

Perspektive München



C 5

Schriftenreihe
zur Stadtentwicklung

Hochhausstudie

Leitlinien zu Raumstruktur und Stadtbild

Teil II

Detlev Schreiber

Fortschreibung Hochhausstudie von 1977



**Landeshauptstadt
München**

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Perspektive
München
Schriftenreihe zur
Stadtentwicklung

Hochhausstudie

Leitlinien zu Raumstruktur und Stadtbild

Teil II

Fortschreibung der Hochhausstudie 1995
Detlef Schreiber Architekt BDA DWB mit
Dipl.-Ing. Reg. Baum. Claudia Schreiber und
Dipl.-Ing. Susanne Rentsch

Im Auftrag der Landeshauptstadt München,



Teil II

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB

3 Fortschreibung der Hochhausstudie 1995

3.1	Ziele und Arbeitsmethode	63
3.1.1	Ziele	63
3.1.2	Arbeitsmethode	64
3.2	Schutzbereiche	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	
3.3	Entwicklungsbereiche	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	
3.4	Zusammenfassung	125
	Abbildungsverzeichnis und Quellennachweis Teil 3	128

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB

Fortschreibung der Hochhausstudie 1995

3.1 Ziele und Arbeitsmethode

3.1.1 Ziele

Mit der Fortschreibung der Hochhausstudie aus dem Jahre 1977 mußte zunächst die Frage gestellt werden, ob die Ziele der damaligen Untersuchung heute nach 15 Jahren noch Gültigkeit haben, oder ob sie neu zu formulieren sind. Selbst wenn die Beweggründe für Untersuchungen solcher Art sich heute anders darstellen als damals, so muß die Antwort auf die Frage nach den Zielen die gleiche sein wie damals, denn die Wertmaßstäbe für die geordnete Entwicklung und sinnvolle Gestaltung des städtischen Lebensraums haben sich seither nicht verändert:

- Natur und Landschaft müssen als Lebensgrundlage des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in den städtischen Grünräumen gesichert werden,
- Gestalt und Erscheinungsform der Stadt müssen in bestehenden, qualitativ ausgearbeiteten Bereichen vor unmaßstäblicher Veränderung und Zerstörung bewahrt werden – sie müssen aber in neuen Bereichen ebenso qualitativ und mit zeitgemäßen Mitteln entwickelt werden,
- Mensch und Gesellschaft müssen in privaten und öffentlichen Stadträumen eine lebensfreundliche, gesunde und für das menschliche Wohlbefinden geeignete und deren Bedürfnisse sichernde Umwelt finden,
- Stadtstruktur und Stadtorganismus müssen den geeigneten Rahmen sowohl für alle Arten von Nutzungen bilden und in ihrer Ausformung so gestaltet sein, daß sie sich auch zukünftigen Erfordernissen und Veränderungen anpassen können.

Kann das Hochhaus, für das im Stadtraum Standorte zu suchen sind, diesen, eher altruistischen, Zielen gerecht werden? Steht nicht der menschliche Urtrieb, Türme zu bauen, im Widerspruch dazu, weil die Ziele beim Hochhausbau eher privater, wenn nicht sogar egoistischer Natur sind? Es ist sicher

unbestritten, daß es in allen Zeiten durchaus legitim war, mit dem Bau von Häusern in der Stadt

- die besondere gesellschaftliche Auszeichnung eines Einzelnen oder einer Gruppe darzustellen und
- die gestalterische Potenz und das technisch-konstruktive Können einer Zeit zu beweisen.

Daraus läßt sich aber auch folgerichtig ableiten, daß es sich bei der überdurchschnittlichen visuellen Inanspruchnahme des Luft-raumes in der Stadt, um eine besondere Ausnahme handeln muß und daß die entsprechenden Lösungen zwangsläufig auch außergewöhnliche Höchstleistungen sein müssen.

Neben diesen Oberzielen gibt es aber auch eine Reihe von pragmatischen Überlegungen, die bei der Diskussion über das Stadtprofil zu bedenken sind:

- städtebauliche Entwicklungen gehen seit Menschengedenken immer Hand in Hand mit baulichen Verdichtungen in den Bauräumen. Will man die erdnahe flächenhafte Verdichtung und das Schließen der Freiräume vermeiden, muß man eine Verdichtung in der Stapelung suchen
- es gibt aber auch Nutzungen, für die eine Höhenentwicklung günstiger ist, als eine Ausbreitung in der Fläche. Deshalb erscheint es wichtig, bei profilüberragender Bebauung nicht nur die absoluten Höhenentwicklungen zu werten, sondern auch die jeweils dafür geeigneten spezifischen Arten der Nutzung. Ein Antennenturm muß hoch sein, ein Büroturm kann hoch sein, einen Wohnturm kann es nur mit einer besonderen Art von Wohnnutzung geben

- größere Bauhöhen erzeugen aber a priori keine höhere Dichte. Das Gegenteil bestätigen alle Münchner Hochhausprojekte, die eher niedrige Dichten aufweisen. Dreifachhöhere Dichten sind in München in den Bereichen geschlossener Bebauung mit Gebäuden von 25,0 m – 30,0 m Höhe zu finden. Die im Baurecht vorgesehene höchstzulässige Verdichtung mit einer GRZ von 3,0 kann auch mit normaler baumhoher Bebauung erreicht werden.
- neben den funktionalen Erfordernissen bestimmter Gebäude und neben der Notwendigkeit der Verdichtung der baulichen Nutzung in bestimmten städtischen Bereichen, sind es vor allem städtebauliche Überlegungen, welche profilübertreffende Gebäude rechtfertigen können. Das hohe Gebäude ist im Stadtraum als Stadtzeichen und als Orientierungsmerkmal unverzichtbar. Dieses Argument ist wohl das gewichtigste bei der Rechtfertigung von Bauwerken, die das Profil der Stadt überragen, es ist aber auch das zwingende Argument für die außergewöhnlich hohen Ansprüche, welche an die Gestaltung der Erscheinungsform solcher Gebäude gestellt werden müssen.

3.1.2 Arbeitsmethode

Die Hochhausstudie von 1977 hatte die sehr differenziert gegliederte Ausweisung von 3 Schutz- und 2 Untersuchungsbereichen von jeweils unterschiedlicher Wertigkeit zum Ergebnis. Daraus war ein Profilentwicklungskonzept ablesbar, welches die Schutzbereiche präziserte und Anregungen für die Fortschreibung der Aussagen in den Entwicklungsbereichen vermittelte. Es sollte anschließend in differenzierterer Form auf Stadtteilebene ergänzt werden. Bei der vorliegenden Fortschreibung erschien es aus Gründen der Praktikabilität und der einfacheren Handhabung sinnvoll, die noch gültigen Planungsergebnisse von damals zu übernehmen und zu vereinfachen und die Grundlagen und die Kriterien beizubehalten:

- Grünräume, Topografie und Vegetation
- Bauräume und Baustrukturen
- Höhenprofil der Bauräume und profilübertreffende Gebäude
- Einwirkung profilübertreffender Gebäude auf den Stadtraum
- Entwicklungsachsen und Entwicklungspotentiale im Stadtraum.

Die Fortschreibung führte zu Straffungen und Vereinfachungen und vor allem zur Verlagerung des Gewichts der Untersuchung auf die Entwicklungsbereiche.

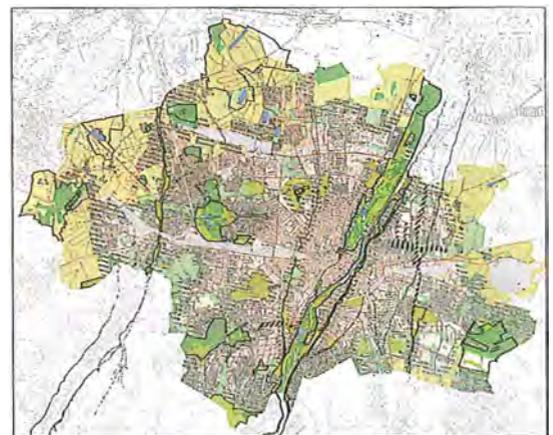
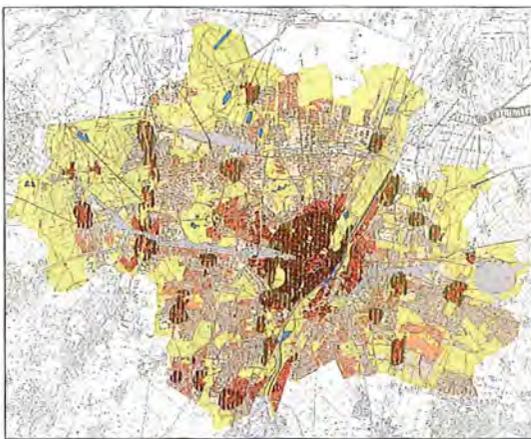


Abb. 1: Grünräume, Topografie und Vegetation Hochhausstudie 1977

Die ursprünglich, sehr differenziert erfassten und mit abgestuften Schutzzonen umgebenen Grünflächen wurden zusammengefasst. Auf die Schutzzonen wurde verzichtet. Dagegen sind die sekundären Grünflächen – die sogenannte „Landschaft auf Baugrundstücken“ – in der Bewertung der Grünräume stärker berücksichtigt worden. Das sind Grundstücke, auf denen großer zusammenhängender Baumbestand die bauliche Charakteristik zurückdrängt, die Grundflächenzahl den Wert

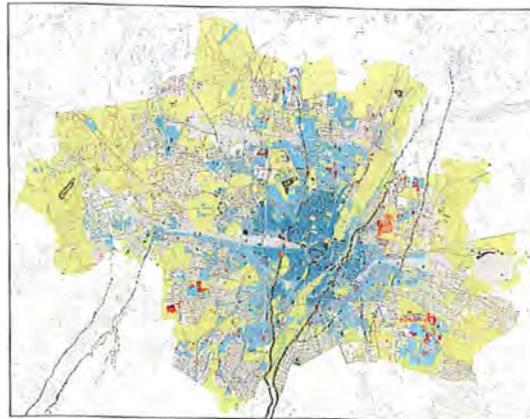
von 0,25 GRZ unterschreitet und die Zahl der Geschoße unter drei liegt. Solche exzessiven Baugebiete können mit ihren landschaftlichen und ökologischen Qualitäten den unterdurchschnittlichen Grünflächen-Standard der Stadt München ausgleichen, wenn sie zu einem zusammenhängenden Grüngliederungssystem zusammengefaßt werden. Neben den topografisch wichtigen Hangkanten ist der gesamte Aufbau des natürlichen Reliefs in die Überlegungen einbezogen worden.



**Abb. 2: Bauräume und Baustrukturen
Hochhausstudie 1977**

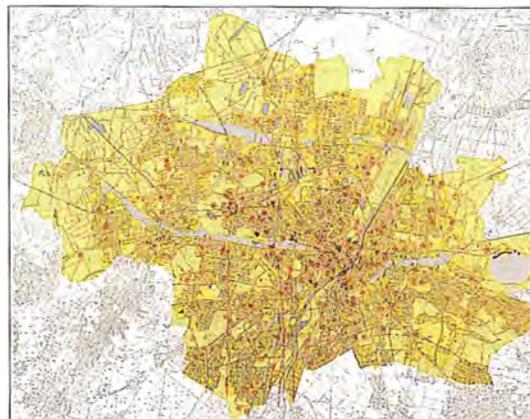
Die schutzwürdigen Bauräume der Untersuchung von 1977 enthielten ebenfalls Ergänzungen in der Form von ringförmigen Schutzzonen. Bei der aktuellen Fortschreibung wird darauf verzichtet, ebenso auf die Darstellung einer sehr differenzierten Wertigkeit. Der Verzicht erschien deshalb möglich, weil die Weiterentwicklung und die praktische Erprobung der Prüfungsmethode zur Beurteilung profilübertagender Gebäude im Stadtraum ihre Präzision und Zuverlässigkeit an zwei Beispielen nachgewiesen hat.

Die Auswertung des Höhenprofils der Stadt aus dem Jahre 1977 zeigt noch deutlich die auf den Staffelbauordnungsgedanken von Theodor Fischer zurückgehende Idee von der sich nach außen abflachenden Stadtkrone. Die jüngeren Auswertungen machen deutlich, daß sich das Stadtprofil gleichförmig in



**Abb. 3: Höhenprofil der Bauräume
Hochhausstudie 1977**

der Höhe ausnivelliert und weiterhin nur durch eher zufällig angeordnete höhere Gebäude unterbrochen wird. Diese Tendenz setzt sich auch mit den aktuellen Hochhausprojekten fort, für die zwar planungsrechtliche Grundlagen geschaffen, die aber noch nicht realisiert sind.



**Abb. 4: Profilübertagende Gebäude
Hochhausstudie 1977**

Neben den Bauräumen und den Grünräumen sind es die Räume der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze, die für die Erfahrung und das Erlebnis des Stadtraumes und seines Profils den Rahmen bieten. Die geschlossen bebauten, innerstädtischen Bauquartiere mit

qualitätvollen Raumbildungen und einheitlichem Höhenprofil bieten nur wenige Sichtvorfelder für profilüberragende Gebäude, obwohl sie reich mit differenziert gestalteten Turmbauten ausgestattet sind. Ähnliche Raumbildungen finden sich auch noch in Bereichen neuer Siedlungsgebiete. In offenen Baugebieten mit niedriger Dichte ist die Nahwirkung profilüberragender Gebäude weniger auffällig als deren Fernwirkung, wenn entsprechende Sichtvorfelder oder Sichtachsen bestehen.

Wesentlich anders stellen sich die großen Stadträume in München dar, die weiträumig begrenzt sind und Verkehrslinien aufnehmen. Die raschere Abfolge bei der Erfassung städtebaulicher Profilierungen führt zu anderen Maßstäben in Höhe und Breite der Gebäude. Ähnliches gilt für die freien Verkehrsräume der Bahnflächen, die in zunehmendem Maße zu Kommunikationsräumen und möglicherweise Erlebnisräumen werden können.

Die Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs werden in zunehmendem Maße die Verkehrsabläufe und damit auch die unterschiedlichen stadträumlichen Qualitäten bestimmen. Die im zentralen Bereich der Stadt liegenden Bauräume genießen eine hochwertige Erschließungsgunst durch sie. Dadurch können die Straßen- und Platzräume vom Individualverkehr entlastet werden und so eine andere stadträumliche Charakteristik und eine andere Qualität des auf sie einwirkenden Stadtprofils wiedergewinnen.

Im Außenring der Stadt wird sich aber eine Hierarchie von Stadträumen ergeben. An den Haltepunkten des ÖPNV sollten sich verdichtete Bauräume angliedern, die auch mit hochwertigen zentralen Einrichtungen auszustatten sind. Solche Zentren können eine Hervorhebung im Stadtraum durch profilüberragende Stadtzeichen erfahren.

Daneben entstehen in der sich ausweitenden Stadtlandschaft weite fließende Stadträume für die Bahn und das Auto, in denen die räumlichen Fassungen und baulichen Profilierungen auf die Dynamik und die größeren Raumdimensionen bei der Wahrnehmung eingehen müssen. Dort liegen auch vorrangig die Bereiche für zusätzliche Profilentwicklungen.

Von besonderer Bedeutung in den Entwicklungsbereichen ist die Berücksichtigung der möglichen zusätzlichen Entwicklungspotentiale im Stadtgebiet. Schwerpunkte sind Riem, Freiham sowie die freiwerdenden Bahnflächen und ehemalige militärischen Flächen. Ferner sind es die zur Umstrukturierung und Nachverdichtung vorgesehenen Siedlungen am Perlacher Forst, am Hasenberg und im Bereich der Siedlung am Lerchenauer See. Darüber hinaus kann im östlichen Stadtbereich von München nach der Verlagerung des Flughafens Riem eine größere Zahl von Bauflächen entwickelt werden.

3.2 Schutzbereiche

3.2.1 Strukturmerkmale des Stadtraums

Außenraum und Stadtraum

Der Gegensatz von Stadt und Land und die daraus abgeleiteten spannungsreichen Bilder von der klar abgegrenzten Stadt in einer unbegrenzten freien Landschaft hat unser Denken, unsere Vorstellungen und unsere Wertmaßstäbe von der Stadt in ihrer räumlichen Erscheinung sehr stark geprägt. Die Beurteilung einer Stadtansicht wird nie frei sein vom Vorbild der mittelalterlichen Stadt, die sich als ein geordnetes Gemenge von differenzierten Gebäuden klar nach außen durch Wall und Mauer begrenzt und überragt von baulichen Wahrzeichen darstellt. Der Wertmaßstab solcher Bilder hat sich auch bis heute noch erhalten und ist im übertragenen Sinn auch die Grundlage für die begeisterte



Abb. 5: Stadtsilhouette München 1835

Bewertung der Silhouetten von New York und Chicago, die ein weites Wasservorfeld haben und Aussichten voller Dramatik liefern und so als Sinnbilder modernen Städtebaus bekannt und bewußt geworden sind.



Abb. 6: Silhouette New York 1960

Der klar definierte unbebaute Außenraum steht so deutlich als Gegensatz zum baulichen geprägten Stadtraum. Die Grenze zwi-

schen beiden Räumen ist so eindeutig, sie haben mit Ausnahme des Himmels als dritte Raumdimension scheinbar nichts gemeinsam. Je energischer sich aber der Stadtraum, und das ist vor allem bei der mittelalterlichen Stadt der Fall, in der Höhe profiliert, desto mehr greift auch sein Anspruch auf den ihn umgebenden Außenraum über und dokumentiert so Macht und Stärke. Noch im 19. Jahrhundert stimmte die hierarchisch geordnete Stadtansicht mit den Zeichen der weltlichen und geistlichen Macht nach Form und Inhalt mit den Zielvorstellungen der Gesellschaft überein.

Mit der Ausuferung der Siedlungsräume verschwanden diese spannungsreichen Gegensätze im Erscheinungsbild der Stadtlandschaft. Unsere Wertvorstellungen dieses Erscheinungsbildes blieben aber bestehen, obwohl die Zielvorstellungen von der Stadt und ihrem Raum völlig andere geworden sind. Begünstigt durch die steigende Mobilität und die zunehmende Öffnung der Gesellschaft entwickelten sich unsere Siedlungsräume nicht nur nach den wirtschaftlichen, sondern vielmehr auch nach den geistigen Prinzipien der Regionalstadt. Das heißt nichts anderes als die grenzenlose Durchdringung von Bauräumen und Landschaftsräumen.

Der traditionelle, profilierte „Stadhügel mit seiner Krone“ verschwindet nicht nur in Wirklichkeit, sondern auch als geistiges Prinzip, legitimiert durch die neue Planungsphilosophie der Regionalstadt, die auch zum Leitbild für die neue demokratische Gesellschaft wird.

Auch die Versuche, neue Maßstäbe in der Stadtlandschaft durch Differenzierung von verdichteten und stärker profilierten Bauräumen im Gegensatz zu fließenden, offenen und niederen Freiräumen zu entwickeln, werden die Qualitätsstufen historischer und in unserer Vorstellung immer noch wirkender Vorbilder nie erreichen. Es ist deshalb fraglich, ob man sich einer solchen, aus der historischen Betrachtungsweise abgeleiteten,

Zielvorstellung für die zukünftige Stadtgestaltung anschließen sollte. Denn auch für die Erscheinungsformen von städtischen Bauräumen und städtischen Freiräumen hat sich ein ähnlicher Auflösungsprozeß durchgesetzt, wie der bei der spannungsvollen Abgrenzung zwischen Außenraum und Stadtraum.

Bauraum und Freiraum

In der bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts in unseren Städten vorherrschenden, geschlossenen Bauweise werden auch bei geringen Bauhöhen die Abgrenzungen zwischen dem Bauraum und dem Freiraum nie als Zwischenraum empfunden und dargestellt. Der Freiraum ist bei der geschlossenen städtischen Bebauung entweder öffentlicher Kommunikationsraum, oder in Stufen abgegrenzter privater Raum – Vorgarten, Garten oder Hof. Erst die Merkmale moderner Architektur und des modernen Städtebaus führten mit der Hervorhebung des Einzelbaukörpers und der offenen Bauweise zum fließenden Raum, der in negativer Formulierung zur bloßen Abstandsfläche degradiert werden kann. Es gibt leider nur wenige Beispiele, die das positive Gegenstück, den fließenden Raum als qualitätvolle städtebauliche Räume verwirklicht haben. Damit ist immerhin der Beweis geliefert, daß nicht das architektonische Prinzip des fließenden Raumes, sondern vielmehr deren jeweilige Qualität entscheidend für das Ergebnis ist.

Die Qualitätsverluste in unseren Stadträumen wird kaum einer bestreiten. Die Ursachen dafür sind aber nicht in der offenen Bauweise mit den fließenden Räumen allein zu suchen, sondern vor allem in deren Bevorzugung, um neuen, gesellschaftlichen und individuellen Zielvorstellungen besser entsprechen zu können. Die offene pluralistische Gesellschaft eröffnet jedem Individuum einen großen Handlungsspielraum, dessen Ausdrucksfähigkeit um so größer werden kann, je geringer die Abhängigkeit von allgemeinen, zur Unterordnung zwingenden geschlossenen Baustrukturen sind. Das freistehende Gebäude mit notwendigem Abstand

schafft erst die Voraussetzungen für einen absolut unabhängigen Ausdruck in der Form eines individuell gestalteten Baukörpers. Der Wunsch nach weitgehender Eigenständigkeit führt zu verstärkt körperlichen Ausdrucksformen in einem Gebäude ohne begrenzenden oberen Abschluß. Damit wird auch die Grenze eines Baukörpers nach oben fließend. Die Addition von Geschossen wird erleichtert und zusammen mit der isolierten, freistehenden Form des Gebäudes entwickelt sich als Konsequenz das allgemeine profilüberragende Gebäude, das Hochhaus.

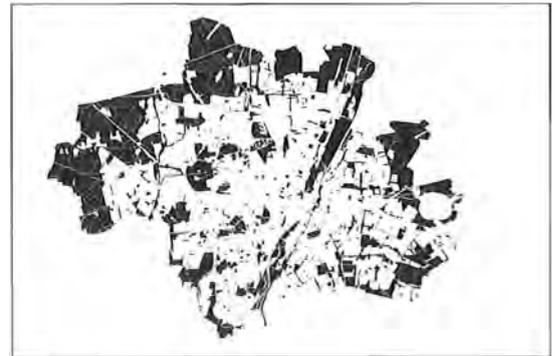


Abb. 7: Grünräume



Abb. 8: Straßenräume



Abb. 9: Bauräume

3.2.2 Stadtstruktur und Topografie

Das Erscheinungsbild einer Stadt steht im engen Zusammenhang mit den natürlichen Gegebenheiten des topografischen Reliefs. Das Geländeprofil kann die Stadtsilhouette maßgeblich bestimmen und die inneren Stadträume deutlich artikulieren. Mit den Gebäudehöhen können Geländeprofile entweder überhöht oder nivellierend verflacht werden. Auf diese Weise können auch die Möglichkeiten zur Wahrnehmung der Stadträume verbessert und aufgewertet werden. Das Erlebnis eines Stadtraumes aus der Talsituation wird sich von der aus der Hangsituation unterscheiden. Deshalb kommt den Hochpunkten sowohl als auch den Tiefpunkten der Stadt eine besondere Bedeutung zu.

Für den Stadtraum von München ist dies von besonderer Bedeutung, da die Kernstadt in einer Talsituation liegt und die dort vorhandene höhere Bebauung die Höhen der natürlichen Hangkanten in weiten Bereichen übertrifft. Andererseits sind die Fernsichten von Süden nach Norden durch die gleichmäßig sich neigende schiefe Ebene und von den Hangkanten der Isar und den künstlich geschaffenen Hügeln aus begünstigt.

In der Karte 1 wurde versucht, die Besiedlung im Münchner Raum etwa zur Zeit der Stadtgründung um 1158 darzustellen. Sie erfolgte vorwiegend entlang der Würm und des Hachinger Baches, sowie auf den Höhen der Hangkante über der Isar.

Drei Römerstraßen sind im Bereich Münchens festgestellt. Eine in Nord-Süd-Richtung entlang des Würmtales und zwei in Ost-West-Richtung. Die eine lag im Norden zwischen Dornach, Oberföhring und Milbertshofen, die andere lag im Süden von Grünwald und führte nach Westen in Richtung Würmtal.

Der Isarübergang der nördlichen Ost-West-Römerstraße lag bei Oberföhring an der Stelle, wo vermutlich auch die spätere Brücke der Handelsstraße lag, deren Zerstörung

und Verlegung durch Heinrich den Löwen Anlaß zur Gründung der Stadt München war.

Das topografische Relief des Raumes von München ist durch den eingeschnittenen Lauf der Isar gekennzeichnet. Parallel zur Isar verläuft im Westen die Würm und im Osten der kleinere Hachinger Bach, dessen Verlauf nicht so deutlich als Tal ausgeprägt ist, wie die beiden anderen Flüsse. Der Hachinger Bach versickert bei Berg am Laim in das Grundwasser. Charakteristisch ist, daß sich die Täler der Isar und der Würm im Münchner Stadtgebiet von Süden her kommend trichterförmig nach Norden öffnen und so ein weites, flaches Becken bilden, das für die städtebauliche Entwicklung Münchens günstige Voraussetzungen schafft.

Westlich der Isar werden durch zwei parallel zum Fluß verlaufende Geländebruchkanten im Innenstadtbereich drei Terrassen gebildet, von denen die mittlere und westliche verhältnismäßig eben sind. Östlich der Isar ist das Gelände stärker und unregelmäßig bewegt. Im Stadtgebiet von München steigt das natürliche Gelände von der Höhe 482 m NN an der nördlichen Stadtgrenze auf die Höhe 580 m NN an der südlichen Stadtgrenze. Der Höhenunterschied in Nord-Süd-Richtung beträgt im Stadtgebiet 98 m. In Ost-West-Richtung werden die nahezu parallel verlaufenden Höhenlinien durch den keilförmigen Taleinschnitt des Isarlaufs deutlich in Nord-Süd-Richtung verändert. Die dort entstehenden Ost- und West-Steilhänge weisen Höhenunterschiede von 20 m auf.

Die höchsten Einzelerhebungen im Stadtgebiet sind der Olympiaberg mit einer relativen Höhe von 50 m und einer absoluten Höhe von 565 NN über der Basis von 515 NN und der Luitpoldhügel mit einer relativen Höhe von 33 m und einer absoluten Höhe von 543 NN über der Basis von 510 NN. Die auf der nachfolgenden Seite dargestellten Schnitte Nord-Süd und Ost-West gehen von einem Überhöhungsfaktor von 5 aus.



Topografie und Grundelemente der Stadtstruktur

-  Wasserflächen
-  Höhenlinien über NN
2 m Abstände
-  Historischer Dorfkern
-  Historische Achse

Quelle:
Fortschreibung der Hochhausstudie
Karte 1

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB
August 1995

M 1 : 75 000

Im Auftrag der Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

3.2.3 Grünflächen

In der Karte 2 sind alle bestehenden und geplanten Grünflächen im Stadtgebiet, nach ihrer Charakteristik differenziert, enthalten. Dargestellt sind auch Bauflächen, die mit großem zusammenhängendem Baumbesatz eher den Charakter von Grünflächen haben. Sie sind als Landschaftsflächen auf Baugrundstücken bezeichnet. Ihr besonderer Wert liegt darin, daß sie die innerstädtischen Grünflächen zu einem zusammenhängenden Netz von Grünräumen ergänzen können, die sowohl dem Ausgleich des Naturhaushalts dienen als auch der Erholung der städtischen Wohn- und Arbeitsbevölkerung.

Die Definition dieser Landschaftsflächen auf Baugrundstücken erfolgte zunächst aufgrund einer optischen Bewertung bei der Auswertung von Luftbildern und örtlichen Begehungen. Es wurden alle Bauflächen dargestellt, deren Profil durch Baumkronen und nicht

durch Gebäude charakterisiert wird. In einer zweiten Bewertungsstufe sind diese Landschaftsflächen auf Baugrundstücken auf den Grad der Versiegelung und die Stockwerkszahl überprüft worden. Es wurden dabei die Grundstücke ausgewählt, die eine maximale Grundflächenzahl von 0,25 GRZ haben und damit zu 75% unversiegelte Grünflächen aufweisen und deren Stockwerkszahl drei nicht überschreitet und deren Bauprofil das Baumprofil ebenfalls nicht überschreitet. In einer dritten Bewertungsstufe sind dann die in der zweiten Stufe qualifizierten Flächen nach ihrer Eignung zur Ergänzung des Grünflächennetzes ausgewählt worden. Sie sollten einen besonderen Schutz erfahren, da zu erwarten ist, daß solche Flächen unter zunehmendem Entwicklungsdruck für Nachverdichtungen und Höherprofilierungen stehen. Die Flächen mit Landschaft auf Baugrundstücken mit bis zu 3 Geschossen und einer GRZ von kleiner als 0,25 sind nur auf Wohnbauflächen zu finden.



Abb. 12: Bauflächen mit niedriger Versiegelung (GRZ < 0,25)



Grünflächen

-  Grünflächen
-  Baumbestand
-  Wasserflächen
-  Landschaftsschutzgebiete
-  Landschaft auf Baugrundstücken
-  Bahnflächen
-  Straßennetz

Quelle:
Fortschreibung der Hochhausstudie
Karte 2

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB
August 1995

M 1 : 75 000

Im Auftrag der Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Auf der Karte 2 Grünflächen sind die Ansätze für ein Grüngliederungsnetz erkennbar:

- in Nord-Süd-Richtung prägt die Isaraue mit den begleitenden Grünflächen und raumbestimmenden Hangkanten, den Stadtraum. Die Lage der Altstadt in unmittelbarer Verbindung zu diesem profilierten Landschaftsraum begünstigt die Wirkung des reichen Altstadtprofils auf die Stadtlandschaft
- im Westen zeichnet das Würmtal eine Nord-Süd-Furche, die dort den Stadtraum gliedert und von der nach Osten und Westen Grünzüge ausgehen – nach Westen vor allem in den freien Landschaftsraum um die Aubinger Lohe, nach Osten zum Nymphenburger Park und Olympiapark, nach Südwesten zum Westpark und zur Theresienwiese. Ferner zeichnet sich dort auch der Grünring um Pasing ab
- im Nordwesten führt vom Olympiapark aus ein Grünzug über die Seen zum Dachauer Moos
- im Südwesten schließen zwei Grünzüge vom Südpark über den Waldfriedhof und das Forstenrieder/Sollner Feld zum Forstenrieder Park
- im Osten führt ein Nord-Süd-Grünzug im Verlauf des Hachinger Bachs mit Südfriedhof und Ostpark über Berg am Laim, Daglfing, Denning und Johanneskirchen zum Föhringer Feld. Von diesem Grünzug zweigen Äste nach Osten zum Perlacher Forst über Daglfing nach Riem ab.

Die Auswertung dieser Bestandskarte führt zu einem schlüssigen System von Grünräumen für das gesamte Stadtgebiet.



Abb. 13: Nymphenburger Park



Abb. 14: Englischer Garten



Abb. 15: Isarauen



Abb. 16: Nördl. Seenplatte – Lerchenauer See



Abb. 17: Innerstädtischer Grünraum – Hirschgarten

3.2.4 Ausgewählte Baustrukturen

Die wesentliche Grundlage für die Karte ist die Liste der Baudenkmäler und Ensembles in der Landeshauptstadt München. Alle in dieser Liste enthaltenen Einzelbauwerke sind kartiert und alle Ensembles in ihrem Umgriff dargestellt.

Das Kernstück ist die Altstadt, die auf dem Grundriß der mittelalterlichen Herzogstadt und späteren barocken Residenzstadt aufbauend im 19. Jahrhundert Hauptstadtkern und nach dem Zweiten Weltkrieg unter Wahrung der Identität des Stadtgrundrisses zum Zentrum einer Großstadt umgeformt wurde. Die Umgrenzung dieses Ensembles folgt den Hauptlinien der ehemaligen Stadtbefestigung innerhalb der vier Stadttore. Der Bereich umfaßt die drei Stufen der Stadtentwicklungen von der Stadtgründung 1158 bis zum Jahre 1790.

Nach der Entfestigung der Stadt im ausgehenden 18. Jahrhundert konnte sich das Stadtgebiet im 19. Jahrhundert in großzügig geformten Konzepten erweitern. Diese innerstädtischen Bauräume sind ähnlich schutzwürdig wie die Altstadt.

Im Nordwesten entstand die großräumige Maxvorstadt mit dem großzügigen Rechteckstraßennetz mit Gevierten von 198 m x 232 m. Die beiden besonders geschützten Ensembles der Maxvorstadt zeigen die städtebaulich qualitätvolle Verbindung der rationalen Stadtstruktur des Rasters mit dem malerisch geformten Altstadtgrundriß. Weit ausgreifend wurde die städtebauliche Achse der Briener-/Nymphenburger Straße angelegt, welche über den Stadtteil Neuhausen den Anschluß zum Ensemble Nymphenburg herstellt.

Auch die westlichen, südwestlichen und südlichen Stadterweiterungen fügen sich in ähnlich qualitätvoller städtebaulicher Form an die Altstadt an. Sie umschließen die Ensembles Gollierplatz im Westend, das Wiesen-

viertel, Untersendling, Gotzinger Platz, Hans-Sachs-Straße, die Isar-Vorstadt und das Gärtner-Platz-Viertel.

Die Stadterweiterungen nach Osten werden durch große städtebauliche Achsen der Maximilianstraße und der Prinzregentenstraße über die Isar hinweg geschaffen. Sie verbinden den Stadtkern mit den neuen Quartieren und schaffen Ordnungssysteme für den Stadtgrundriß des Münchner Ostens. Dort befinden sich die Ensembles Haidhausen, Ostbahnhofviertel, Bogenhausen, Nockherberg und Giesing.

Die innerstädtischen Bauräume verdanken ihre Schutzwürdigkeit:

- den hohen stadträumlichen Qualitäten
- der angemessenen baulichen Profilierung
- den wirtschaftlichen Dichten
- der ausgewogenen Nutzungsmischung
- der vorteilhaften Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- der überdurchschnittlichen Ausstattung mit zentralen Einrichtungen
- der vielfältigen Ausstattung mit Baudenkmalern und Ensembles.

Weitere schutzwürdige Baustrukturen sind die ehemaligen Dorfkerne und einige Siedlungen besonderer Eigenart, die alle als Ensembles in der Denkmalliste enthalten sind. Ferner sind eine Reihe von intensiv durchgrüneten Villengebieten, die einen hohen Anteil an denkmalgeschützten Bauwerken besitzen, in dieser Schutzkategorie aufgenommen worden.

Neuere Baugebiete aus dem 20. Jahrhundert, die von einheitlicher und qualitätvoller städtebaulicher Gestaltung sind, werden ebenfalls als schutzwürdige Stadtstrukturen kartiert. Sie sind aber nicht gleichwertig als vorrangig schützenswerte Bereiche in die Ergebniskarte zur Erhaltung schutzwürdiger Bauräume aufgenommen worden.



Abb. 19: Odeonsplatz



Abb. 20: Ludwigskirche



Abb. 21: Agricolaplatz/Vohburger Straße



Abb. 22: St. Ursula



Abb. 23: Kaiserstraße



Abb. 24: Clemensstraße

3.2.5 Nutzungsstruktur, Zentren, Höhenprofil

Die Merkmale der Nutzung wurden in vereinfachter Form nur nach Wohnbauflächen und Gewerbebauflächen zur Verdeutlichung der Grundzüge der Nutzungsstruktur unterschieden.

Im Gegensatz zu den Wohnbauflächen, die im Stadtgebiet große zusammenhängende Flächen aufweisen, lagern sich die Gewerbe-, Industrie- und Mischbauflächen bandförmig, vor allem an den Trennlinien der Bahnlinien, in den Stadtraum ein. Günstig wirkt sich dabei der geringe Störeinfluß der Gewerbegebiete auf die Wohngebiete aus und vorteilhaft die zentrale, dispers verteilte Lage der Arbeitsstandorte zwischen den Wohnstandorten, die auch ringförmig das Stadtzentrum umgreifen. Die mangelnde Qualität der Gestaltung der Stadträume entlang den Bahnlinien und ihrer trennenden Funktion stellen sich als Nachteil dar.

Die Darstellung der vorhandenen zentralen Bereiche im Stadtraum bestätigt die dominante, kompakte Position des Stadtkerns. Im umschließenden Stadtraum zeichnen sich vorwiegend lineare Strukturen entlang wichtiger Hauptverkehrsstraßen ab. Deutliche dezentrale Konzentrationen lassen sich dagegen in Schwabing, am Ostbahnhof, in Neuhausen und in Pasing erkennen.

In den peripheren Bereichen des Stadtgebiets liegen die Höhen des Stadtprofils unter der möglichen Baumkronenhöhe von rd. 15,0 m. Im Innenstadtbereich überwiegt die 4 – 6-geschoßige Bebauung mit Höhen bis zu 30 m. Im gesamten Stadtgebiet finden sich zufällig eingestreute Hochpunkte von 7- bis 9-geschoßiger Bebauung und wenige mit einer Höhe von über 10 Geschossen.

Eine Kongruenz von Nutzungsstruktur, Zentren und Stadtprofil ist beim Vergleich der dargestellten Strukturmerkmale nicht erkennbar.



Abb. 25: Wohnbauflächen
Auszug aus dem FNP



Abb. 26: Mischgebiete und Gewerbeflächen
Auszug aus dem FNP

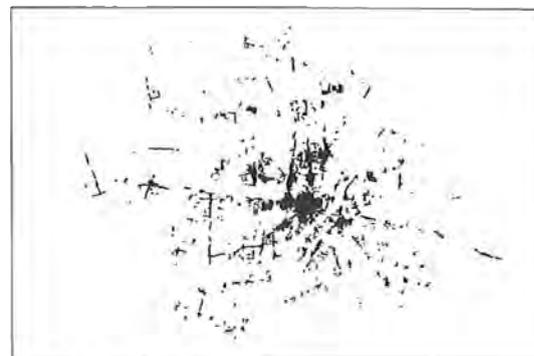


Abb. 27: Zentrale Bereiche
Auszug aus KOMPAS

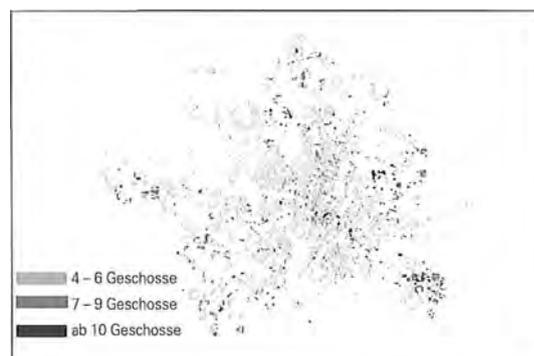


Abb. 28: Höhenprofil der Bauräume
Auszug aus KOMPAS

3.2.6 Schutzwürdige Grünräume und schutzwürdige Bauräume

Aus der Zusammenfassung der bewerteten Bereiche der schutzwürdigen Grünräume und der schutzwürdigen Bauräume entwickeln sich die Schutzbereiche zur Erhaltung des bestehenden Stadtprofils. Diese Zusammenfassung der Bau- und Grünräume stellt die Entwicklungsbereiche frei, in denen unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Profilentwicklungen wünschenswert sind.

Das zusammenhängende Netz der schutzwürdigen Grünräume ermöglicht die Schaffung und Erhaltung von wertvollen Stadträumen für die Naherholung, den Klima- und den Naturhaushalt. In den zusammenhängenden Flächen der schutzwürdigen Bauräume sollen die städtebaulichen Qualitäten erhalten bleiben und nicht durch zusätzliche Verdichtungen und Profilierungen gestört werden.

Ringförmig um die Kernstadt gruppieren sich die Entwicklungsbereiche, durch Grünräume differenziert und z.T. mit deutlichem Abstand zur Stadtgrenze.



Abb. 29: Nymphenburg



Abb. 30: Innenstadt



Abb. 31: Blick vom steinernen Saal



Baustrukturen

- Altstadt und Ensemble
- Innenstadt mit hoher Gestaltqualität
- Offene Baugebiete mit hoher Gestaltqualität
- Siedlungen mit einheitlicher Gestaltung

- Wasserflächen
- Grünflächen

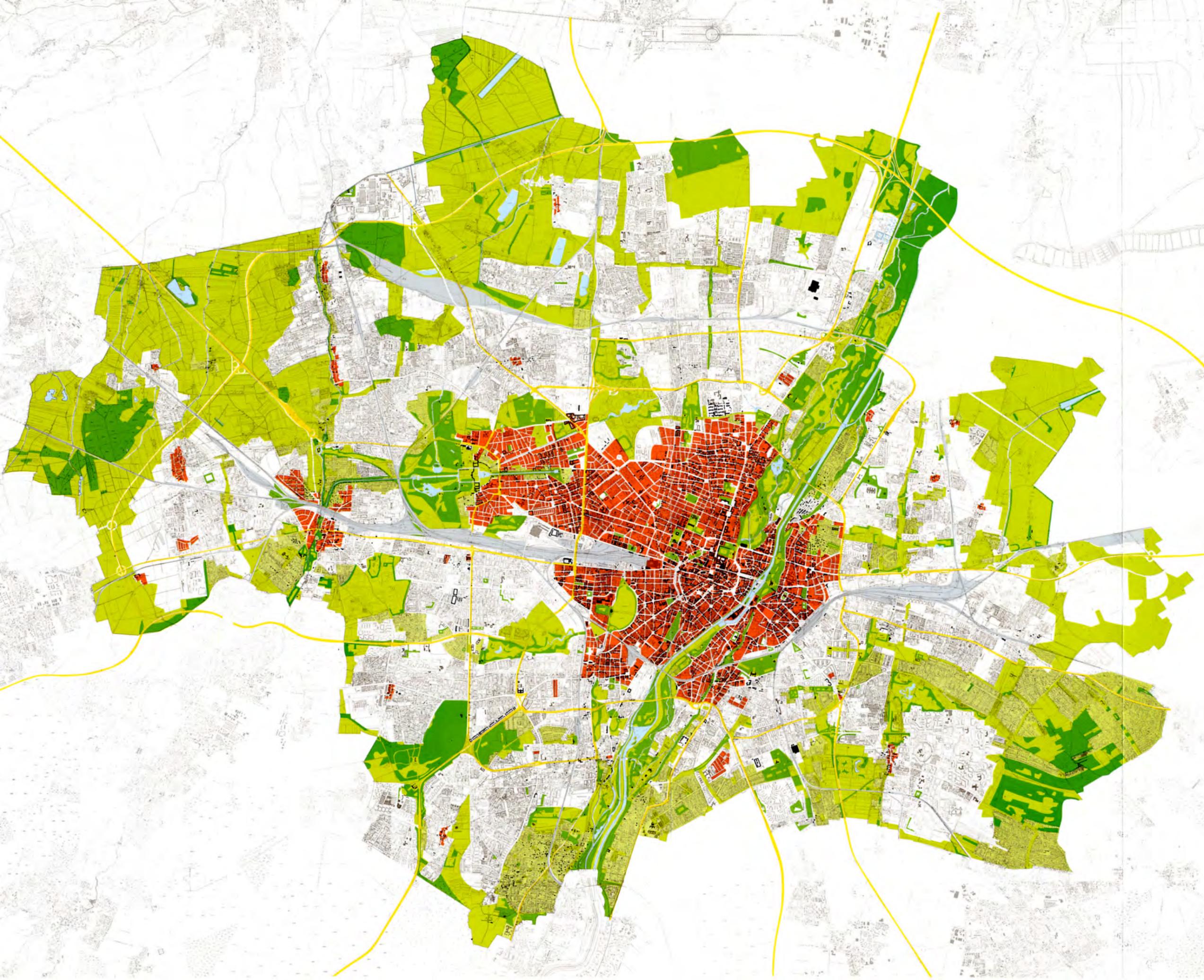
- Baudenkmal

Quelle:
Fortschreibung der Hochhausstudie
Karte 3

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB
August 1995

M 1 : 75 000

Im Auftrag der Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung



**Schutzwürdige Grünräume und
schutzwürdige Bauräume**

-  Schutzwürdige Bauräume
-  Schutzwürdige Grünräume
-  Landschaft auf Baugrundstücken
-  Wasserflächen
-  Bahnflächen
-  Stadteinfahrten
-  Baumbestand
-  Baudenkmal

Quelle:
Fortschreibung der Hochhausstudie
Karte 4

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB
August 1995

M 1 : 75 000

Im Auftrag der Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

3.2.7 Stadtprofil in schutzwürdigen Bauräumen

Bei der vorliegenden Fortschreibung der Hochhausstudie konnten die bei der ursprünglichen Bearbeitung gewonnenen Erkenntnisse über die Wahrnehmung im Stadtraum vertieft werden. Es können in dieser Dokumentation nur die wesentlichen Ergebnisse wiedergegeben werden.

Profilüberragende Gebäude können im Stadtraum bei entsprechend geeigneten Sichtvorfeldern und Sichtachsen aufgrund der großen Sehtüchtigkeit des menschlichen Auges auf weite Distanzen wahrgenommen werden. Dabei sind die Fernwirkungen meist sehr viel eindrucksvoller als die Nahwirkungen. Die plastische oder dreidimensionale Wahrnehmung reicht aufgrund des geringen Abstands des Augenpaares nur bis zu einer Distanz von 200 m, während bei günstigen, atmosphärischen Sichtverhältnissen die Wahrnehmung von Gegenständen in der Größenordnung von 5,0 m noch in einer Entfernung von 16 km möglich ist. Dabei kommt dem optisch-physiologischen Sehvorgang der Korrekturmechanismus des menschlichen Verstandes zu Hilfe. Aus der Erfahrung des Sehens und Erkennens haben sich in der bildhaften Vorstellung des Menschen Konstanten für die Wahrnehmung von Form und Größe gebildet, die auch auf weite Entfernungen eine maßstäblich sichere Erfassung gewährleisten.

Die Sichteinschränkungen durch die meteorologischen Bedingungen der Atmosphäre sind gravierend. Sie nehmen ziemlich genau linear mit der Zunahme der Beobachtungsdistanz ab. Die Jahresmittelwerte ergeben bei den entsprechenden Entfernungen Sichtminderungen von 1% bei 200 m, 4% bei 1.000 m, 7,4% bei 2.000 m, 29% bei 8.000 m und 55% bei 16.000 m. Aufgrund dieser Untersuchungsergebnisse und den gewonnenen Erkenntnissen des optisch-physiologischen Sehvorgangs und der verstandesmäßigen



Abb. 34: Sichtachse zur St. Pauls Kirche



Abb. 35 Sichtachse zur Heilig Geist Kirche

Korrekturen können Stufen unterschiedlicher Intensität bei der Wahrnehmung im Stadtraum definiert werden:

- Bereich 0 – 500 m, Wahrnehmung der plastischen Erkennbarkeit
- Bereich 500 m – 1.000 m, Wahrnehmung der detaillierten Erkennbarkeit
- Bereich 1.000 – 2.000 m, Wahrnehmung der differenzierten Erkennbarkeit
- Bereich 2.000 m – 4.000 m, Wahrnehmung der Erkennbarkeit
- Bereich 4.000 m – 8.000 m, Wahrnehmung der Sichtbarkeit
- Bereich 8.000 m – 16.000 m, Wahrnehmung der Auffindbarkeit

Die dargestellten Einwirkungen von profilüberragenden Gebäuden auf die schutzwürdigen Bauräume liegen überwiegend im Bereich der intensiven Wahrnehmungsstufen von 0 – 4.000 m. Es wird aber auch mit der Darstellung der Sichtbeziehung zwischen der Forstenrieder Allee und den Türmen der Frauenkirche verdeutlicht, daß die Wahrnehmungsstufen bis zu 8.000 m im Stadtraum von Bedeutung sind.

Bei den hervorgehobenen profilüberragenden Gebäuden handelt es sich vor allem um schlanke Kirchtürme mit einer hohen Gestaltungsqualität. Einige von ihnen erreichen Höhen von 90 – 99 m. Es sind dies die Türme St. Johann Baptist in Haidhausen, St. Peter, Hl. Kreuz in Giesing, Mariahilf in der Au, St. Paul und die Frauenkirche. Daneben befinden sich im Bereich der schutzwürdigen Bauräume auch einige Hochhäuser mit Höhen von ca. 60 m, wie z.B. das Hotel am Hauptbahnhof, das Haus des Bayerischen Rundfunks an der Arnulfstraße, das Europäische Patentamt an der Isar sowie die technischen Bauwerke mit Höhen von ca. 60 m, wie die Heizkraftwerke an der Müllerstraße und an der Theresienstraße.

Von den Aussichtspunkten der Münchner Stadtberge und den Hochpunkten bei den Hangkanten über der Isaraue, die zwischen 30 m und 50 m über dem Stadtboden liegen, kann das schützenswerte Stadtprofil mit großer Intensität wahrgenommen werden.



Abb. 36: Sichtachse zur Frauenkirche



Abb. 37: Sichtachse zu Justizpalast und Frauenkirche



Stadtprofil in schutzwürdigen Bauräumen

- Schutzwürdige Bauräume
- Wasserflächen
- Grünflächen
- Profilüberragende Gebäude mit Symbolwert
- Sichtachsen
- Baudenkmal
- Bahnflächen
- Höhenlinien

Quelle:
Fortschreibung der Hochhausstudie
Karte 5

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB
August 1995

M 1 : 75 000

Im Auftrag der Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

3.3 Entwicklungsbereiche

3.3.1 Entwicklungspotentiale im Einzugsbereich der U-Bahn und S-Bahn

In der Karte sind die Haltepunkte der S-Bahn- und U-Bahnlinien und die Flächen mit ihren Merkmalen im Einzugsradius von 750 m um die Haltepunkte dargestellt. Diese Flächen werden nach folgenden Kriterien untersucht und bewertet:

1. Schutzwürdige Bauräume und Grünräume, die als Ausschlußkriterien für weitere Entwicklungen gelten müssen.
2. Flächen, die noch unbebaut und Grünflächen sind, im Flächennutzungsplan aber als Bauflächen ausgewiesen sind und je nach ausgewiesener Art der Nutzung Entwicklungspotentiale darstellen.
3. Flächen, die nach Ermittlungen der Stadt als Entwicklungspotential für Nachverdichtungen und Umstrukturierungen in Betracht kommen.

Unterschieden werden die Flächen mit vollflächiger und schraffierter Darstellung für unbebaute Grundstücke einerseits und für bebaute aber umzustrukturierende Grundstücke andererseits.

Im Bereich der schutzwürdigen Bauräume der Innenstadt ergeben sich Entwicklungspotentiale in den Zonen günstiger Erreichbarkeit entlang der Bahnlinie zwischen Hauptbahnhof und Laimer Bahnhof. Es sind prädestinierte Flächen für Mischnutzungen mit hohen Dichten und geeignet für die bauliche Fassung von Stadträumen.

Der Zweig der U4 und U5 erschließt den Stadtraum von Laim, der weitgehend von Wohnnutzungen mit mittleren Dichten geprägt ist. Die dort möglichen Flächenergänzungen sind von geringem Umfang und eignen sich hauptsächlich für Wohnnutzungen mit größeren Dichten. Einige kleinere Bereiche an der Bahnlinie eignen sich für dichte Kern- und Mischnutzungen und zur Schaffung baulicher Raumfassungen.

Die von der U1 und U3 zu erschließenden Stadträume von Moosach bieten beiderseits des Georg-Brauchle-Rings Entwicklungspotentiale, die sich sowohl als Kern- und Mischnutzungen als auch für Wohnnutzungen mit großen Dichten und hohem Bauprofil eignen. Sie können auch zur räumlichen Fassung des Ring-Abzweigs und zur stadträumlichen Mitteleitung beitragen. Allerdings sind stadtnah am südwestlichen Rand die erhaltenswerten Grünräume des Westfriedhofs, der Kleingärten und der Sportanlagen als Beschränkung der Entwicklung zu berücksichtigen.

Die drei nördlichen Äste der U3/U8/U2 und U6 erfahren eine günstige Ergänzung durch die zwischen U2 und U6 geplante Straßenbahnlinie. Die Dichte der radialen U-Bahn-Erschließungen in Verbindung mit den Halte-

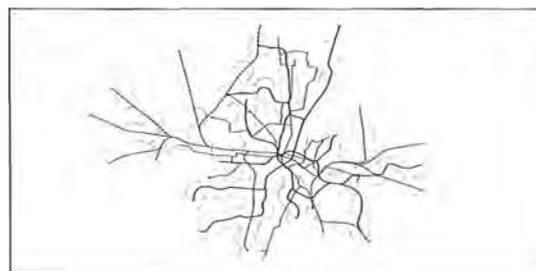


Abb. 39: Öffentlicher Personennahverkehr



Abb. 40: Bauflächen ohne Schutzkriterien und neu ausgewiesene Bauflächen



Abb. 41: Entwicklungsflächen

punkten der S1 und den ergänzenden Straßenbahn- und Omnibuslinien schaffen ein verhältnismäßig geschlossenes, flächiges Erschließungsnetz. Allerdings sind große Bereiche an der U6 und der U3/U8 Bestandteile des schützenswerten Grüngliederungssystems. Sie schränken aber die Flächen der Entwicklungspotentiale nicht ein. Diese liegen vor allem in den Bereichen Fasanerie-Nord/ Lerchenauer See, Feldmoching, Hasenberg/ Panzwerwiese und auf den umzustrukturierenden Kasernenflächen in Milbertshofen und in Freimann sowie am Endpunkt der U6 in Fröttmaning. Diese Flächen im Münchner Norden eignen sich für ergänzende Verdichtungen mit Misch- und Wohnnutzungen. Es bieten sich aber auch Standorte für orientierende Stadtzeichen an.

Im Münchner Osten stehen wertvolle Entwicklungsflächen an der Bündelung der Strecken der S5, S6 und S8 im Bereich von Berg am Laim und Steinhausen an. Die zentrale Lage empfiehlt stärkere Verdichtungen von MK-Flächen mit stadträumlichen Fassungen und höheren Stadtzeichen.

Weitere Entwicklungsschwerpunkte bieten sich an der Flughafenlinie S8 in den Stadtteilen Denning, Engelschalking und Johanneskirchen an. Hier sollten die Chancen für eine umfassende, stadträumliche Gestaltung mit verdichteten WA- und MI-Nutzungen und Erhöhungen im Stadtprofil genutzt werden. Das gleiche gilt für den Entwicklungsschwerpunkt Riem, aber auch für die Entwicklungsflächen in den Bereichen von Trudering.

Am Rand von Neuperlach befinden sich noch Restflächen für gewerbliche Nutzungen. Daneben bestehen noch Entwicklungsmöglichkeiten auf den beim beabsichtigten Rückbau der Ständlerstraße freiwerdenden Flächen. Diese Flächen können für gewerbliche Nutzungen verwendet werden und nur bedingt für wünschenswerte zusätzliche Profilierungen in Neuperlach.

Ramersdorf und Giesing bieten hochwertige Erschließungsqualitäten, aber aufgrund der

umfangreichen Ausstattung mit einheitlich und gut gestalteten Siedlungen nur die Entwicklungspotentiale umzustrukturierender Kasernenflächen der Tegernseer Landstraße an und neu zu ordnender, gewerblicher Flächen an der Bahnlinie der S2. Diese Flächen eignen sich einerseits zur Stadtraumgestaltung und andererseits zur Verdichtung mit höherem Stadtprofil.

Auch das Siedlungsquartier am Fasanengarten bietet westlich der S-Bahnlinie 2 Entwicklungsmöglichkeiten. Der östliche Bereich liegt im Bereich schützenswerter Grünräume, deren Erhaltung im Konflikt mit möglichen Entwicklungen steht. Städtebauliche Orientierungsmerkmale sind hier wünschenswert.

In Solln und Forstenried im Süden des Stadtgebietes sind keine Flächen für städtebauliche Entwicklungen erkennbar. Dagegen bieten sich bei den beiden südwestlichen Zweigen der U3 und U6 kleinflächige Entwicklungspotentiale an, die vor allem im Bereich von Fürstenried-Ost, in Großhadern und in Kleinhadern/Neuhadern Verdichtungen und Stadtprofilierungen ermöglichen.

Im westlichen Stadtgebiet ermöglichen die S-Bahnlinien der S6/S5, S4 und S3 Zonen günstiger Erreichbarkeit, die sich netzartig zusammenschließen. Dort liegen sinnvoll nutzbare Flächen für städtebauliche Entwicklungen mit Verdichtungsbereichen und Orten von profilübertreffender Bebauung. Die Schwerpunkte liegen in Freiham und in Aubing bei der Station Langwied an der S3.

Der nordwestliche Ast der S2, der parallel zur Würmaue verläuft, verfügt über keine zusätzlichen Entwicklungsflächen, zumal da im Bereich des Bahnhofs Karlsfeld die Zone günstiger Erreichbarkeit im Konflikt mit der Ausweisung schützenswerter Grünräume steht. Die städtebaulich amorphen und heterogenen genutzten Siedlungsbereiche sollten Ordnungs- und Gestaltungsimpulse durch stadträumliche Fassungen und zeichenhafte Profilierungen erfahren.

Entwicklungspotentiale im Einzugsbereich der U- und S-Bahn

- Einzugsbereiche der U- und S-Bahnhaltepunkte
- Schutzwürdige Bauräume
- Siedlungen einheitlicher Gestaltung
- Entwicklungspotential Wohnen unbebaute / bebaute Grundstücke
- Entwicklungspotential Gewerbe unbebaute / bebaute Grundstücke
- Grünflächen
- Profilüberragende Gebäude
- Innenstadt
- U-Bahn
- S-Bahn
- Straßenbahn



Quelle:
Fortschreibung der Hochhausstudie
Karte 6

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB
August 1995

M 1 : 75 000

Im Auftrag der Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

3.3.2 Entwicklungsbereiche

Die in den Zonen günstiger Erreichbarkeit ermittelten quantitativen Entwicklungspotentiale sind auch hinsichtlich ihrer qualitativen Merkmale auf die Eignung zur Verdichtung und zur Zentrenbildung zu überprüfen und als Folge daraus ist die Eignung zur Entwick-

lung neuer Stadtprofile und Stadtzeichen zu bewerten. Die Bewertung erfolgte nach folgenden Merkmalen und mit den Fragestellungen nach Defiziten, Konflikten und Möglichkeiten einerseits und den daraus abzuleitenden Planungszielen andererseits.

Bewertung

1. Grüngliederung

Bestehen Konflikte zwischen den Absichten einer städtebaulichen Verdichtung und städtebaulichen Profilierung und den Grenzen der Grünräume?

2. Baustruktur

Bestehen Konflikte zwischen der baulichen Entwicklung und Baudenkmalern, Ensembles und Siedlungen mit hoher Gestaltqualität?

Bestehen qualitätvolle städtebauliche Räume und qualitätvolle profilüberragende Gebäude?

3. Art der Nutzung

Welche Nutzungsarten sind vorhanden oder geplant? Sind Änderungen vorgeschlagen?

4. Maß der Nutzung

Können die vorhandenen Maße der Nutzung als wirtschaftlich bezeichnet werden oder sollen Verdichtungen in Verbindung mit Entwicklungspotentialen erfolgen?

5. Erschließung

Sind neben der Erschließungsgunst mit dem schienengebundenen ÖV weitere Erschließungsqualitäten oder deutliche Defizite zu erkennen?

Welche Bedeutung hat der Straßenverkehr?

Planungsziele

Ausbilden der Ränder zwischen Bauräumen und Grünräumen, Planung und Gestaltung der inneren Grünausstattung

Schützenswerte Teilbereiche festlegen, Teilbereiche zur Entwicklung und Veränderung vorschlagen

Öffentliche Räume schützen, ergänzen und neue schaffen, Stadtprofil erhalten und ergänzen

Nutzungsart bestätigen oder Vorschläge zur Änderung im Zuge von Verdichtungen und Höherprofilierungen erarbeiten

Maß der Nutzung bestätigen oder Vorschläge zur Erhöhung der Dichte ausarbeiten, Verbindung zur Art der Nutzung beachten

Vorschläge zur Verbesserung der öffentlichen Erschließung mit Trambahn, Omnibus erarbeiten, Fuß- und Radwegesystem einordnen, Sichtachsen im Quartier festlegen

Bewertung

6. Zentren

Gibt es Ansätze für zentrale Bereiche? Ist die Zentralität entwicklungsbedürftig?

Besteht eine Übereinstimmung von Zentralitätsgrad und Stadtprofil?

Bestehen Beziehungen zu historischen Achsen?

7. Natürliches und künstliches Höhenprofil

Wie ist die absolute Höhenlage im Stadtraum und sind besondere Merkmale wie Hangkanten, Täler oder Hügel zu beachten?

Wie überlagert das künstliche Höhenprofil das natürliche?

Welche profilüberragenden Gebäude sind vorhanden?

Bestehen Profilierungsdefizite im Stadtraum? Bestehen besondere Sichtbeziehungen?

Das Ergebnis dieser Bewertung ist in der Karte Entwicklungsbereiche dargestellt.

Die städtischen Teilräume:

Münchner Norden

Münchner Nordosten

Münchner Südosten

Münchner Südwesten

Münchner Nordwesten

werden in den nachfolgenden Beurteilungen einzeln behandelt.

Planungsziele

Zentrenbereiche und deren räumliche Ausformungen vorschlagen

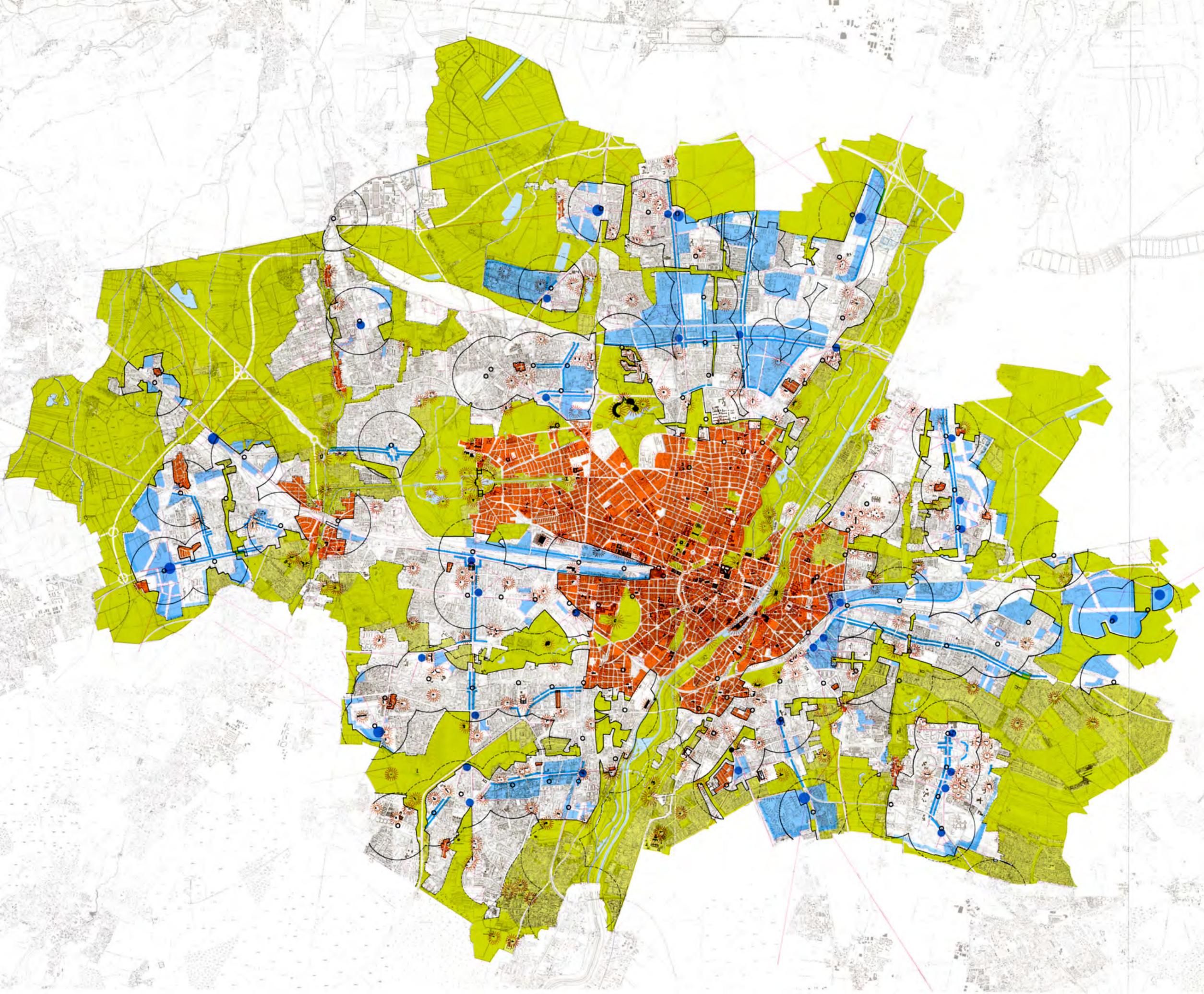
Stadtprofil entwickeln und dessen Nah- und Fernwirkung festlegen

Störungen und Überschneidungen vermeiden

Fernsichtbeziehungen feststellen und Aus-sichtsbereiche und Einsichtsbereiche abgrenzen

Höhenprofil der Bebauung und profilüberragende Gebäude in Relation zum Stadtraum feststellen und Sichtachsen bestimmen.

Neues Stadtprofil in Relation zum Quartier, zum Stadtteil und zur Gesamtstadt planen, Sichtachsen prüfen



Entwicklungsbereiche

- Schutzwürdige Grünräume
- Landschaft auf Baugrundstücken
- Schutzwürdige Bauräume
- Wasserflächen
- Entwicklungspotentiale
- Verdichtungsflächen ohne Anhebung der Traufhöhen
- Anhebung der Traufhöhen, Bildung von räumlichen Fassungen
- Schaffung von Stadtkanten
- Günstige Bereiche für zukünftige höher-profilerte Gebäude als Quartierszeichen
- Günstige Bereiche für zukünftige höher-profilerte Gebäude als Stadtzeichen
- Profilübertagende Gebäude
- Denkmale, Gebäude mit Symbolwert
- sonstige
- Straßennetz
- U- /S- Bahnhaltestelle
- Sichtbeziehung für künftige Hochhäuser

Quelle:
Fortschreibung der Hochhausstudie
Karte 7

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB
August 1995

M 1 : 75 000

Im Auftrag der Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

3.3.2.1 Standorte im Münchner Norden

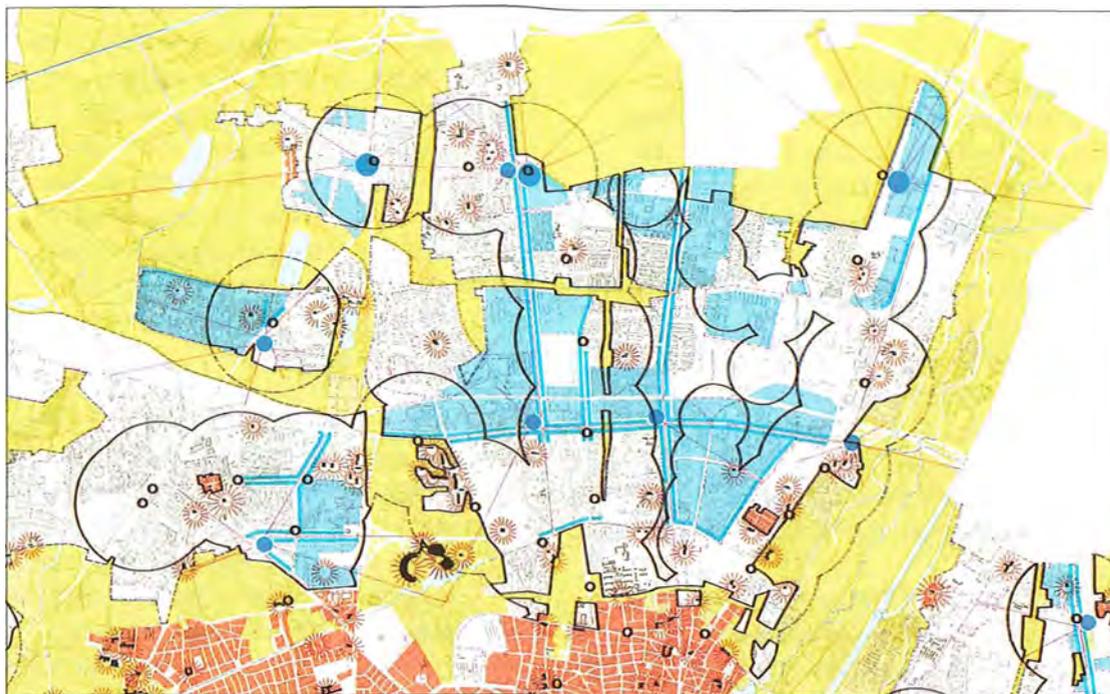


Abb. 44: Entwicklungsbereiche im Münchner Norden, Auszug aus Karte 7

Der Münchner Norden umfaßt die Bereiche Moosach, Fasanerie-Nord, Lerchenau, Feldmoching, Hasenberg, Milbertshofen und Freimann. Das Gebiet schließt im Nordwesten, im Norden und Nordosten an die Stadtgrenze und im Süden an den Stadtteil Schwabing an.

Schutzwürdige Grünräume umgrenzen den Entwicklungsbereich im Norden, sie gliedern das Gebiet auch in nordwestlicher Richtung und beziehen die drei Seen – Lerchenauer See, Fasanerie See und Feldmochinger See – mit ein. Dadurch werden die Entwicklungsfelder vor allem im Osten und Norden eingeschränkt. In West-Ost Richtung wird eine untergeordnete Grünverbindung zum Grünraum der Isar gesehen und in Süd-Nord-Richtung eine zwischen Petuelring und östlich parallel zur Knorrstraße bis zur Panzerwiese.

Im nördlichen Entwicklungsbereich gibt es nur wenige Baudenkmäler und Ensembles, aber einige großflächige Siedlungen einheit-

licher Gestaltung. Ihr Bestand wird bei den Vorschlägen zu Nachverdichtungen, stadt-räumlichen Fassungen und Höhenprofilierungen ohne störende Beeinflussung berücksichtigt.

Das qualitätvolle Ensemble des Olympiaparks mit dem Fernsehturm und dem BMW-Hochhaus prägt den südlichen Teil des Entwicklungsbereichs. In den Siedlungsgebieten bestimmen zahlreiche, in der Höhenentwicklung zurückhaltende Kirchtürme das Bauprofil. Energisch dagegen sind die Profilierungen der Wohnhochhäuser im nördlichen Schwabing, in Freimann, in den Siedlungen am Hasenberg, in Feldmoching und am Lerchenauer See.

Das durchgehende Band der Gewerbebauflächen am Frankfurter Ring und an der Nordbahn weist große Gestaltdefizite auf. Das gleiche gilt für die zahlreichen ehemaligen Kasernen und für die großen Straßenräume. Für diese Flächen wird eine städtebauliche Neuordnung und Gestaltung mit Verdichtun-

gen in der Fläche und mit einer deutlichen Fassung und Profilierung des Stadtraums vorgeschlagen.

Die bestehenden zusammenhängenden Wohnbauflächen können durch die Umnutzung der Kasernengelände und durch die Auffüllung noch unbebauter Flächen und Nachverdichtungen ergänzt werden. Dabei sollten in diesen Bereichen auch wirtschaftlichere Dichten mit mittelhohen Bauhöhen erzielt werden. Die bestehenden großflächigen Industrie- und Gewerbeflächen wie der Euro-Industriepark, das Bundesbahnausbesserungswerk, die BMW-Produktionsflächen, das Rathgeber-Gelände und das der Südbremse sollten bei langfristigen Entwicklungsüberlegungen mit einbezogen werden.

Der Münchner Norden ist zusammen mit der ergänzenden Straßenbahnlinie weitgehend flächig von den Ästen des schienengebundenen ÖPNV erschlossen. Intensivere Ost-Westverbindungen durch Omnibuslinien wären wünschenswert. Das Straßennetz gewährleistet mit den leistungsfähigen Ringen und Stadteinfahrten eine optimale Straßenerschließung.

Ansätze für zentrale Bereiche sind noch in den historischen Dorfkernen von Moosach, Feldmoching und Freimann zu finden. Neue zentrale Bereiche haben sich im Olympiapark, im Olympia Einkaufszentrum, z.T. im Euro-Industriepark und auch in den zentralen Bereichen der neuen Siedlungsquartiere entwickelt. Eine Übereinstimmung von Zentralität und Stadtprofil ist nur im Ensemble Olympiapark zu finden. In den übrigen Bereichen sind Ergänzungen des Stadtprofils wünschenswert. Die Sichtbeziehungen aus der Richtung Dachauer Hochpunkte auf das Stadtprofil werden durch die zahlreichen, neuen, profilübertagenden Gebäude im Norden der Stadt bestimmt. Die Silhouette der Altstadt rückt dabei deutlich in den Hintergrund.

Das natürliche Relief steigt gleichmäßig um 18 m von der Stadtgrenze im Norden von 492 NN auf 510 NN im Süden des Bereichs an. Für die Topografie bestimmend sind die beiden Stadtberge des Olympiabergs und Luitpoldhügels mit relativen Höhen von 50 m und 33 m. Das städtebauliche Profil wird durch den 290 m hohen Fernsehturm, das 100 m hohe BMW-Hochhaus sowie durch die bis zu 60 m hohen Wohngebäude der ehemaligen Olympiabauten geprägt. In großen Bereichen liegt das Bauprofil bei 2 – 3-geschossiger Bebauung, in den Gewerbebereichen ist das Bauprofil heterogen mit 6 – 10 m hohen Gebäuden strukturiert. Allgemein bestehen beim vorhandenen Stadtprofil beträchtliche Defizite. Die bereits als qualitativ beschrieben Bereiche des Olympiaparks stellen die hervorragende Ausnahme dar. Dieses Ensemble ist in seiner Einmaligkeit zu schützen. Es wirkt in den engeren und weiteren Stadtraum hinein und mit dem Fernsehturm auch weit über die Stadtgrenzen hinaus.

Der Münchner Norden soll unter Berücksichtigung der zahlreichen Entwicklungsflächen Verdichtungen erfahren und im Zusammenhang damit auch mit räumlichen Fassungen und mit zusätzlichem baulichen Profil ausgestattet werden. Dabei ergeben sich auch deutlich sturkturierte Stadtquartiere mit zugeordneten profilübertagenden Stadtquartier- und Stadtzeichen. Die einzelnen Quartiere:

- Moosach
- Fasanerie-Nord/Lerchenauer See
- Feldmoching
- Hasenberg/Panzerwiese
- Milbertshofen/Frankfurter Ring/
Schleißheimer Straße
- Milbertshofen/Frankfurter Ring/
Ingolstädter Straße
- Freimann/Frankfurter Ring/Föhringer Ring
- Freimann/Fröttmaning

sind auf dem Plan für den Münchner Norden abzulesen. Die einzelnen Standorte werden nachfolgend näher dargestellt.

Moosach



Abb. 45: Moosach

Im Bereich des Dorfkerns von Moosach bestimmen die Kirchtürme von St. Martin und Hl. Geist das niedrige bis mittelhohe Stadtprofil. Der östliche Bereich wird vor allem von den profilüberragenden Wohnbauten an der Landshuter Allee geprägt. Die dort vorhandenen Entwicklungspotentiale sollten flächenhaft verdichtet werden, aber ein höheres und raumbildendes Profil an den Straßenräumen des Georg-Brauchle Rings, der Hanauer Straße und der Pelkovenstraße aufweisen. Für ein quartierbezogenes Stadtzeichen wird ein Standort an der Kreuzung Georg-Brauchle Ring/Dachauer Straße vorgeschlagen.

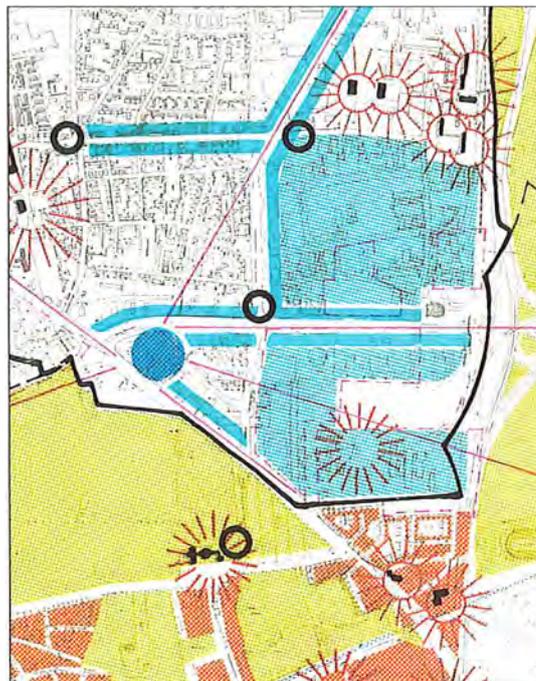


Abb. 46: Moosach – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Fasanerie-Nord/Lerchenauer See



Abb. 47: Fasanerie Nord/Lerchenauer See



Abb. 48: Fasanerie/Lerchenauer See – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7

Der östliche Teil des Stadtquartiers wird durch das über 40 m hohe Profil der Wohnhochhäuser der Siedlung am Lerchenauer See geprägt, das insgesamt ein Höhenprofil von 15 – 25 m aufweist. Dagegen liegen die Bauhöhen im westlichen Teil unter 10 m. Sie werden von zwei Kirchtürmen von St. Christoph überragt. Dieser Teil eignet sich aber vorwiegend nur im S-Bahn nahen Teil für Nachverdichtungen, die flächig und mit gleichmäßiger Anhebung der Bauhöhen erfolgen sollte. Neben den dort besonders geeigneten Wohnnutzungen wird eine höhere Bebauung mit Dienstleistungsnutzungen als Stadtzeichen für das Quartier im Bereich des S-Bahnhofes vorgeschlagen. Dort wird ohnehin eine stadträumliche Reparatur bei der Neuordnung des Straßenverkehrs erforderlich.

Feldmoching



Abb. 49: Feldmoching

Die ursprüngliche Ortsmitte mit dem unter Ensembleschutz stehenden Dorfkern ist niedrig bebaut, durchgrünt und hat mit der Kirche St. Peter und Paul ein profilüberragendes Bauwerk. Durch den im Osten liegenden S-Bahnhof verlagern sich die Bereiche zentraler Einrichtungen dorthin. Dort wird auch ein quartierbezogenes Stadtzeichen vorgeschlagen, welches auch Dienstleistungsnutzungen aufnehmen kann, während für die übrigen großen Entwicklungsflächen Verdichtungen in mittelhoher Bebauung für Wohnnutzungen vorgeschlagen werden.

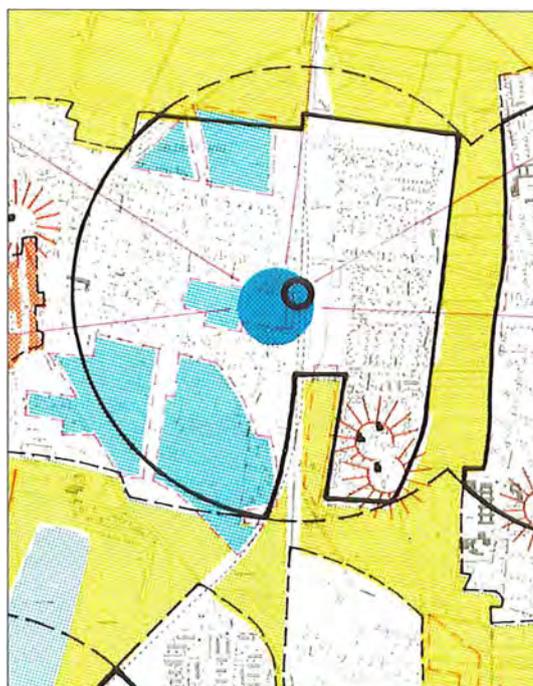


Abb. 50: Feldmoching – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Hasenbergl/Panzerwiese



Abb. 51: Hasenbergl/Panzerwiese

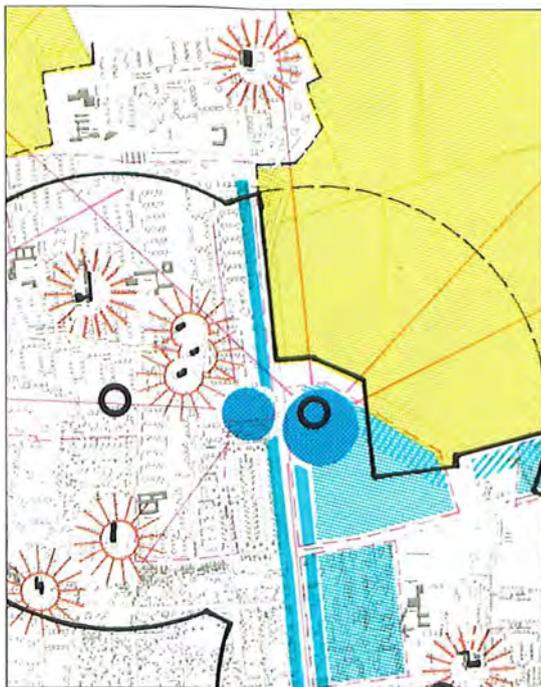


Abb. 52: Hasenbergl/Panzerwiese – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7

Für die einheitlich gestaltete Siedlung Hasenbergl gibt es planmäßige Nachverdichtungskonzepte, welche die Eigenart und die Profilausstattung des Quartiers wahren. Ein neuer zentraler Bereich wird sich am Bahnhof an der Schleißheimer Straße in Verbindung mit der neuen Siedlung am Rand der Panzerwiese entwickeln. Für diesen Standort wird ein profilüberragendes Gebäude vorgeschlagen, welches als Stadtzeichen über das Quartier hinaus in den freien Landschaftsraum und auf den Autobahn-Nordring deutlich sichtbar einwirkt.

**Milbertshofen
Frankfurter Ring/Schleißheimer Straße**



Abb. 53: Milbertshofen, Schleißheimer Straße

Nördlich des Frankfurter Rings und beiderseits der Schleißheimer Straße liegen große Entwicklungspotentiale. In diesem Stadt- raum zeichnen sich beträchtliche städte- bauliche Gestaltdefizite ab. Für diese Berei- che werden umfassende Stadtrepaturen vorgeschlagen, die in Verbindung mit Ver- dichtungen flächiger Art, Anhebungen der Traufhöhen und stadträumlichen Fassungen stehen sollten. Dadurch kann eine stadtge- stalterische Aufwertung dieses Stadtquar- tiers erfolgen. Als quartierbezogenes Stadt- zeichen wird an der Kreuzung Schleißheimer Straße/Frankfurter Ring ein profilüberragen- des Gebäude vorgeschlagen.

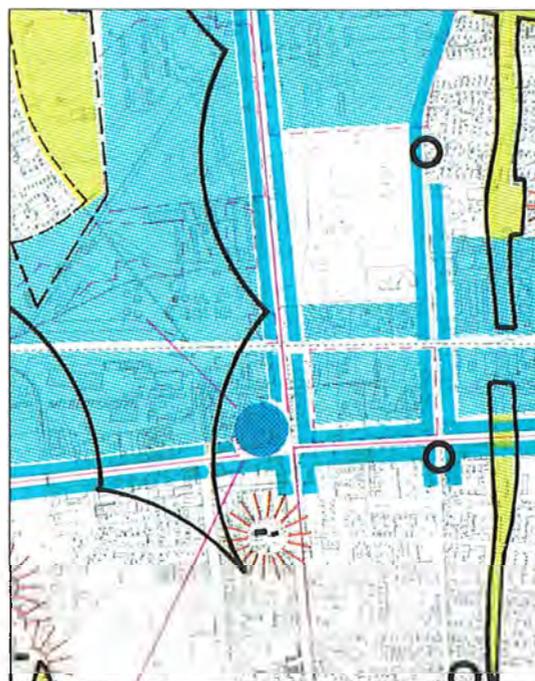


Abb. 54: Milbertshofen, Schleißheimer Straße – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7

**Milbertshofen
Frankfurter Ring/Ingolstädter Straße**



Abb. 55: Milbertshofen, Frankfurter Ring/Ingolstädter Straße



Abb. 56: Milbertshofen; Ingolstädter Straße – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7

Am Frankfurter Ring, an der nördlichen Ingolstädter Straße, vor allem aber südlich zwischen Frankfurter und Mittlerem Ring liegen große Entwicklungsflächen und Bereiche mit stadträumlichen Gestaltdefiziten. Auch hier werden umfassende städtebauliche Ergänzungen vorgeschlagen, die Verdichtungen in der Fläche, aber auch zur Anhebung der Traufhöhen führen sollten. Es wird ein höheres Gebäude an der Kreuzung Frankfurter Ring/Ingolstädter Straße vorgeschlagen, welches für das Quartier ein prägnantes Stadtzeichen bilden soll. Der südöstliche Bereich besitzt mit den vorhandenen denkmalgeschützten Bauwerken ein differenziertes Bauhöhenprofil.

**Freimann
Frankfurter Ring/Föhringer Ring**



Abb. 57: Freimann, Föhringer Ring

Die nördliche Stadteinfahrt von der Autobahn und deren Kreuzung mit dem Frankfurter Ring/Föhringer Ring sollte mit einer profil-überragenden Bebauung markiert werden. Die dort vorhandene, hohe und weithin sichtbare Bebauung der Studentenstadt weist unvorteilhafte Erscheinungsformen auf. Sie sollten durch qualitätvolle Formen ergänzt und so in ein neues Profil eingebunden werden. Außerdem bietet dieser Hochpunkt im Stadtprofil einen wirkungsvollen Bezugspunkt für die östliche Sichtachse im Straßenraum des Frankfurter Rings.



Abb. 58: Freimann, Föhringer Ring – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7

Freimann/Fröttmaning



Abb. 59: Freimann/Fröttmaning



Abb. 60: Freimann/Fröttmaning –
Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7

Der für ein herausragendes Stadtzeichen vorgeschlagene Standort liegt an der Kreuzung des Nordrings mit der Autobahnzufahrt. Die Stadteinfahrt im Münchner Norden erhält durch die aufgeschütteten Hügel ein landschaftliches Profil, welches das bauliche Profil der Stadt in den Hintergrund rückt. Durch ein bauliches Stadtzeichen an diesem Ort kann ein städtebaulicher Akzent gesetzt werden. Der Standort liegt am U-Bahnhof der Strecke zum Forschungsgelände der TU in Garching.

3.3.2.2 Standorte im Münchner Nordosten

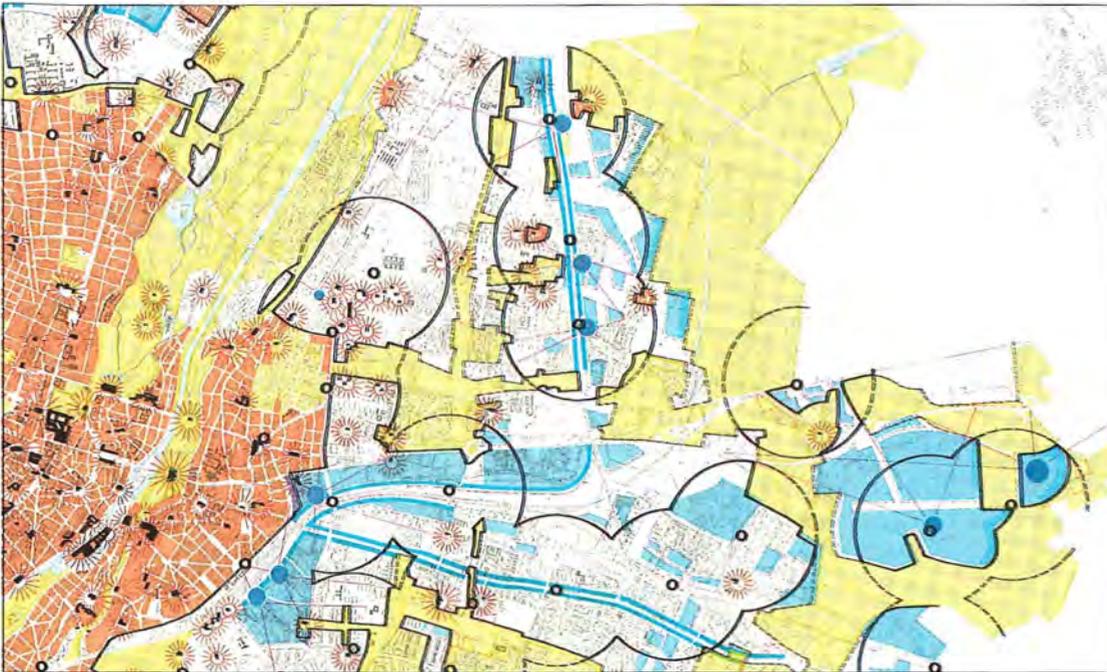


Abb. 61: Entwicklungsbereiche im Münchner Nordosten Ausschnitt aus Karte 7

Die Entwicklungsbereiche im Münchner Nordosten grenzen im Südwesten an die schutzwürdigen Bauräume von Bogenhausen an und nordwestlich und nordöstlich an schutzwürdige Grünräume – einerseits der Isarauen und andererseits der Grünzüge Ebersberger Forst/Ismaninger Speichersee. In diesem Landschaftsraum liegen als Solitär das große Entwicklungsgebiet des ehemaligen Flughafens Riem und am südlichen Rand die Entwicklungspotentiale am Rande der Ostbahnlinie. Am südlichen Rand ist der Bereich des Straßenraums der Wasserburger Landstraße in den nordöstlichen Sektor mit eingeschlossen.

Die städtebaulichen Entwicklungsachsen werden nur bei den Haltepunkten Riem und Gronsdorf durch schutzwürdige Grünräume an den Rändern eingeschränkt. Da die östlichen Stadtränder an den regionalen Grünzügen endgültige Abschlüsse bilden, wird hier vorgeschlagen, deutliche baulich akzentuierte Stadtkanten zu bilden. Dies gilt für die

Bereiche Johanneskirchen, Engelschalking, Denning und Daglfing, sowie für die Entwicklungsbereiche in Riem.

Die denkmalgeschützten Ensembles von Oberföhring, Johanneskirchen, Engelschalking und Denning bieten neben qualitativollen Siedlungen einheitlicher Gestaltung, wie z.B. die Parkstadt Bogenhausen qualitätvolle Ansätze für Baustruktur und Stadtprofil. Diese Bereiche bleiben bei den vorgeschlagenen Entwicklungsmaßnahmen ohne störende Beeinflussung.

Die Entwicklungsflächen beiderseits der Ostbahn werden als zu verdichtende höherwertige Dienstleistungs- und Produktionsnutzflächen vorgeschlagen. Neben dem Schwerpunkt Arabellapark mit der großen Zahl an Arbeitsplätzen gibt es wenig Gebiete für Produktion und Dienstleistungsflächen. Die großen Flächen der Prinz-Eugen-Kaserne sollten zur Umnutzung und Entwicklung für Wohn- und Mischnutzung zur Verfügung

gestellt werden. Der überwiegende Teil des Münchner Nordostens ist Wohnnutzung mit durchschnittlich wirtschaftlichen Dichten.

Die Erschließung mit U-Bahn und S-Bahn ist günstig. Sie wird durch die neue Linie nach Riem weiter verbessert. Die vorhandenen Omnibuslinien ergänzen das System netzartig. Die vorhandenen Verkehrsstraßen sind für den Raum selbst im Normalfall ausreichend, bei Spitzenbelastungen durch den Messebetrieb können Engpässe entstehen, wenn es nicht gelingt, das Verkehrsaufkommen auf die ÖPNV-Linien zu verlagern.

Das Stadtteilzentrum Arabellapark bietet eine breit gefächerte Auswahl an zentralen Dienstleistungen und Gemeinbedarfseinrichtungen. Entlang der historischen Straßenachsen und in den historischen Dorfkernen sowie in den einheitlich geplanten Siedlungen sind Ansätze für zentrale Bereiche vorhanden, die aber vor allem an den Haltepunkten der Flughafenlinie Ergänzungen finden werden. Der Entwicklungsbereich Riem wird mit seinen auch international bedeutenden Einrichtungen höchste Zentralitätsgrade schaffen, für die entsprechende Ausformungen auch im Stadtprofil gefunden werden müssen.

Das natürliche Höhenprofil stellt eine gleichmäßig von Süden nach Norden abfallende Ebene von 520 NN – 500 NN dar.

Am Westrand liegt der markante Einschnitt des Isartals und parallel dazu die Hochuferhangkante, die von Ramersdorf im Süden

über Berg am Laim, Denning, Johanneskirchen bis über die Stadtgrenze hinaus nach Ismaning führt. Das bauliche Höhenprofil weist im Arabellapark eine Kumulation von sehr hohen profilüberragenden Bauten auf. In den neueren Siedlungsgebieten und vor allem am nördlichen Stadtrand bestehen ebenfalls Anhäufungen von profilüberragenden Bauten mit überwiegenden Bauhöhen bis zu 30 m. Am nördlichen Stadtrand und vereinzelt auch innerhalb der Siedlungsräume zeichnen sich einige Gebäude mit Höhen bis zu 50 m ab.

Das hohe Bauprofil wird vor allem von den freien Landschaftsräumen und bei der Anfahrt auf die Stadt erfahren. Auf kurze Distanzen bilden die hohen Gebäude des Arabellaparks auch Sichtziele im Straßenraum des Mittleren Rings. Ein solcher Sichtbezug fehlt in der Achse Effnerstraße bei der Einmündung in den Mittleren Ring. Dort wird ein säulenartiges Sichtziel im Straßenraum vorgeschlagen, welches den Kreuzungspunkt markiert, aber auch auf das Stadtteilzentrum hinweist und den Übergang auf die geschlossenen schützenswerten Baustrukturen signalisiert.

Im Münchner Nordosten werden zusätzliche profilüberragende Gebäude für

- Johanneskirchen/Oberföhring-
- Denning/Engschalking/ Daglfing
- Steinhausen/Trudering
- Riem,

vorgeschlagen, die nachfolgend einzeln dargestellt werden.

Johanneskirchen/Oberföhring



Abb. 62: Johanneskirchen/Oberföhring

Der nördliche Standrand ist deutlich mit profilüberragenden Gebäuden markiert. Im Westen bestimmt der mit Grün bestückte Isarhang und der Ortskern von Oberföhring das Stadtprofil, am östlichen Stadtrand ist es der historische Teil von Johanneskirchen. Die umfangreichen Entwicklungsflächen sollten weitgehend mit mittleren Höhen in den günstigen Erschließungszonen verdichtet werden. Für den Raum der S-Bahn-Flughafenlinie wird eine räumliche Fassung mit höherem Bauprofil und am Bahnhof Johanneskirchen ein Stadtzeichen für das Quartier vorgeschlagen. Es wirkt als Sichtziel in die Johanneskirchner Straße und in die Freischützstraße.



Abb. 63: Johanneskirchen/Oberföhring – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7

Denning/Engschalking/Daglfing



Abb. 64: Denning/Engschalking/Daglfing

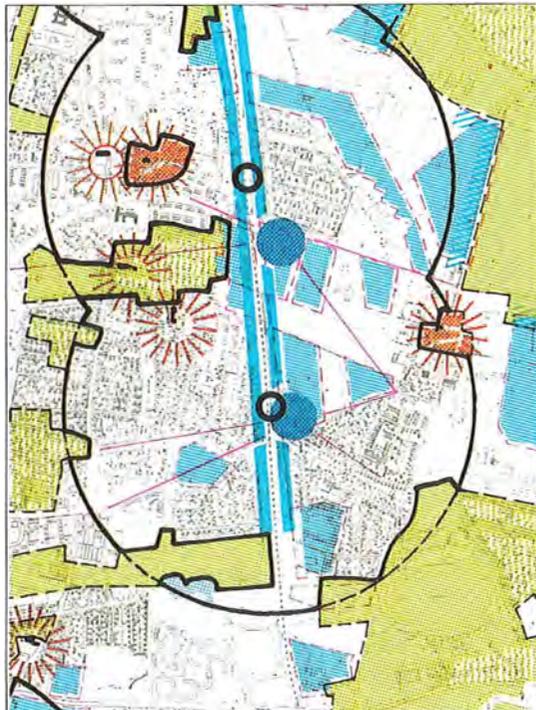


Abb. 65: Denning/Engschalking/Daglfing – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7

Der im Westen angrenzende Bereich von Neu-Bogenhausen mit dem Arabellapark sowie die neuen Siedlungen Parkstadt, Cosimapark und FidelioPark weisen einen hohen Sättigungsgrad mit profilüberragenden Gebäuden auf, so daß sich weitere Profilierungen erübrigen. Der Zwischenbereich mit dem Dorfkern Denning und der östliche Randbereich mit dem Dorfkern Daglfing weisen angemessen profilierte Stadträume auf. Der neu mit der S-Bahn-Flughafenlinie erschlossene Stadtraum dagegen, weist Gestaltdefizite auf. Hier werden eine räumliche Fassung mit Anhebungen im Bauprofil und zwei Stadtzeichen zur Markierung des Quartiers empfohlen, welche auch in der Engschalkingener und Denninger Straße als Sichtziel sichtbar werden.

Steinhausen/Trudering



Abb. 66: Steinhausen/Trudering

Der Raum der östlichen Bahnlinie wird auf der Nord- und der Südseite von Bauflächen begleitet, die große stadtgestalterische Defizite aufweisen und aufgrund von wünschenswerten Nutzungsänderungen als Entwicklungsf lächen ausgewiesen sind. Die städtebauliche Fassung dieses auch für die Frischluftzuführung bedeutenden Raumes ist einer der Schwerpunkte der Empfehlungen für das Stadtprofil in diesem Stadtteil. Ein weiterer bezieht sich auf die Ausformung des Straßenraumes der Kreillerstraße und der Wasserburger Landstraße. In beiden Fällen wird auch eine deutliche Anhebung des Bauprofiles empfohlen. Als Sichtbezugspunkt wird am Leuchtenbergring ein quartierbezogenes Stadtzeichen vorgeschlagen, welches als Sichtzeichen vor allem im Bahnraum wahrgenommen werden kann.

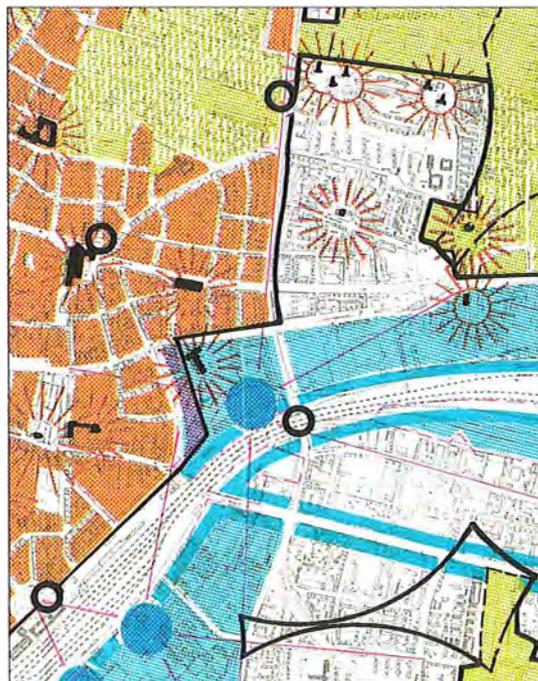


Abb. 67: Steinhausen /Trudering – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Riem



Abb. 68: Riem

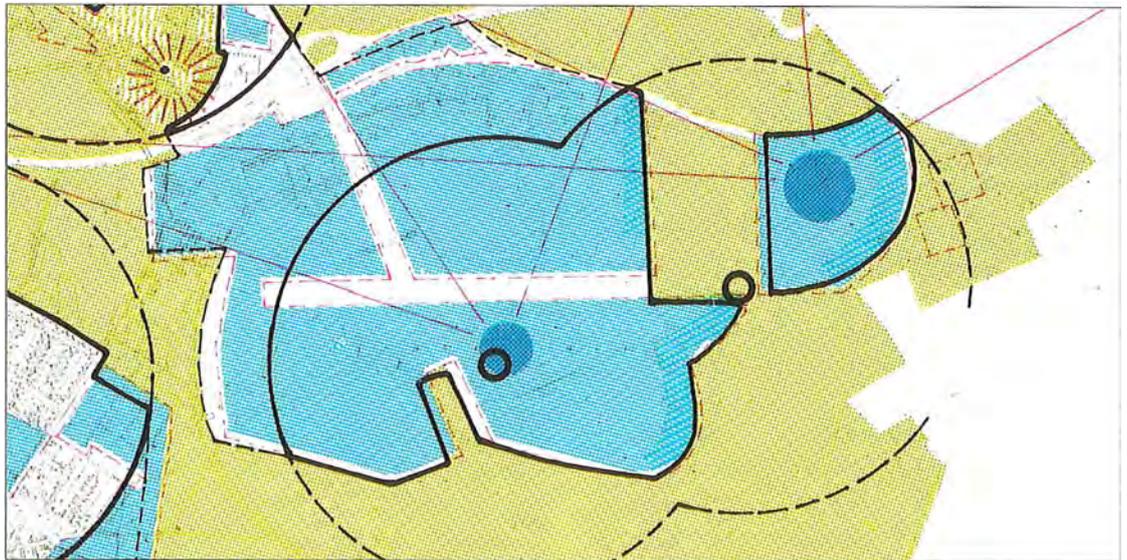


Abb. 69: Riem Hochhausstandorte –
Ausschnitt aus Karte 7

Im großen Entwicklungsbereich Riem sollten zwei profilüberragende Bauwerke geschaffen werden, von denen eines als quartierbezogenes Stadtzeichen wirken soll und das andere als ein in den Landschaftsraum weisendes Stadtzeichen.

3.3.2.3 Standorte im Münchner Südosten

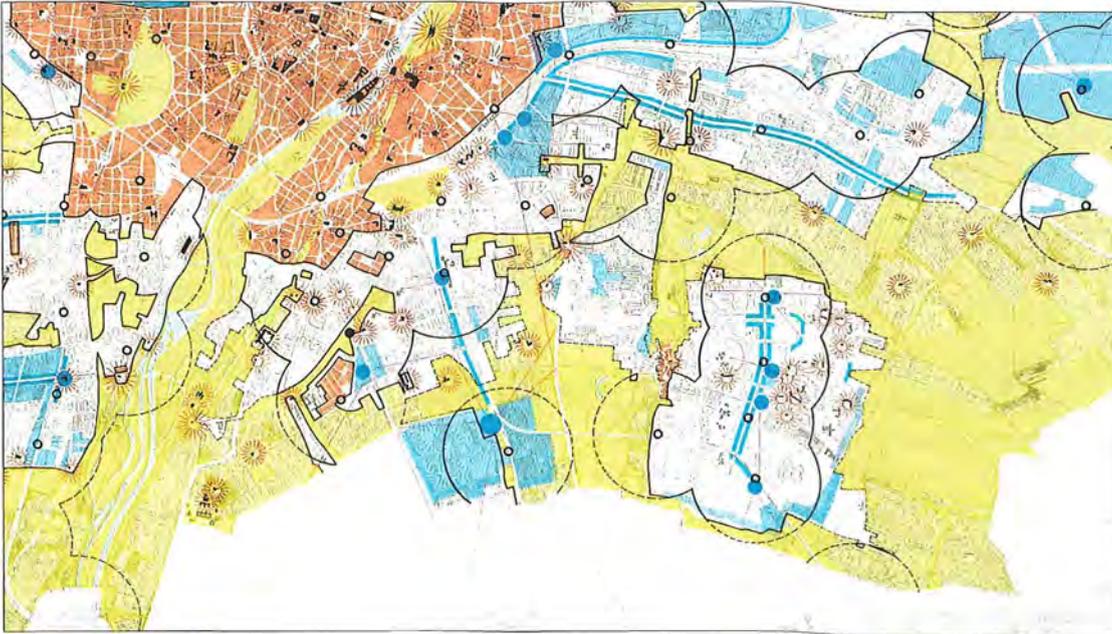


Abb. 70: Entwicklungsbereiche im Münchner Südosten, Ausschnitt aus Karte 7

Der Stadtsektor schließt an seiner Nordspitze an die schutzwürdigen Baustrukturen von Haidhausen und Teilen von Giesing an und im weiteren südwestlichen Verlauf an den schützenswerten Grünraum des Isartals. An der nordöstlichen Flanke und am östlichen Rand liegt der Grünzug Höhenkircher Forst/Truderinger Wald und in der Mitte im Süden erreicht der Grünzug Hachinger Tal/Gleisental das Stadtgebiet.

Unter der Berücksichtigung des Wertes dieser regionalen Grünzüge und auch deren Fortführung in das Stadtgebiet erscheint es sinnvoll, große Baubereiche im Westen, Osten und im Süden, welche die Kriterien Landschaft auf Baugrundstücken aufweisen, in das System der schutzwürdigen Grünräume im Stadtgebiet einzugliedern. Dazu gehören die Quartiere von Harlaching, Truderling und Waldperlach. Ihr Profil wird durch die Vegetation und die sie zahlreich überragenden Kirchtürme geprägt.

Baustrukturell bestimmt und mit baulichem Höhenprofil ausgestattet sind die Bereiche

von Giesing, Ramersdorf und die dem Ostbahnhof zugeordneten Teile von Berg am Laim. Perlach und Neuperlach stellen sich als große, von Grünzügen umgebene Inseln in der Stadtlandschaft dar, wobei der historische Ortskern von Perlach am westlichen Rand in seiner Zuordnung zum Hachinger Bach ein besonders zu schützendes städtebauliches Detail darstellt. Ebenso als Solitär stellt sich der Siedlungsraum Fasangarten dar. Der Konflikt, der in der Abwägung zwischen der Empfehlung, hier den schützenswerten Grünraum zu erweitern oder aufgrund der Erschließungsgunst einen Entwicklungsbereich festzusetzen, wurde zu Gunsten der baulichen Entwicklung entschieden.

Die denkmalgeschützten Ensembles der Dorfkerne von Perlach und Ramersdorf und die der Siedlungen am Walchenseeplatz, am Löhleplatz, in Neuharlaching und in Ramersdorf bleiben ebenso wie die zahlreichen Siedlungen besonderer Eigenart unbeeinflusst von den vorgeschlagenen Entwicklungsmaßnahmen. Das gleiche gilt für ihre

qualitätvollen öffentlichen Räume und ihre Ausstattung mit profilüberragenden Bauwerken.

Entwicklungsmöglichkeiten zur städtebaulichen Neuordnung bieten sich vor allem im Bereich südöstlich vom Ostbahnhof, auf dem Gelände der Kaserne an der Tegernseer Landstraße, an den Rändern von Neuperlach, Ramersdorf und am Giesinger Bahnhof, sowie im Quartier am Fasangarten an.

Für die Flächen am Ostbahnhof wird eine städtebauliche Aufwertung zu einem Gewerbe- und Dienstleistungspark vorgeschlagen, der auch die entsprechenden baulichen Ausformungen zum Bahnraum erhalten und mit profilüberragenden Bauwerken als kompositionelle Ergänzung zum bisherigen Höhenprofil ausgestattet werden sollte. Ähnliches gilt für die ehemalige Mc Graw Kaserne und für den Bereich am Giesinger Bahnhof.

Das Quartier Fasangarten weist im Gegensatz zu den anderen überwiegend als Wohnbauflächen genutzten Stadtbereichen unwirtschaftliche Dichten auf. Das Quartier kann durch Nachverdichtungen und städtebaulich räumliche Gestaltung eine beträchtliche Aufwertung erfahren.

Der Stadtteil Perlach/Neuperlach ist relativ dicht und wirtschaftlich bebaut, hervorragend erschlossen, weist Ansätze für vernünftige Nutzungsmischungen und für größere Haupt- und kleinere Nebenzentren

auf. Die Ausformung der öffentlichen Räume und ihre Ausstattung mit profilüberragenden Bauwerken weisen jedoch Defizite auf, die im Zuge von städtebaulichen Gestaltungsmaßnahmen zur Raumbildung und Profilierung mit Sichtzielen behoben werden können.

Die zentralen Bereiche in Giesing, Ramersdorf und im alten Teil von Perlach entwickeln sich an historischen Achsen, die aus der Innenstadt herauswachsen. Nahezu alle Stadtgebiete sind günstig mit ÖPNV-Verkehrsmitteln – S-Bahn, U-Bahn, Omnibuslinien, Straßenbahn – erschlossen.

Das natürliche Höhenprofil steigt gleichmäßig in Nord-Süd-Richtung von 530 NN auf 544 NN an und wird kräftig akzentuiert durch die Hangkante am Isartal und leichter durch die Hangkante in Verlängerung des Hachinger Bachs. Die neueren profilüberragenden Bebauungen am Ostbahnhof und in Neuperlach wirken im Stadtraum eher zufällig angeordnet und bieten sich nicht in Sichtachsen an. Im Zusammenhang mit den zentralen Bereichen werden deshalb neue sichtwirksame, profilüberragende Bebauungen vorgeschlagen. Diese befinden sich in den Teilräumen:

- Ostbahnhof
- Giesing/Mittlerer Ring
- Giesinger Bahnhof
- Neuperlach
- Fasangarten,

die nachfolgend einzeln dargestellt werden.

Ostbahnhof



Abb. 71: Ostbahnhof

Während die dem Innenstadtbereich zugeordneten Stadträume große städtebauliche Qualitäten aufweisen, bedarf die stadtabgewandte, dem Bahnhof benachbarte Fläche eine stadträumliche Aufwertung. Dort sollte der Bahnraum gefaßt und ein qualitätvolles Vorfeld für die angrenzenden, ebenfalls städtebaulich qualitätvollen Siedlungsgebiete geschaffen werden. Der zentrale Ort im Münchner Osten kann auch mit einer Höherprofilierung der Bebauung ausgestattet werden, zumal da er die Schwelle zwischen der oberirdisch und unterirdisch geführten S-Bahnlinie anzeigt. Die profilüberragenden Gebäude müssen in ihrer Höhenentwicklung mit den umgrenzenden schutzwürdigen Bau-räumen abgestimmt werden.

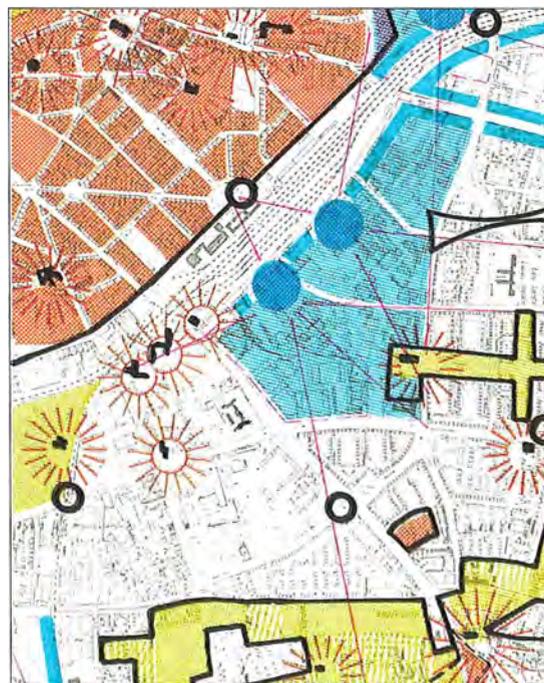


Abb. 72: Ostbahnhof – Hochhausstandorte
Ausschnitt aus Karte 7

Giesing/Mittlerer Ring



Abb. 73: Giesing/Mittlerer Ring

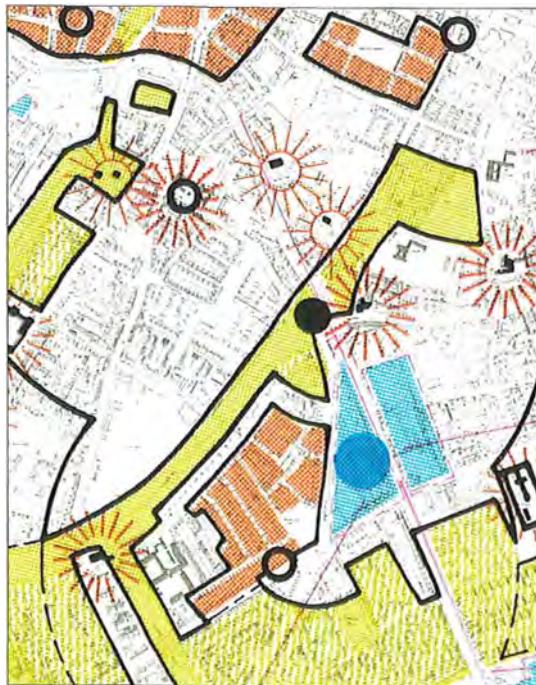


Abb. 74: Giesing/Mittlerer Ring – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Der Knotenpunkt der Straßenräume des Mittleren Rings und der Stadtautobahn Richtung Salzburg sollte in Verbindung mit dem dort vorhandenen städtebaulichen Entwicklungspotential der ehemaligen Mac Graw Kaserne ein Stadtzeichen erhalten. Neben den Sichtbeziehungen in den Straßenräumen des Quartiers ist auch die Fernwirkung auf die Achse der Autobahn von großer Bedeutung. Die Stadteinfahrt von der Salzburger Autobahn weist bereits als Sichtziel das Agfa Hochhaus und den Antennenturm bei der Mac Graw Kaserne auf. Diese Sichtbezugspunkte müssten durch das neu zu schaffende Stadtzeichen in eine Gruppe mit einbezogen werden.

Giesinger Bahnhof



Abb. 75: Giesinger Bahnhof

Der Giesinger Bahnhofplatz weist kein dem zentralen Ort angemessenes Bauprofil und auch nicht die wünschenswerte städtebauliche Fassung auf. Das lineare Entwicklungsfeld zwischen Schwanseestraße und Bahnlinie sollte vom Bahnhof Fasangarten bis zum Giesinger Bahnhof räumlich gefaßt und durch Nachverdichtung aufgewertet werden. An den beiden Bahnhöfen werden profilübertragende Bauwerke als Stadtzeichen vorgeschlagen.

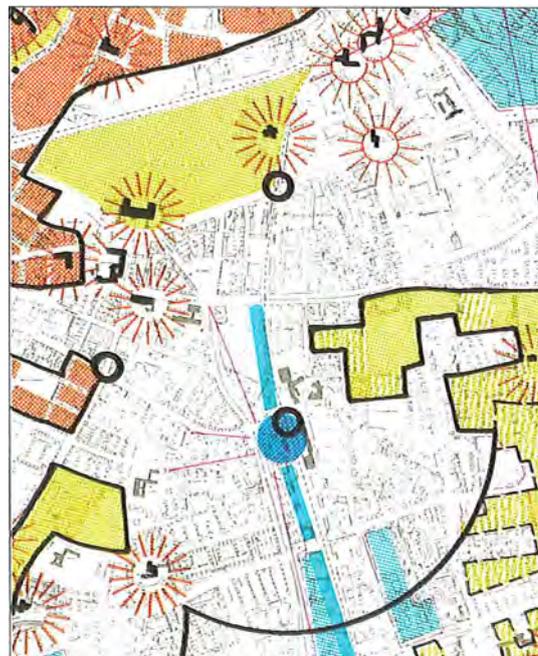


Abb. 76: Giesinger Bahnhof – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Neuperlach



Abb. 77: Neuperlach



Abb. 78: Neuperlach

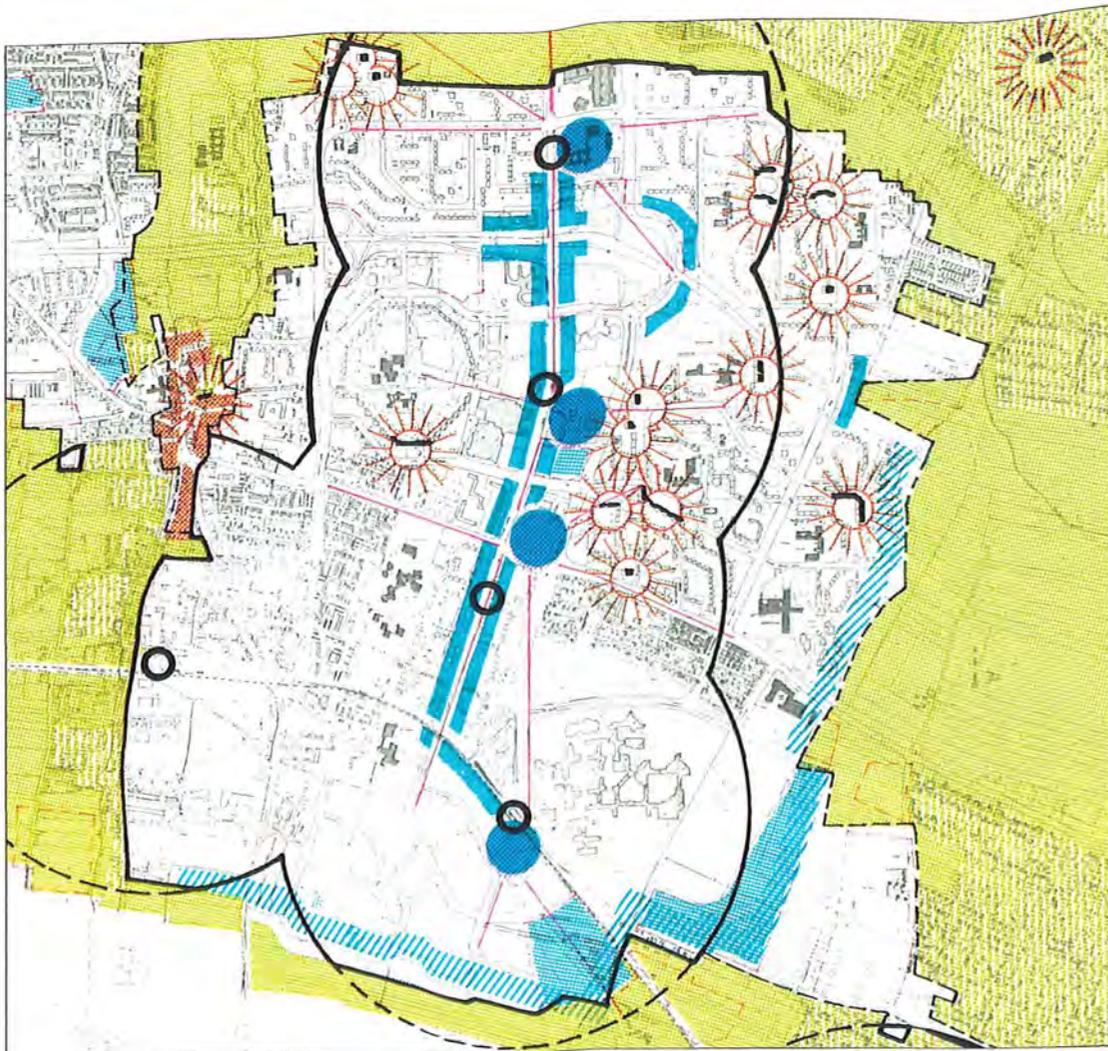


Abb. 79: Neuperlach – Hochhausstandorte, Auszug aus Karte 7

Die größte und bedeutendste Stadterweiterung von München nach dem Zweiten Weltkrieg stellt sich als ein günstig erschlossener Stadtteil mit wirtschaftlichen Dichten, Ansätzen zu städtischen Nutzungsmischungen und hohen Graden an Zentralität dar. Das Bauprofil ist in den meisten Bereichen sehr hoch und die öffentlichen Straßenräume weisen große Breiten auf. Die stadträumliche Orientierung und die Erlebnismöglichkeit des Stadtraums weist Schwächen und Defizite

auf. Aus diesen Gründen wird in der zentralen Nord-Südachse eine städtebauliche Fassung mit deutlichen Hochpunkten an Haltepunkten der ÖPNV-Erschließung vorgeschlagen. Diese Stadtzeichen können Sichtbezüge in den wichtigen Straßenräumen schaffen und zur Orientierung und Identifikation im Stadtteil beitragen.

Fasangarten



Abb. 80: Fasangarten



Abb. 81: Fasangarten – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Das Stadtquartier Fasangarten kann sich durch Nachverdichtung der ÖPNV-Zonen günstiger Erreichbarkeit zu einer individuellen städtebaulichen Einheit entwickeln. Dabei sollten die nicht sehr hohen Dichten in wirtschaftlicher Hinsicht verbessert werden.

Das vorgeschlagene Stadtzeichen sollte das Quartier Fasangarten profilieren, aber auch als fernwirkendes Sichtzeichen auf den beiden Autobahnzufahrten den Stadtraum anzeigen.

3.3.2.4 Standorte im Münchner Südwesten

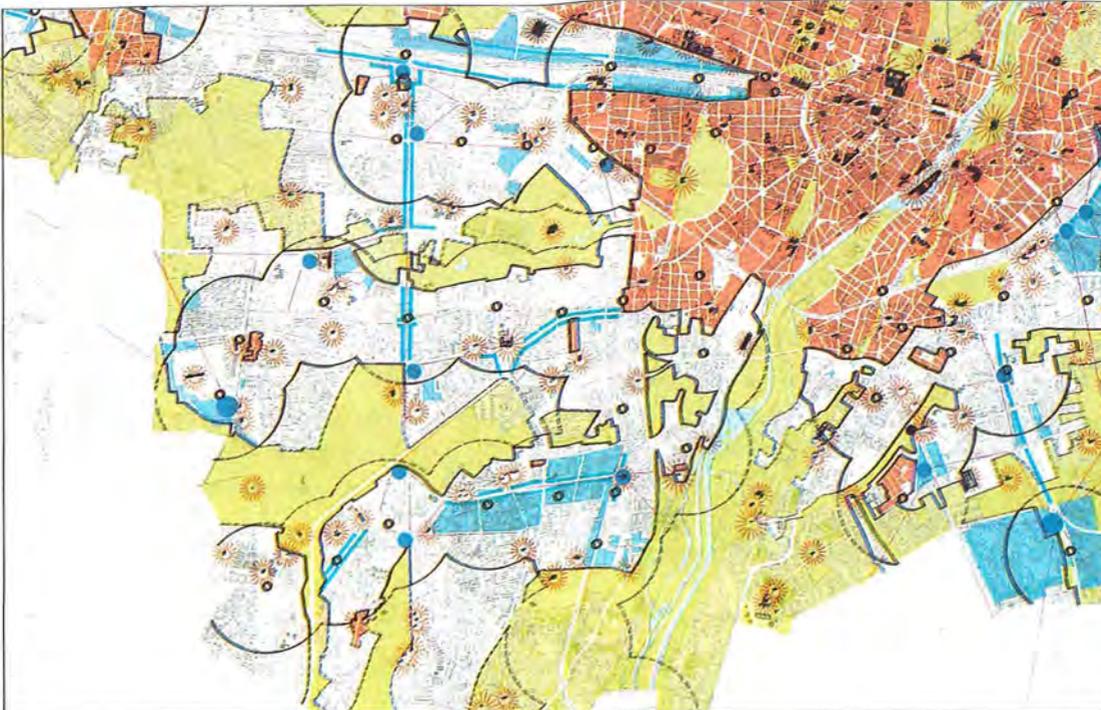


Abb. 82: Entwicklungsbereiche im Münchner Südwesten, Ausschnitt aus Karte 7

Der Münchner Südwesten grenzt mit seinen nördlichen und nordöstlichen Rändern an die schutzwürdigen Bauräume nördlich der Bahnlinie in Neuhausen und südlich der Bahnlinie im Westend und in Sendling an. Im Osten bildet der Landschaftsraum des Isartals die Grenze und im Süden und Westen sind es die Ausläufer der Grünzüge des Würmtals, des Ammersees, Weißlinger Sees/ Aubinger Lohe und des Ampertals. Diese regionalen Grünzüge greifen als Grünzüge ins Stadtgebiet ein und gliedern die Bauflächen in die Siedlungsbänder Forstenried/ Fürstenried/Obersendling, Großhadern/ Laim-Süd/Mittersendling und Laim-Nord/ Westend.

Am südöstlichen Rand wird der Stadtteil Solln als schützenswerter Bau- und Grünraum trotz günstiger ÖPNV-Erschließung nicht als Gebiet zur weiteren Entwicklung vorgeschlagen. Dort soll die Landschaft auf Baugrundstücken das Stadtprofil bestimmen. Die anderen Stadträume, mit Ausnahme der

Parkstadt Solln und ihrer östlichen Nachbarschaft, liegen in den Zonen günstiger Erreichbarkeit. Aus diesem Grund wird dort auch nicht empfohlen, die Ansätze hoher, profilüberragender Bebauungen weiterzuführen.

Die bestehenden Ensembles und die zahlreichen erhaltenswerten Siedlungen einheitlicher Gestaltung werden durch die vorgeschlagenen Entwicklungen nicht nachteilig beeinflusst.

Überwiegend herrscht die Wohnnutzung im Münchner Südwesten vor. Für diese Art der Nutzung erscheinen die vorhandenen Dichten als angemessen. Die gewerblich genutzten Flächen in Obersendling, am Westpark und beidseits der Bahnlinie Pasing-München weisen Gestaltdefizite auf und sind auch unter Wert genutzt. Das große zusammenhängende Betriebsgelände der Siemens AG in Obersendling stellt die Ausnahme dar.

Die Stadtquartiere sind überwiegend günstig mit öffentlichen Verkehrslinien und einem leistungsfähigen Straßennetz erschlossen, welches nur an wenigen Kreuzungspunkten in Stoßzeiten überlastet ist.

Zentrale Bereiche sind in den historischen Ortskernen und in den neueren Siedlungen als geplante Mittelpunkte vorhanden. Ihre Zentralitätsgrade erscheinen aber nicht sehr prägnant und bedeutend zu sein. Höhere Zentralitätsgrade finden sich in linearer Form an den traditionellen Hauptstraßen wie z. B. an der Fürstenrieder Straße, an der Albert-Roßhaupter-Straße und der Boschetsrieder Straße. Eine Übereinstimmung zwischen Stadtprofil und Zentralitätsgrad ist nicht ausgeprägt. Ansätze finden sich am Heimeranplatz und vor allem beim Klinikum in Großhadern.

Bemerkenswert ist die Sichtbeziehung zwischen dem südöstlichen landschaftlichen Vorfeld von Pasing und seinem durch den Kirchturm geprägten Höhenprofil. Auch in anderen Siedlungsräumen bestimmen Kirchtürme das Stadtprofil. Das gilt für Solln, Forstenried, Großhadern und für die meisten der neueren Siedlungsgebiete, die vielfach mit qualitätvollen Kirchtürmen ausgestattet sind. Die große Baumasse und die Zwillingstürme des Altersheims am Luise-Kiesselbach-Platz beherrschen diesen wichtigen öffentlichen Raum.

Eine Sichtbeziehung von besonderer Bedeutung ist in diesem Bereich hervorzuheben. Die Sichtachse aus der Forstenrieder Allee ermöglicht in eindrucksvoller Form den Blick auf die Türme der Frauenkirche. Die Sichtdistanz zwischen Beobachtungsort und dem Sichtziel beträgt über 8 km. Allerdings wird dafür ein freies Sichtvorfeld von 2 km benötigt, um vor dem Sichthindernis von ca. 10 m Höhe einen ausreichenden Abstand zu gewinnen. Dabei ist aber auch zu berücksichtigen, daß die Türme der Frauenkirche 39 m tiefer auf dem Stadtboden platziert sind und

zwischen dem Betrachter und dem Objekt nur eine Höhendifferenz von 58 m besteht. Diese Sichtbeziehung ist ein gutes Beispiel für die große Weite der Wahrnehmungsmöglichkeit im Stadtraum, aber auch für die verstandesmäßig vorgenommene Korrektur der Form und der Größe bei der Wahrnehmung im Stadtraum.

Das natürliche Höhenprofil in diesem Bereich steigt von 535 NN im Norden auf 565 NN im Süden an. Die Hangkanten des Isartals im Osten eröffnen weite Aussichten auf die Stadtsilhouette und in die freien Landschaftsräume. Das gilt vor allem für den Aussichtspunkt des Neuhofener Schuttbergs und für die künstlichen Hügel und Höhenrücken im Westpark.

Auf der Nordseite und der Südseite der Bahnlinie von Pasing nach München liegen freiwerdende Flächen der Bahn, die sich der hochwertigen Lage entsprechend als Entwicklungsflächen für MK-Nutzungen anbieten. Der Stadtraum der Bahn, der an dieser Stelle den Haupteingangsraum zur Stadt darstellt, sollte mit den Bebauungsmöglichkeiten an beiden Rändern hochwertig baulich gefaßt, aber nicht mit profilübertreffenden Solitärbauten bestückt werden.

Auch für die Straßenräume der Fürstenrieder Straße, Boschetsrieder Straße, HansasträÙe und Albert-Roßhaupter-Straße werden räumliche Fassungen mit höherem baulichem Profil vorgeschlagen.

Die einzelnen Standorte für vorgeschlagene Ergänzungen des Stadtprofils

- Heimeranplatz
- Fürstenrieder Straße
- Waldfriedhof
- Fürstenried
- Kleinhadern/Neuhadern
- Großhadern
- Obersendling

werden nachfolgend einzeln dargestellt.

Heimeranplatz



Abb. 83: Heimeranplatz

Der Heimeranplatz ist ein wichtiger Knotenpunkt von S-Bahn und U-Bahn und ein Kreuzungspunkt des Mittleren Rings mit der tangentialen Hauptschließungsstraße, der Hansastraße. An diesem Ort befinden sich die profilüberragenden Gebäude eines Hotels und eines Büroturms, die in ihrer Silhouette nicht befriedigend wirken. Es wird deshalb in Ergänzung dazu und um die Gruppe abzurunden, ein quartierbezogenes Stadtzeichen vorgeschlagen. Aufgrund der Nähe der schutzwürdigen Bauräume des Westends mit seinen Ensembles und profilüberragenden Baudenkmalern, muß die Höhenentwicklung dieser Bebauung sorgfältig geprüft werden.

Der Straßenraum der Hansastraße sollte räumlich gefaßt werden.

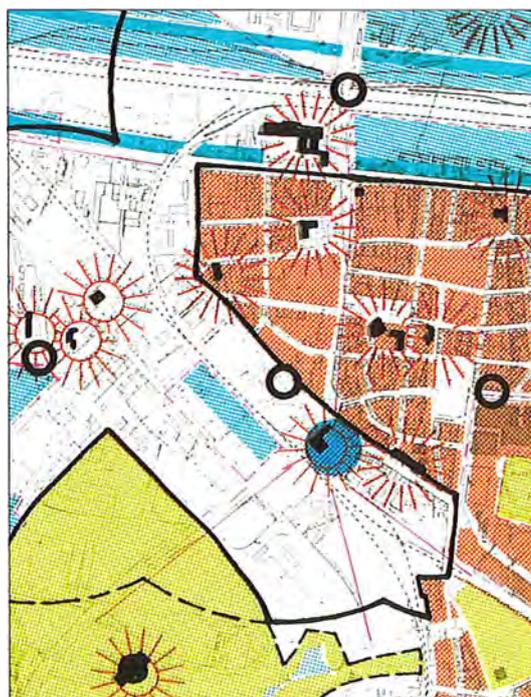


Abb. 84: Heimeranplatz – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Fürstenrieder Straße



Abb. 86: Fürstenrieder Straße

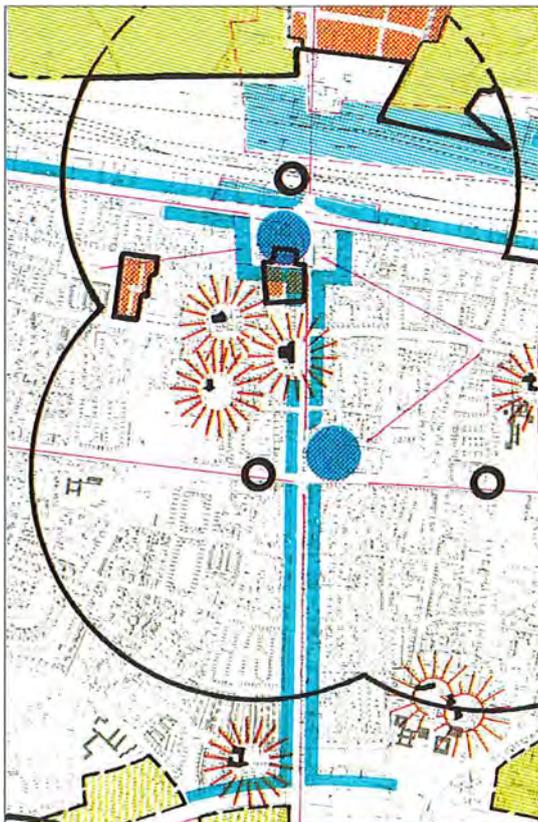


Abb. 87: Fürstenrieder Straße – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Sowohl an der Kreuzung der Fürstenrieder Straße mit der Landsberger Straße an der Laimer Unterführung als auch mit der Gotthard-/Zschokkestraße am Laimer Platz empfiehlt es sich, eine profilübertreffende Bebauung als quartierbezogene Stadtzeichen vorzusehen. Diese Sichtziele können von allen vier Richtungen aus den Hauptstraßen wahrgenommen werden. Der Straßenraum der Fürstenrieder Straße soll in der Höhe angehoben werden und zur deutlichen räumlichen Fassung beitragen.

Waldfriedhof



Abb. 88: Waldfriedhof

Die Kreuzung der Fürstenrieder Straße mit der Waldfriedhofstraße zeigt Ansätze für eine stadträumliche Ausformung mit der Zuordnung von zentralen Einrichtungen. Dieser Ort sollte mit Platzwänden und profilüberragender Bebauung aufgewertet werden. Die Höhenentwicklung der Bebauung muß die Nähe des Friedhofs und die niedrige Bebauung berücksichtigen. Ein signifikantes, quartierbezogenes Stadtzeichen kann sich durch die relativ größere Höhe über dem niedrigen, vorherrschenden Stadtprofil behaupten.

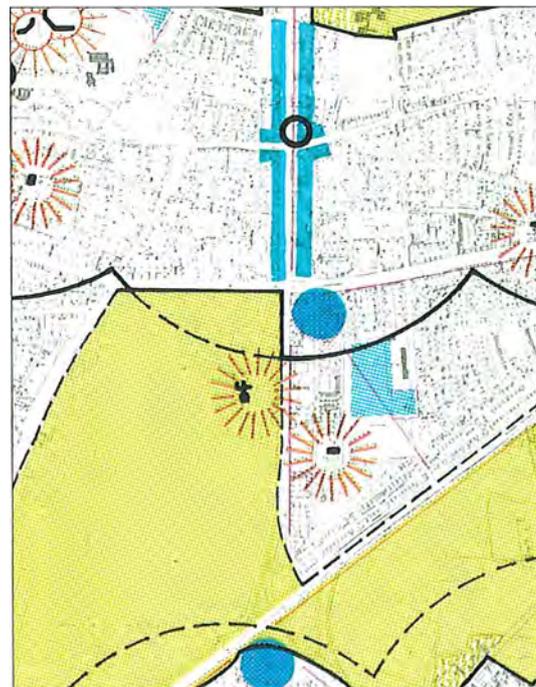


Abb. 89: Waldfriedhof – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Fürstenried



Abb. 89: Fürstenried

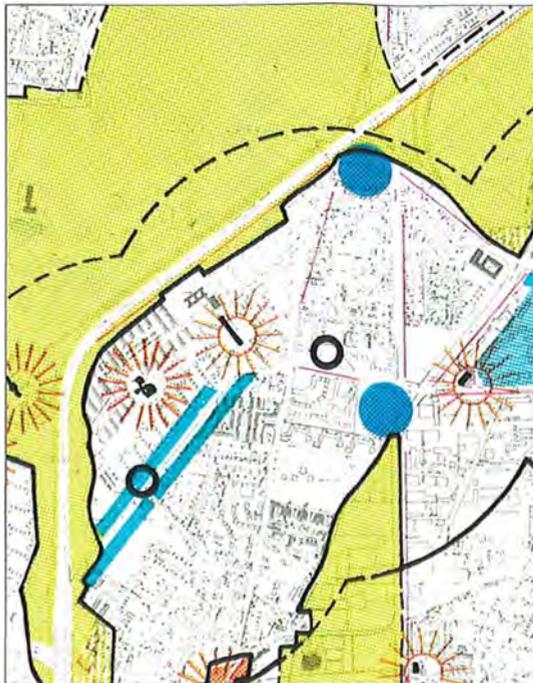


Abb. 90: Fürstenried – Hochhausstandorte
Ausschnitt aus Karte 7

Das Umfeld des U-Bahnhofs Züricher Straße weist große Brachen und Gestaltdefizite auf. Beherrschend bestimmt das Heizkraftwerk an der Kistlerhofstraße das Stadtprofil. Als Ergänzung zum profilüberragenden Sparkassenhochhaus wird hier ein zusätzliches quartierbezogenes Stadtzeichen, auch als Überleitung zu den Entwicklungsflächen an der Boschetsrieder Straße und den dort bestehenden profilüberragenden Gebäuden, vorgeschlagen.

Die Boschetsrieder Straße sollte eine städtische räumliche Fassung mit höherem durchgehendem Bauprofil erhalten.

Kleinhadern/Neuhadern



Abb. 91: Kleinhadern/Neuhadern

Die profilüberragende Bebauung am Haderner Stern markiert das dortige Quartierzentrum am U-Bahnhof. Das hohe Stadtprofil wird im Norden durch den relativ hohen Scheibenbau des Augustinums bis zur Autobahn Lindau fortgesetzt. Für die Stadteinfahrt ist dieser Bau als Sichtziel nicht ausreichend ausgeprägt. In Ergänzung dazu wird ein signifikantes Stadtzeichen mit Fernwirkung auf die Stadteinfahrt vorgeschlagen.

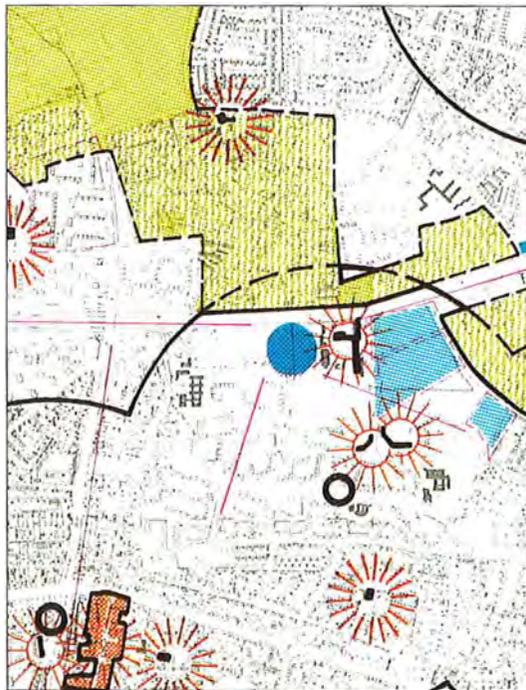


Abb. 92: Kleinhadern/Neuhadern – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7

Großhadern



Abb. 93: Großhadern

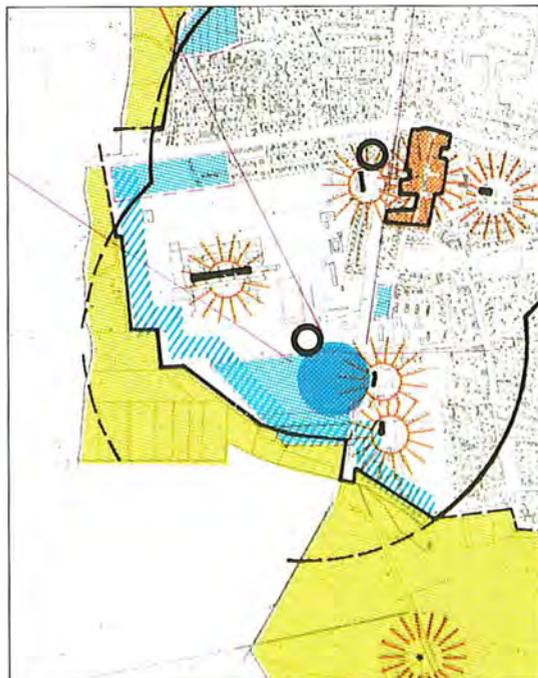


Abb. 94: Großhadern – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Am südwestlichen Stadtrand wird am Übergang zum großen Landschaftsraum des Würmtals eine klare, bauliche Abgrenzung mit einer mittelhohen Bebauung empfohlen. Dahinter sollte dann das hohe Stadtprofil des Klinikums aufbauen und durch ein neues profilüberragendes Stadtzeichen mit großer Fernwirkung ergänzt werden. Dieses Profil kann aus dem Würmtal und aus dem Freiraum beim Ausgang aus dem Forst wahrgenommen werden. Es kann auch dazu beitragen, die dort vorhandenen heterogen angeordneten profilüberragenden Gebäude zu integrieren.

Obersendling/Boschetsrieder Straße



Abb. 95: Obersendling

An der Boschetsrieder Straße liegen Entwicklungsflächen und Flächen, die große Gestaltdefizite aufweisen. Dieser Straßenraum wird im Zusammenhang mit der Realisierung möglicher Entwicklungskonzepte als linear gefaßter Stadtraum vorgeschlagen, dessen Nordseite im westlichen Teil mit bestehenden Hochhäusern besetzt ist und an dessen Endpunkt im Osten ein neues profilüberragendes Gebäude vorgeschlagen wird. Dieses Stadtzeichen kann Sichtbeziehungen nach allen Richtungen und vor allem auch auf die südliche Stadteinfahrt vermitteln.

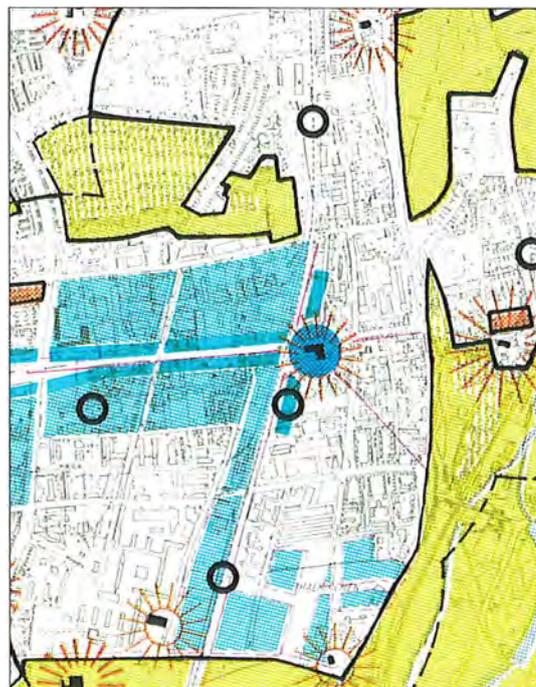


Abb. 96: Obersendling – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

3.3.2.5 Standorte im Münchner Nordwesten

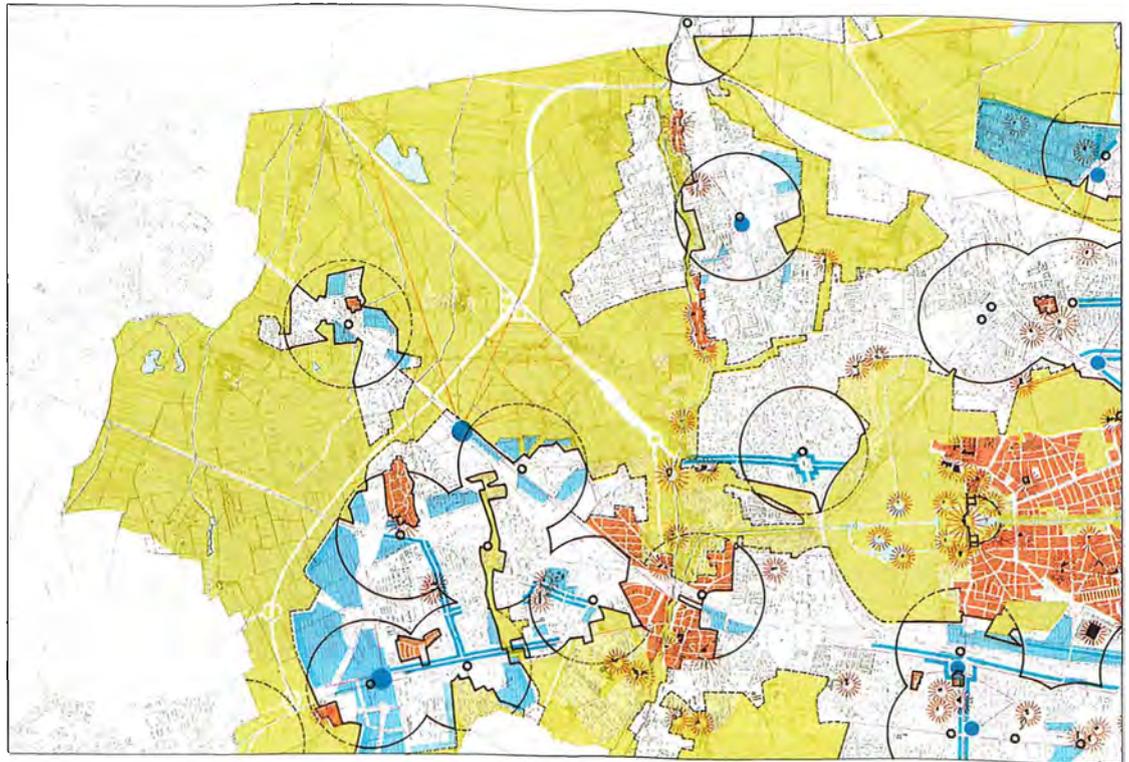


Abb. 97: Entwicklungsbereiche im Münchner Nordwesten, Ausschnitt aus Karte 7

Der Münchner Nordwesten umfaßt das Siedlungsband am nördlichen Teil des Würmtals mit den Dorfbereichen Obermenzing, Untermenzing, Allach und Teilen von Karlsfeld einerseits und andererseits die Siedlungsräume Westkreuz, Aubing, Freiam, Langwied und Lochhausen. Große Teile des westlichen Stadtgebietes sind als schutzwürdige Grünräume ausgewiesen, die als Ausläufer der regionalen Grünzüge Ammersee/Weßlinger See/Aubinger Lohe und des Ampertals den Landschaftsraum bestimmen. Die Aubinger Lohe erhebt sich als markantes landschaftliches Profil über der Ebene der Ausläufer des Dachauer Mooses.

Diese landschaftlichen Grünräume verbinden sich mit städtischen Grünzügen, die über den Grünring um Pasing Verbindungen zum Nymphenburger Park herstellen und von dort aus weiter nach Osten und Norden zum

Allacher Forst und zur nördlichen Münchner Seengruppe führen. Durch diese Grüngliederungen werden die Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkte nur in ihren Randbereichen eingeschränkt.

Zahlreiche Ensembles der historischen Dorfkern von Freiam, Aubing, Lochhausen – Langwied, Obermenzing, Untermenzing und Allach sowie der Stadtkern von Pasing und die denkmalgeschützten Ensembles der Villenkolonien von Pasing und der Siedlung am Gößweinsteinplatz verteilen sich als schutzwürdige Bauräume über den gesamten Bereich. Die Siedlungsräume südlich von Pasing und im westlichen Würmtal sowie von Langwied werden als schutzwürdige Bereiche mit dem Merkmal Landschaft auf Baugrundstücken vorgeschlagen. Der Siedlungsraum entlang der Würm ist durch das historische Bauprofil und durch profilübertragende Kirchtürme ausgestattet. Das

städtebauliche Element der Lage der Dorfkerne am Würmufer soll in seiner Wirkung erhalten bleiben.

Die überwiegende Art der Nutzung im Untersuchungsgebiet ist Wohnnutzung. Große gewerblich genutzte Flächen finden sich in Karlsfeld (MAN, MTU), entlang der Bahnlinie in Aubing/Langwied (Bahn AG) und südlich der Bodenseestraße (Bahn AG, Daimler Benz). Die Verteilung der Nutzungen erscheint vertretbar, obwohl in einigen Bereichen, z.B. an der Brunhamstraße, Wohnnutzungen in ungünstiger Zuordnung zu gewerblichen Nutzungen liegen. Die Wirtschaftlichkeit der unterschiedlichen Maße der Nutzungen ist den Situationen entsprechend sinnvoll.

Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich in Karlsfeld, Allach, Aubing und südlich der Bodenseestraße bei Produktionsflächen, vor allem aber im Schwerpunkt Freiham mit Wohnbauflächen nördlich und Gewerbeflächen südlich der Bahnlinie. In Randbereichen von Aubing, Langwied und Lochhausen befinden sich Ergänzungsflächen für den Wohnungsbau, welcher den bestehenden Strukturen entsprechend entwickelt werden sollte.

Die Erschließung des Stadtraums ist sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch für den Straßenverkehr günstig, zumal da die Autobahn-Westumgehung wesentliche Verkehrserleichterungen in den Ortsteilen an der Würm bringen wird. Wünschenswert wäre ein weiterer S-Bahn-Haltepunkt in Untermenzing und die Aktivierung von Omnibuslinien im westlichen Freiham.

Die Ansätze für zentrale Bereiche in den historischen Ortskernen und entlang von traditionellen Haupterschließungsstraßen können ergänzend entwickelt werden. Das sind vor allem die Straßenräume zwischen dem Ortskern Obermenzing und dem S-Bahnhof, der Bodenseestraße zwischen Freiham und Westkreuz, der Aubinger Straße zwischen Westkreuz und Aubing und der Limesstraße zwi-

schen Bodenseestraße und dem Bahnhof Aubing. Der wichtigste Ort wird das neue Zentrum von Freiham werden. Dort sollte auch ein entsprechendes Stadtzeichen entstehen.

Das natürliche Höhenprofil steigt gleichmäßig von Norden nach Süden von 510 NN auf 538 NN an. Aus der Ebene erhebt sich der bewaldete Härtlingsrücken der Aubinger Lohe mit einer Höhe von 20 m und formt ein deutliches, profiliertes, natürliches Merkmal in der Landschaft, in der sich auch die Gutsgebäude Mooschwaige und Freiham mit den großen Alleen als prägnante Sichtbezüge darstellen. Dieser wertvolle Landschaftsraum mit seinem attraktiven Profil bietet hervorragende Voraussetzungen für die Naherholung am Rande der Stadt.

Das bauliche Höhenprofil ist meist niedrig in der Höhe der Baumkronen und in wenigen Bereichen mittelhoch. Am Westrand von Neuaubing und am Nordwestrand von Aubing prägen Gruppen von profilüberragenden Gebäuden die Silhouette und beherrschend für das Stadtprofil ist die höhere Bebauung am Westkreuz mit dem rd. 50 m hohen Scheibenhochhaus Ramses.

Die Empfehlungen für neue profilüberragende Gebäude beschränken sich auf drei Einzelorte:

- Allach
- Aubing
- Freiham,

die nachfolgend einzeln dargestellt werden und auf die Anhebung von straßenraumbildenden Bebauungen in den Straßenräumen der Verdistrasse, der Aubinger Straße und der Limesstraße sowie der Bodenseestraße.

Allach



Abb. 98: Allach



Abb. 99: Allach – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Am S-Bahnhof Allach wird ein quartierbezogenes Stadtzeichen vorgeschlagen, das sowohl im Siedlungsraum als auch im langgezogenen Verkehrsraum der Bahnlinie einen Sichtbezugspunkt darstellt. Die großflächigen Bebauungen der Produktions- und Gewerbeflächen beiderseits der S-Bahn dürften die maßstäbliche Integration eines höheren Gebäudes erleichtern.

Aubing



Abb. 100: Aubing

Im Einzugsbereich des S-Bahnhofs Langwied liegt ein Entwicklungsgebiet, das auch günstig im Straßennetz liegt. Durch die Randlage läßt sich ein Standort entwickeln, der ein hervorragendes Sichtziel in den umliegenden Landschaftsraum und auf den Autobahnring West aufnehmen kann. Die dort vorhandene Stadtbrache mit großen Gestaltdefiziten stellt eine Herausforderung zur Neuordnung und Gestaltung dar. Das Stadtzeichen soll weiträumig als Sichtbezug wirken.

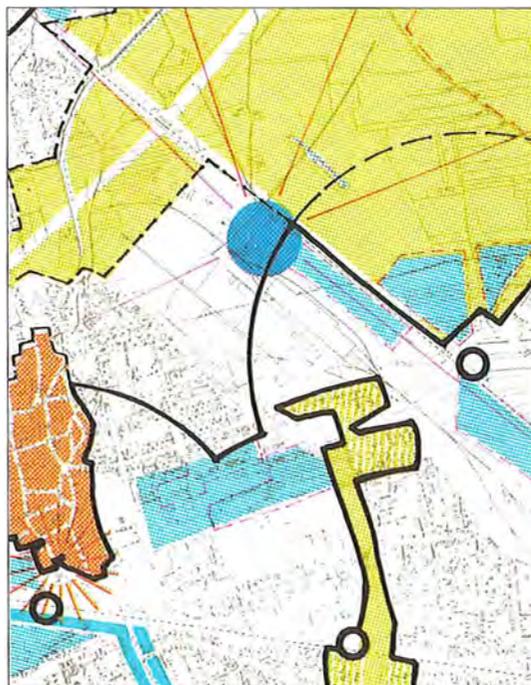


Abb. 101: Aubing – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Freiham



Abb. 102: Freiham

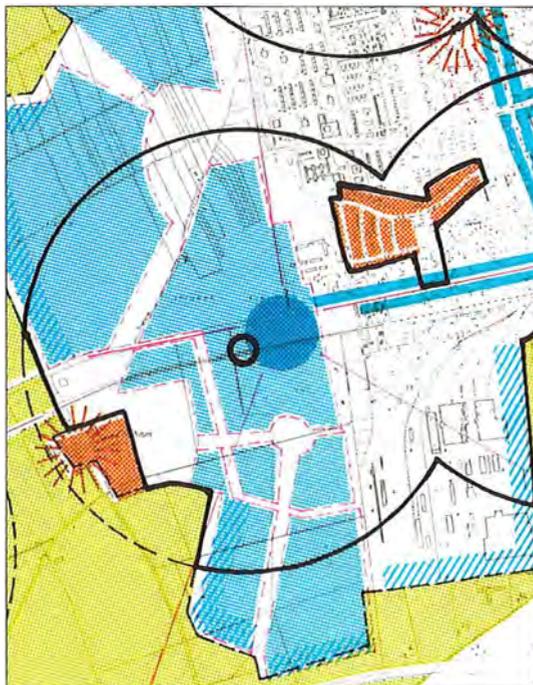


Abb. 103: Freiham – Hochhausstandort
Ausschnitt aus Karte 7

Der westliche Stadtrand von München erhält durch den neuen Stadtteil Freiham einen endgültigen Abschluß gegenüber dem landschaftlichen Freiraum im Westen. In ihm liegt auch der Autobahnring West, der unmittelbar südlich von Freiham die Verbindung zur Autobahn Lindau herstellt. Das Stadtzeichen Freiham kann als Sichtziel in diesen Straßenräumen wahrgenommen werden. Für den westlichen und südlichen Stadtrand wird eine bauliche Randausbildung vorgeschlagen.

3.3.3 Stadtprofil in Entwicklungsbereichen

Für die Entwicklungsbereiche im Stadtgebiet sind geeignete Standorte für eine bauliche Profilierung der einzelnen Stadträume vorgeschlagen worden. Dabei wurden auch Differenzierungen nach Art und Höhe der profilüberragenden Gebäude empfohlen. Mit diesen Vorschlägen und Empfehlungen wird nur ein Rahmen für die Entwicklungsmöglichkeiten gesetzt. Die Eignung profilüberragender Bauten für den Stadtraum sollte aber immer auch im Einzelfall geprüft werden.

Dafür ist eine Prüfungsmethode entwickelt worden, die auch an zwei Beispielen auf ihre Eignung getestet wurde. Es waren die Untersuchungen für das 85 m hohe Wesbau-Hochhaus an der Donnersberger Brücke und für das 140 m hohe Terreno-Hochhaus am Georg-Brauchle-Ring.

Die Untersuchungsmethode zur Beurteilung des Erscheinungsbilds im Stadtraum basiert auf den nachfolgenden sechs Grundlagen.

1. Prüfung der Intensität der Einwirkung der nach den bekannten Wahrnehmungsstufen und Darstellung der in diesen Bereichen vorhandenen profilüberragenden Bauwerken.
2. Feststellung der Höhenlage im natürlichen Stadtreief und der absoluten und relativen Höhe des Bauwerks in Relation zur umgebenden Bebauungshöhe und zu den bestehenden profilüberragenden Gebäuden.
3. Erkundung und Darstellung von Standorten, die aufgrund von geeigneten Sichtachsen oder von Sichtvorfeldern Sichtbeziehungen ermöglichen und begünstigen.
4. Darstellung der ermittelten Merkmale im Stadtgrundriß und in Schnitten durch das Stadtprofil. Ergänzung der grafischen Darstellungen durch maßstäblich berechenbare Fotografien.
5. Nachweis der ermittelten Einwirkungen auf nachhaltig beeinflusste Stadträume und Stadtansichten in perspektivischen und maßstäblich berechneten Fotomontagen.

6. Beurteilung der Quantität der optischen Einwirkung auf den engeren und weiteren Stadtraum und Bewertung der Qualität der Aussage des beurteilten profilüberragenden Gebäudes.

Voruntersuchungen über die möglichen Sichteinwirkungen und Beobachtungen im Stadtraum und aufgrund der durchgeführten Bestandsaufnahmen führten in beiden Fällen zur Entscheidung, die Untersuchungsbereiche auf die Wahrnehmungsstufen bis zu 4000 m, also auf einen Umkreis von 8000 m Durchmesser zu beziehen. Die spezifischen Höhenlagen, der Bestand an profilüberragenden Gebäuden und die Konstruktion von Sichtvorfeldern und Sichtachsen im Stadtraum führten bei beiden Untersuchungen zu unterschiedlichen Schwerpunkten.

Bei der Beurteilung des Hochhauses an der Donnersberger Straße rückten die Fragen der Überlagerung der Erscheinung des neuen Turms mit dem Bild der Türme der Altstadtsilhouette in den Vordergrund. Dabei ergab sich einerseits der Aspekt des Hochhauses in der Vordergrundsituation und andererseits in der Hintergrundsituation zur Altstadtsilhouette. Der Schwerpunkt der Untersuchung zur Stadtbildverträglichkeit des Zwillingsturms am Georg-Brauchle-Ring lag dagegen vor allem in der Beurteilung der Auswirkungen des neuen Profils auf das qualitätvolle Stadtprofil Ensemble des Olympiaparks mit Fernsehturm und BMW-Hochhaus. In beiden Fällen wurden rund 30 Sichtbereiche im Stadtgrundriß und ebenso viele Schnitte durch das Stadtprofil entwickelt, um die wichtigsten Sichtbeziehungen herauszuarbeiten. Daraus wurden dann für den ersten Fall 6 ausgewählte Fotomontagen und für den zweiten Fall 14 Fotomontagen angefertigt, um das Erscheinungsbild im Stadtraum darzustellen.

Untersuchung Wesbau-Hochhaus

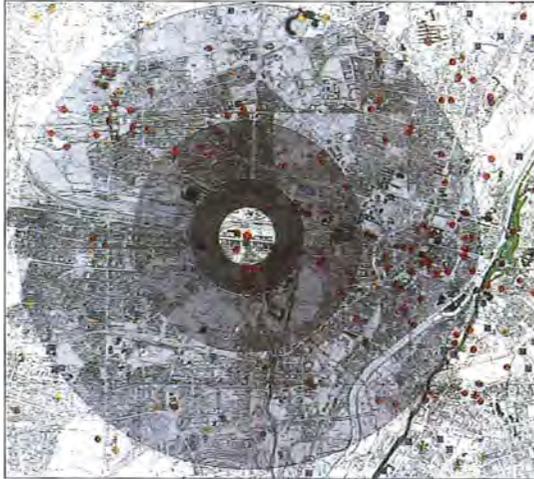


Abb. 104: Wahrnehmungsstufen

Untersuchung Terreno-Hochhaus



Abb. 108: Wahrnehmungsstufen



Abb. 105: Beobachtungsstandorte

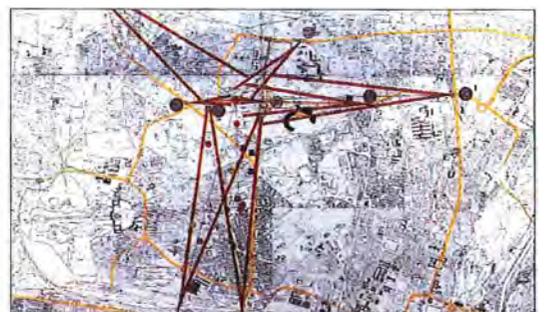


Abb. 109: Beobachtungsstandorte

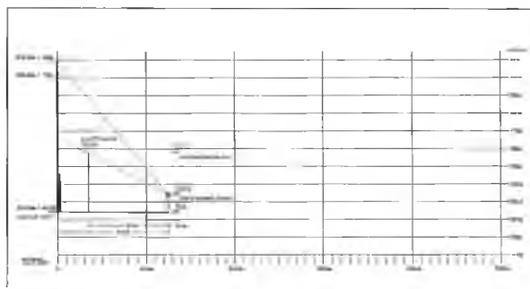


Abb. 106 Schnitt durch das Stadtprofil

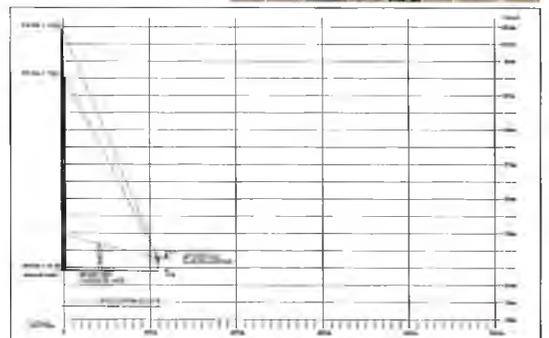


Abb. 110: Schnitt durch das Stadtprofil



Abb. 107: Fotomontage



Abb. 111: Fotomontage

Beide Untersuchungen führten zum Ergebnis, daß unter Anwendung eines Maßstabs, der aus dem gegenwärtigen Zustand der Stadtgestalt und aus den noch sehr undeutlichen Ausformungen und dem noch fehlenden Qualitätsnachweis eines Wettbewerbsbeitrags sich wenig Ansätze für eine gravierende Beeinträchtigung des Stadtbildes ergeben. Vorhandene Bezugsfälle mußten zwangsläufig Gradmesser für den Bewertungsmaßstab sein. Es drängte sich deshalb die Erkenntnis auf, daß ein städtebauliches Leitbild für die zukünftige Stadtgestalt entwickelt werden muß, an dem sich die Untersuchung im Einzelfall messen kann. Denn in beiden Einzelfällen konnte nur bestätigt werden, daß die Profilveränderungen hingenommen werden können, nicht aber, daß sie in der Situation und in ihrer architektonischen Qualität die einzig richtigen Antworten sind.

Mit den hier vorgelegten Ergebnissen wird der Versuch unternommen, ein städtebauliches Leitbild für Stadträume und ihre Profilierung zu entwerfen, welches ein großes Maß an Übereinstimmung der Erscheinungsform mit den Grundzügen der Stadtstruktur und ihren Funktionen aufweist. Sinn und Zweck können so ihren Ausdruck im Stadtbild finden. Dieses Leitbild respektiert aber auch den Aspekt der Stadtlandschaft als eines in der Entwicklung befindlichen Organismus, der sich immer erneuert und dabei auch immer wieder Gleichgewichtszustände im Sinne einer Stadtökologie finden muß. Von großer Bedeutung dabei ist das Selbstverständnis des Stadtbildes für den Menschen. Ablehnung, Akzeptanz oder Beharren auf gewohnten Zuständen hängen weitgehend auch von der Zustimmung zur inhaltlichen Aussage eines Gebäudes ab. Die Forderung nach Allgemeingültigkeit muß sich also gleichermaßen auf Inhalt und Erscheinungsform beziehen.

Sucht man nach Wertmaßstäben für die Übereinstimmung von Erscheinungsform und Inhalt eines Gebäudes, dann kann man von den drei nachfolgenden Ansatzpunkten ausgehen.

- der Form, die als das äußere Erscheinungsbild zu definieren ist, welches sich folgerichtig aus der Erkenntnis der inneren Gestaltgesetze entwickelt hat. Die Qualität einer Form hängt weitgehend vom Intensitätsgrad der Übereinstimmung von Gestaltgesetz und Erscheinungsform ab. Dieser Qualitätsanspruch an den Ausdruck eines Gebäudes muß die Grundvoraussetzung für alle profilüberragenden Gebäude sein.
- des Zeichens, das Auskunft zur Sichtbarmachung einer räumlichen Ordnung der Stadtstruktur und ihrer differenzierten Gliederung liefert und der Orientierung dient. Qualität wird durch die folgerichtige Zuordnung von Zeichen zu räumlichen Sachverhalten in der Stadtlandschaft bestimmt.
- des Symbols, das sich als ein über das vordergründige Bild hinausgehender Wert auch als Sinnbild definieren läßt. Es erfüllt über den zeichenhaften Zweck auch einen allgemeingültigen selbstverständlichen Sinn.

Form als Ausdruck, Zeichen als Auskunft und Symbol als Aussage sind die wesentlichen Werte, die zusammentreffen sollten, um die Richtigkeit eines profilüberragenden Gebäudes im Stadtbild anzuerkennen und zu rechtfertigen. Ein gut gestaltetes, ausdrucksvolles Bauwerk allein, ohne einen zusätzlichen weiteren Wert kann deshalb noch keine Existenzberechtigung im Stadtraum begründen. Erst dann, wenn es ein Stadtzeichen zur Orientierung bildet oder eine Aussage als Symbol liefert, sollte es seinen Platz in der Stadt finden.



Abb. 112: Autobahneinfahrt Süd



Abb. 113: Autobahneinfahrt West



Abb. 114: Stadteinfahrt Nordwest



Abb. 115: Autobahneinfahrt Nord



Abb. 116: Autobahneinfahrt Ost



Abb. 117: Autobahneinfahrt Südost



Abb. 118: Mittlerer Ring Nord



Abb. 119: Mittlerer Ring Südwest



Abb. 120: Oberföhringer Straße nach West



Abb. 121: Oberföhringer Straße nach Ost



Stadtprofil im Entwicklungsbereich

- Schutzwürdige Baustruktur
- Stadteinfahrten
- Wasserflächen
- Bahnhöfen
- Straßenbegleitgrün
- alleearartige Begrünung
- Grünflächen
- Höhenlinien
- bestehende profilüberragende Gebäude
- Sichtachsen auf bestehende profilüberragende Gebäude
- profilüberragende Gebäude
- profilüberragende Gebäude, die in den Sichtachsen liegen
- Bildung von räumlichen Fassungen
- Schaffung von Stadtkanten
- vorgeschlagene profilüberragende Gebäude als Quartierszeichen
- vorgeschlagene profilüberragende Gebäude als Stadtzeichen
- Sichtbeziehung auf vorgeschlagene profilüberragende Gebäude

Quelle:
Fortschreibung der Hochhausstudie
Karte 8

Detlef Schreiber Architekt BDA DWB
August 1995

M 1 : 75 000

Im Auftrag der Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

3.4 Zusammenfassung

Die Bewertung des Stadtraums zur Beurteilung möglicher Profilentwicklungen hat drei unterschiedliche Bereiche ergeben:

- die Bereiche der Grünräume, die das Stadtgebiet gliedern und Anschlüsse an den landschaftlichen Außenraum herstellen und dem natürlichen Gleichgewicht im Stadtgefüge und der Erholung der Stadtbewohner gleichermaßen dienen,
- die Bereiche der vorrangig schützenswerten Stadträume, die durch hohe stadträumliche Qualitäten, ein hohes Maß an ausgewogenen baulichen Profilierungen, differenzierte Nutzungsmischungen, wirtschaftliche städtische Dichten, hohe Zentralität und günstige ÖPNV-Erschließung sowie eine vielfältige Ausstattung mit Bau- und Denkmälern geprägt sind,
- die Bereiche der Stadträume, die umschlossen von Grünräumen in einer Art Satellitenposition zur Innenstadt liegen und in denen entwicklungsfähige Flächenpotentiale in Zonen günstiger Erreichbarkeit mit dem ÖPNV liegen und die auch Profildefizite aufweisen.

In den beiden ersten Bereichen sollten die vorhandenen qualitätvollen Profilierungen erhalten und nicht durch Neuentwicklungen gestört werden.

Dagegen bieten sich die Entwicklungsbereiche für zusätzliche Verdichtungen einerseits und zur Ausstattung mit profilüberragenden Bebauungen andererseits an. An ausgewählten Standorten sind neue Stadtzeichen wünschenswert.

Aus diesen Überlegungen kann sich ein Stadtmodell entwickeln, das Ordnungskomponenten enthält, die sich an zentralen Orten mit günstiger Erreichbarkeit orientieren und dort auch diesen Sachverhalt durch höhere bauliche Profilierungen unterstreichen. Höheres Profil im Stadtraum kann nicht beliebig angeordnet sein. Damit sollte aber nicht der falsche Gedanke genährt werden, daß damit auch das ausschließliche Gesamtgestaltungs-

konzept entstehen kann. Die „Stadt als Gesamtkunstwerk“ kann nicht das alleinige Ziel städtebaulicher Ordnung und Gestaltung sein. Die Prüfung der Stadtbildverträglichkeit sollte vielmehr im Einzelfall erfolgen, um dabei auch die jeweiligen besonderen örtlichen Gegebenheiten und die jeweils spezifische Bauhöhenentwicklung aufgrund der Nutzungsart mit in Betracht ziehen zu können.



Abb.123: Silhouette Innenstadt München



Abb.124: Silhouette Olympiagelände

Ein wichtiger Teil des Auftrags war auch die Entwicklung und der Anwendungsnachweis einer Prüfungsmethode zur Beurteilung profilüberragender Bauten im Stadtgebiet von München. Diese Methode konnte bereits bei zwei konkreten Fällen in München, beim Hochhaus an der Donnersberger Brücke und beim Hochhaus am Georg-Brauchle-Ring mit Erfolg angewandt und auf seine umfassende Eignung überprüft werden.

Diese Art der Einzeluntersuchungen wird als Prüfungsmethode für jeden Einzelfall und für den gesamten Stadtraum empfohlen, vor allem aber für alle dargestellten Entwicklungsbereiche und ihre Entwicklungsschwerpunkte. Dabei sind die Einwirkungen profilüberragender Bauten sowohl auf das unmittelbare Stadtquartier zu bewerten, als auch deren Auswirkungen auf den gesamten Stadtraum zu beachten. Neben der Identifizierung des spezifischen Ortes sollten auch Orientierungsmerkmale im Sinne von Stadtzeichen geschaffen werden.

Die wesentlichen Erkenntnisse, die sich bei der vorliegenden Fortschreibung der Hochhausstudie ergeben haben, können wie folgt zusammengefaßt werden:

1. Der Stadtraum ist als Gesamtheit nicht mehr erfaßbar. Stattdessen entwickelt sich eine Stadtlandschaft, die Täler und Höhen, Mitten und Ränder aufweist.
2. Stadträume und Grünräume, die in ihrer besonderen Qualität erhaltenswert erscheinen, dürfen keinem Druck zur Profilveränderung ausgesetzt werden. Sie müssen auch von Einwirkungen von außen unbeeinflußt bleiben.
3. In den Bereichen, in denen das vorhandene Stadtprofil hohe Defizite aufweist, ist eine zusätzliche Profilierung wünschenswert. Dort sollten die Standorte mit hoher Erschließungsgunst Nachverdichtungen und verbunden damit Profilaufwertungen erfahren.
4. Je nach Standort sollte die Höhenentwicklung differenziert auf den räumlichen Zusammenhang abgestimmt werden – Quartier, Stadtteil, Gesamtstadt.
5. Neben der punktförmigen und solitären Profilierung sollten vor allem auch lineare und flächige Profilanhebungen in Betracht gezogen werden.
6. Die unterschiedlichen Stadträume sollten verschiedenartige Erlebnisqualitäten in Form und Profil aufweisen. Neben kleinräumig geschlossenen und abgeblockten Stadträumen gibt es großräumig offene und fließende.
7. Die Art der jeweiligen Nutzung muß die Erscheinungsformen auch von höheren Gebäuden beeinflussen – Technik, Gewerbe, Wohnen und Mischformen.
8. Dem sparsamen Einsatz von Energie und der günstigen Verkehrsanbindung, vor allem mit dem ÖPNV, kommen eine erhöhte Bedeutung zu. Dabei sind vor allem Innovationen zur umweltfreundlichen Ausstattung hoher Gebäude zu nutzen.
9. Format, Volumen und Gliederung profilüberragender Bauwerke, müssen zu gestalterischen Höchstleistungen in Bautechnik und Architektur führen. Nur dann ist der den Luftraum einer Stadt beherrschende Anspruch gerechtfertigt.

Verzeichnis der Abbildungen Teil 3

Abb.Nr. Titel	Seite	Abb.Nr. Titel	Seite
1 Grünräume, Topografie und Vegetation Untersuchung Hochhausstandorte 1977	64	26 Auszug aus dem FNP – Mischgebiets- und Gewerbeflächen Fortschreibung Hochhausstudie 1995	75
2 Bauräume und Baustrukturen Untersuchung Hochhausstandorte 1977	65	27 Zentrale Bereiche Fortschreibung Hochhausstudie 1995	75
3 Höhenprofil der Bauräume Untersuchung Hochhausstandorte 1977	65	28 Höhenprofil der Bauräume Fortschreibung Hochhausstudie 1995	75
4 Profilüberragende Gebäude Untersuchung Hochhausstandorte 1977	65	29 Nymphenburg – Luftbild Foto (Archiv Büro Schreiber)	76
5 Stadtsilhouette München Foto nach einem Gemälde von . 1835 Foto (Archiv Büro Schreiber)	67	30 Innenstadt – Luftbild Foto (Archiv Büro Schreiber)	76
6 Silhouette New York Foto New York 1960 (Archiv Büro Schreiber)	67	31 Blick vom steinernen Saal Foto - Julia Schambeck (Archiv Büro Schreiber)	76
7 Grünräume Fortschreibung Hochhausstudie 1995	68	32 Karte 3: Baustrukturen Fortschreibung Hochhausstudie 1995	
8 Straßenräume Fortschreibung Hochhausstudie 1995	68	33 Karte 4: Schutzwürdige Grünräume und schutzwürdige Bauräume Fortschreibung Hochhausstudie 1995	
9 Bauräume Fortschreibung Hochhausstudie 1995	68	34 Sichtachse zur St. Pauls Kirche Foto (Archiv Büro Schreiber)	77
10 Nord-Süd und Ost-West Schnitte München Fortschreibung Hochhausstudie 1995	70	35 Sichtachse zur Heilig Geist Kirche Foto (Archiv Büro Schreiber)	77
11 Karte 1: Topografie und Grundelemente der Stadtstruktur Fortschreibung Hochhausstudie 1995		36 Sichtachse zur Frauenkirche Foto (Archiv Büro Schreiber)	78
12 Bauflächen mit niedriger Versiegelung (GRZ < 0,25) Fortschreibung Hochhausstudie 1995	71	37 Sichtachse zu Justizpalast und Frauenkirche Foto (Archiv Büro Schreiber)	78
13 Nymphenburger Park Foto (Archiv Büro Schreiber)	72	38 Karte 5: Stadtprofil in schutzwürdigen Bauräumen Fortschreibung Hochhausstudie 1995	
14 Englischer Garten Foto (Archiv Büro Schreiber)	72	39 Öffentlicher Personennahverkehr Fortschreibung Hochhausstudie 1995	79
15 Isarauen Foto (Archiv Büro Schreiber)	72	40 Bauflächen ohne Schutzkriterien und neu ausgewiesene Bauflächen Fortschreibung Hochhausstudie 1995	79
16 nördl. Seenplatte – Lerchenauer See Foto Julia Schambeck (Archiv Büro Schreiber)	72	41 Entwicklungsflächen Fortschreibung Hochhausstudie 1995	79
17 Innerstädtischer Grünraum – Hirschgarten Foto (Archiv Büro Schreiber)	72	42 Karte 6: Entwicklungspotentiale im Einzugsbereich der U-Bahn und S-Bahn Fortschreibung Hochhausstudie 1995	
18 Karte 2: Grünflächen Fortschreibung Hochhausstudie 1995		43 Karte 7: Entwicklungsbereiche Fortschreibung Hochhausstudie 1995	
19 Odeonsplatz Foto (Archiv Büro Schreiber)	74	44 Entwicklungsbereiche im Münchner Norden, Auszug aus Karte 7	83
20 Ludwigskirche Foto (Archiv Büro Schreiber)	74	45 Moosach – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	85
21 Agricolaplatz/Vohburger Straße Foto (Archiv Büro Schreiber)	74	46 Moosach – Hochhausstandort Auszug aus Karte 7	85
22 St. Ursula Foto (Archiv Büro Schreiber)	74	47 Fasanerie-Nord/Lerchenauer See – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	86
23 Kaiserstraße Foto (Archiv Büro Schreiber)	74	48 Fasanerie-Nord/Lerchenauer See Hochhausstandort, Auszug aus Karte 7	86
24 Clemensstraße Foto (Archiv Büro Schreiber)	74		
25 Auszug aus dem FNP – Wohnbauflächen Fortschreibung Hochhausstudie 1995	75		

Abb.Nr.	Titel	Seite	Abb.Nr.	Titel	Seite
49	Feldmoching – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	87	71	Ostbahnhof – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	101
50	Feldmoching – Hochhausstandort, Auszug aus Karte 7	87	72	Ostbahnhof – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	101
51	Hasenberg/Panzerwiese – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	88	73	Giesing/Mittlerer Ring – Luftbild Foto - Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	102
52	Hasenberg/Panzerwiese – Hochhausstandort, Auszug aus Karte 7	88	74	Giesing/Mittlerer Ring Hochhausstandort, Auszug aus Karte 7	102
53	Milbertshofen, Schleißheimer Straße Luftbild, Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	89	75	Giesinger Bahnhof – Luftbild Foto - Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	103
54	Milbertshofen, Schleißheimer Straße Hochhausstandort, Auszug aus Karte 7	89	76	Giesinger Bahnhof – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	103
55	Milbertshofen, Ingolstädter Straße Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	90	77	Neuperlach – Luftbild Foto - Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	104
56	Milbertshofen, Ingolstädter Straße Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	90	78	Neuperlach – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	104
57	Freimann, Föhringer Ring – Luftbild, Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	91	79	Neuperlach – Hochhausstandorte, Ausschnitt aus Karte 7	105
58	Freimann, Föhringer Ring Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	91	80	Fasangarten – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	106
59	Freimann/Fröttmaning Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	92	81	Fasangarten – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	106
60	Freimann/Fröttmaning Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	92	82	Entwicklungsbereiche im Münchner Südwesten, Ausschnitt aus Karte 7	107
61	Entwicklungsbereiche im Münchner Nordosten, Ausschnitt aus Karte 7	93	83	Heimeranplatz – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	109
62	Johanneskirchen/Oberföhring – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	95	84	Heimeranplatz – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	109
63	Johanneskirchen/Oberföhring Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	95	85	Fürstenrieder Straße – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	110
64	Denning/Englschalking/Daglfing – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	96	86	Fürstenrieder Straße – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	110
65	Denning/Englschalking/Daglfing Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	96	87	Waldfriedhof – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	111
66	Steinhausen/Trudering – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	97	88	Waldfriedhof – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	111
67	Steinhausen/Trudering Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	97	89	Fürstenried – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	112
68	Riem – Luftbild Foto - Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	98	90	Fürstenried – Hochhausstandorte Ausschnitt aus Karte 7	112
69	Riem – Hochhausstandorte, Ausschnitt aus Karte 7	98	91	Kleinhadern/Neuhadern – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	113
70	Entwicklungsbereiche im Münchner Südosten, Ausschnitt aus Karte 7	101			

Abb.Nr.	Titel	Seite	Abb.Nr.	Titel	Seite
92	Kleinhadern/Neuhadern Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	113	107	Fotomontage, Untersuchung Hochhaus Wesbau GmbH 1993	122
93	Großhadern – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	114	108	Wahrnehmungsstufen, Untersuchung Hochhaus Terreno 1994	122
94	Großhadern – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	114	109	Beobachtungsstandorte Untersuchung Hochhaus Terreno 1994	122
95	Obersendling – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	115	110	Schnitt durch das Stadtprofil Untersuchung Hochhaus Terreno 1994	122
96	Obersendling – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	115	111	Fotomontage Untersuchung Hochhaus Terreno 1994	122
97	Entwicklungsbereiche im Münchner Nordwesten, Ausschnitt aus Karte 7	116	112	Autobahneinfahrt Süd Foto (Archiv Büro Schreiber)	124
98	Allach – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	118	113	Autobahneinfahrt West Foto (Archiv Büro Schreiber)	124
99	Allach – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	118	114	Stadteinfahrt Nordwest Foto – Julia Schambeck (Archiv Büro Schreiber)	124
100	Aubing – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	119	115	Autobahneinfahrt Nord Foto (Archiv Büro Schreiber)	124
101	Aubing – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	119	116	Autobahneinfahrt Ost Foto (Archiv Büro Schreiber)	124
102	Freiham – Luftbild Foto – Aerofot Flugbild (Archiv Büro Schreiber)	120	117	Autobahneinfahrt Südost Foto (Archiv Büro Schreiber)	124
103	Freiham – Hochhausstandort, Ausschnitt aus Karte 7	120	118	Mittlerer Ring Nord Foto (Archiv Büro Schreiber)	124
104	Wahrnehmungsstufen, Untersuchung Hochhaus Wesbau GmbH 1993	122	119	Mittlerer Ring – Südwest Foto (Archiv Büro Schreiber)	124
105	Beobachtungsstandorte, Untersuchung Hochhaus Wesbau GmbH 1993	122	120	Oberföhringer Straße nach West	124
106	Schnitt durch das Stadtprofil Hochhaus Wesbau GmbH 1993	122	121	Oberföhringer Straße nach Ost	124
			122	Karte 8: Stadtprofil in Entwicklungsbereichen Fortschreibung der Hochhausstudie 1995	
			123	Silhouette Innenstadt München Foto (Archiv Büro Schreiber)	125
			124	Silhouette Olympiagelände Foto (Archiv Büro Schreiber)	125

A
Wirtschaftsstandort

B
Sozialraum Stadt

C
Räumliche Entwicklung

D
Region