

Flughäfen sind vernetzte Großsysteme für den Transport von Menschen und Gütern. Straßen, Schienen und Luftwege treffen zusammen und bilden mit den Verkehrsflächen, Gebäuden und Hallen eine neue urbane Verdichtung. Diese städtebauliche Struktur zeichnet die neue Generation von Flughäfen aus; Anforderungen, Bedürfnisse und der Stand der Technik verändern sich mit jedem Ausbau und müssen strukturell, organisatorisch und baulich integriert werden.

3.1 Statements

3.2 Städtebauliches Konzept

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8

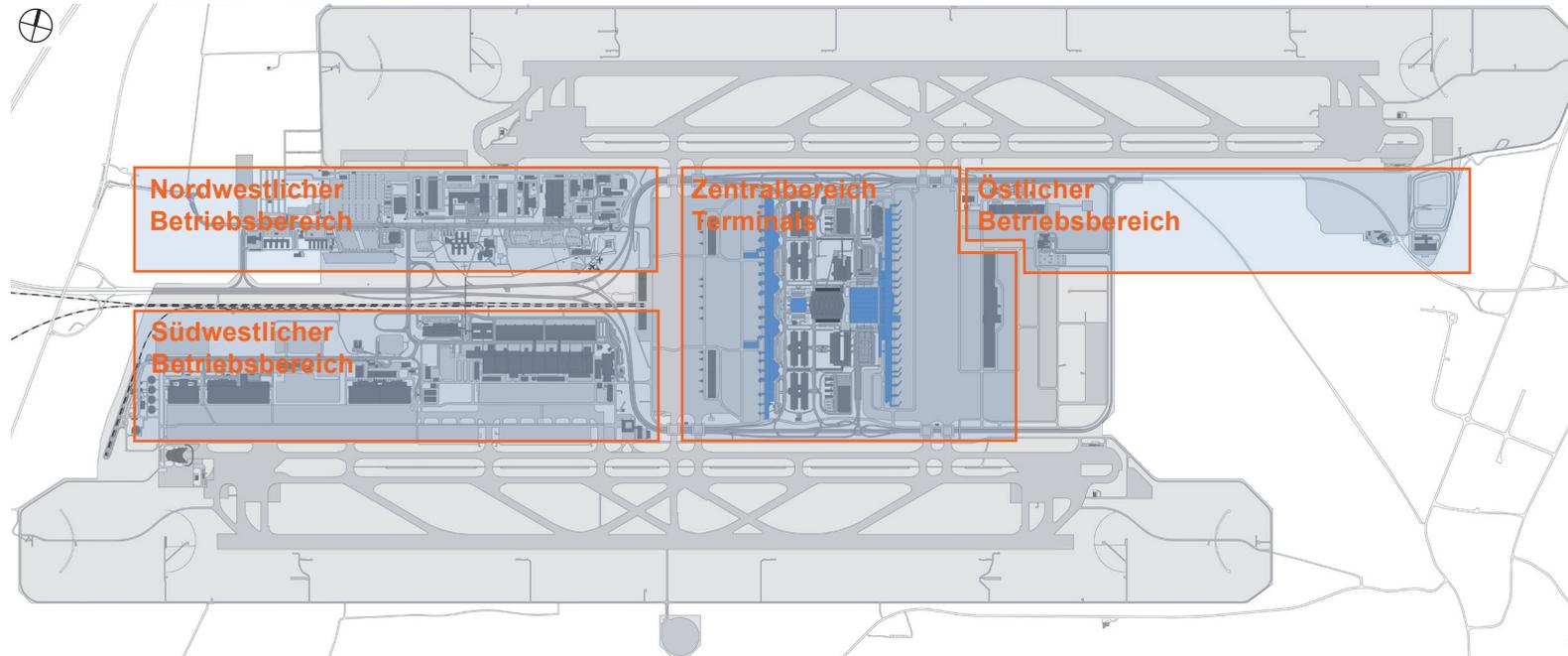
3.3 Geländennutzungs- und Funktionsplan

3.4 Baustrukturplan

Die Gesamtanlage des Flughafens zeichnet sich durch ihre funktionale und städtebauliche Ordnung als Stadtlandschaft Flughafen aus. Durch die klaren Strukturen ist eine gute Orientierbarkeit gegeben.

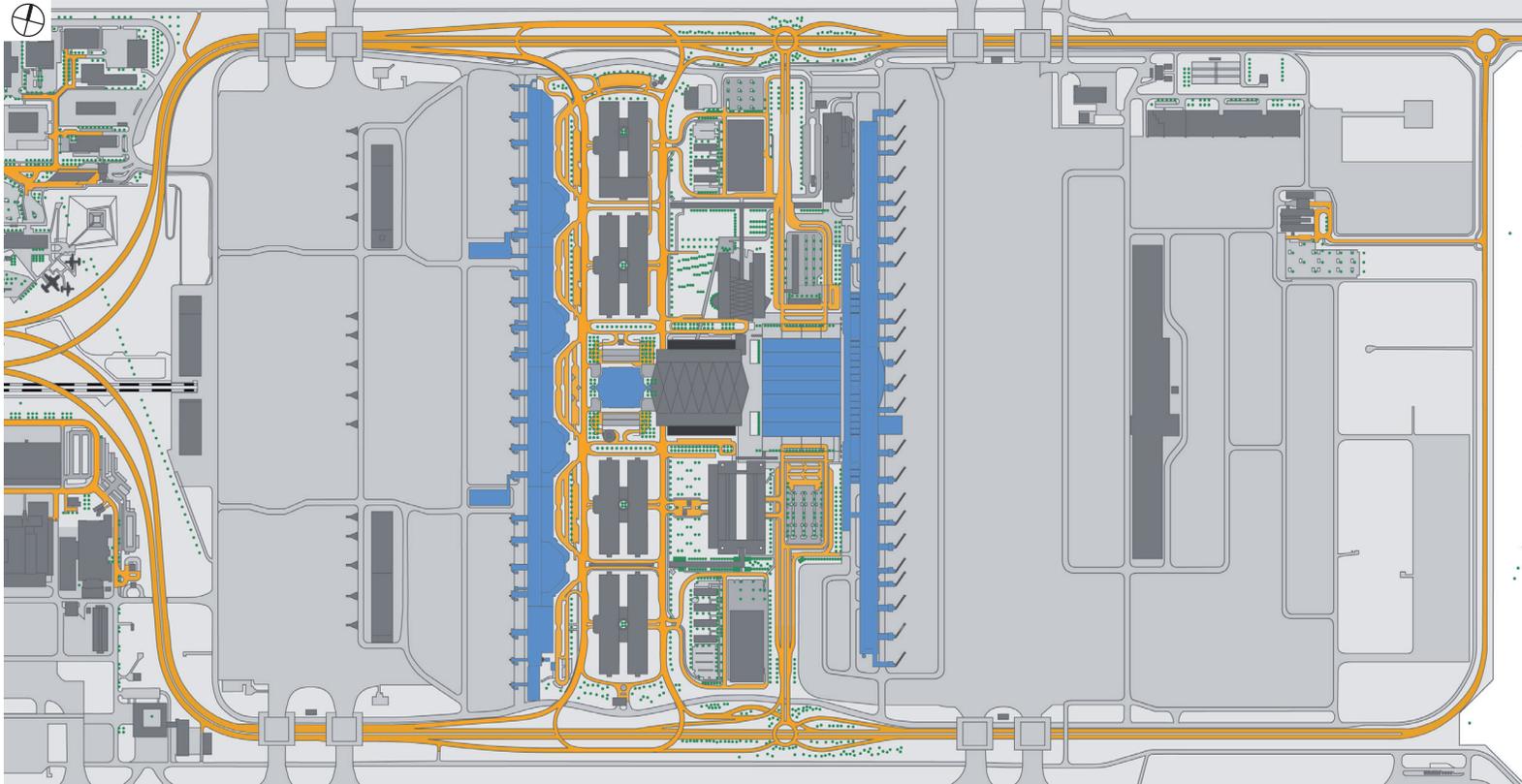
Die Einzelbereiche des Flughafens sind einander funktionsoptimiert zugeordnet. Sie können jeweils ohne gegenseitige Beeinträchtigungen im Rahmen der städtebaulichen Ordnungsprinzipien erweitert werden. Die modular strukturierten Gebäude sind - soweit räumlich möglich - stufenweise erweiterbar.

Christoph Heideck
Flughafen München GmbH, 2011



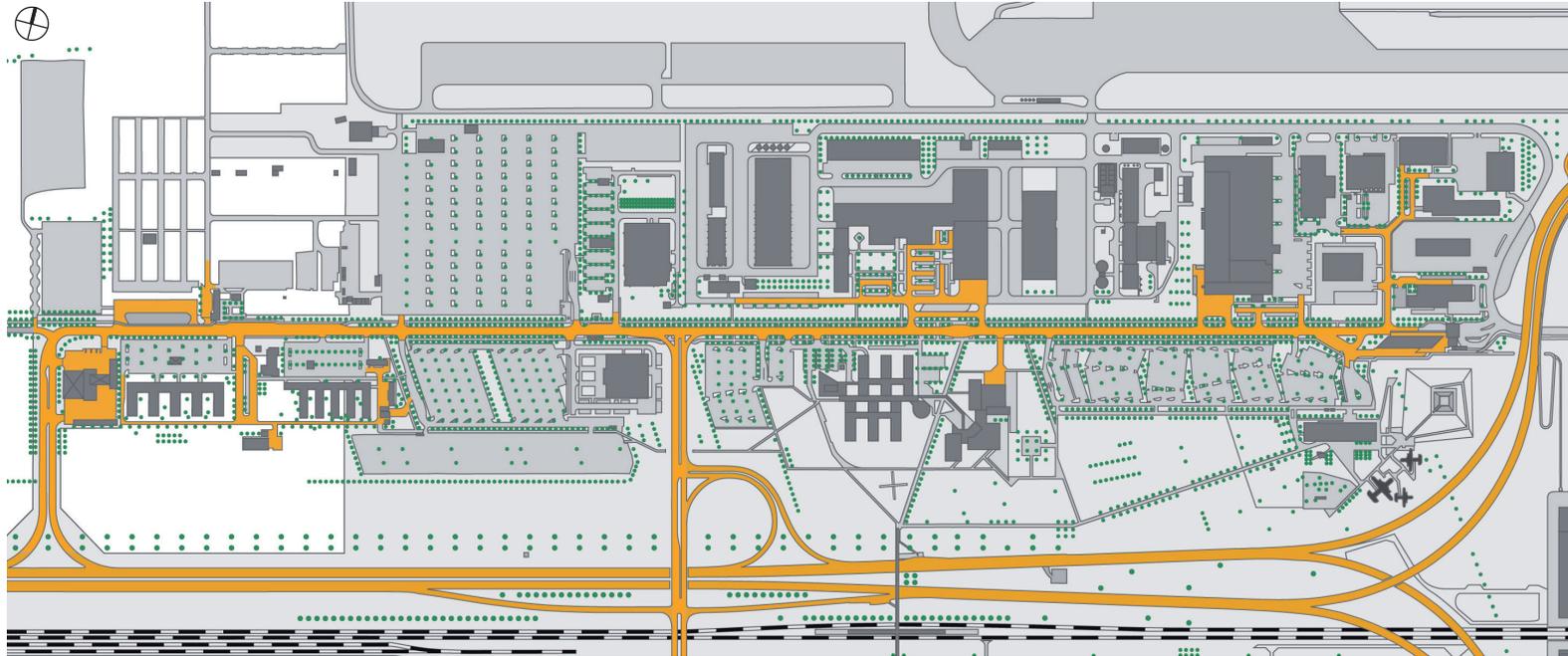
Einzelbereiche des Flughafens

Terminal 1 mit Zentralbereich, Terminal 2 nordwestlicher Betriebsbereich mit Verwaltung und Werkstätten, südwestlicher Betriebsbereich mit Hangars, Fracht und FOC, sowie der östliche Betriebsbereich mit General Aviation sind funktionsoptimiert geordnet. Erweiterungen sind nach den städtebaulichen Ordnungsprinzipien durchzuführen (folgende Seiten).



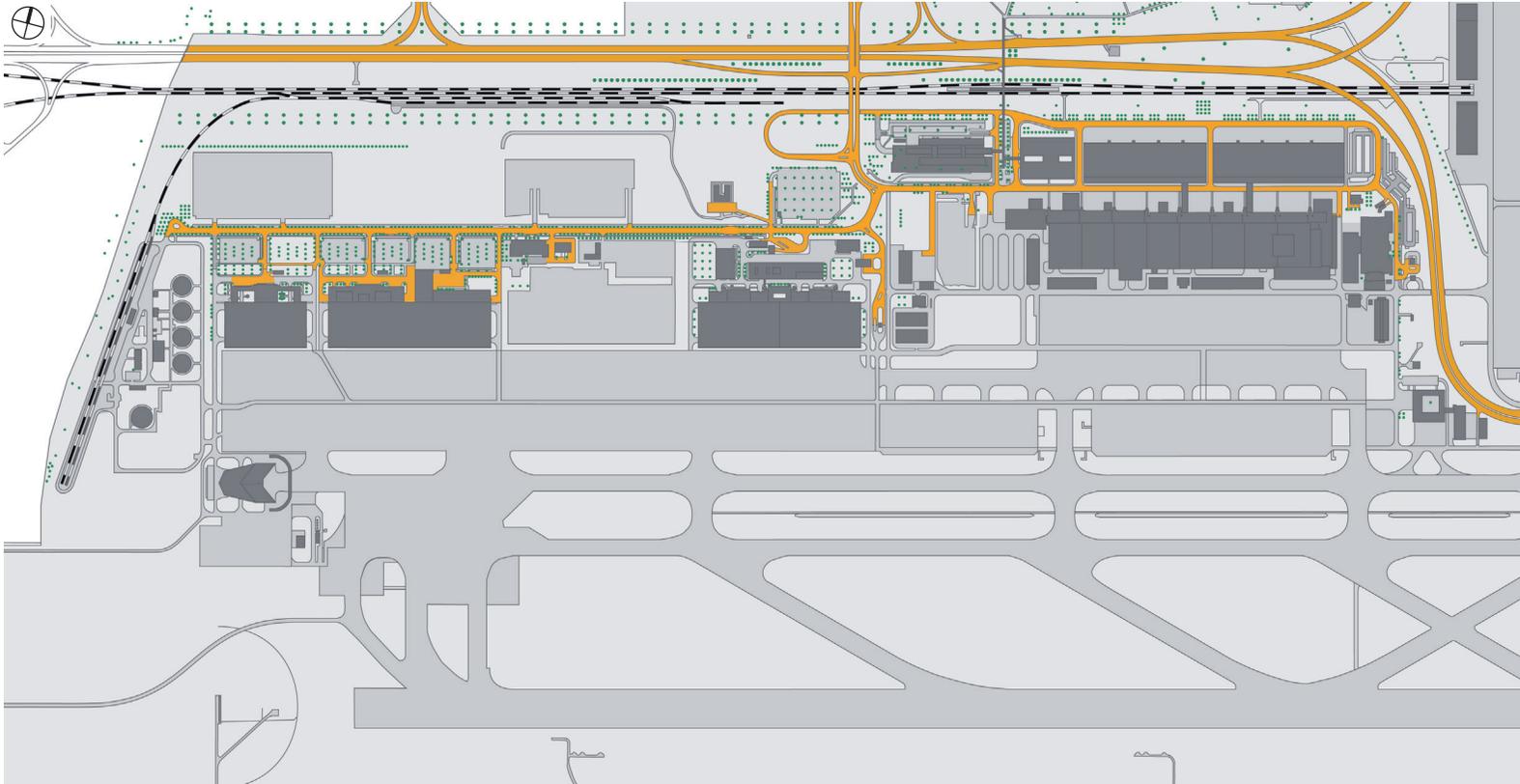
Prinzipien des Städtebaulichen Konzepts
Terminals und Zentraler Bereich

- Nord-Süd-Ausrichtung der Gebäude, effiziente Integration der Hauptfunktionen (Schichtung)
- Höhenstaffelung entlang der Symmetrieachse nach Norden und Süden
- klar erkennbare Wegeführung zur leichten Orientierbarkeit
- komfortable und distanzgerechte bauliche oder betriebliche Passagiertransportsysteme
- Integration von Grünanlagen zur Vermittlung von Großzügigkeit, Orientierung und Ruhe



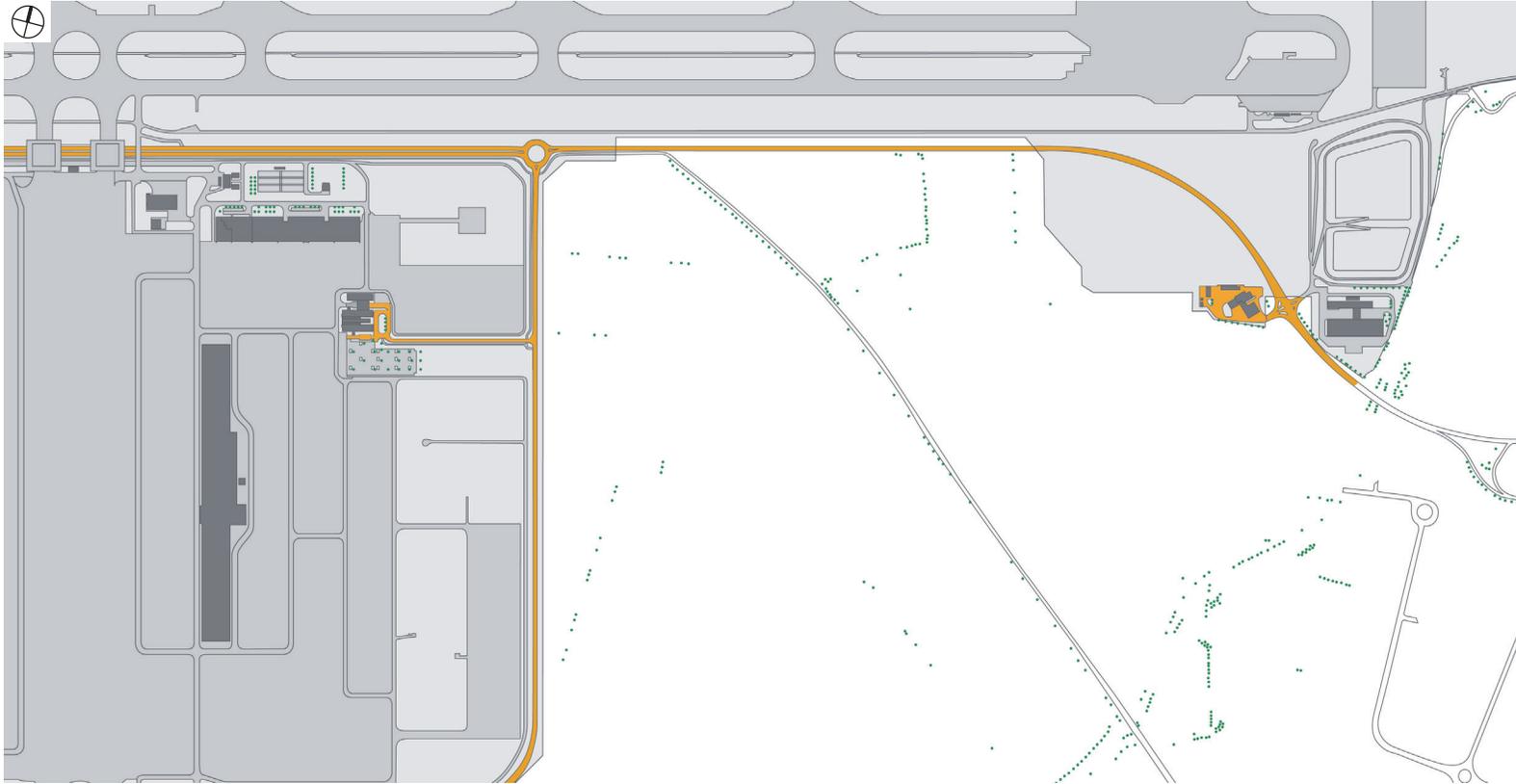
Prinzipien des Städtebaulichen Konzepts
Nordwestlicher Betriebsbereich

- Trennung durch die Nordallee in einen nördlichen und einen südlichen Bereich
- Einheitliche Bebauungsstruktur
- Durchgängige Baufluchten
- Nord- und Süd-Sichtachsen zwischen den Gebäuden
- Schauseiten der Zentralallee zugewendet



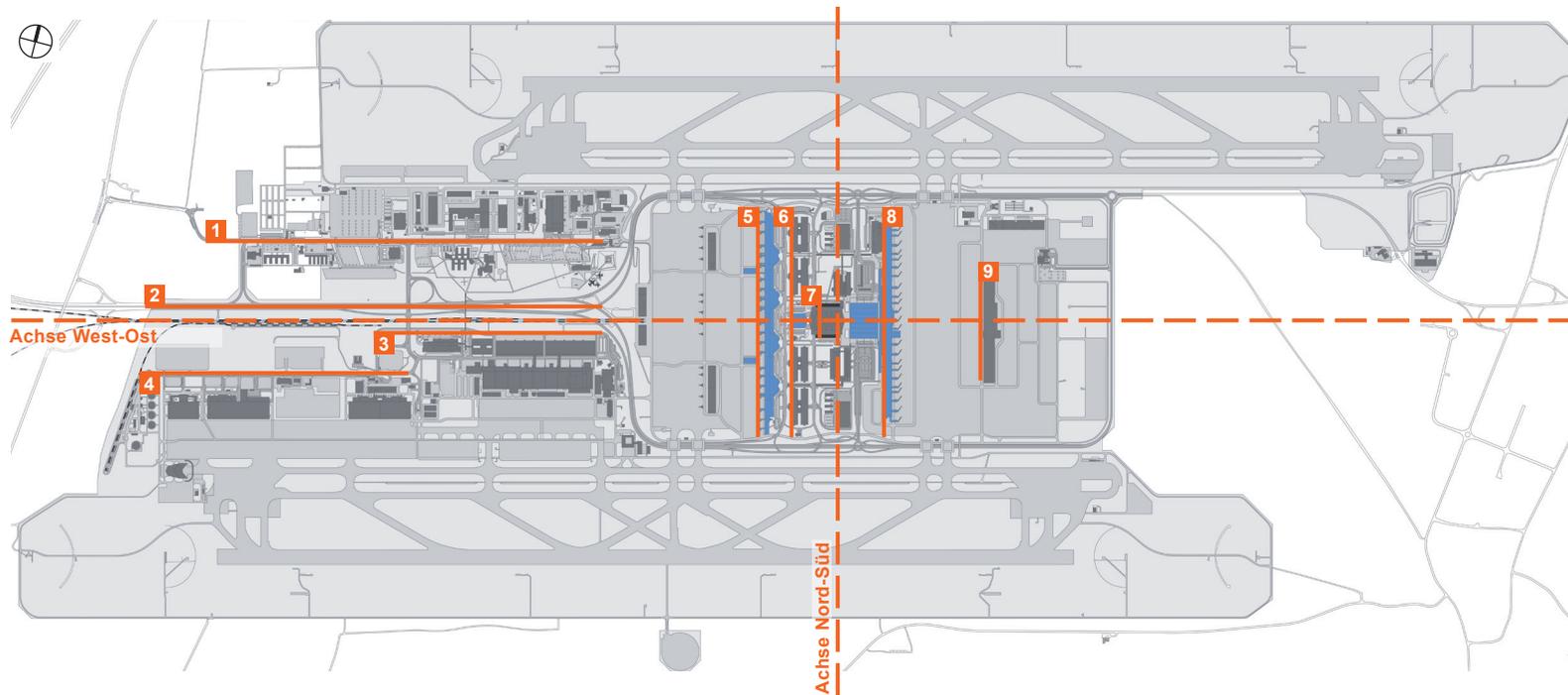
Prinzipien des Städtebaulichen Konzepts
Südwestlicher Betriebsbereich

- Trennung durch die Südallee/Wartungsallee in einen nördlichen und einen südlichen Bereich
- Einheitliche Bebauungsstruktur
- Durchgängige Baufluchten im Norden (FOC-Nordfassade) und im Süden (Wartungshallen Südfassaden)
- Nord- und Süd-Sichtachsen zwischen den Gebäuden
- Bebauungsrand mit Schauseite zur Zentralallee



Prinzipien des Städtebaulichen Konzepts
Östlicher Betriebsbereich

- künftige Entwicklungszone mit analogen
Gestaltungsmerkmalen wie Nordwest-
licher und Südwestlicher Betriebsbereich

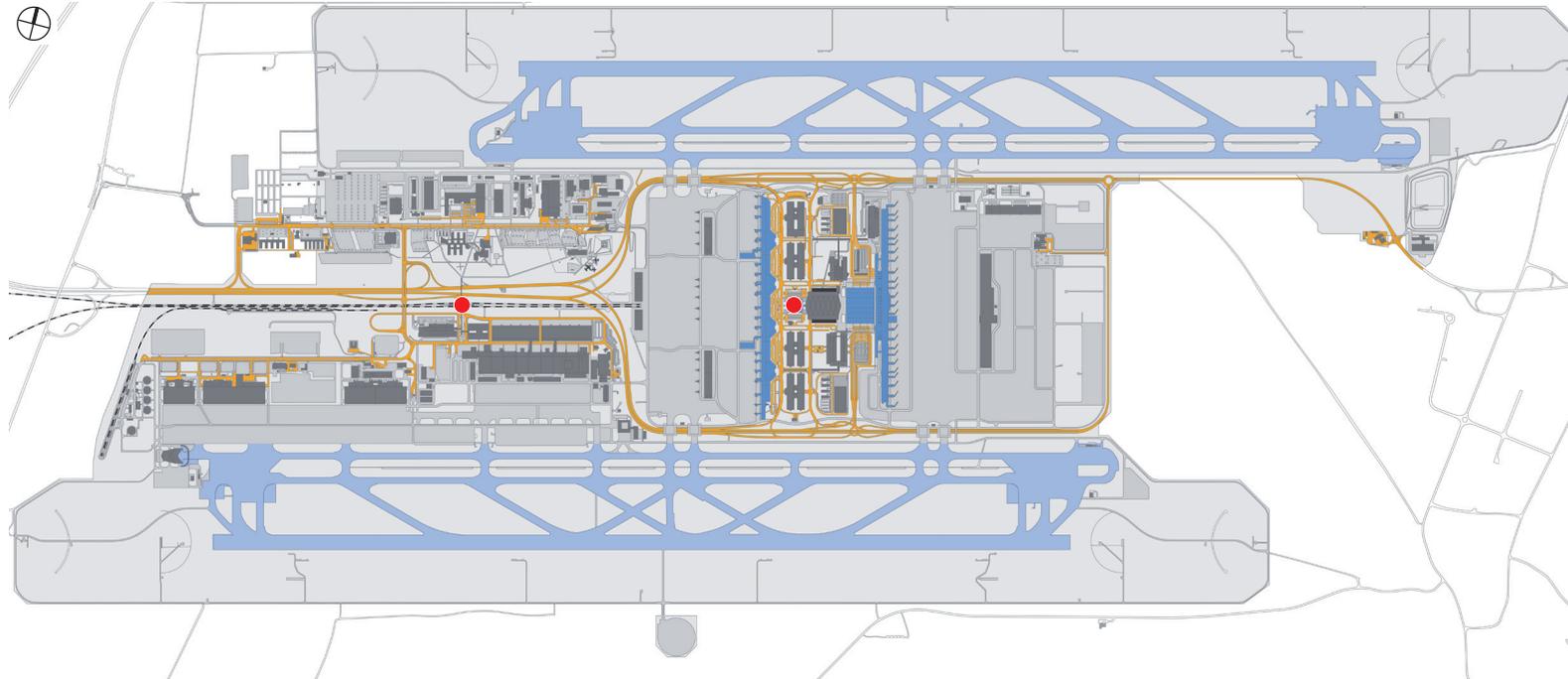


- | | |
|-----------------|--------------------------|
| 1 Nordallee | 5 Terminal 1 |
| 2 Zentralallee | 6 Zentralbereich |
| 3 Südallee | 7 München Airport Center |
| 4 Wartungsallee | 8 Terminal 2 |
| | 9 Terminal 2, Satellit |

Achsen und Gliederung

Die Flughafengesamtanlage und die Einzelbereiche bieten durch die Konzeption ihrer Erschließung, durch ihre funktionale und städtebauliche Ordnung sowie durch ihre Offenheit und Großzügigkeit Orientierung, Übersichtlichkeit und Systemverständnis:

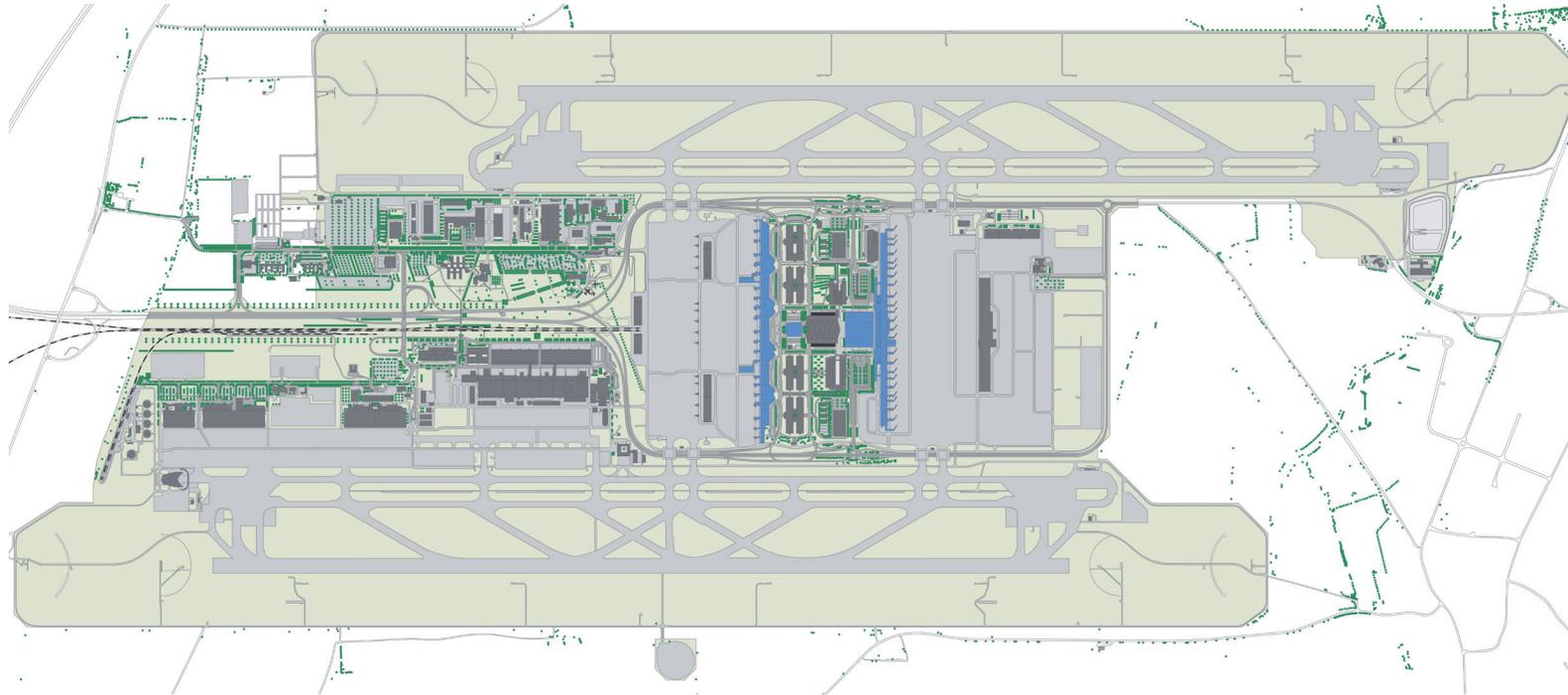
- axialsymmetrische Anordnung von Volumina und Räumen
- klare Gliederung in räumliche und funktionale Einzelbereiche
- durchgängige funktionale Bezüge und Sichtachsen
- Erweiterung in Ost-West-Ausdehnung, Verdichtung nach innen
- nutzungsspezifische Abstände zwischen den Baukörpern



- Start- und Landebahnen,
Rollwegesystem
- Straßen, Wege, Parkplätze
- Terminals
- Bauwerke
- Haltestellen

Verkehrerschließung

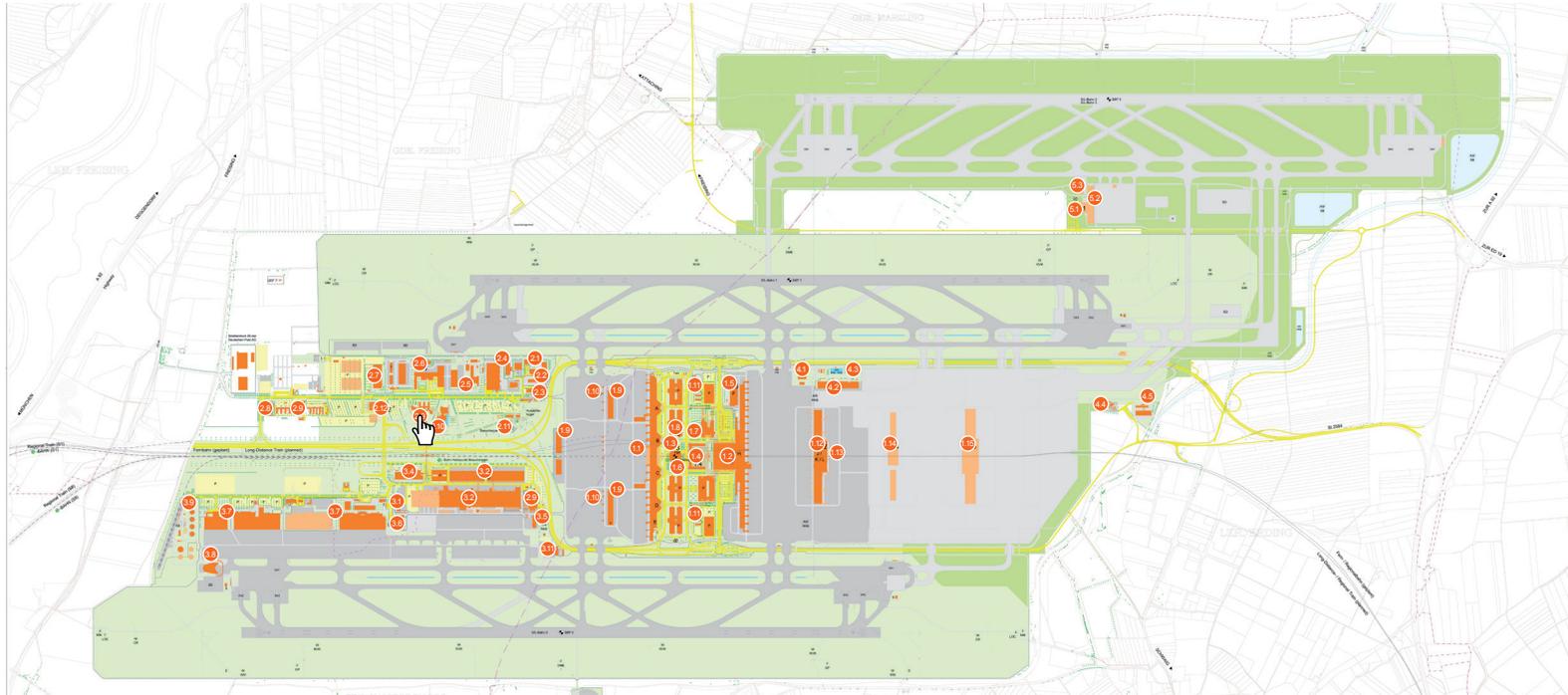
Die Bebauungszone zwischen den parallel angeordneten Start- und Landebahnen wird durch Straße und Schiene von Westen und durch Straße von Osten erschlossen. Der Bahnhof ist integraler Bestandteil des Terminals. Diese klar verständlichen Verkehrerschließungssysteme sind weiter zu entwickeln.



- Freiflächen / Grünflächen
- Zubringer, Alleen, Parkplätze,
Park und Gärten
- Terminals
- Bauwerke

Landschaft

Die Landschaftsgestaltung ist das vermittelnde Element zwischen Bebauungszonen, Flughafen und der umgebenden freien Landschaft. Großmaßstäbliche Landschaftselemente wie Alleen, Zubringer, Magistralen, Parkplätze und der Architektur zugeordnete Parks und Gärten bestimmen das städtebauliche Konzept (> Landschaft).



Der Gelände nutzungs- und Funktionsplan ist ein Grundlagenplan, der die bestehenden Nutzungen und Funktionen auf dem Flughafen gesamthaft darstellt. Er regelt die funktionale und räumliche Zuordnung und zeigt die entsprechenden freiräumlichen Aspekte. Dieser Plan umfasst alle bereits planfestgestellten Flächen und Bereiche. Somit stellt der Plan auch die zukünftige bauliche Entwicklungen analog des heutigen Genehmigungsstandes dar, und sichert damit eine geordnete Entwicklung.

1 Passagierabfertigungsanlagen

- 1.1 Terminal 1
- 1.2 Terminal 2
- 1.3 Zentralgebäude mit S-Bahnhof
- 1.4 München Airport Center (MAC)
- 1.5 Terminal Sonderabfertigungen
- 1.6 Flughafen-Kontrollturm
- 1.7 Hotel (5 Sterne)
- 1.8 Mietwagenzentrum
- 1.9 Vorfeldstation West
- 1.10 Einsteigestation
- 1.11 Bürogebäude
- 1.12 Satellit 1
- 1.13 Vorfeldtower
- 1.14 Vorfeldstation Ost
- 1.15 Satellit 2

2 Nördlicher Betriebsbereich

- 2.1 Polizei
- 2.2 Vorfeld-/Tankdienst
- 2.3 Sicherheitsdienst, Bundespolizei
- 2.4 Bordversorgungsdienst
- 2.5 Versorgungszentrale
- 2.6 Technische Dienste der
Flughafen München GmbH (FMG)
- 2.7 Dienstgebäude der Deutschen
Flugsicherung GmbH (DFS)
- 2.8 Öffentliche Tankstelle
- 2.9 Verwaltungsgebäude der
Flughafen München GmbH (FMG)
- 2.10 Zentralküche mit Betriebsrestaurant
- 2.11 Besucherpark
- 2.12 Hotel (3 Sterne plus)

3 Südlicher Betriebsbereich

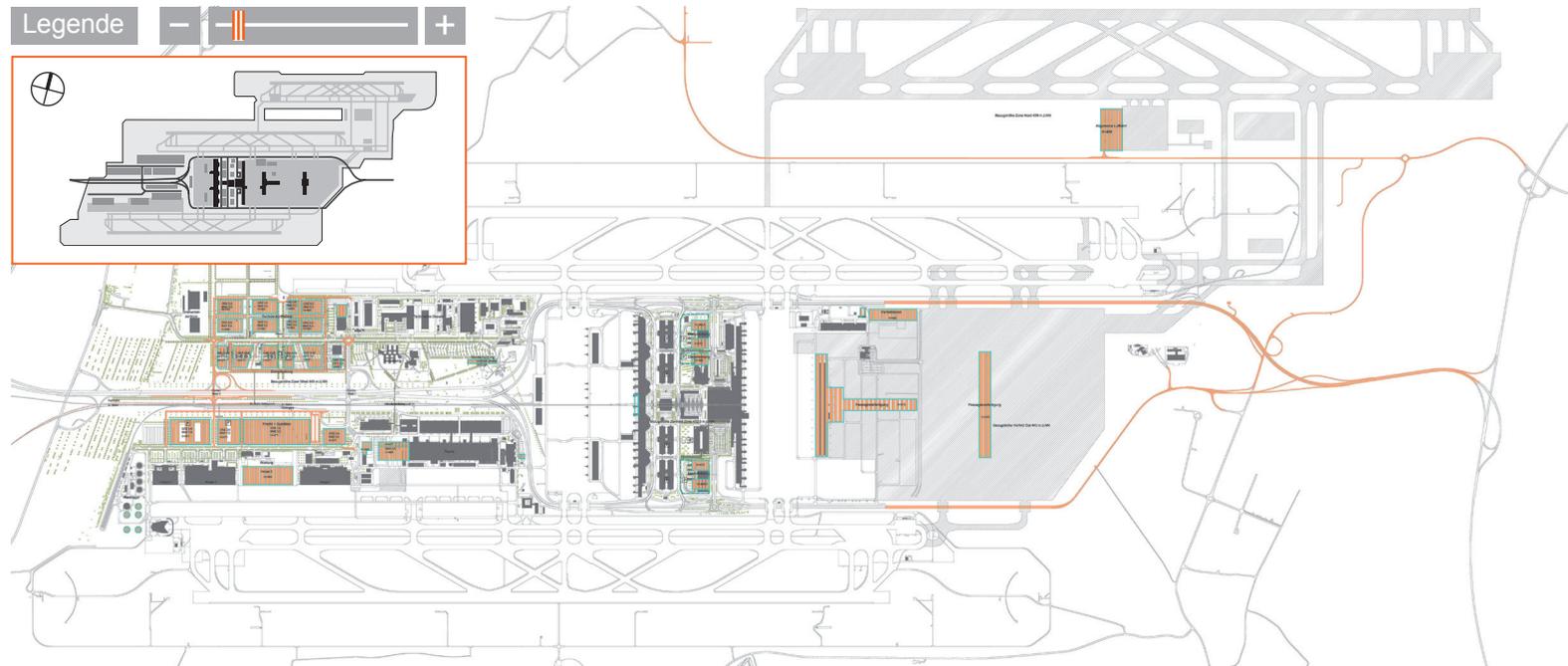
- 3.1 Grenzkontrollstelle /
Verderbliche Waren
- 3.2 Frachtterminal
- 3.3 Spediteursgebäude
- 3.4 Deutsche Lufthansa (DLH)
Flugbetriebsgebäude
- 3.5 Frachtgeräthalle
- 3.6 Sicherheitsprüfanlage
- 3.7 Flugzeugwartung
- 3.8 Lärmschutzanlage mit
Triebwerksprobelaufstand
- 3.9 Tanklager
- 3.10 Hauptfeuerwache Süd

4 Östlicher Betriebsbereich

- 4.1 Feuerwache Mitte
- 4.2 Hangar 10
- 4.3 Energiezentrale Ost
- 4.4 Öffentliche Tankstelle
- 4.5 Wertstoffzentrum

5 Nordöstlicher Betriebsbereich

- 5.1 Abfertigungsgebäude
(General Aviation)
- 5.2 Flugzeughalle
- 5.3 Feuerwache Nord



- || — Baumgrenze
- Bäume Bestand
- Bäume Neu
- ▨ Flugbetriebsfläche Neu
- || — Straßen Neu

Der Bastrukturplan stellt die bauliche Entwicklung in den einzelnen Funktionsbereichen dar. Dieser Plan detailliert die Festsetzungen aus der Planfeststellung bzw. aus dem Gelände-nutzungs- und Funktionsplan und zeigt in Teilbereichen weitere zukünftige bauliche Entwicklungsoptionen auf. Dieser Plan dient als interne Planungsgrundlage für die Entwicklung der einzelnen Bereiche.

Durch seine Festsetzungen von Nutzungen und der Bestimmung von Baufeldern mit Baugrenzen und Baulinien sichert er eine geordnete bauliche und freiräumliche Entwicklung. Im Bastrukturplan sind auch die maximal zulässigen Höhen der Gebäude und die mögliche Bebauungsdichte in den einzelnen Bereichen geregelt.