

HERZOG & DE MEURON  
MASTERPLAN PAKETPOSTAREAL MÜNCHEN

PROJEKT 2019  
MÜNCHEN, DEUTSCHLAND

November 2020

# PROLOG

Der vorliegende Bericht dokumentiert den Planungsprozess der Masterplanung für das Paketpostareal im Westen der Stadt München im Verlauf von 2019.

Er dient der vertieften Information über die Entwicklung der Planung, die in einem Workshopverfahren mit Begleitgremium durchgeführt wurde.

Die Ergebnisse dieser Masterplanung sehen eine Änderung des bestehenden Bebauungsplans für das Paketpostareal vor. Sie liegen dem Aufstellungsbeschluss des Stadtrats vom 23.10.2019 zugrunde, der über deren Umsetzung entscheidet.

## PROJEKTBETEILIGTE

### **Investor**

Büschl Unternehmensgruppe

### **Städtebau & Architektur**

Herzog & de Meuron

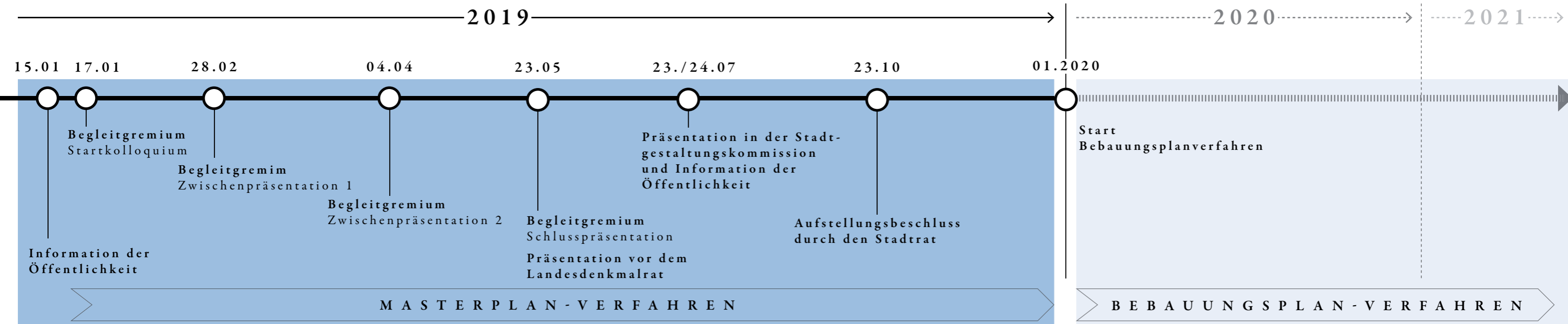
### **Landschaftsarchitektur**

Vogt Landschaftsarchitekten

### **Verfahrensbetreuung**

BGSM Architekten und Stadtplaner

# CHRONOLOGIE DES VERFAHRENS



## WORKSHOP-VERFAHREN MIT BEGLEITGREMIUM

Die Masterplanung wurde in einem Workshopverfahren durch ein Gremium intensiv begleitet. Dieses setzte sich aus dem Investor, Stadträtinnen und Stadträten, dem Bezirksausschuss, der Stadtbaurätin und der Amtsleitung des Planungsreferats sowie Fachjuristen zusammen.

Das Ergebnis dieses qualitätssichernden Verfahrens bildet die Grundlage für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren, wofür der Stadtrat nach Abschluss des Masterplan-Verfahrens am 23. Oktober 2019 den entsprechenden Aufstellungsbeschluss fasste.

Dem Bebauungsplanverfahren werden Realisierungswettbewerbe für einzelne Baufelder folgen.

## STARTKOLLOQUIUM

Am 17. Januar 2019 fand ein Kolloquium mit dem Planungsteam und dem Begleitgremium statt. Das Treffen diente der Erläuterung und Abstimmung der Aufgabe und des Bearbeitungsumfanges der Masterplanung, einschliesslich des Nutzungskonzeptes für die Paketposthalle.

## BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

An einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 15. Januar 2019 wurden die Ziele für die Entwicklung des Paketpostareals und die Beteiligten vorgestellt.

Die Ergebnisse des Masterplan-Verfahrens wurden am 23. Juli 2019 der Stadtgestaltungskommission und am 24. Juli 2019 der Öffentlichkeit vorgestellt.

## ZWISCHENPRÄSENTATIONEN

Während der Bearbeitungsphase fanden am 28. Februar und am 4. April 2019 Zwischenpräsentationen vor dem Begleitgremium statt. Die Termine dienten:

- der Offenlegung und Erörterung von Zwischenergebnissen
- dem Meinungsaustausch und der Meinungsbildung
- der Beantwortung von Rückfragen
- sowie der Präzisierung und Fortschreibung der Planungsaufgabe

## SCHLUSSPRÄSENTATION

Nach einer viermonatigen Bearbeitungszeit wurden die Ergebnisse im Rahmen einer Schlusspräsentation dem Begleitgremium vorgestellt. Die Ergebnisse des begleiteten Masterplan-Verfahrens bildeten die Grundlage für den Aufstellungsbeschluss des Stadtrats vom 23. Oktober 2019 für das nachfolgende Bebauungsplanverfahren.

# INHALT

| 5 |

Ausgangslage

| 6 |

Das Paketpostareal: Geschichte und gegenwärtige Situation

| 7 |

Urbane Entwicklung und Wachstum der Stadt München

| 8 |

Die Zentralen Bahnflächen

| 9 |

Urbanes Quartier

| 10 |

Potenzial als urbane Mitte im Westen der Stadt

| 11 |

Die Zukunft der Paketposthalle

| 14 |

Studien zur Bebauungstypologie  
und Teilfazite daraus

| 24 |

Synthese:

Ein lebendiges, durchgrüntes und nachhaltiges Quartier

| 31 |

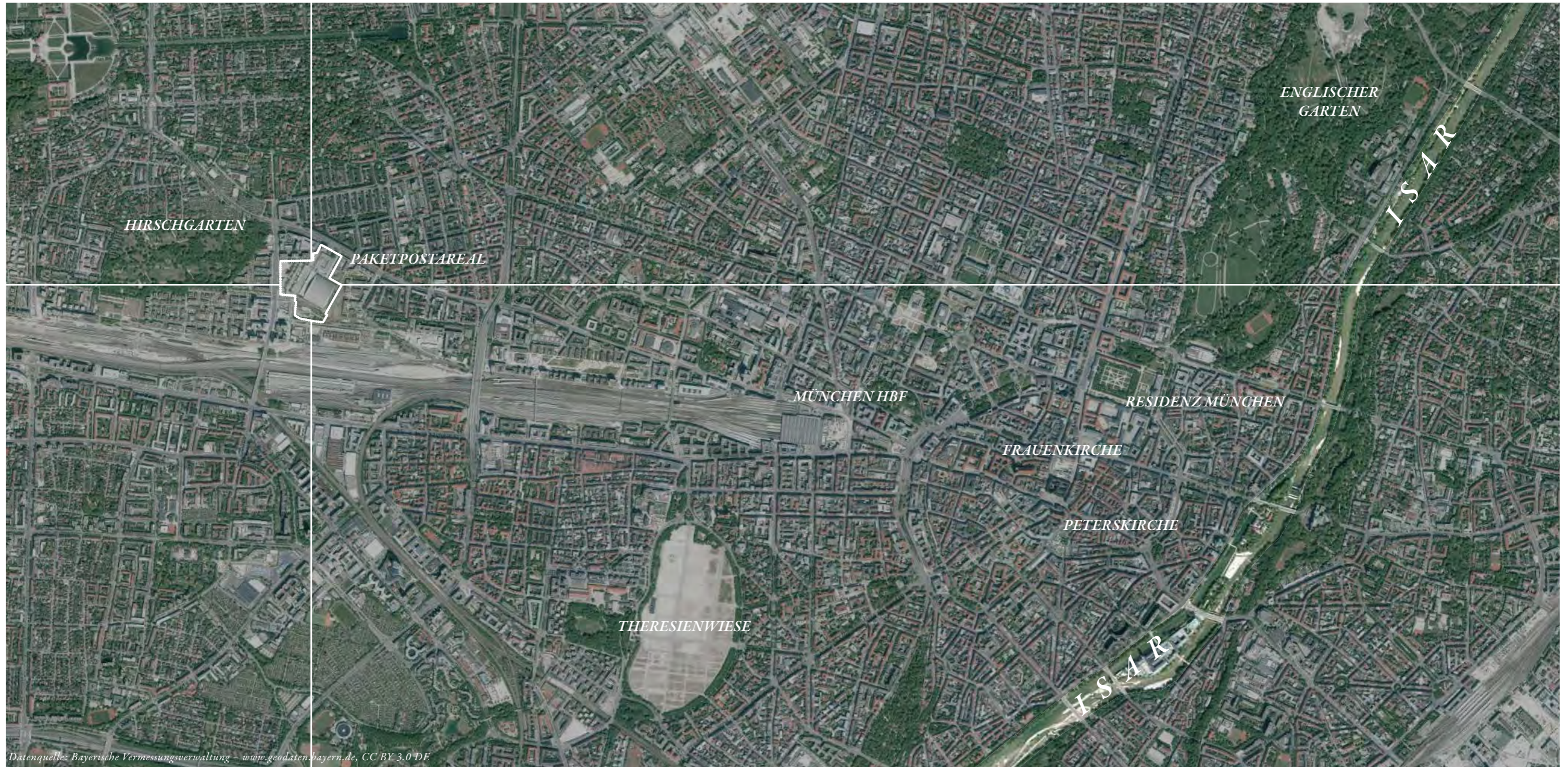
Glossar

| 32 |

Herzog & de Meuron und München



# AUSGANGSLAGE



Datenquelle: Bayerische Vermessungsverwaltung – [www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de), CC BY 3.0 DE

Im Westen Münchens liegt nördlich der Friedenheimer Brücke ein 87'000 m<sup>2</sup> grosses Areal, das durch die Paketposthalle klar markiert ist. Sie wurde Ende der 1960er-Jahre errichtet, bis 1997 als Postbahnhof genutzt und ist seitdem als Briefverteilzentrum in Betrieb. 2018 entstand durch die geplante Verlagerung der Postnutzung nach Germering und den Verkauf des gesamten Areals inklusive der Halle an die Büschl Unternehmensgruppe eine neue, ergebnisoffene Situation. Der Investor beauftragte das Architekturbüro Herzog & de Meuron, gemeinsam mit einem interdisziplinären Planerteam eine städtebauliche Studie zu erstellen, die eine gesamtheitliche Konzeption unter Berücksichtigung der Aspekte Landschaft, Infrastruktur und Siedlung verfolgt. Die Studie wurde in einem Dialogverfahren

mit dem Auftraggeber und einem Begleitgremium aus Vertretern der Stadtratsfraktionen und des Bezirksausschusses Neuhausen-Nymphenburg, mit der Stadtverwaltung sowie des Stadtheimatpflegers und weiteren Fachleuten zu einem Masterplan für das Areal ausgearbeitet.

**Die Aufgabenstellung bestand darin, Ideen für eine neue Nutzung der zu erhaltenden denkmalgeschützten Paketposthalle sowie für das umliegende Areal als Urbanes Quartier mit einer entsprechend verdichteten Bebauung zu entwickeln. Vorgesehen ist ein Nutzungsmix aus frei finanziertem und gefördertem Wohnen, Gewerbe und Flächen für soziale und kulturelle Einrichtungen.**



# DAS PAKETPOSTAREAL: GESCHICHTE UND GEGENWÄRTIGE SITUATION



Foto: © Sigrid Neubert, m. freundl. Unterstützung d. Belius Stiftung



Foto: AITEC – Associazione Italiana Tecnico Economica del Cemento, Roma



Foto: Lufibildverlag Hans Bertram GmbH

Der Logistikbau der Paketposthalle mit ihrer schwungvollen Bogenkonstruktion wurde nach Plänen der Oberpostdirektion München durch Rudolf Rosenfeld und Herbert Zettel zusammen mit Ulrich Finsterwalder und Helmut Bomhard zwischen 1965 und 1969 erbaut. Die Halle überspannte 15 Bahngleise und bot Witterungsschutz für das effiziente Be- und Entladen der Bahnpostwagen. Der imposante Bau mit einer Spannweite von knapp 150 Metern, einer Länge von 124 Metern und einer Höhe von 30 Metern galt lange als weltweit grösste freitragende Betonfertigteilhalle. Die Post und ihre Mitarbeiter\*innen sind bis heute exklusiv die Hauptnutzer des reinen Logistikbaus.

Mit der Umstellung des Logistikkonzeptes von Paketpostzügen auf LKWs wurde der Paketpostbahnhof aufgegeben und ein Briefverteilzentrum in die Halle eingebaut. Gleichzeitig startete die sukzessive Urbanisierung der Zentralen Bahnflächen und der Rückbau zahlreicher Bahngleise. Heute ist das Paketpostareal eines der letzten industriell genutzten Flächen in diesem Gebiet. Es bietet das Potenzial, hier das bislang fehlende, urbane Stadtteilzentrum dieses grossen innerstädtischen Entwicklungsgebietes zu realisieren.

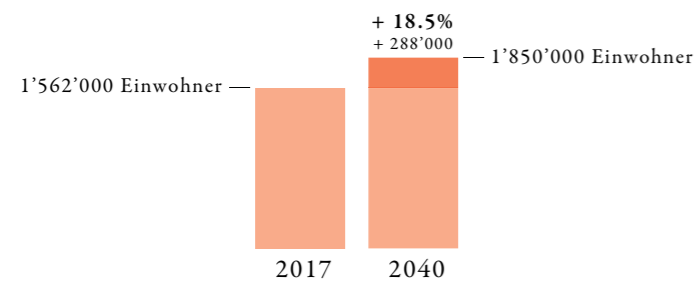


# URBANE ENTWICKLUNG UND WACHSTUM DER STADT MÜNCHEN: ANALYSE, PROGNOSE UND ZWISCHENBILANZ

**Zersiedelung**, ist ein ungeplantes, konzeptloses, flächenintensives Hinauswachsen vor allem von städtischen Siedlungen in den ländlichen Raum und ist eine Folge der fortschreitenden Verstädterung und Urbanisierung.

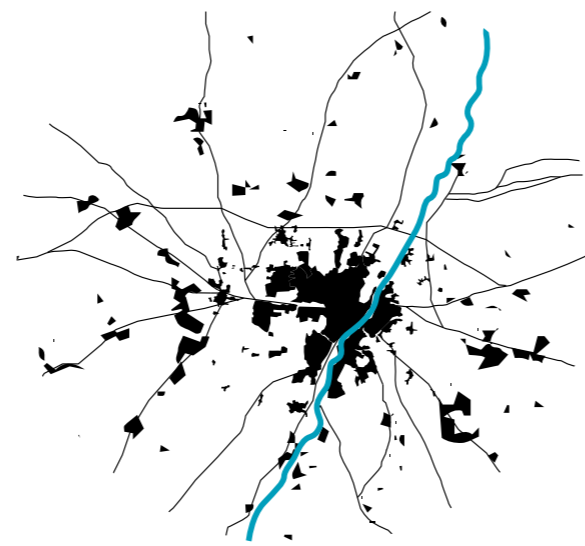
Das Bedürfnis nach dem Wohnen im Grünen, nach Wochenendhäuschen, schnell erreichbaren Einkaufszentren, billigen Industriegebieten und Verkehrsbauten benötigt viel Platz und ohne Auflagen der Raumplanung und des Umweltschutzes, wird dort gebaut wo es am billigsten ist. Freiflächen, Erholungsgebiete und ökologische Ausgleichsflächen gehen dadurch verloren, werden zerschnitten oder verkleinert und verlieren ihre ökologische, wie auch sozioökonomische Funktionalität.

Quelle: 2000 Spektrum Akademischer Verlag, Heidelberg

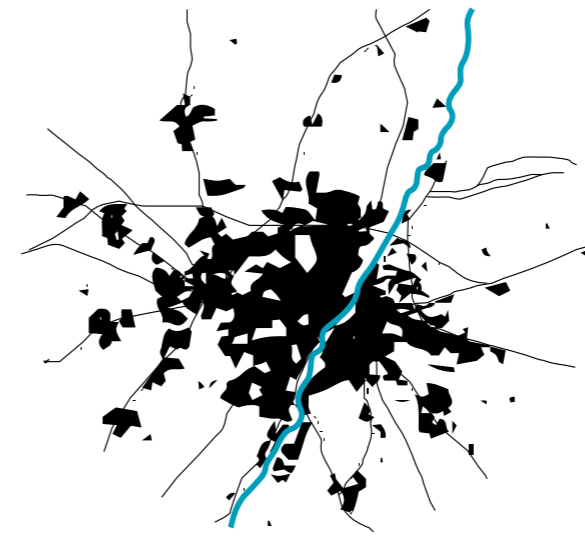


Bevölkerungsprognose 2017 bis 2040

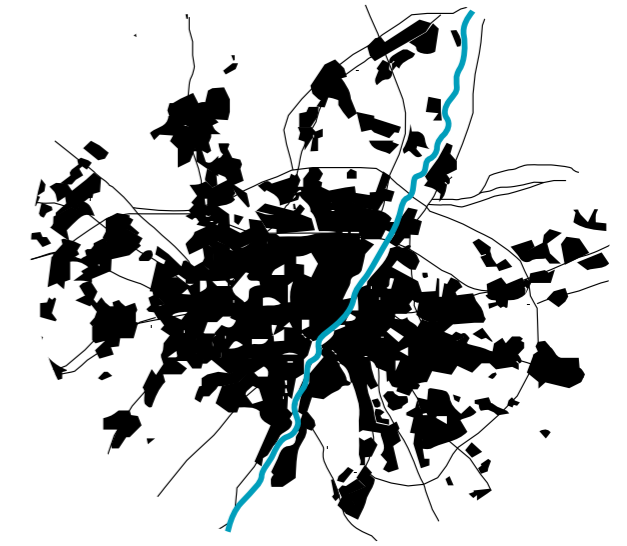
(Quelle: Demografieberichte München)



München 1930  
Bevölkerung: 728.000



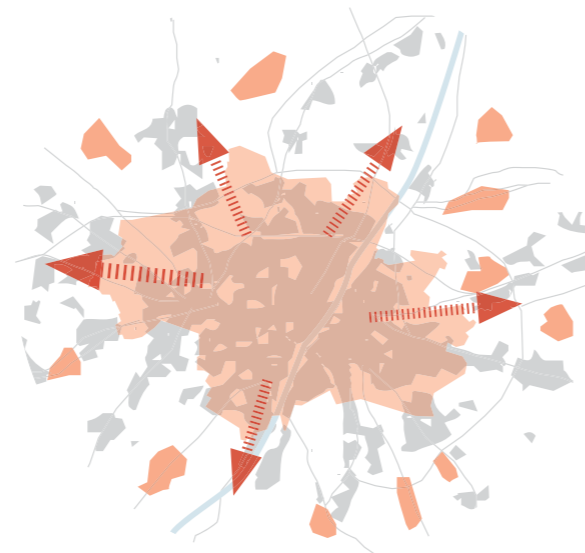
München 1972  
Bevölkerung: 1.339.000



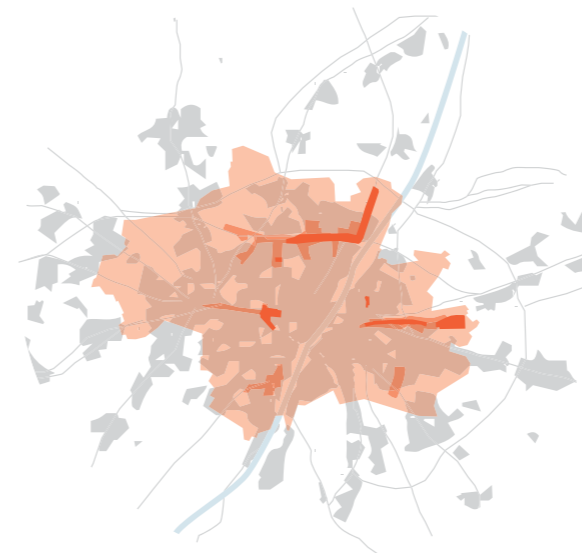
München 2020  
Bevölkerung: 1.561.775

## ZERSIEDELUNG

- Landschaftsraum in der Nähe der Stadt wird verringert
- Notwendigkeit des Baus weiterer Infrastrukturen
- Fortsetzung der Versiegelung von Oberflächen
- Prinzip der additiven Planung



München 2030 ?



## INNERE VERDICHTUNG

- + Verdichtungspotentiale nach innen
- + Integration von Infrastrukturen
- + Nutzungsdurchmischung
- + Synergetische Planung

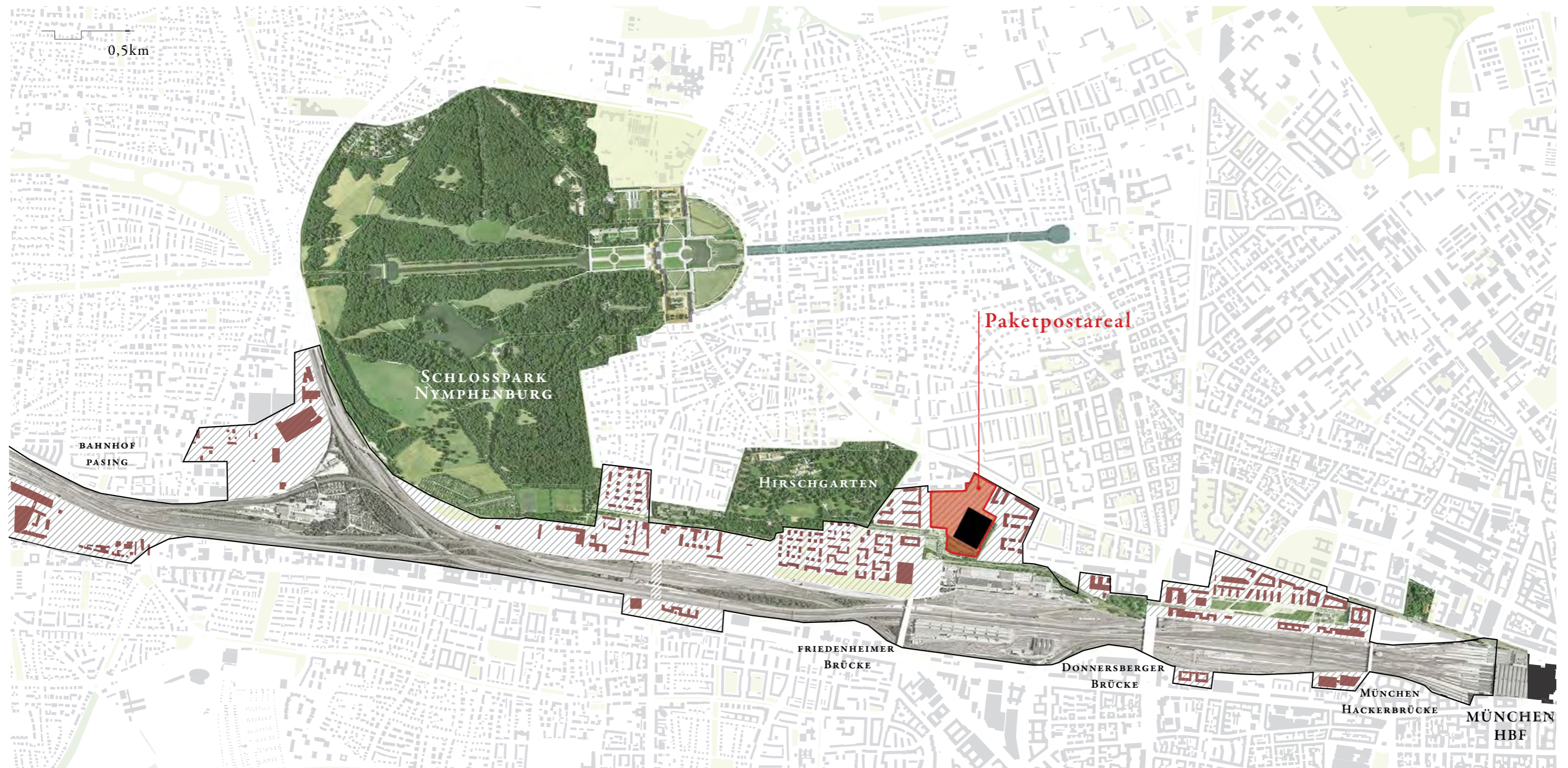
**BAUE AUF DEM GEBAUTEN!**

*Zwischenbilanz:*

*Durch ein "Bauen auf dem Gebauten" kann den Tendenzen der Zersiedelung durch innere Verdichtung begegnet werden.*



# DIE ZENTRALEN BAHNFLÄCHEN BIETEN POTENZIAL FÜR INNERE VERDICHTUNG



München als Stadt wird von Landschaftsräumen bestimmt. Zwei territoriale Elemente sind dabei von zentraler Bedeutung: der Flussraum der Isar, welcher die Stadt von Südwest nach Nordost durchfließt und das Gleisfeld, das den Stadtkörper von Westen her bis zum Hauptbahnhof im Zentrum durchmisst. Von diesem Gleisfeld wird der Westen Münchens in einen Nord- und einen Südteil unterteilt. Das Gebiet nördlich der Bahntrasse im Abschnitt zwischen Donnersbergerbrücke und Hirschgarten gehört zu den sogenannten Zentralen Bahnflächen, einem Stadtentwicklungsprojekt, das sich vom Hauptbahnhof bis nach Pasing im Westen der Stadt erstreckt.

Die *Zentralen Bahnflächen* München sind mit einer Größe von 178 Hektar eines der bedeutendsten städtebaulichen Entwicklungsprojekte Münchens. Weitreichende Umstrukturierungen bei der Deutschen Bahn haben zur Auffassung grosser Flächen

entlang der Achse Hauptbahnhof - Laim - Pasing geführt. Dadurch bot sich die einmalige Chance, die Schneise, die von den Bahnanlagen in das Stadtgefüge geschnitten wird, deutlich zu verschmälern und die Stadtbezirke nördlich und südlich der Gleise stärker miteinander zu verknüpfen. Ein besonderes Merkmal dieses Areals in der Nähe zur Kernstadt ist die Qualität und Engmaschigkeit, mit der es in die bereits bestehende Verkehrsinfrastruktur eingebunden ist. Seine Bebauung und die der unmittelbaren Nachbarschaft ist heterogen. Ausprägungen verschiedener Modelle von Stadt reihen sich aneinander. Neben dem vor allem auf Wohnen und Arbeiten ausgelegten Neubauquartieren sind mit dem Hirschgarten und dem Nymphenburger Schlosspark zwei der grossen Parks im Münchner Westen und damit ein grosszügiges Angebot an Erholungsräumen vorhanden.



# ANSPRUCH: NICHT NUR EIN DICHTES, SONDERN EIN URBANES QUARTIER

## Ziel:

Das Ziel dieser Studie ist eine neue Nutzung für die zu erhaltende, denkmalgeschützte Paketposthalle zu entwickeln sowie die Planung des umliegenden Areals als *Urbanes Quartier* im Sinne der Baunutzungsverordnung mit einer entsprechend verdichteten Bebauung. Vorgesehen ist ein Nutzungsmix aus frei finanziertem und gefördertem Wohnen, Gewerbe und Flächen für soziale und kulturelle Einrichtungen.

## Herangehensweise:

Die Urbanität eines Gebiets ergibt sich aus dem Zusammenwirken verschiedener Elemente: Ein *Urbanes Quartier* kann dabei durch ein ausgewogenes Verhältnis der drei Grundvoraussetzungen Durchmischung, Dichte und Qualität entstehen. Durch wenige aber präzise definierte städtebauliche Vorgaben soll die Grundlage für das Ineinandergreifen und Überlagern dieser Aspekte geschaffen werden.

## Mehrwert:

Die Vorteile eines lebendigen, urbanen Quartiers liegen vor allem in der Überlagerung der drei Teilaspekte. Diese bilden in der Kombination miteinander städtebauliche, soziologische und ökologische Synergien: Eine Stadt der kurzen Wege, Arbeitsplätze vor Ort und eine gute soziale Durchmischung. Auf diese Weise können effizientere, zusammenhängende Netzwerke aus Infrastruktur, freiem Raum, öffentlichem Raum und Verkehrssystemen entwickelt werden.

## Auszüge aus der Baunutzungsverordnung (BauNVO)

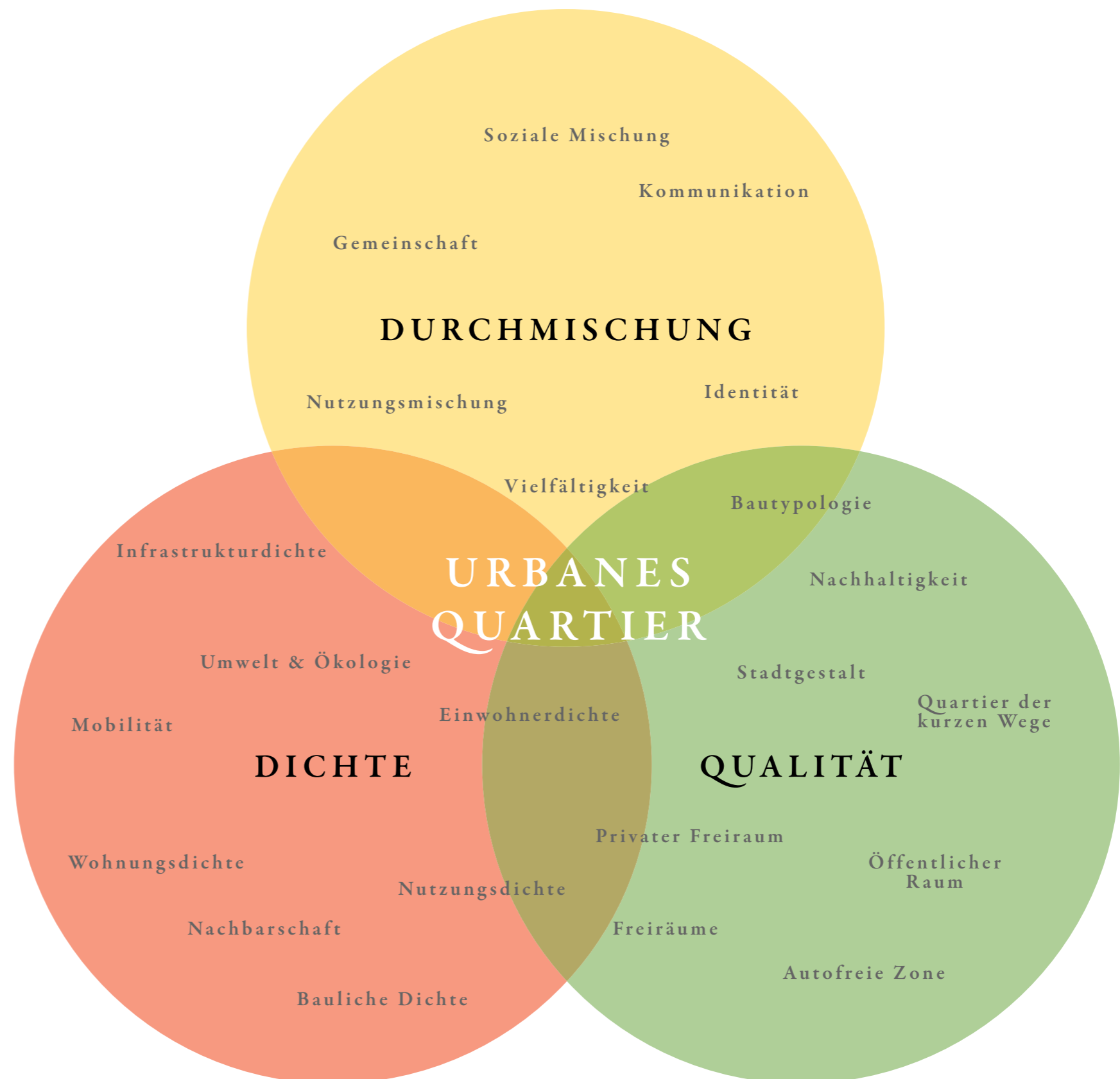
### zur Durchmischung:

Gemäss **§6a Urbane Gebiete**: Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss nicht gleichgewichtig sein.

### zur Dichte:

Nach **§17 Obergrenzen für die Bestimmung des Masses der baulichen Nutzung**, ist in urbanen Gebieten eine Geschossflächenzahl bis 3,0 vorgesehen.

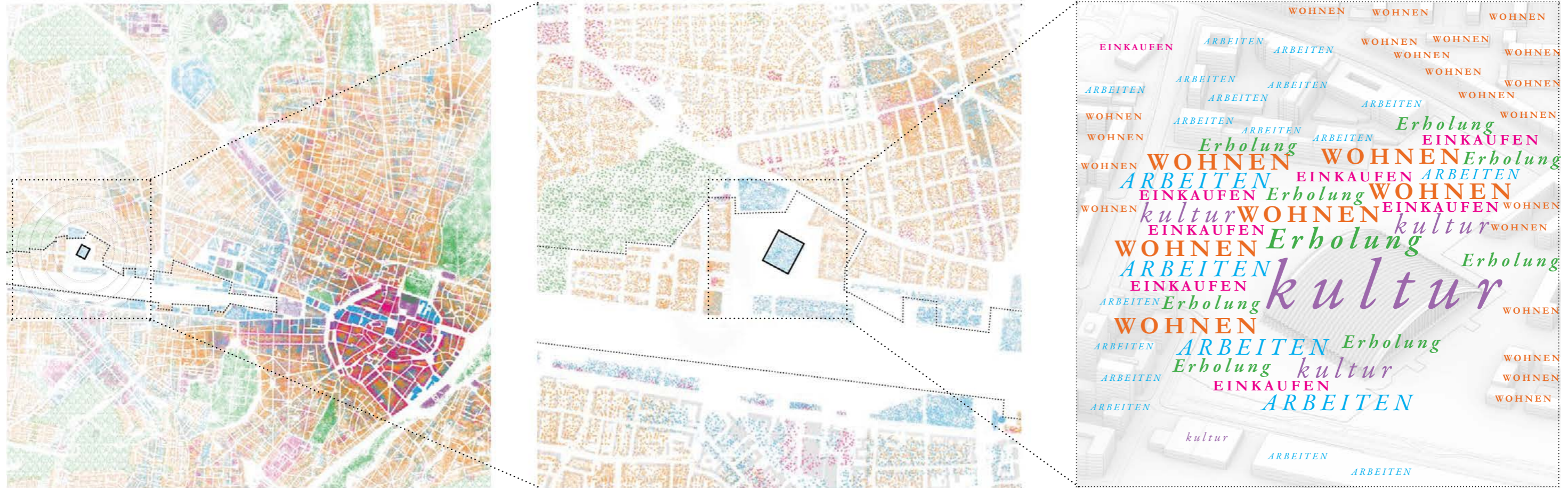
Das **30ha Ziel der Bundesregierung** soll den täglich neuausgeschriebenen Flächenverbrauch für Siedlung und Verkehr bis 2030 auf 30ha reduzieren. Diese Massnahme fördert den ressourcenschonenden Umgang mit dem endlichen Gut Fläche und unterstützt somit Nachverdichtung städtischer Räume.



*Fazit: Ein urbanes Quartier entsteht nur durch die Überlagerung aller Eigenschaften.*

# EINE NEUE URBANE MITTE FÜR DIE ZENTRALEN BAHNFLÄCHEN

## VOM MONOFUNKTIONALEN ZUM URBANEN GEBIET



MÜNCHEN

ZENTRALE BAHNFLÄCHEN

PAKETPOSTAREAL

● Wohnen ● Arbeiten ● Kultur ● Einkaufen ● Erholen

Das grossmasstäbliche Entwicklungsgebiet der Zentralen Bahnflächen stellt eines der wichtigsten innerstädtischen Nachverdichtungspotenziale Münchens dar. Innerhalb der Zentralen Bahnflächen ist das Paketpostareal der letzte noch nicht

entwickelte Bereich und bietet zusammen mit einer öffentlichen, vielfältig nutzbaren Paketposthalle die Chance, mit einem explizit urbanen, durchmischten Stadtviertel einen Anziehungspunkt für die Nachbarschaft und darüber hinaus zu setzen.



# AUS EINEM LOGISTIKZENTRUM EINEN ÖFFENTLICHEN ORT MACHEN

*damals*



Foto: © Sigrid Neubert, m. freundl. Unterstützung d. Belius Stiftung

Bahnhofnutzung der Paketposthalle von 1969-1997

*heute*

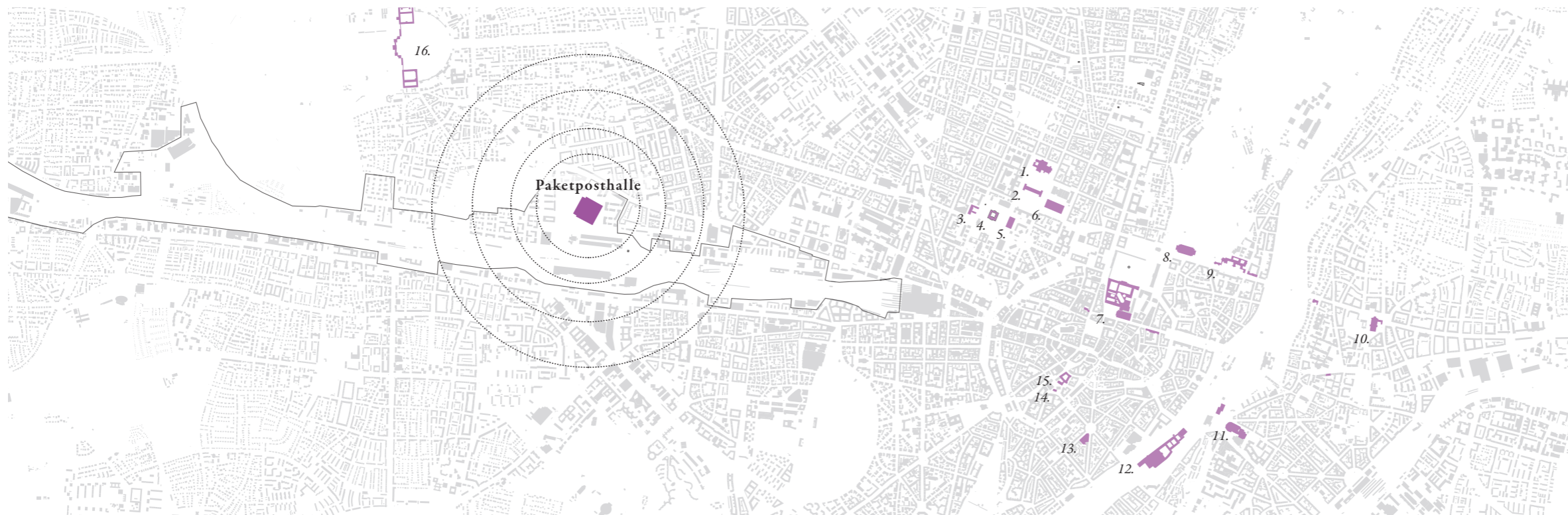


Briefverteilzentrum der Post 1997 bis heute

*morgen?*



Die Halle als öffentlicher überdachter Freiraum



1. Alte Pinakothek
2. Neue Pinakothek
3. Lenbachhaus
4. Glyptothek
5. Hochschule für Musik und Theater München
6. Pinakothek der Moderne
7. Bayerische Staatsoper und Residenz
8. Haus der Kunst
9. Bayerisches Nationalmuseum
10. Prinzregententheater
11. Gasteig
12. Deutsches Museum
13. Gärtnerplatztheater
14. Jüdisches Museum München
15. Münchner Stadtmuseum
16. Schloss Nymphenburg

Die derzeitige Dynamik der Umnutzung von Industriegebieten innerhalb der Stadtgrenzen könnte genutzt werden, um die Paketposthalle der Öffentlichkeit zugänglich zu machen: Ein frei bespielbarer, grosser, überdeckter Platz, der eine Bühne für vielfältige kulturelle Nutzungen bietet.

Die Paketposthalle könnte heute als zeitgenössisches Monument der Deindustrialisierung der Innenstadt gelesen werden. Das durchaus utopische Moment einer Belebung der Paketposthalle hat im Fall Münchens eine Tradition, die sich im

Konsens zwischen Stadt und Bevölkerung mehrfach als erfolgreich erwiesen hat. Immer wieder dienen grosse Kultur- und Bildungsbauten wie zum Beispiel die Alte Pinakothek, die Universität, das Gärtnerplatztheater und das Olympiareal als treibende Kraft von Urbanität und gesellschaftlicher Transformation in neuen Stadterweiterungen.

Die Umnutzung der Halle könnte ein Bauwerk der Industriearchitektur in der Stadt München neu positionieren und im kollektiven Gedächtnis verankern.



# DIE ZUKUNFT DER PAKETPOSTHALLE

EIN ÖFFENTLICHER FREIRAUM FÜR ALLE



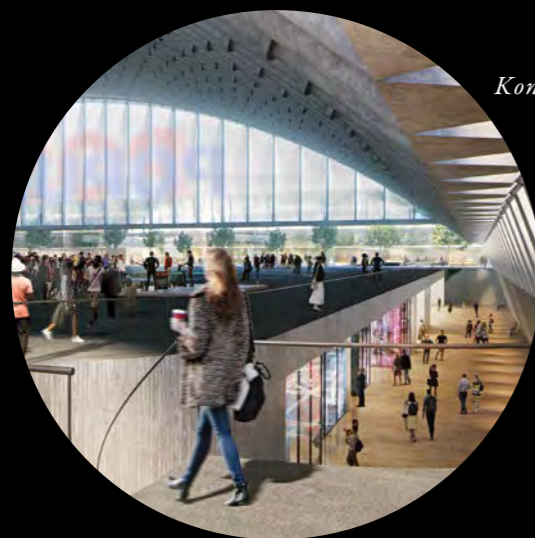
*Sportveranstaltung*



*Wochenmarkt*



*Kunstinstallation*



*Kongresszentrum*



*Musiksaal*



*Digital Art Museum*

*Das Konzept sieht die Schaffung von zwei Ebenen vor.  
Die Stadtebene ist der frei zugängliche, vielfältig bespielbare überdachte Hauptplatz des Quartiers.  
In der darunterliegenden Ebene plädieren wir für die Ansiedlung von stadtrelevanten Kulturinstitutionen.  
Zur Veranschaulichung des Konzepts sind hier mögliche Nutzungsbeispiele aufgeführt.*



## DIE HALLE ALS ÜBERDACHTER ÖFFENTLICHER PLATZ

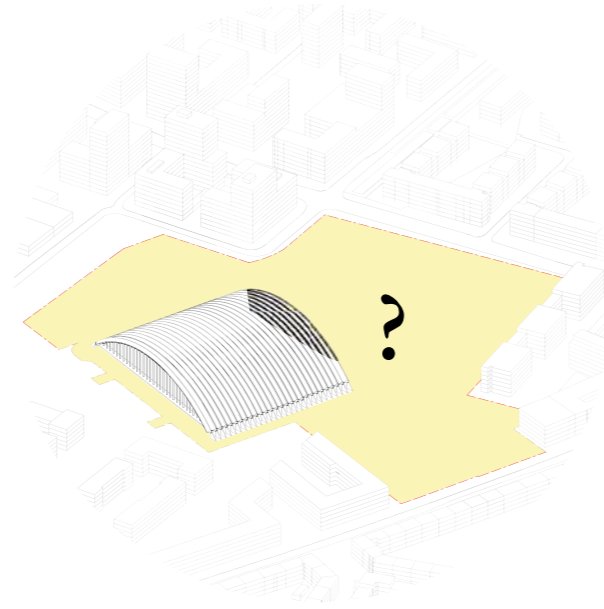


Das derzeit in der Paketposthalle für das Briefverteilzentrum eingebaute Provisorium wird entfernt, die gesamte Halle freigeräumt und das Monument allseitig geöffnet. Dadurch entsteht in Erinnerung an die ursprüngliche Nutzung als Postbahnhof eine grossmasstäbliche, überdachte Ebene, die im klassischen Sinne den Hauptplatz des Quartiers darstellt und flexibel bespielt werden kann. Die Dimension von 19'000 Quadratmetern ist eine Herausforderung. Damit dieser flexible Ort als Inkubator

von urbanem Leben erstarken kann, ist ein integriertes kuratorisches Konzept unter Mitwirkung der Stadt und der Stadtbevölkerung notwendig. Anstelle einer permanenten, monofunktionalen Nutzung ist vorgesehen, unterschiedliche Angebote über den Jahresverlauf unter einem Dach aufeinanderfolgen zu lassen. Die Vielfalt der Nutzungen soll die Paketposthalle als grosszügig überdachten Platz und überregionalen Veranstaltungsort dauerhaft im Bewusstsein der Bevölkerung verankern.

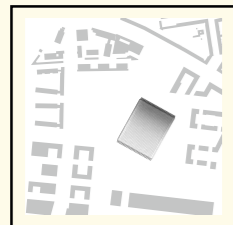


# WIE KANN DAS PAKETPOSTAREAL STADTRÄUMLICH AKTIVIERT WERDEN?

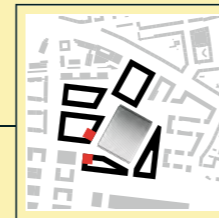


In ersten Studien wurde durch die Analyse mehrerer Bebauungstypologien untersucht, inwiefern sich eine urbane Dichte durch die Setzung vertikaler und horizontaler Strukturen im Quartier realisieren lässt.

## STATUS QUO



## SCHAFFUNG ANGEMESSENER DICHTEN



## PRÄZISIERUNG STÄDTEBAU UND NUTZUNGSDURCHMISCHUNG

Entwicklung der linearen Teppichbebauung



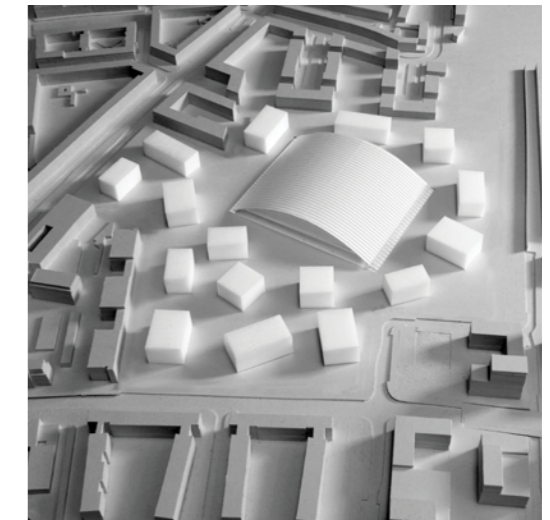
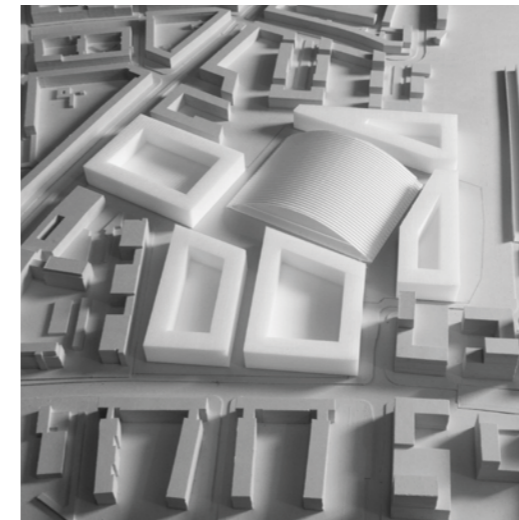
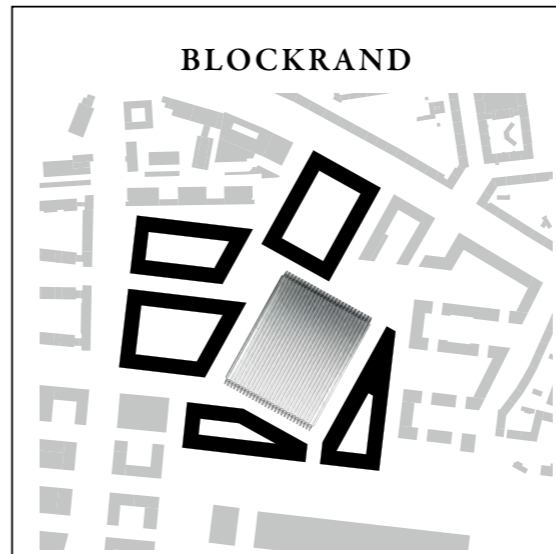
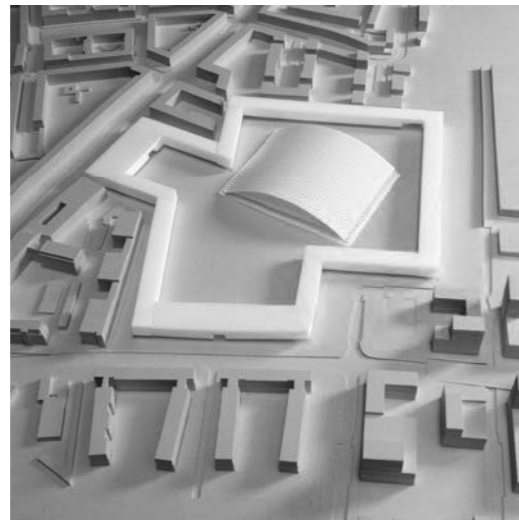
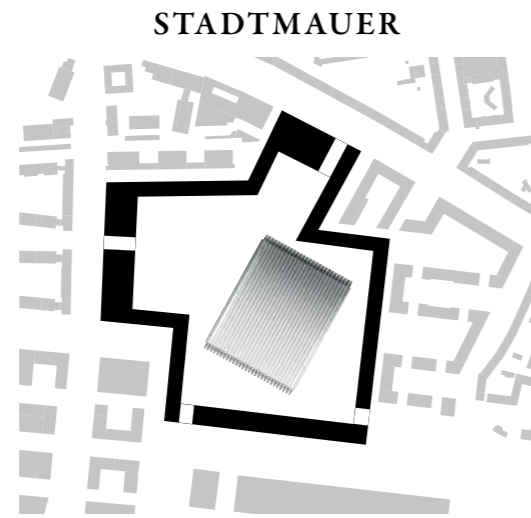
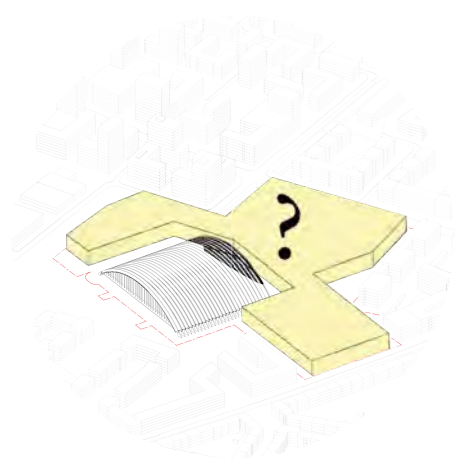
## QUALITÄT + LEBENDIGKEIT

Masterplan 2019



Einzelne Blöcke mit linearen Höfen und freistehenden Hochpunkten

# VARIANTENSTUDIE ZUR HORIZONTALEN BEBAUUNG



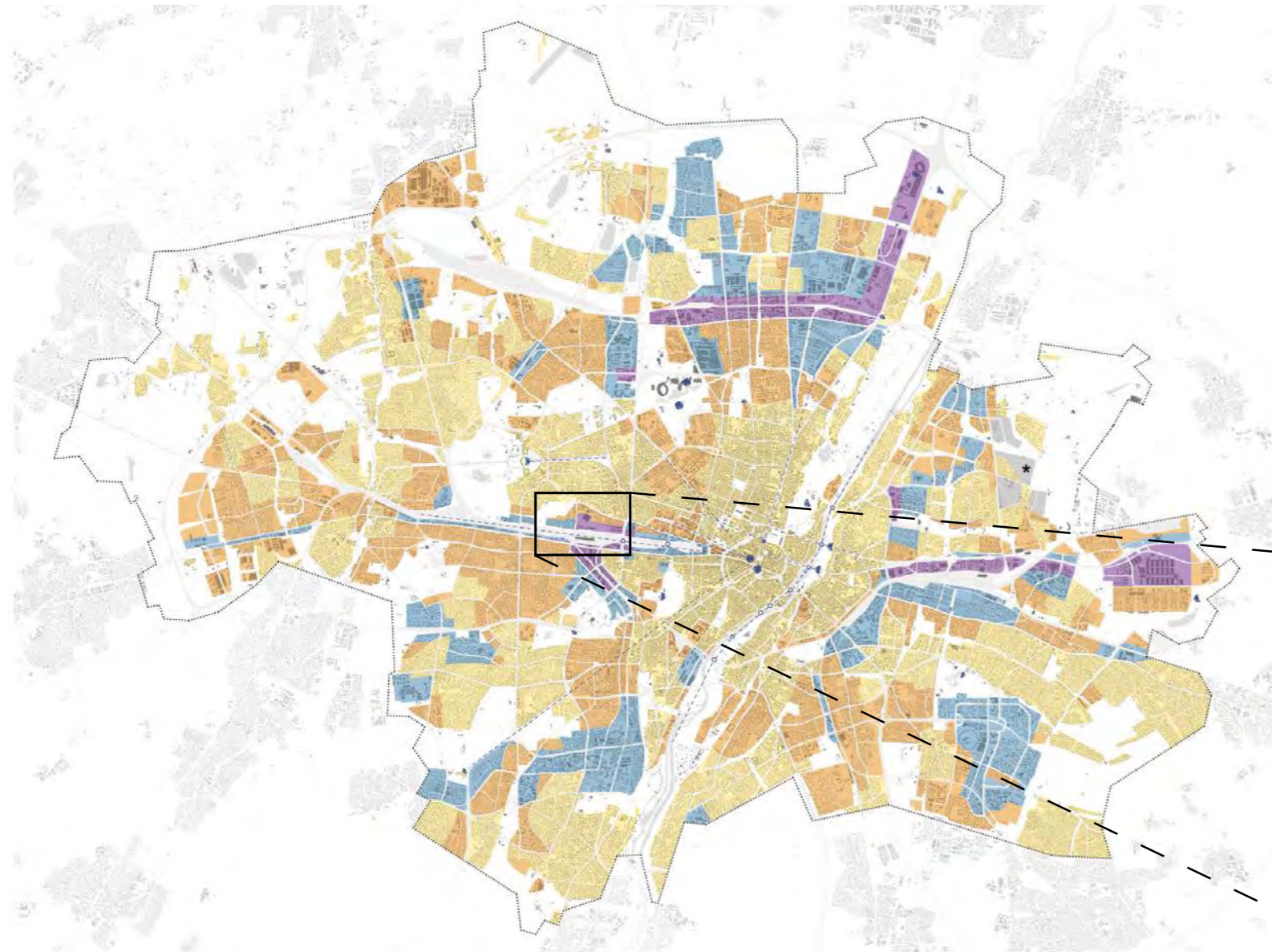
|                                  |   |   |   |  |
|----------------------------------|---|---|---|--|
| <i>Dichte</i>                    | - keine angemessene Dichte erreichbar   | - keine angemessene Dichte erreichbar                                       | - keine angemessene Dichte erreichbar   | - keine angemessene Dichte erreichbar  |
| <i>Bezug zur Halle</i>           | o in Positionierung und Verlauf um die Halle einen Freiraum aufspannend, dabei diese nicht überhöhend | - in der Höhe die Halle stark überragend, Halle wird dreiseitig umstellt    | + in Form und Positionierung auf die Halle bezogen, Halle wird allseitig gefasst und nicht überhöht | - in Form nicht auf die Halle bezogen, Halle wird allseitig frei umstellt                                    |
| <i>Bezug zum Kontext</i>         | + nimmt in der Gebäudehöhe Bezug auf den Kontext  | - gegenüber dem Kontext stark überhöht                                      | + Ensemble bildet eine Komposition mit der Halle und nimmt in der Gebäudehöhe Bezug auf den Kontext | o Ensemble nimmt in der Gebäudehöhe Bezug auf den Kontext, bildet mit der Halle aber keine klare Komposition |
| <i>stadträumliche Einbindung</i> | + angegliedert an übergeordnete Stadtraum- und Wegebeziehungen  | o stellenweise angegliedert an übergeordnete Stadtraum- und Wegebeziehungen | + angegliedert an übergeordnete Stadtraum- und Wegebeziehungen                                      | - freie Setzung ohne Bezug zu übergeordneten Stadtraum- und Wegebeziehungen                                  |

*Fazit: Die Dichte kann durch eine horizontale Bebauung alleine nicht erreicht werden.*



# SIND HOCHPUNKTE AN DIESEM ORT DENKBAR?

## HÖHENKATEGORIEN IM STADTGEFÜGE



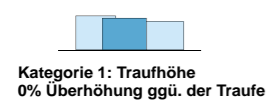
Zonenplan und Höhenkategorien (Quelle: Hochhausstudie München)



Der Projektperimeter liegt in einer städtebaulichen Entwicklungsachse (violett), in welcher auch Hochhäuser einen positiven Beitrag zur Weiterentwicklung der Stadt und des Stadtbildes leisten können. (Quelle: Hochhausstudie München)

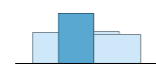


**Zone I:** Traufe stärken  
Stärkung und Weiterentwicklung des tradierten Höhenprofils. Die tradierte/einheitliche Traufhöhe bestimmt das Stadtbild.  
Kategorie: Traufhöhe, (Akzent)



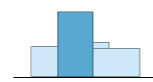
Kategorie 1: Traufhöhe  
0% Überhöhung ggü. der Traufe

**Zone II:** Massstäblich gestalten  
Proportionale Weiterentwicklung der Höhenprofils. Der Massstab der Traufhöhe bestimmt das Stadtbild.  
Kategorie: Akzent, (Quartierszeichen)



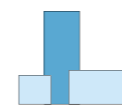
Kategorie 2: Akzent  
Bis 35% Überhöhung ggü. der Traufe

**Zone III:** Höhenprofil gestalten  
Weiterentwicklung eines korrespondierenden, heterogenen Höhenprofils. Die Wirkung auf Quartier/Stadteil bildet den Bezug für die Höhenentwicklung.  
Kategorie: Quartierszeichen, (Stadtzeichen)

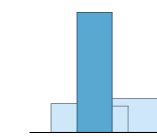


Kategorie 3: Quartierszeichen  
Bis 150% Überhöhung ggü. der Traufe

**Zone IV:** Stadtsilhouette gestalten  
Stadtbildprägende Gestaltung der Silhouette. Die Wirkung auf Stadtteil/Gesamtstadt bildet den Bezug für die Höhenentwicklung.  
Kategorie: Stadtteilzeichen, Stadtzeichen



Kategorie 4: Stadtteilzeichen  
Bis 80m Höhe



Kategorie 5: Stadtzeichen  
Ab 80m Höhe

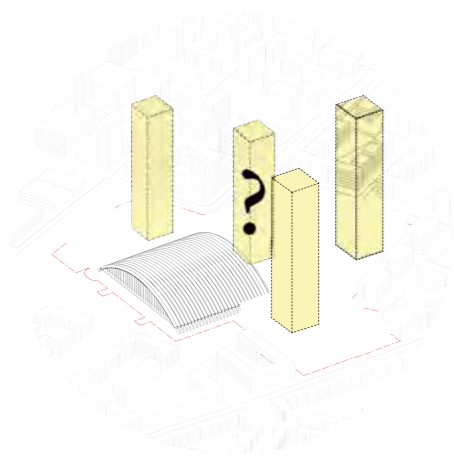
Das Zentrum des Quartiers Am Hirschgarten ist gekennzeichnet durch ein Ensemble von Hochpunkten. Auch im Planungsgebiet sollen mehrere Hochhäuser entstehen. Die Höhenentwicklung ist dabei im Sinne des Bürgerentscheids aus dem Jahre 2004 auf 100 m begrenzt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erstellt derzeit eine Hochhausstudie, die an bestimmten Standorten gegebenenfalls auch höhere Gebäude als städtebaulich sinnvoll und verträglich erachtet. Im Rahmen der Masterplanung soll deshalb untersucht werden, ob auch eine höhere Bebauung an diesem Standort als möglich erachtet wird.

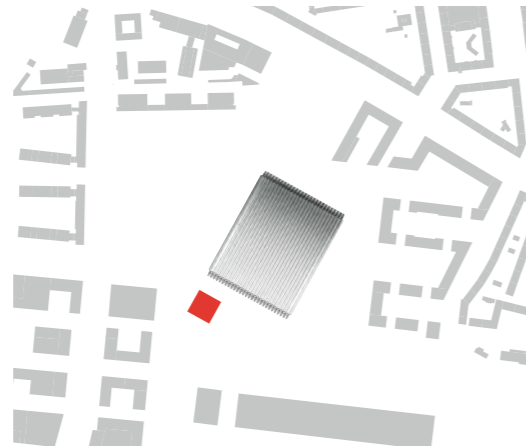
*Die sich in der Fortschreibung befindende Hochhausstudie Münchens sieht im Zonenplan für den südlichen Teil des Projektperimeters mögliche Bereiche für stadtbildprägende Hochpunkte vor.*



# STUDIE ZUR VERTIKALEN BEBAUUNG

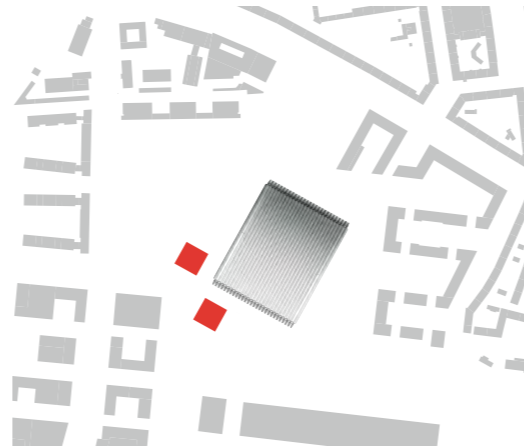


EINZELTURM  
250 m

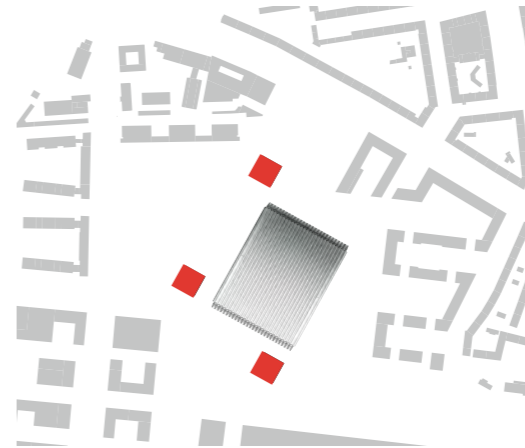


*Sicht vom Olympiaberg*

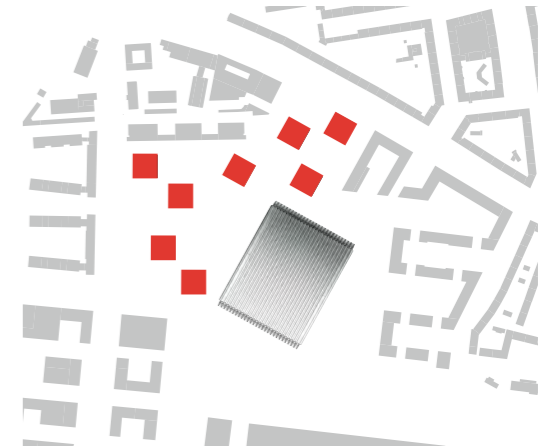
TURMPAAR  
155 m



DREI TÜRME  
100 m



CLUSTER  
60 m

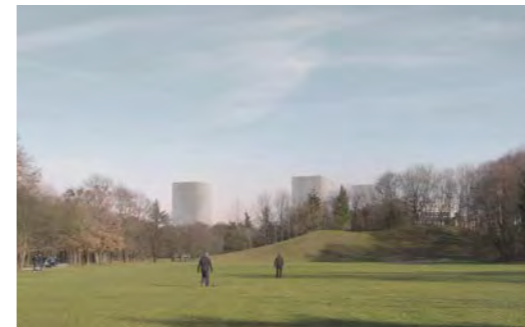


Vier Varianten, welche sich bei gleicher Geschossfläche in Höhe und Anzahl der Türme unterscheiden, wurden hinsichtlich der Einbindung der Hochpunkte in den städtischen Kontext untersucht.

Die Varianten erstreckten sich von einem 250 Meter hohen Einzelturm über ein in der Höhe von den Hallendimensionen abgeleitetes Turmpaar, einer 100 Meter hohen Drei-Turm-Variante bis hin zu einem Cluster von acht 60 Meter hohen Türmen. Hinsichtlich ihrer Stadtbildverträglichkeit wurden alle Varianten von mehreren städtebaulich markanten Bezugspunkten aus in Visualisierungen auf das Erscheinungsbild überprüft.



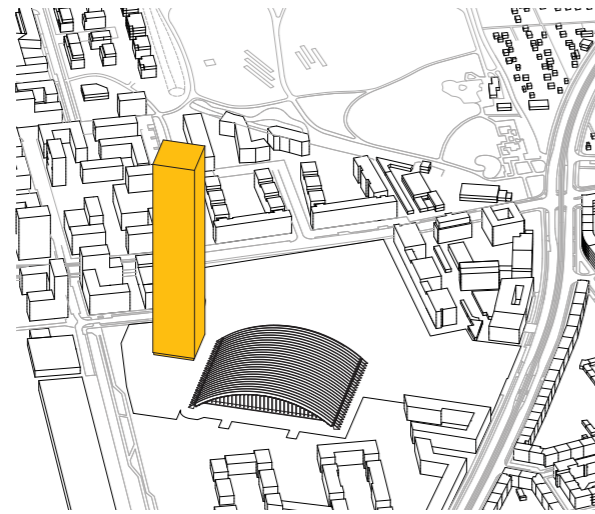
*Sicht vom Hirschgarten*



*Sicht von der Friedenheimer Brücke*

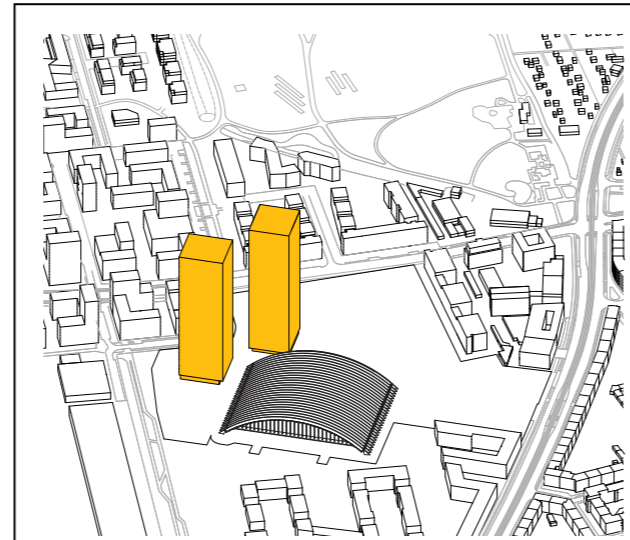


# MASSSTAB UND BEZUG DER HOCHHÄUSER



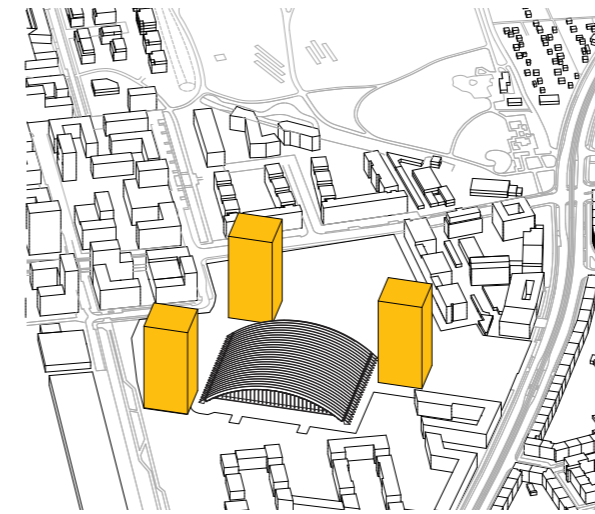
**EINZELTURM**

60 Geschosse (250 m)



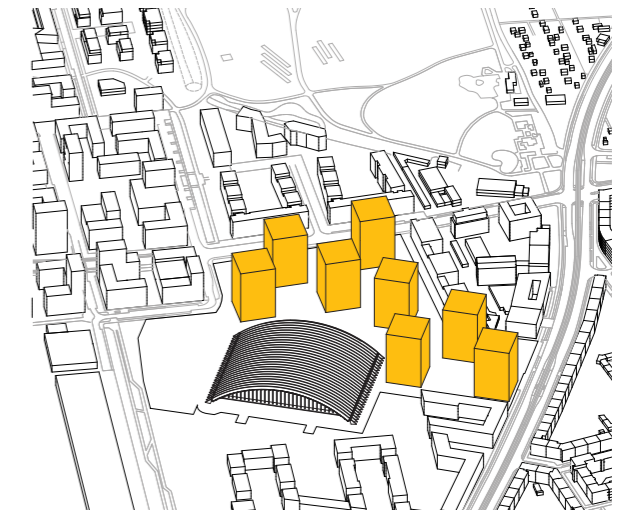
**TURMPAAR**

40 Geschosse (155 m)



**DREI TÜRME**

25 Geschosse (100 m)



**CLUSTER**

15 Geschosse (60 m)

|                                    |  |   |  |  |
|------------------------------------|--|---|--|--|
| <i>Fernwirkung</i>                 | ○ dominanter Hochpunkt im Stadtbild                            | + definierte Hochpunkte im Stadtbild  | ○ kaum definierte Hochpunkte im Stadtbild  | - Fernwirkung nicht vorhanden  |
| <i>Bezug zur Halle</i>             | ○ in Positionierung auf die Halle bezogen                      | + in Höhe und Positionierung auf die Halle bezogen, die beiden Hallenachsen werden kartesisch aufgespannt                 | ○ in Positionierung auf die Halle bezogen, Halle wird dreiseitig umstellt  | - kein Bezug vorhanden   |
| <i>Identität &amp; Strahlkraft</i> | ○ sehr dominant, markiert die Paketposthalle                   | + Turmpaar bildet eine ausgewogene Komposition  | + Turmensemble bildet eine Komposition, welches die Lage der Halle im Zwischenraum akzentuieren kann                               | ○ nur auf Quartiersmassstab  |
| <i>Bezug zum Kontext</i>           | - stark überhöhter Einzelakzent                                | + akzentuierter Abschluss des Neubaugebiets am Hirschgarten; massstabgerechte Distanz zum nördlichen, niedrigeren Kontext | ○ Durch Weitstellung kaum lesbarer Abschluss zum Neubaugebiet am Hirschgarten. Keine Höhenvermittlung gegenüber nördlichem Kontext | ○ homogene Weiterführung der Höhenprofile des Neubaugebiets am Hirschgarten  |
| <i>Stadträumliche Einbindung</i>   | ○ angegliedert an übergeordneten Freiraum- und Wegebeziehungen | + Torsituation und Scharnier zu übergeordneten Freiraum- und Wegebeziehungen  | ○ stellenweise angegliedert an übergeordneten Freiraum- und Wegebeziehungen  | ○ lokaler Bezug zum Neubauquartier am Hirschgarten als Teil der Stadtentwicklung entlang der Zentralen Bahnflächen |

*Fazit: Gemeinsam mit zwei auf die Halle ausgerichteten Türmen entsteht eine unverwechselbare Komposition, die das Areal als neuen, für ganz München relevanten Orientierungspunkt in der Stadt verortet.*