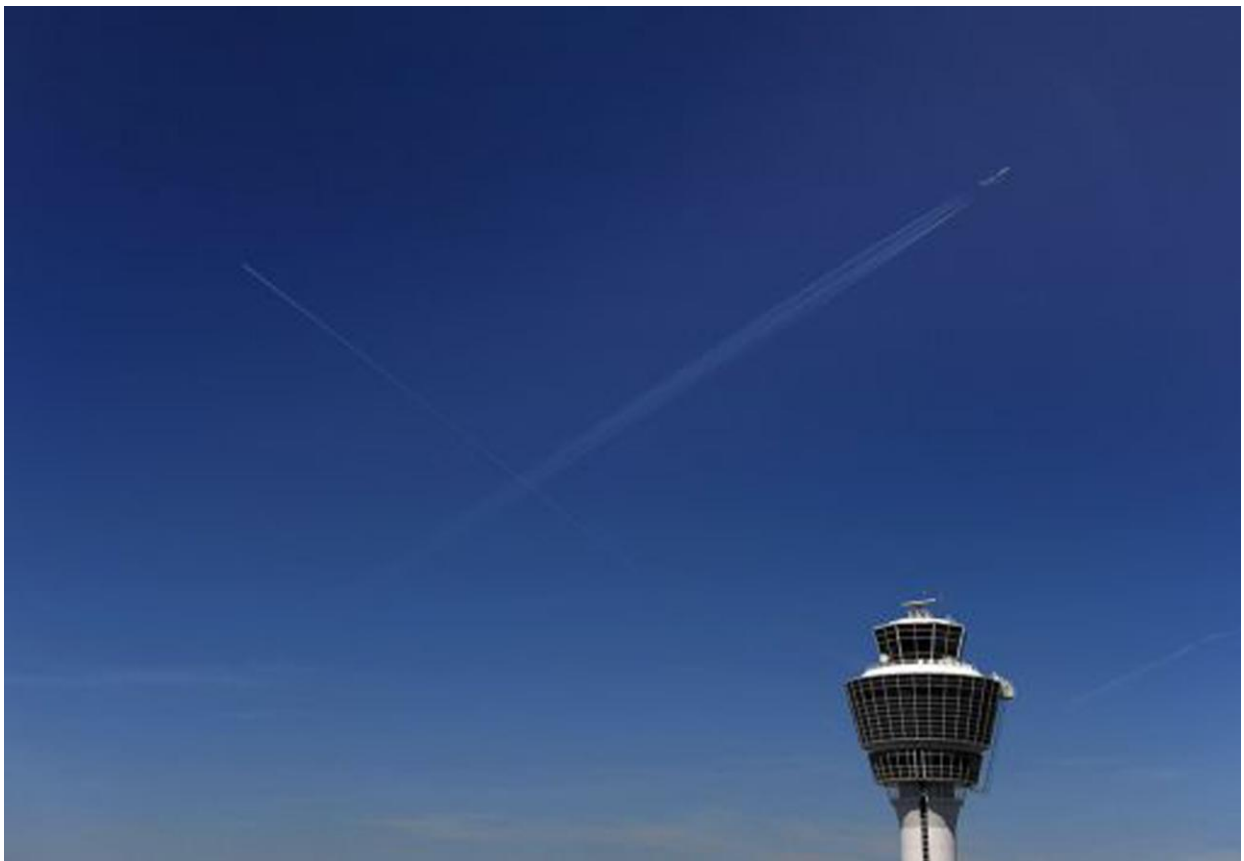


**Wettbewerbsausschreibung**  
agenda4 Wettbewerb 2011  
in Kooperation mit der Flughafen München GmbH



Interdisziplinäre Machbarkeitsstudien zur Standortentwicklung für den Flughafen München

Stand 26.09.11

## Inhaltsverzeichnis

|       |   |        |
|-------|---|--------|
| 1     | Flugverkehr und Flughafen-Immobilien                                    | - 3 -  |
| 1.1   | Entwicklung des Flugverkehrs  | - 3 -  |
| 1.2   | Entwicklung von Flughafen-Standorten                                    | - 4 -  |
| 1.3   | Vom Flughafen zur Airport City zum Airport Corridor                     | - 5 -  |
| 2     | Aufgabengebiet Flughafen München  | - 6 -  |
| 2.1   | Rahmeninformationen zum Flughafen München                               | - 6 -  |
| 2.2   | Aktuelle Entwicklungsvorhaben am Flughafen München                      | - 7 -  |
| 3     | agenda4 Wettbewerb 2011 - in Kooperation mit der Flughafen München GmbH | - 8 -  |
| 3.1   | Aufgabenstellung  | - 8 -  |
| 3.2   | Inhaltliche Leistungen  | - 9 -  |
| 3.2.1 | Zustandsanalyse / Standort- und Marktanalyse                            | - 9 -  |
| 3.2.2 | Leitbildentwicklung   | - 10 - |
| 3.2.3 | Vertiefende Machbarkeitsstudie  | - 10 - |
| 3.3   | Restriktionen und Hinweise  | - 14 - |
| 4     | Hintergrundinformationen zum agenda4 Wettbewerb                         | - 15 - |
| 4.1   | Initiator   | - 15 - |
| 4.2   | Wettbewerbskoordination   | - 15 - |
| 4.3   | Verfahrensgrundsätze  | - 15 - |
| 4.4   | Beschränkter studentischer Wettbewerb                                   | - 16 - |
| 4.4.1 | Teamgröße   | - 17 - |
| 4.4.2 | Befähigung  | - 17 - |
| 4.5   | Unterlagen zum Wettbewerb   | - 17 - |
| 4.6   | Vorprüfung  | - 17 - |
| 4.7   | Preisgelder   | - 18 - |
| 4.8   | Preisgericht  | - 18 - |
| 4.9   | Ablauf Jurysitzung  | - 18 - |
| 5     | Termine und formale Abgabeleistungen                                    | - 19 - |
| 5.1   | Terminablauf  | - 19 - |
| 5.2   | Formale Abgabeleistungen  | - 19 - |
| 5.3   | Kennzeichnung der Arbeiten / Verfassererklärung                         | - 21 - |
| 5.4   | Abgabe der Wettbewerbsarbeiten  | - 21 - |
| 5.5   | Nutzungsrecht und Urheberrecht  | - 21 - |
| 6     | Abbildungsverzeichnis   | - 23 - |

# 1 Flugverkehr und Flughafen-Immobilien

## 1.1 Entwicklung des Flugverkehrs

Der Traum vom Fliegen zieht sich durch die Menschheitsgeschichte. Doch erst die Erfindung des Verbrennungsmotors 1876 ebnete den Weg zu dem uns heute bekannten motorisierten Flugverkehr. Auf Grundlage der Forschungen Lilienthals entwickelten die Brüder Wright ein Motorflugzeug, dessen Flug von 1903 in die Geschichte einging. 1909 erfolgte die Gründung der ersten Flugverkehrsgesellschaft und am 1. Januar 1914 eröffnet die erste Passagierfluglinie die Strecke zwischen St. Petersburg und Tampa Bay, was die Eröffnung des regelmäßigen Passagierverkehrs mit Flugzeugen "schwerer als Luft" darstellte.

War das Flugzeug als Fortbewegungsmittel für den privaten Bereich lange nur einer Minderheit zugänglich, entwickelte sich seit den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts der kommerzielle Flugverkehr zusehends und der weltweite Luftverkehr stieg rasant an.

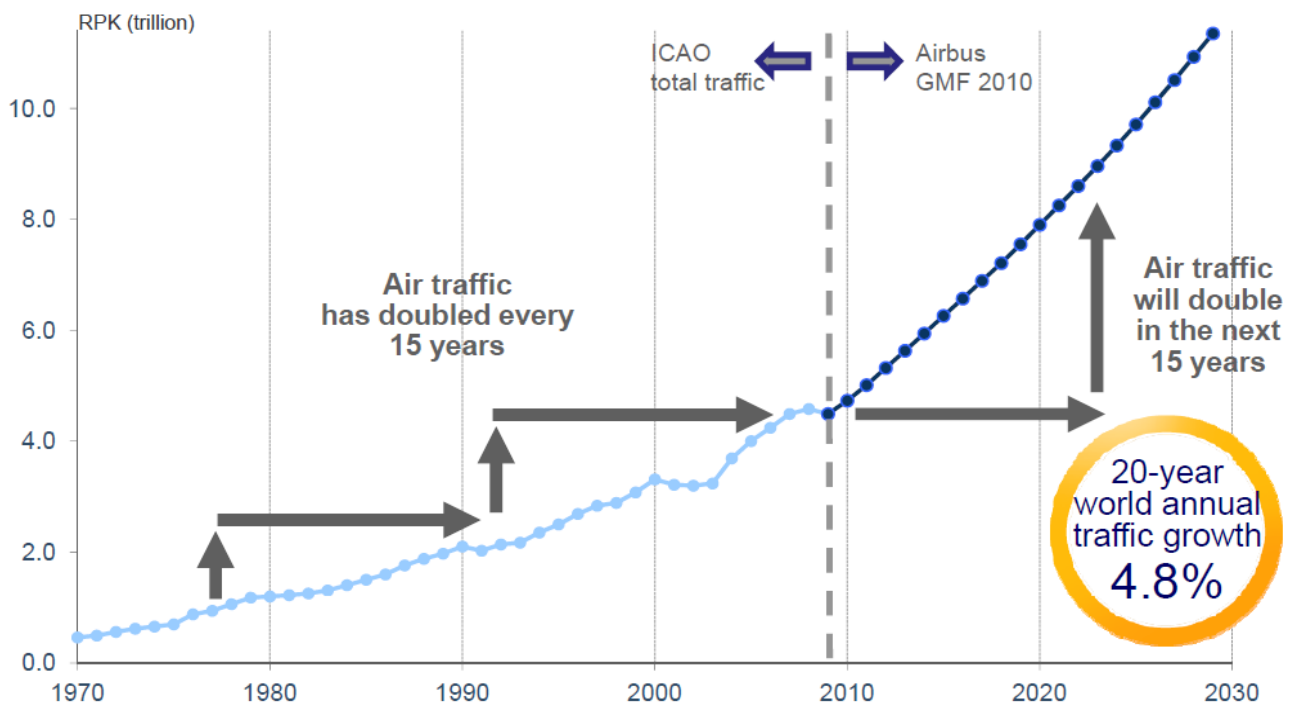


Abbildung 1.1: Entwicklung des weltweiten Passagierluftverkehrs (Quelle: ICAO, Airbus GMF 2010)

Mit dem Anstieg des Passagierluftverkehrs stieg auch der Luftfrachtverkehr an. Wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Flugzeug als Transportmittel allein für Postgut verwendet, führte der Einsatz von Großraumflugzeugen sowie die Entwicklung reiner Frachtflugzeuge seit den 60er Jahren zu einem Anstieg des Luftfrachtverkehrs. Hatten zu Beginn noch hohe Beförderungskosten und geringe Transportkapazität die Wachstumsmöglichkeiten eingeschränkt, steigt seit den 60er Jahren der Luftfrachtverkehr überproportional an.

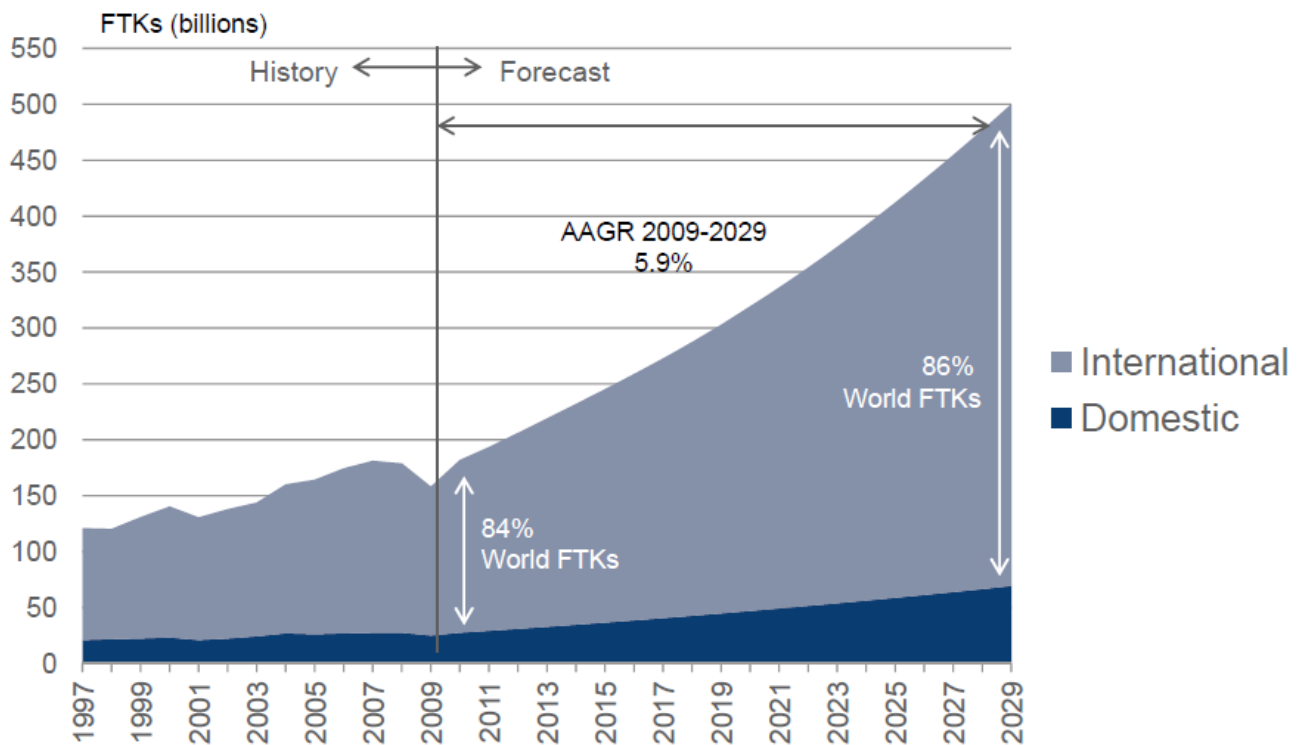


Abbildung 1.2: Prognose des weltweiten Luftfrachtverkehrs (Quelle: Airbus GMF 2010)

## 1.2 Entwicklung von Flughafen-Standorten

Bestanden die ersten Flughäfen noch aus reinen Grasflächen, die je nach Windrichtung von allen Seiten befliegen werden konnten, haben sich heutige internationale Flughäfen zu modernen High-Tech-Standorten entwickelt.

Die Nachfrage nach einem regelmäßigen Flugverkehr führte zu erhöhten Anforderungen bezüglich Sicherheit und eines geordneten, konfliktfreien Ablaufs. Mit wachsender erreichbarer Entfernung des Flugverkehrs ging eine drastische Zunahme der Passagierzahlen und der Luftfracht einher, was auch das Erscheinungsbild von Flughäfen veränderte. Wesentlich längere Start- und Landebahnen wurden notwendig und auch Immobilien für flugnahe Nutzungen wurden vermehrt benötigt.

Flughäfen sind heute hochmoderne Drehscheiben für Flugzeuge, Menschen und Güter. Der moderne Fluggast erwartet hierbei mehr als reinen Transport. Flughäfen entwickeln sich zusehends zu modernen Dienstleistungseinrichtungen. Neben Immobilien für Gastronomie und Handel nehmen vermehrt auch Nutzungen wie temporäres Wohnen, Entertainment oder Gesundheit zu.

Auch Dienstleistungen rund um den Cargo-Bereich finden sich verstärkt am Flughafen ein, was zu einer Zunahme von Fracht- und Speditionsimmobilien führt.

Die sehr gute Verkehrsanbindung wie auch das vorhandene Dienstleistungsangebot stellen gute Standortfaktoren für Unternehmen dar. Auch Büroflächen und Konferenzzentren werden somit verstärkt an Flughäfen errichtet.

Das Potential von Flughafen-Standorten zeigt die aktuelle Entwicklung an internationalen Großflughäfen. So befindet sich heute der Logistikstandort mit weltweit den höchsten Mieten am Flughafen London, der Bürostandort der Niederlande mit den höchsten Mieten am Flughafen Amsterdam und das aktivste Entwicklungsgebiet Skandinaviens am Flughafen Helsinki.



**Abbildung 1.3:** Schiphol Airport – Flughafen Amsterdam

### **1.3 Vom Flughafen zur Airport City zum Airport Corridor**

Verstärkt entwickeln sich an internationalen Großflughäfen urbane Strukturen heraus. Flughäfen avancieren zu stadtartigen Konstrukten. Konzepte wie AirportCity, Aerotropolis, Airea, Airport Corridor oder Airport Region bezeichnen diesen Entwicklungstrend.

Die funktional-räumlichen Entwicklungstendenzen von Flughafen-Standorten strahlen auch über die Flughafengrenze hinaus. So entwickeln sich zwischen den Innenstädten und Flughäfen Verdichtungen von Büro-, Einzelhandel- und Wohnnutzungen.

Vermeht werden Flughäfen nicht mehr als schwer zu integrierende, großflächige Infrastruktureinrichtung angesehen, sondern als städtischer Generator bis hin zur Stadt an sich.

Dieser Trend erfordert eine neue Haltung in der Entwicklung von Flughafen-Standorten, die im Sinne einer nachhaltigen Planung nicht losgelöst von der umliegenden Struktur erarbeitet werden kann. Neue Konzepte für Flughafen-Standorte werden erforderlich, die die neu herausgebildete Identität aufzeigen und ausreichend Handlungsfreiheit offen halten für künftige Entwicklungen.

## 2 Aufgabengebiet Flughafen München

### 2.1 Rahmeninformationen zum Flughafen München

Der Flughafen München Franz Josef Strauß wurde 1992 eröffnet. Knapp 30 km nordöstlich vom Stadtzentrum München wurde der neue Flughafen im Erdinger Moos errichtet, nachdem der bisherige Flughafen-Riem den Anforderungen durch den gestiegenen Flugverkehr nicht mehr nachkommen konnte.

Der Flughafen München ist neben dem Flughafen Frankfurt die zweite deutsche internationale Luftverkehrsdrehscheibe. Im Jahr 2010 zählte der Flughafen München 34.7 Mio. Passagiere bei 390.000 Flugbewegungen, Tendenz steigend.

Auch hinsichtlich Kundenzufriedenheit hält der Flughafen München ein hohes Niveau. So wurde der Flughafen München bei den „World Airport Awards 2010“ bereits zum fünften Mal zu Europas Nr. 1 gekürt.



**Abbildung 2.1: Flughafen München Franz Josef Strauß**

Rund um den Flugverkehr besteht ein multifunktionales Dienstleistungs- und Unterhaltungsangebot mit vielfältigen Gastronomie- und Shoppingeinrichtungen, Hotel- und Konferenzzentrum, Reisemarkt, Medizinische Dienste und Mietwagenservice. So ist der Flughafen München einer der größten Arbeitgeber in der Region. Insgesamt sind ca. 30.000 Mitarbeiter bei Unternehmen und Behörden am Flughafen beschäftigt

Die Flughafen München GmbH (FMG) betreibt den internationalen Flughafen München. Gesellschafter der FMG sind der Freistaat Bayern (51%), die Bundesrepublik Deutschland (26%) und die Landeshauptstadt München (23%).

## 2.2 Aktuelle Entwicklungsvorhaben am Flughafen München

Der Flughafen München ist von stetigem Wachstum geprägt. Im Zuge der gestiegen Passagier- und Frachtverkehrszahlen am Standort erfolgte im Bereich Aviation ein Antrag zum Bau einer 3. Start- und Landebahn.

Im Bereich Non-Aviation optimiert der Flughafen sukzessiv seine bereits vorhandenen Flächen und verdichtet diese mit Nutzungen, die auf die neuen Anforderungen an den Standort reagieren.

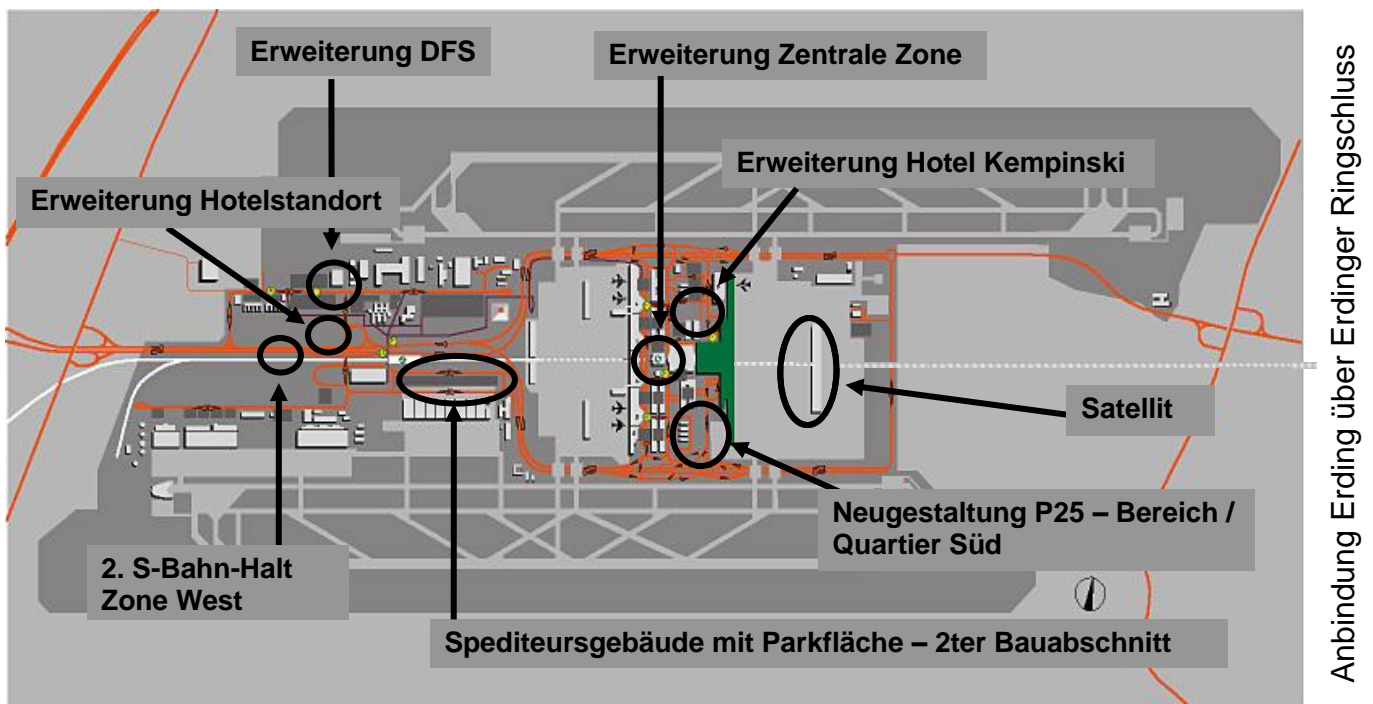


Abbildung 2.2: Immobilienprojekte Non-Aviation Flughafen München (kurz- und mittelfristig)

So erfolgt neben Erweiterungen der Zentralgebäude auf Premium-Standard im Airport Center der Neubau von Hotel-Immobilien wie auch der Ausbau der Logistikflächen, da gerade der Bereich Luftfracht am Flughafen München schneller als an anderen vergleichbaren deutschen Flughäfen wächst. Das Luftfrachtvolumen lastete somit die vorhandenen Flächen der abfertigungsnahen Bereiche nahezu aus.



### 3 agenda4 Wettbewerb 2011 - in Kooperation mit der Flughafen München GmbH

#### 3.1 Aufgabenstellung

Die Wettbewerbsaufgabe besteht in der Erarbeitung einer umfassenden Machbarkeitsstudie zur Weiterentwicklung des Flughafens München.

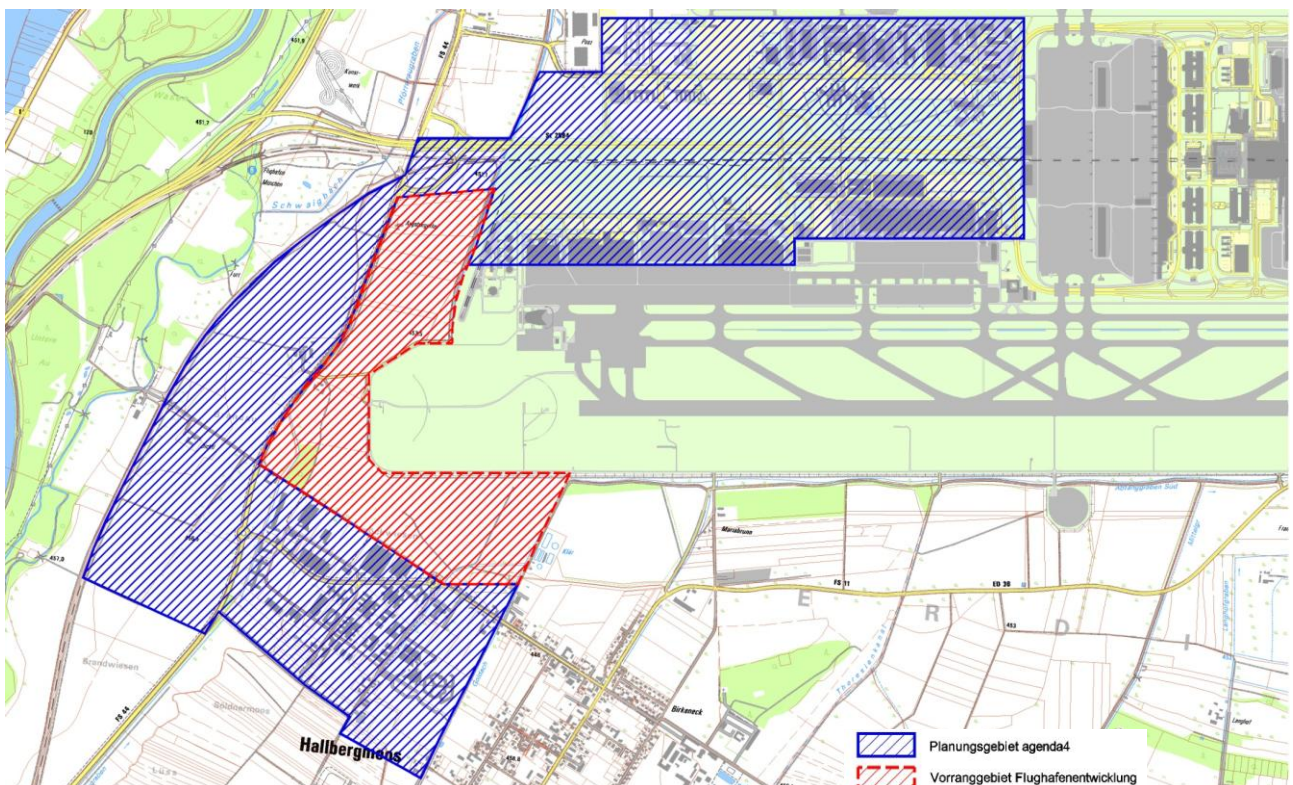
Die Aufgabenstellung umfasst dabei einen analytischen und einen konzeptionellen Teil, die inhaltlich ineinander greifen.

Der analytische Teil beinhaltet eine Zustandsanalyse / Standort- und Marktanalyse, die die Rahmenbedingungen erfasst, beschreibt und bewertet und aus der sich die Konzepte schlüssig herleiten.

Der konzeptionelle Teil besteht zum einen aus der Erstellung eines großmaßstäblichen Leitbildes zur Veranschaulichung der Gesamteinbettung und zum anderen aus einer vertiefenden Konzeption für einen ersten Entwicklungsabschnitt (Startbaustein).

Das Leitbild für den Flughafen München soll für den westlichen Teil des Flughafen Areals sowie dessen Anschlussflächen auf dem Gemeindegebiet von Hallbergmoos entwickelt werden (blaue Fläche). Durch den zentralen Erschließungskorridor, der den Flughafen mit Autobahn und S-Bahn verbindet, kommt dieser Stelle eine herausragende Bedeutung zu.

Das Leitbild soll Aussagen treffen für eine funktional-räumliche Verteilung von unterschiedlichen, aufgrund vorausgegangener Studien als sinnvoll zu erachtenden Nutzungen im Planungsgebiet. Hierbei ist die Einbindung des Flughafens München in die Metropolregion München zu beachten, die Wechselbeziehungen zwischen dem Flughafen München und der Landeshauptstadt München sowie der direkten Umlandgemeinde Hallbergmoos.





Für einen, von den Teilnehmern selbst festzulegenden, ersten Entwicklungsabschnitt (Startbaustein) ist für einen Zeitraum von 5 – 7 Jahren eine vertiefende Machbarkeitsstudie zu erarbeiten. Als Orientierungsgröße gelten 10 – 15 ha.

Die Konzeptionen sollen nachweislich auf Grundlage von Zustandsanalysen, Reflexion der bisherigen Masterplanung sowie aktueller Entwicklungsvorhaben entwickelt werden.

Leistungsbereiche, die verpflichtend bearbeitet werden müssen, sind hierbei:

- Raum- und Siedlungsentwicklung
- Städtebau und Architektur
- Technik/ Infrastruktur
- Ökologie
- Soziologie
- Wirtschaft
- Öffentliches Recht
- Zivilrecht
- Projektmanagement

Die einzelnen Leistungsbereiche greifen ineinander, was in der Ausarbeitung Berücksichtigung finden soll.

## **3.2 Inhaltliche Leistungen**

### **3.2.1 Zustandsanalyse / Standort- und Marktanalyse**

In der Zustandsanalyse sind die zur Verfügung gestellten Materialien bezüglich der für die Konzeptionen relevanten Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen nach folgenden Aspekten auszuwerten, ggf. um eigene Recherchen zu ergänzen und im Ergebnis nachvollziehbar darzustellen:

- raumplanerisch / siedlungsplanerisch
- städtebaulich / architektonisch
- technisch / infrastrukturell
- soziologisch
- ökonomisch
- öffentlich rechtlich
- zivilrechtlich
- ökologisch
- organisatorisch

Dabei sind Stärken und Schwächen sowie Chancen und Potenziale zu ermitteln und in einer SWOT- Analyse als Pflichtbaustein zu bewerten und darzustellen.

Auch die unterschiedlichen Interessenlagen der beteiligten Akteure (Akteursanalyse) sind darzustellen und in den zu entwickelnden Programmstellungen zu berücksichtigen.

Die Vorgaben von Kennzahlen seitens des Auslobers hinsichtlich Investition und Erträgen sind zu verwenden (siehe Anlage 5). Abweichungen von den Kennzahlen sind zu begründen. Im Bedarfsfall sind Nutzungen und Maßnahmen, für die keine Kennzahlen vorliegen, zu ergänzen und durch Marktrecherchen zu plausibilisieren.

Aus der Zustandsanalyse sollen sich die Projektidee/die Konzeptionen logisch und nachvollziehbar ableiten.

### **3.2.2 Leitbildentwicklung**

Zur Entwicklung des Leitbildes sind folgende Teilleistungen zu erbringen:

- Grafische Darstellung (M 1: 10.000, DIN A1 Querformat), mit textlicher Erläuterung zu städtebaulicher Grundfigur und Nutzungsarten,
- Hervorhebung eines ersten Entwicklungsabschnitts (Startbaustein), der als Motor für die Gesamtentwicklung fungieren kann und einen Umsetzungshorizont von 5 – 7 Jahren umfasst,
- ein grobes Mengengerüst zu den Bauflächen (in ha, eine Nachkommastelle),
- Branding: Für den Projektvorschlag ist ein einprägsamer Projektname bzw. eine Marke zu entwickeln, der/die zum Zentrum der Projektvermarktung werden soll und den Inhalt der Arbeit für alle Akteure attraktiv darstellt.

### **3.2.3 Vertiefende Machbarkeitsstudie**

Für den ersten Entwicklungsabschnitt (Startbaustein) ist eine umfassende Programmstellung mit den folgenden Inhalten zu erstellen.

#### **Städtebau**

Anhand von Planungsbenchmarks (städtebaulichen Typologien / Beispiele), die Sie aus der gebauten Realität entnehmen und qualitativ sowie metrisch (hinsichtlich ihrer Flächenbilanzen und Kosten) analysieren, entwickeln Sie:

- ein Nutzungskonzept,
- eine städtebauliche Struktur.

Für den ersten Entwicklungsabschnitt sind tabellarisch (siehe Anlage 5, Flächenbilanzen, städtebauliche Kennzahlen) und in einem Berechnungsplan (im Anhang der Machbarkeitsstudie) räumlich darzustellen:

- Arten der Nutzung,
- Maße der Nutzung,

- Brutto- und Nettobauland,
- öffentliche und private Flächen,
- Gemeinbedarfsflächen.

### **Architektur**

Anhand von Planungsbenchmarks (architektonische Typologien / Beispiele, keine Entwürfe!), die Sie aus der gebauten Realität entnehmen und qualitativ sowie metrisch analysieren, sind darzustellen:

- Gestaltung (mittels Fotografien, Grundrissen, Schnitten, etc.),
- Massenermittlung (BGF, Mietflächen, etc.).

Im Hinblick auf die Ermittlung des planungsbedingten Wertzuwachses und eine eventuell zu konzipierende bodenordnende Maßnahme ist die Betrachtung aller Baukörper im zu vertiefenden Teilabschnitt erforderlich!

### **Technik / Infrastruktur**

Im Bereich Technik entwickeln und stellen Sie dar:

- ein verkehrliches und technisches Erschließungskonzept mit Ausweisung der Erschließungsflächen und Anschlusspunkte
- einschließlich Konzept für den ruhenden Verkehr,
- Abgrenzung zu den Grünflächen.

### **Ökologie**

Im Bereich Ökologie sind darzustellen:

- Eckpunkte für die Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung,
- Grundzüge des ökologischen Konzeptes (Schutzgüter: Wasser, Boden, Luft, Klima, Mensch, Tiere und Pflanzen, Landschaft, Kultur und sonstige Sachgüter, Wechselbeziehung zwischen den Schutzgütern),
- Grundzüge eines Konzeptes zur Umsetzung einer energieeffizienten Flächen- und Siedlungsentwicklung (städtebauliche Ebene und Gebäudeebene),
- Vertiefung einer konzeptrelevanten ökologischen Maßnahme unter Beachtung der Wechselwirkung zu den anderen Disziplinen (insbesondere Ökonomie und Technik),
- die Themenkomplexe Altlasten und Baugrund brauchen dabei nicht in die Betrachtung einbezogen werden.

## **Soziologie**

Im Bereich Soziologie sind, soweit sinnvoll, darzustellen:

- Darstellung einer nachvollziehbaren Reaktion auf die demografische und sozioökonomische Situation durch die Flächen- und Siedlungsplanung

Zu beachten sind:

- Zielgruppenorientierung der Planung
- Auswirkungen und Wechselwirkungen mit nahe liegenden Quartieren

## **Wirtschaft**

### **a) privatwirtschaftlich**

Die Wirtschaftlichkeit des Projektvorschlages ist darzustellen durch:

- Flächenbilanzen und städtebauliche Kennzahlen
- Investitionsprognose
- Ertragsprognose
- Bodenendwerte
- Planungsbedingter Wertzuwachs

Die Renditeerwartungen der Investoren sind gemäß den Kalkulationsvorgaben zu berücksichtigen. Anmerkungen zur Kalkulation: Eine etwaige Vorsteuerabzugsberechtigung (Gewerbe / Wohnen) ist zu berücksichtigen.

**ACHTUNG:** häufiger gravierender Fehler in bisherigen Wettbewerben

Festgesetzt werden vom Auslober:

- Bodenanfangswerte
- Verzinsungssatz

Mieten, Baukosten sowie prozentuale Investitionskosten sind von den Wettbewerbsteilnehmern selbstständig zu ermitteln und plausibel herzuleiten.

Die Kalkulationsschemata sind für die Vergleichbarkeit bindend.

### **b) kommunalwirtschaftlich**

**(sofern der Startbaustein außerhalb des Flughafenareals gewählt wird)**

Sie gehen davon aus, dass die Gemeinde Hallbergmoos nicht für die Kosten aufkommt, die im Zusammenhang mit ihrer Konzeption als „Entwicklungsbedingte Kosten“ entstehen.

Es wird unterstellt, dass im Rahmen eines Städtebaulichen Vertrages vereinbart wird, dass zur Finanzierung dieser Kosten ein Teil des „planungsbedingten Wertzuwachses“ herangezogen wird. Sie entwickeln wirtschaftliche Eckpunkte für eine Konzeption des städtebaulichen Vertrages. Hierzu

müssen sie die entwicklungsbedingten Kosten kalkulieren und überprüfen, ob aus dem planungsbedingten Wertzuwachs die kalkulierten Kosten gedeckt werden können.

Die Kalkulation ist ohne Fördermitteleinsatz durchzuführen. Ein Einsatz von Fördermitteln kann jedoch als Teil der Finanzierungsstrategie vorgeschlagen werden. Die daraus resultierenden Veränderungen sind eigenständig darzustellen.

## **Recht**

### **a) Öffentliches Recht**

Darzustellen sind:

- Darstellung von Eckpunkten für das Planfeststellungsverfahren (sofern der Startbaustein innerhalb des Flughafenareals gewählt wird)
- Darstellung von Eckpunkten für die Bauleitplanung (Flächennutzungs- und Bebauungsplanung) (sofern der Startbaustein nicht innerhalb des Flughafenareals gewählt wird)
- Eckpunkte für die Konzeption eines städtebaulichen Vertrages (sofern der Startbaustein nicht innerhalb des Flughafenareals gewählt wird)
- Darstellung des Verfahrensablaufs, d.h. Skizzierung der erforderlichen Schritte bis zur Genehmigung, sowie Berücksichtigung des zeitlichen Ablaufs (siehe auch Projektmanagement)

### **b) Zivilrecht**

Darzustellen sind:

- Konzeption eines Vertragsnetzes der *zivilrechtlichen Vertragspartner* (z.B. Investoren, Projektentwickler, Planer, Finanzierer, Mieter, Bauunternehmen, etc.)

Für die zu schließenden Verträge sind tabellarisch für die drei wichtigsten Vertragsbeziehungen Vertragsgegenstand und Vertragsziel darzustellen.

Hinweis:

Das Netz ist so zu konzipieren, dass alle projektbeteiligten Disziplinen und Akteure auf das identische Ziel, das sich aus der Machbarkeitsstudie ergibt, verpflichtet werden.

### **Projektmanagement**

Darzustellen sind:

- Aufbauorganisation (Organigramm)
- Ablauforganisation (Rahmenterminplan/ Baustufenplan mit Meilensteinen und Darstellung von Exits)

Zu beachten sind hierbei die Ergebnisse aus der Akteursanalyse.



### **3.3 Restriktionen und Hinweise**

#### **Leitbildentwicklung**

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes kann die Verlegung oder der Neubau von S-Bahn-Haltestellen grundsätzlich vorgeschlagen werden, sofern diese ausreichend begründet werden.

#### **Machbarkeitsstudie**

Der Startbaustein ist frei zu wählen. Platzierbarkeit am Immobilienmarkt und eine im Gesamtkonzept wirtschaftliche Umsetzbarkeit sind zu beachten.

## **4 Hintergrundinformationen zum agenda4 Wettbewerb**

### **4.1 Initiator**

Der Verein agenda4 ist ein Zusammenschluss von Hochschulen und Unternehmen der Bau- und Immobilienwirtschaft und versteht sich als Netzwerkknoten für den Dialog zwischen Hochschulen, Wirtschaft und öffentlicher Verwaltung. agenda4 fördert die interdisziplinäre Aus- und Weiterbildung, Forschung und Entwicklung in der Bau- und Immobilienwirtschaft.

Der Verein stößt Strategien an für eine nachhaltige Stadt- und Immobilienentwicklung und will dazu beitragen, künftiges Führungspersonal auf die Herausforderungen vorzubereiten, die sich ihnen in der Bau- und Immobilienwirtschaft stellen.

### **4.2 Wettbewerbskoordination**

Die Koordination des Wettbewerbsverfahrens erfolgt über die Geschäftsstelle von agenda4, Arcisstr. 21, 80333 München.

Kontakt: Dipl.-Ing. Iris Trautwein 0049 (0) 8928922567, i.trautwein@agenda4-online.de

### **4.3 Verfahrensgrundsätze**

Der Wettbewerb hat folgende Merkmale:

- beschränkte Teilnehmerzahl,
- kooperativer Meinungs austausch zwischen Auslober, Universitäten, beteiligten Disziplinen und Akteuren,
- Veränderbarkeit des Programms durch den Auslober im Benehmen mit den Wettbewerbsteilnehmern während eines Teils der Bearbeitungszeit,
- Preisgericht aus Akteuren und Vertretern der unterschiedlichsten Disziplinen.

Das Verfahren verfolgt dabei drei grundsätzliche Ansätze:

#### **Interdisziplinärer Ansatz**

Gefordert werden interdisziplinär ausgewogene Lösungsansätze, die:

- raumplanerische, städteplanerische, architektonische und technische,
- wirtschaftliche,
- stadtsoziologische und ökologische,
- öffentlich- und zivilrechtliche

Belange professionell und angemessen einbeziehen.

Daraus resultiert ein hoher theoretischer und praktischer Anspruch an die Bearbeitung, mit dem Ziel, trotz des Charakters eines Planspiels, einen umsetzungsorientierten und akademischen Beitrag zur Fortentwicklung nachhaltiger Stadtentwicklung zu leisten.

Für die Zulassung zum Wettbewerb ist eine interdisziplinäre Zusammensetzung der Teams vorzuweisen. Die Teams müssen aus mindestens zwei unterschiedlichen Fakultäten/Studiengängen zusammengesetzt sein, vorzugsweise aus den Disziplinen:

- Raumplanung / Stadtplanung / Architektur
- Landschaftsplanung / Freiraumplanung
- Bauingenieurwesen
- Wirtschaftswissenschaften
- Projektmanagement
- Rechtswissenschaften
- Ökologie, Umweltingenieurwesen, o. ä.
- Soziologie

Dabei ist auch eine Teambildung von Studierenden aus verschiedener Hochschulen möglich.

#### **Intersystemischer Ansatz (Akteursorientierung)**

Die Teilnahme aller Stakeholder am Verfahren soll im Wettbewerbsverfahren sicherstellen, dass die unterschiedlichen Interessen neben den interdisziplinären Belangen und Anregungen frühzeitig berücksichtigt werden können. Der Prozess „von der Ideenfindung zur Realisierung“ wird damit optimiert.

#### **Prozessualer Ansatz**

Neben der interdisziplinären Qualität und der Berücksichtigung der Akteursinteressen werden die Arbeiten an der Realisierbarkeit gemessen (Prozessorientierung). Der prozessuale Ansatz ist mit den Mitteln des Projektmanagements darzustellen.

## **4.4 Beschränkter studentischer Wettbewerb**

Der studentische Wettbewerb wird in einem beschränkten Verfahren durchgeführt. Dem Wettbewerb liegen als Verfahren nicht die GRW bzw. RPW zugrunde, da es sich um einen studentischen Wettbewerb in Konkurrenz der beteiligten Hochschulen handelt, der sich allerdings an der GRW orientiert.

Intention des Verfahrens ist es, im Rahmen eines studentischen Planspiels unter Beteiligung der Stakeholder:

- projektbezogen, in interdisziplinären Teams und kooperativen Verfahren Impulse für eine nachhaltige Flächen- und Siedlungsentwicklung zu geben,
- den offenen Dialog zwischen den beteiligten Disziplinen zu fördern,
- Strategien für die Umsetzung zu entwickeln,
- einen Beitrag zu innovativen Bauformen und Verfahrensweisen zu leisten.

#### **4.4.1 Teamgröße**

Die Teilnahme am Wettbewerb ist beschränkt auf Studierende der agenda4- Mitgliedshochschulen mit maximal 5 Teilnehmern je Team.

#### **4.4.2 Befähigung**

Die Teilnehmer müssen zusammen mit den Hochschulen nachweisen, dass an den Hochschulen ein spezielles Seminar oder Aufbaustudium für Stadt-, Standort- und Projektentwicklung/ Projektmanagement / Immobilienwirtschaft angeboten wird, das die Teilnehmer grundsätzlich befähigt, die Wettbewerbsbeiträge in Form einer interdisziplinären, intersystemischen und prozessorientierten Machbarkeitsstudie zu konzipieren, zu erstellen und der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Der Nachweis der Befähigung wird grundsätzlich durch den erfolgreichen Besuch /Abschluss einer diesbezüglichen Lehrveranstaltung durch Bestätigung der Hochschule nachgewiesen.

### **4.5 Unterlagen zum Wettbewerb**

Die Unterlagen zum Wettbewerb werden den Teilnehmern in digitaler Form über einen für den agenda4 - Wettbewerb eingerichteten Downloadbereich zur Verfügung gestellt.

Folgende Unterlagen werden den Teilnehmern mindestens zugänglich gemacht:

- Wettbewerbsausschreibung / Aufgabenstellung
- Analysen und Berichte zur Flughafen-Entwicklung
- Luftbilder
- Digitaler Lageplan im .dwg-Format für das Wettbewerbsgebiet
- Übersichtspläne
- Markt- und Standortdaten
- Masterplan Zone West (gmp Architekten)
- Weitere Informationen und Planungsgrundlagen (S-Bahn-Linie)

Die Unterlagen werden im Bedarfsfall durch weitere Materialien und Informationen ergänzt. Die Teilnehmer verpflichten sich, die ihnen im Rahmen des Wettbewerbs zur Verfügung gestellten Daten und Materialien vertraulich zu behandeln, nicht an Dritte weiterzugeben und die Hinweise zur Nutzung und Verwendung der Materialien und Unterlagen zu beachten. Dies ist mit der beigefügten Vertraulichkeitserklärung (Anlage 2) von den Teilnehmern zu bestätigen.

### **4.6 Vorprüfung**

Die Vorprüfung wird von Mitarbeitern der teilnehmenden Hochschulen durchgeführt. Jede Hochschule ist als Teilnahmebedingung dazu verpflichtet, einen qualifizierten Vorprüfer als Kandidaten der Wettbewerbsleitung zu benennen. Die Wettbewerbsleitung wählt aus dem Kreis der Kandidaten eine notwendige Anzahl von Vorprüfern aus.

## 4.7 Preisgelder

Für Preise steht insgesamt eine Summe von EUR 10.000 zur Verfügung. Die Aufteilung der Preisgelder erfolgt durch das Preisgericht.

## 4.8 Preisgericht

Das Preisgericht wird interdisziplinär entsprechend den Anforderungen besetzt werden und auch Vertreter der Akteure beinhalten. Sollte einer der Preisrichter an der Teilnahme der Jurysitzung verhindert sein, übernimmt die Jury insgesamt den Part des verhinderten Preisrichters für dessen Themenbereich. Die Jury wird die Arbeiten zweistufig bewerten. Erstens im Hinblick auf das Konzept und zweitens in Hinblick auf seine Machbarkeit. Die jeweils relevanten Parameter sind nachfolgend dargestellt:

### Konzept

- Städtebaulich-architektonisches Konzept
- Nutzungskonzept
- Freiraumkonzept
- Verkehrs- und Erschließungskonzept
- Ökologisches und soziologisches Konzept
- Marktplausibilität
- Branding/Marketingkonzept
- Übersichtsplan – Einbindung in die Stadtstruktur

### Machbarkeit

- Wirtschaftliche Machbarkeit
- Öffentlich-rechtliche Machbarkeit
- Zivilrechtliche Strategie
- Starterqualität (Umsetzbarkeit erster Baustein, Kraft als Entwicklungsmotor)
- Projektmanagement / Transformationsprozess / Entwicklungsmanagement

## 4.9 Ablauf Jurysitzung

Die Vorstellung der Arbeiten erfolgt durch die Vorprüfer anhand der Präsentationen (Aufbau wie oben). In der ersten Runde wird nur das Konzept und in der zweiten Runde nur die Machbarkeit beurteilt. Für die Preisvergabe werden beide Faktoren herangezogen.



## 5 Termine und formale Abgabeleistungen

### 5.1 Terminablauf

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Bereitstellung der Auslobung als download auf der Webseite von agenda4   | ab 04.10.2011           |
| Meldung der Teams einschließlich der von allen Teammitgliedern unterzeichneten Vertraulichkeitserklärung (Anlage 2) und des Nachweises der Teilnahmebefähigung durch die Hochschulen an das Büro für Sonderaufgaben der TU Berlin (Anlage 1) | bis 31.10.2011          |
| Bereitstellung der Wettbewerbsmaterialien für die Teilnehmer   | ab 07.11.2011           |
| Rückfragenkolloquium   | 23.11.2011              |
| Schriftliche Rückfragen an die Auslober  | bis 19.12.2011          |
| Beantwortung der Rückfragen durch die Auslober   | bis 16.01.2012          |
| Abgabe der Wettbewerbsarbeiten   | bis 01.03.2012          |
| Treffen der Vorprüfung (Abstimmung Verfahren) in Berlin  | 12.03.2012              |
| Vorprüfung: Abgabe der Vorprüfberichte   | bis 16.04.2012          |
| Versand der Vorprüfberichte an die Auslober und Preisrichter   | 04.05.2012              |
| Bearbeitung, Sichtung der Arbeiten durch die Auslober und Preisrichter   | 17.05.2012 - 31.05.2012 |
| Jurysitzung in München   | 31.05./01.06.2012       |
| Preisverleihung in München   | Juli 2012               |

### 5.2 Formale Abgabeleistungen

Die einzelnen Leistungsteile sind wie folgt in 1-facher Ausfertigung einzureichen.

Bitte beachten Sie bei der Erstellung der pdf-Dateien, dass sämtliche Schriften eingebettet und die Dateien nicht schreib- oder passwortgeschützt werden. Die genannten Materialien sind auch Grundlage der späteren Dokumentationen und müssen zu diesem Zweck weiter bearbeitbar sein.

Zusätzlich sind alle Grafiken separat als eps-Datei abzugeben.

#### Übersicht Leistungsteile

Textfassung mit Zustandsanalyse, Leitbildentwicklung und vertiefender Machbarkeitsstudie erster Entwicklungsabschnitt

Datenblätter und Kalkulationen

Berechnungsplan

#### Papier/Umfang

1 x Papier DIN A4, (max. 30 Seiten zzgl. Anhang)

1 x Papier DIN A4 (Anlage zur Machbarkeitsstudie)

1 x Papier DIN A3 (Anlage zur Machbarkeitsstudie)

#### Datenträger

pdf-Datei

Excel-(xls-) Datei und pdf-Datei

pdf-Datei

|   |   |   |
|---|---|---|
| Lageplan mit Darstellung der Leitbildentwicklung<br>(es ist der in der Datei vorgegebene Planausschnitt zu verwenden!)                            | 1 x Papier DIN A1,<br>Querformat M 1 : 10.000 | pdf-Datei   |
| Lageplan mit Gesamtdarstellung des ersten<br>Entwicklungsabschnitts/Startbausteins (Städtebauliche<br>Struktur mit Nutzungs- und Freiraumkonzept) | 1 x Papier DIN A1,<br>Querformat M 1 : 1.000  | pdf-Datei   |
| Übersichtsplan zur Einordnung in die umliegende Struktur  | 1 x Papier DIN A3,<br>Querformat M 1 : 25.000 | pdf-Datei   |
| <b>Präsentation für die Vorprüfung und die Jury</b>   | Jeweils als<br>Papierausdruck                 | Jeweils als<br>Powerpoint<br>(ppt-Datei)<br>und pdf-Datei |
| <b>Zustandsanalyse / Standort- und Marktanalyse</b>   |   |   |
| SWOT-Analyse,<br>Akteursanalyse   | 1 x Papier DIN A4<br>1 x Papier DIN A4        | 1 Chart   |
| <b>Programmstellungen</b>   |   | 1 Chart   |
| Architektur /Gebäudetechnik   | 1 x Papier (Vergrößerung<br>auf DIN A3)       | 1 Chart   |
| Erschließungskonzept / Technik  | 1 x Papier (Vergrößerung<br>auf DIN A3)       | 1 Chart   |
| Ökologisches Konzept  | 1 x Papier (Vergrößerung<br>auf DIN A3)       | 1 Chart   |
| Branding / Marketingkonzept   | 1 x Papier DIN A4                             | 1 Chart   |
| Soziologisches Konzept  | 1 x Papier DIN A4                             |   |
| <b>Machbarkeit</b>  |   |   |
| Öffentliches Recht  | 2 x Papier DIN A4                             | 2 Charts  |
| Zivilrecht (Pflicht: Vertragsmatrix)  | 2 x Papier DIN A4                             | 2 Charts  |
| Projektmanagement (Pflicht: Rahmentermin-<br>Baustufenplan)   | 2 x Papier DIN A4                             | 2 Charts  |
| Wirtschaft  | 2 x Papier DIN A4                             | 2 Charts  |

Zur Erstellung des Vorprüfberichts sowie weiterer Dokumentationen müssen die Dateien ohne Schutz oder sonstige Sicherungen abgegeben werden.

Für die Präsentation der Arbeiten ist folgender Hängeplan einzuhalten:

|   |   |   |  |  |   |
|---|---|---|--|--|---|
| ppt-Chart<br>Zustandsbeschreibung<br>SWOT-Analyse<br>DIN A4 quer  | ppt-Chart<br>soziologisches Konzept<br>DIN A4 quer        | ppt-Chart<br>Wirtschaftliche<br>Machbarkeit I<br>DIN A4 quer                      | ppt-Chart<br>Projektmanagement I<br>DIN A4 quer  | ppt-Chart<br>Zivilrecht I<br>DIN A4 quer   | ppt-Chart<br>Öffentliches Recht I<br>DIN A4 quer  |
| 5<br>ppt-Chart<br>Zustandsbeschreibung<br>Akteurs-Analyse<br>DIN A4 quer                                      | ppt-Chart<br>Branding/<br>Marketingkonzept<br>DIN A4 quer | ppt-Chart<br>Wirtschaftliche<br>Machbarkeit II<br>DIN A4 quer                     | ppt-Chart<br>Projektmanagement II<br>DIN A4 quer | ppt-Chart<br>Zivilrecht II<br>DIN A4 quer  | ppt-Chart Öffentliches<br>Recht II<br>DIN A4 quer |
| Hinweise auf die Verfasser (z.B. Namen, Hochschule) sind in allen geforderten Leistungsteilen zu unterlassen! |   |   |  |  |   |
| <b>Leitbildentwicklung</b><br>DIN A1 quer (vorgegebener Ausschnitt)<br>M 1:10.000                             |   | Textfassung<br>DIN A4   |  | <b>Städtebauliche Struktur (mit Nutzungs- und Freiraumkonzept) erster Entwicklungsabschnitt/ Startbaustein</b><br>DIN A1 quer (individuell verschiebbarer Ausschnitt)<br>M 1:1.000 |   |
| 5<br>ppt-Chart<br><b>Erschließungskonzept/Technik</b><br>(Vergrößerung auf DIN A3 quer)                       |   | ppt-Chart<br><b>Architektur/ Gebäudetechnik</b><br>(Vergrößerung auf DIN A3 quer) |  | ppt-Chart<br><b>Ökologisches Konzept</b><br>(Vergrößerung auf DIN A3 quer)   |   |
| <b>Übersichtsplan</b><br>DIN A3 quer<br>M 1:25.000  |   |   |  |  |   |

Straße des 17.Juni 152  
10623 Berlin

oder direkt am Abgabetag zwischen 14.00 und 16.00 Uhr im Büro für Sonderaufgaben, Raum A 112, Architekturgebäude, Straße des 17. Juni 152, 10623 Berlin abzugeben.

Im Falle der Einsendung per Post oder Kurier tragen die Verfasser die Verantwortung für Vorhandensein und Lesbarkeit des Poststempels.

Alle zeichnerischen Darstellungen, die größer als DIN A4 sind, sind gerollt einzureichen.

### 5.5 Nutzungsrecht und Urheberrecht

Die eingereichten Wettbewerbsarbeiten gehen nach folgenden Maßgaben in das Eigentum des Auslobers über:

- Es besteht kein Anspruch, dass die Wettbewerbsarbeiten im Rahmen der weiteren Planung und Entwicklung der Liegenschaft umgesetzt werden.

- Der Auslober darf die Wettbewerbsarbeiten unter Nennung der Urheber jederzeit und unentgeltlich veröffentlichen.
- Veröffentlichungen der Urheber bedürfen der Zustimmung des Auslobers.
- Der Auslober darf die Wettbewerbsarbeiten unentgeltlich an Dritte weitergeben, die die Arbeit unter Nennung der Urheber zur Grundlage einer weitergehenden Entwicklung machen dürfen.
- Der Auslober darf die Wettbewerbsarbeiten unentgeltlich zur Grundlage der weiteren Entwicklung machen.

Die Wettbewerbsteilnehmer erklären sich damit einverstanden und stellen ihre Arbeiten dazu zur Verfügung.

## 6 **Abbildungsverzeichnis**

|  |       |
|--|-------|
| Abbildung 1.1: Entwicklung des weltweiten Passagierluftverkehrs (Quelle: ICAO, Airbus GMF 2010)..... | - 3 - |
| Abbildung 1.2: Prognose des weltweiten Luftfrachtverkehrs (Quelle: Airbus GMF 2010) .....            | - 4 - |
| Abbildung 1.3: Schiphol Airport – Flughafen Amsterdam .....  | - 5 - |
| Abbildung 2.1: Flughafen München Franz Josef Strauß .....  | - 6 - |



## Impressum

agenda4 e.V.  
Interdisziplinäre Aus- und Weiterbildung . Nachhaltige Aus- und Weiterbildung

Arcisstraße 21  
80333 München/Germany  
[www.agenda4-online.de](http://www.agenda4-online.de)