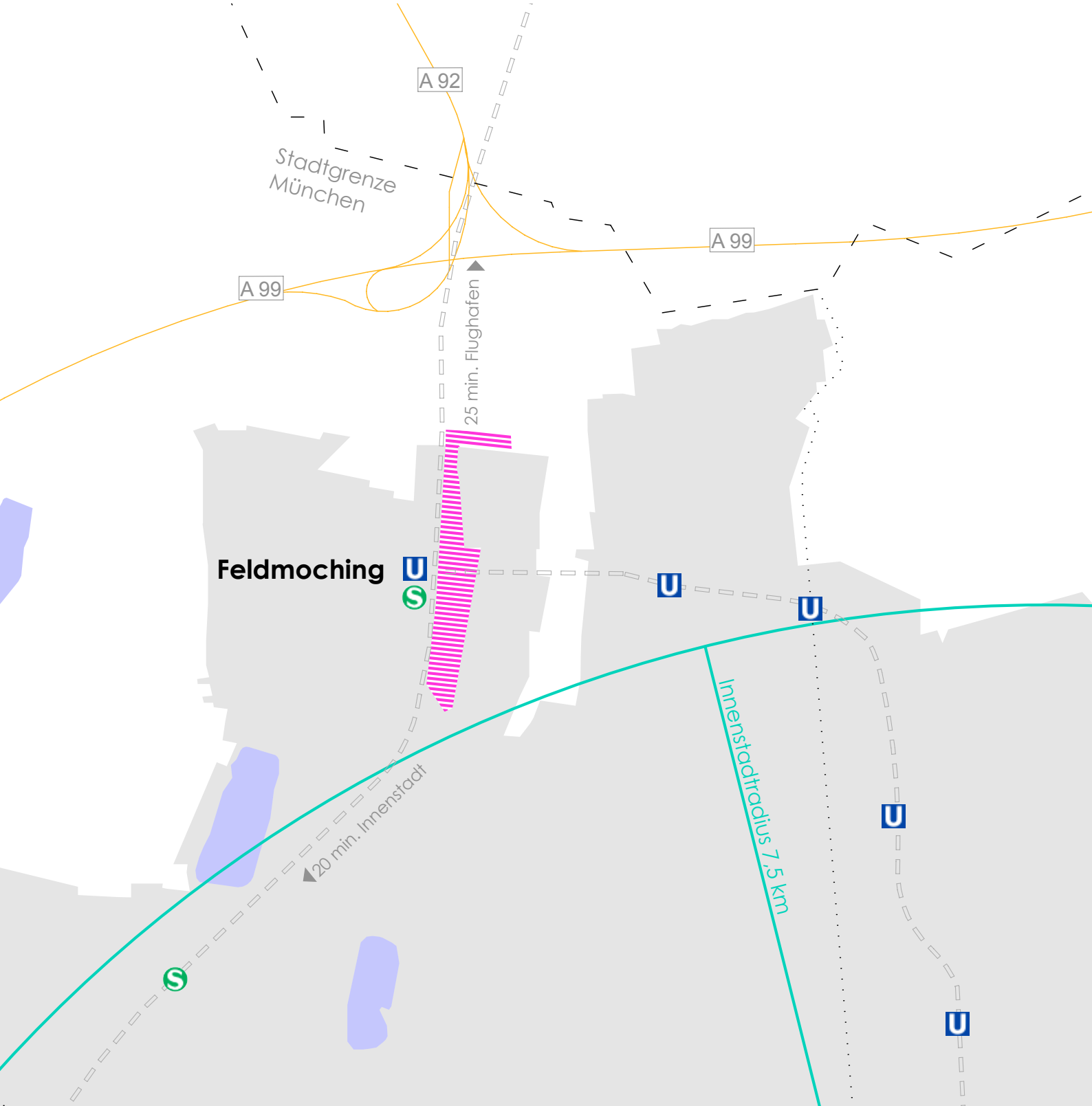
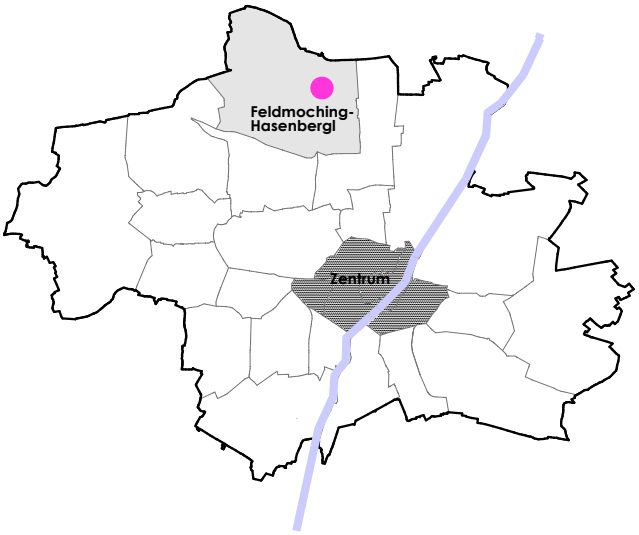
LH München | **Ratoldstraße**

städtebaulicher & landschaftsplanerischer Wettbewerb

[**Dokumentation**]





Ausloberin
CA IMMO Projektentwicklung Bayern GmbH & Co. KG
Südliche Münchner Str. 2a
82031 Grünwald
Ansprechpartner:
Herr Dr. Ralf Schneider
Tel: 089 545 485 90
E-Mail: ralf.schneider@caimmo.de

Wettbewerbsbetreuung
DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH
Nymphenburger Straße 29
80335 München

Ansprechpartner
Herr Martin Birgel, Dipl.-Ing. (FH) Architekt und Stadtplaner ByAK
Frau Veronika Maier, M.A. Architektur
Frau Clara Berger, Dipl.-Ing. (FH) Landschaftsarchitektur, M.Sc. Urban Design

Tel: 089 189 339 77
Fax: 089 189 339 50
E-Mail: wbratoldstrasse@dragomir.de

Stand: August 2016

Inhalt

Vorwort ---------- **05**

Anlass und Ziel des Wettbewerbs ---------- **07**

Wettbewerbsablauf ---------- **09**

Preisgericht | Teilnehmer | Preisträger ---------- **11**

Prämierte Wettbewerbsbeiträge ---------- **12**

Wettbewerbsbeiträge 1001 - 1011 ---------- **20**

1007
1007
1005
1005

Vorwort

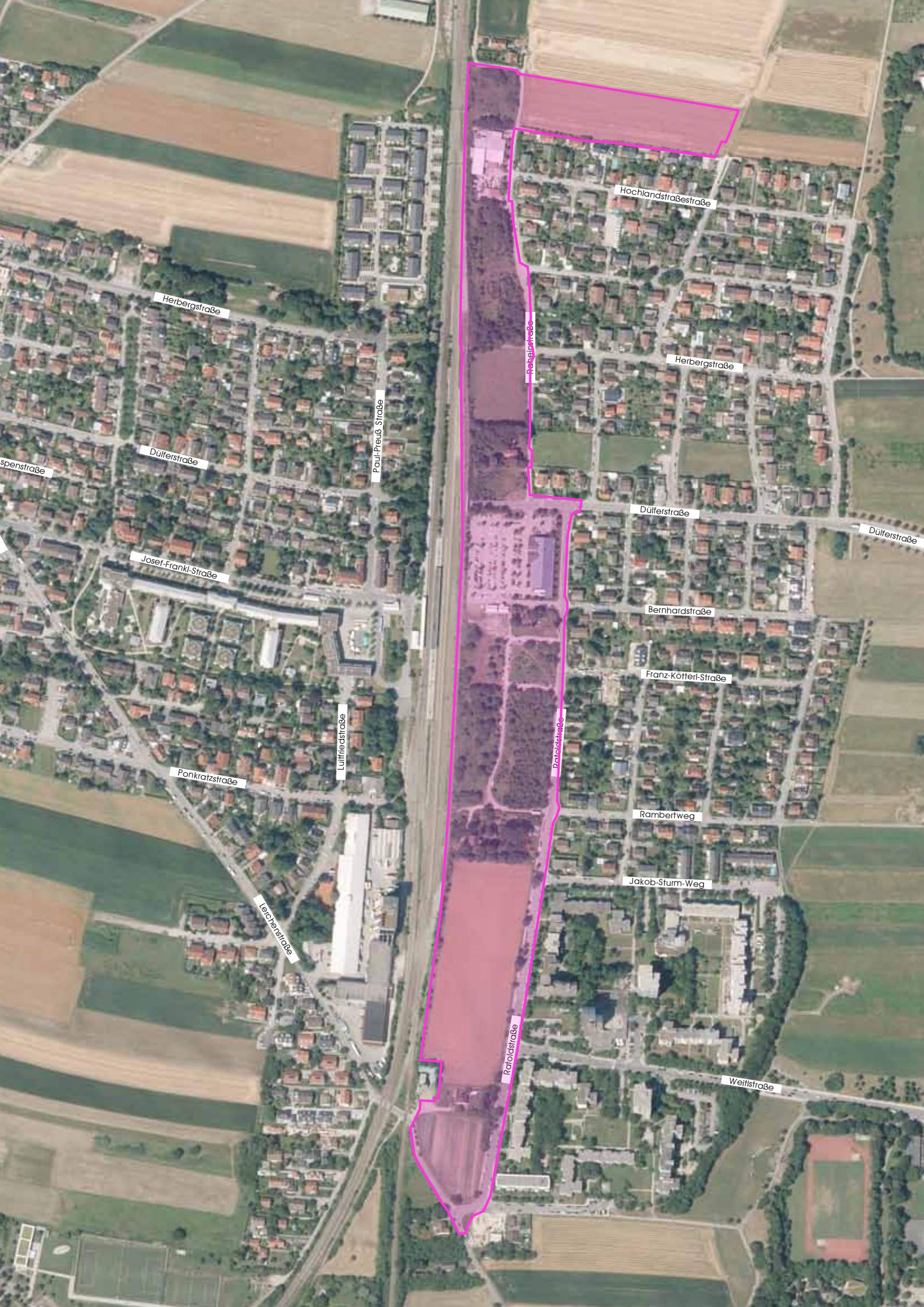
Bekommen wir dieses Mal überhaupt ein Quartier? Das war eine der Fragen, die uns bei CA Immo als Quartiersentwickler vor dem Wettbewerb beschäftigt hat. Gibt es das große Ganze, die Entwurfsidee, die an allen Stellen der so heterogenen Nachbarschaft funktioniert? Oder müssen wir am Ende verschiedene Ansätze kombinieren, um der Bestandssituation gerecht zu werden? Kommt ein Beitrag, bei dem das Besondere des Ortes auch zu einer besonderen Lösung geführt hat oder müssen wir unter soliden Beiträgen den besten Soliden heraussuchen?

Die Ergebnisse des Wettbewerbs hielten für uns eine klare, positive Antwort auf diese Fragen parat. Ja, wir bekommen ein Quartier. Ja, es gab die überzeugende Entwurfsidee, welche die Übergänge in die Nachbarschaft tatsächlich an jeder Stelle bewältigt. Gerade darüber freuen wir uns sehr, weil wir damit ein Versprechen an die Bürger einlösen können. Und ja, wir haben wieder eine besondere Lösung, die uns in der Umsetzung zwar einiges abverlangen wird, für das sich - davon sind wir aber überzeugt - der Einsatz für alle Beteiligten lohnen wird, denn so wird ein lebenswertes Quartier entstehen!

Wir bedanken uns bei allen Wettbewerbsbeteiligten, den Teilnehmern für die wirklich unterschiedlichen Beiträge, die wir uns bei der Zusammenstellung des Teilnehmerfeldes auch erhofft hatten, bei allen Mitgliedern des Preisgerichts für eine offene, zielführende Diskussion und bei DRAGOMIR STADTPLANUNG für die hervorragende Organisation und akribische Vorprüfung, die uns eine wertvolle Entscheidungsgrundlage geliefert hat

CA Immo Deutschland GmbH

CA IMMO
URBAN
BENCHMARKS.


Hochlandstraßestraße
Herbergstraße
Rehgelstraße
Herbergstraße
Paul-Preuß-Straße
Dülferstraße
spenstraße
Dülferstraße
Dülferstraße
Josef-Frankl-Straße
Bernhardstraße
Franz-Kötterl-Straße
Luitfriedstraße
Ratoldstraße
Ponkratzstraße
Rambertweg
Jakob-Sturm-Weg
Leichenstraße
Ratoldstraße
Weitlstraße

Anlass und Ziel des Wettbewerbs

München ist eine der wirtschaftsstärksten und attraktivsten Städte Deutschlands und belegt in bundes- und weltweiten Städterankings regelmäßig einen der Spitzenplätze. Dies führt zu einem stetigen Wachstum der Einwohnerzahl und zu einer hohen Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt, die sich auch in Zukunft unvermindert fortsetzen wird.

Im Zeichen dieser Herausforderungen steht auch die Entwicklung des Wettbewerbsareals im 24. Stadtbezirk Feldmoching – Hasenbergl. Die überwiegenden Flächen im Wettbewerbsumgriff waren Teil des Bundesbahn und gingen nach Privatisierung der Bahn an die CA Immo (ehemals Vivico) über.

Das Wettbewerbsgebiet umfasst eine der wenigen Brachflächen, die sich im Stadtgebiet München noch befinden und die durch ihre Lage am S- und U-Bahnhof Feldmoching hervorragend erschlossen ist. Trotz dieser hervorragenden Lage ist das Wettbewerbsareal nur mit wenigen vereinzelten freistehenden Häusern bebaut und wurde bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Die Flächen entlang der Bahntrasse sind lange von einer Beplanung ausgenommen worden, da eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen, u.a. die Schaffung einer neuen Straßenanbindung an die Bundesautobahn A99, geplant waren. Mit der Überarbeitung des Verkehrsentwicklungskonzepts 2014 für den Münchner Norden wurden diese Planungen aufgegeben.

Die CA Immo beabsichtigt nun zusammen mit der Landeshauptstadt München, ein attraktives neues Wohnquartier auf diesem 14,0 ha großen Areal zu entwickeln. Um hierfür ein qualitätsvolles Gesamtkonzept zu finden, lobte die CA Immo einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb aus.

Ziel des vorliegenden Wettbewerbs war es, die städtebaulichen und freiraumplanerischen Voraussetzungen für ein attraktiv zu gestaltendes, lebenswertes und in vielerlei Hinsicht nachhaltiges, zukunftsfähiges Stadtquartier zu schaffen. Hierbei steht insbesondere ein hoher Anteil an erschwinglichem Wohnungsbau für Starterfamilien und junge Bürgerinnen und Bürger im Vordergrund.

Aufgrund der Lagegunst am S und U-Bahnhalt sollte ein verdichtetes Gebiet mit ca. 900 Wohneinheiten entstehen, das die städtebaulichen Herausforderungen eines „Dorfes in der Stadt" (Empfindung der Bürger), das auf Siedlungsstrukturen aus den 70iger Jahren mit bis zu 16 Stockwerken trifft, bewältigt und qualitativ hochwertige Freiräume für die neue Bevölkerung bietet.
Dies war insbesondere unter dem Aspekt der unmittelbar angrenzenden Bahnlinien und der damit verbundenen Immissionsbelastung des Areals eine der zentralen Herausforderungen.
Die Lage entlang der Bahn bringt besondere Anforderungen an den Schallschutz der Wohnungen mit sich. Aufgrund der Länge des Wettbewerbsareals und der damit verbundenen langen Abwicklung entlang der Bahn wurden besonders für den Umgang mit dem erforderlichen Schallschutz kreative Lösungen im Zuge des Wettbewerbs erwartet.

Um den sich laufend ändernden Anforderungen an Wohnungstypen und den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen gerecht zu werden, sollten möglichst flexible und vielfältige Wohntypologien entwickelt werden, die sich unterschiedlichen Lebensentwürfen anpassen können. Die Pluralisierung der Lebensstile war zu berücksichtigen – innovative modulare Lösungen waren gefragt.

Im Sinne einer Nutzungsmischung und kurzer Wege im Stadtquartier sind im Planungsgebiet neben Wohnflächen für verschiedene Nutzergruppen auch zukunftsträchtige Einzelhandelsflächen und Flächen für soziale Infrastruktureinrichtungen vorzusehen, um die Teilhabe im Quartier, die Vitalisierung und die Identifizierung mit diesem Wohnstandort zu vertiefen.
Es sollte ein Gebiet mit lebendigem Städtebau und abwechslungsreichen Strukturen entstehen, das auch auf die unterschiedlichen Charaktere der umliegenden Siedlungen eingeht und vielfältige attraktive öffentliche Räume schafft.

Das neue Wohnquartier sollte eine hohe Identifikation mit Feldmoching und eine lebendige Nachbarschaft ermöglichen. Dazu waren verschieden große Parzellen zu bilden, die neben größeren institutionellen Bauherren und Bauträger auch kleinere, private Bauherrn, Baugruppen oder Baugemeinschaften ansprechen

Auch eine attraktive Durchwegung des Gebiets insbesondere zur Anbindung an den ÖPNV und die wichtigen Naherholungsgebiete im Münchner Norden sowie mit der umliegenden Nachbarschaft sind hierbei von Bedeutung. Darüber hinaus sollte ein Angebot an unterschiedlichen Arten von Freiflächen ein angenehmes Wohnumfeld schaffen.

Entlang der Bahnlinie war zur Vernetzung der wichtigen Magerstandorte im Münchner Norden ein nicht begehbarer aber einsehbarer Biotopverbund zu integrieren.

Grün
für
alle!

Grün
für
alle!

Wettbewerbsablauf

Stadtteilspaziergang mit Bürgerinnen und Bürgern ---------- **09.10.2015**

Bürgerworkshop | ganztägig ---------- **10.10.2015**

Preisrichtervorbesprechung ---------- **05.04.2016**

Tag der Bekanntmachung | Tag der Auslobung - Start der Bearbeitungszeit ---------- **11.04.2016**

öffentliche Podiumsdiskussion ---------- **25.04.2016**

Rückfragenkolloquium ---------- **03.05.2016**

Abgabe der Pläne ---------- **21.06.2016**

Abgabe der Modelle ---------- **28.06.2016**

Preisgerichtssitzung ---------- **12.07.2016**

Austellungseröffnung im Foyer des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ---------- **25.07.2016**

Ausstellung im Wettbewerbsgebiet ---------- **ab 09|2016**

Preisgericht

Fachpreisrichter/Innen
- Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk, Stadtbaurätin, LH München
- Johannes Ernst, Architekt, München
- Andrea Gebhard, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, München
- Ingo Kanehl, Architekt und Stadtplaner, Köln
- Stefan Ondracek, Architekt, CA Immo, München
- Prof. Dr. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner, Stuttgart
- Peter Scheller, Architekt und Stadtplaner, München

Ständig anwesende stellvertretende Fachpreisrichter/Innen (ohne Stimmrecht)
- Rita Lex-Kerfers, Landschaftsarchitektin, Bockhorn
- Susanne Ritter, Stadtdirektorin, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, LH München
- Doris Zoller, Architektin und Stadtplanerin, München

Stellvertretende Fachpreisrichterinnen (ohne Stimmrecht)
- Sabine Steger, leitende Baudirektorin, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, LH München

Sachpreisrichter/Innen
- Walter Zöller, CSU - Fraktion
- Heide Rieke, SPD - Fraktion
- Paul Bickelbacher, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen/Rosa Liste
- Dr. Michael Mattar, Fraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung
- Rainer Großmann, 1. stellv. Vorsitzender BA 24
- Tobias Jauch, CA Immo

Ständig anwesende stellvertretende Sachpreisrichter/Innen (ohne Stimmrecht)
- Heike Kainz, CSU - Fraktion
- Julia Schönfeld-Knor, SPD - Fraktion
- Mario Schmidbauer, Fraktion Bürgerliche Mitte - Freie Wähler/ Bayernpartei
- Stefan Hintsche, 2. stellv. Vorsitzender BA 24
- Dr. Ralf Schneider, CA Immo

Sachverständige Berater/Innen
- Hans Konrad, Stadtplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, LH München
- Ulrike Stauner, Grünplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, LH München
- Robert Adam, Verkehrsplanung Referat für Stadtplanung und Bauordnung, LH München
- Gisela Inzinger, Referat für Bildung und Sport, LH München
- Martin Weigl, P+R Gmbh
- Stefan Müller, Schallschutzgutachter, Möhler+ Partner
- Martin Karlstetter, Landschaftsplanung
- Dr. Stefan Fiedl, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Naturschutz, LH München
- Helmut Schiedermair, Berater CA Immo

Gäste
- Werner Hasenstab, Grünplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, LH München
- Alexander Hassler, Stadtplaner, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, LH München
- Christoph Jacoby, CA Immo

Teilnehmer

- 03 Architekten GmbH, München
  mit ver.de Landschaftsarchitektur, München
- De Zwarte Hond, Rotterdam
  mit felixx Landschaftsarchitekten, Rotterdam
- florian krieger architektur und städtebau gmbh, Darmstadt
  mit grabner huber lipp landschaftsarchitekten und stadtplaner partnerschaft mbb, Freising
- Hierl Architekten, München
  mit Rainer Schmidt Landschaftsarchitektur, München
- LAUX Architekten GmbH, München
  mit terra.nova Landschaftsarchitektur, München
- Leuschner von Gaudecker BDA, München
  mit Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner GmbH, München
- Lorber Paul Architekten BDA, Köln
  mit Stefan Schmitz Architekten und Stadtplaner, Köln
  und scape Landschaftsarchitekten, Düsseldorf
- Meier-Scupin Architekten GmbH, München
  mit Burkhardt-Engelmayer Landschaftsarchitekten Stadtplaner Partnerschaft, München
  und Langhof®, Berlin
- MVRDV, Rotterdam
  mit topotek 1, Berlin
  und NVO, München
- Peter Haimerl Architektur mit leonardhautum, München
  mit Mettler Landschaftsarchitektur, Berlin
- Teamwerkarchitekten, München
  mit HinnenthalSchaar Landschaftsarchitekten GbR, München

Vorprüfung

- **DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH, München**
  Clara Berger, Dipl.-Ing. (FH) Landschaftsarchitektur, M.Sc. Urban Design
  Martin Birgel, Dipl.-Ing. (FH) Architekt und Stadtplaner ByAK
  Karin Klos, Städtebauarchitektin AKH
  Joachim Daetz, Student Fachrichtung Architektur
  Veronika Maier, M.A. Architektur
  Milan Wittrok, Student Fachrichtung Stadt- u. Raumplanung
- **Möhler + Partner Ingenieure AG, München**
  Stefan Müller, Dipl. Ing. Immisionsschutz
- **planwerkstatt karlstetter, Marklhofen**
  Martin Karlstetter, Dipl. Ing. Landschaftsarchitekt

1. Preis | 1010

03 Architekten GmbH, München mit ver.de Landschaftsarchitektur, München

03 Architekten GmbH, München
Andreas Garkisch; Mitarbeiter: Sabine Kugler, Petya Stancheva, Sophie Hoffstadt

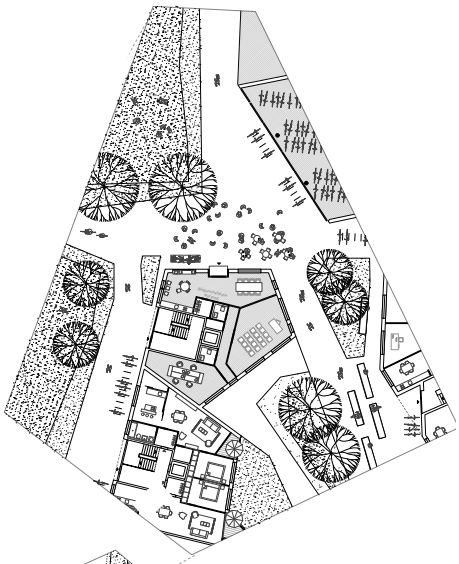
ver.de Landschaftsarchitektur, München
Robert Wenk

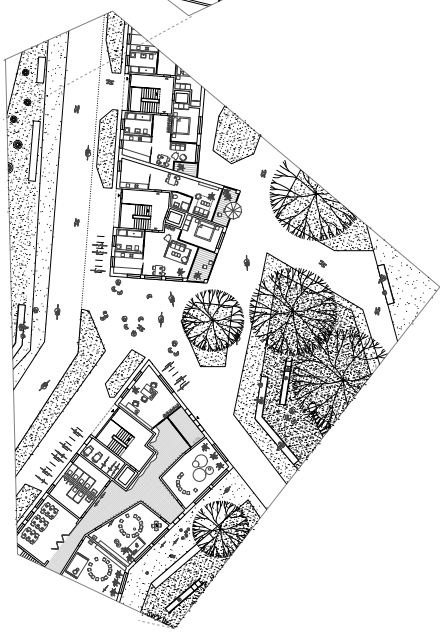
Erläuterung der Verfasser (Auszug)

Diagonale Bewegung Für den Entwurf wird die durchgehende Wegebeziehung an den Gleisen zum Rückgrat, zum roten Faden an dem sich die polygonalen Baufelder aufreihen. Zusammen mit den polygonalen Baukörpern entsteht ein Konglomerat, ein Gefüge, das ein Netz aus diagonaler sich verbindenden Stadträumen eröffnet. Der Stadtraum verengt sich, weitet sich auf, so generieren die Polygone ein vielfältiges Beziehungsgeflecht und laden den umgebenden Raum auf mit verbindenden Möglichkeiten.
Das Wegthema Die dynamischen Räume der städtebaulichen Figur können von der Architektur genutzt werden, um den Weg von der Nachbarbebauung über kleine Vorplätze in das neue Quartier, weiter in die Höfe bis hin zu den Treppenhäusern zu thematisieren. Dabei werden die bestehenden Raumbeziehungen und Wege aus der Nachbarschaft aufgenommen. Kleine Vorbereiche, Plätze zum Verweilen entstehen und verbinden Alt mit Neu.
Das Potential des Pittoresken Die offene Form des Entwurfs wird getragen von dem gedanklichen Modell der „Gesteinsformation". Dabei entsteht eine Bebauungsstruktur, die unterschiedlichste Gebäudetypologien von der straßenbegleitende Stadtvillen in offener Bebauung neben der kleinen Turmwohnung, von einfachen Townhouses neben modularen Baugruppenhäusern zulässt.
Dachlandschaft Durch seine subtil bewegte Dachlandschaft schafft es der Entwurf sich mit seinem Höhenprofil an die benachbarte Bebauung optimal anzupassen. Dabei entsteht eine kleinteilige Struktur aus leicht unterschiedlich hohen Häusern, die sich an der Massstäblichkeit des Bestandes orientiert, eine vielfältige Dachlandschaft, die gegenüber der Einfamilienhaussiedlung mit dreigeschossigen Häusern, an der südlichen Siedlung aus den 60ern 5- und 6- geschossig wird und es schafft am S-Bahn-Haltepunkt einen deutlichen Akzent mit 14 Geschossen als Zeichen für das neue Zentrum zu setzen.
Verzahnung Die Vor- und Rücksprünge an der Ratoldstrasse rhythmisieren den Strassenraum. Dies wird noch durch die Baumpflanzungen an den polygonalen Quartiersplätzen unterstützt. Polygonale Lärmschutzhügel am Gleispark schaffen eine Folge dynamischer Räume, die den Weg an den Gleisen entlang in Aufenthaltsbereiche gliedern. Im Norden knüpft der Gleispark an das Motiv der Heidelandschaft an und schafft mit lichten Kiefernhainen einen guten Übergang in die nördliche Münchner Schotterebene.
S-Bahn-Platz Ein kleiner städtischer Platz markiert den S-Bahn-Zugang. Belebt durch einen Drogeriemarkt, Kiosk und Café entsteht südlich des Hochpunktes eine urbane Quartiersmitte.

Beurteilung durch Jury (Auszug)

Aus der sensiblen Auseinandersetzung der Verfasser mit dem nicht eben einfachen Ort resultiert ein höchst differenziertes und identitätsstiftendes Gesamtkonzept. Es entstehen Orte mit besonderem Charakter, die in ein überzeugendes Gesamtkonzept eingebettet sind. Identität wird hier zum Programm. Ganz besonders hervorzuheben ist dabei, dass die Arbeit entspannt, ja beinahe lässig auf die Umgebung eingeht und dennoch ein Quartier mit besonderer Eigenart kreiert.
Ausgehend von der U- und S-Bahnstation Feldmoching, die mit dem hohen Gebäude und der anschließenden P+R-Anlage in ihrer Zentralität richtig betont wird, entsteht ein Platz der sowohl für die neuen Bewohner als auch die alteingesessenen Feldmochinger einen besonderen Ort schafft. Gleichzeitig wird durch die Setzung des Hochpunktes in der Quartiersmitte die Signifikanz des Quartiers bahnseitig erlebbar. Der bauliche Akzent an der Feldmochinger Mobilitätsdrehscheibe wird in der Jury als Akzent an der richtigen Stelle begrüßt, die Höhe des Gebäudes wird allerdings kontrovers diskutiert.
Sehr gekonnt reagiert die Arbeit auf die vorhandenen Quartiere, indem gegenüber jeder Einmündung einer Straße ein kleiner Eingangsplatz entsteht, der das neue Quartier beiläufig aber wirksam mit dem Bestand vernäht. Gleichzeitig werden weitere Plätze in einem wechselvollen Rhythmus entlang Ratold- und Raheinstrasse angeboten, sodass eine sehr angenehme Rhythmisierung der Straßenräume entsteht.
Der südliche Auftakt des neuen Quartiers weist bereits auf die kristalline Gesamtidee hin und zeigt, dass individuelle Einzelhäuser in einen städtebaulichen Zusammenhang eigebettet und harmonisch zu einem Ganzen zusammengefügt werden können. Die privaten Innenhöfe bieten vielfältige einmalige Raumsequenzen, die sich zu einem Kontinuum zusammenschließen, ohne die Idee einer individuellen Prägung der Quartiere und einer Adressbildung durch identifizierbare Einzelgebäude aufzugeben.
Positiv gewürdigt wird die Geländemodellierung, die Biotop- und Erholungflächen wirksam voneinander trennt und die Biotopfläche als Teil eines zusammenhängenden Grünraums erlebbar macht.
Die freien, teilweise sehr tiefen, polygonalen Baukörper lassen hohe Anforderungen an effiziente Grundrisse erkennen. Der vorliegende Grundrissnachweis überzeugt noch nicht.
Die Jury lobt einen kreativen Entwurf, der aufgrund eines außergewöhnlichen Raumkonzepts, aufgrund seines angemessenen städtebaulichen Maßstabs sowie seiner individuellen Bautypologien ein Alleinstellungsmerkmal im Münchener Baugeschehen erhalten könnte.





2. Preis | 1008

Teamwerkarchitekten, München
mit HinnenthalSchaar Landschaftsarchitekten GbR, München

Teamwerkarchitekten, München
Jan Foerster; Mitarbeiter: Ali Emrani

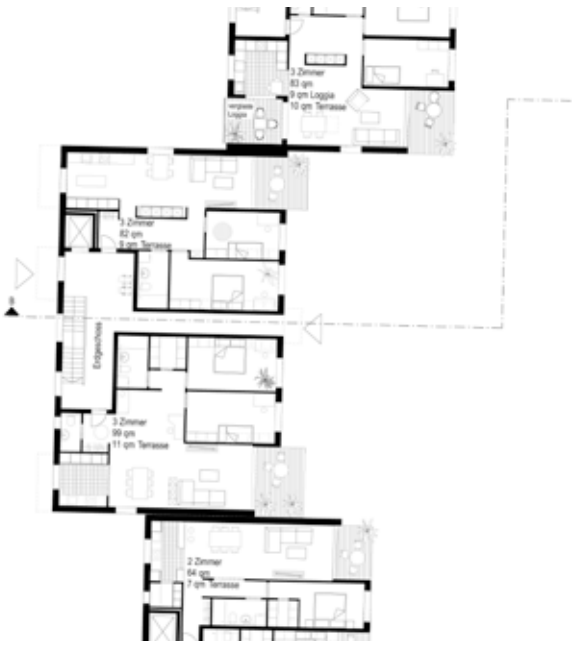
HinnenthalSchaar Landschaftsarchitekten GbR, München
Daniel Schaar, Michel Hinnenthal; Mitarbeiter: Christopher Hoetter

Erläuterung der Verfasser (Auszug)

Städtebau und Freiraumkonzept Auf der gesamten Länge Ratoldstraße und Raheinstraße erfährt das Projektgebiet am Bahnhof Feldmoching eine Lärmschutzbebauung und damit seinen städtebaulichen Abschluss. Die Anordnung und die Höhenentwicklung der Baukörper beziehen sich jeweils auf einen städtebaulichen Baustein aus der angrenzenden Bestandsbebauung im Osten. .
Städtebauliche Struktur Ein auf den ersten Blick rigide Grundraster, welches sich an den Achsen der städtebaulichen Struktur und der Gebäude im Osten orientiert, bietet bei genauerer Betrachtung ein für verschiedene Bauträger, Bauherren, Baugruppen und Baugemeinschaften sehr freies und individuelles Entwicklungspotential für unterschiedlichste Wohnformen. So kann das Gebiet, ähnlich dem Entwicklungsprozess einer Stadt, langsam entstehen, ohne dass Baulücken das Gebiet im Gesamten unvollständig erscheinen lassen und der Schallschutz immer gegeben ist.
Öffentlicher Freiraum Als Puffer zwischen Bahngleistrasse und neuer Bebauung ist ein ökologischer Grünstreifen vorgesehen. Dieser dient der neuen Wohnbausiedlung als grünes Rückgrat und zieht sich jeweils zwischen den vier genannten Bausteinen hindurch in die Umgebung, um das städtebauliche Konzept räumlich noch stärker hervorzuheben. Hier werden öffentliche Fuß- und Radwegeverbindungen hergestellt und öffentliche Spielplätze angeboten. Auf dem nordwestlichen Baufeld entsteht eine von Kiefernbäumen umsäumte Parkanlage mit doppelläufigem Wegesystem und einem großen Abenteuerspielplatz.
Privater Freiraum Der private Freiraum zieht sich als einheitliche und zusammenhängende Struktur zwischen den Neubaukörpern hindurch. Er ist als ein additives System aus aneinanderreihenden Kacheln zu verstehen, die mit unterschiedlichen Nutzungen für die Nachbarschaft programmiert sind. Neben den Flächen für Privatgärten, gibt es Baumhaine mit Sitzbänken als Treffpunkte für den nachbarschaftlichen Plausch, Grillplätze, Spielplatzbereiche, gemeinschaftlich nutzbare Gartenanlagen (Urban Gardening) und Freizeitgrünflächen.
Wohnen Das Konzept der Wohnbebauung gründet auf dem einfachen Prinzip eines Vorder- und Hinterhauses. Beide Bausteine sind hinsichtlich Planung, Eigentum und Realisierung als Einheit zu verstehen. Das Hinterhaus grenzt mit seiner Westseite direkt an den Biotopverbund und wirkt als Schutz vor den starken Immissionen durch die Bahn. Das Vorderhaus entlang der Rathold- und Raheinstraße orientiert sich in Höhe und Struktur an der Bestandsbebauung im Osten. Die Größen der Parzellen variieren und geben die Möglichkeit auch zu einem späteren Zeitpunkt leicht angepasst zu werden.

Beurteilung durch Jury (Auszug)

Entlang der Nord-Süd-Achse entstehen hofartige Hausgruppen, die mit kleinen Quartierplätzen oder Grünräumen gegliedert werden. Diese kleinen Orte befinden sich zumeist in Verlängerung der bestehenden Straßen. So entsteht eine gute Vernetzung mit dem Bestand und zusammen mit dem neuen Grünraum entlang der Bahn eine hochwertiger Freiraumverbund.
Die Bestandsgebäude sind elementar für diese kleinen Orte und sollen alle erhalten werden.
Die städtebauliche Figuration versteht sich als Referenz an die Bestandsgebäude aus den 1960er/1970er Jahren – ein mutiger Ansatz, der in der Jury intensiv positiv aufgenommen wird. Im mittleren Bereich des Areals, wo sich das Gegenüber ändert, verliert das Konzept jedoch an Überzeugungskraft.
Mit der vorgeschlagenen Parzellierung und Rhythmisierung integriert sich die neue Bebauung in das Umfeld. Die einzelnen Häuser gruppieren sich zu hofartigen Nachbarschaften und schaffen damit zugleich einen städtebaulichen Abschluss zur Bahn, der den Lärmschutz gewährleistet. Die Erschließung und Erreichbarkeit der Gebäude im Westen wird indes kritisch gesehen.
In Nord-Süd-Richtung wird neben der Tiefe der Höfe auch die Geschosszahl der Gebäude variiert, so dass entlang Ratoldstraße und Raheinstraße präzise auf die Nachbarschaft reagiert werden kann.
Die Höfe zeigen eine große Vielfalt an privaten und teilprivaten Freibereichen. Schwierig sind in diesem Zusammenhang die erdgeschossigen Wohnungen, die nur wenig Abstand zu den anderen privaten Freiflächen oder einer möglichen Durchwegung bieten.
Für den Biotopverbund entlang der Bahn wird ein Raum reserviert, der – mit privaten Vorzonen kombiniert – relativ großzügig wirkt. Auf des Fehlens einer wirksamen Abgrenzung der Biotopbereiche wird deren Funktion durch überlagernde Erholungsnutzungen jedoch absehbar beeinträchtigt. Hier wird das Optimierungspotential – für den Freiraum wie auch für die Bebauung bzw. die Hofdimension – nicht ausgeschöpft. Die gezeigten Grundrisse funktionieren gut, zeigen aber keine Qualitäten, die über den Standard hinausgehen und den städtebaulichen Ansatz unterstützen.
Der vorgeschlagene Straßenquerschnitt in der Ratoldstraße mit Senkrechtparkern und Baumreihe erscheint im Zusammenspiel mit dem Städtebau eher beliebig und neutralisiert den städtebaulichen Ansatz.
Insgesamt zeigt die Arbeit einen interessanten und intensiv diskutierten städtebaulichen Ansatz, der nicht in allen Abschnitten des schmalen Baufelds optimal komponiert ist und in der genaueren Ausarbeitung Qualitätsmängel offenbart.


3 Zimmer
83 qm
9 qm Loggia
10 qm Terrasse
3 Zimmer
82 qm
Erdgeschoss
3 Zimmer
99 qm
11 qm Terrasse
2 Zimmer
64 qm
7 qm Terrasse

3. Preis | 1005

florian krieger architektur und städtebau, München mit grabner huber lipp landschaftsarchitekten und stadtplaner partnerschaft mbb, Freising

florian krieger architektur und städtebau gmbh, Darmstadt
Florian Krieger; Mitarbeiter: Tobias Preuß, Miguel Martínez Sánchez

grabner huber lipp landschaftsarchitekten und stadtplaner partnerschaft mbb, Freising
Doris Grabner; Mitarbeiter: Felix Ziegler

Erläuterung der Verfasser (Auszug)

Der Entwurf für ein neues Wohnquartier entlang der Bahnlinie ist durch seine städtebauliche Struktur in der Lage, auf das sehr heterogene Umfeld jeweils randspezifisch und passgenau zu reagieren. Er folgt dabei zwei Maximen:
1. Schutz der neu entstehenden Wohnungen und Freiräume vor den Lärmimmissionen der Bahnlinie im Westen und der Ratoldstraße im Osten
2. Differenzierte Gliederung und Maßstäblichkeit, wodurch eine enge Beziehung zum gesamten städtebaulichen Kontext entsteht

Vorhöfe, Wohnhöfe, Quartiersplätze Die städtebauliche Struktur bildet eine Vielfalt von Räumen aus, die sich als Vorhöfe und Quartiersplätze entweder zur Ratoldstraße öffnen und dabei einen fortlaufenden Rhythmus ausbilden oder wie die Wohnhöfe eher introvertiert gestaltet sind. Um einen weitgehenden Lärmschutz zur Ratoldstraße sicherzustellen sind Öffnungen immer nur punktuell und immer nur zwischen der aus zwei Winkelfiguren zusammengesetzten Blockrandstruktur angeordnet. Die Öffnungen sind keilförmig und schaffen einen genauso einladenden wie prägnanten Zwischenraum. Dieser nimmt als Vorhof eine Verteilerfunktion ein.

Einbindung und Differenzierung Nord-Süd Im Bereich zwischen Franz-Kötter-Straße und Rambertweg ist die blockartige städtebauliche Struktur deutlich niedriger, kleinteiliger und somit lockerer konfiguriert als im urbaneren südlichen Teil. Weiter im Süden werden die Höfe und die zentrale Freifläche des Quartiersplatzes größer, die Randbebauung ist geschlossener und höher ausgelegt.

Urbanes Relief Die offenen Blockstrukturen bzw. hofbildenden Ensembles werden von Hochpunkten, die entweder eine Blockecke markieren oder als Turm freistehen, überlagert. Die Hochpunkte bilden eine eigene Höhenschicht aus, die auf- und wieder absteigend auf den heterogenen Kontext reagiert. Es entsteht ein im gesamten Quartier spürbares, urbanes, das Quartier charakterisierendes Relief.

Öffentliche Grünflächen Ein attraktiver und sicherer Geh- und Radweg entlang der Biotopverbundachse verbindet alle öffentlichen Freiräume. Entlang der durch einen schönen, erhaltenswerten Baumbestand geprägten Gartengrundstücke wird der öffentliche Anschluss in Ost-West Richtung zur Rahein- und Ratoldstraße geschaffen. Geschützt vor Lärm durch einen Wall, der auf der bahnabgewandeten Seite als Rodelhügel dient, liegt eine große öffentliche Grünfläche. Sie kann für Spiel und Sport genutzt werden. Sanfte topographische Eingriffe gliedern die Fläche, lenken den Blick in die Felderflur des Münchner Nordens und schaffen zugleich einen klaren Abschluss zu den südlichen gelegenen Einfamilienhäusern.

Beurteilung durch Jury (Auszug)

Die Leitidee basiert auf der Entscheidung, eine räumliche Sequenz vom öffentlichen Straßenraum, über vorgelagerte Höfe hin zu gemeinschaftlichen Innenhöfen zu schaffen. Die entstehenden Freiräume versprechen eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität.
Das insgesamt tragfähige städtebauliche Gerüst wird aus der Variation einer offenen Hofstruktur entwickelt, die durch Schrägstellung einzelner Blockschenkel den öffentlichen Raum zum Kontext verbindet.
Die mehrfache Reihung der verschränkten Baublöcke wirkt durch die daraus entstehende Anordnung der Platzräume oftmals beliebig. Eine stärkere Differenzierung der Wohnhöfe und der verknüpfenden Freiräume wäre wünschenswert.
Kritisiert wird die etwas beliebige Anordnung der Eingangshöfe, die sich eher aus den gewählten Modulen als aus Nachbarschaftsbezügen ableitet. Der Zuschnitt der Baufelder ermöglicht fast durchgehend eine gute Orientierung der Wohnungen.
Alle Treppenhäuser sind in Konsequenz zur konzeptionellen Leitidee - einer klaren Trennung zwischen Innen- und Außen des Blockes - von den Außenseiten erschlossen. Die Gebäudetypologie lässt es nicht zu, die privaten Innenhöfe von Feuerwehrzufahrten freizuhalten.
Im nördlichen Teil löst zwar die parallel zur S-Bahn verbleibende Winkelbebauung den Lärmschutz, bleibt aber im Anschluss zum kleinteiligen Kontext nach Osten zu schematisch.
Der zentrale Platz an der S-Bahnstation lässt Raumkanten vermissen. Die Einzelhandelsfläche im Bereich der P+R Anlage ist hinsichtlich der Umsetzbarkeit nicht verifiziert.
Die gewünschte durchgehende Radwegeverbindung lässt im Bereich des Quartiersplatzes Fragen offen.
Die Verfasser berücksichtigen die Vorgaben zur Breite des Biotopkorridors, sowie zum Abstand zwischen Korridor und Bebauung durchgängig. Aufgrund des Fehlens einer begleitenden öffentlichen Grünfläche sowie einer klaren Abgrenzung der Biotopbereiche wird deren Funktion durch überlagernde Erholungsnutzung absehbar erheblich beeinträchtigt. Lärmschutztechnisch sieht der Beitrag ausreichend Abstand zur Bahn vor und bietet mit durchgesteckten Wohnungsgrundrissen eine tragfähige Lösung an. Einzelne Wohnräume sind jedoch zur Bahn orientiert und können daher nicht natürlich belüftet werden. Die Kitafreiflächen an der Raheinstraße benötigen eine Abschirmung entlang der Bahn.
Insgesamt legen die Verfasser einen soliden Wettbewerbsbeitrag mit einer robusten städtebaulichen Figur vor, die mit ihren gereihten Modulen ein wenig schematisch wirkt, jedoch gute Wohnqualitäten schafft und eine wirtschaftliche Realisierbarkeit erwarten lässt.

Anerkennung | 1007

Peter Haimerl Architektur mit leonardhautum, München und Mettler Landschaftsarchitektur, Berlin

Peter Haimerl Architektur mit leonardhautum, München
Prof. Peter Haimerl;
Mitarbeiter: Jutta Görlich, Maximilian Hartinger, Tomohide Ichikawa, Ulrich Pape, Yannick Pavel, Anne Zollner

Mettler Landschaftsarchitektur, Berlin
Rita Mettler; Mitarbeiter: Marek Langner, Kai Beschorner

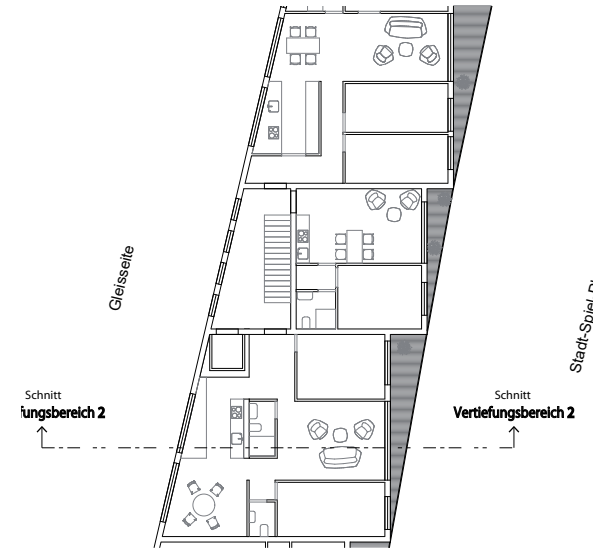
Müller-BBM GmbH (Fachplaner)

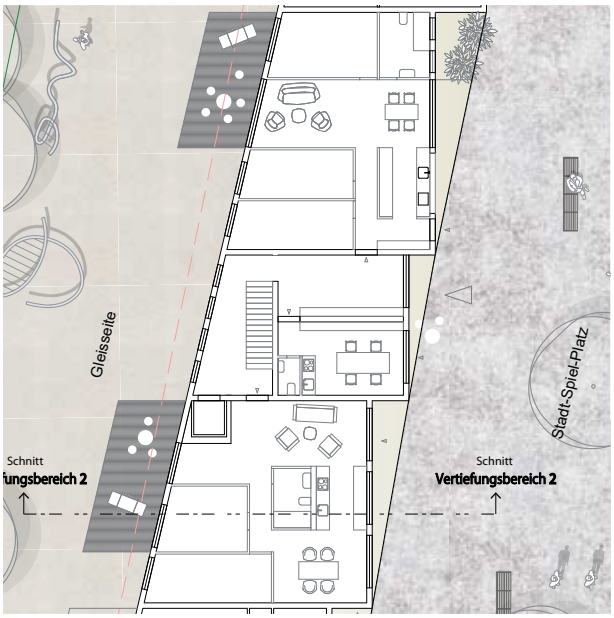
Erläuterung der Verfasser (Auszug)

Der öffentliche Raum Nach den Erkennissen von Klaus Humpert und Martin Schenk, wurden diese Stadträume aus einem Wechselspiel von geraden und gebogenen Platzbegrenzungen bewusst geplant. Der Entwurf für das langgezogene Grundstück spürt diesen Prinzipien nach und verzichtet deshalb im Zentrum des Grundstückes auf Typologien des modernen Städtebaus wie Zeile und Punkt. Verdichtete Gebäudeformen umschließen einen dynamisch fließenden Stadtraum und ermöglichen heterogene Wohnungen. Das Quartier gliedert sich in zwei Teile, verbunden durch Gewerbe und Einzelhandel, sowie dem gemeinsamen S-Bahn-Zugang in ihrer Mitte. Richtung Süden wandelt sich der Binnenraum mehr und mehr zu Erholungs- und Spielflächen, durchbrochen durch stark begrünte Rechtecke. Diese Räume nehmen im Bereich des S-Bahnzuganges einen urbanen, vertikalen Garten auf, schaffen im Zentrum Platz für einen Biergarten und im Süden Flächen für das Kindergartenareal. In Richtung Norden, über die Dülfer- Straße hinweg, ändert sich der Charakter der Bebauung grundsätzlich zu einer kleinteiligeren Struktur und bietet an den Rändern unterschiedliche Nischen für private, durch die Bewohner geformte Freiflächen.
Die Gebäude Das der ursprünglich dörflichen Umgebung entnommene Giebeldach-Motiv entwickelt sich durch die gekurvten Anschnitte zu einer abwechslungsreichen und identitätsstiftenden Fassadenabwicklung über die ausgedehnte Längsseite des Grundstücks entlang der Bahn. Die konsequente Drehung aller Firste in Nord-Süd-Richtung ermöglicht eine Ost-West-Ausrichtung der Wohnungen und somit eine hohe Flexibilität der Typologien.
Das Erdgeschoss Jede Erdgeschoss-Einheit ist so konzipiert, dass verschiedene Nutzungen, möglich sind. Home-Offices, Hobbyräume oder Ateliers sind genauso möglich wie gewerbliche Nutzungen. Jede Erdgeschosswohnung kann direkt von der Straße, bzw. vom Platz betreten werden. Lediglich in den Hinterhöfen der bahnseitigen Bebauung ist auch im Erdgeschoss reines Wohnen vorgesehen.
Die Hinterhof-Gärten In Anlehnung an die beliebten Münchner Hinterhöfe führen grüne Gassen oder Gärten als enge und sehr private Bereiche durch die verdichteten Gebäudeformen. Die längliche Form der grünen Gassen ermöglicht Nähe zum Gegenüber.
Die Freiräume Der Freiraum folgt der architektonischen Geste und stärkt die Idee der Differenzierung von Gebäudemasse und Leerraum. Das Herz der Siedlung, der großzügige stadtplatzartige Bereich, schafft mit Sitzgelegenheiten und Spielflächen einen Treffpunkt für die Anwohnerinnen und Anwohner. Gleichzeitig markiert er die Adresse für die Wohnungen.

Beurteilung durch Jury (Auszug)

Die Verfasser sehen im Spannungsfeld extrem unterschiedlicher Gebäudebestände die Chance, eine neue, dichte Typologie in den Stadtkörper zu implementieren, oder – in ihrem Sinn formuliert – eine dichte urbane Textur einzuführen, aus der die öffentlichen Räume herausgeschnitten werden. Diese interessante experimentelle Methode wird von der Jury als sehr eigenständige Haltung gewürdigt. Der geschwungene, zentral in Nord-Südrichtung orientierte Binnenraum des neuen Quartiers, wird gekonnt an Stellen verdichteter Begrünung zäsiert. Gleichzeitig versprechen die Erschließungen der einzelnen Adressen von diesem Binnenraum aus, eine hohe urbane Lebendigkeit.
Auf Höhe des Rambertwegs wird der zentrale Raum um ein öffentliches Gebäude ergänzt. Dieses bildet zusammen mit dem benachbarten Grünraum ein gut gesetztes Zentrum im südlichen Abschnitt der neuen Struktur. Den nördlichen Abschluss des beschriebenen zentralen Raums bildet ein 13-geschossiger Hochpunkt, der gleichzeitig zur räumlichen Akzentuierung des Platzes am S-Bahnzugang beitragen soll.
Parallel zum zentralen Freiraum, im südlichen Teil der Planung, finden sich interessante, ruhige, innere Freibereiche, zu denen sich die Wohnungen wenden. Sie bieten einerseits ruhige, private Freiräume; die gewählten Dimensionen dieser Binnenräume erscheinen dabei jedoch als zu knapp bemessen.
Zusätzlich verlangen die entstehenden Formate der Baumasse teils sehr spezielle Wohnungszuschnitte und Erschließungstypologien. Die gezeigten Lösungen der exemplarischen Wohngrundrisse, können diesen Erwartungen teilweise nicht genügen. Im nördlichen Abschnitt bieten die Verfasser eine grundsätzlich gelungene Vermittlung zu den bestehenden Einfamilienhäusern, erreichen jedoch ebenfalls nicht die Qualitäten des südlichen Stadtgefüges. Inwiefern die, über das gesamte Gefüge rigide gezogene Dachlandschaft zu einem konsistenten Stadtbild führen kann, wird bezweifelt. Die längs verlaufenden Wegebeziehungen im Inneren der Struktur sowie das Angebot des durchlaufenden Radweges entlang der Bahn verspricht jedoch eine spannende Raumfolge.
Die vorgeschlagene Mischung der Nutzungen im Erdgeschoss erscheint innerhalb der eigenen Axiomatik des Entwurfs schlüssig. Der Anteil gewerblicher Flächen ist in Lage und Ausdehnung jedoch deutlich überzogen und nicht umsetzbar. Ein Wettbewerbsbeitrag, der den Standort überraschend anders liest, jedoch aufgrund seiner Extremposition im angebotenen Nutzungsmix und in der architektonischen Gestalt nur bedingt umsetzbare Lösungen für ein Quartier dieser Größe anbieten kann.


Gleisseite
Schnitt
ungsbereich 2
Schnitt
Vertiefungsbereich 2


Gleisseite
Stadt-Spiel-Platz
Schnitt
ungsbereich 2
Schnitt
Vertiefungsbereich 2

1001 | 2. Rundgang

MVRDV, Rotterdam
Jacob van Rijs; Mitarbeiter: Jonathan Schuster, Markus Nagler, Katarzyna Fuszara

topotek 1, Berlin
Martin Rein-Cano; Mitarbeiter: Elisabetta Sanna, Silvia Bachetti

NVO, München
Clemens Nuyken; Mitarbeiter: Luise Leon Elbern, Tanja Schmidt, Markus Rupprecht, Carolin Blaim, Frederick Kospoth

Transsolar, München (Fachplaner)
Stefan Holst

Beurteilung durch Jury
Die modularen und flexiblen Gebäudestrukturen werden positiv gesehen.
Jedoch kann die Situierung der einzelnen Baufelder sowie die Ausformulierung und die Gestaltung der jeweiligen Zwischenzonen nicht überzeugen. Die höhere Dichte im Bereich des Bahnhofszugangs ist nachvollziehbar, jedoch in ihrer Ausformulierung, insbesondere in Bezug auf die östlich angrenzende Bebauung, nicht angemessen.

1003 | 2. Rundgang

Leuschner von Gaudecker BDA, München
Katharina Leuschner, Victoria von Gaudecker;
Mitarbeiter: Daniel Pflaum, Peter Wohlwender

Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner GmbH, München
Prof. Regine Keller, Franz Damm, Mattias Roser;

Hilfskräfte
Mona Fögler, Leila Javanmardi

Beurteilung durch Jury
Die innenliegende öffentliche Grünfläche und die lineare Bebauung aus kleinteiligen Hoftypologien entlang der Ratoldstraße bilden in Verbindung mit einer höheren Lärmschutzbebauung zur Bahn ein plausibles Grundgerüst.
Die ringförmigen Erschließungsstraßen, die Unterbrechung des zentralen Grünraums durch Privatgrundstücke, die unmaßstäbliche Bebauung im Norden und die wenig einladenden Bereiche um den Bahnhofszugang schwächen das Konzept jedoch.

1006 | 2. Rundgang

Hierl Architekten, München
Prof. Dr. Rudol Hierl;
Mitarbeiter: Sebastian Göltl, Raffaela Klingsohr, Johannes Sporrer

Rainer Schmidt Landschaftsarchitektur, München
Prof. Rainer Schmidt
Mitarbeiter: Alexander Staudt

Beurteilung durch Jury
Der Ansatz, sich über Kastenfenster und verglaste Wintergärten von Restriktiven aus dem Lärmschutz frei zu machen wird als Ansatz akzeptiert.
Die städtebauliche Umsetzung der sich ergebenden Möglichkeiten wird allerdings nicht genutzt. Die vorgeschlagene Struktur wird insbesondere hinsichtlich ihrer Monotonität, Höhe und Positionierung der Hochpunkte und der fehlenden Reaktion auf den östlich angrenzenden Bestand kritisch gesehen.

1009 | 2. Rundgang

LAUX Architekten GmbH, München
Ina Laux, Prof. Dr. Gunther Laux;
Mitarbeiter: Sebastian Laub

terra.nova Landschaftsarchitektur, München
Peter Wich

Beurteilung durch Jury
Die Arbeit stellt ein gutes Grundgerüst dar, das auch auf die verschiedenen angrenzenden Siedlungstypologien mit einer entsprechenden Höhenabstufung reagiert.
Die additive Aneinanderreihung von gleichen winkelförmigen Gebäudetypen lässt allerdings keine interessanten abwechslungsreichen Freiraumqualitäten erwarten.

1011 | 2. Rundgang

Meier-Scupin Architekten GmbH, München
Josef Peter Meier-Scupin;
Mitarbeiter: Claudia Rivera, Amir Rahnama, Sara Magyar

Burkhardt-Engelmayer Landschaftsarchitekten Stadtplaner Partnerschaft, München
Irene Burkhardt, Oliver Engelmayer;
Mitarbeiter: Stephanie Ritt, Stefanie Vilsmaier,

Langhof®, Berlin
Prof. Christoph Langhof;

Fachplaner
Verkehrsplanung: Wilhelm Pahls
Immisionschutz: Dr. Wolfgang Herrmann

Hilfskraft
Maximilian Mayer

Modellbau
Matthes Max Modellbau GmbH

Beurteilung durch Jury
Die Reaktion der Baukörper auf die nördlich angrenzenden Nachbarschaften sowie eine mögliche bauliche Realisierung in Abschnitten können überzeugen.
Allerdings wird die Höhenentwicklung über weite Teile des Planungsgebietes kritisiert.
Zudem kann die Gestaltung der Freiflächen insbesondere in den Übergangszonen von öffentlichen zu privaten bzw. gemeinschaftlichen Bereichen, nicht überzeugen

1002 | 1. Rundgang

De Zwarte Hond, Rotterdam
Matthias Rottmann, Jeroen de Willigen;
Mitarbeiter: Bart van Leeuwen, Els van Looy, Kjai Tjokrokoesoemo, Lisa van der Slot, Ana Machado

felixx Landschaftsarchitekten, Rotterdam
Michiel Van Driessche;
Mitarbeiter: Deborah Lambert, Klaus-Peter Lorenz

1004 | 1. Rundgang

Lorber Paul Architekten BDA, Köln
Gert Lorber;
Mitarbeiter: Maksim Böhm, Lena Rautenbach, Alis Haxh, Isabella Szelei

Stefan Schmitz BDA Architekten und Stadtplaner, Köln
Prof. cumt. Stefan Schmitz;

scape Landschaftsarchitekten, Düsseldorf
Hiltrud M. Lintel;
Mitarbeiter: Ben Zemke, Lars Kallfelz

1010
SPLITSENKEN
FELDHOCKING
WITTE

Engere Wahl