



Wege machen Landschaft

Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel



Wo verlaufen **Wege** und wo führen sie mich hin?

Wo sind **Lücken** im Wegenetz?

Wie **wirken** die Wege und was **können** sie?

Was erzählen sie uns über die **Landschaften**?

Welche **Landschaftserlebnisse** regen sie an?

Wege machen Landschaft

Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel

Inhalt

4 Sich Landschaften über Wege nähern

10 Landschaften und Wege des Münchner Grüngürtels

- 12 Die Werkzeuge im Überblick
- 14 Leitlinien für die Gestaltung von Wegeräumen
- 18 Die Grüngürtel-Landschaften
- 38 Die wahrnehmungsleitenden Raumstrukturen
- 42 Die Wegetypen
- 48 Das Wegegrundgerüst
- 56 Wege landschaftsbezogen gestalten
- 64 Testentwürfe

72 Wegekonzept für den Münchner Norden

- 74 Anwendung der Werkzeuge
- 92 Die Wegelandschaft von Moos und Heide gestalten
- 98 Strategische Bausteine

120 Perspektiven

- 122 Rückblick und Reflexion
- 124 Geschichten aus dem Grüngürtel
- 128 Empfehlungen für die nächsten Schritte

Liebe Leserinnen und Leser,

diese Broschüre richtet den Blick auf einen wertvollen Stadtraum: Den Münchner Grüngürtel. Dabei sind es nicht nur Highlights wie das historische Kanalsystem, die Heiden im Münchner Norden oder der Riemer Park, die den Grüngürtel ausmachen. Es gibt rund um München viele weitere charaktervolle Orte und Landschaften, die weniger bekannt sind, und die es zu entdecken lohnt.

Der Titel der Broschüre bringt es zum Ausdruck: Wege machen Landschaft! Sie prägen unser Landschaftsbild. Gleichzeitig erschließen sie Landschaften überhaupt erst und ermöglichen es uns, sie zu erleben. Entsprechend wichtig ist es, sich mit den Wegen im und in den Grüngürtel auseinanderzusetzen. Insbesondere in einer Zeit, in der die Anforderungen an die Freiräume ständig zunehmen – quantitativ, weil die Bevölkerung weiter wächst und qualitativ, weil sie immer vielfältigeren Ansprüchen genügen müssen.

Die Studie „Landschaftsbezogene Wegekonzeption für den Grüngürtel“, auf der diese Broschüre basiert, ist ein Schlüsselprojekt unserer Strategie für die zukünftige Freiraumentwicklung „Freiraum München 2030“. Ihr besonderer Schwerpunkt liegt auf der Verbesserung des Wegenetzes für eine landschaftsbezogenen Erholung. Mit ihren pointierten Landschaftsbeschreibungen, ihren methodischen Ansätzen und ihren Vorschlägen für konkrete Maßnahmen ist sie eine wichtige Grundlage für die Planung. Gleichzeitig tragen die Ergebnisse dazu bei, unsere Vorstellungen von den teilweise sehr heterogenen Landschaftsräumen des Münchner Grüngürtels zu einem Ganzen zu verknüpfen.

Der Grüngürtel macht an Gemeindegrenzen nicht Halt. Er verbindet und nimmt uns damit in eine gemeinsame Verantwortung. Ich bedanke mich herzlich für die gute Zusammenarbeit mit unseren Nachbarkommunen. Ein Dankeschön auch an alle Bürgerinnen und Bürger, die mit ihren Anregungen und Ideen an der Studie mitgewirkt haben.



Liebe Leserinnen und Leser, vielleicht stiftet die Broschüre Sie an, den Grüngürtel auf bekannten und unbekanntem Pfaden zu erkunden und verborgene Landschaftsschätze zu entdecken. Machen Sie sich gerne auf den Weg.

Elisabeth Merk

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

Liebe Leserinnen und Leser,

seit über 20 Jahren setzen wir uns zusammen mit dem Erholungsflächenverein, dem Heideflächenverein und dem Verein Dachauer Moos mit großem Erfolg gemeinsam für Freiraumschutz und Landschaftsentwicklung ein. Ich freue mich, dass mit dieser Broschüre ein weiteres erfolgreiches Projekt interkommunaler Kooperation zwischen Stadt und Region zum Ausdruck kommt.

Neben den vermeintlich harten Standortfaktoren – Arbeit, Wohnen und Verkehr – sind vor allem die Freiräume für die Lebensqualität und die Attraktivität unserer Region wichtig. Sie übernehmen zahlreiche Funktionen, etwa als Landwirtschaftsflächen oder Erholungsgebiete. Insgesamt prägen sie unser Selbstverständnis und unsere Identität in der Region München. Dabei geht es sowohl um herausragende Bau- und Gartendenkmäler wie die Schleißheimer Anlagen oder historische Kulturlandschaften wie die Rodungsinseln in den Wäldern südlich von München als auch um die alltäglichen Orte, an denen wir uns gerne aufhalten, mit denen wir persönliche Erlebnisse verbinden.

Ziel muss sein, in unserer von anhaltendem Wachstum geprägten Region den Schutz, die Entwicklung und die In-Wert-Setzung von Freiräumen voranzubringen. Insbesondere die langfristige Freihaltung der Grünräume zwischen den Siedlungen ist eine große Herausforderung für Stadt und Region. Es ist unsere gemeinsame Landschaft und eine gemeinsame Aufgabe, sie zum Wohle aller zu gestalten.

Die vorliegende Studie leistet einen wichtigen Beitrag dazu. Die gemeinsamen Walks und Workshops mit den unterschiedlichsten Akteuren und Interessensgruppen sowie der interkommunale Austausch auf der Ebene der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der einzelnen Kommunen sind beispielgebend für die weitere gemeinsame Freiraumentwicklung in der Region München.



Als Landrat des Landkreises München ist mir die gute Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und mit der Landeshauptstadt München ein wichtiges Anliegen. Sie ist der Schlüssel zur Bewältigung zukünftiger Herausforderungen. Die Studie liefert nicht nur wichtige Grundlagen dafür, sondern beschreibt auch anschaulich die Charakteristika und Qualitäten der Landschaften rund um München. Ich schließe mich der Stadtbaurätin an: Kommen Sie und erkunden Sie diese wertvollen Räume!

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Christoph Göbel'. The signature is written in a cursive, slightly stylized script.

Christoph Göbel
Landrat des Landkreises München





Sich Landschaften über Wege nähern



Wege machen Landschaft! Im Zusammenspiel mit dem Gelände, der Vegetation und den Gebäuden rhythmisieren sie das Erleben von Landschaft: Sie fädeln Bilder auf, leiten weich über oder erzeugen überraschende Kontraste. Die Alleen um Schloss Schleißheim lassen andere Bilder entstehen als die sich entlang der Föhringer Hochterrasse windenden Wege. Hier setzt die Studie „Landschaftsbezogenes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel“ an. Mit ihrer explizit landschaftlichen Orientierung sollen bestehende Konzeptionen und Planungen zur Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes, die vor allem an verkehrsplannerischen Effizienz-, Sicherheits- und Bequemlichkeitsgesichtspunkten ausgerichtet sind, um eine ästhetische Komponente ergänzt werden. Wie können Menschen, die im Grüngürtel unterwegs sind, diese Landschaften mit ihren alltäglichen Schönheiten und Brüchen sowie ihren Eigenarten erleben und schätzen lernen? Und wie entsteht Schritt für Schritt ein Bewusstsein für die Vielfalt der Landschaften und die Qualitäten des Grüngürtels insgesamt? Indem die Studie die landschaftsbezogene Erholung auf und an den Wegen in den Mittelpunkt stellt, leistet sie wichtige strategische Beiträge für die Sicherung und Weiterentwicklung der Grüngürtel-Landschaften.

Zukünftig werden in der boomenden Stadt und Region mehr Menschen nach Orten für Outdoor-Sport, Gärtnern, Bewegung, Spiel und Entspannung suchen. Die Landschaften bilden dabei einen gemeinsamen Freiraum mit den Nachbarkommunen und sind somit zentral für die interkommunale Abstimmung zu einer nachhaltigen Entwicklung der gesamten Region. Die aktuell überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten Landschaftsräume verfügen über wertvolle Elemente historischer Kulturlandschaften: beispielsweise die Lohwälder im Übergangsbereich zu den Niedermoorgebieten im Norden, die Isaraue, die blütenreichen Heiden auf den flachgründigen Böden der nördlichen Münchner Schotterebene. Kulturhistorisch bedeutsam sind Achsen und Kanäle der landschaftlichen Ordnungs- und Orientierungssysteme, etwa um das Schloss Nymphenburg und das Schloss Oberschleißheim. Die im Kontext der Stadterweiterung entstandenen und entstehenden modernen Park- und Siedlungslandschaften (Messestadt Riem, Freiham) werden zukünftig eine zentrale Rolle bei der engen Verwebung des Grüngürtels mit der Stadt spielen. Weitere Ankerpunkte für die Naherholung sind die durch Kiesabbau entstandenen Seen vor allem im Münchner Norden und Westen, die zu Badeseen ausgebaut wurden, sowie Sportanlagen, Krautgärten und andere Orte gemeinschaftlichen Produzierens.

In der Studie werden die relevanten Gegebenheiten und Qualitäten des Münchner Grüngürtels für ein landschaftsbezogenes Wegesystem herausgearbeitet und die gestalterischen und funktionalen Anforderungen an ein solches formuliert. Beispielhaft werden Entwürfe und Ansätze für die Gestaltung von Wegen und den Umgang mit den typischen Gegebenheiten und Herausforderungen einer Großstadtregion entwickelt.

Die Aussagen der Studie basieren auf subjektiven Landschaftswahrnehmungen, umfassenden Kartierungen, objektivierenden Diskussionen und weiterführenden Recherchen sowie auf einer entwerfenden Auseinandersetzung mit den Wegelandschaften. Die Erkenntnisse sind als eine gutachterliche Einschätzung zu verstehen. Vom konkreten Ort ausgehend führt der Weg zu übertragbarem Wissen.

Die Studie gliedert sich in drei Abschnitte. Unter „Landschaften und Wege des Münchner Grüngürtels“ finden sich Analysen, grundlegende Überlegungen und Ideen zu den Landschaftsräumen des Grüngürtels, zu Wegetypen und zum Wegesystem. Es werden Werkzeuge für die landschaftsbezogene Gestaltung von Wegen entwickelt. Im Abschnitt „Wegekonzept für den Münchner Norden“ werden die Erkenntnisse aus dem ersten Abschnitt auf die Moos- und Heidelandschaften des Münchner Nordens angewendet. Landschaft und Wegenetz werden detailliert analysiert. Bilder verdeutlichen die konzeptionellen Ansätze. Und strategische Bausteine zeigen, wie diese sich konkret umsetzen lassen. Im dritten Abschnitt „Perspektiven“ sind Schlussfolgerungen und Empfehlungen zu den entwickelten Werkzeugen und Ideen für den weiteren Prozess der gemeinsamen Entwicklung der Wegelandschaften zusammengetragen. Erarbeitet wurde die Studie in einem ko-kreativen Prozess, in dem Fachleute aus den Stadtverwaltungen von München und den Nachbar-



Diskussion mit Vertreterinnen und Vertretern der Nachbarkommunen | Abb. 3

kommunen, lokale Schlüsselpersonen und die interessierte Öffentlichkeit beteiligt waren. Börries v. Detten (freiwurf landschaftsarchitekturen) und Prof. Dr. Henrik Schultz (Stein+Schultz Projekte) haben den Prozess so konzipiert, dass sich die beteiligten Gruppen über Wahrnehmungen, Ideen und Perspektiven austauschen konnten. Ein wichtiges Element waren die Walks, auf denen unterschiedliche Akteure nicht nur über die Wege im Grüngürtel reden und sich vor Ort über Potenziale und Herausforde-

rungen verständigen konnten. So konnte schon der Entstehungsprozess der Studie zur Wertschätzung des Münchner Grüngürtels und seiner Landschaften beitragen.

Treffen der Projektgruppe

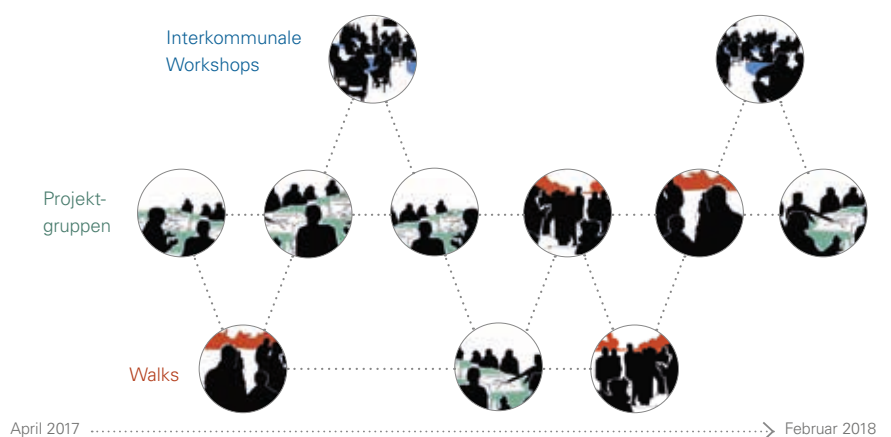
In der Projektgruppe waren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, des Baureferats, des Referats für Gesundheit und Umwelt, der Unteren Naturschutzbehörde, der Nachbargemeinden und des Vereins Dachauer Moos vertreten. Hier wurden die Zwischenstände ausführlich diskutiert und Ideen zur Entwicklung der Wegekonzeption eingebracht.

Drei Walks

Drei Walks boten Gelegenheiten, über Qualitäten unterschiedlicher Wegetypen zu diskutieren, mit Nutzern der Wege ins Gespräch zu kommen, zum Beispiel mit einer Reiterin, einer Frau mit Kinderwagen und Fahrradfahrern, und erste Konzeptansätze vor Ort zu diskutieren. Außerdem waren Besuche bei Gärtnereibetrieben im Norden gute Anlässe, Einblicke in die Arbeit der Landschaftsmacher vor Ort zu bekommen.

Interkommunale Workshops

Da die konzeptionellen Überlegungen zu den Landschaften des Grüngürtels nur räumlich übergreifend gedacht werden können, war es selbstverständlich, die Nachbarkommunen in den Prozess einzubinden. Im Rahmen zweier Workshops wurden Konzepte und Ideen für die Vertiefung mit Vertreterinnen und Vertretern der jeweils mit Wegeplanungen befassten Ämtern und Abteilungen diskutiert. Auch ihre Anregungen flossen unmittelbar in die Arbeit ein. Außerdem konnten Projekte, die aktuell in den Kommunen bearbeitet wurden, im Kontext der Wegekonzeption erörtert werden.

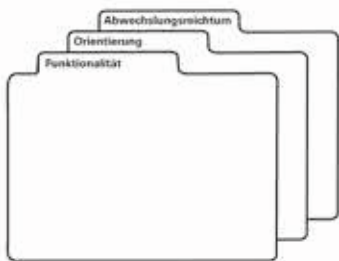


Dialogprozess zum Landschaftsbezogenen Wegekonzept | Abb. 4



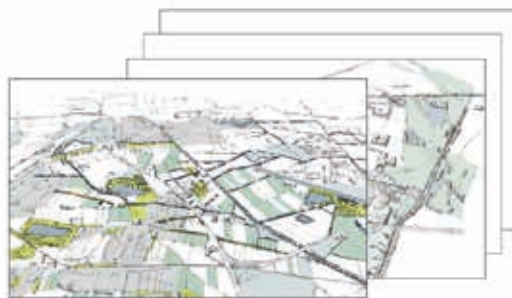
A scenic view of a riverbank with a path, trees, and people walking. The image shows a lush green landscape with a path leading along a river. Several people are walking along the path, and the surrounding area is filled with tall grasses and dense trees. The sky is blue with some clouds. The text 'Landschaften und Wege des Münchner Grüngürtels' is overlaid on the right side of the image.

Landschaften und Wege des Münchner Grüngürtels



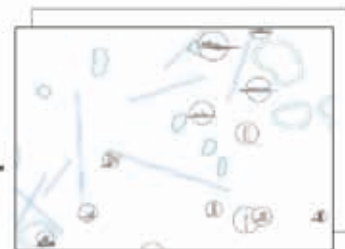
Prüfung der Kriterien

Werden die Wege den Leitlinien gerecht?
Was müsste angepasst oder optimiert werden?



Grüngürtel-Landschaften

Welche Charakteristika bestimmen die Landschaft?
An welchen Strukturen lässt sich bei der Wegeplanung anknüpfen?



Wahrnehmungsleitende Raumstrukturen

An welchen wahrnehmungsleitenden Raumstrukturen kann angeknüpft werden?



Arbeiten mit dem Wegegrundgerüst

Wie fügt sich das Wegeprojekt in das konzipierte Gesamtnetz ein? Wo sind wichtige übergeordnete Anbindungen (U+S-Bahn, Parkmeilen, etc.)?



Wegetypologie

Welche Empfehlungen werden für die einzelnen Wegetypen gegeben?

Die Werkzeuge im Überblick

Ziel der gesamträumlichen Untersuchung war es, die Landschaften rund um München über die sie durchlaufenden Wege zu verstehen und zu Ansatzpunkten für ein landschaftsbezogenes Wegekonzept zu kommen. Diese sind erstens Leitlinien zur Gestaltung von Wegelandschaften. Zweitens wurden die Grüngürtel-Landschaften textlich und bildlich dargestellt und charakterisiert. Drittens wurden spezifisch für den Gesamtraum München die wichtigsten wahrnehmungsleitenden Raumstrukturen identifiziert und verortet. An ihnen sollte sich die Wegeplanung orientieren. Viertens wurden Wegetypen herausgearbeitet, die ihrerseits charakteristisch für die verschiedenen Landschaftsräume des Grüngürtels sind. Für jeden dieser Wegetypen gibt es Qualifizierungsvorschläge. Fünftens wurde ein Wegegrundgerüst erstellt. Von den hier verzeichneten Wegen aus lassen sich die Charakteristika der Landschaften rund um München besonders gut erschließen.

Diese Werkzeuge können helfen, Wege in ihrem landschaftlichen Zusammenhang zu verstehen und angemessene Planungsaufgaben zu definieren. Sie bilden einen Rahmen, der auch dabei hilft, einzelne Vorhaben in den Kontext einer landschaftsbezogenen Wegegestaltung zu setzen. Die Werkzeuge wurden exemplarisch auf den Münchner Norden angewendet. So sind Handlungsvorschläge für konkrete Orte und Wege entstanden, die auch Gestaltungsansätze für vergleichbare Situationen an anderen Stellen des Grüngürtels liefern. Notwendigerweise sind die Werkzeuge eine konzeptionelle Annäherung. Insbesondere das Wegegrundgerüst ist nicht als flächenscharfe Planung zu verstehen. Hierfür wäre eine vertiefte Auseinandersetzung mit jeweils spezifischen Rahmenbedingungen und zusätzlichen Belangen notwendig.

Die Ergebnisse sind so strukturiert, dass sie den Akteuren in Stadtverwaltungen und mit Stadt- und Landschaftsplanung befassten Organisationen bei ihrer täglichen Arbeit mit Wegen und Landschaften helfen können. Je nach Projekttyp, Projektgebiet oder Blickwinkel lässt sich zu dem einen oder anderen Werkzeug greifen, um in die Arbeit an den Wegen und Landschaften im Grüngürtel einzusteigen. Die Werkzeuge sind auf der gegenüberliegenden Seite dargestellt.



Leitlinien für die Gestaltung von Wegeräumen

Auf Basis umfangreicher Raumerkundungen auf den Wegen des Grüngürtels, der Sichtung aktueller Literatur zum Thema der Bewegung in urbanen Landschaften und in zahlreichen Diskussionen mit unterschiedlichen Akteuren wurden folgende drei Leitlinien für den Umgang mit den Wegen und den Landschaften des Münchner Grüngürtels entwickelt:

1. Funktionalität

Es braucht passende Angebote für die unterschiedlichsten Bedürfnisse und Interessen der Menschen, die im Grüngürtel unterwegs sind. Dazu gehören Anbindungen an Siedlungswege, Ortskerne und an den öffentlichen Personennahverkehr sowie Verknüpfungen mit anderen Landschaftsräumen. Es gilt, kurze Rundwege in der Nähe der Wohngebiete zu schaffen, die das Gefühl vermitteln, draußen zu sein. Es braucht unbefestigte, befestigte und barrierefreie Wege. Hier geht es um Wegeoberflächen, Wegebreite und um die Überwindung von Hindernissen. Während Fußgänger vor allem darauf Wert legen, gemütlich nebeneinander herzulaufen, geht es den Radfahrern eher darum, Strecke zu machen (vergleiche Fachverband Fußverkehr Deutschland). Deshalb sind gemeinsame Wege und Begegnungspunkte von Fuß- und Fahrradwegesystemen besonders in den Blick zu nehmen.



Kurt-Landauer-Weg an der Allianz Arena | Abb. 8

Insgesamt meint Funktionalität auch, die Interessen von Landwirtschaft, Gartenbau, Forstwirtschaft, Gewerbe, Naturschutz und andere Akteure ernst zu nehmen. Da die Wege im Münchner Grüngürtel, ähnlich wie in anderen Stadtregionen auch, durch sehr unterschiedliche Flächen führen, wird es auch darum gehen, die berechtigten Interessen der Flächeneigentümer und Nutzer zu berücksichtigen und im besten Fall multifunkti-

onale Lösungen zu finden, die möglichst allen Interessen gerecht werden. Auf den Wald bezogen kann das beispielsweise bedeuten, Nordic Walking und Mountainbiking in Waldnutzungskonzepten zu integrieren.

2. Orientierung

Gerade in Bereichen des Grüngürtels, die etwa durch Autobahnen zerschnitten oder durch Gewerbegebiete unzugänglich sind, gilt es, die Orientierung zu ermöglichen. Auch wenn eine große Infrastruktur oft bei der Verortung hilft („Aha, jetzt bin ich wieder an der Autobahn.“), sind die Wegeführungen oft unübersichtlich. Es fällt schwer, den richtigen Weg zu finden und ein entspanntes Landschaftserlebnis wird unmöglich. Übertriebene Ausschilderung und Erschließung widersprechen hingegen dem Bedürfnis vieler Menschen, die Landschaft selbstständig zu erkunden und zu erleben. Im Kern geht es darum, eine intuitive Orientierung im Grüngürtel zu ermöglichen, das heißt, dass man seinem eigenen Gespür folgen und sich dort sicher bewegen kann, ohne sich zu verlaufen.



Riemer Park | Abb. 9

3. Abwechslungsreichtum

Quartiere und Grünräume müssen über ein abwechslungsreiches Wegesystem verzahnt sein. Die Durststrecken zwischen schönen Wegen oder Orten dürfen nicht zu lang sein. Die Besonderheiten der unterschiedlichen Landschaftsräume und ihre topografischen Zusammenhänge rund um München sollten von den Wegen aus erlebt werden können. Bezogen auf die Erlebnisqualität von Wegen wird häufig auf die Bewertungskriterien des Deutschen Wanderinstituts verwiesen. Insgesamt gibt es 34 Kriterien, so beispielsweise die Wegebeschaffenheit (Erde oder Schotter), der Baumbestand (gemischt oder Monokultur) oder der Zustand der Gewässer (verbaut oder naturnah). Je weniger befestigt,



Isartal an der Großhesseloher Brücke | Abb. 10

gemischter und naturnäher, desto mehr Punkte bekommt ein Wanderweg. Mit diesen Kriterien begegnet man dem tief verankerten Wunsch nach einer romantischen Landschaft. Der Stadtrand, überhaupt nahezu alles Gebaute, wird im wahrsten Sinne umgangen. Die Wege führen durch kleinteilige Kulturlandschaften, umgehen Verkehrsstrassen und andere Lärmquellen. Sie sind geschwungen und möglichst nicht asphaltiert. Diese Wanderwege sind ein Rückbezug auf die kleinteilige, semi-industrialisierte Kulturlandschaft. Es geht hier nicht um ein Durchwandern der gesamten Raumrealität oder um praktische Erwägungen wie die Verknüpfung von Alltagswegen etwa zur Arbeit oder für die körperliche Betätigung. Der Münchner Grüngürtel ist als urbaner Verflechtungsraum jedoch durchzogen von Infrastrukturen unterschiedlichster Art. Er grenzt an sehr unterschiedliche Stadtbereiche, die ihm mal ihr Gesicht zuwenden und sich ihm von ihrer Schokoladenseite zeigen, die ihm aber auch häufig den weniger schönen Rücken zuwenden. Damit sind die Kriterien des Deutschen Wanderinstituts für die Gestaltung von Wanderwegen nicht ganz auf die Situation im Münchner Grüngürtel übertragbar. Sie können aber Hinweise für die Gestaltung abwechslungsreicher, dramaturgisch geschickter Wegeführungen geben.



Die Grüngürtel-Landschaften

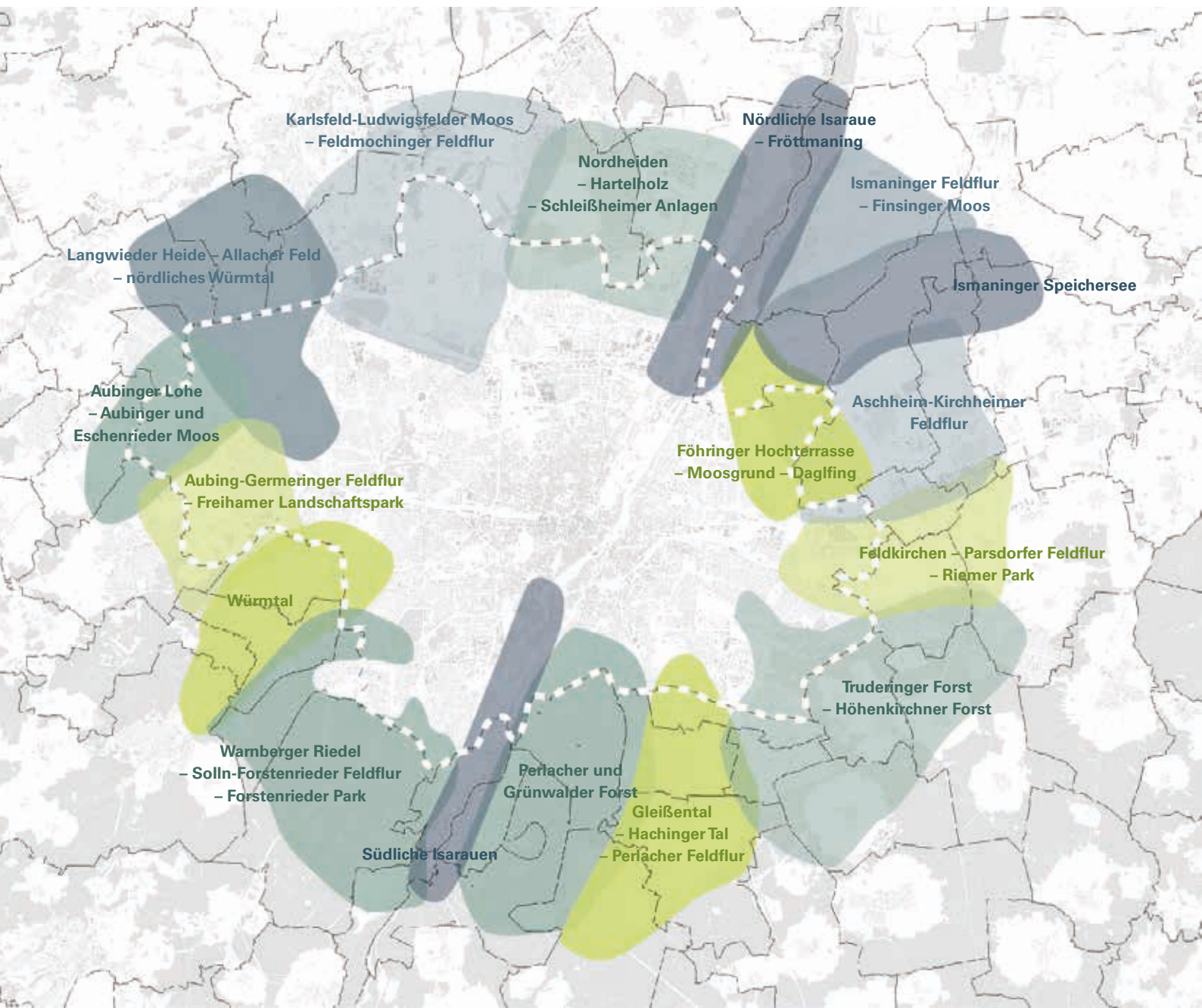
Die Landschaften rund um München unterscheiden sich deutlich. Ihre naturräumliche Prägung, charakterbildenden Strukturen und Nutzungen machen verschiedenste Landschaftserlebnisse möglich. Nachfolgend werden die Grüngürtel-Landschaften beschrieben. Grundlage sind die im Konzeptgutachten Freiraum München 2030 (www.muenchen.de/freiraum2030) dargestellten Grüngürtel-Landschaften, die hier weiter differenziert und charakterisiert werden. Die Darstellungen können dabei helfen, sich die Besonderheiten dieser Landschaften zu vergegenwärtigen und so Anknüpfungspunkte für die landschaftsbezogene Qualifizierung des Wegenetzes zu finden. Es sind Annäherungen, die bewusst wenig vorstrukturiert sind. Sie arbeiten die vielfältigen, naturräumlichen, baukulturellen, siedlungs- oder nutzungsbezogenen oder atmosphärischen Aspekte heraus. Zeichnungen heben die Besonderheiten der Landschaft hervor. Textlich werden die Struktur der Landschaften und das Landschaftserlebnis beschrieben. Die Zeichnungen sind als atmosphärische Darstellung zu lesen. Zusammen mit den Texten geben sie einen ersten Eindruck des Gefüges und der Charakteristika des Raums. Ein auf einer Umrisskarte von München platzierter Pfeil verortet die Zeichnungen grob und zeigt die Blickrichtung.

Die einzelnen Landschaftsräume sowohl in der Vorstellung als auch als Destination funktionieren unabhängig vom verbindenden Grüngürtel. Insofern gilt es, ihre jeweiligen Besonderheiten aufzugreifen und ihren spezifischen Charakter bei der Wegeerschließung erfahrbar zu machen.



Orientierungspiktogramm Landschaften | Abb. 12

Dieses Piktogramm dient im nachfolgenden Katalog als Orientierungshilfe. Der Pfeil verortet die einzelnen Landschaften und deutet die Blickrichtung der Vogelperspektive an.



Übersichtskarte der Grüngürtel-Landschaften | Abb. 13

Nördliche Isaraue – Fröttmaning



Am besten lässt sich die beeindruckende Größe der Isaraue vom Fröttmaninger Berg und vom Aussichtsblick am Poschinger Weiher aus ermessen. Von den Hangkanten der Schotterterrasse vermag man schon nicht mehr über den Auwald hinwegzuschauen. Er ist verdichtete Räumlichkeit. Weit vorausblicken lässt sich hier nicht. Es gilt der Augenblick im Hier und Jetzt.

Immerhin durchzieht ein Geflecht aus meist erhöht gelegenen Kieswegen und schmalen Trampelpfaden das Dickicht. Auch die wenigen Brücken wie die Kolomanbrücke oder der Isarsteg bei Unterföhring sind wichtige Orientierungs- und Aussichtspunkte. Sie machen den Flußverlauf einsehbar und vermitteln so noch etwas von der ursprünglichen Dynamik der Wildflusslandschaft. Die Isaraue mit ihren einst zahlreichen Flussarmen ist heute stark reguliert. Gleichwohl lassen sich im Geländere relief Altwasser, Flutrinnen und sogenannte Brennen finden. Das sind trockene, sonnenexponierte Kiesablagerungen im weiteren Flussbett. Vereinzelt sind am Ufer der Isar kleine Liegeflächen zu finden. Der Poschinger Weiher, ein ehemaliger Kiesteich für den Bau des Mittlere-Isar-Kanals, ist als Badesee mit Liegewiesen und Biergarten ausgebaut. Unweit des Weihers bieten die Hügel weite Ausblicke sowie steile Abfahrten für Mountainbikes. Stadteinwärts schließen sich dann inmitten der Auelandschaft die Gärtnersiedlung, die Wohnsiedlung am Blütenring, der Bayerische Rundfunk, Kleingartenanlagen an. Dazwischen liegen Biergärten, Spielplätze und viele Parkplätze. Schon hört man die Nähe der Stadt.

Den östlichen Rand der Aue bildet die Hangkante des Föhringer Terrassenriedels. Am Hangfuß treten Quellen zu Tage. Hochleiten führen hinauf. So erreicht man südlich von Ismaning auch einen versteckten, nahezu



Isaraue und die Ränder der Niederterrasse aus südlicher Richtung | Abb. 14

parkartigen Landschaftsraum mit der Kapelle St. Koloman und dem ehemaligen Wasserwerk von Ismaning. Oberhalb davon liegt dann schon die Lindenallee der Münchner Straße mit Blick auf den Ortsrand und den Wasserturm.

Am westlichen Saum der Isaraue trifft man hingegen auf ein Geflecht von Bächen und Lichtungen mit Wiesen und einfach gehaltenen Parkplätzen. Vor der Freisinger Landstraße zieht sich der Dirnismaniger Kanal entlang. Er ist Teil des barocken Kanalnetzes, über das die Schlösser von Schleißheim mit Wasser und Baumaterial beliefert wurden. Der Wasserweg verläuft schnurstracks durch die ausgedehnte, intensiv landwirtschaftlich genutzte Aue auf Garching zu und biegt dann im rechten Winkel nach Westen ab.

Westlich der Freisinger Landstraße schließen sich das Klärwerk Großlappen und die künstliche Erhebung des Fröttmaninger Bergs an. Auf den rund zwölf Millionen Kubikmetern Müll entstand ein 35 Hektar großer Park. Serpentinien führen über bewegtes Gelände hinauf zum Aussichtspunkt und zur Landmarke einer Windkraftanlage. Am Fuß des Westhangs thematisiert der Künstler Timm Ulrichs das

Verschwinden des Ortes Fröttmaning, der der Mülldeponie weichen musste. Ein Nachbau der einzig vom Dorf erhalten gebliebenen Heilig-Kreuz-Kirche aus dem 12. Jahrhundert ist so positioniert, dass sie vom Berg halb verschüttet erscheint. 150 Meter weiter steht dann das Original, dahinter die Allianz-Arena, mit ihren zu abendlichen Heimspielen und anderen Anlässen farbig illuminierten Ethylen-Kissen. Es ist ein Ort, der kontrastreicher kaum sein könnte.

Der Auwald ist verdichtete Räumlichkeit, in die man eintaucht.

Ismaninger Feldflur – Finsinger Moos



Ismaning liegt unmittelbar an der Hangkante zur Isar. Bäche und Gräben durchziehen den Ort, entlang von Hofstellen und ehemaligen Mühlenstandorten, an Gärten vorbei, bevor sie sich vor dem Schlosspark vereinigen und der Isar zuströmen. Die Bäche machen einen wesentlichen Reiz von Ismaning aus.

Folgt man ihnen entgegen ihrer Fließrichtung nach Südosten, so gelangt man vorbei an Sportanlagen, einem kleinen See, dem Festplatz und Kleingärten in das ehemalige Ismaninger Moos. Das Moos ist hier durch Gehölzlinien in breite Streifen geteilt. Auch der Schinder Taxet, ein größeres Waldstück, Feldgehölze sowie Einzelhöfe gliedern den Landschaftsraum. Die Mooslandschaft wird heute intensiv ackerbaulich genutzt. Die großflächige Kultivierung mittels Entwässerung, Torfabbau und landwirtschaftlicher Nutzung setzte in der Gegend von Ismaning erst Anfang des 19. Jahrhunderts ein. Bestehende Höfe wurden erweitert und neue Hofstellen wurden gegründet. Seit 1929 durchschneiden der Isarkanal und die Fischteiche am Speichersee das Moos. So lässt sich von den früheren landschaftlichen Zusammenhängen, etwa der Mühlennutzung am Seebach bis nach Aschheim, kaum mehr etwas erkennen. Der Seebach wird gar unter dem Kanal hindurchgeleitet.

Unmittelbar östlich von Ismaning erstreckt sich eine sehr weiträumige Feldflur, in der sich Gartenbaubetriebe mit ihren Hofstellen und Gewächshäusern locker verteilen. So ergeben sich immer wieder Durchblicke in den tief gestaffelten Landschaftsraum. Besonders an der Mayerbachstraße reihen sich Hofläden und Stände mit Selbstbedienung. Angeboten werden vor allem Gemüse und Küchenkräuter.



Ismaning aus südlicher Schrägluftperspektive | Abb. 15

Östlich der Goldach schließt sich das Vordere Finsinger Moos an. Auch dieses ist heute weitgehend entwässert und vom Ackerbau geprägt. Über eine stattliche Bergahornallee erreicht man den Goldachhof. Das Gut mit seinem 1896 erbauten Dreiseithof mit Wohn- und Wirtschaftsgebäuden, Kapelle und Weihern ist ein Ankerpunkt in der Landschaft. Nach Norden hin wird das Finsinger Moos kleinteiliger. Hier stößt man noch auf Waldstreifen, Wiesen, Weiden und ehemalige Torfstiche. Besondere Blickfänge sind hier die Sendeanlage Ismaning des Bayerischen Rundfunks und die vom rund 13 Kilometer entfernten Flughafen München startenden Maschinen.

Eine weitläufige Landschaft und der Umgang mit sehr viel Wasser

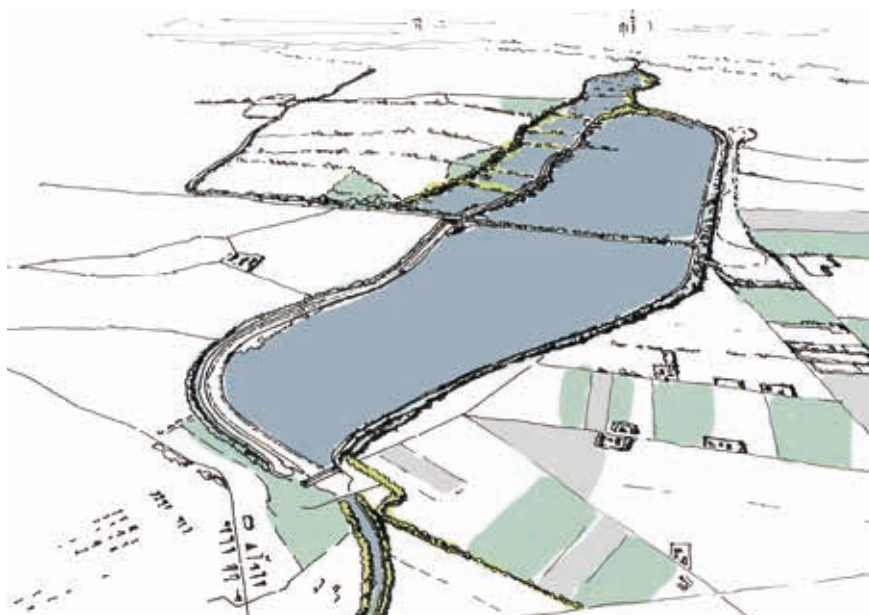
Ismaninger Speichersee



Aus der Ferne ist allein eine Gehölzkulisse sichtbar. Der See liegt versteckt hinter Dämmen, Böschungsvegetation, den Fischteichen des Teichguts Birkenhof sowie der BMW-Teststrecke. Er liegt quer zur vorherrschenden Süd-Nord-Ausrichtung des Mooses, zu seinen Gräben und Feldgehölsen. So setzt er mit seiner Länge von rund zehn Kilometern einen starken Richtungsakzent. Aufgrund der umlaufenden Dämme ist der Speichersee mehr eine Scheide, als dass er den Landschaftsraum zentrieren würde.

Der See selbst wird durch einen befahrbaren Damm in zwei Becken geteilt. Dieser ist – neben dem Speicherseewerk und dem Kraftwerk Neufinsing – einer der wenigen Orte, von denen aus sich die Gesamtanlage überhaupt erfassen lässt. Über den 1929 errichtete Speichersee wird die Stromerzeugung in den Kraftwerken entlang des Isarkanals gesteuert. Die Querung des Sees über den Damm könnte die erhebende Qualität einer Passstrecke über ein Hochplateau haben. An dessen Rändern erblickt man das Kraftwerk Neufinsing, die teilweise bewaldete Hangkante des Isen-Sempt-Hügellandes, den Olympiaturm, das Heizkraftwerk Nord und weitere bauliche Hochpunkte Münchens. Nur ist die Dammbepflanzung so dicht und hoch, dass sich ein Ausblick leider nur gelegentlich bietet.

Der Speichersee lässt sich nicht umwandern. Das Südufer des Westbeckens ist ein Naturschutzgebiet und der nördliche Böschungsweg nur an Wochenenden zugänglich. Werktags testet BMW. Die Uferböschungen sind zudem sehr steil und das Baden ist untersagt. So bietet sich der See recht sperrig und unzugänglich dar. Sein spröder Reiz ist aber verbunden mit einzelnen beeindruckenden Aussichtspunkten und einer vielfältigen



Der Kopfspeicher des Isarkanals, in der Ferne der Münchner Fernsehturm | Abb. 16

Insekten- und Vogelwelt. Dies hängt mit den Klärteichen des Teichguts Birkenhof entlang des Südrands des Speichersees zusammen. Bis zur Jahrtausendwende wurden hier die vorgeklärten Abwässer des Münchner Klärwerks Großlappen gereinigt und dem Speichersee zugeführt. Aufgrund dieser Nährstofffracht gewann der Speichersee als Rast- und Überwinterungsplatz sowie als Mauerzentrum für Wasservögel europaweite Bedeutung.

Südlich der Fischteiche schließen sich die Ausläufer des Erdinger Mooses an. Das ehemalige Niedermoor ist heute eine weiträumige Feldflur, die durch meist nord-süd-verlaufende, locker mit Bäumen und Sträuchern begleitete Wege gestaffelt wird. Auf ihnen gelangt man Richtung Pliening, Kirchheim und Aschheim. Dort markieren der Abfanggraben mit seinem Gehölzsaum und einzelne Waldstücke ungefähr den Verlauf der ehemaligen Lohwälder, die einst den südlichen Rand des Mooses bildeten.

Im Westen reihen sich längs der Ismaninger Straße einzelne Hofstellen. Es sind die ehemaligen Mühlenstandorte des trockengelegten Mühlbachs. In Richtung Unterföhring trifft man

inmitten der Feldflur und versteckt hinter einer dichten Baumkulisse auf den Feringasee. Der im Zuge des Autobahnbaus ausgekieste Badesee ist besonders in den Sommermonaten ein heißbegehrtes Ausflugsziel.

Eine hoch gelegene Landschaftsscheide bietet beeindruckende Ausblicke und eine vielfältige Vogelwelt.

Föhringer Hochterrasse – Moosgrund – Daglfing



Auf der eiszeitlichen Schotterterrasse erstreckt sich zwischen Ramersdorf und Ismaning auf einer Länge von 15 Kilometern eine Zunge nacheiszeitlicher Lehmlagerungen, der sogenannte Föhringer Riedel. Zur Isar hin bildet er markante Hangkanten, die an mehreren Stellen – etwa am Friedensengel – architektonisch überhöht wurden. Auf seiner Ostseite wurde er seit Mitte des 19. Jahrhunderts hingegen systematisch für die Ziegelproduktion abgebaut. Die Ostflanke ist heute weitgehend überbaut und von der S- und Güterbahntrasse längs angeschnitten. Immerhin bieten sich nördlich von Englschalking noch vereinzelt Ausblicke in die sich östlich anschließende Talung. Der Riedel wird zudem mehrfach in ostwestlicher Richtung von Straßen und Gleisanlagen gequert. An diesen Geländeerschnitten bündeln sich Brückenbauwerke und Großarchitekturen wie das Heizkraftwerk Nord, das Terrassenhochhaus an der Cosimastraße oder das Redaktionsgebäude der Süddeutschen Zeitung. Es sind markante Landmarken, die eine Querung des Riedels bestens hervorheben könnten, jedoch ist zu Fuß oder mit dem Rad oft kein einfaches Durchkommen.

Nordöstlich von Johanneskirchen erstreckt sich der Moosgrund. Inmitten der offenen Landschaft liegen verstreut Wohngebäude, Kleinsiedler- und Gartenhäuser. Hohe Hecken und Warnhinweise vor Hunden kennzeichnen diese Gegend genauso wie einladende Selbstpflückerkulturen und Pferdeweiden, Selbstbau und Behelfsmäßiges. Der Moosgrund wird geteilt vom Damm der mittlerweile abgebauten Verbindungsbahn, die vom Münchner Nordring abzweigend direkt nach Feldkirchen führte. Dieser starke Richtungsakzent verläuft sich nach Süden. Dort wechselt die Dammlage in einen Einschnitt. Die Trasse ist heute auf ganzer Linie locker von Bäumen



Blick vom Moosgrund entlang des Hüllgrabens in südlicher Richtung mit der Galopprennbahn, rechts die bebaute Hochterrasse | Abb. 17

bestanden, was die visuelle Trennlinie in der Landschaft auflockert wie unterstreicht. Die Aufgänge auf den Damm sind sehr versteckt, die Böschungen steil. Parallel bieten sich streckenweise Asphaltwege an.

Südlich des Moosgrunds erreicht man einen offenen Talraum zwischen kompakten Siedlungsinseln. Neben den historischen Dorfkernen Johanneskirchen und Daglfing sind dies überwiegend Wohngebiete mit Einfamilienhäusern aus den 1930er bis 1980er Jahren. Die alten Dorfmitten sind noch direkt mit der Feldflur verbunden. Kleine, schmale Straßen führen hier an Gartenbaubetrieben, Ackerflächen, Kleingärten und Lagerplätzen entlang.

Daglfing und Riem werden häufig mit dem professionellen Pferdesport assoziiert. Dabei ist der Breitensport dort ebenso vertreten und besonders im Landschaftsgeschehen sehr präsent. Das Unterwegssein mit dem Pferd ist hier allgegenwärtig. Das weiträumige Areal der Reitsportanlagen ist leider nur von Süden her zugänglich und nicht zu durchqueren. Jenseits der Bahnstrecke nach Erding und der A94 gelangt man dann am Gut Riem vorbei in den Riemer Park.

Ein inszenierter wie geschundener Höhenrücken und eine leichte Talung mit schmalen Straßen und alten Dorfmitten

Aschheim-Kirchheimer Feldflur



Nördlich von Aschheim und Kirchheim zieht sich der markante Einschnitt des Abfanggrabens entlang, ein bis zu 90 Meter breiter Anstich grundwasserführender Schichten. Hangwasser tritt an den unteren Böschungen aus. Am Grabenkopf stürzt das Wasser des Hüllgrabens metertief in das obere Einlaufbecken. Zuweilen trifft man dort Angler, die nach Regenbogen- und Bachforellen fischen. Auf den nach Süden exponierten, trockenen Böschungen halten sich Halbtrockenrasengesellschaften mit Wiesenraute, Alpendistel und zahlreichen Schmetterlingen. Eingefasst wird der Abfanggraben durch hohe und dichte Gehölzsäume. Immerhin bieten kleine Schleusenbauwerke und Straßenbrücken wiederholt einen Blick in das markante Trapezprofil des Abfanggrabens.

Zusammen mit den benachbarten Waldbeständen markiert der Abfanggraben ungefähr den Saumbereich des früheren Moores. Südlich davon zog sich einst ein Lohwaldband, vornehmlich aus lichten Eichenbeständen, von Pliening über Dornach und Daglfing bis nach Riem. Heute findet man hier neben kleinen Waldbeständen und den Gehölzsäumen des Grabens eine hohe Dichte an Pferdekoppeln, Reitwegen, Reitsportanlagen und Reiterhöfen.

In Richtung Dornach quert man den Damm der ehemaligen Güterstrecke von Feldkirchen nach Freimann. Trittpfade haben sich auf der locker mit Bäumen bestandenen Trasse eingespart. Man bewegt sich hier oben durch Hochstaudenfluren, Gehölzaufwuchs oder über vegetationsarme Schotterflächen quer zu den meist ostwestverlaufenden Raumbezügen. Es ist ein verlockender, aber auch hindernisreicher und nicht abgesicherter Weg. Leider wird dieses Landschaftsbauwerk nicht durchgehend von einem Weg begleitet.



Die Aschheimer Feldflur mit dem Abfanggraben aus östlicher Richtung | Abb. 18

Die ehemalige Güterstrecke mündet in die Bahntrasse Richtung Erding. Diese ist eingebettet in einer nahezu geschlossenen Gehölzkulisse, die nur von den Feldkirchner Gewerbebauten überragt wird. Besonders der alte Speicher unweit des Heimstettener Sees ragt als markante Landmarke über die Gehölzkulisse. Weiter nördlich liegen die Hochpunkte des Aschheimer Wasserturms und der Aussichtshügel im Erholungspark Südwest. Auch die Lärmschutzbauten und bepflanzten Anläufe der Autobahnüberführungen gliedern und säumen die Aschheim-Kirchheimer Feldflur. Vielfach ziehen sich die Gehölzsäume tief in die Ackerflächen hinein, wie überhaupt die direkten Verbindungswege zwischen den Siedlungen durch Baumreihen – vor allem Säulenpappeln –, Alleen oder Feldgehölze begleitet werden. Inmitten der offenen Feldflur stößt man auf Kieswerke und ihre Folgenutzungen: Badeseen, Autokino, Wasserskianlagen oder Lagerplätze von Fuhr- und Landschaftsbauunternehmen. Mit ihrer Mantelvegetation sind sie markante Einschlüsse oder wirken wie Inseln inmitten der offenen Ackerlandschaft.

Macht bei den Kieswerken die Kombination von weich ineinander geschobenen, in der Sonne gleißenden Schütt-

kegeln, ausgreifenden Maschinen, schweren Fuhrwerken und türkisen Wasserflächen den Reiz aus, ist es bei den Badeseen ihre Geschlossenheit inmitten der Weite. Meist liegen sie hinter dichten Gehölzkulissen versteckt. Besonders an heißen Tagen sind die Kiesweiher Ankerpunkte für die willkommene Abkühlung und beliebte Treffpunkte im Abseits.

Landschaftsbauwerke,
Kiesweiher und
italienische
Säulenpappeln

Feldkirchen – Parsdorfer Feldflur – Riemer Park



Südlich von Feldkirchen trifft man auf eine offene, sehr weiträumige Feldflur. Bei guter Sicht öffnet sich hier ein unverstellter Blick auf die Alpenkette. Im Osten blickt man auf die waldbestandene Hangkante des Isen-Sempt-Hügellandes, während im Südwesten die Ausläufer des Höhenkirchner Forstes und die in der Höhe gestaffelten, mal durch Gebäude, mal durch dichte Vegetation geprägten Ortsränder von Vaterstetten und Haar die Feldflur säumen. In einem weiten Schwung wird die Ackerlandschaft vom Autobahnring München durchzogen. Die Landschaft ist stark auf die Dörfer hin zentriert. Sie sind der Blickfang in der Feldflur, insbesondere die Türme der Dorfkirchen.

Gehölze, prägende Einzelbäume oder Alleen finden sich in der offenen Feldflur wenige. Auch Gewässer trifft man auf der grundwasserfernen Schotterzunge allenfalls als tiefliegende Kiesweiher an. So wird die offene Flur nur von den weit verstreuten Inseln einer Kleingartenanlage, einer Baumschule oder einer Autobahnraststätte aufgelockert. Umso stärker rücken die Ortsränder mit ihren Eigenheimen und Gewerbeansiedlungen ins Bild.

Erst in Richtung Baldham und Vaterstetten drängen Waldstücke in die Feldflur hinein und in Richtung des Riemer Parks verdichten sich lineare Gehölzpflanzungen. Hier hat die Gemeinde Haar begonnen, an den Straßen und Radwegen Baumreihen und Alleen zu setzen. Die geplante Grünverbindung von Haar zur Landmarke des Kies- und Quetschwerkes bei Gronsdorf wird die Feldflur noch stärker gliedern und in Richtung des Riemer Parks anschließen. Diesen kennzeichnen nahtlose Übergänge in die Landschaft und viele Anschlussstellen in das Umfeld.



Blick aus Richtung des Riemer Parks in Richtung des Ebersberger Forstes | Abb. 19

Lange geradlinige, zum Horizont führende Wege inszenieren die Weite der Münchner Schotterebene – in den Worten des Entwurfsverfassers Gilles Vexlard ein „Park ohne Grenzen“. Die Überlagerung geometrisch gepflanzter, leicht ausscherender Waldstücke, Geländeschollen und Wegen stößt immer wieder Blickbewegungen an. Zwei Aussichts- und Rodelberge als Landmarken sowie der türkisblaue Badeseesee sind Attraktionen des Parks.

Dörfer im Radialsystem der Feldflur

Truderinger Forst – Höhenkirchner Forst

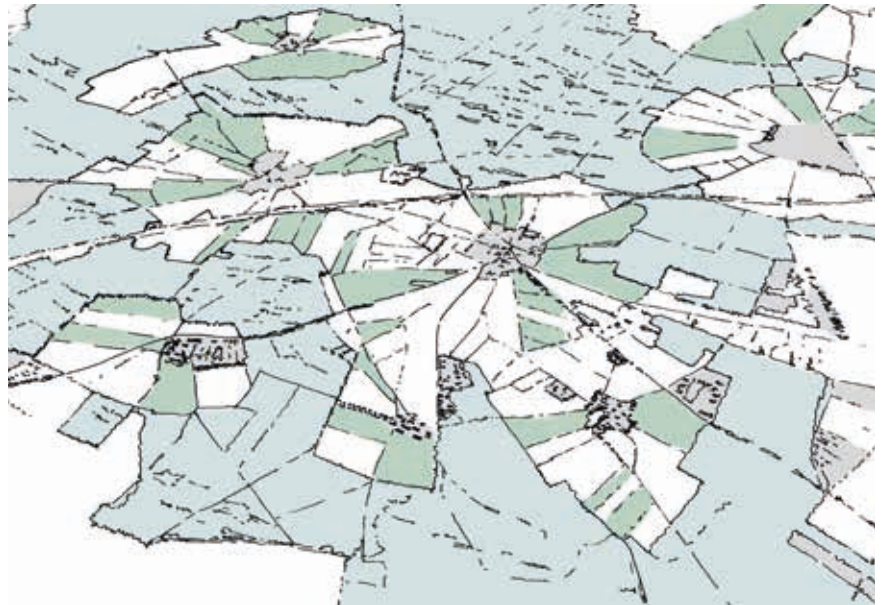


Der Höhenkirchner Forst grenzt süd-südöstlich direkt an die Siedlungsbereiche von Trudering, Haar und Vaterstetten an. Diese sind eng mit dem Waldbestand verzahnt. Schmale Waldkolonien greifen aus, innerstädtische Grünzüge nehmen Verbindung zum Wald auf. Dies erzeugt viel Kontaktfläche.

Der Forst ist von kleinteilig wechselndem Baumbestand geprägt. Wiesenstücke inmitten des Waldes hellen ihn auf. Ausgelöst durch mehrere Orkane, die den geschlossenen Bestand stark aufgerissen hatten, hat zudem ein Bestandsumbau vom vorherrschenden Nadelwald hin zum Mischwald begonnen. Das Vegetationsbild ist heute bereits deutlich lichter und wird zusehends vielfältiger.

Die Forstwege folgen mal einer dichten Parallelstruktur (bei Trudering), mal verlaufen sie im rechtwinkligen Raster (bei Höhenkirchen) oder sie sind eingebunden in das radiale Wegesystem, das auf die Siedlungsinseln (wie Putzbrunn, Grasbrunn oder Keferloh) inmitten der Waldfläche zuläuft. Durchschnitten wird der Höhenkirchner Forst vom Autobahnring München. Immerhin ermöglichen Über- und Unterführungen regelmäßig eine Querung der niveaugleich zur Umgebung geführten Trasse.

Diese Rundformen im Forst, mit einem Kirchdorf in der Mitte, sind die eigentliche Besonderheit der Wälder im Süden Münchens. Ihre Insellage und Ausformung verschafft den Landschaftsräumen – zumindest jenen abseits der Autobahn – Qualitäten wie Überschaubarkeit, Abgeschlossenheit und Zentrierung. Zugleich beherbergen diese nach innen gekehrten Landschaftsräume beliebte Ausflugsziele wie etwa historische Gasthäuser, Biergärten oder Reiterhöfe.



Siedlungsinseln im Wald aus nordwestlicher Richtung | Abb. 20

Meist sind die waldfreien Inseln ohne Bäume oder Feldgehölze an den Feldwegen und Straßen, was ihre prägnante Figur nochmals stärkt. Nur einzelne Orte werden durch Alleen herausgehoben, so der Ort Solalinden mit Reithof und Biergarten oder Gut Möschenfeld. Inwendig um die Siedlungsinseln herumfahren oder laufen kann man leider meist nicht – zumindest nicht durchgehend.

Ob es sich tatsächlich um Rodungsinseln handelt, ist umstritten. Funde im Waldboden, die von mittelalterlichem Ackerbau und Wegen zeugen, sprechen dagegen. Es ist durchaus möglich, dass die Wälder erst im 18. Jahrhundert neu aufgeforstet wurden. Hier streiten sich die Gelehrten.

**Rundformen im Forst
schaffen entspannte
Aufgeschlossenheit.**

Gleißental – Hachinger Tal – Perlacher Feldflur



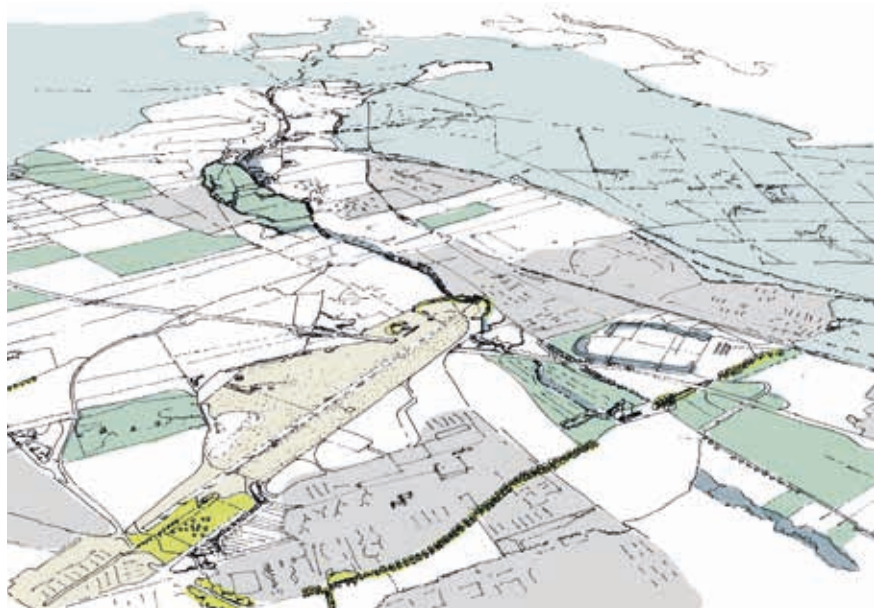
Gleißental und Hachinger Tal bildeten zusammen eine eiszeitliche Abflussrinne des Isar-Loisach-Gletschers. Das Gleißental ist heute weitgehend ohne Bachlauf. Der Abfluss des Deininger Weihers versickert nach kurzem Lauf im Schotter. Erst im Hachinger Tal treten wieder grundwasserführende Schichten zu Tage.

In seinem Oberlauf hat sich der Hachinger Bach zunächst in weiten Bögen in das Gelände, dann nochmals und nur mehr leicht mäandrierend eingeschnitten. Die obere Niederung ist heute bereits stark bebaut. Von ihren oberen Rändern bieten sich immer wieder Ausblicke über die Dörfer und in die untere Bachniederung.

Talabwärts flacht sich die Geländeerinne allmählich ab. Hier sind weite Abschnitte des Hachinger Baches so eng umbaut, dass der Gewässerverlauf sich kaum mehr im Siedlungsbild abzeichnet. Bei Potzham, Pötting und Winning sowie an der Stadtgrenze zu München trifft man immerhin noch auf kleinere Auwaldbestände oder offene Feuchtwiesen an.

Abseits der Bachniederung und der Siedlungen wird das Hachinger Tal von weiträumigen Ackerflächen eingenommen. Hier und da eingestreut liegen einzelne Hofstellen, Kleingartenanlagen und Reiterhöfe. Die Waldränder des Höhenkirchner und Perlacher Forstes sind gespickt mit Streusiedlungen, Sportplätzen und Kleingärten. Östlich von Oberhaching liegen mehrere Kieswerke. Mehrfach wird die Feldflur von ebenerdig geführten Autobahnen durchquert.

Zwischen Unterhaching und Neubiberg stellt sich die Start- und Landebahn des ehemaligen Fliegerhorstes Neubiberg quer zur Talung. Der Flugplatz ist heute ein Landschaftspark. Im Süden liegt die offene, von Schafen



Hachinger Tal talaufwärts, vorne links der Landschaftspark | Abb. 21

beweidete Perlacher Haid mit artenreichen Magerwiesen. Die ehemalige Start- und Landebahn ist die Attraktion des Parks. Hier ergeht man sich beim Spazierengehen, Joggen, Fahrradfahren, Drachen steigen lassen, Inline-Skaten oder Kitesurfen der außergewöhnlichen Bewegungsfreiheit. Es herrscht ein buntes Treiben, Sehen und Gesehenwerden. Am westlichen Endpunkt fassen Erdwälle die Piste ein. Schmale Durchlässe bilden gelungene Einflechtungen in die Siedlungen und sind wichtige Aufenthalts- und Kontaktorte. Am Hachinger Bach öffnet sich ein Wasserspielplatz. Am Ostende des Parks liegen ein Aussichtshügel und der neue Friedhof von Neubiberg.

Leider verhindern das abgeschlossene Areal der Bundeswehr Universität und die Salzburger Autobahn, dass man dem Hachinger Bach in die Perlacher Feldflur und auf das Kapellenfeld folgen kann. Hier durchläuft der Hachinger Bach mehr als schmaler Graben die Felder und verliert zudem einen Großteil seines Wassers an den kiesigen Untergrund. Er durchfließt die Gehöfte bei St. Georg und quert die alte Eschenallee der Zwergerstraße. Sie bindet Unterbiberg an die alte Münchner Straße an. Und wieder kann man dem Bachverlauf nicht folgen.

Erst im Zentrum von Perlach nimmt man seine Spur wieder auf, bevor sein Wasser in Berg am Laim unterirdisch dem Hüllgraben zugeleitet wird.

Ein Bach durchzieht das Tal und hat es dabei schwer.

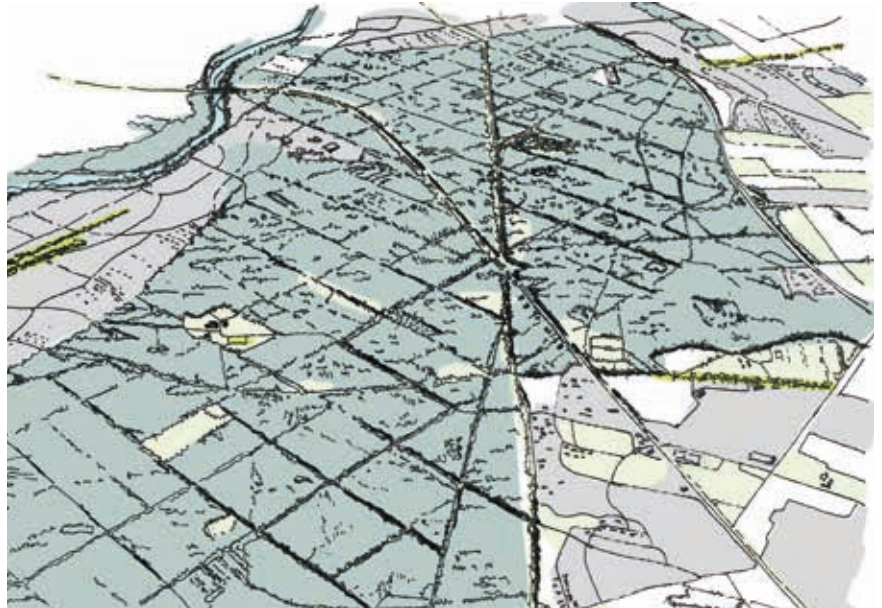
Perlacher und Grünwalder Forst



Die Wege im Perlacher und Grünwalder Forst heißen beispielsweise „Geiselgasteig Geräumt“, „Mitter Geräumt“ oder „Isar Geräumt“. In Verbindung mit einem Flurnamen ist Geräumt seit dem frühen 19. Jahrhundert eine Bezeichnung für Forstwege.

In einem Wald gerader und rechtwinklig zueinander verlaufender Wege fällt die Orientierung, besonders an bewölkten Tagen, nicht leicht. Allenfalls an den Rändern zu den Siedlungen hin wird das Wegeraster von krummen Pfaden oder Diagonalen unterlaufen. Stürme haben dem Wald in den vergangenen Jahren zugesetzt. Mischwaldaufforstungen ersetzen mehr und mehr den einst vorherrschenden Nadelwald und bringen so neue Strukturvielfalt in den Bestand.

Ein paar Orientierungshilfen liefern auch die Trasse der Bayerischen Oberlandbahn, die Hochspannungstrasse durch den Grünwalder Forst und die irregulär verlaufende Oberbibberger Straße. Für Abwechslung sorgen zudem einzelne große Lichtungen im geschlossenen Waldbestand, wie der Schießplatz am Perlacher Forst, das Damwildgehege am Forsthaus Wörnbrunn, das Gut Laufzorn und der Perlacher Mugl. Unter diesem verbirgt sich ein großer Bunker zur Flugabwehr aus dem zweiten Weltkrieg. Er wurde 1970 mit dem Aushubmaterial des McGraw-Grabens überschüttet und ist heute ein beliebter Aussichtsberg.



Blick von Süden auf den Perlacher und Grünwalder Forst | Abb. 22

Ein Wald aus
schnurgeraden Wegen

Südliche Isarauen



Im Süden Münchens hat sich die Isar ein schmales, tief eingeschnittenes Durchbruchstal durch die Endmoräne der letzten Eiszeit gegraben. Im Stadtgebiet weitet sich ihr Talraum trichterförmig auf, deutlich abzulesen an den auffälligen Terrassenkanten, etwa in Giesing, an der Theresienwiese oder am Harras.

Oben, von den Terrassenkanten aus bietet sich eigentlich ein weiter Blick über die Stadt, jedoch wachsen die Ausblicke immer wieder zu. Wenigstens an der Kirche St. Anna, an der Menterschwaige, am Wetterpilz an der Braunstraße oder an der Großhesseloher Brücke sowie an auskragenden Partien entlang der Steilhangkante in Grünwald und Pullach sind Sichten leidlich freigehalten.

Die Isarhochuferwege sind Teil des Wegegeflechts, das das südliche Isartal durchzieht. Mit Ausnahme der Terrassenkante bei Obersendling führen immer wieder schmale Leitenwege im Zickzack hinab zur Aue.

In der Talweitung ist die Isar nicht ein Flusslauf, sondern ein aufgegliederter Gewässerstrang aus Hauptstrom, Kanälen, Bächen mit angebundenen Teichen und einem See. Diese Gewässer sind von gänzlich unterschiedlicher Beschaffenheit und Nutzung: Da ist die Isar selbst mit ihren Flussarmen, Kiesbänken, Badestellen und mächtigen Weiden, Trittspfaden und Uferwegen – immer wieder gequert von Stegen und Brücken. Besonders am Flauchersteg gewinnt man noch einen Eindruck der Dynamik und der Räumlichkeit der ehemaligen Wildflusslandschaft. Da ist der Werkkanal, mit seinen Wehren, Kraftwerken, Dammanlagen, begleitenden Fahrwegen und Auwaldgalerien und der Ländkanal mit der Zentrallände für die Flößer. Versteckt im Auwald liegen hier die Vereinshäuser der



Isar bei Großhesselohe flussabwärts | Abb. 23

Kanuten und Naturfreunde. An der Pforte zur Zentrallände kann man den Wellenreitern zuschauen. Und dann sind da noch die kleineren Bäche, die durch den Tierpark Hellabrunn oder den Hinterbrühler Park fließen oder an denen sich Biergärten, ein Naturbad, Kleingärten, ein Zeltplatz und versteckte Tümpel aufreihen.

All diese Gewässer werden begleitet und vernetzt über ein Wegegeflecht, das es ermöglicht, immer wieder die Spur zu wechseln: von wild zu kanalisiert, von gemächlich zu zügig oder gar sportlich, von abseitig zu mittendrin, von schattig-kühl zu heiß. Flussaufwärts werden die Abstände der Brücken weiter, der Wechsel der Uferseiten beschwerlicher, das Tal enger. Letzte Ausläufer alpiner Felskopf- und Felsvegetation sind hier anzutreffen.

Südlich der Menterschwaige wird das Isartal hoch oben von der Großhesseloher Brücke gequert. In das Tragwerk der Bahnbrücke ist ein Käfig für den Fuß- und Radweg eingeschoben. Während zuweilen ein Zug über den Köpfen hinwegdonnert, hat man von hier aus einen fulminanten Blick über das Tal. Unweit der Brücke liegt der Isartalbahnnhof. Auf der ehemaligen Trasse der Isartalbahn kann man sich

heute entlang von Gärten und Waldstücken mit dem Rad gemächlich stadteinwärts rollen lassen.

Von der Großhesseloher Brücke flussaufwärts hat man wieder die Wahl zwischen den Hangleiten, Fuß- und Radwegen am Talgrund oder Trittpfaden am Flussufer oder auf dem Damm zwischen Isar und Isarwerkkanal. An den oberen Hangleiten trifft man auf Schankwirtschaften, Biergärten, Schloss Grünwald und Burg Schwan-eck, von wo aus sich Einblicke in die Flussbiegungen bieten. Einen Wechsel der Talseiten überlegt man sich hier gut, denn die nächste Brücke liegt weit ab beim Kloster Schäftlarn.

Ein Geflecht unterschiedlichster Wege ermöglicht immer wieder einen Spurwechsel.

Warnberger Riedel – Solln-Forstenrieder Feldflur – Forstenrieder Park



Der Warnberger Riedel, das Kloster St. Gabriel, die Kirchtürme in Forstenried und Solln sowie die Hochhausscheiben der Sollner Parkstadt sind die Landmarken der Solln-Forstenrieder Feldflur, die sich zwischen den Stadtquartieren und dem Forstenrieder Park aufspannt und dabei weit nach Norden in die Stadt reicht.

Im Norden, vor der markanten Kulisse der Parkstadt Solln, liegen große Ackerflächen. Will man nicht den Umweg über die Straßen nehmen, gelangt man nur auf einem schmalen Trittpfad durchs Feld hinüber nach Forstenried. Weiter südlich bilden die Spiel- und Sportflächen der Bezirkssportanlage Herterichstraße eine Verbindung zwischen beiden Quartieren. Noch weiter südlich öffnet sich dann eine Flur aus Feldern und Pferdekoppeln, die von einem feinen Netz schmaler Trittpfade durchzogen wird. Egal ob zu Fuß oder mit dem Pferd unterwegs: man muss einander ausweichen. Man kommt sich so nah, dass man Sichtkontakt aufnimmt. Das Radfahren auf diesen unbefestigten Wegen ist recht beschwerlich. Am Ortsrand von Solln trifft man dann auf Krautgärten, eine Reitbahn, diverse Pferdewiesen, einen Hundeabrichteplatz und eben auf den Warnberger Riedel. Der Warnberger Riedel ist mit 580,5 Metern über Normalnull der höchste Punkt Münchens. Er gehört zu den nacheiszeitlichen Aufwehungen aus Lösslehm. Auf der Kuppe lassen sich Relikte einer Burg finden. 1667 entstand das Gutshaus. Es beherbergt heute ein Kloster, Unterrichtsräume und Tierarztpraxen. Am Fuße der Kuppe liegen der Friedhof Solln und das Kloster St. Gabriel. Bilden Laubbäume die Ränder des Forstenrieder Parks, so trifft man im Inneren überwiegend auf Fichtenbestände. Nach großen Orkanshäden wurde begonnen, die Fichtenkulturen zu einem strukturreichen Mischwald



Blick über den Warnberger Riedel in Richtung Parkstadt Solln | Abb. 24

umzubauen. Ähnlich dem Perlacher Forst wird der Forstenrieder Park durch ein strenges Wegeraster erschlossen, das wenige Anhaltspunkte schafft, sich zu orientieren. Die Wege sind auch alle ähnlich breit und gut ausgebaut. Immerhin sorgen wegebegleitende Wiesenstreifen mit Alleen oder Baumreihen, eine Hochspannungstrasse oder diagonale Wegeverbindungen für Regelabweichungen im Raster. Ein Übriges tun Trittpfade, die in Siedlungsnähe den Bestand durchziehen oder der Walderlebnispfad bei Neuried. Weiter bereichern einzelne Wildwiesen und Schutzstreifen im Bereich der Winterfütterung das Zentrum des Wildparks. Eine besondere Rarität ist der Eichelgarten. Das etwa elf Hektar große, urwaldähnliche Waldstück ist Lebensraum für viele Käferarten. Richtung Baierbrunn wird das Gelände bewegter. Hier geht die Schotterebene in die Endmoränenkette über.

Westlich des Forstenrieder Parks schließt sich in Richtung Planegg der Forst Kasten an. Die Forstwege sind hier weniger regelhaft angeordnet und laufen im Süden des Forstes auf die Lichtung um das Ausflugslokal Forsthaus Kasten zu. An der Hangkante zum Würmtal öffnen sich weite Ausblicke.

Schmale Trittpfade, auf denen man sich ausweichen muss

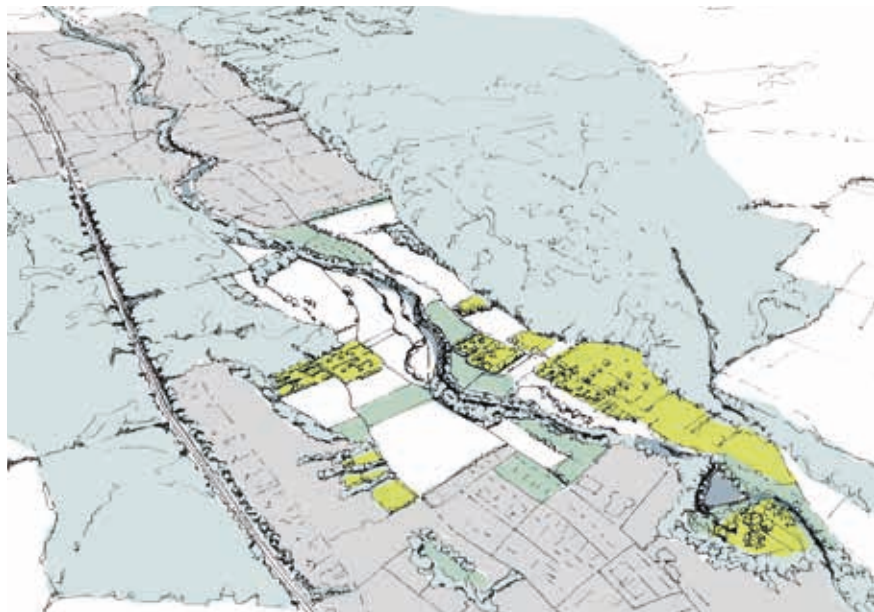
Würmtal



Die Würm ist der Abfluss des Starnberger Sees und gehört zu den wenigen relativ naturnahen Fließgewässern im Raum München. Bei Gauting ist das Würmtal rund 45 Meter tief eingeschnitten. Die Talsohle ist heute weitgehend bebaut. Entlang der Würm stößt man auf Mühlen, Wehre, eine Kapelleninsel und auf das Schloss Fußberg mit Park und Schlossteich. Schmale Gehölzgalerien begleiten hier ihren Verlauf. Durchgehend entlangwandern kann man indes nicht. Wiederholt muss man privaten Ufergrundstücken ausweichen. Man pendelt dazu über kleine, versteckte Brücken, Wehre und Stege zwischen den Uferseiten.

An den Talflanken überhöhen Waldbestände die Hangkanten des Würmtals. Von den oben entlangführenden Waldwegen des Forstes Kasten und des Kreuzlinger Forstes öffnen sich immer wieder Blicke ins Tal. Unweit der Grubmühle haben sich Kinder und Jugendliche in dem bewegten Gelände der Aue einen BMX-Parcours eingerichtet.

In Stockdorf ist das Würmtal gegenüber den umliegenden Forsten nur noch 15 Meter eingetieft. Auch hier nimmt die Bebauung nahezu die gesamte Talsohle ein und auch hier ist der Flusslauf nicht durchgängig zugänglich. Immerhin schaffen Brücken, kleine Stege oder ein Biergarten Zugänge zur Würm. Der S-Bahnhof Planegg ist einer der wenigen, der in direkter Nachbarschaft mit einem attraktiven Kinderspielplatz aufwarten kann. Ihm schließen sich gleich der Wallfahrtsort Maria Eich und das Planegger Holz an. Auf der östlichen Hochfläche Richtung Martinsried wird umfangreich Kies abgebaut. Durch Martinsried hindurch oder über den Fürstenrieder Wald gelangt man zum offenen, durchgrünten Campus der Max-Planck-Forschungsinstitute sowie



Würmtal zwischen Gauting und Planegg | Abb. 25

zu den Einrichtungen rund um das Klinikum Großhadern mit seinem weithin sichtbaren über 200 Meter langen und 60 Meter hohen Bettenhaus, das aber im Zuge geplanter Umstrukturierungsmaßnahmen abgerissen werden soll.

Die Würmaue weitet sich nördlich von Gräfelfing um den Paul-Diehl-Park. Hier steht sie in Verbindung mit dem Waldstück des Lochhamer Schlags, mit dem Pasinger Feld jeweils im Osten und dem Gleisdreieck Pasing im Westen, mit seiner weitläufigen Heide- und Wiesenlandschaft inmitten dichter Bebauung.

Ein Fluss verzweigt sich,
umströmt kleine
Gehölzinseln oder staut
sich vor kleinen
Stürzen - alles auf
engstem Raum.

Aubing-Germeringer Feldflur – Freihamer Landschaftspark



Bis zur Fortführung des Autobahnringes von der Stuttgarter zur Lindauer Autobahn durchliefen nur wenige Straßen und die beiden Bahnstrecken Richtung Herrsching und Lindau die weiträumige, nahezu ebene und gehölzarme Feldflur zwischen Neuaubing und Germering. An beiden Stadträndern säumen acht- bis zehnstöckige Hochhäuser und Zeilenbauten mit viel Siedlungsgrün die weite Flur. Im Norden schließen die Aubinger Lohe und im Süden der Kreuzlinger Forst an. Weit draußen inmitten dieser Feldflur lagen und liegen wenige Einzelgehöfte, die jeweils durch Gutsalleen an die Siedlungsbereiche angebunden sind. Dazu gehört zuvorderst das Gut Freiham. Erstmals 1136 erwähnt, umfasst das Ensemble unter anderem das 1680 erbaute und später neugotisch umgestaltete Freihamer Schloss, die Heilig-Kreuz-Kirche, Stallungen, einen Friedhof und die Schlosswirtschaft. Auch die Mooschwaige, ein ehemaliger Einzelhof mit Viehzucht und Milchwirtschaft, der ursprünglich zum Gut Freiham gehörte, ist hier zu nennen. Schon auf der Germeringer Gemarkung liegt das Gut Streiflach mit seiner Marienkapelle. Es ist historisch mit dem Kloster St. Jakob am Anger in München verbunden und wird heute als Pferdegnadenhof genutzt.

Die Fortführung des Münchner Autobahnringes hat diesen Landschaftsraum stark verändert. In einem weiten Bogen durchmisst die Autobahn die einst offene Feldflur. Die Trasse ist eingebettet in ein Landschaftsbauwerk enormen Ausmaßes mit bis zu elf Meter hohen Lärmschutzwällen, Wirtschaftswegen und Brücken. Die Autobahn ist tangentiale Verbindung und radiale Barriere in einem. Die Trennwirkung wird jedoch durch die zahlreichen Überführungen gemildert, die zugleich reizvolle Aussichtspunkte auf die Flur und zur Aubinger Lohe hin



Aubing - Germeringer Feldflur aus südwestlicher Richtung | Abb. 26

bieten. Zwischen den Münchner Stadtteilen Aubing und Lochhausen ist es zudem gelungen, die Autobahn einzuhäusen. Über den flachgründigen Kies des Autobahndeckels zieht sich ein blütenreicher Magerrasen mit locker verteilten Gehölzgruppen und Wegen mit viel Weitblick. So bestehen gute Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr aus und in Richtung Germering, Mooschwaige und zu den Böhmerweihern bei Lochhausen. Tangential verknüpft das Landschaftsbauwerk um die Autobahn nicht nur unterschiedliche Landschafts- und Siedlungsräume, sondern als Teil des Biotopverbunds auch verschiedene Magerstandorte oder Heideflächen, die einst weite Teile der Schotterebene prägten. Hierzu gehören neben den Magerrasenflächen auf dem Aubinger Tunnel die Langwieder Heide, die Biotopflächen des ehemaligen Gleislagers Neuaubing und die Reichsautobahntrasse bei Allach. Besonders eindrücklich ist es, wenn an sonnigen Tagen das Licht über den vegetationsarmen, kiesigen Flächen gleißt. Auch die Schafbeweidung trägt wesentlich zur Atmosphäre dieser Landschaft bei.

Die Landschaft steht vor weiteren Veränderungen. Zwischen Lärmschutzwand und Neuaubing ist der neue Stadtteil

Freiham im Entstehen. Hier wird ein Park angelegt, der die Wälle an der Autobahn aufnimmt und durch eine Abfolge von offenen und geschlossenen Partien als markante Topographie inszeniert und Bezüge zur umgebenden Landschaft, der Aubinger Lohe und der Mooschwaige herstellt. Hier sind Aussichtspunkte eingebunden, die zugleich in der Flucht zentraler Wegeachsen liegen. Damit könnte es gelingen, die starke Figur des Landschaftsbauwerks der Autobahn weiterhin auch vom Stadtrand aus sichtbar zu halten und Alleen als ein prägendes Landschaftselement aufzugreifen.

Gutsalleen finden Fortsetzung.

Aubinger Lohe – Aubinger und Eschenrieder Moos



Der rund 25 Meter hohe Aubinger Riedel im Nordwesten der Landeshauptstadt ist mit seinem kleineren Nachbarn, dem gänzlich überbauten Riedel in Neuaubing ein Vorbote des tertiären Hügellandes, das eigentlich erst nördlich der Amper beginnt. Bei Grabungen wurden hier Spuren einer Burg gefunden, der sogenannte Aubinger Burgstall. Vielleicht hat dieser ja Geschichten über den Teufelsberg inspiriert, die Aubinger Grundschulkinder noch immer im Heimat- und Sachunterricht hören.

Auf dem südlichen und höheren Teil des Riedels erstreckt sich das Waldgebiet der Aubinger Lohe, wodurch er sich markant über das umgebende, ehemalige Niedermoorgebiet erhebt. Seit Orkane tiefe Schneisen in den Waldbestand geschlagen haben, kann man von den trotz des bewegten Geländes schnurgerade geführten Forstwegen aus kurze Ausblicke in die Aubinger Feldflur aufschnappen. Offene Wiesen auf steileren Hängen machen den Riedel zudem zu einem beliebten Rodelgelände.

Auf der Nordseite des Riedels, der sich tief in das Eschenrieder Moos vorstreckt, liegt bereits Lochhausen. Im Übergang vom Wald zur Bebauung umschließt der Waldbestand ein weites Wiesenareal. Hier stößt man auf mehrere Ziegelteiche. Noch bis 1968/69 wurde hier Lehm abgebaut. Reste der Feldbahn und das Verwaltungsgebäude sind an der Ziegeleistraße erhalten geblieben.

Entlang der beiden Seiten der Aubinger Lohe ziehen sich die Ausläufer des Dachauer Moores, das Eschenrieder und Aubinger Moos. Die ebene, leicht nach Norden abfallende Niederterrasse ist geprägt von oberflächennah ansteihendem Grundwasser, von Niedermoor und Feuchtböden.



Blick über die Aubinger Lohe hinweg nach Norden ins Eschenrieder Moos | Abb. 27

Ein feinteiliges Gewässernetz durchzieht das Moos in nördliche Richtung. Umfangreiche Entwässerungsmaßnahmen haben den Grundwasserstand deutlich absinken lassen. Weite Teile des Moores werden heute landwirtschaftlich und gartenbaulich genutzt. Immerhin lassen sich noch unterschiedliche Grade der Entwässerung und der Nutzungsintensität feststellen. Artenreiche Feuchtwiesen und Weiden oder feuchte Hochstaudenfluren sind inzwischen auch durch die Realisierung des ersten Münchner Ökokontos wieder häufiger zu finden.

Lochhausen kennzeichnet eine Vielzahl von Streusiedlungen, landwirtschaftlichen sowie Gartenbaubetrieben und Kleingärten. Dadurch sind die Siedlungsbereiche eng mit der ehemaligen Mooslandschaft verwoben. Die Wege folgen hier allerdings eher landwirtschaftlichen Erfordernissen und liegen daher vielfach abseits der Gewässer. Verkehrsinfrastrukturen wie die Stuttgarter Autobahn oder die Bahntrasse nach Augsburg erzwingen zudem häufig Umwege. Wenn man zu Fuß unterwegs ist, wünschte man sich eine Wegestruktur, die landschaftlich reizvolle Orte und Elemente selbstverständlicher einbindet und die Landschaft durchlässiger macht.

Das Eschenrieder Moos ist auch vom Kiesabbau geprägt. Im Süden sind es eher kleinflächige Kiesentnahmen wie die Böhmerweiher. Nördlich der Stuttgarter Autobahn entstanden durch den Bau der Eisenbahnlinien und der Autobahn großflächige Kiesseen wie der Langwieder-, der Luß- und der Birkensee. Sie werden heute als Badeseen genutzt und sind unter anderem mit umfangreichen Infrastrukturen wie Umkleiden, Spielplätzen, Kiosken, Biergärten und anderen Gastronomien ausgestattet. Der Kiesabbau hat hier – wie an anderen Stellen um München auch – eine ganz eigene Landschaft mit stadtweiter Bedeutung für die Naherholung hervorgebracht.

Nach Westen schließt sich wieder ein stark durch Streusiedlungen und Gartenbaubetriebe geprägtes Landschaftsgefüge an. Sowohl zur Amperau als auch in Richtung Würm wird die Landschaft hingegen weiträumiger. Schattenlose Wege durchlaufen hier weite Ackerflächen.

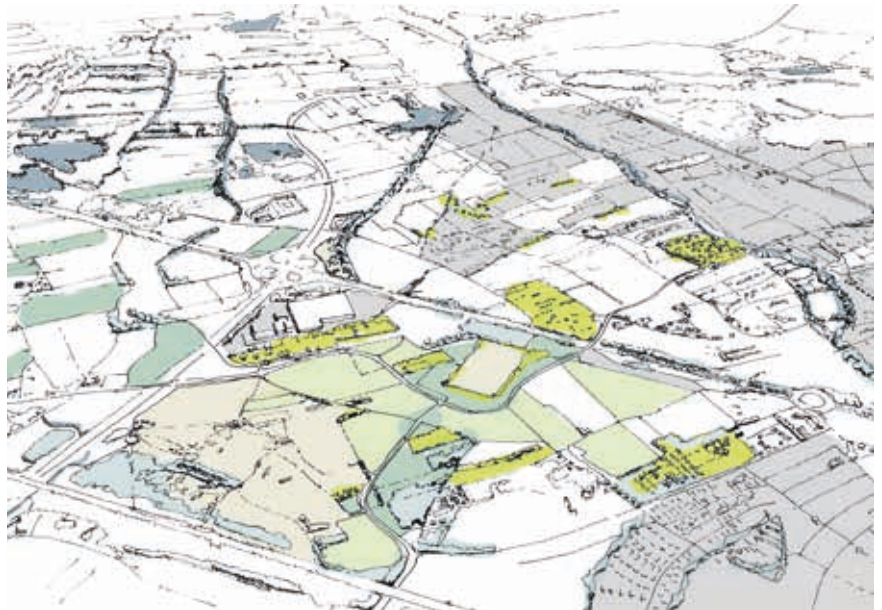
Vorbote des Hügellandes

Langwieder Heide – Allacher Feld – nördliches Würmtal



Der Landschaftsraum östlich von Allach und Menzing ist in ungewöhnlicher Dichte von Infrastrukturlinien durchzogen. Hier kreuzen sich der Autobahnring München, die Stuttgarter Autobahn und diverse Hauptverkehrsstraßen jeweils mit den dazugehörigen Überwerfungsbauten und Dammlagen. Im Südwesten verläuft die Bahnstrecke Richtung Augsburg und rund um das Hauptumspannwerk Menzing ziehen sich mehrere Hochspannungstrassen zusammen. Eng angegliedert an diese Infrastrukturen sind Kiesgruben, Betriebshöfe von Bauunternehmen und Kfz-Werkstätten, die Bodenbörse, ein Campingplatz, ein Gartencenter, ein Wertstoffhof und am Autobahnkreuz der neue Standort einer Großbrauerei. All dies bildet ein Konglomerat unabhängig voneinander entwickelter und gestalteter Nutzungen, in dem man kaum attraktive Wegenetze vermutet.

Der landschaftliche Zusammenhang zwischen der Mooslandschaft im Westen und dem Würmtal im Osten erschließt sich auch nur mehr leidlich über Unter- und Überführungen. Immerhin aber ist die Maschenweite des Wegenetzes so eng, dass keine unzumutbaren Umwege entstehen. Der Landschaftsraum ist zudem dicht verwoben mit einigen innerstädtischen Grünverbindungen: dem Langwieder Bach, der Leienfelsstraße, der Würmaue, dem Durchblick zum Nymphenburger Park, den Freiflächen an der Weinschenkstraße und der Tunnelüberdeckung am Allacher Forst. Trotz der ausgreifenden Infrastrukturlinien lassen sich zudem auf der Menzinger Schotterzunge noch kleinere, in sich ruhende und reizvolle Landschaftspartien finden. Hierzu zählt vor allem die Langwieder Heide im Süden mit extensiven Wiesen und eingestreuten Gehölzinseln. Ihr Mosaik aus Magerrasen, Salbei-Glatthaferwiesen, Gebüsch, stellenweise feuchten



Vorne links die Langwieder Heide, hinten rechts die Würm | Abb. 28

Wiesen sowie den Wasserflächen einer aufgelassenen Kiesgrube wird von einem feinen Netz von Trittspfaden überzogen. Die schnelleren Radverbindungen verlaufen eher außen herum, entlang der Magerrasenflächen an der Autobahn und des Umspannwerks.

Östlich davon schließt sich die Feldflur mit der Streusiedlung am Dreilingsweg an. Auf den schmalen, asphaltierten Fahrradstraßen sind viele zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Hier liegt auch der Krautgarten Obermenzing. Auf dem Breiten Weg erreicht man, vorbei am Friedhof und unter der Autobahn hindurch den Ortsrand und rasch auch die Mitte von Obermenzing mit der an der Würm gelegenen Kirche.

Am Friedhof Untermenzing trifft man auf die Würmniederung. Der Ortsrand ist hier stark aufgegliedert. Einzelne Gehöfte oder Gewerbeflächen liegen in der Feldflur. Schmale Straßensiedlungen wechseln sich mit Ackerstreifen ab, die bis an die Würm heranreichen. Noch weiter nördlich trennt ein Lärmschutzwall das Allacher Feld vom Autobahnring. Mitten hindurch fluchtet der Kiestorso der Reichsautobahn auf das Lochholz zu, einem kleinen Waldbestand bei Allach mit Anbindungen an die Würmaue. Über das

aufgelassene Landschaftsbauwerk ziehen sich Magerrasenbestände und ein Geflecht aus Fußwegen und Trittspfaden.

In Allach und Menzing wurde arg nah an die Würm herangebaut. Trotzdem besticht sie durch ihre kleinteiligen Gewässerläufe, Baumgalerien und schattigen Biergärten. Sie verbindet die Dorfmitten von Allach, Menzing und die Blütenburg. Von dort hat man Einblick in den Durchblick zum Nymphenburger Park und über die Feldflur von Pipping.

Eine Landschaft der Infrastrukturen

Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos – Feldmochinger Feldflur



Am Nordrand der Münchner Schotterebene drücken seit der Eiszeit mächtige Grundwasserströme an die Oberfläche. Sie ließen sogenannte Randvermoorungen wie beispielsweise das Dachauer Moos entstehen. Es zog sich von den Lohwäldern bei Allach im Süden, an der Feldmochinger Feldflur und der Stadt Dachau vorbei bis in die Niederung der Amper und war durchsetzt von einer Vielzahl von Rinnsalen und Quellaustritten. Die schwarzen Böden des Niedermoores sind heute stark entwässert. Nach Entwässerung, Torfabbau und Beweidung wird das Dachauer Moos heute intensiv acker- und gartenbaulich genutzt. Dabei ist der südliche Ausläufer des Moores, das Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos, eine eher kleinteilige Feldflur mit Gemüse- und Küchenkräuterkulturen und Gewächshäusern. Bäche und Gräben und ihre Gehölzsäume, prächtige, weithin sichtbare Baumreihen, die Mantelvegetation der Kiesweiher und die Gärten der Streusiedlungen gliedern die Landschaft recht engmaschig. Entsprechend eingebunden sind auch die Feldwege. Entlang von Gehölzen, Gewässern oder einzelnen Hofstellen und ehemaligen Mühlenstandorten öffnen sich immer wieder Blicke über die Felder oder etwa auf den Dorfrand von Feldmoching mit dem markanten Turm der Kirche St. Peter und Paul. Dorfmitte und Feldflur sind hier noch unmittelbar verbunden.

Den direkten Anschluss an die ehemaligen Lohwaldgebiete im Süden hat das Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos allerdings durch den Bau des Rangierbahnhofs und der Dachauer Straße verloren. Diese Eichen-Hainbuchen-Wälder bildeten die Übergangszone vom Niedermoor zur grundwasserfernen Schotterebene und zogen sich bis zum Nymphenburger Park hin. Dorthin besteht längs des Schwabenbächels und des Hartmannshofer Bachs über



Über Feldmoching hinweg in westlicher Richtung | Abb. 29

den Hartmannshofer Park immerhin eine schmale Freiraumverbindung. Vom Allacher Lohesee gelangt man über ein verästeltes System von Über- und Unterführungen zur Angerlohe und den vorgelagerten Wiesen.

Der Rangierbahnhof ist eine harte Trennscheide in der Stadtlandschaft. Gleichwohl bietet er mit seinem bewegten Relief aus Dämmen, Senken und Pässen, den Brücken und Rampen und einem verästelten Wegegeflecht viele Aussichtspunkte und spannende Parcours für sportliche Herausforderungen. In Ludwigsfeld stößt man auf die für Moorkolonisierungen typischen linearen Siedlungsstrukturen entlang von Straßen und auf die Spuren des ehemaligen KZ-Außenlagers München-Allach. Nördlich davon durchqueren der Autobahnring und der Würmkanal weiträumige Ackerflächen in west-östlicher Richtung. Dahinter wird die Feldflur wieder kleinteiliger. Hier schieben sich zudem das Schwarzhölzl und die olympische Regattastrecke von 1972 dazwischen. Dieser künstliche Grundwassersee ist ein einladender Fremdkörper in der Landschaft. Er, die lichten Moorwälder und viele Streuwiesenreste machen hier den Reiz der ehemaligen Mooslandschaft aus.

Angenehme Ränder in produktivem Land

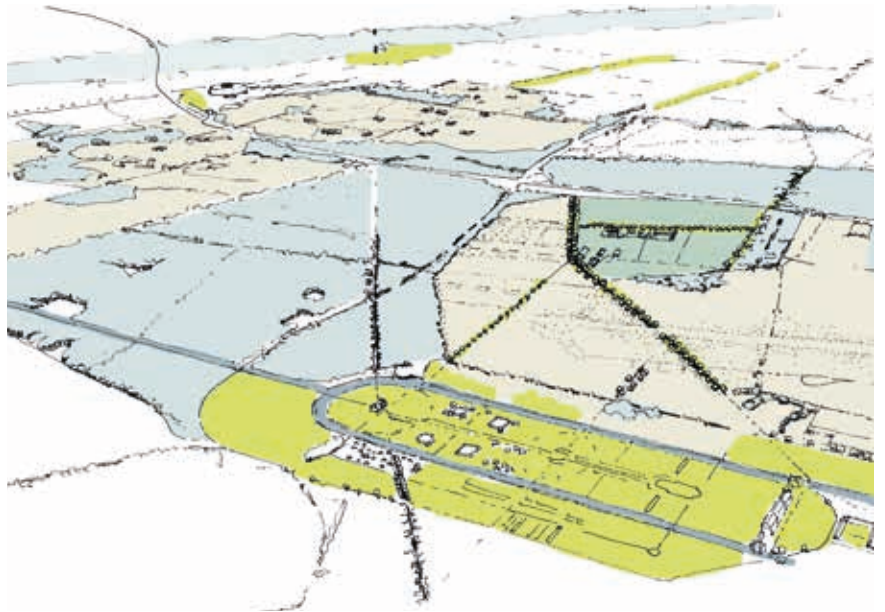
Nordheiden – Hartelholz – Schleißheimer Anlagen



Die großflächige Heidelandschaft liegt auf der Garching-er Schotterzunge, einem Teil des nacheiszeitlichen Schwemmkegels der Isar. Zwischen lichten kiefernreichen Wäldern haben sich auf den kalkhaltigen, flachgründigen und nährstoffarmen Böden aufgrund von Beweidung und später auch militärischer Nutzung, großflächig Kalkmagerrasenbestände halten können.

Ein feingliedriges Netz aus Trittpfaden und wenigen Feldwegen überspannt die weiten Heideflächen. Es sind in sich ruhende Landschaftsräume mit meist weichen Übergängen zu den Wäldern. Die Weite der offenen Landschaftsräume bleibt überschaubar. Die Erschließung ist sehr zurückgenommen, geradezu sparsam. Dabei gibt es auch Unterschiede: Da ist etwa die Panzerwiese mit ihrer offenen, nahezu gehölzfreien Fläche vor der kraftvollen Kulisse des Hartelholzes im Norden. Da ist die Fröttmaninger Heide mit den Kiefern-Clumps des ehemaligen militärischen Übungsplatzes. Und da ist die Hochmuttinger Heide, die von Alleen durchzogen wird. Ein großer Gutshof gibt ihr die Mitte.

Diese Heidelandschaft ist nun durchwirkt von einem Gewebe barocker Sichtachsen, Alleen und Wasserwegen, die im Schlosspark von Schleißheim und Lustheim zusammenlaufen, beziehungsweise von dort ausgehen und weit in die Landschaft ausgreifen. Das Schleißheimer Kanalsystem diente zum Antrieb der Mühlen der Schwaige in Schleißheim, zum Transport von Baumaterialien und Torf, als Zuleitung für die Wasserkunst in den barocken Gartenanlagen und für Lustfahrten mit dem Boot. Dieses Gewebe hebt sich deutlich von der Heide ab. Es ist präzise, artifizuell, herrschaftlich. Es ist um die Schlösser zentralisiert und beansprucht auch weit draußen in der



Blick in die Sichtachse von Lustheim Richtung St. Valentin in Unterföhring | Abb. 30

Landschaft Kontinuität. So fixieren die Alleen und Sichtachsen etwa die Frauenkirche oder St. Valentin am Hochufer der Isar oder Schloss Nymphenburg. Die herangerückte Stadt hat mittlerweile diese Linien in sich aufgenommen. Mancherorten haben die barocken Achsen an Prägnanz verloren oder sind durch Infrastrukturen verstellt. Hier und da sind sie aber noch sichtbar. Im Hasenberg etwa akzentuieren hohe Peitschenlampen die Sichtachse der Schleißheimer Straße. Manche mögen dies gestalterisch fragwürdig finden.

Weniger sichtbar, aber nicht minder einschneidend, sind die heutigen Verkehrsinfrastrukturen des Autobahnringes und der Bahnstrecke Richtung Freising. Beide ziehen sich an Waldrändern entlang, sind dadurch vielfach verdeckt, bauen jedoch auf lange Strecken unüberwindliche Barrieren auf. Von der in Hoehlage geföhrten Autobahn geht zudem eine starke Lärmbelastung aus.

Zu den starken Akzenten in der Heidelandschaft gehören auch moderne Architekturen. Die Flugwerft Schleißheim, das Helmholtz Zentrum, die Allianzarena und der Fröttmaninger Berg mit der Windkraftanlage setzen direkt an den Säumen der Heide neue

Zeichen, drängen sich aber nicht auf. Auch spielen sich Hochpunkte der Münchner Skyline wie der Olympiaturm oder die Highlight Towers an der Schenkendorfstraße in die Szenerie ein.

Eine schillernde Verbindung aus Heideflächen, barocken Achsen und modernen Landmarken



Die wahrnehmungsleitenden Raumstrukturen

Um die Landschaftswahrnehmung im Grüngürtel zu verstehen, muss man die Elemente kennen, die das Landschaftsgefüge prägen und vor dem inneren Auge strukturieren. Dies sind beispielsweise Eigenarten des Reliefs, Fließgewässer, markante Orte, großmaßstäbliche Infrastrukturen und besondere Landnutzungsmuster. Diese wahrnehmungsleitenden Raumstrukturen spannen gleichsam den Raum auf und bestimmen damit wesentlich die Orientierung und die Bewegung in der Landschaft. Drei Arten wahrnehmungsleitender Raumstrukturen prägen den Münchner Grüngürtel: Starke Richtungen, Ruhepole sowie Orientierungs- und Anziehungspunkte.

Starke
Richtungen

Starke Richtungen sind raumgreifende, lineare Landschaftselemente wie Flüsse mit ihren Auwäldern, Kanäle, Flugplätze oder Autobahnen. Sie sind in der Regel mit Bewegung verbunden. Sie dynamisieren den Raum und geben ihm eine Ausrichtung. Vielerorts zentrieren sie den Landschaftsraum wie ein Bach sein Tal. Oder aber sie stellen sich quer zur Ausrichtung einer Landschaft wie vielleicht eine Start- und Landebahn. Je nach Standort sind Starke Richtungen mal Barriere, mal Verbindung im Raum und von daher besonders relevant für die Orientierung. In jedem Fall fordern sie ihre jeweilige Umgebung heraus, sich zu ihnen und ihrer Richtung zu verhalten. Auch die Wegeführung muss auf sie reagieren: sie queren, berühren, entlangführen, sich ihnen unterordnen oder diese etwa durch Parallelwege und Überführungen einbinden. Es geht darum, Zugänge und Verbindungen zu klären und sie in den Gesamtkontext zu integrieren. Allerdings wurden hier nur jene starken Richtungen als wahrnehmungsleitende Raumstruktur konzeptionell aufgegriffen, an denen es sich anzuknüpfen lohnt. So lässt sich der Richtungsakzent einer auf einem hohen Damm durch einen Wald geführte Autobahn kaum sinnvoll aufgreifen. Hier wird es eher darum gehen müssen, hinreichend



Im Riemer Park | Abb. 32

Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Eine nicht von Lärmschutzwänden eingefasste Eisenbahntrasse mit parallel geführten Wegen und Brachflächen kann hingegen durchaus als starke Richtung wirken und als solche eingebunden werden.

Ruhepole

Ruhepole sind eher auf sich bezogene, teilweise sogar versteckte Landschaftsräume wie die Heideflächen im Norden, die Siedlungsinselfen im Süden von München oder auch die vielen Badeseen. Sie sind meist von Wäldern, Feldgehölzen oder auch von Siedlungen gesäumt. Auch wenn sie mitunter recht weiträumig sind, sind diese Landschaftsräume in sich zentriert, ungefähr so lang wie breit und zumeist überschaubar. Ihre Mitte ist freigehalten. All dies verschafft diesen Räumen eine entspannte Aufgeschlossenheit, die es bei aller Zuwegung und Einbindung der Ruhepole zu erhalten gilt. Sie sind ein wichtiger Bereich für die intendierte Entschleunigung im Freiraum (vergleiche Konzeptgutachten Freiraum München 2030).



Fröttmaninger Heide | Abb. 33

Durch ihre Lage wirken sie zuweilen entrückt, obwohl sie reizvolle Zielpunkte wie einen Landgasthof, einen Badesee oder einen Segelflugplatz beherbergen können. Diese introvertierten Räume gilt es behutsam zu erschließen und dabei den Reiz der indirekten Annäherung und von Überraschungsmomenten zu erhalten. Besondere gestalterische Zuwendung sollten die Säume der Ruhepole erhalten.

Orientierungs- und Anziehungspunkte

Orientierungs- und Anziehungspunkte wie der Fröttmaninger Berg mit dem Windrad, das Heizkraftwerk Süd oder die Frauenkirche erleichtern es Menschen, sich unterwegs zu verorten beziehungsweise räumliche Bezüge herzustellen. Oft markieren sie zudem zentrale Knotenpunkte, Übergänge, wichtige Ausflugs- und Etappenziele und bieten häufig selbst beeindruckende Aussichten. Idealerweise bilden Hochpunkte soziale Treffpunkte im öffentlichen Raum. Ihre symbolische Zentralität speist sich



Kreuz-Kirche in Forstenried | Abb. 34

oft auch aus dem Zusammenwirken von beeindruckender Szenerie und besonderen Anlässen wie etwa einem Open-Air-Konzert. Diese Anziehungspunkte gilt es bei der Gestaltung von Landschaften mitzudenken, sichtbar zu halten und gegebenenfalls auszubauen oder zu inszenieren.



Die Wegetypen

Mit den landschaftsbezogenen Wegetypen sind die Wege selbst und ihr näheres Umfeld angesprochen. Die Gestalt der Wege hat starken Einfluss darauf, wie sie sich mit der Landschaft verbinden, ob sie selbst eine Orientierungsfunktion übernehmen oder zur Vielfalt in der Landschaft beitragen können. Um die unterschiedlichen Zusammenhänge von Landschaftswahrnehmung und Wegen zu klären, wurden Wegetypen herausgearbeitet, die in unterschiedlicher Verteilung im Münchner Grüngürtel zu finden sind.

Bei dieser Typisierung entstand übertragbares Wissen zu häufig im Grüngürtel vorkommenden Konstellationen aus Wegeverlauf und Landschaftserlebnis. Die Typen sind Beschreibungen des Ist-Zustandes und doch liegt in der Typenbildung immer schon ein Ansatz zur Qualifizierung und Profilierung. Entsprechend werden für jeden der Wegetypen auch Qualifizierungsvorschläge gemacht.

Die Zusammenschau der Wegetypen ist somit ein für München und Umgebung spezifischer Zugang zu den Landschaften und ihrer Erschließung. Darauf kann bei allen Analysen aufgebaut werden. Bei einer teilräumlichen Konkretisierung der Wegeplanung sollten die Wegetypen jeweils kartiert und auf ihren spezifischen Beitrag zur Orientierung, zur Landschaftswahrnehmung und zum Abwechslungsreichtum im Grüngürtel hin untersucht werden.



Abb. 36

Durchmesser

Eigenschaften

Der Durchmesser geht mitten durch die Feldflur. Er ist ein Weg mit Weitblick. Von Einzelelementen wie einem Hinweisschild, einer Pumpstation oder einem Kreuzifix abgesehen begleiten keinerlei Hecken, Waldränder, Gewässer oder Gebäude den Weg. Das nähere Umfeld des Weges spielt für das Raumerleben eine eher untergeordnete Rolle. Wichtig sind vielmehr die Horizontlinie, Landmarken und andere visuelle Haltepunkte sowie der Weg selbst. Die Wegedecke ist meist asphaltiert oder wassergebunden.

Landschaftserlebnis

Wind, Weite, Offenheit, großräumige Bezüge und Ausblicke machen den Reiz des Unterwegsseins auf Durchmesser-Wegen aus.

Vorkommen

Glückburger Straße, Weißenfelder Straße, Krähenweg etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Rahmen für großräumige Landschaftsentwicklung definieren; das Erleben von Weite und Offenheit sollte prinzipiell als Qualität erhalten bleiben
- Weiträumigkeit gestalten: Zielpunkte anbieten, Raumränder akzentuieren, Wegmarken setzen und ermüdende Strecken durch Verspringen des Wegeverlaufs und Abbiegemöglichkeiten auflockern
- Auch der Wechsel von unterschiedlichen Feldfrüchten, von Acker- und Grünlandflächen kann zur Belebung beitragen



Abb. 37

Begleiter

Eigenschaften

Der Begleiter ist ein Weg entlang prägender Landschaftsstrukturen wie Bächen, Hecken, Wald- oder Siedlungsrändern. Die Wegedecke ist meist asphaltiert oder wassergebunden.

Landschaftserlebnis

Der Begleiter verbindet Weitblick mit dem Schutz der begleitenden Elemente. So bietet er Sonnen- und Windschutz, mitunter auch eine Geräuschkulisse wie das Plätschern eines Baches, sowie interessante Einblicke in Gärten, Bachläufe etc.

Vorkommen

Eschenrieder Moos, Feldmochinger Feldflur, Moosgrund etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Begleiter stärken und vielfältig gestalten
- bei sehr langen und dichten Hecken oder Feldgehölzen punktuell Durchblicke ermöglichen
- Fließ- und Uferräumen ggf. mehr Raum geben

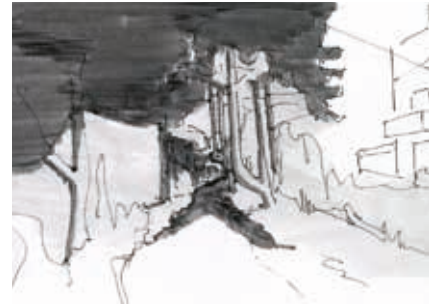


Abb. 38

Gang (Hohlweg)

Eigenschaften

Der Gang oder Hohlweg verläuft durch dichte Vegetation, Unterholz oder längs von steilen Böschungen oder Gebäuderückseiten. Seitliche Ausblicke sind kaum möglich. Die Wegedecke ist uneinheitlich und wechselt zuweilen im Verlauf.

Landschaftserlebnis

Im Gang ist man auf den unmittelbaren Wegeraum zurückgewiesen. Ihm kommt daher große Bedeutung für das Raumerleben zu. Ähnlich dem Durchlass kann er spannungsvoller Teil einer Gesamtchoreografie sein, wenn sich der Blick wieder weitet.

Vorkommen

Hachinger Bach, Aubinger Lohe, Isarauen, Moosgrund etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Orientierung schaffen; die Ein- und Ausgänge sollten sichtbar sein
- Informationen geben: den Zugang mit einem Durchgangsversprechen verbinden: Wo komme ich hier heraus? Ist das noch öffentlich oder schon privat? Dies durch die Gestaltung deutlich machen, ggf. ausschildern
- Wegeraum (Hohlweg) vielgestaltig und kontrastreich ausgestalten (Lichteffekte, Wegedecke, Vegetation etc.)
- Die Länge eines Ganges sollte begrenzt bleiben; Angsträume sollten nicht entstehen

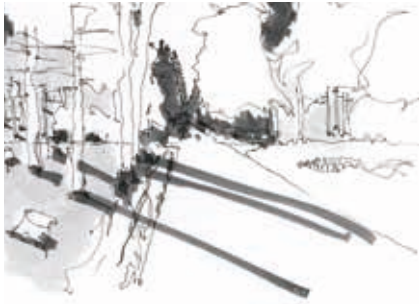


Abb. 39



Abb. 40

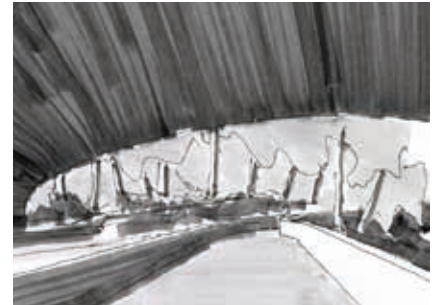


Abb. 41

Geräumt

Eigenschaften

Diese Benennung ist einer seit dem frühen 19. Jahrhundert in Bayern gebräuchlichen Bezeichnung von Forstwegen entlehnt. Die Wege wurden so in Verbindung mit dem entsprechenden Flurnamen benannt. Im Süden Münchens stößt man etwa auf das „Geiseltasteig-Geräumt“, das „Mitter-Geräumt“ oder das „Isar-Geräumt“. Das System der Wirtschaftswege im Forst orientiert sich hier zumeist an einem rechtwinkligen Raster. Die Forstwege sind in der Mehrzahl Kieswege.

Landschaftserlebnis

Das strenge Quadratraster erleichtert die Bewirtschaftung, bietet aber wenig Orientierung, zumal viele Wege gleichartig ausgebaut sind. Insbesondere bei bedecktem Himmel fällt die Orientierung ohne Ausschilderung schwer. Auch lässt die Breite der Forstwege bzw. -straßen zuweilen nicht den Eindruck aufkommen, im Wald zu stehen.

Vorkommen

Forstenrieder Park, Fürstenrieder Wald, Perlacher Forst etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Haupt- und Nebenwege in Wegedecke und -breite unterscheiden
- Wegeraster eine Richtung geben, z. B. durch Baumspaliere in Süd-Nord-Richtung
- waldbauliche Vielfalt in der Bestockung aufbauen

Trampelpfad

Eigenschaften

Trampelpfade sind ungeplante und unbefestigte Wege. Sie entstehen spontan durch das wiederholte Betreten. Mancherorten bilden sich ganze Netzwerke aus schmalen Trampelpfaden durch Wiesen, Felder, Heiden oder Wälder etc. aus. Trittspuren verschwinden und entstehen neu.

Landschaftserlebnis

Je nach Landschaftsraum stellen sich unterschiedliche Wegeerfahrungen ein. Im freien Gelände einer Heidefläche ist es der weite Blick und ein „In die Fläche gehen“. Die Bewegung steuert vielleicht ungefähre Zielpunkte im weiten Landschaftsraum an. Örtlich ausschlaggebend sind aber meist das Feinrelief des Geländes, Pfützen oder die Losung von Schafen. Auch im Wald ist er eine oft eindrückliche Erfahrung: lustvolle Wegesuche, Ausweichbewegungen, das plötzliches Auftauchen eines Joggers.

Vorkommen

Fröttmaninger Heide, Panzerwiese, Landschaftspark Hachinger Tal, Rangierbahnhof München Nord etc.

Qualifizierungsvorschläge

- wenn möglich, tolerieren, jedoch nicht ausbauen
- bei Konflikten behutsame Besucherlenkung etablieren

Durchlass / Übergang

Eigenschaften

Der Durchlass ist eine Engstelle beim Unter- oder Überqueren von Hindernissen wie Bahntrassen, Autobahnen, Kanälen etc. Häufig bieten sich hier verschiedene Richtungsoptionen an. Viele der Durchlässe oder Übergänge sind baulicher Art wie Über-, Unterführungen, Brücken, Stege, Tore etc.

Landschaftserlebnis

Mit einem Durchlass verbinden sich oft eindrückliche Erfahrungen im Wechsel von Enge und Weite, im Auftun neuer Ausblicke oder mit der Bündelung auseinanderstrebender Richtungen. In manchen Engpässen meint man gar Blickkontakt zu Entgegenkommenden aufnehmen zu müssen. Besonders Brücken bieten Einblicke in nicht direkt zugängliche Räume wie Gewässer oder Eisenbahnanlagen.

Vorkommen

Isaraue, Hachinger Tal, Eschenrieder Moos etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten auf Brücken schaffen
- Unterführungen durch Aufweitungen und helles Wegematerial gut belichten
- Kreuzungsbereiche von Rad- und Fußgängerverkehr entzerren



Abb. 42

Allee

Eigenschaften

Zu den Alleen zählen hier auch Wege, die nur an einer Seite von einer großen Baumreihe begleitet werden. Sie sind auffällige, oft von weitem sichtbare Gestaltungselemente der Landschaft. Häufig sind Alleen mit herausgehobenen Orten, etwa Gutshöfen oder Friedhöfen verbunden. Insbesondere im Münchner Norden handelt es sich auch um Alleen entlang barocker Wasserstraßen. Alleen sind bewusst gesetzte, gar inszenierende Landschaftselemente.

Landschaftserlebnis

Alleen bieten ein umfassendes Erlebnis von Landschaft mit weiten Blicken, baukulturellen Zusammenhängen etc. Man spürt den Gestaltungswillen und die Regelmäßigkeit.

Vorkommen

Daglfing, Unterschleißheim, Freiham etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Alleen erhalten und Bestandsentwicklung betreiben
- Alleen gezielt in das Wegenetz einbinden
- bei Neuplanung örtliche und landschaftliche Eigenarten beachten; gezielt auf Besonderheiten ansprechen; nicht ubiquitär oder standardisiert einsetzen
- die Baumart bzw. die Baumarten sowie der Abstand zwischen den Einzelbäumen bestimmen wesentlich den Charakter der Alleen; bei der Planung die räumliche Wirkung im Auge behalten



Abb. 43

Wegezopf (Wegegeflecht)

Eigenschaften

Mehrere Wege bilden in einer Fluss- aue oder längs von Landschaftsbauten ein ganzes Geflecht aus, das häufig abwechslungsreiche Reliefeigenschaften verbindet. Eine Sonderform bilden sehr breite, pistenartige Wege wie eine ehemalige Start- und Landebahn oder großflächige, temporär für Veranstaltungen genutzte Kiesflächen.

Landschaftserlebnis

Der besondere Reiz liegt in der individuellen Gestaltung einer Abfolge unterschiedlichster Wegequalitäten. Ein Weg verläuft eher im Unterholz, ein anderer am Bachufer, der nächste über Kiesflächen oder oben auf einer Hangkante mit guter Aussicht. Das Geflecht ermöglicht so ein Maximum an Abwechslung. Die Reliefenergie dürfte besonders für den Lauf- und Radsport interessant sein. Die ungewöhnliche Bewegungsfreiheit von Asphaltpisten zieht wiederum Leute an, die sich dem Inline-Skaten und Kitesurfen widmen.

Vorkommen

Rangierbahnhof München Nord, Teile der Isarauen, Reichsautobahndamm westlich von Allach, Verbindungsbahntrasse im Moosgrund, Landschaftspark Hachinger Tal etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Wege zum Fokus der Gestaltung des Landschaftsbauwerkes machen, z. B. durch Reliefüberhöhung
- unterschiedlichen Nutzergruppen diverse Wegearten anbieten
- Kreuzungen unterschiedlicher Wege einsehbar gestalten



Abb. 44

Hochleite (Hangkantenweg)

Eigenschaften

Eine Leite ist ein steiler Bergabhang. Hochleiten ermöglichen Ab- und Aufstiege oder verlaufen entlang von Hangkanten. In München sind die Hochleiten städtebaulich und architektonisch überhöht (Bavaria an der Theresienwiese, Stadion an der Grünwälder Straße in Giesing, Schwaneck-Leiten u. a.) und vielfach erschließen sie beliebte Ausflugsziele und Biergärten.

Landschaftserlebnis

Hangleiten bieten immer wieder beeindruckende Ausblicke in die Landschaft oder über die Stadt.

Vorkommen

Isar (Gasteig), Ismaning, Maximiliananlage, Großhessellohe, Theresienhöhe, Ismaning etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Hangkanten nicht verbauen
- Sichtschneisen durch Vegetationsmanagement freihalten
- besondere Aussichtspunkte mit Bänken, Schutzhütten oder anderen Rastmöglichkeiten ausstatten

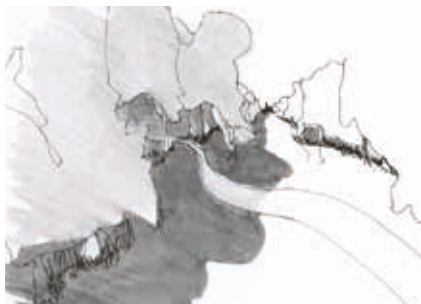


Abb. 45

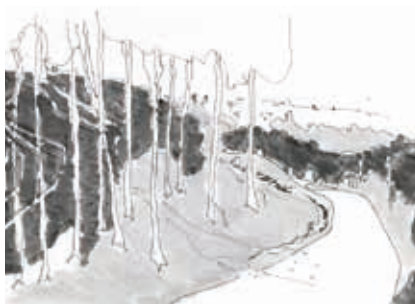


Abb. 46



Abb. 47

Sichtachse

Eigenschaften

Eine Sichtachse ist eine freigehaltene Schneise durch einen Park oder einen Wald. Ihre Gestaltung steht häufig im Zusammenhang mit der Anlage barocker Schlösser oder fürstlicher Jagdreviere. Zuweilen findet man auch reine Sichtverbindungen vor, die von Wegen nur gequert werden. Kirchen oder Schlösser bilden häufig den Zielpunkt. Schneisen, die etwa für Stromtrassen freigehalten werden, lassen solchen Gestaltungswillen kaum erkennen, doch sie sind nicht ohne eigenen Reiz: Wiesen, Hochstaudenfluren, Kurzumtriebsplantagen bieten abwechslungsreiche Raumbilder.

Landschaftserlebnis

Sichtachsen ermöglichen besondere Blicke und Aussichten, den Wechsel von Nähe und plötzlicher Tiefe. Sie markieren weiträumige Blickbezüge. In großflächigen Forsten sind sie eine willkommene Abwechslung, bieten Sonne und Orientierung.

Vorkommen

Durchblick Blütenburg – Nymphenburg, Korridore der Hochspannungstrassen in den Wäldern des Münchner Südens und der Isarauen, Überlaufkanal Klärwerk Großlappen etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Sichtachsen freihalten
- bei Sichtachsen, die von Wegen nur gequert werden, verstärken eingesenkte Wege deren Wirkung
- bei langen Schneisen Spiel- und Aufenthaltsgelegenheiten schaffen

Parcours

Eigenschaften

Parcours sind steil verlaufende Wege, die die speziellen Anforderungen von Geländesportarten z. B. Trailfahren, Querfeldeinlauf erfüllen. Die Wege sind in der Regel nicht befestigt.

Landschaftserlebnis

Das Landschaftserleben ist Teil sportlicher Betätigung, die auf Schnelligkeit, Geschicklichkeit, das Ausschöpfen der Reliefenergie, das Meistern von Tücken (Einbauten) und die Durchquerung von Pfützen und Matschkuhlen zielt. Die Wege und das Gelände werden in ihren Bewegungsreizen für die Sportart gewertet – auch das ist Erfahren von Landschaft.

Vorkommen

Allacher Rangierbahnhof, Halde nördlich des Poschinger Weihers, Isarauen, Isarhangleiten etc.

Qualifizierungsvorschläge

- tolerieren und ggf. ausbauen unter Beteiligung relevanter Akteure
- Sicherheitsfragen klären
- Haftungs- und Kostenübernahme in Kooperation mit Vereinen klären
- Gefahren und Konflikte auch gestalterisch lösen

Parkwege

Eigenschaften

Fußwege innerhalb einer Park-, Garten-, Sport- oder Kleingartenanlage, eines Friedhofes oder der Uferanlagen eines Badesees. Parkwege sind häufig wassergebundene Gehwege, Rollkieswege, vereinzelt sind es auch Rasenwege. Bei Badeseen oder Sportparks sind die Wege oft asphaltiert.

Landschaftserlebnis

Parkwege werden als Teil eines gestalteten Ensembles wahrgenommen und sind nicht von der Gesamtgestaltung zu trennen.

Vorkommen

Schloss Schleißheim, Olympiapark, Regattastrecke, Landschaftspark Hachinger Tal, Feringasee etc.

Qualifizierungsvorschläge

- Eigenarten der Anlagen berücksichtigen
- Anschlusspunkte an umgebenes Wegenetz überprüfen, ggf. ausbauen

MOOS



Ismaning
Feringasee
Unterführung

en Aumeister 1,5 km
erbrücke

1 km



Johanneskirche

RAL
03

netz
er

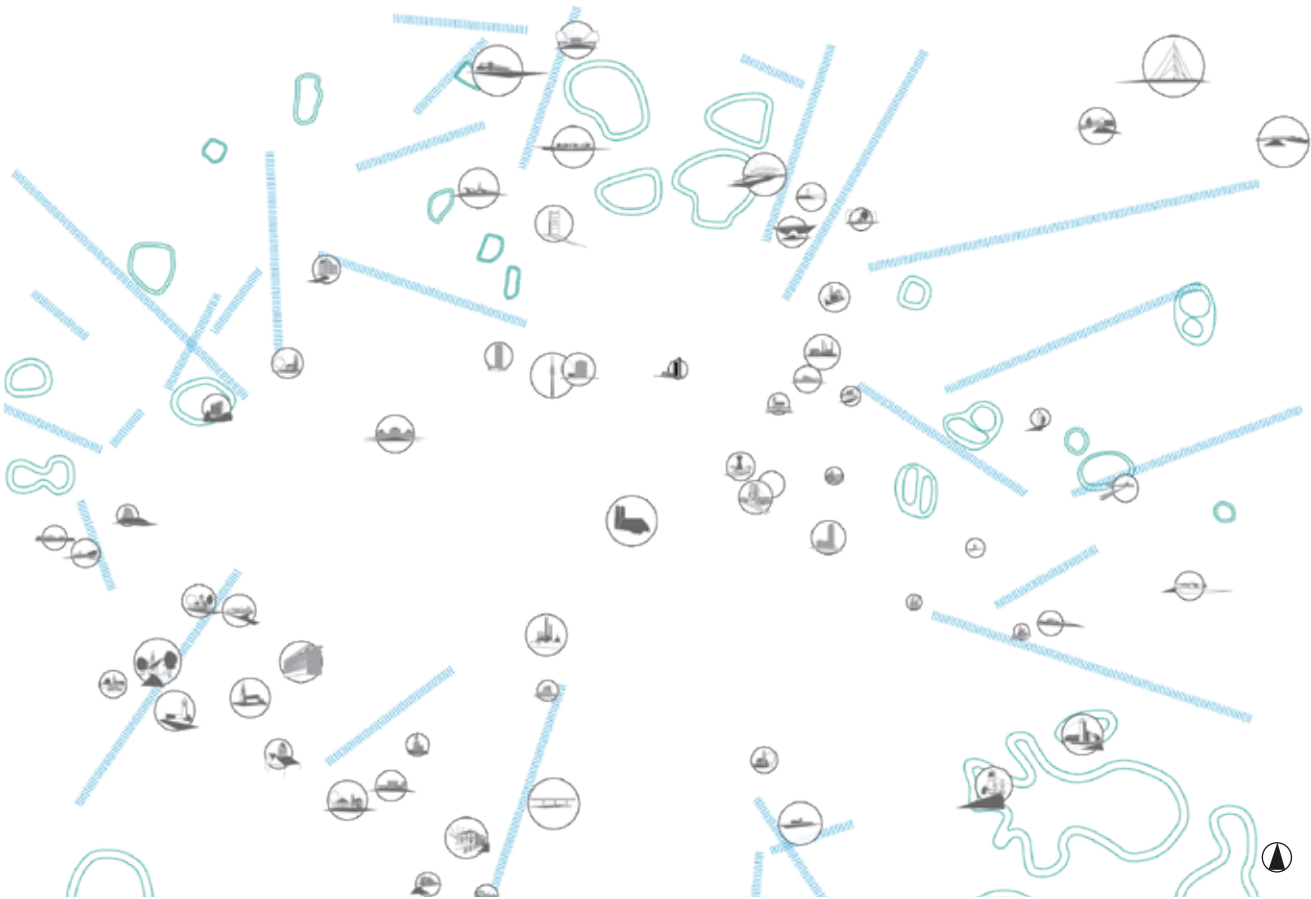
Das Wegegrundgerüst

Mindestens so zentral wie die Figur des Grüngürtels als stadtstrukturell wirksames Ganzes ist ein Wegesystem, das Quartiere und offene Landschaftsräume verbindet und den sehr unterschiedlichen Nutzungsanforderungen gerecht wird. Individuelle Vorlieben, Entdeckergeist und das alltägliche Unterwegssein brauchen ein robustes Netz öffentlicher Wege. Es geht somit weniger um einen Rundweg um München – den RadlRing der ehemaligen Bundesgartenschau (BUGA) gibt es ja auch bereits – sondern um ein differenziertes Wegegeflecht.

Das Wegegrundgerüst ist eine konzeptionelle Annäherung. Die Karte zeigt keine konkrete Wegeplanung sondern stellt ein Netz an überwiegend bereits bestehenden Wegen dar, das den Grüngürtel strukturiert und von dem aus man die Landschaften rund um München besonders gut erleben kann. Die Karte ist trotz aller systematisch bedingten Unschärfen und nachlassender Aktualität eine wichtige Grundlage für konkrete teilräumliche Planungen und Wegekonzepte, die darauf aufbauend ausgearbeitet werden können. Sie liefert auch die Diskussionsgrundlage für die dazu notwendige Kooperation mit den Nachbarkommunen und anderen Akteuren, etwa der Land-, Forst- und Wasserwirtschaft oder Infrastrukturträgern.

Szenografie und Vernetzung des Raumes

Das Wegegrundgerüst verbindet die Wege mit den Eigenarten der Landschafts- und Siedlungsräume. Dabei gilt es, zum einen die Besonderheiten der Landschaftsräume szenografisch einzubinden und eine intuitive Orientierung im Grüngürtel zu erleichtern. Zum anderen muss das Wegegrundgerüst funktional sein und sicherstellen, dass die Grüngürtel-Landschaften aus der Stadt wie aus den Umlandgemeinden mit der U- oder S-Bahn, mit dem Fahrrad oder zu Fuß gut erreichbar sind. Außerdem müssen wichtige Ausflugs- und Freizeitziele im Grüngürtel angebunden sein.



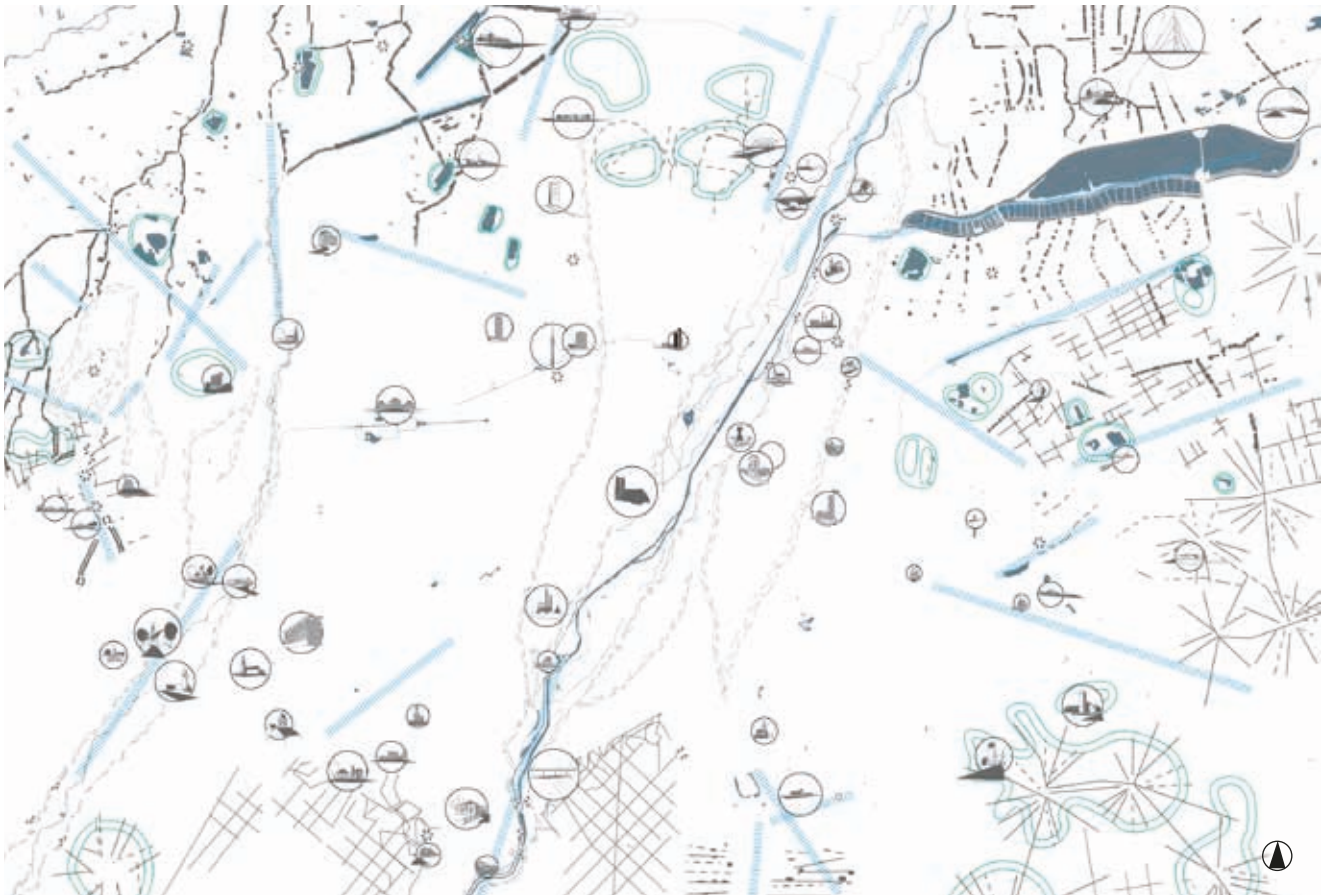
Starke Richtungen, Ruhepole sowie Orientierungs- und Anziehungspunkte | Abb. 49

Wahrnehmungsleitende Raumstrukturen

Das Wegegrundgerüst des Grüngürtels ist nun insofern szenografisch angelegt, als es gezielt auf die zuvor dargestellten wahrnehmungsleitenden Raumstrukturen anspielt. Das Wegenetz bindet Starke Richtungen, Ruhepole und Anziehungs- und Orientierungspunkte gezielt ein, damit sie beim Unterwegssein in der Landschaft in spannenden Abfolgen erlebt werden können. Sie sind daher ebenso in der Karte verzeichnet.

Erschließungsstrukturen

Neben Starken Richtungen, Ruhepolen und Orientierungs- und Anziehungspunkten verzeichnet die Karte typische Wegestrukturen in den verschiedenen Landschaften des Grüngürtels. So dominieren um Parsdorf etwa radiale Wegesysteme, entlang den Hangkanten von Isar und Würm ziehen sich Hangleiten mit vielen Aussichtspunkten, im Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos sind wiederum gewässerbegleitende Wege typisch und die Wälder südlich von München werden vorwiegend über ein rechtwinkliges Raster von Forstwegen erschlossen. Auch diese Erschließungsmuster nimmt das Wegegrundgerüst auf. Sie eröffnen sehr unterschiedliche Zugänge zu den Landschaften des Grüngürtels. Auf geraden Forstwegen erlebt man Landschaften anders als auf Trampelpfaden.



Erschließungsstrukturen | Abb. 50

Mit diesen Erschließungsstrukturen stellt die Karte Wege-Grundmuster dar, die bei einer detaillierten Wegeplanung durch die Kartierung der Wegetypen ergänzt werden sollten. Wie dies näher aussehen kann, zeigt exemplarisch das Wegekonzept für den Münchner Norden.

Anbindungen an die Siedlungsbereiche

Die Erreichbarkeit der Grüngürtel-Landschaften ist ein zentraler Aspekt des Wegekonzepts. Daher schließt das Wegegrundgerüst an die Fluss- oder Bachauen und an die barocken Sichtachsen und Kanäle an, die die Siedlungsbereiche durchziehen. Es sind wichtige wegeaffine Strukturen. Außerdem bindet das Wegenetz die im Konzeptgutachten Freiraum München 2030 vorgeschlagenen Parkmeilen ein. Als multifunktionale, lineare Grünräume verbinden sie innerstädtische Parks und Plätze mit den offenen Landschaften rund um München.



Flussauen, Parks und Parkmeilen, Sichtachsen sowie S- und U-Bahnhöfen als Anknüpfungspunkte für das Wegenetz | Abb. 51

Dazu gehören etwa der Feldmochinger Anger, die Friedenspromenade am Truderinger Wald oder die Sollner Feldflur oder auch Grünzüge der Nachbargemeinden wie etwa im Gefilde in Neubiberg oder längs der Karl-Theodor-Straße in Karlsfeld. Zudem knüpft das Wegegrundgerüst gezielt an die S- und U-Bahnhöfen des Verkehrsverbundes und an die Haupt-routen des Radwegenetzes als wichtige Zuwege in den Grüngürtel an.

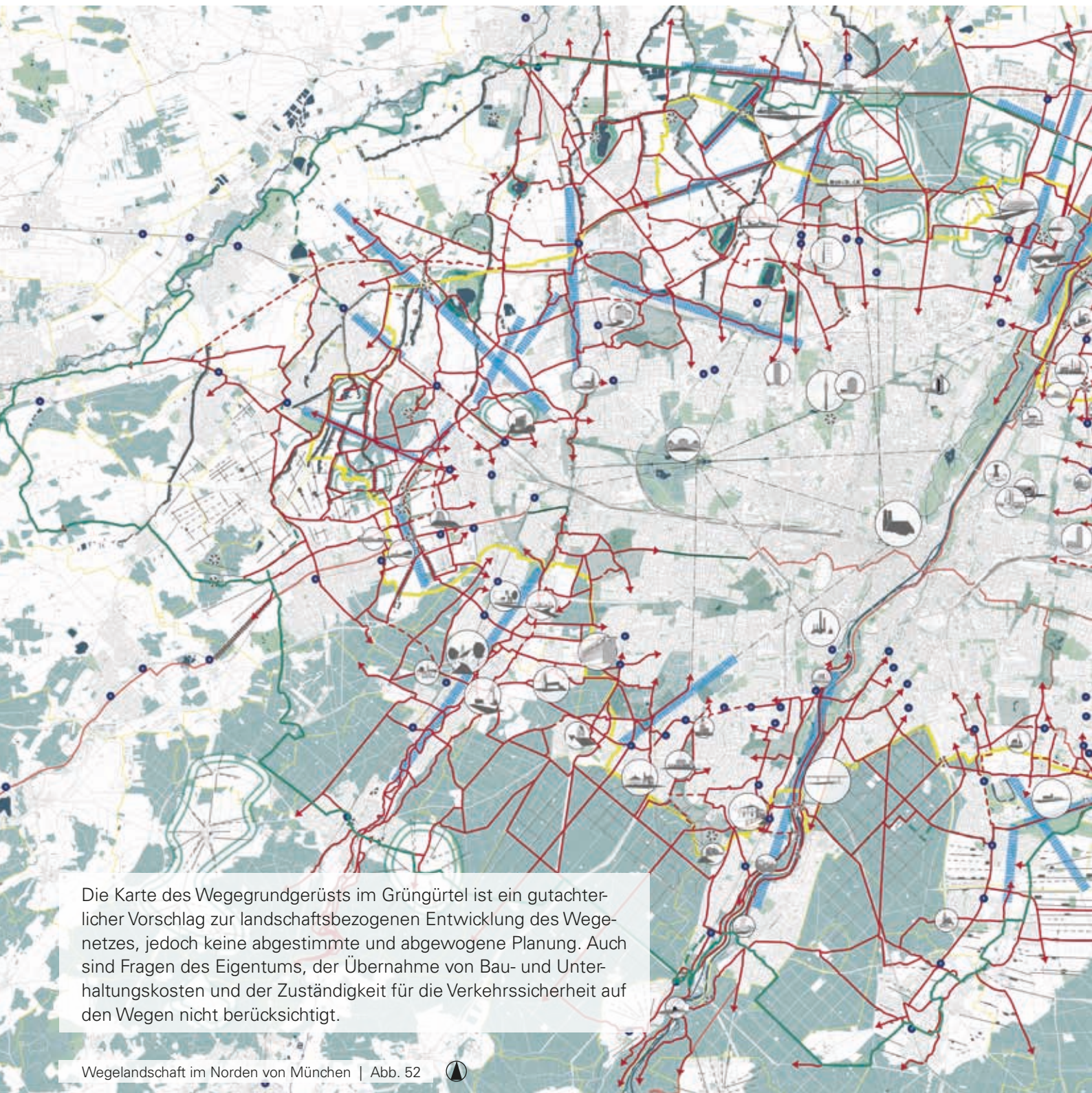
Wegenetz

Die in der Karte auf der nächsten Seite rot markierten Wege bilden ein Grundnetz, das nicht auf fixierte Routen oder gar den einen Grüngürtelweg hin angelegt ist, sondern seinen Nutzerinnen und Nutzern zahlreiche Wahlmöglichkeiten bietet: von geraden und einfachen Wegen bis hin zu verschlungenen, auf Entdeckung ausgerichteten Pfaden. Die Maschenweite des Netzes soll die Räume durchlässig machen, bequeme, barrierefreie und eingängige Verbindungen herstellen und wichtige Ziele im Grüngürtel einbinden. Die – bezogen auf München – außenliegenden Wege haben starke Bezüge zu den regionalen Landschaftsräumen und richten sich vor allem an den Radverkehr. Die siedlungsnah gelegenen Wege können gut zu Fuß erreicht und begangen werden, sind aber auch mit dem Rad gut nutzbar.

Das Wegenetz baut auf dem heutigen Bestand an Wegen, insbesondere auf den land-, forst- und wasserwirtschaftlichen Wegen auf. Alle hier rot verzeichneten Wege weisen einen Mindestausbaustatus auf: Es sind Schotter- oder Asphaltwege mindestens in der Breite eines Feldweges. Sie sind bereits heute für viele Verkehrsteilnehmer gut nutzbar, zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Kinderwagen.

Die Karte beinhaltet auch Vorschläge für Lückenschlüsse im Netz, zum Ausbau eines Weges und markiert Bereiche einer notwendigen Aufwertung des landschaftlichen Umfeldes der Wege. Diese Vorschläge sind gestrichelt dargestellt, neue Über- oder Unterführungen von Geh- und Radwegen sind mit einem Kasten gekennzeichnet. Die Umsetzbarkeit der Vorschläge hängt von jeweils spezifischen wirtschaftlichen, technischen, rechtlichen oder anderen Bedingungen ab.

Die Isar- sowie die Ost-West-Passage durch München sind als Teil einer internationalen Rad-Wander-Wegeverbindung mit aufgenommen, obwohl sie nicht in Gänze Bestandteil des Grüngürtels sind. Nachrichtlich aufgenommen wurde zudem der schon bestehende Radl-Ring um München.

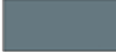

























Die Karte des Wegegrundgerüsts im Grüngürtel ist ein gutachterlicher Vorschlag zur landschaftsbezogenen Entwicklung des Wegenetzes, jedoch keine abgestimmte und abgewogene Planung. Auch sind Fragen des Eigentums, der Übernahme von Bau- und Unterhaltungskosten und der Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit auf den Wegen nicht berücksichtigt.





Das Wegegrundgerüst im Grüngürtel

	Gewässer	
	Wald	
	Grünfläche	
	Parkmeilen / Grünzüge	
	Wegegrundgerüst	
	Ausbauvorschlag Wegegrundgerüst	
	Vorschlag für neue Über- / Unterführung	
	Stadtgrenze der Landeshauptstadt München	
	Radl-Ring-Hauptweg / Radverkehr Bayernroute	
	Straßenverkehr Neuplanung	
	Sichtachsen	
	U- / S-Bahnhof	
	Hangkanten	
	Aussichtspunkte	
	Orientierungs- und Anziehungspunkte	
	Starke Richtungen	
	Ruhepole	
	Trittpfade	
	Bachwegenetz	 Wegenetz mit einzelnen Baumreihen / Alleen
	Radiale Wegenetze	 Forstwege
	Baumbegleitete Wegenetze	 Kanalallee



Wege landschaftsbezogen gestalten

Welche Herausforderungen für die landschaftsbezogene Gestaltung von Wegen sind im Münchner Grüngürtel sichtbar geworden und wie können diese gemeistert werden? Der weit überwiegende Teil des Wegenetzes ist bereits gebaut. Entsprechend den Leitlinien Funktionalität, Orientierung und Abwechslungsreichtum geht es somit vor allem um gezielte Netzergänzungen und Lückenschlüsse, um die Überwindung von Barrieren, die Herstellung räumlicher Bezüge und die Neugestaltung einzelner konkreter Situationen. Zudem lassen sich die Wegelandschaften in einzelnen Bereichen besser gestalten und atmosphärisch verdichten. Im Münchner Grüngürtel trifft man wiederkehrend auf acht Herausforderungen, für die sich strategische Ansätze für die landschaftsbezogene Gestaltung von Wegen formulieren lassen.

1. Landschaften verbinden, Durchlässe schaffen

Verkehrsinfrastrukturen stellen sich im Grüngürtel oft als Barriere in den Weg. Vielerorts gibt es keine oder nur umständliche Quermöglichkeiten. So führen auf Höhe des Klärwerkes Gut Großlappen nur wenige gesicherte Übergänge über die Freisinger Landstraße. Auch ist der Zugang zum Fröttmaninger Berg kaum zu finden. Bei Aubing ist es trotz aufwendiger Überdeckung des Autobahnringes nicht möglich, in südlicher Verlängerung die Bahnstrecke Richtung Geltendorf zu queren. Das Heizkraftwerk Nord ist ein markanter Orientierungspunkt an der Schnittstelle zwischen Isaraue, Föhringer Riedel und Moosgrund. Es fällt jedoch schwer, sich vor Ort intuitiv zu orientieren. Sich anbietende Straßen und Wege enden abrupt vor Werktoeren. Bestehende Wegeverbindungen sind verwinkelt und häufig nicht ausgeschildert.

Insgesamt sollte man tangentielle Verbindungen im Grüngürtel verbessern, damit sich die abwechslungsreichen Grüngürtel-Landschaften in ihrem Zusammenhang auch erschließen lassen. Dabei bietet es sich an, die weithin sichtbaren Landmarken als Markierung von Übergängen zu nutzen, um die intuitive Orientierung zu erleichtern. Gut gestaltete Brücken und Unterführungen können auch attraktive Aufenthaltsorte sein.



Die Landmarke des Heizkraftwerk Nords bietet vor Ort keinerlei Orientierung | Abb. 54

2. Grünzüge zu Parkmeilen machen

Manche Grünzüge verfügen zwar über atmosphärische Qualitäten, sie sind jedoch bislang kaum erschlossen und bloße städtebauliche Zäsur statt Parkmeile. Das gilt beispielsweise für den Grünzug entlang der Friedenspromenade, die von der Truderinger/Neu-Perlacher Parkmeile in die Grünzäsur am Stadtrand zu Neubiberg einbiegt. Der Bereich zwischen



Mehr Zäsur als Freiraumverbindung – Parkmeile am Gustav-Heinemann-Ring | Abb. 55

Gustav-Heinemann-Ring und Zwirgerstraße in Neubiberg wird weitgehend landwirtschaftlich genutzt. Nur ein schmaler Trampelpfad dient als Erschließung. Ganz ähnlich verhält es sich mit dem Feldmochinger Anger an der Grenze zum Hasenbergel oder dem Grünzug Sendlinger Wald / Sollner Feldflur. Dabei spricht grundsätzlich nichts gegen die landwirt-

schaftliche Nutzung. Das Interesse an der Erlebbarkeit einer im Idealfall ökologisch angepassten Nahrungsmittelproduktion in Stadtnähe wächst und damit auch das Bewusstsein für den Stellenwert landwirtschaftlicher Flächen in der Stadt. Allerdings sollten die Feldfluren durchquerbar sein. Ein gelungenes Beispiel für eine Parkmeile ist der Durchblick westlich des Nymphenburger Parks.

3. Grünverbindungen draußen schaffen

Stellenweise konzentrieren sich im Grüngürtel vielfältige Freizeiteinrichtungen, die aber kaum mit den spezifischen Landschaftsstrukturen ihrer Umgebung oder untereinander in Beziehung stehen. So reihen sich etwa längs des Hüllgrabens und des Abfanggrabens von München-Daglfing bis Pliening eine Kette von Freizeiteinrichtungen: die Olympia-Reitanlage, die Galopprennbahn, diverse Kleingartenanlagen, Selbstpflückfelder, mehrere Reithöfe, der Golfpark München Aschheim und weitere. Dazwischen liegen zudem mehrere Kiesweiher. Trotz dieser Dichte an Freizeitzielen lässt sich kaum ein räumlicher Zusammenhang erkennen. Dies mag auch daran liegen, dass sich der Hüllgraben in der Landschaft kaum durch begleitende Gehölzgalerien abzeichnet und die Wegeführung einige Haken schlägt. Durch zusätzliche Wegeverbindungen und eine gezielte Anreicherung der Vegetation, insbesondere mit Bäumen, ließen sich hier, wie auch am Gröbenbach zwischen Gröbenzell und Dachau, entlang der Fließgewässer kraftvolle Landschaftsbänder schaffen.



Wenig vernetzt – Feldgehölze bei Aschheim | Abb. 56

4. Weiträumigkeit von den Rändern her gestalten

In den weiträumigen, intensiv ackerbaulich genutzten Landschaften im östlichen Grüngürtel bewegt man sich meist auf Durchmesserwegen. Von einzelnen Ausnahmen abgesehen begleitet hier kein Gehölz, Waldrand oder Gewässer den Weg. Umso wichtiger sind visuelle Ankerpunkte

wie etwa die Dorfkirchen, Ortsränder, Kieswerke, Einzelgehöfte und Gasthäuser in der weiten Flur. Insbesondere neuen Wohnbau- oder Gewerbeflächen fehlt hier oft eine markante Gestaltung der Ränder. Starke Akzente, etwa durch Straßenbäume, setzt die Grünordnung meist im Inneren der Neubaugebiete. Am Ortsrand dominieren hingegen heckenartige Pflanzungen, die eine visuelle Vernetzung mit der Landschaft eher erschweren. Wünschenswert wäre hier eine Ortsrandgestaltung, die ein spannungsreicheres Wechselspiel von Öffnung und Schließung, Höhe und Breite und Architektur und Vegetation aufbaut.

Eine andere Strategie wäre es, zu prüfen, inwiefern sich einzelne Durchmesserwege in Allen umwandeln ließen, wie bereits im Raum Gronsdorf und Ottendichl geschehen. Ein solcher Ansatz der Landschaftsgestaltung durch Wegegestaltung bedarf allerdings gestalterischer Konzepte. Alleen sollten nicht beliebig gesetzt werden, sondern vorhandene Ankerpunkte in der Landschaft ansteuern und zusätzlich betonen.



Je weiter die Landschaft, desto wichtiger der Saum – am Riemer Wäldchen | Abb. 57

5. An den Hang leiten

An den Kanten der Schotterterrassen, von den Höhen der Riedel oder von technischen Infrastrukturen wie dem Querungsdamm des Speichersees bieten sich immer wieder beeindruckende Ausblicke. Trotzdem werden nicht überall die Potenziale für spannende Rand- und Höhenwege genutzt. Mal fehlt es an Wegen, mal am Vegetationsmanagement, also an einer Pflege, die auch Aus- und Durchblicke schafft. So ist die östliche Hangkante des Würmtales bei Planegg wenig gestalterisch akzentuiert und kaum durchgehend erschlossen. Bei einer Neugestaltung dieses vom Kiesabbau und Deponien geprägten Landschaftsraumes ließe sich dort eine attraktive Hangleite gestalten. Auch im südlichen Hachinger Tal könnten durchlaufende Hangkantenwege reizvolle Ausblicke bieten und Wege im Tal ergänzen. Über den Querungsdamm des Speichersees,

dem einzigen Bereich, von dem aus sich der See in Gänze überblicken lässt, führt zwar ein staubiger Fahrweg, jedoch kein attraktiver Rad- und Fußweg. Vor allem aber verstellt dort die Böschungsbepflanzung den Panoramablick. Und auch an vielen Stellen des Isartales verhindert eine allzu dichte Hangvegetation den Blick ins Tal. Wo es aus Sicht des Naturschutzes vertretbar ist, sollten Sichtschneisen freigehalten oder neu geöffnet werden.



Kein erhabener Pass – Querungsdamm im Speichersee | Abb. 58

6. Bachufer zugänglich machen

Bächen oder Gräben folgen zu können, besitzt eine eigene Qualität. Gehölzgalerien bieten Schatten. Strömungen schaffen angenehme Geräuschkulissen. Bäche sind reizvolle, informelle Spielorte für Kinder. Fließgewässer erleichtern zudem eine selbstverständliche Orientierung. Manche Wanderer folgen dem Bach bis zur Quelle. Diese Qualität von Kontinuität ist indes nicht überall gegeben und schwer zu erlangen. Insbesondere im Hachinger Tal, aber stellenweise auch im Würmtal wird es einem schwer gemacht, am Wasser entlangzulaufen. Der Ansatz, Gewässersäume insbesondere im Siedlungsbereich auf ganzer Länge öffentlich zugänglicher zu machen, bedarf einer langfristigen Strategie, denn viele Bachabschnitte durchlaufen Privatgelände, vornehmlich landwirtschaftliche Betriebe. Hier findet man allerdings auch vielfach alte Mühlenstandorte, deren öffentliche Zugänglichkeit sehr wünschenswert wäre, wie etwa in Feldmoching an der alten Moosach (Feldmochinger Mühlbach). Mitunter ist dies über neue Vermarktungsstrategien der Landwirtschaft – Hofläden und Hoffeste – und innovative Bewirtschaftungs- und Vertriebsstrukturen zu erreichen, die auf ein Mehr an Kontakten zwischen Landwirten und Stadtbevölkerung und eine behutsame Öffnung der Höfe durch die Betriebe selbst setzt. Doch nicht nur die Zugänglichkeit, auch die Sichtbarkeit von Gewässern sollte verbessert werden. Auf mehreren Walks wurde bedauert, dass man von den in unmittelbarer Nähe zum

Weg fließenden Bächen im Ludwigsfelder Moos kaum etwas zu sehen bekommt. Ein Vegetationsmanagement wurde hier – auch von Seiten des Naturschutzes – gefordert.



Öffentlich nutzbar oder doch privat? – Trittpfad am Hachinger Bach in Unterbiberg | Abb. 59

7. Orientierung im Forst ermöglichen

Schnurgerade Wirtschaftswege im Quadratraster erschweren oft die intuitive Orientierung in großen Wäldern. Haupt- und Nebenwege in den Forsten südlich von München lassen sich in Breite und Ausbaurzustand kaum unterscheiden. Hier könnte es helfen, ausgewählte Wege durch Baumspalier zu akzentuieren oder die Forstwege abwechslungsreicher zu gestalten. Auch der bereits begonnene Waldumbau zu mehr Strukturvielfalt kann zur Orientierung beitragen und sollte entsprechend forciert werden.



Schnurgerade und im rechten Winkel – Wege im Perlacher Forst | Abb. 60

8. Badeseen eine eigene Prägung geben

Besucht man mehrere Kiesweiher nacheinander, wird die Einförmigkeit dieser Anlagen spürbar. Abgesehen von Flächengröße und Ausstattung lassen sich kaum markante Unterschiede in der Freiraumgestaltung feststellen. Die Badeseen sollten in Nutzungen und Atmosphären abwechslungsreicher gestaltet werden. Zudem stellt sich die Frage, wie die Badeweiher in den verschiedenen Landschaften des Grüngürtels räumlich besser eingebunden werden können. Wie lässt sich vor allem ihr besonderer Reiz als Ruhepol erhalten, wenn man sie stärker zu einem Ankerpunkt in der Landschaft macht? Ganz konkret stellt sich diese Frage bei der Dreiseenplatte (Lerchenauer See, Fasaneriesee und Feldmochinger See), rund um Karlsfeld oder in der Feldflur um Aschheim. Hier sollten jeweils ortsspezifische Konzepte erarbeitet werden.



Regattasee? Feldmochinger See? Oder doch Fasanerie See? | Abb. 61



Testentwürfe

Die Testentwürfe auf den folgenden Seiten veranschaulichen, wie sich die vorgenannten strategischen Ansätze an konkreten Orten umsetzen lassen. Sie zeigen, wie Landschaftsräume verknüpft, Barrieren überwunden und die Orientierung verbessert werden könnten. Auch illustrieren sie Möglichkeiten, Wege und ihre Umgebung attraktiver zu gestalten. Ob und wie sich diese Vorschläge tatsächlich realisieren lassen, ist jeweils im Einzelfall zu prüfen. Dabei geht es nicht nur um technische, wirtschaftliche, rechtliche und organisatorische Fragen. Ebenso zu berücksichtigen sind naturschutzfachliche Einschätzungen, Eigentumsverhältnisse oder politische Ziele.

Gerade hierfür sind entwerferische Annäherungen hilfreich. Sie sind bildhaft und damit einprägsam und gut verständlich. Indem sie Vorhaben verorten, machen sie diese im räumlichen Zusammenhang diskutierbar. Je nach Bearbeitungstiefe lassen sich Hinweise zum Flächenbedarf oder zu Konsequenzen für die Umgebung ableiten. Darüber hinaus setzt das Entwerfen selbst kreatives Potential frei, das im Idealfall zu neuen Ideen und immer besseren Varianten führt.

Eine Passagenlandschaft: Verknüpfung der Grünzüge zwischen München, Neubiberg und Unterhaching



Testentwurf Hachinger Tal | Abb. 63

Im Bereich der südlichen Stadtgrenze von München zu Neubiberg und Unterhaching treffen mehrere Grünzüge aufeinander, ohne bislang über Wege bequem und sicher miteinander verbunden zu sein. So ist die Perlacher Feldflur (Grünes Band Ost) von und nach Süden kaum angebunden. Hier verhindern insbesondere das Areal der Bundeswehr Universität und die A8 eine selbstverständliche Verbindung längs des Hachinger Baches. Und der Bau des U-Bahn-Betriebshofs dürfte die Bezüge zwischen Landschaftspark Hachinger Tal und dem Grünzug Friedenspromenade schwächen. Der Testentwurf zeigt, wie diese Grünzüge sich vernetzen lassen und wie sich die landwirtschaftlichen Flächen und attraktive Ziele, etwa der Umweltgarten Neubiberg, für die landschaftsbezogene Erholung einbeziehen lassen.

- Wegebestand
- - - → Vorschlag zum Wegebau
- Vorschlag einer neuen Unterführung
- Gemarkungsgrenze

1. Überführung Biberger Straße

Die Barrieren der Bundeswehr Universität und der A8 könnten über die Biberger Straße umgangen werden, wenn sich an der Überführung der A8 eine Wegeverbindung zum Hachinger Bach herstellen ließe.



Abb. 64

2. Hachinger Bach bei Unterbiberg

Der Trampelpfad längs des Hachinger Bachs sollte als solcher erhalten bleiben.



Abb. 65

3. Neue Wege am Siedlungssaum von Neuperlach-Süd

Der Grünzug längs der Stadtgrenze zu Neubiberg ist bislang kaum in die angrenzenden Siedlungsbereiche eingebunden. Saumwege und querende Wege könnten den Landschaftsraum zu Fuß besser durchquerbar machen und neue Verbindungen von und nach Neubiberg schaffen.



Abb. 66

4. Im Gefilde

Die Planungen für den U-Bahnbetriebsbahnhof Neuperlach Süd sehen zwar eine Unterführung des neuen Depots vor, für den Fuß- und Radverkehr zwischen Neuperlach-Süd, Unterbiberg und Waldperlach dürfte aber eine Verbindung über die Grünzug Friedenspromenade (Im Gefilde) und längs der S-Bahnstrecke attraktiver sein.



Abb. 67

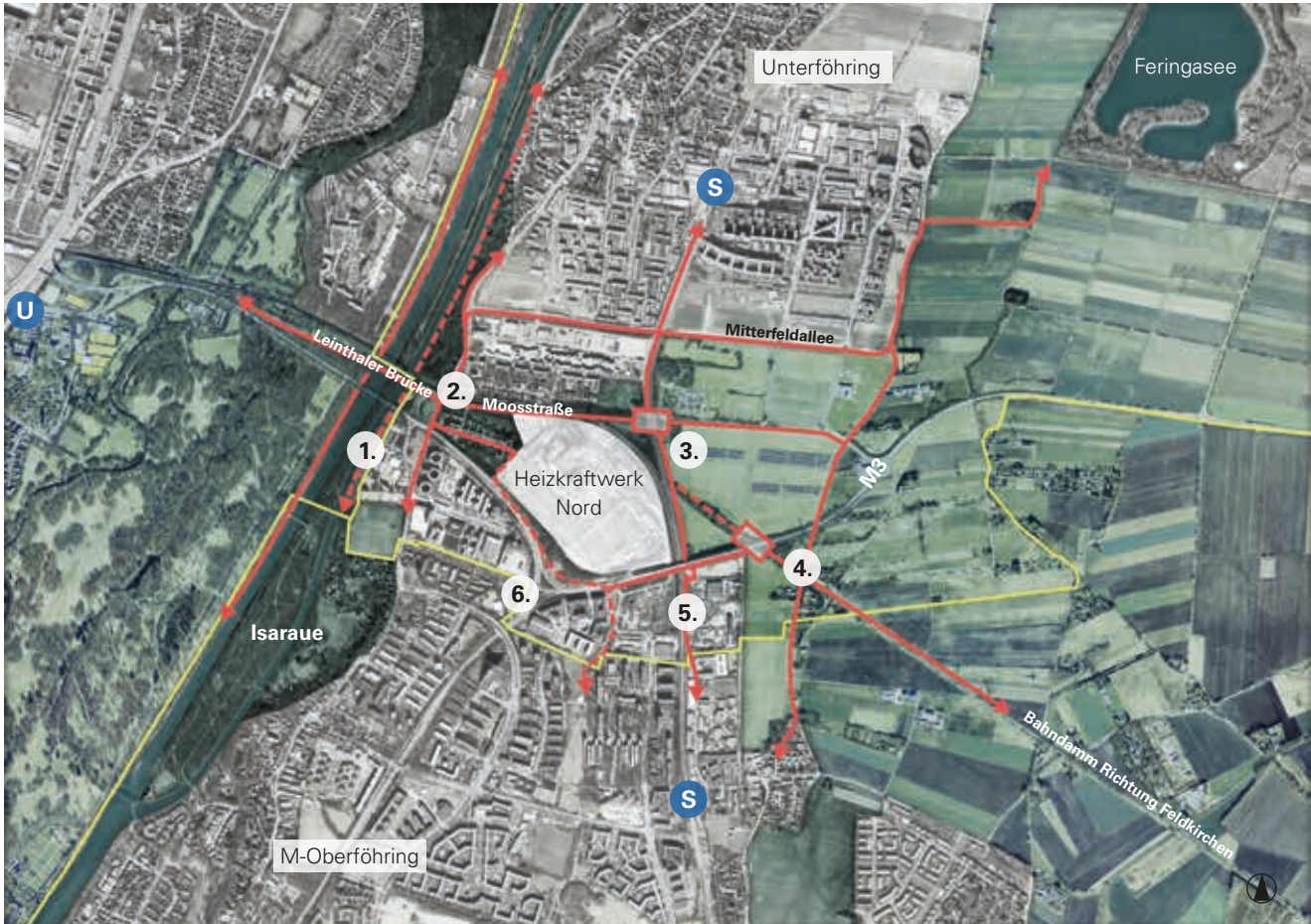
5. Am Umweltgarten Neubiberg

Über eine zusätzliche Unterführung für den Rad- und Fußverkehr ließe sich eine sichere und angenehme Verbindung zwischen dem Grünzug Friedenspromenade und dem Landschaftspark Hachinger Tal herstellen. Der Neubiberger Umweltgarten könnte dadurch an Präsenz im Stadtraum gewinnen.



Abb. 68

Ein „Gängeviertel“ am Kraftwerk Nord: Selbstverständliche Wege im Labyrinth der Infrastrukturen



Testentwurf Knotenpunkt Heizkraftwerk Nord | Abb. 69

Hier zwischen Unterföhring und Johanneskirchen lag der Ausgangspunkt der bayerischen Landesvermessung zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die Mooslandschaft bot genügend freie Sicht, um zwischen Unterföhring und Aufkirchen die Grundlinie der Vermessung festzulegen. Kein Wald, keine Siedlung verstellte die Sicht. Heute ist die Landschaft von Bahnstrecken, Autobahnen, Dämmen durchzogen. Auch das Heizkraftwerk Nord setzt seine eigene Topografie. Als weithin sichtbare Landmarke erweist es sich als unumgänglich. Während die Nord-Süd-Verbindungen relativ gut ausgebaut sind, fehlt es an Querverbindungen zwischen Isar und Moos. Der Testentwurf umfasst sechs Vorschläge zur Verbesserung der Durchlässigkeit dieses Knotens im Grüngürtel.

- Wegebestand
- - - → Vorschlag zum Wegebau
- Vorschlag einer neuen Unterföhring
- Gemarkungsgrenze

1. Leinthaler Brücke am Isarkanal

Durch Öffnung des Kanalweges am Pumpwerk der Kühlwasserentnahme für das Heizkraftwerk Nord könnte auf der Ostseite des Isarkanals eine attraktive Nord-Süd-Verbindung entstehen. Sie könnte Ober- und Unterführung entlang des Isarkanals besser verbinden.



Abb. 70

2. An der Leinthaler Brücke

Der Ortseingang von Unterführung an der Leinthaler Brücke könnte zu einem zentralen Orientierungs- und Treffpunkt im Grüngürtel werden. Hierzu sollten die diversen Richtungen klar markiert und Querungshilfen an den stark befahrenen Straßen für den Rad- und Fußgängerverkehr ausgebaut werden. Ein Treffpunkt ließe sich schon durch kleine befestigte Flächen, eine Schutzhütte und Sitzgelegenheiten herstellen. Vielleicht ist dies auch ein passender Ausstellungsort für Informationen zum Münchner Grüngürtel.



Abb. 71

3. Unterführung an der S-Bahnstrecke mit gebauter Richtungsanzeige

Die Mitterfeldallee ist als eingesenkte, stark befahrene Straße für Fußgänger und Radfahrer wenig attraktiv. Mit einer Unterführung der S-Bahnstrecke für den Rad- und Fußgängerverkehr zwischen Moosstraße und Bahnweg entstände eine bequeme, selbstverständliche und attraktive Verbindung ins Moos.



Abb. 72

4. Am Bahndamm

Entrückte Infrastrukturen inszenieren Natur. Eine Unterführung der M3 Richtung Autobahnring ließe entlang des ehemaligen Bahndamms eine direkte Verbindung Richtung Feldkirchen entstehen.



Abb. 73

5. Bahnweg in Unterführung

Die Anbindung des Bahnweges an den Radweg der M3 stärkt das Netz.



Abb. 74

6. Basispyramide mit Sichtachse

Der vorhandene Weg an der Basispyramide bedarf nur eines behutsamen Ausbaus und der Ausschilderung.



Abb. 75

Der Krähenweg: Ländliche Variante eines Weges für Landwirtschaft, Sport und Bewegung



Testentwurf Krähenweg | Abb. 76

- Wegebestand
- - - → Vorschlag zum Wegebau
- Vorschlag einer neuen Unterführung
- Gemarkungsgrenze

Der Krähenweg am westlichen Rand der Aubinger Lohe ist nicht nur eine zentrale Verbindung im Grüngürtel zwischen Moosswaige und Eschenrieder Moos, sondern bietet über seine weiten Blickbezüge nach Germering, durch die Nähe zu den Böhmerweiher, durch Reitsportangebote und die Vielzahl von Kleingärten ein vielfältiges landschaftsbezogenes Nutzungsangebot. Der Krähenweg selbst ist heute eine schmale, asphaltierte Nebenstraße. Der Testentwurf schlägt vor, ihn als Fahrradstraße auszuweisen. Dann könnten Landwirte und Anlieger ihn weiterhin als Fahrweg nutzen. Der Radfahrverkehr wäre aber bevorzugt. Zudem könnte die landschaftliche Einbindung des Krähenweges und des Erlbachs verbessert werden.

1. Am Erlbach

Dem Wegebegleiter mehr Raum geben! Der Erlbach ist bislang über weite Strecken in ein enges Korsett gezwängt. Die Gestaltung von Uferstreifen und punktuellen Aufweitungen des Gewässers könnte dem Krähenweg mehr Aufenthaltsqualität geben und wäre ein Beitrag zur biologischen Vielfalt.



Abb. 77

2. Am Reiterhof

Besonders an den Einmündungen zu den Kleingärten und dem Reiterhof wäre mehr Sichtkontakt wünschenswert.



Abb. 78

3. Lochhausener Straße

Mit dem Einbau einer Querungshilfe ließe sich die Barrierewirkung der Lochhausener beziehungsweise Olchinger Straße verringern.



Abb. 79

4. Vor der Unterführung an der Bahnstrecke München-Augsburg

An seinem nördlichen Ende wird der Krähenweg zusammen mit dem Erlbach durch eine enge Unterführung der Bahnstrecke München-Augsburg gezwängt. Der Durchlass ließe sich erkennbarer und freundlicher gestalten.



Abb. 80





Wegekonzept für den Münchner Norden



Anwendung der Werkzeuge

Die für den Grüngürtel insgesamt entwickelten Werkzeuge zur Qualifikation der Wege und ihrer Landschaften werden im Folgenden auf den Bereich zwischen Allacher Lohe, Regattaanlage und Ingolstädter Landstraße angewendet. Dazu werden die Grüngürtel-Landschaften des Münchner Nordens eingehender analysiert, die Kartierungen der Wegetypen und des Ausbauszustandes der Wege eingebunden, das lokale Wegenetz in seiner Struktur geprüft und Vorschläge für ein teilräumliches Wegekonzept und dessen Umsetzung erarbeitet. Leitlinien sind hier wieder die Funktionalität des Wegenetzes, eine möglichst intuitive Orientierung im Raum und der landschaftliche Abwechslungsreichtum. Was müsste angepasst oder verbessert werden, damit die Wege die formulierten Qualitätsansprüche erfüllen?

Die Grüngürtel-Landschaften im Münchner Norden

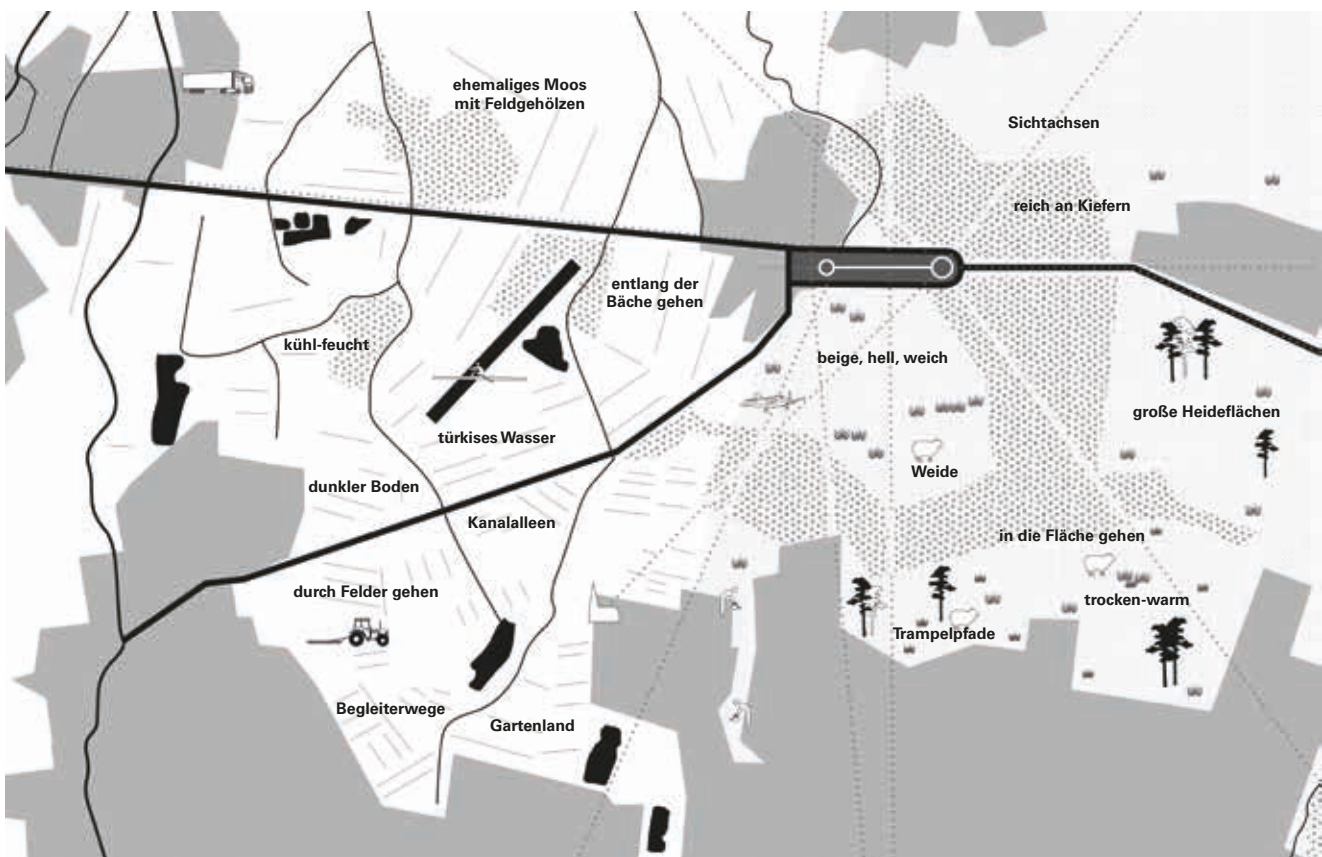
Die bildlichen und textlichen Darstellungen zu den Grüngürtel-Landschaften helfen, sich die landschaftsräumlichen wie atmosphärischen Besonderheiten zu vergegenwärtigen und Anknüpfungspunkte für ein landschaftsbezogenes Wegekonzept zu finden. In ihrer Beschreibung wird bereits deutlich, dass die Landschaften des Münchner Nordens sehr unterschiedlich, ja gegensätzlich sind. Hier treffen zwei Landschaftsräume aufeinander: der südliche Ausläufer des Dachauer Moooses, das Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos und die Heidelandschaft auf der höhergelegenen Garchingener Schotterzunge. Daraus lässt sich etwa das Ziel ableiten, den reizvollen Wechsel zwischen Heide und Moos auf den verbindenden Wegen spürbar zu machen.

In den Landschaftsbeschreibungen wird die Heide als schillernde Verbindung aus großen Heideflächen, trockenen, lichten Wäldern, barocken Achsen und modernen Landmarken portraitiert. Kennzeichnend ist besonders der Kontrast zwischen der entspannten Weiträumigkeit der Heiden und den Wäldern. Auf den Wegen entlang der Waldränder bieten sich reizvolle Blicke in ein fast archaisch wirkendes Grasland. Ihre scheinbare Abgelegenheit, die räumliche Geschlossenheit und weidende Schafherden geben den Heiden etwas Entrücktes.

Das Moos hingegen wird als produktives Land mit angenehmen Begleitwegen beschrieben. Es ist heute eine zum Teil intensiv gartenbaulich genutzte Feldflur. Dörfliche Strukturen sind besonders in Feldmoching und Ludwigsfeld noch sehr präsent. Gewächshäuser, Gartenbaukulturen, aber auch Streusiedlungen bilden hier vielfach den Übergang zur Landschaft. Die Produktion von Gemüse und Kräutern erfordert erheblichen Arbeitseinsatz auf den Feldern. Auch dies ist ein Teil der Landschaft. Besonders rund um den Feldmochinger See und das Schwarzhölzl ist die Flur recht kleinteilig. Ohnehin ist das ehemalige Moos von Süden nach Norden von Gehölzstreifen, Bächen und Gräben durchzogen.

Dazwischen liegen immer wieder versteckt hinter dichten Gehölmänteln Kiesweiher, in denen gebadet wird. Ein relativ schmaler Streifen zwischen Unterschleißheim und Fasanerie bildet den Übergang vom Moos zur Heide. Vor der Moosentwässerung war dies der einzig ackerbaulich nutzbare Bereich.

Weite Teile dieses Übergangsbereichs nehmen heute die Siedlungsbereiche von Feldmoching und Oberschleißheim und die direkt angrenzenden Erdbeer- und Gemüsefelder ein. Bäume sind hier nur an den Rändern, als markante Einzelgehölze oder als Allee zu finden. Das Gebiet ist heute stark von Straßen, Autobahnen und einer Bahntrasse durchzogen, die die beiden Landschaftsräume deutlich voneinander abtrennen. Wie ein selbstverständliches Verbindungselement wirken hingegen die barocken Sichtachsen und Wasserstraßen, die sowohl die ehemalige Mooslandschaft wie auch die Heidelandschaft durchziehen und im Schlosspark von Oberschleißheim zusammenlaufen beziehungsweise von dort ausgehen. Hier wird angesichts der trennenden Verkehrstrassen zu prüfen sein, inwieweit sich mit diesen landschaftsräumlichen Elementen auch durchgängige Wege verbinden lassen.



Unterschiede und verbindende Elemente von Moos und Heide | Abb. 83

Das Landschaftsdiagramm auf der linken Seite fasst die markanten Unterschiede wie die verbindenden Elemente beider Landschaften im Norden von München zusammen.

Die Wahrnehmungsleitenden Raumstrukturen im Münchner Norden

Starke Richtungen, Ruhepole und Orientierungs- und Anziehungspunkte tragen wesentlich zum Abwechslungsreichtum bei und sind von zentraler Bedeutung für die Orientierung in der Landschaft. So dynamisieren Starke Richtungen wie Kanäle oder Straßenachsen gerade im Münchner Norden den Raum. Sie lenken den Blick in die Ferne und verbinden Orte. Aber kann man diese Strukturen auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad erleben und für die Orientierung nutzen? Müssen einzelne Starke Richtungen gar als Barriere gebändigt werden?

Kirchtürme, Aussichtshügel oder Hochhäuser sind besonders in der Heide und in der südlichen Feldmochinger Feldflur Orientierungs- und Anziehungspunkte. Sie ziehen den Blick auf sich und sind dabei hilfreiche Wegweiser. Gerade weil sie zentrale Örtlichkeiten markieren, stellen sie auch häufig den Bezug zu den Siedlungsgebieten her. In welchen Landschaftsbereichen fehlt es an wegweisenden Landmarken? Wo sollte ein neuer Hochpunkt Knotenpunkte hervorheben oder wichtige Übergänge markieren?

Auch die Ruhepole einer offenen Heidefläche oder eines kleinen Kiesweihers im Moos zentrieren den Landschaftsraum, geben aber den Blick eher frei oder lassen ihn zur Ruhe kommen. Wie kann die besondere Atmosphäre von Entrücktheit und Offenheit erhalten und der Ruhepol doch in das Wegesystem eingebunden werden?

Starke
Richtungen

Die Kanäle, die Regattastrecke, die Würmaue und die Bahnstrecke nach Dachau und Richtung Freising sowie der Rangierbahnhof München Nord sind die Starke Richtungen im Norden von München. Die barocken Wasserstraßen mit ihren teilweise erst um 1950 angelegten, alleeartigen Begleitbepflanzungen bilden über viele Kilometer hinweg und quer zum nach Norden leicht abfallenden Gelände markante Baumkulissen im Landschaftsraum. Besonders eindrücklich sind sie, wenn sie durch die freie Feldflur führen. Mit ihren Parallelwegen bilden sie nicht nur wichtige tangentielle Verbindungen im Grüngürtel aus, sondern sind – zusammen mit den Sichtachsen rund um die Schlösser von Schleißheim – auch das Gestaltelement, das Moos- und Heidelandschaft räumlich und baukulturell miteinander verbindet. Aufgrund der Überalterung des Baumbestandes verlieren die Kanalalleen allerdings zunehmend an Prägnanz. Aus der Ferne sind sie kaum mehr von den Gehölzbeständen an den Gräben und Bächen zu unterscheiden. Insbesondere der Dachauer Kanal wird durch Verkehrsbauten streckenweise verstellt. Zudem ist der Parallelweg am Würmkanal an entscheidender Stelle unterbrochen.

Anders als die weithin sichtbaren Kanalalleen ist die Regattastrecke eher eine versteckte Starke Richtung. Der zwei Kilometer lange und nur aus der Nähe oder aus der Luft als starke Achse erlebbare Grundwassersee ist räumlich durch Gebäude, Gelände und Gehölzsäume eingekapselt und von außen nicht zu erkennen. Umso beeindruckender ist es dann, wenn sich seine Dimension plötzlich vor einem auftut. Die Regattastrecke ist an vielen Stellen in das öffentlich nutzbare Wegenetz eingebunden und lässt sich ganz umrunden.

Die alte Würm und die Bahnstrecke Richtung Dachau verlaufen über eine längere Strecke annähernd parallel. Allenfalls zusammen bilden sie das Potenzial einer starken Richtung. Die schnurgerade Bahnlinie verbirgt sich hinter kilometerlangen Lärmschutzwänden und ist innerhalb von Karlsfeld auf rund anderthalb Kilometern eine unüberwindbare Barriere. Zumindest wird sie aber von Kleingartenkolonien, Hofstellen und gerade verlaufenden Fahrwegen gesäumt. Demgegenüber durchzieht die alte Würm als schmales Band die Siedlungen. Ihr Verlauf zeichnet sich trotz der Gehölzsäume und schmalen Uferwegen kaum mehr im Stadtraum ab. Nur an Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen kann sich ihr Uferbereich etwas weiten. In der offenen Landschaft begleiten sie immerhin Auwaldgalerien und Fichtenpflanzungen, bevor dann die Querung der Bundesstraße 304 die begleitende Wegeverbindung abschneidet und einen Umweg längs der Bahnstrecke erzwingt. Nördlich der Bundesstraße durchströmt sie zudem Privatflächen, bevor sie dann als nunmehr kümmerlicher Graben am Siedlungsrand der Rothschaige auf Dachau zufließt. Nur der Abbau von Barrieren und eine stärkere Verflechtung beider könnten der Bahntrasse die ermüdende Härte nehmen und der Würmaue ihre Kontinuität zurückgeben.

Der Rangierbahnhof München Nord schneidet zwar das Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos von seinen südlichen Ausläufern und dem Quellgebiet der alten Moosach ab, bietet aber ein bewegtes Relief aus Dämmen, Senken, Brücken und Rampen und damit viele Ausblicke auf den Güterumschlag und auf die umgebende Stadtkulisse. Technische Infrastrukturen und naturinszenierende Orte und Wege gehen hier eine kontrastreiche und anregende Verbindung ein.

Die Bahnstrecke nach Freising markiert ungefähr die Trennlinie zwischen Heide und Feldmochinger Feldflur. Die Trasse ist innerörtlich mit Übergängen und Unterführungen ausgestattet, aber nördlich von Feldmoching auf über drei Kilometern eine unüberwindliche Barriere. Immerhin wird die Bahntrasse von einfachen Fahrwegen begleitet. Durchgängig ist der Weg aber auch nicht. Am Bahnhof Feldmoching klafft eine Lücke. Mit ihrem raschen Wechsel von Waldstücken, Hochstaudenfluren, Feldern und Krautgärten bietet diese Starke Richtung immerhin recht viel Abwechslung.

Der Autobahnring lässt sich hingegen nicht als Starke Richtung im Norden von München begreifen. Er verläuft hier über weite Strecken im Wald und in Hochlage auf einem Damm. So ist seine wahrnehmungslei-

tende Wirkung doch zu sehr einschränkt. Auch westlich von Feldmoching verbindet sich der Richtungsverlauf der hier niveaugleich zur Umgebung geführten Autobahn kaum mit den lokalen Erschließungsstrukturen. Zudem ist die nahegelegene Allee entlang des Würmkanals räumlich viel kraftvoller.

Ruhepole

Die Heiden lassen sich fast in Gänze als Ruhepole wahrnehmen und beschreiben. Trotz ihrer Größe sind sie in sich zentriert und annähernd überschaubar. Ihre Grenzen sind meist sichtbar und ihre Mitten bleiben frei. Allein die Nördliche Fröttmaninger Heide gliedert sich durch die eingeschlossenen Waldstücke stärker auf. Sie hat viele kleine Mitten. Trampelpfade durchziehen vor allem die Panzerwiese und die Südliche Fröttmaninger Heide. Die Heideflächen selbst geben hier nur wenig Ordnung vor. Nur durch die Hochmuttinger Heide zieht eine Allee. An vielen Stellen umrunden Saumwege die in sich ruhenden Landschaftsräume. Hier und da machen Baulichkeiten am Rand verhalten auf sich aufmerksam, etwa die vielen Schornsteinköpfe von Schloss Schleißheim oder die Neubauten der Nordheide südwestlich der Panzerwiese. Sie drängen sich aber nicht in den Vordergrund. Auch die Allianzarena zeigt sich nur knapp hinter einem Kiefernwäldchen. So bleibt den Ruhepolen ihre entspannte Aufgeschlossenheit.

Im Moos teilen hingegen Bäche, Gräben und Gehölzstreifen die Landschaft in lange, meist nach Norden ausgerichtete Streifen. Baumreihen setzen zudem starke Richtungsakzente. Ackerfurchen, Ansaaten, Gemüse- oder Getreidefelder legen geometrische Muster an, die den Blick auf sich ziehen. Gewächshäuser und Streusiedlungen drängen zudem in den Landschaftsraum vor. Ein Eindruck von Zentriertheit und Überschaubarkeit stellt sich hier kaum ein. Große Ruhepole wie in der Heide findet man im Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos also nicht, wohl aber die Einsprengsel der Kiesweiher. Die ruhigen Wasserflächen wirken mit ihren umschließenden Gehölzmänteln wie versteckte Einschlüsse. Sie sind jeweils kleine Ruhepole, auch wenn sich dieser Begriff an heißen Sommertagen mit vielen Badegästen nicht unbedingt aufdrängt. Als Ruhepole wirken die Kiesweiher nicht nach außen, aber sie sind mit ihren dicken Gehölzmänteln Schwergewichte in der Landschaft. Im Bereich des Karlsfeld-Ludwigsfelder Mooses wirken sie wie Trittsteine. Daran ließe sich bei der Wegeplanung konzeptionell anknüpfen.

Orientierungs- und Anziehungspunkte

Besonders in der Heide und in der südlichen Feldflur von Feldmoching setzen die Hochhäuser des Münchner Nordens wie etwa die Highlight Towers oder das BMW-Hochhaus am Mittleren Ring prominente Orientierungspunkte am Horizont. Hier können sie tief in den Landschaftsraum hineinwirken. In nördlichen Bereichen von Heide und Moos verlieren sie aber rasch an Sichtbarkeit, allenfalls der Münchner Fernsehturm ist dort noch stellenweise sichtbar. Hier setzen vielmehr Straßenüberführungen, Aussichts- und Rodelberge oder örtliche Dachlandschaften kleine Hochpunkte, die aber von Gehölzen, Baumreihen oder kleinen Waldstücken schnell verdeckt werden. Hier, in der nördlichen Mooslandschaft sind

Orientierungspunkte rar. Nicht einmal die Regattaanlage wird durch einen Hochpunkt markiert. Wichtige Überquerungen von Straßen oder Autobahnen sind nicht weiträumig sichtbar gekennzeichnet.

In der Zusammenschau ist die Heide also stark durch weiträumige Ruhepole geprägt. Lineare Strukturen wie die Sichtachsen in den Wäldern halten sich eher im Hintergrund und durchlaufen Waldpartien. Im Moos ist es umgekehrt: die Landschaft ist kleinteiliger und stärker gegliedert. Starke Richtungen bestimmen das Landschaftsbild. Besonders die Kanalalleen sollten als großräumige Verbinder sichtbar gehalten werden. Die Kiesweiher bilden wichtige Knotenpunkte in der Landschaft. Besonders im Norden der Mooslandschaft fehlen Orientierungspunkte. Im Weiteren gilt es nun zu prüfen, wie sich diese wahrnehmungsleitenden Raumstrukturen mit den Wegetypen verbinden und ob sich daraus selbstverständliche und funktionale Wegebeziehungen ergeben.

Die Wegetypen

Arbeiten mit den Wegetypen bedeutet erst einmal, sämtliche Wege außerhalb der Siedlungen zu kartieren und entsprechend einzuordnen. So erhält man eine kartografische Übersicht, welche landschaftsbezogenen Wegetypen im Münchner Norden besonders stark vertreten sind, sich gleichsam durchziehen und von daher die Landschaftswahrnehmung und das Unterwegssein prägen. Die Wegetypen sind mit allgemein formulierten Qualifizierungsempfehlungen verbunden. Hier werden sie nun auf die konkrete Situation bezogen und verfeinert. Viele der Einschätzungen und Empfehlungen basieren auf dem Dialog mit Ortskundigen und der Einbindung ihrer Expertise.

Begleiterwege

Begleiterwege sind in beiden Landschaften des Münchner Nordens zu finden. Zahlreich und in prominenter Lage durchlaufen sie das Gebiet und bilden damit die Basis für die Erschließung der Landschaft und die Einbindung wichtiger Freizeitziele. Im Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos begleiten sie Gräben, Bäche und Gehölzstreifen, die die Landschaft in langgezogene Räume gliedern und ihr die spürbare Nord-Süd-Ausrichtung geben. Die Teilnehmenden der Walks im Sommer 2017 empfanden die Passagen auf den Begleiterwegen als sehr angenehm. Bedauert wurde jedoch, dass die Gehölzstreifen kaum einen Blick auf die durchaus hörbaren Bäche freigeben. Nur im Winter sind sie einsehbar. Im siedlungsnahen Bereich verliert sich zudem die enge Verbindung von öffentlich nutzbaren Wegen und den Bächen, die hier vielfach durch Privatgrundstücke laufen, wie etwa der Feldmochinger Mühlbach. So erschließt sich auch die ursprüngliche Bedeutung der Bäche für den Mühlenbetrieb kaum mehr im Vorbeigehen. Im Landschaftsraum der Heide verlaufen die Begleiterwege vor allem an den offenen und lichten Waldsäumen. Als zentrale Vernetzungselemente bieten sie weite Ausblicke über die Heideflächen. Hier sind sie geradezu prädestiniert für Rundwege.



Am Feldmochinger Mühlbach | Abb. 84

Alleen

Quer zur dominierenden Süd-Nord-Ausrichtung der Feldflur durchziehen die Kanalalleen das Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos. Sie gehören zu den Starken Richtungen dieser Landschaft. Der Kanal, seine Dämme und die sehr hohen, prachtvollen Eschen und Pappeln ermöglichen einen angenehmen Aufenthalt auf den Alleewegen. Die Überalterung des Gehölzbestandes und teilweise zu dichter Wildaufwuchs auf den Dämmen bringen jedoch die historischen Spuren und Raumbezüge zum Verschwinden. Die Kanalalleen sind deshalb nur mehr eingeschränkt einsehbar. Auf den Walks wurde wiederholt der Wunsch geäußert, die Kanäle wieder sichtbarer und zugänglicher zu gestalten. Aufgrund querender Verkehrsinfrastrukturen lässt sich dem Würmkanal zudem nicht auf ganzer Länge folgen. Am Kreuzungspunkt der Sonnenstraße (Staatsstraße 2342) mit der Bahnstrecke München-Freising müssen Umwege unternommen wer-



Der Würmkanal | Abb. 85

den, die die landschaftlichen, baukulturellen und wasserbaulichen Zusammenhänge des Kanalsystems aus dem Blick geraten lassen. Entlang des Dachau-Schleißheimer Kanals führt die Bundesstraße 471. Der parallel geführte Radweg verläuft bedauerlicherweise nicht am Kanal, sondern davon getrennt nördlich der stark befahrenen Hauptverkehrsstraße.

Zum Wegetyp der Alleen gehören im Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos wie auch in den Heideflächen die historischen Landstraßen wie etwa die Lerchenauer Straße oder die Münchner Allee. Sie laufen im Landschaftsraum radial auf die Ortsmitten zu und bieten so viel Orientierung. Zum Teil nehmen sie heute als überörtliche Verbindungen den motorisierten Verkehr auf. Meist mit parallel geführten Radwegen ausgestattet, bieten sie dem Radverkehr schnelle Verbindungen an, die aber auch starken Immissionen ausgesetzt sind. Die Alleen in der Hochmuttinger Heide sind hingegen weitgehend frei von motorisiertem Verkehr, teils asphaltiert, teils chaussiert. Entsprechend beliebt sind sie bei allen, die zu Fuß, mit dem Rad oder anderen nicht oder nur schwach motorisierten Fortbewegungsmitteln unterwegs sind.

Sichtachsen

Im Bereich der Nordheiden werden die Kanalalleen abgelöst durch Sichtachsen, die ebenso im Schlosspark von Schleißheim ihren Ursprung nehmen. Sie markieren weiträumige Blickbezüge, sind aber gegenüber den Kanalalleen deutlich weniger in der Landschaft präsent. Teilweise sind die Sichtachsen durch Baumspaliere hervorgehoben, wie etwa am Schleißheimer Kanal in Richtung Garching.

Nicht überall sind die Sichtachsen mit durchlaufenden Wegen verbunden. Die Sichtachse in Richtung St. Valentin in Oberföhring etwa lässt sich in ihrem Verlauf allenfalls queren. Die Blickfänge am Ende der Sichtachsen sind heute in der Regel nicht mehr sichtbar. Hier verstellt ein Autobahndamm die Sicht, dort ist die Sichtsachse zugewachsen. Nur vereinzelt



Blick in die Schleißheimer Straße | Abb. 86

lässt sich dieser Zusammenhang wiederherstellen, etwa durch Freistellung innerhalb der Wälder. Mehrere Sichtachsen dienen heute als überörtliche Verbindungsstraße wie die Kreuzstraße bei Lustheim oder sie bilden zentrale städtebauliche Achsen aus wie die Schleißheimer Straße in München.

Trampelpfade

In erstaunlichem Kontrast zu den Sichtachsen und Alleen stehen die vielen Trampelpfade, die die Heide überziehen. Die Böden sind weich, nachgiebig, die Gräser scharfkantig. Nach Niederschlägen muss man Pfützen umrunden. Die Bewegungsfreiheit auf den Heideflächen ist allerdings in Teilbereichen aus naturschutzfachlichen Gründen und wegen der noch andauernden militärischen Nutzung eingeschränkt. Für die Südliche Fröttmaninger Heide liegt ein naturschutzfachliches Zonierungskonzept vor, das Flächen zum freien Betreten und Zonen mit Wegegebot ausweist. Weite Bereiche sind jedoch auch wegen der noch vorhandenen Kampfmittelreste nur eingeschränkt zugänglich.

Im Fall des nördlichen Teils der Fröttmaninger Heide steht deren einladende Zugänglichkeit in krassem Widerspruch zur Ausschilderung als militärisches Sperrgebiet.



Am Feldmochinger Anger | Abb. 87

Gänge

Ähnlich dicht wie das Netz der Trampelpfade ist das der Gänge in den Wäldern. Sie orientieren sich jedoch eher an einer wirtschaftlichen Erschließung als an eingängigen Anschlüssen an die Siedlungsbereiche. Zudem sind die Waldflächen – hier insbesondere das Schweizerholz – durch Straßen und Schienen stark von ihrem landschaftlichen Umfeld abgetrennt. In den Wäldern dominieren einfache Forstwege. Nur die Fahrspuren sind mehr oder weniger befestigt. Die Nutzungsintensität bestimmt den Vegetationsaufwuchs.



Waldweg am Regattasee | Abb. 88

Parkwege

Eingebunden in das Netz aus vornehmlich Begleiterwegen und Alleen sind die Parkwege des Schlossparks von Oberschleißheim, an der Regattastrecke sowie an den Badeseen mit ihren ganz eigensinnigen Erschließungsmustern. Die Schleißheimer Anlagen greifen über die Kanalalleen und Sichtachsen weit hinaus und bieten zugleich sehr intime Gartenräume mit nobel knirschenden Kieswegen. An der Regattastrecke erfordert der Sportbetrieb eine robuste, asphaltierte Wegeinfrastruktur. Die glatten Beläge machen die Regattaanlage auch attraktiv zum Inlineskaten. In ihren Randbereichen bindet sich die Anlage durch einfache Kieswege in das übergeordnete Wegenetz ein. Ähnliches gilt für die Badeseen. Hier kann man zudem über weite Rasenflächen barfuß gehen.



An der Regattastrecke | Abb. 89

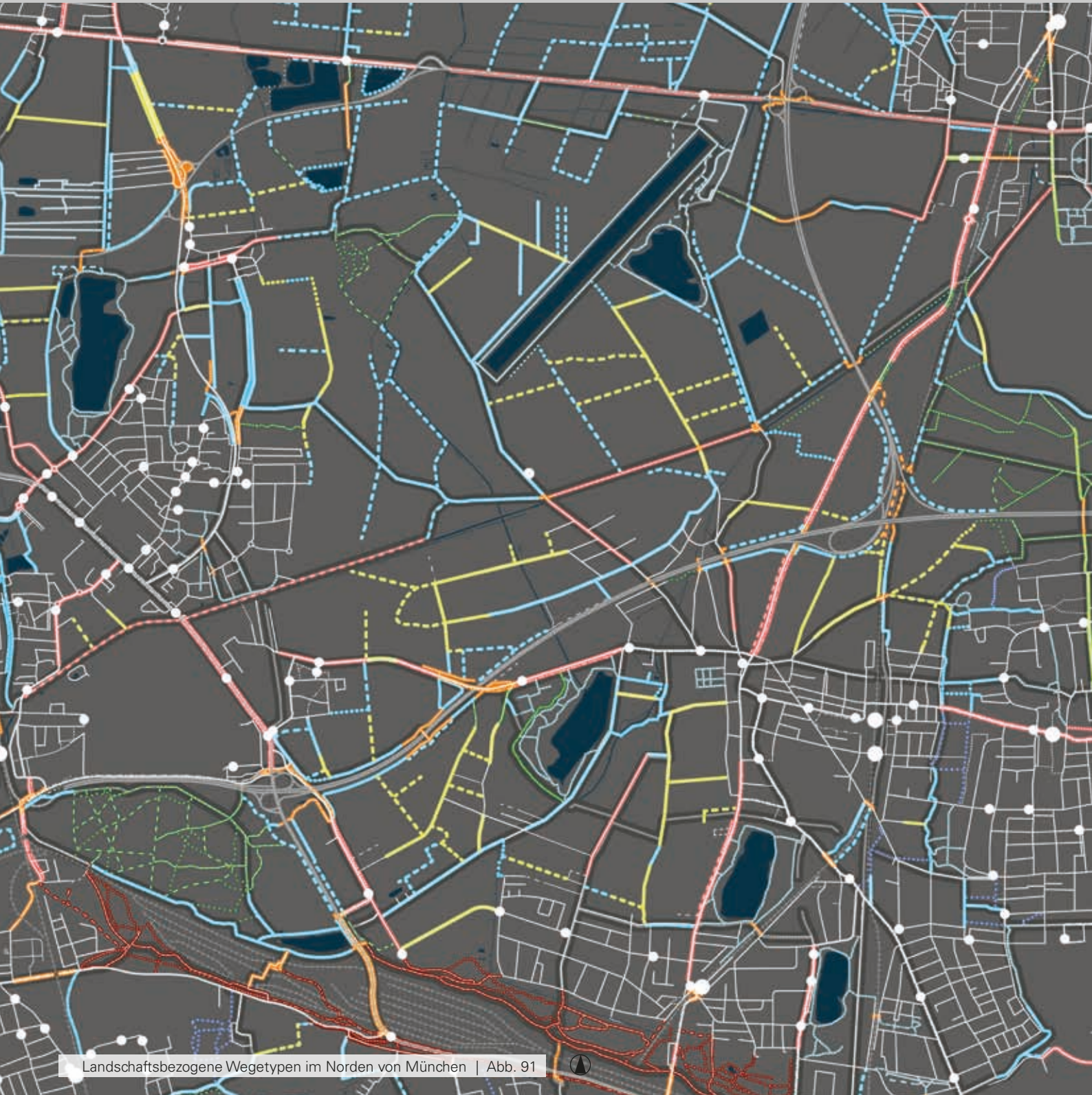
Durchlässe

Besondere Bedeutung kommt in dieser an Gewässern wie Verkehrsinfrastrukturen reichen Landschaft den Durchlässen als Verknüpfungs-, Aussichts- und Orientierungsorten zu. Auf den Walks im Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos wurden die sich bietenden Ausblicke und die Aufenthaltsqualität dieser Orte, etwa am Eishüttenplatz, hervorgehoben. Die Knotenpunkte im Wegenetz bieten auch das Potenzial zur Schaffung kleiner Plätze mit Sitzbänken. Klar bemängelt wurde die Gestaltung mancher Autobahnunterführungen. Besonders die unwirtliche Atmosphäre der Unterführung am Würmhölzlgraben und ihr fehlender Anschluss an die Karlsfelder Straße und den Feldmochinger See wurden kritisiert. Besondere Durchlässe bietet die Lärmschutz-Topografie des Rangierbahnhofes. Ein Geflecht von Wegen zieht sich hier über die Lärmschutzwälle und bietet spannende Ausblicke sowie starke Reliefs, verschlungene Trampelpfade und große Pfützen für spiel-sportliche Bewegungen.



Über die Bajuwarenstraße in Karlsfeld | Abb. 90

Besonders Begleiterwege und Alleen kennzeichnen also die Wegelandschaft im Norden von München. Sie gilt es unterscheidbar zu halten und ihre spezifische Verbindung mit den wahrnehmungsleitenden Raumstrukturen zu stärken. Durchlässe sollten einladender gestaltet werden, insbesondere die Unterführungen. Außerdem stellt sich die einzigartige Qualität einer Verbindung von Heideflächen und Trampelpfaden, von Bewegungsfreiheit und entspannter Aufgeschlossenheit als sensibel heraus. Sie bedarf strategischer Umsicht beim Ausbau von Wegen.



Landschaftsbezogene Wegetypen im Norden von München | Abb. 91








Landschaftsbezogene Wegetypen und der Ausbauzustand der Wege

Wegetypen

-  Allee
-  Begleiter
-  Durchmesser
-  Durchlass / Übergang
-  Gang
-  Sichtachse
-  Trampel- / Trittpfad
-  Wegezopf / -geflecht

Ausbauzustand

-  Trampelpfad mit offener, weicher Bodennarbe
-  Fußweg mit wassergebundener Wegedecke
-  Rad- und Fußweg mit asphaltierter oder gepflasterter Oberfläche
-  Feldweg mit leicht befestigten Fahrspuren und Vegetationsstreifen
-  Auf ganzer Breite chaussierter Feldweg
-  Feldweg oder Nebenstraße (asphaltiert)
-  Straße einschließlich Gehwege
-  Gemeindestraße mit asphaltierter Fahrdecke
-  Separater und asphaltierter Radweg an Hauptverkehrsstraße
-  Autobahn oder anbaufreie Hauptverkehrsstraßen
-  U- / S-Bahn-Haltestellen
-  Bushaltestellen

Das Wegegrundgerüst

Das übergeordnete, für den gesamten Grüngürtel abgeleitete Wegenetz wurde für den Münchner Norden überprüft und verfeinert. Mit dem Wegegrundgerüst kann die Anbindung des Grüngürtels an die Siedlungsbereiche, an die U- und S-Bahnhöfe, die Parkmeilen der Münchner Freiraumkonzeption und zentrale Radrouten untersucht werden. Ferner lässt sich einschätzen, ob alle wichtigen Freizeitziele und touristischen Anziehungspunkte wie etwa die Schlösser von Schleißheim oder die Regattastrecke im Grüngürtel hinreichend eingebunden sind. Überhaupt erleichtert es das Wegegrundgerüst, die Durchlässigkeit des Landschaftsraums abzuschätzen. Auch große Feldfluren können als Barrieren wirken. Außerdem wird ersichtlich, wo sich siedlungsnah kleinere Rundwege anbieten. Das Wegegrundgerüst markiert zudem wichtige Netzergänzungen und Lückenschlüsse.

Die Wege des Grundgerüsts decken bereits heute den Münchner Norden gut ab. Alle ein bis zwei Kilometer stößt man auf einen gut ausgebauten, in der Regel geschotterten oder asphaltierten Weg. Das Netz bedient nahezu alle Richtungen. Auch die Vielzahl von Ausflugs- oder Freizeitzielen ist zumindest angebunden, wenngleich nicht immer zugleich aus allen wünschenswerten Richtungen.

Barrieren und Lücken im Wegenetz sind insbesondere längs des Würmkanals oder der Bahnlinie nach Freising zu finden. Die Sonnenstraße in Oberschleißheim und die Bahnstrecke durchtrennen die Kanalallee und damit die Verbindung zwischen Nordheide und Moos. Der Würmkanal kann auch selbst ein Hindernis darstellen. Zwischen der Siedlung Ludwigsfeld und dem Zentrum von Karlsfeld besteht – außer der stark befahrenen Dachauer beziehungsweise Münchner Straße – keine bequeme und sichere Anbindung für den Fuß- und Radverkehr. Des Weiteren fehlen attraktive Wege, die den Lerchenauer See, den Fasaneriesee und den Feldmochinger See untereinander verbinden und sowohl in Richtung Olympiapark als auch Karlsfeld anbinden. Das Wegegrundgerüst zeigt hierzu günstige Netzergänzungen auf. Auch einzelne Anschlusspunkte an die benachbarten Landschaftsräume könnten einen Ausbau erfahren, so etwa an der Ingolstädter Straße in Richtung Garching.

Die S-Bahn- und U-Bahnhöfe sind in der Regel über innerörtliche Straßen gut erreichbar. Am Bahnhof Feldmoching wäre eine südliche Fortführung des von Oberschleißheim kommenden bahnparallelen Weges wünschenswert. Der S-Bahnhof Karlsfeld könnte bei einer Umwandlung der aufgelassenen Bahnbrücken über den Stadtring zu einer Basisstation für das Unterwegssein im Grüngürtel werden.

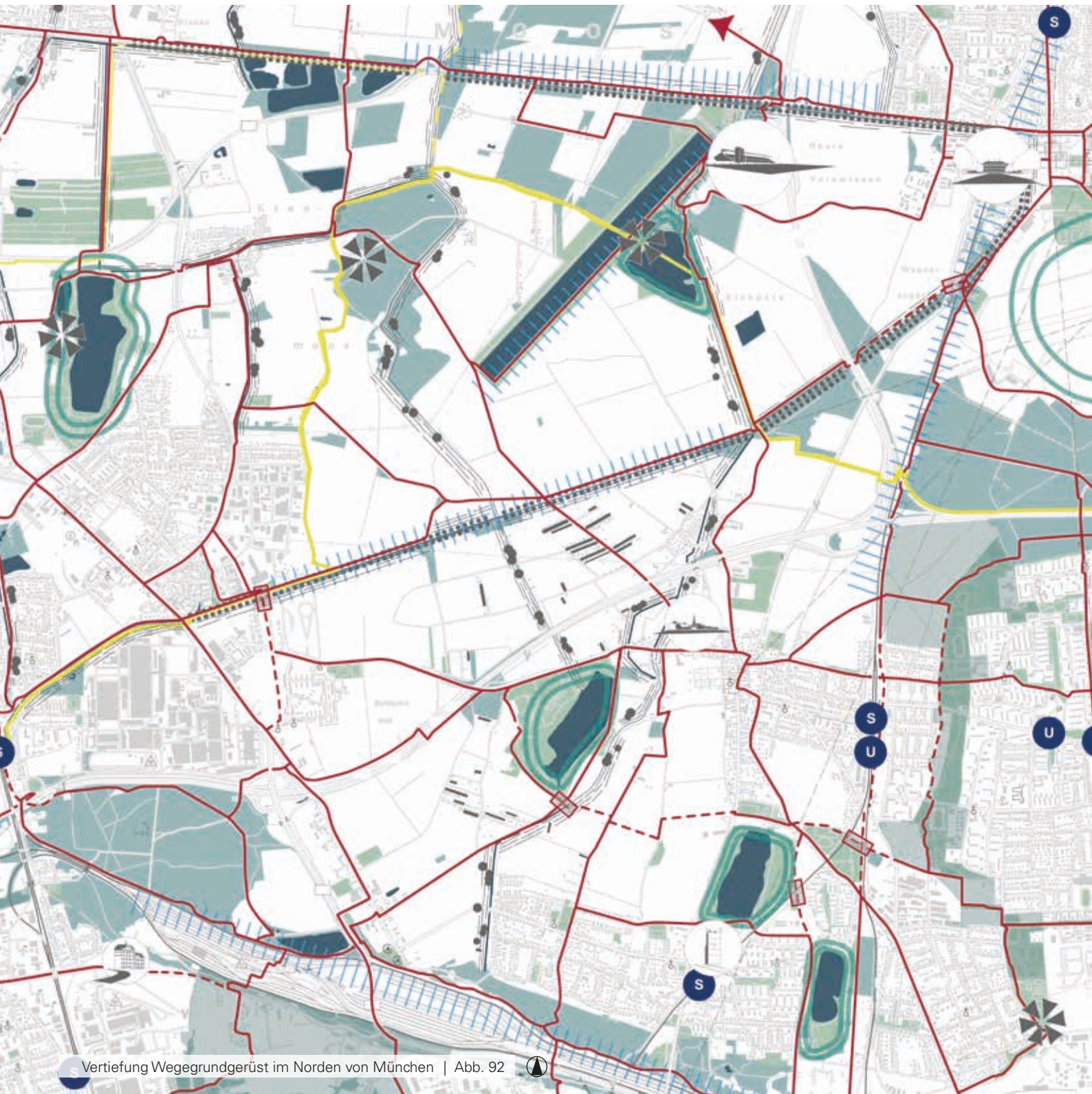
Der Norden Münchens und die angrenzenden Gemeindegebiete von Oberschleißheim und Karlsfeld sind reich an freizeitbezogenen oder touristischen Destinationen. Hierzu zählen die Schleißheimer Schlösser,

der Sonderflugplatz von Oberschleißheim und die dortige Außenstelle des Deutschen Museums, die Regattastrecke, das neue Trainingsgelände des FC Bayern München, die Allianz Arena, der Dokumentationsort für das KZ-Außenlager München-Allach, eine Vielzahl von Biergärten, Krautgärten, Reitanlagen und die Badeseen in Karlsfeld, Feldmoching und Oberschleißheim. Sie alle sind über Wege angebunden. Bei der Entwicklung der Wege im Grüngürtel wird es jedoch darum gehen müssen, die Ausflugsziele noch besser einzubinden. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Hochmuttinger Heide.

In Kombination mit der Karte landschaftsbezogener Wegetypen und den darin ebenso vermerkten Ausbauzuständen der Wege lässt sich zudem erkennen, ob beziehungsweise wie ein Weg seiner Funktion entspricht, etwa als Hauptweg. Ist er hinreichend befestigt, mindestens geschottert oder asphaltiert, oder „nur“ ein Trampelpfad? Sieben Ausbautypen beschreiben die jeweilige Nutzungsbestimmung, ungefähre Breite und Beschaffenheit der Wege und damit zentrale Aspekte ihrer Funktionalität. Muss man beim Spaziergehen nach dem Regen mit Matsch und Pfützen rechnen? Komme ich hier gut mit dem Fahrrad oder einem Rollstuhl durch? Darüber hinaus hat der Ausbauzustand der Wege auch Bedeutung für die intuitive Orientierung. Ein plötzlicher Belagswechsel oder Verengung eines Weges lässt aufmerken: „Bin ich hier noch richtig?“. Ein Hauptweg, der eine direkte überörtliche Verbindung aufbauen soll, braucht eine gewisse Kontinuität, auch in der Wegedecke. Eine Übersicht zu den Ausbautypen befindet sich in der rechten Innenseite des Umschlags.




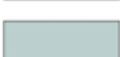













„Eine durchgehende Grünverbindung von der Regattastrecke über die Seen bis zum Olympiapark. Größer denken!“

Teilnehmer auf einem Walk im Sommer 2017





Das Wegegrundgerüst im Norden von München

-  Gewässer
-  Wald
-  Grünfläche
-  Parkmeilen / Grünzüge
-  Wegegrundgerüst
-  Ausbaurorschlag Wegegrundgerüst
-  Vorschlag für neue Über- / Unterführung
-  Stadtgrenze der Landeshauptstadt München
-  Sichtachsen
-  U- / S-Bahnhof
-  Aussichtspunkte
-  Orientierungs- und Anziehungspunkte
-  Starke Richtungen
-  Ruhepole
-  Trittpfade
-  Bachwegenetz
-  Kanalallee

Die Karte des Wegegrundgerüsts im Grüngürtel ist ein gutachterlicher Vorschlag zur landschaftsbezogenen Entwicklung des Wegenetzes, jedoch keine abgestimmte und abgewogene Planung. Auch sind Fragen des Eigentums, der Übernahme von Bau- und Unterhaltungskosten und der Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit auf den Wegen nicht berücksichtigt.



Die Wegelandschaft gestalten

Das Wegekonzept geht von den Qualitäten und Eigenarten der Landschaften aus und schlägt vor, diese noch besser erlebbar zu machen, zum Beispiel durch eine multifunktionale Gestaltung von Aussichtspunkten und durch ein Vegetationsmanagement, das Durchblicke und Einblicke ermöglicht und den Blick auf die Schönheiten der Landschaften lenkt.

Das Dachauer Moos und die Heiden im Norden von München unterscheiden sich deutlich in ihrer Atmosphäre, Struktur und Nutzung. Sie bieten den Menschen, die dort unterwegs sind, ganz unterschiedliche Landschaftserlebnisse. Das Konzept baut auf diesen Kontrasten auf, die bislang jedoch kaum im Übergang von einem zum anderen Landschaftsraum wahrnehmbar sind. Besonders das Autobahndreieck München-Feldmoching und die Bahnstrecke nach Freising bilden massive Barrieren zwischen Moos und Heide. Eine zentrale Konzeptidee ist es daher, die Landschaftsräume besser zu verknüpfen und insbesondere den Übergang von Moos und Heide stärker verbindend zu gestalten. Hier wie anderswo gilt es, Barrieren zu überwinden, neue Wegebeziehungen aufzubauen und verbindende Gestaltungselemente zu setzen.

„Ich möchte das Gefühl haben, draußen zu sein. Hier soll es anders aussehen als in einem Stadtpark“

Teilnehmerin auf einem Walk im Sommer 2017

Die Wegelandschaft im Münchner Norden





Das Bild „Wegelandschaft“ ist kein Plan im herkömmlichen Sinn. Es orientiert sich am heutigen Zustand der Landschaftsräume und hebt zunächst einmal strukturgebende Elemente wie den Würmkanal, die Gemüsefelder um Feldmoching oder die Anlagen der Oberschleißheimer Schlösser hervor. Deutlich erkennbar sind die großen Ruhepole der Heideflächen oder die kleinen der Kiesweiher. Starke Richtungen wie die Kanalalleen und Sichtachsen rund um die Schlösser von Schleißheim lassen sich ebenso gut erkennen. Auch die unterschiedlichen Wegetypen wie etwa die Begleiterwege in der Mooslandschaft sind als wichtiges Landschaftselement herausgearbeitet. Das Bild zeigt also, was schon alles da und gut ist. Darüber hinaus markiert es bereits Ansätze zur Qualifizierung und Profilierung.

Die Wegelandschaft im Münchner Norden

Landmarken könnten manchen Badesees und die Regattastrecke als Anziehungspunkte in der Landschaft erkennbarer werden lassen und Orientierung bieten.

Durch Rekultivierung beziehungsweise Nachpflanzung der Kanalalleen ließen sich deren markante Silhouetten im Landschaftsraum erhalten.

Im siedlungsnahen Bereich der Feldmochinger Feldflur können die intensiv gartenbaulich genutzten Bereiche zusammen mit den Krautgärten zu einem Gartenland entwickelt werden, das attraktive, von Einzelbäumen akzentuierte Wegeverbindungen mit reizvollen Blicken über Ansaaten, Salatkopfreihen und Gemeinschaftsgärten verbindet.

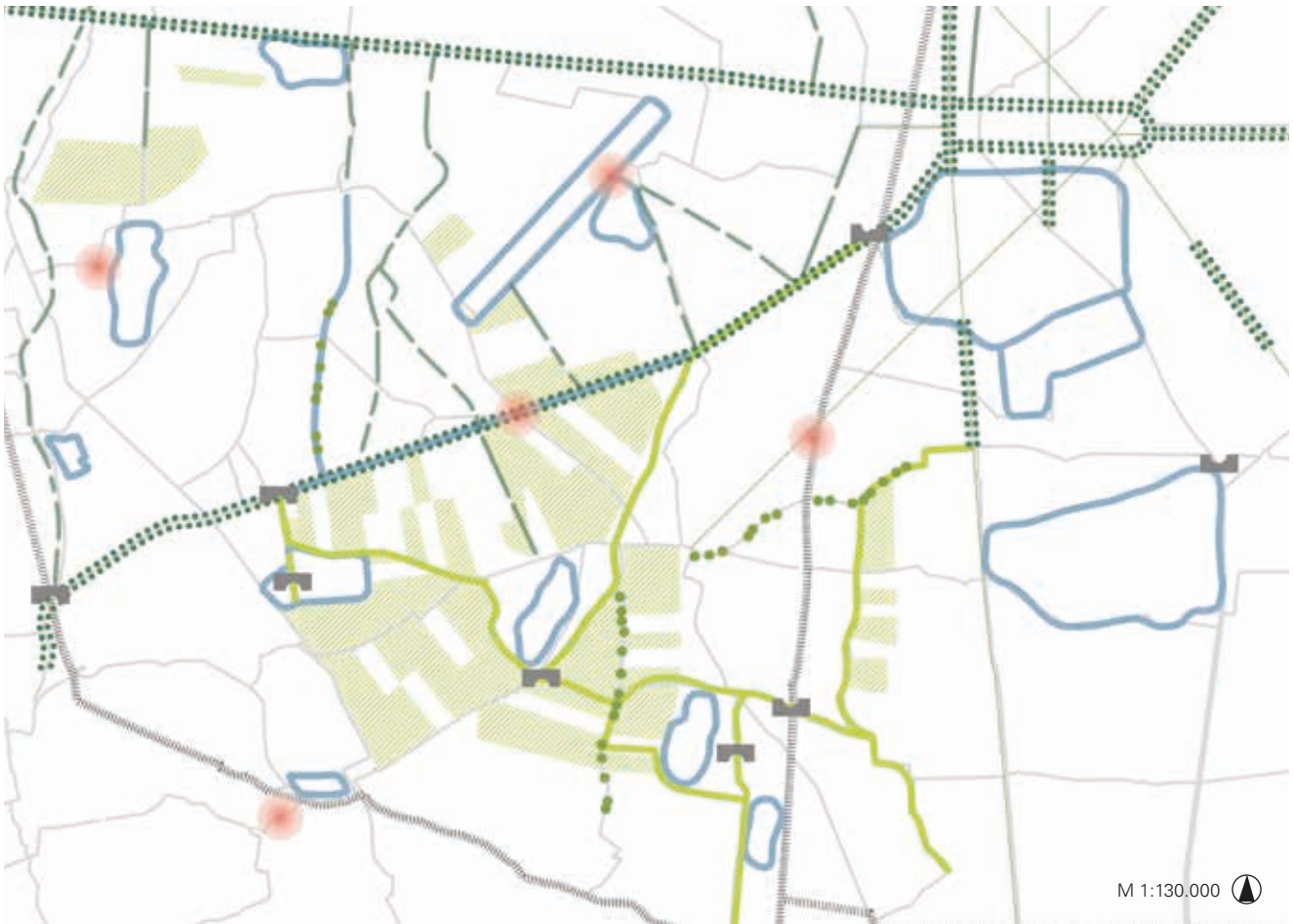
Neue Unterführungen an der Sonnenbeziehungswiese Feldmochinger Straße und an der Bahntrasse könnten die Wege längs des Würmkanals wieder durchgängig machen. Die Kanalalleen binden Moos- und Heidelandschaft zusammen.

Um die Heiden herum könnten die Saumwege durchgängiger gestaltet werden. Sie sind ideale Rundwege.

Als Alternative zur Feldmochinger Straße könnte entlang der Bahnstrecke nach Freising ein durchgängiger, von Immissionen kaum belasteter und von Hochstaudenfluren begleiteter (Rad-)Weg gebaut werden.

Längs des Dreisprungs von Lerchenauer See, Fasangersee und Feldmochinger See könnte die Einflechtung des Olympiaparks in das Wegenetz des Grüngürtels ausgebaut werden. Hierzu sind Brücken und neue Wege durch die Feldflur notwendig.





Strategische Bausteine | Abb. 96

- Wegenetz
- Wegeausbau und Lückenschlüsse
- neue Über-/Unterführungen
- Bahnwege
- Vielfältiges Vegetationsmanagement
- Gestaltung von Aussichts- und Hochpunkten
- ▨ Schaufelder stadtnaher Gartenbaubetriebe
- Erlebbare Säume

Strategische Bausteine

Die Strategischen Bausteinen zeigen konkret auf, wo und wie sich das Wegenetz im Münchner Norden im Sinne der Leitlinien Funktionalität, Orientierung und Abwechslungsreichtum verbessern lässt. Sie machen anschaulich, wie der Grüngürtel als Funktions- und Identifikationsraum in Wert gesetzt und den gegenwärtigen Ansprüchen an die stadtnahen Landschaften im Kontext der sich verdichtenden Stadtregion besser entsprochen werden kann. Es handelt sich dabei um Planungsideen und keine fertigen Planungen.

Die Vorschläge für die Umsetzung der Konzeptideen beziehen sich teilweise auf konkrete Wegeabschnitte oder Orte. Teilweise beschreiben sie ein Vorgehen, das an verschiedenen Orten umgesetzt werden kann, je nachdem, wo und wofür sich gerade Gelegenheiten, Finanzierungsmöglichkeiten oder engagierte Akteure finden lassen. Der rote Faden ist, dass alle Maßnahmen im bebauten wie unbebauten Bereich, auf ökologisch sensiblen wie intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen immer in den Zusammenhang einer Verbesserung des Wegenetzes und des Landschaftserlebens gesetzt werden.

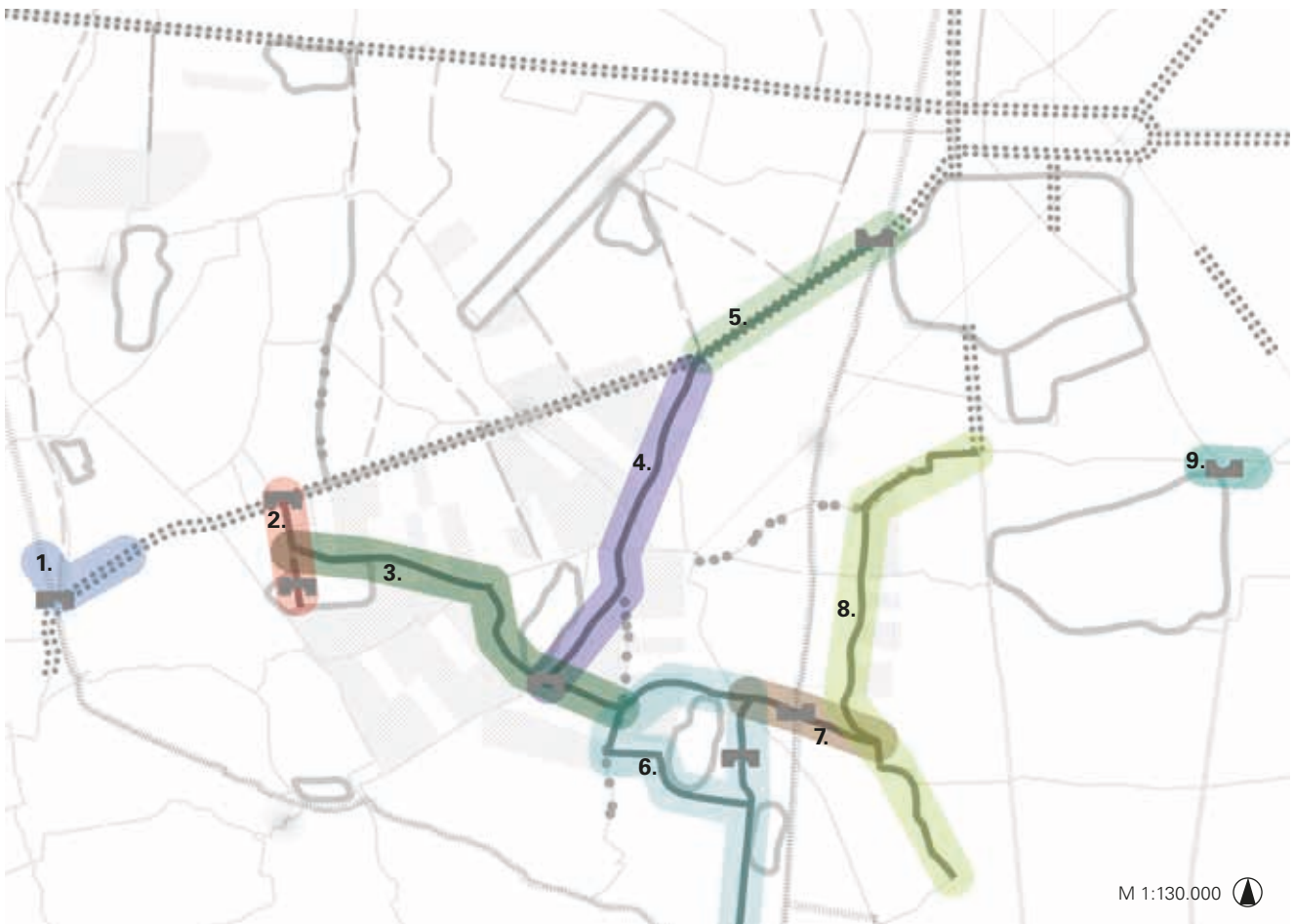
Die Strategischen Bausteine sprechen sehr unterschiedliche Zeithorizonte an. Es gibt zukunftsweisende Vorschläge, die strukturelle Verbesserungen im Wegenetz anschieben, aber nur in langwierigen Verhandlungen Schritt für Schritt realisierbar sind. Ihre Umsetzung benötigt einen langen Atem, zumal sie die beteiligten Akteure auch vor finanzielle Herausforderungen stellt. Dagegen können andere Projekte kurzfristig verwirklicht werden, weil sie etwa im Rahmen von Siedlungsentwicklungen oder ohnehin laufenden Neu- oder Umbauprojekten – so etwa an der Regattastrecke – Unterstützung finden oder gar im Rahmen von regulären Pflege- und Unterhaltsmaßnahmen durchgeführt werden können. Für alle Projekte und strategischen Bausteine gilt jedoch: Es lohnt sich, die Konzeptphase ernst zu nehmen, weil sich auftuende Möglichkeitsfenster nur genutzt werden können, wenn man startklar ist und profunde Vorüberlegungen angestellt hat.



Lückenschlüsse im Wegegrundgerüst

Lückenschlüsse im Wegenetze machen störende Umwege unnötig und beseitigen eventuell sogar Gefahrenstellen wie ungesicherte Querungen von Bahntrassen. Sie unterstützen eine intuitive Orientierung, indem sie eingängige Verbindungen herstellen und damit eine sonst notwendige Ausschilderung der Wege erübrigen. Zudem können sie im Einzelfall auch Ordnungs- und Bezugssysteme sowie räumliche Zusammenhänge in der Landschaft (wieder) sichtbar machen und erschließen. Das können historische Sichtachsen sein, Gewässerverläufe oder Kooperationsverbände aus Landwirtschaft und Urban Gardening Projekten (Krautgärten). Übergeordnet können Lückenschlüsse im Netz auch zur Verknüpfung der Landschaftsräume im Grüngürtel beitragen und so deren unterschiedliche Charakteristika erfahrbar machen. Bei allen Projekten gilt es jeweils die Landschaften rund um den Lückenschluss einzubinden, ökologisch aufzuwerten sowie aus Resträumen ein landschaftliches Kontinuum herzustellen.

Auf den nachfolgenden Seiten sind alle Vorschläge zu Lückenschlüssen im Wegegrundgerüst in einer Karte lokalisiert. Mit dem Vorschlag zum Bau einer Unterführung der Staatsstraße 2342 und der Bahnstrecke München-Freising wird eines der Schlüsselprojekte portraitiert.



Lückenschlüsse im Wegegrundgerüst | Abb. 98

1. Mit dem Umbau der aufgelassenen Güteranschlussbahn entsteht eine direkte Anbindung des S-Bahnhofs Karlsfeld an den Allacher Forst und den Grüngürtel.
2. Eine Brücke über den Würmkanal zwischen der Siedlung Ludwigsfeld und Karlsfeld schafft nicht nur eine wichtige Alltagsverbindung für den Weg zur Arbeit, als Schulweg und zum Nahversorger, sondern ist gleichzeitig ein entscheidender Baustein für die Vernetzung des Grüngürtels.
3. Der Bau eines Brückensteiges am Feldmochinger Mühlbach ist Teil einer direkten Verbindung zwischen Fasaneriestee und der Siedlung Ludwigsfeld.
4. Ein Trittspfad längs des Feldmochinger Mühlbaches fädelt die alten Mühlstandorte des Ortes auf. Es ist ein Pfad durch die Wirtschaftsgeschichte von Feldmoching.
5. Eine Unterführung der Staatsstraße 2342 und der Bahnstrecke nach München-Freising macht die Allee am Würmkanal vom Eishüttenplatz bis zur Jägerstraße in Oberschleißheim wieder durchgängig begehbar (siehe rechte Seite).
6. Eine Verlängerung der Lassalle-Straße in Richtung Fasaneriestee über die Bahnstrecke München-Freising hinweg verbessert die Anbindung des Olympiaparks an den Grüngürtel.
7. Eine Brücke oder Unterführung an der Gundermannstraße/Faganastraße verbindet den Stadtteil Hasenberg mit den westlich gelegenen Badeseen.
8. Der Ausbau des Nord-Süd-Wegs über den Feldmochinger Anger ließe sich mit dem Bau attraktiver Aufenthaltsmöglichkeiten verbinden.
9. Eine Querungsmöglichkeit an der Ingolstädter Straße auf Höhe des Helmholtz Zentrums stärkt die Verbindung der Heideflächen im Norden von München und verbessert die Anbindung nach Garching.

Beispiel: Lückenschluss im Wegegrundgerüst



Am Neuen Schloss Schleißheim | Abb. 99

Bau einer Unterführung der Staatsstraße 2343 und der Bahnlinie München-Freising, um eine durchgehende Wegeverbindung zwischen Eishüttenplatz und Jägerstraße (Oberschleißheim) entlang des Würmkanals herzustellen.

Konzeptionelle Ziele

Der historischen Kanalachse folgend soll eine Wegeverbindung hergestellt werden, die den alten Zusammenhang zwischen dem Karlsfeld-Ludwigsfelder Moos und den höherliegenden Heiden wieder erlebbar macht.

Wichtige Ausflugsziele wie etwa die Jugendbegegnungstätte am alten Tower des Flugplatzes Oberschleißheim, die Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museum sowie der Biergarten am Hangar können so besser erreicht werden.

Die Unterführung gewährleistet eine sichere Querung der Bahnstrecke München-Freising im Bereich des Würmkanals. Derzeit setzen sich zahlreiche Personen einer hohen Gefahr aus, indem sie, zum Beispiel auf schnellem Weg zum Discounter an der Sonnenstraße die Gleise überqueren. Der nächstgelegene Bahnübergang erzwingt erhebliche Umwege.

Akteure

Eisenbahnbundesamt / Deutsche Bahn AG, Freistaat Bayern, Bayerische Schlösser und Seenverwaltung, Wasserwirtschaft München, Gemeinde Oberschleißheim, Landeshauptstadt München und andere



Vorschlag einer Wegeführung längs des Würmkanals | Abb. 100

Umsetzungsmöglichkeiten

Das Projekt bedeutet einen echten Durchbruch für die Erlebbarkeit der Landschaftsräume im Norden. Allerdings ist es eher langfristig angelegt und braucht einen langen Atem, viel Verhandlungsgeschick, Geld und Überzeugungsarbeit.

Offene Fragen der Umsetzung

Verständigung mit der Gemeinde Oberschleißheim zur Verkehrsentwicklungsplanung; die wahrscheinliche Priorisierung einer barrierefreien innerörtlichen Streckenquerung in Oberschleißheim dürfte einer raschen Realisierung des Projektes entgegenstehen.

Der Würmkanal ist Landschaftsschutzgebiet und der Gehölzsaum ein zu schützendes Biotop. Welche Mindestabstände muss die neue Wegeverbindung zum Würmkanal einhalten?

Welche landwirtschaftlichen Belange sind zu berücksichtigen?

Die Ausweisung als Hauptweg oder die Bewerbung als Radroute führt umgehend zur Verkehrssicherungspflicht, die für das Wasserwirtschaftsamt als

zuständige Landesbehörde zusätzliche Kosten entstehen lässt. Wer trägt hier die Unterhalts- und Verkehrssicherungspflicht?

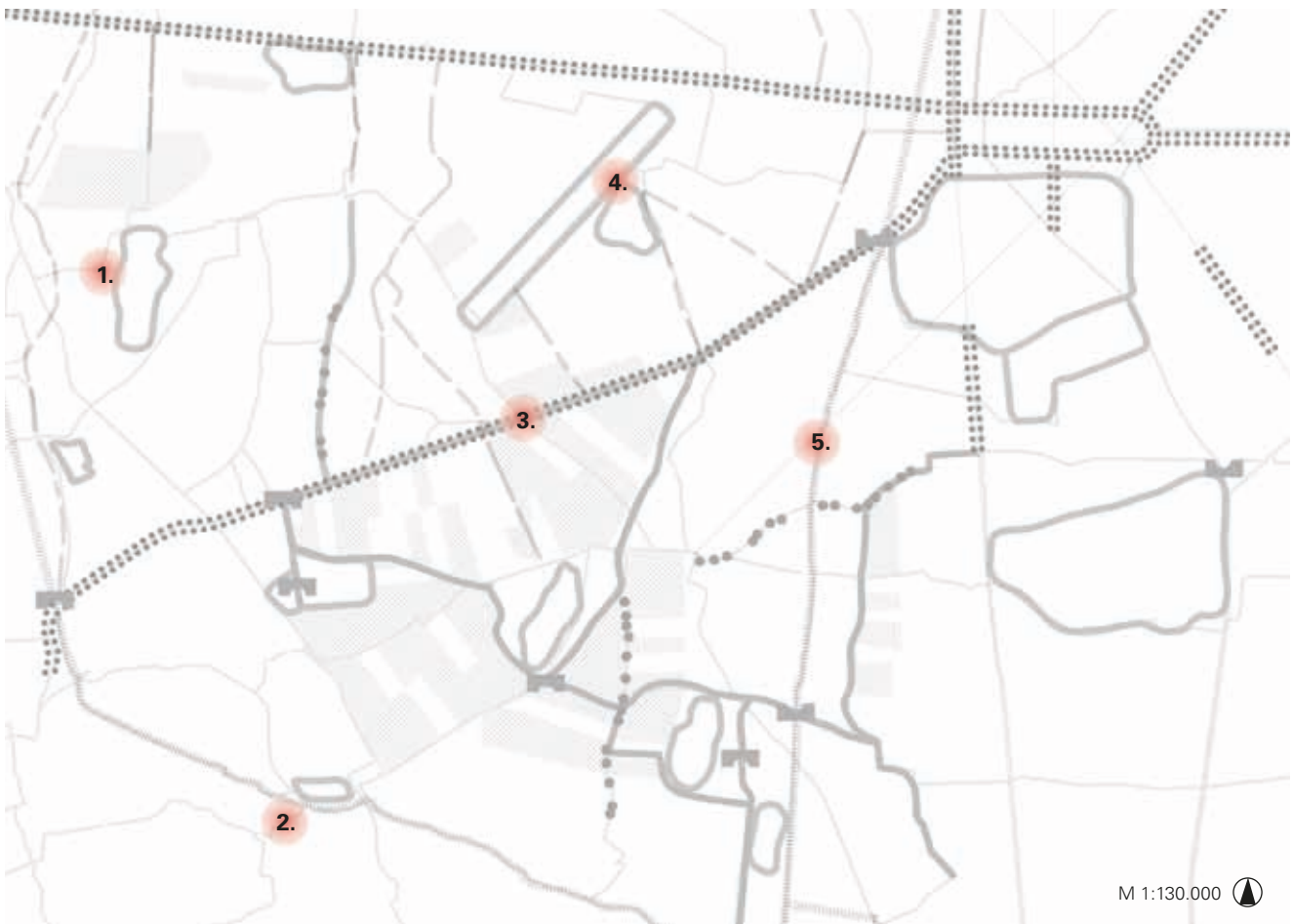


Hoch- und Aussichtspunkte

Landmarken, zum Beispiel Türme oder Aussichtshügel, dienen der Orientierung und markieren oft wichtige Ankerpunkte in der Landschaft. Sie erleichtern etwa das Auffinden von Übergängen oder von Freizeitzielen, bieten erstaunliche Ausblicke sind häufig beliebte Aufenthalts- und Treffpunkte. Ihre symbolische Zentralität speist sich oftmals aus einem gelingenden Zusammenspiel von reizvollen Szenerien und besonderen Veranstaltungen, wie etwa Freiluftkonzerten oder Sportveranstaltungen oder ihrem Gebrauch als beliebter Picknickort. Als Bestandteil baukultureller Identität gilt es, sie neuen Ansprüchen immer wieder gestalterisch anzupassen. Hier geht es zum einen darum, ihre großräumige Sichtbarkeit zu erhalten beziehungsweise zu verbessern, etwa durch das Freihalten von Blickbezügen, durch nächtliche Beleuchtung oder durch bauliche Aufhöhungen. Auch ist aus Sicht einer landschaftsbezogenen Wegeplanung zu fragen, wo weitere Hochpunkte die Orientierung erleichtern könnten. Zum anderen ist die Aufenthaltsqualität auf den Aussichtshügeln, auf Brücken oder im Umfeld von Türmen in den Blick zu nehmen. Es geht um Balkone und Aussichtskanzeln, Sitzmöglichkeiten mit Weitblick und um Details, wie angenehme Handläufe, gute Belichtung oder um die farbliche Gestaltung.

Will man einen Ankerpunkt, zum Beispiel die Regattaanlage, in Wert setzen, ihn gleichsam kulturell aufladen, sollte man den Ort in seiner prägnanten Gestaltung mit aktuellen Nutzungsvorstellungen in Einklang bringen. Es bedarf nicht nur der gestalterischen Inszenierung, sondern auch der nutzungsbezogenen Aktualisierung unter Einbeziehung der verschiedenen Nutzergruppen. Wie dies aussehen könnte, wird nachfolgend am Beispiel der Regattaanlage illustriert.

Manche dieser Empfehlungen zu Hoch- und Aussichtspunkten lassen sich auch auf Brücken, Stege, Unterführungen und andere Infrastrukturen übertragen. Sie sind nicht nur wichtige Bestandteile des Wegenetzes, sondern häufig auch Teil der lokalen Baukultur. Insofern führt die Übersichtskarte auf der nachfolgenden Seite auch Vorschläge zu ihrer Qualifizierung auf.



Übersichtskarte Hochpunkte | Abb. 102

1. Auf dem stark bewaldeten Hügel am Karlsfelder See befindet sich ein weiträumiges Spielareal. Eine Aussichtsplattform in den Kronen der Bäume könnte einen Panoramablick bieten und andererseits als Landmarke am Karlsfelder Sees dienen.
2. Das großräumige Landschaftsbauwerk des Rangierbahnhofs München Nord wird von einem dichten Wegenetz überspannt. Durchlaufende Farbmarkierungen an den Handläufen, Geländern und anderen Absicherungen sowie den Beleuchtungsmasten und die gestalterische Hervorhebungen der Anschlusspunkte können die Orientierung erleichtern.
3. Die Brücken über den Würmkanal bieten herrliche Einblicke in den baumgesäumten Kanalraum. Es sollte geprüft werden, ob sich die Brücken verbreitern und etwa mit Sitzelementen ausstatten lassen.
4. Mit der Errichtung einer weithin sichtbaren Höhenmarke könnte die Regattaanlage im Landschaftsraum sichtbarer werden (siehe rechte Seite).
5. Die Unterquerungen des Autobahndreiecks München-Feldmoching bilden einen zentralen Knotenpunkt im Wegenetz. Der Weg wird jedoch direkt an der Bahnstrecke München-Freising entlang geführt. Ein raumtrennendes Element könnte hier die Sicherheit erhöhen und die Situation aufwerten. Es sollte nicht einfach ein Zaun sein, sondern die Durchfädelung gestalterisch überzeichnen, etwa als dichte Folge von farbigen Stabelementen.

Beispiel: Erhöhung und Umgestaltung des Zielturmes der Regattaanlage



Installation eines Leuchtkörpers auf dem Zielturm der Regattastrecke | Abb. 103

Konzeptionelle Ziele

Mit einer Aufhöhung des Zielturms mittels eines Leuchtkörpers könnte eine Höhenmarke entstehen, die die Regattastrecke weithin sichtbar im Landschaftsraum markiert. Bisher verhindert die hohe und dichte Mantelvegetation des Areals jede Außenwirkung. Analog zur Allianz Arena könnte der Leuchtkörper insbesondere bei Veranstaltungen erstrahlen. Alternativ sollte auch geprüft werden, ob ein anderer Hochpunkt, etwa ein Aussichtshügel oder -turm errichtet werden kann, von dem aus sich nicht nur die Regattaanlage von oben überschauen ließe, sondern sich auch weite Aussichten über die Mooslandschaft öffnen könnten.

Des Weiteren könnte die Regattastrecke um spielsportliche Angebote ergänzt werden, um so weitere Nutzerkreise zu gewinnen. Der Vorschlag einer Umnutzung brachgefallener Bereiche des Parkplatzes zu einer BMX-Strecke ist hier nur ein Beispiel. Die Öffnung gegenüber neuen Nutzer-

gruppen könnte, auch durch Teilhabeprozesse an der Gestaltung, langfristig zur Sicherung des wertvollen Parks beitragen.

Akteure

Gemeinde Oberschleißheim, Landeshauptstadt München, Verein Dachauer Moos, Olympiapark München GmbH, Erholungsflächenverein und andere

Offene Fragen der Umsetzung

Welche Konflikte ergeben sich bei einer Erweiterung der Nutzungsangebote, wie zum Beispiel durch eine BMX-Bahn an der Wendeschleife, etwa mit dem Naturschutz?

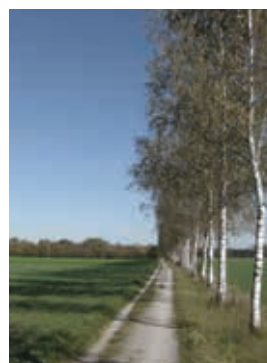
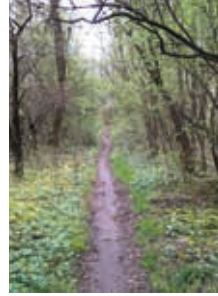
Lässt sich der Zielturm überhaupt in der vorgeschlagenen Art statisch wie technisch und denkmalschutzgerecht ausbauen? Wie kann die hohe Gestaltungsqualität der Anlage erhalten bleiben?

Wie lässt sich die Regattastrecke besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschließen? Lässt sich von den



Zielturm der Regattastrecke | Abb. 104

nahegelegenen S-Bahn-Stationen ein Shuttle-Service einrichten? Welche Nutzergruppen und Akteure ließen sich auch als Paten neuer spielsportlicher Einrichtungen und für Pflege und Unterhalt der Anlagen gewinnen?



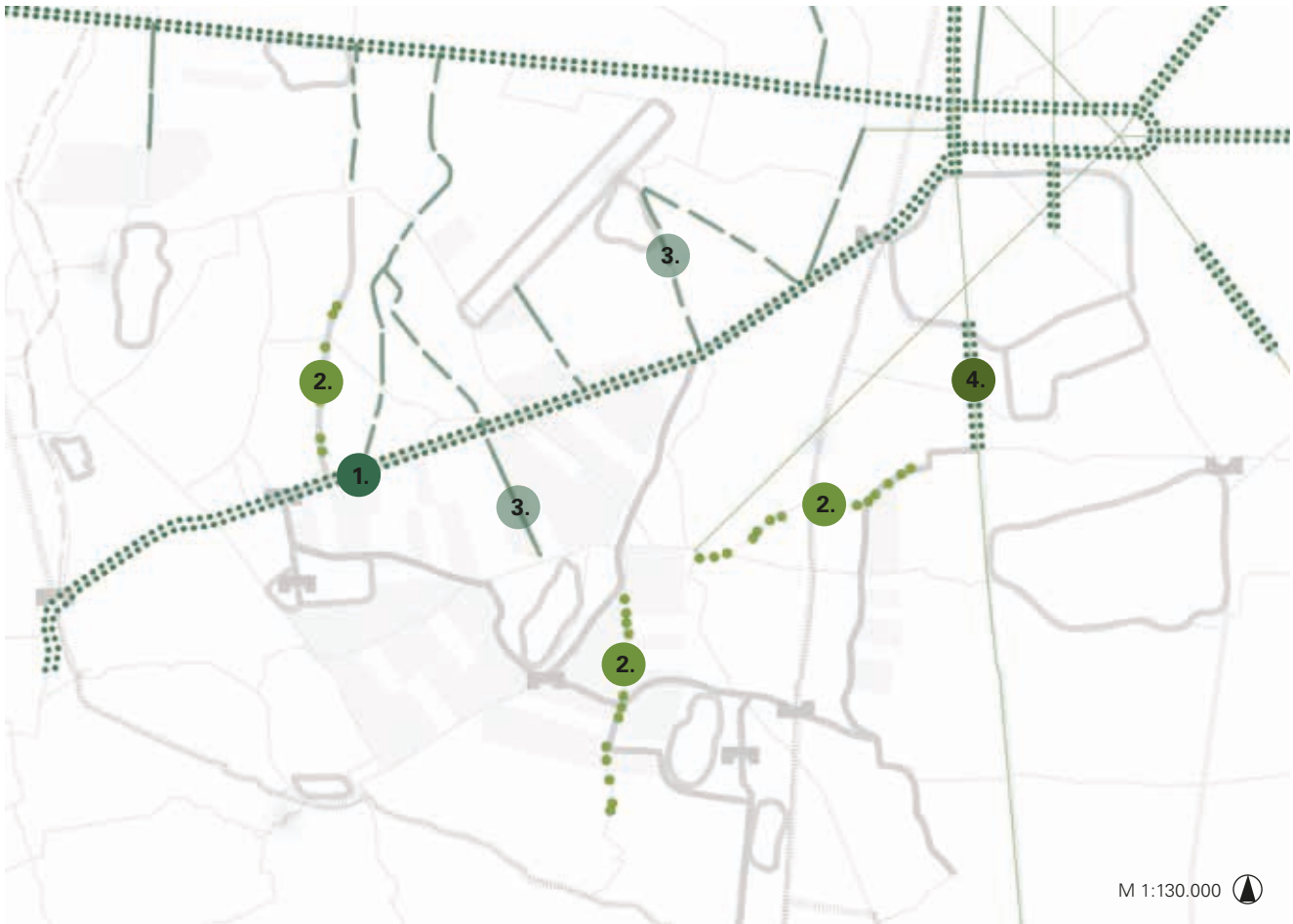
Vielfältiges Vegetationsmanagement

Der zentrale Konzeptgedanke ist hier das Herausarbeiten der Qualitäten der unterschiedlichen Gehölzstrukturen des Karlsfeld-Ludwigsfelder Moores und der Nordheiden. Vor allem die Kanalalleen haben an Prägnanz und Erkennbarkeit verloren. Die Überalterung des Gehölzbestandes und der dichte Wildaufwuchs auf den Dämmen bringen die historischen Zusammenhänge zum Verschwinden.

Die Gräben und Bäche des Moores sind an vielen Stellen so stark zugewachsen, dass sie kaum mehr einsehbar sind. Auch Naturschützer wünschen sich hier stellenweise eine behutsame Öffnung der Gehölzsäume, etwa für lichtliebende Libellen.

Im Bereich der Hochmuttinger Heide und der angrenzenden Wälder sind viele der kennzeichnenden Sichtachsen rund um die Schleißheimer Schlösser nicht mal mehr in Ansätzen zu erkennen.

Ziel eines Vegetationsmanagements muss es sein, die Gehölzstrukturen in ihrer Unterschiedlichkeit zu erhalten beziehungsweise weiter zu entwickeln, die Historizität von Bewirtschaftung und Erschließung der Landschaft (barockes Wege- und Kanalnetz, Sekundärwälder auf Moorstandorten, Gehölzstreifen an Bächen und weiteres) erkennbar zu halten und darüber hinaus sehr weiträumige Feldfluren neu mit Gehölzen zu strukturieren und aufzuwerten. Auf der nachfolgenden Doppelseite verortet eine Übersichtskarte die verschiedenen Vorschläge zum Vegetationsmanagement.



Übersichtskarte Vegetationsmanagement | Abb. 106

1. Die Revitalisierung der Kanäleleens sichert das Weiterbestehen dieser markanten, großräumig sichtbaren Baumkulissen (siehe rechte Seite).
2. Schon wenige neue Großbäume an den Wegen der Feldmochinger Feldflur werten strukturarme Landschaftsräume auf, akzentuieren landschaftliche Bezüge und erleichtern nicht zuletzt die Orientierung.
3. Ein behutsames Öffnen der Gehölzsäume an ausgewählten Stellen macht Bäche sichtbar und schafft Durchblicke in die Feldflur. Diese Maßnahme ist aber auch ökologisch bedeutsam. Es gilt also den Naturschutz bei der Planung zu beteiligen.
4. Die barocken Sichtachsen lassen sich durch Freistellen und Pflanzung von begleitenden Baumspalieren in den Wäldern zumindest in Teilbereichen wieder erkennbar machen, wenn auch nicht in Gänze rekonstruieren. Die Pflanzung sogenannter Baumspalier am Fürstenweg könnte etwa die Sichtachse vom Alten Schloss Schleißheim zur Frauenkirche in München zumindest andeuten. Aufgrund des Flugbetriebs kann die Achse nicht als durchgängige Allee ausgebaut werden.

Beispiel: Revitalisierung der Kanalalleen



Heutiger Zustand der Kanalalleen mit starkem Gehölzaufwuchs | Abb. 107



Kanalalleen mit ausglichetem Unterholz | Abb. 108

Konzeptionelle Ziele

Die Kanäle sind im Entstehungszusammenhang der Schleißheimer Schlösser und als originärer Bestandteil der Gesamtanlage zu sehen. Die heutige alleenartige Gehölzvegetation längs der Kanäle ist allerdings jüngerer Datums. Viele der Pappeln am Würmkanal wurden gar erst in den 1950er Jahren gepflanzt. Vor allem sie müssen in den kommenden Jahren aus Gründen der Verkehrssicherheit ersetzt werden. Insofern gilt es, die Bepflanzung des Kanalsystems unter denkmalpflegerischen, landschaftsästhetischen und naturschutzfachlichen Anforderungen zu überdenken und typologische Vorschläge für Neupflanzungen zu erarbeiten. Teile der Kanalallee sind geschützte Biotope. Entsprechend sind integrierte Entwicklungs- und Pflegekonzepte zu entwickeln. Für die Erneuerung des Dachau-Schleißheimer Kanals liegt bereits eine Machbarkeitsstudie des Vereins Dachauer Moos vor.

Ziel sollte es sein, die markante Höhe der Kanalallee zu erhalten, die über die Feldmoching-Ludwigsfelder-Feldflur hinaus kennzeichnend ist. Ferner sollte der Raum der Kanalallee

wieder mehr an Transparenz gewinnen und nach Möglichkeit auf beiden Seiten Begleitwege beziehungsweise -pfade erhalten.

Akteure

Gemeinde Karlsfeld, Gemeinde Oberschleißheim, Landeshauptstadt München, Wasserwirtschaftsamt München, Denkmalschutzbehörden, Verein Dachauer Moos, Naturschutzbehörden und -verbände und andere

Offene Fragen der Umsetzung

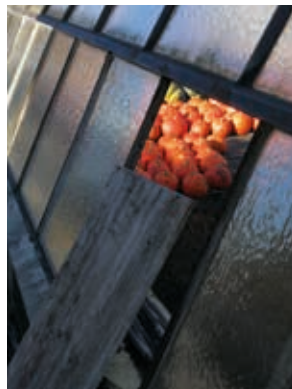
Wer arbeitet an Pflegeplänen und hat Interesse an deren Umsetzung?

Welche gartendenkmalpflegerischen Aspekte sind zu beachten? Welche Baumarten sind überhaupt für die Entstehungszeit der Kanäle belegt? Wie kann die enorme Höhe der Pappelallee erhalten werden?

Welche Sowieso-Maßnahmen sind geplant, die im Sinne des Konzepts gedacht und umgesetzt werden könnten?



Gewebe aus Alleen und kompakten Gehölzstreifen | Abb. 109



Schaufelder stadtnaher Gartenbaubetriebe

Die Feldmochinger Feldflur ist heute ein intensiv gartenbaulich bewirtschafteter Raum in unmittelbarer Stadtnähe. Wenngleich die Erzeugnisse auf den Münchner Wochenmärkten angeboten werden, bleiben die näheren Produktionszusammenhänge auch der örtlichen Bevölkerung vielfach fremd und das Verständnis für Begleiterscheinungen der Produktion, etwa für verschmutzte Wege, gering. Dabei sind die Gemüse- und Kräuterefelder durchaus sehenswert, wenngleich sie auch oft abseits der Hauptwege liegen. So sahen es auch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Walks im Sommer 2017. Die Rolle der Gemüsebauern wurde als identitätsstiftend für den Landschaftsraum betrachtet. Interesse und Wertschätzung scheint also vorhanden zu sein. Generell wächst zudem das allgemeine Interesse an der Produktion nachhaltig produzierter und regionaler Lebensmittel.

Der strategische Baustein Schaufelder stadtnaher Gartenbaubetriebe zielt darauf ab, die Feldmochinger Feldflur in seiner heutigen Nutzung besser zu erschließen. Es geht um attraktive Wegeverbindungen durch die stadtnahe Landwirtschaft, um die sinnliche Erschließung dieses Gartenlandes mit seinen sehenswerten Feldern. Gezielt gepflanzte Einzelbäume könnten diese Wegeverbindungen markieren und durch die Felder hindurchleiten. Der heutige Feldmochinger Mühlbach durchströmt mehrfach landwirtschaftliche Betriebe. Auf geduldeten Trampelpfaden könnte man dem Verlauf der alten Moosach folgen und die historischen Mühlstandorte aufsuchen. Über Direktvermarktung und Hofcafés ließen sich zudem mehr Kontakte zu den Produzenten aufbauen und zugleich die Entwicklungsmöglichkeiten für die stadtnahe Gemüseproduktion sichern. Generell gilt es, ein produktives Miteinander der Flächennutzungen zu fördern, Ansprechpartner im Raum zu etablieren und Kooperationen zwischen Landwirtschaft und Urban-Gardening-Projekten, etwa Krautgärten, zu befördern.

Die „Schaufelder stadtnaher Landwirtschaft“ ließen sich als ein netzwerkgetragener Freiraum neuen Typs denken, der die landwirtschaftliche Nutzung langfristig sichert, zugleich aber stärker mit der Stadt verknüpft.

Die Karte auf der nächsten Doppelseite verzeichnet heutige Schwerpunkte der Gemüseproduktion sowie Bereiche mit Krautgärten. Hier ließe sich gut mit der sinnlichen Gestaltung des Gartenlandes beginnen.



Übersichtskarte Schaufelder | Abb. 111

Beispiel: Schaufelder stadtnaher Landwirtschaft in der Feldmochinger Feldflur



Brotzeit beim Gemüsebauern | Abb. 112



Vorsortiert für die Gemüsebox: Salatfelder bei Feldmoching | Abb. 113

Konzeptionelle Ziele

Die Gestaltung des Wegenetzes sollte dazu beitragen, die Direktvermarktung, einschließlich gastronomischer oder freizeitbezogener Angebote wie Hofcafés, Hühnerpatenschaften oder ähnliches zu unterstützen und die Betriebe direkt an das Hauptwegesystem anbinden. Landwirtschaftliche Höfe sind wichtige baukulturelle Anker. Historische Nutzungszusammenhänge sollten sichtbar gehalten oder gemacht werden. Durch bequeme Wegeführung gilt es die Orientierung in der Feldflur zu erleichtern, insbesondere im Bereich des Dreisprungs von Lerchenauer See, Fasaneriesee und Feldmochinger See. Gemeinschaftsgärten sollten prominent in das Wegesystem einbezogen und einsehbar gestaltet und Kooperationen von Gartenbaubetrieben und Urban-Gardening-Projekten befördert werden.

Akteure

Landwirte, Gartenbauer, Kommunen, Verein Dachauer Moos, Amt für ländliche Entwicklung – es entwickelt in Kooperation mit den Landwirten Wege-/ Erschließungskonzepte –, Stadtgut Obergrashof und andere

Offene Fragen der Umsetzung

Das Vorhaben „Schaufelder stadtnaher Landwirtschaft“ hängt wesentlich von einer gelingenden Kooperation und Abstimmung mit den Gartenbaubetrieben und ihrer Bereitschaft ab, sich stärker als stadtbezogene Landwirtschaft zu präsentieren. Vorteile für die Betriebe könnten in einem Ausbau ihrer Bekanntheit, im vermehrten Einblick in die Produktion und in der Direktvermarktung liegen. Vorbehalte gegenüber einem Mehr an Spaziergängerinnen und Radfahrerinnen gilt es ebenso auszuräumen, wie es umgekehrt Verständnis gegenüber betrieblichen Erfordernissen zu wecken gilt.

Zentral sind die Eigentums- und Unterhaltsfrage. Wer trägt die Kosten und die Verantwortung für den Wegeunterhalt und die Verkehrssicherheit?

Wie lässt sich ein Konfliktmanagement aufbauen, wenn regelmäßig Hunde durch die Salatfelder laufen oder Feldwege unkontrolliert zugeparkt werden?



An der Obermoosstraße | Abb. 114

Referenzen

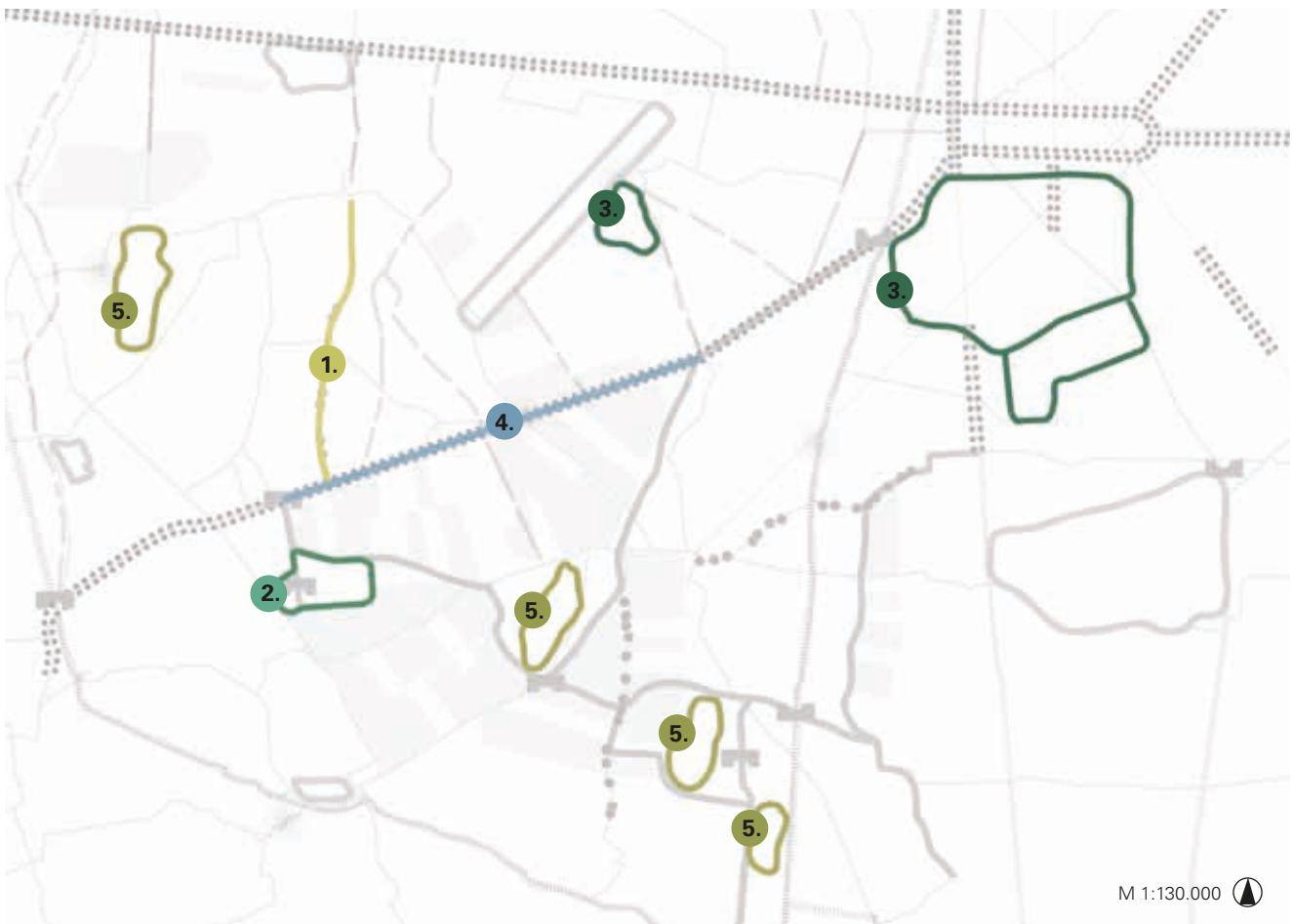
- Beispielhafte Initiativen sind:
- Freiluftsupermarkt München Freiam
 - SpeiseGut - solidarische Landwirtschaft in Berlin
 - Gut Obergrashof (Stadt München)



Erlebbar Säume

Mit den Randbereichen von Wäldern, Feldgehölzen, Gewässern oder auch mit Ortsrändern verbinden sich vielfach besondere Aufenthaltsqualitäten. Von hier aus bieten sich weite Blicke in die Feldflur. Gehölze spenden Schatten. Gehölzränder sind vielfach spannende Spiel- und Entdeckerräume. Weder eindeutig dem Wald noch dem Feld zugehörig, signalisieren sie: Hier darf ich mich aufhalten. Vielleicht ist das auch ein Grund dafür, dass für das Picknick im Grünen gern Säume aufgesucht werden.

Der strategische Baustein „Erlebbar Säume“ setzt auf die Qualifizierung von Wegen an Siedlungsrändern und Waldsäumen als vielseitige Räume in der Landschaft und als beliebte Aufenthaltsbereiche. Es geht auch darum, die Durchgängigkeit von Saumwegen auszubauen, Rundwege zu ermöglichen und diese gut an die Siedlungen anzubinden sowie angenehme Sitzplätze anzubieten. Auch Durchblicke können die Situation bereichern. Dabei gilt es, die informellen Qualitäten von Trampelpfaden und Entdecker-Räumen zu erhalten. Es geht hier in erster Linie um gemächliches Spazierengehen, Umherschweifen oder Joggen abseits von stark frequentierten, gar befahrenen Wegen. Einfache Trittpfade oder schmale Gehwege sind aus ökologischen und landschaftsästhetischen Gründen klar zu bevorzugen. Es muss auch nicht zwingend die klassische Sitzbank sein, auf der man sich niederlassen kann. Der Stamm eines gefälltten Baumes bietet ähnlichen Komfort.



Übersichtskarte Säume | Abb. 116

1. Im Zuge einer Aufwertung des östlichen Ortsrandes von Karlsfeld könnte ein Saumweg angelegt werden, der Verbindungen ins Dachauer Moos aufbaut und innerörtliche Fuß- und Radwege in den Grüngürtel fortführt.
2. Mit einer größeren Durchlässigkeit der Ortsränder könnte auch die Siedlung Ludwigsfeld besser mit ihrer Feldflur verbunden werden, von der sie derzeit hart abgetrennt ist. Mit einem neuen Uferweg am Schwabenbächl würde etwa eine attraktive Wegeverbindung nach Karlsfeld und ins Moos entstehen. Zudem können die baulichen Reste des ehemaligen KZ-Außenlagers München-Allach besser erreichbar und historische Bezüge zum ehemali-
- gen Standort des Motorenwerks an der Dachauer Straße wieder nachvollziehbar werden.
3. Durch den Abbau von Barrieren lassen sich auf der Hochmüttlinger Heide attraktive Rundwege einrichten und die Vielzahl von Ausflugszielen besser in das Wegenetz einbinden, etwa der Biergarten am Hangar oder die Flugwerft des Deutschen Museums (siehe rechte Seite).
4. Das Zulassen eines Trampelpfades südlich des Würmkanals böte die Möglichkeit, abseits von stärker befahrenen und befestigten Feldwegen unterwegs zu sein. Eventuell lässt sich der Pfad auch mit einem unbefestigten Reitweg verbinden.
5. Die Gleichförmigkeit der Freiraumgestaltung an den Badeseen fordert heraus, nach mehr Abwechslung im Nutzungsangebot, den spielsportlichen Einrichtungen und auch in den Atmosphären der Kiesweiher zu suchen. Mal könnte die Gestaltung bewusst zurückgenommen sein, mal gliche die Anlage einer großen Badeanstalt mit fast allen Annehmlichkeiten. Hier könnten es offene Kiesflächen mit wenigen großen Weiden sein, dort angenehme Rasenflächen und da wiederum Liegedecks im Schilf.

Beispiel: Ein Rundweg um den Flugplatz Oberschleißheim



Aussichtshügel am Flugplatz | Abb. 117



Biergarten am Hangar | Abb. 118



Die Hochmuttinger Heide mit dem Areal der Hubschrauberstaffel der Polizei | Abb. 119

Konzeptionelle Ziele

Trotz durchleitender Alleen ist das Hochmuttinger Feld wegen des Flugplatzes in weiten Teilen nur vom Rande her zu erleben. Dafür trifft man hier aber auf sehr vielfältige Saumabschnitte: im Norden der Aussichtshügel am FC Phönix Gelände, die beeindruckend lange Gartenmauer der Schleißheimer Parkanlage, im Westen die Wiesenaareale an der Jägerstraße, der Hangar mit Biergarten und die Flugwerft des Deutschen Museums. Durch den Ausbau der Saumwege lässt sich rund um den Flugplatz ein attraktiver Rundweg einrichten und mit dem bereits ausgebauten Klausnerweg in Oberschleißheim verbinden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass am Engpass zwischen dem Hangar der Hubschrauberstaffel und Flugfeld ein Durchlass eingerichtet werden kann.

Beim Ausbau der Saumwege sollte der geringstmögliche Ausbauzustand angestrebt werden, um die Eigenart der Heideflächen zur Geltung kommen zu lassen.

Akteure

Bundes- und Landespolizei, Landwirte, Deutsches Museum, Flugplatzbetreiber, Landeshauptstadt München, Heideflächenverein Münchner Norden, Gemeinde Oberschleißheim und andere

Offene Fragen

Im Süden ragt das Areal der Fliegerstaffel der Bundespolizei tief in die Hochmuttinger Heide hinein und macht einen Spaziergang um das engere Flugfeld herum unmöglich. Lassen es Sicherheits- und Betriebsanfordernisse zu, zumindest zeitweise einen Durchlass zu schaffen?

Welche gartendenkmalpflegerischen Aspekte und Konzepte gilt es, insbesondere bei den Sichtachsen der Schleißheimer Anlagen zu beachten?

Die Hochmuttinger Heide umfasst wertvolle Ausgleichsflächen. Welche Belange des Naturschutzes gilt es zu beachten? Was stört den Weidebetrieb auf den Heideflächen? Was sind die

Wege einer sanften Besucherlenkung? Säume sind häufig auch naturschutzfachlich sehr wertvoll. Dies ist bei allen Überlegungen zum Wegeausbau in diesen Bereichen frühzeitig zu berücksichtigen.





Perspektiven



Rückblick und Reflexion

Die Beschäftigung mit den Wegen und Landschaften des Grüngürtels hat vielfältige Erkenntnisse auf diversen Ebenen gebracht. Beispielsweise ist deutlich geworden, dass den unterschiedlichen Landschaften rund um München der eine Weg nicht gerecht würde, sondern dass es ein differenziertes und belastbares Wegenetz braucht, das die jeweiligen Eigenarten und Schönheiten der Landschaftsräume erfahrbar macht.

Die Arbeit mit den für den Grüngürtel entwickelten Werkzeugen hat gezeigt, dass sie als konzeptionelle Grundlage für die Planung von Wegen vor Ort hilfreich sein können. Die Werkzeuge unterstützen bei der Einordnung einzelner Projekte und örtlicher Situationen in den Gesamtzusammenhang des Grüngürtels und inspirieren dazu, die Landschaften über die Wege zu denken und weiterzuentwickeln. Zudem ist deutlich geworden, dass Wege als Planungsvehikel im gesamten Raum, nicht nur in den offenen Landschaften fungieren können. Auch der Siedlungsraum kann über Wege – und damit indirekt über den öffentlichen Raum – gedacht werden. Das Denken in Wegeverknüpfungen stellt die Raumwahrnehmung in den Mittelpunkt und macht den öffentlichen Raum zum Rückgrat der Landschafts- und Siedlungsentwicklung.

Die Arbeit am Wegekonzept für den Vertiefungsbereich ließ deutlich werden, dass viele Hürden für eine Qualifizierung des Wegenetzes im rechtlichen und finanziellen Bereich liegen. Fragen der Verkehrssicherung, des Unterhalts oder des Eigentums rücken schnell in den Mittelpunkt der Diskussionen und stellen viele Vorschläge in Frage. Hier ist es umso wichtiger, dass die konzeptionelle Einordnung der einzelnen Wegeplanung den Mehrwert der Einzelmaßnahme für den gesamten Grüngürtel sichtbar macht.

Auffallend ist auch eine Tendenz zur Hermetisierung von Flächennutzungen. Diese gilt es perspektivisch, im Kleinen wie im Großen, zu stoppen. Alle Planungen, sei es für große Infrastrukturen wie U-Bahn-Depots, Universitätsareale, Gewerbegebiete oder für Naturschutzflächen müssen so ausgerichtet sein, dass öffentliche Wegebeziehungen nicht nur ermöglicht, sondern verbessert werden. Das Prinzip hieße dann: Von der Barriere zum Durchlass und im besten Fall zur Wegelandschaft!

In den Diskussionen mit den unterschiedlichen Akteuren ist immer wieder auch die Frage aufgeworfen worden, ob man den Grüngürtel flächenscharf denken oder als Netzwerk verstehen sollte. Sicherlich hängt die Antwort sehr von der Perspektive ab, mit der man auf den Grüngürtel schaut. Wenn es etwa um Sicherung von Flächen für Naturschutz geht, wird eine flächenbezogene Herangehensweise oft unumgänglich sein. Allerdings hat die Annäherung über die Wege nahegelegt, dass eine Betrachtung des Grüngürtels als Netzwerk gewinnbringend sein kann. Ohne sich vom Ziel der Flächensicherung zu verabschieden, kann Raum als wahrnehmbare Landschaft gedacht und qualifiziert werden.



Abb. 122

Grundschüler auf Ausflug

Die 4b der Grundschule Thelottstraße macht heute einen Ausflug mit dem Rad. Es geht auf die Hochmuttinger Heide. Dort treffen Sie die Imkerin Sanne Tetzlaf. Was unterscheidet die Königin von den Arbeiterinnen? Wo sammeln die Bienen den Nektar? Wie kommen die Imker an den Honig? Was sind Beuten? Alle bekommen einen Imkerschleier an. Sieht cool aus. Die Eltern hatten zustimmen müssen. Gestochen wurde niemand.



Abb. 125

Mit den Großeltern unterwegs

Es ist Pauls Geburtstagsgeschenk von seinen Großeltern – ein Besuch in der Flugwerft des Deutschen Museums in Oberschleißheim. Seine kleine Schwester, Anne, ist auch dabei im Kinderwagen. In den Ausstellungshallen sind Paul und sein Großvater in ihrem Element. Beide sind Modellbauer. Nach dem Museumsbesuch gibt's eine Spezi im Biergarten am Hangar an der Start- und Landebahn. Auf dem Rückweg setzt sich Großmutter durch: es geht in den Schlosspark.



Abb. 123

Evelin und Magret beim Joggen

Evelin und Magret sind Joggerinnen aus Karlsfeld. Je nach Laune entscheiden Sie: zweimal um den Karlsfelder See – das sind sechs Kilometer – oder durch das Schwarzhölzl zur Regattaanlage und zurück – da kommen sie auf eine Laufstrecke von gut 7,5 Kilometer. Es geht über weiche, breite Wege, teilweise über Trittpfade, teilweise aber auch über Asphalt. Abwechslung ist ihnen wichtig. Die Regattastrecke umrunden die beiden auch gern mit Inlinern. Um dort hin zu kommen, nehmen sie dann den Bus.



Abb. 126

Lennard und seine BMX-Freunde

Lennard und seine Freunde sind BMX-Bikefreaks. Ihr Treffpunkt ist meist der S-Bahnhof. Von dort geht es entweder zum Aussichtshügel hinter dem FC Phönix Schleißheim zum Chillen oder zur Regattaanlage. Dort haben sie auf einem ungenutzten Asphaltplatz eine neue Dirt-Bahn mitgestaltet. Ein Verein hat die Schlüssel zur Strecke und ist dafür verantwortlich, dass immer ein erfahrener Fahrer dabei ist, wenn die Bahn benutzt wird. Lennard ist einer von ihnen.



Abb. 124

Studierende aus Freising

Wo kommt eigentlich die Moosach her, fragten sich Studierende aus Freising. Der Bach fließt mitten durch die Stadt, aber wo er entspringt, liegt im Dunkeln. So entstand die Idee einer Bachwanderung von Freising bis zur Quelle. Allerdings speist sich die Moosach heute aus vielen Moorentwässerungsgräben. Mit Hilfe alter Karten fanden sie dann doch heraus, wo die Moosach einst ihren Anfang nahm.



Abb. 127

Marie und Sebastian mit Fahrrädern

Marie Kaspernik ist Erzieherin. Ihr Mann, Sebastian Wimmer, KFZ-Mechaniker. Das Ehepaar wohnt am Feldmochinger Anger. Beide fahren leidenschaftlich gern Rad und sie kochen gern ausgiebig. Seit einem Jahr kommt das Gemüse auch aus dem eigenen Krautgarten. Der liegt für beide auf dem Arbeitsweg. Im Sommer treffen sich beide gern nach der Arbeit mit Freunden am Feldmochinger See. Auf ihren Radtouren haben sie das Würmtal für sich neu entdeckt.

Geschichten aus dem Grüngürtel

Können Sie sich eine Zukunft im Grüngürtel München vorstellen? In einem gut vernetzten, abwechslungsreichen Raum, in dem Menschen Ruhe finden, Natur erleben, sich begegnen und ihre freie Zeit verbringen?

Auf der linken Seite werden Leute vorgestellt, die im Grüngürtel unterwegs sind. Die Bildergeschichten auf den folgenden Seiten illustrieren, was sie dort erleben. Ob die Grundschulklasse auf Ausflug, zwei Joggerinnen auf ihren Runden oder die Jugendlichen mit ihren BMX-Rädern - immer geht es darum, wie man die Landschaften des Grüngürtels zukünftig erleben kann. Grundlage dafür ist ein praktisches, spannendes und die Besonderheiten des Grüngürtels einbindendes Wegenetz.



Das ist unsere Dirtbahn. Wir haben sie mitgebaut!



Inlinern könnten wir auch mal wieder.



Heute ist der See wieder besonders blau!



Wir treffen uns an der Autobahnbrücke!



Mit dem BMX bin ich frei und überall!



In der historischen Karte war der Feldmochinger Mühlbach nicht so gerade.



Wer will da nach Mallorca? Grüngürtel ist wie Urlaub!



Brunnenkresse im Mühlbach könnte man auch mal wieder ernten.



Opa, komm, mach mit!



Eine Mühlentour könnten wir mal mit dem gesamten Semester machen!



Früher muss die Moosach hier lang verlaufen sein.





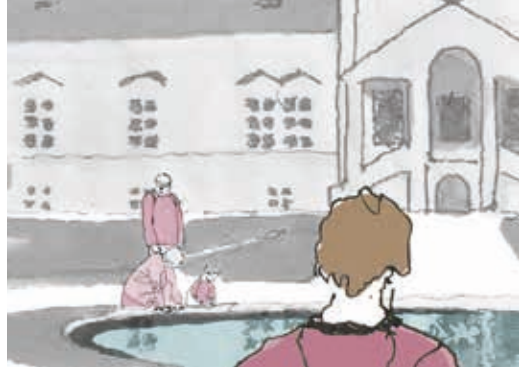
Großmutter will immer noch zum Schloß Schleißheim!



Der Platz zum Chillen!



Hihi. Du solltest öfter Imkerschleier tragen!



Im Biergarten am Hangar ist echt was los. Sind das nicht Marie und Sebastian, die den Garten bei uns haben?



Wo sammeln die Bienen im Grüngürtel den Nektar?



Auch zur Arbeit geht's durch den Grüngürtel!



Marie, soll ich die Bohnen für heute Abend ernten?



Auf gehts zum Imker!



Jetzt ein Feierabendbier auf dem Balkon mit Blick in den Anger!



Empfehlungen für die nächsten Schritte

Alle drei Formate des ko-kreativen Prozesses eignen sich für eine Fortführung des Dialogs zur landschaftsbezogenen Weiterentwicklung des Wegenetzes im Grüngürtel.

Projektgruppe

Die kollegiale und produktive Arbeitsatmosphäre der referats- und institutionenübergreifenden Projektgruppe ist ein großes Pfund für die weitere Zusammenarbeit an den Wegen. Auch die Einbindung verschiedener Partnerinnen und Partner inner- und außerhalb der Landeshauptstadt München war erfolgreich, gerade bei den Vertiefungen vor Ort. Hier konnten die verschiedenen Aspekte des Themenfelds Wege und Landschaft, aber auch konkrete Wegeprojekte aus unterschiedlichen fachlichen Perspektiven erörtert werden. So etwa, wenn es darum ging, wertvolle und empfindliche Naturflächen nicht zu belasten und gleichzeitig erlebbar zu halten. Sie machen die Attraktivität der Wege wesentlich mit aus und sind damit eine wertvolle Ressource für das Naturerleben. Durch eine geschickte Wegeführung, die durchdachte Gestaltung der Wegesränder und die Bereitstellung geeigneter Informationsangebote können sie langfristig gesichert werden. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe können auch zukünftig die gemeinsam gesammelten und diskutierten Konzepte, Argumente und Ideen in ihre jeweiligen Netzwerke und Wirkungszusammenhänge einbringen und so zu Gunsten einer integrierten Wegeplanung Einfluss nehmen, wenn wichtige Weichenstellungen und Entscheidungen anstehen. In einer Projektgruppensitzung im Frühjahr 2018 wurde der Wunsch geäußert, dass die Projektgruppe zukünftig als Motor fungiert, der das Thema Wege im Grüngürtel auf der Tagesordnung hält und wichtige Fragen rund um Verantwortlichkeiten klärt, regelmäßig Fortschritte diskutiert und die Interessen des Projekts in unterschiedliche Zusammenhänge einbringt. Die Projektgruppe kann so Scharnier für ein eingespieltes Verwaltungshandeln zum Grüngürtel sein. Wenn die relevanten Stellen sich im Rahmen der Projektgruppe zu laufenden Planungen abstimmen, ist man einer Planung „aus einer Hand“ ein Stück näher. Hier könnte mit dem Rückenwind der Studie an frühere Ansätze zur koordinierten Grüngürtelplanung angeknüpft werden.

Walks

Die Walks im Grüngürtel haben gezeigt, dass sich gerade die komplexen Fragen der Raumentwicklung am besten vor Ort, im Angesicht der Möglichkeiten und Herausforderungen diskutieren lassen. Auch zukünftig sollten Walks als Anlässe für produktive Perspektivwechsel und Verständigungen über Raumwahrnehmungen eingesetzt werden. Außerdem können sie Schritt für Schritt zur Wertschätzung des Grüngürtels beitragen. Ein kurzer Filmclip dokumentiert einen der Walks im Sommer 2017 (www.youtube.com/watch?v=ptCvUytocVg). Auf diese Weise können auch Leute, die nicht mitwandern konnten, Eindrücke bekommen. Vielversprechend wäre in diesem Zusammenhang auch eine Verknüpfung des Wegekonzepts mit digitalen Netzen.

Interkommunale
Workshops

In der Feedbackrunde am Ende des zweiten Workshops wurde der Wunsch laut, sich auch zukünftig regelmäßig auf Arbeitsebene zu Themen der Grüngürtelwege und der Landschaftsentwicklung im Raum München auszutauschen. Dieses Momentum sollte unbedingt für die weitere Zusammenarbeit an den Wegen und Landschaften des Grüngürtels genutzt werden. In diesem Zusammenhang könnte auch eine Frage weiterverfolgt werden, die in beiden Workshops aufgeworfen wurde: Braucht es vielleicht einen neuen Verband, der die Aufgabe der Wegeentwicklung und -betreuung im Grüngürtel übernimmt, eine Art Zweckverband, oder kann ein bereits existierender Verein, zum Beispiel der Erholungsflächenverein, diese Aufgabe übernehmen?

Drei strategische Handlungsebenen sollten bei der Umsetzung eine Rolle spielen:

1. Kleine, punktuelle Projekte kurzfristig umsetzen

Dies können öffentlichkeitswirksame, schnelle Lösungen für drängende Probleme sein, wie etwa die Beleuchtung einer Unterführung. Denkbar wären auch temporäre Markierungen des Grüngürtels beziehungsweise der Wege des Grüngürtels, um einen Prozess des Nachdenkens über die Verbesserung der Wege anzuschieben und um auch in der Öffentlichkeit das Signal setzen: Wir fangen an!



Markierung des Grünen Ringes in Hannover | Abb. 130

Ein gelungenes Beispiel ist die Markierung des Grünen Ringes in Hannover. Elemente, die ohnehin in der Landschaft vorhanden sind, etwa Poller, Zäune, Gitter, Parkbänke, die blau eingefärbt wurden zeigen an: Sie befinden sich im Grüngürtel! Ergänzt wurden diese durch einige neue Objekte wie blaue Holzstelen. Das leuchtende Mittelblau wurde gewählt, weil es einen deutlichen Kontrast zur landwirtschaftlich geprägten Landschaft bietet. Es wurde bewusst auf eine Beschilderung verzichtet. Vielmehr ging es den Entwerfern darum, Hannovers Grünen Ring beiläufig ins Bewusstsein zu holen und die Orientierung zu verbessern. Tatsächlich kennen viele Bürgerinnen und Bürger aus Stadt und Region den Aha-Effekt: „Hier sind wir also wieder im Grünen Ring!“ Das Blau ist im regionalen Gedächtnis mittlerweile verhaftet. Der Ansatz eignet sich für partizipative Verfahren, da das Finden von Orten für die Markierungen und die Umsetzung auch von unterschiedlichen Akteuren gut begleitet und durchgeführt werden können.

2. Ideen des Wegekonzepts in Bauprojekte einbringen

Hier geht es darum, die Erkenntnisse und Ideen aus der Studie in ohnehin laufende Vorhaben einfließen zu lassen, um so die Planungen im Sinne des Wegesystems und damit des Grüngürtels zu ergänzen und zu optimieren.

3. Kontinuierliche Arbeit an großen Projekten

Hier wird es darum gehen, hartnäckig die großen Projekte zur Qualifizierung des Grüngürtels und seiner Wege zu verfolgen. Diese sind häufig aufwändig und lassen sich nach den herkömmlichen Maßstäben der entscheidenden Akteure schwer rechtfertigen, etwa nach spezifischen Wirtschaftlichkeitskriterien. Dies betrifft häufig den Bau von Durch- oder Übergängen und sonstigen Verbindungen. Hier gilt es – wie auch bei den kleinen Projekten – Fördermittel auf ihre Eignung für die formulierten Schlüsselprojekte zu prüfen und eventuell auch Huckepacklösungen im Kontext anderer Projekte zu denken, etwa bei ohnehin anstehenden Sanierungen oder bei Neubauten von Infrastrukturen.

Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und
Bauordnung
Stadtplanung – Grünplanung
Blumenstraße 28b
80331 München
muenchen.de/plan

Koordinierung und fachliche Beratung:
Susanne Hutter-von Knorring
Matthias Lampert (Projektleitung)
Hans Ernstberger, Werner Hasenstab,
Philipp Königer und Kerstin Langer

Auftragnehmer der Studie:
freiwurf Landschaftsarchitekturen,
Dipl.-Ing. Börries v. Detten
(Projektleitung), Hannover
Stein+Schultz Projekte,
Prof. Dr. Henrik Schultz,
Frankfurt a. M.

Konzept, Inhalt und Gestaltung:
freiwurf Landschaftsarchitekturen,
Dipl.-Ing. Börries v. Detten, Hannover
Landschaft3*, Prof. Dr. Henrik Schultz,
Osnabrück/ Berlin

Gedruckt auf Papier aus 100%
zertifiziertem Holz aus kontrollierten
Quellen.

Titelbild: Durchmesserweg

1. Auflage
Oktober 2019

Bildnachweise

Cover: freiwurf LA / Börries v. Detten | Seite 5 – Abb. 1: freiwurf LA | Seite 6 – Abb. 2: Landeshauptstadt München (LHM) | Seite 8 – Abb. 3: LHM | Seite 9 – Abb. 4: freiwurf LA / Landschaft3* | Seite 10f – Abb.5: Landschaft3* / Henrik Schultz | Seite 12 – Abb. 6: freiwurf LA / Landschaft3* | Seite 14 – Abb.7: freiwurf LA | Seite 15 – Abb. 8: freiwurf LA | Seite 16 – Abb. 9: freiwurf LA | Seite 17 – Abb. 10: freiwurf LA | Seite 18 – Abb. 11: Landschaft3*/ Henrik Schultz | Seiten 19-37 – Abb. 12-30: freiwurf LA | Seite 38 – Abb. 31: LHM | Seite 39 – Abb. 32: freiwurf LA | Seite 40 – Abb. 33: Landschaft3* | Seite 41 – Abb. 34: freiwurf LA | Seite 42 – Abb. 35: freiwurf LA | Seiten 44-47 – Abb. 36-47: freiwurf LA | Seite 48 – Abb. 48: freiwurf LA | Seite 50ff – Abb. 49-51: freiwurf LA | Seite 54f – Abb. 52: freiwurfLA/Landschaft3*; Grundlage DTK 25.000 Bayerisches Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung | Seite 56 – Abb. 53: LHM | Seiten 58-64 – Abb. 54-62: freiwurf LA | Seite 66 – Abb. 63: freiwurf LA/Landschaft3*; Luftbild Landeshauptstadt München (LHM) Kommunalreferat Geodatenservice | Seite 67 – Abb. 64-68: freiwurf LA | Seite 68 – Abb. 69: freiwurf LA/Landschaft3*; Luftbild LHM Geodatenservice | Seite 69 – Abb. 70-75: freiwurf LA | Seite 70 – Abb. 76: freiwurf LA/Landschaft3*; Luftbild LHM Geodatenservice | Seite 71 – Abb. 77-80: freiwurf LA | Seite 72f – Abb.81: freiwurf LA | Seite 74 – Abb. 82: freiwurf LA | Seite 76 – Abb. 83: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 81 – Abb. 84: LHM; Abb. 85: freiwurf LA | Seite 82 – Abb. 86: freiwurf LA | Seite 83 – Abb. 87: freiwurf LA | Seite 84 – Abb. 88: LHM; Abb. 89: LHM | Seite 85 – Abb. 90: freiwurf LA | Seite 86f – Abb. 91: freiwurf LA/Landschaft3*; Grundlage DTK 25.000 Bayerisches Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung | Seite 90f – Abb. 92: freiwurf LA/Landschaft3*; Grundlage DTK 25.000 Bayerisches Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung | Seite 92 – Abb. 93: LHM | Seite 94f – Abb. 94: freiwurf LA; Luftbild LHM Geodatenservice | Seite 96f – Abb. 95: freiwurf LA; Luftbild LHM Geodatenservice | Seite 98 – Abb. 96: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 100 – Abb. 97: freiwurf LA | Seite 102 – Abb. 98: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 103 – Abb. 99: freiwurf LA; Abb. 100: freiwurf LA | Seite 104 – Abb. 101: freiwurf LA | Seite 106 – Abb. 102: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 107 – Abb. 103-104: freiwurf LA | Seite 108 – Abb. 105: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 110 – Abb. 106: freiwurf LA/ Landschaft3* | Seite 111 – Abb. 107-109: freiwurf LA | Seite 112 – Abb. 110: LHM | Seite 114 – Abb. 111: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 115 – Abb. 112: LHM; Abb. 113: freiwurf LA; Abb. 114: LHM | Seite 116 – Abb. 115: freiwurf LA | Seite 118 – Abb. 116: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 119 – Abb. 117-118: freiwurf LA; Abb. 119: LHM Geodatenservice (verändert) | Seite 120f – Abb. 120: LHM | Seite 122 – Abb. 121: freiwurf LA | Seite 124 – Abb. 122-127: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 126f – Abb. 128: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 128 – Abb. 129: freiwurf LA/Landschaft3* | Seite 130 – Abb. 130: Prof. Kathrin Volk

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung der Landeshauptstadt München (LHM) unzulässig.

Wo verlaufen **Wege** und wo führen sie mich hin?

Wo sind **Lücken** im Wegenetz?

Wie **wirken** die Wege und was **können** sie?

Was erzählen sie uns über die **Landschaften**?

Welche **Landschaftserlebnisse** regen sie an?



www.muenchen.de/plan