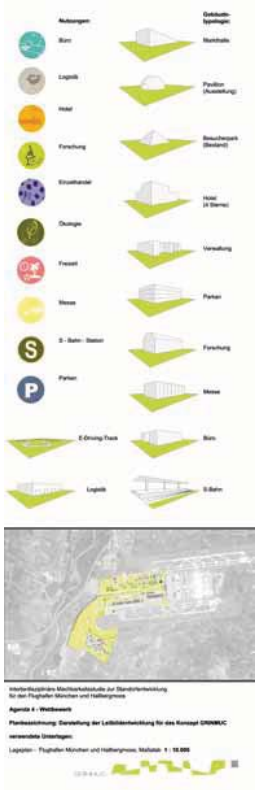
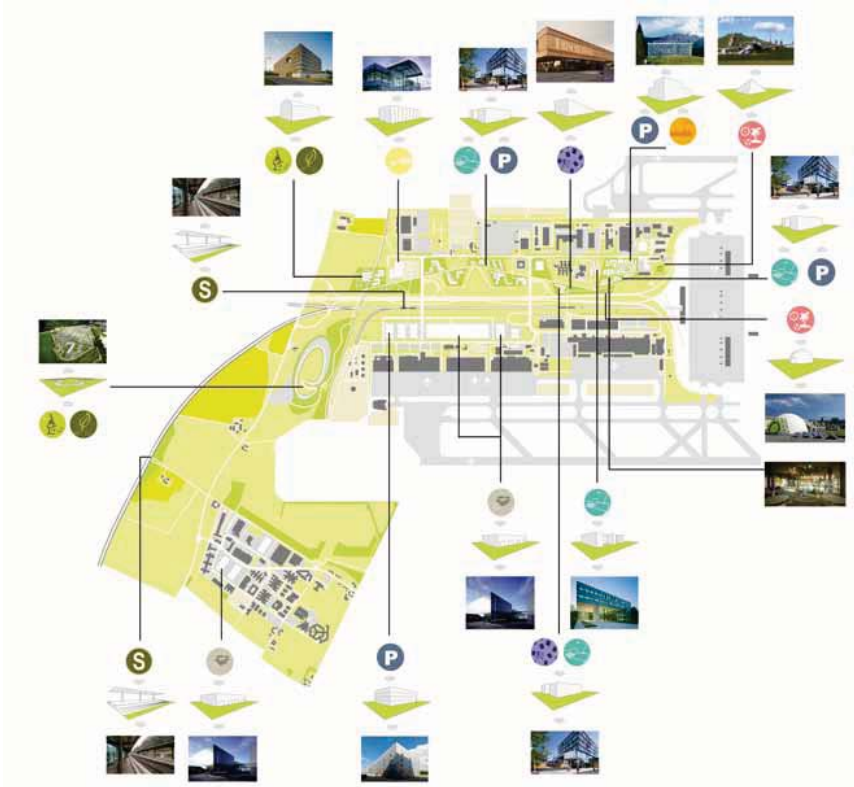
1. SIEGER » GRINMUC





BEWERTUNG DER JURY

Aus der Perspektive Standort/Stakeholder
Die städtebaulichen Strukturen sind gesamthaft geordnet und durch großzügige Freiräume gekennzeichnet. Innovative Clusterstruktur der baulichen Kubaturen sowie die gewählten Baulinien sind insgesamt schlüssig und bilden ein Qualitätsmerkmal.

Hervorzuheben ist die gewissenhafte Erstellung einer Synopse zwischen Nutzer (-bedürfnissen) und adäquaten Gebäudetypologien. Allerdings fehlt eine Aussage zur verkehrlichen Verbindung zwischen dem MABP-Hallbergmoos und dem Flughafen. Das „LEP-Vorranggebiet" wurde mit einer Nutzung überplant, obwohl außerhalb des Untersuchungsraumes liegend.

Aus der Perspektive Architektur/Fachplaner/ Ökologie
Die Perlenstruktur mit städtebaulichen, verdichteten Inseln bindet sich überzeugend in die Flughafenlandschaft des Erdinger Mooses ein. Die aufgelösten Baukörper werden einerseits als angenehmer Kontrast zu den großformatigen Terminalbauten angesehen und bilden andererseits eine überzeugende, nie wahrnehmbare Verbindung zwischen dem Flughafen und Hallbergmoos.

Die unterschiedlichen Typologien der Gebäude erlauben eine ablesbare Adresse und ermöglichen damit eine gute Vermarktung. Dadurch kann jedes Gebäude seine eigene Architektursprache entfalten.

Eine Fortführung der Inseln Richtung Hallbergmoos um die Gebäudestrukturen herum wäre wünschenswert gewesen. Besonders überzeugend ist die Heranführung der Typologie der Isarauen in die Stadtlandschaft des Flughafens. Die Nachverdichtung der Baufelder in Hallbergmoos ist sinnfällig.

Der ruhende Verkehr im Flughafenbereich in Parkhäusern und im Sockelbereich einiger Bauten stellt eine gute Lösung dar. Die Wiederholung der Bebauungsstruktur für die FMG Verwaltung kann nicht überzeugen. Die Gewächshäuser an diesem Standort überzeugen nicht. Die zum Flughafen passende Energienutzung der Windkraft der Wirbelschleppen beim Start (Nanjing University) ist innovativ. Die Gedanken zur Energie- und Wasserversorgung überzeugen.

Aus der Perspektive der Machbarkeit
Die Arbeit gefällt durch umfassende und detaillierte Bearbeitung der verschiedenen Teildisziplinen. Im Vergleich zu anderen fällt die juristische Bearbeitungstiefe positiv auf.

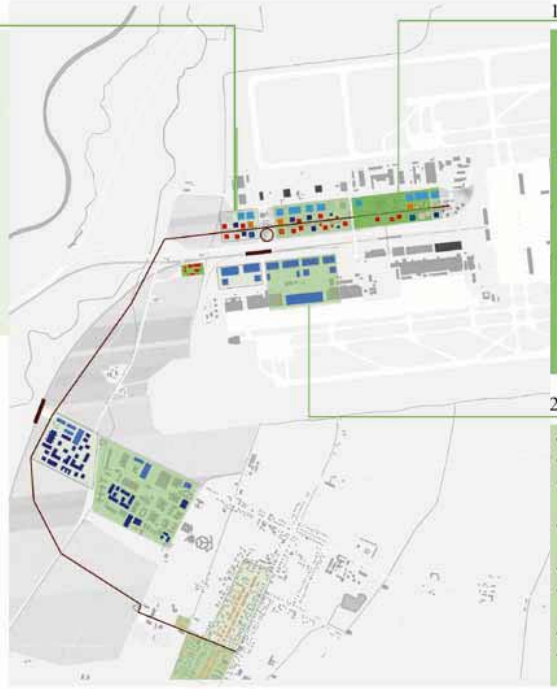
Der vorgeschlagene breite Nutzermix eröffnet vielschichtige Exitmöglichkeiten am Investorenmarkt. Die gute Rentabilität bietet ausreichend Puffer für Unwägbarkeiten im Zuge der weiteren Projektentwicklung. Insgesamt wird daher die Machbarkeit von der Jury als sehr positiv bewertet.

2. SIEGER » GREENGATE

Übersichtsplan

GREEN GATE
Münchens grüner Hafen

Darstellung der drei Bauphasen und Nutzungsarten M 1-25.000



3. Bauphase 2040-2050

- Ausbau zweiter S-Bahn-Haltepunkt "Munich Airport Business Park"
- Erweiterung MABP in westliche Richtung um direkten Anschluss an S-Bahn zu gewährleisten
- Nutzung des Moduls Parken/Hotel/Büro als Startbaustein der 2. Phase
- Letzte Erweiterung der Zone West durch Hochschul-, Forschungs- und Bürogebäude
- Weitere Verdichtung von Hallbergmoos durch Mehrfamilienhäuser in energieeffizienter Geschossbauweise

- Bildungs- und Forschungscampus
- Hotel
- Servicewohnen
- Wellness
- Büro
- Parkhaus
- Logistik
- Infrastruktur

1. Bauphase 2012-2020

- Forschungs-Cube '40
- Biomass-to-Liquid-Anlage
- 25 ha Kurzumtriebspflanzen
- Hochschule für angewandtes Flugwesen
- Zwei-Sterne-Hotel
- Day-Spa
- Drei Servicewohn-Kuben
- Einzelhandel/Gastronomie
- Modul Parken/Hotel/Büro
- Entsiegelung der Stellplatzflächen
- Vier Parkhäuser, davon eines mit Drittverwendungsmöglichkeit
- Wegeverbindender: Haiber-Stallmeister-Weg
- Erweiterung Flugzeug-Park

2. Bauphase 2025-2035

- Ausbau zweiter S-Bahn-Haltepunkt
- Ausbau zweite Autobahnabfahrt
- Nutzung des Moduls Parken/Hotel/Büro als Startbaustein der 2. Phase
- Erweiterung Hochschul- und Forschungsbauten
- Studentenwohnheim Hallbergmoos
- Verdichtung MABP und Stadtzentrum Hallbergmoos
- Logistikhallen und Hangar (A380)
- Vergrößerung der Anbauflächen von Kurzumtriebspflanzen

BEWERTUNG DER JURY

Aus der Perspektive Standort/Stakeholder
Zentrale Elemente dieses Konzepts sind die hervorragende Ausarbeitung zur Anbindung des MABP-Hallbergmoos sowie die Ausbildung einer architektonischen Landmark in Form eines Forschungstowers. Zur Sicherstellung der Aufenthaltsqualität für die Nutzer werden großzügige Grünordnungs- und Freiräume vorgesehen. Die städtebaulichen Ordnungsstrukturen zeichnen sich durch insgesamt geordnete Entwicklung, Symmetrien und die Wahrung der Hauptachse mit Blick auf das MAC und den Tower aus. Der ökologische Anspruch ist zwar sehr ehrgeizig, ist als geeignetes Alleinstellungsmerkmal aber zu honorieren.

Aus der Perspektive Architektur/ Fachplaner/Ökologie
Die Herausbildung der urbanen Verdichtung im Bereich des Flughafens und Hallbergmoos wird als realistisch betrachtet. Der verbindende Grünzug innerhalb des Planungsgebiets wird begrüßt. Die locker und kleinteilig angeordneten Pavillons stellen sich kontrastreich zu den großformatigen Fracht- und Hangarstrukturen dar. Die Neustrukturierung der einzelnen Elemente ist positiv zu bewerten.

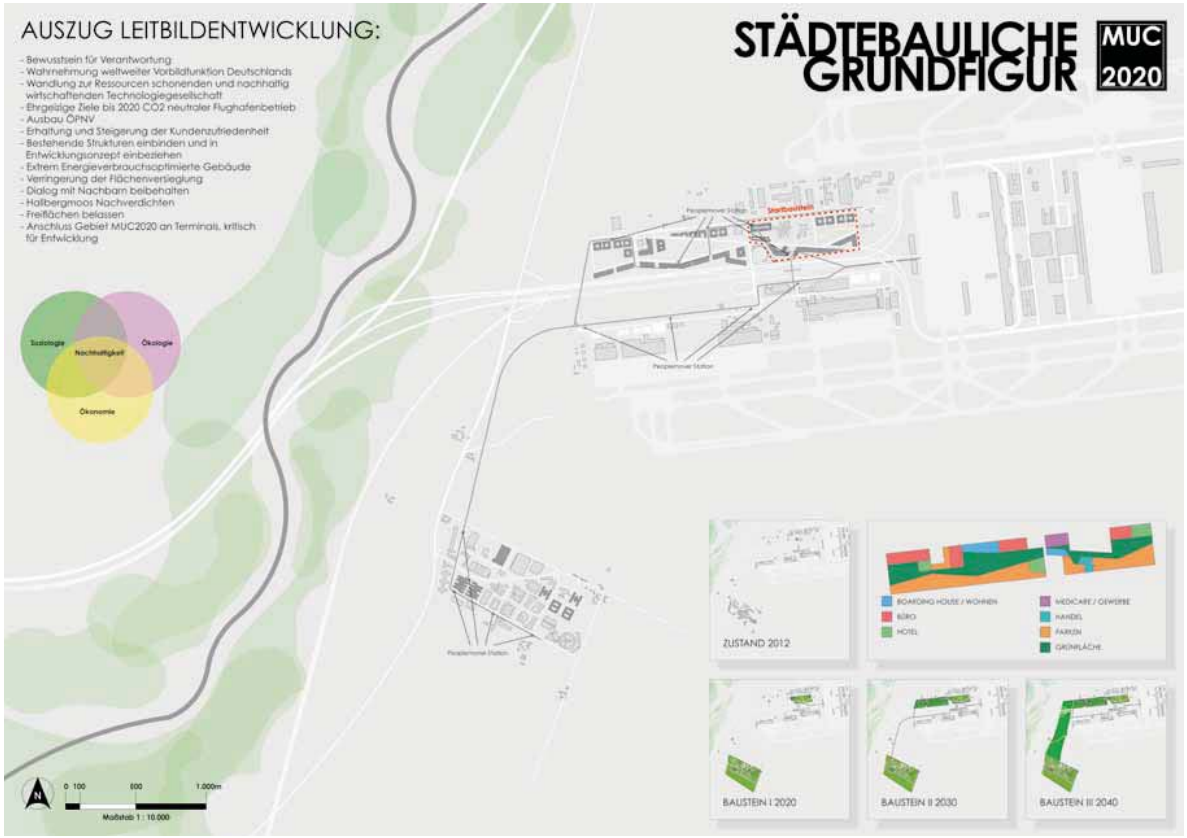
Die Adressbildung ist aufgrund der Erschließung und der städtebaulichen Räume schwierig. Der Marktplatz mit Anbindung an die S-Bahnstation schafft eine willkommene Urbanität. Die konsequente Verdichtung des MAPP Richtung Westen ist städtebaulich gut gelöst.

Eine räumliche Vernetzung von Hallbergmoos zum Flughafen München wird, vor allem durch Energieplanung, als problematisch betrachtet.

Das Energieversorgungskonzept über Energiepflanzen und Nutzung von Kraftstoffen in einer BTL-Anlage ist gut durchdacht und detailliert ausgeführt.

Aus der Perspektive der Machbarkeit
Die Arbeit ist gut durchdekliniert. Die vorgesehenen Nutzungskonzepte überzeugen. Nach Korrekturen der überhöht angesetzten Hotelerträge führt die Machbarkeitsstudie aber zu einem nur ausgeglichenen Rendite-Ergebnis.

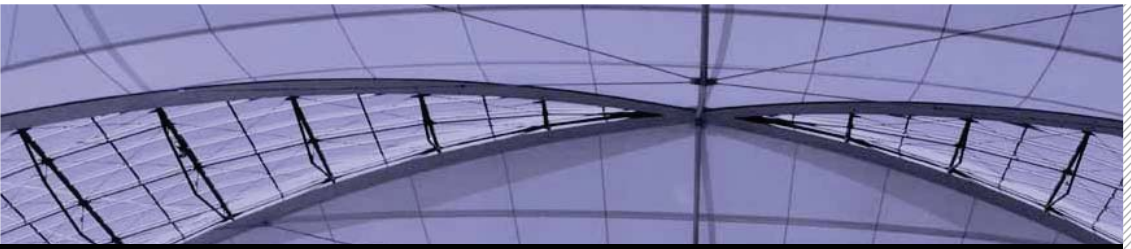
SONDERWERTUNG
WIRTSCHAFTLICHKEIT – MUC 2020



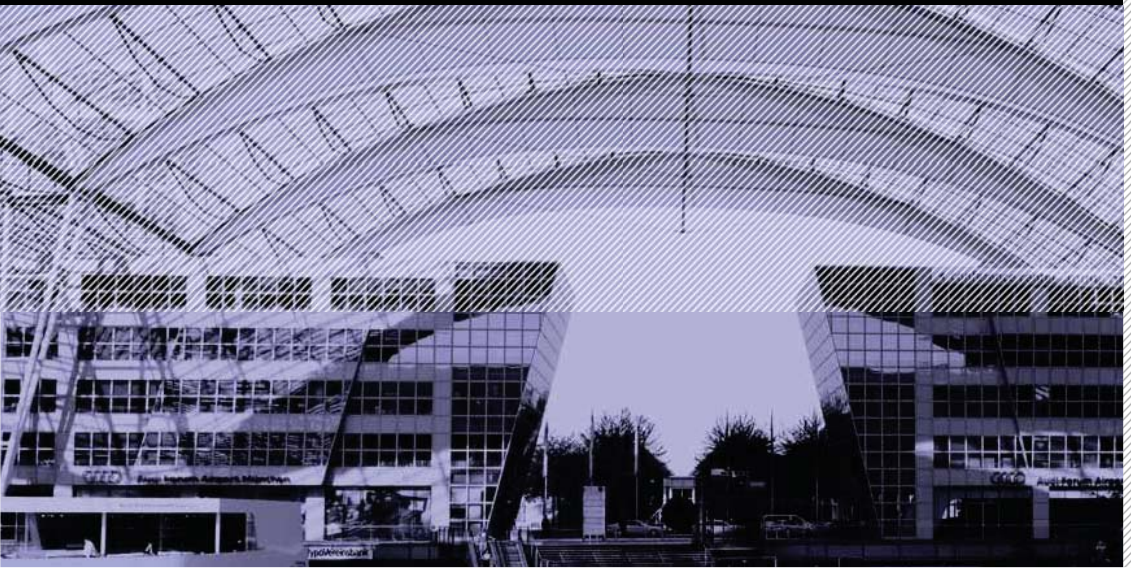
BEWERTUNG DER JURY

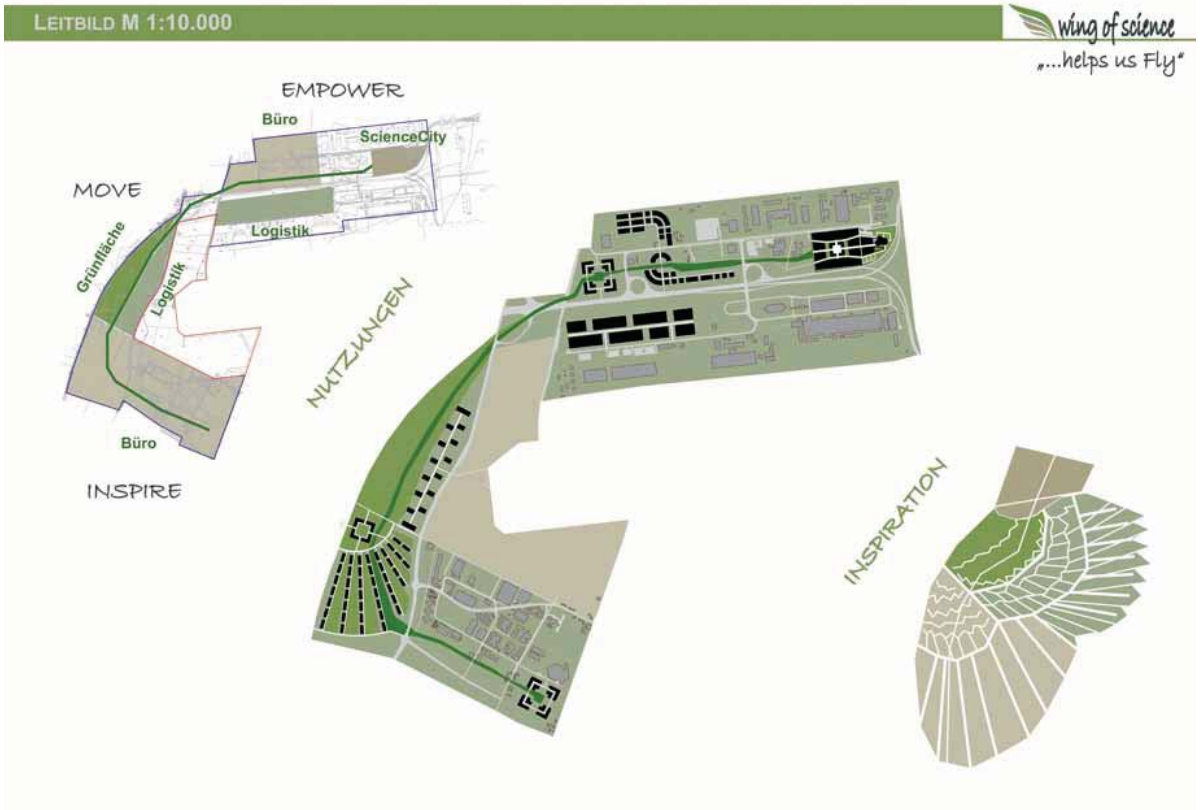
Die Arbeit hat aus Sicht der Fachgruppen Architektur/Fachplaner/Ökologie und Standort/Stakeholder im Bereich Wirtschaftlichkeit überzeugt.

Die Arbeit gefällt durch geschlossene und kongruente Bearbeitung der verschiedenen Teildisziplinen. Es wurde ein wirtschaftlicher Lösungsansatz gefunden. Eine Parkhausbebauung entlang der Haupterschließungsstraße vereitelt eine noch höhere Rendite durch höherwertige Nutzung an der Sichtachse und ist an einem Flughafen als Lärmschutzwall überflüssig.



SONDERWERTUNG BRANDING – WING OF SCIENCE





BEWERTUNG DER JURY

Die Arbeit hat aus Sicht der Fachgruppen Architektur/Fachplaner/Ökologie und Machbarkeit im Bereich Branding überzeugt.

Die Gesamtaufgabenstellung im Sinn der Interdisziplinarität wurde nicht voll umfänglich erreicht, dennoch entscheidend für die Bewertung der Arbeit war die unkonventionelle Idee, dem Erscheinungsbild einen ikonographischen Bezug zu geben. Das hat den Ausschlag für die Anerkennung eines kreativen Ansatzes gegeben, der zuvor zu überarbeiten wäre, dennoch aber von herkömmlichen städtebaulichen Kubaturenanordnungen abweicht. Mit dem Branding bildet der Entwurf die Voraussetzung für die Schaffung einer Marke, das Herausbilden eines Alleinstellungsmerkmals für die Vermarktung.

SONDERWERTUNG STÄDTEBAU – SELF SUFFICIENT AIRPORT REGION

BEWERTUNG DER JURY

Die Arbeit hat aus Sicht der Fachgruppen Architektur/Fachplaner/Ökologie und Machbarkeit im Bereich Städtebau überzeugt.

Das wechselseitige Öffnen der städtebaulichen Kammstruktur, mal zur großräumigen Isarau, mal innerhalb des Flughafenareals, bildet ein stark verdichtendes Rückgrat zwischen Hallbergmoos und dem Flughafen. Diese Kammstruktur perforiert die städtebaulichen Strukturen und lässt so Landschaft mit Städteraum fließend ineinander übergehen.

Die Cluster entlang der Nordallee schaffen überschaubare Quartiere mit einer eigenen Identität. Die Gebäudedimensionierungen lassen eine gute Vermarktung erwarten. Die Fortführung der Cluster in Gehölzgruppen schafft eine spannungsreiche Verzahnung zur Flughafenlandschaft. Der südliche Bereich wurde ungenügend vertieft.