

Telefon: 0 233 – 220 64
0 233 – 273 96
0 233 – 248 44
Telefax: 0 233 – 242 17

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN HA II/41 P
PLAN HA II/54
PLAN HA II/41 V

**Schleißheimer Straße (beiderseits),
Rathenaustraße (südlich),
Knorrstraße (beiderseits),
Bremer Straße (beiderseits)**

Masterplan FIZ Future Langfristige Entwicklung der BMW Group im Bereich des Forschungs- und Innovationszentrums (FIZ)

- A) Bekanntgabe des Ergebnisses für den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb und den Masterplan für das FIZ Future
- B) Aufstellungsbeschlüsse
 - 1. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2116
Troppauer Straße (südlich), Oberhofer Weg (westlich),
Hufelandstraße (beiderseits), DB-Nordring (nördlich),
Knorrstraße (östlich) mit Knoten, Max-Diamand-Straße (westlich)
(Teilverdrängung der Bebauungspläne Nr. 813, 1505b und 948a)
 - 2. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2117
Max-Diamand-Straße (südlich), Knorrstraße (westlich),
DB-Nordring (nördlich), Schleißheimer Straße (östlich)
(Teilverdrängung der Bebauungspläne Nr. 1505b und 1948)

Stadtbezirk 11 – Milbertshofen-Am Hart
Stadtbezirk 24 – Feldmoching-Hasenberg

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06296

Vorblatt zum

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin.....	2
A) Bekanntgabe des Ergebnisses für den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb und den Masterplan für das FIZ Future.....	2
1. Anlass.....	2
2. Städtebaulicher / landschaftsplanerischer Wettbewerb.....	4
3. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	8
4. Eigentümerinnen-, Eigentümergegespräche.....	9
5. Masterplan.....	12
5.1 Stadt- und grünplanerische Grundkonzeption.....	14
5.2 Stadt- und grünplanerische Schwerpunkte.....	21
5.3 Verkehr.....	27
5.4 Lärm.....	31
5.5 Gender Mainstreaming.....	31
6. Weiteres Vorgehen.....	32
6.1 Entwicklungsschritte.....	32
6.2 Qualitätssicherung.....	35
B) Aufstellungsbeschlüsse.....	36
1. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2116.....	36
2. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2117.....	40
3. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN).....	43
C) Beteiligung der Bezirksausschüsse.....	44
II. Antrag der Referentin.....	48
III. Beschluss.....	49

Telefon: 0 233 – 220 64
0 233 – 273 96
0 233 – 248 44
Telefax: 0 233 – 242 17

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN HA II/41 P
PLAN HA II/54
PLAN HA II/41 V

**Schleißheimer Straße (beiderseits),
Rathenaustraße (südlich),
Knorrstraße (beiderseits),
Bremer Straße (beiderseits)**

Masterplan FIZ Future

Langfristige Entwicklung der BMW Group im Bereich des Forschungs- und Innovationszentrums (FIZ)

- A) Bekanntgabe des Ergebnisses für den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb und den Masterplan für das FIZ Future
- B) Aufstellungsbeschlüsse
 - 1. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2116
Troppauer Straße (südlich), Oberhofer Weg (westlich),
Hufelandstraße (beiderseits), DB-Nordring (nördlich),
Knorrstraße (östlich) mit Knoten Max-Diamand-Straße (westlich)
(Teilverdrängung der Bebauungspläne Nr. 813, 1505b und 948a)
 - 2. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2117
Max-Diamand-Straße (südlich), Knorrstraße (westlich),
DB-Nordring (nördlich), Schleißheimer Straße (östlich)
(Teilverdrängung der Bebauungspläne Nr. 1505b und 1948)

Stadtbezirk 11 – Milbertshofen-Am Hart
Stadtbezirk 24 – Feldmoching-Hasenberg

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06296

Anlagen:

- 1. Lage im Stadtgebiet
- 2. Übersichtsplan Masterplan
- 3. Dokumentation Wettbewerb FIZ Future
- 4. Broschüre Masterplan FIZ Future
- 5. Übersichtsplan Aufstellungsbeschlüsse
- 6. Stellungnahme des Bezirksausschusses 11 vom 10.03.2016
- 7. Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 vom 06.14.2016

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

A) Bekanntgabe des Ergebnisses für den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb und den Masterplan für das FIZ Future

1. Anlass

Die BMW Group verfolgt mit dem Projekt FIZ Future das Ziel, ihren Standort „Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ)“ langfristig umzustrukturieren, zu festigen und auszubauen. Die BMW Group hat deshalb mit dem Zukauf der ca. 26 ha großen Restfläche der ehemaligen Kronprinz-Rupprecht-Kaserne (FIZ NordNord) das Areal des FIZ nach Norden hin entsprechend erweitert. Neben einer Optimierung der Strukturen innerhalb des FIZ als Voraussetzung für eine verbesserte Interaktion der einzelnen Prozessabläufe bei der Fahrzeugentwicklung bedarf es für eine nachhaltige Entwicklung des Standorts auch eines attraktiven Umfelds und einer bedarfsgerechten Infrastruktur wie beispielsweise eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes, sozialer Einrichtungen sowie Angeboten zur Deckung des täglichen Bedarfs der Arbeits- und Wohnbevölkerung. Hierzu verfolgt das Projekt das Ziel, den heute nach außen hin abgeschlossenen Standort des FIZ zukünftig dort, wo es möglich ist, zu öffnen und besser mit dem umgebenden Stadtraum zu vernetzen. Dadurch soll eine Verbesserung und Aufwertung des gesamten Stadtquartiers erreicht werden, nicht nur zum Nutzen der Firma BMW und ihrer Zulieferfirmen, sondern auch für die örtliche Bevölkerung.

Der Planungsumgriff des Projekts FIZ Future wurde deshalb entsprechend groß gewählt, um die hierfür notwendigen Umstrukturierungsbedarfe definieren zu können. Mit seiner Umsetzung werden bis zum Jahr 2050 im Planungsgebiet zu den im FIZ bereits vorhandenen ca. 26.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und den ca. 5.000 Arbeitsplätzen zahlreicher Zulieferbetriebe weitere 10.000 bis 15.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden können. Der Bedarf der heute bereits umgesetzten Bruttogeschossfläche von etwa 1 Mio. m² am Standort soll im gleichen Zeitraum schrittweise um zusätzliche 500.000 bis 800.000 m² erweitert werden können.

Um hierfür eine geregelte städtebauliche, grünplanerische und funktionale Entwicklung des Gesamtgebiets zu gewährleisten, die neben den Zielen der BMW Group auch die Ziele der Landeshauptstadt München berücksichtigt, wurde in einem breit angelegten Verfahren mit umfänglicher Öffentlichkeitsbeteiligung der Masterplan FIZ Future entwickelt.

Die Gesamtfläche des Masterplans von ca. 177 ha teilt sich in zwei Geltungsbereiche auf (Abb. 1). Im Kerngebiet von ca. 100 ha (schwarze Umgriffslinie) soll eine bauliche Neuentwicklung stattfinden, im Verflechtungsgebiet von ca. 77 ha (rot gepunktete Umgriffslinie) soll eine Vernetzung des Standorts mit dem umgebenden Stadtraum stattfinden. Das Kerngebiet wird in die Teilgebiete I bis XV unterteilt.

Der Planungsumgriff umfasst dabei östlich der Schleißheimer Straße Bereiche des 24. Stadtbezirks Feldmoching-Hasenberg sowie zum größten Teil Flächen des 11. Stadtbezirks Milbertshofen-Am Hart zwischen Schleißheimer Straße im Westen, Knorrstraße (beiderseits) im Osten, Rathenaustraße im Norden und Frankfurter Ring im Süden.

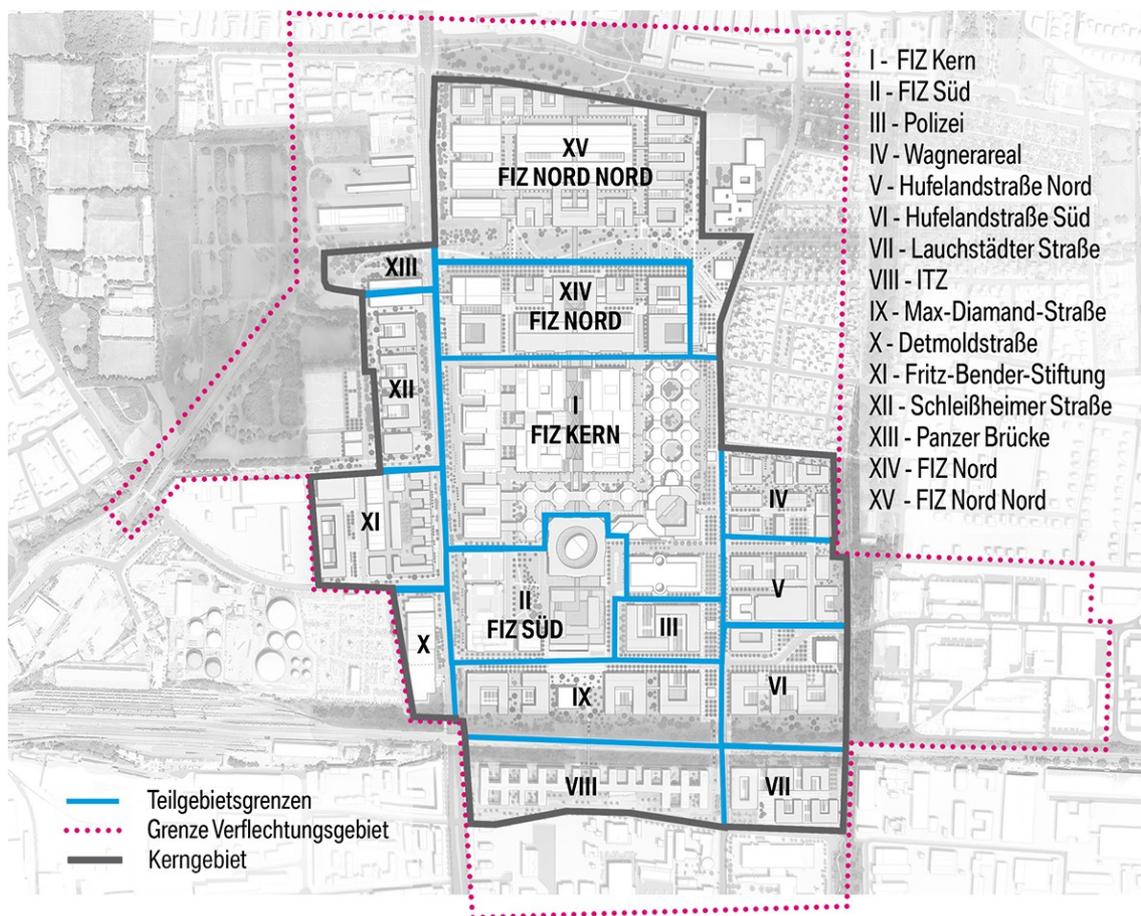


Abb. 1: Masterplan Geltungsbereiche mit Teilgebieten

Der Masterplan basiert auf dem Grundsatzbeschluss FIZ FUTURE 2050 des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12193), dem Eckdatenbeschluss FIZ Future der Vollversammlung des Stadtrats vom 18.12.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V13463) sowie auf dem Ergebnis des darauf folgenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs FIZ FUTURE.

Die Siegerin dieses Wettbewerbs, die Arbeitsgemeinschaft Henn GmbH, München, mit Topotek 1, Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin, entwickelte ihren prämierten Wettbewerbsentwurf zum Masterplan FIZ Future weiter. Dies geschah in enger Abstimmung mit der BMW Group, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie mit den von der Firma BMW beauftragten Fachplanerinnen und Fachplanern. Das Ergebnis soll nun dem Stadtrat mit dieser Vorlage zur Kenntnis gebracht werden.

2. Städtebaulicher / landschaftsplanerischer Wettbewerb

(Anlage 3 - Dokumentation Wettbewerb FIZ Future)

Der Bedeutung und Komplexität der Planungsaufgabe und deren Auswirkungen auf den Stadtteil entsprechend hatte die BMW Group in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2014 einen zweistufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb mit vorgeschaltetem offenen Bewerbungsverfahren durchgeführt.

Für die Bearbeitung der ersten Stufe wurden zwölf internationale Teams aus den Bereichen Architektur, Stadtplanung, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung ausgewählt.

Mit dem Preisgericht zur ersten Stufe am 09.05.2014 verblieben von diesen zwölf Arbeitsgemeinschaften noch sechs Teams, die zur Bearbeitung der zweiten Stufe eingeladen wurden. In der zweiten Stufe wurde die Anonymität aufgehoben, um den Dialog zwischen Preisgericht und Teilnehmerfeld zu ermöglichen und um fortschreitende Erkenntnisse wie z. B. aus dem zwischengeschalteten Nachbarschafts- und Eigentümerdialog in die weitere Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe einfließen lassen zu können.

Am 25.09.2014 vergab das Preisgericht unter Vorsitz von Herrn Architekt Kaspar Kraemer den ersten Preis an den Wettbewerbsbeitrag der Arbeitsgemeinschaft Henn GmbH, München, mit Topotek 1, Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin.



Abb. 2: Erster Preis – Masterplanentwurf
Henn, München, mit Topotek 1, Landschaftsarchitekten, Berlin



Abb. 3: Erster Preis – Modellaufnahme
Henn, München, mit Topotek 1, Landschaftsarchitekten, Berlin

Das Preisgericht würdigte die Arbeit wie folgt:

„Die Konzentration des Entwurfes auf das Thema einer zentralen Magistrale besteht in der damit erzielten räumlichen Klarheit und der strukturierenden Qualität sowie mit der Verkürzung von Weglängen innerhalb des FIZ. Das Preisgericht bewertet dieses Konzept bezüglich der funktionalen und kommunikativen Abläufe als wesentlichen positiven Beitrag. ...“

„... Der große Nachbarschaftsgarten im Norden wird vom Preisgericht als positives Angebot für die Mitarbeiter bewertet, der Garten und das Bürgerhaus an der Knorrstraße als gelungener Beitrag zur Vernetzung mit den angrenzenden Stadtquartieren begrüßt. Ebenso bietet der klare neue Haupteingang im Süden, mit dem gegenüber liegenden Platz und in Verbindung mit einem zukünftigen S-Bahnhalte attraktive öffentliche Räume. Das Freiraumkonzept stärkt darüber hinaus mit grünen Höfen, Pocket-Parks, kleinen Plätzen und Dachbegrünungen die Qualität des Arbeitsumfelds. ...“

„... Das Logistik- und Verkehrskonzept erfüllt die Anforderungen ausgezeichnet. Die elementierte Modulbauweise entspricht der geforderten Flexibilität in Raum und Zeit, und bietet einen Rahmen innerhalb dessen Architektur entwickelt werden kann. ...“

„... Insgesamt bildet der Entwurf einen herausragenden Beitrag zum Wettbewerb, steht und fällt jedoch mit der Realisierung der zentralen Magistrale, die über mehrere Geschosse in den Bestand und die Neubauten angeschlossen werden muss – inklusive der Überbrückung der Ost-West-Querung im Norden.“

Der zweite Preis ging an die Arbeitsgemeinschaft Ernst Niklaus Fausch Architekten ETH/SIA GmbH, Zürich, mit Müller Illien, Landschaftsarchitekten, Zürich, und Rapp Infra AG, Verkehrsplanung, Basel.

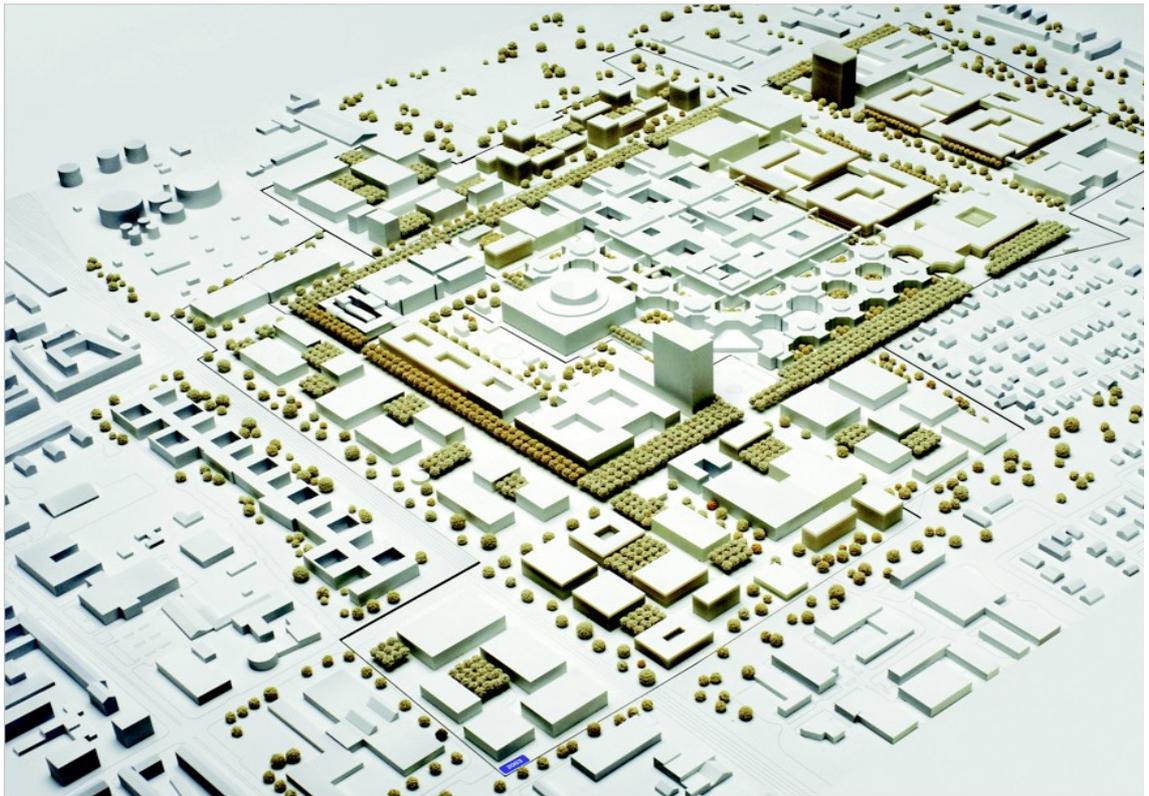


Abb. 4: Zweiter Preis – Modellaufnahme
Ernst Niklaus Fausch Architekten ETH/SIA GmbH, Zürich mit
Müller Illien, Landschaftsarchitekten, Zürich, und
Rapp Infra AG, Verkehrsplanung, Basel

Mit dem dritten Preis wurde die Arbeitsgemeinschaft West 8 Urban Design & Landscape Architecture, Rotterdam, mit Atelier Kempe Thill – Architects and Planners bv, Rotterdam, und Transver GmbH, Verkehrsplanung, München, bedacht.



Abb. 5: Dritter Preis – Modellaufnahme

West 8 Urban Design & Landscape Architecture, Rotterdam, mit
Atelier Kempe Thill – Architects and Planners bv, Rotterdam, und
Transver GmbH, Verkehrsplanung, München

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im gesamten Verfahren wurde auf Grund der Größe und Lage des Planungsgebiets inmitten einer gewachsenen, heterogenen Stadtstruktur mit vielfältigen Eigentumsverhältnissen und angrenzenden Wohnflächen großes Augenmerk auf eine umfängliche Öffentlichkeitsbeteiligung gelegt. Ziel war es, umfassend über die Planungsabsichten zu informieren, Anliegen sowie Anregungen der Nachbarschaft in den Planungsprozess einfließen zu lassen und eine möglichst große Akzeptanz der Planung in der Bevölkerung und bei den betroffenen Grundstückseignern zu erreichen. Diese Vorgehensweise einer kontinuierlichen, den Planungsprozess begleitenden Einbindung aller Betroffenen stieß auf entsprechend positive Resonanz.

Frühzeitig, noch vor dem Eckdatenbeschluss zum Wettbewerb, wurde in einem ersten Nachbarschafts- und Eigentümerinnen-, Eigentümerdialog (13. und 14.09.2013) über

erste Planungsziele und -inhalte informiert, damit Anregungen der Betroffenen bereits in die Formulierung der Wettbewerbsaufgabe mit einfließen konnten.

Nach der ersten Stufe des Wettbewerbs wurden dann in einem zweiten Nachbarschafts- und Eigentümerinnen-, Eigentümerdialog (10. und 27.05.2013) die sechs Wettbewerbsbeiträge, die für eine Weiterbearbeitung in der zweiten Stufe ausgewählt worden waren, erläutert und diskutiert. Diese Diskussionsergebnisse wurden an das verbliebene Teilnehmerfeld weitergegeben und konnten auf diese Weise in der Fortentwicklung der jeweiligen Wettbewerbsbeiträge so weit wie möglich Berücksichtigung finden.

Mit Abschluss der zweiten Stufe des Wettbewerbs am 25.09.2014 wurde in einem dritten Nachbarschafts- und Eigentümerinnen-, Eigentümerdialog am 27.09.2014 der Siegerentwurf der Öffentlichkeit präsentiert. Hinweise der Bürgerinnen und Bürger bzw. der Eigentümerinnen und Eigentümer zum Wettbewerbsergebnis wurden gesammelt und flossen entsprechend den beiden vorangegangenen Dialogen in die Überarbeitung des Siegerentwurfs zum Masterplan FIZ Future mit ein, bzw. werden in den weiteren Verfahrensschritten zur Umsetzung des Masterplans, beispielsweise in Bebauungsplanungen oder Gebäudeplanungen, soweit möglich Berücksichtigung finden.

Eine wörtliche Wiedergabe dieser Hinweise zu den Themenbereichen Städtebau und Baurecht, Grün- und Freiraumplanung sowie Verkehr findet sich in Anlage 4 - Broschüre Masterplan FIZ Future – unter Ziffer 3.4. Unter Ziffer 5 der Beschlussvorlage wird dargestellt, in welcher Form diese im Masterplan bzw. in weiteren Planungen Berücksichtigung finden.

Am 30.11.2015 wurde ein abschließender Nachbarschafts- und Eigentümerinnen-, Eigentümerdialog durchgeführt, bei dem der vorliegende Entwurf zum Masterplan vorgestellt wurde. Ziel der Veranstaltung war es wiederum, neben der Information der Öffentlichkeit über Planungsinhalte und -ziele vor allem eine Rückmeldung zum Stand der Masterplanung und Berücksichtigung der Anregungen zu geben und aufzuzeigen, welche weiteren Beteiligungsmöglichkeiten gegeben sind.

4. Eigentümerinnen-, Eigentümergespräche

Neben den Grundstücken der BMW Group, die etwa zwei Drittel der Gesamtfläche des Masterplans FIZ Future ausmachen, liegt innerhalb seines Geltungsbereichs auch eine Vielzahl von Grundstücken weiterer Eigentümerinnen und Eigentümer. Diese Flächen werden heute größtenteils durch die Firma BMW genutzt.

Um für diese Flächen umsetzbare Ziele und Maßnahmen im Rahmen des Masterplans entwickeln zu können, bedurfte es über die vorgenannten Eigentümerinnen- und Eigentümerdialoge hinaus einer noch intensiveren Abstimmung. Hierzu wurden unter Leitung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung mit den jeweiligen Grundstückseignern, der BMW Group, dem Architekturbüro Henn, als Verfasser des Masterplans, sowie dem Büro Drees & Sommer, das von BMW mit der Projektsteuerung beauftragt

wurde, Einzelgespräche geführt, um neben den privaten Interessen auch die städtischen Belange einzubringen.

Das Planungsgebiet wurde gemäß der beabsichtigten schrittweisen Umsetzung des Masterplans in Teilgebiete untergliedert.

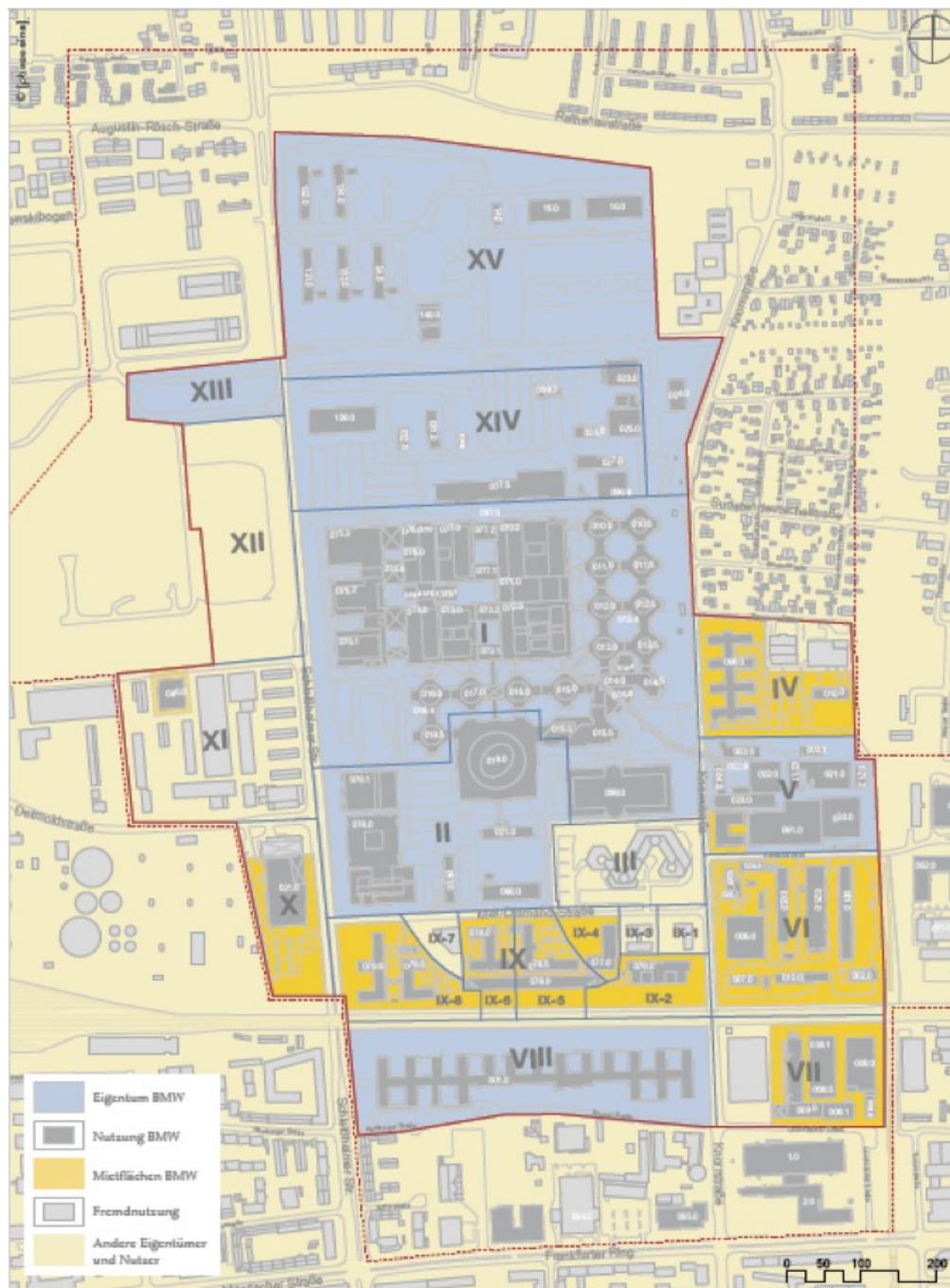


Abb. 6: Eigentumsverhältnisse und Teilgebiete

Die Einzelgespräche erfolgten grundstücksbezogen, Teilgebiet für Teilgebiet. Sie verfolgten das Ziel, jeweils die Eigentümerin oder den Eigentümer über die aktuellen Inhalte des Masterplans vor allem im Bereich ihres Grundstücks zu informieren und deren Meinung hierzu einzuholen. Darüber hinaus war es wichtig, von den Eigentümerinnen und Eigentümern Informationen über den Gebäudebestand (z. B. Alter, ggf. erfolgte bzw. geplante Sanierungen und Veränderungen) und über die persönlichen Vorstellungen zur Nutzung und Entwicklung ihrer Grundstücke zu erfahren. Dabei war festzustellen, dass es sich bei den Grundstücken sowohl um selbst genutztes als auch vermietetes Privateigentum handelt.

In Teilbereichen, in denen eine sinnvolle Umsetzung der Ziele des Masterplans nur unter Mitwirkungsbereitschaft mehrerer Grundstückseigner möglich sein wird, wie z. B. im Teilbereich IX Max-Diamand-Straße, wurden über die Einzelgespräche hinaus zusätzlich gemeinschaftliche Gespräche mit allen beteiligten Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern geführt. Zum einen sollten sich die betreffenden Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer mit ihren jeweiligen Interessenslagen kennenlernen, zum anderen sollte damit ein erster Schritt getan werden hin zu einem gemeinsamen Verständnis über die weiteren Entwicklungsleitlinien, wie sie der Masterplan vorschlägt.

Der Masterplanentwurf wurde entsprechend dieser Eigentümerinnen- und Eigentümergespräche angepasst und weiterentwickelt.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Eigentümerinnen und Eigentümer gegenüber den Zielvorgaben und Maßnahmen des Masterplanes grundsätzlich positiv geäußert haben und die Umsetzung der wesentlichen Entwicklungsleitlinien, wie sie der Masterplan vorschlägt, im Rahmen späterer Verfahren, wie Bebauungsplanänderungen oder der Aufstellung neuer Bebauungspläne deshalb grundsätzlich möglich erscheint.

Vor den jeweiligen Bebauungsplanverfahren sind im Rahmen der Sozialgerechten Bodennutzung gegebenenfalls notwendige Grundzustimmungen betroffener Eigentümerinnen und Eigentümer einzuholen. Mögliche Konflikte sind gegebenenfalls durch vertretbare Anpassungen des Masterplanes und durch privatrechtlichen Interessenausgleich zu lösen.

5. Masterplan

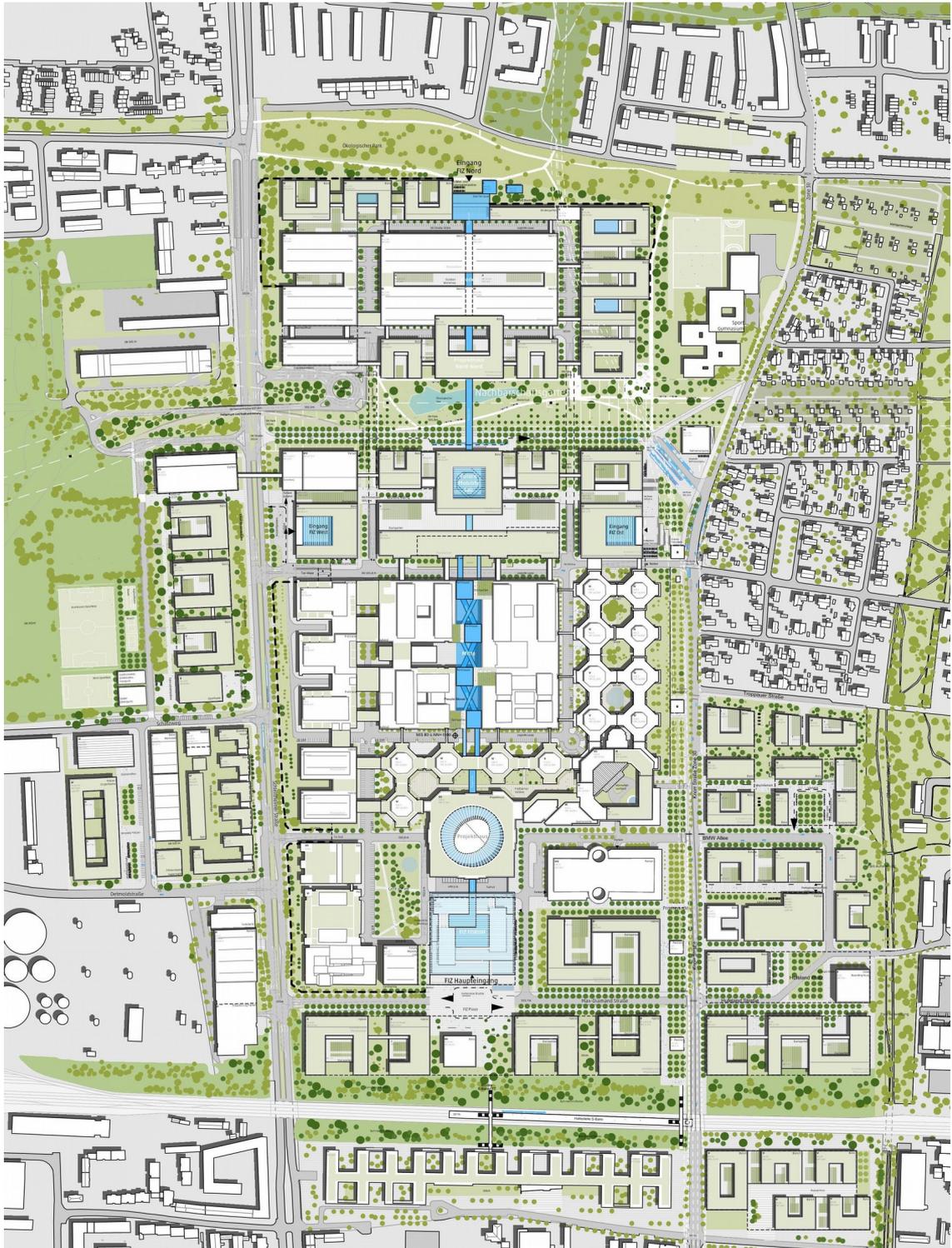


Abb. 7: Endfassung Masterplan

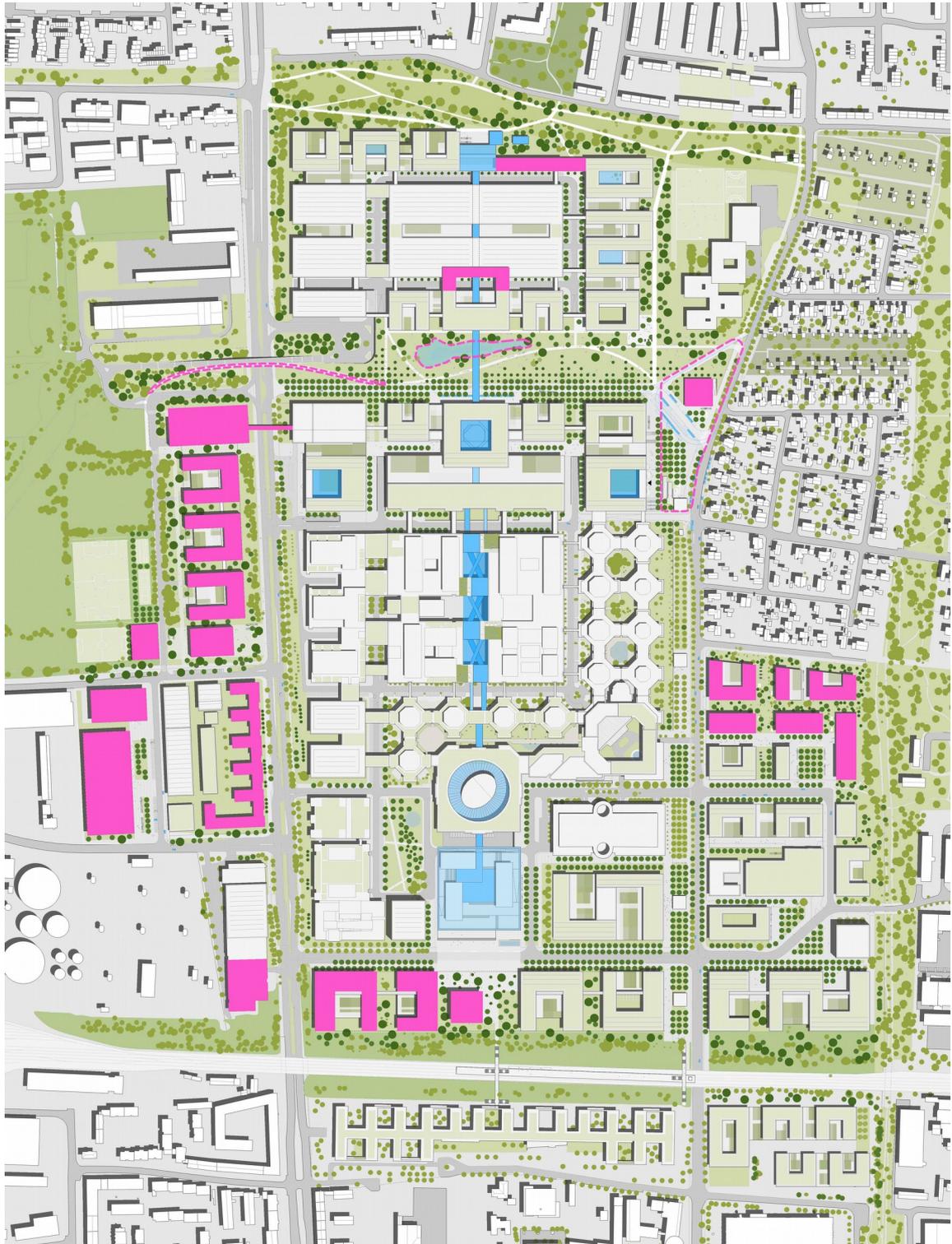


Abb. 8: Endfassung Masterplan mit Markierung derjenigen Bereiche, die sich gegenüber dem Wettbewerbsentwurf verändert haben

 Veränderungen

Die Ausgangssituation im Planungsgebiet sowie die Wettbewerbsziele für den Bereich des Masterplans FIZ Future wurden bereits im Eckdatenbeschluss zum städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb vom 18.12.2013 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V13463) ausführlich behandelt.

Das Konzept des vorliegenden Masterplans wird in der Komplexität all seiner Inhalte, wie beispielsweise des Städtebaus, des Landschaftskonzepts und der Verkehrsbeurteilung, detailliert in der „Broschüre Masterplan FIZ Future“ (Anlage 4) beschrieben und anhand von Plandarstellungen ausführlich erläutert. Diesbezüglich wird daher auf die Anlage, insbesondere auf die Ziffern 4, 5, 6 und 7, verwiesen.

Im Folgenden sollen vor allem die grundlegenden planerischen Aussagen des Masterplans zur stadt- und landschaftsräumlichen Struktur, zur Infrastruktur, zum Verkehr und zum Lärm dargestellt werden. Es wird zudem erläutert, auf welche Weise die öffentlichen Belange im Rahmen des Masterplans FIZ Future Berücksichtigung finden. Darüber hinaus soll mit dieser Vorlage ein Ausblick auf die geplanten nächsten Schritte bei der Umsetzung dieses Masterplans gegeben werden.

5.1 Stadt- und grünplanerische Grundkonzeption

Dem Planungsgebiet im Bereich des FIZ fehlt es heute auf Grund seiner heterogenen Nutzungs- und Baustruktur vielfach an städtebaulichen und grünplanerischen Qualitäten. Dies rührt historisch bedingt vor allem von den großflächigen, nach außen hin abgeschotteten Bereichen der ehemaligen Kronprinz-Rupprecht-Kaserne, des Virginia-Depots und den heutigen Flächen des FIZ her. Zur Undurchlässigkeit dieser Gebiete kommen noch Barrieren hinzu wie die stark belastete Schleißheimer Straße oder der DB-Nordring, die eine Vernetzung des Planungsgebiets mit dem umgebenden Stadtraum zusätzlich erschweren.

Der Masterplan macht deshalb robuste Rahmenvorgaben, wie das Planungsgebiet schrittweise im Sinne einer neuen Identitätsbildung in seinen städtebaulichen, grünordnerischen und verkehrlichen Strukturen sowie seiner Einbindung in die Umgebung nachhaltig verbessert werden kann. Der Masterplan verfolgt dabei den Ansatz, bestandsbezogene Strukturen wie Baukanten, Baumassenverteilung und -gliederung, Höhenentwicklung der Gebäude, Grünflächenangebot und -ausstattung so weiter zu entwickeln, dass sich für das Planungsgebiet insgesamt ein homogenes, situationsabhängig aber auch differenziertes Bild mit bewusst gesetzten stadträumlichen Schwerpunkten ergibt.

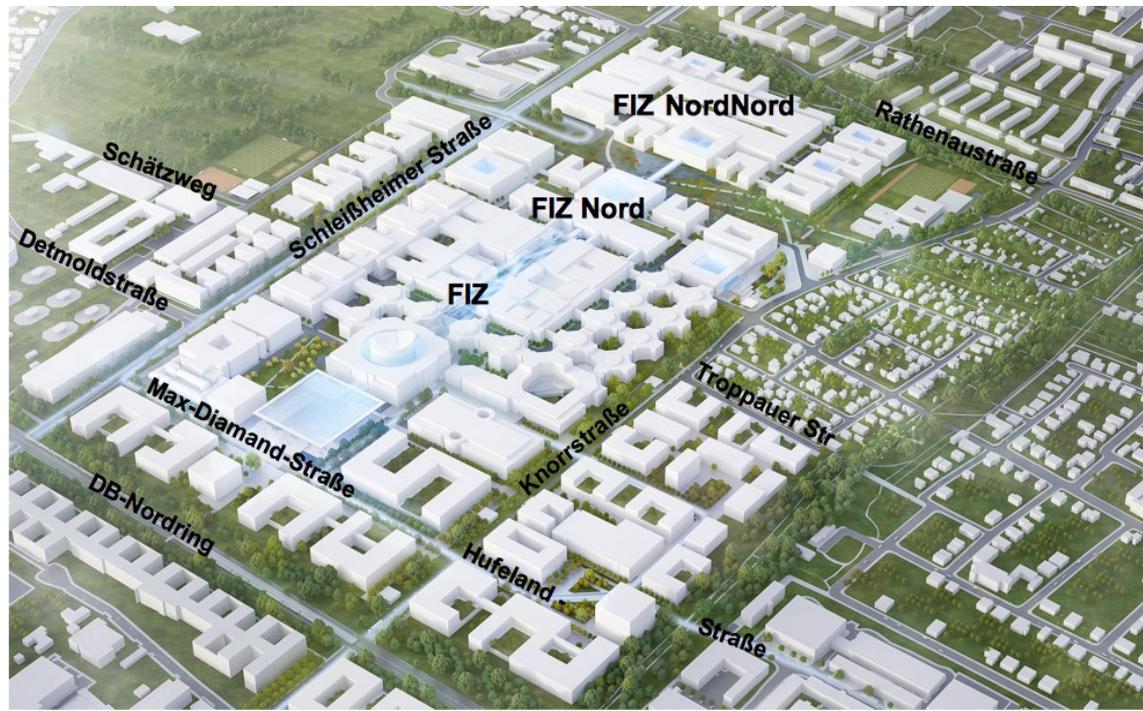


Abb. 9: Masterplan Modellaufnahme

Als wichtige und grundlegende Vorgabe des Masterplans soll die Kernzone des Planungsgebiets, das Gelände des erweiterten FIZ zwischen Schleißheimer Straße und Knorrstraße, deshalb nach außen hin als klar umrissener, rechteckiger Stadtbaustein neu geordnet werden. Dies geschieht indem, ausgehend vom Gebäudebestand, bereits im Ansatz bestehende Strukturen, wie orthogonale Baukanten vor allem entlang der Straßenräume der Knorrstraße, Schleißheimer Straße und Max-Diamand-Straße aufgenommen, im Bereich von Bestandsbaulücken ergänzt und auf den Erweiterungsflächen des FIZ Nord und FIZ NordNord mit einer vorgeschlagenen Neubebauung fortgeführt werden. Die sich hieraus ergebenden prägnanten Straßen- und Grünräume verbessern als qualitätsvolle, teils neue Wegeverbindungen zum einen die Vernetzung innerhalb des Planungsgebiets, zum anderen die Verankerung des Planungsgebiets im umgebenden Stadtraum.

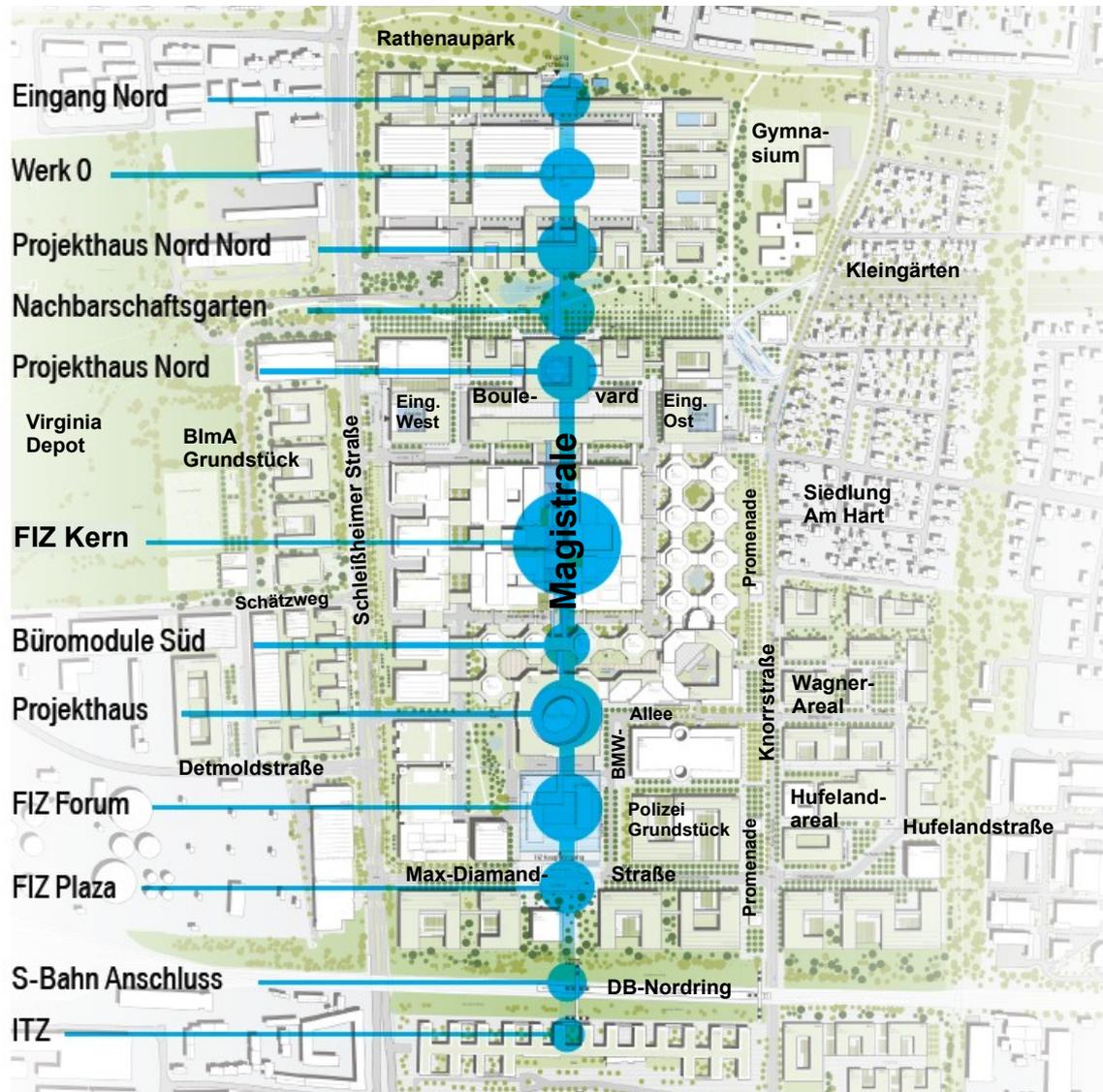


Abb. 10: Masterplan Magistrale

Gleichzeitig entwickelt der Masterplan mit der sogenannten „Magistrale“, die das FIZ mittig von der Max-Diamand-Straße im Süden bis zum Rathenaupark im Norden durchläuft, sowie dem rechtwinklig zur Magistrale verlaufenden „Boulevard“ im Bereich des FIZ Nord ein neues, FIZ-internes Erschließungssystem, an dem sich alle wichtigen BMW-Funktionen anordnen.

An den Schnittstellen dieser inneren Erschließungsachsen mit dem öffentlichen Raum der angrenzenden Straßen und Grünflächen werden neue, in ihrer stadträumlichen Anordnung gezielt gesetzte Eingangssituationen ins FIZ geschaffen. Vor allem der zukünftige repräsentative Haupteingang an der Max-Diamand-Straße im Süden (FIZ Forum/FIZ Plaza), aber auch die neuen, zusätzlichen Beschäftigtenzugänge an

der Knorrstraße im Osten, der Schleißheimer Straße im Westen, im Nachbarschaftsgarten und am „Rathenaupark“ im Norden prägen das Erscheinungsbild des FIZ nach außen. In Verbindung mit öffentlich wirksamen Funktionen wie z. B. Plätzen, Grünflächen, ÖPNV, örtliche Versorgung, Gastronomie bilden sich hier innerhalb homogener, durchgängiger städtebaulicher Strukturen im Planungsgebiet entsprechend neue Schwerpunkte ab, die neben einer Adressbildung auch der Orientierung im Gebiet dienen.

Dieser Ansatz, das bestehende Stadtgefüge mit klaren, durchlaufenden Baukanten und einer Ausbildung von städtebaulichen Schwerpunkten neu zu ordnen, zu öffnen und in der Umgebung zu verankern, findet nicht nur Anwendung in der Kernzone des Planungsgebiets mit den BMW Flächen des FIZ, FIZ Nord und FIZ NordNord, sondern wird auch in den umgebenden Teilgebieten des Masterplans in abgewandelter städtebaulicher Konfiguration als Cluster östlich der Knorrstraße, oder straßenbegleitende Randbebauung südlich der Max-Diamand-Straße und westlich der Schleißheimer Straße fortgeführt. Durch eine Aufwertung der Straßenräume, ein teilweises Verlegen bestehender Straßenverläufe (Hufelandstraße), durch die Anlage neuer Straßen (Erschließungsbügel Wagnerareal / Hufelandareal Nord) sowie durch das Schaffen neuer, qualitätsvoller Wegeverbindungen wird die Kernzone mit diesen Teilgebieten verknüpft und mit dem umgebenden Stadtraum vernetzt. Durch die Anlage von zentralen öffentlichen Plätzen werden die Teilgebiete im Umfeld des FIZ zu neuen städtischen Quartieren mit jeweils eigener Identität entwickelt.

Unterstützend wirken dabei die klaren Vorgaben des Masterplans zur Höhenentwicklung der Gebäude. Der Masterplan verfolgt auch hier das Ziel, einen möglichst homogenen städtebaulichen Gesamteindruck zu vermitteln. Insofern zeichnet sich das städtebauliche Konzept des Masterplans durch ein weitgehend durchgängiges, nur wenig bewegtes Höhenprofil der Gebäude im gesamten Planungsgebiet aus, das insbesondere an den raumbildenden Kanten entlang der Straßen und des Nachbarschaftsgartens möglichst durchlaufende Wandhöhen der Baukörper vorgibt. Diese Wandhöhen stellen sich in Abhängigkeit der örtlichen Situation für die Schleißheimer Straße (Ostseite: ca. 25 bis 26 m / Westseite: ca. 20 bis 22 m), die Max-Diamand-Straße (Nordseite: ca. 20 bis 21 m / Südseite: ca. 17 m), die Knorrstraße (Westseite: ca. 16 bis 17 m / Ostseite: ca. 21 m, mit Abtreppe zur Siedlung Am Hart auf 15 m) und den Nachbarschaftsgarten (Südseite: ca. 22 m, Nordseite: ca. 24 m) unterschiedlich dar.

Innerhalb dieses relativ gleich bleibenden Höhenprofils wird mit einzelnen, gezielt gesetzten Hochpunkten im Bereich von auch vorgeschlagenen Platzflächen den jeweiligen Quartieren ihr unverwechselbarer Charakter gegeben und das Planungsgebiet dadurch stadträumlich strukturiert.

Das bestehende und das Gesamtareal prägende FIZ Projekthaus soll mit seinen 50 m Höhe dabei auch weiterhin die maßgebliche städtebauliche Dominante des Planungsgebiets bleiben. Weitere, neue Hochpunkte ordnen sich ihr deshalb unter (Hochpunkt FIZ Plaza 25 m, Projekthäuser Nord und NordNord am Nachbarschaftsgarten ca. 22 m und ca. 25 m, Hotel/Boardinghouse Hufeland Platz ca. 35 m, Hochpunkt Wagner Platz ca. 26 m).

In den Randbereichen des Planungsumgriffs reagiert der Masterplan aber nicht nur in Hinblick auf die Höhenentwicklung (Abtreppung) differenziert auf die jeweilig angrenzende städtebauliche Bestandssituation. Beispielsweise werden diejenigen Gebäudekanten des zukünftigen FIZ Nord und FIZ NordNord bewusst von den Grundstücksgrenzen zurückgesetzt, die sich in Nachbarschaft zu empfindlicheren Nutzungen befinden. Dies betrifft z. B. den östlichen Bereich an der Knorrstraße mit dem neuen Gymnasium, der Kleingartenanlage sowie der Siedlung am Hart (ein- bis zweigeschossige Wohngebäude mit Satteldach), aber auch den nördlichen Bereich entlang der Rathenaustraße mit der als Erholungsraum genutzten öffentlichen Grünfläche und der nördlich angrenzenden Wohnbebauung der Siedlung Harthof (zwei- bis viergeschossiger Geschosswohnungsbau mit Satteldach oder Terrassengeschoss).

Eine städtebauliche Vermittlung gegenüber diesen Bereichen wird neben der Anordnung und angemessenen Höhenentwicklung der geplanten Bauvolumen zusätzlich durch deren Rhythmisierung mit sich öffnenden Gebäudestrukturen erreicht. Maximal vier- bis fünfgeschossige Gebäudekanten werden durch ein- bis zweigeschossige Gebäudeteile gegliedert. Ein- und Ausblicke, wo möglich, sollen helfen, das BMW Gelände nach außen hin zu öffnen.

Differenziert reagiert der Masterplan auch mit einer situationsbezogenen Verteilung der Baumassen. So konzentrieren sich eher großmaßstäbliche Einheiten, wie Prüfstandsgebäude, Parkhäuser sowie Werkstatt- und Bürogebäude mit einer größeren Höhenentwicklung von durchschnittlich sechs Geschossen in der Mitte der Kernzone sowie entlang der mehrspurigen Schleißheimer Straße im Westen, die vor allem durch Fahrverkehr, weniger jedoch durch Fuß- und Radverkehr geprägt ist.

Im Bereich der Max-Diamand-Straße und vor allem im Bereich der teilweise von Wohnnutzung geprägten Knorrstraße sieht der Masterplan hingegen eine kleinmaßstäbliche, offen strukturierte Bebauung hauptsächlich in Form von Bürogebäuden, teilweise als Werkstatt- und Bürogebäude, vor, die einen harmonischen Übergang zur umgebenden Bestandsbebauung sucht und dadurch auch dem Fußverkehr (U-Bahnhof/Bushaltestelle Am Hart) und Radverkehr in der Knorrstraße angemessen ist.

Als Grundbausteine seiner städtebaulichen Struktur schlägt der Masterplan für eine Neubebauung einen eigens für den Entwurf entwickelten Gebäudetypus (Anlage 4 „Broschüre Masterplan FIZ Future“, Ziffer 4.3) vor, der auf Erfahrungen zurückgreift, die man im Zuge der bisherigen Entwicklung des FIZ gemacht hat.

Der Gebäudetypus basiert auf einem Konstruktionsraster von 8,4 m und einer Höhe von 21 m. Er stellt eine sehr robuste und nachhaltige Art der Bebauung dar, die im Fall

sich ändernder Bedarfe sehr flexibel sowohl als reines Bürogebäude, als auch als kombiniertes Werkstatt- und Bürogebäude gleichermaßen wirtschaftlich betrieben werden kann. Der vorgeschlagene Gebäudetypus und die sich hieraus ergebenden städtebaulichen Strukturen entsprechen damit sehr gut den branchenbezogenen Forderungen der BMW Group und von Zulieferern bzw. Dienstleistern der BMW Group an den Masterplan, nach denen innerhalb klarer struktureller Rahmenvorgaben gleichzeitig eine maximale Flexibilität für zukünftige, heute nicht vorhersehbare Entwicklungsszenarien möglich sein soll.

Neben städtebaulichen Grundaussagen und Vorgaben zur Bebauung definiert der Masterplan auch die Rahmenbedingungen zur Anlage und Gestaltung der Grün- und Freiflächenstruktur sowie Grünausstattung, die für eine nachhaltige und qualitätsvolle Entwicklung des Planungsgebiets unerlässlich sind. Ziel des Masterplans ist es, flächendeckend eine differenzierte, qualitätsvolle Raumbildung und Grünausstattung mit Wegeverbindungen, Aufenthaltsbereichen, sowie einer Nutzung der Dachflächen in Ergänzung der ebenerdigen Grünflächen sicher zu stellen.

Der Masterplan zeigt u.a. Wege auf, wie sich das Gesamtgebiet zukünftig zum öffentlichen Raum hin besser öffnen und mit größerer Durchlässigkeit qualitativ mit der Umgebung vernetzen lässt. Eine Einbindung und Vernetzung des Planungsgebiets erfolgt vor allem durch die Bewahrung und Weiterentwicklung bereits vorhandener ortstypischer Grünstrukturen. Dabei kommen im Masterplan vor allem zwei gestalterische Ansätze zur Anwendung, die situationsbezogen Grünräume von sehr unterschiedlicher Identität schaffen. Zum einen prägen lineare und rasterförmige Baumpflanzungen in den Bereichen Knorr-, Max-Diamand- und Hufelandstraße sowie im Nachbarschaftsgarten in Verbindung mit der Architektur Straßenräume und Plätze von hoher gestalterischer Güte und Aufenthaltsqualität, zum anderen werden durch freiere Grünstrukturen mit eher landschaftlichem Charakter Erholungsräume mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten für Bevölkerung, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geschaffen sowie der Verbund mit den in der Umgebung vorhandenen Grünbeziehungen, wie dem DB-Nordring im Süden, dem Grünkorridor der ehemaligen Tramtrasse am Oberhofer Weg und Aussiger Platz im Osten, der Eberwurzstraße im Westen, oder dem Rathenaupark im Norden gestärkt.

Dem Nachbarschaftsgarten im Bereich zwischen FIZ Nord und FIZ NordNord kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Zum einen stellt er mit einer neuen Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Schleißheimer Straße für die Öffentlichkeit eine großzügige Wegeverbindung zwischen den östlichen Siedlungsbereichen an der Knorrstraße und der westlich gelegenen Lerchenau dar, zum anderen öffnet er das Gelände des FIZ nach außen und bietet der Öffentlichkeit und den BMW-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Erholungsflächen mit vielfältigen Angeboten und Aufenthaltsqualitäten.

Der Schwarzplan (Abb. 11) zeigt die strukturelle Verankerung des Planungsgebiets in der Umgebung.



Abb. 11: Schwarzplan

Zur Verbesserung der Durchlässigkeit und Transparenz privater Flächen gegenüber dem öffentlichen Raum werden im gesamten Planungsgebiet neben der Schaffung neuer Wegeverbindungen und offener, rhythmisierter Baustrukturen vor allem Einfriedungen wo möglich ausgeschlossen. Um dem hohen Sicherheitsbedürfnis der BMW Group Rechnung zu tragen, wurde deshalb ein detailliertes Sicherheitskonzept entwickelt (Anlage 4 „Broschüre Masterplan FIZ Future“, Ziffer 9.3).

In Ergänzung der Versorgung des Planungsgebiets mit ausreichenden und qualitätsvollen privaten Grün- und Freiflächen verfolgt der Masterplan das Ziel, auch Dachflächen so weit wie möglich nutzbar zu machen (Begrünung, Erholung, Photovoltaik).

Dies wurde auch im Nachbarschaftsdialog gefordert und ist ein wesentlicher Bestandteil des Planungskonzeptes für den neu zu errichtenden Bereich des FIZ NordNord. Auch in den übrigen Bereichen des Planungsgebietes wird dieses Thema in den jeweils notwendigen Verfahren zur Umsetzung des Masterplanes, so weit dies möglich ist, entsprechend Berücksichtigung finden. Geeignete Dachflächen sollen grundsätzlich extensiv, Dachflächen mit Aufenthaltsfunktion auch intensiv begrünt werden. Eine Kombination von Begrünung und Photovoltaik-Nutzung ist gut möglich.

Darüber hinaus werden im Masterplan Vorgaben für ergänzende infrastrukturelle Angebote wie der Kinder- und Seniorenbetreuung, der örtlichen Nahversorgung und Gastronomie formuliert. Diese Vorgaben des Masterplans müssen im Rahmen seiner späteren, schrittweisen Umsetzung in den dafür notwendigen Verfahren (Bauleitplanungen, Wettbewerbe u. a.) vertieft untersucht und weiter konkretisiert werden.

5.2 Stadt- und grünplanerische Schwerpunkte

In Anbetracht der Größe des gesamten Planungsgebiets ist es von entscheidender Bedeutung, innerhalb des beschriebenen und angestrebten homogenen und klaren städtebaulichen wie grünplanerischen Erscheinungsbildes auch besondere, gebietsprägende Schwerpunkte und Strukturen zu setzen. Dies geschieht, wie beschrieben und ist entsprechend auch geeignet, die Orientierung zu erleichtern, um eigene örtliche Identitäten zu schaffen. Städtebauliche und grünplanerische Mittel unterstützen sich in ihrer Wirkung dabei gegenseitig.

Magistrale (Abb. 1 Teilgebiete IX, II, I, XIV, XV / Abb. 10)

Die Magistrale, die als Nord-Süd gerichtetes Rückgrat die mittige Haupteinschließung des zukünftigen FIZ bildet und alle Fachbereiche und Funktionen des FIZ auf möglichst kurzem Weg verbindet, stellt eine wesentliche Grundidee des Masterplans FIZ Future dar. Allerdings wirkt die Magistrale in erster Linie im Inneren des FIZ und ist von außen nur an ihren Nahtstellen zum öffentlichen Raum wie zum Beispiel am neuen Haupteingang im Süden (FIZ Forum), im Bereich des Nachbarschaftsgartens (gläserne Brücke zwischen Projekthäusern FIZ Nord und FIZ NordNord) und am neuen Nordzugang am Rathenaupark erfahrbar. Die Magistrale wird an diesen Stellen entsprechend inszeniert.

Max-Diamand-Straße und FIZ Haupteingang (Abb. 1 Teilgebiete IX, II, III / Abb. 10)

Mit Umsetzung des Masterplans kommt der Max-Diamand-Straße zukünftig eine neue Bedeutung zu. Sie wird durch den neuen Haupteingang des FIZ (FIZ Forum) dem vorgelagerten, neuen, städtischen Platz (FIZ Plaza) zur neuen „Adresse“ des gesamten Quartiers. Ein siebengeschossiges Solitärgebäude akzentuiert und belebt die Situation durch öffentliche Einrichtungen wie Gastronomie und Nahversorgungsmöglichkeiten.

Über die FIZ Plaza erfolgt zudem eine Verbindung zu einem angestrebten neuen S-Bahnhalt am DB-Nordring. Mögliche Auswirkungen durch damit verbundene Eingriffe in vorhandene Biotopflächen (kartiertes Biotop M-67) entlang der Bahntrasse sind in den notwendigen weiteren Verfahrensschritten zu prüfen, zu bewerten und gegebenenfalls durch eine Optimierung der Planung zu minimieren.

Ihrer neuen Rolle entsprechend soll die Max-Diamand-Straße nicht nur im Bereich der FIZ Plaza, sondern auch in ihrem gesamten Verlauf räumlich aufgewertet werden. Der Masterplan sieht deshalb als raumbildende Maßnahmen neben durchgängigen Baukanten und Gebäudehöhen auch beidseitige doppelte Baumreihen vor.

Ziel ist es, bis etwa 2020 dieses Straßenprofil aus verkehrstechnischen Gründen auch im heute noch schmälere östlichen Bereich auf Höhe des Polizeipräsidiums Oberbayern (Abb. 1, Teilgebiet III), zumindest jedoch im Kreuzungsbereich an der Knorrstraße, herzustellen. Nach der verkehrlichen Machbarkeitsstudie zum Masterplan FIZ Future soll diese Maßnahme in Verbindung mit geplanten Veränderungen im Verlauf der Hufelandstraße zu notwendigen Verbesserungen in der Verkehrsabwicklung führen. Zur Umsetzung der Maßnahme bedarf es einer Neuordnung der südlichen Grenze des Polizeigrundstücks. Nach einem bereits geführten Vorgespräch müssen deshalb zu gegebener Zeit in diesem Bereich entsprechende Veränderungen der bestehenden Straßenbegrenzungslinien vorgenommen werden. Die Straßenplanung ist mit dem Baureferat abzustimmen.

Nachbarschaftsgarten (Abb. 1 Teilgebiete XIV, XV, XIII / Abb. 10)

Ein Nachbarschaftsgarten zwischen FIZ Nord und FIZ NordNord bildet als gut 60 m breiter, öffentlich nutzbarer Grünkorridor zwischen Knorrstraße und Schleißheimer Straße das Hauptelement des grünplanerischen Gesamtkonzepts des Masterplans. Er öffnet das ehemals abgeschlossene Areal, stellt in Verbindung mit einem neuen Brückenbauwerk über die Schleißheimer Straße eine wichtige Ost-West-Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen den Siedlungsbereichen östlich der Knorrstraße und der Lerchenau dar und verknüpft die im Umfeld bereits bestehenden Grünbeziehungen. Darüber hinaus bietet er durch seine mit Baumgruppen überstandenen Wiesenflächen und einem vielfältigen Angebot an qualitativ hochwertigen Aufenthalts- und Aktionsbereichen (Wasserfläche, Sitzen, Spazieren, Spiel, Sport, Café) einen wertvollen Begegnungs- und Erholungsraum für die örtliche Wohnbevölkerung und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des FIZ. Zusätzlich ist entlang der südlichen Kante des Nachbarschaftsgartens eine Verkehrsstraße vorgesehen, die neben der Nutzung durch den BMW Werkbusverkehr auch die Option einer möglichen späteren ÖPNV-Verbindung zwischen der Knorrstraße mit ihrem ÖPNV-Knoten „Am Hart“ und der Schleißheimer Straße eröffnet. Die vorhandene Bahnstromleitung ist, soweit möglich, gestalterisch zu integrieren.

Seine räumliche Ausprägung erfährt der Nachbarschaftsgarten durch eine bauliche Fassung mit klaren, durchlaufenden Gebäudekanten an seiner Nord- und Südseite. Eine rhythmisierte Gliederung dieser Gebäude mit teils geschlossenen, teils sich öffnenden Bereichen sowie dazwischen liegenden kleinmaßstäblichen Grünräumen führt zu einer optischen Verzahnung zwischen öffentlichem Raum und FIZ.

Die von der Nachbarschaft vereinzelt kritisierte Einengung des Nachbarschaftsgartens durch die Logistikerschließung (Logistikhof, Anlage 4 „Broschüre Masterplan FIZ Future“, Seite 94) an der Schleißheimer Straße wurde intensiv geprüft. Eine unterirdische Erschließung musste insbesondere auf Grund der erheblichen funktionalen Anforderungen, der beengten Platzverhältnisse sowie vorhandener Sparten ausgeschlossen werden. Um trotz allem eine weitgehende optische Fortführung des Nachbarschaftsgartens in möglichst großer Breite bis an die Schleißheimer Straße zu ermöglichen, wird der grüne Vorgartenbereich entlang der Schleißheimer Straße großflächig bis tief in den Logistikhof hineingezogen und intensiv mit Bäumen im Duktus des Nachbarschaftsgartens bepflanzt. Dadurch wird dieser vor allem von der Schleißheimer Straße aus in seiner vollen Breite erfahrbar. Zudem wird der Einblick in den Logistikhof von Osten her durch eine Modellierung der Oberfläche weit gehend verhindert. Eine vereinzelt geforderte Fortführung des Nachbarschaftsgartens in Form einer sehr breiten Landschaftsbrücke ist in Bezug auf die Bedeutung dieser Verbindung unangemessen. Die Möglichkeit einer wünschenswerten Wegebeziehung durch die Flächen des Virginia Depots ist heute nicht gegeben und muss erst im Rahmen des Verfahrens einer Unterschutzstellung als geschützter Landschaftsbestandteil durch die Regierung von Oberbayern geprüft werden. Attraktive Alternativen, zumindest für den Radverkehr, erscheinen grundsätzlich denkbar. Eine überbreite Landschaftsbrücke könnte zudem die historische Sichtachse zwischen Schloss Schleißheim und Frauenkirche beeinträchtigen. Zudem sind Eingriffe in den westlichen, naturschutzfachlich hochwertigen Böschungsbereich der Panzerbrücke auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Knorrstraße und Quartiersplatz Knorrstraße (Abb.1 Teilgebiete XV, I, III, IX / Abb.10)

Der Nachbarschaftsgarten wird an seinem östlichen Ende über einen neuen städtischen Quartiersplatz in die Knorrstraße übergeleitet. Dieser Quartiersplatz bildet einen städtebaulichen und funktionalen Schwerpunkt am Kreuzungspunkt zwischen Nachbarschaftsgarten und Knorrstraße mit dem angrenzenden FIZ Nord und der Siedlung Am Hart. Der Quartiersplatz markiert mit dem U-Bahnhof „Am Hart“ gleichzeitig das nördliche Ende einer neuen Promenade, die sich vom anzustrebenden S-Bahnhalte am DB-Nordring die gesamte Westseite der Knorrstraße hinaufzieht. Die Möglichkeit einer Fortführung dieser Wegeführung zwischen FIZ NordNord und Gymnasium in Richtung Rathenaupark muss im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zu FIZ NordNord geprüft werden.

Der Quartiersplatz wird durch ein mehrgeschossiges Solitärgebäude städtebaulich be-

tont. Das Gebäude wirkt räumlich sowohl in den Nachbarschaftsgarten, wie auch in den abknickenden Verlauf der Knorrstraße hinein. Angebote für eine ergänzende örtliche Nahversorgung im Erdgeschoss wie beispielsweise Einzelhandel (unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit), Gastronomie, Markt, sowie Praxen, Fitnessstudio, Friseur, etc. in den Obergeschossen könnten zur Belebung der Situation beitragen und kommen sowohl der FIZ-Belegschaft, als auch der Wohnbevölkerung zu Gute.

Durch diese Versorgungsangebote, den angrenzenden neuen FIZ-Osteingang, das benachbarte Gymnasium und vor allem in seiner Funktion als ÖPNV-Knoten wird der Quartiersplatz durch starken Fuß- und Radverkehr geprägt sein.

Neben verschiedenen, bereits vorhandenen Buslinien mit Haltestellen wird der Quartiersplatz zukünftig auch von einer geplanten Tramlinie angefahren, die die Tangentialverbindung zwischen den U-Bahnhöfen „Kieferngarten“ (U 6) und „Am Hart“ (U 2) herstellen wird. Die Tramtrasse wird von Osten kommend über die Rathenaustraße in die Knorrstraße geführt und endet im Bereich des Quartiersplatzes mit einer Wendeschleife. Von hier aus wird gegebenenfalls eine spätere Anbindung an die optionale ÖPNV-Trasse des Nachbarschaftsgartens erfolgen.

Wichtiges Ziel des Masterplans ist es, dem Quartiersplatz trotz aller verkehrstechnischen Anforderungen eine hohe gestalterische und funktionale Qualität zu geben, die seiner Bedeutung angemessen ist und dem Ort eine neue Identität gibt.

In den notwendigen weiteren Verfahrensschritten (Bauleitplanung) müssen deshalb neben eigentumsrechtlichen Fragen - die Flächen im Bereich des Quartiersplatzes befinden sich nahezu vollständig im Eigentum der BMW Group - vor allem die verkehrlichen, nutzungsbezogenen und stadtgestalterischen Belange vertieft untersucht und auf einander abgestimmt werden. Bei der Entwicklung eines tragfähigen Konzeptes ist darauf zu achten, dass mögliche negative Auswirkungen (Verkehr, Lärm) insbesondere auf die Wohnbevölkerung durch entsprechende planerische Maßnahmen so gering wie möglich ausfallen und unter Berücksichtigung der Belange der BMW Group und der Nachbarschaft ein Mehrwert für alle geschaffen wird.

Mit dem neuen Quartiersplatz und dem wünschenswerten S-Bahnhalt am DB-Nordring kommt der Knorrstraße in Zukunft eine noch größere Bedeutung als wichtige Fuß- und Radwegebeziehung zu. Der Masterplan sieht deshalb vor, die im Ansatz bereits vorhandenen Qualitäten auf der Westseite der Knorrstraße mit ihren großzügigen offenen Rasenflächen im Vorgartenbereich des FIZ und dem straßenbegleitenden Baumraster zu erhalten, zu ergänzen und in Form einer Promenade weiter zu entwickeln. Dies beinhaltet neben einer Verbreiterung des vorhandenen Fuß- und Radwegs, u.a. auch eine Aufwertung des Straßenraums durch neue Aufenthaltsflächen, neue Versorgungsangebote wie beispielsweise Kioske und die Beseitigung einer vorhandenen offenen BMW-Stellplatzanlage.

Zur Umsetzung der Zielvorgaben des Masterplans müssen im Rahmen der hierfür notwendigen Verfahrensschritte (z. B. Bauleitplanverfahren) die erforderlichen Maßnahmen mit den jeweils betroffenen Grundstückseignern, den zuständigen Fachreferaten (Baureferat, Kommunalreferat) und der SWM/MVG vertieft untersucht und abgestimmt werden. Insbesondere entlang der östlichen Grenzen der Grundstücke der Teilgebiete III und IX werden Flächenabtretungen notwendig, um einen Umbau der Knorrstraße im Sinne des Masterplans ermöglichen zu können.

Quartiersplatz Wagnerareal mit Sozialeinrichtungen

Quartiersplatz Hufelandareal mit Hotel / Boardinghaus

(Abb. 1 Teilgebiete IV, V, VI / Abb. 10)

Der Masterplan verfolgt das Ziel, auch für die östlich der Kernzone des FIZ angelagerten Quartiere, das sogenannte Wagnerareal und Hufelandareal, eine städtebauliche und grünplanerische Neuordnung zu erreichen, die sich ins Gesamtgefüge des Planungsgebiets schlüssig einordnet, gleichzeitig aber diesen Quartieren ihre eigene Identität gibt.

Der Masterplan erreicht dies vor allem, indem er das Erschließungssystem der Quartiere neu ordnet und ergänzt. Zum einen soll der Anschlusspunkt Hufeland-/Knorrstraße an den bestehenden Kreuzungspunkt Max-Diamand-/Knorrstraße verlegt werden, zum anderen sollen die rückwärtigen Quartiersbereiche zukünftig durch einen neuen Erschließungsbügel vom bestehenden Anschlusspunkt BMW-Allee / Knorrstraße zur Hufelandstraße erschlossen werden. (Anlage 4 „Broschüre Masterplan FIZ Future“, Ziffer 7 Verkehr, Seite 83)

Die Veränderung des Erschließungssystems bietet die Möglichkeit, an den markanten Stellen, an denen sich die Richtung der Straßenverläufe jeweils ändert, städtische Platzsituationen wie den Wagnerplatz und den Hufelandplatz auszubilden, um die sich die neuen Quartiere clusterförmig anordnen. Vergleichbar mit den bereits geschilderten Plätzen (FIZ Plaza, Quartiersplatz Knorrstraße) werden auch der Wagnerplatz und der Hufelandplatz durch moderate Hochpunkte städtebaulich akzentuiert und mit Angeboten der örtlichen Versorgung wie Gastronomie, Wochenmarkt belebt. Vorgeschlagene rasterartige Baumpflanzungen betonen den städtischen Charakter der Plätze zusätzlich.

Wegen der ihn kreuzenden, stark befahrenen Hufelandstraße ist der Hufelandplatz deutlicher vom Verkehr geprägt, der Wagnerplatz hingegen bietet als verkehrsberuhigter Bereich eine geschütztere Situation mit mehr Aufenthaltsqualität. Hier sollen soziale Infrastruktureinrichtungen mit einer öffentlichen und einer BMW-Kindertagesstätte sowie zusätzlichen öffentlichen wie privaten Bedarfen für Seniorenwohnen und Seniorentagespflege untergebracht werden. Die Bedarfslage dieser sozialen Einrichtungen wurde mit der BMW Group und den städtischen Fachreferaten vorabgestimmt und muss im Rahmen einer notwendigen Bauleitplanung entsprechend konkretisiert werden.

Neben der städtebaulichen Struktur tragen neue, vor allem in Ost-West-Richtung verlaufende Wegebeziehungen zur Vernetzung der Quartiere mit der Kernzone des FIZ sowie den umgebenden Siedlungsstrukturen und Grünflächen bei. Strenge Baumreihen und Baumraster im Bereich der Wege, Straßen und Plätze sowie freier wachsende Gehölzbestände und Baumgruppen in Ergänzung bestehender Grünstrukturen in den Randbereichen der Quartiere wirken hierbei unterstützend.

Schleißheimer Straße und BImA-Grundstück

(Abb. 1 Teilgebiete XI, XII, XIII, XIV, I / Abb. 10)

Der Bereich entlang der Schleißheimer Straße wird vor allem durch deren massiven örtlichen Verkehr und Durchgangsverkehr geprägt. Es soll auch in Zukunft die Schleißheimer Straße zur Entlastung der Knorrstraße die Hauptverkehrslast tragen.

Der Masterplan sieht deshalb im Bereich der bestehenden Panzerbrücke zwischen FIZ Nord und FIZ NordNord die Hauptzufahrt zur Kernzone des FIZ mit seinem neuen Logistikhof und dem dort bestehenden sowie den neuen Parkhäusern vor. (Anlage 4 „Broschüre Masterplan FIZ Future“, Ziffer 7 Verkehr, Seite 94)

Auf dem BImA-Grundstück westlich der Schleißheimer Straße soll ein neues Gewerbequartier entwickelt werden sowie eine in zweiter Reihe angrenzende, neue Sportfläche für den Münchner Norden. Damit das neuen Gewerbequartier die Schleißheimer Straße verkehrlich nicht unnötig belastet, schlägt der Masterplan vor, die Erschließung des Quartiers ausschließlich auf dessen Westseite über einen parallel zur Schleißheimer Straße geführten Bypass mit Anschluss an die Panzerbrücke im Norden und den Schätzweg im Süden abzuwickeln. Mögliche Auswirkungen auf die vorhandene kartierte Biotopfläche M-0607-014 im Böschungsbereich der Panzerbrücke sowie Auswirkungen des Planungskonzepts auf die in den betroffenen Teilgebieten befindlichen schützenswerten Gehölzbestände und auf schützenswerte Fauna müssen im Rahmen der notwendigen Bauleitplanung vertieft gutachterlich untersucht und durch eine Optimierung der Planung auf ein Minimum reduziert werden.

Neben der hohen Verkehrsbelastung trägt vor allem auch die heterogene Bestandssituation zum bisher wenig ansprechenden Erscheinungsbild der Schleißheimer Straße bei. Der Schleißheimer Straße fehlt eine prägnante Straßenraumbildung.

Ziel des Masterplans ist es deshalb, durch städtebauliche und grünplanerische Maßnahmen eine Abfolge unterschiedlicher Straßenräume zu schaffen und den angrenzenden bestehenden und zukünftigen Quartieren (z. B. BImA-Grundstück) dadurch eine eigene Adresse und einen ausgeprägteren, urbaneren Charakter zu geben. Damit wird entsprechenden Forderungen aus dem dritten Nachbarschaftsdialog Rechnung getragen.

Beidseitig durchlaufende, straßenbegeitende Baukanten rhythmisierter fünf- bis sechsgeschossiger Gebäude definieren die Schleißheimer Straße räumlich neu, wobei der Masterplan die Gebäudeflucht im Bereich des BImA-Grundstücks nördlich des Schätz-

wegs bewusst zurücknimmt und den Straßenraum dadurch aufweitet. Die sich hieraus ergebende Zonierung der Schleißheimer Straße gibt den westlich angrenzenden Quartieren ihre eigene Identität, macht sie im Straßenverlauf erfahrbar und erleichtert die Orientierung.

Unterstützend wirkt dabei das grünplanerische Konzept des Masterplans, indem beiderseits der Schleißheimer Straße Vorgartenzonen ausgebildet, bestehende, frei wachsende Gehölzstrukturen gezielt ausgelichtet und bereichsweise mit neuen freien Baumpflanzungen ergänzt werden. Die raumbildenden Kanten der neuen Gebäudestrukturen bleiben dadurch von der Schleißheimer Straße aus wahrnehmbar, sodass ein attraktiver städtischer Straßenraum mit harmonischem Übergang zum Landschaftsbestandteil Virginia Depot entstehen kann.

5.3 Verkehr

Auch wenn im Rahmen der vorangegangenen Darstellung der stadt- und grünplanerischen Schwerpunkte die jeweilig relevanten verkehrlichen Aspekte zum Teil mit erläutert wurden, soll dem Verkehr hier in einem gesonderten Abschnitt Rechnung getragen werden, da er für die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Projekt FIZ Future ein ganz entscheidendes Thema ist.

Der Münchner Norden ist insbesondere in der Hauptverkehrszeit durch ein erhebliches Verkehrsaufkommen stark belastet. Mit dem prognostizierten Wachstum sowohl der Einwohnerzahl als auch der Arbeitsplätze wird diese Problematik weiter zunehmen.

Die Entwicklung des FIZ hat auch Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung sowohl im unmittelbaren Umfeld als auch auf die übergeordneten Verkehrsnetze.

Die BMW Group fördert bereits heute in ihrer Belegschaft durch eine Reihe von Maßnahmen die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Fuß- und des Radverkehrs bzw. senkt das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV). Dementsprechend wird von den Beschäftigten, die in der Stadt wohnen, nur ein Drittel aller Wege im MIV zurückgelegt. Die Hälfte aller Wege werden im ÖPNV durchgeführt und weitere 19 % aller Wege im Fuß- und Radverkehr wahrgenommen.

Im Auftrag der BMW AG wurde im Rahmen der Entwicklung des FIZ Masterplans eine verkehrliche Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehrsplanung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung erstellt.

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Schluss, dass die verkehrliche Abwicklung von FIZ Future unter Berücksichtigung einiger Maßnahmen über das Straßennetz, die öffentlichen Verkehrsmittel sowie Fuß- und Radverkehr möglich ist. Es werden sowohl vom Verfasser der Machbarkeitsstudie als auch von der Entwurfsverfasserin des Masterplans (Henn GmbH) eine Reihe von lokalen und überörtlichen Maßnahmen vorgeschlagen, die zu einer verträglicheren Abwicklung beitragen sollen. Diese Maßnahmen werden nachfolgend aufgelistet.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Erweiterung der U-Bahnkapazitäten mit einer dichteren Taktfolge auf weiteren Abschnitten der U 2. Die MVG beabsichtigt im Innenstadtbereich in der Hauptverkehrszeit morgens für wenige Stunden einen 2-Minuten-Takt auf der U1/U2/U7 einzurichten, was einen 2/4/4-Minuten-Takt auf der U2 zur Folge hat (entspricht rechnerisch einem 3,3-Minuten-Takt). Eine weitere Taktverdichtung ist unter den derzeitigen Rahmenbedingungen und Sicherungseinrichtungen technisch und betrieblich (z. B. Fahrgastwechselzeiten, Brandschutz) nicht möglich.
- Die U-Bahnverbindungsspanne zwischen U 2 und U 6 (U 26) wird gemeinsam mit einer U-Bahntlastungsstrecke im Korridor Implerstraße-Hauptbahnhof-Münchner Freiheit (U 9) im Rahmen des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München weiter untersucht, wobei die Realisierung der U 9 aus Kapazitätsgründen Voraussetzung für die U 26 ist,
- Bau einer Trambahn zwischen den U-Bahnhöfen Am Hart und Kieferngarten als tangentielle Verbindung zwischen den U-Bahnlinien U 2 und U 6,
- Möglichkeit einer ÖPNV-Führung (Tram/Bus) durch den Nachbarschaftsgarten des FIZ (Privateigentum der BMW-Group) zur Schleißheimer Straße und weiter nach Süden zur Wendeschleife am Petuelring.
Die Trambahn wird seitens der Landeshauptstadt München als ein wesentlicher Baustein für eine Optimierung der ÖPNV-Anbindung angesehen. Es wird daher eine detaillierte Untersuchung dieser Verbindung vorgeschlagen. Dabei wird auch die Prüfung alternativer Routen, z. B. zum möglichen S-Bahnhalt am FIZ vorgenommen,
- ausreichende Dimensionierung der neuen Verknüpfungsanlage Am Hart für eine zukunftsfähige ÖV-Erschließung mit Tram, städtischen Bussen und Regionalbuslinien,
- Untersuchung einer Verlängerung der Tram zum Park+Ride-Parkhaus Fröttmaning an der Allianz Arena im Münchner Norden, die laut Machbarkeitsstudie ein hohes Potenzial besitzt,
- Nutzung des DB-Nordrings für den Personenverkehr; dem Stadtrat wird 2016 ein Vorschlag für eine Machbarkeitsstudie inklusive Auftraggeberkonsortium unterbreitet,
- allgemein Ausbau des tangentialen Bahnnetzes (mit möglichst umsteigefreien Linien aus der/in die Region),
- ausgedehntes Werksbussystem als nichtöffentliches Sammelverkehrssystem.

Ruhender Verkehr

Die Kapazität der zusätzlichen Parkieranlagen im FIZ und westlich vom FIZ wird ausreichend dimensioniert.

Zukünftig sollen 40% des Stellplatzbedarfs nicht im Wettbewerbsgebiet, sondern im Rahmen von Park+Ride oder von externem Parken (z. B. Lemgostraße) dargestellt werden.

Straßenverkehr

- Für die Mehrbelastungen der Schleißheimer Straße wurden durch den Verfasser der Machbarkeitsstudie entwurfs- und signaltechnische Maßnahmen vorgeschlagen, welche die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in den Spitzenstunden erhöhen.
- Aus südlicher Richtung sind die Leistungsfähigkeiten über den Frankfurter Ring und die Moosacher Straße heute und künftig begrenzt. Eine leistungsfähige und umfeldverträgliche Anbindung des FIZ und der umgebenden Gebiete kann nach dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie langfristig am besten mit direkter Anbindung der Schleißheimer Straße an die Autobahn A99 (Tunnellösung) gewährleistet werden. Dabei wird explizit festgestellt, dass eine Abwicklung des Verkehrsaufkommens aber auch ohne eine Anbindung der Schleißheimer Straße noch möglich ist.
- Mit fortschreitender Entwicklung des FIZ und der Anrainer der Detmoldstraße werden im Bereich Detmold-/Lemgostraße zusätzliche Stellplätze notwendig. Um eine ausreichende Erschließung dieser Stellplätze sicherstellen zu können, muss deshalb bis 2025 ein Bypass für Kfz-Verkehr zwischen Schätzweg und Detmoldstraße fertiggestellt sein. Für die Sicherung dieses Bypasses wird gegebenenfalls eine Änderung des hier geltenden Bebauungsplans Nr. 1398a erforderlich werden. Im Zuge der Masterplanerarbeitung haben hierzu bereits Vorgespräche (Eigentümerge-spräche) stattgefunden, die zu gegebener Zeit entsprechend vertieft werden müssen.
- Maßnahmen im weiteren Straßennetz, wie beispielsweise Ausbauten der Knotenpunkte entlang der Ingolstädter Straße, insbesondere der Knoten Ingolstädter Straße/ Heidemannstraße werden im Rahmen anderer Konzepte und Planungen betrachtet.

Radverkehr

- Ein ergänzender Ausbau, insbesondere des tangentialen Radwegenetzes, ist vorzusehen. Hier wird u. a. eine Trasse zwischen der Panzerbrücke, dem Schätzweg und weiter nach Westen zur Detmoldstraße benötigt.
- An Eingängen und Nebeneingängen werden Fahrradabstellanlagen, Ladestationen und Umkleiden für (BMW-Mitarbeiter) vorgesehen.

Fußverkehr

Seitens des Gutachters wird die Realisierung der folgenden Fußwegeverbindungen vorgeschlagen.

- Fuß- und Radwegbrücke Schleißheimer Straße südlich der Panzerbrücke,
- Fußwegbrücke Schleißheimer Straße zwischen Parkhaus Nord-West – Parkhaus Nord / Westeingang FIZ,
- Fußüberweg Schleißheimer Straße zur alten Nordzufahrt (Panzerbrücke),
- Fußüberweg Schleißheimer Straße im Bereich Schätzweg,
- Fußüberweg Knorrstraße in Höhe der östlichen BMW Allee,
- Fußüberweg Schleißheimer Straße in Höhe der westlichen BMW Allee.

Weitere Maßnahmen

Die verträgliche Abwicklung des Verkehrsaufkommens im übergeordneten Netz ist Inhalt des Verkehrskonzeptes Münchner Norden. Dieses Konzept ist ein laufender Prozess, der in einer interkommunalen Zusammenarbeit diese verträgliche Abwicklung über alle Verkehrsträger hinweg gewährleistet.

Die lokalen Maßnahmen wie steuerungstechnische und bauliche Optimierungen an den lokalen Knoten werden in den jeweils notwendigen weiteren Bauleitplanverfahren im Rahmen der Umsetzung des Masterplans detailliert geprüft werden. Dabei sind umfangreiche Abstimmungen mit weiteren Fachdienststellen erforderlich.

Viele der im Nachbarschaftsdialog eingebrachten Aspekte (Anlage 4 „Broschüre Masterplan FIZ Future“, Seiten 24, 25) werden in laufenden Planungen oder im Rahmen des Verkehrskonzeptes Münchner Norden betrachtet (z. B. Verlängerung Schleißheimer Straße, S-Bahn Nordring, Radverkehr, Vollknoten Ingolstädter Straße / Hufelandstraße).

Einige Anliegen, wie z. B. die Führung der Trambahn werden im Rahmen des entsprechenden Genehmigungsverfahrens behandelt werden.

Die Berücksichtigung mancher Vorschläge ist aus verschiedenen, insbesondere aber aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Dies betrifft beispielsweise die Einführung von Parklizenzbereichen für die Anwohnerschaft, um das Problem des Fremdparkens in den Wohngebieten, wie es im Nachbarschaftsdialog dargestellt wurde, zu entschärfen. Eine notwendige Voraussetzung hierfür ist das Fehlen privater Stellplätze. Dies ist jedoch in den betroffenen Wohngebieten nicht gegeben. Die einzig denkbaren Formen einer Parkraumbewirtschaftung sind eine Parkdauerbegrenzung bzw. eine Gebührenerhebung. Diese Regelungen würden allerdings auch für Anwohner gelten. Ob eine solche Bewirtschaftung eingeführt werden sollte, ist in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss zu prüfen.

5.4 Lärm

Im Rahmen der neuen baulichen Entwicklung FIZ Future muss dafür Sorge getragen werden, dass es für die angrenzenden Wohnnutzungen, insbesondere der nördlich der Rathenaustraße gelegenen Siedlung Harthof und für weitere schutzbedürftige Nutzungen, wie das neue Gymnasium und die Wohnbebauung an der Knorrstraße, zu keinen Unverträglichkeiten durch Lärmimmissionen aus dem Entwicklungsgebiet kommt. Diese Forderung wurde u. a. auch im dritten Nachbarschaftsdialog geäußert.

Der Masterplan reagiert hierauf mit einem konsequenten Erschließungskonzept, das eine externe Erschließung des FIZ ausschließlich von der Schleißheimer Straße vorsieht und die internen Verkehre über eine extra nach innen verlegte, umlaufende Straße („Loop“) abwickelt. Durch die allseitig vorgelagerten Gebäude werden Lärmemissionen nach außen, zur Umgebung hin, somit wirkungsvoll abgeschirmt.

Zusätzlich werden die für den Betrieb des FIZ notwendigen Parkieranlagen so im Westen und Süden sowie im FIZ selbst angeordnet, dass sie in möglichst großem Abstand zu den schützenswerten Nutzungen des Umfelds liegen und auf kurzem Weg vor allem von der Schleißheimer Straße und Max-Diamand-Straße her angefahren werden können. Lärmintensivere Anlagen, so überhaupt vorhanden, werden entsprechend baulich abgeschirmt.

Die für die Umsetzung des Masterplans notwendigen Bauleitplanverfahren werden die Lärmthematik vertieft untersuchen und entsprechende Regelungen treffen.

5.5 Gender Mainstreaming

Die Aspekte des Gender Mainstreaming haben beim vorliegenden Masterplan durch alle planerischen Aufgaben hindurch Beachtung gefunden. Gender Mainstreaming ist ein Querschnittaspekt bei jeder Stufe der Planung und findet deshalb bereits im Masterplan Berücksichtigung, indem er Rahmenvorgaben macht, die den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedensten Nutzungsgruppen Rechnung tragen. Dies geschieht beispielsweise durch eine Verbesserung der Orientierung innerhalb des Planungsgebietes mit neuen klaren und markanten städtebaulichen und freiräumlichen Strukturen (Quartiersplätze, Nachbarschaftsgarten), durch eine Aufwertung der Straßenräume und privater wie öffentlicher Aufenthaltsbereiche mit vielfältigen Nutzungsangeboten, durch gut erreichbare, zusätzliche infrastrukturelle Einrichtungen wie Nahversorgungsangebote und soziale Einrichtungen, durch eine verbesserte Vernetzung der Wege- und Grünbeziehungen in den umgebenden Stadtraum, sowie durch das Schaffen von Voraussetzungen für eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung (ÖPNV-Knoten „Am Hart“, ÖPNV-Trasse Nachbarschaftsgarten, Anbindung an wünschenswerten S-Bahn-Halt im Süden). Mit der Umsetzung des Masterplans in darauf folgenden Bauleitplanverfahren werden die Aspekte der Chancengleichheit weiter konkretisiert werden.

6. Weiteres Vorgehen

6.1 Entwicklungsschritte

Die Umsetzung der Ziele des Masterplans wird nicht nur in Anbetracht der Größe des gesamten Planungsgebiets, sondern auch und vor allem auf Grund betrieblicher Erfordernisse der BMW Group schrittweise in aufeinander folgenden Realisierungsphasen (Abb.12) erfolgen (Anlage 4 „Broschüre Masterplan FIZ Future“, Ziffer 10). Es wird deshalb notwendig sein, für einzelne jeweils betroffene Bereiche des Planungsgebiets rechtzeitig die baurechtlichen Voraussetzungen durch entsprechende Bauleitplanungen (neu aufzustellende Bebauungspläne/Änderung rechtsgültiger Bebauungspläne) auf Grundlage der Ziele und Inhalte des Masterplans zu schaffen. Abbildung 13 zeigt unter anderem die hierfür voraussichtlich erforderlichen Zeitfenster.

Für die in Abbildung 12 für den Zeitraum bis 2025 dargestellte Entwicklung der Kernzone der BMW Flächen, dem FIZ und FIZ Nord, ist das hierfür erforderliche Baurecht in Form von rechtskräftigen Bebauungsplänen bereits im Wesentlichen vorhanden.

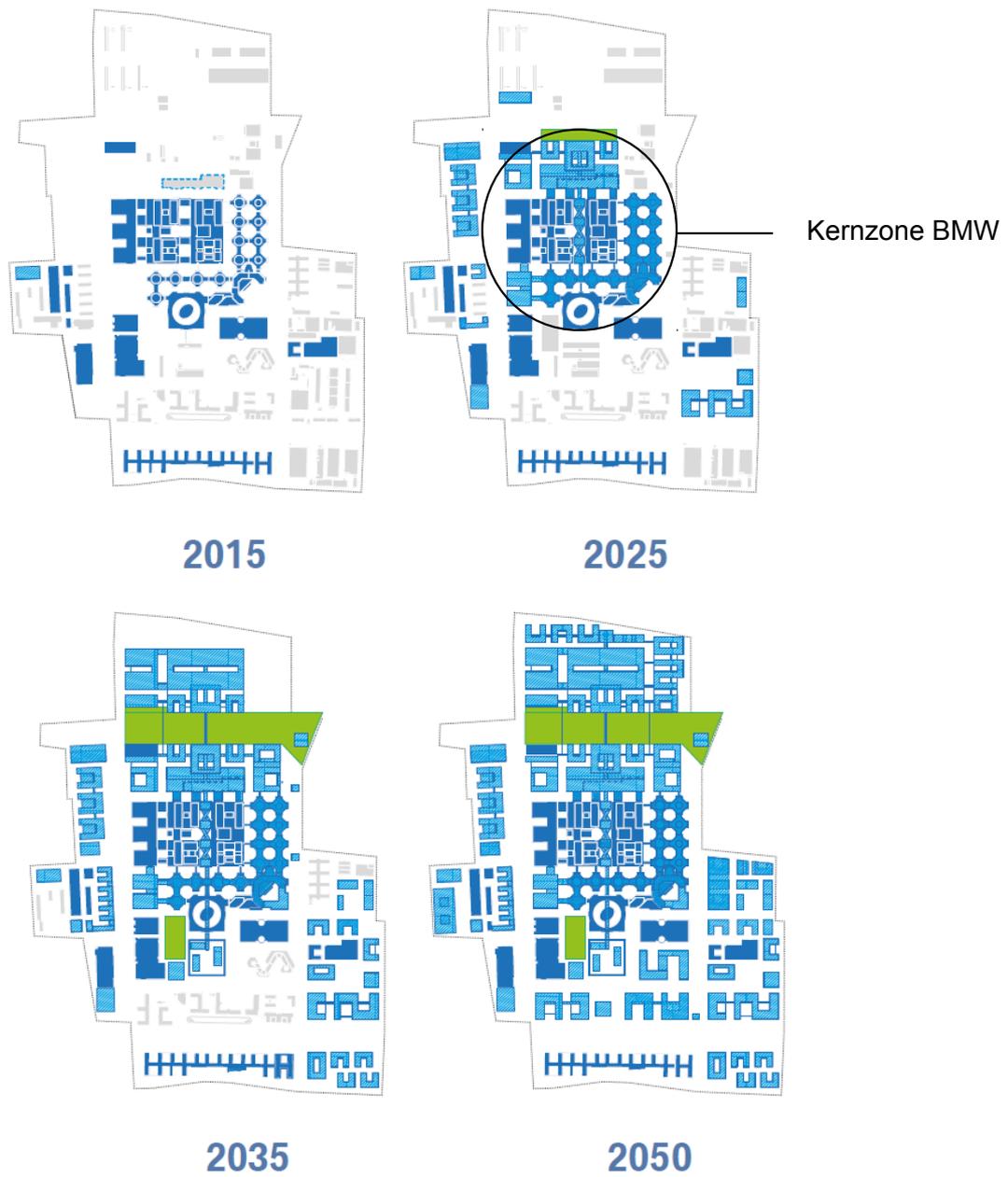


Abb. 12: Denkbare Realisierungsphasen Masterplan

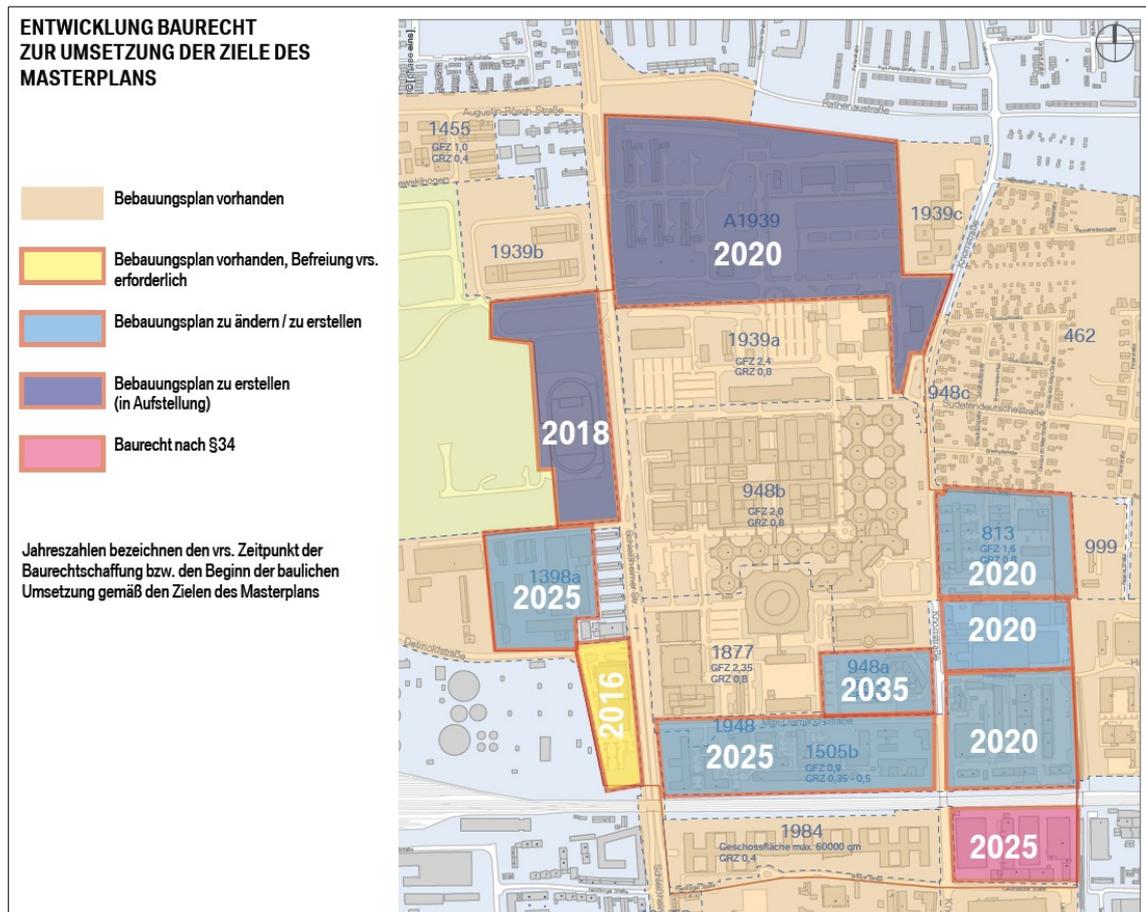


Abb. 13: Entwicklungshorizont Baurecht Masterplan

Für die Entwicklung des gesamten FIZ ist das Thema Logistik von entscheidender Bedeutung. Der Masterplan sieht den Logistikanchluss (Logistikhof/-parkhaus) an die Schleißheimer Straße im Bereich des FIZ NordNord vor. Hierfür wird eine Baurechtschaffung (Bebauungsplan) entsprechend Abb. 13 angestrebt um die vorgesehenen Realisierungsphasen des FIZ NordNord (Abb. 12) zu ermöglichen.

Für das Gelände der ehemaligen Kronprinz-Rupprecht-Kaserne und des Virginia Depots hat der Stadtrat bereits am 03.06.1992 beschlossen, vorbereitende Untersuchungen einzuleiten, um die Beurteilungsvoraussetzungen für die Festlegung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen (SEM) nach § 165 ff. BauGB zu gewinnen. Im Einleitungsbeschluss wurde das Ziel festgehalten, die Kronprinz-Rupprecht-Kaserne für Wohnungsbau und höherwertiges Gewerbe zu nutzen. Die Entwicklungsziele der Stadt sind im Grundsatz- und Eckdatenbeschluss mit Strukturkonzept vom 10.12.2003 formuliert, gleichzeitig wurde für die Kronprinz-Rupprecht-Kaserne die Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1939 beschlossen. Mit Stadtratsbeschluss vom 08.06.2011 wurden die Entwicklungsziele der Stadt sowie das Strukturkonzept dahingehend überarbeitet, dass statt des auf der Fläche des ehe-

maligen Alabama-Depots vorgesehen Wohnungsbaus künftig die Entwicklung des Unternehmens BMW Group verfolgt werden soll. Die BMW Group hat diese Flächen bereits erworben.

Ebenfalls am 08.06.2011 hat der Stadtrat die aktualisierte Gemeinsame Erklärung der Bundesrepublik Deutschland und der Landeshauptstadt München beschlossen, in der die Stadt auf das durch Haushaltsvermerk und Verbilligungsgrundsätze eingeräumte „Recht des ersten Zugriffs“ verzichtet, aber so gestellt wird, als würde sie die Entwicklungsmaßnahme selbst durchführen.

Derzeit sind für dieses Gebiet Vorhaben nach § 35 BauGB zu beurteilen.

Die Bauleitplanung für diesen Bereich erfolgt gesondert und ist nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage.

Dagegen wird mit Buchstaben B) dieser Vorlage die Aufstellung von zwei zur Entwicklung des Gesamtgebiets notwendigen Bebauungsplänen dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

6.2 Qualitätssicherung

Der Masterplan setzt die Rahmenbedingungen für eine kontrollierte qualitätsvolle Entwicklung und nachhaltige Verbesserung des Planungsgebiets unter Berücksichtigung privater aber auch öffentlicher Interessen. Insofern wird es wichtig sein, in den weiteren Verfahrensschritten für eine entsprechend qualitätsvolle Umsetzung dieser Rahmenvorgaben Sorge zu tragen. Das erfolgt vorrangig im Rahmen notwendiger Bauleitplanungen. Darüber hinaus ist von Seiten der BMW Group beabsichtigt, für Gebäude, die konzeptionell von herausragender Bedeutung für das Gesamtkonzept des Masterplans sind, wie beispielsweise die Eingangsgebäude, konkurrierende Entwürfe einzuholen. Im Rahmen der jeweiligen Planungsverfahren wird der Öffentlichkeit in angemessenem Umfang Gelegenheit gegeben, Einblick in die Planungsinhalte zu nehmen und sich am Planungsprozess zu beteiligen.

B) Aufstellungsbeschlüsse

1. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2116

Troppauer Straße (südlich), Oberhofer Weg (westlich),
Hufelandstraße (beiderseits), DB-Nordring (nördlich),
Knorrstraße (östlich) mit Knoten Max-Diamand-Straße (westlich)
(Teilverdrängung der Bebauungspläne Nr. 813, 1505b und 948a)

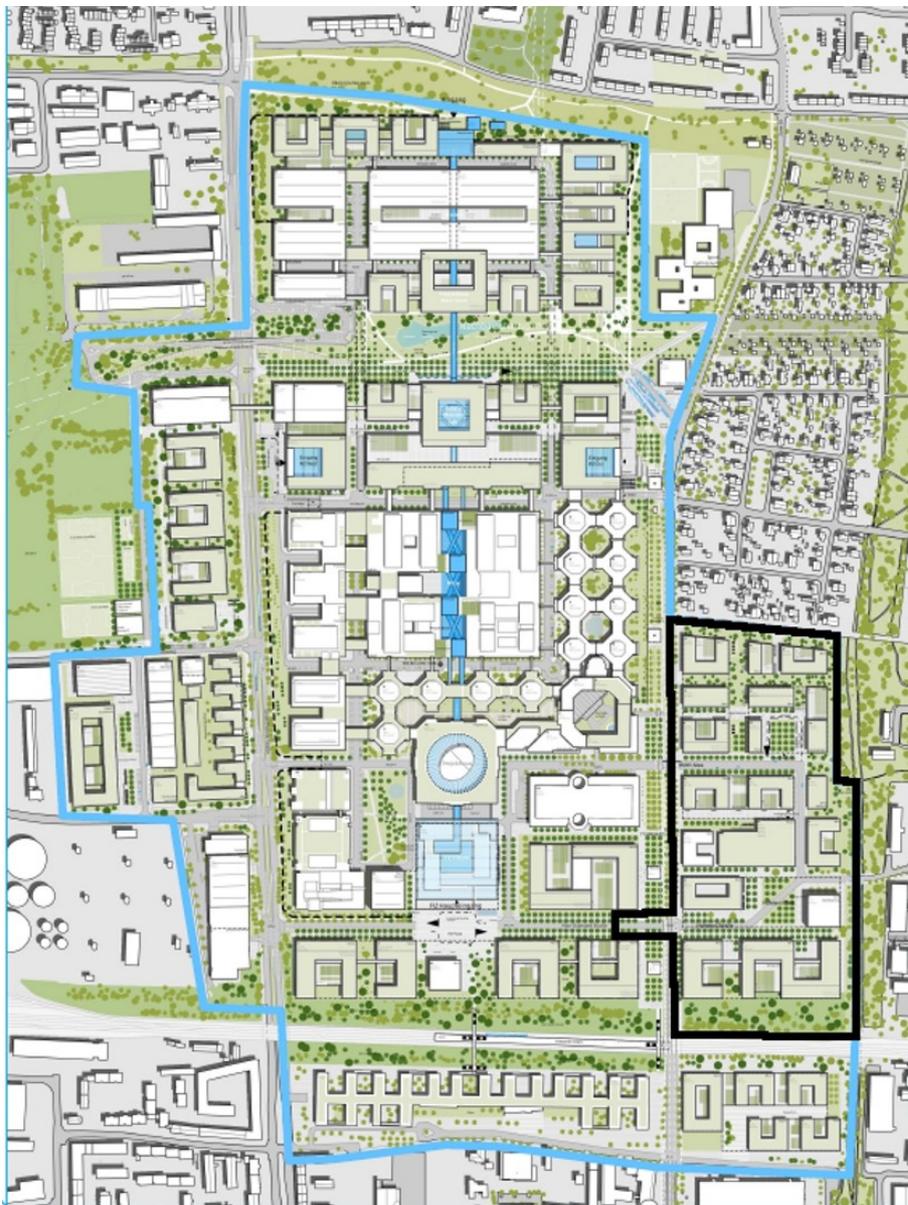


Abb. 14: Umgriff des Bebauungsplans (schwarze Umgriffslinie)

Ausgangslage

Der Flächennutzungsplan stellt für den Umgriff des Aufstellungsbeschlusses Gewerbegebiet dar, im Teilbereich des Polizeigrundstücks Gemeinbedarf Sicherheit.

Der Flächennutzungsplan muss nicht geändert werden, da diese Zielsetzungen weiter Bestand haben.

Für den nördlichen Bereich gilt der rechtsverbindliche Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 813, der Gewerbenutzung mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,6, einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und einer Höhenentwicklung von maximal fünf Geschossen festsetzt. Im Norden ist Straßenverkehrsfläche (Troppauer Straße), südlich davon ein 13,50 Meter breiter, zu begrünender und mit Bäumen und Sträuchern anzupflanzender Streifen als Pufferfläche zwischen Gewerbenutzung und der Siedlung Am Hart festgesetzt.

Für den südlichen Teil zwischen Hufelandstraße und DB-Nordring gilt der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1505b, der Gewerbenutzung mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,7, einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 und einer Höhenentwicklung von maximal sieben Geschossen festsetzt. Der Bebauungsplan setzt darüber hinaus die Hufelandstraße sowie den von der Teiländerung mit betroffenen Kreuzungsbereich Knorrstraße/Max-Diamand-Straße als Straßenverkehrsfläche fest. Im südlichen Bereich entlang des DB-Nordrings trifft der Bebauungsplan die Festsetzung Sukzessionsfläche.

Planungsanlass

Der Bereich südlich der Hufelandstraße wird voraussichtlich ab dem im Jahr 2019 erfolgenden Leerzug der dort bestehenden, nicht mehr zeitgemäßen Bebauung frei gemacht und neu bebaut. Dies bietet die Chance einer neuen, verkehrstechnisch günstigeren Anbindung der Hufelandstraße an die Schleißheimer Straße in Form eines Vollknotens auf Höhe der Max-Diamand-Straße. Dadurch kann der Bedeutung der Hufelandstraße für Ost-West-gerichtete Fahrbeziehungen innerhalb des Straßennetzes des Münchner Nordens besser Rechnung getragen werden. Gleichzeitig ergibt sich hieraus die Möglichkeit, die Grundstücksflächen im Bereich des geänderten, nun verschwenkten Verlaufs der Hufelandstraße mit einem Quartiersplatz sowie einem städtebaulichen Hochpunkt baurechtlich neu zu entwickeln.

Auch im Bereich nördlich der Hufelandstraße wird im südlichen Teil in absehbarer Zeit ein Leerzug dort bestehender, nicht mehr zeitgemäßer Bebauung erfolgen und dadurch eine Neuentwicklung ermöglicht. In diesem Zusammenhang könnten im nördlichen Teil die rückwärtig gelegenen Flächen durch einen neuen Straßenbügel zwischen Hufeland- und Knorrstraße zukünftig besser erschlossen und so insbesondere das dortige,

heute kaum bebaute städtische Grundstück ebenfalls mit einem Quartiersplatz sowie einem städtebaulichen Hochpunkt neu entwickelt werden.



Abb. 15: Katastrerauszug Bestandssituation

Planungsziele

Für das Planungsgebiet zwischen Knorrstraße im Westen, dem DB-Nordring mit dem Bereich beiderseits der Hufelandstraße im Süden, dem öffentlichen Grünzug am Oberhofer Weg im Osten und der Troppauer Straße im Norden soll auf Grundlage der in dieser Vorlage unter Ziffer 5.2, „Quartiersplatz Wagnerareal mit Sozialeinrichtungen / Quartiersplatz Hufelandareal mit Hotel / Boardinghaus“ sowie in der Broschüre Masterplan FIZ Future (Anlage 4, Ziffern 5.4 und 5.5) dargestellten Ziele und Inhalte des Masterplans zu den Teilgebieten IV, V, VI ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufgestellt werden.

Hierzu sind die rechtsverbindlichen Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 813 und Nr. 1505b in Teilbereichen zu ändern. In den Planungsumgriff des zu erstellenden Bebauungsplanes soll auch der Kreuzungsbereich Knorrstraße/Max-Diamand-Straße sowie der südliche Randbereich des Polizeigrundstücks (Teilgebiet III) mit aufgenommen werden, da hier Ertüchtigungsmaßnahmen des Verkehrsknotens notwendig sind. Insofern ist auch der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 948a im betroffenen Bereich zu ändern.

Im Bebauungsplanverfahren werden in Abstimmung mit den Grundstückseignern, den betroffenen Fachdienststellen sowie auf Grundlage vertiefter gutachterlicher Untersuchungen die Rahmenvorgaben des Masterplans konkretisiert und zu einem in der Gesamtabwägung verträglichen städtebaulichen und grünplanerischen Konzept weiterentwickelt.

Wesentliche Planungsziele des neuen Bebauungsplanes sind:

- die städtebauliche und grünplanerische Neuordnung zu einem Gewerbe- und Bürostandort mit robusten und flexiblen Baustrukturen,
- die Neustrukturierung des Straßensystems mit Verschwenken der Hufelandstraße auf die Höhe der Kreuzung Max-Diamand-Straße / Schleißheimer Straße sowie neuem Straßenbügel in Verlängerung der sogenannten „BMW Allee“ von der Knorrstraße zur Hufelandstraße,
- die Anlage zweier neuer städtischer und Identität stiftender Quartiersplätze,
- die Prüfung des Bedarfs, der Rahmenbedingungen und Lage von Gemeinbedarfsflächen für Kindertagesstätten sowie für Einrichtungen für Seniorenwohnen,
- die Schaffung einer Freiflächenstruktur mit hochwertiger Grünausstattung, die der Öffentlichkeit und der örtlich arbeitenden Bevölkerung hohe Aufenthaltsqualitäten in den Grünflächen und Wegebeziehungen bietet,
- die Schaffung einer qualitätsvollen Vernetzung des Planungsgebiets mit seiner Umgebung,
- die Sicherung der schützenswerten Vegetationsstruktur im Übergang zum DB-Nordring.

- 2. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2117**
Knorrstraße (westlich),
DB-Nordring (nördlich),
Schleißheimer Straße (östlich)
(Teilverdrängung der Bebauungspläne Nr. 1505b und 1948)



Abb. 16: Umgriff des Bebauungsplans (schwarze Umgriffslinie)

Ausgangslage

Der Flächennutzungsplan stellt für den Umgriff des Aufstellungsbeschlusses Gewerbegebiet dar und muss nicht geändert werden, da diese Zielsetzung weiterhin Bestand hat.

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1505b setzt Gewerbenutzung fest mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,9, einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 sowie einer maximalen Traufhöhe von zwölf Metern. Im südlichen Bereich entlang des DB-Nordrings werden als Maßnahme zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen festgesetzt. Im Osten setzt der Bebauungsplan die Knorrstraße, im Norden die Max-Diamand-Straße als Straßenverkehrsfläche fest.

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1948 verlängert die Max-Diamand-Straße als festgesetzte Straßenverkehrsfläche bis zur Schleißheimer Straße.

Planungsanlass

Entsprechend dem Wettbewerbsentwurf hält der Masterplan eine zukünftige S-Bahn-Trasse im Bereich des DB-Nordrings mit S-Bahnhaltepunkt zwischen Knorrstraße und Schleißheimer Straße für sinnvoll und wünschenswert. Sollten die hierzu bereits erfolgenden Gespräche bzw. Prüfungen zum Erfolg und entsprechenden Planfeststellungsverfahren führen, würde der Bereich zwischen DB-Nordring und Max-Diamand-Straße eine demgemäße Aufwertung erfahren, auf die im Bebauungsplanverfahren mit einer gegenüber der Bestandssituation angemesseneren Bebauung mit Platzsituation am S-Bahnhaltepunkt städtebaulich und grünplanerisch zu reagieren sein wird.

Darüber hinaus wird unabhängig von einem gegebenenfalls neuen S-Bahnhaltepunkt am DB-Nordring mit fortschreitender Entwicklung der BMW FIZ-Flächen und der angrenzenden Quartiere westlich der Schleißheimer Straße und östlich der Knorrstraße auch im Bereich des Aufstellungsbeschlusses mit einer hohen Entwicklungsdynamik zu rechnen sein. Die bestehenden Baustrukturen werden aller Voraussicht nach die zukünftigen branchenbezogenen Anforderungen auf Dauer nicht erfüllen.

Um die städtebaulichen und grünplanerischen Ziele, die der Masterplan im Bereich des Aufstellungsbeschlusses vorgibt, umsetzen zu können und das Gesamtgebiet des Masterplans einer kontrollierten, nachhaltigen Entwicklung zuführen zu können, sind deshalb die Voraussetzungen zu schaffen um gegebenenfalls davon abweichenden Entwicklungen entgegenwirken zu können.

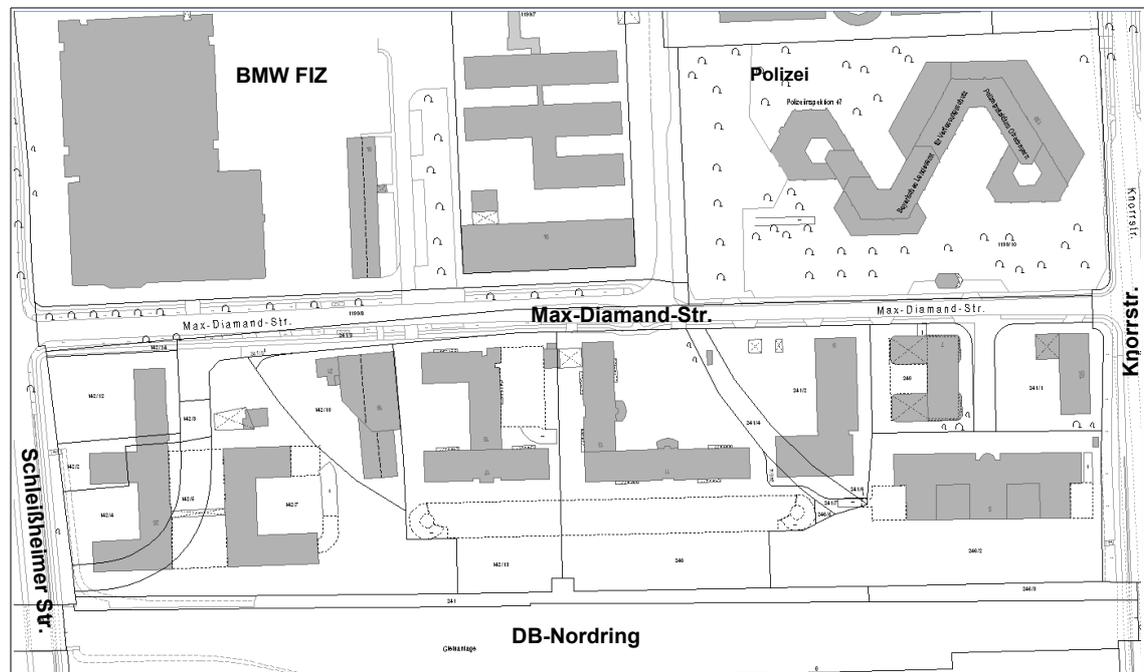


Abb. 17: Katastrerauszug Bestandssituation

Planungsziele

Für das Planungsgebiet zwischen Schleißheimer Straße im Westen, dem DB-Nordring im Süden, der Knorrstraße im Osten und der Max-Diamand-Straße im Norden soll auf Grundlage der in dieser Vorlage unter Ziffer 5.2, „Max-Diamand-Straße und FIZ Haupteingang“ sowie in der Broschüre Masterplan FIZ Future (Anlage 4 „Broschüre Masterplan FIZ Future“, Ziffer 5.8) dargestellten Ziele und Inhalte des Masterplans zum Teilgebiet IX ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufgestellt werden. Hierzu sind die rechtsverbindlichen Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 1505b und Nr. 1948 in Teilbereichen zu ändern.

Im Bebauungsplanverfahren werden in Abstimmung mit den Grundstückseignern, den betroffenen Fachdienststellen sowie auf Grundlage vertiefter gutachterlicher Untersuchungen die Rahmenvorgaben des Masterplans konkretisiert und zu einem in der Gesamtabwägung verträglichen städtebaulichen und grünplanerischen Konzept weiterentwickelt.

Wesentliche Planungsziele des neuen Bebauungsplanes sind:

- Die städtebauliche und grünplanerische Neuordnung zu einem Gewerbe- und Bürostandort mit robusten und flexiblen Baustrukturen,
- die Anlage eines neuen städtischen und Identität stiftenden Quartiersplatzes (FIZ Plaza) in Verbindung mit einer parkartig gestalteten Verbindung (Forum Park) zum wünschenswerten zukünftigen S-Bahnhalt am DB-Nordring,

- die Schaffung einer Freiflächenstruktur mit hochwertiger Grünausstattung, die der Öffentlichkeit und der örtlich arbeitenden Bevölkerung hohe Aufenthaltsqualitäten in den Grünflächen und Wegebeziehungen bietet,
- die Sicherung der schützenswerten Vegetationsstruktur im Übergang zum DB-Nordring,
- die Schaffung einer qualitätvollen Vernetzung des Planungsgebiets mit seiner Umgebung.

Zur Umsetzung des Masterplans im Teilgebiet IX bedarf es einer umfänglichen Neuordnung der Grundstücksflächen, die mit ihren heutigen Grenzen der beabsichtigten neuen Bebauungsstruktur entgegenstehen. Die Umsetzung der Ziele des Masterplans in einem neuen Bebauungsplan ist in einigen wesentlichen Aspekten in Abhängigkeit zum angestrebten neuen S-Bahn-Halt am DB-Nordring mit seinen beiden Bahnsteigköpfen in Verlängerung der Magistrale und der Knorrstraße zu sehen. Das Motiv des Forum Parks, der die FIZ Plaza mit dem westlichen S-Bahnsteigkopf verbindet und das BMW ITZ mit einem Brückenschlag über den DB-Nordring an das FIZ anbindet, sowie die Verlängerung der Promenade entlang der Knorrstraße im Bereich zwischen Max-Diamand-Straße und dem östlichen S-Bahnsteigkopf haben nur dann Sinn, wenn dieser neue S-Bahn-Halt in einem Planfeststellungsverfahren gesichert werden kann. Sollte dieses nicht möglich sein, müsste der Bebauungsplan dann die Vorgaben des Masterplans in diesen Bereichen in verträglicher Form entsprechend der geänderten Rahmenbedingungen anpassen.

3. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ hat sich am 11.11.2015 mit den Planungen befasst und den Bauleitplanverfahren zugestimmt.

Für den Bebauungsplan des Geltungsbereiches 1, Troppauer Straße (südlich), Oberhofer Weg (westlich), Hufelandstraße (beiderseits), DB-Nordring (nördlich), Knorrstraße (östlich) mit Knoten Max-Diamand-Straße (westlich), sind die Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung einschlägig. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist noch die Grundzustimmung von der planungsbegünstigten BMW Group bezüglich ihrer betroffenen Grundstücke im Planungsumgriff einzuholen.

Für den Bebauungsplan des Geltungsbereiches 2, Max-Diamand-Straße (südlich), DB-Nordring (nördlich), Schleißheimer Straße (östlich), sind die Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung nicht anwendbar, da insoweit voraussichtlich keine Lasten bei der Landeshauptstadt München ausgelöst werden, die der Planungsbegünstigten zurechenbar sind.

C) Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 Milbertshofen-Am Hart und 24 Feldmoching-Hasenberg wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 sowie § 15 der Satzung für die Bezirksausschüsse in Verbindung mit dem „Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse“ (Anlage 1 der Satzung), Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffern 2., 5. und 6.1, angehört.

Bezirksausschuss des 11. Stadtbezirks:

Der Bezirksausschuss hat sich in seiner Sitzung am 09.03.2016 mit dem Beschlusssentwurf befasst und über die Ziffern des Antrags der Referentin einzeln abgestimmt. Mit Schreiben vom 10.03.2016 (siehe Anlage 6) hat der Bezirksausschuss Folgendes vorgebracht:

„Ziffer 1 wurde einstimmig zugestimmt. Folgende Ergänzung wurde mehrheitlich beschlossen: „Der Masterplan wird durch ein umfassendes Konzept zu Park and Ride Anlagen im Münchner Umland mit einem Shuttleservice von BMW erweitert“.

Ziffer 2 und Ziffer 3 wurden ebenfalls einstimmig unterstützt.

Ziffer 4 zur Trambahnführung wurde vom BA 11 mehrheitlich abgelehnt.

Ziffer 5 schließt sich das Gremium mehrheitlich an.

Zusätzlich wurde folgende Ergänzung mehrheitlich beschlossen:

Der BA 11 bestärkt seinen schon wiederholt geäußerten Wunsch nach zeitnaher Verwirklichung einer U-Bahn Verbindungsspanne U 26 zwischen „Am Hart“ und „Kiefern-garten“. Falls stattdessen (temporär) eine Tramverbindungsspanne realisiert werden sollte, bitten wir diese auf dem Streckenabschnitt zwischen Rathenaustraße und der U-bahn-Haltestelle „Am Hart“ nicht in der Knorrstraße zu führen, sondern weiter westlich zwischen dem BMW-FIZ-NordNord und dem neuen Gymnasium.

Dadurch können Verkehrsbehinderungen in der Knorrstraße vermieden und die Anwohner der angrenzenden Wohngebiete von Lärm verschont werden. Von BMW wurde gegenüber dem Bezirksausschussvorsitzenden grundsätzliche Offenheit für diese Lösung signalisiert.“

Stellungnahme:

Zu Ziffer 1 Ergänzung:

Es gibt bereits eine solche Park and Ride Konzeption im Münchner Umland. Eine leistungsfähige Anbindung von den Park and Ride Anlagen Feldmoching und Kiefern-garten/Fröttmaning zum BMW-Gelände ist zum Einen durch die geplante Trambahnverbindung vom U-Bahnhalte Kiefern-garten der U6, zum Anderen durch die U2 vom U-Bahn-hof Feldmoching gegeben. Eine weitere Direktverbindung von der Park and Ride Anlage Garching zum BMW Gelände wird im Verkehrsgutachten zum Masterplan FIZ Future vorgeschlagen. Dieser Vorschlag, dessen Realisierung mit verschiedenen Ver-

kehrsmitteln (Tram, Bus, Seilbahn, o.ä.) denkbar ist, wird im Rahmen des Planungsprozesses Verkehrskonzept Münchner Norden berücksichtigt werden.

Zu Ziffer 4 und zusätzlicher Ergänzung:

Das Thema der vom Bezirksausschuss gewünschten U 2 – U 6 Verbindungsspange an Stelle einer geplanten Trambahn Verbindungsspange, die der Bezirksausschuss mehrheitlich ablehnt, wurde im Beschluss zum Verkehrskonzept Münchner Norden vom 22.10.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) unter Punkt 4.3.1 bereits ausführlich behandelt.

Im Beschluss wird hierzu zusammenfassend dargestellt:

„Die U 26 erzielt durchaus Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖPNV, wenngleich die Auslastung eher unter den Durchschnitt anderer U-Bahn-Strecken fällt.

Die U 26 kann die Verkehrsströme bündeln, erreicht aber in Bau und Betrieb für die erzielbare Verkehrsmenge keine Kostendeckung bzw. finanzielle Tragfähigkeit. Es ergibt sich somit auch keine Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist von den für eine Förderung notwendigen Wert von 1,0 sehr weit entfernt. [...] Weitere Untersuchungen zu möglichen Optimierungen erscheinen aber derzeit nicht vielversprechend. Eine vertiefende Betrachtung der Baukosten, welche bislang nur auf Abschätzungen beruhen, wird das Bewertungsergebnis vermutlich nicht wesentlich verbessern.“

Entsprechend diesen Ausführungen hat der Stadtrat u. a. Folgendes beschlossen:

Antrag der Referentin, Ziffer 2.1:

„Die Verlängerung der Tram 23 zum Kieferngarten und die Tram 24 vom Kieferngarten zum U-Bahnhof Am Hart werden in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen.“

Antrag der Referentin, Ziffer 2.4:

„Die Ergebnisse der Untersuchung zur U 26 entsprechend dem Auftrag des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.01.2014 werden zur Kenntnis genommen. Die Planungen zur U 26 werden derzeit nicht weiterverfolgt, sollen aber bis zu einer Entscheidung über den Bau einer neuen U-Bahn-Entlastungsstrecke im Korridor Implerstraße – Hauptbahnhof – Münchner Freiheit (Projekt „U 9“) offen gehalten werden.“

Somit wird die Trassenführung der Trambahn im Rahmen der entsprechenden Planungsverfahren weiterverfolgt. Eine Entscheidung über die genaue Trassenführung ist nicht Bestandteil des Masterplans FIZ Future.

Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirks:

Der Bezirksausschuss hat sich in seiner Sitzung am 05.04.2016 mit dem Beschlussentwurf befasst und hat mit Schreiben vom 06.04.2016 (siehe Anlage 7) folgende Forderungen nach Änderungen bzw. Anmerkungen zum Antrag der Referentin vorgebracht:

„Zu Ziffer 2: Die hier zur Aufstellung beantragten Bebauungspläne mit Grünordnung sollen nur dann als Satzung erlassen werden, wenn der Anschluss der A99 mit einem Tunnel in der Schleißheimer Straße rechtlich sichergestellt ist.“

Der Bezirksausschuss begründet seine Forderung mit einer anderenfalls für die Bürger „inakzeptablen“ zusätzlichen Verkehrsbelastung der Schleißheimer Straße, die durch die Realisierungsphasen zum Masterplan ausgelöst würde.

„Zu Ziffer 4: Das Wort „insbesondere“ soll gestrichen werden.“

Der Bezirksausschuss begründet seine Forderung damit, dass der Verwaltung kein „Blankoscheck“ zu x-beliebigen Straßenbahnplanungen/Umlandbahnen etc. im Münchner Norden erteilt werden solle. Der Bezirksausschuss erinnert in diesem Zusammenhang an den Auftrag, zu untersuchen, ob und wie der DB-Nordring für eine neue S-Bahn-Verbindung aktiviert werden könne.

„Zu Ziffer 5: Es wird empfohlen, zu prüfen, ob ein einschlägiges externes Fachplanungsbüro mit der Vorbereitung eines genehmigungsfähigen Planfeststellungsantrages beauftragt werden kann und dadurch Zeit hereingearbeitet werden kann. Bis Mitte 2016 sollte geklärt sein, ob ein Straßentunnel verwirklicht werden kann.“

„Zu Ziffer 6: Ziffer 5 soll weiterhin der Beschlussvollzugskontrolle im Halbjahrestakt unterliegen.“

Stellungnahmen:

Zu Ziffer 2:

Bereits im Eckdatenbeschluss FIZ Future vom 18.12.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13463) sowie im Beschluss zum Verkehrskonzept Münchner Norden vom 22.10.2014 (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 01145) hat die Verwaltung zur Forderung des Bezirksausschusses 24, dass das FIZ nur mit einem Autobahnanschluss der Schleißheimer Straße mit einem Tunnel an die A 99 erweitert werden soll, Stellung genommen. Das Verkehrsgutachten hat jedoch ergeben, dass eine verträgliche Abwicklung des durch die Erweiterung des FIZ entstehenden Verkehrsaufkommens grundsätzlich auch ohne eine Verlängerung der Schleißheimer Straße möglich ist. Für eine zwingende Verknüpfung der rechtlichen Sicherung der Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A 99 mit der Satzung der Bebauungspläne besteht somit keine hinreichende Rechtsgrundlage.

Der Forderung des Bezirksausschusses zu Ziffer 2. kann deshalb nicht gefolgt werden.

Zu Ziffer 4:

Durch Ziffer 4 des Antrags der Referentin wird die Verwaltung nicht ihrer Pflicht entzogen, Untersuchungsergebnisse zu ÖPNV-Maßnahmen mit der Politik zu diskutieren und sich von dieser erst dann zu konkreten Planungen beauftragen zu lassen. Mit dem Zusatz „insbesondere“ soll vielmehr verdeutlicht werden, dass es über die genannten Verlängerungen hinaus durchaus auch weitere sinnvolle Ergänzungen des ÖPNV-Netzes geben kann, die von den Stadtwerken untersucht werden könnten. Selbstverständlich würden diese – wie bisher auch – den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt werden.

Der Forderung des Bezirksausschusses zu Ziffer 4. kann deshalb nicht gefolgt werden.

Zu Ziffer 5:

Wie der Bezirksausschuss ausführlich erläutert, kann eine Entscheidung über eine Verlängerung der Schleißheimer Straße erst nach einem aufwändigen und zeitintensiven Planungsprozess möglich sein. Der Forderung, dass bis Mitte 2016 geklärt sein soll, ob ein Straßentunnel verwirklicht werden kann, kann daher auch nicht nachgekommen werden.

Die Beauftragung eines einschlägigen externen Fachplanungsbüros mit der Vorbereitung eines genehmigungsfähigen Planfeststellungsantrages ist nicht sinnvoll. Eine entsprechende notwendige Ausschreibung, die anzusetzende Dauer für die Einarbeitung des Gutachters und die Erstellung der Antragsunterlagen durch den Gutachter würden entgegen der Absicht des Bezirksausschusses zu erheblichen Verzögerungen des Verfahrens führen.

Der Forderung des Bezirksausschusses zu Ziffer 5. kann deshalb nicht gefolgt werden.

Zu Ziffer 6:

In Anbetracht der Dauer der jeweiligen Verfahrensschritte ist eine halbjährige Beschlussvollzugskontrolle zu Antragsziffer 5 nicht zielführend. Der Bezirksausschuss wird verfahrensabhängig über den Sachstand informiert.

Die Forderung des Bezirksausschusses zu Ziffer 6. kann nur entsprechend den Ausführungen berücksichtigt werden.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 - Milbertshofen-Am Hart und 24 - Feldmoching-Hasenberg haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Rieke, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag der Referentin, insbesondere zu den unter Buchstabe A), Ziffer 5. formulierten Zielen und Inhalten des Masterplans und zu den unter Ziffer 6. dargestellten Entwicklungsschritten und Maßnahmen der Qualitätssicherung sowie die Inhalte der Broschüre Masterplan FIZ Future (Anlage 4) werden zur Kenntnis genommen.
2. Für die beiden im Übersichtsplan vom 12.11.2015 (Anlage 5) schwarz umrandeten Gebiete sind auf Grundlage des vorliegenden Masterplans die Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 2116 und 2117 aufzustellen.
Der Übersichtsplan vom 12.11.2015 ist Bestandteil dieses Beschlusses.
3. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, in Zusammenarbeit mit der Verwaltung die Möglichkeiten einer Erweiterung der Taktverdichtung auf der U-Bahnlinie U2 über die Anforderungen des Nahverkehrsplans hinaus als Zusatzaufgabe Linienverkehr zu untersuchen.
4. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, in Zusammenarbeit mit der Verwaltung weitere Varianten der Trambahnführung im Münchner Norden (insbesondere Verlängerung nach Süden über die Schleißheimer Straße bis zum Petuelring und nach Norden bis Fröttmaning) zu untersuchen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt entsprechend dem Auftrag des Stadtrats vom 22.10.2014 (Verkehrskonzept Münchner Norden, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) beauftragt, die Voraussetzungen für die Einleitung einer Vorplanung zur Verlängerung der Schleißheimer Straße zu erarbeiten und die Ergebnisse dem Baureferat zur Einleitung der nächsten Planungsschritte bis Mitte 2016 zu übergeben.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenografischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/41 V

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 11
3. An den Bezirksausschuss 24
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An das Sozialreferat
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An das Staatliche Bauamt München 1
13. An die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/01
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/12
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/4
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/41 P
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/5
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/54
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA III
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/41 V