

Vertikale Multifunktionalität

DIPLOMARBEIT

Zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung: Architektur

WEISS Claudia

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Wolfgang Dokonal
Institut für Städtebau
Mai / 2010

Deutsche Fassung:

Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien
vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

Englische Fassung:

EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, am

.....

(Unterschrift)

.....

(date)

.....

(signature)

Ich möchte mich bei allen bedanken, die mich
während meines Studiums unterstützt haben.
Besonders bei meinen Eltern!

In der vorliegenden Diplomarbeit wird ein Gebäude mit einem Nutzungsmix geplant. Das Planungsgebiet ist derzeit mit einer sechsspurigen Rampenanlage einer Tiefgarage bebaut und befindet sich am westlichen Rand der Münchner Altstadt.

Es wurden Maßnahmen zu Verkehrsberuhigung und Aufwertung des Gebiets mittels eines neuen Verkehrskonzepts und einem Shared Space getroffen. Der Baukörper an sich enthält Einzelhandel und Dienstleistung, die in einem Einkaufszentrum zusammen gefasst sind, sowie Gastronomie, Büro- und Wohnnutzung. Alle Funktionen sind miteinander verbunden, funktionieren aber dennoch unabhängig voneinander und werden separat erschlossen. Zusätzlich wurde, um die Wohn- und Lebensqualität zu steigern, auf die Erweiterung und den Erhalt der Grün- und Freiflächen eingegangen.

This work is a multi-functional development plan for a project situated on the western outskirts of the historical center of Munich. The area at present houses the six lane access ramp of an underground garage.

Measures have been taken to improve the quality of the area by redirecting and reducing the flow of traffic together with a shared space concept. The building itself will house restaurants, offices, apartments and a shopping centre comprising of a variety of small shops and businesses. The aim is to unite these different areas and at the same time keep them distinct and independent from one another. Additionally, an attempt has been made to enhance the desirability of the area with grassed areas and open spaces.

Inhalt

Vorwort	Seite 1
Planungsaufgabe - European 10	Seite 2
Zielsetzung	Seite 5
Shared Space	
Allgemein	Seite 6
Praxisbeispiele	Seite 9
München	
Geographie	Seite 15
Geschichte	Seite 19
Heute	Seite 21

Städtebauliche Analyse

Lage	Seite 26
Derzeitige Nutzung	Seite 28
Anbindung	Seite 32

Vertikale Multifunktionalität

Städtebauliches Konzept	Seite 36
Baukörper	Seite 38
Projektbeschreibung	Seite 39
Planliche Darstellung	Seite 40
Verkehrskonzept	Seite 65
Shared Space	Seite 66

Literaturverzeichnis	Seite 71
----------------------------	----------

Abbildungsnachweis	Seite 72
--------------------------	----------

Vorwort

Im Bereich der ehemaligen Stadtbefestigung, wurde in den siebziger Jahren eine sechspurige Rampe als Erschließung einer Tiefgarage errichtet. Ausgehend von dieser unattraktiven Situation, soll durch den European 10 Wettbewerb eine Strategie für eine städtebauliche und architektonische Neuinterpretation innerstädtischer Flächen mit hoher Lagegunst entwickelt werden. Über dieser Rampenanlage soll ein Gebäude mit einem Nutzungsmix aus Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe und Gastronomie in mitten der Altstadt von München entstehen. Die Herausforderung besteht zum einen in der städtebaulichen zentralen Lage des Plaungsgebiets und zum anderen in der Überbauung der Tiefgaragenrampe im Zusammenhang mit den angrenzenden Frei- und Grünflächen.

In diesem Entwurf, wurde als Maßnahme zur Aufwertung des öffentlichen Raums, die Tiefgaragenrampe soweit als möglich ins Gebäude integriert. Ein neues Verkehrskonzept, die Entwicklung eines Shared Space, soll dabei zu einer Verkehrsberuhigung rund um das Gebiet führen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Erweiterung und Erhaltung der Grün- und Freiflächen um die Wohn- und Lebensqualität zu steigern. Eingehend auf den Nutzungsmix und die Anforderungen der einzelnen Funktionen, ist es erforderlich diese vertikal übereinander zu stapeln. In den ersten drei Geschossen sind Dienstleistungen, Gewerbe und Gastronomie situiert. Ein Teil des vierten Geschosses ist für Büronutzung vorgesehen, der zweite Teil des Geschosses und das fünfte Geschoss für Wohnnutzung. Bei den Wohnungen wird insbesondere darauf Wert gelegt, dass sie von Familien und Menschen in allen Lebenslagen bewohnt werden können.

Planungsaufgabe - European 10

Wettbewerbsaufgabe ist es, einen historisch bedeutenden Stadtraum, der heute im Wesentlichen durch eine Tiefgaragenrampe geprägt ist, mit einem exemplarischen Bebauungs-, Freiraum- und Nutzungskonzept wieder in das Stadtgefüge zu integrieren.

Gleichzeitig soll die Chance genutzt werden, diesen Ort zu einem neuen „Stück Stadt“ zu entwickeln mit eigenem Charakter, Anmutung und hoher Aufenthaltsqualität. Dabei soll eine stadträumliche und architektonische Antwort gefunden werden, ob es sich um eine Ergänzung im Sinne einer Stadtreparatur oder um eine Neuinterpretation des Ortes handelt.

Auf Grund seiner zentralen Lage in der Innenstadt hat das Grundstück das Potenzial über Sicht- und stadträumliche Bezüge zur Fußgängerzone, zur Sonnenstraße und in das benachbarte Hackenviertel hinein weiträumigere Impulse auszulösen. Mit der stadträumlichen Aufwertung dieses Ortes kann die auf die Fußgängerzone in der Neuhauser Straße konzentrierte Erlebbarkeit der Münchner Altstadt auf die Nebenlagen im benachbarten Quartier erweitert werden und ein wichtiger Beitrag für eine positive Entwicklung in der Sonnenstraße, wie auch im Hackenviertel, geleistet werden.

Augenmerk ist auf die Entwicklung der Grün- und Freiflächen, des öffentlichen Raumes und seiner Historie im Projektgebiet und der Übergänge zum angrenzenden öffentlichen Raum des Betrachtungsgebiet zu legen.

Städtebau

Das Projektgebiet kann insgesamt umstrukturiert werden. Der Abluftschacht und die Tiefgaragenrampe müssen erhalten und können in die Neubebauung integriert werden. Nach ersten statischen Einschätzungen wird nach einer entsprechenden Verstärkung der Fundamente eine Überbauung der Tiefgaragenrampe für möglich erachtet.

Die jeweils äußere Fahrspur der Tiefgaragenrampe wird nicht mehr benötigt, so dass ihre Gesamtbreite auf je zwei Fahrspuren für die Ein- und Ausfahrt reduziert werden kann.

Es ist ein Konzept zu entwickeln, das die städtebaulichen Potenziale des Ortes aufgreift und die stadträumlichen und freiraumplanerischen Bezüge zum Hackenviertel, zur Fußgängerzone und zur Sonnenstraße schlüssig umsetzt.

Landschaftsplanung

Ziel ist es, über die Ausformulierung von Grün- und Freiflächen die ehemals entlang des Stadtgrabenbaches konzipierte Grünzone wieder spürbar werden zu lassen. Es soll ein qualitätvoller Raum mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen, der mit der südlichen Grünfläche zusammenwirkt. Die öffentliche Grünfläche im Betrachtungsgebiet soll in ihrem Zustand erhalten bleiben.

Der Stadtgrabenbach ist heute verrohrt und liegt etwa 3 Meter unter Gelände. Eine Öffnung des Stadtbaches ist auf Grund der Höhenlage nicht möglich, eine Wasserentnahme allerdings schon.

Architektur

Die Gestaltung soll sich mit der umgebenden Bebauung aus den 1950er und 60er Jahren auseinandersetzen insbesondere auch mit deren derzeitiger architektonischer Transformation in die Gegenwart.

Erwartet wird ein schlüssiges, bauliches und funktionales Konzept für die Bebauung, das auch grundsätzliche Lösungen für die spezifischen, konstruktiven Herausforderungen beinhaltet. Der Fassadengestaltung kommt in dieser exponierten Lage eine besondere Bedeutung zu: hierzu sind anspruchsvolle, zukunftsweisende Vorschläge vorzulegen.

Maß der Nutzung

Die Höhenentwicklung der Neubebauung soll sich an der Umgebung orientieren. Eine Geschossfläche von 7000 m² bis 7500 m² sollte nachgewiesen werden.

Art der Nutzung

Die Entwicklung eines Nutzungskonzeptes ist Teil der Wettbewerbsaufgabe. Gemäß dem Innenstadtkonzept sollte eine Wohnanteil von 30 % erreicht werden. Wohnen in der Innenstadt soll gestärkt werden; auch durch verschiedene Formen der Nutzungsmischung. Einzelhandelsnutzungen können bis zu einem Drittel Bestandteil eines Nutzungskonzeptes sein.

Eine horizontale Nutzungsmischung ist möglich. Die Nutzungen der Erdgeschosszone sollten zu einer Belebung des öffentlichen Raumes beitragen.

Stellplätze für die Wohnnutzung sind gemäß Stellplatzrichtlinien nachzuweisen (1 Stellplatz je Wohneinheit). Stellplätze für Nichtwohnnutzung werden im Bebauungsplanverfahren auf 25 % der nach den Richtzahlen notwendigen Anzahl beschränkt werden. Die Stellplätze könnten in das Gebäude integriert werden, z. B. als Hochgarage mit Lift. Die Zu- und Abfahrt kann an der Herzogspital- oder Josephspitalstraße situiert werden.

Verkehr

Die bisher ausschließlich über die Herzog-Wilhelm-Straße (östlich) mögliche Zufahrt zur Tiefgarage soll verändert werden. Es ist geplant, die Tiefgarage

von der Sonnenstraße aus auch direkt über die Josephospitalstraße zu erschließen; dazu wird in der Josephospitalstraße von der Sonnenstraße bis zur Tiefgarageneinfahrt ein Zweirichtungsverkehr eingerichtet werden.

Dadurch kann der östliche Ast der Herzog-Wilhelm-Straße im Projektgebiet verkehrlich entlastet werden. Eine verkehrsberuhigte Umgestaltung der beiden Äste der Herzog-Wilhelm-Straße als Fußgängerzone ist grundsätzlich denkbar, unter der Voraussetzung einer veränderten Verkehrsführung in der Sonnenstraße.

Zielsetzung

Ausgehend vom European-Wettbewerb 10 ist ein städtebauliches Konzept für die Schnittstelle zwischen dem historischen, mittelalterlichen Stadtgrundriss und der Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts zu entwickeln. Dies beinhaltet die Neugestaltung der Erschließungsfläche einer in den 70er Jahren entstandenen sechsspurigen Rampenanlage.

Dieser Entwurf bezieht sich insbesondere auf die Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums. Durch Entwicklung von Grün- und Freiflächen, gezielte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und die neue Bebauung soll die Fußgängerzone in der Neuhauserstraße auf die Nebenanlagen erweitert werden.

Die Innenstadtkonzepte der Perspektive München stehen im Vordergrund als ein Maßnahmenkonzept zur Aufwertung des Entwurfs. Ausgehend vom derzeitigen Bestand, sind die folgenden Punkte wichtig für die Umsetzung meines Entwurfs:

- Erhalt und Erweiterung der Grünanlagen als Steigerung der Wohn- und Lebensqualität
- Verkehrsberuhigung im Bereich der Herzog-Wilhelm-Straße und der Herzogspitalstraße
- Belebung des Erdgeschosses und Beziehung zwischen der östlich und westlich verlaufenden Herzog-Wilhelm-Straße
- Wohnen für Familien mit Kindern und Menschen in allen Lebenslagen

Shared Space

Allgemein

Shared Space (auf Deutsch: gemeinsam genutzter Raum) ist ein neu entwickeltes Konzept des im Jänner 2008 verstorbenen niederländischen Verkehrsplaners Hans Mondermann. Basierend auf seinen Beobachtungen, dass Regulierungen und Verbote im Straßenverkehr nicht zwingend zu mehr Sicherheit führen, erkannte er, dass es in bestimmten Zonen und Gebieten sogar zu mehr Unfällen kommt. In seinem Konzept werden Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer nicht mehr voneinander getrennt, sondern alle auf einer Ebene zusammengebracht. Alle Verkehrsteilnehmer sind dadurch gezwungen, sich untereinander zu verständigen, sich langsamer und damit vorsichtiger zu bewegen. Das Wesentliche an diesem Konzept ist die Multifunktionalität im Verkehrsraum, das soziale Leben mit dem Verkehr besser funktionieren zu lassen. Durch Shared Space versucht man die Funktion der Verbindungswege, der Zufahrten und des Aufenthalts in ein Design, eingehend auf die Besonderheiten der Umgebung, zu integrieren ohne die Straße in strikte Zonen zu teilen.

Zusätzlich zu klassischen Shared-Space-Zonen entwickelte sich eine weitere Shared-Space-Variante, die „Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild“. Folgenden Ziele haben alle Shared-Space Varianten gemeinsam: ¹

- Reduzierung des Schilderwalds
- Rückkehr zu mehr Eigenverantwortlichkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme
- Entschleunigung des Autoverkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere Reduzierung schwerer Unfälle
- Geringere Lärm- und Abgasbelastigung
- Aufwertung des Stadtraums

In der Praxis kommen oft auch Mischformen vor, bei denen es folgenden Erkennungsmerkmale gibt:

¹ Vgl.: <http://www.dorfanger-blankenbourg.de/cms/index.php/shared-space/was-ist-shared-space> | [10.02.2010]

Klassische Shared-Space-Zonen ²

- Keine Verkehrsampeln und keine Verkehrsschilder, oft auch keine Zebrastreifen
- Niveaugleiche Gestaltung der gesamte Verkehrsfläche ohne Bordsteine
- Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h (normale innerörtliche Höchstgeschwindigkeit)
- Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt, niemand darf aber den anderen unnötig behindern
- Bauliche Maßnahmen zur Wahrnehmung als Gemeinschaftsfläche, Entschleunigungselemente, freie Sichtachsen, ggf. Blindenstreifen
- Parken ist überall erlaubt, wenn niemand behindert wird, de-facto aber meist nur auf Randflächen möglich
- Kombinierbar mit Kreisverkehren
- Durch gleichmäßigere Geschwindigkeit und direkte Interaktion sind höhere KFZ-Verkehrsleistungen möglich als bei einer konventionellen Straße mit Ampelregelung
- Erprobt für bis zu 24.000 Fahrzeuge/Tag (Drachten) bzw. 12.500 Fahrzeuge (Bohnte)

Klassische Shared-Space-Zonen bieten sich bei zweispurigen Durchgangstraßen mit ausgewogenem Aufkommen aller Verkehrsgruppen an.

^{2,3} Vgl.: <http://www.dorfanger-blankenburg.de/cms/index.php/shared-space/begegnungszonen> |

[10.02.2010]

Der Umbauaufwand ist ein höherer als bei Begegnungszonen. Bei Fern-Schwerlastverkehr kann es den gewünschten Verdrängungseffekt geben, wenn großräumige Ausweichstrecken zur Verfügung stehen.

Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild ³

- Keine Verkehrsampeln und nur in Ausnahmefällen Verkehrsschilder
- Niveaugleiche Verkehrsfläche ohne Bordsteine möglich aber nicht zwingend
- Höchstgeschwindigkeit: 20 km/h
- Fußgänger haben Vorrang, dürfen die gesamte Verkehrsfläche benutzen aber den Fahrzeugverkehr nicht unnötig behindern
- Kinderspiele sind überall erlaubt
- Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern, wenn nötig, müssen sie warten
- Parken ist nur an markierten Stellen zulässig
- Nur für Straßen mit geringem Fahrzeugverkehr geeignet

Begegnungszonen bieten sich vor allem für Einkaufsstraßen, Flaniermeilen und Märkte an, weniger für Durchgangstraßen, da die Verkehrsleistung für Autofahrer abnimmt. In der Schweiz sind sie rechtlich nur auf Nebenstraßen zulässig. Wenn beim Umbau Fußwege bestehen bleiben, sind die Umbaukosten geringer als bei einer klassischen Shared-Space-Zone.

Shared Space wurde im Rahmen des Infrastrukturförderprogramms INTERREG North Sea Region Programme der Europäischen Union in sieben Gemeinden in den Jahren 2004 bis 2008 testweise verwirklicht und umgesetzt.⁴

Belgien:	Oostende
Dänemark:	Ejby
Deutschland:	Bohnte
England:	Suffolk
Niederlande:	Emmen
	Friesland
	Haren

„Alle 107 „Shared Spaces“ sind frei von schweren Unfällen. Die Stärkung des gesellschaftlichen Lebens im öffentlichen Raum bewirkt eine signifikante Verbesserung im Bereich der Verkehrssicherheit. Für die Verbreitung und Etablierung der Idee und Strategie des Shared Space ist die Forschungsgesellschaft Mobilität FGM der erste Kooperationspartner für die neu gegründete Shared Space Foundation und das autorisierte Partnerunternehmen zur Umsetzung von Shared-Space-Projekten in Österreich.“⁵

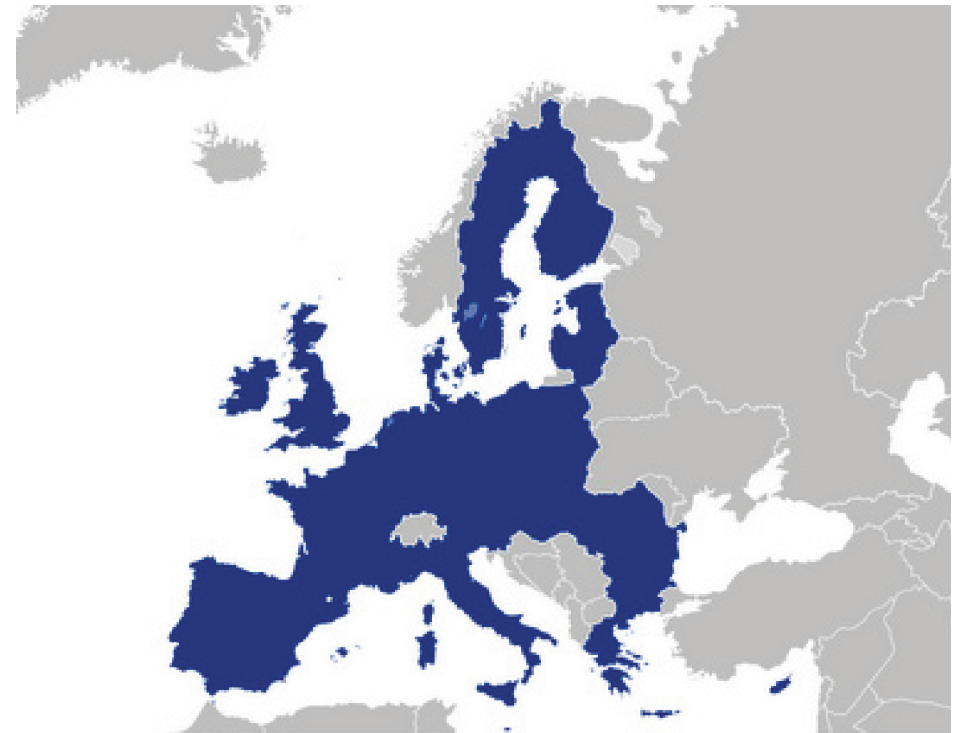


Abb. 1| Karte, EU

⁴ Vgl.: Becker, K., König, A., Paus, G. (2005)

⁵ <http://www.fgm.at/main.phtml?id=1040&sprache=de> | [15.01.2010]

Praxisbeispiele

Bohmte, Bremer Straße – Deutschland

Durch die Gemeinde Bohmte mit ihren ca. 13.600 Einwohnern, verläuft die Bremer Straße (L81), welche im Ortskern Verkehrsdichten von bis zu 12.600 Kfz/Tag mit einem LKW-Anteil von über 8% aufwies. Grund dafür war der hohe Durchgangsverkehr, welcher auf dem Weg zwischen dem angrenzenden Minden-Lübeck und dem nächstgelegenen Oberzentrum Osnabrück, Bohmte durchqueren mussten.⁶

Im Rahmen von vier Bürger-Workshops wurden folgende Ziele gesetzt:⁷

- Das Ortsbild zu verbessern
- Aufwertung der Standortattraktivität durch Verringerungen der Störungen durch den Verkehr und eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im Geschäftsbereich
- Parkraumkonzept
- Verstärkung der Anziehungskraft durch eine fußgänger- und familienfreundliche Gestaltung
- Brachflächen zu revitalisieren
- Bewahrung des historischen Siedlungserbes und Beseitigung von Störungen des räumlichen Gefüges
- Kommunikationsfreundliche und maßstabsgerechte Gestaltung, Stärkung der Grünvernetzung



Abb. 2 - 4| Bohmte, Shared Space

⁶ Vgl.: Bode, W. (2009)

⁷ Vgl.: <http://www.bohmte.de/staticsite/staticsite.php?menuid=134&topmenu=123> | [08.02.2010]

Um den Anwohnern und Passanten mehr Raum im Ortskern zurück zu geben, wurde ein Teilstück der Bremer Straße nach dem Konzept des Shared Space umgestaltet. Somit wurden die negativen Auswirkungen des Verkehrs eingedämmt, die Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Ortskerns wieder aufgewertet.

Im Zuge des Shared Space wurden die Gehsteige und Verkehrsinseln eingeebnet und alle Fahrbahnmarkierungen entfernt. Es gibt keine Verkehrszeichen und keine zentrale Ampelanlage mehr. Die Fläche wurde durchgehend bis an die angrenzenden Privathäuser, die Geschäfte und die Kirchenstiegen rot gepflastert. Auch der Bereich eines Hotelbiertgartens wurde einbezogen, so dass er jetzt als Platz funktioniert. Für Lkw und andere Kraftfahrzeuge ist die Ortsdurchfahrt schwieriger und damit unattraktiver geworden – der Durchgangsverkehr ging deutlich zurück. Im Vergleich zu 2006 sind die Verkehrsstärken auf der Bremer Straße um ca. 700 – 800 Kfz/24h zurückgegangen. Grund dafür ist die Umfahrung von Bohmte durch den Nord-Süd Verkehr Richtung Wehrendorf.

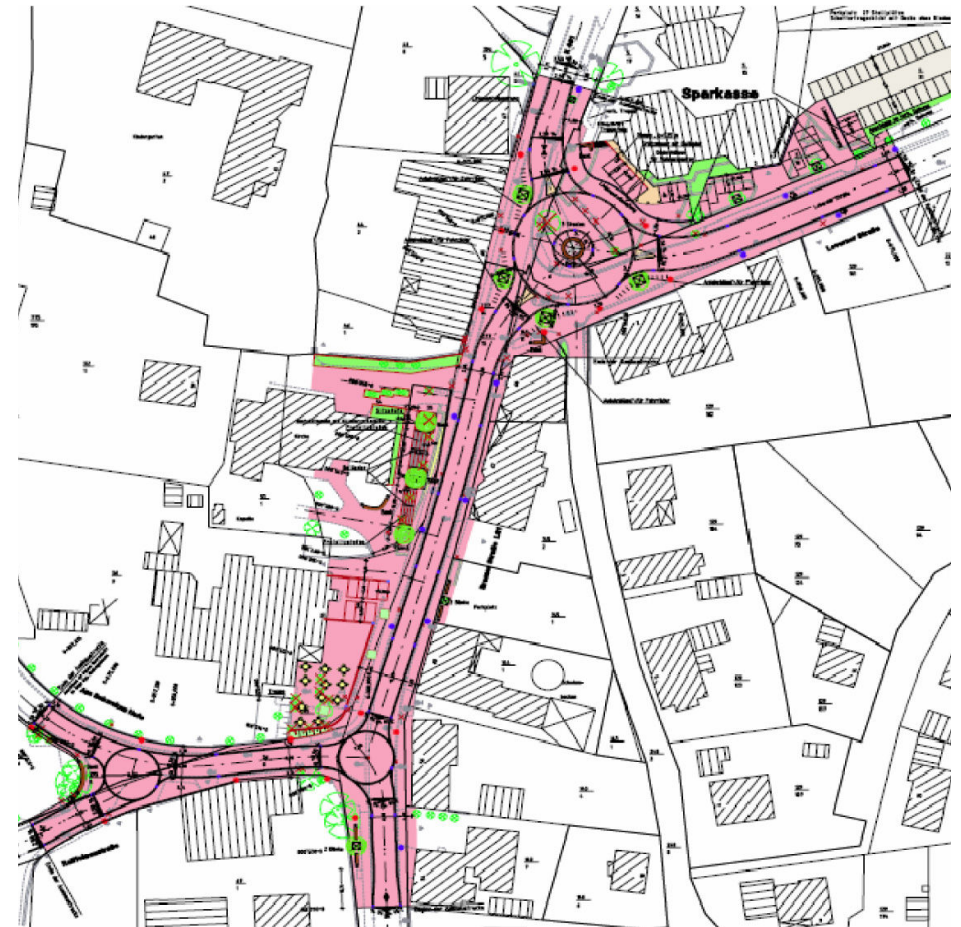


Abb. 5| Bohmte, Bereich des Shared Space

Bohnte, Bremerstraße im Überblick ⁸

- 13.600 Einwohner
- 11.800 Kfz/24h
- $V_{zul} = 50\text{km/h}$, 30km/h für Lkw
- Umbau im Jahr 2008
- Geringer Fußgänger- und Radverkehr
- Rechts vor Links
- Mischflächen, niveaugleich
- Leitstreifen, keine Beschilderung
- 2 – 3 Vollgeschosse (Mischgebiet)
- Hauptverkehrsstraße, Linienbusverkehr

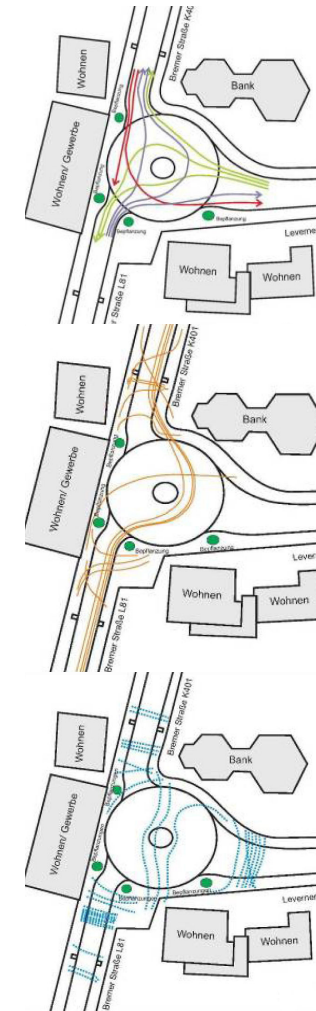


Abb. 6 - 8 | Bewegungslinien Kraftfahrzeuge, Radfahrer, Fußgänger

⁸ Gerlach, J. (2009), S. 32

Haren, Rijksstraatweg - Niederlande

Haren ist eine Stadt mit rund 19.200 Einwohnern südlich der Provinzhauptstadt Groningen. Die Stadt wird über die nahegelegene Autobahn umfahren, dennoch kam es gelegentlich zu Staus auf der Hauptstraße, de Rijkstraatweg, die rund 800 m durch die Innenstadt verläuft. Diese wies im Ortskern Verkehrsdichten von 8.500 bis 12.000 Fahrzeugen pro Tag mit hohem Anteil an Güterverkehr auf. Zusätzlich gibt es noch Linienbusverkehr.

Bis 1999 war die Straße ganz konventionell gegliedert, 7 Meter breit in der Mitte durch eine weiße Linie geteilt, Bordsteine trennten den Radweg von der Straße und den Gehsteig vom Radweg. Die Ampel regelte drei Fußgängerübergänge und dadurch kam es immer öfter zu Staus.

Die neue Gestaltung bietet eine einfache und unmarkierte Asphaltstraße von 6 Metern. Der Gehweg ist mit rotem Ziegel gepflastert und verläuft zwischen den Geschäften und den umliegenden Gebäuden. Ein paar Zebrastreifen sind vorhanden, dennoch verschmelzen fast alle Fußgängerströme mit dem Verkehrsstrom. Ein Kreisverkehr ersetzt die ehemalige Ampel, die Insel in der Mitte wird gut von der Öffentlichkeit angenommen und genutzt. Zu Anfang waren separate Fahrradwege vorgesehen, diese wurden aber nach zwei Jahren entfernt, da sie nicht für notwendig empfunden wurden. Die meisten Radfahrer nutzen jetzt die Hauptfahrbahn, wo die Geschwindigkeit nun bei 25-30km/h liegt.⁹

⁹ Vgl.: <http://www.sharedspace.eu/en/activities/projects/32-project-haren> | [11.02.2010]



Abb. 9 - 11| Haren, Shared Space

Haren, Rijksstraatweg im Überblick ¹⁰

- 19.200 Einwohner
- 8.500 bis 12.000 Kfz/24h
- $V_{zul} = 50$ km/h
- Umbau im Jahr 2003
- Rechts vor Links
- Örtliche Geschäftsstraße
- 2 – 3 Vollgeschosse (Mischgebiet)
- Geringer Lkw-Verkehr
- Linienbusverkehr
- Überwiegendes Mischungsprinzip, niveaugleich
- Vereinzelte Sonderwege für Fußgänger
- Deutliche Trennung von Fahrbahn und Seitenraum in den Knotenpunkten durch Gitter
- Fußgängerübergänge ohne Beschilderung
- Keine Leit- und Auffangstreifen



Abb. 12| Haren, Zentrum

¹⁰ Gerlach, J. (2009), S. 24

München

Geographie

Die Landeshauptstadt München und ihr Umland bilden eine der dynamischsten Wirtschaftsregionen Europas. Die vorteilhafte geografische Lage der Stadt und optimale Standortbedingungen für Unternehmen paaren sich mit einem sehr attraktiven Freizeit- und Erholungsangebot. Diese Faktoren machen München zu einer der wichtigsten Wirtschaftsmetropolen in Deutschland und Europa.

Fläche	310,43 km ²
Einwohner	1.326.807 (Stand 2008)
Bevölkerungsdichte	4.274 EW/km ²
Höhe	519 m ü. NN
Geographische Lage	11° 45' östlicher Länge 48° 21' nördlicher Breite
Gliederung Stadtgebiet	25 Stadtbezirke



Abb. 13| Karte

Flächenwidmungspläne

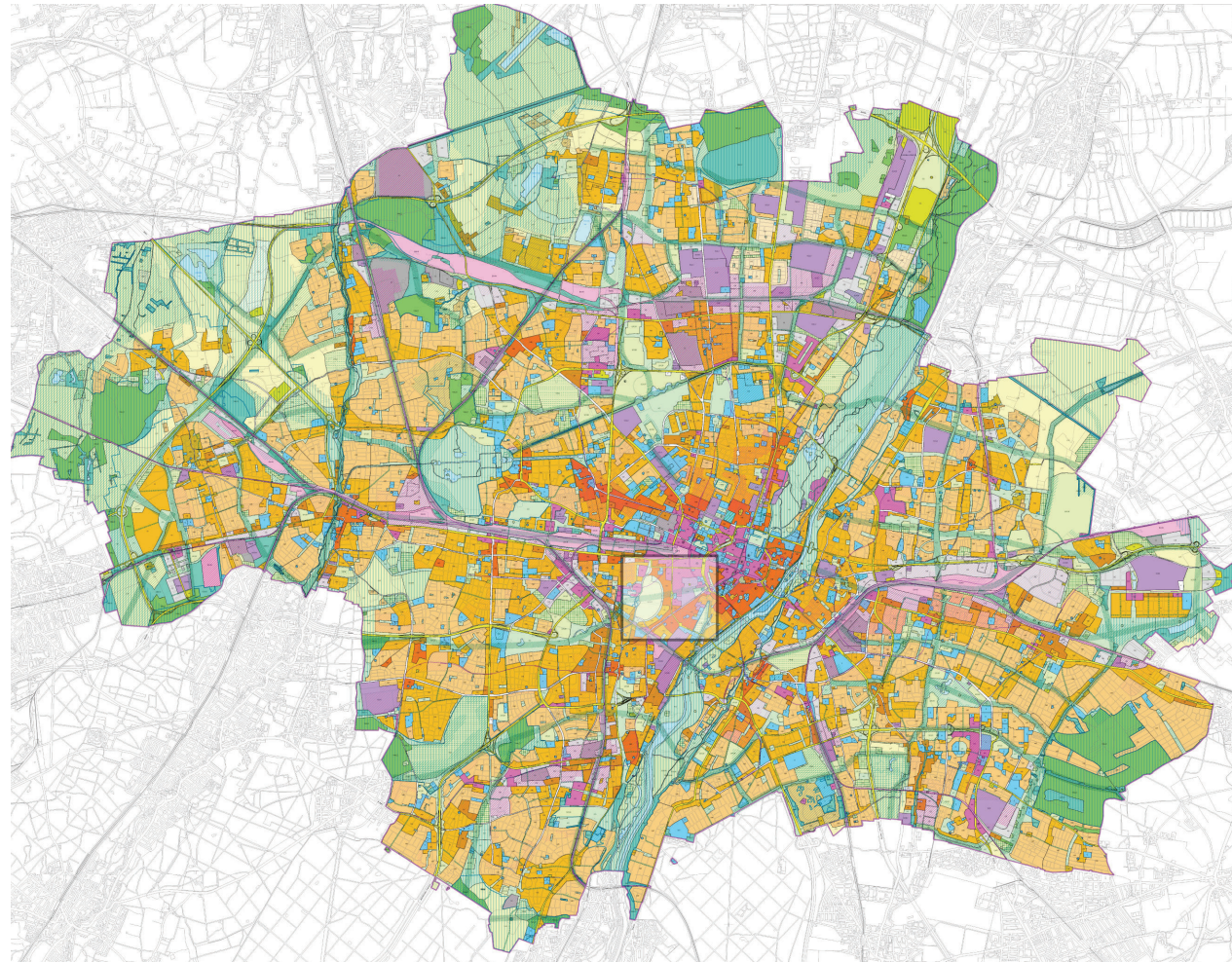


Abb. 14| München, Flächenwidmungsplan, 2009

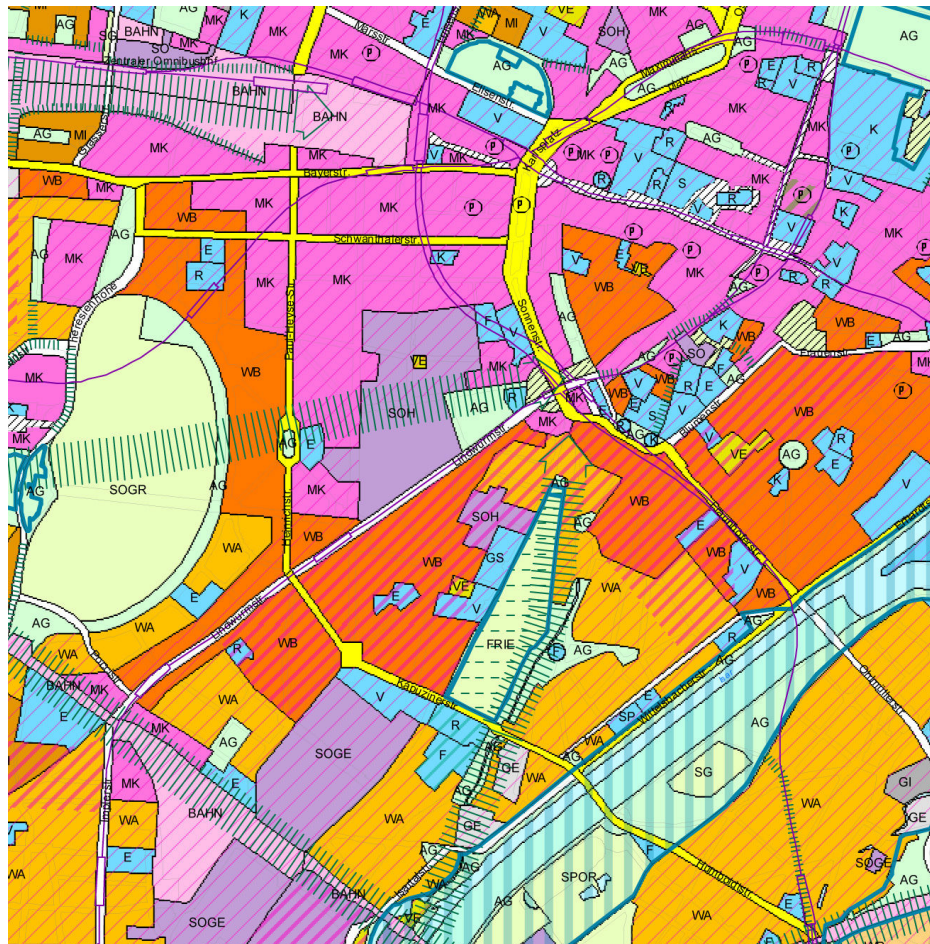


Abb. 15| Ausschnitt München, Flächenwidmungsplan, 2009



Abb. 16| Legende



Abb. 17| Ausschnitt München, Flächenwidmungsplan, 1938

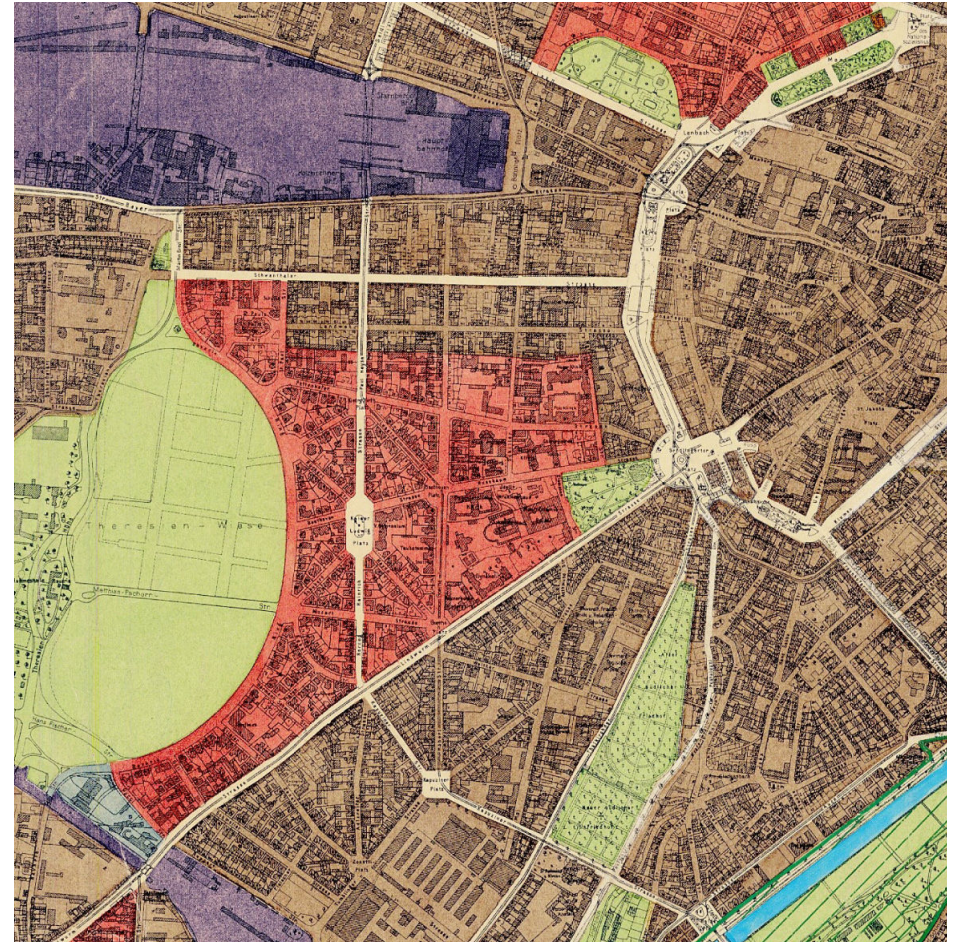


Abb. 18| Ausschnitt München, Flächenwidmungsplan, 1958

Geschichte

1158 Von Heinrich dem Löwen gegründet, verlegte die Brücke über die Isar sowie den Markt nach München und gründete eine Münzstätte. Von dort an nahm der Salzhandel die Route durch die Stadt und sorgte für ein schnelles wirtschaftliches Wachstum.

1255 Mit dem Geschlecht der Wittelsbacher als Stadtherrn wurde München zur oberbayrischen Residenzstadt. Das darauf folgende Bevölkerungswachstum im 14. Jahrhundert führte zu einer beträchtlichen Stadterweiterung mit einem 2. Mauerring. Dieser begrenzte die räumliche Ausdehnung der nächsten 500 Jahre.

1619/41 Wälle und Bastionen errichtet. Ende des 18. Jahrhunderts die Eigenschaft der Festungsstadt aufgehoben, es entstanden erste Überlegungen für eine Stadterweiterung.

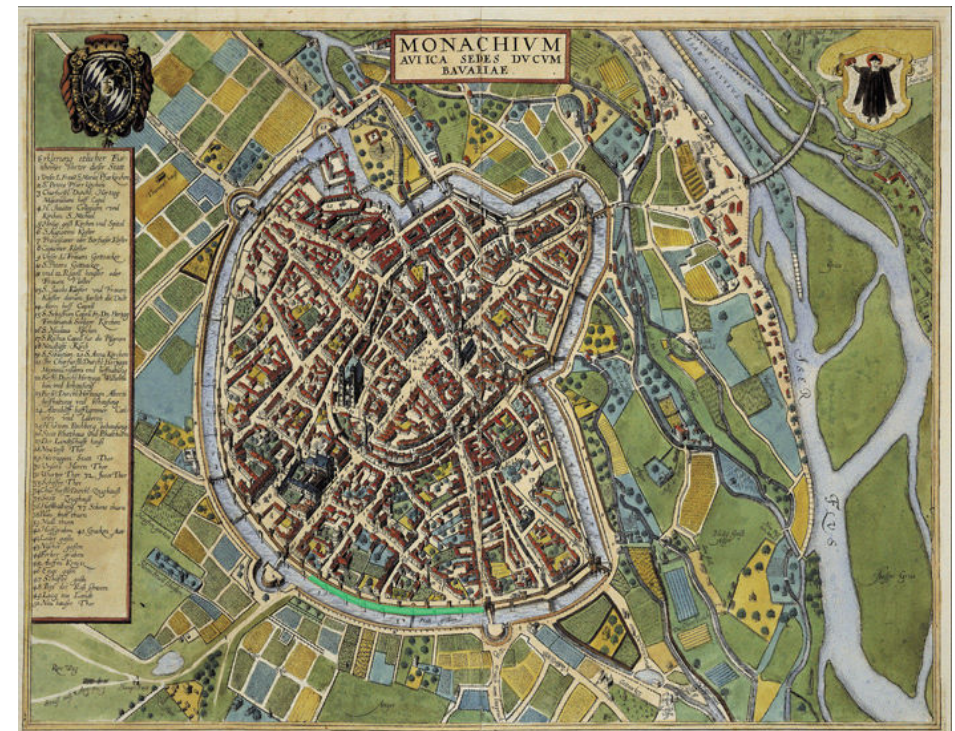


Abb. 19| München, 1623

1806 München wurde zur Hauptstadt eines Königums von Napoleons Gnaden. In den folgenden Jahrzehnten, vor allem unter König Ludwig I., zur königlichen „Repräsentativstadt“ mit dem Ehrennamen einer „Kunststadt“. Im 19. und frühen 20. Jahrhundert stieg die Bevölkerung von 100.000 auf 600.000 Einwohner an.

1933 Machtergreifung Hitlers

1935 offizielle Bezeichnung „Hauptstadt der Bewegung“. Gründungsort der NSDAP, SA sowie der SS.

1945 Am Ende des 2. Weltkrieges war die Altstadt bis zu 60% zerstört, Gebiete um den Hauptbahnhof bis zu 75%. Beim Wiederaufbau wurde besonders auf die städtebauliche Tradition, die Struktur des alten Münchens und seine baulichen Eigenheiten geachtet.

1957 Die Stadt München erreicht die Millionengrenze: Das überdurchschnittliche Wirtschaftswachstum in den 1950er Jahren bringt der Stadt den stärksten Bevölkerungszustrom aller zerstörten Städte Westdeutschlands.

1977 Erste Hochhausstudie, die ein Höhenentwicklungskonzept nach einem städtebaulichen Ordnungsprinzip beinhaltet.

1985 Konzepte zur Entwicklung der Innenstadt. Ziel ist es, die Urbanität der Europäischen Stadt mit ihrer tradierten Nutzungsmischung aus Handel, Arbeiten, Wohnen und Kultur zu erhalten, also eine hohe Erlebnisdichte bei geringer Flächenausdehnung.

1998 Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“ erstmals vom Stadtrat beschlossen. Mit Leitlinien und Leitprojekten bietet sie seit Ende der 1990er Jahre einen langfristigen, flexiblen Orientierungsrahmen für die Entwicklung Münchens.

Heute

Die Landeshauptstadt München und ihr Umland zählen zur einer der wichtigsten Wirtschaftsmetropolen in Deutschland und Europa.

Zur Jahrtausendwende hin wurde München zur erfolgreichen „Boomtown“, einer „High-Tech-Stadt“. Im Jahr 2001 lag die Arbeitslosenquote bei rund 3,7% und war damals niedriger als in jeder anderen deutschen Stadt, hingegen war die Zahl der offenen Stellen höher als in vergleichbaren Städten. ¹¹

Bevölkerung

München hat rund 1,32 Millionen Einwohner und eine Fläche von 310km². Der Ausländeranteil liegt bei 23 Prozent, rund 37 Prozent der ausländischen MitbürgerInnen stammen aus Ländern der EU. Durch die Zuwanderung und der leicht ansteigenden Geburtenzahlen kommt es in München zu einer positiven Bevölkerungsentwicklung. ¹²

Infrastruktur

Die Stadt München verfügt über ein leistungsstarkes Verkehrsnetz, bestehend aus acht Autobahnen, einem eigenem Schnell- und U-Bahnnetz, Tram und

Bus sowie den Flughafen München Nord. Auch im nationalen und internationalen Schienenverkehr spielt München eine wichtige Rolle, sowie im Personen- und Gütertransport. ¹³

Bürosektor

Im Jahr 2007 wurden in München rund 24 Prozent mehr Büroflächen umgesetzt, als im Jahr 2006. Das Jahr 2005 ist der Wendepunkt des Mietpreistrückgangs, seitdem steigen die Preise wieder. In Zahlen: 2005 lag die durchschnittliche Büromiete in guter innerstädtischen Lage bei 13,90 Euro pro Quadratmeter, 2007 stieg sie an auf 16,30 Euro. Für 2008 wird von einem weiteren Anstieg auf durchschnittlich 17 Euro ausgegangen. ¹⁴

Wohnungen

Im Jahr 2001 hatten die Mieten ihren Höchststand, sanken bis 2005 kontinuierlich und erreichten durchschnittlich 11 Euro pro Quadratmeter. Seitdem ist ein Anstieg des Mietniveaus zu beobachten. Im Jahr 2007 lag es bei durchschnittlich 12 Euro pro Quadratmeter. ¹⁵

¹¹ Vgl.: Heßler, M. (2007)

^{12 - 15} Vgl.: European (2009)

Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“

Allgemein

Die „Perspektive München“ wurde 1998 erstmals vom Stadtrat beschlossen, es handelt sich hierbei um ein strategisches, handlungsorientiertes Stadtentwicklungskonzept. Durch ihre Leitlinien und Leitprojekte bietet sie einen langfristigen, flexiblen Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Stadt. Als eine „Stadtentwicklungsplanung im Prozess“ angelegt, will man auf die sich immer rascher verändernden sozioökonomischen und demografischen Rahmenbedingungen vorbereitet sein. Somit lassen sich Verlässlichkeit und Verbindlichkeit in der langfristigen Zielorientierung der Stadtentwicklung mit flexiblem Handeln verbinden. Man orientiert sich an den Bedürfnissen von Bürgerinnen und Bürgern sowie der Wirtschaft.¹⁶

Folgende Leitlinien und Leitprojekte wurden vom Stadtrat bisher beschlossen bzw. für die öffentliche Diskussion freigegeben:¹⁷

- Beschäftigung und wirtschaftliche Prosperität sichern und fördern
- Kooperation in der Region verbessern, Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraumes stärken
- Sozialen Frieden durch soziale Kommunalpolitik sichern
- Stadtteile durch Stadtteilentwicklung stärken
- Münchner Stadtgestalt bewahren – neue Architektur fördern
- Mobilität für alle erhalten und verbessern – stadtverträgliche Verkehrsbewältigung
- Inneren Frieden sichern – durch kommunale Sicherheits-, Sozial-, Bildungs-, und Kulturpolitik
- Chancen der Neuen Medien nutzen – verbesserte Grundversorgung, öffentlicher Zugang, Medienkompetenz und Medienwirtschaft fördern
- Ökologische Qualität entwickeln – natürliche Ressourcen sichern
- Freizeitwert Münchens sichern – vielfältige Angebote für unterschiedliche Zielgruppen
- Kultur stärken – Freiräume für Innovatives und Experimentelles schaffen; die Auseinandersetzung mit dem kulturelle Erbe, dem kulturellen Gedächtnis und internationalen Entwicklungen pflegen
- Familien mit Kindern stärken - Strategien für die kinder- und familienfreundliche Stadt

¹⁶ Vgl.: Kling, S. (2009)

¹⁷ <http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/perspektive/leitlinien/159819/index.html>

Innenstadtkonzept -

Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung

„Das Ziel des Innenstadtkonzeptes ist es, die Urbanität der Europäischen Stadt mit ihrer tradierten Nutzungsmischung aus Handel, Arbeiten, Wohnen und Kultur zu erhalten.“¹⁸

Auszug der Handlungsleitlinien:¹⁹

Handlungsleitlinien - Wohnen

Ziel ist der Erhalt und die Erweiterung des Wohnens in der Stadt. 14.000 Menschen lebten 1970 in der Münchner Innenstadt, im Moment nur noch rund die Hälfte. Das Interesse an Wohnungen in der Innenstadt wächst wieder, die Nähe von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen ist attraktiv geworden. In den 1990er Jahren wurde bereits eine Förderung eines 30%igen Wohnanteils bei Neu- und Umbauten vom Stadtrat beschlossen. Wohnen in der Innenstadt soll nicht den einkommensstarken Bevölkerungsgruppen vorbehalten sein, sondern Menschen aus allen sozialen Schichten und Lebensphasen. Auch für Familien wird das Wohnen in der Stadt wieder interessanter. Eine moderate Mietpreisgestaltung soll angestrebt und bei neuen Projekten eine nutzungsfreundliche Grundrissgestaltung realisiert werden.

¹⁸ Krug, J., Gessner B., Fuchs C., Klassen, C., Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2007), S. 5

¹⁹ Vgl.: Krug, J., Gessner B., Fuchs C., Klassen, C., Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2007)

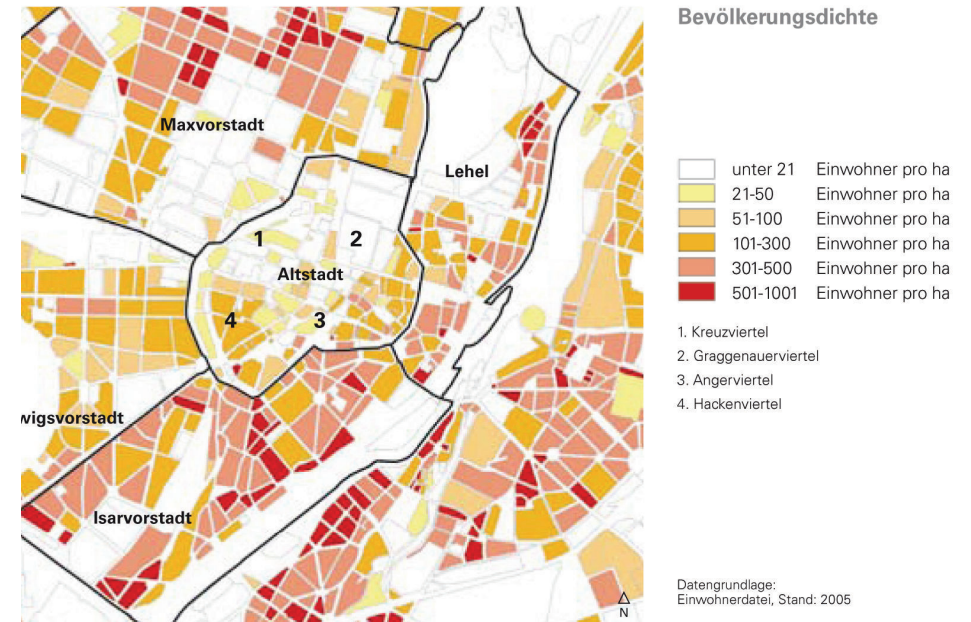


Abb. 20 | Bevölkerungsdichte

Handlungsleitlinien - Grün- und Freiflächen

Ziel ist eine verstärkte Verbindung von Plätzen und öffentlichen Grünflächen. Durch eine „grüne Linie“ werden die Grünzonen der Stadt vernetzt und somit auch der Straßenraum aufwerten. Vorhandene Grün- und Freiflächen sind zu erhalten und zu erweitern. Neu- und Umgestaltungen sollen die Wohn- und Lebensqualität steigern und besonders auf Kinder und Jugendliche unterschiedlichen Alters und Geschlechts eingehen.

Handlungsleitlinien - Einzelhandel

Traditionell ist der Einzelhandel die wichtigste Funktion in den Innenstädten. Kaufhäuser und Geschäfte konzentrieren sich auf die Neuhauser- und die Kaufingerstraße. Das Besucheraufkommen von bis zu 200.000 Personen, ist hier vergleichbar mit London und Paris. Damit verbunden sind die hohen Mietpreise (bis zu 250 Euro/ Quadratmeter), die nur von nationalen und internationalen Handelsketten gezahlt werden können. Mit der Bereitstellung von günstigen städtischen Mietflächen, unterstützt die Stadt kleinteilige und lokale Geschäfte. Dies hat besondere Priorität, da somit eine lebendige Mischung und Angebotsvielfalt gewährleistet wird.

Handlungsleitlinien - Arbeiten und Dienstleistungen

Es gibt 70.000 Arbeitsplätze in der Altstadt. 60% der innerstädtischen Bruttogeschossflächen sind Einzelhandels- und Büroflächen. Der aktuelle Leerstand liegt bei 2,6%. Im Vergleich dazu lag der Leerstand nach dem Bauboom in den Jahren 2000-20001 im Zentrumsbereich bei 7,4%. Innerstädtische Flächen sind wieder begehrte Standorte, Wohnungen werden immer attraktiver. Somit kann die Nachfrage nach Büroflächen in Zentrumsnähe nicht mehr gedeckt werden, dadurch sollen neue Standorte rund um die Altstadt geplant werden.

²⁰ Vgl.: Kling, S. (2009)

Konzeption und übergeordnete Ziele der Siedlungs- und Freiflächenentwicklung „kompakt - urban - grün“ ²⁰

Basierend auf dem Grundverständnis der „nachhaltigen Entwicklung“ sind die Ziele des Flächennutzungsplanes von der „Perspektive München“ abgeleitet. Bei allen Schritten der Stadtentwicklung ist die Langfristigkeit und sind die direkten Folgen zu berücksichtigen. Die Wirtschaftskraft der Stadt soll erhalten bleiben, ohne dass sie als Lebensraum für die Menschen die hier leben und arbeiten geschwächt wird.

Unter „kompakt-urban-grün“ versteht man das Siedlungskonzept der Stadt München, welches eine kompakte, urbane Bebauung innerhalb der Stadt mit genügend Grün- und Freiflächen vorsieht. Hierfür eignen sich Areale innerhalb der besiedelten Stadt, wie zum Beispiel bereits bebaute Gebiete und Verkehrsflächen wie ehemalige Gewerbe- und Industrieflächen, Kasernen oder Bahngelände. Durch die Verdichtung und die neuen Nutzungsmischungen soll weiterer Wohnraum in gut erschlossenen Stadtlagen entstehen. Bei der Ausweisung von neuen Baurechten für Wohnen ist der Innenentwicklung unter Berücksichtigung von öffentlichem Grün, Erholung und Stadtökologie der Vorrang einzuräumen.

Leitlinien der Landschaftsplanung: Sicherung und Entwicklung der Grün- und Freiflächen für die Erholung, das Landschafts- und Stadtbild sowie die Ökologie.

Als Ausgleichsraum für die baulich verdichtete Stadt und zum Erhalt der Kulturlandschaft um München soll ein Grüngürtel um die Stadt entwickelt und mit den großen Grünzügen der Stadt vernetzt werden. Neben ökologischen Funktionen und der Freiraumgliederung in der Großstadtregion ist seine Bedeutung für das Landschaftsbild, den Naturschutz und die Naherholung der Stadtbewohner besonders groß.

Zentrenkonzept ²¹

Das Zentrenkonzept wird vom Münchner Stadtrat beschlossen und somit die Rahmenbedingungen für Orts- und Funktionsbestimmungen für die zentralen Standorte festgelegt. Eckpunkt der Zentrenentwicklung bildet das hierarchisch abgestufte Konzept von City, Stadtteil-, Quartiers- und Nahbereichszentren. Dabei hat neben der soziokulturellen Versorgung besonders die Leitfunktion des Einzelhandels hohen Stellenwert. Stadtteil-Malls und Fachmarktstandorte für den großflächigen, nicht zentrenrelevanten Einzelhandel ergänzen dieses Zentrennetz.

Der starke Verdrängungswettbewerb im Einzelhandel betrifft zunehmend mehr die traditionell gewachsenen Stadtteil- und Quartierszentren und die flächenhaften Nahversorgung in den Wohngebieten. Um dem entgegenzuwirken will das Zentrenkonzept die dynamische Einzelhandelsentwicklung in ein vereinbares Konzept integrieren.

Daraus bildet sich eine wichtige Grundlage für die Bewertung und Positionierung der künftigen Ansiedlungs- und Erweiterungsvorhaben des Einzelhandels. Das Konzept legt eine Kombination von Flächenbereitstellung mit restriktiven Maßnahmen zur Einschränkung der Einzelhandelsentwicklung an unpassenden Standorten, auch durch die Aufstellung von Bebauungsplänen, fest. Die Attraktivität der Einkaufsstadt München kann so durchaus gesichert werden.

²¹ Vgl.: Kling, S. (2009)

Städtebauliche Analyse

Lage

Betrachtungsgebiet

Das Betrachtungsgebiet umfasst das eigentliche Projektgebiet zwischen den beiden Ästen der Herzog-Wilhelm-Straße von der Herzogspitalstraße bis zur Josephspitalstraße als auch die südlich angrenzende öffentliche Grünfläche bis zum Sendlinger Tor. Einschließlich der Verkehrsflächen der geteilten Herzog-Wilhelm-Straße, der Fläche bis zu Sonnenstraße von der Herzogspitalstraße bis zum Sendlinger Tor. Sowie den nördlichen Teil der Herzog-Wilhelm-Straße bis zur Neuhauser Straße (Fußgängerzone).

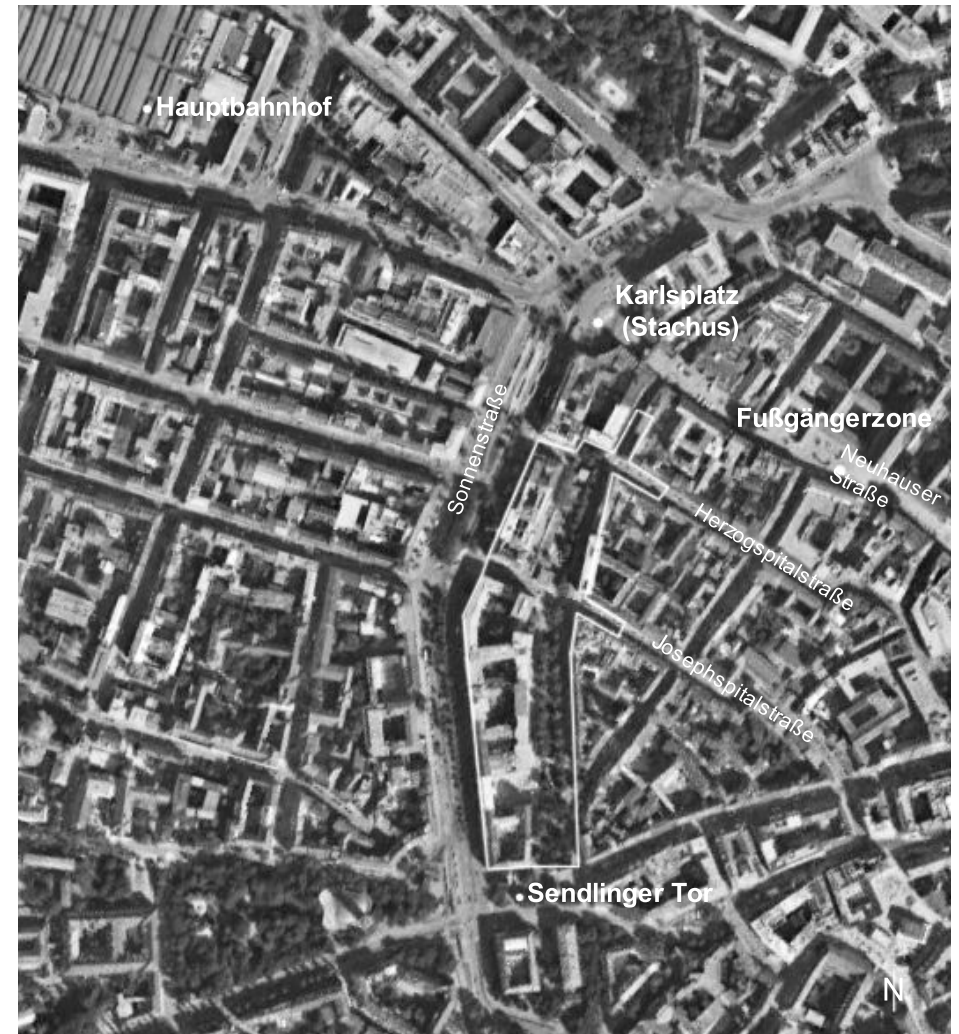


Abb. 21| Betrachtungsgebiet

Planungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt am westlichen Rand der Münchner Altstadt, im sogenannten Hackenviertel. Die Fläche weist insgesamt in etwa 0,95 ha auf. Das Hackenviertel ist noch heute von seinen abwechslungsreichen Straßenverläufen, herrschaftlichen Palais, kirchlichen Bauten und kleinteiligen Bebauungen in seinem historischen Charakter geprägt.



Abb. 22| Planungsgebiet

Derzeitige Nutzung

Planungsgebiet

Das Planungsgebiet ist derzeit mit einer sechsspurigen Rampenanlage bebaut, die auch von LKWs befahren wird. Die Rampenanlage dient als Erschließung der in den 70er Jahren entstandenen Stachus-Tiefgarage mit 800 Stellplätzen und einer unterirdischen Anlieferungsfläche der Stachus Passage. Die Erschließungsfläche entstand mit dem Neubau des unterirdischen Einkaufszentrums am Stachus.

Im Planungsgebiet befinden sich weiters: eine Tankstelle an der Josephspitalstraße, ein Restaurant und eine Be- und Entlüftungsanlage an der Herzogspitalstraße sowie eine Grünfläche mit Bäumen an der Herzog-Wilhelm-Straße.

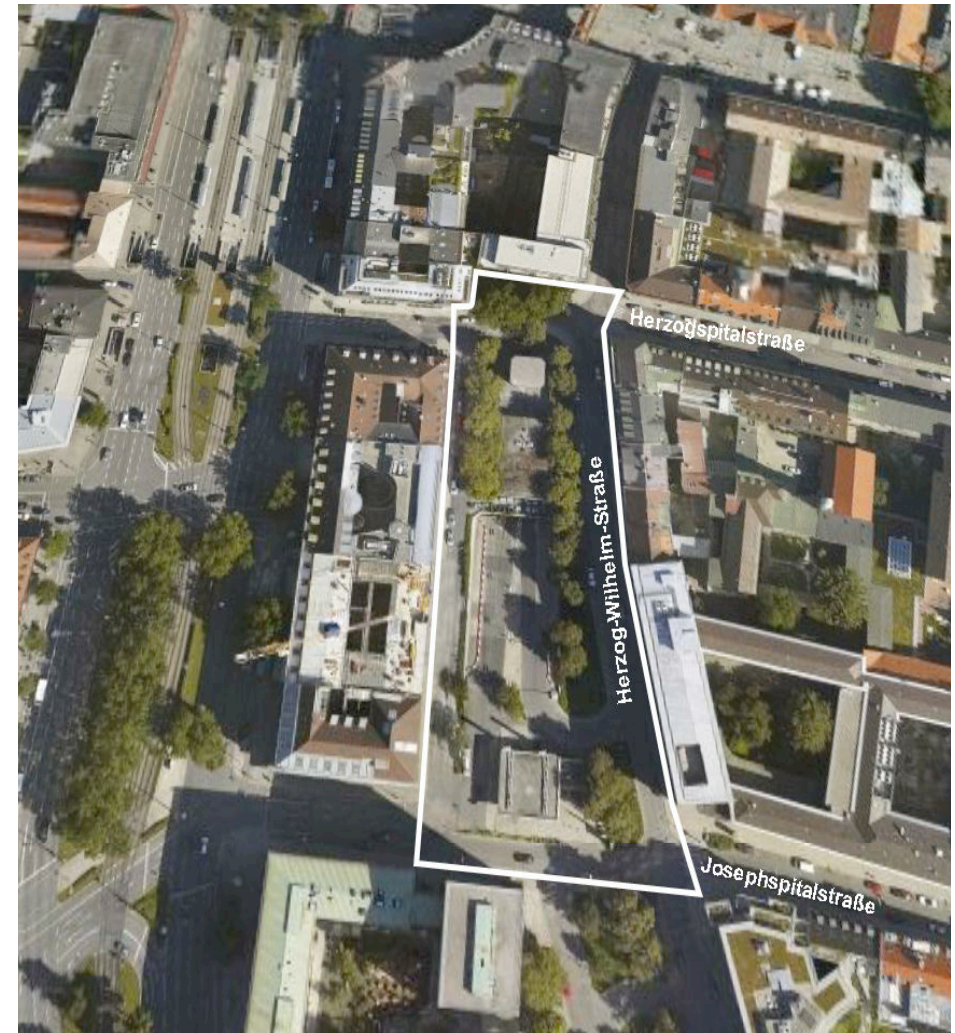


Abb. 23| Planungsgebiet, Umgebung



Abb. 24| Planungsgebiet, Ansicht Herzog-Wilhelm-Straße - Josephospitalstraße



Abb. 25| Planungsgebiet, Ansicht Josephospitalstraße

Nähere Umgebung

Nördlich des Planungsgebietes befindet sich der Karlsplatz (Stachus), das Karlstor und die Stachus Passage, ein unterirdisches Einkaufszentrum. Am Stachus beginnt die Neuhauser Straße und geht über in die Kaufingerstraße, der Fußgängerzone Münchens. Nordwestlich befindet sich der Münchner Hauptbahnhof. Im Süden befindet sich das Sendlinger Tor, das südliche Stadttor der Altstadt Münchens.



Abb. 26| Lage

Direkte Umgebung

Angrenzend an die bebaubare Fläche sind entlang der Sonnenstraße und am Beginn der Herzogspitalstraße und Josephspitalstraße vorwiegend Büro und Geschäftshäuser. Entlang der Herzog-Wilhelm-Straße und der Herzogspitalstraße, Richtung Hackenviertel verlaufend, Mischnutzungen aus Geschäftshäusern mit Wohnen, Verwaltungsgebäude und Einzeldenkmäler. Im Norden der bebaubaren Fläche wird die Bebauung durch Grünflächen unterbrochen, welche sich bis hin zum Sendlinger Tor erstrecken.

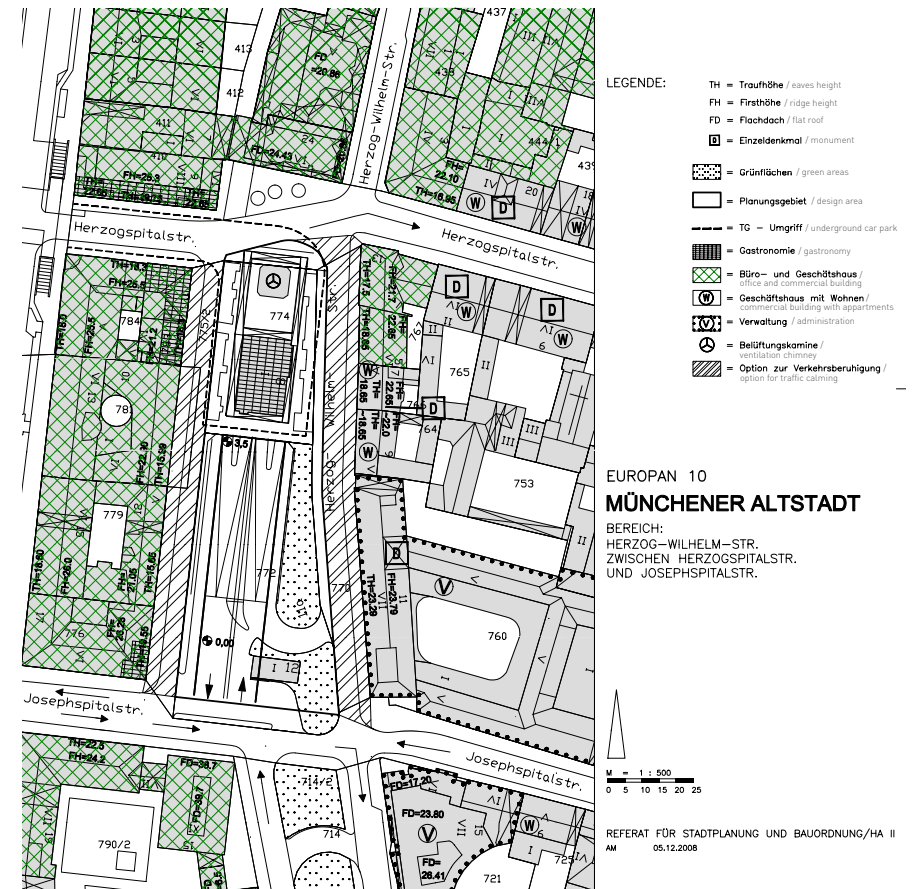


Abb. 27 | Münchner Altstadt, Nutzungen

Anbindung

Öffentlicher Verkehr

Das Planungsgebiet befindet sich im Zentrum von München und profitiert somit von der guten Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Zusätzlich dazu befindet sich der Hauptbahnhof in Gennähe.

Sieben Schnellbahn-, sechs Straßenbahn- und zwei U-Bahnlinien halten am Karlsplatz (Stachus). Vier U-Bahn- und vier Straßenbahnlinien machen Station am Sendlinger Tor.



Abb. 28| Öffentlicher Verkehr

Radverkehr in der Innenstadt



Fahrradrouten/Stellplätze

- wichtige Gebäude
- Fußgängerzonen
- Fußgängerzonen eingeschränkt (Bus, Taxi, Lieferverkehr, Radfahrer frei)
- Grün im öffentlichen Raum
- Brunnen
- Gewässer
- Fahrradstellplätze < 30
- 🚲 Fahrradstellplätze > 30
- 🏠 Fahrradparkhaus geplant
- Fahrradhaupttrouten

Aktualisiert: Juli 2007

Abb. 29| Radverkehr

Individualverkehr

Parrallel zur Herzog-Wilhelm-Straße verläuft die Sonnenstraße, Teil des Altstadtrings. Sie beginnt im Süden am Sendlinger Tor, verläuft in nördlicher Richtung und endet am Karlsplatz. Die verkehrsreiche Straße ist durchgehend vierspurig und baulich durch einen Grünstreifen getrennt. In mitten der Straße verläuft die Doppelspur der Trambahnen. Das Planungsgebiet liegt direkt an der Herzogspitalstraße, Teil des umliegenden Einbahnsystems, die das Hackenviertel von Westen her erschließt. In der anderen Richtung ist es über die Josephspitalstraße erschlossen.

Verkehrssituation

Zur Tiefgarage gelangt man zur Zeit noch, von der Sonnenstraße kommend, über die Herzogspitalstraße un den östlichen Ast der Herzog-Wilhelm-Straße. Der westliche Ast der Herzog-Wilhelm-Straße hat ausschließlich Anliegerfunktion.

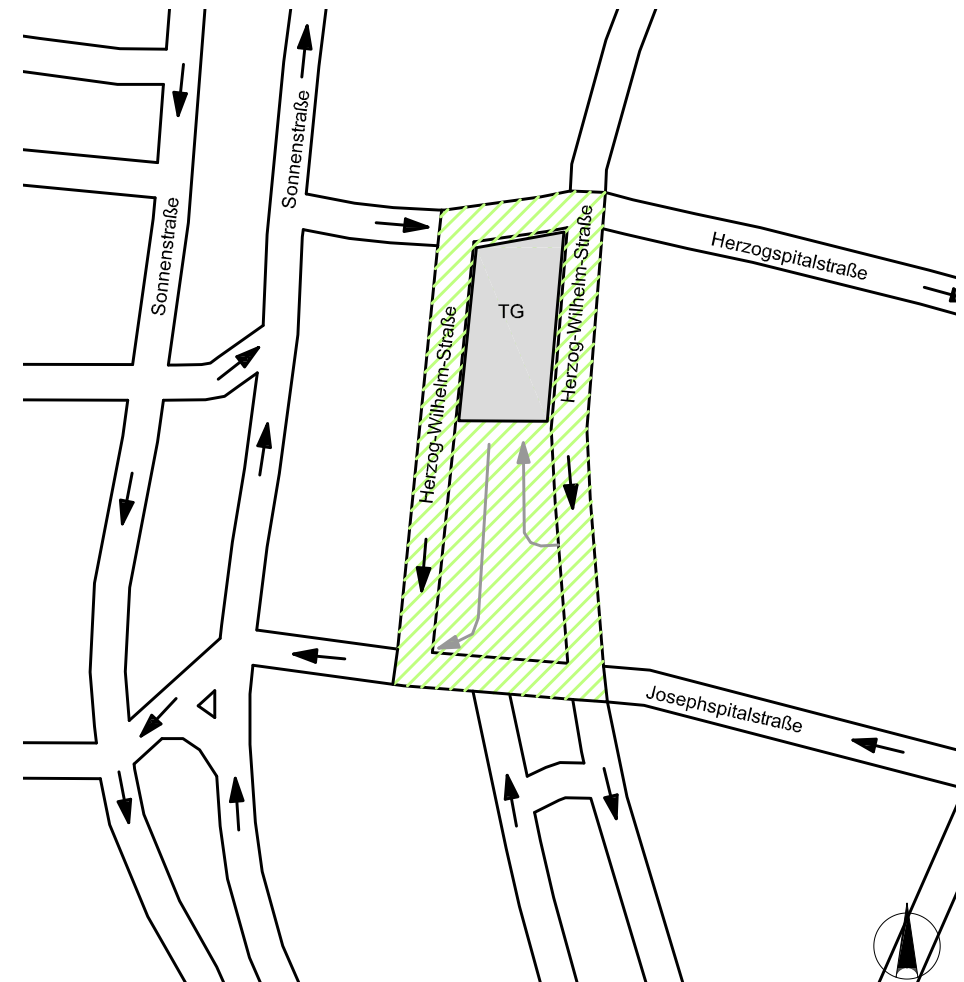


Abb. 30| Planungsgebiet, Erschließung Tiefgarage

Schwarzplan M 1:5000

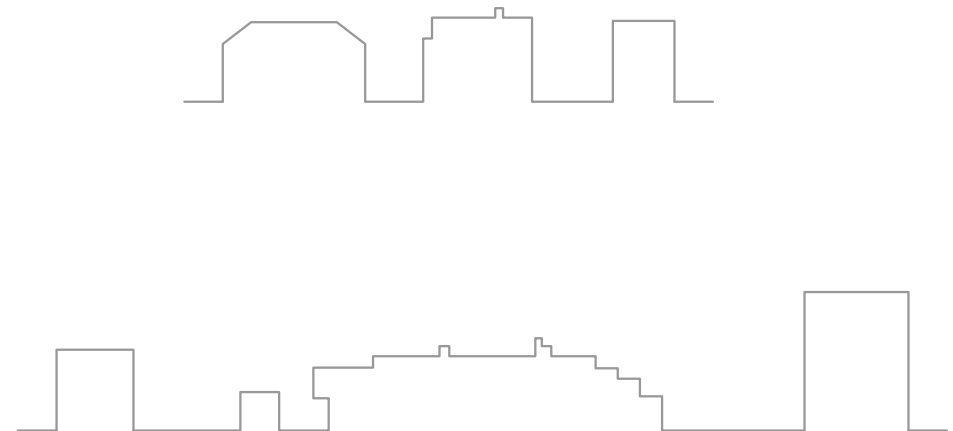


Das Projektgebiet weist insgesamt eine Fläche von 9.500 m² auf und befindet sich am Rand der Münchner Altstadt. Derzeit ist es mit einer sechsspurigen Rampenanlage für eine Tiefgarage bebaut und umgeben von einzelnen Grün- und Freiflächen.

Ein wichtiger Aspekt war für mich die räumliche Aufwertung des Areals. Durch ein neues Verkehrskonzept, die damit verbundene neue vierspurige Zufahrt für die Tiefgarage, die auch von LKWs befahren wird und die Entwicklung eines Shared Space, soll eine Verkehrsberuhigung in diesem Gebiet erzeugt werden. Die im Süden liegende Erschließungsfläche der Tiefgarage wird so weit als möglich in den Baukörper integriert, um vor allem diesen Bereich attraktiver zu gestalten.

Der Entwurf ist hauptsächlich an der Bebauung des westlichen Astes der Herzog-Wilhelm-Straße orientiert und greift zusätzlich den Verlauf des östlichen Astes der Herzog-Wilhelm-Straße auf. Durch das Abrücken vom bestehenden Lüftungsgebäude der Tiefgarage, wird die Unabhängigkeit des Baukörpers verstärkt und zusätzlich ein Vorplatz mit Grünzone geschaffen.

Die gezielten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und die Aufwertung des Gebiets durch die neue Bebauung ermöglichen eine Erweiterung der Fußgängerzone bzw. Einkaufsstraße auf die Nebenanlagen.

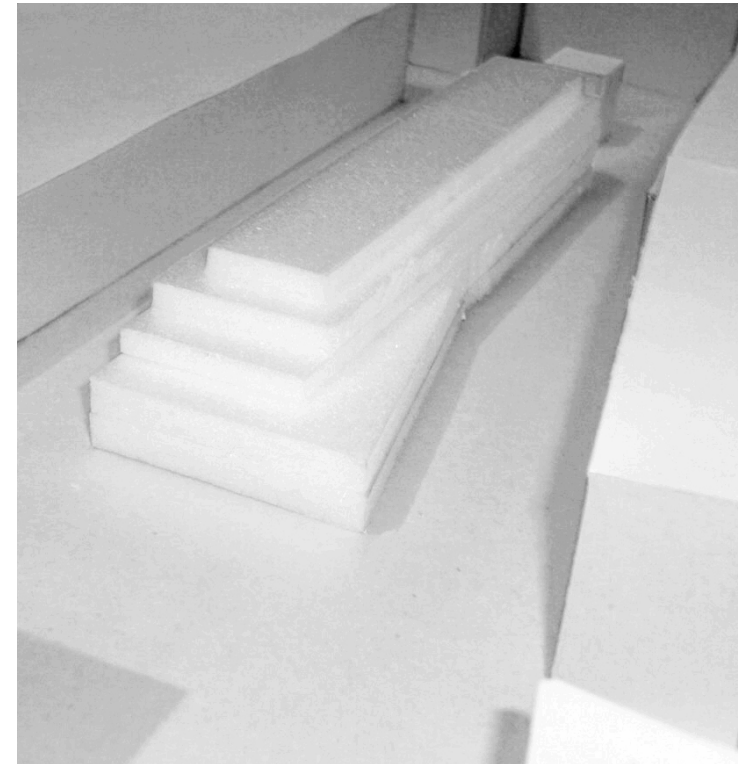


Die innerstädtische Lage meines Planungsgebiets und die vorgegebenen Rahmenbedingungen ließen nicht allzu viele Möglichkeiten für die Formfindung meines Baukörpers offen.

Ein wichtiger Faktor war für mich der Verlauf des östlichen Astes der Herzog-Wilhelm-Straße. Dieser wird an der östlichen Seite vom ersten und zweiten Geschoss aufgegriffen, welche dann den schmäleren kompakten Teil des Körpers durchstoßen. Dieser bleibt bestehen und die Form der Durchdringung des Volumens ist im dritten und vierten Geschoss als Auskragung wieder zu finden, wobei diese durch Rücksprünge verstärkt wird.

Der südliche Teil des Baukörpers springt ab dem dritten Geschoss jeweils um 5,75 m zurück, damit verschwindet die Tiefgarageneinfahrt aus dem Blickfeld und zusätzlich wird dadurch ein Schallschutz für die darüberliegenden Wohnungen geschaffen. Das fünfte und somit oberste Geschoss springt an allen Seiten zurück um den Lichteinfall der angrenzenden Gebäude nicht zu gefährden.

Außerdem war es für mich äußerst wichtig, eine Beziehung zwischen den beiden Ästen der Herzog-Wilhelm-Straße zu erzeugen. Dies ist durch eine Passage im Erdgeschoss gelungen, welche gleichzeitig eine Erschließung des Baukörpers ermöglicht.



Der Nutzungsmix meines Gebäudes besteht aus Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie, Büro- und Wohnnutzung. Diese Funktionen sind auf fünf Ebenen aufgeteilt, werden jeweils einzeln erschlossen und funktionieren auch unabhängig von einander.

Im Erdgeschoss befindet sich der Eingang zum Einkaufszentrum, zu dem man über eine Passage gelangt. Zusätzlich gibt es hier noch zwei Geschäftsflächen, die entweder über die Passage oder durch zusätzliche straßenseitige Eingänge erschlossen werden. Weiters gibt es im Erdgeschoss ein Restaurant/Cafe welches südöstlich orientiert ist und über die Möglichkeit eines Schanigartens verfügt.

Die Eingänge zu der in den oberen Ebenen angesiedelten Wohn- und Büronutzung befinden sich im Osten und Westen des Gebäudes.

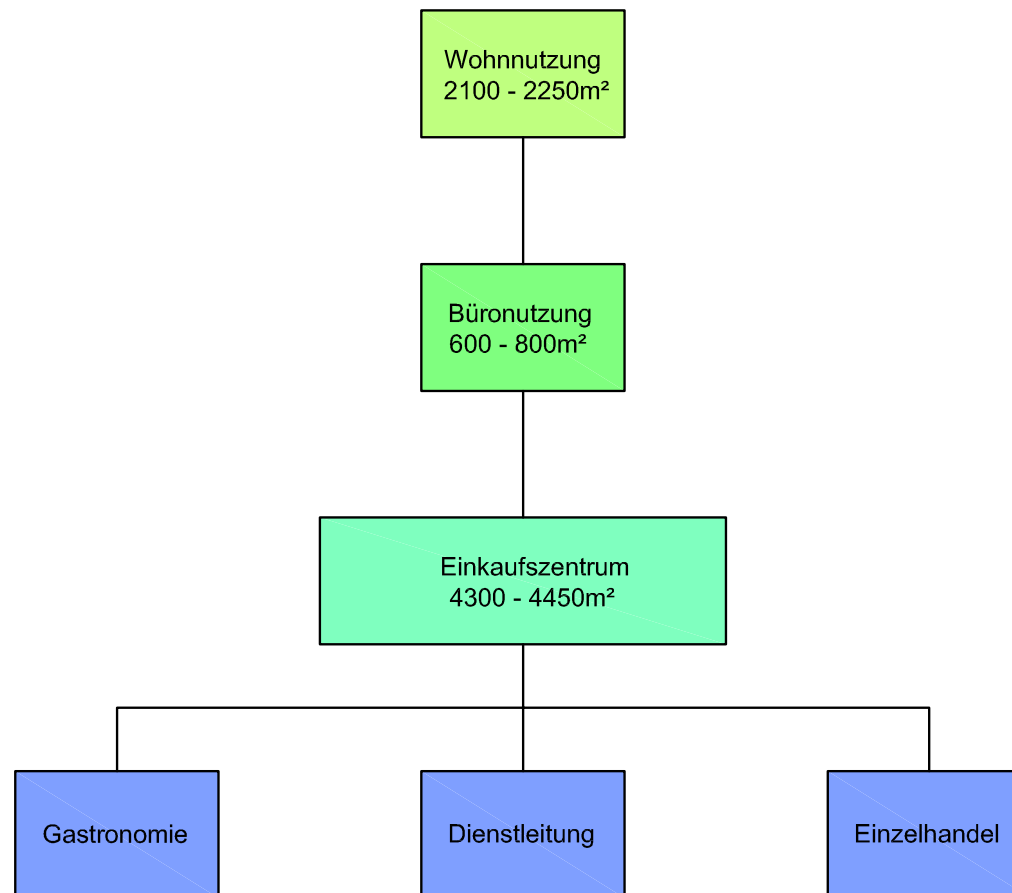
Die ersten beiden Obergeschosse sind für Geschäfts- und Verkaufsflächen vorgesehen. Sie werden über eine Rolltreppe oder einen Lift erschlossen. Die Stiegenhäuser zu den Wohnungen und Büros, dienen hier als Fluchtmöglichkeit im Brandfall.

Der nördliche Teil des vierten Geschosses ist für Büronutzung gedacht und wird über den westlich gelegenen Eingang erschlossen.

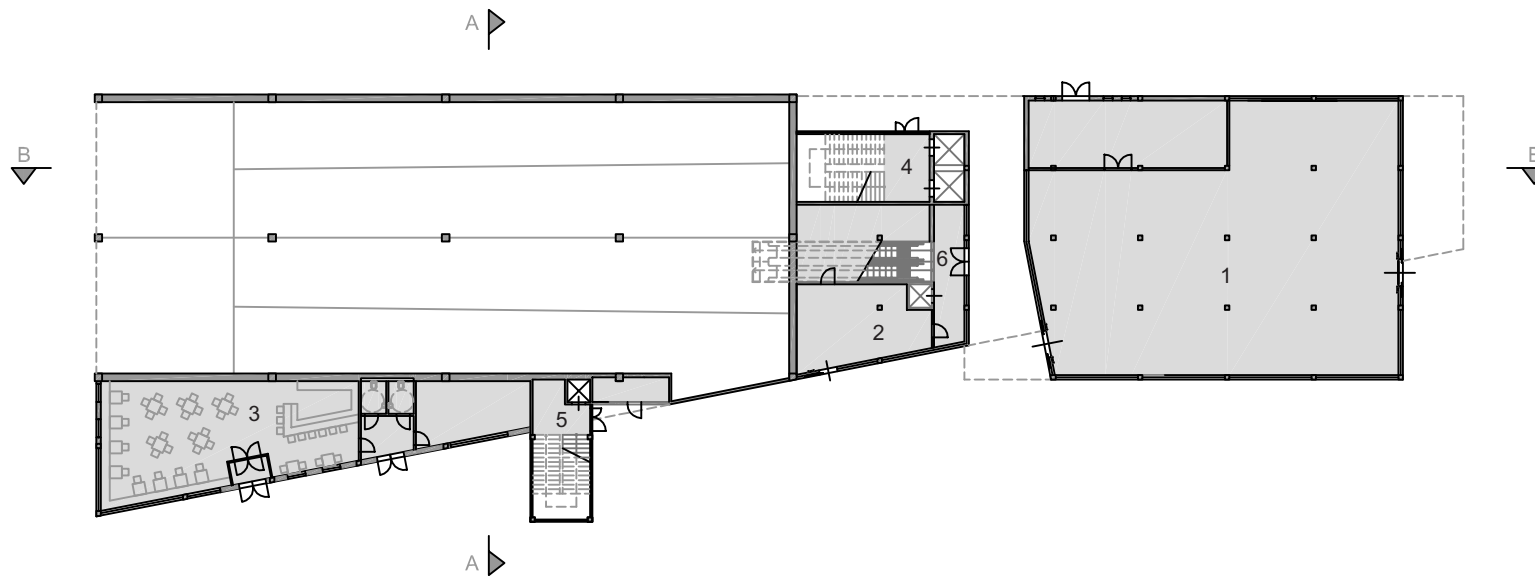
Zu den Wohnungen gelangt man über beide Eingänge. Sie sind im restlichen Teil des dritten Obergeschosses und im gesamten vierten Obergeschoss situiert. Die Wohnnutzung setzt sich zusammen aus eingeschossigen Wohnungen im vierten Obergeschoss und Maisonette-Wohnungen die sich über das dritte und vierte Obergeschoss erstrecken.

Ein Teil des fünfte Obergeschosses bietet den Bewohnern zusätzlich zu den in den Wohnungen vorhandenen Loggien bzw. Balkonen, noch eine Dachterrasse, die gemeinschaftlich genutzt werden kann.

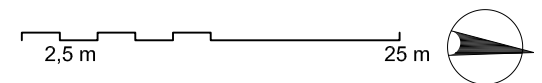
Funktionsschema



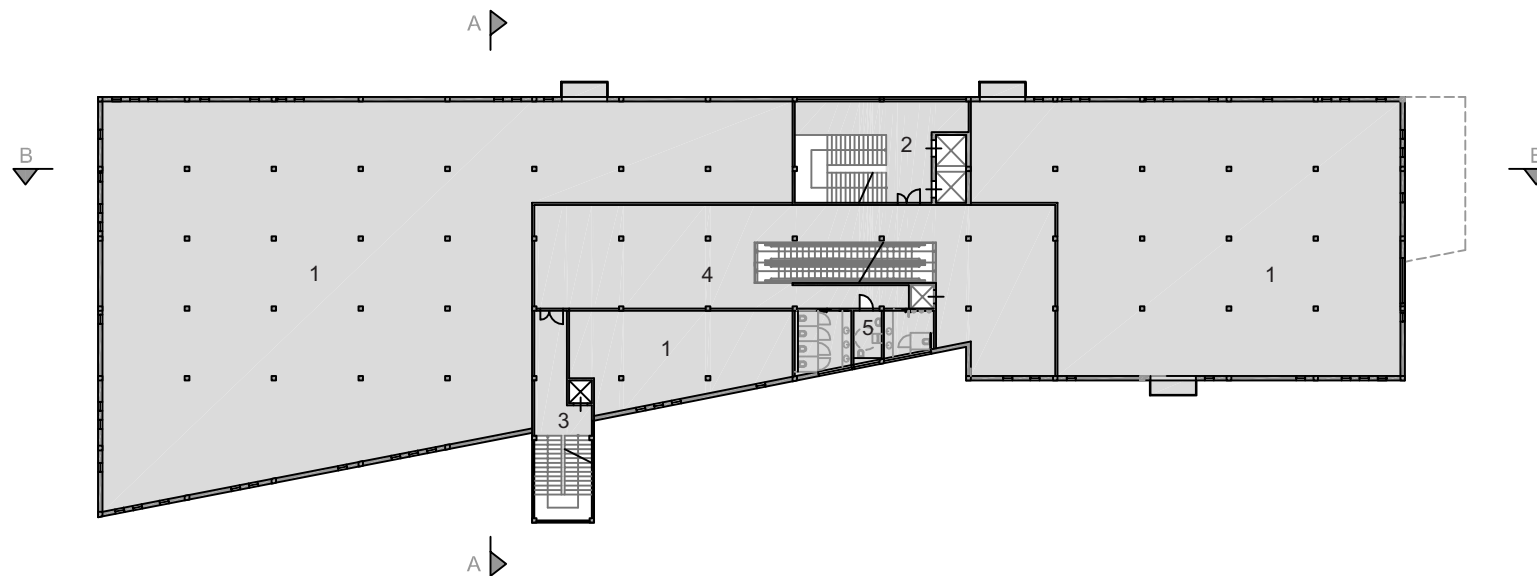
Grundriss EG



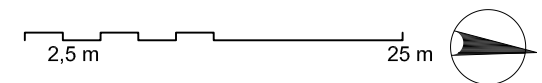
- 1 Verkaufsfläche
- 2 Verkaufsfläche
- 3 Gastronomie
- 4 Erschließung Whg/Büro
- 5 Erschließung Whg
- 6 Erschließung EKZ



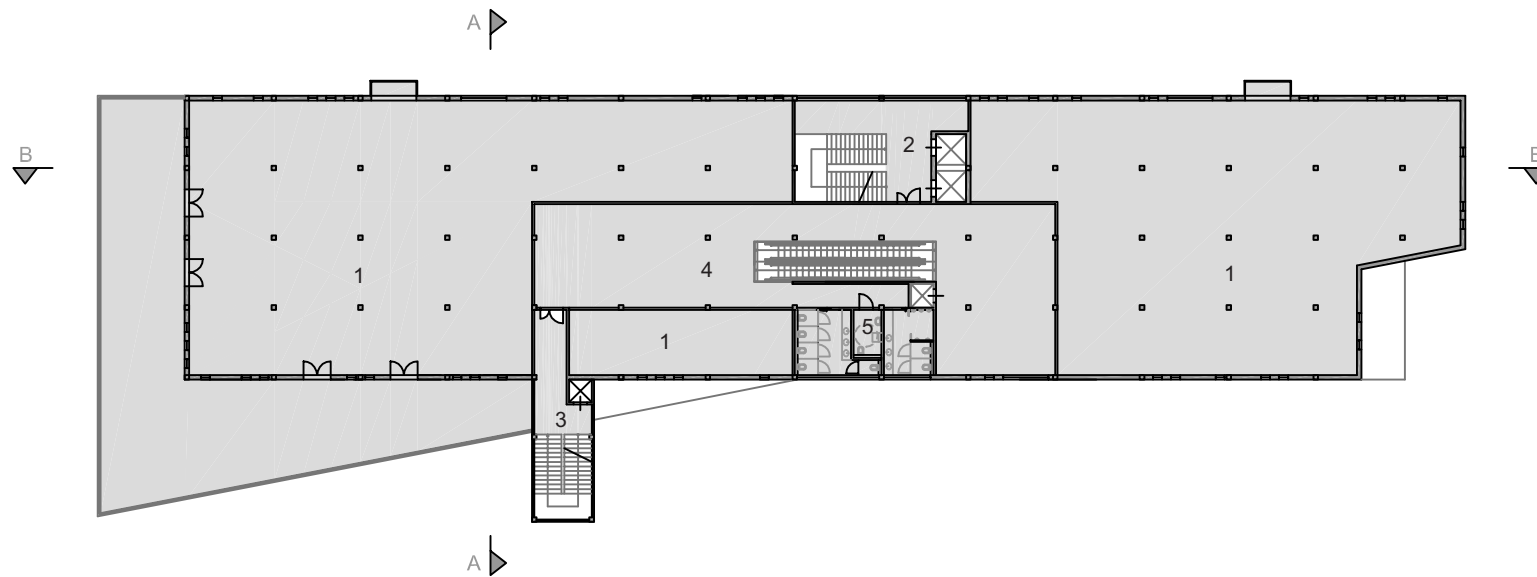
Grundriss 1.OG



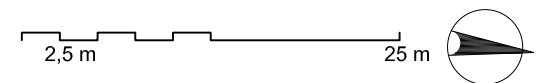
- 1 Verkaufsfläche
- 2 Erschließung Whg/Büro
- 3 Erschließung Whg
- 4 Erschließung EKZ
- 5 WC



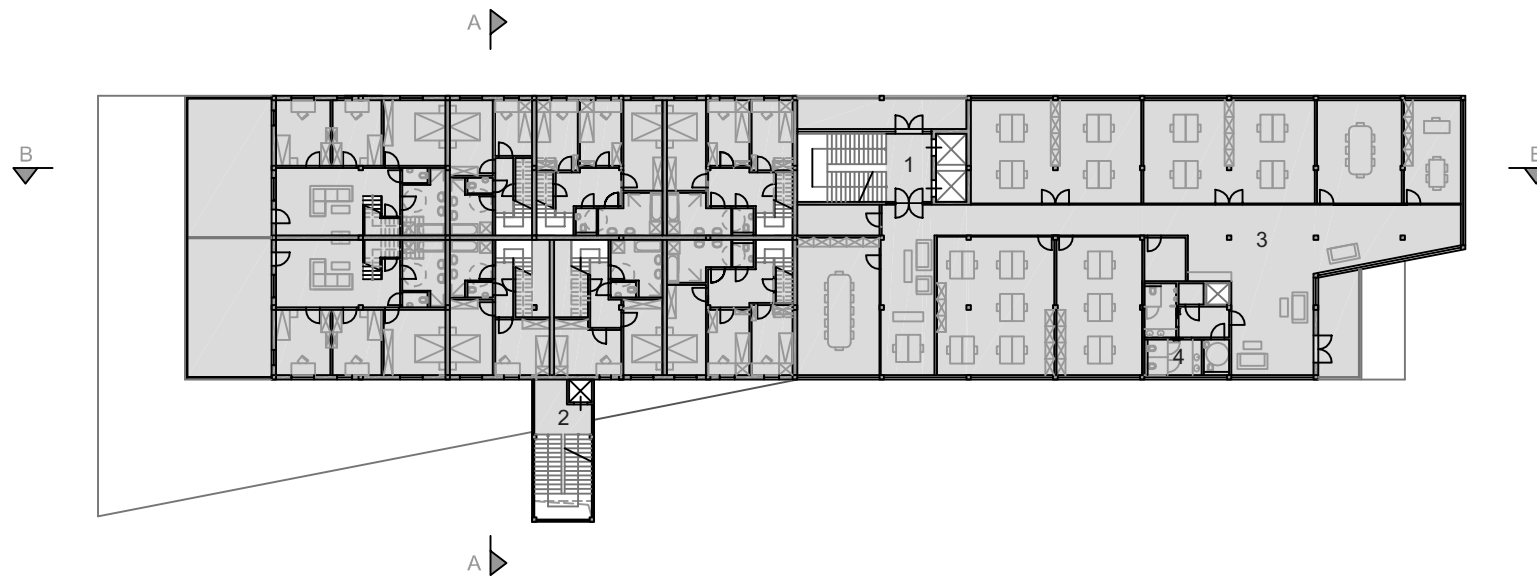
Grundriss 2.OG



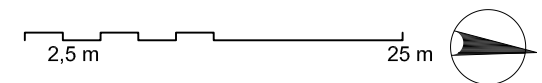
- 1 Verkaufsfläche
- 2 Erschließung Whg/Büro
- 3 Erschließung Whg
- 4 Erschließung EKZ
- 5 WC



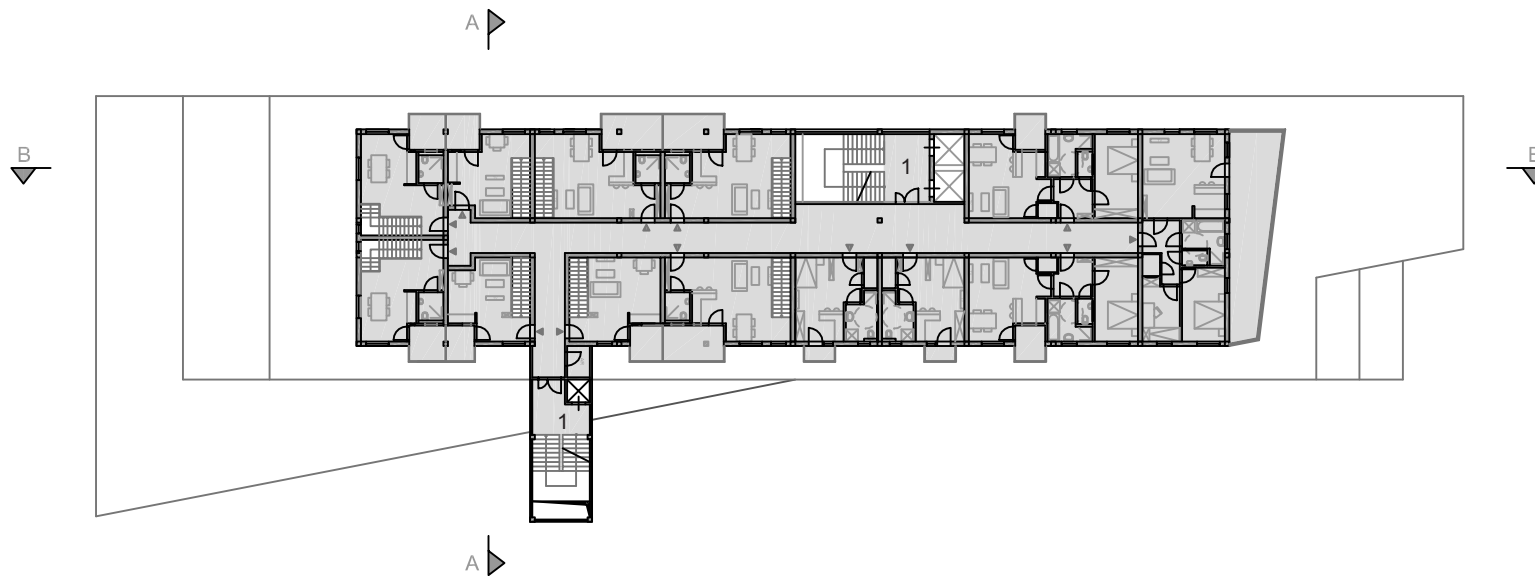
Grundriss 3.OG



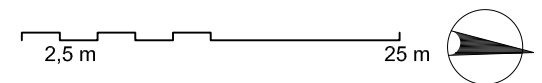
- 1 Erschließung Whg/Büro
- 2 Erschließung Whg
- 3 Büronutzung
- 4 WC



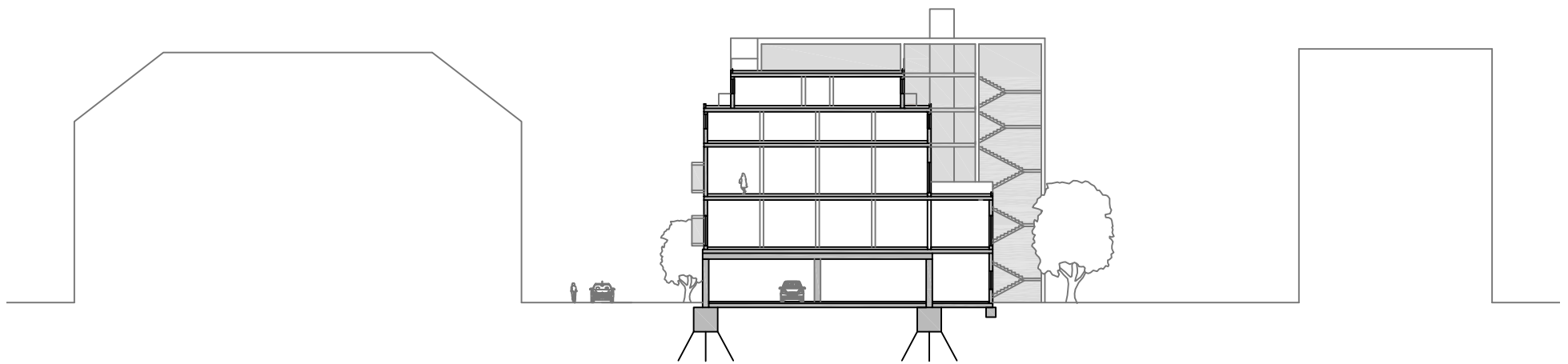
Grundriss 4.OG



1 Erschließung Whg

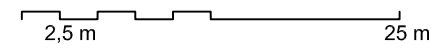
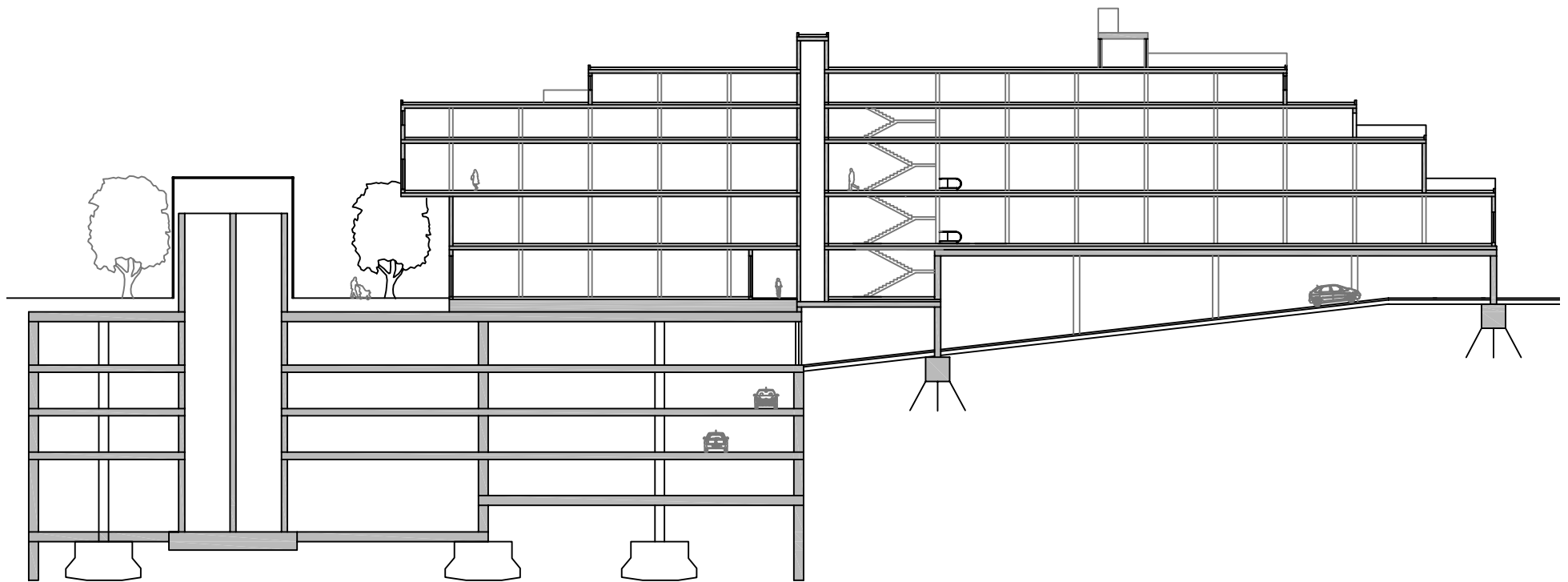


Schnitt A

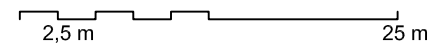
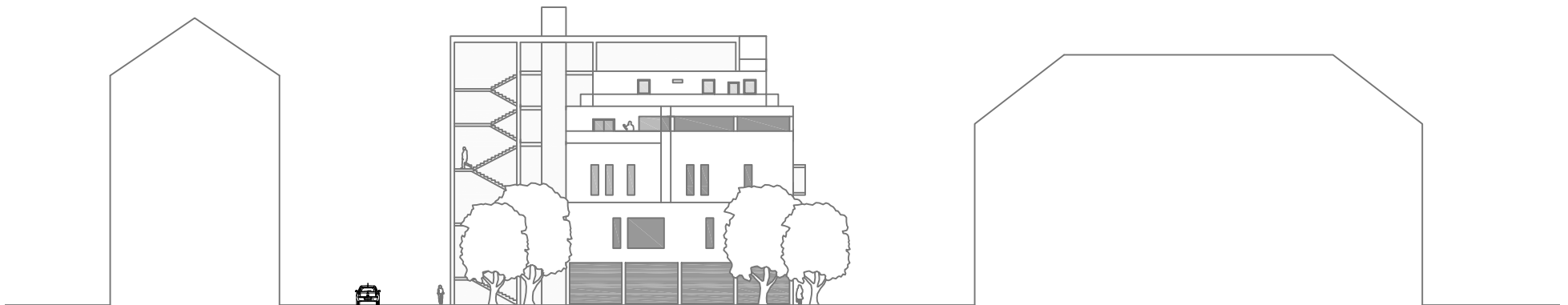


2,5 m 25 m

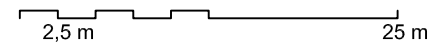
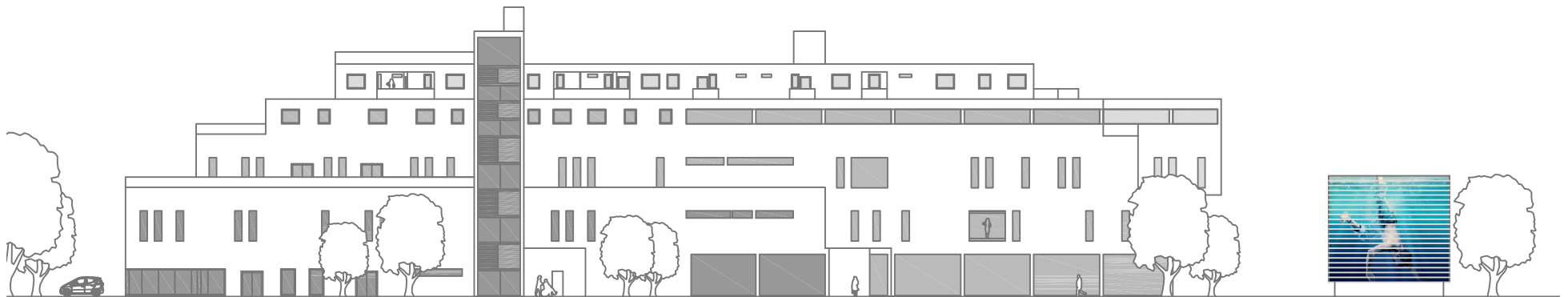
Schnitt B



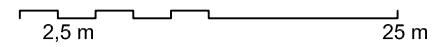
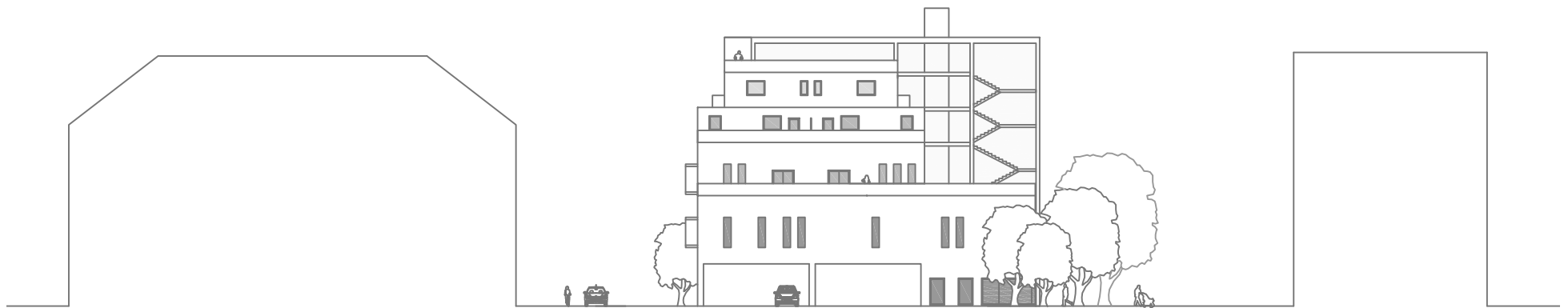
Ansicht Nord



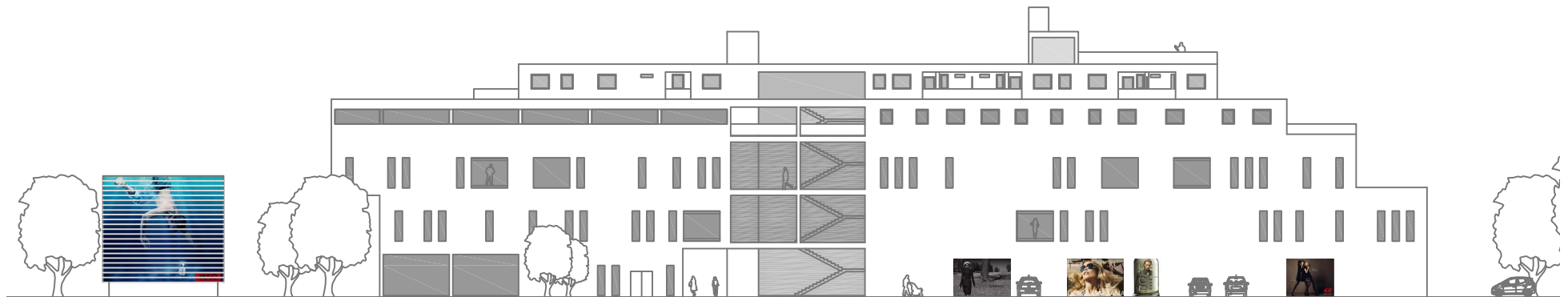
Ansicht Ost



Ansicht Süd



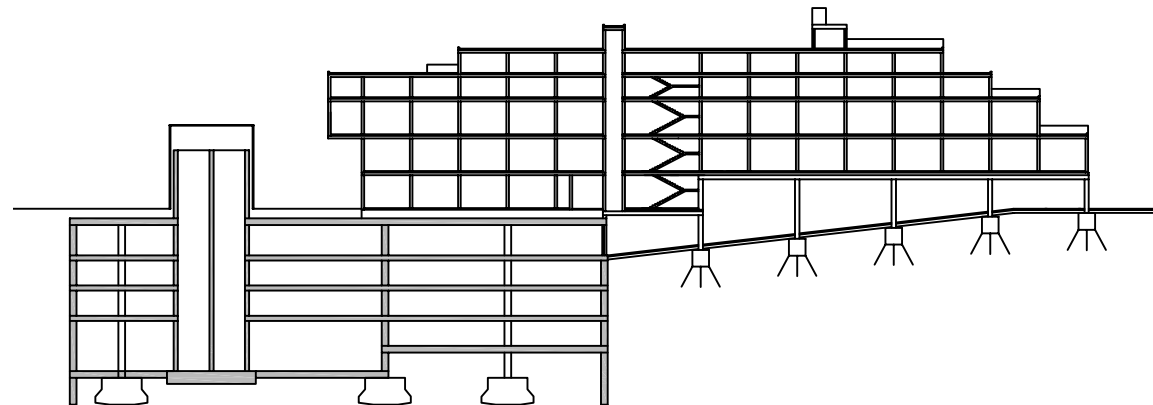
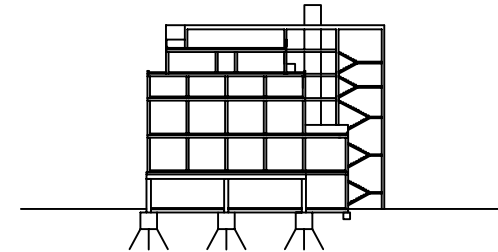
Ansicht West



2,5 m 25 m

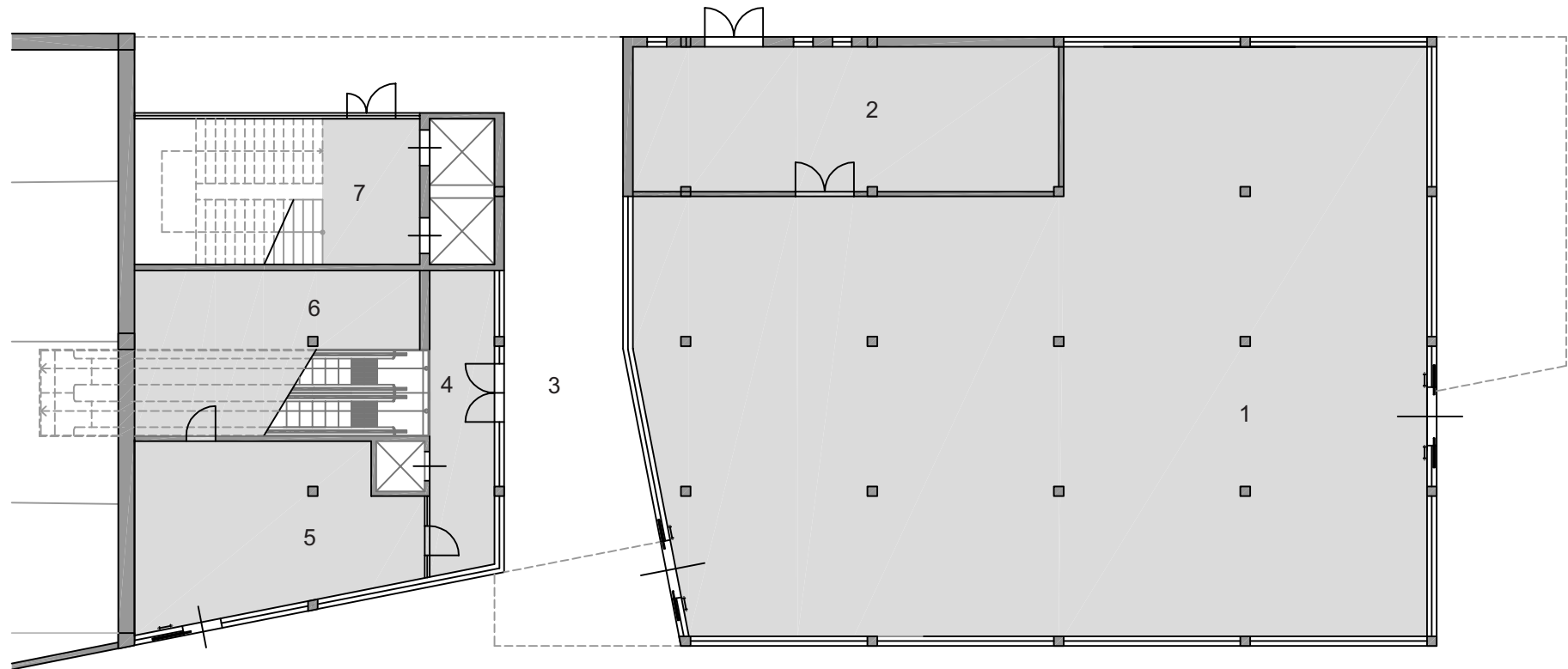
Statisches System

Die Tragstruktur meines Entwurfs besteht aus 30/30cm Stützen, die auf einem Raster von 5,75 m auf 4,62 m positioniert sind. Davon ausgenommen ist der Bereich der Überbauung der Tiefgaragenrampe. Hier gibt es einen größeren Raster von 11,5 m auf 9,25 m mit jeweils 50/50 cm Stützen. In diesem Bereich ist auch ein Unterzug von 60 cm notwendig. Alle Decken sind mit einer Stärke von 30 cm angenommen. Die ursprüngliche Rampe der Tiefgarage bleibt erhalten, da die Überbauung durch Einzelfundamente getragen wird. Diese sind mit Pfählen zusätzlich stabilisiert und haben die Maße von 2 x 2 x 2 m.



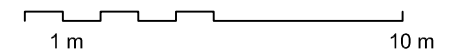
Detaillösungen EG

Eingangssituation, Verkaufsfläche



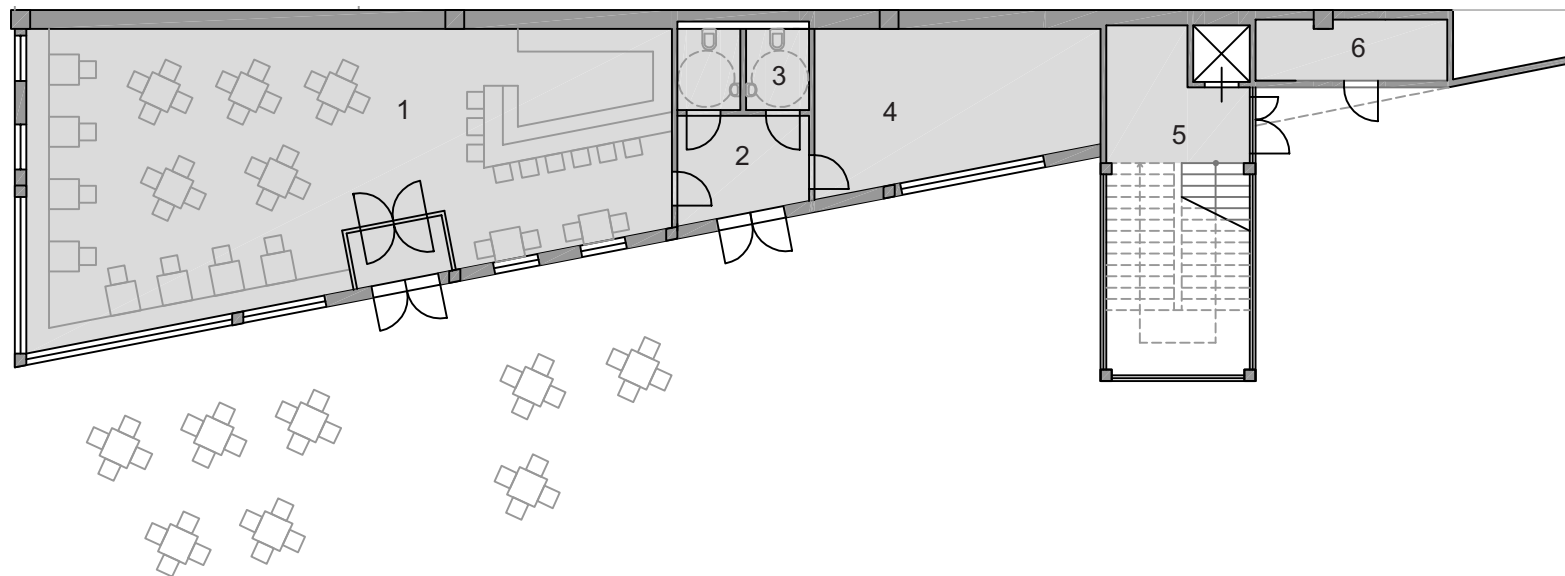
1	Verkaufsfläche	376,2 m ²
2	Lager/Personal/Büro	58,7 m ²
3	Passage	
4	Erschließung EKZ	18,5 m ²

5	Verkaufsfläche	42,9 m ²
6	Lager	34,3 m ²
7	Erschließung Whg/Büro	



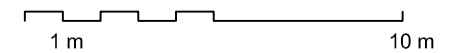
Detaillösungen EG

Restaurant/ Bar/ Cafe, Eingang



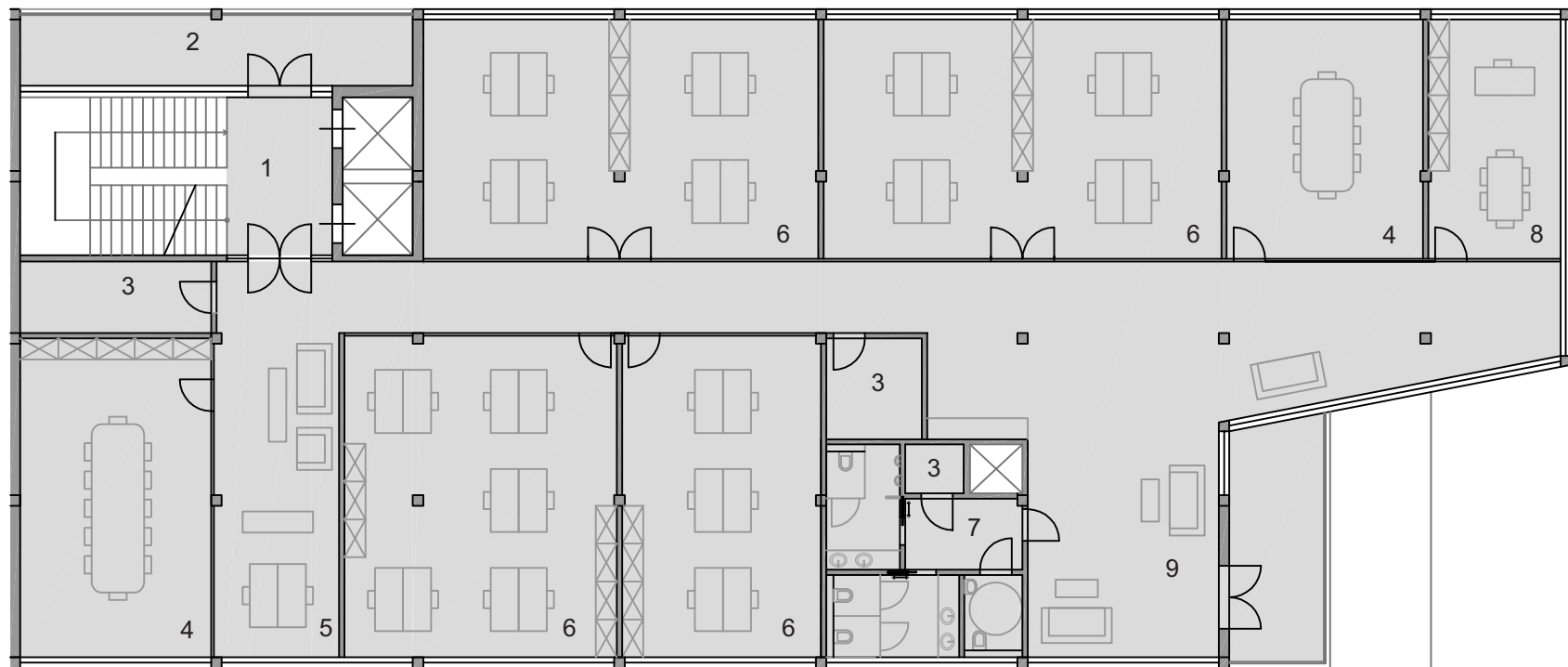
1	Restaurant/Bar/Cafe	118,5 m ²
2	Vorraum	9,0 m ²
3	WC	7,2 m ²
4	Lager	28,7 m ²

5	Erschließung Whg
6	Müllraum



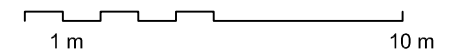
Detaillösungen 3.OG

Büronutzung



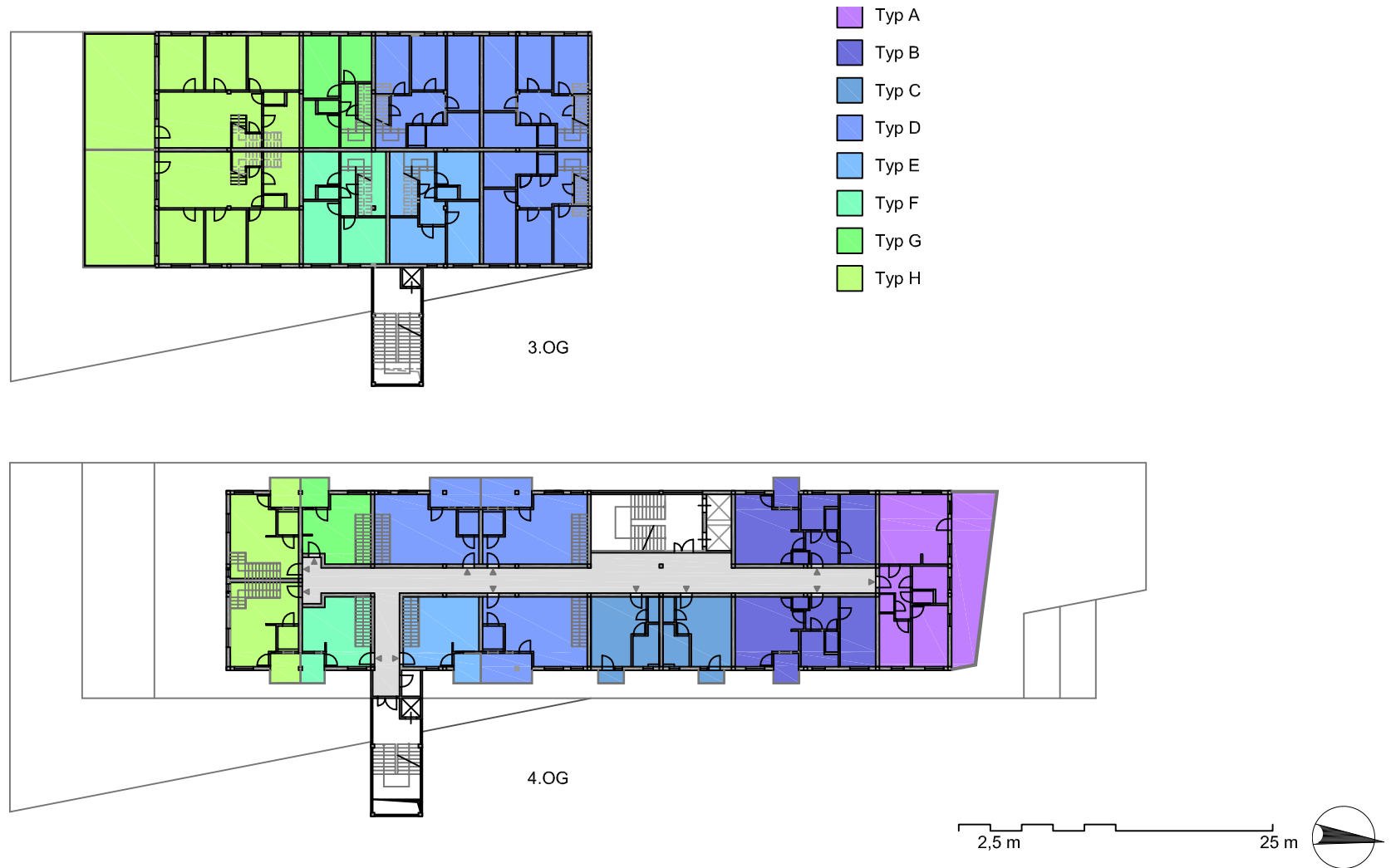
- 1 Erschließung Whg/Büro
- 2 Loggia 22,7 m²
- 3 Lager insg. 9,7 m²
- 4 Seminarräume insg. 88,0 m²
- 5 Empfang/ Wartezone 33,0 m²

- 6 Büroräume insg. 274,7 m²
- 7 WC 27,5 m²
- 8 Büro Vorstand 25,0 m²
- 9 Küche/Aufenthalt/Balkon 100,2 m²



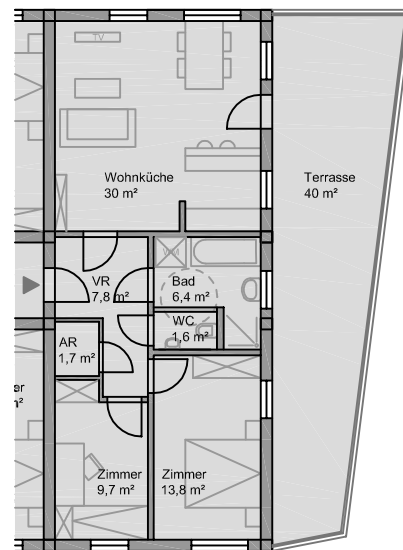
Detaillösungen 3.OG/ 4.OG

Wohnungen Übersicht



Detaillösungen

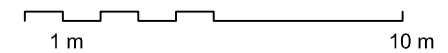
Wohnungen - Typ A



4.OG

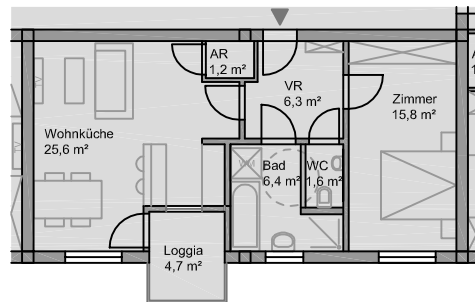
■ Typ A

Wohnfläche	71 m²
Vorraum	7,8 m ²
Abstellraum	1,7 m ²
Bad	6,4 m ²
WC	1,6 m ²
Wohnküche	30,0 m ²
Zimmer	9,7 m ²
Zimmer	13,8 m ²
Terrasse	40 m ²

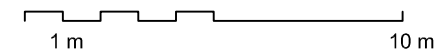


Detaillösungen

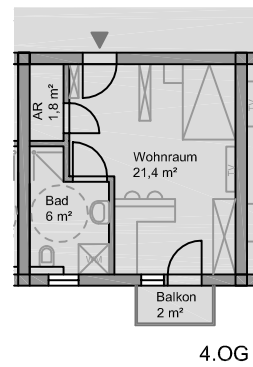
Wohnungen - Typ B



4.OG

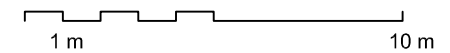
 Typ B**Wohnfläche** **61,6 m²**Vorraum 6,3 m²Abstellraum 1,2 m²Bad 6,4 m²WC 1,6 m²Wohnküche 25,6 m²Zimmer 15,8 m²Loggia 4,7 m²

Detaillösungen
Wohnungen - Typ C



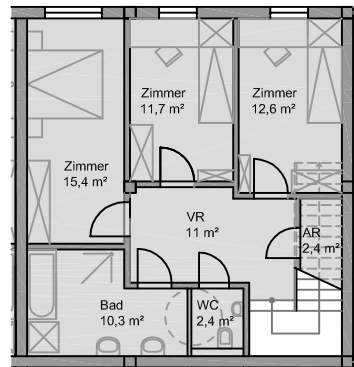
 Typ C

Wohnfläche	29,2 m²
Abstellraum	1,8 m ²
Bad	6 m ²
Wohnraum	21,4 m ²
Balkon	2 m ²

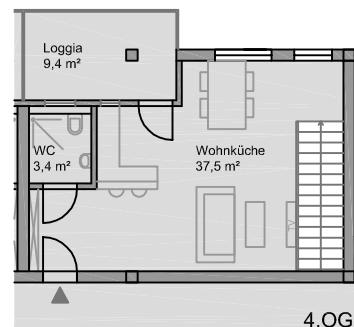


Detaillösungen

Wohnungen - Typ D



3.OG



4.OG

■ Typ D

Wohnfläche **116,1m²**

3.OG

Vorraum 11 m²

Abstellraum 2,4 m²

Bad 10,3 m²

WC 2,4 m²

Zimmer 12,6 m²

Zimmer 11,7 m²

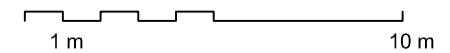
Zimmer 15,4 m²

4.OG

Wohnküche 37,5 m²

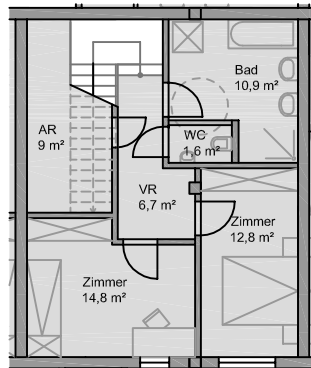
WC 3,4 m²

Loggia 9,4 m²

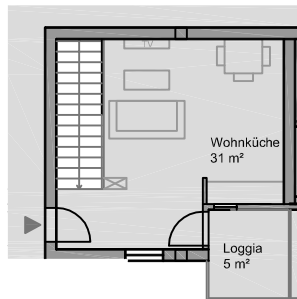


Detaillösungen

Wohnungen - Typ E



3.OG



4.OG

■ Typ E

Wohnfläche **91,8 m²**

3.OG

Vorraum 6,7 m²

Abstellraum 9,0 m²

Bad 10,9 m²

WC 1,6 m²

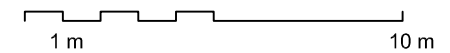
Zimmer 12,8 m²

Zimmer 14,8 m²

4.OG

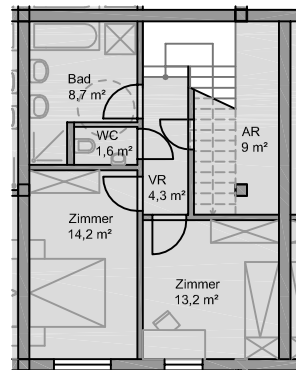
Wohnküche 31,0 m²

Loggia 5,0 m²

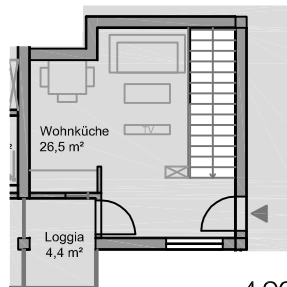


Detaillösungen

Wohnungen - Typ F



3.OG



4.OG

■ Typ F

Wohnfläche **81,9 m²**

3.OG

Vorraum 4,3 m²

Abstellraum 9,0 m²

Bad 8,7 m²

WC 1,6 m²

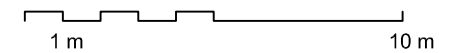
Zimmer 14,2 m²

Zimmer 13,2 m²

4.OG

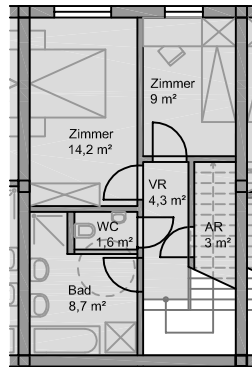
Wohnküche 26,5 m²

Loggia 4,4 m²

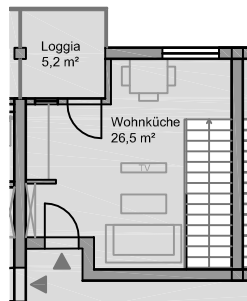


Detaillösungen

Wohnungen - Typ G



3.OG



4.OG

■ Typ G

Wohnfläche **72,5 m²**

3.OG

Vorraum 4,3 m²

Abstellraum 3,0 m²

Bad 8,7 m²

WC 1,6 m²

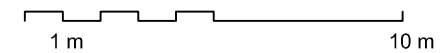
Zimmer 14,2 m²

Zimmer 9,0 m²

4.OG

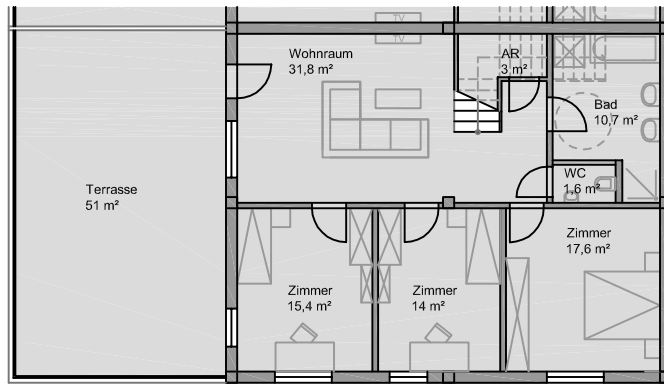
Wohnküche 26,5 m²

Loggia 5,2 m²

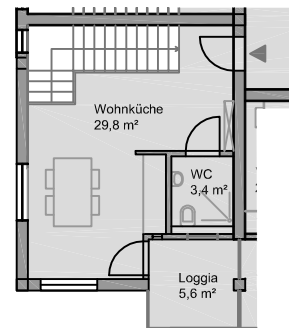


Detaillösungen

Wohnungen - Typ H



3.OG



4.OG

■ Typ H

Wohnfläche **132,9 m²**

3.OG

Abstellraum 3,0 m²

Bad 10,7 m²

WC 1,6 m²

Zimmer 17,6 m²

Zimmer 14,0 m²

Zimmer 15,4 m²

Wohnraum 31,8 m²

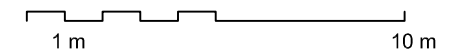
Terrasse 51,0 m²

4.OG

Wohnküche 29,8 m²

WC 3,4 m²

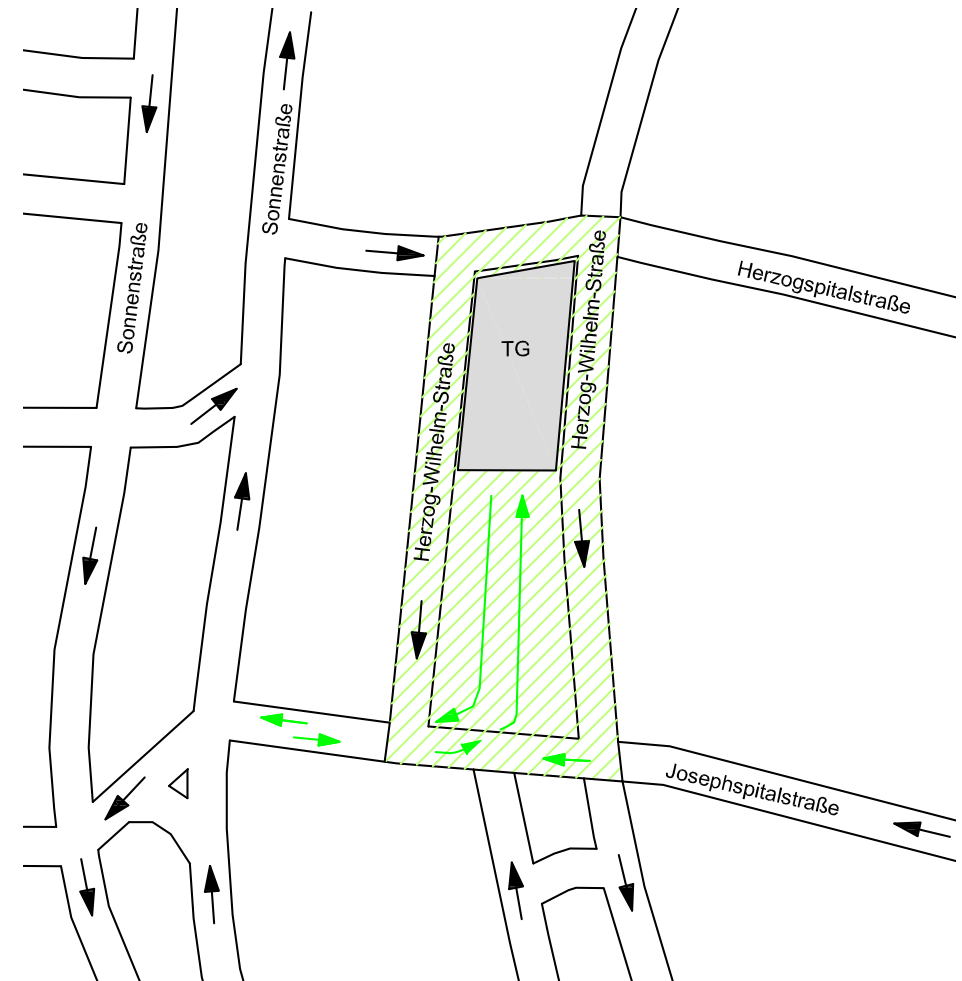
Loggia 5,6 m²



Verkehrskonzept

Als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung wurde die Zufahrt der Stachus-Tiefgarage verändert. Ursprünglich erschloss man diese von der Sonnenstraße kommend über die Herzog-Wilhelm-Straße. Im Rahmen des neuen Verkehrskonzepts wird nun ein Teilstück am Beginn der Josephspitalstraße als Straße mit Gegenverkehr ausgeführt, somit erfolgt die Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage über die Josephspitalstraße.

Die sechsspürige Rampe, die auch von LKWs befahren wird, wird auf vier Spuren reduziert, da die äußeren Fahrbahnen nicht mehr benötigt werden. Dies ermöglicht eine Bebauung im südöstlichen Teil des Planungsgebiets.



Shared Space

Angrenzend an den Baukörper wurde ein Shared Space als zusätzliche Maßnahme zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Die beiden Äste der Herzog-Wilhelm-Straße und ein Teil der Herzogspitalstraße werden in diesem Sinne umgestaltet.

Im Bereich des Shared Space werden alle Verkehrsschilder entfernt, die Gehsteige werden auf die Ebene der Straße reduziert. Zonierungen und Plätze ergeben sich durch Belagswechsel.

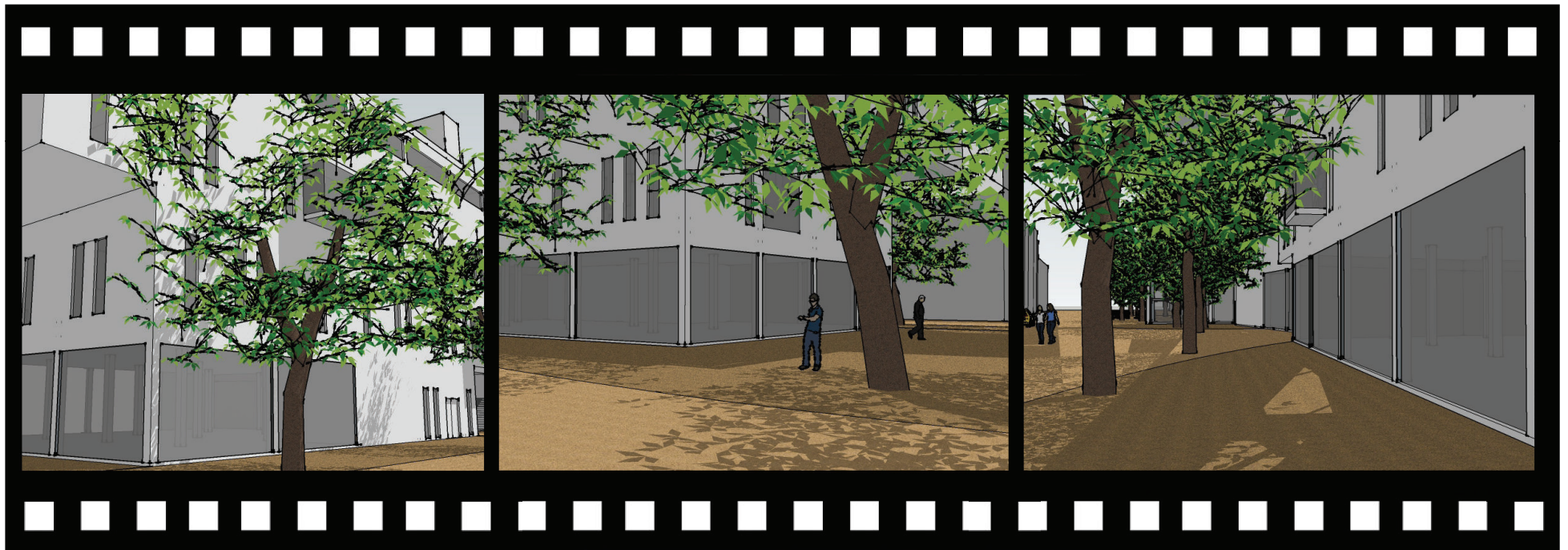
Die bestehenden Bäume wurden ins Konzept und in die Platzgestaltung mit einbezogen.











Literaturverzeichnis

- <http://www.fgm.at/main.phtml?id=1040&sprache=de> | [15.01.2010]
- <http://www.tagesspiegel.de/weltspiegel/Verkehr-Shared-Space;art1117,2545897> | [15.01.2010]
- <http://www.bohnte.de/staticsite/staticsite.php?menuid=123&topmenu=123%20?> | [18.01.2010]
- http://www.lauf-kundschaft.de/index2.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=78&Itemid=44 | [01.02.2010]
- <http://www.bohnte.de/staticsite/staticsite.php?menuid=134&topmenu=123&keepmenu=inactive> | [08.02.2010]
- <http://www.salzburg24.at/news/tp:salzburg24:auto-news/artikel/ort-in-niedersachsen-kommt-ohne-verkehrszeichen-aus/cn/news-20080623-12424620> | [08.02.2010]
- <http://www.dorfanger-blankenburg.de/cms/index.php/shared-space/was-ist-shared-space> | [10.02.2010]
- <http://www.dorfanger-blankenburg.de/cms/index.php/shared-space/begegnungszonen> | [10.02.2010]
- <http://www.sharedspace.eu/en/activities/projects/32-project-haren> | [11.02.2010]
- <http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/perspektive/leitlinien/159819/index.html> | [15.02.2010]
- Becker, K., König, A., Paus, G. (2005), Ortskern Bohnte - EU-Projekte Shared Space, April
- Bode, W. (2009), Verkehrsuntersuchung in der Gemeinde Bohnte unter besonderer Berücksichtigung der Wirkung des Shared Space Bereichs, September
- Europan (2009), European Urbanity, Jänner
- Gerlach, J. (2009), Shared Space - Sicherheit für Alle auch unter großstädtischen Bedingungen?, Mai
- Heßler, M. (2007), Die kreative Stadt - Zur Neuerfindung eines Topos
- Kling, S. (2009), Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, Jänner
- Krug, J., Birgit, G., Fuchs, C., Klassen, K., Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2007), Innenstadtkonzepte, Dezember

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1| http://3.bp.blogspot.com/_q491zmv75To/SlyBRlia_yI/AAAAAAAAAGE/NPcucu2leAo/s400/680px-European_Union_as_a_single_entity.svg.png
- Abb. 2| http://a.abcnews.com/images/International/HT_SHAREDSPACE_Gemeinde-Bohmte_080627_mn.jpg | [11.02.2010]
- Abb. 3| http://www.astoc.de/img_projekte/Bohmte2008-2.jpg | [11.02.2010]
- Abb. 4| http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2c/Bohmte_Shared_Space_2008.JPG | [11.02.2010]
- Abb. 5| Gerlach, J. (2009), Shared Space - Sicherheit für Alle auch unter großstädtischen Bedingungen?, Mai, S.32
- Abb. 6 - 8| Gerlach, J. (2009), Shared Space - Sicherheit für Alle auch unter großstädtischen Bedingungen?, Mai, S.36
- Abb. 9| <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Centrumharen.jpg&filetimestamp=20090415113424> | [11.02.2010]
- Abb. 10| http://www.streetsblog.org/wp-content/uploads/2007/05_14/woon_Haren1.jpg | [11.02.2010]
- Abb. 11| <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/ontwerpvoorbeelden/1.%20haren%20shared%20space%20rijksstraatweg.jpg> | [11.02.2010]
- Abb. 12| http://www.vt.bv.tum.de/uploads/verkehraktuell/presentations/2009-05-28_Gerlach.pdf | [01.02.2010]
- Abb. 13| <http://www.muenchen-reisefuehrer.com/images/bilder/muenchen/karte-muenchen-in-deutschland-uebersicht.gif> | [16.09.2009]
- Abb. 14| http://www.fnp-muenchen.de/pix_pdf/fnp_uebersicht.pdf | [20.12.2009]
- Abb. 15| http://www.fnp-muenchen.de/pix_pdf/fnp_uebersicht.pdf | [20.12.2009]
- Abb. 16| http://www.fnp-muenchen.de/pix_pdf/fnp_legende.pdf | [20.12.2009]
- Abb. 17| http://www.fnp-muenchen.de/pix_pdf/1938_pdf/1938_wp_03.pdf | [20.12.2009]
- Abb. 18| http://www.fnp-muenchen.de/pix_pdf/1958_pdf/wp1958_16.pdf | [20.12.2009]
- Abb. 19| Dateien European 10
- Abb. 20| Krug, J., Birgit, G., Fuchs, C., Klassen, K., Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2007), Innenstadtkonzepte, Dezember, S.11
- Abb. 21 - 22| Google Earth
- Abb. 23 - 25| Dateien European 10
- Abb. 26| Google Earth
- Abb. 27| European 10
- Abb. 28| Google Earth
- Abb. 29| Krug, J., Birgit, G., Fuchs, C., Klassen, K., Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2007), Innenstadtkonzepte, Dezember, S.37
- Abb. 30| Google Maps