



Zentrale Bahnflächen München

# Birketweg

**mitdenken  
mitreden  
mitplanen**



## Das neue Konzept

Dokumentation der frühzeitigen  
Unterrichtung der Bürgerinnen und  
Bürger über den Bebauungsplan  
mit Grünordnung Nr. 1926 Birketweg  
Mai/Juni 2004

Dokumentation des Planungsworkshops  
mit ausgewählten Planungsbüros  
für den zentralen Bereich Birketweg  
August/September 2004



# Impressum

Herausgeber:

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung  
Stadtplanung HA II/2  
Blumenstraße 28b  
80331 München

[www.muenchen.de/plan](http://www.muenchen.de/plan)

Teil A:

Konzeption und Moderation:

GRI GmbH  
Bodo Fuhrmann  
Christiane Dumm  
Geisbergstraße 38  
10777 Berlin  
[gri@gri-berlin.de](mailto:gri@gri-berlin.de)

Redaktion:

Susanne Ritter  
Udo Baldrian  
Elvira Kopold  
Erhard Thiel  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung  
HA II/2 / HA I/4-HLP

Teil B:

Auftraggeber/Durchführung  
Planungsworkshop:

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung  
Blumenstraße 28b  
80331 München

Projektleitung:

Susanne Ritter (Plan II/2)  
Erhard Thiel (Plan I/4-HLP)

Gestaltung und Layout:

Heidrun Sorg & Christof Leistl,  
München

und

aurelis Real Estate GmbH & Co. KG  
Region Süd  
Hopfenstraße 6  
80335 München

November 2004

Organisation und Betreuung:

AS&P  
Albert Speer & Partner GmbH  
Architekten, Planer  
Hedderichstraße 108-110  
60596 Frankfurt am Main

# Inhaltsübersicht

## Teil A

Dokumentation der frühzeitigen Unterrichtung der Bürgerinnen und Bürger über den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1926 Birketweg  
Mai/Juni 2004

<b>1</b>	<b>Einführung</b>	4
1.1	Ausgangssituation	4
1.2	Rechtsgrundlage	4
1.3	Ablauf der Bürgerbeteiligung	5
1.4	Ziele des moderierten Bürgerbeteiligungsverfahrens	5
<b>2</b>	<b>Informationsveranstaltung</b>	6
2.1	Ablauf	6
2.2	Vorstellung der Planung	6
2.2.1	Allgemeine Planungsziele	6
	Städtebauliche Ziele	6
	Verkehrliche Ziele	8
	Infrastruktur	11
	Grün- und freiraumplanerische Ziele	11
2.2.2	Unterschiede der Varianten	12
	Stichpunkte zum Vergleich der Varianten	12
	Hochhausvariante	12
	Blockvariante	14
2.3	Informations- und Diskussionsbedarf der Bürgerinnen und Bürger	16
<b>3</b>	<b>Ergänzende Veranstaltungen</b>	17
3.1	Blick vom Hochhaus »Westpark«	17
3.2	Rundgang durch das Planungsgebiet	18
3.3	Höhensimulation der Hochhausstandorte	19
<b>4</b>	<b>Zweitägiger Workshop</b>	20
4.1	Festlegung der Form des Workshops	20
4.2	Inhalte des Workshops	21
	Grün- und Freiflächen	21
	Hochhäuser	22
	Städtebau und Urbanität	23
	Nutzung	24
	Verkehr	25
	Citylogistikzentrum	26
	Kultur/Infrastruktur	27
	Wirtschaftlichkeit	28
<b>5</b>	<b>Ergebnisse der Veranstaltungsreihe</b>	29
5.1	Zusammenfassung	29
<b>6</b>	<b>Erörterungsveranstaltung</b>	30
6.1	Stellungnahme Bezirksausschuss	30
6.2	Ergebnisse der Erörterungsveranstaltung	31
6.3	Weiteres Verfahren	31
<b>7</b>	<b>Anhang</b>	32
	Beteiligte der Veranstaltungen	32
	Bürgerinnen und Bürger	32
	Planungsbeteiligte	32

## Teil B

Dokumentation des Planungsworkshops mit ausgewählten Planungsbüros für den zentralen Bereich Birketweg  
August/September 2004

<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen</b>	34
1.1	Planungsanlass	34
1.2	Allgemeine Aufgabenstellung	34
1.3	Ablauf des Workshopverfahrens	36
1.4	Auslober	36
1.5	Teilnehmende Büros	36
1.6	Beratungsgremium	36
<b>2</b>	<b>Vorprüfung</b>	37
2.1	Planungseckdaten	37
<b>3</b>	<b>Darstellung und Bewertung der Arbeiten</b>	38
3.1	Allmann Sattler Wappner Architekten	38
3.2	KCAP/ASTOC Rotterdam/Köln	40
3.3	Léon Wohlhage Wernik Architekten	42
3.4	Sauerbruch Hutton Architekten	44
<b>4</b>	<b>Vergleichende Darstellungen</b>	46
<b>5</b>	<b>Entscheidung und Überarbeitungsempfehlungen</b>	47
5.1	Entscheidung	47
5.2	Überarbeitungsempfehlungen	48
5.3	Weiteres Vorgehen	48



## **Liebe Münchnerinnen und Münchner,**

das Planungsverfahren für das Gebiet am Birketweg ist entscheidende Schritte vorangegangen – auch und nicht zuletzt durch die intensive Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern. Mit dieser Broschüre möchten wir Sie ausführlich über die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens und den aktuellen Stand dieses Planungsprojektes informieren. Gleichzeitig möchte ich Sie herzlich einladen, die Ausstellung der Ergebnisse des Planungsworkshops vom September 2004 zu besuchen, in der Sie alle Entwürfe für die Überarbeitung des zentralen Bereichs an der Friedenheimer Brücke sehen können. Einen dieser Entwürfe hat der Stadtrat zur Grundlage der weiteren Bearbeitung gemacht.

Das Gebiet nördlich der Bahntrasse im Abschnitt zwischen Donnersbergerbrücke und Hirschgarten ist Teil des wichtigen Stadtentwicklungsprojektes an den »Zentralen Bahnflächen«, das sich vom Hauptbahnhof bis nach Pasing erstreckt. Am Birketweg/Hirschgarten soll ein Stadtquartier für etwa 6000 Bewohnerinnen und Bewohner und etwa 6000 Beschäftigte entstehen.

Der Stadtrat hat im November 2003 das Bebauungsplanverfahren mit einem Aufstellungsbeschluss eingeleitet. Dieser Beschluss enthielt die Vorgabe, zu dem bisher erarbeiteten Entwurf, der ein Hochhausensemble mit Höhen zwischen 80 und 120 m vorsah (Verfasser Prof. Finn Geipel und Team), auch eine Variante ohne Hochhäuser vorzulegen.

Viele Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit genutzt, sich mit diesen beiden Varianten in Informationsveranstaltungen und moderierten Workshops im Mai 2004 intensiv auseinander zu setzen. Die Ergebnisse der Diskussion unter anderem zu den Themen Grünflächenerweiterung, Verkehrserschließung, stadträumliche Situation an der Friedenheimer Brücke und zur Höhenentwicklung der Baukörper wurden im August 2004 dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben. Der Stadtrat hat auf der Grundlage dieser Ergebnisse beschlossen, die bisherigen Planungsziele zu modifizieren und

dabei die Höhe der profilüberragenden Gebäude auf maximal 60 m zu begrenzen, so dass die Blickbeziehungen vom Rondell des Nymphenburger Schlosses stadteinwärts nicht betroffen sind. Die Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern hatte auch gezeigt, dass für den zentralen Bereich an der Friedenheimer Brücke eine Überarbeitung erforderlich war. Um zu neuen Lösungen zu kommen, wurde ein Planungsworkshop mit vier eingeladenen Architektenteams durchgeführt. Am 21. September hat das Beratergremium entschieden, einen der eingereichten Entwürfe, Verfasser KCAP (Kees Christiaanse)/ASTOC aus Rotterdam/Köln, zur Grundlage für die weiteren Planungen zu machen – einige Überarbeitungsempfehlungen wurden zudem ausgesprochen. Der Entwurf sieht 13 höhere Gebäude (bis 60 m) vor, die in die städtebauliche Gesamtstruktur integriert sind. Gleichzeitig kann die Hirschgartenerweiterung und der gewünschte Freiflächenanteil weitgehend nachgewiesen werden. Dieser Entwurf ist zusammen mit den anderen eingereichten Arbeiten im zweiten Teil dieser Broschüre dokumentiert – nutzen Sie außerdem auch in der Ausstellung die Gelegenheit, sich umfassend über die aktuellen Entwicklungen des Gebietes am Birketweg zu informieren.

Und so geht es weiter:

Der Stadtrat hat im Oktober 2004 dem Ergebnis des Planungsworkshops zugestimmt. Das Planungsreferat wurde beauftragt, aus dem städtebauliche Konzept einen Bebauungsplanentwurf zu erarbeiten. Dieser Entwurf wird den Bürgerinnen und Bürgern im weiteren Verfahren nochmals vorgestellt und auch dann werden Sie wieder Gelegenheit haben, sich dazu zu äußern.

Prof. Christiane Thalgot  
Stadtbaurätin der  
Landeshauptstadt München

## Zentrale Bahnflächen München

### Birketweg



Teil A:

Dokumentation der frühzeitigen  
Unterrichtung der Bürgerinnen und  
Bürger über den Bebauungsplan  
mit Grünordnung Nr. 1926 Birketweg

Mai/Juni 2004

## 1.1 Ausgangssituation

Durch die Verlagerung des Rangierbahnhofes Laim sowie anderer bahn-, postbetrieblicher und gewerblicher Nutzungen werden in zentraler Lage Flächen für Umstrukturierungen frei. Der hier vorgestellte Bereich am Birketweg/Hirschgarten befindet sich zwischen Arnulfstraße, Donnersbergerbrücke, Gleisachse Hauptbahnhof-Laim-Pasing und dem Hirschgarten und ist somit Teil des Projekts »Zentrale Bahnflächen«.

Mit dem Ziel, eine städtebauliche und landschaftsplanerische Konzeption zu erhalten, wurde von der Landeshauptstadt München und den Grundstückseigentümern europaweit ein mehrstufiger Wettbewerb ausgelobt.

Den ersten Preis des für den Birketweg durchgeführten Gutachterverfahrens erhielt die Arbeitsgemeinschaft aus den Architekten LABFAC, Prof. Finn Geipel, Nicholas Michelin, L'AUC, Tetra, den Landschaftsplanern und -ökologen Ursula Kurz/Michael Kleyer, den Verkehrsplanern SSP Consult GmbH und dem Tragwerksplaner Werner Sobek.

Die Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Wettbewerbsergebnissen sind in einen Strukturplan eingeflossen, der Grundlage für die Flächennutzungsplanänderung im Jahr 2001 war.

Die geplante Hochhausgruppe an der Friedenheimer Brücke mit Höhen von 80 – 120 m wurde hinsichtlich der Stadtbildverträglichkeit kontrovers diskutiert.

Der Stadtrat hat am 26.11.2003 einen Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan für das Gebiet gefasst, mit der Maßgabe, auch eine Variante ohne Hochhäuser einer moderierten Bürgerbeteiligung zu Grunde zu legen.

Gemäß diesem Auftrag wurde dem moderierten Bürgerbeteiligungsverfahren die sogenannte Hochhausvariante mit 4 Hochpunkten von 80 – 120 m und die sogenannte Blockvariante ohne Hochhäuser zu Grunde gelegt.

## 1.2 Rechtsgrundlage

In § 3 Abs. 1 BauGB heißt es:

*»Die Bürger sind möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihnen ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben.«*

Im Rahmen des förmlichen Verfahrens zur frühzeitigen Unterrichtung der Bürgerinnen und Bürger (gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches) hat der Stadtrat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, eine moderierte Bürgerbeteiligung mit allen erarbeiteten Varianten durchzuführen. »In dem Beteiligungsverfahren muss auf die Themen Verkehr und Infrastruktur eingegangen und die Alternativen in den Fragen der Wohnbebauung und Grünausstattung dargestellt werden.«

### 1.3 Ablauf der Bürgerbeteiligung

Für die Planungsvarianten des Bebauungsplanverfahrens mit Grünordnung Nr. 1926 Birketweg wurde die frühzeitige Unterrichtung der Bürgerinnen und Bürger gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Zeit vom 17.05.2004 bis 17.06.2004 durchgeführt.

Die Planunterlagen mit Beschreibung wurden zur Einsicht während der oben genannten Frist an folgenden Stellen öffentlich ausgelegt:

1. Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28b (Hochhaus), Erdgeschoss Raum 071 (Auslegungsraum),  
Mo – Fr 6.30 – 20.00 Uhr

2. Bezirksinspektion 9, Leonrodstraße 10, Mo – Fr 11.00 – 12.00 Uhr

3. Stadtteilbibliothek Nymphenburg, Arnulfstraße 294,  
Mo, Di, Do, Fr 10.00 – 19.00 Uhr,  
Mi 14.00 – 19.00 Uhr

Ergänzend zur öffentlichen Planungsdarlegung fanden während des Darlegungszeitraumes an folgenden Stellen Informationsausstellungen statt, die einen Überblick über die Grundzüge der Planung gaben:

- Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28b (Foyer), Erdgeschoss,  
Mo – Fr. 06.30 – 20.00 Uhr
- Neuhauser Trafo,  
Nymphenburgerstraße 171,  
Mo – Fr 09.30 – 17.00 Uhr

Äußerungen zur Planung konnten bis zum 28.06.2004 beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/22 P, Blumenstraße 28b, 80331 München vorgebracht werden.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr.1926 Birketweg wurden folgende zusätzliche Veranstaltungen angeboten:

Die Veranstaltungen fanden jeweils ab 18.00 Uhr im »Forum am Hirschgarten«, Birketweg 5a statt.

17.05.04 Informationsveranstaltung  
19.05.04 1. Workshop  
26.05.04 2. Workshop  
16.06.04 Erörterungsveranstaltung

### 1.4 Ziele des moderierten Bürgerbeteiligungsverfahrens

Der Planungsprozess soll durch die moderierte Bürgerbeteiligung neue Impulse erhalten: dabei stellen die beiden vorgeschlagenen Varianten die Eckpunkte der planerischen Möglichkeiten für die Neuordnung des Gebietes dar.

Alternative Vorschläge, insbesondere zur Höhenentwicklung der profilüberragenden Gebäude sind erwünscht, sofern sie die grundlegenden Parameter berücksichtigen.

Ziel war es:

- auf der Grundlage der dargestellten Varianten die Vielschichtigkeit und Abhängigkeiten in der Planung zu diskutieren und damit
- für Transparenz im Planungsprozess zu sorgen,
- ein Meinungsbild über die dargestellten Varianten zu erhalten sowie
- vor allem auch Äußerungen und Vorschläge zu diskutieren, die zu einer alternativen Lösung beitragen können.

## 2 Informationsveranstaltung

### 2.1 Ablauf

Die Informationsveranstaltung gliederte sich in folgende Programmpunkte:



- Begrüßung und Eröffnung der Veranstaltung durch die Vorsitzende des Bezirksausschusses, Frau Staudenmeyer und die Stadtbaurätin Frau Prof. Thalgott

- Sachstandsbericht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Prof. Thalgott

- Vorstellung der Bauabsichten der Eigentümer (aurelis, SIREO, Vivico, Post)



- Gebietsbeschreibung und Vorstellung des Städtebaus einschließlich der Nutzung und Infrastruktur (Plan HAI/2 Frau Ritter, Plan HAI I/4 Herr Thiel)  
Variante 1 (mit Hochhäusern)  
Variante 2 (Blockbebauung)

- Sachstandsbericht des Bezirksausschusses, Frau Staudenmeyer, Stellungnahme der »Initiative Unser München«

- Vorstellung Verkehrskonzept (Plan I/32, Herr Resch; Büro Vössing, Herr Janello)

- Vorstellung des Citylogistikzentrums (CLZ) (RAW, FB II Herr Götzendorfer)

- Diskussion

- Vorstellung Grünbilanz/-planung (Plan II/5 Frau Hutter v. Knorring)

- Diskussion

- Gemeinsames Herausarbeiten alternativer Ansätze und Inhalte, die in den Workshops zu vertiefen sind

- Hinweise und Informationen zum Workshop

Die Veranstaltung am 17.05.2004 dauerte von 18.00 – 21.30 Uhr.

Das Podium setzte sich aus folgenden Personen zusammen:

Frau Staudenmeyer,  
Vorsitzende des Bezirksausschusses 9  
Neuhausen/Nymphenburg

Frau Prof. Thalgott, Stadtbaurätin

Herr Fuhrmann, GRI, Moderator

Grundstückseigentümer im  
Planungsgebiet:

Herr Kleber,	Vivico
Herr Bohn,	aurelis
Herr Christmann,	aurelis
Herr Lösche,	Deutsche Post Bauen GmbH
Herr Pospiech,	Sireo

Im Publikum waren vertreten:  
Bürgerinnen und Bürger, Bezirksausschussmitglieder, Grundstückseigentümer, Stadtverwaltung (Referate für Stadtplanung und Bauordnung sowie Arbeit und Wirtschaft), externe Planungsbüros, Mitglieder der »Initiative Unser München« und Presse.

Es waren ca. 120 Personen anwesend.

### 2.2 Vorstellung der Planung

#### 2.2.1 Allgemeine Planungsziele

##### Städtebauliche Ziele

- Ein eigenständiges, zeitgemäßes **neues Quartier** für etwa 6.000 Bewohnerinnen und Bewohner und etwa 6.000 Arbeitsplätze, das sich in die Umgebung einfügt und zur Aufwertung dieses bisher gewerblich sowie durch Bahn- und Postnutzungen geprägten Stadtbereichs beiträgt. 10.000 Einwohner/Arbeitsplätze sind zwingende Mindestvoraussetzung für die Errichtung und den wirtschaftlichen Betrieb eines S-Bahn-Haltes an der Friedenheimer Brücke.









- Eine eindeutige **Quartiersmitte** an der Wilhelm-Hale-Straße und Auf-fahrt zur Friedenheimer Brücke in der Nähe des neuen S-Bahnhalte-punktes durch Festsetzung ent-sprechender Nutzungen, Baufor-men und baulicher Dichten sowie einer stadträumlichen Differenzie-rung der angrenzenden Misch- und Allgemeinen Wohngebiete durch weitere Quartiersplätze.
- **Wohnungsbauflächen** gemäß »Wohnen in München III«, die auf Grund ihrer Lage und Dimension von großer gesamtstädtischer Bedeutung sind. Wobei der Woh-nungsbau wegen der nötigen Infrastrukturmaßnahmen ohne die gewerbliche Nutzung grundsätzlich nicht finanzierbar ist.
- Eine **sozialverträgliche Gestaltung** der Quartiere durch Integration verschiedener Wohnformen für alle Gruppen der Gesellschaft. Gemäß den Grundsätzen der »Sozialge-rechten Bodennutzung« wird im Wohnungsbau ein Anteil von 30% der Geschossfläche für geförderten Wohnungsbau vorgesehen.
- Die im Rahmenkonzept für das Gebiet ermittelte Geschossfläche zu erreichen, mit dem Ziel, dem städtebaulichen Leitbild im Sinne der PERSPEKTIVE MÜNCHEN »kompakt, urban, grün« zu ent-sprechen, sowie die Wirtschaft-lichkeit des Bebauungsplanes für die Grundstückseigentümer und die Stadt gemäß den Grundsätzen der »Sozialgerechten Bodennut-zung« sicher zu stellen.
- **Differenzierte Nutzungen** inner-halb des Planungsgebiets bei aus-geglichenem Verhältnis von Woh-nen und Arbeiten sowie vielfältigen Gebäudestrukturen mit Dichten, die der Innenstadtnähe und Lage am Park entsprechen.
- Die stadtteilverbindende Gebiets-achse »Wilhelm-Hale-Straße« auf-zuwerten, neue **Frei- und Straßen-räume** mit einer hohen Aufent-haltsqualität zu schaffen.
- **Straßenbegleitende Kerngebiets-bebauungen** entlang der Wilhelm-Hale-Straße zur angemessenen Fassung des Straßenraums und als Lärmabschirmung für die angren-zenden Misch- und Wohngebiete. Eine ausgewogene Nutzungsgliede-rung mit »Kerngebiets-(MK)«, »Misch- (MI)« und »Allgemeinen Wohngebieten (WA)«. Ausschluss unerwünschter Nutzungen wie z. B. Vergnügsstätten, Spiel-hallen.
- Errichtung **neuer Wohnquartiere** südlich und östlich des Hirsch-gartens und zwischen Arnulf- und Schäringerstraße sowie an der Richelstraße, an bestehenden oder neu zu schaffenden öffentlichen Grünflächen.
- Situierung von **Einkaufsmöglich-keiten** zur Versorgung des Gebietes mit Gütern des täglichen Bedarfs (Einzelhandel), im Zentrum des Quartiers und mit guter Anbindung an den neuen S-Bahn-Haltepunkt Friedenheimer Brücke.
- Weiterentwicklung des vorhande-nen Güterverteilzentrums an der Gleistrasse östlich der Friedenhei-mer Brücke zu einem modernen **Citylogistikzentrum** mit folgendem Ziel: Möglichst hoher Anteil des Gütertransportes über die Bahn zur Reduzierung des Schwerverkehrs auf den Münchner Straßen. Ent-lastung des Straßennetzes durch Bündelung von Lkw-Fahrten und Einsatz von umweltverträglichen Kleinlastern zur Innenstadtbeliefe-rung. Reduzierung der erforder-lichen Fläche durch Optimierung von Gebäude und Betriebsabläu-fen zu Gunsten von öffentlichen Grünflächen.
- **Städtebauliche Einbindung** des Baudenkmals, der »ehemaligen Paketposthalle« (heutiges Brief-zentrum), des zukünftigen City-logistikzentrums sowie der Auf-fahrt zur Friedenheimer Brücke.

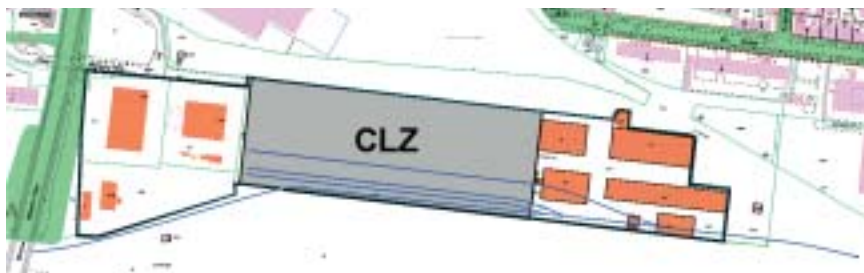
### Verkehrliche Ziele

- Stadtverträgliche **Bewältigung der Verkehre**, die nur durch die Errichtung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes an der Friedenheimer Brücke in Verbindung mit einem attraktiven System von Fuß- und Radwegen sicher gestellt werden kann. Zur Abwicklung des nicht auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes verlagerbaren motorisierten Individualverkehrs (MIV). Schaffung leistungsfähiger Anschlüsse an die Wilhelm-Hale-Straße für das Erschließungsstraßennetz.
- **Verbindung** der Wilhelm-Hale-Straße bzw. Friedenheimer Brücke (örtliche Hauptverkehrsstraße) mit den übergeordneten Hauptverkehrsstraßen Arnulfstraße (nördlich) und Landsberger Straße (südlich) über leistungsfähige Verkehrsknoten.
- **Anbindung des Citylogistikzentrums** und des Briefverteilzentrums auf dem kürzesten Weg an die nächstgelegene Hauptverkehrsstraße, die Wilhelm-Hale-Straße. Reduzierung der Lkw-Fahrten beim Citylogistikzentrum (im Vergleich zum bestehenden Güterverteilzentrum) durch Erhöhung des Bahnlieferungsanteils und Bündelung der innenstadtbezogenen Lieferfahrten.
- **Anbindung** des östlich gelegenen Gebietes über die Schäringerstraße (und Richelstraße) an die Arnulfstraße.
- **Verbindung** des Planungsgebietes mit den bestehenden und geplanten Haltepunkten von U- und S-Bahn sowie der Straßenbahnlinien 16/17 in der Arnulfstraße, 18/19 in der Landsberger Straße und durch die Busverbindung Linie 183.



Hierarchie der Straßen

	Hauptverkehrsstraßen		Erschließungsstraßen
	Hauptsammelstraßen		Anwohnerstraßen
	Sammelstraßen		Anwohnerwege



Umgriff heutige Speditionsanlage Deutschmangelände  
 Fläche für das künftige CLZ-Gelände

#### ÖPNV-Konzept:

- S / S S-Bahnhalte/geplant
- H Bus-/Trambahnhaltestelle
- Haltestelleneinzugsbereich S-Bahn
- Haltestelleneinzugsbereich Bus
- Haltestelleneinzugsbereich Trambahn

#### Motorisierter Individualverkehr

- hierarchisch abgestuftes Erschließungskonzept
- zwei Knotenpunkte an der Wilhelm-Hale-Straße
- wichtigster Knoten mit Anbindung der Hauptsammelstraßen im Süden, wo auch das CLZ angebunden ist

#### Verkehrsmengen

Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens wurde bereits die verbesserte Erschließung mit dem ÖPNV durch den neuen S-Bahn-Haltepunkt berücksichtigt (5 Min: zum Hbf, 8 Min. zum Marienplatz).

Folgende Verkehrsmengen für den MIV ergeben sich rechnerisch:  
 Hochhausvariante: 11.500 Kfz/24 Std.  
 Die Blockvariante unterscheidet sich in der Verkehrsmenge kaum von der Hochhausvariante, es verändert sich jedoch der Modalsplit zu Ungunsten des ÖPNV-Anteils durch größere Entfernungen zum S-Bahnhof.

#### Fuß- und Radwege

- Hauptroute Hauptbahnhof-Pasing,
- Vernetzung zum Hirschgarten und zu den Wohngebieten Neuhausen und Nymphenburg

#### Öffentlicher Nahverkehr

Die stadtverträgliche Bewältigung der Verkehre kann nur durch die Errichtung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes an der Friedenheimer Brücke in Verbindung mit einem attraktiven System von Fuß- und Radwegen sichergestellt werden.

#### Maßnahmen:

- Buslinie 183 Rot-Kreuz-Platz-Westendstraße, wird über die Wilhelm-Hale-Straße durch das Gebiet geführt und dient als Zubringer zur S-Bahn
- Stärkung der vorhandenen Straßenbahnlinien 16 und 17 in der Arnulfstraße.

#### Güterverkehr

- Anbindung des Citylogistikzentrums und des Briefverteilzentrums auf dem kürzesten Weg an die nächstgelegene Hauptverkehrsstraße, die Wilhelm-Hale-Straße.
- Reduzierung der Lkw-Fahrten beim Citylogistikzentrum (im Vergleich zur bestehenden Speditionsanlage) durch Erhöhung des Bahnanlieferungsanteils und Bündelung der innenstadtbezogenen Lieferfahrten.

#### Definition Citylogistikzentrum (CLZ)

- Moderne Güter-Umlade-Station Schiene/Straße
- Bündelung City-spezifischer Güterströme
- Angebot logistischer Systemangebote
- Kooperation mittelständischer Transportunternehmen

## 2 Informationsveranstaltung

### Mikroskopische Simulation des Verkehrsablaufes Bestand und Prognose 2015

Die mikroskopische Simulation des Verkehrsablaufes stellt den Verkehr computergestützt so dar, dass er der Realität nahe kommt. Der Verkehr wird im Netz und an den Knotenpunkten mit Spitzenstundenwerten mikroskopisch simuliert.

Verkehrsregeln und Lichtsignalsteuerungen werden in das System aufgenommen. Die Fahrzeuge in verschiedenen Farben zeigen die Fahrrichtungen: schwarz geradeaus, rot Linksabbieger, blau Rechtsabbieger.

Es sind entsprechend der realen Situation unterschiedliche Fahrzeugtypen vertreten.

### Prognose 2015

Zwei neue Knotenpunkte an der Wilhelm-Hale-Straße, Hauptknoten im Süden.

Umverteilung von Grünzeiten von der Arnulfstraße, die heute eine grüne Welle-Schaltung hat. Durch Optimierung der Signalsteuerung kann das zu erwartende Verkehrsaufkommen abgewickelt werden.

### Anbindung Nord

Es werden sich Verlagerungen in Richtung Steubenplatz ergeben, weil der Knoten an der Arnulfstraße noch Reserven hat.

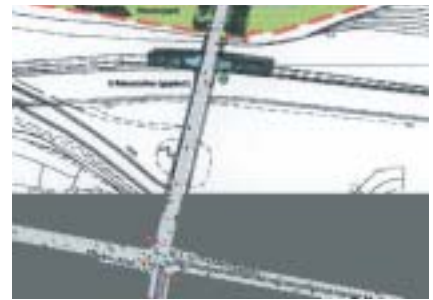
Die Verkehrsabwicklung in der Wilhelm-Hale-Straße und Schäringer Straße ist auch bei zunehmendem Verkehrsaufkommen möglich.



Anbindung Nord

### Anbindung Süd

Im Süden an der Landsberger Straße wird in der Prognose mehr Verkehr sein als heute, insgesamt ist die Zufahrt noch leistungsfähig. Linksabbiegender Verkehr wird zu Rückstauerscheinungen führen. Der Knoten hat heute keine großen Reserven mehr.



Anbindung Süd

## Infrastruktur

- Schaffung und Integration der notwendigen **sozialen Infrastruktureinrichtungen** wie Kinderkrippen und Kindergärten.
- Sicherung der Schulversorgung des Quartiers durch die Errichtung der geplanten **Grund- und Hauptschule** im Planungsbereich Nymphenburg-Süd.
- **Jugendspiel- und Kulturflächen**, die dem Planungsgebiet, aber auch den angrenzenden Quartieren zu Gute kommen.
- Von den Hauptstraßen unabhängiggeführte **Fuß- und Radwege** durch die Quartiere mit direkter Verbindung zu den Einrichtungen der Nahversorgung und den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs.
- Direkter Anschluss an die entlang der Bahntrasse im »Pionierpark« integrierte Haupt-, Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Hauptbahnhof und Pasing.

## Grün- und freiraumplanerische Ziele

- Bereitstellung von ausreichend **öffentlich nutzbarer Freifläche** für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigten, ohne dass der ohnehin sehr intensiv genutzte Hirschgarten weiter in Anspruch genommen wird.
- Entwicklung eines »**Pionierparks**«, eines zusammenhängenden nutzbaren Freiflächenbandes mit integriertem Fuß- und Radweg entlang der Bahn auf ehemaligen Gleisflächen, wobei die Spuren der Bahngeschichte nachvollziehbar bleiben.



Bahnbiotop Ruderalflora

- Gliederung des Baugebietes durch **Grünzüge und »Grüne Fugen«**, die eine ausreichende, wohnungsnaher Versorgung mit Grün- und Freiflächen sicherstellen und an die übergeordneten Freiräume angebunden sind, wie den Hirschgarten und die geplante Fuß- und Radwegeverbindung vom Hauptbahnhof nach Pasing.



Birkenwäldchen

- Erhaltene und neu geschaffene **Bahnbiotopstrukturen** sollen in den »Pionierpark« integriert werden mit dem Ziel einer Eingriffsminimierung und einer insgesamt ausgeglichenen Ausgleichsflächenbilanz.

## 2 Informationsveranstaltung

### 2.2.2 Unterschiede der Varianten

#### Stichpunkte zum Vergleich der Varianten

Die beiden Varianten unterscheiden sich hauptsächlich in folgenden Punkten:

- Stadtbild
- Verteilung der baulichen Dichte, Geschossigkeit
- Bau- und Wohnformen
- Grün- und Freiflächenbilanz

#### Hochhausvariante

Differenzierte Verteilung der baulichen Dichte: hohe Dichten bei den Hochhäusern direkt am neuen S-Bahn-Haltepunkt, stark abnehmende Dichten zum Hirschgarten hin.

Dadurch entsteht ein vielfältiges Angebot an Wohnformen in Reihen-, Stadt-, Punkt- und Hochhäusern.

Eindeutiges, unverwechselbares Merkzeichen durch vier Hochhäuser mit einer Höhe zwischen 80 und 120 Metern an der Friedenheimer Brücke für das neue Stadtquartier auch von der Bahneinfahrt aus.

Weniger bebaute Flächen sowie 1,7 ha mehr Grün- und Freiflächen und damit eine Chance für die Realisierung des innovativen »Pionierparks« auf den ehemaligen Bahnflächen.



Art der baulichen Nutzung mit vorgeschlagener Form der Baukörper		Sonstiges		Verkehrsfäche		Öffentliche Grünfläche		Gehsteigebereich	
Algemeines Wohngebiet	Mischgebiet	Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans	Verkehrsfäche	Öffentliche Grünfläche	Gehsteigebereich	Öffentliche Grünfläche	Öffentliche Grünfläche	Öffentliche Grünfläche	Öffentliche Grünfläche
	Mischgebiet	Anzahl der Vollgeschosse	Platzfläche	Ökologische Vorzugfläche	Öffentliche Grünfläche	Ökologische Vorzugfläche	Ökologische Vorzugfläche	Öffentliche Grünfläche	Öffentliche Grünfläche
	Gemischtes Gebiet		Private Grundstücksfläche	Spielplatz / Spielfläche	Spielplatz / Spielfläche	Spielplatz / Spielfläche	Spielplatz / Spielfläche	Publi- / Radweg	Einogradus-S-Bahnst. (800 m)

Hochhausvariante Strukturkonzept



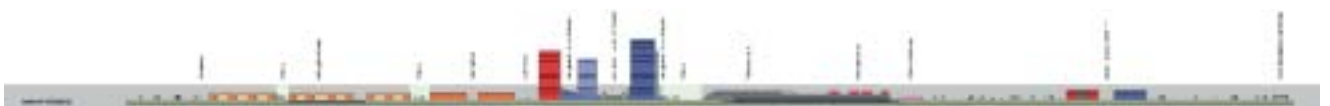
Hochhausvariante Grünstruktur



**Hochhausvariante** Stadtbild



**Hochhausvariante** Verteilung der baulichen Dichte, Geschossigkeit



**Hochhausvariante** Südansicht/Höhenentwicklung

## 2 Informationsveranstaltung

### Blockvariante ohne Hochhäuser

Stadtbild ohne **bauliche Akzentuierung** und damit ohne spezifische Quartiersmerkmale und Kennzeichen auch von der Bahneinfahrt aus.

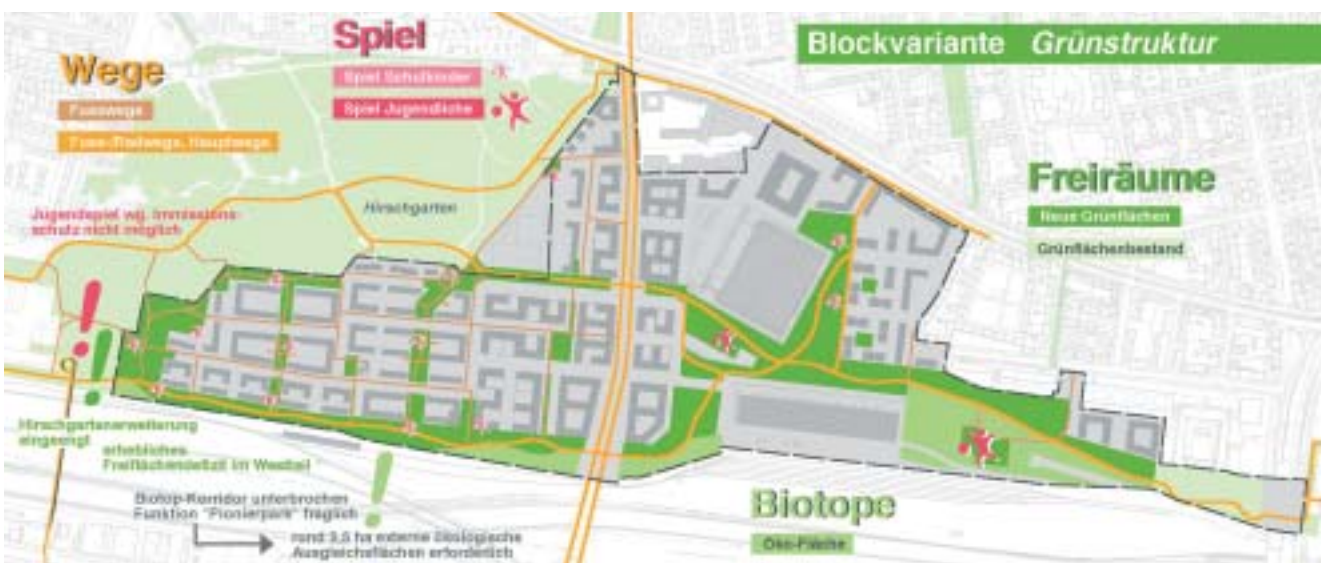
Nahezu **gleich hohe bauliche Dichte** und Bauhöhe von der Wilhelm-Hale-Straße bis zum Hirschgarten hin, geringere bauliche Dichte um den neuen S-Bahnhaltepunkt.

Einheitliche Bau- und Wohnformen in mehrgeschossiger Zeilen und Blockbebauung mit einem überwiegenden Angebot an Geschosswohnungen.

**Höherer Flächenverbrauch**, mit der Folge von 1,7 ha weniger nutzbaren Freiflächen, dem **Wegfall des Jugendspielbereiches** und der Notwendigkeit von Ausgleichsflächen außerhalb des Gebietes.



Blockvariante ohne Hochhäuser Strukturkonzept



Blockvariante ohne Hochhäuser Grünstruktur





**Blockvariante ohne Hochhäuser** Stadtbild



**Blockvariante ohne Hochhäuser** Verteilung der baulichen Dichte, Geschossigkeit



**Blockvariante ohne Hochhäuser** Südansicht/Höhenentwicklung

## 2 Informationsveranstaltung

### 2.3 Informations- und Diskussionsbedarf der Bürgerinnen und Bürger

#### Thema Stadtbild/Hochhäuser

- Gestaltung Wilhelm-Hale-Straße,
- Art der Bebauung an der Friedenheimer Brücke

Hier ging es insbesondere um das Thema Hochhaus, die Höhe und die Standorte, die die Stadteinfahrt markieren sollen.

Beim Thema Hochhaus spielte auch das Wohnumfeld, das zwischen den Hochhäusern entsteht eine Rolle und die Nutzungsmischung zwischen Wohnen und Gewerbe.



#### Thema Citylogistikzentrum (CLZ) und Verkehr

CLZ, wie funktioniert das?  
Bei diesem Thema bestand großer Informationsbedarf, da sich nur wenige vorstellen konnten wie ein CLZ funktioniert, welche Auswirkungen es auf das Stadtgebiet hat, warum es so weit in die Stadt hinein gebaut werden soll und wie der Gleisanschluss bzw. der Gütertransport auf der Schiene abgewickelt wird.

Zum Verkehr gehörte neben dem CLZ auch die Frage nach dem S-Bahn-Haltpunkt (Realisierungsvoraussetzungen und -zeitpunkt), den ÖPNV-Anbindungen, insbesondere den Busverbindungen sowie den Stellplatzregelungen.

#### Thema Grün- und Freiflächen, »Pionierpark«, städtisches Umfeld

Das Thema Grün war bedeutend. Informationen wurden zur Erweiterung des Hirschgartens, zur Größe der Grünflächen und ihrer Qualität gewünscht.



#### Thema Infrastruktur/Kultur

Kultur und soziale Einrichtungen, Plätze für die Allgemeinheit

Hier wurden Standorte für Kultur und soziale Infrastruktur gefordert – Einrichtungen für alle – Kinder, Jugendliche und Senioren.



## 3 Ergänzende Veranstaltungen

### 3.1 Blick vom Hochhaus »Westpark«

Am 18.05.04 bestand für Interessierte die Möglichkeit vom Dach des Hochhauses »Westpark« in der Westendstraße 174 einen Blick über die Stadt zu werfen.

Dieser Einladung kamen ca. 20 Personen nach.



Das Hochhaus »Westpark« hat eine Höhe von ca. 80m. Auf dem Dach befindet sich eine nutzbare Dachterrasse.

Im Gebäude befinden sich Seniorenwohnungen, die sich aufgrund ihrer Großzügigkeit und Helligkeit und wegen des schönen Ausblicks einer hohen Beliebtheit erfreuen.

Die Teilnehmenden der Hochhausbegehung konnten sich einen Eindruck darüber verschaffen, welche Hochpunkte heute schon in München vorhanden sind und welche hohen Gebäude das Stadtbild prägen.

Darüber hinaus bekamen sie ein Gefühl für die Höhe, das Wohnen in hohen Häusern, die klimatischen Bedingungen und die Windverhältnisse.



Es wurde kontrovers über die heute schon im Stadtbild vorhandenen hohen Häuser diskutiert.

Demzufolge wurde die Frage gestellt, welche Höhe und Qualität von Hochhäusern an der Friedenheimer Brücke angemessen wäre.

### 3 Ergänzende Veranstaltungen

#### 3.2 Rundgang durch das Planungsgebiet

Am 19.05.2004 wurde ein einstündiger Rundgang durch das Planungsgebiet durchgeführt. Die Grenzen des Gebietes waren mit Pflöcken abgesteckt. Beim Gang über das Gelände wurde die Dimension der Flächen deutlich. Gleichzeitig konnten sich die Teilnehmenden einen Eindruck verschaffen über die vielfältige Vegetation im Bereich der brachliegenden Gleisanlagen.



Während der Bereich westlich der Friedenheimer Brücke stark von Gleisanlagen und extensiv genutzten Flächen geprägt ist, ist der Bereich östlich der Friedenheimer Brücke intensiver genutzt.

Hier befindet sich auf dem Deutschmangelände ein Logistikbetrieb.

Der Betreiber hat dargestellt wie schon heute der Warenumschlag erfolgt, der im zukünftigen CLZ weitergeführt werden soll.



Ein Ganzzug fährt über den Gleisanschluss in das Gelände hinein und wird mit speziellen Kranfahrzeugen entladen. Dann erfolgt die Kommissionierung und Konfektionierung der Waren und das Verladen auf Stadt-Lkw für den Weitertransport in die Innenstadt.

### 3.3 Höhensimulation der Hochhausstandorte

Am Nachmittag des 19.05.2004 fand eine Höhensimulation der vier geplanten Hochhäuser im Bereich der Wilhelm-Hale-Straße/Friedenheimer Brücke mit Hilfe von 4 Heliumballons mit je 3,50 m Durchmesser statt. Eine Gruppe von ca. 30 Bürgerinnen und Bürgern, Bezirksausschussmitgliedern, Mitarbeitern der Verwaltung, Eigentümern und Planern hat teilgenommen.

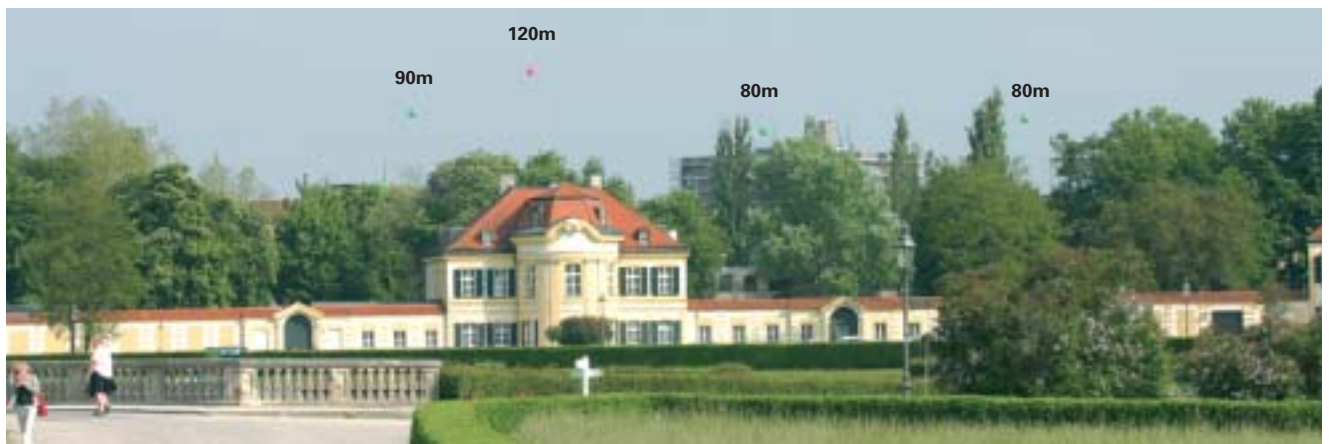
Die Ballons wurden in mehreren Schritten in unterschiedlichen Höhen arretiert.

Von der nordwestlichen Ecke des Schlossrondells, vom Eingang zum Museum Mensch und Natur aus, sind im Durchschnitt Höhen über 60 m hinter der Baumkulisse sichtbar.

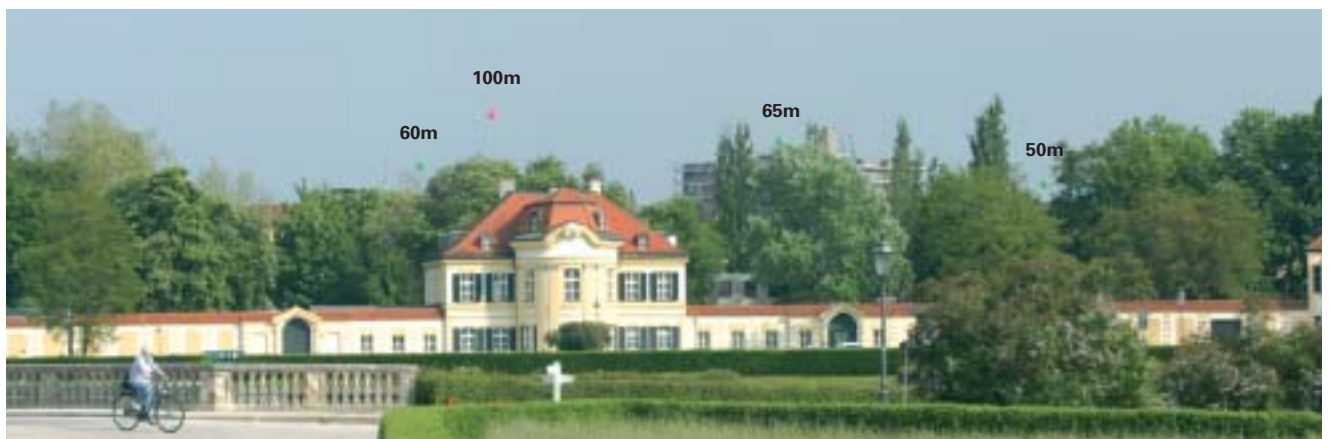
Die Höhensimulation der geplanten Hochhäuser wurde von zwei Standorten aus betrachtet, von der Schlossterrasse und dem Vorplatz vor dem Museum Mensch und Natur am nördlichen Schlossrondell.

Vom Park des Nymphenburger Schlosses aus sind die profilüberragenden Gebäude unabhängig von ihrer Höhe nicht zu sehen.

Die Diskussion unter den Teilnehmenden war dahingehend, dass Höhen von über 60 Metern von der Mehrheit abgelehnt wurden.



Hochhausstandorte 4 3 1 2



Hochhausstandorte 4 3 1 2

## 4 Zweitägiger Workshop



### 4.1 Festlegung der Form des Workshops

Im Rahmen der Informationsveranstaltung am 17.05.2004 wurden Themen für die Workshops festgelegt.

Zu den verschiedenen Themen hatten sich mehrere Personen auf den ausgebenen Informationsblättern angemeldet.

Zu Beginn des 1. Workshops legten die Beteiligten fest, dass keine Gruppenaufteilung erfolgen, sondern alle Themen in einer großen Gruppe behandelt werden sollten, so dass sich alle einen umfassenden Überblick über die Thematik verschaffen und Äußerungen zu allen Themen abgeben konnten.

Das Interesse für das Thema Hochhäuser/Städtebau war bei den Beteiligten am Größten.

Zur Diskussion versammelten sich die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger, Mitglieder der Verwaltung, Sachverständige und Vertreter der Eigentümer um die Modelle der beiden Planungsvarianten.

Zu bestimmten Fragestellungen wurden ergänzende Informationen anhand von Plänen und Folien gegeben.

Der Workshop fand an zwei Abenden zwischen 18.00 und 21.30 Uhr statt. Es nahmen jeweils ca. 50 – 55 Personen teil.

Schwerpunkt beim 1. Termin waren Themen, wie die Verkehrssituation mit S-Bahn-Halt und Citylogistikzentrum (CLZ) sowie die profilüberragenden Gebäude und die Grünversorgung.

Beim 2. Termin wurden vor allem die Aspekte Städtebau, Urbanität am Quartiersplatz in Zusammenhang mit profilüberragenden Gebäuden sowie Nutzung und Wohnumfeld diskutiert.

Die Diskussionsgrundlage bildeten die beiden Planungsvarianten, auf der einen Seite die »Hochhausvariante« mit einem Ensemble hoher Häuser an der Friedenheimer Brücke und auf der anderen Seite die »Blockvariante« ohne städtebauliche Akzentuierung.

## 4.2 Inhalte des Workshops

### Grün- und Freiflächen



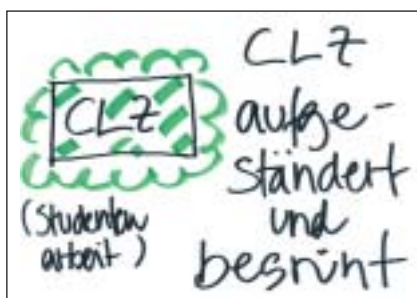
#### Hirschgarten

Die Meinung zum Thema Hirschgarten ist einhellig. Der Hirschgarten ist heute schon übernutzt, vor allem am Wochenende kommen viele Familien zum Spielen und Grillen. Zusätzliche Nutzungen können kaum aufgenommen werden. Eine Erweiterung des Hirschgartens im Hinblick auf die am Birketweg entstehende Nachfrage nach wohnungsnahen Erholungsflächen ist deshalb von großer Notwendigkeit.



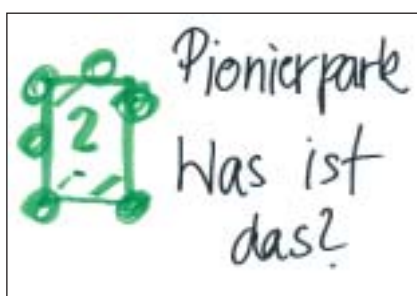
#### Grünzug

Die Grünflächen und insbesondere die Erweiterung des Hirschgartens soll möglichst groß werden. Dabei soll die Entscheidung für die Hochhausvariante nicht aufgrund der Tatsache fallen, dass größere Grünflächen realisiert werden können. Ein zusammenhängender Grünzug entlang der Bahntrasse, der nicht durch das Gelände des CLZ unterbrochen wird, ist wünschenswert. Ein durchgehender Fuß- und Radweg von Pasing bis zum Hauptbahnhof kann in den Grünzug integriert werden.



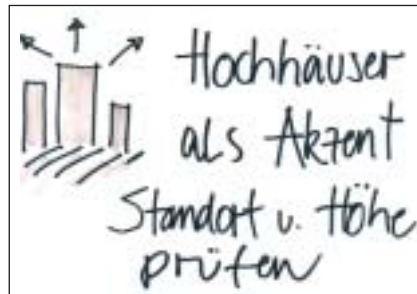
#### CLZ aufgeständert

Im Studentenentwurf von Riemann und Schweiger wird die Unterbringung des CLZ in einem aufgeständerten Gebäude vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wird von den Bürgerinnen und Bürgern positiv gesehen, da er die Durchgängigkeit des Grünzuges und der Fußwege südlich des Gebäudes entlang der Bahn ermöglicht.



#### Pionierpark

Was ist ein Pionierpark? – Viele Bürgerinnen und Bürger können sich darunter wenig vorstellen. Es geht um die Erhaltung der auf den ehemaligen Bahnflächen angesiedelten Flora und Fauna. Wie kann diese Flächen bei intensiverer Nutzung der Flächen erhalten bleiben?



### Hochhäuser

#### Hochhaus als Akzentuierung

Hochhäuser als Akzent bzw. Merkpunkt der Stadteinfahrt an der Friedenheimer Brücke werden positiv gesehen.

Die individuelle Höhe der einzelnen Gebäude ist detailliert zu prüfen.

Auch der Standort der einzelnen Hochpunkte ist entscheidend.

Die »Blockvariante« ist zu wenig differenziert und akzentuiert.



#### Schloss Nymphenburg/Sichtachsen

Die Sichtbeziehungen vom Schloss Nymphenburg stellen ein wichtiges Kriterium bei der Beurteilung der angemessenen Höhe profilüberragender Gebäude dar.

Eine Überprüfung was man heute schon vom Schlossrondell aus sieht und was zukünftig sichtbar sein wird, ist notwendig.



#### Stadtkante

Die Ausbildung einer markanten Stadtkante entlang der Bahn wird gefordert. Diese wäre aus Lärmschutzgründen von Vorteil.

#### Zukunft und Modernität

Die Stadt muss sich erneuern – Hochhäuser bedeuten auch Zukunft und Modernität.

Mit Hochhäusern entsteht Vielfalt, nicht Monotonie wie bei flächiger Blockbebauung.



#### Qualität der Architektur

Nicht die Höhe, sondern die Qualität der Architektur der Hochhäuser ist entscheidend.

Kritik wird an der schwierigen Qualitätssicherung der Hochhausarchitektur geübt.

Über Realisierungswettbewerbe und vorhabenbezogene Bebauungspläne sind in gewissen Grenzen Eingriffsmöglichkeiten auf die Gestaltung möglich.



## Städtebau und Urbanität



### Urbanität

Urbanes Leben entsteht dort, wo Menschen sich aufhalten können. Beide Planungsvarianten, die »Hochhausvariante« und die »Blockvariante« weisen in Bezug auf Urbanität und Stadtraum Schwächen auf.



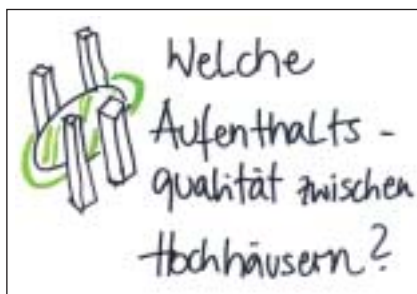
### Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität und Stadtplätze machen die Identität eines Stadtviertels aus. Stadträume sollen geschaffen werden, wo Bewohner und Beschäftigte sich wohlfühlen.



### Friedenheimer Brücke

Die städtebauliche Einbindung der Friedenheimer Brücke ist in beiden Varianten nicht gelungen. Der Höhenunterschied bis zu 11 m zum Plangebiet ist nicht gelöst. Wie wird eine Verbindung zwischen Straße und Gebäude geschaffen?



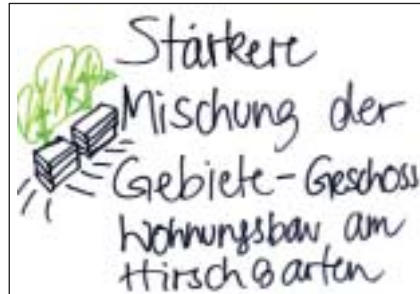
### Räume zwischen Hochhäusern

Es wird bezweifelt, dass in den öffentlichen Räumen zwischen Hochhäusern Stadträume mit Aufenthaltsqualität entstehen können. Hochhäuser haben keine Funktion für den Aufenthalt von Menschen. Ein lebendiges Zentrum im Planungsgebiet kann auch ohne Hochhäuser geschaffen werden.



### Öffentliche Plätze für Kultur

Der neue Stadtteil braucht Plätze für Kultur, Märkte, Gastronomie, wo auch Lärm gemacht werden kann. Inmitten von Wohngebieten sind solche Nutzungen schwierig.



### Nutzung

#### Mischung von Wohnformen

Es besteht der Wunsch am Rande des Hirschgartens nicht nur kleinteilige Wohnformen wie Reihen- und Einfamilienhäuser zu realisieren, sondern auch Geschosswohnungsbau.



#### Nutzungsmischung

Die Ansiedelung von Kleingewerbebetrieben neben Handel und Büronutzung wird als sinnvoll erachtet.

Es sollen keine Monofunktionen entstehen, sondern eine Nutzungsvielfalt.



#### Gewerbe an der Bahn

Entlang der Bahntrasse wird die Situierung eines Gewerberiegels als sinnvoll erachtet, der die dahinter liegenden Wohngebiete gegen den Bahnlärm abschirmt.



#### Dichte

Es wird die Frage gestellt, ob im Planungsgebiet am Birketweg noch höhere Dichten erreicht werden, als in den am dichtesten bebauten Gebieten Münchens.

## Verkehr



### Verkehrssystem

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das die einzelnen Verkehrsträger miteinander verbindet und eine Ausgewogenheit zwischen MIV und ÖPNV herstellt, ist notwendig.



### ÖPNV Heute

Das Planungsgebiet ist heute mit Bus und Tram nur unzureichend erschlossen.

Die künftig vorgesehene Führung der Buslinie 183 durch das Planungsgebiet verbessert die ÖPNV-Erschließung.



### S-Bahn-Haltepunkt

Die S-Bahn stellt eine schnelle und leistungsfähige Verbindung dar. Die Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Gebietes am Birketweg durch den geplanten S-Bahn-Halt wird allgemein begrüßt. Gute Verbindungen zwischen S-Bahnhof und Stadtgebiet werden gewünscht.



### Radwege

Ein durchgehender Radweg entlang der Bahntrasse, der eine Verbindung von Pasing bis zum Münchner Hauptbahnhof herstellt, ist besonders wünschenswert.

Es ist darauf zu achten, dass Radwege und Fußwege getrennt geführt werden, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.



### Verkehrsbelastung der Arnulfstraße

Die Verkehrsbelastung der Arnulfstraße ist heute schon sehr hoch.

Eine weitere Erhöhung wird befürchtet. Durch die »A99 neu« tritt eine Verkehrsverlagerung und damit eine Entlastung der Arnulfstraße ein.



### Citylogistikzentrum

#### Standort CLZ

Die Funktionsfähigkeit eines Citylogistikzentrums am geplanten Standort wird hinterfragt.

Der Standort verfügt über eine Güterbahnanbindung, die schon heute genutzt wird.

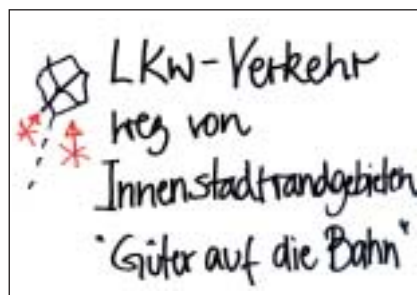


#### Stärkung der Wirtschaftskraft

Wie groß ist das Interesse von Investoren am Standort?

Am Standort CLZ sind heute schon Logistikbetriebe ansässig. Sie möchten an diesem Standort bleiben.

Die Wirtschaftskraft des Bezirks wird durch den Standort des CLZ gestärkt.



#### Lkw-Verkehr

Das Münchner Straßensystem soll nicht stärker durch Lkw belastet werden – weniger Lkw von außen in die Innenstadt.

Das CLZ verringert die Anzahl der Lkw-Fahrten von außen in die Innenstadt Münchens.

Die Gleisanschlüsse sollen beibehalten und gesichert werden.

»Mehr Güter auf die Bahn«



#### Logistikstandort

Der bestehende Logistik-Standort auf dem Deutschmann-Gelände soll erhalten und in das zukünftige CLZ integriert werden.

## Kultur Infrastruktur



### Standorte für Kulturangebote

In einem lebendigen Stadtteil muss es Kulturangebote für alle Altersgruppen geben.

Der Studententwurf von Riemann und Schweiger schlägt Standorte für Kultureinrichtungen unterhalb der Friedenheimer Brücke und der Donnersberger Brücke vor.



### Standort für »Backstage«

Das »Backstage« als Disco und Musikveranstaltungsort ist heute Treffpunkt für Jugendliche im Gebiet.

Ein neuer Standort für das »Backstage« wird gewünscht und soll wohnverträglich integriert werden.



### Jugendspiel

Jugendliche haben zu wenig Spiel- und Aufenthaltsflächen.

Im Planungsgebiet sind zwei Jugendspielplätze vorgesehen.

Die Umsetzung dieser Planungsabsicht wird gewünscht.



### Wirtschaftlichkeit

#### Gewinn für die Stadt

Bei einigen Bürgerinnen und Bürgern herrschte die Meinung, dass 40% des Planungsgewinns bei der Stadt München verbleiben.

Die »Sozialgerechte Bodennutzung« macht klare Vorgaben über die Verwendung der eingenommenen Mittel. Sie müssen zweckgebunden für den Bau von Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.



#### Wirtschaftsfaktor Tourismus

Der Tourismus könnte durch den Bau von Hochhäusern beeinträchtigt werden, da sich das Stadtbild Münchens verändert und Sichtachsen beeinträchtigt werden.

Der Tourismus stellt einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar.



#### Rendite

Hochhäuser sind in der Herstellung teurer und bringen deshalb nicht unbedingt eine höhere Rendite.

## 5 Ergebnisse der Veranstaltungsreihe

### 5.1 Zusammenfassung

Zusammenfassend können folgende Ergebnisse aus der Diskussion in den einzelnen Veranstaltungen dargestellt werden:

1. **Hirschgarten und Pionierpark** so groß wie möglich (wie in Hochhausvariante)  
gebietsübergreifendes Grün-, Fuß- und Radwegekonzept
2. Auseinandersetzung mit der **Höhendifferenz der Friedenheimer Brücke zur Randbebauung** und Verbesserung der stadträumlichen Situation
3. Das **Nymphenburger Schlossrondell** soll nicht beeinträchtigt werden
4. Schaffung von **Urbanität am Stadtplatz** und anspruchsvoller Architektur der Gebäude
5. **Stärkung der Wohnnutzung**
6. Citylogistikzentrum (CLZ) mit Stärkung der **Anlieferung über die Schiene**
7. **S-Bahn-Station Friedenheimer Brücke** mit guter Anbindung an das Quartier und Vernetzung mit Bus und Tram
8. **Integration von Kultur (Backstage)** am Birketweg
9. **Jugendspielflächen** mit einem angemessenen Abstand zur Wohnnutzung

Die Hochhausvariante mit profilüberragenden Gebäuden von 80 m bis 120 m wurde mehrheitlich auf Grund der Beeinträchtigungen vom Nymphenburger Schlossrondell aus abgelehnt.

Bei der Blockvariante konnte die Gleichförmigkeit der Bebauung im gesamten Planungsgebiet nicht überzeugen; zudem wurden die wesentlich knapperen Freiflächen bemängelt.

Mehrheitlich wurde befürwortet bzw. für möglich erachtet, dass im Bereich der Wilhelm-Hale-Straße/ Friedenheimer Brücke aus stadträumlichen Gründen eine Überhöhung erfolgt, die allerdings vom Nymphenburger Schlossrondell aus nicht sichtbar sein soll.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wird demzufolge weder die Hochhausvariante noch die Blockvariante weiter verfolgt werden, sondern eine Neukonzeption für den Bereich entsprechend diesen Ergebnissen angestrebt.

Allerdings wird in dieser Planungsphase eine Vorgabe mit einer maximalen Geschossanzahl von 10 –12 Geschossen, wie sie der Bezirksausschuss vorschlägt nicht für zielführend erachtet, da zum einen die Geschosshöhen nutzungsabhängig stark differieren und zum anderen die Höhenlage der Brücke bzw. der stadträumliche Umgang damit noch zu berücksichtigen bzw. zu klären ist.

Die Erörterungsveranstaltung fand am 16.06.2004 statt. Behandelt wurden Stellungnahmen des Bezirksausschusses und der Grundstückseigentümer und weitere Fragestellungen der Bürgerinnen und Bürger, die aber weitgehend mit den Themen und Fragen der Workshops identisch waren

### 6.1 Stellungnahme Bezirksausschuss

Der Bezirksausschuss 9 Neuhausen/Nymphenburg hat schriftlich wie folgt Stellung genommen:

#### Städtebau

- Modifizierte Blockvariante ohne Eingriff in die geplante Erweiterung des Hirschgartengeländes (wie bei Hochhaus-Variante vorgesehen), differenzierte Verteilung der baulichen Dichte
- Ausgleich für den entfallenden Wohnungsbau durch
  - Umwandlung des Mischgebietes in Allgemeines Wohngebiet
  - weniger Büros – mehr Wohnungen
- Keine Luxuswohnungen am Hirschgarten, sondern Wohnungsbau für alle!
- Mehr Urbanität am neuen Quartiersplatz mit Läden, soziale Infrastruktureinrichtungen
- Treffpunkte für Jung und Alt, Schaffung eines lebendigen urbanen Quartiers
- Betonung der Situation am Quartiersplatz durch Überhöhung einzelner Gebäude (Maximal 10 – 12 Geschosse – keine 30 Geschosse), besonders zu beachten ist die Oberkante der Brücke mit schon 11 m über Gelände, also hohe Dichte nahe an dieser neuen S-Bahn-Station
- Die höheren Häuser sollen vom Schlossrondell aus nicht zu sehen sein!
- Unterbringung einer jugendkulturellen Nutzung (Backstage) am Birketweg Ost, Ermöglichung eines 2. Quartiersplatzes mit Aufenthaltsqualität insbesondere für Jugendliche, robuste Flächen für Jugendspiel

- Berücksichtigung der Studentenarbeit bei den Unterbringungsmöglichkeiten für Jugendkultur

#### Grün

- Keine abgezaunten Grünreservate, sondern Spiel, Sport und Freizeitangebote sowohl in einer großzügig bemessenen Hirschgartenerweiterung als auch im Pionierpark entlang der Bahn, sowie an den neuen Quartiersplätzen.
- Keine 08-15 Gebäude, Sicherstellung einer guten, vielfältigen Architektur durch städtebaulichen Wettbewerb
- Einbeziehung des Bezirksausschusses in die Wettbewerbsverfahren.
- Zusammenhängendes Grünkonzept für die Hirschgartenerweiterung (gebietsübergreifend)

#### Verkehr

- Schaffung einer großzügigen Verbindung zwischen Birketweg West und Birketweg Ost ohne die Wilhelm-Hale-Straße queren zu müssen
- Schaffung eines 2. S-Bahn Zugangs von dem Hauptquartiersplatz aus
- Schaffung einer durchgängigen inneren Quartiersverbindung vom Hauptplatz nach Westen hin
- Infrastruktureinrichtungen an der Ost-West-Achse
- kein Erschließungslabyrinth
- Durch das Citylogistikzentrum muss die Belastung durch den Schwerlastverkehr reduziert werden. Auslegung vorwiegend für den Kleinlastverkehr (= Bestandteil des Konzepts »Reduzierung des Schwerlastverkehrs«)
- Trennung (keine Vermischung) der Fuß- und Radwege entlang des Pionierparks



## **6.2 Ergebnisse der Erörterungsveranstaltung**

Die Ergebnisse der Veranstaltungsreihe (vgl. Ziff.5) wurden vorgestellt und von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern und den Eigentümern bestätigt.

Als Konsequenz dieser Ergebnisse sollte eine Überprüfung, insbesondere des zentralen Bereiches um die Wilhelm-Hale-Straße/Friedenheimer Brücke erfolgen, unter Berücksichtigung der folgenden Punkte:

- Hirschgartenerweiterung und Grün-ausstattung wie in der Hochhaus-lösung
- Dichte und Verteilung Wohnen – Arbeiten wie in den vorgestellten Lösungen, auch um die Voraussetzungen für den S-Bahn-Halt zu schaffen
- gut funktionierender, attraktiver Anschluss des Gebietes an die Friedenheimer Brücke zur Erreichung von Urbanität
- Entwicklung einer ansprechenden Silhouette ohne Beeinträchtigung des Nymphenburger Schloss-rondells
- Qualitätssicherung bei der späteren Umsetzung des Baurechts durch Realisierungswettbewerbe und Einsetzung einer Art Gestaltungs-beirat

## **6.3 Weiteres Verfahren**

- Juni 2004
  - Information des Stadtrats zum Sachstand und zu ersten Ergebnissen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung
  - Zustimmung des Stadtrates zu den entsprechend modifizierten Planungszielen
  - Beschränkung der profilüber-ragenden Gebäude auf eine maximale Höhe von 60 m.
- Juli – September 2004
  - Durchführung eines internen Planungsworkshops mit vier eingeladenen Büros zur Überar-beitung des Zentralen Bereichs gemäß den Ergebnissen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung
- September/Oktober 2004
  - Bekanntgabe des Ergebnisses des Planungsworkshops Zentraler Bereich im Ausschuss für Stadtplanung und Bauord-nung
- November – Dezember 2004
  - Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse des Planungsworkshops in Form einer Ausstellung und einer Infoveranstaltung

# 7 Anhang

## Beteiligte der Veranstaltungen

Es wurden nur diejenigen Teilnehmer und Teilnehmerinnen namentlich aufgeführt, die sich in die ausliegenden Listen eingetragen haben.

### Beteiligte Bürgerinnen und Bürger

Frau Bauer, Irmgard  
Frau Bayer, Gerlinde  
Frau Bechler, M.  
Herr Brunsteiner  
Frau Bünnagel, Dimut  
Herr Bünnagel, Udo  
Herr Czisch  
Frau Etzel-Kuchtner, Gabi  
Herr Ferstl, Artur  
Herr Gaßner  
Frau Gäßl, Gertrud  
Herr Grandy  
Herr Guggenbichler, Josef  
Herr Heel, Erwin  
Herr Hellthaler, Josef  
Frau Hochkirch-Deutschmann, Christa  
Herr Jacoby, Christian  
Herr Huber, Theo  
Herr Keller, Josef  
Frau Kickbusch, Christa  
Herr Klimke  
Frau Kohis, E.  
Frau Krug, Helga  
Herr Kuchtner, Wolfgang  
Herr Kuck, Thomas  
Frau Löschan, Ursula  
Herr Mau, Alexander  
Frau Menke-Schwingh, A.  
Herr Dr. Merten  
Herr Müller, Christian  
Frau Netzer-Guggenbichler, Gabriele  
Frau Oxfort, Ingrid  
Frau Rennings, Marlene  
Herr Rentrup  
Herr Riemann  
Frau Rupp  
Herr Rupp  
Herr Sedlatschek  
Herr Prof. v. Seidlein, Peter  
Herr Schwarzmeier, Rainer  
Herr Schneider  
Herr Schweiger  
Frau Schwenn, Barbara  
Herr Spaeth, Walter  
Herr Spiegler, Maximilian  
Herr Stocker  
Herr Wenig, Rolf  
Herr Wimmer, Johannes  
Herr Winkler, A.  
Frau Wittemann, Ursula  
Herr Woitscheck, Armin

### Planungsbeteiligte

**Bezirksausschuss 9, Neuhausen/  
Nymphenburg**  
Frau Staudenmeyer, Ingeborg (BA-Vors.)  
Herr Dalen, Heinz  
Frau Günther, Margot  
Herr Lisowski, Reinhard  
Herr Lotterschmid, Michael  
Herr Meinzinger, Fritz  
Frau Marc, Barbara  
Frau Niemann, Doris  
Herr Dr. Scheerer, Hans-Jürgen  
Frau Siegl, Erika  
Herr Schwirz, Wolfgang  
Frau Stelzer, Daniela  
Frau Schmitt-Walter, Barbara  
Frau Werthmüller, Doris  
Frau Zeitlmann, Ursula  
Herr Zintl, Roland

### Landeshauptstadt München Stadtverwaltung

Herr Baldrian, Plan HA II/22P  
Herr Götzendorfer, RAW FB II  
Frau Hutter v. Knorring, Plan HA II/5  
Frau Kopold, Plan HA II/22P  
Frau Ritter, Plan HA II/2  
Herr Reiss, Plan HA I/32-1  
Herr Resch, Plan HA I/32-1  
Herr Strobl, Plan HA II/52  
Herr Thiel, Plan HA I/4-HLP  
Frau Wich, Plan HA II/20V

### Fachplaner

Herr Janello, Büro Vössing  
Herr Karlstetter, Planwerkstatt  
Karlstetter  
Herr Liepert, Herr Möhler,  
Möhler & Partner  
Herr Prof. Speer, AS&P  
Herr Tuschter, AS&P  
Herr Schurk, Raupach&Schurk  
Herr Schalk, Raupach&Schurk  
Herr Alsbach, zkp  
Herr Othmer, zkp  
Herr Cotter, Büro Cotter

### Grundstückseigentümer im Planungsgebiet

Herr Bohn, aurelis  
Herr Christmann, aurelis  
Frau Dresen, aurelis  
Herr Frank, aurelis  
Frau Gilcher, aurelis  
Herr Kleber, Vivico  
Herr Lösche,  
Deutsche Post Bauen GmbH  
Herr Olpp, Deutsche Post Bauen GmbH  
Herr Stief, Deutsche Post Bauen GmbH  
Herr Nußbaumer, Erbgemem.  
Nußbaumer  
Frau Nußbaumer, Erbgemem.  
Nußbaumer  
Herr Pospiech, Sireo

### Moderation

Frau Dumm, GRI GmbH  
Herr Fuhrmann, GRI GmbH

## Zentrale Bahnflächen München

### Birketweg



Teil B:

Dokumentation des Planungsworkshops  
mit ausgewählten Planungsbüros  
für den zentralen Bereich Birketweg

August/September 2004

# 1 Vorbemerkungen

## 1.1 Planungsanlass

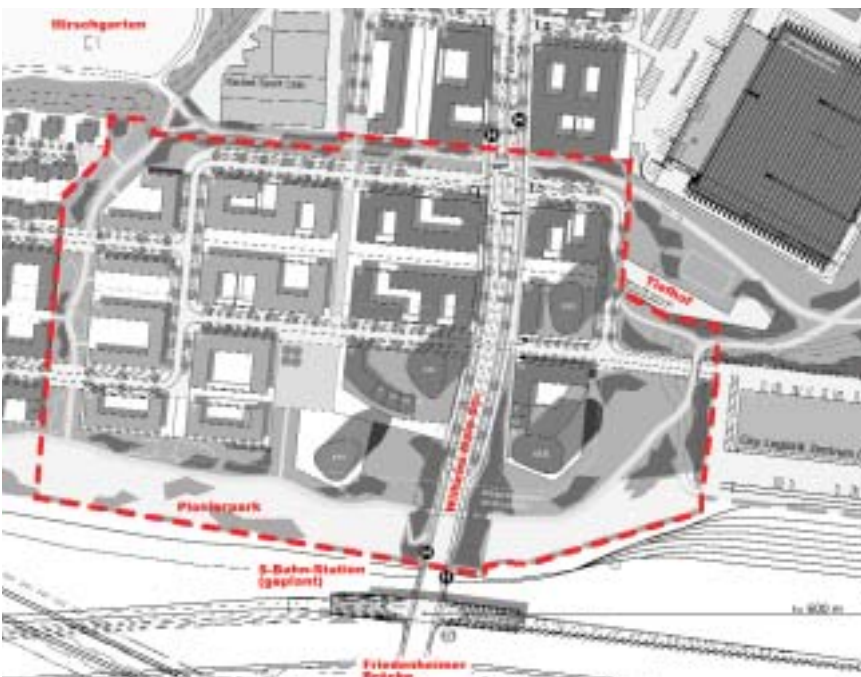
Im Rahmen der Entwicklung der Zentralen Bahnflächen München hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München im November 2003 für den Teilbereich Birketweg/Am Hirschgarten die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung beschlossen. Auf dem rund 59 ha großen Areal soll ein eigenständiges, zeitgemäßes neues Stadtquartier für etwa 6.000 Beschäftigte bzw. etwa 6.000 Bewohnerinnen und Bewohner entwickelt werden, das sich in die Umgebung einfügt und zur Aufwertung dieses bisher gewerblich sowie durch Bahn- und Postnutzungen geprägten Bereichs beiträgt. Die planerische Grundlage bildet der im Rahmen eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gutachterverfahrens aus dem Jahr 2000 prämierte Entwurf der Arbeitsgemeinschaft LABFAC, Prof. Finn Geipel, Nicholas Michelin, L'AUC, Tetra, den Landschaftsplanern und -ökologen Ursula Kurz und Michael Kleyer, den Verkehrsplanern von SSP Consult GmbH und dem Tragwerksplaner Werner Sobeck.

Die grundsätzlichen Planungs- und Gestaltungsprinzipien des ersten Preises sollen insbesondere hinsichtlich der Nutzungs- und Dichteverteilung

– hohe Dichte am S-Bahn-Halt und abnehmende Dichte zum Grün bzw. der Freiflächenplanung mit dem sogenannten Pionierpark hin – beibehalten werden. Die Ergebnisse der Frühzeitigen Bürgerbeteiligung erforderten allerdings eine Überarbeitung der städtebaulichen Planung im zentralen Bereich an der Wilhelm-Hale-Straße rund um die Friedenheimer Brücke. Wesentliche Diskussionspunkte waren hier die Verträglichkeit der Höhenentwicklung der Bebauung bzw. deren Wahrnehmbarkeit vom Nymphenburger Schlossrondell sowie die Schaffung einer angemessenen Urbanität. Aufgrund der Bedeutung dieses Quartiers für die Stadtentwicklung hatten sich das Planungsreferat und die Grundstückseigentümer aurelis Real Estate GmbH & Co. KG sowie Vivico Real Estate GmbH gemeinsam dazu entschlossen, diese Überarbeitung in Form eines Planungsworkshops durchzuführen.

Am 25.08.2004 wurde der Sachstand des Projekts im Feriensenat behandelt und die »modifizierten Planungsziele« für den Planungsworkshop zum Beschluss vorgelegt. Der Beschluss begrenzt als wesentliche Neufestlegung die profilüberragenden Gebäude auf eine Höhe von 60m.

Bearbeitungsumgriff



## 1.2 Allgemeine Aufgabenstellung

Der Überarbeitungsumgriff des Zentralen Bereichs umfasste ca. 15,2 ha. Das zu entwickelnde Konzept sollte eine schlüssige und attraktive Grundstruktur vorgeben, die der Bedeutung dieses wichtigen Bereichs des neuen Stadtquartiers gerecht wird und die der späteren architektonischen Ausformung dennoch einen angemessenen Spielraum belässt.

Das grundsätzliche Konzept der Erschließungswege sowie die anteilige Verteilung der Bau- und Grünflächen bzw. des südlich vorgelagerten Freiflächenbandes mit Hirschgarterweiterung (Pionierpark) sowie die Nutzungsverteilung sollten dabei der Strukturplanung (Hochhausvariante) entsprechen.

Die Übergangsbereiche zu den angrenzenden Bau- und Freiflächen waren zu berücksichtigen und ggf. anzupassen. Der exakte künftige Verlauf der Grenze zwischen den bebauten Bereichen und der südlichen Pionierparkfläche war von der zu entwickelnden städtebaulichen Struktur abhängig und somit Teil der Aufgabenstellung.

Entsprechend der bestehenden Planungskonzeption war innerhalb des Überarbeitungsbereichs eine Geschossfläche von insgesamt rund 212.000 qm nachzuweisen. Das bisherige Verhältnis von 70 % Kerngebietsflächen zu ca. 30 % Wohngebietsflächen konnte im Rahmen der Planung hinsichtlich einer gewünschten Stärkung des Wohnens verändert werden. Als Kalkulationswerte waren anzunehmen: 80 qm Geschossfläche je Wohneinheit, 2 Einwohner je Wohneinheit; 40 qm Geschossfläche je Beschäftigter; 17 qm öffentliche Grünfläche je Einwohner; 2 qm öffentliche Grünfläche je Beschäftigter; 15 qm private Grünfläche je Einwohner.

Beiderseits der Wilhelm-Hale-Straße waren MK-Flächen zu planen, womit neben einer Fassung dieser Hauptverkehrsstraße und einer besseren Immissionsverträglichkeit eine höhere städtebauliche Dichte entlang der Wilhelm-Hale-Straße/an der Friedenheimer Brücke bzw. im unmittelbaren Einzugsgebiet des geplanten S-Bahn-Haltes einhergeht. Hier sind Büroflächen vorgesehen, in den Erdgeschosszonen (mit Schwerpunkt im Bereich der zu planenden Quartiersmitte) sollten aber auch Flächen für Handels- und Versorgungseinrichtungen ermöglicht werden.

Die dortige Höhenentwicklung und Dichte sollte dieser Lage entsprechen. Im Sinne einer städtebaulichen Akzentuierung waren im Bereich der Friedenheimer Brücke größere Gebäudehöhen (max. 60m) möglich, die entstehende Konfiguration sollte eine hohe stadträumliche Qualität aufweisen und als Merkzeichen zur Identifikation beitragen. Innerhalb des Planungsgebietes waren die Bebauungshöhen bzw. die Geschossigkeiten zu differenzieren.

Ein wichtiger Bestandteil der Aufgabenstellung war weiterhin, im Westen in Form verdichteter Wohnstrukturen einen geeigneten Übergang zu den Wohnbereichen am Hirschgarten zu entwickeln. Die Festsetzung erfolgt hier künftig als Allgemeines Wohngebiet (WA). Grundsätzlich war der Nachweis von Wohnflächen auch in höheren Gebäuden denkbar.

Ein Nachweis, dass die Anlage des Nymphenburger Schlossrondells durch die Gebäudehöhen nicht beeinträchtigt wird, musste erbracht werden.

Daneben war die sogenannte Bogenhalle zu beachten, welche heute unter Denkmalschutz steht und als Briefverteilzentrum der Deutschen Post AG dient. Dieses Gebäude prägt in besonderem Maße das städtebauliche Umfeld, insbesondere von der Bahnseite.

Die Aspekte des Schallschutzes waren im Rahmen der Bearbeitung entsprechend der Möglichkeiten des städtebaulichen Planungsmaßstabes zu berücksichtigen, insbesondere bezüglich der zur Gleisseite gewandten Nutzungen.

Im Umgriff der Überarbeitung sollte in sinnvoller Lage ein Standort für einen Kindergarten/eine Kindertagesstätte (Geschossfläche 800 qm) und eine kulturelle Einrichtung als Ersatzstandort des Jugendmusikclubs »Backstage« vorgesehen werden, der sich heute auf einer Verkehrsinsel im Bereich der Einmündung des Birketwegs in die Wilhelm-Hale-Straße befindet und infolge der Planungen verlagert werden muss.

Zusammenfassend sind als **Schwerpunkte der Bearbeitung** folgende städtebauliche bzw. freiraumplanerische Zielsetzungen zu nennen:

- Entwicklung einer dem Standort angemessenen Stadtsilhouette mit einer **Höhenbegrenzung von 60 m**, als Merkzeichen sowohl innerhalb des Gebietes wie auch von der Bahneinfahrt aus
- Gestaltung einer **qualitätvollen Quartiersmitte** für das entstehende Stadtquartier hinsichtlich Lage, städtebaulicher Einfassung, Nutzungsverteilung, verkehrlicher Anbindung und Grünausstattung
- **Städtebauliche Integration der Friedenheimer Brücke** unter Beachtung der Höhendifferenz zwischen Brückenoberkante und Plangebiet, Gestaltung eines Übergangs zwischen der Friedenheimer Brücke und der angrenzenden Bebauung
- **Sinnvolle barrierefreie Wegeverbindungen** zum S-Bahn-Halt/zur Friedenheimer Brücke, zum Hirschgarten, zum Pionierpark und zwischen dem Ost- und Westteil des Gebietes
- **Städtebauliche Dichte sowie Freiflächenstrukturen gemäß den vorliegenden Eckdaten**, grundsätzliche Beibehaltung des Erschließungskonzepts mit den vorgegebenen Anschlüssen an das restliche Planungsgebiet

## 1.3 Ablauf des Workshopverfahrens

Die Überplanung des zentralen Bereichs des Bebauungsplangebietes Birketweg/ Am Hirschgarten fand in Form eines Planungsworkshops mit vier teilnehmenden Büros statt. Im Rahmen eines Informationsgesprächs am 21.07.2004 wurden die Planungsaufgabe erläutert und die Unterlagen ausgegeben. Jeweils am Ende zweier Bearbeitungsphasen wurden die Zwischenergebnisse durch die Bearbeiter vorgestellt (Workshoptermine). Im Rahmen dieser Workshoptermine am 05.08.2004 und am 09.09.2004 erhielten die Teilnehmer verbindliche Hinweise zur weiteren Bearbeitung durch ein Beratungsgremium, welchem auch die Bewertung der Arbeiten oblag. Am 16.09.2004 waren die Arbeiten beim Planungsbüro AS&P, welches mit der Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens betraut ist, abzugeben.

Am 21.09.2004 hat das Beratungsgremium die eingereichten Entwürfe begutachtet, den weiterzufolgenden Entwurf ausgewählt und Überarbeitungsempfehlungen ausgesprochen.

## 1.4 Auslober

Die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG haben das Verfahren gemeinsam ausgelobt.

## 1.5 Teilnehmende Büros

Folgende Büros waren zur Teilnahme am Planungsworkshop eingeladen:

- Allmann, Sattler, Wappner, München
- KCAP (Kees Christiaanse)/ASTOC Rotterdam/Köln
- Léon Wohlhage Wernik, Berlin
- Sauerbruch+Hutton, Berlin

Aufgrund der Aufgabenstellung war die Zusammenarbeit mit einem Landschaftsplaner zwingend vorgegeben.

## 1.6 Beratungsgremium

Mitglieder des Beratungsgremium waren:

- Frau Prof. Christiane Thalgott, Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München
- Herr Prof. Finn Geipel, Berlin, Verfasser des städtebaulichen Entwurfs (Teilnahme abgesagt)
- Herr Till Schneider oder Herr Michael Schumacher, Frankfurt, Büro Schneider + Schumacher
- Herr David Christmann, aurelis Real Estate GmbH & Co. KG
- Frau Ingeborg Staudenmeyer, Vorsitzende BA Neuhausen-Nymphenburg
- Frau Constanze Lindner-Schädlich, Planungspolitische Sprecherin SPD-Stadtratsfraktion und Verwaltungsbeirätin der HA II
- Herr Walter Zöllner, Planungspolitischer Sprecher CSU-Stadtratsfraktion
- Herr Boris Schwarz, Planungspolitischer Sprecher Stadtratsfraktion B'90/Grüne
- Herr Robert Brannekämper, Verwaltungsbeirat der HA I (nicht teilgenommen)
- Frau Claudia Tausend, Verwaltungsbeirätin der HA III
- Herr Hans Podiuk, Verwaltungsbeirat der HA IV (nicht teilgenommen)
- Herr Christian Amlong, Stadtrat
- Frau Mechthilde Wittmann, Stadträtin
- Frau Christa Stock, Stadträtin
- Frau Gordona Sommer, Büro des Oberbürgermeisters

## 2 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte durch AS&P - Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt am Main.

Die eingereichten Beiträge wurden hinsichtlich ihrer Vollständigkeit und der objektiven Erfüllung der gestellten Anforderungen geprüft. Mittels einer Prüfmatrix wurden für jeden Entwurf die relevanten Beurteilungskriterien abgefragt und bewertet; in den Anmerkungen wurde die Bewertung kurz begründet.

Alle Arbeiten gingen am Abgabetag fristgerecht und weitgehend vollständig bei AS&P ein. Den Büros wurde die Möglichkeit eingeräumt, die für eine Bewertung der Entwurfslösungen wichtigen Angaben nachzureichen. Dies wurde von allen betroffenen Büros wahrgenommen.

### 2.1 Planungseckdaten

Die Planungseckdaten ergaben sich aus dem ursprünglichen Wettbewerbsentwurf von Herrn Prof. Geipel.

Folgende Werte wurden als Ziel- bzw. Vergleichswerte herangezogen:

Geschossfläche Gesamt	212.000 qm (Zielgröße)
Geschossfläche Wohnen	64.000 qm (Vergleichsgröße; Ziel: Erhöhung)
Geschossfläche Arbeiten	148.000 qm (Vergleichsgröße; Ziel: Verminderung)
Öffentliche Verkehrsfläche	37.500 qm (Vergleichsgröße)
Öffentliche Grünfläche	17 qm/EW + 2 qm/AP (Zielgröße)
Private Grünfläche	15 qm/EW (Zielgröße)
Pionierpark	18.200 qm (Vergleichsgröße)
Geschossfläche Kindergarten	800 qm (Zielgröße)
Fläche für Jugendkultur	1.300 qm GF + 1.000 qm Freifläche (Zielgröße)

## 3 Darstellung und Bewertung der Arbeiten

### 3.1 Allmann Sattler Wappner Architekten

Der Entwurf stellt eine von Landschaftselementen geprägte Neuplanung dar, welche auch den Bereich des westlichen Wohngebietes umfasst. Die Stärken des Konzeptes liegen insbesondere in der klaren Lösung des Höhenversprungs durch Aufschüttung des Geländes bis auf das Niveau der Friedenheimer Brücke («Grüne Brücke», «Hügel») und in der flächigen Erweiterung des Hirschgartens im Westen. Dadurch wird die Vereinfachung des Verkehrsnetzes erreicht. Dies wird grundsätzlich als gangbare Lösung betrachtet, die im Detail (südliche Böschung zum Pionierpark, Steigungen der Straßen und Wege, Auswirkung auf die interne Erschließung) noch zu prüfen ist.

Prinzipiell positiv wird auch der Versuch gewertet, eine Hochhausilhouette aufzubauen, die dem ursprünglichen Entwurf von Prof. Geipel nahe kommt.

Die Schwächen des Entwurfs liegen vor allem in seiner zu hohen städtebaulichen Dichte ohne ausreichende wohnungs- und arbeitsplatznahe Grünflächenversorgung. Im Kerngebiet werden die vorgeschriebenen Abstandsflächen teilweise deutlich unterschritten. Dies wird weitgehend durch die Reduzierung der Bauflächen zugunsten einer großzügigen Hirschgartenerweiterung verursacht. Dadurch und durch die bauraumbildende neue Straßenkonzeption und die diagonale Wegeführung entstehen z.T. schlecht belichtete Großbauformen mit überbautem Erdgeschoss, deren Vermarktbarkeit in Frage gestellt wird. Auch im Wohnungsbau werden die Großformen und die schwierige, mit kleinen Gebäuden nicht zu sichernde räumliche Qualität der Baukörper konstatiert. Die Qualität und öffentliche Nutzbarkeit der Grünräume im Bereich der freistehenden Hochhäuser auf der «Grünen Brücke» wird aufgrund der notwendigen Parzellierung der Grundstücke und der im Konzept nicht dargestellten Erschließungsflächen in Frage gestellt. Insbesondere im Bereich der Bürohochhäuser ist, durch die Ausbildung von Sockelgeschossen, ebenfalls eine relativ geringe Freiraumqualität zu erwarten.

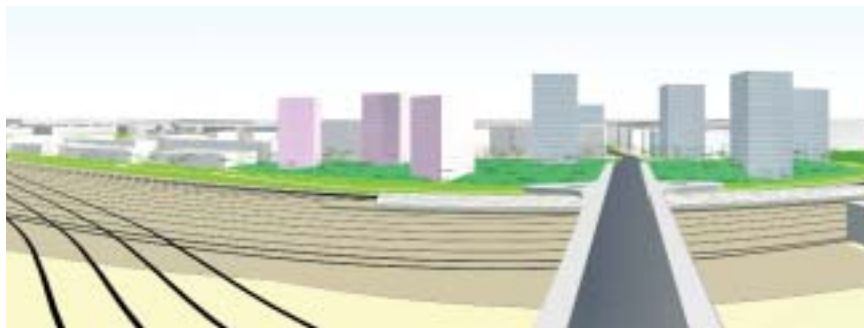
Perspektive von Südwesten







Lageplan



Ansicht von der Friedenheimer Brücke

#### Eckdaten

Geschossfläche Gesamt	229.400 qm
Geschossfläche Wohnen	69.400 qm (inkl. Kita)
Geschossfläche Arbeiten	160.000 qm (inkl. Backstage)
Grünflächen Öffentlich	keine Angabe für den Umgriff des Bearbeitungsbereichs (rechnerischer Bedarf: 36.300 qm ohne ökolog. Vorrangfläche)

#### Entwurfselemente außerhalb des engeren Planungsbereichs

*Nördlich:* Blockstrukturen mit langgestreckten Innenhöfen, Änderung der Erschließungsstruktur.

*Westlich:* Grundlegende Neustrukturierung:

- Geschosswohnungsbau mit großen, halböffentlichen Freibereichen;
- Großzügige Erweiterung des Hirschgartens um weitere ca. 100 m nach Osten;
- Änderung der Erschließungsstruktur.

### 3 Darstellung und Bewertung der Arbeiten

#### 3.2 KCAP (Kees Christiaanse)/ ASTOC Rotterdam/Köln

Das Konzept von KCAP/ASTOC überzeugt durch seine Robustheit und seine Flexibilität sowie durch seine gute Einfügung in den Gesamtentwurf von Prof. Geipel.

Durch ein differenziertes Angebot an Baukörpern und die intensive Ausprägung der Nord-Süd-Grünzüge («Grüne Fugen») kann eine Vielzahl von Gebäude- und Freiraumtypologien verwirklicht werden. Somit wird auch eine sehr gute Realisierbarkeit in Bezug auf Realteilung und kleinteilige Vermarktbarkeit gesichert. Die Qualität des Planungsgebiets liegt in seiner Gesamtstruktur und hängt nicht (nur) von der Qualität einzelner Gebäude ab.

Größe, Lage und Einbindung (zwischen MK-Bauten und Grüner Fuge) des Quartiersplatzes wird positiv beurteilt, die Anbindung an die Friedenheimer Brücke ist noch genauer zu betrachten.

Positiv wird zudem gesehen, dass trotz einer deutlichen Erhöhung des Wohnanteils die notwendigen öffentlichen Grünflächen nachgewiesen werden können.

Die Schwächen des Konzepts liegen in der großen Anzahl (13) und z. T. Lage der Hochpunkte. Insbesondere im Wohngebiet ist die Hochpunkt-Konzeption im Hinblick auf die Abstandsflächen- und Verschattungsproblematik sowie die Silhouettenwirkung weiter zu entwickeln. Neben der grundsätzlich zu hohen Anzahl der Hochpunkte ist unter Vermarktungsgesichtspunkten zu bemängeln, dass der Entwurf zu viele Häuser vorsieht, die nur knapp über der Hochhausgrenze liegen und dadurch unwirtschaftlich sind.

Perspektive von Südwesten





Lageplan



Ansicht von der Friedenheimer Brücke

#### Eckdaten

Geschossfläche Gesamt	212.800 qm
Geschossfläche Wohnen	93.900 qm (inkl. Kita)
Geschossfläche Arbeiten	118.900 qm (inkl. Backstage)
Grünflächen öffentlich	62.500 qm inkl. Ökologische Vorrangfläche (rechnerischer Bedarf: 45.500 qm ohne ökolog. Vorrangfläche)

#### Entwurfselemente außerhalb des engeren Planungsbereichs

*Nördlich:* Grünzug wird am östlichen Rand des RSC-Geländes fortgeführt

*Westlich:* Umgestaltung der Straßenräume in Nord-Süd-Richtung; Verdeutlichung der »grünen Fugen«

## 3 Darstellung und Bewertung der Arbeiten

### 3.3 Léon Wohlhage Wernik Architekten

Die Planung von Léon Wohlhage Wernik basiert auf einer Überarbeitung der Bereiche an der Friedenheimer Brücke sowie entlang der Bahnkante. Durch die Situierung von markanten 17-geschossigen Gebäuden beiderseits des Brückenkopfes entsteht eine städtebauliche Torsituation als identitätsbildendes Quartiersmerkmal. Der Ansatz, am offenen Freiraum der südlichen Gleisflächen attraktive Wohnlagen in Punkthäusern zu schaffen, wird anerkannt, ebenso die Verbindung der Baufelder und die Definition eines interessanten städtebaulichen Raumes über die Wilhelm-Hale-Straße hinweg durch die dortige Situierung des Quartiersplatzes bzw. des Gebäude-Vorbereichs.

Die qualitativen Vorteile einer Hochhausreihung in exponierter Lage werden indes stark in Frage gestellt, da es sich bei dem angrenzenden Raum um eine stark befahrene Bahntrasse handelt. Die damit verursachten Probleme sind im Entwurf überwiegend nicht gelöst. Die Qualität und öffentliche Nutzbarkeit der Grünräume im Bereich der freistehenden Hochhäuser wird auch hier aufgrund der notwendigen Parzellierung der Grundstücke und Erschließungsflächen bezweifelt.

Hinsichtlich des Lärmschutzes führt der Entwurf zu einer ungenügenden Situation an den Gebäuden selbst und für die Bebauung in 2. Reihe. Hierbei ist auch vom geplanten Wall aufgrund seiner Distanz zur Bahn bzw. seiner geringen Höhe wenig Verbesserung zu erwarten. Er zerschneidet vielmehr die öffentlichen Grünflächen entlang der Bahn bzw. schränkt deren Nutzbarkeit ein. Die Abstandsflächen zwischen den Wohn-Hochhäusern sind nicht eingehalten. Hinsichtlich der Vermarktbarkeit bestehen insbesondere aufgrund der Lärmproblematik, wie auch der Anzahl der im Prinzip gleichen Wohnlagen, große Vorbehalte.

Ebenfalls problematisch wird die Lage des Quartiersplatzes an der Wilhelm-Hale-Straße eingestuft. Die mit der Öffnung zur Hauptverkehrsstraße einhergehende Verlärmung kann durch eine abschirmende Bepflanzung nicht kompensiert werden. Die geplante großzügige Treppenrampe führt in Richtung der Unterführung und hat somit keinen adäquaten Bezugspunkt. Aufgrund des Gefälles der Wilhelm-Hale-Straße entwickelt sich entlang des Platzes eine Stützmauer, welche in der Abfolge des Straßenraumes einen negativen Eindruck hinterlässt.

Perspektive von Südwesten





Lageplan



Ansicht von der Friedenheimer Brücke

#### Eckdaten

<b>Geschossfläche Gesamt</b>	207.800 qm (Planungsgebiet) + 13.400 qm zusätzliche Geschossfläche auf den westlichen Wohnbaufeldern entlang der Bahn
<b>Geschossfläche Wohnen</b>	52.200 qm (Planungsgebiet) + 13.400 qm zusätzliche Geschossfläche auf den westlichen Wohnbaufeldern entlang der Bahn
<b>Geschossfläche Arbeiten</b>	155.600 qm (Planungsgebiet)
<b>Grünflächen Öffentlich</b>	keine Aussagen

#### Entwurfselemente außerhalb des engeren Planungsbereichs

*Westlich:* Die Wohntürme an der Bahnkante sind als integrativer Bestandteil des Entwurfs zu sehen.

#### Weitere Anmerkungen

Dimensionierung des Pionierparks im westlichen Wohnbereich stellenweise knapp (unter 30m).

### 3 Darstellung und Bewertung der Arbeiten

#### 3.4 Sauerbruch Hutton Architekten

Das Konzept des Büros Sauerbruch Hutton bietet eine interessante, bildhafte städtebauliche Lösung für die Quartiere beiderseits der Brücke, die die ursprüngliche Circle-Idee von Prof. Geipel weiterentwickelt. Die sechs Hochpunkte befinden sich nur im südlichen Gebiet um den Brückenkopf, was zur gewünschten hohen Verdichtung im unmittelbaren Umfeld des geplanten S-Bahn-Haltes führt. Somit entstehen für einen Großteil der Arbeitsplätze kurze Wege zum ÖPNV und eine hohe Frequentierung dieses Bereichs. Die Qualität der Plätze ist dank ihrer guten Topografie, Proportionierung und lärmgeschützten Lage hoch.

Kritisch wird die komplexe Struktur der Baufelder und Platzflächen hinsichtlich der Dimensionierung der Gebäude, der massiven Außenwirkung zur Bahnkante und der Abhängigkeiten in Realisierung und Betrieb gesehen. Im MK 1

bestehen zudem Probleme mit den Abstandsflächen. Auch wird die »Spiegelung« dieser beiden gleichen Strukturen in Frage gestellt, da es sich beim östlichen- und westlichen MK-Gebiet um qualitativ (angrenzende Bebauung) unterschiedlich konzipierte und frequentierte Orte handelt. Durch zwei Platzflächen dieser Größe und Art wird das Entstehen eines belebten Quartierszentrums erschwert, da es keine Konzentration der dort wohnenden und arbeitenden Personen gibt.

Der Pionierpark wird im Bereich um den Brückenkopf stark eingeengt, sowie das Baufeld östlich der Friedenheimer Brücke in Richtung Citylogistikzentrum deutlich erweitert. In Verbindung mit einer starken Erhöhung des Wohnanteils entsteht dadurch ein hohes Defizit an öffentlichen Grünflächen.

Die Bebauungsstruktur im Übergangsbereich zum Wohngebiet ist nicht schlüssig im Bezug zur restlichen Bebauung entwickelt.

Perspektive von Südwesten





Lageplan



Ansicht von der Friedenheimer Brücke

#### Eckdaten

Geschossfläche Gesamt	218.500 qm
Geschossfläche Wohnen	104.400 qm
Geschossfläche Arbeiten	114.100 qm
Grünflächen öffentlich	42.900 qm inkl. Ökologische Vorrangfläche; (rechnerischer Bedarf: 49.300 qm ohne ökolog. Vorrangfläche)

#### Entwurfselemente außerhalb des engeren Planungsbereichs

*Westlich:* Neugestaltung der »grünen Fugen«

- Wege aus dem Hirschgarten werden weitergeführt
- Anpassung der Baustruktur (nur Layout)
- Erschließungsstruktur der Straßen wird beibehalten

## 4 Vergleichende Darstellungen

### Vergleich Geschossflächen

	Geschossfläche Wohnen (qm)	Geschossfläche Arbeiten (qm)	Geschossfläche Gesamt (qm)
Prof. Geipel	64000	148000	212000
Allmann Sattler Wappner	69400	160000	229400
KCAP/ASTOC Rotterdam/Köln	93900	118900	212800
Léon Wohlhage Wernik	65600	155600	221200
Sauerbruch Hutton	104400	114100	218500

### Vergleich Bau- und Freiflächen

	Öffentliche Grünflächen (qm)	Öffentliche Verkehrsflächen (qm)	Nettobauland (qm)
Prof. Geipel	57000	37500	56200
Allmann Sattler Wappner	keine Angaben	keine Angaben	80100
KCAP/ASTOC Rotterdam/Köln	60700	36200	53800
Léon Wohlhage Wernik	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben
Sauerbruch Hutton	42900	42100	72100

Anmerkung: Die Summe der Bau- und Freiflächen ist bei ASTOC um 1.800 qm, bei Sauerbruch Hutton um 6.400 qm größer als das Gesamtgelände



## 5 Entscheidung und Überarbeitungsempfehlungen

### 5.1 Entscheidung

#### Ausscheiden des Entwurfs von Léon Wohlhage Wernik

Zunächst wurde die Entscheidung getroffen, die Arbeit des Büros Léon Wohlhage Wernik nicht weiter zu berücksichtigen, da sie u. a. keine adäquate städtebauliche Lösung für den eigentlich zu bearbeitenden Bereich um die Friedenheimer Brücke anbietet. Die vorgeschlagene Punkthausreihe auf einem Wall entlang der Bahnachse ist wegen deren Lärm-, Grünflächen und Vermarktungsproblematik nicht zielführend.

#### Zurückstellen der Arbeit von Sauerbruch + Hutton

Auch die Arbeit des Büros Sauerbruch + Hutton wurde nach einer intensiven Diskussion zurückgestellt. Zwar ist anzuerkennen, dass durch die gewählten Bauformen interessante Raumfolgen entstehen und die Plätze eine hohe Qualität erwarten lassen.

Ausschlaggebend ist jedoch, dass mit der formulierten großformatigen Bebauung beiderseits der Friedenheimer Brücke eine starke Abhängigkeit in Realisierung und Betrieb einher geht und ebenso eine hohe Abhängigkeit von der architektonischen Qualität des Gesamtensembles erzeugt wird. Hinzu kommt, die abweisende Außenwirkung der MK-Bebauung um die Brücke zur Bahn hin, die unschlüssige Lösung des Übergangsbereichs zwischen Brückenumfeld und westlichem Wohngebiet sowie der unzureichende Nachweis an öffentlichen Grünflächen.

#### Diskussion der verbliebenen Lösungsansätze

Im Rahmen der Entscheidungsfindung fokussierte sich die Diskussion auf die Arbeiten der Büros Allmann Sattler Wappner und KCAP/ASTOC. Hierbei wurde insbesondere die Grundsätzlichkeit der unterschiedlichen Lösungsansätze diskutiert.

Bei der Arbeit des Büros Allmann Sattler Wappner wurde anerkannt, dass sich mit der Schaffung des neuen topografischen Elements grundlegende Vorteile ergeben, wie zum Beispiel eine Vereinfachung der Erschließung. Die ebenso hoch eingeschätzte Möglichkeit einer zusätzlichen Erweiterung des Hirschgartens im Westen bedingt jedoch eine starke bauliche Verdichtung ohne wohnungs- und arbeitsplatznahe Grünversorgung, was als problematisch beurteilt wurde.

Ebenfalls negativ wurden die baulichen Großformen in Punkto Belichtung, Vermarktung und Abhängigkeit von der architektonischen Qualität der Bebauung eingestuft.

Weitere Nachteile bezüglich Lärmschutz und Qualität/Nutzbarkeit der angebotenen öffentlichen Grünflächen ergeben sich aus der Freistellung der Hochhäuser auf dem »Grünen Hügel« und der südlichen Böschungskante der Aufschüttung.

In der Summe entstand die Meinung, dass die unbezweifelbaren Vorteile der zusätzlichen Hirschgarten-Erweiterung und der Schaffung eines grünen Hügels am Brückenkopf auch zu deutlichen Nachteilen führen, deren Kompensation ohne wesentliche qualitative Einbußen nicht vorstellbar ist.

#### Entscheidung für den Entwurf von KCAP/ASTOC Rotterdam/Köln

Deshalb sprach sich das Beratungsgremium einstimmig dafür aus, die Arbeit des Büros KCAP/ASTOC Rotterdam/Köln zur Grundlage der weiteren Planung zu machen.

Hauptaufgabe des Workshops war es, im zentralen Bereich des Planungsgebiets Birketweg die von Prof. Geipel vorgeschlagenen Konzeption von vier Hochhäusern mit 80 – 120 m Höhe in eine stadträumlich überzeugende Lösung mit einer Höhenbegrenzung von 60 m umzuwandeln. Dies ist diesem Entwurf – unter Beibehaltung der wesentlichen Eckdaten – durch eine ausgeklügelte Struktur von 13 Hochpunkten gelungen.

Der Entwurf erlaubt zudem eine stimmige und unproblematische Integration in das Gesamtkonzept von Prof. Geipel. Durch eine neue lineare öffentliche Grünfläche (»Durchstich Ost«) wird eine hochwertige und intensiv nutzbare öffentliche Grünfläche geschaffen und zudem eine sinnvolle Gliederung der Wohn- und höherwertigen Gewerbebereiche erreicht. Besonders positiv wird dabei vermerkt, dass eine Erhöhung des Wohnanteils erzielt wird und dennoch weitgehend die notwendigen öffentlichen Grünflächen sowie die Hirschgartenerweiterung (wie in der Hochhauslösung) nachgewiesen werden können. Die dargestellte Konzeption weist ein differenziertes Angebot an Gebäude- und Freiraumtypologien auf und wird deshalb insbesondere aus Vermarktungssicht als tragfähige Lösung eingestuft. Ein weiterer Vorteil besteht in der durchdachten Platzierung der Hochhäuser, welche städtebaulich sinnvoll und jeweils mit Bezug zum öffentlichen Freiraum angeordnet sind. Die Anzahl von insgesamt 13 Hochpunkten wird jedoch kritisch gesehen und ist in der weiteren Planung zu überdenken.

In der Summe stellt das Konzept des Büros KCAP/ASTOC Rotterdam/Köln eine städtebaulich qualitätvolle Lösung dar, die auf einer flexiblen Grundstruktur basiert und dementsprechend große Freiheiten in der weiteren baulichen Ausformulierung beinhaltet.

### 5.2 Überarbeitungsempfehlungen

Zur Umsetzung dieses Ergebnisses in einen Bebauungsplanentwurf sind noch folgende Empfehlungen zu berücksichtigen:

#### Entwurf

##### KCAP/ASTOC Rotterdam/Köln:

- Die Hochpunkte sind hinsichtlich ihrer Gesamtzahl sowie im Wohnbereich im Hinblick auf Einhaltung der Abstandsflächen, Verschattungsproblematik und Vermarktbarkeit zu überprüfen.
- Der Entwurfsansatz zur baulichen Einfassung der Wilhelm-Hale-Straße bzw. zur Integration der Friedheimer Brücke ist in Verbindung mit der dargestellten Straßenaufweitung und den Treppen-/Rampenanlagen bezüglich ihrer Funktionalität und Raumwirkung zu überprüfen.
- Die Raumwirkung der vorgeschlagenen Lösung an der bestehenden Unterführung ist zu klären. Vor allem die Aufweitung der Wilhelm-Hale-Straße an dieser Stelle und die dadurch entstehende Verbreiterung der Unterführung wurde kritisch gesehen.
- Die Breite und Ausprägung der Nord-Süd-Grünzüge (»Grüne Fugen«) sowie die Ausformung der westlichen Bebauung ist zu Gunsten einer zusätzlichen Hirschgarterweiterung im Westen zu hinterfragen. (Hinweis: Der ausgewählte Entwurf berücksichtigt bereits die geforderte Hirschgarterweiterung – im selben Ausmaß wie die Hochhausvariante!)

- Hinsichtlich der vorgesehenen Unterführung für die Fuß- und Radwegeverbindung an der Friedheimer Brücke soll die in den Plänen von KCAP/ASTOC dargestellte Lösung weiter verfolgt werden, welche von einer beidseitigen Anböschung der Brückenrampe ausgeht. Demgegenüber war im Modell eine vollständige Aufständigung der Brücke in diesem Bereich dargestellt. Diese ist aber aus bautechnischen und finanziellen Gründen nicht realisierbar.

#### westlich angrenzender Teil des Planungsgebiets:

- Im westlich angrenzenden Wohngebiet ist der südliche bauliche Abschluss zur Bahntrasse im Hinblick auf den Immissionsschutz zu optimieren
- Ebenso sind die bisher dargestellten Wohnungsbau-Typologien im Bereich des Walls zum Hirschgarten (Nordrand) hinsichtlich der Möglichkeit einer höheren Verdichtung zu überprüfen. Dabei ist insbesondere die dort vorhandene räumliche und emissionstechnische Situation zu berücksichtigen.

### 5.3 Weiteres Vorgehen

- Mitte 2005
  - Beteiligung Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB, Mitte 2005
- Ende 2005/Anfang 2006
  - Billigungsbeschluss des Stadtrates
- Frühjahr 2006
  - Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch
- Mitte 2006
  - Satzungsbeschluss

# Ansprechpartner

im Referat für Stadtplanung und Bauordnung,  
Blumenstraße 28 b (HA II)  
bzw. Blumenstraße 31 (HA I)  
von Mo – Fr von 9.30 – 12.00 Uhr  
oder nach telefonischer Vereinbarung

**Bebauungsplanung, HA II/22 P:**

Herr Baldrian, Zi. 808, Tel. 089/233-22533  
Frau Kopold, Zi. 805, Tel. 089/233-28691

**Grünplanung, HA II/52:**

Herr Strobl-Lundquist, Zi. 806, Tel. 089/233-24306

**Verkehrsplanung, HA I/32-1:**

Herr Reiß, Zi.138, Tel. 089/233-24462

Fotonachweis:

Seite 11, Bernd Salinger

Seite 16, 17, 18, 19, 20, Piotr Kozuch

## Ausstellung zu den Ergebnissen des Planungsworkshops für den zentralen Bereich Birketweg

- im Forum am Hirschgarten, Birketweg 5a  
**vom 19.11. – 05.12.04**  
täglich von 17.00 – 20.00 Uhr
- im Referat für Stadtplanung und Bauordnung,  
Blumenstraße 28 b, Foyer Hochhaus  
**vom 06.12. – 17.12.04**  
wochentags von 6.30 – 20.00 Uhr

**Ausstellungseröffnung:**  
**18.11.04, 17.30 Uhr im Forum am Hirschgarten**

Führung durch Frau Stadtbaurätin,  
Prof. Christiane Thalgot

**Weitere Führungen:**  
am 01.12 und am 08.12. jeweils 17.30 Uhr

