



Anlage 1:  
Städtebaulicher Wettbewerb Großparkplatz  
2. Preis mit Beurteilung Preisgerichtsprotokoll  
Rheinflügel Severin, München, Toponauten, Freising

## 2. PREIS

### rheinflügel severin, München



Verfasser:                   rheinflügel severin, München  
                                  Björn Severin, Dipl.-Ing. Architekt u. Stadtplaner

                                  toponauten landschaftsarchitektur Gesellschaft mbH, Freising  
                                  Felix Metzler, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt

Mitarbeiter:               Francesca Pescitelli,  
                                  Melissa Kong,  
                                  Manuel Beckmann,  
                                  Theresa Finkel,  
                                  Julius Peisl

## 1027

Die Leitidee der Arbeit ist das Anknüpfen und Anbinden des neuen Stadtquartiers an die barocke Innenstadt und deren Achsen.

Die Anordnung der Verkehrsinfrastruktur – zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB), Stadt-Umlandbahn (StUB) und Parkhaus - und der Berufsfachschule für Pflegeberufe im Süden des Quartiers ist gut gewählt. Die Kubatur des Schulgebäudes sticht jedoch zu wenig hervor.

In der Mitte des Quartiers setzt sich sinnhaft eine breite Ost-West-Verbindung vom Hugenottenplatz über den Bahnhof bis zu dem „Stadt balkon“ mit Ausblick in den Wiesengrund fort. Der unmittelbar westlich des Bahnhofs gelegene neue Bahnhofsvorplatz erscheint in seiner Gestaltaussage rudimentär. Die gegenüber dem Bahnhofsfeingang vorgeschlagene Solitärbebauung mit einer Hotelnutzung ist dem Standort wenig angemessen, der mittlere Platzbereich ist nicht klar zugeordnet und situiert. Allgemein scheint der Übergang zum Regnitzgrund und die Anbindung des Stadtbalkons zum Regnitzgrund zu wenig ausgeprägt. Die Verbindung des Quartiers mit dem Wiesengrund ist nur bedingt gegeben.

Im Norden des Stadtquartiers ist zur Autobahn Gewerbe und Parkierung als Lärmschutzriegel sinnvoll platziert. Durch die Gliederung in der Fassade wird versucht, eine angemessene Maßstäblichkeit zu erzeugen. Die dahinterliegende Wohnbebauung ist gut gestaffelt, kleinteilig strukturiert und nach innen orientiert. Jedoch werden die Öffnungen in den 7-geschossigen Verbindungsbauten kritisch gesehen. Der „Quartiersanger“ und die Bahnböschung sind in ihrer Dimension zu hinterfragen. Dagegen ist der Taschenplatz im Nordwesten gut dimensioniert und als Eingang in das Quartier an der richtigen Stelle mit belebenden Nutzungen gefüllt.

Die westliche Freifläche als Zwischenglied zur Autobahn weist keine klare Zuordnung zu den angrenzenden Nutzungen auf. Der Lehrerparkplatz erscheint deplatziert.

Die Dimensionierung und Nutzungsteilung von Wohnen, Arbeiten und Parken ist sinnhaft und gut proportioniert.

Die Unterbrechung der Nord-Süd-Verbindung für den motorisierten Individualverkehr reduziert die Verkehrsbewegungen im Stadtquartier. Die Vermeidung von Durchgangsverkehr erhöht die Aufenthaltsqualität im Quartier und auf dem Platz. Der Taxistand ist nicht in Verbindung zu ZOB und Parkhaus angeordnet. Das am Bestand orientierte Straßensystem im Süd-Westen erscheint überdimensioniert. Die Fußwegeverbindungen im Quartier sind ausreichend und gut gewählt.

Die Radabstellanlage erscheint unterdimensioniert. Die Radwegebeziehungen sind sinnhaft, im Detail aber nicht angemessenen dimensioniert. Eine Radabstellanlage am Parkhaus wird vermisst.

Das Angebot an Stellplätzen wird insgesamt erhöht. Die Zahl der öffentlichen Stellplätze ist jedoch leicht reduziert. Die zentrale Bündelung der Stellplätze im Parkhaus im Süden vermeidet Ziel- und Quellverkehr durch das Stadtquartier.

Die zentrale Lage des ZOB am Ausgang des Hauptbahnhofs ermöglicht kurze Umsteigebeziehungen und eine gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs. Die Wendeschleife der StUB ist aus allen Richtungen nutzbar und funktional gut gelöst. Auch die Haltestelle für die Stadt-Umland-Bahn ist richtig angeordnet.

Das Quartier kann etappenweise von Süden nach Norden entwickelt werden. Eine mittelfristige Realisierung erscheint möglich. Der Schulbau kann zeitlich vorgezogen werden.

Die Wirtschaftlichkeit erscheint ohne große Tiefgarage gegeben. Die Ausnutzung der Flächen ist nicht optimal. Die Baustruktur scheint flexibel genug, um auf die Anforderungen des Klimaschutzes wie Belichtung, Kühlung und dezentrale Energieerzeugung reagieren zu können. Eine Photovoltaik-Nutzung ist auf allen Dächern vorgesehen. Aussagen zum Niederschlagswassermanagement sind nicht erkennbar.

Im Westen schirmen die Nichtwohngebäude das Quartier vom Autobahnlärm ab. Im Osten sind die Wohn- und Hotelbauten jedoch dem Bahnlärm ohne erkennbare Gegenmaßnahmen, oder Lärmschutzwände ausgesetzt.

Die Arbeit bietet insgesamt eine überzeugende und flexible Grundstruktur, welche die Stadtbausteine an die richtigen Stellen setzt und weiterentwickelbar ist.