

FIZ FUTURE

Dokumentation

**Zweistufiger Planungswettbewerb
München, Dezember 2014**

Städtebau und Architektur

Henn GmbH, München

Landschaftsarchitektur

TOPOTEK 1, Berlin



Impressum

Herausgeber

BMW
Petuelring 130
80788 München
Deutschland

vertreten durch
Dr. Herbert Grebenc
Bereichsleiter Immobilien, Facility Management, Konzernsicherheit

Durchführung und Koordination

[phase **eins**].
Eichelmann Hossbach Lehmhaus
Dipl. Ing. Architekten BDA VBI DGfB
Cuxhavener Straße 12-13
10555 Berlin
Deutschland
office@phase1.de
www.phase1.de

Dezember 2014

Bemerkung zur Sprachkonvention:
Der deutschen Sprache mangelt es leider an einfachen Lösungen, um den weiblichen und männlichen am Verfahren beteiligten Personen sprachlich gleichermaßen gerecht werden. Die Texte werden entweder durch Dopplungen unnötig lang oder durch Sonderzeichen in ihrer Lesbarkeit belastet. Wir bitten daher insbesondere die weiblichen Betroffenen um Verständnis, dass wir dem üblichen Sprachgebrauch folgen, um beim Lesen von den Inhalten der ohnehin komplizierten Materie nicht unnötig abzulenken. So verwenden wir Begriffe wie „Architekt“, „Landschaftsarchitekt“, „Preisrichter“ oder „Sachverständiger“ in Fällen, in denen es nicht um eine definierte Person geht.
Vielen Dank.

FIZ FUTURE

Dokumentation

**Zweistufiger Planungswettbewerb
München, Dezember 2014**

A	Einleitung Allgemeine Einführung zum Anlass und Ziel des Projekts im übergeordneten Kontext.	Seite 5
B	Verfahren Auflistung der Beteiligten am Verfahren, Beschreibung der formalen Bedingungen und des Ablaufs des Verfahrens, Auflistung aller Termine des Verfahrens sowie Zusammenfassung des Nachbarschafts-/Eigentümergebotsdialogs.	Seite 13
C	Ergebnis Preise, Entscheidungen und Empfehlungen des Preisgerichtes in der 1. und 2. Stufe.	Seite 29
D	Entwurfsdokumentation Illustrierte Analyse, Texte der Vorprüfung und Reproduktion der Arbeiten der 1. und 2. Stufe.	Seite 53

A

Einleitung

A.I – BMW Group

Der weltweit führende Anbieter von Premium-Produkten und Premium-Dienstleistungen für individuelle Mobilität zu sein – so lautet das Ziel der Strategie Number ONE, die die BMW Group im Jahr 2007 verabschiedet hat und die seither kontinuierlich weiterverfolgt wurde. Der Weg des Unternehmens dorthin führt über eine konsequente Fokussierung auf Wachstum und Profitabilität, eine kontinuierliche Erschließung neuer Technologien, verbunden mit dem Zugang zu relevanten Kundengruppen und vor allem die aktive Gestaltung der Zukunft.

Diese zentralen Handlungsfelder bilden die vier Säulen der Strategie Number ONE. Dabei ist nachhaltiges Wirtschaften ein integraler Bestandteil jedes einzelnen Handlungsfelds. Premium heißt für das Unternehmen auch, dass es bei der Entwicklung nachhaltiger, individueller Mobilität Maßstäbe setzen will. Das Unternehmen ist davon überzeugt, dass künftig derjenige Hersteller im Wettbewerb führend sein wird, der für seine Kunden die zukunftsweisenden Produkte und Lösungen für eine umweltfreundliche individuelle Mobilität entwickelt.

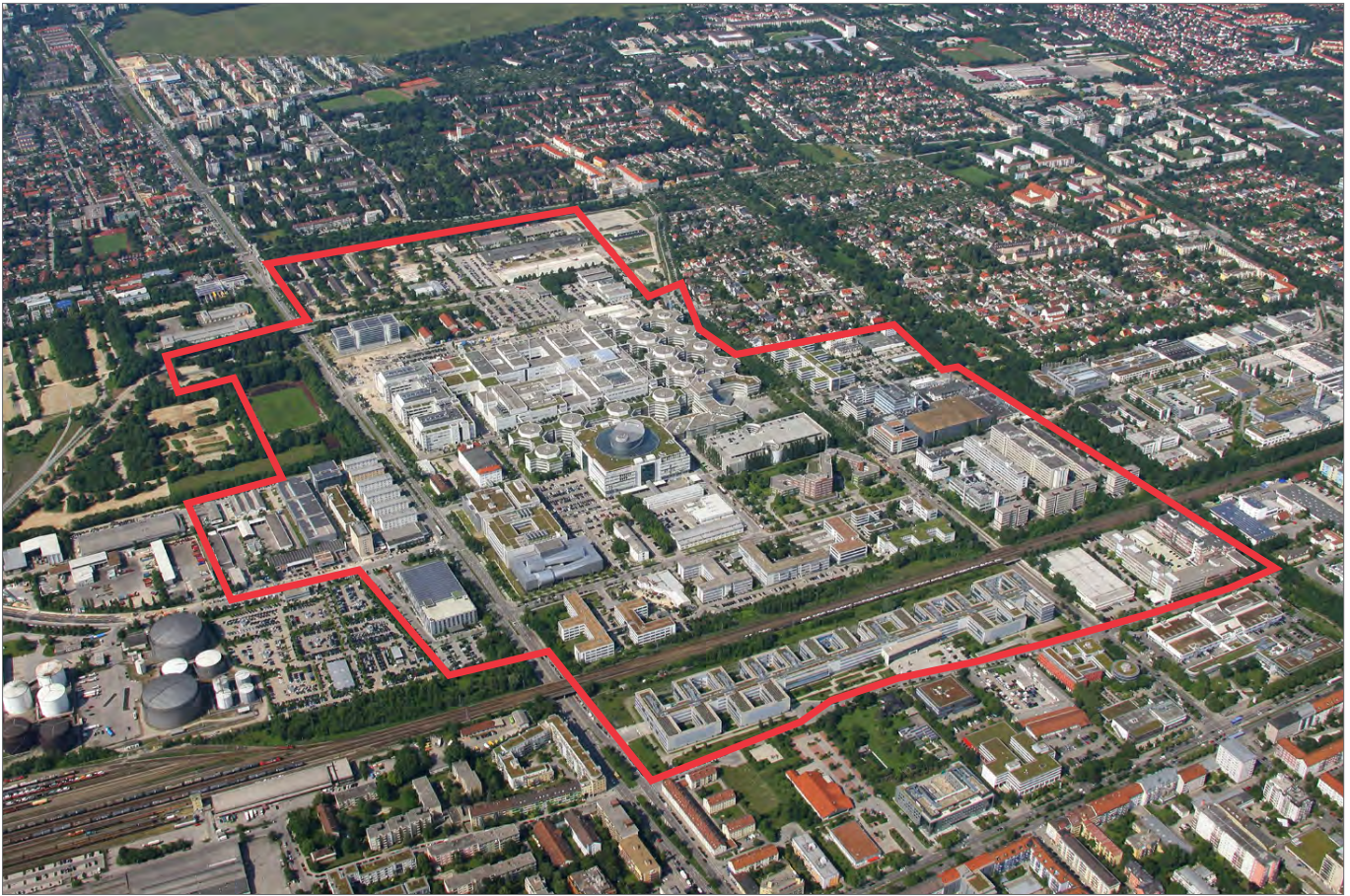
www.bmwgroup.com

Das Profil der BMW Group ist die Grundlage des Erscheinungsbildes und dient der Entwicklung aller gestalterischen Aufgabenstellungen. Als eigenständiger Absender differenziert sich das Unternehmen klar von den produktbezogenen Auftritten der Marken. Allen Aktivitäten der BMW Group liegen die Unternehmenswerte Verantwortung, Erfolg und Vertrauen zugrunde. Sie prägen die Unternehmenskultur, bestimmen die Prozesse im Unternehmen und definieren den Handlungsrahmen für den Auftritt der BMW Group.

BMW fühlt sich dem Thema Nachhaltigkeit verpflichtet und ist seit vielen Jahren auch branchenübergreifend eines der international führenden Unternehmen in diesem Bereich. Mit aktuell u.a. der Entwicklung der Elektromobilität, Konzepten zum autonomen Fahren und der Materialforschung wird im FIZ ein Beitrag zu dieser Bilanz erbracht, der zugleich allgemeinen Zielen nachhaltig optimierten Verkehrs dient.

Das Profil der
BMW Group

Nachhaltigkeitsziele
von BMW



Wettbewerbsgebiet; Blick aus Süd-West



BMW Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ)

A.II – Anlass und Ziel des Projekts

BMW ist eines der größten Industrieunternehmen in Deutschland und einer der größten und bedeutendsten Arbeitgeber und Gewerbesteuerzahler der Landeshauptstadt München (LHM) und somit für den Wirtschaftsstandort von größter Bedeutung. Die Automobilbranche zählt zu den Schlüsselbranchen der Landeshauptstadt; mehr als 10 Prozent der gesamten Wertschöpfung Münchens stammt aus diesem Bereich. BMW beschäftigt derzeit in München ca. 37.000 Mitarbeiter. Jeder Arbeitsplatz bei BMW in München sichert zusätzlich weitere Arbeitsplätze in der Stadt und in der Region.

BMW und München

Das BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum, kurz FIZ, gilt als eines der modernsten Entwicklungszentren weltweit und bildet das technische Herzstück von BMW. Hier findet die Forschung und Entwicklung des Unternehmens statt.

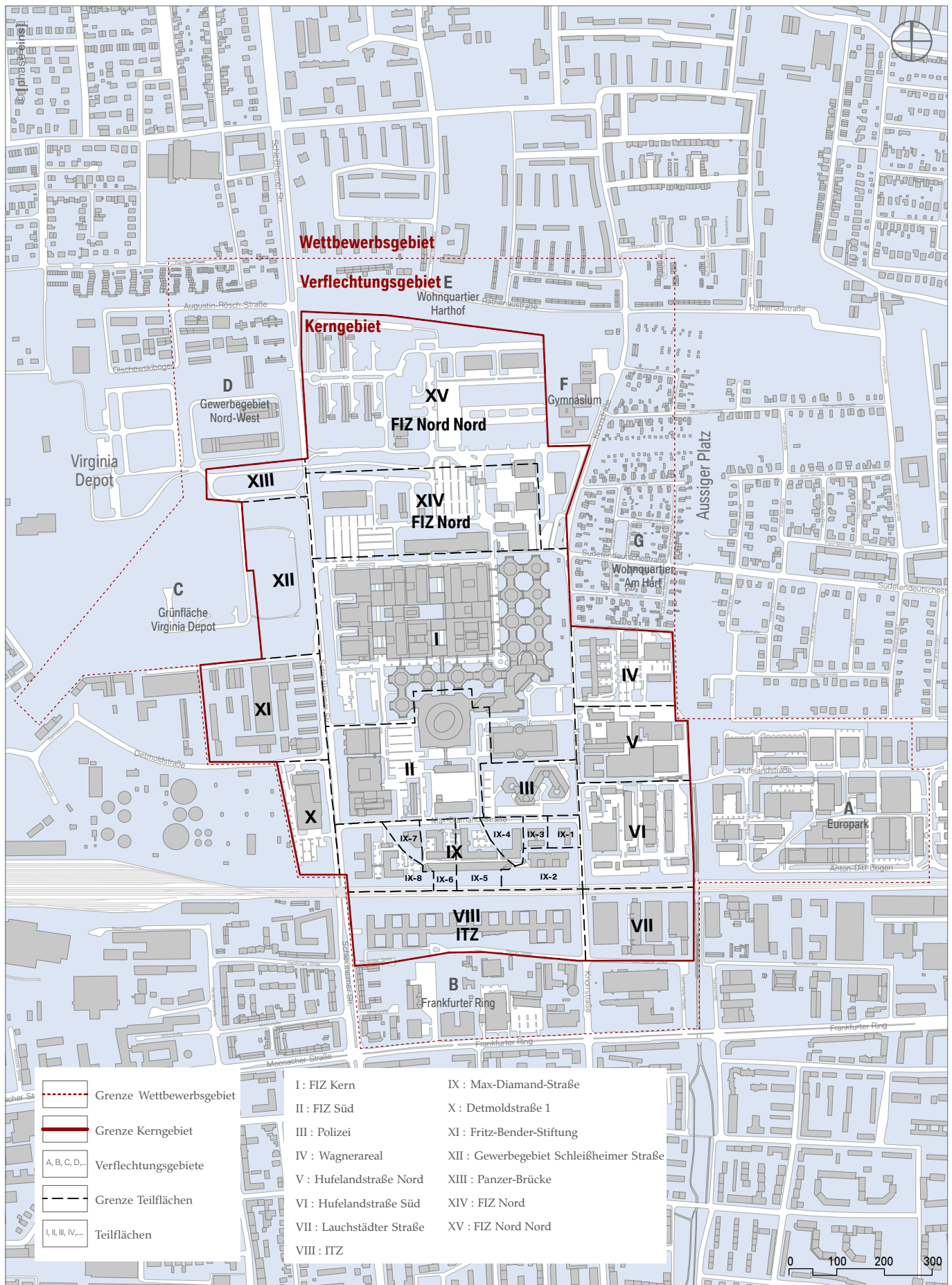
FIZ

Zusammen mit der Unternehmenszentrale „Vierzylinder“, dem Stammwerk und der BMW Welt am Petuelring prägt es seit den frühen 1980er-Jahren den Münchener Norden mit und hat im Stadtbild architektonisch wie städtebaulich attraktive Akzente gesetzt. Das FIZ ist mit den angrenzenden angemieteten Liegenschaften dabei nach Fläche und Arbeitsplätzen der größte BMW Standort. Etwa 26.000 Arbeitsplätze finden hier auf insgesamt etwa 1 Mio. qm Nettogeschossfläche ihren Platz, vor allem im Ingenieurwesen, in der Wissenschaft und im IT-Bereich. Um das FIZ haben sich zudem viele Zulieferbetriebe mit ca. 5.000 Arbeitsplätzen angesiedelt, die mit BMW am Standort zusammenarbeiten.

Vor dem Hintergrund einer ständig zunehmenden Internationalisierung bekennt sich BMW bewusst zum Standort München und möchte diesen langfristig festigen und ausbauen. Die Optimierung und Erweiterung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Bereich des FIZ ist ein elementarer Bestandteil zum Erreichen dieses Ziels. Ein attraktives Umfeld und eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sind in diesem Zusammenhang wichtige Voraussetzungen, um die Arbeitsfähigkeit auch langfristig gewährleisten zu können.

Durch das stetige Unternehmenswachstum von BMW, durch die technologischen Veränderungen (z.B. E-Mobilität, neue Materialien, zunehmende Vernetzung) und durch neue Arbeitszeit- und Arbeitsplatzmodelle ergeben sich mittel- und langfristig erforderliche Flächen- und Restrukturierungsbedarfe am Standort FIZ.

Das Projekt FIZ Future soll dabei diese zukünftigen Bedarfe definieren und mit der Erarbeitung eines Masterplanes einen abgestimmten Rahmen für deren geregelte Entwicklung schaffen, um somit die langfristigen Ziele für BMW, die Nachbarschaft und die Landeshauptstadt München (LHM) zu sichern.



Lageplan mit Teilgebieten

A.III – Standort und Projekt

Das FIZ befindet sich im Norden der Landeshauptstadt München, in unmittelbarer Nähe zum Frankfurter Ring. Der Standort ist für BMW durch die Nähe zur Konzernzentrale und zum Stammwerk von strategischer Bedeutung. Zugleich ist das FIZ ein elementarer Bestandteil der Stadtstruktur des Münchner Nordens.

Das Gebiet, das mit diesem Wettbewerb betrachtet wurde, reicht über das des heutigen FIZ hinaus. Zur Sicherung des zusätzlichen Flächenbedarfs hat BMW zusätzliche Flächen erworben. Zugleich werden nicht im Besitz von BMW befindliche Flächen in das Projekt miteinbezogen, um eine nachhaltige städtebauliche und verkehrplanerische Entwicklung unabhängig von Eigentumsverhältnissen sicherzustellen. Das Wettbewerbsgebiet wurde aufgeteilt in ein Kerngebiet und ein umliegendes Verflechtungsgebiet.

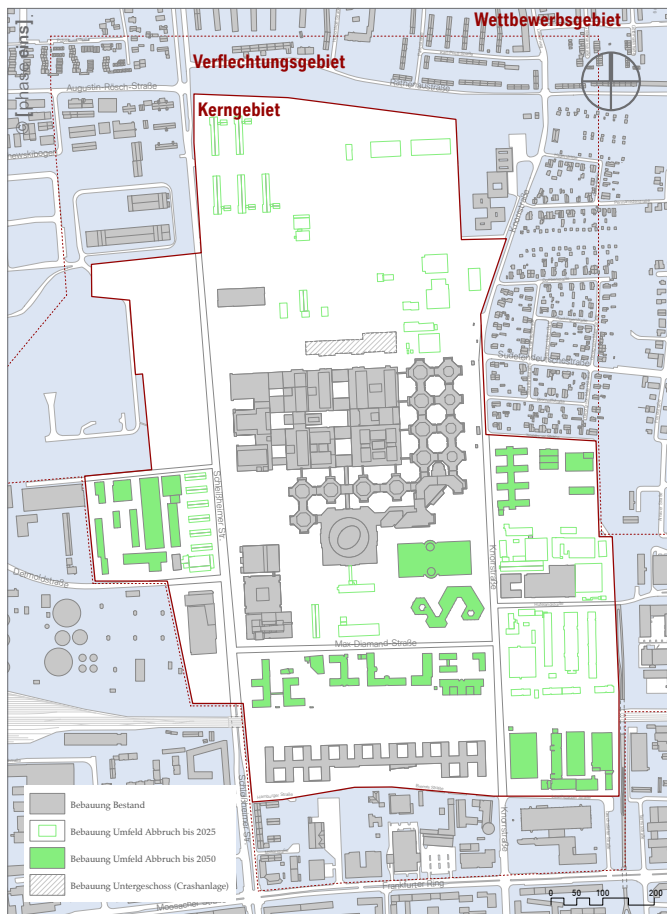
Mit diesem erweiterten Betrachtungsgebiet sind sowohl der 11. Stadtbezirk Milbertshofen-Am Hart als auch der 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenbergl von der Planung berührt.

Ziel des Wettbewerbs war ein interdisziplinär erstellter Entwurf für den Masterplan, der im Nachgang zum Wettbewerb in intensiver Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen von BMW, aber auch der Verwaltung der LHM und durch die frühzeitige Einbeziehung der Bürger ausgearbeitet werden soll.

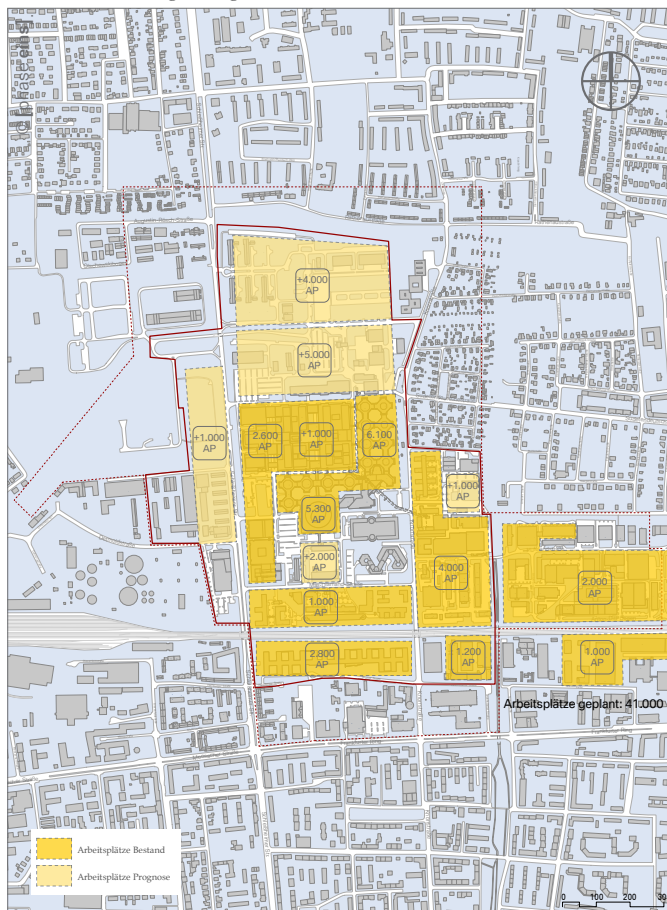
Mit dem Masterplan soll der Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung der Bebauungsstruktur definiert werden, die das Gesamtbild des zukünftigen FIZ prägen wird, welches gegenüber der ursprünglichen Planung aus den 1980er-Jahren um ein Vielfaches gewachsen sein wird. Der Masterplan wird für eine flexible Umsetzung verschiedener Nutzungs-Logistik-Typologien Gültigkeit haben und eine angemessene Integration des FIZ in seine Nachbarschaft gewährleisten. Zudem sind die Grundlagen für einen effektiven Anschluss an das vorhandene Verkehrsnetz bzw. dessen Ausbau außerhalb wie innerhalb des FIZ zu planen. Darüber hinaus soll auch der Rahmen für die Entwicklung einer insgesamt attraktiven Arbeitswelt geschaffen werden.

Lage und Grenzen

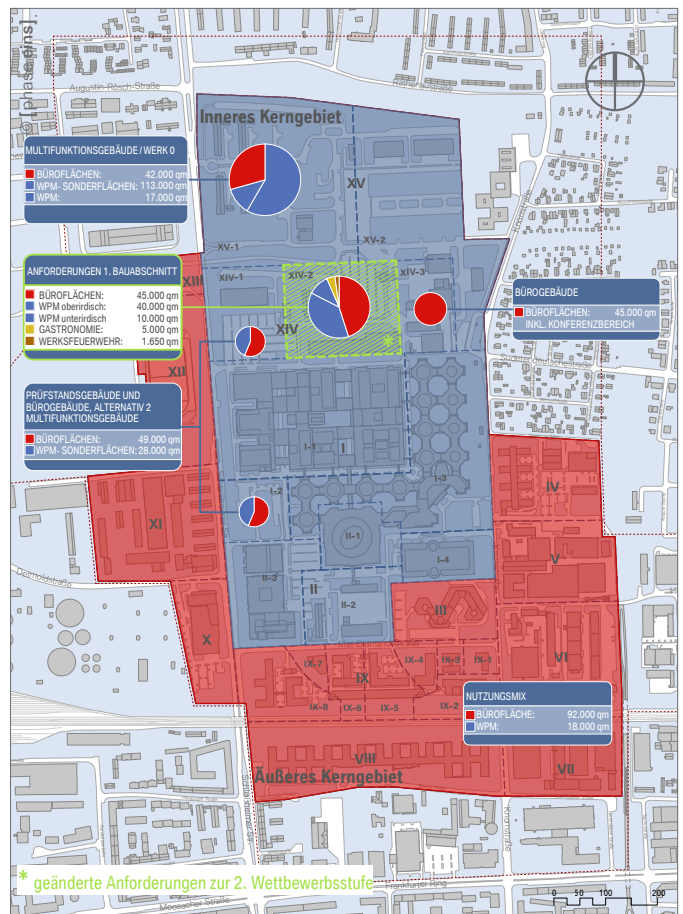
Planungsgegenstand



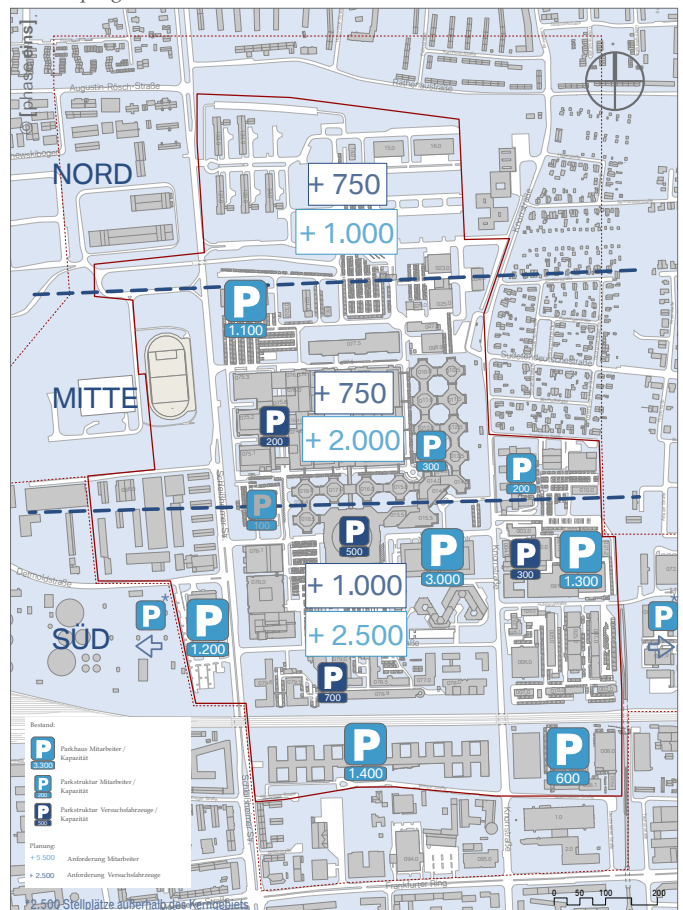
Bestandsbebauung + möglicher Abriss 2025/2050



Geplante Arbeitsplatzverteilung



Bedarfsprogramm 2050



Zukünftige Parkstrukturen

A.IV – Realisierung

Im Hinblick auf die Belange der Wirtschaftsförderung unterstützt die LHM nachdrücklich die Planungen für die Erweiterung des Standortes FIZ Future im Münchner Norden zur Sicherung einer langfristigen Entwicklung von BMW an seinem Stammsitz. Entsprechend wurde am 18. Dezember 2013 der Eckdatenbeschluss von der Vollversammlung beschlossen (Sitzungsvorlage 08-14/V 13463). Dieser beschreibt die Projektziele und entsprechende Rahmenvorgaben und ist Teil der engen Abstimmung zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung der LHM sowie BMW und seinen Planern. Sie waren in der Formulierung der Auslobung des Wettbewerbs berücksichtigt.

Abstimmung LHM und
Bezirksausschüsse

In einem ersten Verfahrensschritt wurden die Projektziele bereits frühzeitig mit den betroffenen Bezirksausschüssen Milbertshofen-Am Hart und Feldmoching-Hasenberg, den Bürgern sowie mit den vom Planungsumgriff betroffenen Eigentümern diskutiert (siehe B.III). Die Ergebnisse des 1. Nachbarschaftsdialogs am 13. und 14. September 2013 wurden dokumentiert und sind in den Eckdatenbeschluss und die Auslobung des Wettbewerbs eingearbeitet worden.

Die Aufgabe war ebenso komplex wie außergewöhnlich. Deshalb war dem Wettbewerb ein international offenes Bewerbungsverfahren vorgeschaltet worden, um möglichst vielen qualifizierten Fachleuten die Chance zur Bewerbung zu geben und auch die Möglichkeit, sich mit dieser herausfordernden Aufgabe auseinanderzusetzen.

Wettbewerb

Um einen größtmöglichen Dialog zwischen den Teilnehmern und dem Preisgericht, aber auch um eine weitere Integration von Anregungen der Nachbarschaft zu ermöglichen, war der Wettbewerb in zwei Stufen – also in zwei formal separate, unmittelbar voneinander abhängige Wettbewerbe – gegliedert. In der 1. Stufe wurde von den Teilnehmern die Darstellung von Konzepten erwartet, die es dem Preisgericht ermöglichen sollte, einerseits anonym die Entwurfsansätze mit den größten Entwicklungspotentialen für eine Weiterbearbeitung auszuwählen, und andererseits Empfehlungen für die weitere Bearbeitung in der 2. Stufe zu formulieren.

Nach der Entscheidung des Preisgerichts zur 1. Stufe fand eine Veranstaltung mit der Nachbarschaft statt (2. Nachbarschaftsdialog), in der die Ergebnisse der 1. Stufe präsentiert und Anregungen aufgenommen worden waren, die den Teilnehmern der 2. Stufe zur Verfügung gestellt wurden.

Die nicht-anonyme 2. Stufe eröffnete dann in einem weiteren Kolloquium die Chance zum direkten Dialog zwischen Preisrichtern, Sachverständigen und Teilnehmern, durch den die Detaillierung der Entwurfsbearbeitung unterstützt wurde.

Schlussendlich soll der Wettbewerb der Auftakt zu einem intensiven kooperativen Planungsprozess von Planern, Bauherrenschaft, Vertretern der LHM und den Bürgern der Stadt sein.

Umsetzung

Die erforderliche Überarbeitung und Präzisierung des Ergebnisses in einen Masterplan soll unmittelbar nach Abschluss des Wettbewerbs und auf Basis der Ergebnisse einer weiteren Beteiligung der Nachbarschaft sowie nach Information des Stadtrats der LHM über das Ergebnis des Wettbewerbs geschehen. Sie erfolgt in Abstimmung mit der LHM und soll zeitnah in die Erstellung neuer bzw. in die Überarbeitung bestehender Bebauungspläne münden.



B

Verfahren

Verfahren und Termine

Das Verfahren wurde als zweistufiger städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb ausgelobt, der formal zwei nichtoffenen, aufeinanderfolgenden und voneinander abhängigen Planungswettbewerben mit vorgeschaltetem offenen Bewerbungsverfahren nach den „Richtlinien für Planungswettbewerbe 2013“ (RPW 2013) §3 Abs. 1, 3 und 5 entspricht.

Die Wettbewerbsbedingungen basierten auf den folgenden Grundsätzen: Gleichbehandlung aller Teilnehmer im Wettbewerb (auch im Bewerbungsverfahren), Bewertung aller Wettbewerbsbeiträge in beiden Stufen ausschließlich nach klaren, vordefinierten und nichtdiskriminierenden Kriterien und Bewertung aller Wettbewerbsbeiträge in beiden Stufen durch ein unabhängiges, kompetentes Preisgericht.

Um einen Dialog zwischen Preisgericht und Teilnehmern zu unterstützen und um Erkenntnisse aus dem fortschreitenden Planungsprozess in das Gesamtprojekt einfließen lassen zu können, wurde, abweichend von den Empfehlungen der RPW 2013, die Anonymität während der 2. Stufe aufgehoben.

An der Vorbereitung des Wettbewerbs haben die Bayerische Architektenkammer und die Bayerische Ingenieurkammer-Bau, beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde bei der Bayerischen Architektenkammer unter der Nummer 2013/10.27 vom 28. Januar 2014 registriert, bei der Bayerischen Ingenieurkammer-Bau unter der Nummer IW-401-13-03 vom 28. Januar 2014.

Nachfolgend zusammengefasst die relevanten Termine des Wettbewerbsverfahrens:

1. Eigentümerdialog	13. September 2013
1. Nachbarschaftsdialog	14. September 2013
Auswahlgremium	22. Januar 2014
Preisrichterkolloquium	23. Januar 2014
Ausgabe der Unterlagen 1. Stufe	10. Februar 2014
1. Teilnehmerkolloquium (Ausgabekolloquium)	13. Februar 2014
Online Forum 1. Stufe	10. Februar 2014 bis 5. März 2014
2. Teilnehmerkolloquium (Rückfragenkolloquium)	13. März 2014
Preisgerichtssitzung 1. Stufe	9. Mai 2014
2. Nachbarschaftsdialog	10. Mai 2014
2. Eigentümerdialog	27. Mai 2014
Ausgabe der Unterlagen 2. Stufe	16. Juni 2014
Online Forum 2. Stufe	16. Juni 2014 bis 7. Juli 2014
3. Teilnehmerkolloquium (Zwischenpräsentation)	26./27. Juni 2014
Preisgerichtssitzung 2. Stufe	25. September 2014
3. Nachbarschafts-/Eigentümerdialog	27. September 2014
Ausstellung (1)	23. Oktober bis 5. November 2014
Ausstellung (2)	10. Dezember bis 22. Dezember 2014

Verfahren

Termine



1. Nachbarschaftsdialog, 14. September 2013, Kulturhaus Milbertshofen

B.II – Beteiligte des Verfahrens

Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft

Petuelring 130
80788 München

Auslober

vertreten durch

Dr. Herbert Grebenc

Bereichsleiter Immobilien, Facility Management, Konzernsicherheit

Projektteam:

Dr. Markus Baumgartner, Leiter Programm FIZ Future

Falko Eschenlohr, Programm FIZ Future

Karlheinz Karas, Programm FIZ Future

Nicole Kielwagen, Planung Bauprojekte

Ulrich Schwarz, Planung Bauprojekte

[phase eins].

Eichelmann Hossbach Lehmmaus
Dipl. Ing. Architekten BDA VBI

Cuxhavener Straße 12-13
D-10555 Berlin

T +49.(0)30.315931-0

F +49.(0)30.3121000

fizfuture@phase1.de

Betreuung und
Durchführung des
Wettbewerbs

Projektteam:

Projektleiter: Benjamin Hossbach, Projektmanager: Uwe Barsch, Daniel Schoene

Grafik: Angela Salzburg, Pläne: Marika Kunert, Lukasz Baran,

Weronika Bartkowiak, Fatemeh Irandoost

Übersetzung: Klaus Rupprecht, Patrick Rupprecht



Teilnehmer

Zur Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe wurden die folgenden zwölf Teilnehmer (Architekten mit Landschaftsarchitekten, ggf. mit Stadtplanern) zur Teilnahme am interdisziplinären Wettbewerb ausgewählt. Acht davon wurden durch ein Auswahlverfahren nach einem offenen Bewerbungsverfahren ermittelt, an dem sich 103 Bewerber beteiligt haben. Die Architekten von vier Architekturbüros wurden vorab zur Teilnahme am Wettbewerb ausgewählt. In der 1. Stufe wählte die Jury sechs Entwürfe aus, die weiterbearbeitet werden sollten.

6001 AllesWirdGut, Wien/Österreich

Verfasser: Christian Waldner, Mitarbeiter: Ondrej Stehlik, Nikola Zikic, Felix Reiner; Landschaftsarchitekt: **club L94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln**, Verfasser: Burkhard Wegener, Frank Flor, Jörg Homann, Götz Klose, Mitarbeiter: Andrea Junges, Vera Pistkova

6003 ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh, Zürich/Schweiz

Verfasser: Ursina Fausch, Mitarbeiter: Bertram Ernst, Simone Cartier, Robert Peter, Mireia Aixelà Bohigas; Fachberater Verkehrs- und Logistikplanung: **Rapp Infra AG, Basel**, Verfasser: Beni Strub, Stefan Schneider, Visualisierungen: **Nightnurse, Zürich**, Modellbau: **Knecht Partner Modellbau AG, Wettingen**; Landschaftsarchitekt: **Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich**, Verfasser: Klaus Müller, Mitarbeiter: Emanuel Tsolakis, Matthias Gruchot

6005 gmp international, Hamburg

Verfasser: Nikolaus Goetze, Mitarbeiter: Marc Ziemons, Jan Blasko, Thorben Oelken, Friedrich Prigge, Manuel Ozores-Pastor, Xia Wu, Tim Leimbrock, Tom Schuelke; Fachberater Verkehrsplanung: **Argus, Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg**, Verfasser: Christoph Ludwig; Landschaftsarchitekt: **ST raum a. Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin**, Verfasser: Tobias Micke, Mitarbeiter: Mathias Werner, Elisabeth Stieger, Trevor Sears, Sara Casella

6007 West 8 urban Design & Landscape architecture PC, Rotterdam/Niederlande

Verfasser: Martin Biewenga, Maarten Buijs, Christoph Elsasser, Mitarbeiter: Simone Huijbregts, Ben Wegdam, Katharina Posselt, Janneke Eggink, Karsten Buchholz, Yannick Angkotta, Rob Koningen; Architekt: **Atelier Kempe Thill Architects and Planners BV, Rotterdam/Niederlande**, Verfasser: André Kempe, Mitarbeiter: Siska Hermanek, Anne-Laure Gerlier, Pauline Durand

6008 Henn GmbH, München

Verfasser: Gunter Henn, Mitarbeiter: Martin Henn, Fredrik Werner, Andreas Fuchs, Klaus Ransmayr, Mark Böhmer, Daniel da Rocha, Agata Kycia, Maximilian Langwieder, Sascha Posanski; Landschaftsarchitekt: **Topotek 1, Berlin**, Verfasser: Martin Reincano, Mitarbeiter: Silvia Bachetti, Pablo Cuesta, Chiara di Palma, Francesca Venier

6012 AS&P – Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt am Main

Verfasser: Friedbert Grief, Mitarbeiter: Rüdiger Krenkel, Guido Kall, Andrea Mandic, Daniel Ringeisen, Frederik Lux, Yinzi Gong; Landschaftsarchitekt: **ver.de landschaftsarchitektur, Freising**, Verfasser: Birgit Kröniger, Mitarbeiter: Stephan Gentz, Polina Palo

Teilnehmer 2. Stufe



Preisrichterkolloquium, 23. Januar 2014, FIZ Studio

6011 White Arkitekter AB, Stockholm/Schweden

Verfasser: Hans Forsmark, Milad Hossainzadeh, Christoph Duckart, Mitarbeiter: Marta Bohlmark, Mehd Bahrami, Martin Login, Anna Burgaya, Barbara Vogt; Fachberater Sustainability: **Steven Rowland**; Fachberater Social Sustainability: **Camilla Ottosson**

Teilnehmer 1. Stufe,
2. Rundgang

6002 Clive Wilkinson Architects, Culver City/USA

Verfasser: Clive Wilkinson, Chester Nielsen, Yuna Kubota, CA, Mitarbeiter: Caroline Morris, Amelia Wong; Landschaftsarchitekt: **Stoss Landscape Urbanism, Boston/USA**, Verfasser: Chris Reed, Scott Bishop, Mitarbeiter: Mariusz Klemens, Leo Robleto Costante, John Williams, Mario Akolding, Jarrad Newman

Teilnehmer 1. Stufe,
1. Rundgang

6004 DP Architects PTE LTD, Singapur/Singapur

Verfasser: Teoh Hai Pin, Tan Chee Yong, Christian S. Tjandrasa

6006 KAAAN Architekten, Rotterdam/Niederlande

Verfasser: Kees Kaan, Mitarbeiter: Sebastian van Damme, Mitesh Dixit, Maria Stamati, Katerina Salonikidi, Yiannis Tsoskounoglou, Hoey Yip; Fachberater: Verkehrsplanung: **Buro Happold**, Verfasser: Gerry Prodohl, Andrew Best, Landschaftsarchitekt: **OKRA Landschaftsarchitekten, Utrecht/Niederlande**, Verfasser: Boudewijn Almekiners

6009 BIG-Bjarke Ingels Group, Valby/Dänemark

Verfasser: Andreas Klok Pedersen, Mitarbeiter: João Albuquerque, Jakob Sand, Gabrielle Nadeau, Jakob Henke, Dominic Black, Frank Fdida, Aaron Hales, Song He, Chloe Blain, Gwendoline Eveillard, Horia Spirescu, Joanna Jakubowska, Teodor Javanaud Emden, Katerina Joannides; Fachberater Nachhaltigkeit: **Transsolar, Stuttgart**, Mitarbeiter: Helmut Meyer, Joshua Monk Vanwyck, Sabine Groeger; Fachberater Verkehr: **H. Vössing, München**, Mitarbeiter: Johannes Rünzi; Landschaftsarchitekt: **t17 Landschaftsarchitekten, München**, Verfasser: Manfred Kerler, Stephan Huber, Mitarbeiter: Julia Ulrich, Florian Forster

6010 AGPS Architecture, Zürich/Schweiz

Verfasser: Marc Angelil, Sarah Graham, Manuel Scholl, Mitarbeiter: Matej Draslar, Micha Ringger; Fachberater Verkehr: **Enz und Partner GmbH, Zürich**, Verfasser: Robert Enz; Landschaftsarchitekt: **VOGT Landschaftsarchitekten AG, Zürich/Schweiz**, Verfasser: Günther Vogt, Mitarbeiter: Lars Ruge, Simon Kroll



Jury

Die Beurteilung der in beiden Wettbewerbsstufen eingereichten Entwürfe sowie die Auswahl der Preisträger erfolgt durch das Preisgericht. Es setzt sich aus den auf der nachfolgenden Seite genannten Personen zusammen:

Milagros Caiña Carreiro-Andree

Vorstand Personal- und Sozialwesen,
BMW Group

Dr. Herbert Diess

Vorstand Entwicklung, BMW Group

Maximilian Schöberl

Leiter Konzernkommunikation
und Politik, BMW Group

Dr. Herbert Grebenc

Leiter Immobilien, Facility Management,
Konzernsicherheit, BMW Group

Dr. Markus Baumgartner*

Leiter Programm FIZ Future, BMW Group

Wolfgang Güllich*

Leiter Entwicklung, Ressortstrategie,
Prozesse, BMW Group

Klaus Hauser*

Leiter Architektur und Bauprojekte,
BMW Group

Diane Edfelder*

Leiterin Ressortkommunikation, BMW Group

Reinier de Graaf

Architekt, Rotterdam

Prof. Roger Diener

Architekt, Basel

Prof. Franz Eberhard († nur 1. Stufe)

Architekt, Zürich

Martin Hahm

Architekt, BMW Group, München

Louisa Hutton

Architektin, Berlin

Kaspar Kraemer

Architekt, Köln

Prof. Ulrike Lauber*

Architektin, München

Dieter Reiter

Oberbürgermeister
Landeshauptstadt München

Dr. Michael Mattar

Stadtratsfraktion FDP, München

Heide Rieke

Stadtratsfraktion SPD, München

Dr. Florian Roth

Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen –
Rosa Liste, München

Walter Zöller

Stadtratsfraktion CSU, München

Johann Altmann

Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte, München

Christian Amlong*

Stadtratsfraktion SPD, München

Dr. Alexander Dietrich*

Stadtratsfraktion CSU, München

Suzan Erdogan

Büro des Oberbürgermeisters,
Landeshauptstadt München

Jutta Koller

Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen –
Rosa Liste, München

Gabriele Neff

Stadtratsfraktion FDP, München

Richard Progl*

Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte, München

Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk

Architektin, Stadtbaurätin der Landeshaupt-
stadt München, München

Patrick Ruggli

Verkehrsplaner, Zürich

Karin Schmid

Architektin, München

Fritz Schumacher (nur 2. Stufe)

Architekt, Basel

Michael Triebswetter

Landschaftsarchitekt, Kassel

Susanne Ritter*

Architektin, Stadtdirektorin im Referat für
Stadtplanung und Bauordnung der
Landeshauptstadt München, Architektin

Sachpreisrichter

Stellvertretende
Sachpreisrichter
(*ständig anwesend)

Fachpreisrichter

Stellvertretende
Fachpreisrichterin
(*ständig anwesend)



1. Teilnehmerkolloquium (Ausgabekolloquium) 13. Februar 2014, FIZ Forum

Die Vorprüfung erfolgt durch [phase eins]., vertreten durch Benjamin Hossbach, Architekt, in Zusammenarbeit mit Sachverständigen nach Bedarf und mit u.a. den folgenden Vorprüfern von [phase eins].:

Christine Eichelmann

Architektin, Berlin

Friedhelm Gülink

Architekt, Berlin

Markus Auerbach

Bezirksausschuss 24, München

Volker Brambach

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Landeshauptstadt München

Luise Brauer

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Entwicklungsmaßnahmen,
Landeshauptstadt München

Georg Dunkel

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Stadtentwicklungsplanung, Verkehrsplanung,
Landeshauptstadt München

Michael Hardi

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Entwicklungsmaßnahmen,
Landeshauptstadt München

Werner Hasenstab

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Grünplanung, Landeshauptstadt München

Konstanze Herrmann

Landschaftsarchitektin, Berlin

Fredy Hummel-Haslauer

Bezirksausschuss 11, München

Antonie Thomsen

Bezirksausschuss 11, München

Gunnar Heipp

Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, Leiter Strategische Planung

Hans Konrad

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Landeshauptstadt München

Franz-Josef Maier

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Lokalbaukommission Bezirk West

Dr. Ulrich Osthöver

Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, Strategische Planung

Thomas Rehn

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Stadtplanung Bezirk West,
Landeshauptstadt München

Vorprüfung

Sachverständige
Bezirksausschüsse

Sachverständige
Verwaltung LHM



1. Teilnehmerkolloquium (Ausgabekolloquium) 13. Februar 2014, FIZ Forum

Dr. Alexander Bunkowski

Ressortstrategie, -steuerung,
Prozessmanagement Idea to Offer, BMW Group

Eduard Dokter

Steuerung, kaufmännische Abwicklung
Gastronomie, BMW Group

Michael Eisenbarth (nur 1. Stufe)

Langfristplanung und Strukturprojekte,
BMW Group

Falko Eschenlohr

Programm FIZ Future, BMW Group

Bernhard Grüber

Verkehringenieur, Steuerung Dienstleistungs-
management Verkehr und Mobilität,
BMW Group

Martin Härtle

Planung Bauprojekte, Fachplanung Technische
Ausrüstung, BMW Group

Karlheinz Karas

Programm FIZ Future,
Anforderungsmanagement FIZ Struktur,
BMW Group

Albert Kaltenhauser (nur 2. Stufe)

Projekt Infrastrukturkonzepte Idea to Offer,
BMW Group

Dr. Thomas Harlfinger

Drees & Sommer, München

Heiner Luz

Landschaftsarchitekt, München

Daria Gotto-Nikitina

Wirtschafts-, Finanz- und Nachhaltigkeits-
kommunikation, BMW Group

Nicole Kielwagen

Planung Bauprojekte, BMW Group

Christian Lehr

Group Security Governance, BMW Group

Gilbert Lenski

Steuerung Dienstleistungsmanagement,
Medien, Mobilität, BMW Group

Michael Müller-Ruff (nur 2. Stufe)

Steuerung Bauprojekte Energie, BMW Group

Heiko Pfister (nur 2. Stufe)

Standortentwicklung, Belegungsstrategie, Neue
Arbeitswelten, BMW Group

Thomas Pöschl (nur 2. Stufe)

Sicherheitsplanung Standort München,
BMW Group

Maximilian Rampf

Werksfeuerwehr,
Vorbeugender Gefahrenschutz, BMW Group

Dr. Andreas Schröder

Internationalisierung E-Ressort,
Strukturplanung Idea to Offer /
FIZ Future, BMW Group

Ulrich Schwarz

Planung Bauprojekte, BMW Group

Dr. Jury Witschnig

Nachhaltigkeit und Umweltschutz, BMW Group

Steffen Mayser

Immissionsschutz PMI GmbH, Unterhaching

Mircea Popa

Drees & Sommer, München

Oliver Voitl

Bayerische Architektenkammer, München

Hans-Christian Lange (nur 1. Stufe)

Konzernkommunikation, BMW Group

Sachverständige
Vertreter der
BMW Group

Sachverständige
Externe Fachleute

Gäste



2. Teilnehmerkolloquium (Rückfragenkolloquium), 13. März 2014, FIZ Studio

B.III – Nachbarschafts-/Eigentümersdialog

Die Ziele für das FIZ Future sollten frühzeitig mit den Bürgern diskutiert werden, deren Feedback sollte in die weiteren Prozessschritte einfließen. Daher wurden zu wichtigen Projektschritten Informationsveranstaltungen organisiert:

1. Formulierung von Empfehlungen für den Wettbewerb

Die „Bürgerwerkstatt“ im Kulturhaus Milbertshofen am Samstag, den 14. September 2013, war der Startschuss für den Nachbarschaftsdialog zum FIZ Future. Anwohner und Projektbeteiligte hatten an diesem Tag Gelegenheit, ihre Erwartungen an das FIZ Future zu diskutieren und ihre Empfehlungen für den Wettbewerb zu formulieren.

Etwa 100 interessierte Bürger, Mitglieder der Bezirksausschüsse und des Münchner Stadtrates nahmen an der Werkstatt teil. Vertreter der BMW Group und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, der Münchner Verkehrsgesellschaft sowie externe Experten aus den Bereichen Architektur, Stadtplanung, Verkehrsplanung und Landschaftsarchitektur standen zudem als Experten zur Seite. Die Bürger kamen zum größten Teil aus der direkten Nachbarschaft des FIZ aber auch aus dem übrigen München.

Folgende Themen wurden im Rahmen der „Bürgerwerkstatt“ diskutiert und bei der Erstellung der Wettbewerbsunterlagen sowie bei der weiteren Organisation des Verfahrens berücksichtigt:

- Identität und Nachbarschaft
- Freiräume, Grünflächen, Fuß- und Radwege
- Autoverkehr, Parken, Tram, Bus, U-Bahn
- Kooperationen und Nutzungen

Bereits am Vortag erhielten die Eigentümer der im Planungsumgriff enthaltenen Grundstücke eine Führung im FIZ und in diesem Rahmen weitere Informationen zu FIZ Future. Auch ihre Hinweise und Gedanken wurden im weiteren Projektverlauf berücksichtigt.

2. Vorstellung und Diskussion der Teilnehmer der 2. Stufe

Samstag, den 10. Mai 2014 wurden die Anwohner zu einem weiteren Termin ins BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum in der Knorrstraße in München eingeladen. Ein vergleichbarer Termin für die Eigentümer fand Dienstag, den 27. Mai 2014, am selben Ort statt.

Im Rahmen dieser beiden Veranstaltungen wurden das Ergebnis der Preisgerichts-sitzung der 1. Stufe und die sechs für die 2. Wettbewerbsstufe ausgewählten Entwürfe vorgestellt. Außerdem wurden jeweils Anregungen der Bürger für die Weiterentwicklung der sechs Projekte aufgenommen.

Die Dokumentation der Ergebnisse dieser beiden Termine wurde den Architekten für die Überarbeitung ihrer Arbeiten in der 2. Stufe überreicht.

3. Vorstellung und Diskussion des Siegerentwurfs

Im Rahmen eines dritten Termins am Samstag, den 27. September 2014, wiederum im BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum, wurde der Siegerentwurf den Anwohnern und den Eigentümern präsentiert. Kaspar Kraemer, der Preisgerichtsvorsitzende der 2. Stufe, stellte die siegreiche Wettbewerbsarbeit sowie die im Preisgericht diskutierten Themen vor. Außerdem erörterte er die Kriterien zur Auswahl des Preisträgers einschließlich der Kritik des Preisgerichts.

In der anschließenden Diskussion mit den Bürgern wurde eine Vielzahl von Anregungen seitens der Bürger für die Weiterentwicklung des Entwurfs aufgenommen. Außerdem wurden weitere Fragen der Eigentümer und Nachbarn beantwortet.

1. Nachbarschafts-/
Eigentümersdialog

2. Nachbarschafts-/
Eigentümersdialog

3. Nachbarschafts-/
Eigentümersdialog



2. Teilnehmerkolloquium (Rückfragenkolloquium), 13. März 2014, FIZ Studio

C

Ergebnis

C.I – Preise

Die Jury unter dem Vorsitz von Kaspar Kraemer traf sich am 25. September 2014 im BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum und verlieh den folgenden drei von insgesamt sechs Projekten der 2. Stufe folgende Preise:

- | | | |
|-----------------|-------------|---|
| 1. Preis | 30.000 Euro | HENN GmbH, München mit TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin |
| 2. Preis | 20.000 Euro | ernst niklaus fausch architekten mit Müller Illien Landschaftsarchitekten und Rapp Infra, Zürich, Schweiz |
| 3. Preis | 10.000 Euro | West 8 urban design & landscape architecture b.v. mit Atelier Kempe Thill architects and planners, Rotterdam, Niederlande |

Im Anschluss wurde die folgende Empfehlung formuliert und einstimmig vom Preisgericht beschlossen:

„Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober einstimmig, die Verfasser des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurfs mit der weiteren Bearbeitung des Masterplans gemäß Auslobung zu beauftragen. Bei der Entwicklung des Projekts zum Masterplan sind insbesondere die in der schriftlichen Beurteilung des Preisgerichts genannten Themen zu berücksichtigen. Das Preisgericht empfiehlt weiterhin bei der Realisierung von Baumaßnahmen, insbesondere bei den Schlüsselbauten, die gebotene hohe architektonische Qualität und Vielfalt sicherzustellen.“

Empfehlung
der Jury



C.II – Juryergebnis 2. Stufe

1. Preis 2004 HENN GmbH, München mit TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

1. Preis

Die Konzentration des Entwurfes auf das Thema einer zentralen Magistrale besticht in der damit erzielten räumlichen Klarheit und der strukturierenden Qualität sowie mit der Verkürzung von Wegelängen innerhalb des FIZ. Das Preisgericht bewertet dieses Konzept bezüglich der funktionalen und kommunikativen Abläufe als wesentlichen positiven Beitrag. Offen bleibt, wie diese Konzentration in der Mitte, die von den Verfassern angestrebte städtebauliche Entlastung der Ränder im Sinne einer besseren Vernetzung mit dem Stadtquartier ermöglicht. Gleichermaßen wird noch nicht abschließend nachgewiesen, wie die Konzentration zur Mitte eine harmonischere Einfügung hinsichtlich Dichte und Nutzungsqualität entlang der Knorrstraße und Schleißheimer Straße ermöglicht.

Der große Nachbarschaftsgarten im Norden wird vom Preisgericht als positives Angebot für die Mitarbeiter bewertet, der Garten und das Bürgerhaus an der Knorrstraße als gelungener Beitrag zur Vernetzung mit den angrenzenden Stadtquartieren begrüßt. Ebenso bietet der klare neue Haupteingang im Süden, mit dem gegenüber liegenden Platz und in Verbindung mit einem zukünftigen S-Bahnhalte attraktive öffentliche Räume. Das Freiraumkonzept stärkt darüber hinaus mit grünen Höfen, Pocket-Parks, kleinen Plätzen und Dachbegrünungen die Qualität des Arbeitsumfelds.

Die Nord-Süd-Magistrale wird durch zwei weitere Haupteinrichtungssachsen – den Boulevard im Norden und die Passage entlang der Innenseite der FIZ-Sterne im Osten – gekonnt zu einem internen Netz von Begegnungs- und Aufenthaltsräumen für die BMW Mitarbeiter ergänzt.

Das Logistik- und Verkehrskonzept erfüllt die Anforderungen ausgezeichnet. Die elementierte Modulbauweise entspricht der geforderten Flexibilität in Raum und Zeit, und bietet einen Rahmen innerhalb dessen Architektur entwickelt werden kann. Der Eingang im Norden, als Auftritt für das Gesamtareal, wird vom Preisgericht als zu wenig differenziert und zu schematisch kritisch bewertet. Insgesamt bildet der Entwurf einen herausragenden Beitrag zum Wettbewerb, steht und fällt jedoch mit der Realisierung der zentralen Magistrale, die über mehrere Geschosse in den Bestand und die Neubauten angeschlossen werden müssen – inklusive der Überbrückung der Ost-West-Querung im Norden. Nur wenn dieses in einem überschaubaren Zeitraum gelingt wird sich die Philosophie der kurzen Wege und die neue Identität räumlich und ideell durchsetzen und mit Leben füllen.



2. Preis 2003 ernst niklaus fausch architekten mit Müller Illien Landschaftsarchitekten und Rapp Infra, Zürich, Schweiz

2. Preis

Die Grundidee des Entwurfs, das in Summe homogen bebaute Areal mit einem Hochhaus-Paar gleicher Höhe zu strukturieren, jeweils zur Markierung eines Haupteingangs, eines im Südosten für die Menschen/Mitarbeiter und eines im Nordwesten für die Produkte/Stellplätze der Autos, wird als wertvoller und überzeugender Beitrag gewürdigt. Diese Gebäude wirken aus der Distanz und vielen anderen Blickpunkten überzeugend im städtischen Geflecht um die Präsenz des BMW FIZ als kleine Stadt in der Stadt zu etablieren: mit ihrer gleichen Höhe folgt eine überzeugende Logik in ihrem Abstand und ein Verständnis für die Ausmaße des FIZ. Diese Maßnahme, durch die Flächen für Mitarbeiter und Stellplätze geschaffen werden, erlaubt dem Entwurf ein gewisses Maß an zusätzlichem Freiraum bei der Verteilung der weiteren Programmflächen für Werkstätten, Büros und sonstigen Funktionen. Die hierfür vorgeschlagene relativ niedrige Bebauungsstruktur fügt sich sympathisch in das Umfeld ein und bietet Potenzial für sanfte Übergänge zur Nachbarschaft – speziell zur östlichen Seite nahe dem neuen Gymnasium im Nordosten. Die leicht höhere Bebauung entlang der Schleißheimer Straße wird als angemessen bewertet.

Der Entwurf ist insgesamt auch aus einer landschaftlichen Perspektive entwickelt: sowohl der Saum aus Bäumen als auch die vier wohl platzierten Platzräume unterstützen die Gesamtatmosphäre mit der sich das Projekt so gelungen ins Umfeld integriert. Gleichermäßen gelingt es mit einer „losen Grenze“ von FIZ Nord Nord die Gebäude in den Rathenau Grünzug zu integrieren. Die Komposition der offenen Cluster im Südosten, jeweils aus circa sechs Gebäuden und großzügigen, zugänglichen Grünbereichen, werden ebenfalls positiv bewertet.

Kritisch bewertet wird die Verkehrsführung, insbesondere hinsichtlich der Lösung rings um den nordöstlichen Turm: hier konnte die Konzentration von Verkehrsträgern nicht überzeugend und mit den erforderlichen Redundanzen gelöst werden.

Die intelligent aus ineinander verzahnten C- und L-förmigen Teilen strukturierten Gebäude in wesentlichen Teilgebieten im Norden überzeugen mit einem hohen Maß an Flexibilität und Potenzial für visuellen und physischen Verknüpfungen zwischen den Mitarbeitern in den diversen Abteilungen – sowohl solche in Bürostrukturen und solche mit Werkstattfunktion. Sie werden in angemessenem Maß ergänzt durch gut nutzbare zugängliche Dachterrassen. Die gewünschten Kommunikations- und Vernetzungsräume wird mit einem Wegenetz auf dem 12,5m-Niveau angeboten, womit Orientierung geschaffen wird – und die bestehenden Strukturen sinnvoll fortgeführt werden – auch über die Ost-West-Querung hinweg nach FIZ Nord Nord.

Begrüßt wird die gute Belichtung der Werkstattträume mit großzügig verglasten Fassaden im Erdgeschoss und Oberlichtern. Dennoch erkennt das Preisgericht zwei kritische Punkte hinsichtlich der ersten Bauphase: die gewünschte Modularität wird mit dem zu großen Bauteil und durchgehenden Sockel nicht in gewünschtem Maß erzielt, zudem ist die Überschreitung der im Bebauungsplan definierten Grenze problematisch.

Eine der wesentlichen Herausforderungen ist die Frage der Identität und des künftigen Bildes für das FIZ. Hier bieten beide Türme interessantes Potenzial um die sich stetig weiterentwickelnde Identität auszudrücken. Speziell der Hochbau für den Fahrzeugspeicher mit der „Energie-Fassade“ mit großflächigem Einsatz von südwärts ausgerichteten Photovoltaikerelementen bietet große Chancen eine gewisse Parallelität mit den Werten von BMW umzusetzen. Darüber hinaus wäre die öffentliche Sky-Lobby ohne Frage ein überwältigender, spektakulärer neuer Ort für München. Insgesamt bewertet das Preisgericht den Entwurf als herausragenden Beitrag, der sowohl durch seine Gesamtidee und viele Detailvorschläge überzeugt.



3. Preis 2002 West 8 urban design & landscape architecture b.v. mit Atelier
Kempe Thill architects and planners, Rotterdam, Niederlande

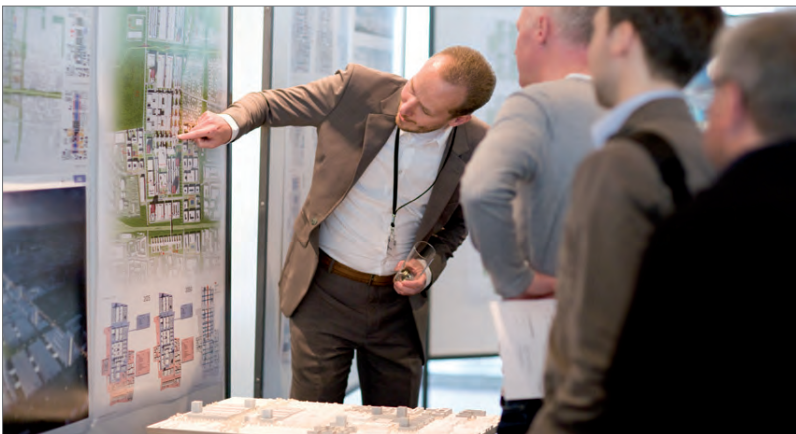
3. Preis

Das Preisgericht beurteilt die Arbeit besonders positiv hinsichtlich der sehr gelungenen Umsetzung des Leitmotives einer „Stadt in der Stadt“. Besonders die Qualität und Sensibilität in der Vernetzung der Gebäude, des Campus und der Grünanlagen in Richtung Osten und Norden sind hervorzuheben. In diesem Zusammenhang wird auch die Lösung für die Bebauungsstruktur im Norden (FIZ Nord Nord, Werk 0) aufgrund seiner kleinteiligen, flexiblen Strukturen für Büro- und Werkstattflächen als ein positiver und ausbaufähiger Beitrag gewürdigt. Hervorzuheben wird auch der äußerst gelungene Ansatz eines verbindenden grünen Terrassenbereiches zwischen den Büroflächen als Begegnungs- und Erholungsraum für die Mitarbeiter.

Eine weitere Qualität erkennt und würdigt das Preisgericht in der Einbeziehung der vorhandenen Bürostruktur (FIZ Sterne) in Form eines Boulevards im Innen- und Außenraum, was sowohl im Maßstab des gesamten FIZ aber auch im kleinen Maßstab einen weiteren sehr guten Beitrag zur Vernetzung, Wegebeziehung und zum informellen Austausch darstellt.

Kritischer wurde der Verzicht auf eine architektonische eindeutige Adressierung im Stadtraum und die damit im Zusammenhang einhergehende Orientierungslosigkeit im Innenbereich gewertet. Ebenso scheint die Maßstäblichkeit einiger Gebäude bedenkenswert. Dies gilt insbesondere für das Atriumgebäude mit seiner großflächigen Überdachung und der Anordnung der eingestellten Baukörper, trotz deren richtiger Lage und Funktionen.

Insgesamt stellt die Arbeit einen bedeutenden städtebaulichen Beitrag zur gestellten Aufgabe dar und ist daher in die Preisgruppe gewählt worden.



Weitere 2001 ALLESWIRDGUT ARCHITEKTUR ZT GMBH, Wien, Österreich
mit club L94 Landschaftsarchitekten, Köln

 Weitere

Das Preisgericht würdigt den Ansatz des Entwurfs, eine im Umfeld des FIZ bislang nicht anzutreffende Qualität im öffentlichen Raum zu etablieren. Dieses gelingt insbesondere im südlichen Bereich entlang der Max-Diamand-Straße und an der Knorrstraße durch das freie Arrangement eines Gebäudeensembles in einem grün gestalteten großzügigen Außenraum, der sich als Kontinuum um das gesamte Areal spannt. Trotz dieser und weiterer großer Qualitäten hat das Preisgericht insbesondere aus drei Gründen entschieden, den Entwurf nicht in die Preisgruppe zu wählen:

1. Die für den nördlichen Bereich (FIZ Nord und FIZ Nord Nord) vorgeschlagene Bebauungsstruktur ist in ihrer Morphologie zu schematisch und standardisiert und erlaubt mit den dargestellten Dimensionen nicht die erwünschte Modularität. Stattdessen verschmelzt die Struktur mit dem der bestehenden Werkstattgebäude und entwickelt keine ausreichende neue Identität und Qualität – in den Außen- und Innenräumen. Die ursprüngliche klare Idee von drei differenzierten und unterscheidbaren Bauzonen verliert an der Kraft, die für einen robusten Masterplan erforderlich sein wird.
2. Die Lage des internen Zirkulationsrings, des „blue circle“, im Untergeschoss und die damit einher gehende mangelhafte räumliche Qualität mit einer parallelen Führung von Erschließungs- und Mitarbeiterströmen überzeugt nicht und wäre zudem aufgrund bestehender Untergrundstrukturen im Bestandsbereich kaum umsetzbar.
3. Die formale Sprache der Punkthäuser im Süden, die zwar funktional besser als in der 1. Stufe miteinander und in das Sicherheitskonzept integriert sind beinhalten eine unglücklich gewählte Symbolik des Wankelmotors, was nachteilig in der Kommunikation wäre.

Weitere 2005 gmp international, Hamburg mit ST raum a. Gesellschaft von
Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Die Neustrukturierung des Gebietes mit einem klaren städtebaulichen Grundgerüst, das sich mit einer Hierarchie an Grünräumen in das Gewebe der Stadt integriert, stellt das Rückgrat der Arbeit dar. Die Verlagerung des Haupteingangs an die Max-Diamand-Straße, mit der Markierung durch das Bürohochhaus ist ein logisches Konzept. Gemeinsam mit der homogenen Gebäudestruktur entsteht so ein nachvollziehbarer städtebaulicher Ansatz. Ebenso überzeugend und ausbaufähig ist das interne Wegenetz als System aus Kolonnaden und Magistralen.

In der Ausarbeitung und dem Nachweis der Flexibilität des Systems erkennt das Preisgericht jedoch einen zu großen Schematismus. Die angebotenen neuen Baukörper sind hinsichtlich ihrer städtebaulichen Morphologie sehr stereotyp und werden vom Preisgericht insbesondere hinsichtlich ihrer Flexibilität in der Funktionalität (Gebäudetiefen nur 14m im Bereich des Projekthauses) stark hinterfragt. Im Bereich FIZ Nord Nord entstehen durch diese starre Anwendung des immer gleichen Moduls zudem sehr große Gebäudelängen, die wenig Attraktivität versprechen und zudem kaum nutzbare Außenräume lassen.

Die architektonische Ausformulierung wie auch der dargestellte Freiraum lassen zudem einen individuellen Charakter und Atmosphäre vermissen, obwohl der Versuch, mit doppelgeschossiger Fassadenteilung die Maßstäblichkeit der großen Volumen zu mindern, durchaus gewürdigt wird.

Insgesamt lässt das baukastenartig aufgebaute Konzept vom Städtebau bis hin zur Architektur zu wenig Spielraum für Emotionalität und Innovation für BMW und scheint auch dem Ort nicht angemessen.



2. Eigentümerdialog, 27. Mai 2014, FIZ Projekthaus Panoramafäche

Weitere 2006 AS&P Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt am Main mit ver.de
Landschaftsarchitektur GbR Kröniger Rümpelein Wenk, Freising

 Weitere

Der Wunsch der Verfasser, klare räumliche Einheiten mit homogenen Baustrukturen zu schaffen, wird im Kerngebiet mit sehr großen Baukörpern umgesetzt, die vom Preisgericht eher als unmaßstäblich und als zu wenig differenziert gewertet werden – die Dichte erscheint insgesamt zu hoch gewählt. Der grüne „Heidepark“ in Ost-West-Richtung wird so von der 40 m hohen und sehr massiven Bebauung an seiner Nordseite bestimmt. Die Ausformung der äußeren Cluster wird dagegen als angenehm in ihrer Proportion und Anordnung gewürdigt. Der für den Entwurf wichtige südliche Quartiersplatz ist als Auftakt des Gebäudekomplexes wenig nachvollziehbar, während der wesentlich höher frequentierte östliche Zugang an der U-Bahn nur nachrangig behandelt wird. Die geplante innere Netzstruktur der Wegeverbindung ist funktional richtig, genau so wie die „fast lane“ mit „people movern“. Dessen vorgeschlagene Lage westlich des Kernbereichs aber ist zu peripher und von den vier Zugängen abgewandt. Nachteilig für die zügige Realisierbarkeit des 1. Bauabschnitts ist die wesentliche Überschreitung der Baulinie des bestehenden Bebauungsplans in FIZ Nord (25 m). Nicht verständlich ist auch der Vorschlag, den südlichen Teil im nördlichsten Baugebiet (FIZ Nord Nord) erst im letzten Bauabschnitt zu konzipieren. Das Konzept leidet unter der sehr massiven, wenig differenzierten Ausformulierung der neuen Werke und an einer nicht schlüssigen (schnellen) inneren Erschließung. Der wichtigste Beitrag des Entwurfs sind die Cluster im äußeren Kerngebiet am grünen Boulevard der Knorrstraße und entlang der Schleißheimer Straße – der Entwurf wird aber aufgrund geringerer Qualitäten in anderen wichtigen Aufgabenteilen nicht in die Preisgruppe gewählt.

C.III – Juryergebnis 1. Stufe

2. Stufe 6001 ALLESWIRDGUT ARCHITEKTUR ZT GMBH, Wien, Österreich
mit club L94 Landschaftsarchitekten, Köln

 Qualifiziert für 2. Stufe

Das Preisgericht würdigt die Kompositionen von drei verschiedenen städtebaulichen Situationen mit jeweils eigener Morphologie. Die bestehenden FIZ- Anlagen sind als eine dieser Situationen nahtlos integriert, so dass man den gesamten Entwurf als eine Chronologie der zeitlichen Entwicklung des Standortes interpretieren kann.

Die bestehende Anlagenstruktur setzt sich nach Norden hin in einer neuen Stadtstruktur fort: eine moderne Interpretation der Koexistenz und Integration von kleinmaßstäblicheren Büros und großmaßstäblichen Werkstätten. Das Preisgericht würdigt auch die Integration im Hinblick auf die Größenordnungen, die den BMW- internen Prozessen gerecht wird und zugleich die Integration der Gesamtanlage in die umgebenden Wohngebiete ermöglicht. Bei einer Überarbeitung sind die Anforderungen einer stufenweisen Realisierung insbesondere im Bereich FIZ Nord zu berücksichtigen. Die für den Bereich unmittelbar südlich des bestehenden Projekthauses vorgeschlagene Situation erzeugt einen sorgsam etablierten Kontrast: eine Komposition dreieckiger Einzelgebäude in einem öffentlichen Park. Die Sicht auf den bestehenden Haupteingang des FIZ wird verbessert, so dass dieser Eingang aufgewertet wird. Die Organisation der Haupteingangs im Projekthaus benötigt in Bezug auf dessen städtebaulicher Logik und hinsichtlich der funktionalen Abläufe eine Überarbeitung. Gelungen sind die Integration des S-Bahnanschlusses. Zu beachten ist, dass der Südteil des Projekts ein erhebliches Rückbauprogramm erfordert, was eventuell langwierige Auseinandersetzungen und Verhandlungen mit den jetzigen Eigentümern und Nutzern erfordern wird, bevor dieser Teil realisiert werden kann. Zu prüfen ist die Lage der Tiefgarage im Bereich der heutigen Max-Diamand-Straße und Fernwärmeleitungen, wie auch die Breite der „Fuge“ die in der jetzigen Form die Anforderungen der Bahnstromtrasse nicht erfüllt. Insgesamt beinhaltet der Entwurf eine Vielzahl von erfolgreichen Lösungen und ein in sich konsistentes Gesamtkonzept, so dass er für eine Weiterbearbeitung ausgewählt wurde.



2. Stufe 6003 ernst niklaus fausch architekten mit Müller Illien Landschaftsarchitekten und Rapp Infra, Zürich, Schweiz

Das Preisgericht würdigt die erfolgreiche Entwicklung eines Projekts, das sich als Teil der Stadt versteht, sinnfällig integriert, vernetzt und neue Orte schafft und insgesamt in seiner Verteilung von Dichte und Offenheit gut ausbalanciert ist. Mit gut positionierten Hochhäusern entstehen zwei wichtige interne Identitätsorte die Orientierung im Quartier geben - einerseits mit der Betonung des heutigen Eingangs an der Knorrstraße und andererseits, gespiegelt im Nordwesten, mit dem neuen abgesetzten Arealteil im Norden. Durch die gekonnte Positionierung, selbst wenn diese im Fall des nördlichen Hochhauses kontrovers diskutiert wurde, und Dimensionierung wird ein regionaler Bezug verankert. Zu klären ist die konkrete Nutzung der Gebäude um den Häusern eine der baulichen Bedeutung entsprechende Funktion zu geben.

Das Konzept für die Freiräume ist differenziert und gut ausgewogen. An zentraler Stelle im FIZ erhält das Projekthaus einen wertvollen, differenzierten Hofgarten und wird städtebaulich nach Süden abgeschlossen: hierin erkennt das Preisgericht eine der klugen städtebaulichen Eingriffe, die stellvertretend für das Potential sind, die Gesamtform des ganzen Innovationsgebiets robust in Bauabschnitten zu entwickeln. Dies wird zusätzlich unterstützt durch dichte Baumreihen um das ganze Areal, die sich auch durch die Ost-West-Verbindung zieht, welche allerdings in seiner verkehrstechnischen Funktion zu überprüfen ist. Die Nutzungsmischung als Entwurfselement ist gut nachvollziehbar. Dies zeigt sich vor allem in den Gebäudetypologien im nördlichen Teil, wo auf den oberen Geschossen die Büros und Gärten angeordnet sind welche in Nähe zu den Werkplätzen und den Sondernutzungen viele Vorteile aufzeigen. Zu überprüfen ist die Nachbarschaft mit dem Gymnasium.

Insgesamt überzeugt der Strukturplan in seiner Klarheit und Angemessenheit als städtebauliche Intervention die sowohl eine Aufwertung der weiteren Umgebung im München Nord als auch ein zugleich pragmatisches und Atmosphären schaffendes neues FIZ schaffen würde.

2. Stufe 6005 gmp international, Hamburg mit ST raum a. Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Die Arbeit überzeugt das Preisgericht in ihrer Klarheit der Anordnung der geforderten Funktionsflächen, die ein definiertes Baufeld mit eindeutigen Raumkanten nach außen bildet und ein robustes System auf gut nutzbaren Baukörpern und gut proportionierten Außenräumen schafft. Die Vernetzung im FIZ ist im Ansatz gut organisiert – die Nord-Süd-Orientierung der Baukörper wird gekreuzt von Ost-West-Grünzug im Norden und internen Querverbindungen im mittleren Grundstücksbereich. Die Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren ist weitgehend gut gelöst; u.a. eine fußläufige Durchwegung zum Norden wird noch vermisst.

Ein neuer, dem Projekthaus vorgelagerter Eingangspavillon definiert eine attraktive Adresse. Sieben Bürohäuser als Hochpunkte markieren das FIZ neu im städtischen Raum. Allerdings wird diese Büroform für die Zusammenarbeit der Ingenieure kritisch gesehen und sollte in ihrer Anzahl überprüft werden. Gleichmaßen wird insbesondere hier der Nachweis des architektonischen Potentials vermisst, Atmosphären zu schaffen.

Gelobt wird die Möglichkeit der abschnittsweisen Erstellung des Ensembles durch die modulare Bauweise sowie die Ausbildung von „BMW-Satelliten“, die an das zentrale Baufeld anschließend eine gelungene räumliche Vernetzung des FIZ mit der Nachbarbebauung versprechen. Auch die Freihaltung des ehemaligen Stadionbereichs westlich der Schleißheimer Straße und seine Ausformung als parkähnliche Naherholungsfläche werden gelobt, auch wenn diese Entscheidung eine zusätzliche Verdichtung des FIZ Kernbereichs erfordert. Der dennoch hohe Anteil von 36% nicht versiegelter Fläche des Gesamtareals unterstreicht die Qualität der Arbeit.

Der vorliegende Entwurf findet gute bis sehr gute Antworten auf die vorgegebene Aufgabenstellung und wird als gelungener Beitrag zum Wettbewerbsverfahren gewertet.



2. Stufe 6007 West 8 urban design & landscape architecture b.v. mit Atelier Kempe Thill architects and planners, Rotterdam, Niederlande

Grundhaltung ist die kompakte Stadt mit kompakten Gebäuden, deren Dimension eine gute Nutzbarkeit gewährleisten. Die hohe Dichte im Bereich FIZ Nord und FIZ Nord-Nord wird aus Nutzersicht jedoch kritisch beurteilt; die Clusterung ist nicht konsequent und dem Konzept Werk 0 mangelt es an der Option für eine stufenweise Realisierung.

Die Struktur ist gut mit der Umgebung vernetzt. Dazu werden die öffentlichen und übergeordneten Freiräume in Alleen und Parks transformiert. Die beiden Plätze an der Knorrstraße werden vom Preisgericht jedoch als unentschlossen betrachtet und stehen einer Adressbildung entgegen. Südlich der Max-Diamand-Straße fehlt der Gebäudestruktur noch die erforderliche Flexibilität und Sicherstellung für eine Orientierung im Quartier – u.a. im Übergang über den Bahndamm. Der Grünraum auf dem Dach des Werks 0 wird positiv gesehen.

Schwächen sieht das Preisgericht in einzelnen funktionalen Elementen; das neben dem jetzigen Projekthaus angeordnete zweite Projekthaus wäre besser im nördlichen FIZ und es werden zu viele und nur unterirdische Stellplätze ausgewiesen, was hohe Kosten verursacht. Der Abbruch der Panzerbrücke reduziert die Leistungsfähigkeit der Schleißheimer Straße, was als nicht sinnvoll erachtet wird. Das Tram endet am Platz am Hart und erschließt daher nur den nördlichen Teil des FIZ.

2. Stufe 6008 HENN GmbH, München mit TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Die Neustrukturierung des Gebietes mit einer neuen, zentralen Nord-Süd-Achse durch die BMW Funktionen und neuen Adressen in den Quartieren jenseits der Schleißheimer Straße und der Knorrstraße stellt das Rückgrat der Arbeit dar und wird grundsätzlich positiv beurteilt. Der neue Haupteingang an der Max-Diamant-Straße vor dem bestehenden Projekthaus und die neue Erschließungsachse sind logisch nachvollziehbar und stadträumlich richtig platziert.

Insgesamt sind die angebotenen Baukörper hinsichtlich ihrer städtebaulichen Morphologie sehr schematisch und bedürfen eines genaueren Nachweises hinsichtlich ihrer Potentiale atmosphärische Räume zu ermöglichen. Die als Interaktionsachse aufgebaute Erschließungsachse mit angelagerten Nutzungen wird als interessantes Angebot begrüßt, jedoch fehlt eine Fortsetzung nach Norden und die Anbindung des Werks 0. Die angebotene Typologie einer Hybridstruktur wird hinsichtlich der Vernetzung von Büro- und Werkstattnutzung positiv betrachtet.

Die architektonische Ausprägung des Gebäudes am sogenannten Nachbarschaftsgarten als große Geste wirkt unmaßstäblich, die Angemessenheit wird hinterfragt. Bezogen auf die Nachbarschaft liegt das Nachbarschaftszentrum an der Knorrstraße richtig. Der Nachbarschaftsgarten in der Ost-West-Verbindung endet allerdings nach Einschätzung des Preisgerichts unvermittelt in der Logistikzone, mit einer umständlichen Wegführung nach Westen zum Virginiadepot, die räumlich nicht überzeugt. Die Funktionalität der Anlieferung wird zwar durchaus positiv diskutiert, jedoch wird hier langfristig die ÖPNV Trasse unwiderruflich verbaut; die Ost-West-Querung ist sicherzustellen. Der Wechsel der Baumart Platane/Obstbaum wird hinsichtlich seiner Gestik und Sinnfälligkeit hinterfragt. Positiv zu sehen ist der großzügige Baumerhalt im Rathenaupark und des Biotops am Nordring, wie auch die Anordnung der wichtigsten Grünflächen zentral im nördlichen FIZ. Die großflächige Anordnung von Versickerungsflächen auf öffentlichen Flächen ist nicht möglich. Die Bäume auf der Landschaftsbrücke beeinträchtigen möglicherweise die Sichtachse nach Schleißheim. Zudem ist die Nutzung der Brücke für weitere Verkehrsträger zu prüfen. Kritisch hinterfragt und kontrovers diskutiert wird jedoch die Überformung und Schließung des bestehenden Haupteingangs an der Knorrstraße, man vermisst hier einen respektvollen Umgang mit dem Bestand. Insgesamt stellt die Arbeit einen robusten und ausbaufähigen Beitrag für die weitere Bearbeitung dar.



2. Stufe 6012 AS&P Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt am Main mit ver.de
Landschaftsarchitektur GbR Kröniger Rümpelein Wenk, Freising

Das städtebauliche Konzept mit einem neuen Eingangsbereich im Süden, eine eindeutige Ost-West-Querung und dezentralen Nebenquartieren integriert erfolgreich die Bestandsbauten und den Kontext und wird vom Preisgericht ausdrücklich begrüßt. Die städtebauliche Struktur orientiert sich an dem neuen Eingangsbereich im Süden, wo dem Projekthaus vorgelagert eine präzisere Eingangssituation geschaffen wird, funktional sinnvoll ergänzt mit einer externen Hotelnutzung. Dies ist eine sinnvolle Verbindung zur neuen S-Bahn-Station. Als unangemessen wird die Geste des Hochhauses im Süden bewertet; insbesondere vor dem Hintergrund der externen Nutzung ist dieses Zeichen ein nicht geeignetes Portal zum FIZ.

Der seitliche heutige Eingangsbereich wird aufrechterhalten und räumlich gut mit dem östlichen Grünzug verknüpft. Die bestehenden Sterngebäude des FIZ werden in die vorgeschlagene Verdichtung integriert und es entsteht ein gutes Spiel zwischen alt und neu.

Im nördlichen Teil werden tragfähige, typologisch sinnvoll strukturierte Baukörper angeboten, in der sich die erwünschten WPM-Nutzungen, Büros und Sondersituationen flexibel realisieren lassen. Das Werk 0 wiederum bietet eine logische Modifikation der Gebäudestruktur. Mit spezifisch ausgebildeten und prägnanten Grünräumen und -verbindungen wird die bauliche Struktur unterstützt. Im südlichen Teil, um die neue Eingangszone, wird eine neue Typologie entwickelt: farblich abgesetzte Hofräume, die für sich wieder kleinere und räumliche kluge Gebäudegruppen ergeben, sowie eine gute Flexibilität und Etappierung ermöglichen. Insgesamt eine kluge gut aufgeteilte Gebäudestruktur mit gutem Potential für die erwünschte Nutzung und die Schaffung einer attraktiven Eingangszone.

2. Rundgang 6011 White Arkitekter AB, Stockholm/Schweden

Der Entwurf schlägt mit einer zentralen Wissenschaftsachse eine funktionale Verbindungen zwischen dem Bestand und den Neubauten im FIZ Kerngebiet vor, die die Orientierung unterstützt und gute Aufenthaltsqualitäten im Inneren schafft. Stadträumlich verbindet sich die Konzeption schlüssig mit der Nachbarschaft mit einer grünen Ost-West-Achse und einem großzügigen Park an der Knorrstraße und der Anbindung an vorhandene Plätze. Insbesondere dieser Freiraum wurde kontrovers diskutiert im Hinblick auf seine Lage und Nutzbarkeit für die Mitarbeiter sowie seine räumliche Fassung. Vermisst wird ein zentraler Freiraum mit unmittelbarem Zugang für die Mitarbeiter im FIZ. Der Vorschlag der kleinteiligen Überbauung des großflächigen, in sich wenig strukturierten Werks 0 mit Büroflächen konnte funktional und städtebaulich nicht überzeugen – sowohl mit der fehlenden Markierung als stadträumlicher Auftakt an der Schleißheimer Straße als auch die Ausgestaltung der östlichen Kante. Die Bebauungsstruktur entlang der Max-Diamand-Straße wird vom Preisgericht als zu kleinteilig bewertet. Insgesamt bildet der Entwurf einen wichtigen Beitrag zum Wettbewerb, der jedoch im Vergleich aller Entwürfe insbesondere aufgrund nicht überzeugender Raumqualitäten nicht in die 2. Stufe aufgenommen wurde.

Im 2. Rundgang
ausgeschieden



Preisgerichtssitzung 2. Stufe, 25. September 2014, FIZ Studio

1. Rundgang 6002 Clive Wilkinson Architects, Culver City/USA mit Stoss Landscape Urbanism, Boston/USA

Im 1. Rundgang
ausgeschieden

Das Projekt ist von einer starken Verschränkung der Freiräume und Gebäude geprägt – ein Konzept das konsequent auch als Verbindung mit den angrenzenden Quartieren angedacht ist und z.B. mit dem begrünten Parkhaus im Westen und der Fußgängerverbindung nach Süden interessante Komponenten zeigt. Der erweiterte Campus von FIZ Future wird als eine Folge von verschiedenen Strukturen verstanden, die durch verschiedene stadt- und landschaftsräumliche Bereiche miteinander verknüpft sind. Der markanteste Bereich ist das sogenannte „Tal“ zwischen FIZ Nord und FIZ NordNord, durch das eine schlaufenförmige Spur führt, das ringförmige „Sportsband“. An diesem Ring liegen verschiedene architektonisch signifikante Elemente: „Der Berg“, „das Taltor“, und der „Begegnungsturm“, so die Namen jener Artefakte, die dem Projekt eine eigene Identität verleihen. Diese Aspekte sind für sich genommen interessant, aber sie verbinden sich nach Einschätzung des Preisgerichts nicht auf eine überzeugende Weise mit dem Kernbereich des FIZ. Die Bürostrukturen im Norden und die Kammstrukturen im Süden sind über durchgehende Gebäudebereiche in den Untergeschossen miteinander verbunden, die in dieser Form nicht angemessen erscheinen. Die einzelnen neuen Bereiche, die „Mega-Büro“ im Süden, die Bebauung unter dem Tal und die neuen Strukturen sind für sich genommen interessante Konzepte für zeitgenössische Arbeitswelten, aber sie scheinen den spezifischen Ansprüchen an ihre besondere Verknüpfung im FIZ Future nicht angemessen. Auch der „Begegnungsturm“ als eine monumentale Verknüpfung des Campus mit der Stadt überzeugt weder aus der Sicht der inneren Organisation der FIZ noch aus der Sicht des Stadtraums. Die städtebauliche Figur, mit einem großen Aufwand entwickelt, bleibt eine Serie von architektonisch geprägten Einzelideen die gemeinsam weder nach Innen noch nach Außen die erforderliche Stärke entwickelt um als entwicklungsfähige Erweiterung des Bestands zu wirken, sondern sie bleibt beziehungslos dazu und droht durch die Anforderung einer modularen Erstellung in sich zu zerfallen.

1. Rundgang 6004 DP Architects PTE LTD, Singapur/Singapur

Das Konzept einer vergleichsweise homogenen Gebäudestruktur mit einem starken Signal an der Schleißheimer Straße als Sonderort bietet in seiner Anordnung der einzelnen Baukörper eine städtebauliche denkbare räumliche Lösung. Die Dimensionen, besonders die erhebliche Tiefe der Gebäudekörper scheinen jedoch nach Einschätzung des Preisgerichts deutlich zu großmaßstäblich. Die städtebauliche Anordnung eines Hochhauses am nördlichen Ende des Geländes zur Schleißheimer Straße wurde aufgrund seiner Dominanz kritisch gesehen. Zwar ist die Geste oder „Landmark“ innerhalb der großen Struktur des FIZ durchaus denkbar, aber in dieser expressiven Form und Höhe nicht überzeugend weder als Gegenpol zum BMW Hochhaus noch wird es durch seine Funktion innerhalb des FIZ gerechtfertigt. Wünschenswert wären eine bessere Vernetzung zwischen FIZ Nord und FIZ NordNord und die Einbeziehung der Polizeistation an der Knorrstraße.

Bedeutung und Ausarbeitung der Landschaftsplanung und des Grünkonzeptes wurden positiv bewertet, hielt aber einer detaillierten Überprüfung nicht stand, zumal viele Grünflächen zu kleinteilig und nicht zugänglich sind. Wesentlich waren u.a. besonders die nicht nutzbaren Grünflächen und die Anlage des „Skyparkes“ auf dem Dach des Werks 0.

Das westliche der Schleißheimer Straße positionierte Parkhaus ist als Einzelbaukörper deutlich überdimensioniert. Die Eingangssituation Nord ist weitestgehend keine adäquate Ergänzung. Zudem ist die städtebauliche Öffnung zum „Central Park“ überdimensioniert und wird entsprechend der Dimension nicht durch zusätzliche Maßnahmen verstärkt (ÖPNV). Insgesamt vermag das Konzept nicht die erforderlichen Potentiale aufzuzeigen und wurde daher nicht für eine Weiterentwicklung in Betracht gezogen.



1. Rundgang 6006 KAAN Architekten, Rotterdam/Niederlande mit OKRA Landschaftsarchitekten, Utrecht/Niederlande

Der Entwurf ist charakterisiert durch die große Ringfigur im Norden sowie eine großzügige grüne Parkverbindung zur Schule in der auch weitere Gebäude wohl für die soziale Infrastruktur liegen.

Im Osten wird die Sterntypologie neu interpretiert und fortgesetzt, im Westen und Süden das gesamte Areal mit Kammstrukturen und winkelförmigen Bautypologien gefasst. Nach außen, in den Bezügen zur Nachbarschaft, aber auch im Hinblick auf die Eingangssituationen im gesamten FIZ-Bereich vermögen diese Gebäudeanordnungen nicht zu überzeugen. Die Funktionalität der großen Ringform wird bezweifelt und ihr Alleinstellungsmerkmal als neues Symbol für BMW als äußerst kritisch ablehnend gesehen.

Auch städtebaulich begründet sich diese Entwurfskonzeption weder aus dem gesamten Campus heraus schlüssig, noch weniger im Hinblick auf die übergeordnete stadträumliche Situation. Die in den Perspektiven dargestellten atmosphärischen Innenansichten des Campus werden nicht mit konkreten Raum- und Funktionsprogrammen nachvollziehbar in Verbindung gebracht. Die Verknüpfungen mittels vieler Brücken und unterschiedlicher Niveaus wird problematisch gesehen.

Insgesamt vermag der Entwurf nicht, auf die vom Auslober gestellte Aufgabe eine erfolgreiche Antwort zu geben, ein FIZ-Future im Norden von München in den geforderten Funktionen und städtebaulichen Ansprüchen zu liefern. Trotz oder gerade wegen der gewählten symbolischen Großform, die weder Bestehendes noch Neues zu integrieren vermag.

1. Rundgang 6009 BIG-Bjarke Ingels Group, Valby/Dänemark mit t17 Landschaftsarchitekten, München

Die Verfasser schlagen vor, mittels einer Abfolge von verschiedenen ausgeformten Grünräumen einen Identifikation stiftenden „Central Park“ zu schaffen, übersehen dabei aber, dass diese Grünräume auf Grund ihrer unterschiedlichen Höhenlagen keinen räumlichen Zusammenhang untereinander herstellen können. Die Ausformung der einzelnen Elemente erscheint dabei beliebig und zum Teil überdimensioniert. Dies gilt insbesondere für den „Pixel Canyon“ im Norden, der sowohl in seiner Dimension als auch in seiner Funktionalität und gestalterischen Qualität nicht überzeugen kann.

Auch der BMW-Park im Süden mit den in eine Erdmodellierung integrierten Showcases ist an dieser Stelle deplatziert und kann hier keinen Beitrag für einen lebendigen Campus schaffen. Die Formulierung der neuen baulichen Elemente setzt wie die Ausformulierung des „Central Parks“ auf eine große Heterogenität, die die notwendige Stringenz für ein Handlungskonzept über 35 Jahre vermissen lässt, und bereits in der vorliegenden Darstellung zu viele unterschiedliche Bauformen anbietet, um ein schlüssiges, kohärentes Erscheinungsbild erwarten zu lassen. Zudem sind die vorgeschlagenen Baustrukturen für Werk 0 und die sonstigen technische Einrichtungen in ihrer Auslegung als zusammenhängende Großstrukturen für eine Entwicklung auf lange Sicht zu unflexibel. Eine Teilung der Großstrukturen würde jedoch dem Konzept der darüber liegenden Parklandschaft widersprechen.

Umgekehrt sind wiederum viele der dargestellten Bürostrukturen für die für BMW notwendige Flexibilität in der Gruppierung der Entwicklerteams zu kleinflächig. Die städtebauliche Konfiguration mit ihren zum Teil überdimensionierten Freiräumen im Inneren gehen zu Lasten des wertvollen Baum- und Biotopbestandes und können in der dargestellten Form nicht realisiert werden. Auch die Notwendigkeit, Fremdgrundstücke einbeziehen zu müssen, und die Überschreitung der Baugrenzen und Heranziehung des Schulgeländes lassen auf eine starke Einschränkung der Machbarkeit in der vorliegenden Form schließen. Insbesondere im nördlichen Bereich an der Schleißheimer Straße ist die Ausformulierung der städtebaulichen Ränder des Kerngebietes unmaßstäblich. Die Erweiterungsflächen westlich der Schleißheimer Straße und östlich der Knorrstraße erscheinen im Gegensatz dazu auf Grund ihrer Kleinteiligkeit funktional ungeeignet.



3. Nachbarschafts-/Eigentümergebiet, 27. Mai 2014, FIZ Forum

Insgesamt entspricht die vorliegende Arbeit auf Grund Ihrer nicht nachvollziehbaren Heterogenität der Entwurfselemente und der unzulänglichen städtebaulichen Strukturen nicht den Vorstellungen des Auslobers zur zukünftigen Entwicklung des FIZ Future.

1. Rundgang 6010 AGPS Architecture, Zürich/Schweiz mit VOGT
Landschaftsarchitekten AG, Zürich/Schweiz

Der Wunsch der Einbindung des Freiraums des FIZ Future in den überregionalen Grünverbund des Münchner Nordens über eine großzügige Öffnung des Freiraums nach Westen und über den sogenannten Park Null kann grundsätzlich gewürdigt werden. Allerdings wird dadurch das darunter angeordnete Werk 0 als wenig maßstäblicher, ungegliederter Großquader ohne natürliche Belichtungsoptionen zum wenig einladenden Untergeschoss. Zudem können nur wenige Büroflächen an der Schleißheimer Straße dem Werk 0 direkt zugeordnet sein, so dass lange Wege entstehen. Die räumlichen Qualitäten des nur über Brücken und Rampen zugänglichen prägnanten Gründachs mit dem Freiraum des Parks auf +10m werden angezweifelt.

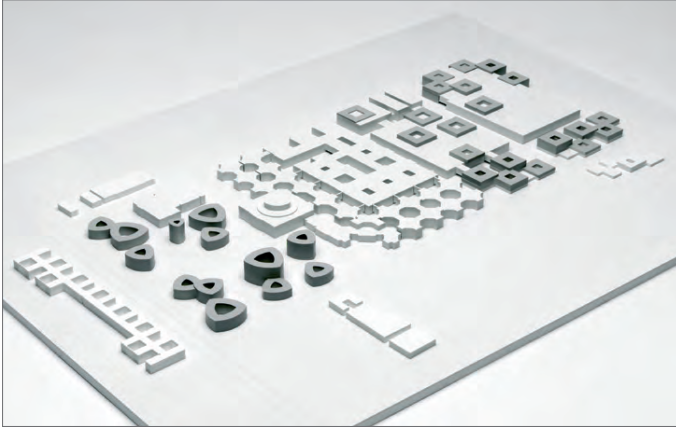
Als weitere Frei- oder Aufenthaltsräume werden lediglich ein sehr enger „Harthof“ sowie ein Eingangplatz im Süden angeboten. Die sonstigen engen und schmalen Auch zweigt die sehr dichte Riegelstruktur der vorgeschlagenen Bebauung zwar ein Konzept zur Realisierung einer Dichte mit vielfältigen Gebäudestrukturen. Darunter sind jedoch Gebäude mit nicht nutzbaren Gebäudetiefen und die städtebauliche Struktur unterstützt wenig die gewünschte Identität und Prägnanz. Die funktionale Strukturierung ist nicht zufriedenstellend.

Im Gesamturteil anerkennt das Preisgericht den Entwurf zwar als einen mutigen, konsequent entwickelten Beitrag, dessen System jedoch zu wenige Potentiale für eine Weiterentwicklung aufzeigt, so dass der Entwurf nicht für eine weitere Bearbeitung empfohlen wird.

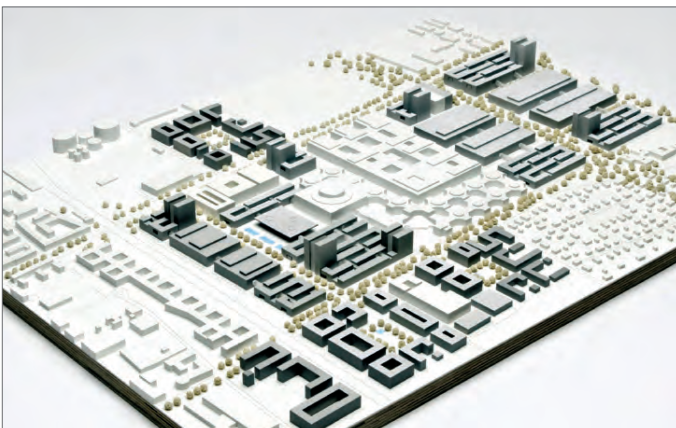


Ergebnis des Wettbewerbs
1. Stufe

Ergebnis der 1. Stufe



6001 Städtebau und Architektur: **AllesWirdGut**, Wien
Landschaftsarchitektur: **club L94 Landschaftsarchitekten GmbH**, Köln

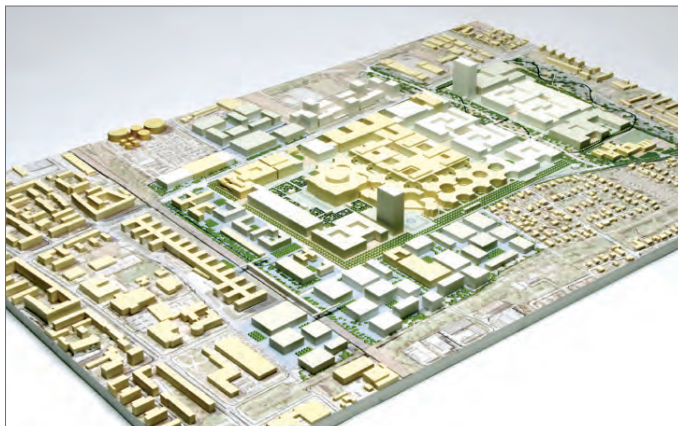


6005 Städtebau und Architektur: **gmp international**, Hamburg
Landschaftsarchitektur: **ST raum a. Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH**, Berlin

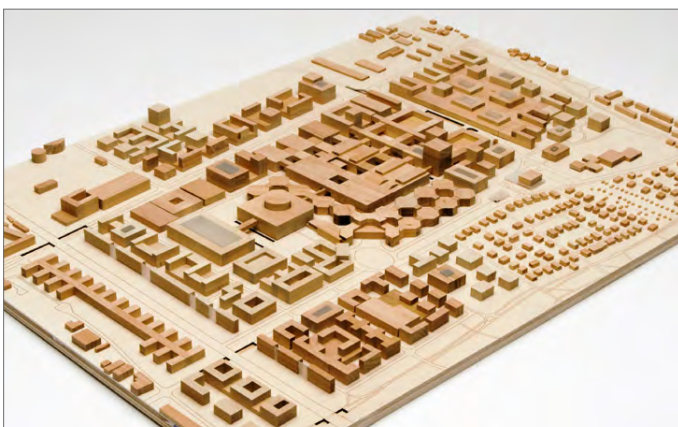


6008 Städtebau und Architektur: **Henn GmbH**, München
Landschaftsarchitektur: **TOPOTEK 1**, Berlin

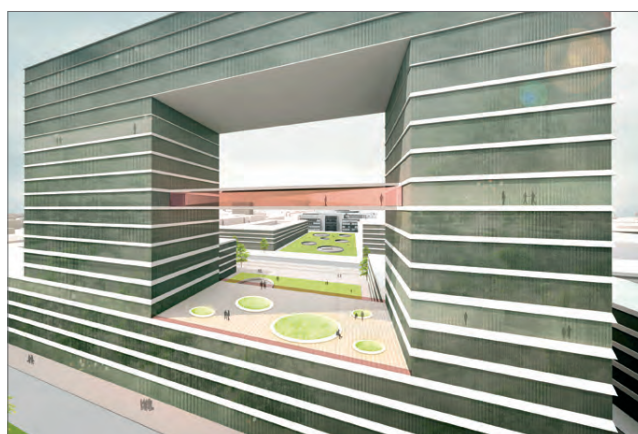
Qualifiziert für die 2. Stufe



6003 Städtebau und Architektur: **ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh**, Zürich
Landschaftsarchitektur: **Müller Illien Landschaftsarchitekten**, Zürich
Verkehrsplanung: **Rapp Infra AG**, Basel



6007 Städtebau und Landschaftsarchitektur: **WEST 8 urban design & landscape architecture**, Rotterdam
Architektur: **Atelier Kempe Thill – Architects and Planners bv**, Rotterdam
Verkehrsplanung: **Transver GmbH**, München



6012 Städtebau und Architektur: **AS&P Albert Speer & Partner GmbH**, Frankfurt am Main
Landschaftsarchitektur: **ver.de Landschaftsarchitektur GbR Kröniger Rümpelein Wenk**, Freising

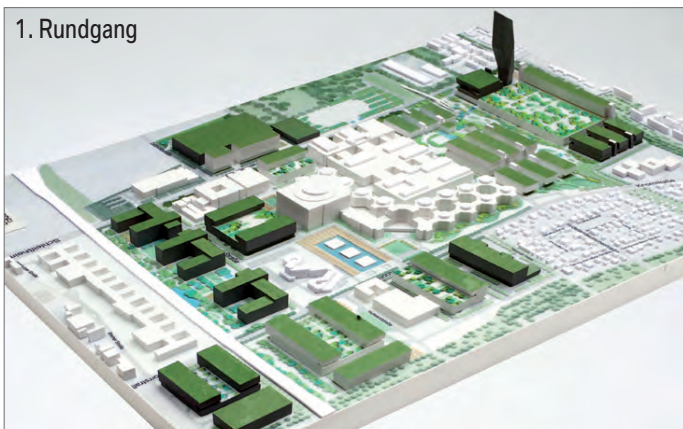
Ergebnis der 1. Stufe

2. Rundgang



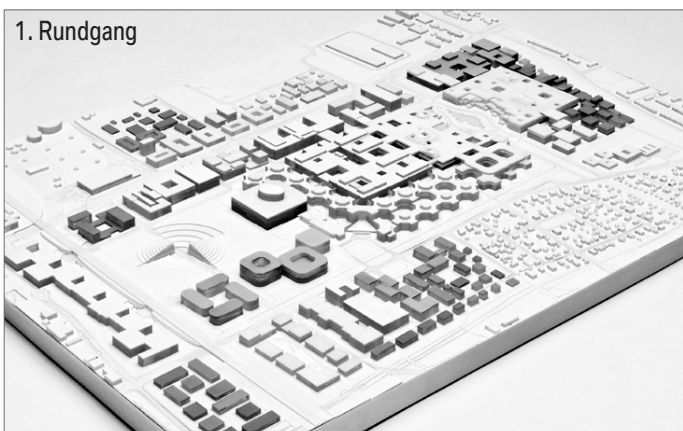
6011 Städtebau und Architektur: **White Arkitekter AB**, Stockholm/Schweden

1. Rundgang



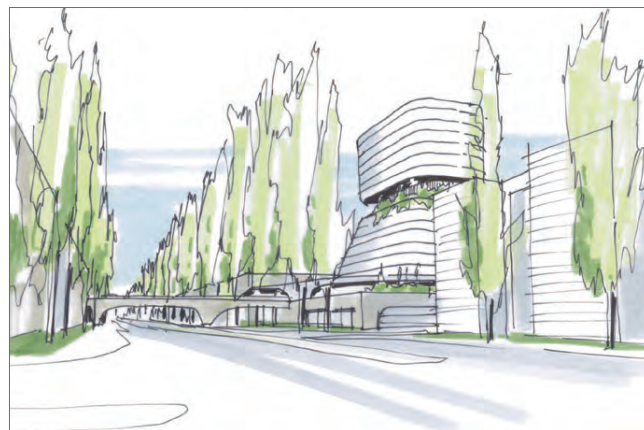
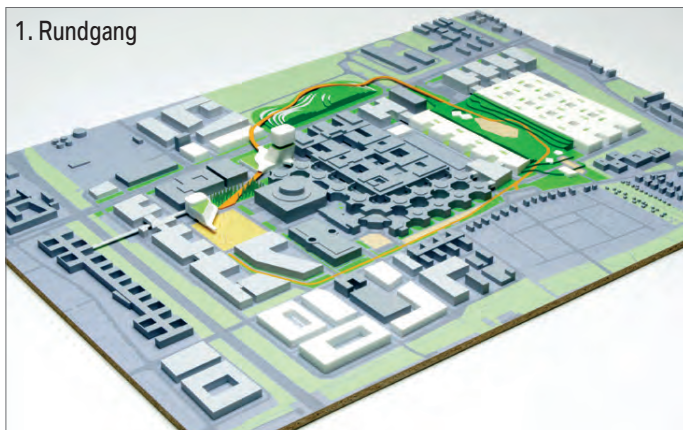
6004 Städtebau, Architektur und Landschaftsarchitektur
DP Architects PTE LTD, Singapur/Singapur

1. Rundgang

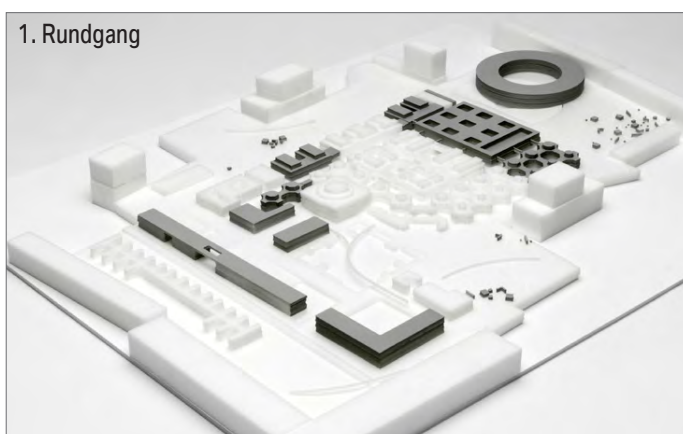


6009 Städtebau und Architektur: **BIG – Bjarke Ingels Group**, Valby/Dänemark
Landschaftsarchitektur: **t17 Landschaftsarchitekten**, München

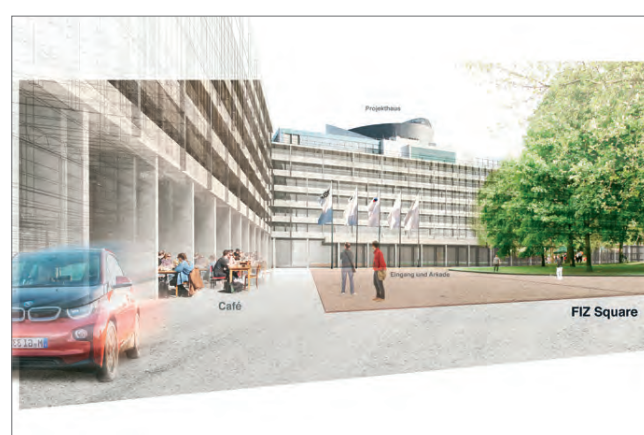
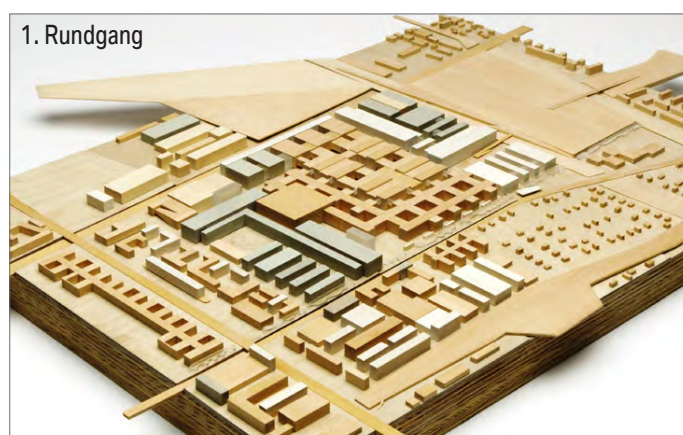
Weitere Teilnehmer der 1. Stufe



6002 Städtebau und Architektur: **Clive Wilkinson Architects**, Culver City/USA
Landschaftsarchitektur: **Stoss Landscape Urbanism**, Boston/USA



6006 Städtebau und Architektur: **KAAN Architekten**, Rotterdam/Niederlande
Landschaftsarchitektur: **OKRA Landschapsarchitecten**, Utrecht/Niederlande

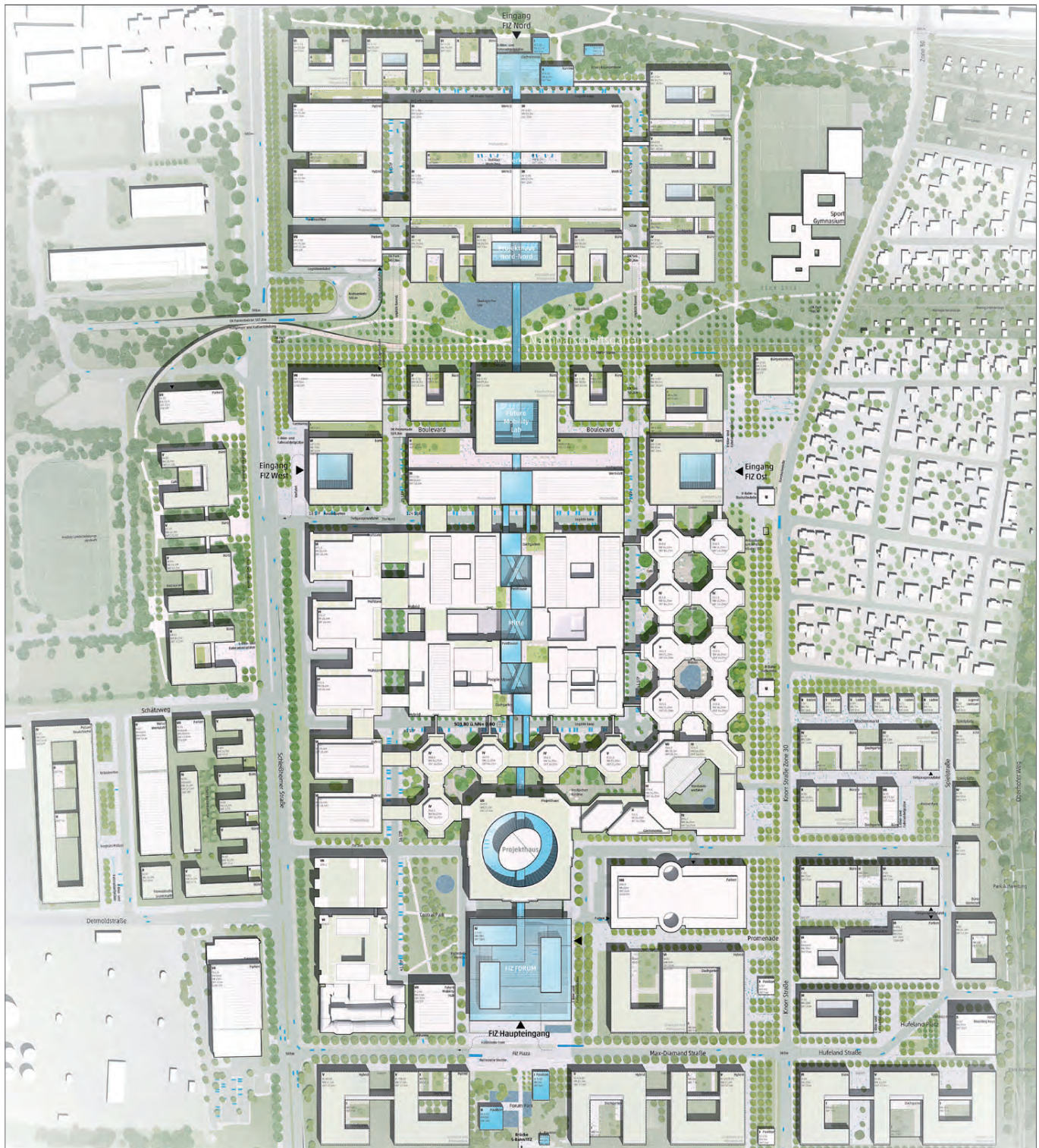


6010 Städtebau und Architektur: **AGPS Architecture**, Zürich/Schweiz
Landschaftsarchitektur: **VOGT Landschaftsarchitekten AG**, Zürich/Schweiz



Ergebnis des Wettbewerbs
2. Stufe

Ergebnis der 2. Stufe

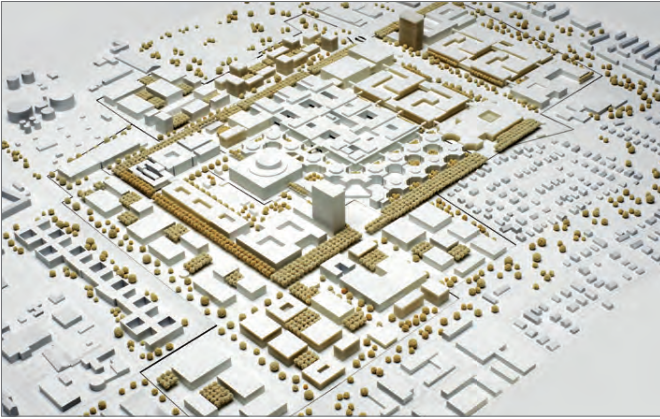


1. Preis Städtebau und Architektur: **Henn GmbH**, München
Landschaftsarchitektur: **TOPOTEK 1**, Berlin

Wettbewerbsgewinner



Ergebnis der 2. Stufe



2. Preis Städtebau und Architektur: **ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh**, Zürich
Landschaftsarchitektur: **Müller Illien Landschaftsarchitekten**, Zürich
Verkehrsplanung: **Rapp Infra AG**, Basel



3. Preis Städtebau und Landschaftsarchitektur: **WEST 8 urban design & landscape achitecture**, Rotterdam
Architektur: **Atelier Kempe Thill – Architects and Planners bv**, Rotterdam
Verkehrsplanung : **Transver GmbH**, München

Weitere Preisträger und Teilnehmer



2. Rundgang

Städtebau und Architektur: **AllesWirdGut**, Wien
Landschaftsarchitektur: **club L94 Landschaftsarchitekten GmbH**, Köln



2. Rundgang

Städtebau und Architektur: **gmp international**, Hamburg
Landschaftsarchitektur: **ST raum a. Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH**, Berlin



2. Rundgang

Städtebau und Architektur: **AS&P Albert Speer & Partner GmbH**, Frankfurt am Main
Landschaftsarchitektur: **ver.de Landschaftsarchitektur GbR**
Kröniger Rümpelein Wenk, Freising

[phase **ens**].