

Datum: 31.03.2016
Telefon: 0 233-22135
Telefax: 0 233-24224
Herr Kleimann
stadtgestaltungskommission@muenchen.de

Referat für Stadtplanung und
Lokalbaukommission
Untere Naturschutzbehörde
Untere Denkmalschutzbehörde
PLAN HA IV/012

260. Sitzung der Kommission für Stadtgestaltung vom 02.02.2016

Auszug TOP 2

Niederschrift über die Sitzung der Kommission für Stadtgestaltung im

Kleinen Sitzungssaal im Rathaus

Sitzungsdauer: 16 Uhr bis 20.25 Uhr

Tagesordnung

1.	<i>Wiedervorlage aus der Sitzung vom 09.12.2015</i> Kölner Platz 1 (Schwabinger Krankenhaus) – Stadtbezirk 4 Präsentation des Fassaden-Vorentwurfes für das Projekt Neubau Klinikum Schwabing	Seite 4
2.	Neubau Hauptbahnhof und Starnberger Flügelbahnhof - Stadtbezirk 2	Seite 11
3.	Rindermarkt 13 und 14 – Stadtbezirk 1 Abbruch und Neubau zweier Geschäftsgebäude als Erweiterung des Sportgeschäfts Schuster	Seite 21
4.	Willy-Brandt-Platz – Stadtbezirk 15 Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728 b, Teil 2 Einstufiger Realisierungswettbewerb als Einladungswettbewerb für das Zentrum „Riem-Arkaden“, Jahr 2000 Neuplanung des fehlenden Bausteins Handel und Hotel mit Portikus am Willy-Brandt-Platz	Seite 26
5.	Drygalskiallee 25 – Stadtbezirk 19 Nutzungsänderung eines stillgelegten Heizkraftwerks in ein Möbelhaus (EG - OG 5) einschl. Büros (OG 6 - 9), 2 Betriebsleiter- wohnungen (OG 10) und Großgarage (UG 1 - 2) - mit Teilabbruch und baulichen Änderungen - TEKTUR zu 1.1-2012-13779-33 Nutzungsänderung OG 10 - Betriebsleiterwohnung zu Büro - und Aufstockung des Turms um ein Geschoss	Seite 29
6.	Franz-Joseph-Str. 2 – Stadtbezirk 12 Umbau und Nutzungsänderungen eines Wohn- und Geschäftshauses (Franz-Joseph-Str. 2 / Leopoldstr. 21)	Seite 32
Nachtrag:		
7.	Gestaltung der Schallschutzwände 2. Stammstrecke (Planfeststellungsabschnitt Laim) (Stadtbezirk 25 – Laim)	Seite 36

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

Folgende stimmberechtigte Mitglieder haben am 2. Februar 2016 unter dem Vorsitz von Herrn Stadtrat Amlong an der Sitzung teilgenommen:

Herr Dipl.-Ing. Architekt Prof. Matthias Sauerbruch

Herr Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt Peter Wich

Herr Dipl.-Ing. Architekt Prof. Manfred Kovatsch

Frau Dipl.-Ing. Architektin Prof. Ulrike Lauber

Frau Dipl.-Ing. Architektin Prof. Jórunn Ragnarsdóttir

Herr Dipl.-Ing. Architekt Peter Scheller

Herr Dipl.-Ing. Architekt Prof. Andreas Meck

Frau Dipl.-Ing. Architektin Karin Schmid

Herr Dr.-Ing. Architekt Prof. Jürg Sulzer

Herr Architekt Dipl.-Ing. Christoph Sattler

Herr Generalkonservator Mathias Pfeil

Frau Ltd. Baudirektorin Caroline Willy

Frau Stadtbaurätin Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk

Herr Treß als Vertretung für Herrn berufsm. Stadtrat Dr. Küppers

Herr Stadtrat Quaas bzw. in Vertretung Herr Stadtrat Offman

Herr Stadtrat Danner

Frau Stadträtin Rieke

Herr Stadtrat Zöllner

Herr Stadtrat Dr. Mattar

Herr Stadtrat Altmann

Herr Dipl.-Ing. Architekt Prof. Goergens

Frau Landschaftsarchitektin Dipl.-Ing. Univ. Birnstiel-Plagge

Nicht teilgenommen haben:

Herr Dipl.-Ing. Architekt Prof. Wolfgang Lorch

Herr Ministerialdirigent Friedrich Geiger

Herr Oberbürgermeister Reiter

Frau berufsm. Stadträtin Hingerl

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

Tagesordnungspunkt 2

Neubau Hauptbahnhof und VEP Starnberger Flügelbahnhof – Stadtbezirk 2

Bauherr: Deutsche Bahn AG

Entwurfsverfasser: Auer + Weber GmbH

Herr Ltd. Baudirektor Uhmann (Stadtplanung) referiert mittels Bildschirmpräsentation die Planungsgeschichte, die 2003 begonnen habe.

(Bild) Der Hbf. München sei mit dem Bahnhofsvorplatz, dem Holzkirchner und Starnberger Flügelbahnhof einer der zentralsten Orte Münchens, den täglich ca. 420.000 Reisende nutzen.

(Bild) Die Gleisanlagen würden durch das Vorhaben nicht verändert, auch die Gleishalle werde von den Baumaßnahmen nicht berührt.

(Bild) Der Beschluss zum Start des Vorhabens sei 2003 ergangen. Der Architektenwettbewerb sei 2003/2004 durchgeführt worden. Erster Preisträger sei das Büro Auer + Weber + Assoziierte gewesen. Die DB AG habe gebeten, den Entwurf eines weiteren Architekturbüros in die Planung einzubeziehen,

(Bild) 2006 sei ein sog. Workshop-Verfahren mit den beiden Entwürfen durchgeführt worden, in dessen Verlauf der Entwurf des ersten Preisträgers Auer + Weber + Assoziierte die Grundlage für die weitere Bearbeitung geworden sei. Am 25.04.2007 habe der Stadtrat zur Sicherung der städtebaulichen Zielsetzungen die Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung beschlossen.

(Bild) 2009 sei die von der DB AG, der Landeshauptstadt München und dem Freistaat Bayern in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie fertiggestellt worden. Das später aufgegebenes Vorhaben „Transrapid“ habe dabei noch eine große Rolle gespielt. Ziel der Machbarkeitsstudie sei eine Planungsoptimierung hinsichtlich Kostensenkung und Steigerung der Nutzung gewesen. Beim Starnberger Flügelbahnhof sei zur Planungsoptimierung eine Gleisüberbauung bis zur Hälfte des Baukörpers vorgesehen gewesen.

(Bild) 2010 sei der Starnberger Flügelbahnhof unter Denkmalschutz gestellt worden.

(Bild) 2011 habe die DB AG eine vom Wettbewerbsergebnis abweichende Konzeptalternative zur Optimierung von Bautätigkeit und Kostensenkung vorgestellt, die aber einige funktionale Mängel nicht berücksichtigt habe. Die Machbarkeitsstudie sei dem Stadtrat am 18.05.2011 vorgestellt worden, der sich schließlich für die Weiterverfolgung des Entwurfs des ersten

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

Preisträgers Weber + Auer + Assoziierte ausgesprochen habe.

(Bild) Der aktuelle Planungsstand sei dem Stadtrat im April 2015 vorgestellt worden. Dieser habe den Auftrag zur Befassung der Stadtgestaltungskommission mit dem Entwurf erteilt.

(Bild) Im weiteren Verlauf seien zahlreiche Planverfahren und Bürgerbeteiligungen durchzuführen. Dazu gehöre die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit allen notwendigen Entscheidungsschritten für den Sarnberger Flügelbahnhof. Für das Hauptempfangsgebäude des Hauptbahnhofs einschließlich der Vorplätze sei das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Zusätzlich ist für das Hauptempfangsgebäude ein einfacher Bebauungsplan aufzustellen zur Regelung von Einzelhandelsnutzungen, Werbeanlagen sowie Vergnügungsstätten. Für den Bereich Hauptbahnhof sei das Planfeststellungsverfahren für die zweite S-Bahn-Stammstrecke abgeschlossen aber noch nicht rechtssicher. Ferner sei das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn-Trasse auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs durchzuführen. Die weitere Entwicklung solle laut Stadtratsbeschluss durch ein Beratergremium mit Vertretern aus der Architektenschaft begleitet werden.

Vorsitzender Stadtrat Amlong verweist zur Klarstellung auf den Auftrag des Stadtrats zur Vorstellung des gesamten Hauptbahnhofprojekts und nicht nur des Sarnberger Flügelbahnhofs in der Stadtgestaltungskommission.

Herr Auer (Büro Auer + Weber) setzt die Bildschirmpräsentation zur Erläuterung des Gesamtprojekts Neubau Hauptbahnhof und Sarnberger Flügelbahnhof fort.

(Bild) Der Bahnhofsvorplatz werde künftig verkehrsfrei sein. Bestandteil der Planung seien auch die neue Ordnung und Verkehrsstruktur der weiteren Vorplätze im Süden und Norden.

(Bild) Das Empfangsgebäude umfasse im Grunde den Kopf mit der Gleishalle. Über die endgültige Gestaltung der Fassaden für das gesamte Vorhaben sei noch nicht entschieden.

(Bild) Der Vorplatz Nord leite beim Sarnberger Flügelbahnhof in die Arnulfstraße über und reiche westlich bis zur Paul-Heyse-Unterführung.

(Bild) Der Vorplatz Süd nehme Bezug auf die benachbarte Bebauung mit einem dominanten Hotel im Westen.

(Bild) Eine wesentliche Aufgabe im Wettbewerb sei die Herstellung einer großzügigen Ost-West-Verbindung über den Bahnhofsvorplatz gewesen, der dann autofrei werde.

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

(Stadtrat Zöller wirft ein, dass der Stadtrat dies so nicht beschlossen habe.)

- Die Freihaltung des Bahnhofsvorplatzes von Individualverkehr sei eine Auswirkung der Planung.

(Bild) Dem Vorplatz Nord fehle eine kräftige Begrenzung im Westen zur Paul-Heyse-Unterführung.

(Bild) Der Sarnberger Flügelbahnhof reagiere im Unterschied zum Holzkirchner Flügelbahnhof sichtbar auf das Gleisfeld, während letzterer als Bahnhofsadresse nicht wahrgenommen werde. Zur Zeit des Architektenwettbewerbs 2003/2004 sei der Sarnberger Flügelbahnhof noch nicht denkmalgeschützt gewesen. Der Vorplatz Nord werde an der Arnulfstraße u. a. durch das NH-Hotel begrenzt.

(Bild) Für die Planer sei der Blick aus der Luisenstraße auf den Vorplatz Nord sehr relevant gewesen.

(Bild) Die Höhe des westlich an der Arnulfstraße gelegenen BR-Gebäudes betrage 70 m.

(Bild) Im weiteren Planungsverlauf habe ein riesiges zentrales Erschließungsbauwerk, der sog. Nukleus, in die Planung integriert werden müssen.

(Bild) Eine Überbauung der Gleise habe sich im Zuge der Planung als nicht realisierbar erwiesen. Die Entwurfsverfasser hätten deshalb im weiteren Verlauf zum horizontalen Überbau des Empfangsgebäudes ein markantes vertikales Gegengewicht mit dem Hochpunkt am Sarnberger Flügelbahnhof vorgesehen.

(Bild) Für die Stadtbildverträglichkeitsprüfung 2015 seien mit der Landeshauptstadt München 21 Standorte festgelegt und in einer Simulation jeweils dargestellt worden, wie sich von dort aus der gesamte Hauptbahnhofneubau mit dem Hochpunkt am Sarnberger Flügelbahnhof auf das Stadtpanorama auswirke. Zu diesen Standorten hätten unter anderem gehört:

Arnulfstr./Augustiner Biergarten, Arnulfstr./Deroystr., Arnulfstr./Hackerbrücke, Karlsplatz/Stachus, Arnulfpark, südlicher Zugang zur Theresienwiese, Theresienhöhe/Bavaria/Ruhmeshalle, Königsplatz, Gasteig Foyer Philharmonie, Maximilianeum, Aussichtspunkt Olympiaberg und Aussichtsplattform Alter Peter.

Vorsitzender Stadtrat Amlong unterstreicht die Feststellung Herrn Auers, dass über die Fassaden und deren Struktur noch nicht entschieden, sondern die Fassadengestaltung weiteren Überlegungen vorbehalten sei. Die in der Bildschirmpräsentation gezeigten Fassaden seien willkürlich.

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

Entgegen der sonstigen Übung werde die Stadtgestaltungskommission im vorliegenden Falle nicht vorberatend zu einem Projekt tätig, sondern erst nach einem längst durchgeführten Architektenwettbewerb. Der Stadtrat habe sich im April 2015 mit sehr großer Mehrheit nur gegen die Stimmen der Linken für den nunmehr vorgestellten Entwurf einschließlich des Hochpunktes am Starnberger Flügelbahnhof ausgesprochen. Ein Stadtratsbeschluss liege damit bereits vor.

Arch. Dipl.-Ing. Prof. Sulzer begrüßt das positive Stadtratsvotum, zumal wegen des langen Entwicklungsprozesses einschneidende Änderungen wohl gar nicht mehr möglich seien. Die Proportionen des mit der Präsentation vorgestellten Bahnhofsvorplatzes stimmten mit dem eigentlichen Situationsplan keineswegs überein.

Das Ziel eines verkehrsfreien Vorplatzes sei insofern nicht ganz glaubhaft, als es selbst bei der Umgestaltung des Bahnhofs im schweizerischen Bern vor zehn Jahren nicht erreicht worden sei. Umso weniger sei dies dann bei dem zentralen Gebilde des Hauptbahnhof-Neubaus in München in verkehrsreicher zentraler Lage wahrscheinlich.

(Beifall des Stadtrats Zöllner)

Das Empfangsgebäude mit dem schweren massiven horizontalen Riegel entspreche nicht der an sich überzeugenden Idee eines Stadtfoyers als Verbindung zur Stadt.

Sei die Glasarchitektur nach der Abkehr vom „Transrapid“-Projekt eigentlich noch zeitgemäß im Verhältnis zur üblichen steinernen Stadt?

Frau Bidjanbeg (Stellv. Vors. BA 2) betont eingangs das Interesse des BA 2 an den Lebens- und Nutzungsbedingungen im Bahnhofsneubau einschließlich des Hochpunktes. Dazu gehörten genügend Platz für die Verkehrs- und Fußgängerströme und vor allem auch problemlose Querungsmöglichkeiten. Selbst bei Schaffung eines autofreien Vorplatzes verkehrten dort zahlreiche Fußgänger, Radfahrer, Taxis und öffentliche Verkehrsmittel von Nord nach Süd und umgekehrt. Sei dabei ein reibungsloser Verkehrsfluss gewährleistet? Der BA 2 wolle an der weiteren Planung stärker beteiligt werden. Zahlreiche Details und Teilaspekte könnten nämlich nur von den täglich damit befassten Personen kompetent eingebracht und gewürdigt werden, zumal von der Sprache der Architekten manchmal ein gewisser Umweg zur Sprache der Bevölkerung führe.

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

Der BA 2 sei bisher zu keinem eindeutigen Votum für oder gegen das Hochhaus am Starnberger Flügelbahnhof gelangt. Letztlich komme es dafür auf die Optik des Turmes an, ob dieser z. B. als Klotz oder eher phantasievoll gestaltet sei. Die Bevölkerung ziehe in der Regel ein barockes, verspieltes Element einer klaren Architektur vor. Der Trend gehe zudem verstärkt zum grünen vertikalen oder horizontalen Bauen.

Der BA 2 erachte den Fahrradverkehr und entsprechend zahlreiche oberirdische und unterirdische Fahrradstellplätze für sehr wichtig. Ein ungehinderter Fußgängerverkehr sei ein weiteres Anliegen des BA 2. Dazu gehöre auch eine direkte Fußgänger- und Fahrradquerung zum Zentralen Omnibusbahnhof.

Die Gewerbeflächen im Bahnhof sollten im Interesse des benachbarten Gewerbes nicht zu groß sein. Andernfalls drohte eine Ausdünnung des Gewerbes in der Umgebung.

Der BA 2 wünsche sich im Übrigen dringend eine Fußgängerbrücke bei der Braunauer Eisenbahnbrücke z. B. als Stockwerkbrücke. Soweit die Themen aus dem BA 2.

Arch. Dipl.-Ing. Pfeil (Generalkonservator, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege) lehnt mit Hinweis auf die Sichtfeldanalyse einen Turm am Starnberger Flügelbahnhof ab. In Fortsetzung der bisherigen Praxis sollte mit einem städtebaulichen Masterplan bestimmt werden, wo in München Hochpunkte möglich seien. Der Turm bedeutete eine Art Paradigmenwechsel, weil er die traditionell von Sakralbauten und historischen Gebäuden geprägte typische und sensible historische Stadtsilhouette verändern würde. Für künftige Projekte würde damit ein Bezugsfall geschaffen. Für die ungewisse bauliche Weiterentwicklung Münchens wäre dies bedenklich. Die Denkmalschützer plädierten stattdessen für die Anwendung der bisherigen Planungsinstrumente zur Feststellung geeigneter Orte für Hochpunkte und Nachverdichtung. Die vom Stadtrat 1997 beschlossene Hochhausstudie sollte aktualisiert werden, um prägende Gebäude dort zu situieren, wo sie das traditionelle und sensible Stadtbild Münchens nicht veränderten und sich ein modernes München präsentieren könne.

Arch. Dipl.-Ing. Prof. Sauerbruch plädiert für eine Fortschreibung und Anwendung der Hochhausstudie, um mit bestimmten Punkten Kennzeichen zu setzen. Der Hauptbahnhof verdiene als zentraler Ort für die gesamte Bevölkerung ein solches Kennzeichen in Form eines Hochpunktes am Starnberger Flügelbahnhof ungeachtet seiner endgültigen Höhe, Form und Ausprägung. Einen Hochpunkt an dieser Stelle halte er für sehr plausibel.

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

Arch. Dipl.-Ing. Prof. Meck sieht im Sarnberger Flügelbahnhof einen durchaus geeigneten Ort für einen Hochpunkt, zumal die städtebauliche Situation am Verkehrsknotenpunkt mit der Paul-Heysel-Unterführung derzeit unbefriedigend sei. Ein entsprechend gestalteter Hochpunkt würde diese Situation wesentlich bereinigen. Die bisher in München außerhalb des Rings errichteten Hochhäuser seien seines Erachtens zum Teil an Banalität nicht zu überbieten.

(Stadtrat Zöller wirft ein, dass dies dort nicht für alle Hochhäuser gelte.)

- Jedenfalls gelte dies für die meisten Hochhäuser außerhalb des Rings.

Der aus dem Wettbewerb entwickelte Hochpunkt sei sehr eindrücklich und kräftig. Seine Architektur sei allerdings anders als die des Hauptbahnhofs. Beide Bereiche sollten stärker miteinander in Verbindung gebracht werden.

Arch. Dipl.-Ing. Prof. Kovatsch schließt sich den Ausführungen seiner beiden Vorredner an. Die Architektursprachen erstens des sehr streng gestalteten Bahnhofsvorplatzes, zweitens des die Gleishalle sehr schön umfassenden Hauptgebäudes und drittens des Hochpunktes am Sarnberger Flügelbahnhof seien jeweils andere und sollten besser aufeinander abgestimmt werden. Im Hinblick auf die negativen Erscheinungsbilder des NH-Hotels und des Hochhauses des Bayerischen Rundfunk stadtauswärts entlang der Arnulfstraße wäre ein besser gestalteter Hochpunkt am Sarnberger Flügelbahnhof wünschenswert, der durchaus auch unter der vorgesehenen Höhe bleiben könnte.

Vorsitzender Stadtrat Amlong berichtet von der seinerzeitigen Befassung des Stadtrats mit dem Projekt. Damals habe Klarheit geherrscht, dass das Stadtratsvotum eine singuläre Zustimmung zum Hochpunkt am Hauptbahnhof sei, um der Bedeutung dieses Bereichs als Verkehrsknotenpunkt Rechnung zu tragen und für den Bahnhof eine Sichtbarkeit zur Stadt zu schaffen. Aus dem singulärem Bahnprojekt könne deshalb keine Präzedenzfallwirkung für künftige Projekte abgeleitet werden, zumal der Stadtrat kein Bekenntnis für künftige Projekte formuliert, sondern mit seinem Votum ausschließlich auf den Hauptbahnhof auch unter dem Aspekt der Sichtfeldstudie abgestellt habe. Das Hauptbahnhofprojekt gebe deshalb weder Anlass für einen städtebaulichen Masterplan noch zur Überarbeitung der Hochhausstudie, die zudem eine Zweckbestimmung erforderte.

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

Stadtrat Zöller teilt weitgehend die Ausführungen seiner Vorredner. Angesichts dessen, dass die Planung schon bisher sehr viel Staub aufgewirbelt habe und weiter aufwirbeln werde, sei die Durchführung eines Architektenwettbewerbs für das Hochhaus bei Beibehaltung des Standorts überlegenswert. Bisher sei dafür kein Wettbewerb durchgeführt worden, sondern der Stadtrat habe die Planung zur Kenntnis genommen und weitgehend begrüßt. Ein Architektenwettbewerb würde die öffentliche Diskussion wesentlich entschärfen und wäre der Sache durchaus angemessen.

Vorsitzender Stadtrat Amlong hält es für fraglich, ob die Äußerungen in der öffentlichen Debatte die Meinung der gesamten Öffentlichkeit widerspiegeln.

Arch. Dipl.-Ing. Goergens (Stadtheimatpfleger) spricht sich nachdrücklich gegen einen Architektenwettbewerb für den Turm aus. Das gesamte Bahnprojekts sei nämlich ganzheitlich zu sehen. Einzelne Teile davon dürften deshalb nicht isoliert betrachtet werden. Er stehe zu dem Entwurf aus dem Jahre 2006 mit einem stärker auf den Vorplatz bezogenen Empfangsgebäude. Bei der durchgängigen Struktur der Seitenstraßen brauche die großräumige Maßstäblichkeit des Bahnhofsvorplatzes dort nicht fortgesetzt zu werden. Der Turm sei nur ca. 500 Meter von der Grenze des Altstadtensembles entfernt. Bisher habe Einigkeit darin bestanden, die Hochpunkte relativ weit, nämlich drei bis vier Kilometer vom Stadtzentrum entfernt zu situieren. Nunmehr solle aber ein Turm, der mit 75 m deutlich höher als die umgebende Bebauung mit bis zu 45 m sei, nur etwa 1000 m von der Frauenkirche entfernt entstehen.

Das Altstadtensemble sei 1983 unter Schutz gestellt worden, um sein historisches Erscheinungsbild vor Deformierung zu bewahren. In diese Richtung zielten auch Überlegungen zur Ausbildung eines weiteren Ringes, in dessen Bereich nur eine begrenzte, die Turmsilhouette nicht überlagernde Höhenentwicklung zulässig sei. Einen Hochpunkt am Starnberger Flügelbahnhof erachte er durchaus für möglich, wenn dieser nicht in die Stadtsilhouette eingreife.

Frau Arch. Dipl.-Ing. Prof. Ragnarsdóttir betrachtet den Turm ebenfalls als Bestandteil des Gesamtprojekts, das ein Ensemble mit Innen- und Außenbereich – letzterer in Gestalt der umgebenden Straßen und Plätze - darstelle.

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

Arch. Dipl.-Ing. Scheller sieht in dem Gesamtprojekt Bahnhofsneubau einschließlich des Turms nicht nur ein Gebäude, sondern ein Gebilde mit großer Maßstäblichkeit an einem großen öffentlichen Ort. Dies erfordere eine präzise Planung auch bezüglich der Fassaden vom Objekthaften bis hin zum einzelnen Arbeitsplatz. Die Glattheit der Flächen in der Präsentation werde diesem Erfordernis noch nicht gerecht. Derzeit sei nicht erkennbar, ob das Gebilde als Bürohaus oder Hotel dienen solle, oder ob im oberen Bereich ein öffentlicher Raum geschaffen werden solle. Die obere Hochhausetage sollte zumindest teilweise öffentlich genutzt werden können.

Das Ziel eines autofreien Vorplatzes mit Weiterführung zum Stachus sei begrüßenswert. Ebenso die Abkehr vom ursprünglichen Variantenentwurf.

Frau Arch. Dipl.-Ing. Prof. Lauber erwartet sich von dem Projekt ein neues Zentrum für München mit einem kraftvoll-volumigen Eingangsgebäude. Dieses Gebilde dürfe zur Arnulfstraße hin nicht aufgesplittert werden. Der Turm sei etwas zu hoch und gerate dadurch zu sehr in den Vordergrund. Mit einer Verringerung der Höhe um zehn Meter würde dieser Effekt vermieden.

Herr Auer (Büro Auer + Weber) verweist hinsichtlich der Platzräume auf die Wettbewerbsvorgabe, den Bahnhofsvorplatz von Individualverkehr weitgehend frei zu halten und diesen über die Vorplätze Nord und Süd abzuwickeln. Diese Plätze müssten dazu entsprechend ertüchtigt werden, ohne zu viel öffentlichen Raum zu opfern. Wegen des unterschiedlichen Charakters der Plätze sei die Freihaltung des Bahnhofsvorplatzes von Taxi- und Durchgangsverkehr wichtig.

Zwischen dem Empfangsgebäude und dem Turm solle ein enger gestalterischer Dialog im Sinne einer schlüssigen Einheit entstehen. Modifizierungen seien dabei aber nicht ausgeschlossen.

Die Passagenräume im Untergeschoss sollen ebenso wie das Erdgeschoss von Blockaden befreit werden. Die Etablierung öffentlicher Nutzungsmöglichkeiten im Empfangsgebäude und im oberen Turmbereich sei den Planern ein großes Anliegen, um den Nutzern verschiedene Perspektiven auf die Stadt zu eröffnen.

Die Fassadengestaltung müsse als wichtiges gestalterisches Element für das Empfangsgebäude und das Hochhaus zusammen entwickelt werden.

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

Arch. Dipl.-Ing. Goergens (Stadttheimatpfleger) spricht sich für die Berücksichtigung der in der Diskussion geäußerten Anregungen u. a. zur Höhenentwicklung und zum Typus des Hochhauses aus und empfiehlt die Vorstellung der weiterentwickelten Planung in der Stadtgestaltungskommission.

Entgegen anderslautender Informationen dürfe das Empfangsgebäude als städtebaulicher Akzent nicht etwa wegen Unwägbarkeiten bezüglich der zweiten S-Bahn-Stammstrecke erst nach dem Flügelbahnhof realisiert werden.

Arch. Dipl.-Ing. Sattler (Bayerische Akademie der Schönen Künste) ist erleichtert, dass die gläserne Fassade mit den schlanken Aluminiumprofilen und den horizontalen Aluminiumplatten im oberen Bereich noch nicht endgültig sei, sondern auch andere Materialien möglich seien. Den Planern wünsche er dazu eine glückliche Hand.

Arch. Dipl.-Ing. Pfeil (Generalkonservator, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege) empfiehlt trotz des Hinweises des Vorsitzenden auf die Singularität des Bahnprojekts eine Überarbeitung der Hochhausstudie, um für künftige Fälle gewappnet zu sein.

Vorsitzender Stadtrat Amlong sieht für eine Überarbeitung der Hochhausstudie keinen Anlass, weil derzeit gar kein Hochhausvorhaben ersichtlich sei. Eine Fortschreibung der Hochhausstudie hätte deshalb allenfalls theoretischen Wert. Der Hauptbahnhof liege nicht unmittelbar im Altstadtbereich, beeinträchtige die Sichtachsen nicht negativ und wäre deshalb mit Sicherheit in der Hochhausstudie enthalten.

Im Stadtrat sei im April 2015 auf seinen Antrag hin eine Beratergruppe zur kontinuierlichen Begleitung des komplexen Bahnprojekts eingesetzt worden. Zur Vermeidung einer parallelen Begleitung des Vorhabens durch zwei voneinander unabhängige Gremien sollte die Stadtgestaltungskommission einige Mitglieder in die Beratergruppe entsenden. Wesentliche Zwischenschritte seien der Stadtgestaltungskommission natürlich jeweils nicht zuletzt zur Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit vorzustellen. Dies sollte Bestandteil des Beschlusses der Stadtgestaltungskommission sein (s. u. Nr. 3 des Beschlusses).

Landschaftsarchitekt Wich vermerkt zu Protokoll, dass auch die Bezüge des Projekts seitlich und frontal zur Stadt weiterhin im Fokus der Beratungen auch hinsichtlich der Bemühungen

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

stehen müssten, den Vorplatz möglichst verkehrsfrei zu halten.

Vorsitzender Stadtrat Amlong verweist dazu auf den vom Stadtrat bereits erteilten Auftrag zu weiteren Verkehrsuntersuchungen.

Beschluss:

- 1.) Die Stadtgestaltungskommission nimmt den Entwurf von Auer + Weber GmbH grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis.
(bei 1 Gegenstimme im Übrigen einstimmig)

- 2.) Die Stadtgestaltungskommission hält die Situierung eines Hochpunktes am Starnberger Flügelbahnhof, der auf den Vorschlag der Entwurfsverfasser Bezug nimmt, ungeachtet der Frage für möglich, inwieweit dieser Vorschlag noch überarbeitet werden muss.
(bei 3 Gegenstimmen im Übrigen einstimmig)

- 3.) Die Stadtgestaltungskommission unterstützt das Votum des Stadtrats zur Einrichtung einer Beratergruppe, die das Vorhaben kontinuierlich begleitet, und bittet um Beteiligung mehrerer Kommissionsmitglieder in dieser Beratergruppe, weil die Befassung der Stadtgestaltungskommission mit dem Projekt insgesamt zu ihrer originären Zuständigkeit gehört.
In der Beratergruppe sollen u. a. die Kubatur, Fassadengestaltung, Höhenentwicklung und Nutzungsarten für das Hochhaus behandelt werden.
Die Stadtgestaltungskommission ist über das Vorhaben regelmäßig zu unterrichten.
(einstimmig)

- 4.) Der Deutschen Bahn AG wird aufgegeben, die obere Hochhausetage zumindest teilweise einer öffentlichen Nutzung zugänglich zu machen, um damit einen Blick über die Landeshauptstadt zu gewährleisten.
(einstimmig)

Kommission für Stadtgestaltung vom 2. Februar 2016

ENTWURF

(Vorsitz: Stadtrat Zöller)