

Struktur und Entwicklung des Münchner Flughafens wurzeln in den Landschaftselementen des Erdinger Mooses. Die Baukomplexe und Baukörper des Flughafens, seine Freiräume und Infrastrukturen sind horizontal, flächig und linear gestaltet und fügen sich in das Erdinger Moos und seine Umgebung ein. Die charakteristische Zentralallee markiert den klaren Bezug des Flughafens zu seinem Umfeld – Ziel für die weitere Entwicklung und Gestaltung.

- 
- 1.1** Statements
  - 1.2** Grünplanung
  - 1.3** Landschaftsachsen 1 | 2
  - 1.4** Landschaftsstrukturplan 1 | 2
  - 1.5** Pflanzstrukturen 1 | 2 | 3

Das Landschaftspotential ist als eine passive und dulddende Grundsubstanz im Vergleich zu Siedlungstätigkeit, Infrastruktur und Erschließungsmaßnahmen zu charakterisieren. Deshalb kann sie nur als solche Entscheidungshilfen für schonende Behandlung erforderlich machen und Abgrenzungen und Tabus für Nutzungen definieren helfen.

Prof. Günter Grzimek  
Gestaltungsrichtlinien, Teil 2  
Landschaft, Bauten, Ausstattungen, 1982 | 1992

Je mehr unsere Kultur einer Verstädterung näher kommt und unsere Zivilisation eine hohe technische Prägung erhält, wird Natur und Landschaft ein für den Menschen unerlässliches Äquivalent. Die Gestalter stehen in der Verantwortung, diesen Konflikt mit ihren Mitteln und Möglichkeiten einzugrenzen.

Otl Aicher, Eberhard Stauß  
Gestaltungsrichtlinien, Teil 2  
Landschaft, Bauten, Ausstattungen, 1982 | 1992

Das ökologische Gutachten kann dazu dienen, Neben- und Folgewirkungen des Flughafens zu mildern und räumlich zu begrenzen.

Prof. Dr. Wolfgang Haber  
Gestaltungsrichtlinien, Teil 2  
Landschaft, Bauten, Ausstattungen, 1982 | 1992

Der gestalterische Anspruch ist nicht Selbstzweck, sondern er soll dem Flughafen München eine eigene Identität geben und ein Ambiente vermitteln, in dem sich die Menschen – Tag für Tag Zehntausende von Passagieren und Beschäftigten – gern aufhalten und wohlfühlen.

Manfred Steffen  
Gestaltungsrichtlinien, Teil 2  
Landschaft, Bauten, Ausstattungen, 1982 | 1992

Die extensive Agrarlandschaft des Erdinger Moores und die auf intensive Nutzung hin ausgelegten technisch-funktional definierten Freiräume des Flughafens des Flughafens müssen sich ohne allzu harte Konfrontation begegnen und sich in einer klaren Konturenbildung durchdringen.

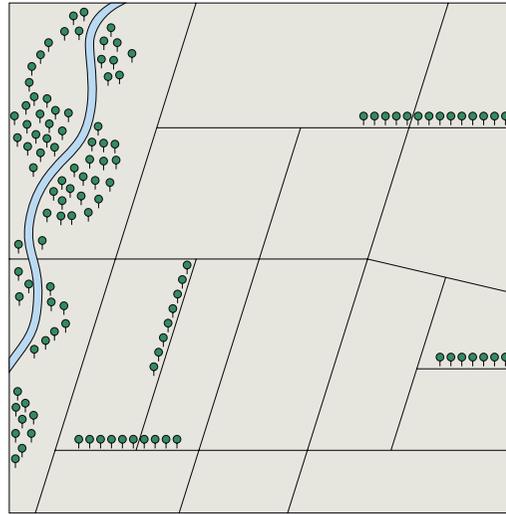
Eine gestalterische Überspielung dieses in der unterschiedlichen Systemstruktur begründeten Konflikts durch eine vordergründige Retusche des Landschaftsbildes – etwa im Grenzzaunbereich des Flughafens – kam für die Landschaftsgestalter ebensowenig in Frage wie eine geschönte Ästhetik der Grünflächen zwischen den Betriebsbereichen selbst.

Der tiefgelegene Horizont der flachen Moorlandschaft, hainartige Baumgruppen, in die Tiefe des Raumes führende Baumgruppen, Baumreihen und zahllose, gerade Entwässerungskanäle mit ihren schmalen geböschten Profilen sind die wenigen Elemente einer einfachen Landschaftsstruktur, die – nach dem Vorstellungsbild der Planer – zu erhalten und auf neue gestalterische Ziele hin zu interpretieren waren.

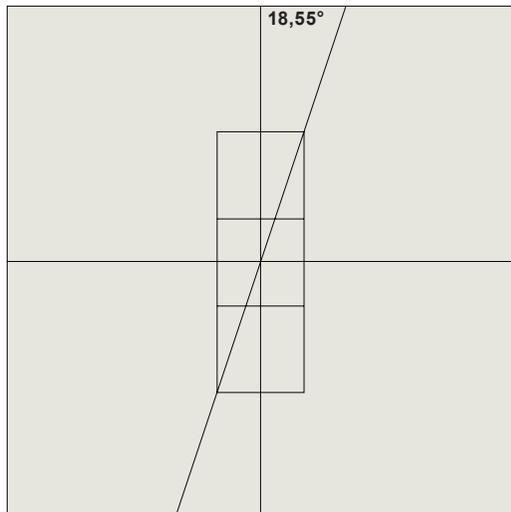
Ähnlich dem Prinzip, die tieferen Grundwasserströme und vormals oberirdisch fließenden Entwässerungskanäle der Mooslandschaften unter dem Flughafenareal hindurchzuführen, sollten die bestehenden Landschaftselemente nach Struktur, Richtung und Raumbildung, wo immer möglich, an die Flughafengrenzen heran- und auf den Grünflächen zwischen den Betriebsgebäuden hindurchgeführt werden.



Isartal



Vom Isartal bestimmte Achsen



Raumrichtung: 18,55°

Das Tal der Isar verläuft von München nach Freising nicht exakt von Süden nach Norden. Es ist geneigt, etwa wie eine Diagonale in einem stehenden Rechteck im Verhältnis 1:3. Diese Neigung ist bestimmend sowohl für den Verlauf von Strassen in der Stadt (Ludwigstraße in München) wie auch für die Richtung von Straßen und Wasserläufen in der offenen Landschaft.

Die Achsen der Landschaft des Erdinger Moores als Konturen der Äcker, Felder und Großflächen haben ein charakteristisches Merkmal. Sie stehen nicht senkrecht aufeinander, sondern sind deutlich wahrnehmbar gegeneinander geneigt, umschreiben ein Parallelogramm.

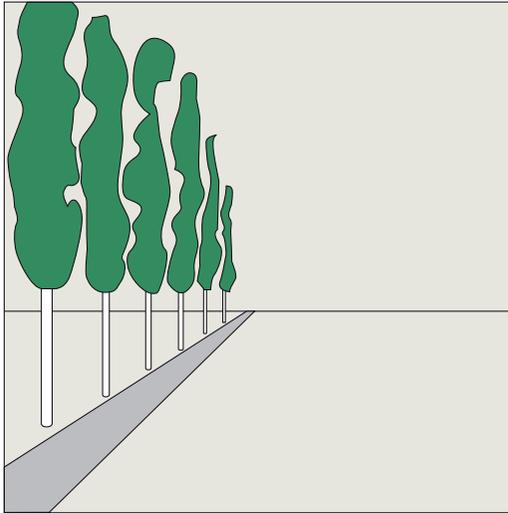
Die Nord-Süd-Achsen folgen mehr oder weniger der Richtung des Isartales zwischen München und Freising. Die Ost-West-Richtung ist in den natürlichen Strukturen weniger ausgeprägt, sie wird aber durch die Grenzen und Anlagen des Flughafens deutlich verstärkt.

Gestaltungsprinzipien sind ‚großräumig‘, Raumrichtung 18,55° und ‚prinzipielle‘ Schiefwinkligkeit.

Gestaltungsrichtlinien, Heft 1  
Außenanlagen, 1982

1.3 Landschaftsachsen 1 | 2

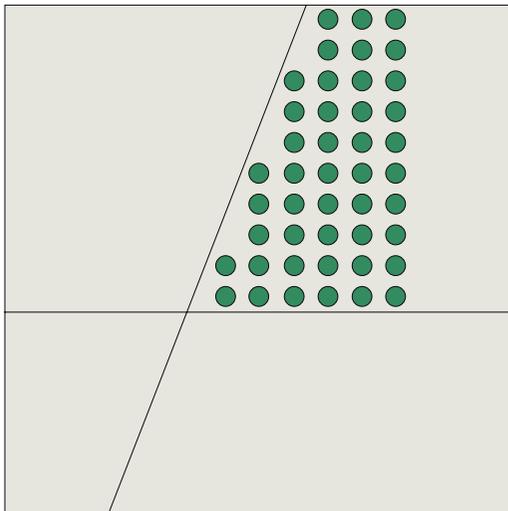




Alleen, Baumreihen



Feldbegrenzungen mit freistehenden Baumgruppen



Streng gepflanzte Buschreihen



Raumbildung durch kreuzende Baumreihen

Bestimmend für das Erscheinungsbild des Erdinger Mooses sind die ausgedehnte Ebene und gerade gezogenen Kanäle und Wassergräben, die von den Entwässerungsmaßnahmen, vor allem des frühen 19. Jahrhunderts herrühren. Im Gegensatz zu einer hügeligen Landschaft hat diese Landschaft einen betont geometrischen Charakter, da auch Straßen und Feldereinteilung diesen Wasserläufen folgen. Was zunächst als Widerspruch erscheint, ist hier evident: die Übereinstimmung von linearer Geometrie und Natur.

Die Wasserläufe, Straßen und Feldbegrenzungen sind vielfach von streng gepflanzten Alleen und Baum- oder auch freigewachsenen Buschreihen begleitet. Dadurch wird das geometrische Grundmuster des Erdinger Mooses noch betont.

Freistehende Baumgruppen mit gradlinigen Begrenzungen sind ein wesentlicher Bestandteil des Erdinger Mooses. Sie tragen ebenfalls zu dem Grundmuster der „geometrischen Landschaft“ bei, die am ehesten die Kongruenz zwischen den technischen Einrichtungen eines Flughafens und der umgebenden Landschaft herstellt.

Da die Achsen von sich kreuzenden Baumreihen nicht im rechten Winkel aufeinanderstehen, sondern leicht gegeneinander geneigt sind, ergibt sich eine für das Erdinger Moos und den Flughafen sehr spezifische Raumbildung. Sie vermittelt einen prägnanten, immer wiederkehrenden Erlebniswert.

Gestaltungsrichtlinien, Heft 1  
Außenanlagen, 1982





Flughafen im Erdinger Moos

Foto: Werner Hennies, 2011





Fotos: Werner Hennies, 2011

Erdinger Moos



Der Flughafen München fügt sich mit allen Bereichen in seine Umgebung ein. Seine Infrastrukturen, Baukomplexe und Baukörper sind horizontal, flächig und linear angelegt.

Vertikal ausgerichtete Bauten sind nur an den Eingangsbereichen als Solitäre möglich.

Sämtliche Landschaftselemente bilden in der städtebaulich-räumlichen Ausrichtung die primär wahrnehmbaren Strukturen des Flughafens; in ihnen sind die langfristigen Gestaltungsziele verankert.

Die Zentralallee bildet als landschaftstypisches Element die eigentliche Verbindung zwischen östlichem und westlichem Terrain. Ihre Linearität sichert den Charakter der Landschaft im Erdinger Moos als spezifischen Teil des Flughafens München.

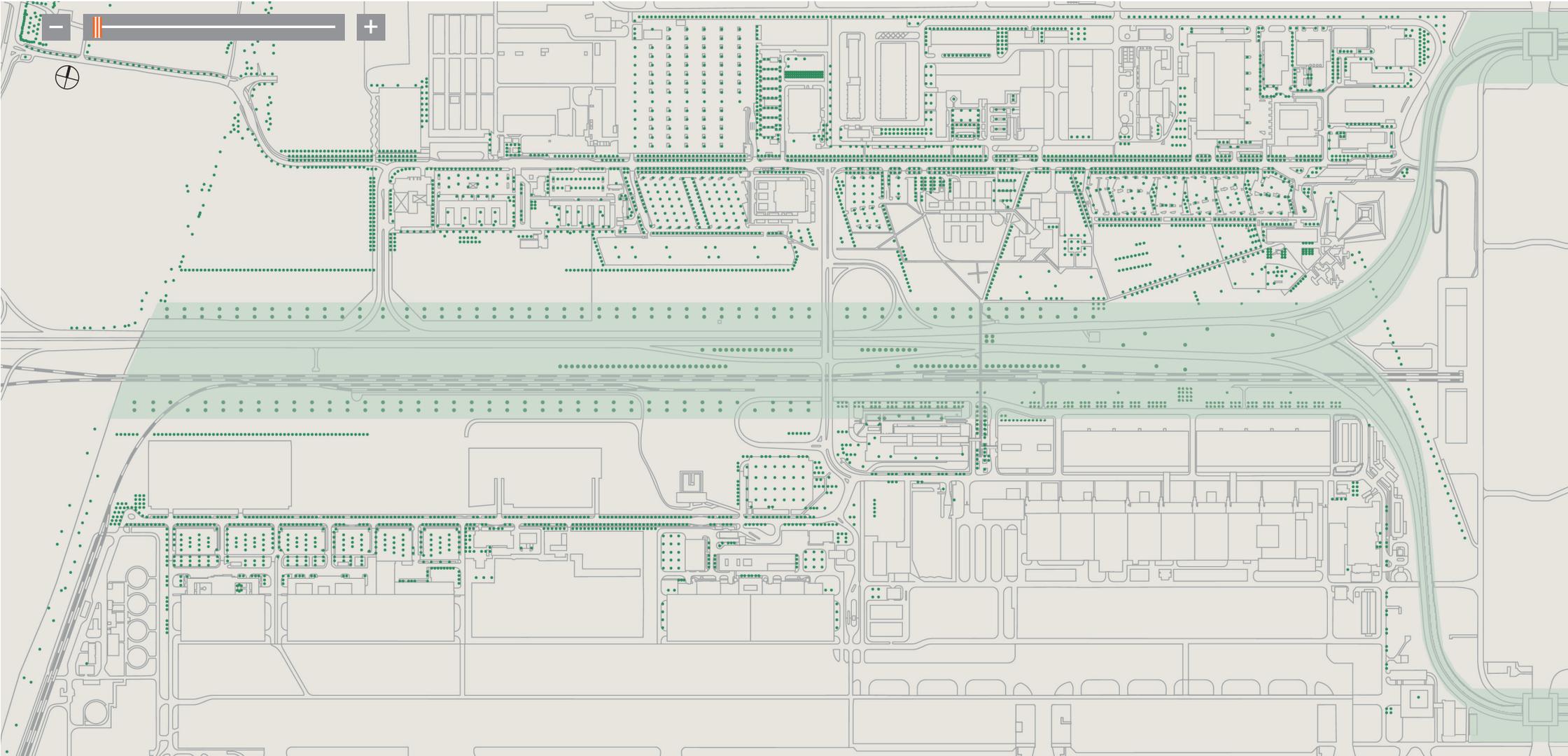
Die Zentralallee ist als Hauptorientierungsachse – zur Zeit von Westen und zukünftig auch von Osten – großräumig zu gestalten; die Bodenfläche entlang der Zentralallee soll in ihrem Höhengniveau sowie in ihrer Beschaffenheit mit dem Erdinger Moos harmonisch übereinstimmen.

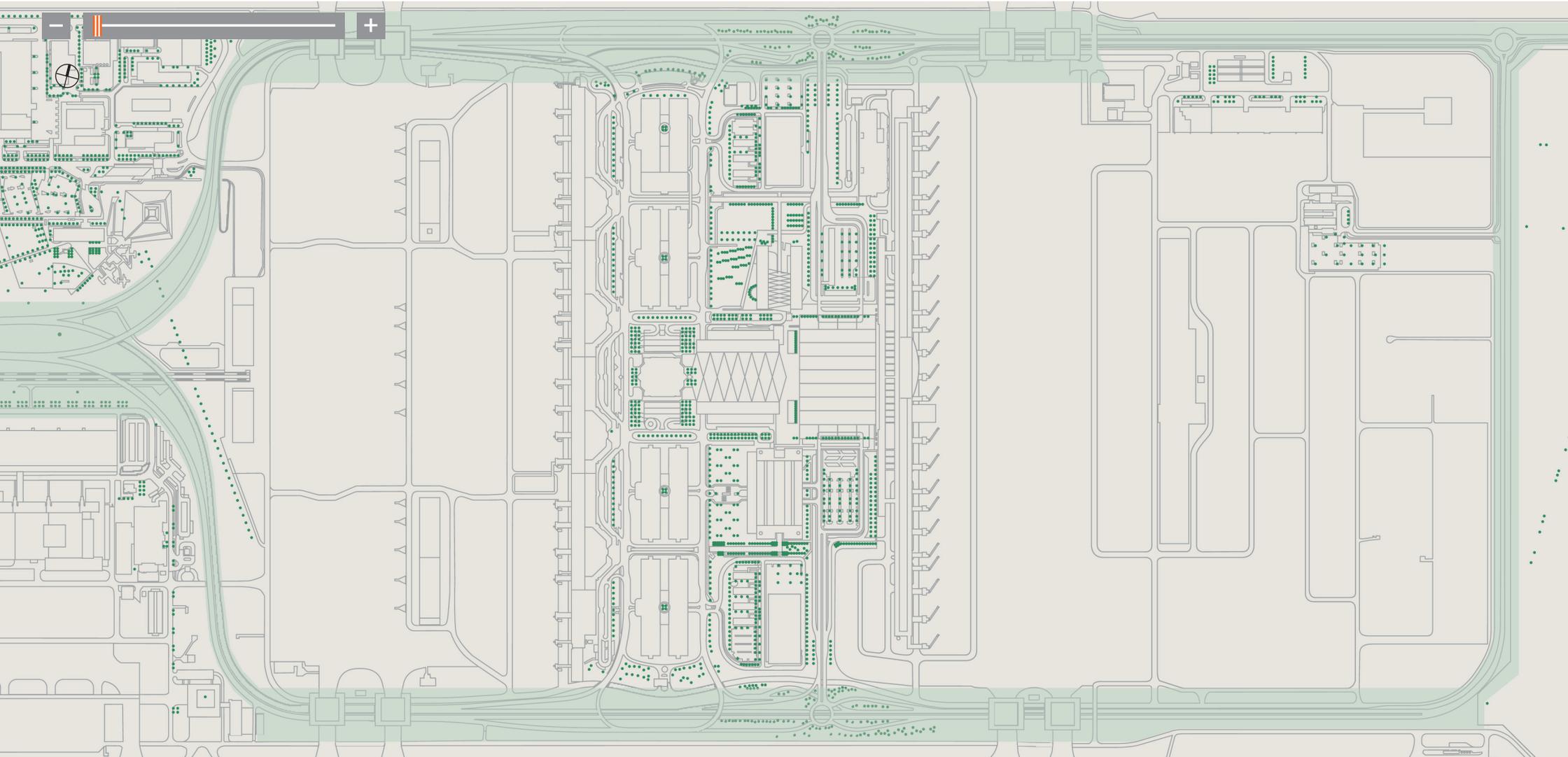
Die Nord- und Süd-Zubringer entstehen aus der symmetrischen Aufgabelung der Zentralallee. Deren Niveaumodulationen sind landschaftsgestalterisch erfahrbar zu machen.

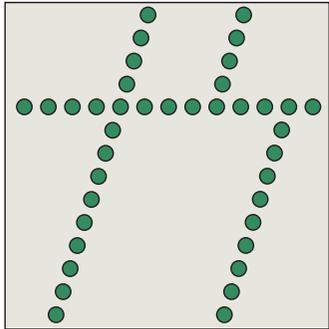
Die Nord-Süd Magistralen sind sekundäre Sicht- und Erschließungsachsen und sollen als angehobene, künstliche Ebenen (Terrassen) erkennbar sein.

Das Landschaftsprofil der Magistralen soll den Charakter einer Allee haben.

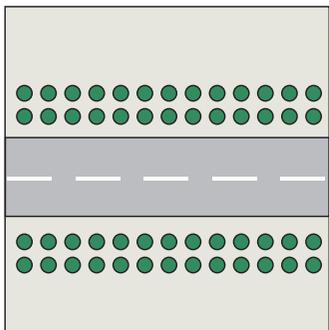
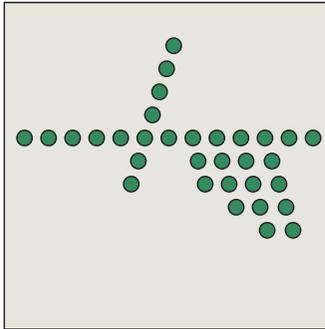
Die gebäudenahen Landschaftsbereiche sind gemäß dem aktuellen Gelände nutzungs- und Funktionsplan sowie dem Baustrukturplan anzuordnen.



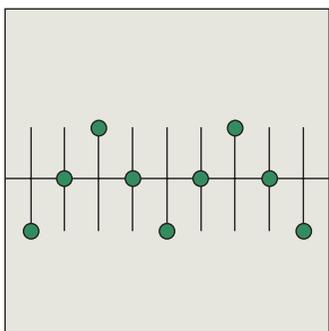
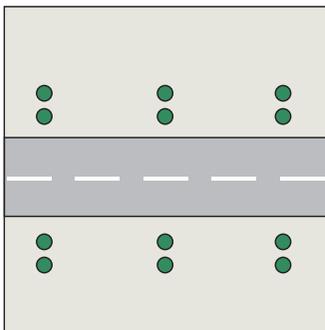




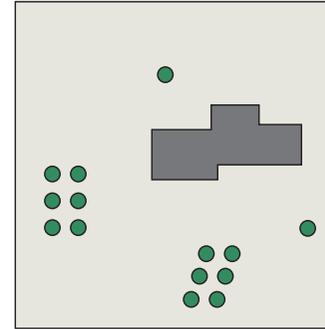
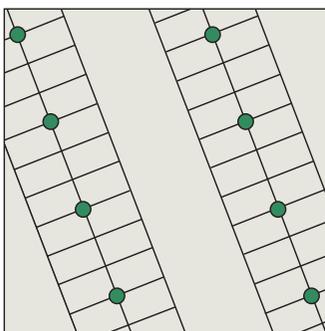
Reihen- und Inselpflanzung



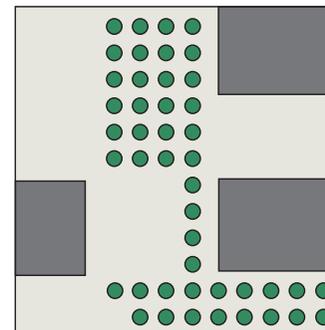
Alleepflanzung



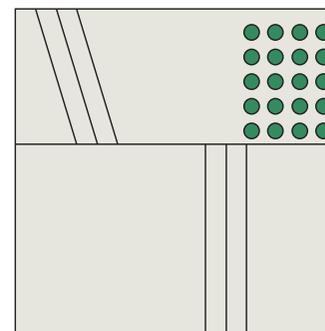
Parkplatzpflanzung



Parkpflanzung



Pflanzung Betriebsbereiche

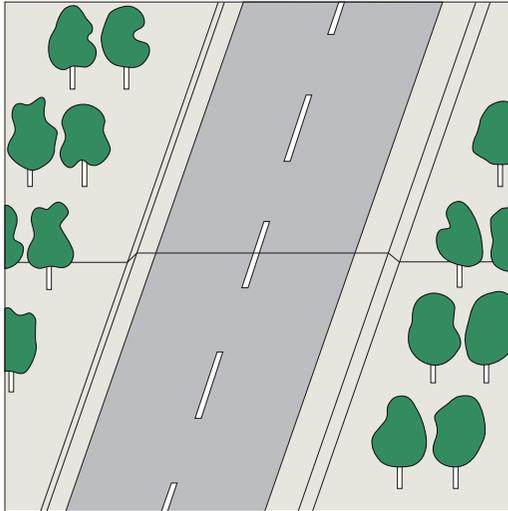


Agrarpflanzung

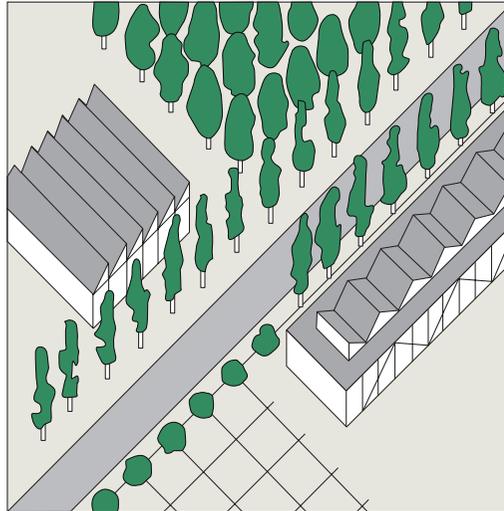
Die streng orthogonale Geometrie der Flughafenanlage und die parallelogramm-  
artig geschnittenen Parzellierungen  
im Außenbereich, die der landschafts-  
typischen Bepflanzung folgen, ergeben  
räumlich interessante Überschneidungen.  
Diese bewusst angelegte Überlagerung  
von zwei geometrischen Systemen wird zu  
einem spezifischen, räumlichen Merkmal  
der Landschaftsgestaltung mit ihren  
Baumreihen, Alleen und rasterartig ange-  
legten Baumgruppen.

1.5 Pflanzstrukturen 1 | 2 | 3

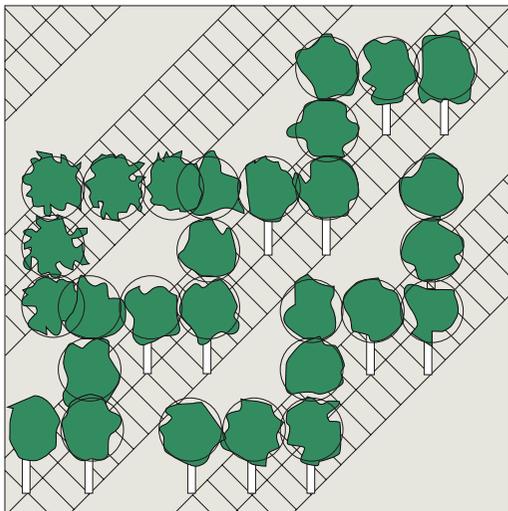




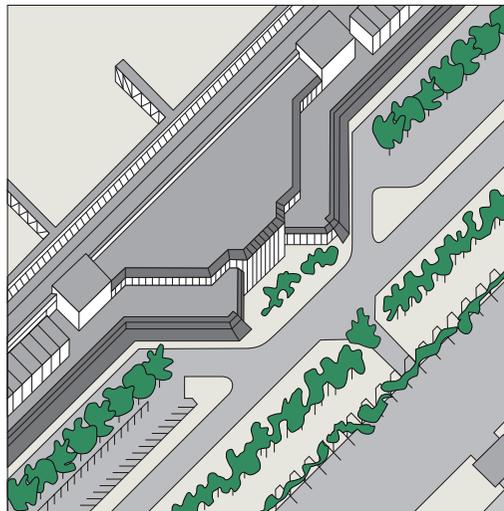
Beidseitige Bepflanzung mit Baumreihen



Bepflanzung Betriebsbereiche



Orthogonal gepflanzte Baumraster



Bepflanzung Terminal 1

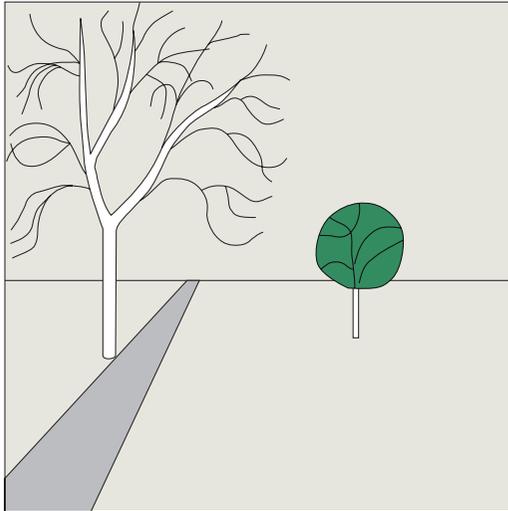
Die Pflanzstrukturen am Flughafengelände sind nach Typen geordnet. Die Hauptzufahrt und alle Betriebsstraßen sind ein- oder beidseitig mit Baumreihen bepflanzt. Die Zentralallee bildet als landschaftstypisches Element die Hauptanpflanzungsachse.

Die Einbindung der Parkplätze in den Betriebsbereichen erfolgt durch orthogonal gepflanzte Baumraster, die eine hainartige Überstellung dieser Großflächen bewirken. Die Überstellung der Parkflächen mit Bäumen erfolgt nach einem eindeutig ablesbaren Ordnungsprinzip.

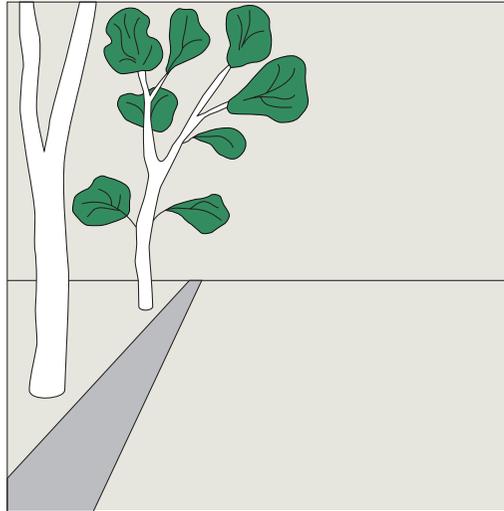
Parkähnliche Bereiche und Gärten in der Umgebung von Bauten sind frei, jedoch weitestgehend geometrisch zu gestalten.

1.5 Pflanzstrukturen 1 | 2 | 3

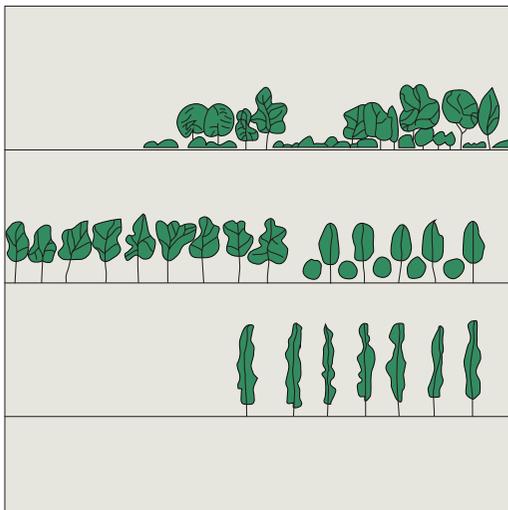




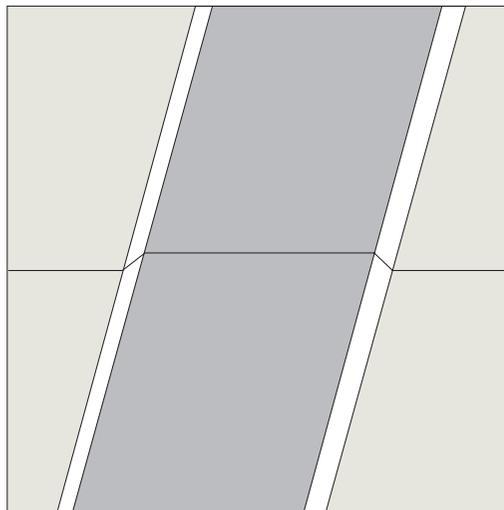
Einzelbäume



Reihungen



Reihungen und Gruppen



Erdbauwerke, Böschungen

Folgende landschaftsarchitektonischen Einzelelemente sind ortstypisch:

- Einzelbäume: Esche, Weide, Pappel, Erle, Birke
- Reihungen: Einzelreihen und Alleen unterschiedlicher Dichte, geschlossene, dichte Reihungen aus verschiedenen Gehölzarten, unterbrochene, unregelmäßige Reihungen aus verschiedenen Gehölzen.
- Gruppen: meist Anpflanzungen einer Baumart, gradlinig scharf begrenzt nach dem Flurstück.
- Ebene Flächigkeit, leicht nach Entwässerungstechnischen Belangen gefaltet, die Fältelung gradlinig nach der Wege- und Flurteilung begrenzt.
- Erdbauwerke wie Gräben und Böschungen sind scharfkantig, als einfache geometrische Körper nach ingenieurbau-technischen Kriterien gestaltet.

Auszug aus Gestaltungsrichtlinien, Heft 1  
Zusammenfassung Freiflächen, 1991

1.5 Pflanzstrukturen 1 | 2 | 3





Foto: Werner Hennies, 2011

Baumreihung an der  
westlichen Zufahrt (Zentralallee)





Alleenbepflanzung

Foto: Werner Hennies, 2011





Foto: Werner Hennies, 2011

Parkplatzbepflanzung





Foto: Werner Hennies, 2011

Garten am Hotel (5 Sterne)





Baumreihe am Terminal 2

Foto: Karsten de Riese, 2003





Zentralallee, Fußwege, Parkplätze  
1992

Fotos: Flughafen München Gestaltungsrichtlinien  
Teil 2, Landschaft, Bauten, Ausstattungen, 1992

