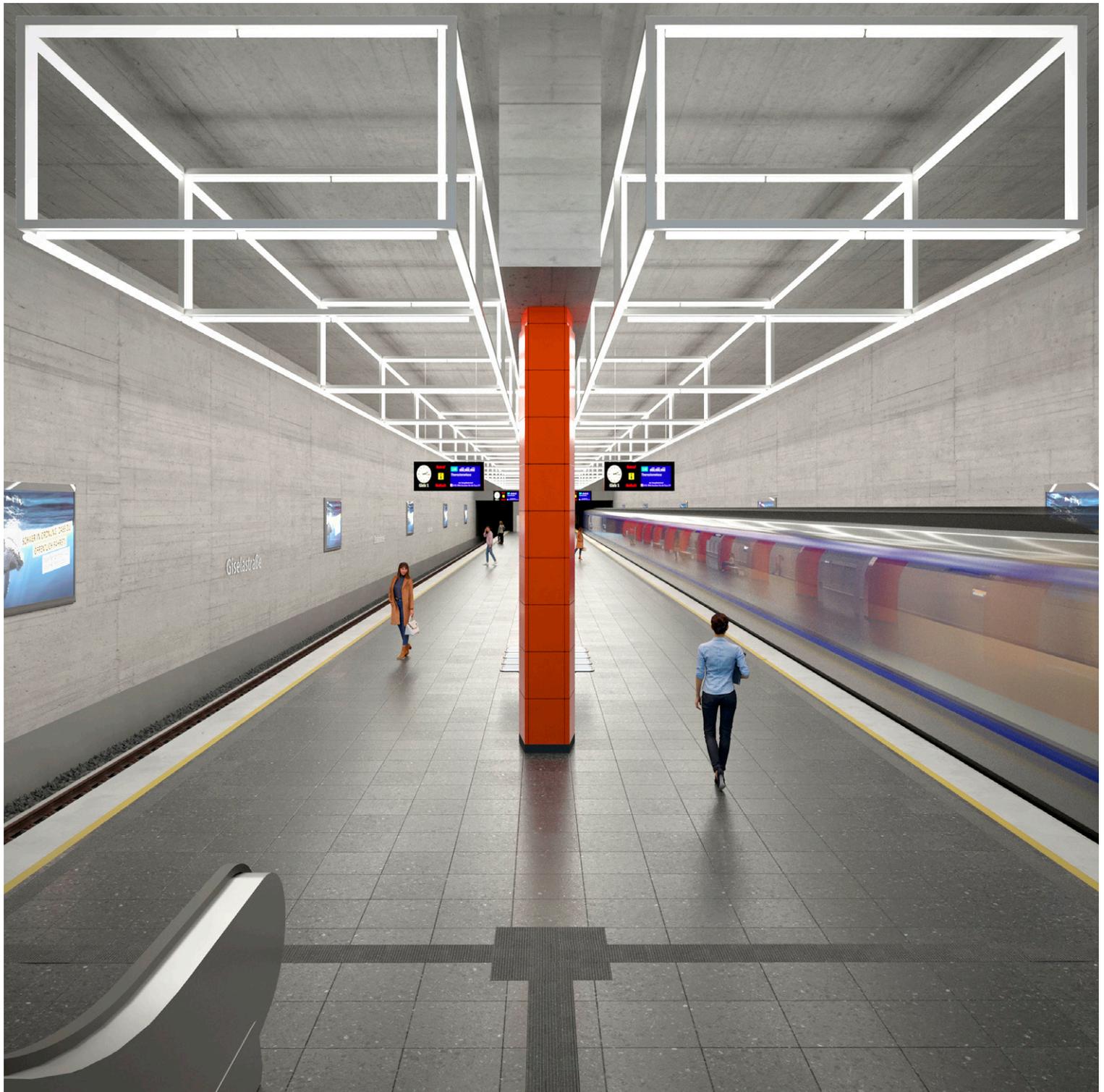


# Mobility Design



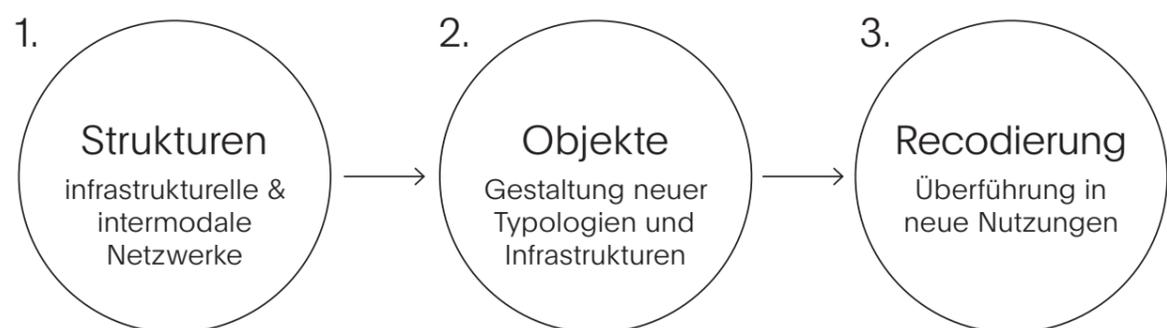
# Transformation durch Mobility Design

Die autogerechte Stadt des 20. Jahrhunderts war monofunktional auf Verkehr ausgerichtet. Heute wandelt sie sich zu einer multimodalen, hybriden Stadt, die Mobilität mit Aufenthaltsqualität verbindet. Dieser Wandel ist nicht nur eine technische, sondern auch eine gesellschaftliche Herausforderung – und eine Chance für Architektur und Stadtplanung.

Die funktionale Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit verliert an Bedeutung. Stadträume sind nicht nur Durchgangsorte, sondern Lebensräume. Neue Mobilitätskonzepte müssen monofunktionale Infrastrukturen ablösen und flexible Räume schaffen, die Bewegung und Aufenthalt vereinen.

Mobilität ist mehr als Transport. Sie steht in direktem Zusammenhang mit Stadtentwicklung, Immobilien und öffentlichem Raum. Verkehrsinfrastrukturen der 50er bis 70er Jahre sind überholt. Es braucht Konzepte, die Mobilität integriert denken und zukunftsfähig gestalten. Architektur und Stadtplanung müssen Mobilitätsräume neu codieren: Durchgrünung, Aufenthaltsqualität und multifunktionale Nutzungen stehen im Fokus. Mobilität wird integraler Bestandteil einer durchmischten Stadt.

Die Zukunft liegt in vielschichtigen urbanen Räumen. Während früher Autohäuser und Tankstellen dominierten, entstehen heute Mobilitätsstationen.



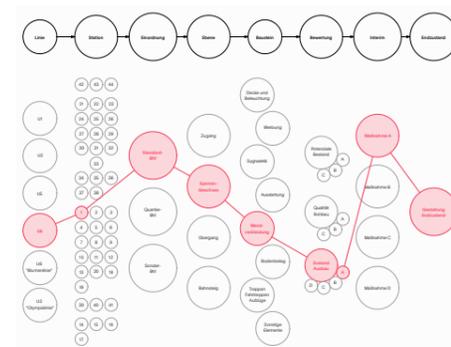
Porsche Premium Ladestation



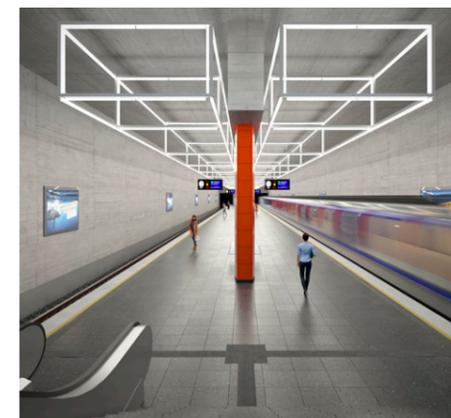
BMW Werk 1 Urbane Produktion, München



On-Demand Shuttle Haltestellen, München



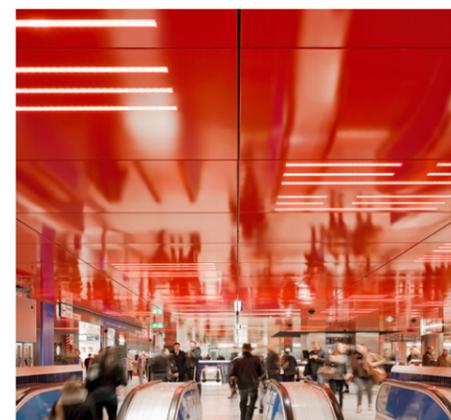
Gestaltungsleitfaden U-Bahnhöfe, München



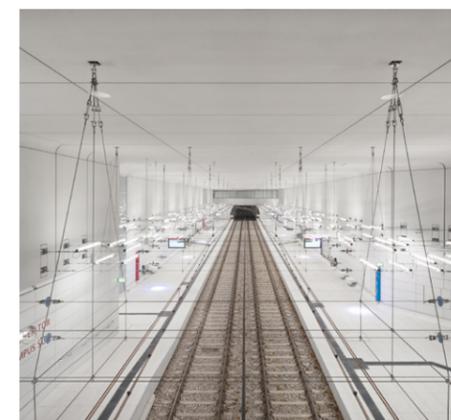
Gestaltungsstudie Giselstraße, München



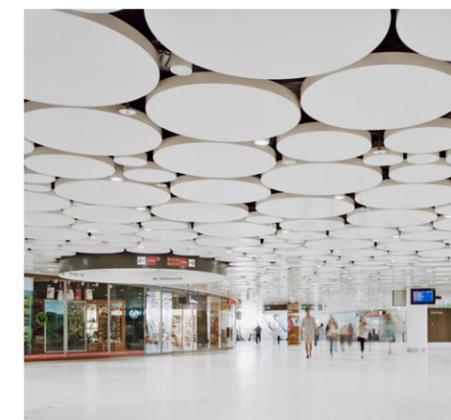
Revitalisierung U5 Süd, München



Sperrengeschoss Marienplatz, München



Stadtbahntunnel Karlsruhe



Stachus Passage, München

# Strukturen

Die Transformation der Mobilität erfordert eine Neustrukturierung urbaner Netze. Während früher monofunktionale Verkehrswege dominierten, entsteht heute ein flexibles Gefüge aus unterschiedlichen Mobilitätsformen. Die Anpassung der Netze, die Ausbildung neuer Knotenpunkte und das Aufbrechen starrer Strukturen im gewachsenen Stadtraum sind zentrale Strategien, um Mobilität als integralen Bestandteil urbaner Produktion zu gestalten.

Klassische Verkehrsinfrastrukturen waren auf Effizienz und Kapazität ausgelegt – meist zugunsten des motorisierten Individualverkehrs. Heute müssen diese Netze umgestaltet werden, um multimodale Verbindungen zu ermöglichen. Straßenräume werden nicht mehr nur als Verkehrsachsen verstanden, sondern als flexible Stadträume, die Fußgänger, Radfahrer und neue Mobilitätsangebote integrieren. Gleichzeitig bedeutet die Transformation eine Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote, die individuell nutzbar sind und neue Raumqualitäten schaffen.

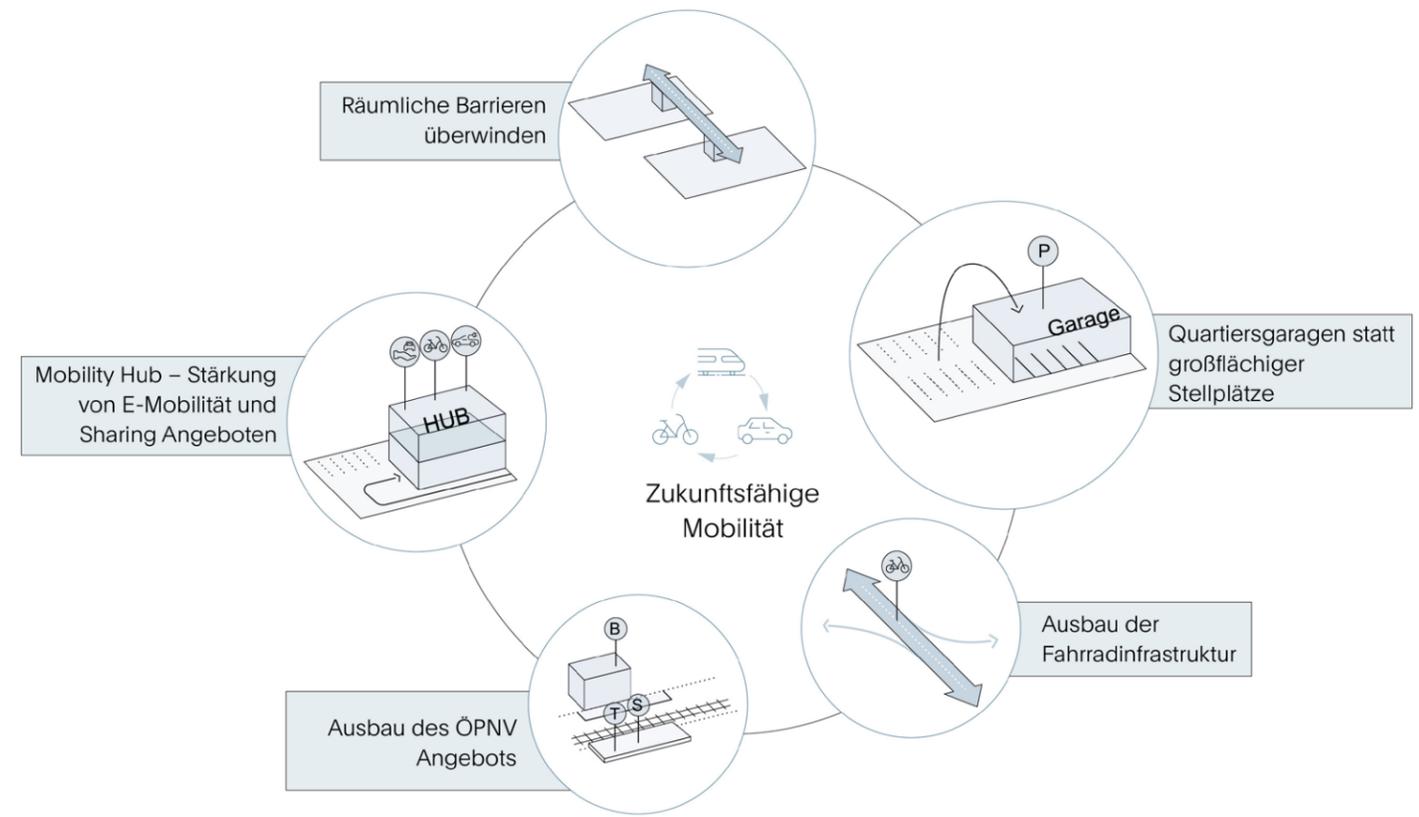
Anstelle reiner Durchgangspunkte entstehen Knotenräume, die unterschiedliche Mobilitätsarten verbinden und Aufenthaltsqualität bieten. Mobilitätsstationen ersetzen klassische Tankstellen, kombinieren Sharing-Angebote, Ladeinfrastruktur und urbane Nutzungen. Diese neuen Knotenpunkte sind nicht nur Schnittstellen des Verkehrs, sondern aktiv genutzte urbane Räume, die Mobilität und Stadtleben verbinden.

In gewachsenen Stadtstrukturen stoßen neue Mobilitätskonzepte auf bestehende, oft trennende Elemente. Die Herausforderung besteht darin, diese starren Strukturen aufzubrechen und flexibel nutzbare Räume zu schaffen. Durch die Integration neuer Mobilitätsangebote in bestehende Quartiere kann der Stadtraum neu codiert werden – zugunsten einer nachhaltigen, produktiven und lebenswerten Stadt.

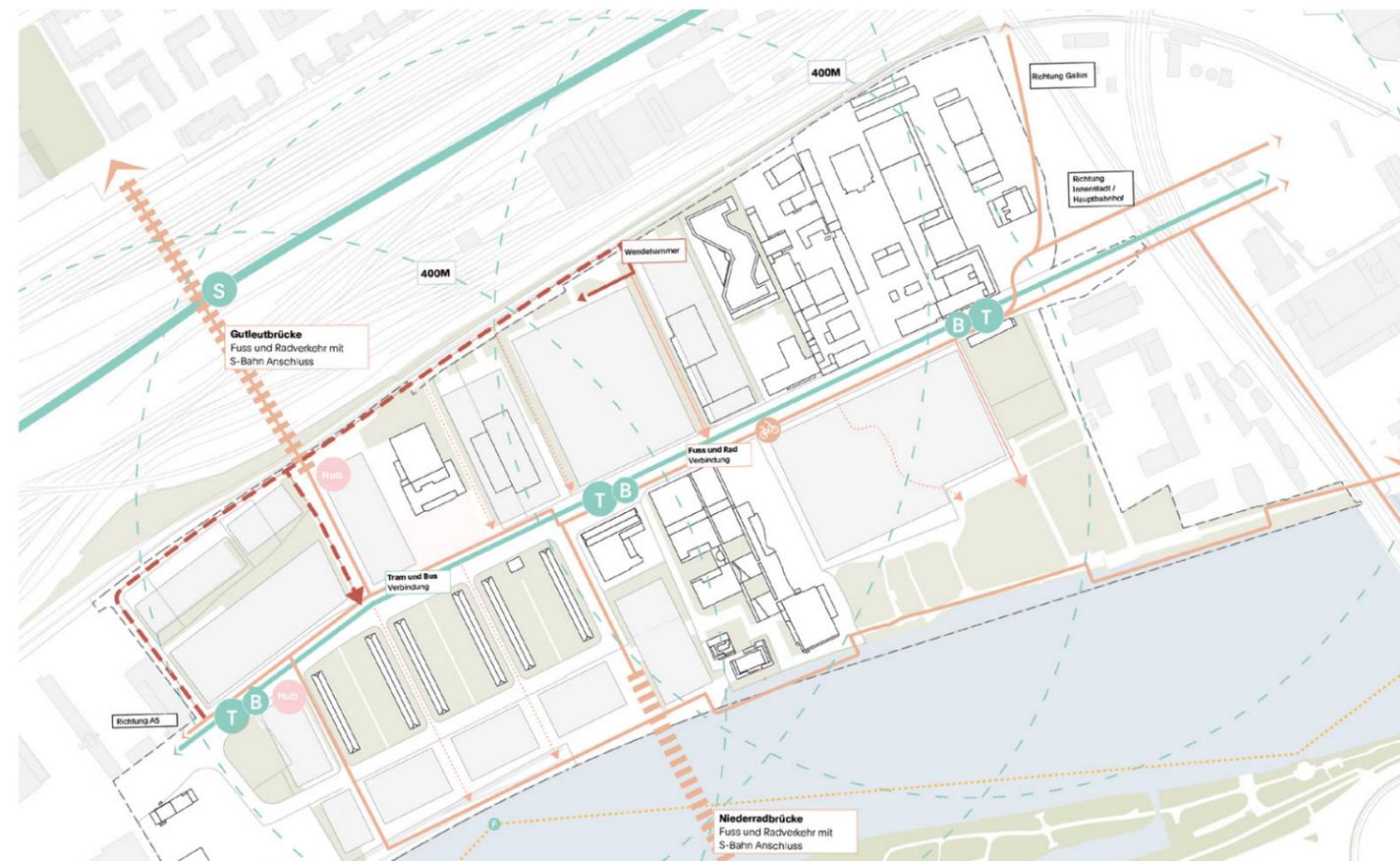
# Veränderung von Netzen

Die Städte, in denen wir leben, und die Stadträume, durch die wir uns bewegen, sind größtenteils monofunktional und monomodal konzipiert. Geprägt von der Logik des Automobils entstanden Straßenachsen unterschiedlicher Maßstäbe, deren gemeinsamer Nenner jedoch die strikte Trennung der Verkehrsformen mit klarem Fokus auf den motorisierten Individualverkehr war.

Um den vielfältigen Herausforderungen der Stadt im 21. Jahrhundert zu begegnen, spielt der öffentliche Raum eine zentrale Rolle. Insbesondere die Mobilität als prägende Nutzung erfordert eine Neuausrichtung. Durch die Entwicklung eines multimodalen Netzes, das über den monomodalen motorisierten Individualverkehr hinausgeht, können wir flexible Stadträume schaffen. Die Integration und konsequente Förderung von Fußgängern, Radfahrern und neuen Mobilitätsangeboten in bestehende Strukturen sind dabei essenziell. Ein neues Verständnis von Mobilität, insbesondere in gewachsenen Quartieren und bestehenden Verkehrsnetzen, wird zum Schlüssel für die Transformation hin zu einem zukunftsfähigen urbanen Raum. Begriffe wie Stellplatz- und Mobilitätsschlüssel müssen fundiert hinterfragt und nicht unreflektiert weitergedacht werden. Nur so lassen sich langfristig tragfähige und anpassungsfähige Mobilitätskonzepte entwickeln, die den Anforderungen einer nachhaltigen Stadt gerecht werden.



Dialogverfahren Frankfurt, Gutleut-West – Mobilitätskonzept für das Planungsareal



Dialogverfahren Frankfurt, Gutleut-West – inter- & multimodale Knotenpunkte

# Knoten ausbilden

Die Mobilität der Zukunft erfordert neue Haltepunkte, die sich flexibel in den urbanen Raum integrieren. Anstelle klassischer Bushaltestellen entstehen Knotenräume, die automatisierte On-Demand-Shuttles mit der Stadtstruktur verknüpfen und Aufenthaltsqualität bieten. Diese neuen Haltestellen sind nicht nur funktionale Einstiegspunkte, sondern gestalterische Elemente, die sich ins Stadtbild einfügen. Sie müssen technisch präzise gestaltet sein, um die Anforderungen autonom fahrender Fahrzeuge zu erfüllen. Gleichzeitig sollen sie intuitiv verständlich sein und eine klare Informationsstruktur für Fahrgäste bieten.

Ein entscheidender Aspekt ist die Anpassung an unterschiedliche Standorte: In dichten Innenstädten sind kompakte, hochfrequente Haltepunkte erforderlich, während in suburbanen Räumen größere, flexiblere Strukturen notwendig sind. Die Gestaltung muss dabei sowohl funktionale als auch ästhetische Anforderungen erfüllen, um die Akzeptanz dieser neuen Mobilitätsform zu fördern.

Zusätzlich erfordern On-Demand-Shuttles ein intelligentes Haltestellennetz, das mit digitalen Systemen zur Flottensteuerung und Fahrgastlenkung verknüpft ist. Diese Infrastruktur bildet das Rückgrat für eine effizientere, nachhaltige Mobilität, die den öffentlichen Nahverkehr ergänzt und neue Vernetzungsmöglichkeiten schafft. Durch die Kombination aus Technik, Design und smarter Organisation werden die neuen Knotenpunkte zu einem zentralen Element der urbanen Mobilität – effizient, vernetzt und mit hoher Aufenthaltsqualität.

On-Demand Shuttle Haltenstellendesign, München  
Forschungsprojekt für die IBA München – Räume der Mobilität, 2024  
mit Prof. Klaus Bogenberger, Lehrstuhl für Verkehrstechnik TUM

Stop im Zentrum – Point  
Halt & Stele in zentraler Lage



Stop in der Innenstadt – Min  
Halt & Überdachung in der Innenstadt



Hub im Wohnquartier – Mid  
Halt & Service für die Nachbarschaft



Hub in der Peripherie – Max  
Halt & Gewerbe für Anwohner & Pendler



## Bausteine im gewachsenen Stadtraum aufbrechen

Die Transformation urbaner Produktion erfordert eine neue Verzahnung von Werk und Stadt. Bestehende Strukturen müssen aufgebrochen werden, um hybride Räume zu schaffen, die industrielle Nutzung, Mobilität und Stadtleben miteinander verbinden.

Das BMW-Stammwerk in München wird zu einem zukunftsorientierten Produktionscampus umgestaltet, der sich in die Stadtstruktur integriert. Statt abgeschotteter Industrieareale entstehen durchlässige, vernetzte Räume. Neue Zugänge und durchdachte Wegeführungen schaffen eine stärkere Verbindung zur Umgebung. Öffentliche Durchwegungen und Mobilitätsangebote wie Sharing-Modelle oder Mikromobilität tragen dazu bei, den Werkscampus als lebendigen Bestandteil der Stadt erlebbar zu machen.

Ein zentrales Element dieser Transformation ist die Schnittstelle zur Stadt. Sie ersetzt die klassische Werksgrenze durch eine flexible Struktur, die sowohl Funktionen im Inneren als auch zur Stadt hin übernimmt. Neben technischen und logistischen Elementen integriert sie öffentliche Nutzungen wie Paketstationen, Fahrradstellplätze oder gastronomische Angebote. Damit wird die starre Grenze zwischen Produktion und Stadtraum aufgebrochen und durch einen fließenden Übergang ersetzt.

Durch die Neustrukturierung bestehender Infrastrukturen entsteht eine urbane Produktionslandschaft, die industrielle Effizienz mit urbaner Lebensqualität verbindet. So wird das BMW-Stammwerk von einer isolierten Fabrik zu einem offenen, nachhaltigen und integrierten Bestandteil der Stadt.

BMW Werk 1 Urbane Produktion  
Planungswettbewerb, 2021  
BMW GROUP



BMW Werk 1 Urbane Produktion, München – Dostlerstraße als multifunktionale Fläche



BMW Werk 1 Urbane Produktion, München – öffentliche Überquerung vom Olympiadaach am Olympiazentrum nach Milbertshofen

# Objekte

Die Transformation der Mobilität erfordert eine Anpassung bestehender Typologien sowie die Entwicklung neuer infrastruktureller Typologien. Während bisherige Verkehrsarchitekturen monofunktional waren, entstehen heute hybride, multifunktionale Räume. Zwischen Standardisierung und Individualisierung sowie neuen multimodalen Typologien entstehen Lösungen für eine zukunftsfähige urbane Mobilität.

Die Anpassung von Mobilitätsarchitekturen erfordert klare gestalterische Prinzipien, die Wiedererkennbarkeit und flexible Integration ermöglichen. Gestaltungsleitfäden helfen, neue Mobilitätsräume zu standardisieren, ohne sie ihrer Individualität zu berauben. Mobilitätsstationen können nach einheitlichen Designvorgaben entwickelt werden, während sie standortspezifische Anpassungen erlauben. Die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel verändert die Typologie der Mobilitätsarchitektur. Wo früher Tankstellen oder Parkhäuser für den Autoverkehr konzipiert wurden, entstehen heute multimodale Knotenpunkte mit Sharing-Angeboten, Ladeinfrastruktur und hoher Aufenthaltsqualität. Bestehende Infrastrukturen bieten Potenzial für neue Mobilitätsorte, etwa die Transformation der klassischen Tankstelle zur Erlebnis-E-Ladestation mit hochwertigem Design und gastronomischen Angeboten.

# Standardisierung & Individualisierung bestehender Typologien

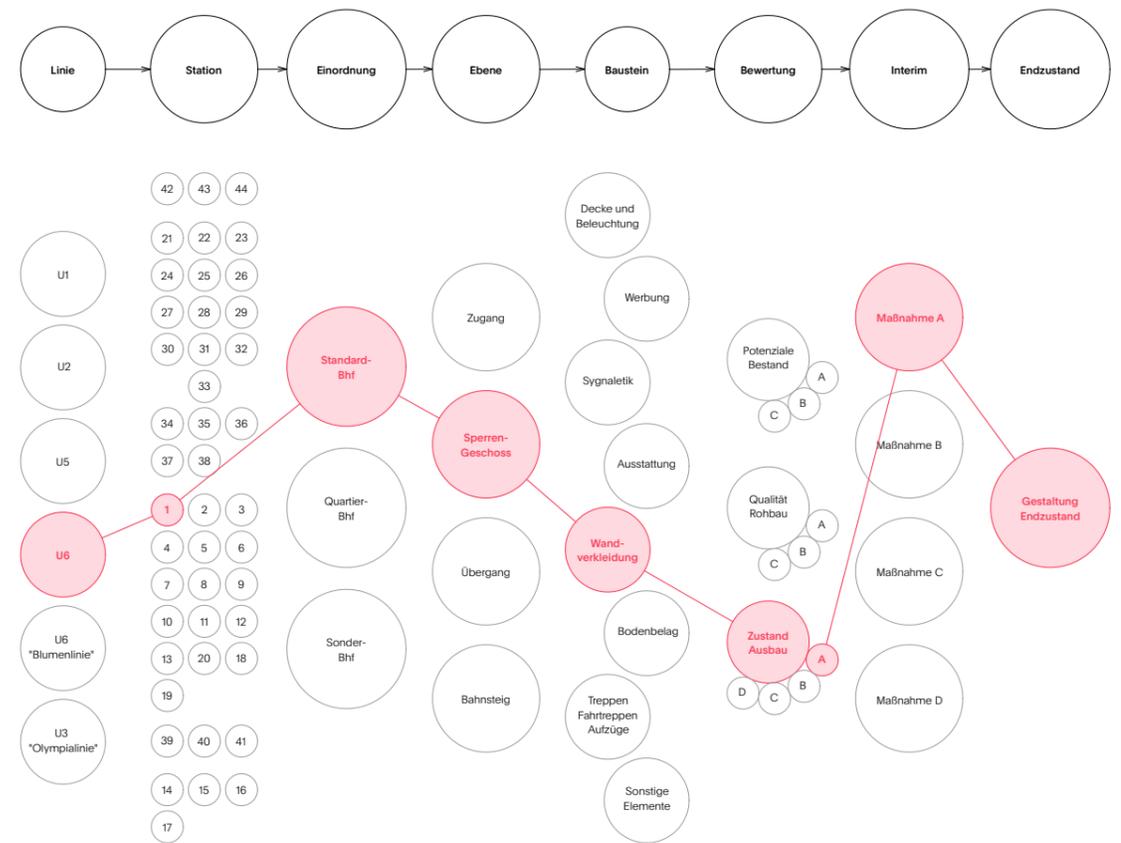
Die Sanierung und Weiterentwicklung der Münchner U-Bahnhöfe erfordert ein Gleichgewicht zwischen Standardisierung und individueller Gestaltung. Der Gestaltungsleitfaden bietet dabei ein übergreifendes Konzept, das sowohl eine klare visuelle Identität für das Netz schafft als auch die Möglichkeit bietet, auf die Besonderheiten einzelner Bahnhöfe einzugehen.

Eine systematische Sanierung ermöglicht es, Bahnhöfe funktional und gestalterisch auf einen einheitlichen Standard zu bringen. Ein Beispiel hierfür sind Linienkonzepte, die sich an historischen Farb- und Materialvorgaben orientieren, um eine Wiedererkennbarkeit zu schaffen. Standardisierte Elemente wie Beleuchtungssysteme, Sitzmöbel und Informationssysteme verbessern die Orientierung und Effizienz der Nutzung.

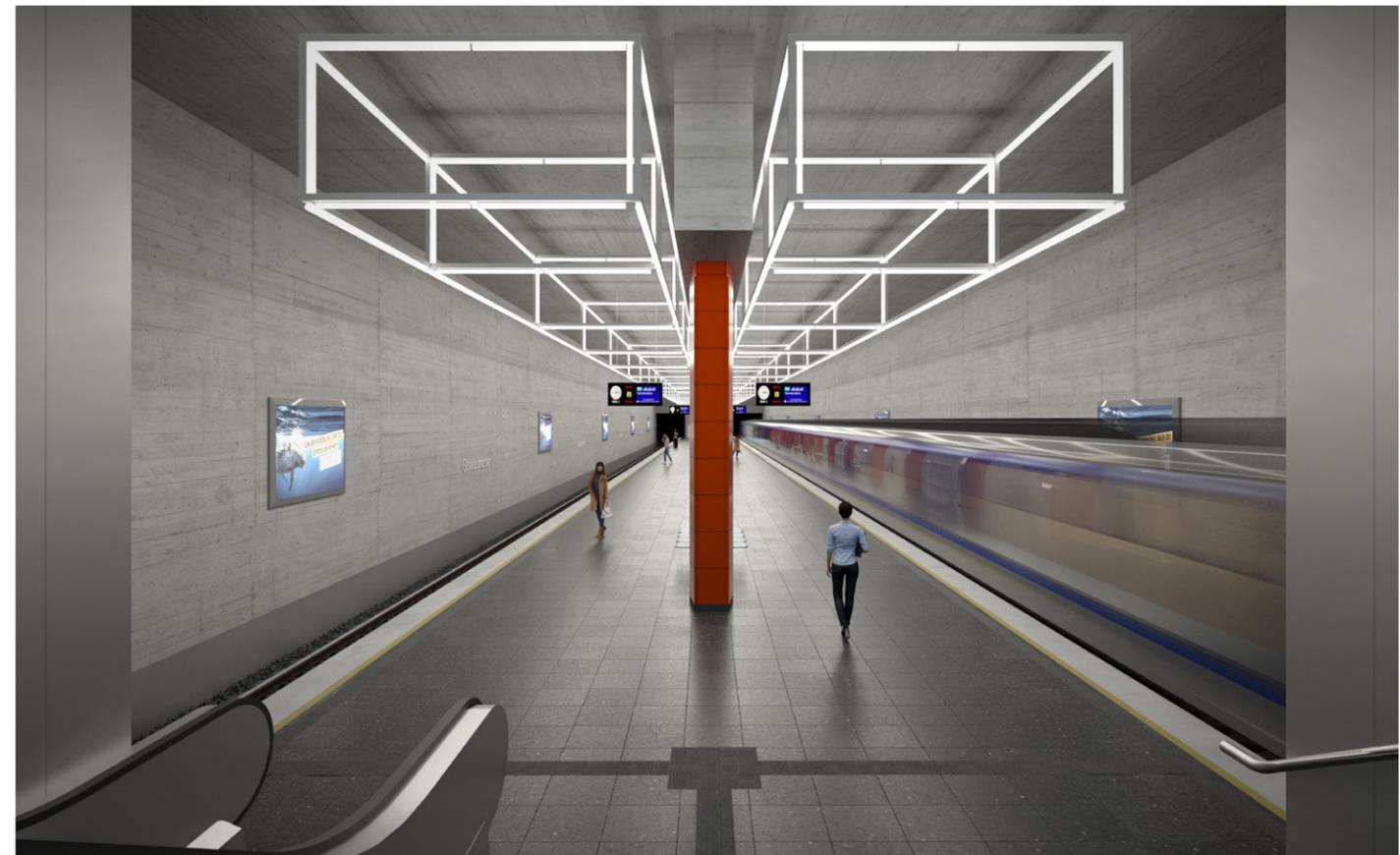
Trotz der Standardisierung bleibt Raum für individuelle Anpassungen. Insbesondere in gestalterischen Studien zu einzelnen Bahnhöfen zeigt sich, dass spezifische architektonische und städtebauliche Gegebenheiten berücksichtigt werden. Bahnhöfe mit besonderem historischem oder urbanem Kontext erhalten maßgeschneiderte Gestaltungselemente, die ihre Identität stärken. So verbindet der Leitfaden die Vorteile standardisierter Prozesse mit einem ortsspezifischen Designansatz.

Durch diese Kombination entsteht eine U-Bahn-Infrastruktur, die sowohl wirtschaftlich effizient als auch gestalterisch hochwertig ist. Sie gewährleistet eine nachhaltige Entwicklung des Netzes und verbessert das Nutzererlebnis durch klare Strukturen und eine intuitive Gestaltung.

Gestaltungsleitfaden & Gestaltungsstudie U-Bahnhöfe München  
 Gestaltungsstudien, 2020-heute  
 Stadtwerke München & MVG



Gestaltungsleitfaden U-Bahnhöfe München – Schrittweise Transformation



Gestaltungsstudie Giselastraße – vertiefte Implementierung der Linienkonzepte U3/6 auf den U-Bahnhof Giselastraße

# Neue multimodale Typologien durch neue Mobilitätsformen

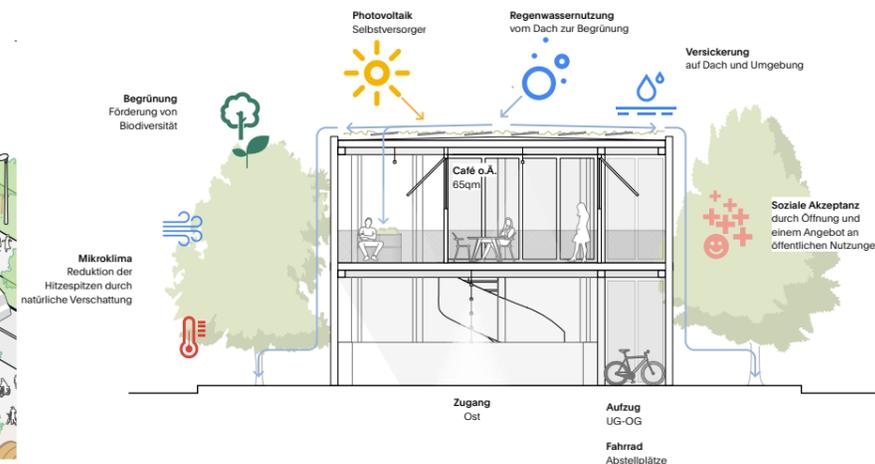
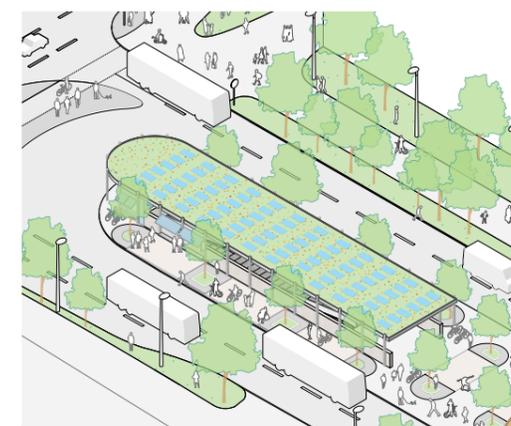
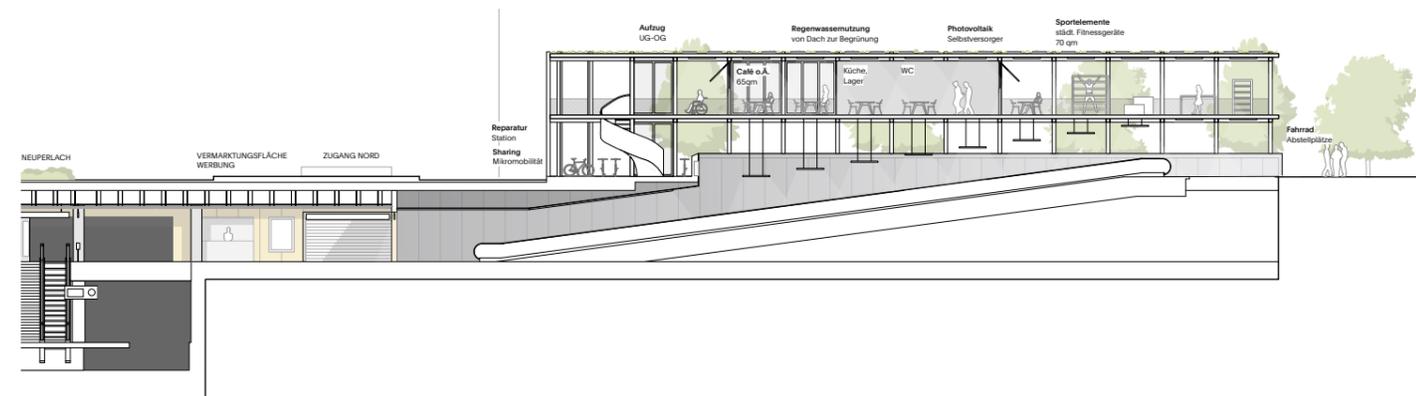
Das Mobilitätszentrum Neuperlach Zentrum zeigt, wie Mobilitätsinfrastruktur neu gedacht und in den Stadtraum integriert werden kann. Anstelle klassischer Verkehrsbauten, die isoliert funktionieren, entsteht ein vernetzter, multimodaler Knotenpunkt, der verschiedene Mobilitätsformen bündelt und Aufenthaltsqualität schafft.

Durch die Kombination von U-Bahn, Busverkehren, Fahrrad- und Sharing-Angeboten sowie Ladeinfrastruktur wird die Mobilitätsstation zu einem zentralen Element der Verkehrswende. Sie erlaubt eine schnelle, intuitive Umsteigeverbindung zwischen verschiedenen Transportmitteln und verbessert die Zugänglichkeit im Stadtviertel. Besonders die barrierefreie Erschließung und klare Wegführung sorgen für eine hohe Nutzerfreundlichkeit.

Neben der funktionalen Vernetzung ist auch die gestalterische Qualität entscheidend. Die Neugestaltung des Sperrengeschosses und die Überarbeitung der Zugangszonen sorgen für eine bessere Orientierung und Aufwertung des öffentlichen Raums. Gleichzeitig werden durch neue architektonische Lösungen urbane Räume geschaffen, die nicht nur dem Transit dienen, sondern auch als soziale Treffpunkte funktionieren.

Das Projekt zeigt, wie durch neue Mobilitätstypologien eine Brücke zwischen Verkehrsinfrastruktur und Stadtraum geschlagen werden kann. So entstehen nicht nur effiziente Umsteigepunkte, sondern auch lebendige urbane Orte, die Mobilität als integralen Bestandteil der Stadt erlebbar machen.

Gestaltungsstudie Mobilitätszentrum am Hanns-Seidel Platz, München  
Gestaltungsstudie, 2022  
Stadtwerke München & MVG



Gestaltungsstudie Mobilitätszentrum am Hanns-Seidel Platz – hybrides & nachhaltiges Mobilitätszentrum



Gestaltungsstudie Mobilitätszentrum am Hanns-Seidel Platz – das inter- und multimodale Mobilitätszentrum

## Entwicklung neuer Typologien aus bestehenden Strukturen

Die Umwandlung klassischer Tankstellen in moderne Ladeinfrastrukturen zeigt, wie sich Mobilitätsorte an neue Antriebsformen anpassen. Während herkömmliche Tankstellen primär auf schnellen Kraftstoffnachschub ausgerichtet waren, entsteht mit der Elektromobilität eine neue Typologie, die den Aufenthalt stärker in den Fokus rückt. Klassische Tankstellen waren funktional geprägt: kurze Aufenthaltsdauer, hohe Durchlaufgeschwindigkeit und eine klare Trennung von Mobilität und Aufenthaltsraum. Neue Ladekonzepte hingegen reagieren auf die längere Ladezeit von Elektrofahrzeugen und schaffen Räume, die Aufenthaltsqualität mit Mobilität verbinden.

Das Projekt Fürholzen West zeigt, wie eine moderne Ladeinfrastruktur mit nachhaltiger Architektur kombiniert werden kann. Hier wird nicht nur Energie bereitgestellt, sondern auch ein angenehmes Umfeld mit begrünten Aufenthaltsbereichen geschaffen. Transparente Strukturen, natürliche Materialien und eine offene Gestaltung machen das Laden zu einem integrativen Erlebnis.

Die Porsche Premium Ladestation verfolgt einen modularen Ansatz mit Lounge-Bereichen, Arbeitszonen und Rückzugsräumen. Während das Fahrzeug lädt, können Reisende entspannen, arbeiten oder sich gastronomisch versorgen. Die Architektur setzt auf klare Wiedererkennbarkeit, funktionale Flexibilität und eine hochwertige Aufenthaltsqualität.

Diese neuen Konzepte zeigen, dass Ladeinfrastruktur nicht mehr nur ein funktionaler Punkt im Mobilitätsnetz ist, sondern als urbaner Raum gestaltet wird – mit Komfort, Identität und nachhaltiger Technologie.

Tank- & Rastanlage Fürholzen West & Porsche Premium Ladestation  
Realisierung 2017 & Wettbewerb 2020  
Autobahn Tank & Rast GmbH & Porsche AG



Tank- & Rastanlage Fürholzen West – identitätsstiftendes, expressives Dach



Porsche Premium Ladestation – Elektroladestationen als Erlebnisort

# Recodierung

Die Transformation urbaner Mobilitätsräume erfordert eine Neuordnung bestehender Typologien und Infrastrukturen. In der Vergangenheit war Stadtplanung durch monofunktionale Verkehrs- und Logistikstrukturen geprägt, die heute durch neue Mobilitätsformen und veränderte städtische Bedürfnisse hinterfragt werden. Durch die Neuordnung des Straßenraums, die Neudefinition logistischer Knotenpunkte und die Umnutzung bestehender Infrastruktur entstehen hybride, zukunftsfähige Stadträume.

Die Neuorganisation des Straßenraums spielt eine zentrale Rolle in der Transformation urbaner Mobilität. Wo einst Straßenflächen dem Autoverkehr vorbehalten waren, entstehen heute multifunktionale Räume für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr. Ein Beispiel ist der Stadtbahntunnel in Karlsruhe: Durch die Verlagerung des Straßenbahnverkehrs in den Untergrund wurden zentrale Flächen in der Innenstadt für Fußgängerzonen, Plätze und neue Nutzungen freigemacht. Diese Reorganisation schafft Aufenthaltsqualität und stärkt die innerstädtische Attraktivität.

Effiziente Logistik ist essenziell für eine funktionierende Stadt, muss aber neu organisiert werden. Zentrale Logistikknoten können als hybride Orte mit Mischnutzungen weiterentwickelt werden. Der Großmarkt ist ein Beispiel für die Verbindung von Warenlogistik mit neuen urbanen Funktionen. Durch die Integration von Produktionsstätten, Gastronomie oder öffentlichen Räumen entstehen multifunktionale Orte, die wirtschaftliche und soziale Aspekte verbinden.

Bestehende Infrastrukturen bieten Potenzial für neue Nutzungen. Die Arnulfpost in München zeigt, wie ehemalige Post- und Logistikgebäude in moderne Stadtbausteine überführt werden können. Durch Umnutzung entstehen neue Quartiere, die Wohnen, Arbeiten und Mobilität verknüpfen und bestehende Strukturen in die Stadtentwicklung integrieren.

# Innenstädte und Straßenraum neu ordnen

Die Neuorganisation des Straßenraums ist ein zentraler Bestandteil der urbanen Transformation. Wo früher der motorisierte Verkehr dominierte, entstehen heute Räume, die Fußgängern, Radfahrern und dem öffentlichen Verkehr neue Möglichkeiten bieten. Der Stadtbahntunnel Karlsruhe ist ein beispielhaftes Projekt für diese Entwicklung: Durch die Verlagerung des Straßenbahnverkehrs in den Untergrund wurde innerstädtischer Raum neu nutzbar gemacht und die Aufenthaltsqualität im Stadtkern erheblich verbessert.

Die Karlsruher Innenstadt war lange von einem dichten Straßenbahnnetz durchzogen, das den Straßenraum stark beanspruchte und die Bewegungsfreiheit für Fußgänger einschränkte. Mit dem Bau des Stadtbahntunnels konnte der oberirdische Raum neu geordnet werden: Wichtige Plätze und Einkaufsstraßen wurden von Gleisen und Fahrleitungen befreit und in attraktive Fußgängerbereiche umgewandelt.

Durch diese Maßnahme entstand eine neuartige städtebauliche Qualität. Plätze wurden großzügiger gestaltet, neue Nutzungen ermöglicht und die Verbindung zwischen verschiedenen Stadtquartieren verbessert. Gleichzeitig sorgt der Tunnel für eine effizientere Verkehrsführung und ermöglicht eine schnellere Abwicklung des öffentlichen Nahverkehrs.

Der Stadtbahntunnel Karlsruhe zeigt, wie infrastrukturelle Eingriffe weit über den Verkehrssektor hinaus wirken können: Sie schaffen nicht nur effizientere Mobilität, sondern auch lebenswerte Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität.

Stadtbahntunnel Karlsruhe mit sieben Haltestellen  
Realisierung 2021, Wettbewerb 2004  
KASIG mbH



Stadtbahntunnel, Karlsruhe



Marktplatz Karlsruhe mit Bahnen und Autos um 1950



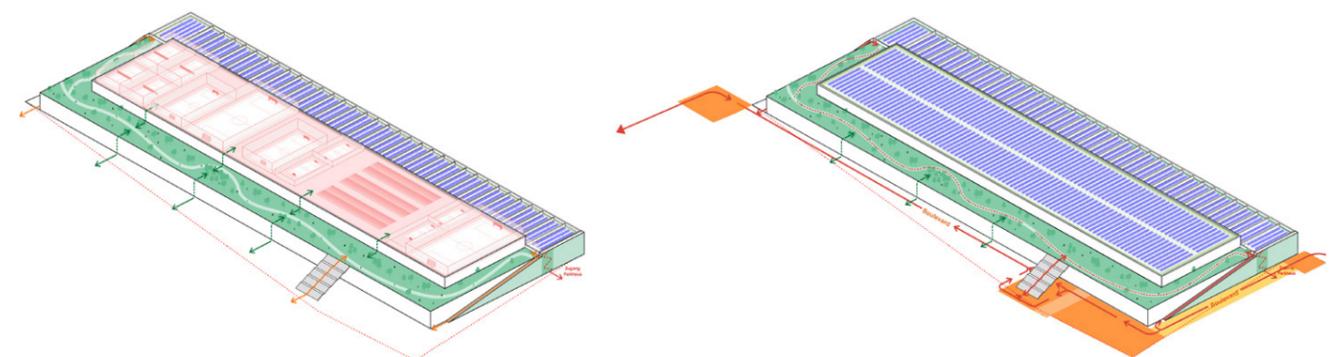
Transformation des Marktplatz zur Fußgängerzone

# Infrastrukturelle und logistische Gelenke neu denken

In einer „Stadt der kurzen Wege“ ist die Minimierung des Verkehrs und die Optimierung der Erreichbarkeit zentral. Ein wesentlicher Baustein dieses Konzepts ist die Einrichtung zentraler Logistik-Hubs innerhalb der Stadt. Diese spielen eine entscheidende Rolle bei der Reduktion von Transportwegen und der nachhaltigen Organisation des städtischen Verkehrs. Durch die Bündelung von Warenströmen an einem zentralen Punkt lassen sich Lieferungen effizient steuern, wodurch die Anzahl der Einzelverkehre deutlich reduziert wird. Gleichzeitig stellen diese Infrastrukturen komplexe Anforderungen an Raum und Prozesse, wodurch sie Gefahr laufen, sich in ihrem Maßstab vom umliegenden Stadtkörper abzuheben. Um Logistik- und Gewerbebauten sinnvoll in die Stadt zu integrieren, können sie daher zusätzliche städtische Mehrwerte bieten. Am Beispiel eines großen innerstädtischen Lebensmittel-Logistikzentrums untersuchten wir, wie sich solche großvolumigen Bauten durch die Integration von Produktionsstätten, Gastronomie oder öffentlichen Räumen in multifunktionale Orte verwandeln lassen, die wirtschaftliche und soziale Aspekte miteinander verbinden.



gesellschaftlicher Mehrwert einer zeitgenössischen Typologie



logistische Bausteine werden durch soziale und Klimabausteine ergänzt

Lebensmittel-Logistikzentrum  
Machbarkeitsstudie mit Logistikkonzept  
lokaler Projektentwickler

## Transformation alter infrastruktureller Typologien

Die Umnutzung bestehender Infrastrukturen bietet eine große Chance, Stadtentwicklung nachhaltig zu gestalten und historische Bauten in moderne Stadtbausteine zu überführen. Die Arnulfpost in München ist ein herausragendes Beispiel für diese Transformation: Ein ehemaliges Post- und Logistikzentrum wird zu einem vielfältigen, lebendigen Quartier, das Arbeiten, Wohnen und Mobilität in einer neuen städtischen Struktur vereint.

Ursprünglich als zentrale Post- und Paketverteilanlage genutzt, war die Arnulfpost jahrzehntelang ein logistischer Knotenpunkt ohne Bezug zur Umgebung. Mit der Transformation dieses Gebäudes wird die monofunktionale Nutzung aufgebrochen und durch ein gemischtes Nutzungskonzept ersetzt. Neue Büroflächen, Einzelhandels- und Gastronomieangebote sowie moderne Wohnräume schaffen eine offene, vernetzte Stadtstruktur.

Zentral für die Neuausrichtung ist auch die Integration in den urbanen Kontext. Durch die Umgestaltung des Bestandsgebäudes und gezielte Ergänzungen wird das Quartier für Fußgänger und Radfahrer durchlässiger. Gleichzeitig entsteht eine verbesserte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, sodass Mobilität und Aufenthaltsqualität miteinander verschmelzen.

Die Arnulfpost München zeigt, wie durch gezielte Umnutzung ehemalige Infrastrukturbauten als neue urbane Lebensräume aktiviert werden können – nachhaltig, durchmischt und mit einem klaren Fokus auf die Zukunft der Stadt.

Arnulfpost, München  
in Bearbeitung  
Google Inc.



Arnulfpost München – Beladen elektrischer Postwagen um 1950



Arnulfpost München – Zielbild

# Unser Kurzprofil

allmannwappner ist ein international tätiges Büro mit Sitz in München und Berlin. Über 140 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus unterschiedlichen Nationen arbeiten in Projektteams, deren Zusammensetzung auf die jeweilige Planungsaufgabe hin ausgerichtet ist.

Unser Werk ist vielschichtig und hat zahlreiche Preise und Auszeichnungen erhalten. Jedes unserer Projekte geht einen kontextbezogenen Dialog mit seinen räumlichen Gegebenheiten ein. In der Entstehung suchen wir Positionen, die sowohl auf ästhetischem Empfinden als auch auf rationalen, präzisen Strukturen gründen und gestalterische Konventionen überprüfen.

Mit Spezialisten aus allen relevanten Fachdisziplinen sorgen wir für das Gelingen ausgezeichneter Architektur in jedem Entstehungsschritt, um im vereinbarten Projektrahmen mit der besten aller guten Möglichkeiten eine unverwechselbare Lösung zu entwickeln. An ihrer Genese sind viele mehr beteiligt: Planungspartner, Bauherren, Institutionen und Nutzer. Offenheit und gegenseitige Wertschätzung prägen unsere Zusammenarbeit.

allmannwappner ist Teilnehmer im United Nations Global Compact und unterstützt die Zehn Prinzipien des UN Global Compact in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung sowie die Sustainable Development Goals (SDGs). Durch unsere Unterstützung des UN Global Compact möchten wir zum Ausdruck bringen, dass wir in unserem Handeln als Unternehmen eine nachhaltige und gesellschaftliche Verantwortung übernehmen.



Texoversum, Reutlingen



Hotel Der Öschberghof, Donaueschingen



Campus Ost, Schul- & Sportcampus München



Domumgebung, Köln



Arnulfpost, München



Dialogverfahren Frankfurt, Gutleut-West



BMW Talent Campus, München



Herz-Jesu-Kirche, München



Hochhaus am Europaplatz, Berlin

## Leistungen

Die allmannwappner gmbh bildet alle Leistungsphasen ab – von der Grundlagenermittlung bis zur Fertigstellung der Projekte. Zusätzlich zu den klassischen Architektenleistungen umfasst unser Spektrum:

### Beratungsleistungen / Projektentwicklung

- Bestandsaufnahme
- Technical Due Diligence
- Bedarfsplanung & Nutzungskonzepte
- Machbarkeitsstudien
- Baurechtsprüfung & -schaffung
- Wirtschaftlichkeitsanalyse
- Workplace Strategy
- Klimamanagement

### Planungsleistungen

- Stadtplanung (Städtebauliche Planungen)
- Architektur (Objektplanung LPH 1-9)
- Innenarchitektur (Raumbildender Ausbau)

### Ergänzende Leistungen

- Generalplanung
- BIM-Planung
- Fassadenplanung
- Klimamanagement

## Kontakt



Katharina Thomas

Partnerin, Director  
Leitung Consulting &  
Projektentwicklung  
Dipl.-Ing. Architektin  
katharina.thomas@allmannwappner.com  
+49 159 01217142



Maurice Fabien Nitsche

Projektleitung  
Consulting & Projektentwicklung  
M.Sc. Architekt  
maurice-fabien.nitsche@allmannwappner.com  
+49 173 7595186