

vorschreiben zu wollen bedeutete eine traurige Verkümmern der Ausdrucksmöglichkeiten und damit des Stadtbildes.

Dennoch kann nicht grundsätzlich auf Leitlinien verzichtet werden. Das Vertrauen in Fähigkeit und Willen von Architekten oder Investoren, den jeweiligen Ort mit ihrem Gebäude richtig und verantwortlich zu interpretieren, wäre naiv. Nur müssen diese Leitlinien genauso vielschichtig und differenziert sein wie das gewünschte Ergebnis und die wahrnehmbare Substanz der Stadt, der ja auch schon lange nicht mehr mit einfachen Schemata beizukommen ist.

Erarbeitung und Diskussion solcher Leitlinien erfordert die Bereitschaft, sich auf die Komplexität der Stadt und des Bautyps einzulassen und sich vor einseitigen Verkürzungen zu hüten. Hochhäuser sind keine losgelöste Schicht auf der Stadt, sie wurzeln in ihr. Sie sind dabei teilträumlich und gesamtstädtisch wirksam. Insofern gebührt ihnen besonderes Augenmerk. Sie sind aber gerade deshalb nicht mit einfachen Regeln zu bewältigen. Eine These zu ihnen hat eine These zur gesamten Stadt als Voraussetzung. Die Diskussion dieser These sollte vor der Diskussion über Hochhäuser stehen.

### 2.1.2. These

Die Städte wachsen wieder. Der weltpolitische Umbruch an der Schwelle zu den 90er Jahren samt der damit in Gang gesetzten Migrationsschübe läßt die Tendenzen zu ihrer kleinteiligen Innenentwicklung und Reparatur fast über Nacht Makulatur werden. Das Auflösen der Nationalstaaten auf dem Weg zu einem „Europa der Regionen“ führt zu einer Verlagerung der wirtschaftlichen Konkurrenzen von der nationalen auf die regionale Ebene. Die bisherige, im wesentlichen nationale Konkurrenz der Städte als Zentren der Regionen wird abgelöst durch eine internationale Konkurrenz der Ballungsräume/ Stadtregionen.



Abb. 7: Tagblatt Turm, Stuttgart



Abb. 8: „Blaue Banane“

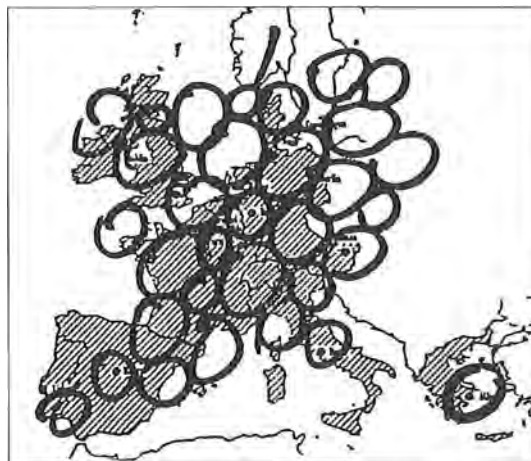


Abb. 9: „Blaue Traube“

Waren in diesem Wettbewerb lange Zeit harte Standortfaktoren wie Wirtschaftsstruktur, Lagegunst, Bevölkerungsstruktur, Infrastruktur, etc. ausschlaggebend für Erfolg oder Mißerfolg, Prosperität oder Regression, so haben weiche Standortfaktoren wie Image, Freizeitwert, Umweltqualität, etc. stark an Bedeutung gewonnen. Attraktiv, auch wirtschaftlich attraktiv, sind nicht länger die Regionen in denen es sich möglichst billig und ungestört produzieren läßt, sondern immer mehr diejenigen, denen es gelingt, diese Bedingungen mit einer hohen Umwelt- und Freizeitqualität zu verbinden.

<sup>3</sup> vgl. Planungsgruppe 504/Haase und Söhmisch, München-kompakt urban, grün

<sup>4</sup> K.T. Brenner, Heterotope, in Daidalos 15/93, S. 139f

Die Städte stehen damit stärker als früher vor einer doppelten Aufgabe. Sie müssen die aus einer geänderten Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung resultierenden Anforderungen nicht mehr allein quantitativ, sondern in besonderem Maße auch qualitativ verarbeiten, wenn sie international konkurrenzfähig bleiben wollen.

Wie für andere Ballungsräume wird auch für München ein Wachstumsschub prognostiziert. Dabei wird ein Großteil der errechneten Flächenbedarfe angesichts der fast aufgebrauchten Flächenreserven der Stadt nicht mehr durch Wachstum nach außen, sondern durch Umstrukturierung und Verdichtung bereits bebauter Struktur bewältigt werden müssen<sup>3</sup>. Diese Entwicklung wird in die bestehenden Strukturen der Stadt eingreifen und diese in weiten Teilen umformen.

Die Quantität der Flächenbedarfe wird stärker als bisher die bestehende Qualität der Stadt verändern. Darin liegt primär nicht Problem, sondern Chance. Die in diesem Prozeß freigesetzten Gestaltpotentiale können dazu benutzt werden, Gliederung und Lesbarkeit der Stadt auf- bzw. auszubauen.

Weder das Er-Finden neuer Ordnungen, noch die Vision eines einheitlichen Leitbildes können dabei im Vordergrund stehen. Vielmehr sollten die vorhandenen Charakteristika auch dort, wo sie nicht in die gängigen Kategorien „schöner“ Stadt passen, aufgespürt und verstärkt werden. Nur über das Anknüpfen an und Verdichten von existierenden Spuren unterschiedlicher urbaner Qualitäten kann ein neues städtisches Selbstverständnis erwachsen, das die reale „Diskontinuität im Bild der Stadt“<sup>4</sup> nicht leugnet, sondern thematisiert. Das Schlagwort „Verdichtung“ gewinnt damit eine Bedeutung, die über die rein bauliche Dimension des Begriffs hinausgeht und sich auf Kategorien von Identität, Atmosphäre und Benutzbarkeit ausdehnt.

Das Hochhaus in seinen unterschiedlichen Ausformungen ist ein möglicher Bautyp unter vielen anderen, die im Zuge einer Struk-

turverdichtung der Stadt Anwendung finden können. Über seine Silhouettenwirkung besitzt er allerdings größere gestaltprägende Kraft als andere Bautypen. Aussagen zu Hochhausstandorten müssen damit enger an allgemeinere Aussagen zur Strukturverdichtung gekoppelt sein als Aussagen zu anderen Verdichtungstypen.

### 2.1.3. Methode

Die These zur Strukturverdichtung Münchens wurde in drei Phasen erarbeitet:

- **Strukturanalyse**

Der Stadtkörper der Landeshauptstadt München wurde strukturell und morphologisch analysiert. Historische Entwicklung, Gestalt-, Gliederungs- und Strukturmerkmale des Stadtgefüges wurden dokumentiert und bewertet. Die Stadtstrukturen (Topographie, Körnigkeit, Typologie, Nutzungen, Netze, etc.) wurden einerseits entschichtet, andererseits in ihrem Zusammenwirken untersucht. Der Einfluß von topographischen Elementen, Grünräumen und Verkehrsschwerlinien auf die Gliederung der Stadt wird sichtbar. Eine Differenzierung der Bebauungsstrukturen in unterschiedliche Bereichstypen wird möglich.

- **Raumstruktur**

Die Ergebnisse der Strukturanalyse führen zu einer morphologischen Großgliederung des Stadtgefüges. Die Stadtstruktur Münchens ist nicht homogen, sondern setzt sich aus Teilbereichen eigener Prägung zusammen. Die spezifische Eigenart der einzelnen Stadtbereiche wird beschrieben und bewertet; sie bildet die Grundlage zu den Aussagen des Konzeptes.

- **Konzept**

Das Konzept zur Strukturverdichtung bezieht sich auf die Strukturthemen in den Teilbereichen. Es trifft Aussagen zur spezifischen Entwicklung dieser Bereiche und setzt sie in Bezug zum gesamtstädtischen Kontext.

## 2.2. München

München ist, nach Berlin und Wien, drittgrößte Stadt des deutschsprachigen Rau-

mes. Dennoch besitzt sie keinen diesen beiden Städten vergleichbaren metropolitanen Charakter. Daß sie, was die Urbanisierungsform angeht, eher Hamburg ähnelt<sup>5</sup>, ist auf ihre „landständische“ Entwicklung mit „lebhaften Stadt-Umland-Verflechtungen“<sup>6</sup> zurückzuführen. Nicht nur die infolge des Stadtwachstums zu Geld gekommenen Grundbesitzer des bäuerlichen Umlandes, sondern auch die Industriellen, Künstler und Kunsthandwerker etablieren um die Jahrhundertwende im Umland von München eine ländliche Idealkultur. Die an den Seen, in den Künstlerkolonien und Villengebieten gerade auch von Intellektuellen kultivierte Bodenständigkeit verschmilzt mit dem Streben der Stadt nach internationaler Anerkennung. Die Verzahnung Münchens mit der engeren und weiteren Umgebung ist stärker ausgeprägt als in anderen Städten:

*„Die ‚städtebaulichen Szenen Münchens wurden durch den Nachahmungstrieb der Wittelsbacher‘ gleichzeitig zu einem Vexierbild. Weil sich ‚...das stille Verlangen der*



Abb. 10: Ludwigstraße

<sup>5</sup> Geipel R., Heinritz, G., (Hrsg.). München – Ein sozialgeographischer Exkursionsführer, Münchner geographische Hefte Nr. 55/66. Kallmünz Regensburg 1987. S. 14

<sup>6</sup> ebd. S. 78

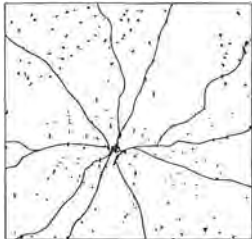


Abb. 11: München 1750

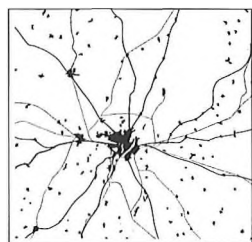


Abb. 12: München 1850

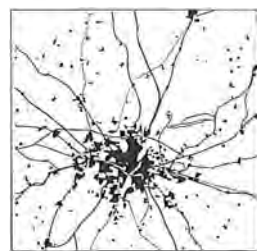


Abb. 13: München 1950

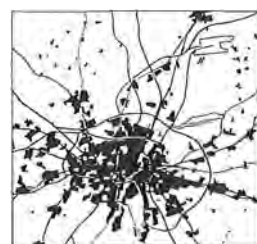


Abb. 14: München 1990



Abb. 15 P. Apian, München und seine Umgebung 1568

*Fürsten, ihrer Stadt etwas vom Glanz des unsterblichen Paris und von der Pracht italienischer Städte zu geben', zu Architektur-Zitaten, zum dejavue anderer Ensembles verdichtet, meint man in München zuweilen gleichzeitig in einer anderen Stadt zu Gast zu sein. Und umgekehrt spiegeln sich die Barockkuppeln der Theatinerkirche in den bescheideneren Zwiebeltürmen der abgelegensten oberbayerischen Dorfkirchen wider und transportieren ein Stück 'Landeshauptstadt' ins weite Umland."*<sup>7</sup>

Die Stadt hat seit jeher ihre Ausleger auf dem Land (Nymphenburg, Schleißheim, Fürstenried, Linderhof, Herrenchiemsee, Neuschwanstein)<sup>8</sup>, die Landschaft ihre Einlagerungen in der Stadt (Englischer Garten, Isarraum). Zitate von Weltarchitektur verbinden sich mit ländlichen Elementen zu einer eigenständigen Mischung, die die Anziehungskraft Münchens auch heute noch begründet und die Stadt zu kultureller Blüte und internationalem Ansehen geführt hat. München hat sein Wachstum zu einem nicht unerheblichen Maß seiner landschaftlichen Lage zu verdanken. Die Alpen sind, auch wenn sie nicht sichtbar sind, ständig präsent. Ihre klare Kante gibt Stadt und Umland einen eindeutigen Bezug.

Die Stadt profitiert vom Umland, das Umland von der Stadt. Der Stadtregion München wird:

*„...insgesamt ein hoher Freizeitwert nachgesagt. Ihre residenzstädtisch ererbte kulturelle Infrastruktur, ihre „saubere“, altlastenfreie, nachholende Industrialisierung mit Wachstumsbranchen verbindet sich mit dem naturräumlichen Angebot des Kontrastes von Seen und Gebirge. Dort wohnen und arbeiten, wo andere Urlaub machen, erweist sich als Faszination. Das Hineinragen ruraler Elemente – sei es in Architektur, Landnutzungs-idylle, traditionsgesteuerten Verhaltensweisen, Freizeitmöglichkeiten, Kleidungsge-wohnheiten und Sprache – in einen urban verdichteten Raum führt (...) zu einem neuen*

*Typus von Raumnutzung, wie er auch südlich von London, um Grenoble, Los Angeles oder San Francisco vorzufinden“ ist.*<sup>9</sup>

Die Tendenz zur „Urbanisierung“ des Raums zwischen München und den Alpen verstärkt sich mit dem zunehmenden Verschwinden der Landwirtschaft. Schon heute gleicht dieser Raum mit seiner Konzentration von Ferien-, Zweit- und Freizeitwohnsitzen einem großen Vorgarten der Stadt. Das Leben in ländlicher Idylle gewinnt mit der Möglichkeit, die kulturellen Angebote einer Weltstadt in nur wenigen Fahrminuten wahrnehmen zu können, zusätzlichen Reiz. Stadt und Region bedingen sich nicht nur wirtschaftlich, sondern auch in ihrer Bildhaftigkeit als Gegensatzpaar wechselseitig. Das sympathische Klischee bayerischer Beschaulichkeit und Gemütlichkeit mag auf das Umland mit seinem Übergewicht an Landschaft noch zutreffen, für die Stadt kann es nur eine Facette ihrer urbanen Qualitäten sein.

### 2.2.1. Wachstum

Stadtwachstum ist auch in München kein kontinuierlicher Prozeß, sondern erfolgt in Schüben. Expansion, Innenentwicklung und Stagnation stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Zuständen. Leitbilder, Raumvorstellungen und Entwicklungsziele ändern sich und prägen sich als unterschiedliche Schichten räumlicher Ordnung in die Stadt ein. Auch die Art der Wahrnehmung ist durch die Zeit geprägt. Sie ist selektiv, durch historische und gesellschaftliche Situation gefärbt und beeinflusst ihrerseits die Wahl der Prämissen, die für die unterschiedlichen

<sup>7</sup> ebd., S. 23

<sup>8</sup> vgl. ebd., S. 23

<sup>9</sup> ebd. S. 38

Entwicklungsabschnitte gelten. So spiegelt sich das monozentrische Weltbild des Mittelalters in der auf einzelne Orte fixierten Grundstruktur, mit Galilei „setzt sich die Ausdehnung an die Stelle der Ortung“<sup>10</sup>, „hingegen wäre die aktuelle Epoche eher die Epoche (...) des Simultanen, (...) der Juxtaposition, (...) des Nahen und des Fernen, des Nebeneinander, des Auseinander. Wir sind, glaube ich, in einem Moment, wo sich die Welt weniger als ein großes sich durch die Zeit entwickelndes Leben erfährt, sondern eher als ein Netz, das seine Punkte verknüpft und sein Gewirr durchkreuzt.“<sup>11</sup>

*„Der Raum, in dem wir leben, durch den wir aus uns herausgezogen werden, in dem sich die Erosion unseres Lebens, unserer Zeit und unserer Geschichte abspielt, dieser Raum, der uns zernagt und auswäscht, ist auch selber ein heterogener Raum. Anders gesagt: wir leben nicht in einer Leere, innerhalb derer man Individuen und Dinge einfach situieren kann. Wir leben nicht innerhalb einer Leere, die nachträglich mit bunten Farben eingefärbt wird. Wir leben innerhalb einer Gemengelage von Beziehungen, die Plazierungen definieren, die nicht aufeinander zurückzuführen und nicht miteinander zu vereinen sind“.*<sup>12</sup>

### 2.2.2. Morphologie

München ist stark auf das historische Zentrum der Stadt fixiert. Nach wie vor zentriert die Innenstadt als Bildträger von Fremd- und Eigenimage den gesamten Stadtraum. Die relativ intakte Silhouette der Innenstadt bildet einen unverwechselbaren Bezugspunkt im engeren und weiteren Stadtgebiet. Sie ist als Dienstleistungs-, Handels- und Kulturstandort im engeren und weiteren Stadtgebiet konkurrenzlos, war und ist eindeutiger Mittel- und Bezugspunkt der Siedlungsentwicklung. Die eingegliederten alten Ortskerne sind nur noch in den Namen der Stadtviertel präsent, nicht mehr als eigenständige Einheiten. Das Bild Münchens ist im wesent-

lichen das Bild der Innenstadt in/und der umgebenden Landschaft. Die Peripherie zwischen diesen Polen bleibt konturlos.

Das Bild- und Bedeutungsgefälle von Kernstadt zu Peripherie und die Überlagerung von konzentrischem und radialem Wachstum spiegeln sich in allen Untersuchungsebenen.

Das Gefälle Innen-Außen wird ergänzt durch ein Gefälle Süd-Nord. Das auf die Voralpenlandschaft orientierte Image der Stadt spiegelt sich in der internen Wertigkeit der Stadtbezirke. Die unattraktiven Nutzungen konzentrieren sich im Norden (großmaßstäbliche Industrie- und Gewerbeflächen, Kasernen und Übungsgelände, Abwasser- und Müllentsorgung), während der Süden weitestgehend von diesen Entwicklungen verschont blieb (Ausnahme: Gewerbeband Hoffmannstr. – Kistlerhofstr.). Ein ähnliches Schema zeigt sich bei Infrastruktur und Landschaft. Auch hier übernimmt der Norden die sperrigen Einrichtungen (Autobahnring, Rangierbahnhof, Flughafen) in einer kargen, ausgeräumten Landschaft, während der Süden sich ohne größere Barrieren über die bis ins Stadtgebiet reichenden (aufgeforsteten) Waldflächen mit der Voralpenlandschaft verzahnt.

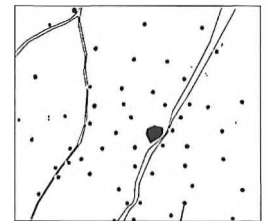
Die Groborientierung geschieht in München weniger durch eine ausgeprägte innere Gliederung, sondern stärker durch diese großräumigen Dispositionen.

In der Stadt selbst ist der Isarraum mit seinen zum Teil ausgeprägten Hangkanten und Terrassen die für die Stadt wichtigste Zäsur. Er gliedert das Stadtgebiet deutlich in eine westliche Hälfte mit dem ursprünglichen Siedlungsschwerpunkt und eine östliche, die immer schon „jenseits“ der Isar lag. Der Be-

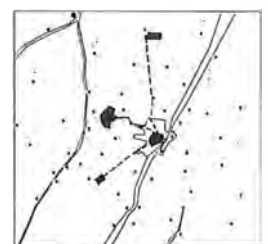
<sup>10</sup> M. Foucault, Andere Räume, in Die Zukunft des Städtischen, Frankfurter Beiträge Band 2, „Stadträume“, M. Wenz (Hrsg.), Frankfurt/New York 1991, S. 65ff

<sup>11</sup> ebd.

<sup>12</sup> ebd.



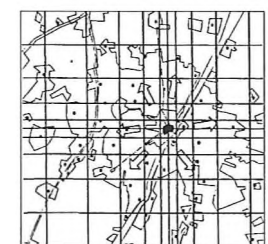
**Abb. 16: Der Ortungsraum des Mittelalters**



**Abb. 17a Seit Galilei: Ausdehnung an der Stelle der Ortung**



**Abb. 17b**



**Abb. 18: Heute Simultaner, netzartiger Raum**



**Abb. 19: München, Generalkarte Mairs Geografischer Verlag, 1993**

satz des Isarraumes und seiner Ränder mit gesamtstädtisch bedeutenden Bauten (Maximilianeum, Deutsches Museum, Gasteig,...) und seine intensive Nutzung als Erholungsraum lassen ihn aber gleichzeitig als integrierendes Element erscheinen, das, zumindest im Innenstadtbereich, die Verbindung der beiden Stadthälften leistet.

Neben dem Isarraum als wichtigsten „natürlichen“ Einschnitt treten die „künstlichen“ Einschnitte der Bahneinfahrten von Westen und Osten. Mit ihren z.T. ausgedehnten Gleisanlagen und den querenden Brücken und Unterführungen sind sie nicht nur in Dimension, sondern auch Wirkung dem Isarraum verwandt.



Abb. 20: Ensemble- und Bestandschutzgebiete



Abb. 21: Gewerbegebiete

Der Nord-Süd verlaufende Isarraum und die West-Ost liegenden Bahneinfahrten bilden zusammen ein Fadenkreuz mit der Innenstadt als Mittelpunkt. Dieses einfache Grundschema ist überlagert durch untergeordnete Grün- und Freiraumzusammenhänge und Infrastrukturnetz. In Lage und Form häufig durch erstere bestimmt, verstärken oder zerschneiden die Verkehrsschwerlinien vorhandene Quartiersstrukturen (Mittlerer Ring), bzw. haben ihrerseits deren Art, Ausprägung und Entwicklung maßgeblich beeinflusst (Bahnachse).

Die Bauräume, die durch diese großen Netzsysteme z.T. getrennt, z.T. verbunden und erschlossen werden, sind keine homogenen Bereiche. Sie sind mit unterschiedlichen Baustrukturen besetzt, die teilweise selbst wieder gliedernd wirken und in der Art ihrer Zusammensetzung spezifische Qualitäten und Identitäten erzeugen. Dabei lassen weder die in sich homogenen Ergänzungen dieses Jahrhunderts, die Großsiedlungen und Dienstleistungszentren mit zum Teil stark profilübergreifenden Bauten, noch der Hochhausbestand allgemein im heutigen Bild der Stadt eine übergeordnete Konzeption erkennen, die sie in einen gemeinsamen Zusammenhang rückte.

Dennoch ist die Stadt auch in ihrer Peripherie keine ungegliederte Masse. Zusammensetzung und Gewichtung, Geschichte und „Dichte“ ihrer Bausteine variiert und läßt in der Ganzheit der Stadt Teilidentitäten sichtbar werden.



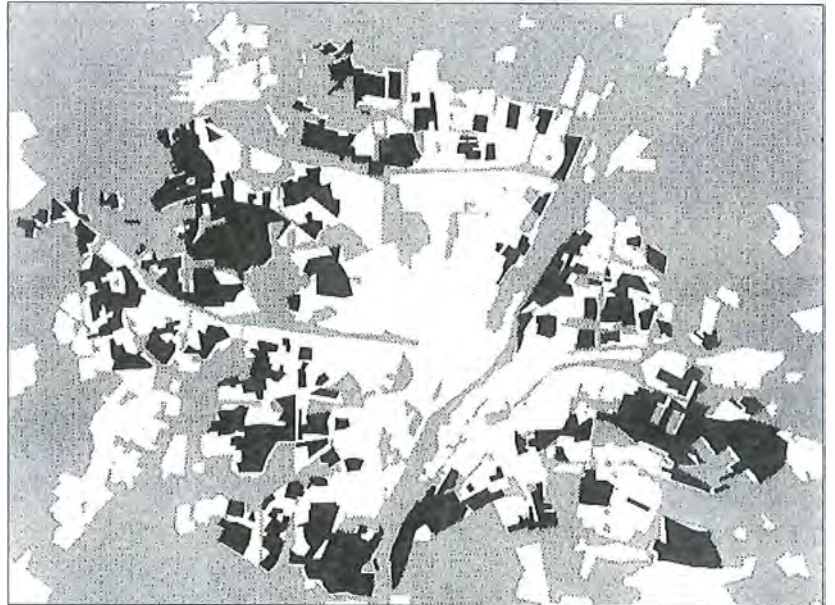


Abb. 22: Einfamilienhausgebiete

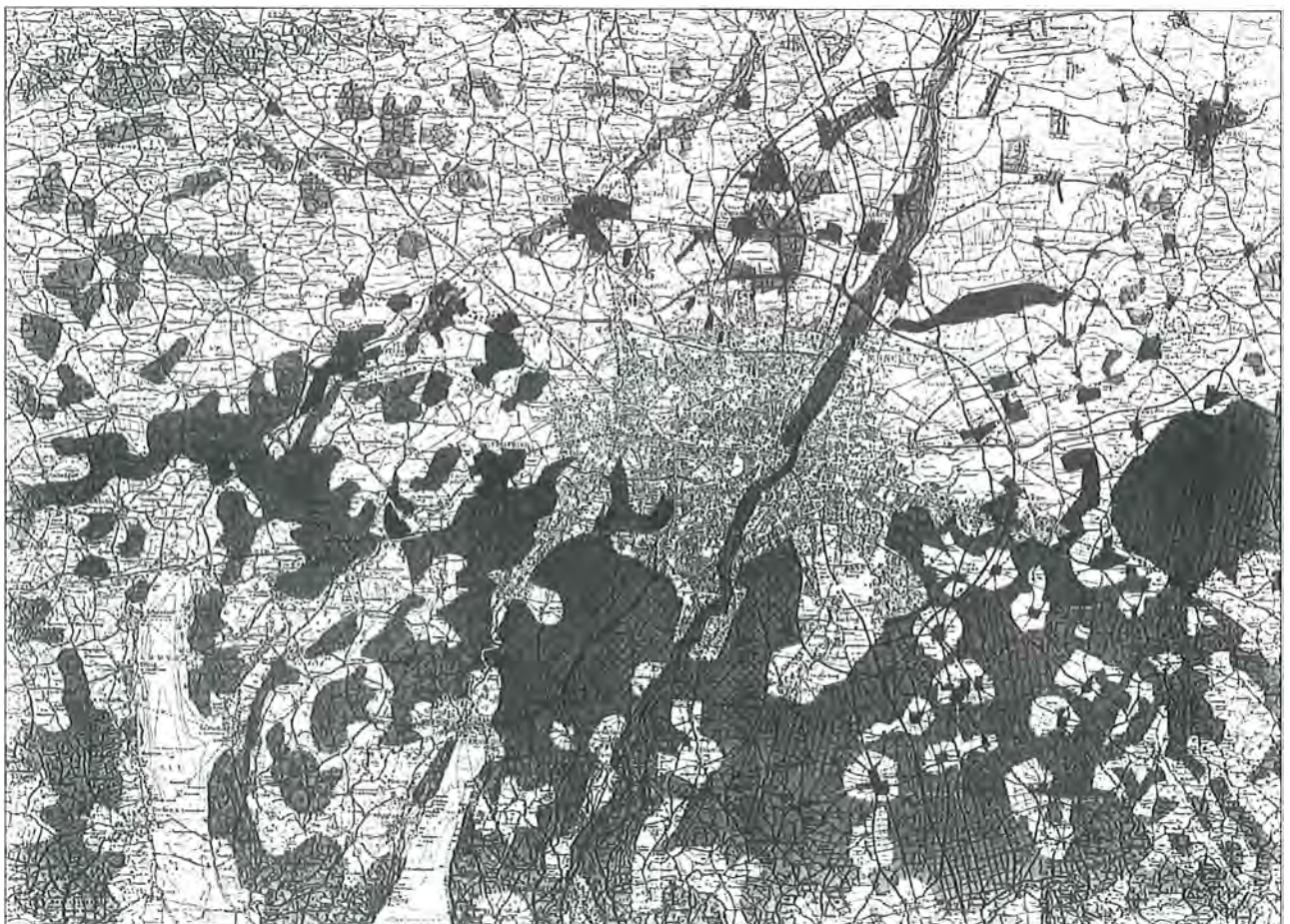


Abb. 23 : Einbettung in die Umgebung



Abb. 24 Topographie und Freiflächen

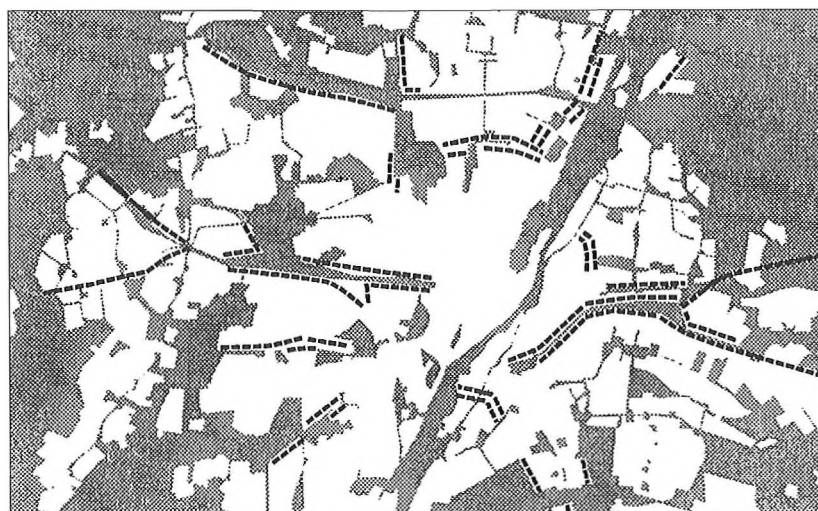


Abb. 25 Barrierewirkung der Verkehrsnetze

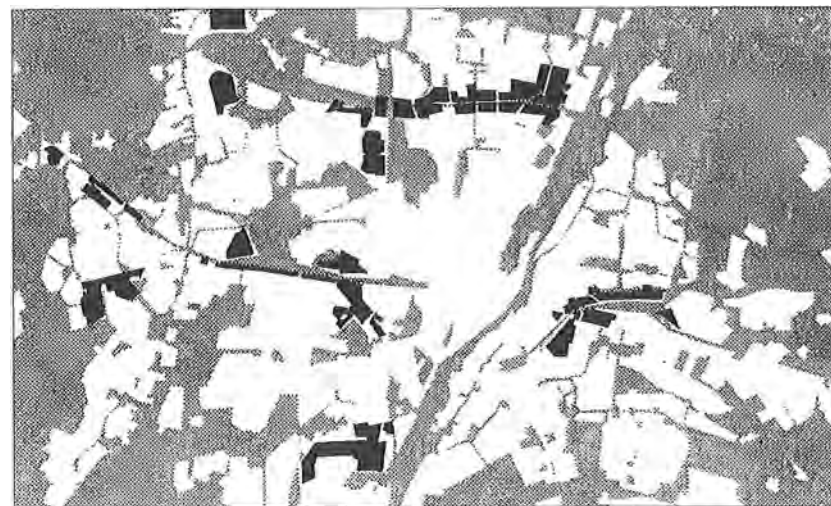


Abb. 26: Gliedernde Baustrukturen Industrie- und Gewerbeflächen

### 2.3. Raumstruktur

Die Gestaltbrüche in der heutigen Stadt folgen nur noch bedingt den historischen oder politischen Grenzen der Stadtteile. Subjektive und objektive Zusammengehörigkeit oder Fremdheit benachbarter Quartiere haben sich verschoben und zu veränderten Zuordnungen geführt. Kirche, Platz, Ortsname oder Stadtteilzentrum haben immer noch Bedeutung als Fixpunkte, sind aber in ihrer zentrierenden, identitätsstiftenden Rolle längst abgelöst durch die individuellen sozialen und räumlichen Beziehungsnetze der Stadtbewohner. Die Verortung der Knotenpunkte dieser Netze auf dem Stadtgrundriß erzeugt völlig unterschiedliche Stadtbilder.

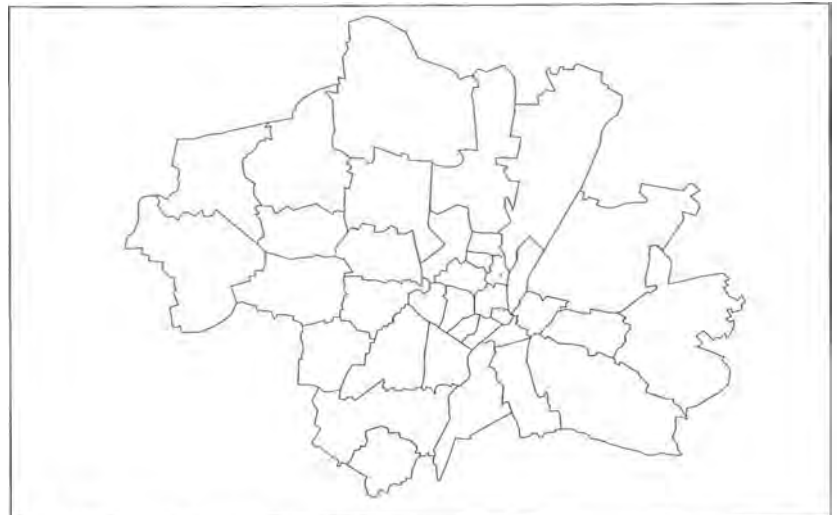
Stadträumlich ist die Differenzierung von Innenstadt zu Peripherie immer noch eindeutig und wird dies in Zukunft wohl auch bleiben. Die Unterscheidung der peripheren Stadtbereiche untereinander fällt dagegen in dem Maße schwerer, in dem ein aus der zunehmenden Individualisierung herrührender, nivellierender (Sub-)Urbanisierungsprozeß die alten Identitäten auflöst und überformt. Dabei vernichtet dieser Prozeß nicht nur alte Strukturen, sondern schafft auch neue. Sowohl in Benutzung und Wahrnehmung, als auch in der baulichen Struktur der Stadt haben sich längst eigene Bereichsdefinitionen gebildet oder sind noch am Entstehen. Diese neuen Stadtbereiche sind nicht mehr auf einen Ort oder ein Zentrum fixiert, sondern beziehen ihre Identität aus der spezifischen Mischung von Einzelaspekten. Ihr Fixpunkt ist nicht mehr so sehr das eine Bild, sondern eher ein Thema, das die unterschiedlichen Bilder in einen Zusammenhang setzt.

Diese derzeitige Morphologie Münchens läßt sich prinzipiell auf zwei Ebenen beschreiben. Zum einen über die Charakterisierung der Bereiche selbst, d.h. durch Analyse ihres inneren Zusammenhangs, ihrer Körnigkeit oder ihrer molekularen Struktur. Zum anderen über die Beschreibung dessen, was die

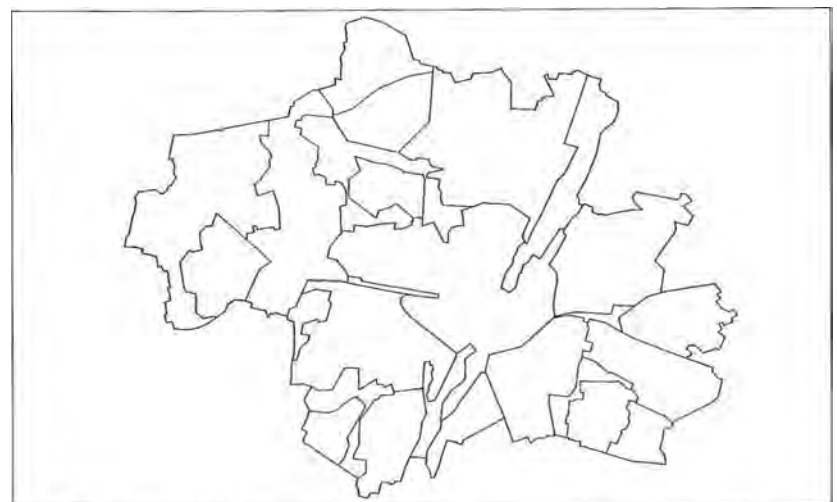
einzelnen Bereiche voneinander abgrenzt, d.h. durch Analyse der Gliederungselemente der Stadt. Die Überlagerung beider Betrachtungsebenen ergibt das morphologische Grundgerüst der Stadt und bestimmt ihre Raumstruktur.

Die im Untersuchungsschritt „Raumstruktur“ vorgenommene Definition der zu untersuchenden Teilräume ist damit Voraussetzung und Grundlage für die Konzeptphase.

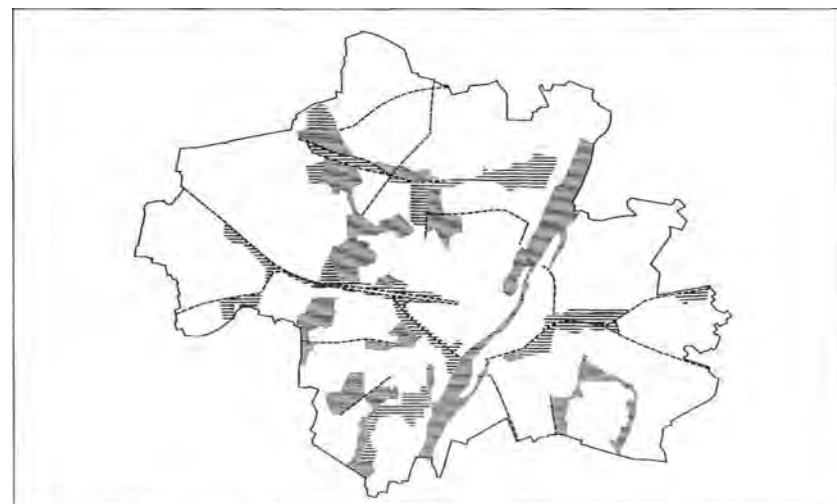
Die Karten zur gliedernden Wirkung von Grünräumen und Baustrukturen und zur Barrierewirkung der Verkehrsnetze werden in einem differenzierten Schema zusammengefaßt und mit dem Stadtgrundriß überlagert. Die einzelnen Stadtbereiche werden sowohl in ihrer Einbettung in diese Gliederungsschicht, als auch in ihrer spezifischen Eigenart anhand separater Karten beschrieben. Dabei fällt auf, daß einige der als gliedernd eingestuftten Flächen (v.a. Baustrukturen) auch für die Identität eines Teilbereichs eine wichtige Rolle spielen oder spielen können, ihre genaue Zuordnung demnach geklärt werden muß. Es ist also kein Zufall, daß mit diesen Arealen sich gleichzeitig die Flächen herausheben, auf denen zur Zeit der größte Umstrukturierungsdruck besteht.



**Abb. 27 Verwaltungsgliederung**



**Abb. 28 Morphologische Gliederung**



**Abb. 29 Wichtigste Gliederungselemente der Stadt**

### Innenstadt

Die Innenstadt ist Identitätsträger von München, dominierendes kulturelles und wirtschaftliches Zentrum. Fremd- und Eigenimage der Stadt sind zum größten Teil von ihr geprägt. Sie ist nicht nur räumlich, sondern auch in Funktion und Erlebnisintensität der dichteste Teil Münchens. Gewerbe- und Kasernenflächen bilden selbständige räumliche Ein- u. Anlagerungen. Die Silhouette ist primär durch die historischen Hochpunkte bestimmt. Bahn und Mittlerer Ring begrenzen den Teilbereich nicht überall. Ihre trennende Wirkung wird z.T. durch die Kontinuität der Bebauung überlagert (z.B. Neuhausen-Nymphenburg).

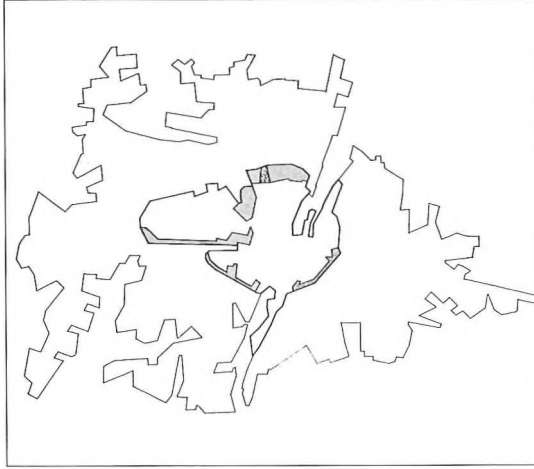


Abb. 30 A



Abb. 30 B Innenstadt

### Moosach

Grünräume (Süden, Westen), Rangierbahnhof (Norden) und großmaßstäbliche Bebauung (Osten) umschließen und isolieren den überformten Ortskern. Dachauer Str. und Bahnlinie bilden starke innere Zäsuren, ohne an ihrer Schnittstelle ein wirksames Zentrum zu formulieren. Unregelmäßige Profilierung mit Hochhausbesatz im Osten.

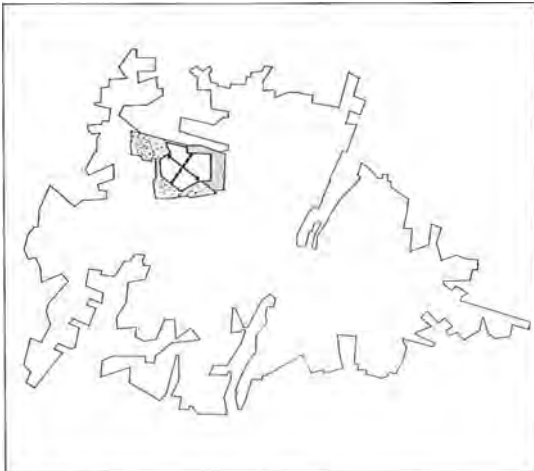


Abb. 31 A



Abb. 31 B Ortskern Moosach



Abb. 31 C Pelkovenstr.

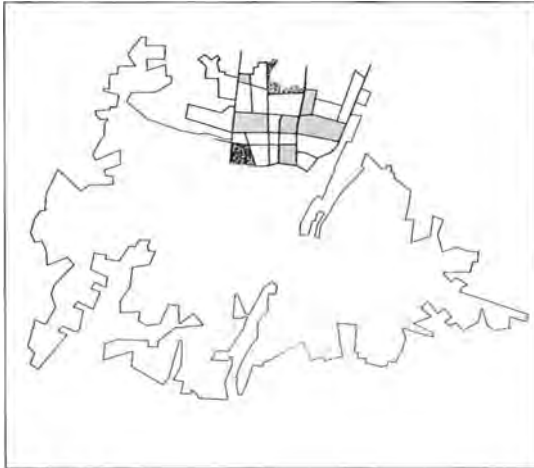


Abb. 32 A



Abb. 32 B Olympisches Dorf



Abb. 32 C Am Hart

**Norden**

Ein nahezu orthogonales Erschließungssystem bindet in Maßstab, Typologie und Nutzung heterogene Baufelder in eine netzartige Raumstruktur ein. Die Identität des Teilbereichs erwächst aus diesem Grundprinzip des Nebeneinander. Vorhandene Hochhausbebauung hält sich weitestgehend an diese Grundstruktur. Das Gewerbeband entlang des Frankfurter Rings wirkt integriert und daher nicht als Strukturgrenze. Nach Norden und Süden bildet der Bereich klare Kanten, die Übergänge in die benachbarten Bereiche im Osten und Westen sind fließend.

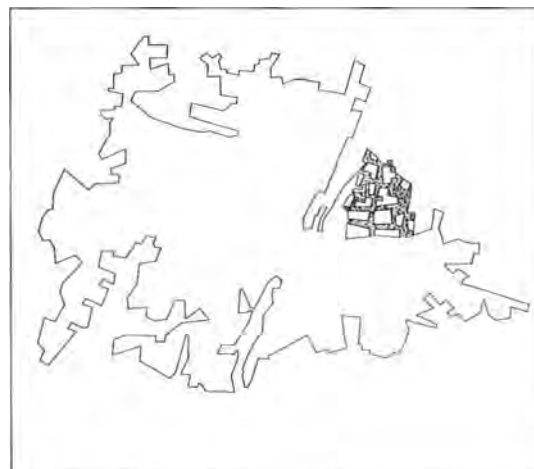


Abb. 33 A



Abb. 33 B Denninger Anger – Hypohaus

**Nord-Osten**

Die Binnengliederung des Bereichs drückt sich vorrangig über die Freiflächen aus. Bandförmige Grünflächen (z.B. Denninger Anger) trennen Bebauungseinheiten, die heterogen in ihrer Abfolge, aber homogen in ihrer inneren Struktur sind (z.B. Arabella-Park, Parkstadt Bogenhausen). Der Hochhausbestand folgt im wesentlichen diesem Prinzip. Der Teilbereich wird durch die S-Bahn-Linie der S 8 deutlich in einen inneren und einen äußeren Bereich getrennt. Die Grenzen nach Süden und Westen (Westeinfahrt der Bahn, Mittlerer Ring, Isarhangkante) sind deutlicher ausgeprägt als die nach Norden und Osten.

**Riem**

Das trichterförmige Zusammenlaufen der Trassen der S3 und S5 definiert einen bisher unzusammenhängend bebauten Bereich um den alten Flughafen. Die einzelnen Siedlungseinheiten liegen zwischen Grünbändern. Als wichtigste Städteinfahrt von Osten durchschneidet die Autobahn A94 das Gebiet. Mit der Entwicklung von Neuriem und Messe gewinnt der Teilbereich seine gesamtstädtische Bedeutung zurück.

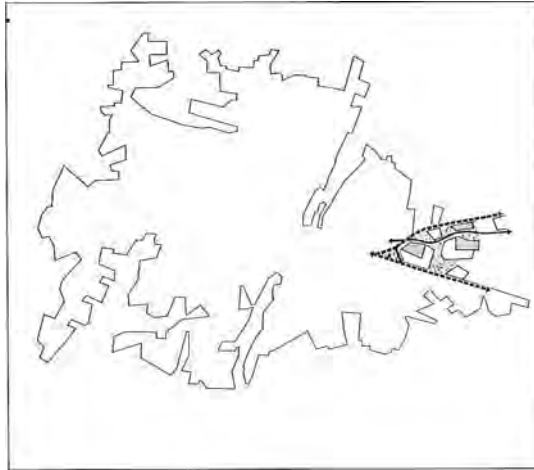


Abb. 34 A



Abb. 34 B A 94



Abb. 34 C Alter Flughafen Riem

**Berg am Laim – Haar**

Die Parallelführung der S5 zu Kreillerstr. / Wasserburger Landstr. hat die entlang dieser Ausfallstraße bereits angelegte lineare Siedlungsentwicklung auch über die Stadtgrenze hinaus verstärkt. Einige Freiflächen im südlichen Bereich reihen sich ebenfalls zu einem linearen System. Die relativ homogene und niedrige Bebauung bildet auch an den S-Bahnhaltestellen keine signifikanten Schwerpunkte aus.

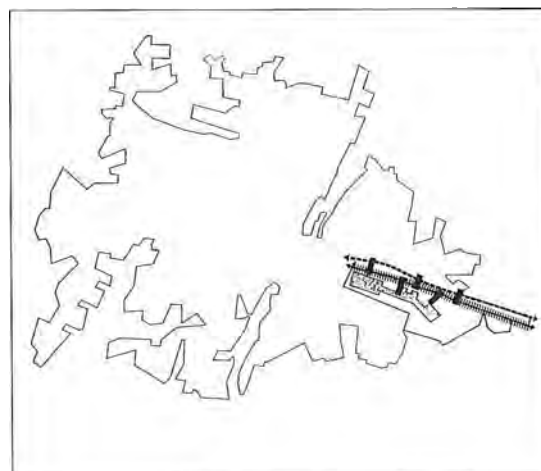


Abb. 35 A



Abb. 35 B Wasserburger Landstraße



Abb. 35 C Kreillerstraße

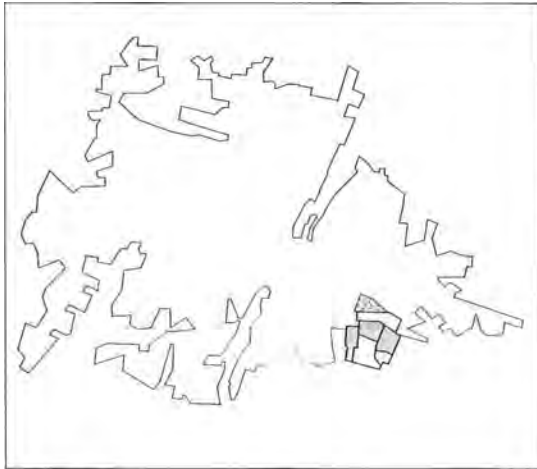


Abb. 36 A



Abb. 36 B Neuperlach

**Perlach**

Perlach und Neuperlach bilden trotz ihrer inneren räumlichen, maßstäblichen und typologischen Heterogenität eine deutlich ablesbare Siedlungseinheit. Dies ist vor allem auf die nach allen Seiten (noch) relativ ausgeprägten Grünzäsuren zu den benachbarten Siedlungsbereichen zurückzuführen. Die Großfigur des Wohnrings ist nicht in der Lage den Teilbereich zu zentrieren. Vorhandene Hochhäuser entfalten in der überzogenen Maßstäblichkeit von Erschließung und Abstandsflächen keine räumliche Wirkung.

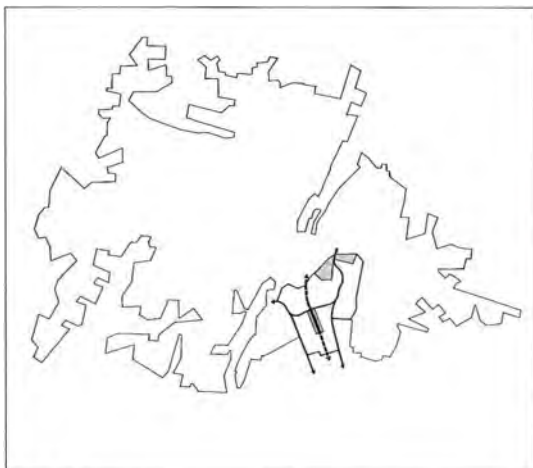


Abb. 37 A



Abb. 37B Ortskern Rammersdorf

**Süd-Osten**

Dominierende Infrastrukturenlinien (A8, A95, Mittlerer Ring, Ständlerstr., S2, Gleisanlagen Ostbahnhof) begrenzen und überlagern ein unübersichtliches Konglomerat verschiedenster Baustrukturen. Aufgrund des markanten Einschnitts von Südumfahrung und Ostbahnhof wirkt der Teilbereich deutlicher als andere Innenstadtrandgebiete als „außerhalb“ der Kernstadt liegend.



Abb. 37C A 95 – Mc Graw Kaserne

**Giesing – Grünwald**

Der Bereich ist hauptsächlich durch seine Ränder definiert (Mittlerer Ring, A95, Isarhangkante und Perlacher Forst). Ein schmaler Grünzug trennt Einfamilienhausbebauung im Südwesten von dichteren und geschlosseneren Bauformen im Nordosten. Die Grünwalder Straße wirkt neben der Naupliastr. als Rückgrat. Großmaßstäbliche Einlagerungen (Harlachinger Krankenhaus, McGraw Kaserne, Orthopädische Klinik, Grünwalder Stadion,...) funktionieren als punktuelle Gliederungen und Orientierungshilfen.

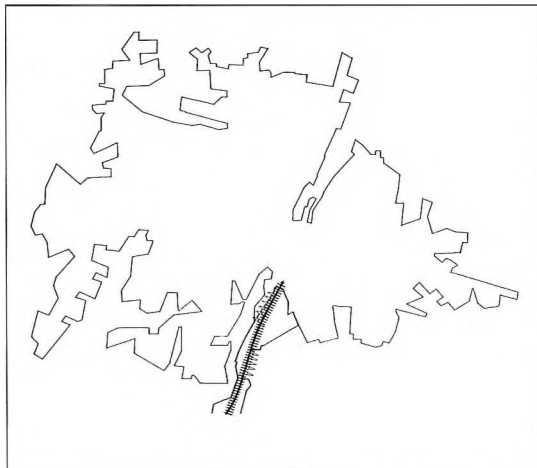


Abb. 38 A



Abb. 38 B Grünwalder Straße – Stadion



Abb. 38 C Tegernseer Landstraße

**Solln/Mittersendling**

An den kleinteiligen und homogenen Siedlungskern samt Erweiterungen lagern sich an zwei Seiten großmaßstäbliche Bau- und Nutzungsstrukturen an: das Gewerbegebiet Kistlerhofstr. mit Siemens im Norden und die Wohnstruktur der Parkstadt Solln im Westen. In beiden „Krusten“ gibt es bereits Hochhäuser. Ausgeprägte Grünzäsuren nach Osten (Isarhangkante), Süden (Forstenrieder Park), Westen (entlang der Drygalski Allee) und Nordwesten (Südpark) verstärken den Eindruck einer zusammengehörenden Siedlungseinheit.

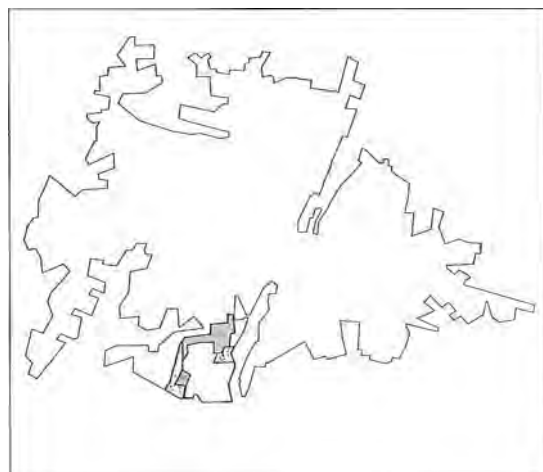


Abb. 39 A



Abb. 39 B Herterichstraße



Abb. 39 C Parkstadt Solln



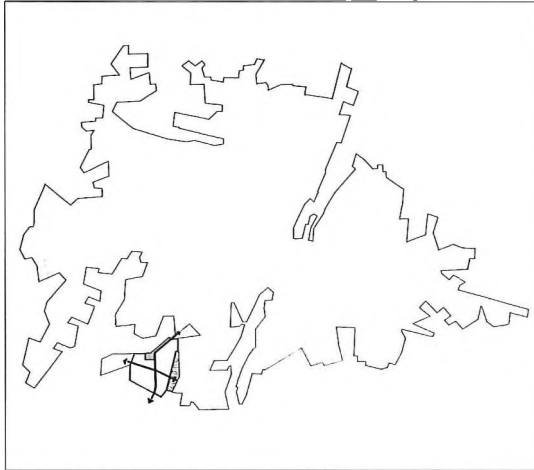


Abb. 40 A



Abb. 40 B Garmischer Autobahn

**Fürstenried/  
Forstenried**

Die konglomeratartige Struktur mit altem Dorfkern, Schloß, Siedlungsbau der 60er und 70er Jahre, Einfamilienhausgebieten stößt an allen Seiten an Grünräume (Waldfriedhof, Südpark, Forstenrieder Park, Fürstenrieder Wald). Der Übergang nach Neuried ist fließend. Die A95 teilt den Bereich deutlich in zwei Teile mit eigenen Zentrumsbildungen (Fürstenried West, Fürstenried Ost/Forstenried).

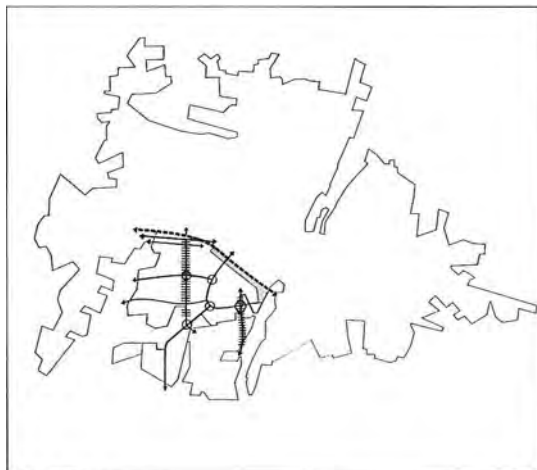


Abb. 41 A



Abb. 41 B S-Bahnhof Laim – Fürstenrieder Straße



Abb. 41 C Lindauer Autobahn

**Süd-Westen**

Landsberger Str., Fürstenrieder Str., Mittlerer Ring, Wolfratshauer Str. und die beiden Autobahnen von Westen (Lindau, Garmisch) samt ihren Knotenpunkten bilden ähnlich wie im Südosten ein Grobgerippe aus Infrastrukturlinien, das die unübersichtliche Bebauungsstruktur des Teilbereichs wesentlich prägt. Im Norden und Nordwesten markieren Bahnanlagen die Grenze zur Innenstadt, im Westen, Süden und Osten definieren Grünräume seine Kanten.

**Aubing/Freiham**

In seiner strukturellen Einbindung in den Stadtkörper der Landeshauptstadt ist dieser Teil dem Bereich „Neu-riems“ vergleichbar. Die unterschiedlichen Siedlungselemente spannen sich wie Schalensegmente bogenförmig zwischen den beiden Schwerlinien des Bahnnetzes auf. Die neue Siedlungsentwicklung in Freiham läßt sich als Fortführung dieser schalenförmigen Grundstruktur interpretieren.

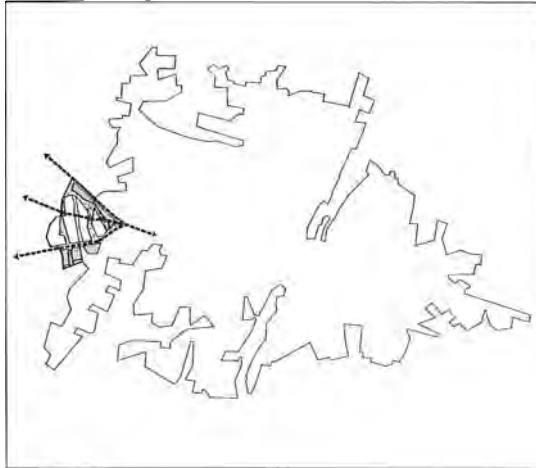


Abb. 42 A



Abb. 42 B Ortskern Aubing



Abb. 42 C Riesenburgstraße

**Stockdorf – Karlsfeld**

Das Siedlungsband folgt der neben dem Isarraum zweitwichtigsten topografischen Spur im Stadtgebiet. Die Parallelführung der S-Bahn-Linien S6 und S2 zu Würm und Straße hat die ursprüngliche Siedlungsentwicklung entlang des Würmtals verstärkt und die einzelnen Ortschaften zu einer bandartigen Struktur verschmelzen lassen. Die Durchbrüche der wichtigsten Ausfallstraßen nach Westen und die Verdichtungen zwischen alten Zentren und S-Bahn-Stationen führen zu einer leiterartigen Ausprägung der linearen Grundstruktur.

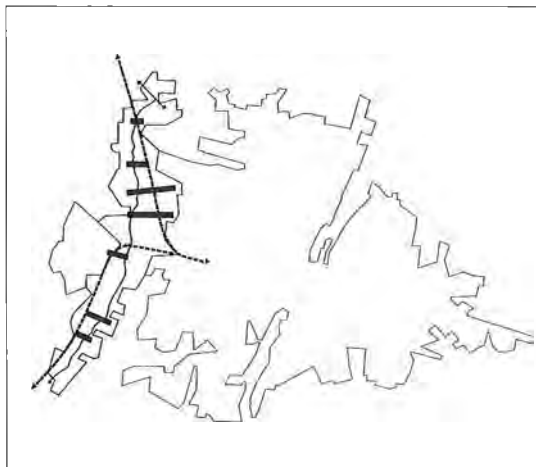


Abb. 43 A



Abb. 43 B Ortskern Allach



Abb. 43 C VerdisträÙe

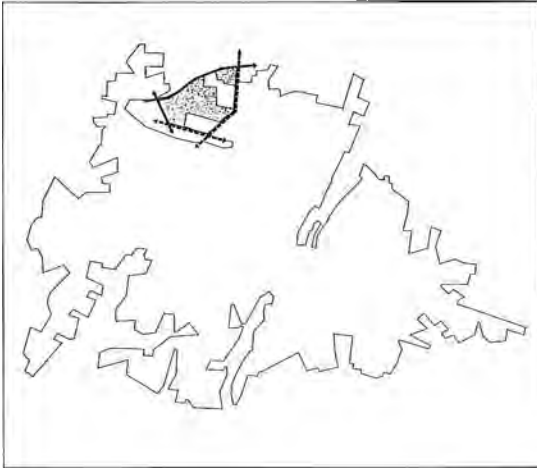


Abb. 44 A



Abb. 44 B

### Feldmoching

Der Teibereich wird im Westen durch den Allacher Forst, im Süden durch das Areal des Güterbahnhofs und im Osten durch die Barrierewirkung der S 1 begrenzt. Im Norden trennt die Autobahnumfahrung Feldmoching von dem äußeren Landschaftsraum. Zwei Siedlungselemente liegen in diesem Stadtsegment. Der Ort Feldmoching und die Einfamilienhaussiedlung Fasanerie. Zwei ehemalige Kiesgruben sind diesen beiden Siedlungen als Freizeiträume gegenübergestellt.

#### **2.4. Konzept- Hochhäuser im Rahmen von Strukturverdichtung**

Die Konzepte zur Strukturverdichtung bauen auf die im Kapitel Raumstruktur beschriebenen Strukturthemen der Teilbereiche auf. Thesen zu Hochhausstandorten entwickeln sich erst aus den spezifischen Entwicklungsthesen zu den einzelnen Teilbereichen. Die sehr spezielle Frage nach möglichen Hochhausstandorten rückt somit bewußt an das Ende eines allgemeineren Entwicklungskonzepts.

Die Wirkung von Hochhäusern beschränkt sich nicht ausschließlich auf den jeweils betrachteten Teilbereich, sondern beeinflusst auch benachbarte Bereiche und u.U. die gesamte Stadt (vgl. 3. Fortschreibung der Hochhausstudie 1995). Die einzelnen Entwicklungsthesen sind daher aufeinander abgestimmt. Nicht zuletzt aus diesem Grund sind auch für Gebiete Entwicklungsvorschläge gemacht, in denen keine Hochhausstandorte in Frage kommen.

Die gemeinsame Basis aller Konzepte ist das weitgehende Akzeptieren der strukturellen Eigenarten des jeweiligen Bereichs. Der bestehende Zustand wird interpretiert und dient als Ausgangsbasis für die weiteren Maßnahmen. Die Prägnanz der konzeptionellen Aussagen ist dabei an die Prägnanz dieses Zustandes gekoppelt. Die Aussagen zu den Teilräumen liefern keine fertigen Bilder, sondern Strategien oder Szenarien zu deren Entwicklung. Sie sind nicht als Handlungsanweisungen zu verstehen, sondern eher als Handlungsrahmen, in den detailliertere Untersuchungen erst einfließen müssen.

#### 2.4.1. Strukturkonzepte für die Teilbereiche

Die im Rahmen dieses Gutachtens erarbeiteten Grundlagen wurden für diesen Arbeitsschritt durch weitere Untersuchungsschichten differenziert:

- Erreichbarkeit ÖPNV
- Schnittstellen
- Lagegunst (zu Verkehrsträgern und angrenzenden Nutzungen)
- vorhandene Hochhausstandorte
- Grünausstattung.

Aus der Überlagerung dieser verschiedenen Ebenen ergeben sich vier Kategorien von Untersuchungsflächen:

- Flächen, bei denen eine Verdichtung mit Hochhäusern möglich erscheint (bzw. anzustreben ist)
- Flächen, für die eine Anhebung der Traufhöhe über das Maß der umgebenden Bebauung hinaus in Frage kommt
- Flächen, die in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung verdichtet werden sollten
- Flächen, für die eine Verbesserung der Freiraumqualitäten angestrebt werden sollte.

Für mögliche Hochhausstandorte wird diese Überprüfung durch Typologievorschläge ergänzt (in Text und Graphik), die Grundstruktur der übrigen Untersuchungsflächen wird nur grob im Text umrissen (Dichte, Höhe, Grad der Durchlässigkeit, ...).



## Innenstadt

Die Struktur der Innenstadt ist nach wie vor durch die Staffelbauordnung geprägt. Ihr homogener, identitätsstiftender Charakter sollte genauso erhalten werden wie ihre im wesentlichen einheitliche Maßstäblichkeit. Vorhandene Maßstabsbrüche sollten dort, wo sie als historische Spuren bis heute im Stadtgrundriß spürbar sind (Schlachthof/ Großmarkt, Brauereistandorte, Reste alter Kasernenflächen), auch bei ihrer zukünftigen Umstrukturierung in ihrem Inselcharakter lesbar bleiben. Die ausgeprägten Begrenzungslinien des Bereichs (Bahnachse, Südumfahrung, Petuelring, etc.) sollten weiter gestärkt werden, wohingegen die das historische Gefüge zerschneidenden Zäsuren, (z.B. Lands-huter Allee) auf keinen Fall weiter akzentuiert werden sollten.

Ziel des Strukturkonzepts für die Innenstadt kann nicht eine weitere, flächendeckende Verdichtung des Bauegefüges sein, sondern nur eine qualitative Verbesserung. Maßnahmen des Konzepts beschränken sich auf Umstrukturierungen in den Anlagerungen der historischen Gewerbe- und Kasernenflächen sowie entlang der Bahnlinien. Grundsätzlich sollte der engere Innenstadtbereich für Hochhausstandorte tabu sein, eine punktuelle Anhebung der Traufhöhe über das umgebende Maß erscheint jedoch in Teilen der oben genannten Stellen möglich. Die Verträglichkeit der Betonung wichtiger Querungen der Bahnschneise durch Hochhäuser auf der Nordseite, durch die auch der vorhandene Hochhausbesatz (Bayrischer Rundfunk, Austro-Hotel – ehem. Hotel Deutscher Kaiser) in ein Konzept eingebunden werden könnte, ist im Einzelfall zu prüfen. Es ergeben sich vier Untersuchungsstandorte:

1. Kasernenstandort zwischen Dachauer Straße, Ackermannring und Winzererstraße,
2. Betriebsgelände der Paulaner Brauerei,

3. Brauereistandorte zwischen Stiglmaier Platz und Arnulfstraße.

Entsprechend der Bedeutung für das wirtschaftlich-historische Selbstverständnis der Stadt und wegen der guten ÖPNV-Erschließung ließe sich hier unter teilweiser Einbeziehung des historischen Bestandes ein stark verdichteter Wohn- und Arbeitsstandort denken. Die Bebauung sollte dabei grundsätzlich die umgebende, historische Traufhöhe akzeptieren. Erhöhungen der Traufhöhe sollten punktuell erfolgen. Die Übersetzung der bestehenden Typologie der Brauereitürme in neue, etwa gleichhohe Gebäude würde die Sonderstellung des Areals innerhalb der Kernstadt herausarbeiten und erhielte die Akzentuierung der topografischen Stufe der westlichen „Isarhangkante“.

### 4. Bahnachse

Die bereits heute existierende Unterschiedlichkeit von Nord- und Südseite sollte weiter ausgebaut werden.

Im Norden laufen die Quartiere zur Bahn hin in einem Übergangsbereich aus, in dem sich Frei- und Grünräume mit einzelnen, meist großmaßstäblichen Gebäudegruppen abwechseln. Diese eher zufällige Entwicklung könnte mit dem Projekt zur Schaffung einer Grünverbindung von Nymphenburger Park bis Hauptbahnhof zu einer Konzeption von punktuell hoher Verdichtung in diesem Parkraum verknüpft werden.

Die südliche Bebauungskante zwischen Landsberger Straße und Bahnachse sollte östlich der Donnersberger Brücke in Anlehnung an die geschlossene Bebauung auf ihrer Südseite verdichtet werden und eine deutliche Fassade auch zur Bahn hin ausbilden. Das projektierte Hochhaus an der Südseite der Donnersberger Brücke erscheint zur Betonung der wichtigsten Querung der Bahnachse durch den Mittleren Ring an dieser besonderen Stelle als angemessenes Zeichen. Auf der Südseite der Bahnschneise sollte sich dieses Thema jedoch nicht wiederholen.

Der nördliche Bereich als eine Sequenz von höheren Gebäuden in einem Park würde sich als offene Raumkonzeption der als Kante auszubauenden Südseite der Bahnschneise gegenüberstellen.



Abb. 45 A Bahnachse nach Westen

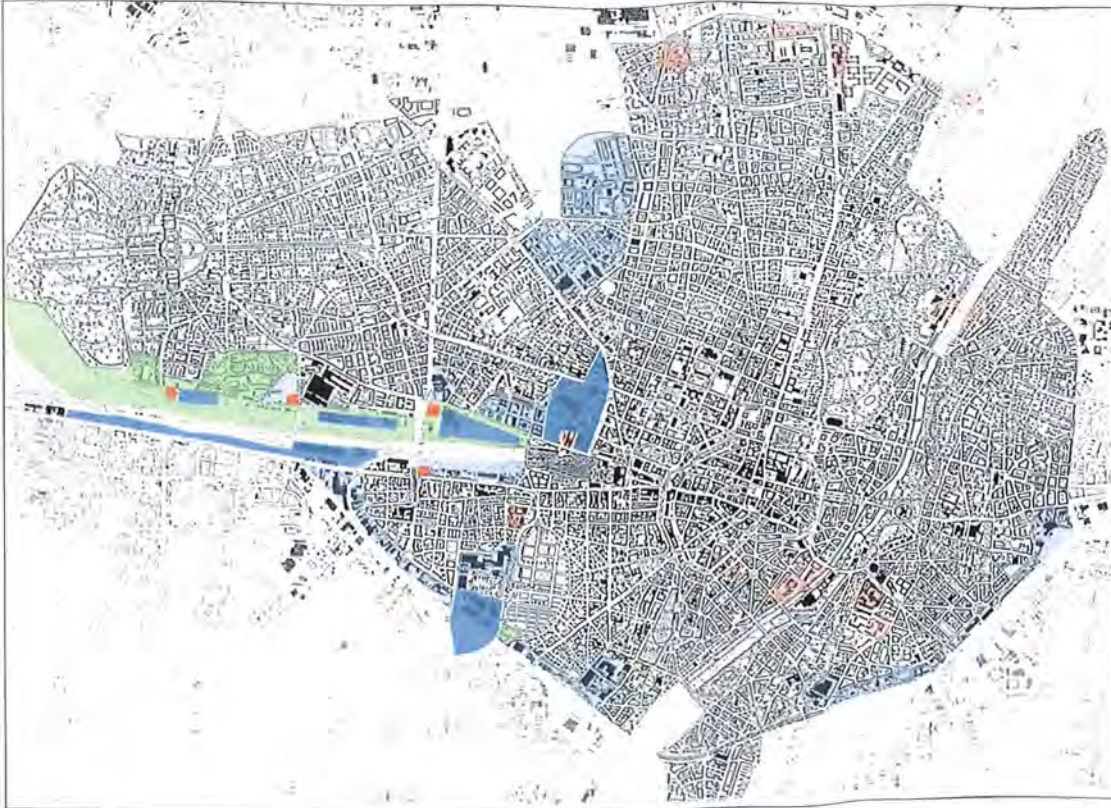


Abb. 45 B Konzept „Innenstadt“

-  Planungsgrundlage
  -  untersuchter Teilbereich
  -  Bestand Hochhäuser
  -  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
-  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

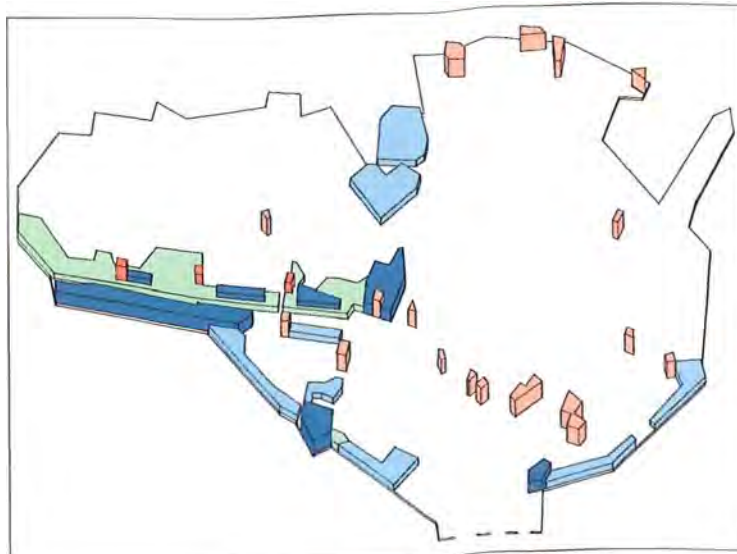
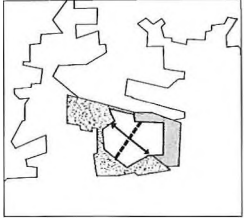


Abb. 45 C Konzept „Innenstadt“



### Moosach

Moosach ist geprägt durch die typisch periphere Mischung von altem Ortskern mit angelagerten Gewerbegebieten und Siedlungsbau der Nachkriegszeit. Der sehr heterogen bebaute Bereich wird durch die Kreuzung der S-Bahnlinie mit der Dachauer Straße zentriert. Dabei wird insbesondere die Dachauer Straße ihrer mit der Anbindung an den Autobahnknoten bei Karlsfeld gestiegenen Bedeutung als wichtige Ausfallstraße in den Nordosten nicht gerecht. Eine Verbesserung ihrer stadträumlichen Ausprägung sollte mit einer vorsichtigen baulichen Verdichtung einhergehen, wobei die Traufhöhe der Nachbarschaft respektiert werden sollte. Mit dem zukünftigen Endhaltepunkt der U 1 am Bahnhof Moosach wird der gesamte Knotenbereich bis zur Dachauer Straße weiter aufgewertet und sollte sich auch baulich entsprechend weiterentwickeln, um seiner zentralen Rolle gerecht zu werden.

Die Struktur des Teilbereichs Moosach ist aber wesentlich auch geprägt durch die Anlagerung großmaßstäblicher Strukturen zu einer Art räumlicher Kruste, die den Bereich an drei Seiten einfaßt und nach außen definiert. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, den Hochhausbestand der Pressestadt und des nördlichen Randes von Moosach durch weitere bauliche Verdichtung in einen neuen räumlichen Zusammenhang zu stellen.

Das Feld zwischen Hanauer Straße und der alten S-Bahntrasse zum Olympiagelände kann durch weitere Hochhäuser ergänzt werden, auch weil dieses Areal durch den Weiterbau der U3 in Richtung Westen in Zukunft hervorragend erschlossen sein wird.

Der Georg-Brauchle-Ring bindet – über seine Funktion als Mittlerer Ring hinaus – auch Moosach an das Hauptverkehrsnetz der Stadt an. Diesem Umstand wird er in stadträumlicher Hinsicht aber im Abschnitt zwischen Landshuter Allee und Dachauer

Straße nicht gerecht. In Zusammenhang mit den geplanten Hochhäusern auf seiner Nordseite wären auf der südlichen Straßenseite weitere Hochpunkte als Begleitung dieses wichtigen, städtischen Wegabschnitts denkbar. Durch eine Massierung von Baukörpern an dieser Stelle erhielte das Abknicken des Mittleren Ringes nach Süden stadträumlich eine neue Logik, der große Grünraum des Olympiaparks würde als Einlagerung in die Stadt erst erlebbar. Durch die geplante Verlängerung der U1 wird auf Dauer auch dieser Teil hervorragend an das ÖPNV-Netz angeschlossen sein.

Die nordöstlichen Randbereiche zum Allacher Güterbahnhof sollten nur mit mäßiger Anhebung der Gebäudehöhe verdichtet werden. Bei allen Maßnahmen ist an eine offene Bebauungsstruktur gedacht. Die besonders nach Norden und Osten zu verbessernde Durchlässigkeit dieses Stadtbereichs sollte bei der Wahl der Gebäudetypologie beachtet werden.

Die Freiräume im Südwesten und Westen sollten hinsichtlich ihrer weiteren Ausbaufähigkeit als Grün- und Erholungsräume untersucht werden.





Abb. 46 A Ostrand Moosach

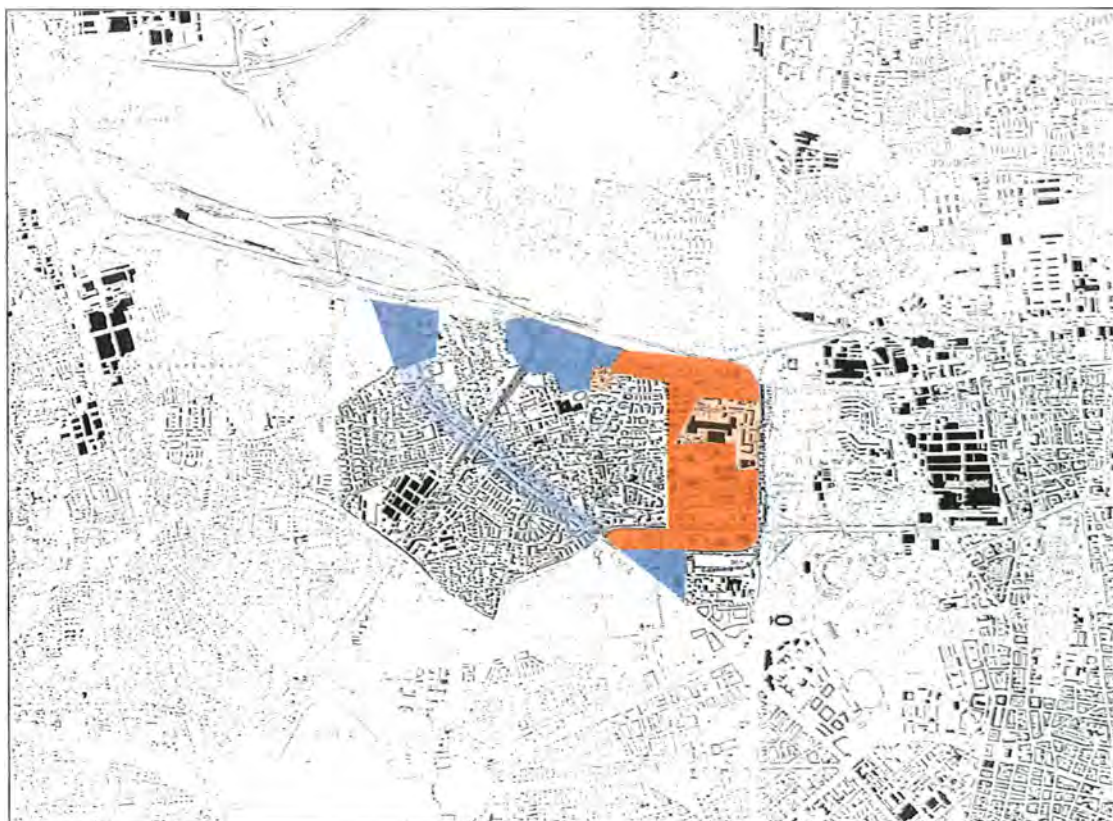


Abb. 46 B Konzept „Moosach“

-  Planungsgrundlage
  -  untersuchter Teilbereich
  -  Bestand Hochhäuser
  -  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
-  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

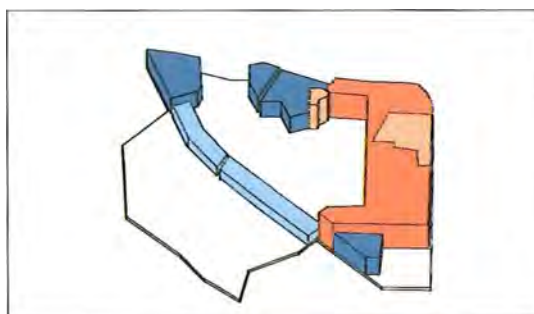
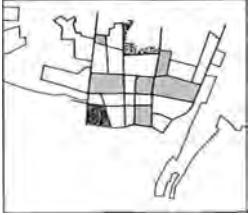


Abb. 46 C Konzept „Moosach“



## Norden

Ein Strukturkonzept für den Münchener Norden sollte die Heterogenität der einzelnen Baufelder als strukturelle Qualität akzeptieren. Das orthogonale Erschließungsnetz ergibt zusammen mit dem großmaschigen System von Grünzügen ein kräftiges Grundgerüst, in das die einzelnen Teilbereiche funktional und räumlich eingehängt sind. Um das vorhandene System in seiner Lesbarkeit zu stärken, sollte bei der zukünftigen Entwicklung des Bereichs versucht werden, eine gewisse bauliche Homogenität innerhalb der einzelnen Felder bei gleichzeitigem Kontrast der Felder untereinander zu erreichen. Die Art der anstehenden umfangreichen Umstrukturierungen und Nachverdichtungen von Kasernengeländen, Industriearealen und größeren Wohnsiedlungen ergibt sich durch die aus der weitergedachten Grundstruktur entwickelten Spielregeln. Das Wechselspiel zwischen Feldern mit großer Bauhöhe und flach bebauten Gebieten, zwischen dicht bebauten Flächen und Freifeldern schafft eine lesbare Morphologie. Das heute eher zufällig wirkende Schema, daß Felder hoher Verdichtung oft Freifeldern gegenüberstehen, sollte in Zukunft festgeschrieben werden.

Die Beschreibung und Verortung der einzelnen Maßnahmen ist in diesem Bereich nicht entscheidend. Wichtig ist, daß das räumliche Prinzip mit seiner Möglichkeit zur Flexibilität sinnvoll weiterentwickelt wird.

Auch Hochhäuser können dabei eine sinnfällige Rolle spielen. Stärker als heute sollten sie dabei in das morphologische System des Teilbereichs integriert und nach Möglichkeit nicht als Solitäre aufgefaßt werden, sondern im vorgegebenen Erschließungsnetz Pulks oder Gruppen bilden, die sich entsprechend der jeweiligen Randbedingungen unterschiedlich ausformen:

Mit Entwicklung des unbedingt wünschenswerten S-Bahn-Nordrings werden sich einzelne Baufelder ergeben, denen auf Dauer eine

herausragende Lagegunst zuteil wird. Die wichtigen Verkehrsknotenpunkte (z.B. die Kreuzung der U-Bahn mit Haltestellen des neuen S-Bahnringes) sollten dabei auch in der baulichen Höhenentwicklung herausgehoben werden. Eine differenzierte Verdichtung in diesem Bereich wäre auch für die Raumabfolge entlang des Frankfurter Ringes von Vorteil.

Zu den besonders gut erschlossenen Standorten, an denen auch eine Verdichtung mit Hochhäusern denkbar ist, gehören in Zukunft das Areal der Firma Knorr (möglicher Knotenbereich der S-Bahn mit der U3) und der Block zwischen Schleißheimer Straße, Knorrstraße, Frankfurter Ring und S-Bahntrasse (möglicher Kreuzungspunkt S-Bahn mit der U2). Neben diesen, vor allem von der Finanzierbarkeit der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abhängigen Potentialen, weisen einige U-Bahnstationen des heutigen Netzes, insbesondere entlang der U6, Reserven auf<sup>13</sup>.

Für Hochhäuser scheinen hier zwei Standorte besonders geeignet. Zum einen der gut erschlossene Bereich um die U-Bahn Station Studentenstadt an der Kreuzung der Autobahn A9 Nürnberg-München mit dem Frankfurter Ring. Hier könnte das vorhandene Ensemble der Studentenstadt Freimann weitergedacht werden. Zum anderen der Bereich um den U-Bahnhof Kieferngarten, wo ein disperser Besatz von Wohnhochhäusern eine neue räumliche Zuordnung herausfordert. Mit Einschränkungen kommt auch das stadtstrukturell wichtige, allerdings nur in Randlage von den U-Bahn Stationen Nordfriedhof und alte Heide erschlossene Areal entlang der Neusser Straße an der Einmündung der A9 in den Mittleren Ring für eine Entwicklung mit Hochhäusern in Frage. Hier sollte aber der behutsame Dialog zwischen einer sich an der Traufhöhe der Siedlung Alte Heide orientierenden, vorherrschenden Höhenschicht und einigen aus dieser Schicht herauswachsenden, höheren Häusern im Vordergrund stehen.

<sup>13</sup> Vgl. Planungsgruppe 504, Grundlagen für ein Dichtemodell München, Anhang S. 66 ff



Abb. 47 A Kieferngarten



Freimann, Studentenstadt

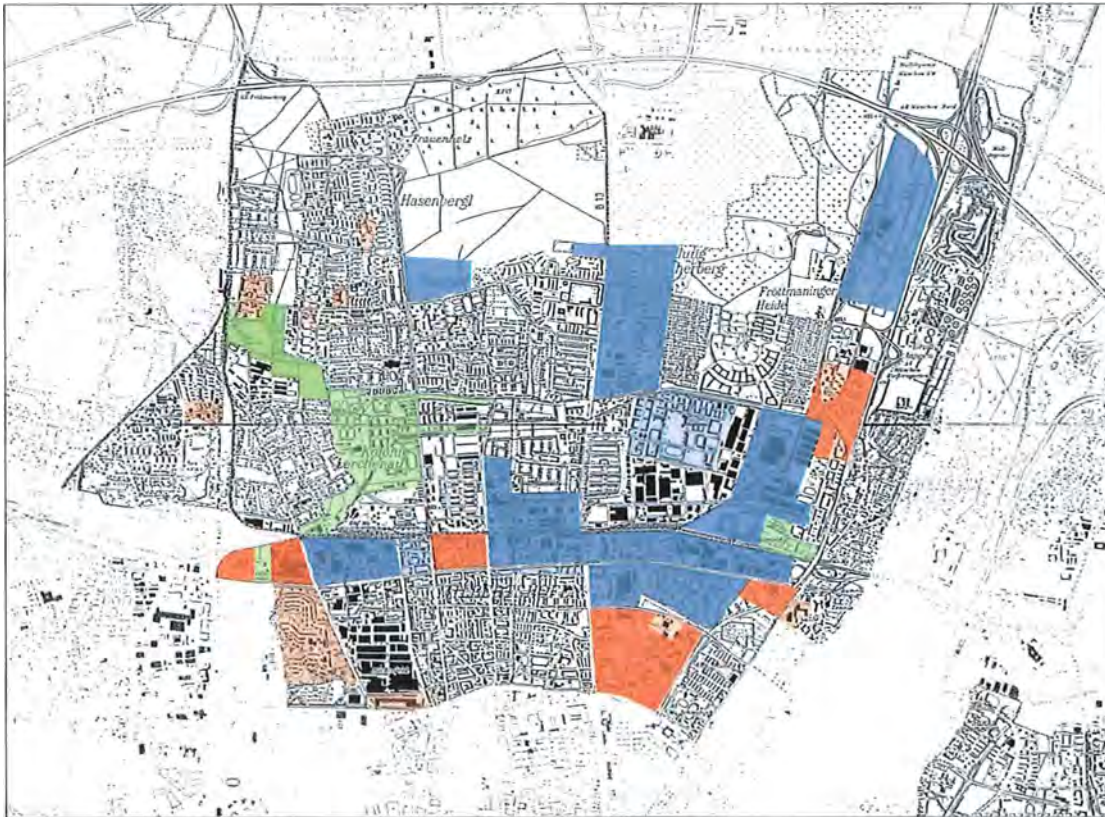


Abb. 47 B Konzept „Norden“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
  -  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung



Abb. 47 C Konzept „Norden“



### Nordosten

Die starke und gut lesbare morphologische Struktur in diesem Bereich ist für das Strukturkonzept bindend. Die Gliederung des Teilbereichs durch Grünzüge (Anger) und deren Funktion für die Erholung sollen gestärkt werden. Viele der Bebauungsfelder, besonders einige der Parksiedlungen der 60er Jahre können nachverdichtet werden, die homogene Gestalt der einzelnen Baugruppen sollte dabei allerdings konsolidiert und nicht überformt werden. Das räumliche Charakteristikum des Bereichs sollte auch in den geplanten Stadterweiterungen östlich der S-Bahnlinie ( S8, Richtung Flughafen) gepflegt werden, wobei versucht werden sollte, an den noch bestehenden Möglichkeiten eine großzügige, insbesondere funktionale Vernetzung der Grünräume dieseits und jenseits

der Bahntrasse aufrechtzuerhalten. Die S-Bahnhaltestellen, deren direkte Einzugsbereiche teilweise hohe Verdichtungspotentiale aufweisen, können wichtige Kristallisationspunkte werden und die derzeit durch die S-Bahntrasse stark getrennten Quartiersteile stärker zusammenführen.<sup>14</sup>

Der Bereich stößt an seiner Südseite auf die doppelte Barriere von Autobahn (A94) und der Einfahrtschneise der Bahn von Osten. Das Areal zwischen diesen beiden Elementen zeigt sich heute als besonders heterogenes, gewerblich genutztes Gebiet. Bei der Stadteinfahrt über die A 94 bildet sich der Nordosten insbesondere durch die Hochhäuser im Arabellapark als signifikante Silhouette ab. Die Stadteinfahrt selbst ist in ihrem näheren Umfeld aber überhaupt nicht räumlich definiert.

Hier könnte das bisher einzeln stehende Hochhaus am Anfang der Töginger Straße in eine Reihe etwa gleichgroßer Gebäude integriert werden, die die Stadteinfahrt entlang der Autobahn begleiten. Die gute Erreichbarkeit dieses Bebauungstreifens über zwei S-Bahnstationen und die Autobahn rechtfertigt das Maß der Verdichtung an dieser Stelle zusätzlich.

<sup>14</sup> ebd. S. 66 ff



Abb. 48 A Töginger Straße stadteinwärts

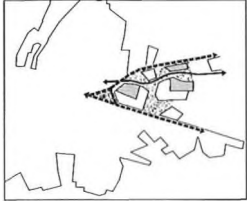


Abb. 48 B Konzept „Nordwesten“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
  -  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung



Abb. 48 C Konzept „Nordwesten“



## Riem

Verschiedene Siedlungseinheiten liegen in diesem Bereich in einem gemeinsamen, gliedernden Grünraum, der trichterförmig von den Trassen der S5 und S6 begrenzt wird.

Die Ränder der einzelnen Einheiten sollten eine prägnante Kante zum angrenzenden Grünraum ausbilden. Die begleitenden Schwerlinien der S-Bahntrassen sollten als stadtgliederndes Element akzeptiert und ausgebaut werden. Dazu gehört auch der Ausbau der begleitenden Grünzüge an der S5. Die Autobahn A94 ist auch nach der Verlegung des Flughafens eine wichtige Stadteinfahrt in die Landeshauptstadt und wird mit dem Ausbau der Messe auf dem ehemaligen Flugplatzgelände wieder an Bedeutung gewinnen. Ähnlich wie im Zusammenhang mit dem Münchner Nordosten wäre hier eine Ausarbeitung dieser wichtigen Spur zu einer signifikanten Raumsequenz erforderlich.

Der Wechsel von Siedlungselementen und Grünzügen in diesem Bereich könnte sich an der Autobahn widerspiegeln. Daher wird ausdrücklich eine Bebauung des „Zwischenfeldes“ von Messe und Autobahn sowie Rangierbahnhof und Autobahn in unterschiedlicher typologischer Ausprägung vorgeschlagen. Der Bereich zwischen der Galopprennbahn Riem und der Autobahn bzw. dem Zentralen Bereich der Messe und der Autobahn hingegen sollte bewußt als Grünraum bzw. als städtische Parklandschaft weiterentwickelt werden.

Die Planungen für den neuen Stadtteil „Neuried“ mit der für die Gesamtstadt bedeutenden Einrichtung der neuen Messe sollte sich auch für den Ankommenden entsprechend abbilden. Die im Messeprojekt beinhaltete Vorstellung, den Messeeingang (Zentralen Bereich) auch in der Vertikale zu akzentuieren, wird aufgegriffen. In Zusammenhang mit Stadteinfahrt und Messe scheint ein solitäres Hochhaus an dieser Stelle auch inhaltlich rechtfertigbar. Unter der Voraussetzung einer grundlegenden Prüfung der ökologischen Komponenten eines solchen Projekts, sollte dieser Turm eine tatsächlich signifikante Höhe haben, die in etwa der des BMW-Turms entsprechen könnte, der ja auch durch seine Zeichenhaftigkeit einen ganzen Komplex an einer Stelle im Stadtbild verankert.



Abb. 49 A A 94 stadteinwärts

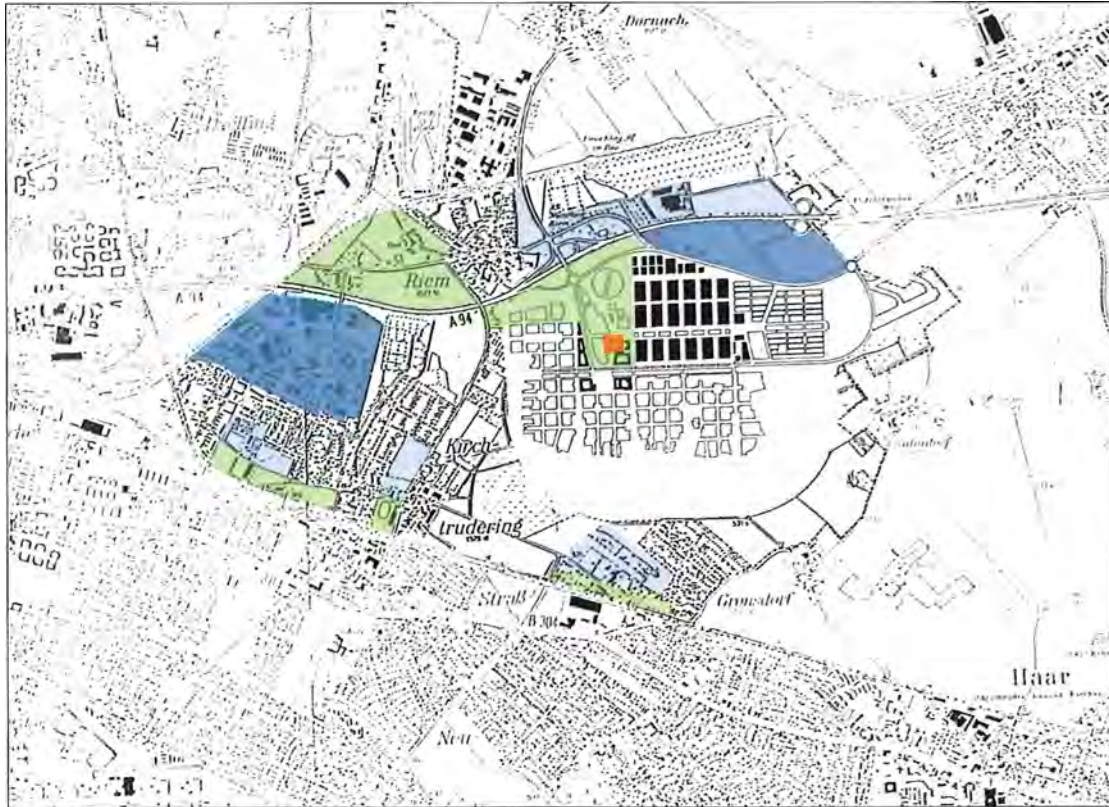





Abb. 49 B Konzept „Riem“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser

Verdichtung/Gestaltverbesserung

-  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
-  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
-  durch Verbesserung der Grünausstattung

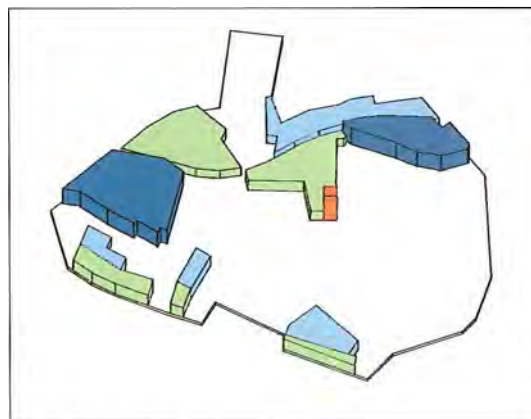


Abb. 49 C Konzept „Riem“



### **Berg am Laim – Haar**

Das räumliche Strukturkonzept für die Achse zwischen Berg am Laim und Haar versucht die drei wichtigen morphologischen Merkmale dieses Bereichs weiterzuentwickeln. Die Kreillerstraße bzw. Wasserburger Landstraße (B304) als Rückgrat der großflächigen Einfamilienhausgebiete sollte nachverdichtet werden. Die S-Bahnlinie als stadträumlich gliederndes Element wird als solches akzeptiert. Die Perforationen, die diese Barriere an den Haltepunkten der S-Bahn aufweist, sind

wichtige Schnittstellen des Verkehrsnetzes. Die Baustruktur zwischen der Bahntrasse und der Wasserburger Landstraße sollte an diesen Stellen darauf reagieren. Es wird hier eine bauliche Verdichtung und Umstrukturierung vorgeschlagen, die in ihrer Dichte und Höhe das bauliche Umfeld leicht dominiert. Die heute unausgeprägte räumliche Abfolge dieser Hauptausfallstraße der Stadt könnte dadurch in Segmente gegliedert werden, was auch zu einer besseren Orientierung entlang dieser Linie beitrüge.

Neben der Wasserburger Landstraße und der S-Bahnlinie ist der weiter südlich parallel zur Straße verlaufende Grünzug mit seinen „Taschenparks“ das dritte typische Element dieses Teilbereichs. Es sollte als Erholungsraum erhalten und weiter ausgebaut werden. Die Möglichkeiten einer baulichen Nachverdichtung in dieser Zone sollen daraufhin neu überdacht werden.





Abb. 50 A Konzept „Berg am Laim – Haar“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
  -  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

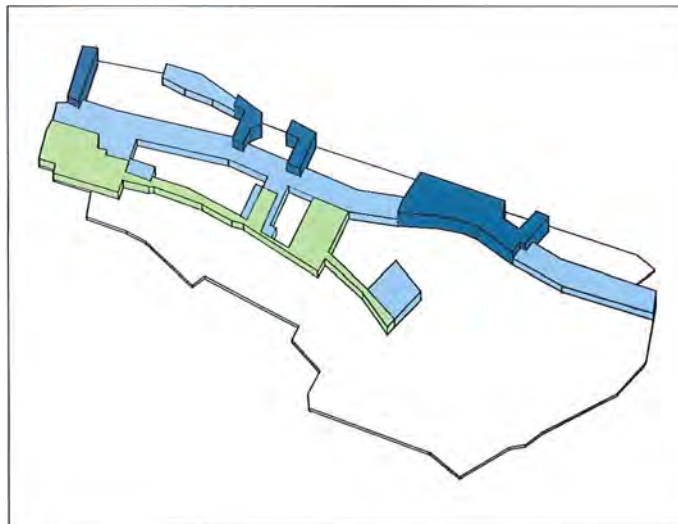
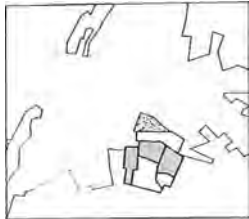


Abb. 50 B Konzept „Berg am Laim – Haar“



### Perlach

Der Bereich Perlach bildet ein Gefüge unterschiedlicher Baustrukturen, in dem die Orientierung ungewöhnlich schwer fällt. Die innere Gliederung, die in ihren unterschiedlichen räumlichen Formulierungen die Abfolge der verschiedenen Planungsphasen zeigt, sollte durch einen weiteren Nachverdichtungsprozeß insbesondere der Ränder der einzelnen Abschnitte lesbar gemacht werden. Die Freiräume, die den Bereich umfassen, können in ihrer Erholungsfunktion verstärkt genutzt werden. Die Bebauung an diesen stadträumlich wichtigen Kanten kann in Teilen noch nachverdichtet werden. Das Hochhaus als Bautyp ist – allerdings

ausschließlich als Wohnhochhaus – gängiger Baustein in diesem Stadtbereich. Die von den breiten Straßen zurückgesetzte Stellung der Gebäude läßt deren Höhe aber nur im direkten Vorfeld wirksam werden.

Der Wohnring und das PEP waren als Zentrum der „Entlastungsstadt“ geplant. Sie lösen diese Vorstellung aber nicht ein. Die Großform des Wohnringes ist eher eine Irritation für die Orientierung. Das Perlacher Einkaufszentrum bildet sich als funktionales Zentrum stadträumlich nicht ab. Für die Bebauung der freien Grundstücke, die diese räumlich nicht vorhandene „Mitte“ umgeben, wird daher eine Ergänzung mit Hochhäusern vorgeschlagen, die dieses typologisch disperse Bild neu prägen. Der vorgeschlagene Hochhauspulk soll einen neuen Typ in diese Situation einführen. Schlanke, punktförmige Häuser, deren Höhe die der benachbarten Hochhäuser durchaus überschreiten sollte, könnten als gemischt genutzte Komplexe der zentralen Lage innerhalb Perlachs gerecht werden und den gesamten Stadtteil zeichenhaft zentrieren. Der nördliche Abschluß des zentralen Bereichs sollte durch die Vervollständigung der angefangenen Blockkanten definiert werden.



Abb 51 A Zentrum Perlach

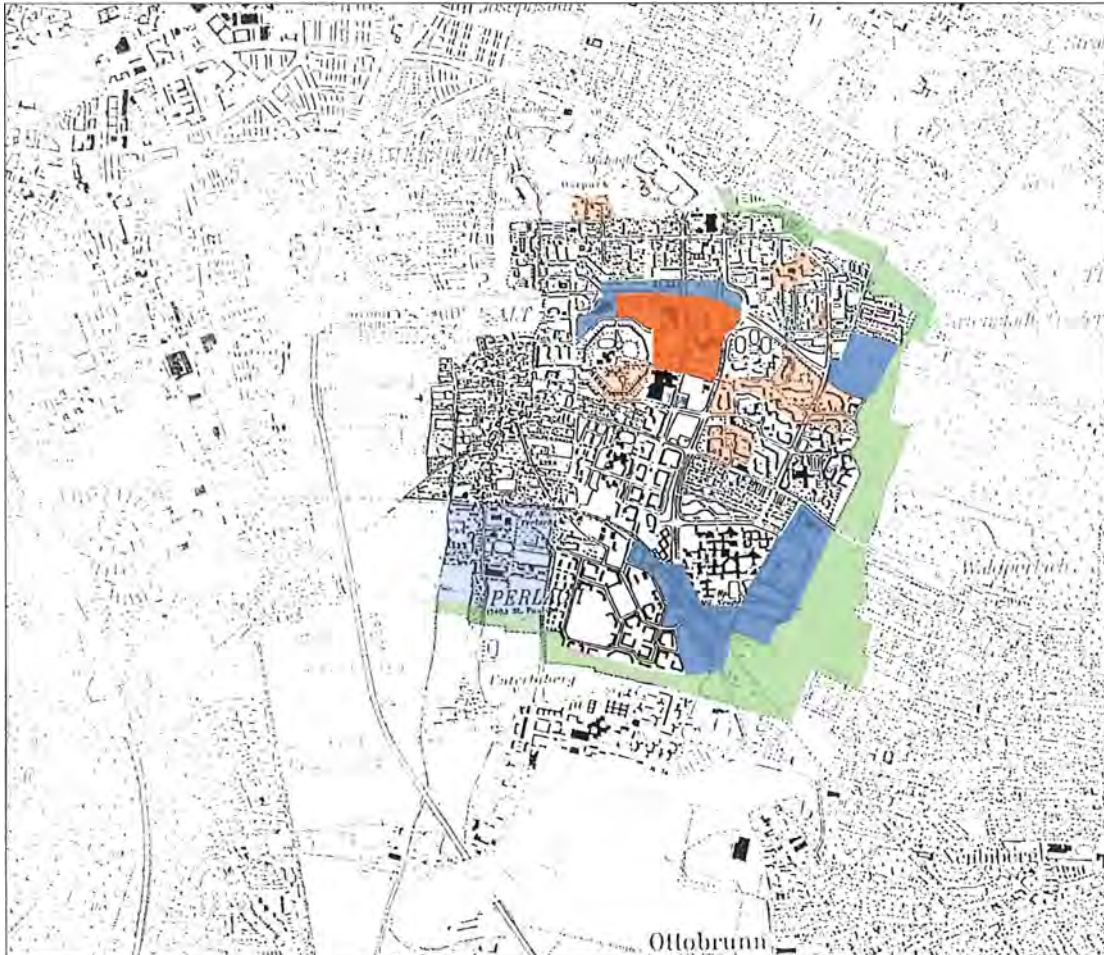
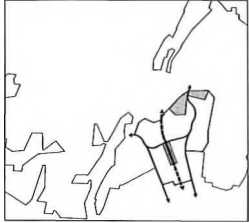


Abb. 51 B Konzept „Perlach“

-  Planungsgrundlage
  -  untersuchter Teilbereich
  -  Bestand Hochhäuser
  -  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
-  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung



Abb. 51 C Konzept „Perlach“



### Südosten

Ein Strukturkonzept für den Bereich Südosten kann kein einheitliches räumliches Konzept beinhalten. Der Bereich ist so diffus im Zusammenwirken der unterschiedlichen Baustrukturen und der diversen Verkehrselemente, daß ein Konzept sich hier auf das Herausarbeiten wichtiger Einzelelemente beschränken sollte. Dazu gehören vor allem die Schwerlinien der Verkehrsanbindung und die Definition einzelner Randsituationen.

Die beiden in den Stadtkörper einschneidenden Autobahnen sollten auf eine mögliche Ausdifferenzierung ihrer Ränder hin untersucht werden. Insbesondere sollten sich die Kreuzungspunkte zur Ständlerstraße bzw. zum Mittleren Ring markant unterscheiden, um durch signifikante Situationen die räumliche Orientierung in diesem Bereich zu verbessern. Die westliche Kante der Salzburger Autobahn (A8) könnte weiter baulich verdichtet werden, während die östliche Seite durch den Grünzug geprägt bleibt. Der Abschnitt zwischen Ständlerstraße und dem historischen Ortskern Ramersdorf sollte durch eine mäßig hohe, geschlossene Bebauung nachverdichtet werden, in die das bestehende Wohnhochhaus neu eingebunden wird.

Die Autobahn (A95) wird nördlich der Amerikanischen Siedlung heute schon durch die dichte Bebauung um die Mc Graw Kaserne hindurch geführt. Der städtische Charakter dieses Abschnitts sollte auch bei einer Umstrukturierung der wenig prägnanten Bereiche am Anfang der Stadteinfahrt angestrebt werden. Auch der Übergang in den Mittleren Ring könnte aus stadträumlicher Sicht baulich weiter verdichtet werden. Hier ist aber sicherlich eine weitere Aufnahmefähigkeit des Verkehrsnetzes genau zu prüfen.

Der Nordrand des Teilbereichs, gegenüber dem Ostbahnhof, ist ein weiteres potentielles Umstrukturierungsgebiet. Die typologische Sonderstellung des großmaßstäblich bebauten Areals steht im Kontrast zu den angrenzenden Wohnsiedlungen der 30er und 50er Jahre.

Hochhäuser sollten hier nur in unmittelbarer Nähe des Bahnkörpers platziert werden. Eine Reihe mäßig hoher, aus einem gemeinsamen Sockel herausragender Türme kann dem weiten Raum der Gleisanlagen ein angemessenes Gegenüber bieten. Ihre Wirkung sollte sich aber ausschließlich auf den Gleisraum beziehen; ein Hineinwirken dieser Bebauung in das Straßenbild von Haidhausen sollte vermieden werden. Durch die vorgeschlagene Bauform ließe sich eine beträchtliche Dichte in diesem hervorragend erschlossenen und innenstadtnahen Areal erreichen. Die gewerblich genutzten Bereiche im Übergang zum Bereich Berg am Laim sollten hingegen bei einer Nachverdichtung in ihrer Gebäudehöhe nicht angehoben werden; die Hierarchisierung der zwei benachbarten Areale entspricht damit auch ihrer Wertigkeit bezüglich Erschließung und Lagegunst.



Abb. 52 A Ostbahnhof

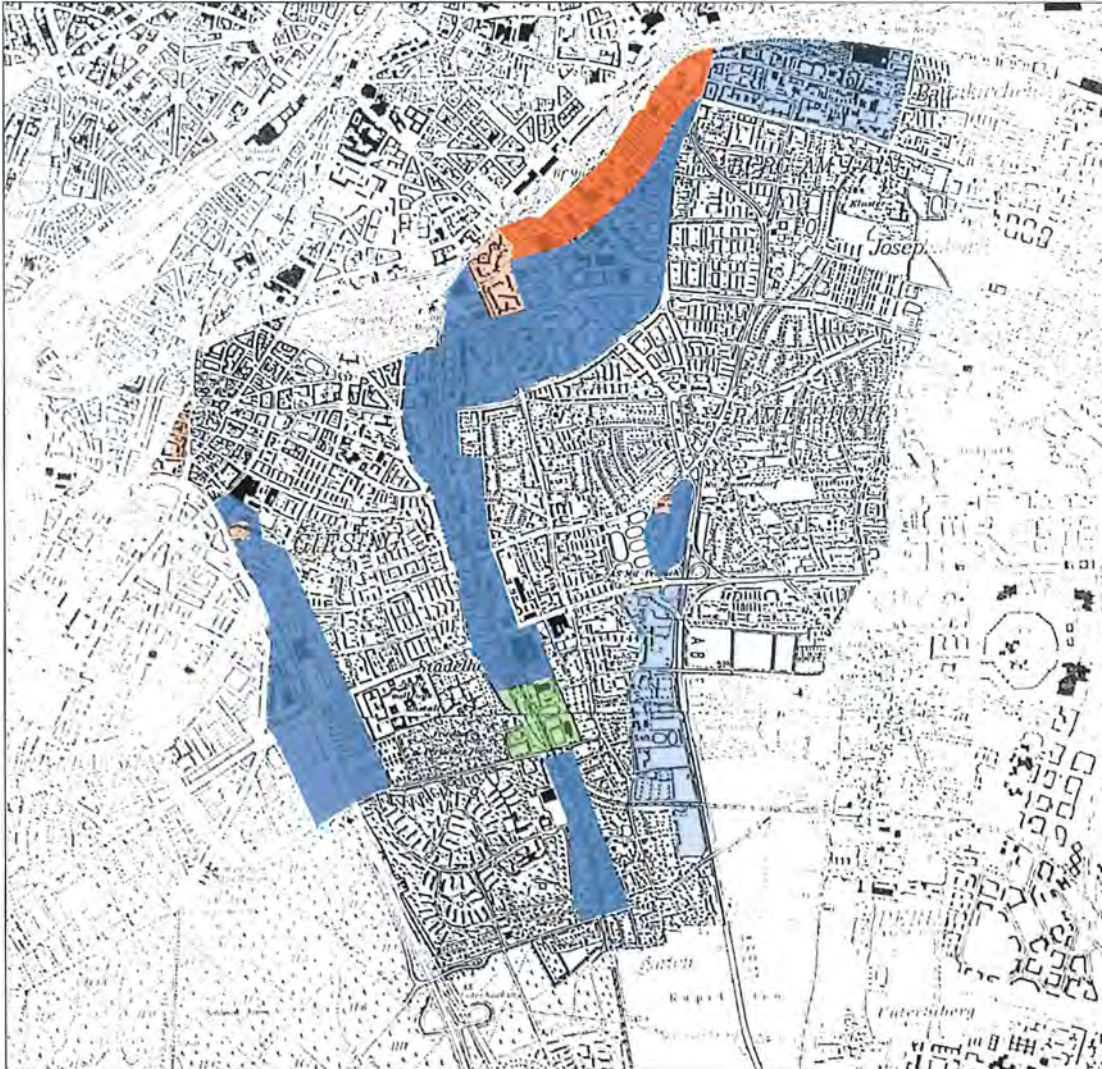





Abb. 52 B Konzept „Südosten“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser

Verdichtung/Gestaltverbesserung

-  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
-  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
-  durch Verbesserung der Grünausstattung

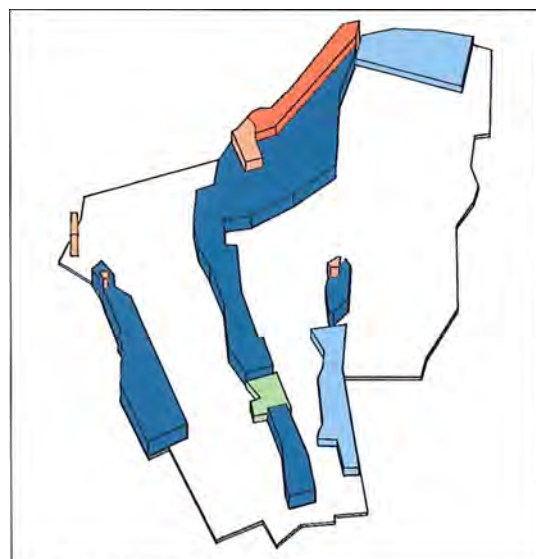
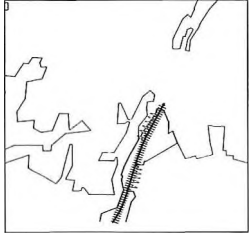


Abb. 52 C Konzept „Südosten“



### Giesing – Grünwald

Die allseitig sehr deutlichen Begrenzungen des Bereichs sollten im Zuge einer weiteren Entwicklung ihrer jeweiligen Lage besser Rechnung tragen. Während das Zusammenreffen von Einfamilienhausbebauung und Isarhang- bzw. Waldkante am südöstlichen und südwestlichen Rand richtig ist und eigene Qualitäten entfaltet, erscheint das Heranreichen der gleichen Bebauungsform an die Stadteinfahrt der A95 im Nordosten stadträumlich unbefriedigend und für die Anwohner kaum zumutbar. Für die gesamte nordöstliche Kante des Teilbereichs wäre stattdessen eine kräftigere Randausbildung mit angehobenen Traufhöhen anzustreben. Die McGraw Kaserne könnte durch diese Maßnahme stärker in die umgebende Bebauung eingebunden werden, sollte aber ihre dominierende Orientierungsfunktion dadurch nicht ganz einbüßen.

Der nordwestliche Rand weist ebenfalls Defizite auf. Der zwischen Grünwalder Straße und Isarhangkante liegende Bebauungsstreifen wird seiner attraktiven Lage räumlich weder zur Isar, noch zur Straße hin gerecht. Das zwischen Stadion und Trainingsgelände des TSV 1860 München aufgespannte Gebiet könnte in der Maßstäblichkeit des alten Gebäudes der orthopädischen Klinik an der Kurzstraße weiterentwickelt werden, wobei, im Gegensatz zur heutigen Situation, auf die Schaffung von Durchblicken von der Grünwalder Straße zum Isarraum zu achten wäre. Die enge Parallelführung von Straße und Hangkante sollte sich im Straßenraum dadurch in der unterschiedlichen Behandlung der beiden Straßenseiten widerspiegeln.

Der sich von der Harlachinger Einkehr bis zur Einmündung der A95 in den Mittleren Ring erstreckende Grünzug, der einer kleineren Terrassenkante der Isareintiefung folgt und für das Quartier eine wichtige innere Gliederung darstellt, sollte in seinem Kreuzungsbereich mit der Grünwalder Straße ausgebaut werden. Der Straßenabschnitt von hier bis zum Harlachinger Krankenhaus sollte auf seine Verdichtbarkeit hin untersucht werden. Ein Potential für Hochhäuser besteht nicht.



Abb. 53 A Konzept „Giesing – Grünwald“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
  -  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

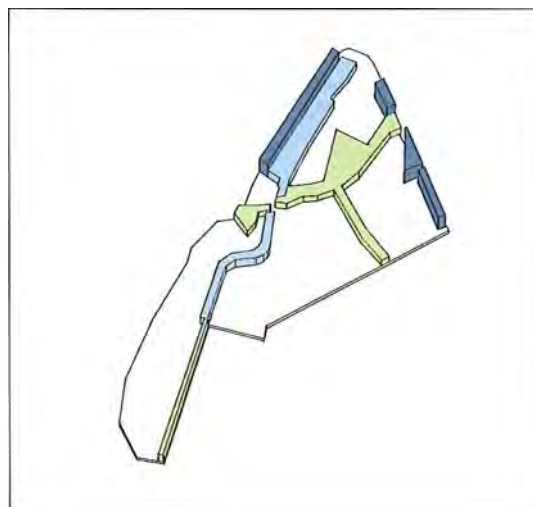


Abb. 53 B Konzept „Giesing – Grünwald“



### Solln/Mittersending

Der Charakter des Ortskerns und der angelaagerten Villengebiete von Solln sollte erhalten werden und auch für die derzeitige schlechende Umstrukturierung und Verdichtung tabu bleiben. Neben den bereits laufenden oder projektierten Entwicklungsmaßnahmen im Südwesten und zwischen Wolfratshauer Straße und Siemens sollte vor allem auf den Erhalt bzw. Ausbau der wichtigen, Südpark und Forstenrieder Park verbindenden Grüngliederung zwischen Solln/Mittersending und Forstenried entlang der Drygalski Allee geachtet werden.

Potentiale für Umstrukturierungen, auch mit Hochhäusern, ergeben sich im Bereich des Gewerbegebiets Mittersending/Kistlerhofstr. Auch wenn das Gebiet heute bereits dicht bebaut ist, werden sich aufgrund der relativ kurzen Nutzungsdauer der bestehenden Verwaltungsgebäude und durch die zu erwartende Veränderung noch vorhandener Produktionsbetriebe Chancen für Umstrukturierungen ergeben. Verstärkt wird diese Entwick-

lung durch die sehr gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (U3). Im Verlauf dieser Umstrukturierungen ist auf eine bessere Nutzungsdurchmischung des Areals zu achten. Die durchschnittliche Traufhöhe könnte auf das Maß der höchsten dort jetzt bestehenden Gebäude angehoben werden.

In diesem Rahmen sind insbesondere entlang der Drygalski Allee und der Boschetsrieder Straße auch Hochhäuser denkbar. Die Standorte entlang der Drygalski Allee setzen die hier südlich bereits mit den Hochhäusern „Max+Moritz“ und der DEBA-Scheibe begonnenen Ansätze zur Ausbildung einer Kante des Bereichs fort und binden diese in ein größeres Konzept ein. Sie sollten die Konzeption der in den Grünraum eingestellten Punkthochhäuser übernehmen.

In den zu verdichtenden Bestand eingestellte, mäßig hohe Solitäre könnten in einem Streifen entlang der Boschetsrieder Straße zwischen der Einmündung der Drygalski Allee und der Kreuzung mit der Aidenbachstraße zusammen mit den vorhandenen Hochhäusern (Einmündung Drygalski Allee, Siemenshochhäuser an der Boschetsrieder Straße) ein Ensemble bilden, das den strukturell wichtigen Bereich stärker im Stadtbild verankert. Die Boschetsrieder Straße würde so in ihrer Bedeutung als zweite Ringverbindung neben dem Mittleren Ring räumlich gestärkt.





Abb. 54 A Mittersending, Blick vom Siemenshochhaus, Boschetsrieder Straße

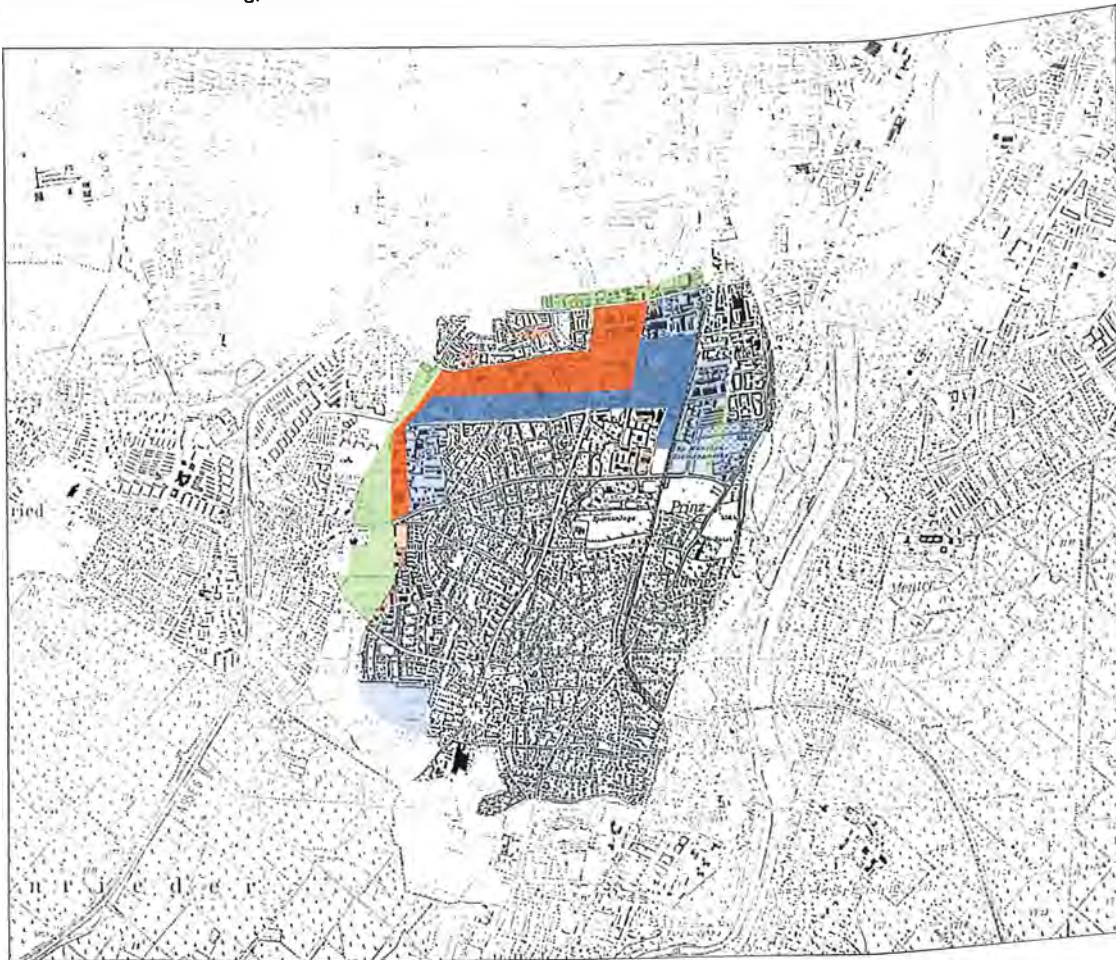


Abb. 54 B Konzept „Solln/Mittersending“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
  -  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

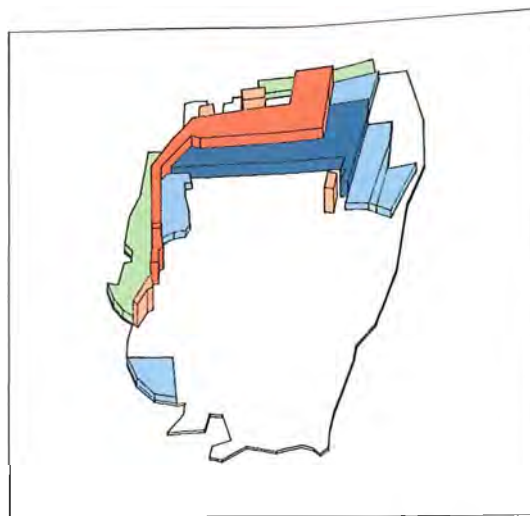
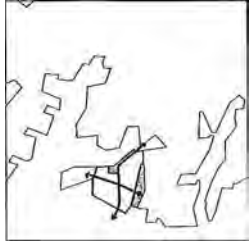


Abb. 54 C Konzept „Solln/Mittersending“



### **Fürstenried/Forstenried**

Der Teilbereich grenzt sich bereits heute deutlich von den benachbarten Stadtteilen ab. Seine konglomeratartige Struktur aus altem Dorfkern Forstenried, Schloß Fürstenried, Großsiedlung Forstenried/Fürstenried und Einfamilienhausgebieten sollte erhalten und ausgebaut werden. Nennenswerte Entwicklungspotentiale sind kaum festzustellen. Allerdings scheinen insbesondere die Kreuzungsbereiche der wichtigen internen Verbindungswege mit der Autobahn A95 und die Forstenrieder Allee zwischen dem Dorfkern Forstenried und dem neuen Ortszentrum in ihrer Gestalt verbesserungswürdig. Die östliche Randausbildung zum Grünzug entlang der Drygalski Allee sollte in ihrer Lesbarkeit gefestigt werden.

Potentiale für Hochhäuser lassen sich nicht erkennen.

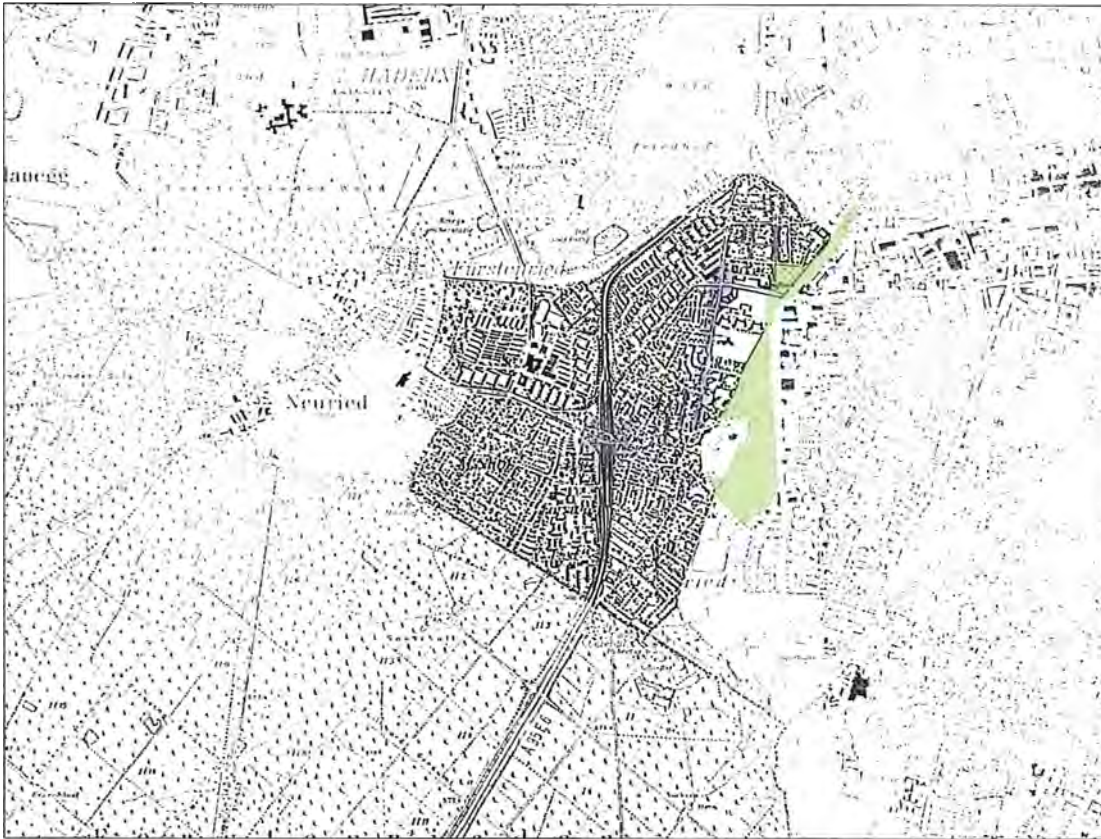


Abb. 55 A Konzept „Fürstenried/Forstenried“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
  -  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

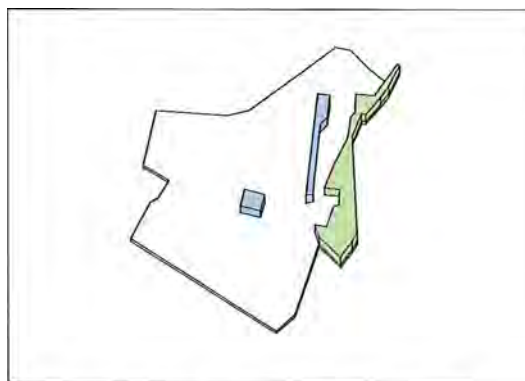
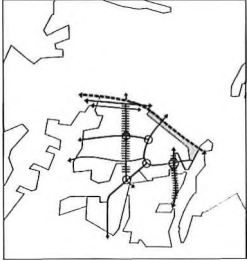


Abb. 55 B Konzept „Fürstenried/Forstenried“



## Südwesten

Die beiden ausgeprägten Kanten zur Einfahrtschneise der Bahn im Norden und zur Bahn-Südumfahrung im Nordosten stellen die interessantesten Entwicklungs- und Umstrukturierungspotentiale des Teilbereichs dar.

Der schmale Grundstücksstreifen zwischen Landsberger Straße und Bahnschneise sollte nicht in seiner ganzen Länge von Pasing bis zum Hauptbahnhof in der gleichen städtebaulichen Ausformung behandelt werden, sondern in seiner Gestaltung den angrenzenden Quartieren Rechnung tragen, um diese bis an die Bahn spürbar werden zu lassen. Die Unterschiedlichkeit der Quartiersstruktur westlich (Laim/Pasing) und östlich (Westend) des Abzweigs der Südumfahrung erfordert also eine differenzierte Antwort.

Die Südseite der Landsberger Straße ist im hier behandelten Abschnitt unregelmäßig und in Teilen relativ hoch bebaut. Zusammen mit ihrem teilweise achtspurigen Ausbau ist somit eine kräftige bauliche Antwort auf der Nordseite wünschenswert. Diese sollte jedoch in ihrer Höhenentwicklung die Oberkante der bereits vorhandenen hohen Gebäude nicht überschreiten. Auch die unbedingt wünschenswerte bessere Ausformulierung des Kreuzungsbereichs mit der Fürstenrieder Straße/Laimer Unterführung sollte nicht über die Höhe, sondern die Masse und Nutzungs-

dichte der neuen Gebäude entstehen. Die Zugangssituation zur S-Bahn-Station Laim sollte in diesem Zusammenhang neu entwickelt werden.

Die entlang der Südumfahrung liegenden Flächen werden durch den Ausbau des S-Bahn-Südrings weiter an Attraktivität gewinnen und sollten diese Lagegunst in ihrer baulichen Gestalt widerspiegeln. Die etwas höhere Profilierung der Gebäude könnte hier auch ohne den Bau neuer Hochhäuser sowohl einen Beitrag zur Einbindung der bestehenden Hochhäuser an der Zschokkestr. und am Heimeranplatz leisten, als auch die durch die Südumfahrung gebildete strukturelle Grenze nachzeichnen. Insbesondere das Areal des Großmarktes stellt hier eine Flächenreserve dar, die in ihrer Nähe zur Isar gute Entwicklungsmöglichkeiten bietet, jedoch in Zusammenhang mit dem Schlachthofgebiet gesehen werden sollte.

Die uneinheitliche Morphologie im Rest des Teilbereichs ist im wesentlichen durch die Lage der Hauptverkehrsachsen geprägt. Die radiale Ausrichtung der Ausfallstraßen wird durch den alten „Königsweg“ der Fürstenrieder Straße und den Mittleren Ring zu einer eher netzförmigen Struktur überlagert, in der die Orientierung schwer fällt. Hier fallen insbesondere der zu verbessernden städtebaulichen Gestalt und Einbindung der Fürstenrieder Straße und der Ausprägung der wichtigen Verkehrsknotenpunkte wichtige Rollen zu.

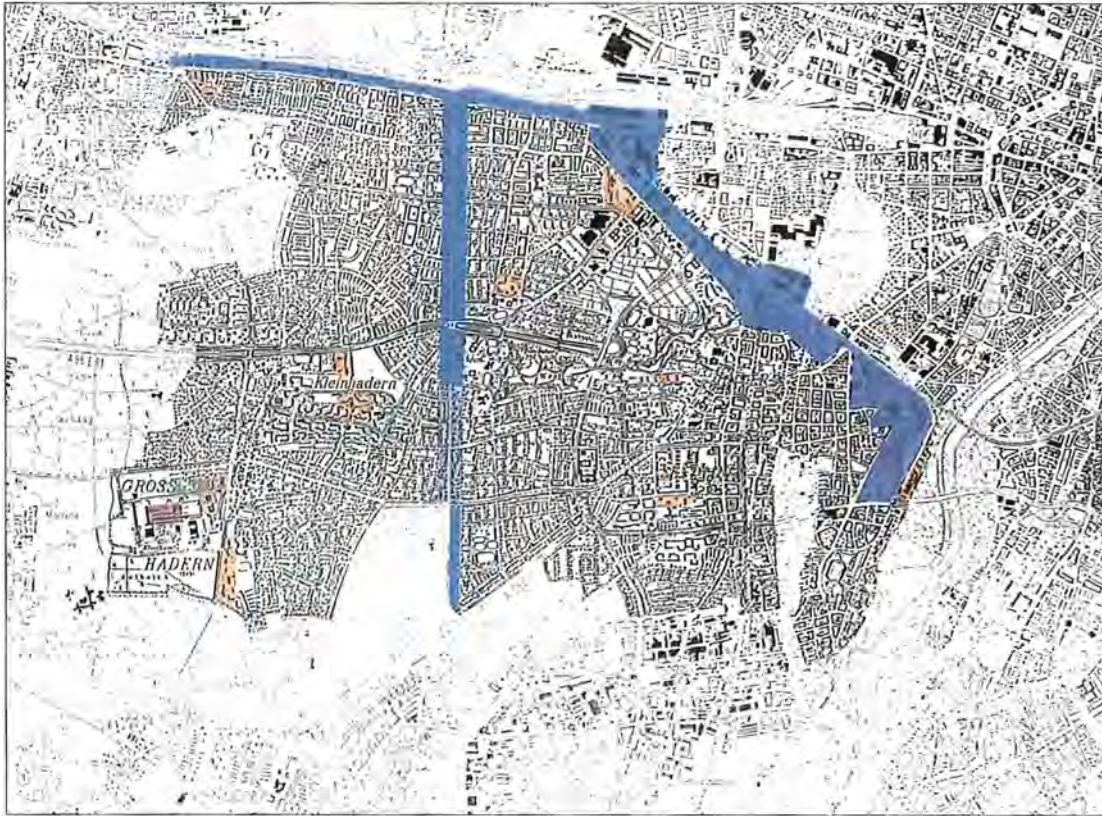


Abb. 56 A Konzept „Südwesten“

-  Planungsgrundlage
  -  untersuchter Teilbereich
  -  Bestand Hochhäuser
  -  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
-  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

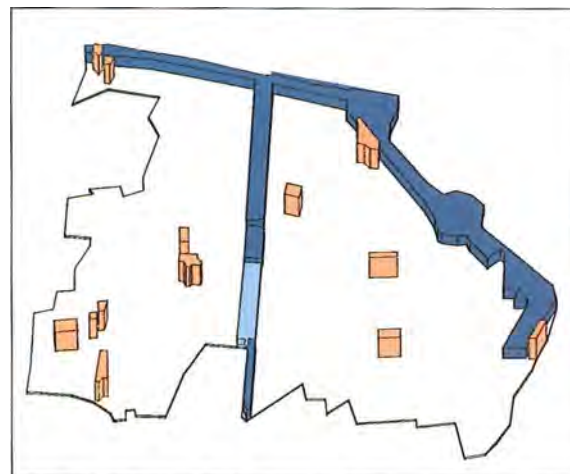
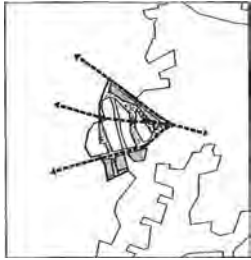


Abb. 56 B Konzept „Südwesten“



### **Aubing/Freiham**

Die durch die Lage der S-Bahn Linien vorgegebene und die an die Bahnlinien angelagerten Gewerbe-, Industrie- und Wartungsflächen verstärkte Trichterform des Teilbereichs soll auch mit den zu erwartenden Umstrukturierungsmaßnahmen auf diesen Flächen nachgezeichnet werden. Eine leicht profilüberschreitende Bebauung dieser Ränder würde auch den Hochhausbestand am Westkreuz einbinden und in seiner eigenartigen, in die Gleisgabelung hineingeschobenen Lage erst wirksam werden lassen. Die wichtigen, Nord-Süd verlaufenden Schwerlinien sollten in Grün- und Bebauungsstruktur ausgebaut werden.

Es sollten keine weiteren Hochhäuser entstehen.



Abb. 57 A Konzept „Aubing/Freiham“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
  -  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

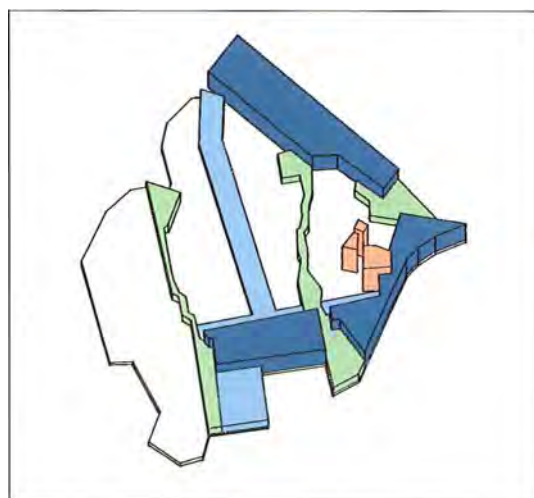
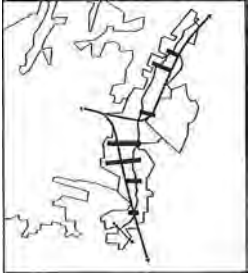


Abb. 57 B Konzept „Aubing/Freiham“



### **Stockdorf – Karlsfeld**

Der nicht mehr dörfliche und noch nicht städtische Charakter weiter Teile des Entwicklungsstranges entlang der Würm erfordert ein bewußtes Weiterentwickeln seiner Qualitäten. Das Erhalten der aus der Topographie und seinem historischen Wachstum entsprungenen Linearität ist dabei genauso wichtig, wie das Stärken der Beziehung Würm. Die durch die Querungen des Entwicklungsstranges entstandenen, leiterförmigen Verdichtungsansätze des im wesentlichen flach und wenig dicht bebauten Bereichs sollten aufgegriffen und behutsam ausgebaut werden. Sie decken sich meist mit den Verbindungslinien von alten Ortskernen zu den Stationen der parallel zur Würm geführten S-Bahn und wirken als die Ausleger der Stadt in den Bereich und gleichzeitig als seine Verbindungsschnüre zu ihr.

Das Heranreichen der Landschaft an den Verbindungskreisel der A8 mit der Verdienststraße sollte als wichtiges Merkmal dieser Stadteinfahrt erhalten bleiben, das Zusammenlaufen der östlichen Siedlungsränder mit denen der Stadtteile Nymphenburg und Moosach verhindert werden.





Abb. 58 A Konzept „Stockdorf – Karlsfeld“

-  Planungsgrundlage
-  untersuchter Teilbereich
-  Bestand Hochhäuser
-  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
  -  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

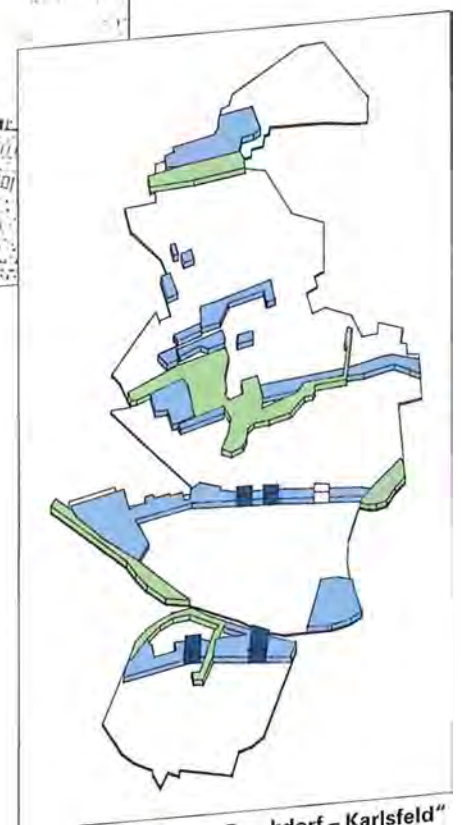


Abb. 58 B Konzept „Stockdorf – Karlsfeld“



### **Feldmoching**

In seiner gleichberechtigten Mischung aus Siedlungs-, Landschafts- und Infrastrukturelementen steht der Teilbereich stellvertretend für den Landschaftsraum des Münchner Nordens. Der von Autobahn und Schienenanlagen gerahmte Landschaftsauschnitt sollte diese Eigenschaft bewußt annehmen und in ein Konzept übersetzen, das das allmähliche Zulaufen der Zwischenräume verhindert. Die vorhandenen Siedlungssplitter sollten arrondiert und behutsam verdichtet werden. Die verstärkte Landschaft mit dörflichen Strukturen neben Großsiedlungen, Landwirtschaft neben Badeseen und Grillplätzen mit Autobahnanschluß sollte als typischer Urbanisierungszustand akzeptiert und interpretiert werden.

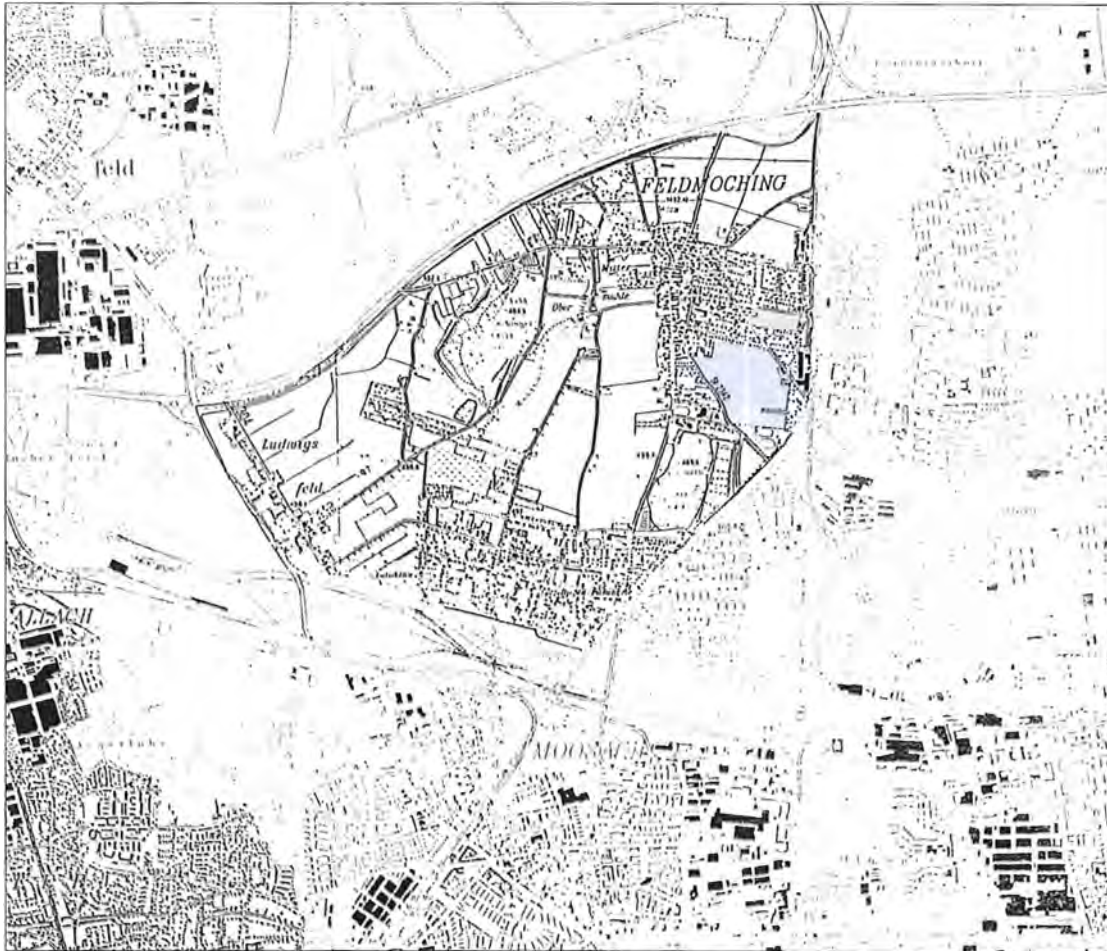


Abb. 59 A Konzept „Feldmoching“

-  Planungsgrundlage
  -  untersuchter Teilbereich
  -  Bestand Hochhäuser
  -  Standortpotentiale für Hochhäuser
- Verdichtung/Gestaltverbesserung
-  in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung
  -  mit leichter Überschreitung der Traufhöhe der Umgebung
  -  durch Verbesserung der Grünausstattung

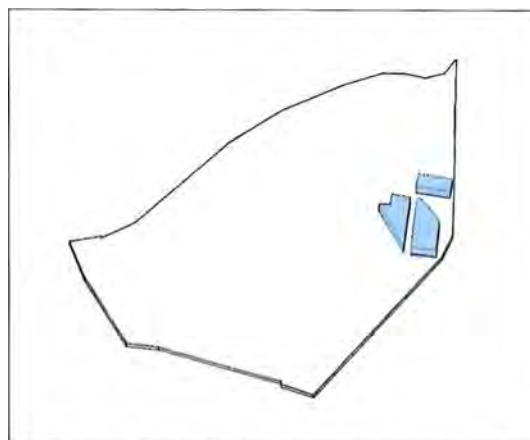


Abb. 59 B Konzept „Feldmoching“

#### 2.4.2 Gesamtergebnis

Die Ergebniskarte zeigt die Bereiche im Stadtgebiet Münchens, in denen eine Verdichtung über das im sonstigen Bestand übliche Maß hinaus möglich erscheint.

Als Resultat der Entwicklungskonzepte für die Teilbereiche (vgl. 2.4.1) stellt das Gesamtergebnis kein neues Ordnungskonzept für den Stadtkörper dar, vielmehr verdeutlicht und klärt es die vorhandene Grundstruktur der Stadt und ihrer Teilbereiche – ihre Raumstruktur – und stellt diese damit auf eine konzeptionelle Basis. Das Gesamtergebnis erschließt sich somit nur über die Teilergebnisse der Entwicklungskonzepte für die Teilbereiche.

Maßstäbliche und strukturelle Besonderheiten werden dort verstärkt, wo sie ein klareres Bild der räumlichen Ordnung der Stadt produzieren oder unterstützen können (z.B. Südumfahrung). Dort wo sie (zer-)störend in das Gefüge der Stadt eingreifen, wird ihre weitere Akzentuierung nicht empfohlen (z.B. Mittlerer Ring).

Hochhäuser sind keine separate Gliederungsschicht in diesem Prozeß, sondern definieren sich in Setzung und Gestalt aus den im Konzept beschriebenen Rahmenbedingungen. Sie sollten nur dort Anwendung finden, wo sie klärend in die morphologische Substanz der Stadt integriert werden können. Innerhalb des hier vorgegebenen Rahmens ist ihre Wirkung im Einzelfall zu prüfen.

## Abbildungsverzeichnis und Quellennachweis Teil 2

Abb.Nr.	Titel	Quelle	Seite	Abb.Nr.	Titel	Quelle	Seite
1	Theatinerstr.	1	9	35 a	Berg am Laim	1	22
2	Parkstadt Solln	1	9	35 b	Wasserburger Landstraße	1	22
3	Gewerbegebiet Mittersending	1	9	35 c	Kreillerstraße	1	22
4	PINI-Haus, Stachus	1	10	36 a	Perlach	1	23
5	Mc Donalds Zentrale	1	10	36 b	Neuperlach,	8	23
6	Techn. Rathaus an der Blumenstraße	1	10	37 a	Münchner Südosten	1	23
7	Tagblatt Turm, Stuttgart	1	11	37 b	Ortskern Ramersdorf	5	23
8	„Blaue Banane“	2	12	37 c	A 95, Mc Graw Kaserne	1	23
9	„Blaue Traube“	2	12	38 a	Giesing-Grünwald	1	24
10	Ludwigstraße	1	13	38 b	Grünwalderstraße-Stadion	1	24
11	München 1750	1	14	38 c	Tegernseer Landstraße	1	24
12	München 1850	1	14	39 a	Solln/Mittersending	1	24
13	München 1950	1	14	39 b	Herterichstraße	1	24
14	München 1990	1	14	39 c	Parkstadt Solln	1	24
15	Apian, München und seine Umgebung	3	14	40 a	Fürstenried/Forstenried	1	25
16	Der Ortungsraum des Mittelalters	1	15	40 b	Garmischer Autobahn	5	25
17 a	Seit Gallilei: Ausdehnung an der	1	15	41 a	Münchner Südwesten	1	25
17 b	Stelle der Ortung	1	15	41 b	S-Bahnhof-Laim	1	25
18	Heute: Simultaner, netzartiger Raum	1	15	41 c	Lindauer Autobahn	1	25
19	München, Generalkarte Mairs Geografischer Verlag		15	42 a	Aubing/Freiham	1	26
20	Ensemble- und Bestandschutzgebiete	1	16	42 b	Ortskern Aubing	5	26
21	Gewerbegebiete	1	16	42 c	Riesenburgstraße	1	26
22	Einfamilienhausgebiete	1	17	43 a	Stockdorf-Karlsfeld	1	26
23	Einbettung in die Umgebung.	1	17	43 b	Ortskern Allach	5	26
24	Topographie und Freiflächen	1	18	43 c	Verdistraße	1	26
25	Barrierewirkung der Verkehrsnetze	1	18	44 a	Feldmoching	1	27
26	Gliedernde Baustrukturen Industrie und Gewerbeflächen	1	18	44 b	Ortskern Feldmoching	5	27
27	Verwaltungsgliederung	4	19	45 A	Bahnachse nach Westen	1	31
28	Morphologische Gliederung	1	19	45 B	Konzept „Innenstadt“	1	31
29	Wichtigste Gliederungselemente der Stadt	1	19	45 C	Konzept „Innenstadt“	1	31
30 a	Innenstadt	1	20	46 A	Ortsrand Moosach	1	33
30 b	Innenstadt, Luftbild	5	20	46 B	Konzept „Moosach“	1	33
31 a	Moosach	1	20	46 C	Konzept „Moosach“	1	33
31 b	Moosach, Ortskern	5	20	47 A	Kieferngarten/Freiman	1	35
31 c	Pelkovenstraße	1	20	47 B	Konzept „Norden“	1	35
32 a	Münchner Norden	1	21	47 C	Konzept „Norden“	1	35
32 b	Olympisches Dorf	1	21	48 A	Trögingerstraße, stadtauswärts	1	37
32 c	Am Hart	5	21	48 B	Konzept „Nordosten“	1	37
33 a	Münchner Nordosten	1	21	48 C	Konzept „Nordosten“	1	37
33 b	Denninger Anger, Hypo-Hochhaus	6	21	49 A	A 94 stadteinwärts	1	39
34 a	München Riem	1	22	49 B	Konzept „Riem“	1	39
34 b	München Riem/Autobahn	1	22	49 C	Konzept „Riem“	1	39
34 c	Luftbild alter Flughafen	7	22	50 A	Konzept „Berg am Laim“	1	41
				50 B	Konzept „Berg am Laim“	1	41
				51 A	Zentrum Perlach	1	43
				51 B	Konzept „Perlach“	1	43

51 C	Konzept „Perlach“	1	43
52 A	Ostbahnhof	1	45
52 B	Konzept „Südosten“	1	45
52 C	Konzept „Südosten“	1	45
53 A	Konzept „Giesing-Grünwald“	1	47
53 B	Konzept „Giesing-Grünwald“	1	47
54 A	Mittersendl., Blick vom Siemenshochh.	1	49
54 B	Konzept „Solln/Mittersending“	1	49
54 C	Konzept „Solln/Mittersending“	1	49
55 A	Konzept „Fürstenried/Forstenried“	1	51
55 B	Konzept „Fürstenried/Forstenried“	1	51
56 A	Konzept „Südwesten“	1	53
56 B	Konzept „Südwesten“	1	53
57 A	Konzept „Aubing/Freiham“	1	55
57 B	Konzept „Aubing/Freiham“	1	55
58 A	Konzept „Stockdorf-Karlsfeld“	1	57
58 B	Konzept „Stockdorf-Karlsfeld“	1	57
59 A	Konzept „Feldmoching“	1	59
59 B	Konzept „Feldmoching“	1	59
60	Ergebniskarte	1	

## Quellennachweis

- 1 Verfasser
- 2 Kunzmann, K. R. Wegener, M. (1991): The Pattern of Urbanisation in Europe 1960-1990. Berichte aus dem Institut für Raumplanung 28. Dortmund: Institut für Raumplanung, S. 64
- 3 Bauer, R. (Hrsg.), Geschichte der Stadt München, Münchner Stadtarchiv, München 1992
- 4 Planungsreferat I/4
- 5 Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Luftbildarchäologie
- 6 Ude, C. (Hrsg.), Münchner Projekte, München 1993, S. 209
- 7 Luftbild – Bertram, München-Haar
- 8 Max Prugger, Luftbildunternehmen, München  
Kartengrundlagen:  
Topographische Karte: 1:25.000,  
Blattnummern 7734,7735,7736, 77834, 7835, 7934,  
7936; Wiedergabe mit Genehmigung des Bayeri-  
schen Landesvermessungsamtes München,  
Nr. 3217/95