

FIZ FUTURE MASTERPLAN

ANLAGE ZUM STADTRATSBESCHLUSS

NOVEMBER 2015

ANLAGE 4

1 - Anlass und Verfahren	3	6 - Landschaftskonzept	70
2 - Ergebnis	5	6.1 FIZ Höfe und Pocket Parks	71
2.1 Umgriff Masterplan	6	6.2 Nachbarschaftsgarten	72
2.2 Vergleich Wettbewerb / Masterplan	7	6.3 Knorrstraße	77
2.3 Luftbild Rendering	8	6.4 Max-Diamand-Straße	79
2.4 Übersicht Funktionen	9	6.5 Schleißheimer Straße	81
3 - Anforderungen und Grundlagen	10	7 - Verkehr	83
3.1 Anforderungen	11	7.1 Verkehrskonzept Individualverkehr	84
3.2 Grundlagen	12	7.2 Verkehrskonzept ÖPNV	86
3.3 Eigentumsverhältnisse	23	7.3 Verkehrskonzept BMW	89
3.4 Anmerkungen Preisgericht und Nachbarschaftsdialog - WB 2014	24	7.4 ÖPNV Trasse Nachbarschaftsgarten	92
4 - Konzept Masterplan	26	7.6 Hauptzufahrt	93
4.1 KernZone	29	7.7 Am Hart - Knorrstraße	96
4.2 Städtebau	31	7.8 Bahnstromtrasse	97
4.3 Gebäudetypologien	34	8 - Nachhaltigkeit	98
4.4 Gestaltungsprinzipien	36	9 - Funktionen	103
5 - Masterplan Teilgebiete	37	9.1 Gastronomie FIZ	104
5.0 I+II +III Übersicht	39	9.2 Kindertagesstätten	105
5.1 I - FIZ Kern	41	9.3 Sicherheitskonzept FIZ	106
5.2 II - FIZ Süd	42	9.4 Brandschutz FIZ	107
5.3 III - Polizei	43	10 - Maßnahmenplan	108
5.4 IV - Wagnerareal	45	10.1 Entwicklungsschritte	109
5.5 V+VI - Hufelandstraße	47		
5.6 VII - Lauchstädter Straße	49		
5.7 VIII - IT Zentrum BMW	50		
5.8 IX - Max-Diamand-Straße	51		
5.9 X - Detmoldstraße	53		
5.10 XI - Fritz-Bender-Stiftung	54		
5.11 XII+XIII - Schleißheimer Str. / Panzerbrücke	55		
5.12 XIV - FIZ Nord	59		
5.13 XV - FIZ Nord Nord	60		

* Kapitel 1 und 3: Auszüge aus Wettbewerbsauslobung
(Darstellungen teilweise aktualisiert)

ANLASS DES MASTERPLANS

BMW ist eines der größten Industrieunternehmen in Deutschland und einer der größten und bedeutendsten Arbeitgeber der Landeshauptstadt München. Die Automobilbranche zählt zu den Schlüsselbranchen der Landeshauptstadt. BMW beschäftigt derzeit in München ca. 37.000 Mitarbeiter.

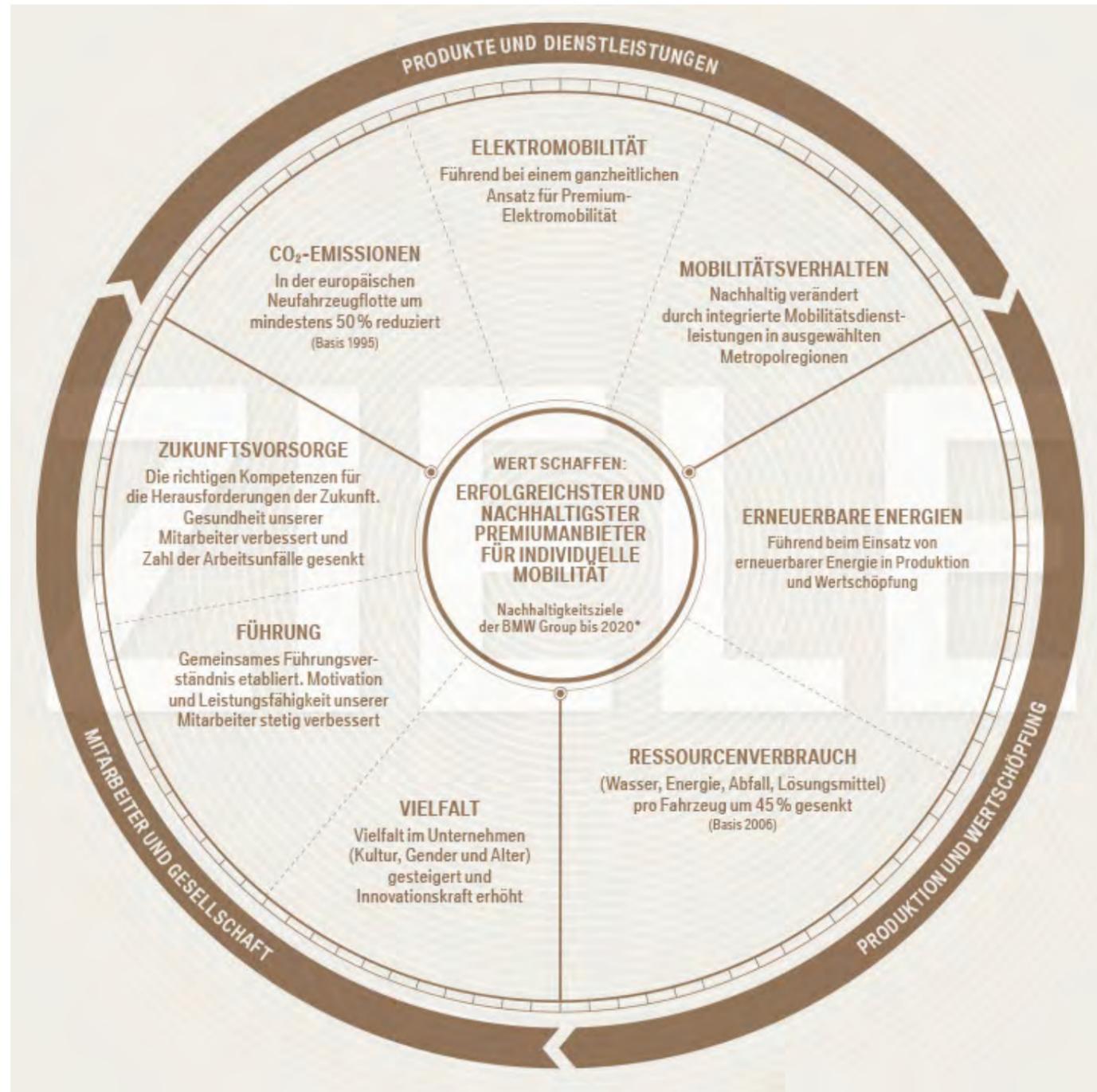
Das BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum, kurz FIZ, gilt als eines der modernsten Entwicklungszentren weltweit und bildet das technische Herzstück von BMW. Hier findet die Forschung und Entwicklung des Unternehmens statt. Zusammen mit der Unternehmenszentrale „Vierzylinder“, dem Stammwerk und der BMW Welt prägt es den Münchener Norden. Das FIZ ist mit den angrenzenden angemieteten Liegenschaften mit etwa 26.000 Arbeitsplätzen auf 1 Mio. qm Nettogeschosfläche der größte BMW Standort. Um das FIZ haben sich zudem Zulieferbetriebe mit ca. 5.000 Arbeitsplätzen angesiedelt.

Vor dem Hintergrund einer ständig zunehmenden Internationalisierung bekennt sich BMW bewusst zum Standort München und möchte diesen langfristig festigen und ausbauen. Die Optimierung und Erweiterung des FIZ ist elementarer Bestandteil zum Erreichen dieses Ziels. Ein attraktives Umfeld und eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sind in diesem Zusammenhang wichtige Voraussetzungen, um die Arbeitsfähigkeit auch langfristig gewährleisten zu können.

Durch das stetige Unternehmenswachstum von BMW, durch die technologischen Veränderungen (z.B. E-Mobilität, neue Materialien, zunehmende Vernetzung) und durch neue Arbeitszeit- und Arbeitsplatzmodelle ergeben sich mittel- und langfristig erforderliche Flächen- und Restrukturierungsbedarfe am Standort FIZ.

Das Projekt FIZ Future soll zukünftige Bedarfe definieren und mit der Erarbeitung eines Masterplanes einen abgestimmten Rahmen für deren geregelte Entwicklung schaffen.

BMW FIZ Future Masterplan, München - 11/2015
Textauszüge aus Wettbewerbsauslobung, Darstellungen teilweise aktualisiert



© [phase eins]

VERFAHREN

Im Hinblick auf die Belange der Wirtschaftsförderung unterstützt die LHM nachdrücklich die Planungen für die Erweiterung des Standortes FIZ Future im Münchener Norden zur Sicherung einer langfristigen Entwicklung von BMW an seinem Stammsitz. Entsprechend wurde am 18. Dezember 2013 der Eckdatenbeschluss von der Vollversammlung beschlossen (Sitzungsvorlage 08-14/V 13463). Dieser beschreibt die Projektziele und entsprechende Rahmenvorgaben.

In einem ersten Verfahrensschritt wurden die Projektziele bereits frühzeitig mit den betroffenen Bezirksausschüssen Milbertshofen-Am Hart und Feldmoching-Hasenbergl, den Bürgern sowie den vom Planungsumgriff betroffenen Eigentümern diskutiert.

Um einen größtmöglichen Dialog zwischen den Teilnehmern und dem Preisgericht, aber auch um eine weitere Integration von Anregungen der Nachbarschaft zu ermöglichen, wurde ein Wettbewerb in zwei Stufen ausgeschrieben. Nach der Entscheidung des Preisgerichts zur 1. Stufe fand eine Veranstaltung mit der Nachbarschaft statt (2. Nachbarschaftsdialog), in der die Ergebnisse der 1. Stufe präsentiert wurden und Anregungen aufgenommen wurden, die den Teilnehmern der 2. Stufe zur Verfügung gestellt worden waren.

Am 25. September 2014 fand die Preisgerichtssitzung der 2. Wettbewerbsstufe in München statt. In einem einstimmigen Beschluss hat das Preisgericht den Entwurf von HENN München und Topotek Berlin mit dem ersten Preis ausgezeichnet.

Der Siegerentwurf von HENN ist nun Grundlage zu einem intensiven kooperativen Planungsprozess von Planern, Bauherrenschaft, Vertretern der LHM und den Bürgern der Stadt sein. Der Masterplan soll einen abgestimmten Rahmen für eine geregelte Entwicklung schaffen, um somit die langfristigen Ziele für BMW, die Nachbarschaft und die Landeshauptstadt München (LHM) zu sichern.

FIZ FUTURE MASTERPLAN 1 - ANLASS UND VERFAHREN

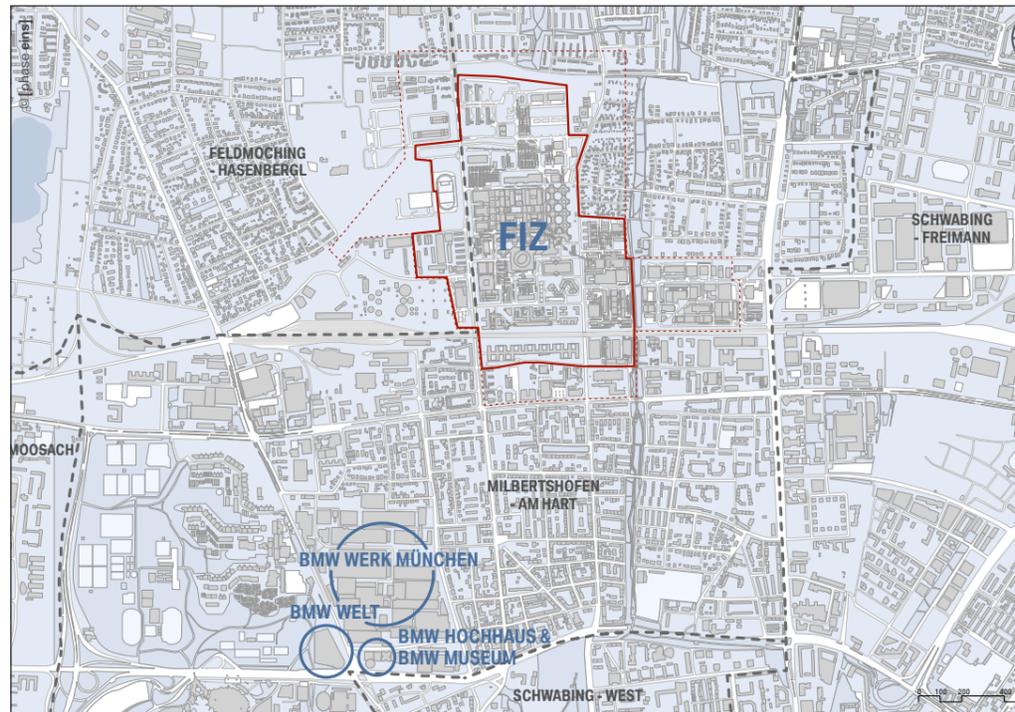
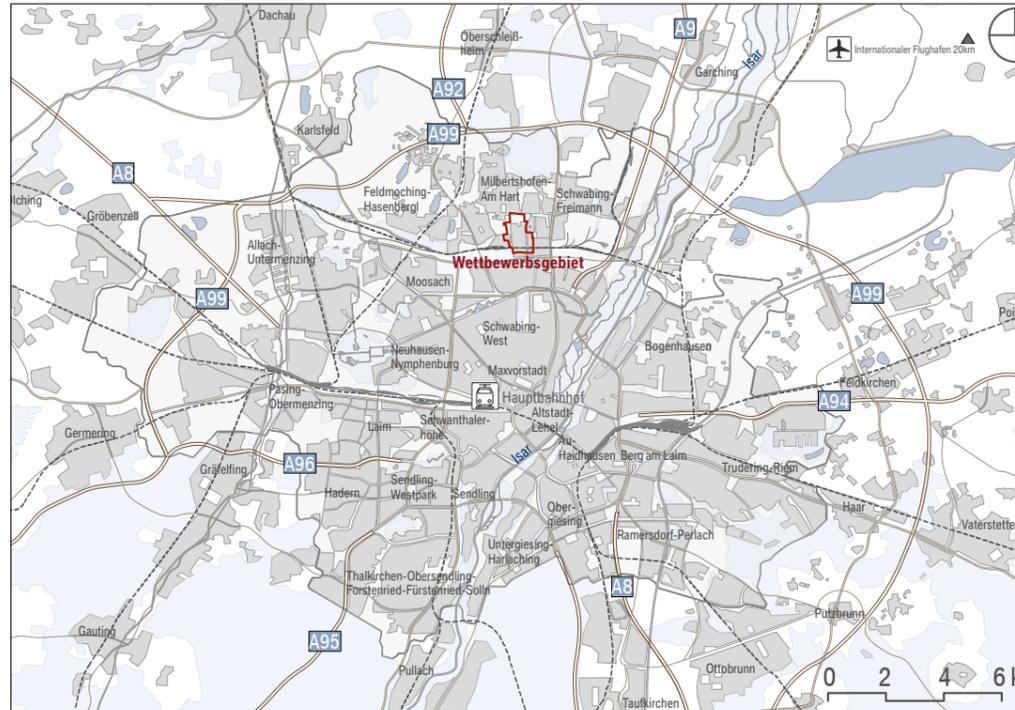
STANDORT UND PROJEKT

Das FIZ befindet sich im Norden der Landeshauptstadt München, in unmittelbarer Nähe zum Frankfurter Ring. Der Standort ist für BMW durch die Nähe zur Konzernzentrale und zum Stammwerk von strategischer Bedeutung. Zugleich ist das FIZ ein elementarer Bestandteil der Stadtstruktur des Münchner Nordens.

Das Planungsgebiet reicht über das des heutigen FIZ hinaus. Zur Sicherung des zusätzlichen Flächenbedarfs hat BMW zusätzliche Flächen erworben. Zugleich werden nicht im Besitz von BMW befindliche Flächen in das Projekt miteinbezogen, um eine nachhaltige städtebauliche und verkehrplanerische Entwicklung sicherzustellen.

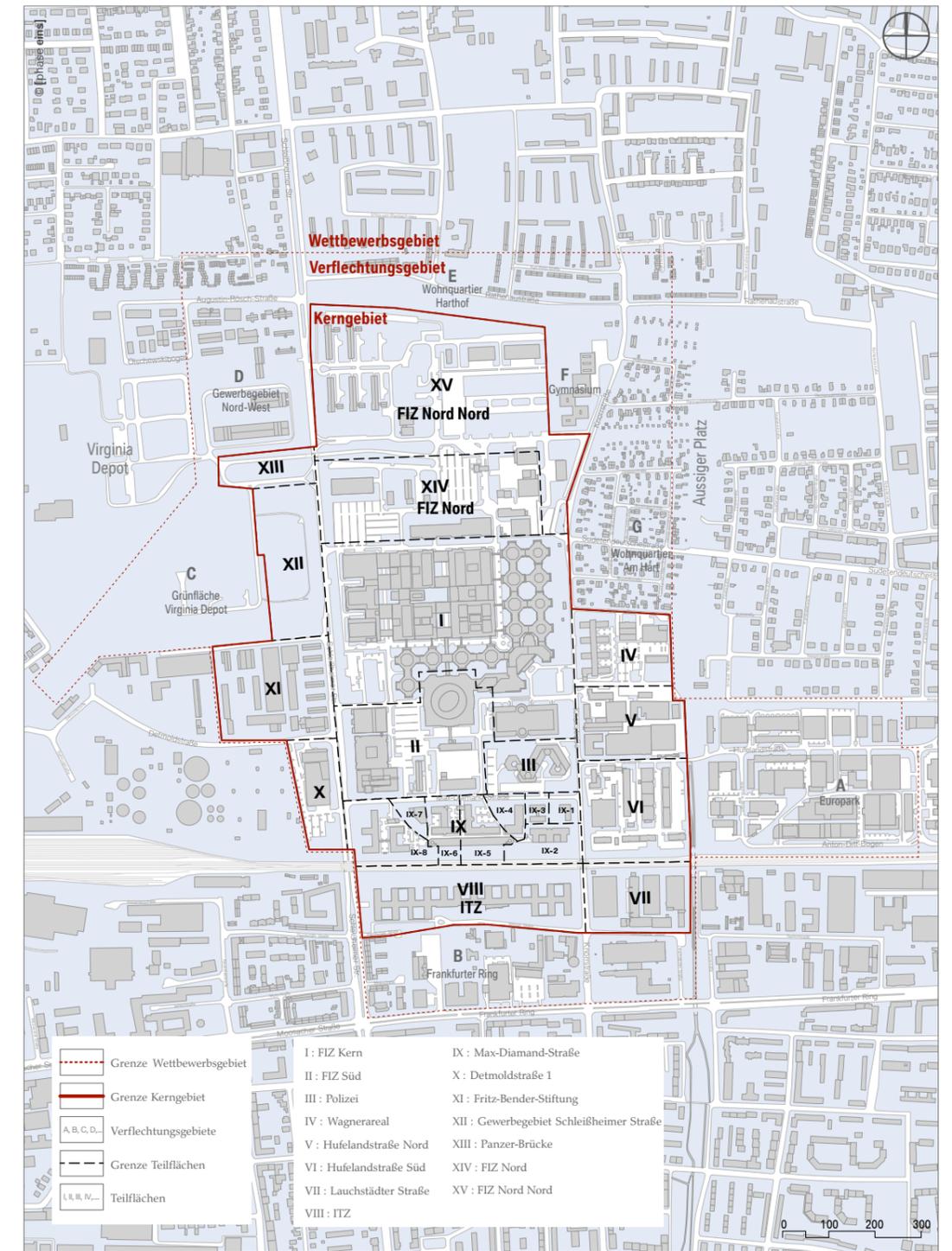
Das Planungsgebiet wird aufgeteilt in ein Kerngebiet und ein umliegendes Verflechtungsgebiet.

Mit diesem erweiterten Betrachtungsgebiet sind sowohl der 11. Stadtbezirk Milbertshofen-Am Hart als auch der 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenbergl von der Planung berührt.



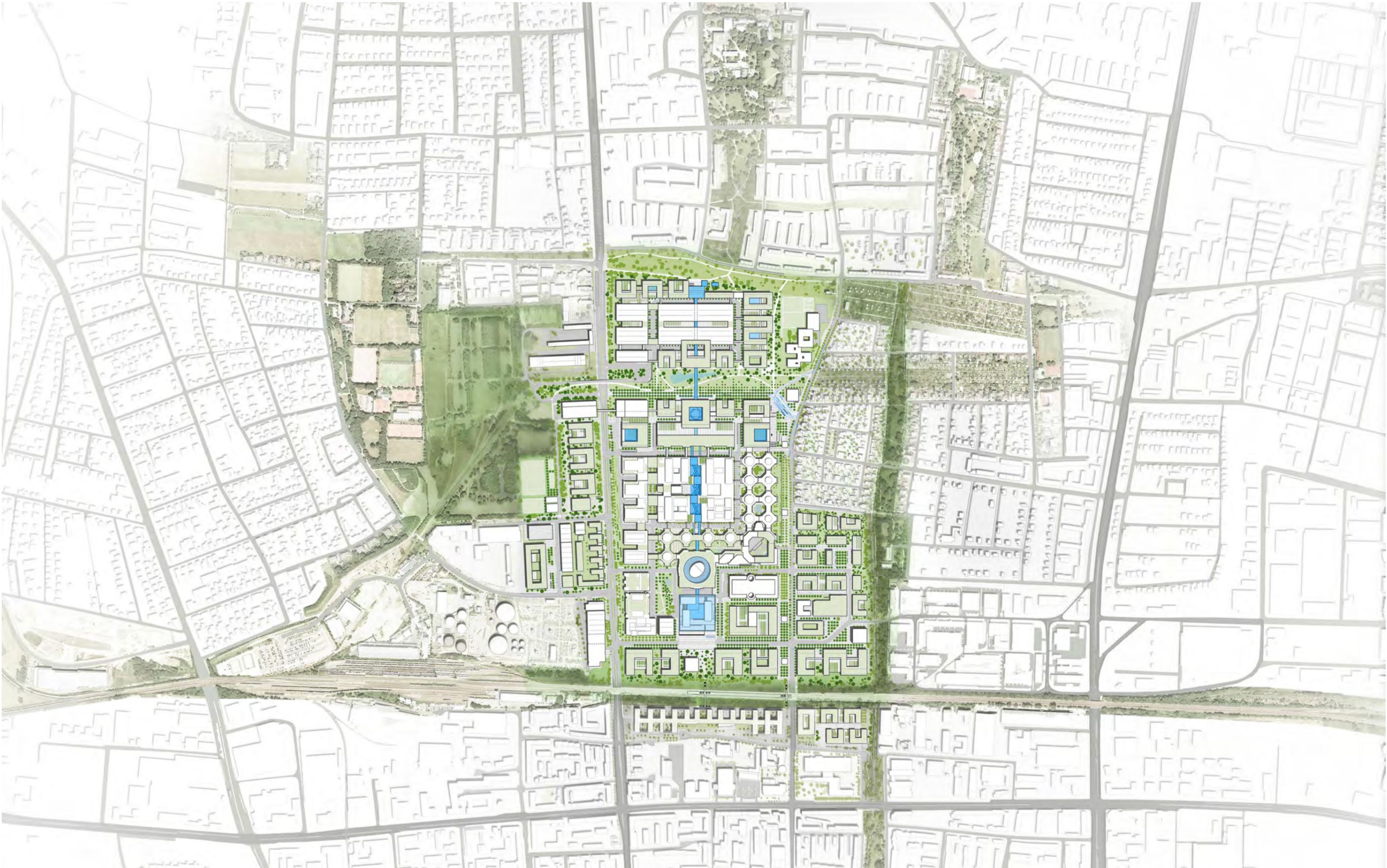
Lage Planungsgebiet

TEILBEREICHE



Planungsgebiet mit Teilgebieten

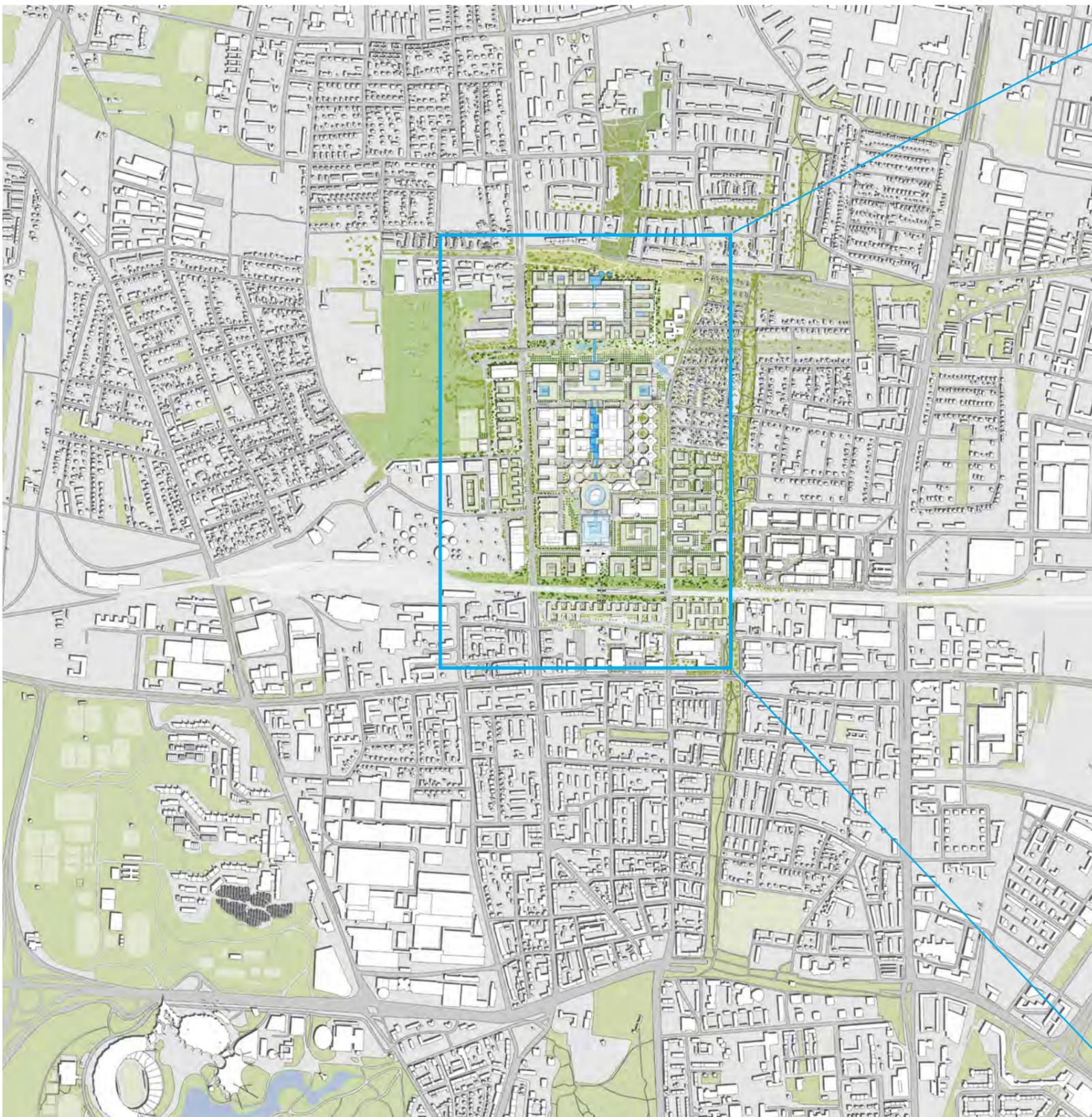
FIZ FUTURE MASTERPLAN 2 - ERGEBNIS



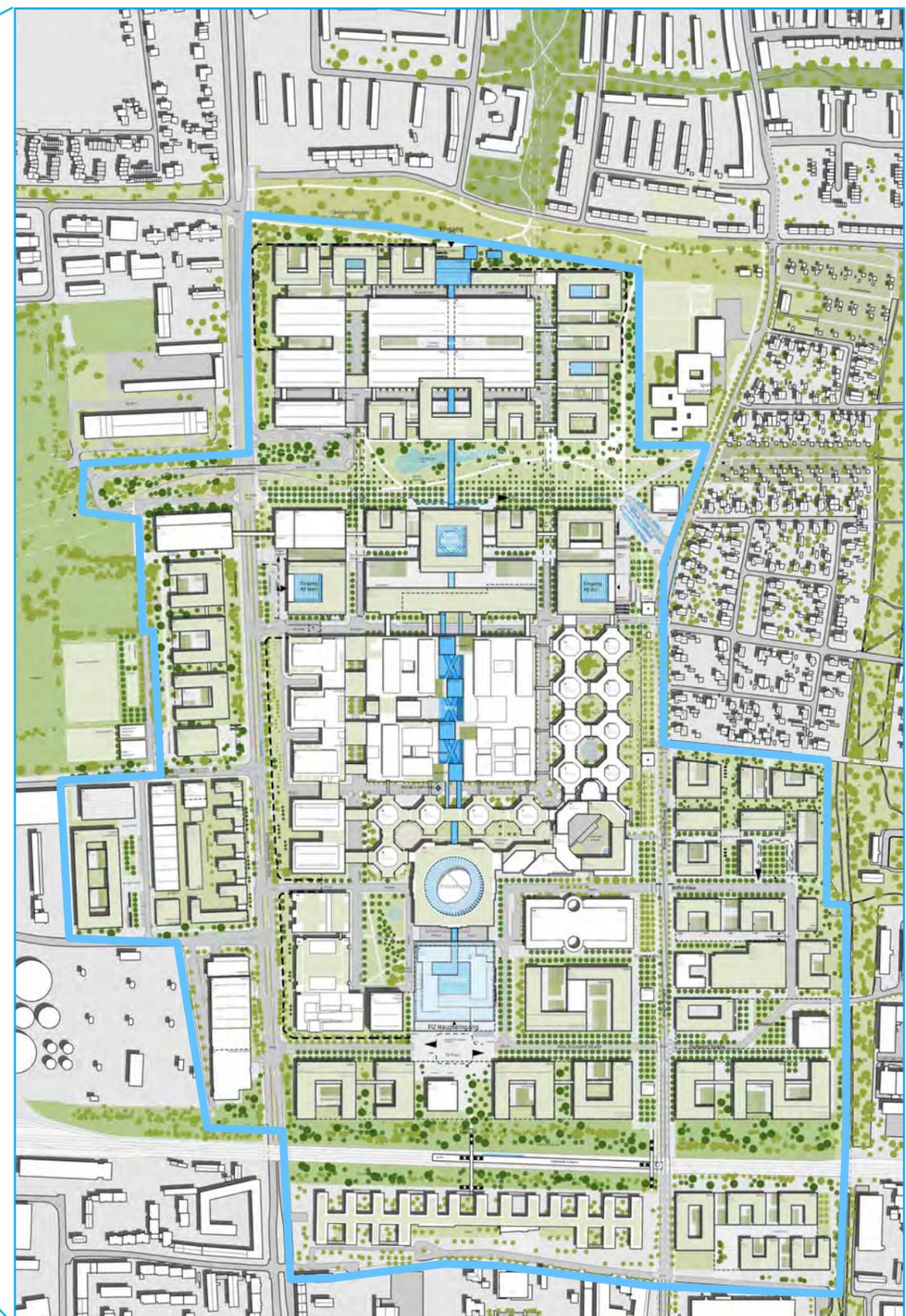
FIZ FUTURE MASTERPLAN

2.1 UMGRIFF MASTERPLAN

ÜBERBLICK



UMGRIFF MASTERPLAN

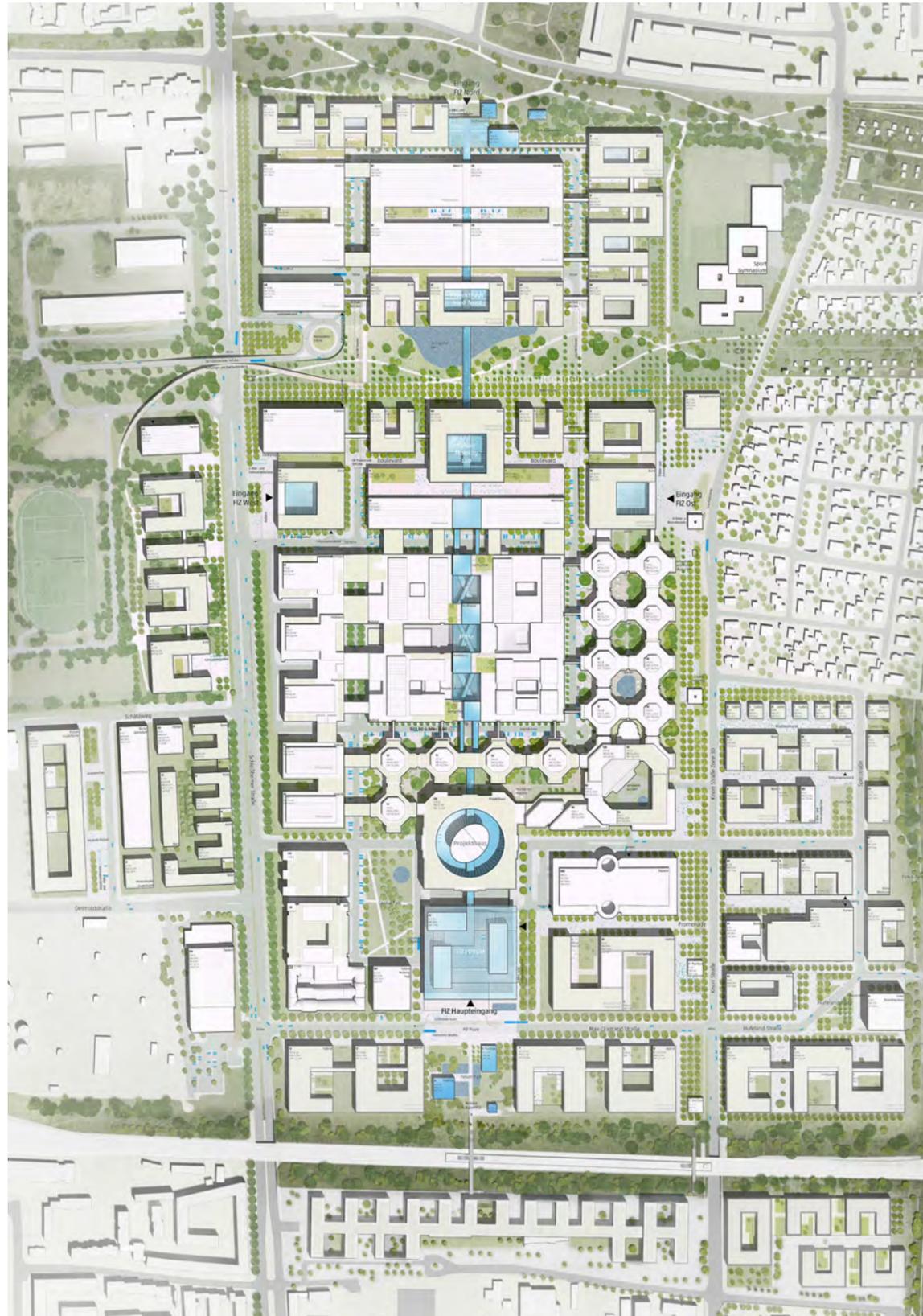


— GRENZE UMGRIFF MASTERPLAN

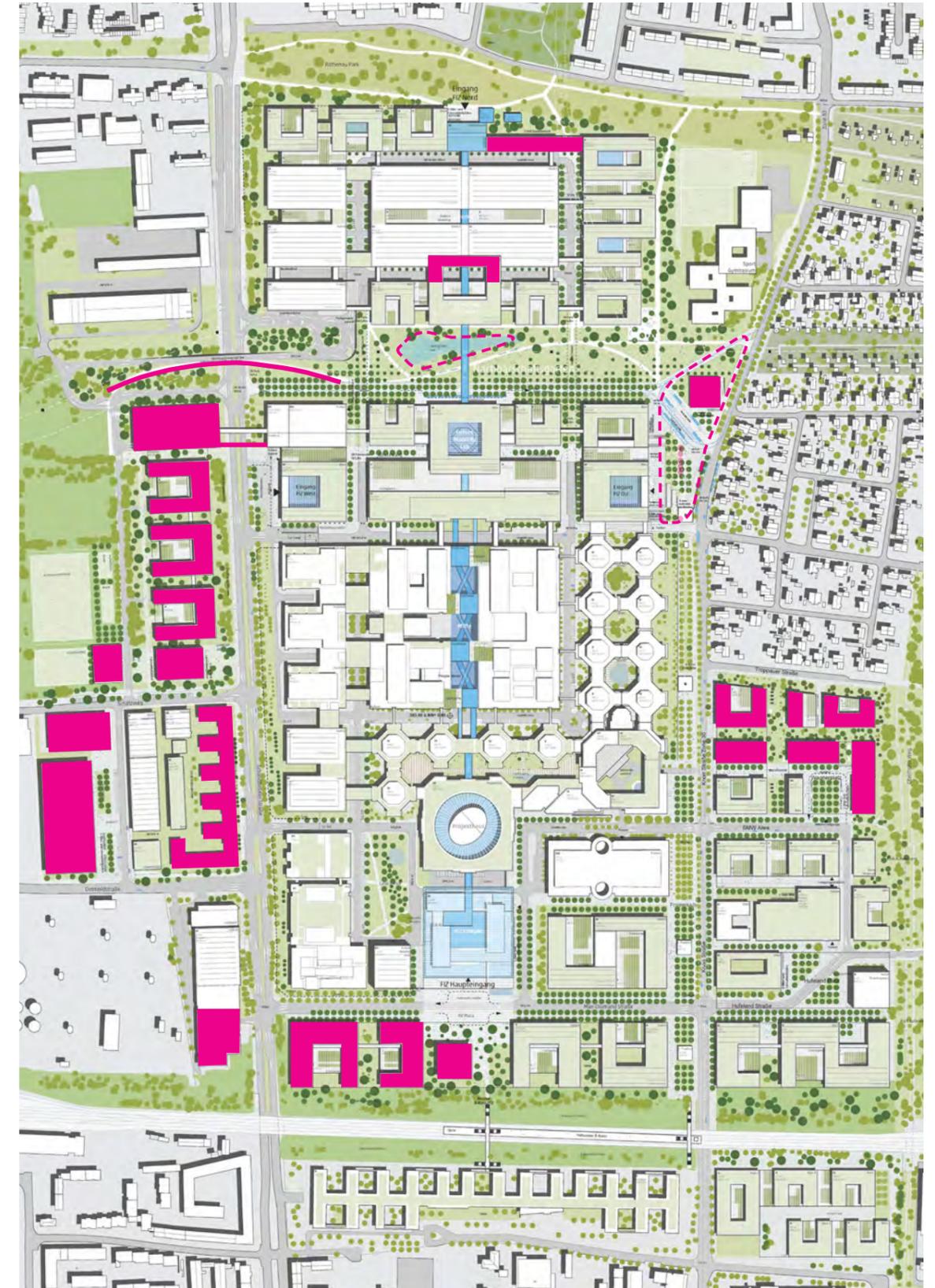
FIZ FUTURE MASTERPLAN

2.2 VERGLEICH WETTBEWERB / MASTERPLAN

WETTBEWERB 2014



MASTERPLAN 2015



 Veränderung gegenüber WB

FIZ FUTURE MASTERPLAN 2.3 LUFTBILD RENDERING



FIZ FUTURE MASTERPLAN

3 - ANFORDERUNGEN UND GRUNDLAGEN

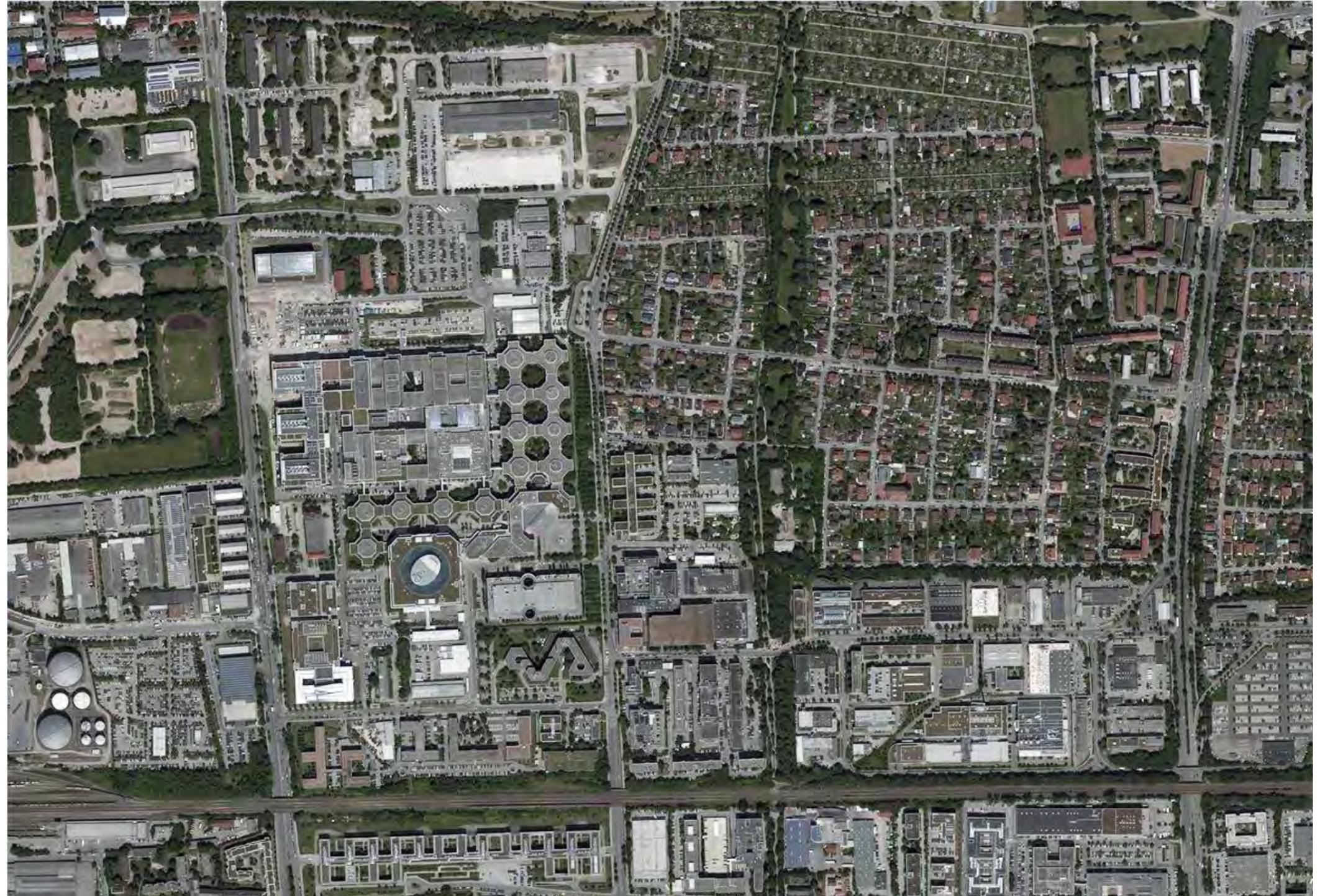
ZIELVORSTELLUNG

Mit dem Masterplan soll der Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung der Bebauungsstruktur definiert werden, die das Gesamtbild des zukünftigen FIZ prägen wird, welches gegenüber der ursprünglichen Planung aus den 1980er-Jahren um ein Vielfaches gewachsen sein wird.

Der Masterplan soll die Grundlage bilden für eine flexible Umsetzung verschiedener Nutzungs-Logistik-Typologien und für eine angemessene Integration des FIZ in seine Nachbarschaft.

Zudem sollen die Grundlagen für einen effektiven Anschluss an das vorhandene Verkehrsnetz bzw. dessen Ausbau außerhalb wie innerhalb des FIZ aufgezeigt werden.

Darüber hinaus soll auch der Rahmen für die Entwicklung einer insgesamt attraktiven Arbeitswelt geschaffen werden.



FIZ FUTURE MASTERPLAN

3.1 ANFORDERUNGEN

PLANUNGSUMFANG

Die Aufgabe beinhaltet eine Definition zu folgenden Teilthemen unter Berücksichtigung der Gestaltungs- und Nachhaltigkeitsziele:

- Bebauungsstruktur (Grenzen, Dichte, Höhe, Gebäudetypologie), die die funktionalen Anforderungen der BMW Group sicherstellt (Logistik, interne Wege, Nutzungsverteilung, Topografie)
- Entwicklungsszenarien (Nachweis der Realisierung in Bauphasen mit den beiden für den Wettbewerb definierten Ausbaustufen 2025 und 2050 vor dem Hintergrund der planungsrechtlichen Flächenoptionen und Geltungsbereichen)
- Grünplanung (Grün- und Wegevernetzung, öffentlich nutzbare und interne Aufenthaltsbereiche, und Grünausstattung insbesondere mit Baum- und Gehölzstrukturen und Gründächern sowie straßenbegleitendem Grün)
- Externe und interne verkehrliche Erschließung (motorisierter und nichtmotorisierter Individualverkehr (IV) sowie öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und ruhender Verkehr)
- Infrastruktur (Ausweisung von Flächen für zentrale BMW interne und öffentliche Einrichtungen, wie z.B. Gastronomie, Werksfeuerwehr, Einzelhandel und Kindertagesstätten, Technische Infrastruktur)
- Optionen für flexible Funktionsverteilung und Flächennutzung inklusiv etwaiger Ersatzgrundstücke im Fall von Grundstückstauschgeschäften für Gemeinbedarfsflächen im Kerngebiet
- Gliederung in öffentlich zugängliche und in mehreren Sicherheitsstufen gesicherte Bereiche

Im Kerngebiet sollen in zukünftigen Planungen alle Themen des Masterplans umgesetzt werden, wobei zu den Teilflächen des Kerngebiets unterschiedliche Vorgaben formuliert werden, die durch technische und/oder planungsrechtliche Vorgaben bedingt sind.

Im Verflechtungsgebiet soll im Rahmen des Masterplans keine Überplanung erfolgen. Die sieben Teilthemen sollen jedoch bei der Planung der verkehrstechnischen und freiraumplanerischen Vernetzung des Areals mit seinem Umfeld besonders beachtet werden. Hierzu sind Vorschläge für Maßnahmen auch im Verflechtungsgebiet vorgesehen.

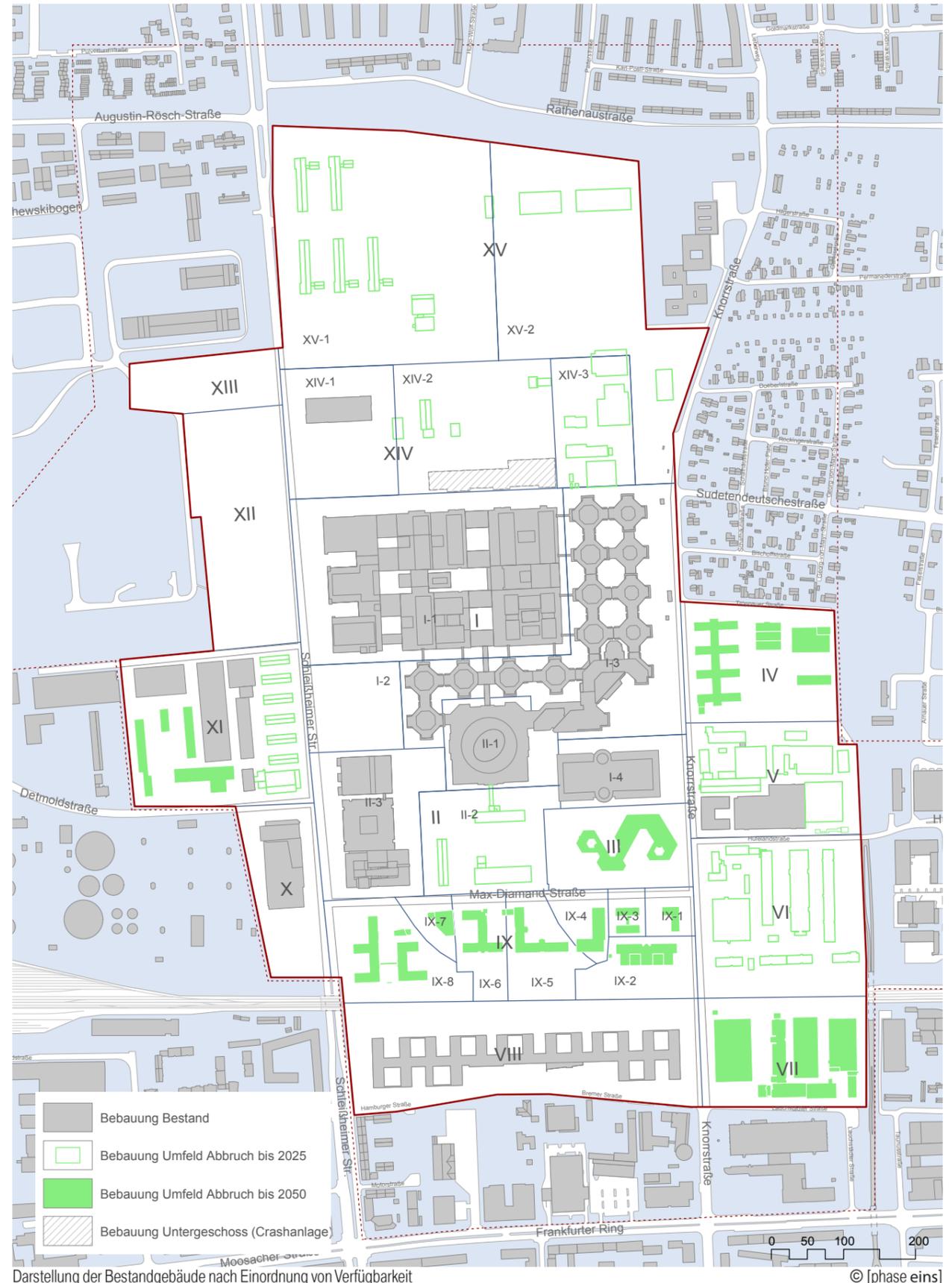
AUSBAUSTUFEN 2025 / 2050

Der Masterplan soll einen langfristig gültigen, robusten Rahmen für den Ausbau des Standorts geben und Grundlage für eine flexible Umsetzung in verschiedenen Phasen der konkreten Baurechtsschaffung (z.B. Bebauungsplanänderungen, neue Bebauungspläne) und, darauf aufbauend, der konkreten Objektplanung sein.

Darzustellen ist die Umsetzung des Bedarfsprogramms in zwei Ausbaustufen, bei denen die Vorgaben zur Verfügbarkeit der bestehenden Gebäude für einen etwaigen Ersatz zu berücksichtigen sind. Dazu sind die Bestandsgebäude und Flächen in drei Kategorien eingeordnet. Die Kategorien geben Auskunft über die zeitliche Perspektive der Neuordnung. Die Zuordnung ist im Lageplan dargestellt:

- Kategorie bis 2025 Gebäude und Flächen, die mehr oder weniger ab sofort bis spätestens 2025 verfügbar sind
- Kategorie bis 2050 Gebäude, die zwischen 2025 und 2050 verfügbar werden
- Kategorie Erhalt Gebäude, die über 2050 hinaus erhalten bleiben sollen

Diese Kategorisierung beinhaltet auch Aussagen zu Grundstücken, die nicht im Eigentum von BMW sind.



Darstellung der Bestandsgebäude nach Einordnung von Verfügbarkeit

PLANUNGSRECHT, WIRTSCHAFTLICHKEIT UND MACHBARKEIT

Planungsrechtlich wird der größte Teil des Kerngebiets bereits von zahlreichen rechtsverbindlichen Bebauungsplänen geregelt. Es ist ein wesentlicher Teil der Aufgabenstellung und Ziel des Masterplans, unter Gesamtbetrachtung des Kerngebiets, die bestehenden Bebauungspläne bezüglich Nutzungsmaßdichte (Nachverdichtung) sowie punktueller Überschreitungsmöglichkeiten festgesetzter Höhenentwicklungen zu überprüfen. Dies soll vor allem den FIZ Kernbereich betreffen (Bebauungspläne Nr. 948b, 1877), die Teilfläche XIV (FIZ Nord - Bebauungsplan Nr. 1939a) sowie die Max-Diamond-Straße und östliche Knorrstraße (Bebauungspläne Nrn. 1948, 1505b, 948a, 813).

Darüber hinaus soll der Masterplan innerhalb dieser Gesamtbetrachtung auch planungsbedürftige Bereiche definieren und hier Rahmenvorgaben für die Entwicklung insbesondere auf dem Gelände der ehemaligen Kronprinz-Rupprecht-Kaserne treffen (Teilbereich XV). Dabei darf es nicht zum Verlust von bestehendem Baurecht kommen. Das gilt insbesondere auch für die Grundstücke im Fremdeigentum.

Nach entsprechender Abwägung aller zum jetzigen Zeitpunkt erkennbaren öffentlichen und privaten Belange sollen durch die zukünftige Baurechtschaffung im Teilbereich XV (FIZ Nord Nord), durch Ausnutzung des Baurechts im Teilbereich XIV (FIZ Nord) und unter Berücksichtigung ggf. möglicher punktueller Nachverdichtungen innerhalb bestehenden Baurechts insgesamt die Voraussetzungen geschaffen werden, etwa 10.000 bis 15.000 zusätzliche Arbeitsplätze im gesamten Wettbewerbsgebiet anzusiedeln.

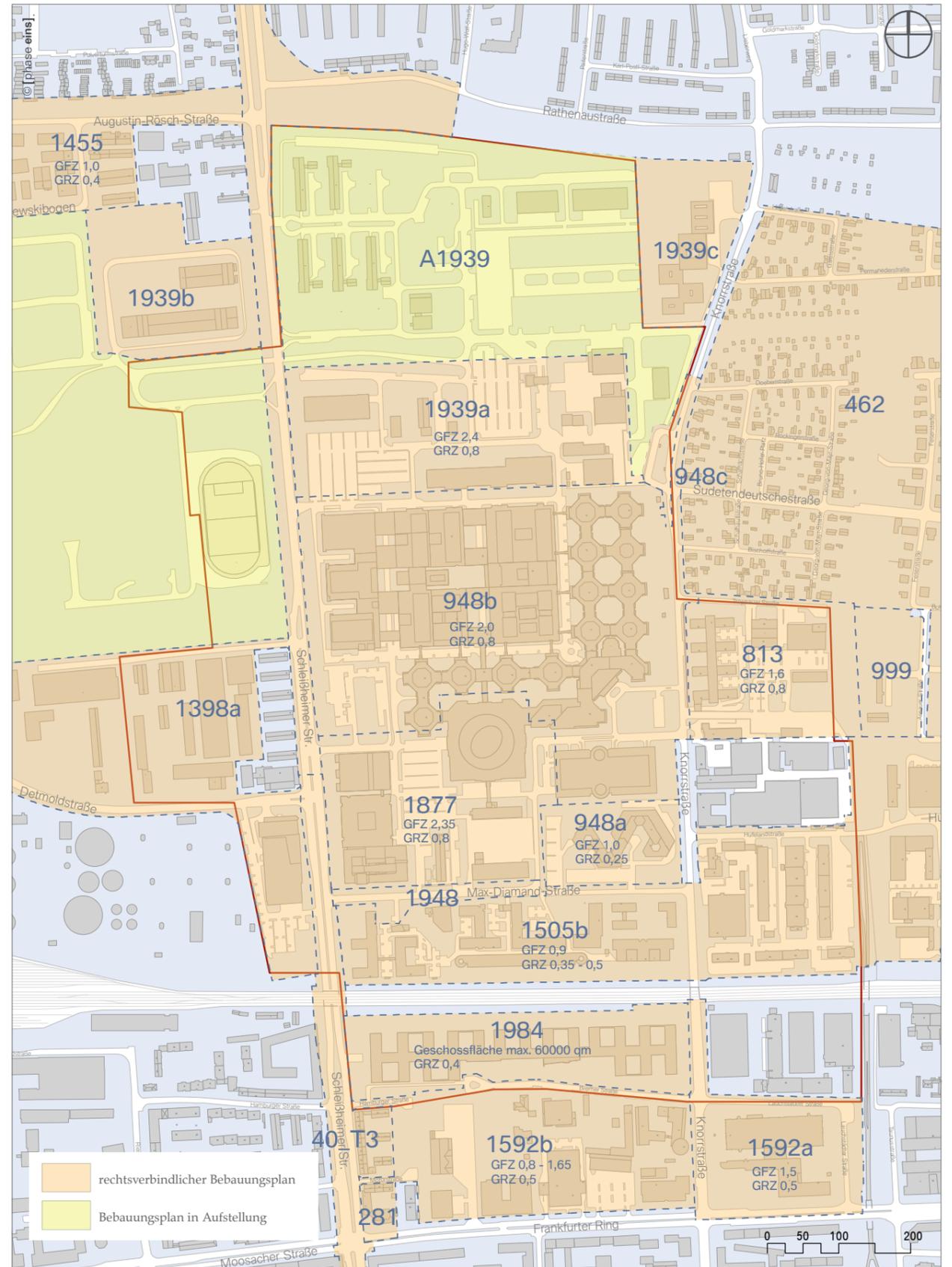
Um die erforderlichen Flächen des Bedarfsprogramms bis 2025 zu realisieren, ist in der Bilanz, inklusive der

durch die Bebauungspläne im Kerngebiet gesicherten oberirdischen Geschossfläche, eine Erhöhung um ca. 500.000 qm oberirdische Geschossfläche erforderlich und bis 2050 um weitere ca. 300.000 qm oberirdische Geschossfläche. Darin beinhaltet sind die Flächen östlich der Knorrstraße und westlich der Schleißheimer Straße.

Als wesentlicher Teil der nachhaltigen Gültigkeit des Masterplans gilt dessen Flexibilität für eine Ausnutzung in alternativen Entwicklungsszenarien. Neben der Erfüllung der mit dem Bedarfsprogramm für die Ausbaustufen 2025 und 2050 definierten Flächenanforderungen ist die Robustheit des städtebaulichen und verkehrstechnischen Rahmens für eine Bebauung mit alternativen Bebauungsszenarien zu berücksichtigen.

Die bisherigen Grundstücksgrenzen, respektive die Grenzen zwischen unterschiedlichen Eigentümern, sowie die Grenzen der Bebauungspläne sollten eingehalten werden. Begründete Ausnahmen, wie z.B. die Anpassung von bestehenden Bebauungsgrenzen zur Ermöglichung einer baulichen Differenzierung und/oder die Zusammenlegung von Gültigkeitsbereichen von Bebauungsplänen, sind jedoch zulässig. Seitens der Planer ist darauf zu achten, dass kein Grundeigentümer durch den städtebaulichen Entwurf schlechter gestellt wird als bisher.

Die geplante Wendeschleife für die Straßenbahn nördlich des U-Bahnhofs "Am Hart" sowie die bestehende U-Bahntrasse und der Bereich der geplanten U-Bahntrasse im nordöstlichen Teil des Wettbewerbsgebiets sind bei der Planung zu beachten.



rechtsverbindliche Bebauungspläne 2015

STÄDTEBAU

Das Planungsgebiet wird bislang städtebaulich von der großmaßstäblichen und heterogenen Flächen- und Bebauungsstruktur des FIZ und der Kronprinz-Rupprecht-Kaserne/Virginia-Depot geprägt. Die beschriebenen Flächen bilden einen deutlichen Kontrast zu den umgebenden, teilweise kleinteiligen Quartieren mit Wohnsiedlungen und offeneren Gewerbeflächen und bilden gegenüber diesen ein abgeschlossenes Quartier.

Durch die Vorgaben des Masterplans zu Baufeldern, Dichte, Baufluchten, Baugrenzen und Baulinien, zu Höhen, Außenräumen, zur Verkehrserschließung und der Funktionsverteilung soll der städtebauliche und stadträumliche Rahmen für die zukünftige geordnete Neu- und Ersatzbebauung im Kerngebiet definiert werden. So soll der Standort insgesamt in seiner Gestalt und Qualität durch geeignete Maßnahmen aufgewertet und in das jeweilige Umfeld integriert bzw. angemessene Nachbarschaften von Bebauungsstrukturen geschaffen werden.

Ein Ziel der Planung ist es, die bisher sowohl baulich als auch sicherheitstechnisch geschlossen wirkenden Grenzen des FIZ in Zukunft unter Beachtung der Sicherheitsanforderungen offener auszubilden. Die von BMW genutzten Standorte sollen deshalb in Teilbereichen, in denen die Sicherheitsanforderungen dieses erlauben, insbesondere in den Bereichen FIZ Nord und FIZ Nord Nord sowie ggf. südlich der Max-Diamond-Straße, zur Erhöhung der allgemeinen Attraktivität als urbaner Campus mit öffentlich zugänglichen Außenanlagen gestaltet werden.

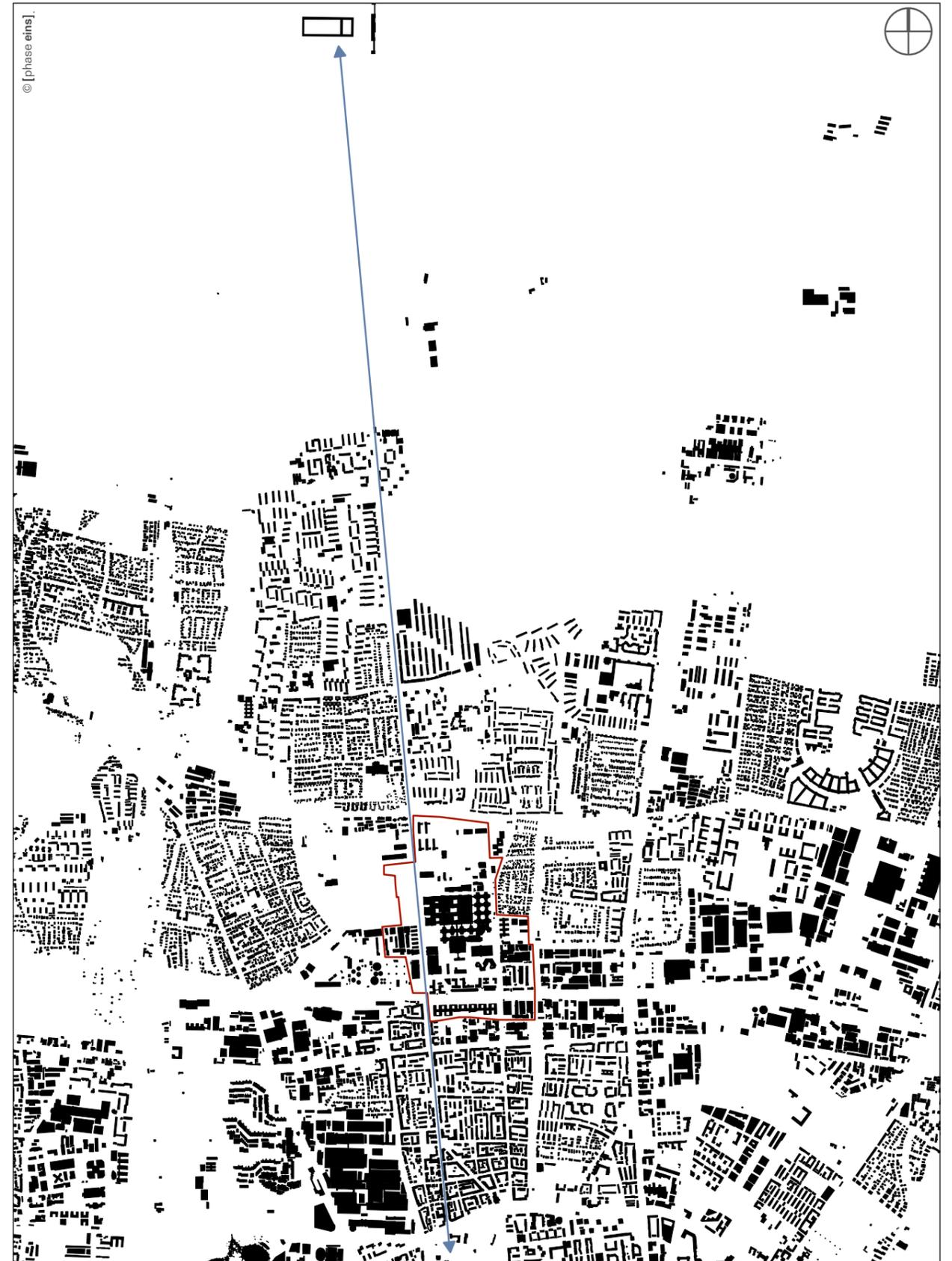
Einen wesentlichen Beitrag zur besseren Vernetzung von Verkehr und Grünräumen soll eine neue öffentliche Ost-West-Querung auf Höhe und unter Einbeziehung der vorhandenen Panzerbrücke über die Schleißheimer Straße schaffen. Über diesen Korridor sollen wesentliche Teile des nördlichen FIZ erschlossen werden und das öffentliche Verkehrsnetz entlastet werden.

Die Qualität der Außenräume soll insgesamt aufgewertet werden. Je nach Lage, sollen sie für BMW Mitarbeiter aber auch für die Öffentlichkeit mit höherer Aufenthaltsqualität ausgestattet werden. Insgesamt wird gewünscht, dass der Standort durch seine Nutzungsangebote, Eingangssituationen und Durchwegungen funktional besser mit seinem Umfeld vernetzt wird.

Die zukünftige Bebauungsstruktur muss sowohl dem jeweiligen städtebaulichen Umfeld als auch den funktionalen Anforderungen von BMW und der übrigen Eigentümer Rechnung tragen. Daraus leitet sich ab, dass nach Westen, zur Schleißheimer Straße hin, eher großmaßstäblich strukturierte Baukörper mit größeren Gebäudehöhen und im Nordosten sowie im Osten, zur Knorrstraße hin, eine kleinmaßstäbliche, offen strukturierte und in ihrer Höhenentwicklung vermittelnde Bebauung angestrebt werden sollte.

Für die bauliche Ausbildung des nördlichen Randes, zum Grünzug an der Rathenastraße und zum künftigen Gymnasium hin, sollte in Abhängigkeit der Gebäudenutzungen und -strukturen eine geeignete Bebauung gewählt werden, die das FIZ Areal durch Blick- und Wegebeziehungen in die Umgebung integriert. Gleichzeitig hat die Einbindung neuer Baustrukturen in allen Bereichen grundsätzlich unter Berücksichtigung der Immissionsschutzanforderungen (Lärmschutz) zu erfolgen, insbesondere gegenüber sensiblen Nutzungen wie Wohn-, Schul- und Erholungsflächen.

Im Süden des Planungsgebietes sollen Möglichkeiten einer Nachverdichtung unter Berücksichtigung einer städtebaulich angemessenen Höhenentwicklung und in Anlehnung an die Bestandsgebäude geprüft werden.



Historische Sichtachse Schloss Schleißheim - Frauenkirche

STÄDTEBAU/ GRÜNPLANUNG

HÖHENENTWICKLUNG

Der Städtebau muss in seiner Höhenentwicklung angemessen auf den angrenzenden Stadtraum reagieren. Mögliche Auswirkungen auf den weiteren Stadtraum, z.B. die Beeinträchtigung von Blickachsen, sind zu beachten.

Die Entwicklungstätigkeiten im FIZ erfordern ein hohes Maß an horizontaler Vernetzung, sodass die mögliche Höhenentwicklung sowie die Anzahl und Höhe der Geschosse einzelner Baukörper im Masterplan stets im Gesamtkontext des Fahrzeugentstehungsprozesses und der somit erforderlichen räumlichen Nähe der Arbeitsplätze zu bewerten ist.

Aus strategischer Sicht soll eine Konkurrenzbildung zum BMW Hochhaus vermieden werden. Die Bedeutung des FIZ Projekthauses im städtebaulichen Kontext soll ebenfalls berücksichtigt werden. Weitere bestehende Strukturen sollen im FIZ Gelände in ihrer Höhenentwicklung logisch ergänzt werden. Die umgebende Bebauung des Entwicklungsgeländes sollte die FIZ Strukturen nicht überschreiten.

FIZ ADRESSE

Im Rahmen des Wettbewerbs sollen Haupteingänge städtebaulich und verkehrstechnisch definiert werden, die im Erscheinungsbild nach außen als Adresse für das FIZ wahrgenommen werden. Dies können der jetzige Eingang an der Knorrstraße sein, und/oder ein oder mehrere neue Eingänge.

NUTZUNGSMASS

Grundsätzliche Aufgabe des Wettbewerbs war es, innerhalb der für das Wettbewerbsgebiet zu entwickelnden städtebaulichen und grünplanerischen Konzepte die Nutzungsmaße so zu definieren, dass es in der Gesamtabwägung zu keinen dauerhaften Unverträglichkeiten in den durch die Planungen betroffenen Gebieten kommt.

AUFWERTUNG DER STRASSENÄUME

Aufwertungsmöglichkeiten der örtlichen Verkehrsstraßen innerhalb des Planungsumgriffs in Bezug auf die Beleuchtung, Profilierung einschließlich Radwegführung, Fassung des Straßenraums, Grünausstattung sind, soweit erforderlich, zu untersuchen. Der Masterplan soll hier gegebenenfalls Anregungen geben.

Insbesondere bei der Aufwertung der Schleißheimer Straße sollte die Funktion als Sichtachse zwischen Schloss Schleißheim und der Frauenkirche, sowie der Verlauf von Infrastrukturleitungen beachtet werden.

Entlang eventuell geplanter neuer Straßen innerhalb des Projektgebietes sollen Bäume in angemessener Zahl und unter optimalen Standortbedingungen vorgesehen werden.

DB BAHNSTROMLEITUNG

Für die das Wettbewerbsgebiet querende 110 kV Bahnstromleitung ist ein 60,0 m breiter Sicherheitsbereich (2 x 30,0 m) von Hochbauten entsprechend der Vorgaben freizuhalten. Abweichungen sind im Einzelfall zu prüfen. Untertunnelungen dieses Bereichs sind möglich.

FREIFLÄCHEN

Die Planung der Freiflächen im Planungsgebiet ist integraler Bestandteil der Planungsaufgabe. Im städtebaulichen Maßstab sollen die Außenräume, ggf. unter Einbeziehung des Verflechtungsgebiets, die Vernetzung mit dem Umfeld unterstützen und angemessen dimensionierte Freiflächen bieten.

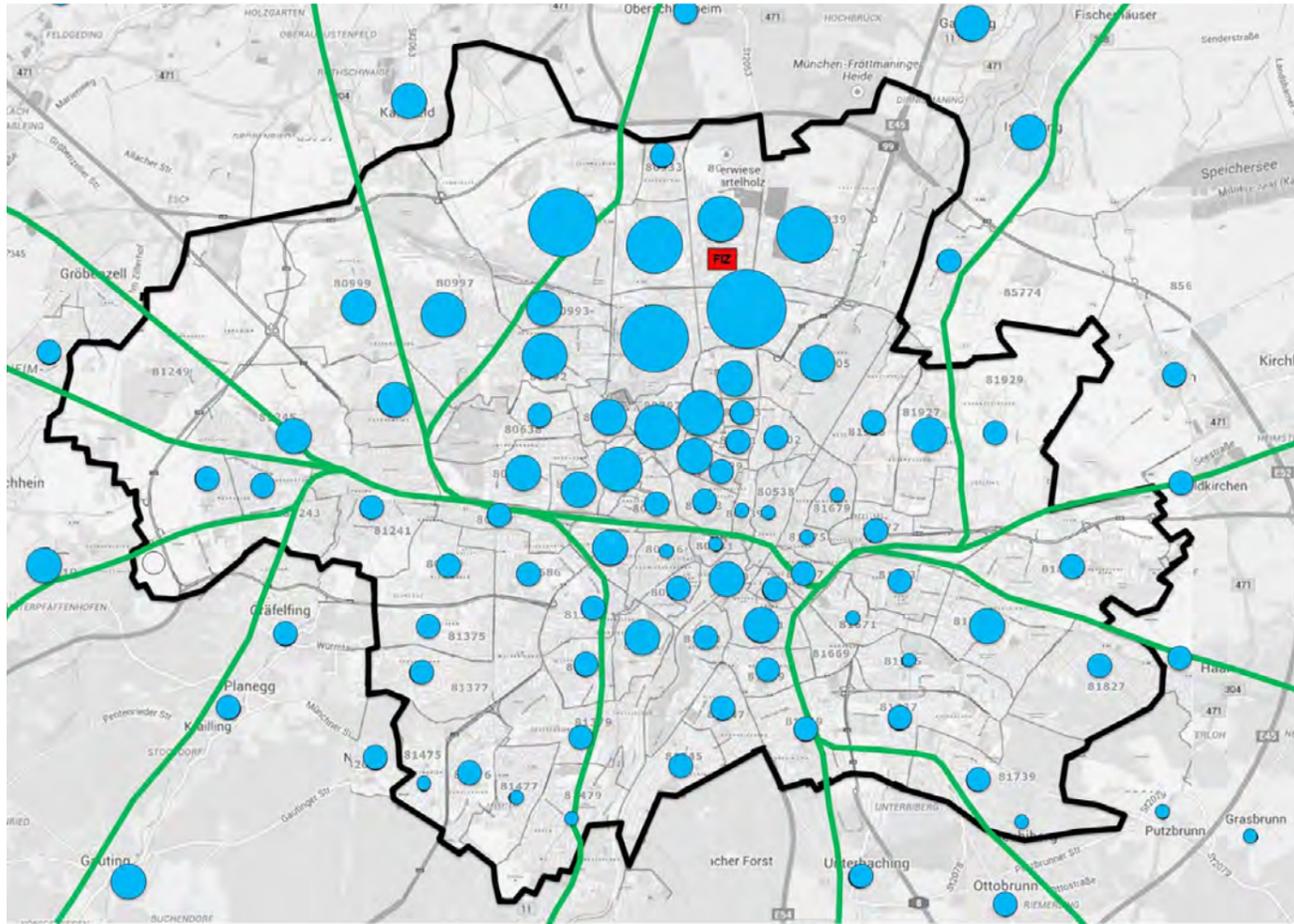


Luftbild von Süden

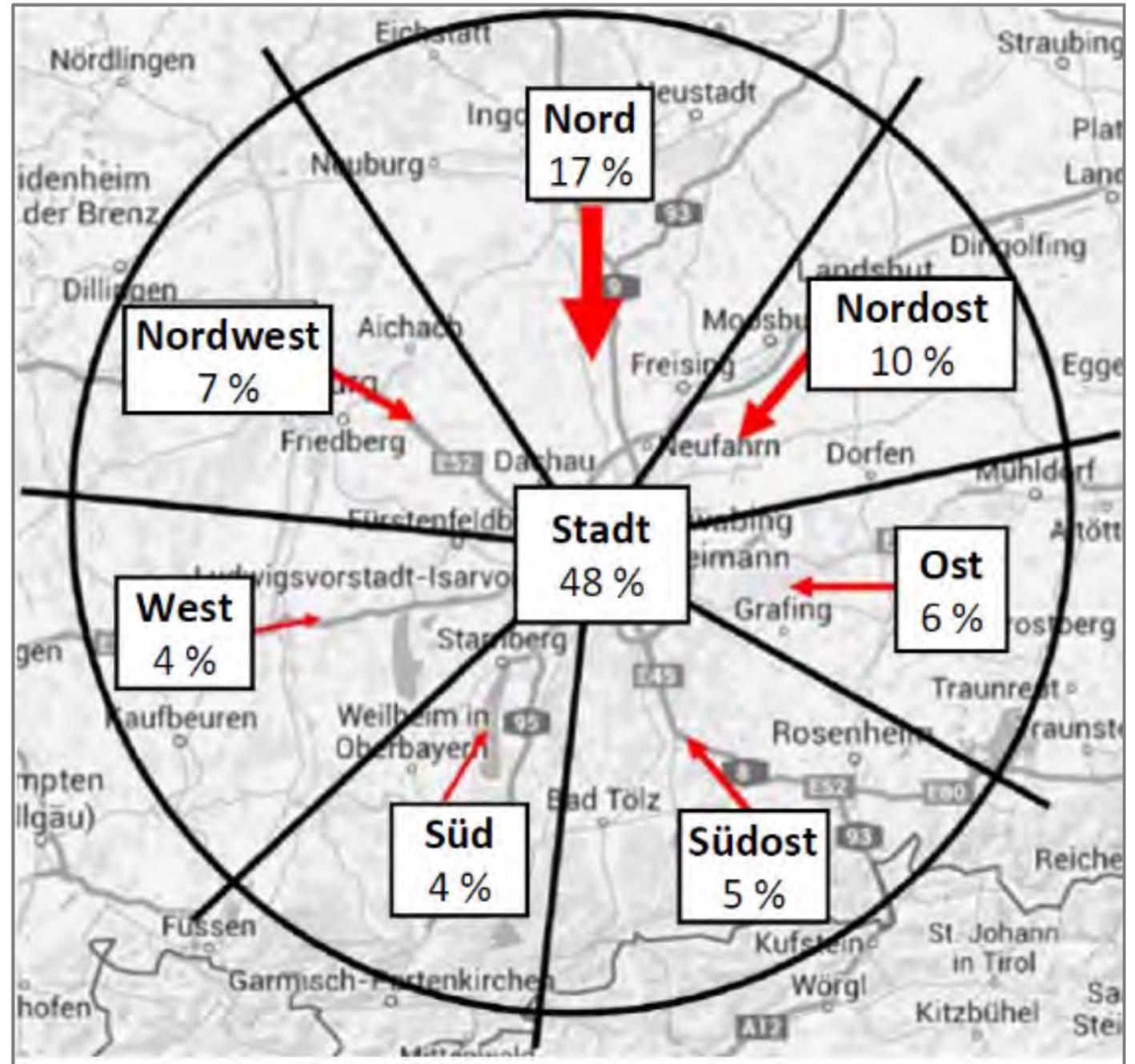
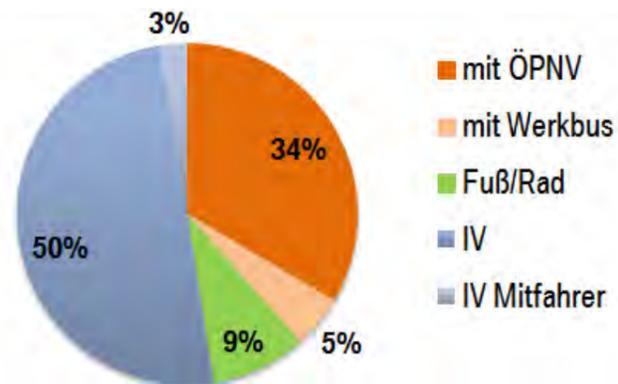
FIZ FUTURE MASTERPLAN

3.2 GRUNDLAGEN

MA-VERKEHRSAUFKOMMEN. 52% DER MA AUS DER REGION, ABER IN SUMME KNAPP 50% NUR MIT 10KM PENDELDISTANZ



MA-Wohngebiete im Stadtgebiet



Quelle: Verkehrsmachbarkeitsstudie FIZ Future

FIZ FUTURE MASTERPLAN

3.2 GRUNDLAGEN

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Im öffentlichen Personennahverkehr dominiert die U-Bahn-Anbindung vom Hauptbahnhof und vom S-Bahnhof Feldmoching mit der U 2 über die U-Bahnhöfe „Am Hart“ unmittelbar östlich vom FIZ, „Frankfurter Ring“ im Süden und „Harthof“ im Norden. Diese schließen das Planungsgebiet in Nord-Süd-Richtung gut an den öffentlichen Schienenverkehr an. Das gesamte Gebiet liegt innerhalb des Einzugsbereichs von 600 m zum nächsten U-Bahnhof. Von dem regionalen und überregionalen Umsteigeknoten Hauptbahnhof ist das FIZ innerhalb von 12 Minuten erreichbar, vom Stadtzentrum am Marienplatz werden 13 Minuten benötigt.

Tangential wird die Anbindung im öffentlichen Nahverkehr durch die Metro-Buslinie 50 (S-Johanneskirchen – U-Frankfurter Ring – U-Oberwiesenfeld – U-OEZ), die StadtBuslinie 177 (U-Studentenstadt – U-Frankfurter Ring – U-Petuelring) sowie die Stadtrand-Buslinie 172 (S-Dachau / S-Karlsfeld – S/U-Feldmoching – U-Am Hart) ergänzt.

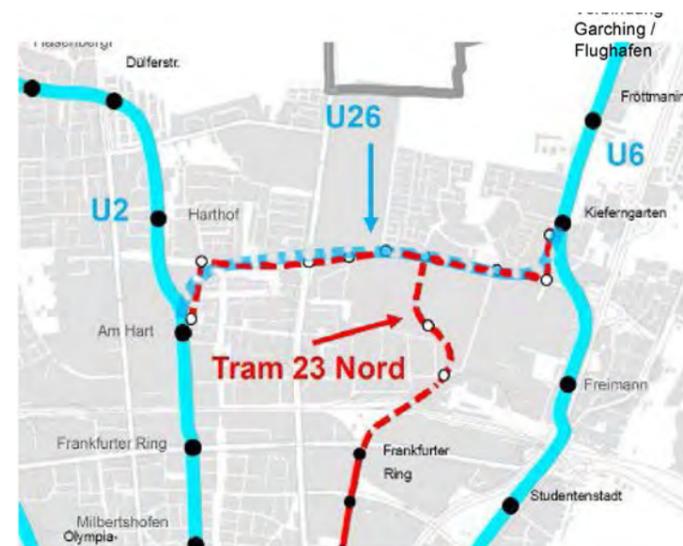
Weitere Radialverbindungen bedienen die Regionalbuse 294 (U-Garching-Hochbrück – U-Am Hart) und 295 (S-Oberschleißheim – U-Am Hart).

Für Nahbeziehungen werden heute die Stadtbuslinien 171 (U-Kieferngarten – Am Hart – S-Feldmoching) und 178 (Olschewski-Bogen – Schleißheimer-/ Max-Diamond-Straße – U-Frankfurter Ring – U-Petuelring) angeboten.

Eine ca. 5-min-Taktverstärkung der U 2 ist tagsüber vom Messegelände / Hauptbahnhof über „Am Hart“ bis zum Bahnhof „Harthof“ seit Beginn des Jahres 2014 eingerichtet und kann bis zum S-Bahnhof Feldmoching erweitert werden, sodass es über den Tag auf der U 2 zu BMW zu deutlichen Kapazitätserhöhungen kommt, nicht aber in den von starker Auslastung geprägten Spitzenverkehrszeiten. Ein ebenfalls ab 2014 eingerichteter 3 1/3-min-Takt zum Bahnhof „Milbertshofen“ dient lediglich dem Abbau der Bahnsteigüberlastungen am „Hauptbahnhof“ und den nördlichen Innenstadtstationen.

Zusätzlich sind vermehrt Regionalzughalte in Feldmoching geplant, sodass hier im Norden direkt in die U-Bahn umgestiegen werden kann.

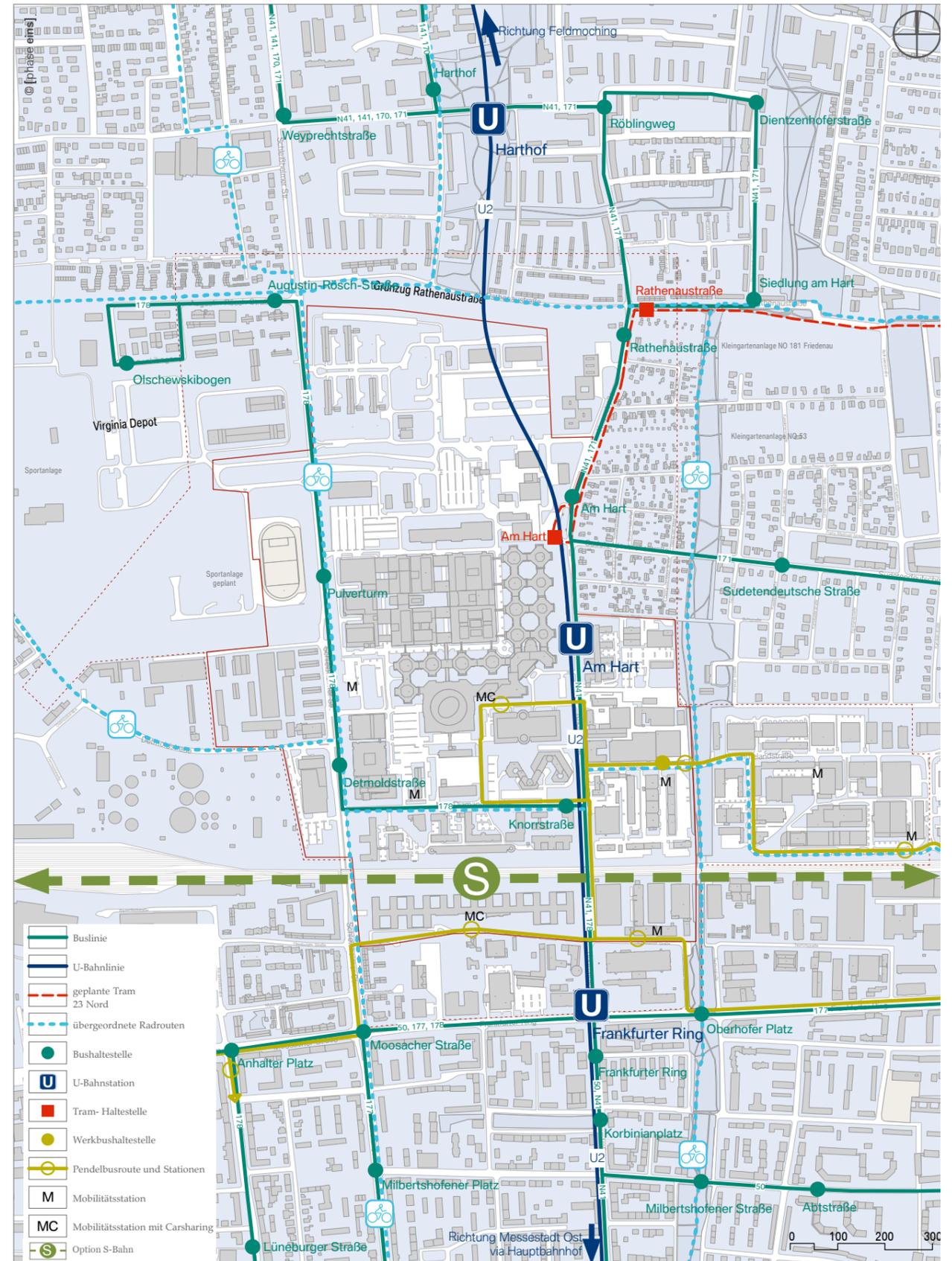
Weitere geeignete Maßnahmen werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes München Nord für den künftigen Bedarf des ÖPNV geprüft. Unter anderem ist eine tangentiale Trambahnverbindung im Osten des Planungsgebietes zwischen den U-Bahn-Haltestellen „Kieferngarten“ und „Am Hart“ mit Verbindung zur verlängerten Tram 23 Nord ab Münchner Freiheit geplant. Die Wendeschleife ist in der Planung Bereich Knorrstraße bereits berücksichtigt. Eine Option ist eine Weiterführung zur Schleißheimer Straße nach Westen.



Optionen für neue Verbindung Kieferngarten - „Am Hart“

Alternativ könnte diese Verbindung auch als U-Bahn ausgebildet werden durch Gabelung der U 2 nördlich der Haltestelle „Am Hart“ mit Verbindung bis Garching.

Als Fernziel ist eine S-Bahn-Tangente über den Nordring mit Haltestelle im FIZ-Bereich zu sehen.



Bestand öffentlicher Personennahverkehr (Hauptverkehrslinien)

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

SITUATION HEUTE

Die Zufahrt zum FIZ und dem umgebenden Areal erfolgt über den Frankfurter Ring im Süden, die Hufelandstraße im Osten und die Knorrstraße bzw. Schleißheimer Straße in Nord-Süd-Richtung.

Die Knorrstraße und Schleißheimer Straße stellen im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion dar und gehören zum Sekundärnetz. Die Schleißheimer Straße hat im FIZ Umfeld zwei mal zwei Spuren, die Knorrstraße zwei mal eine Spur. In Ost-West-Richtung ergänzen die Hufeland-, Max-Diamand- und Sudetendeutsche Straße die Erschließung. Bei diesen handelt es sich um Straßen mit jeweils zwei mal einer Spur. Diese Straßen sind Teil des untergeordneten Straßennetzes. Es fehlt eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Die nächsten Straßen des Primärnetzes nach VEP sind die Ingolstädter Straße und der Frankfurter Ring. Sämtliche Knoten im Umfeld sind signalisiert und mit zusätzlichen Abbiegespuren versehen.

Die 4-spurige Schleißheimer Straße wechselt ihr Ausbauprofil im Verlauf des Wettbewerbsgebietes immer wieder, wobei die Fahrbahnen wiederholt verschwenken. Die vorhandene provisorische Straßenbeleuchtung an Holzmasten bietet zudem Aufwertungspotential für den Straßenraum. Die Netz- und Knotenkapazitäten sind in Spitzenzeiten vollständig ausgenutzt. In weiten Teilen kommt es zu Überlastungen. Teile des Verkehrs weichen zu den Hauptverkehrszeiten auf Wohnstraßen aus. Die bestehenden und geplanten Netzeinspeisepunkte berücksichtigen die unterschiedlichen Straßenleistungsfähigkeiten.

Für das beschriebene umgebende Straßennetz sind Verkehrszahlen aus den Jahren 2004, 2006 und 2013 verfügbar, die im Rahmen der weiteren Planung ggf. durch aktuelle Daten ergänzt werden.

SITUATION ZUKUNFT

Durch die geplante Entwicklung von BMW im Bereich des FIZ erhält der Münchner Norden eine zusätzliche Dynamik, die es noch mehr als bisher erforderlich macht, notwendige Maßnahmen zur Bewältigung des Verkehrszuwachses im Münchner Norden zu prüfen.

Aufbauend auf dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 4. Juli 2012 („Verkehrskonzept Münchner Norden“), der im Dezember 2012 durchgeführten Bürgerversammlung zum Verkehrskonzept Münchner Norden und dem Grundsatzbeschluss „FIZ Future“ vom 3. Juli 2013 finden derzeit vertiefende Untersuchungen zur Verkehrsplanung im Münchner Norden statt. Der Schwerpunkt des Verkehrskonzeptes Münchner Norden liegt in Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Beseitigung der Bahnübergänge im Münchner Norden, in der Förderung der Nahmobilität, im Mobilitätsmanagement sowie im Ruhenden Verkehr.

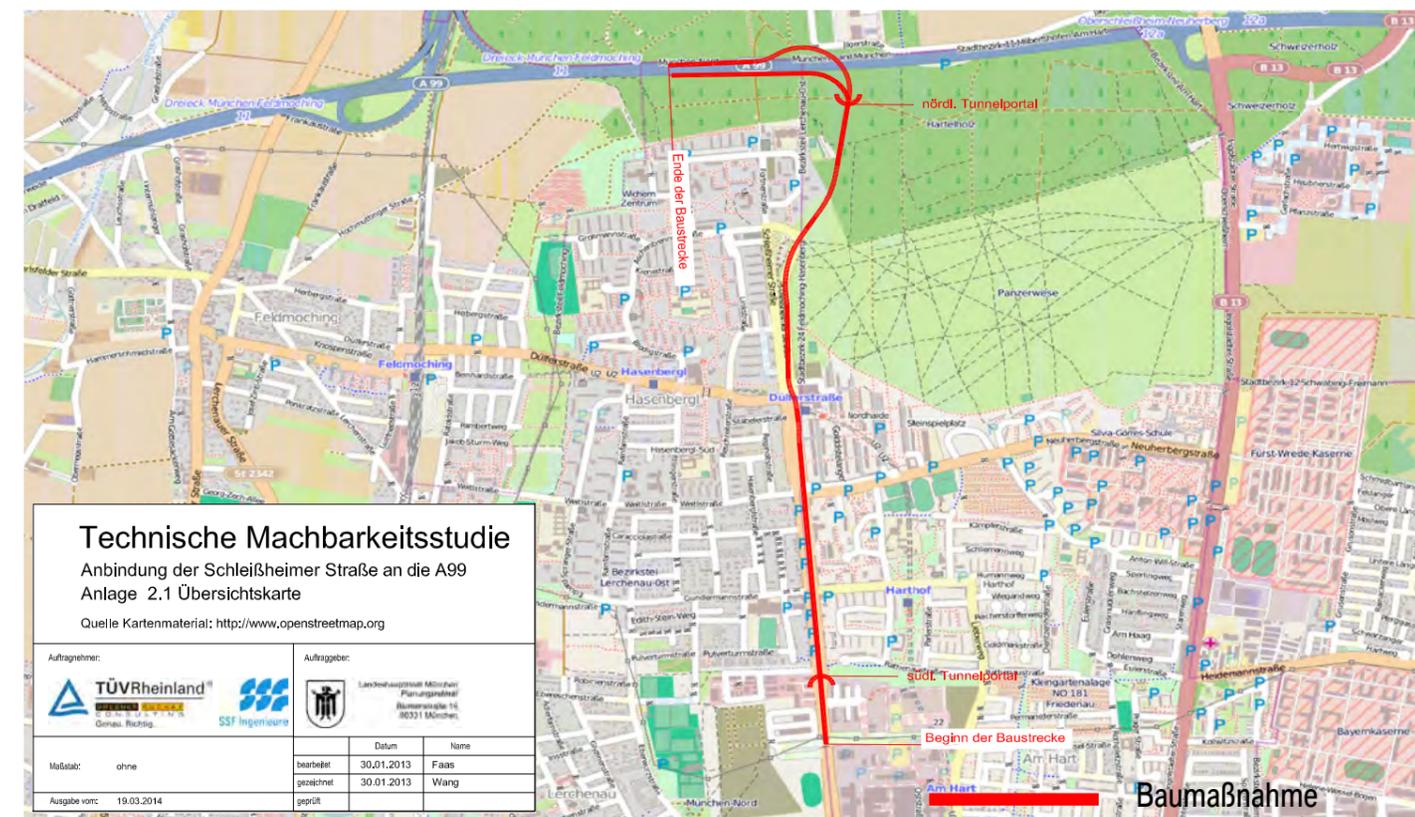
ANBINDUNG DER SCHLEISSHEIMER STRASSE AN DIE A99

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat im Oktober 2013 eine Technische Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A99 (Variante langer Tunnel) in Auftrag gegeben und gemeinsam mit BMW eine Arbeitsgruppe initiiert, die verschiedene Verkehrsmaßnahmen in diesem Zusammenhang koordinieren soll.

Die Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A99 (Variante langer Tunnel) wurde am 22. Oktober 2014 vom Stadtrat als geplante Maßnahme in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufgenommen.



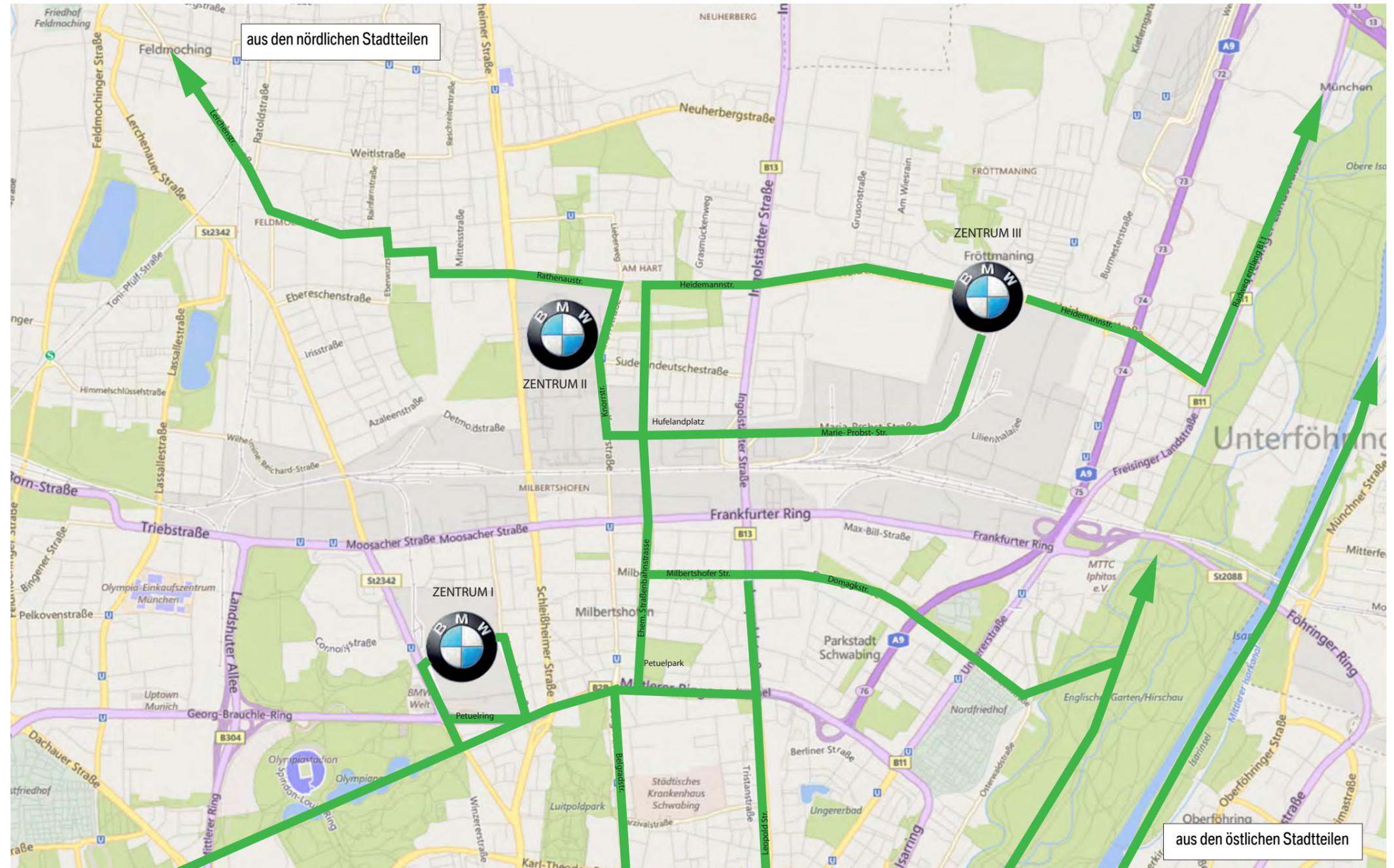
Knotenbelastung Münchner Norden



Anbindung der Schleißheimer Straße an die A99

NICHT MOTORISIERTER VERKEHR

HAUPTZUFAHRTSROUTEN IM RADVERKEHR



FÖRDERUNG RADVERKEHR DURCH ANGEBOT FAHRRADABSTELLPLÄTZE

FIZ Bereiche	Anwesen-heit	Modal-Split (Winter)	Dimen-sionierung	Modal-Split (Sommer)
	80%	11%	1,5	17%
Nord-Nord		352 Stp		544 Stp
Nord		440 Stp		680 Stp
West&Mitte		317 Stp		490 Stp
Ost		537 Stp		830 Stp
Süd und Projekthaus		642 Stp		993 Stp
		2288 Stp		3536 Stp

Quelle: BMW Group Intranet, Darstellung der Hauptzufahrtsrouten im Radverkehr, Stand: März 2015

Fahrradwege

FIZ FUTURE MASTERPLAN

3.2 GRUNDLAGEN

BMW MOBILITÄTSANGEBOTE

Bereits heute trägt die BMW Group mit zahlreichen Maßnahmen wie z.B. Werksbusse, interne Shuttlebusssysteme, flexible Arbeitszeiten, Job-Ticket, Parkraummanagement dazu bei, die Verkehrsbelastung in den kritischen Spitzenstunden zu reduzieren und trägt somit zu einer verträglichen Abwicklung bei.

Das bestehende betriebliche Mobilitätsmanagement bei BMW wird weiterentwickelt mit Auswirkungen auf die Anwesenheits- und Mitfahrerquote sowie Dämpfung im Dienstreiseverkehr mit Pkw-Alleinfahrten.

Instrumentarien dazu sind die CarSharing-Angebote DriveNow und Alphabet, das interne Leihradsystem PROBIKE, Telearbeit, Neue Arbeitswelten und übergreifend die Informationen zu Verkehrsangeboten und Verkehrslage – verbunden mit JobCard-Ticketförderung, Werkbusbezuschussung und Parkraummanagement.



The screenshot shows the 'BMW Group Verkehrs-Services' intranet page. It features a navigation menu on the left with options like 'Home', 'Weitere Standorte', 'Fragen und Antworten', and 'Kontakt'. The main content area is divided into several sections:

- OPNV**: Links to 'MVG-Live - Der Abfahrtsmonitor in Echtzeit', 'MVG Beschwerden/Anregungen*', and 'Park-and-Ride in der Region München'.
- Bahn**: Link to 'DB-Fahrkarten zu BMW Großkundenkonditionen Persönlicher Fahrplan (Palm, pdf, JZME)'.
- Flughafen**: Links to 'Abflüge (MUC)*', 'Ankünfte (MUC)*', and 'Parken am Flughafen München'.
- BMW Angebote**: A list of services including 'BMW Mitarbeiter fahren mehr Rad -> ProBike', 'Call a Bike bei BMW', 'die MITFAHRBÖRSE unter bmwnews.muc', 'Fahrscheinbeantragung (ELAN)', 'Pendelbus HH - FIZ - Freimann', 'Pendelbus Parkhaus Moosacher Straße', 'Verkehrssicherheit bei BMW', and 'Werksbusse'.

On the right side, there is a 'Fahrplanauskunft' (route inquiry) section with fields for 'von Haltestelle, Ort', 'nach Haltestelle, Ort', and 'Datum' (set to 15.03.2013). It also shows a 'Uhrzeit' of 15:46 and a 'starten' button.

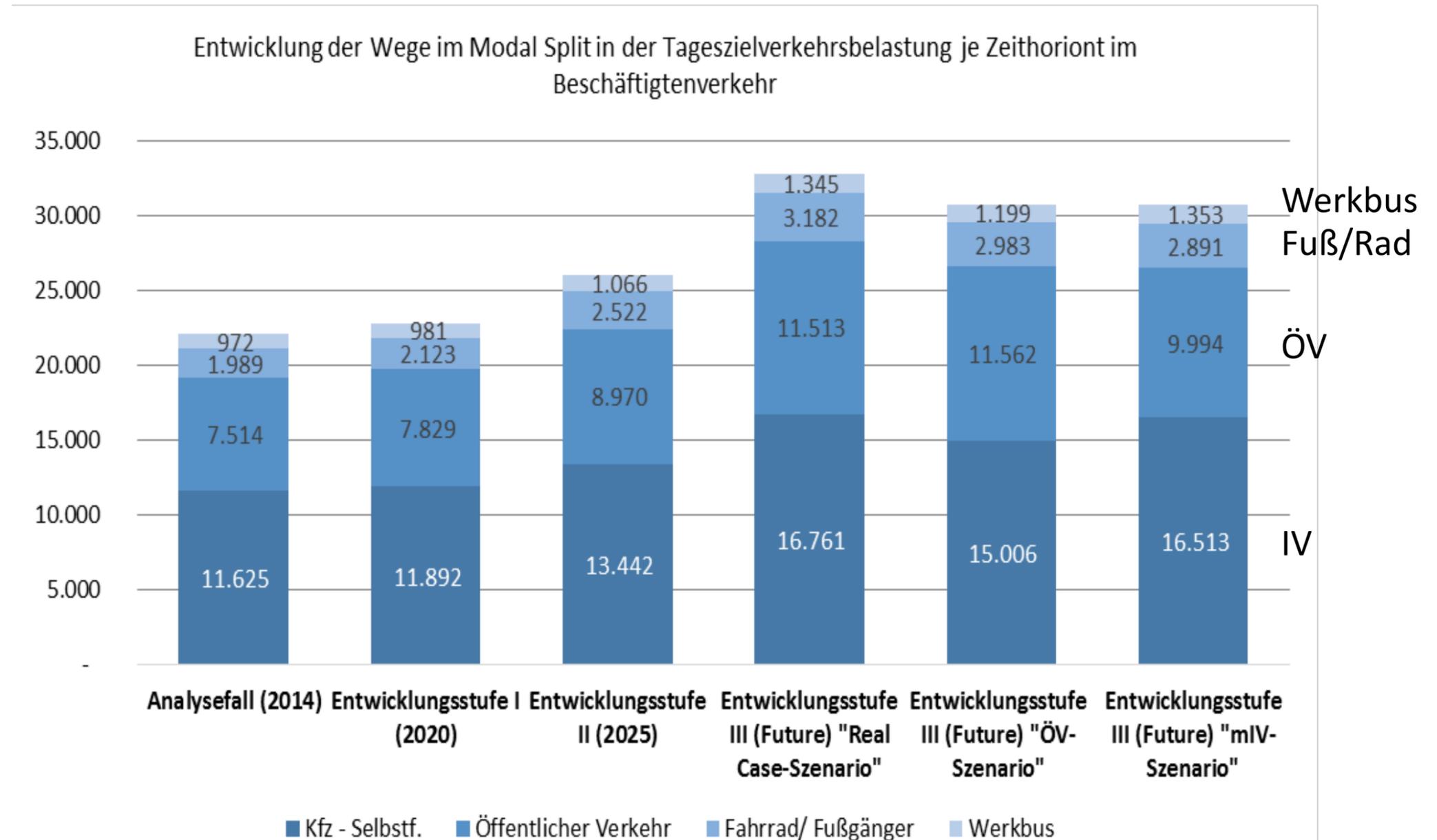


VERKEHRLICHE MACHBARKEITSSTUDIE 2015

In einer von BMW in Auftrag gegebenen verkehrlichen Machbarkeitsstudie wurden Anfang 2015 die Auswirkungen der im Masterplan FIZ Future definierten Entwicklungsstufen untersucht. Das Fazit dieses Verkehrsgutachtens lautet:

Die Abwicklung über Straßennetz, öffentliche Verkehrsmittel und Rad-/Fußverkehr ist möglich mit:

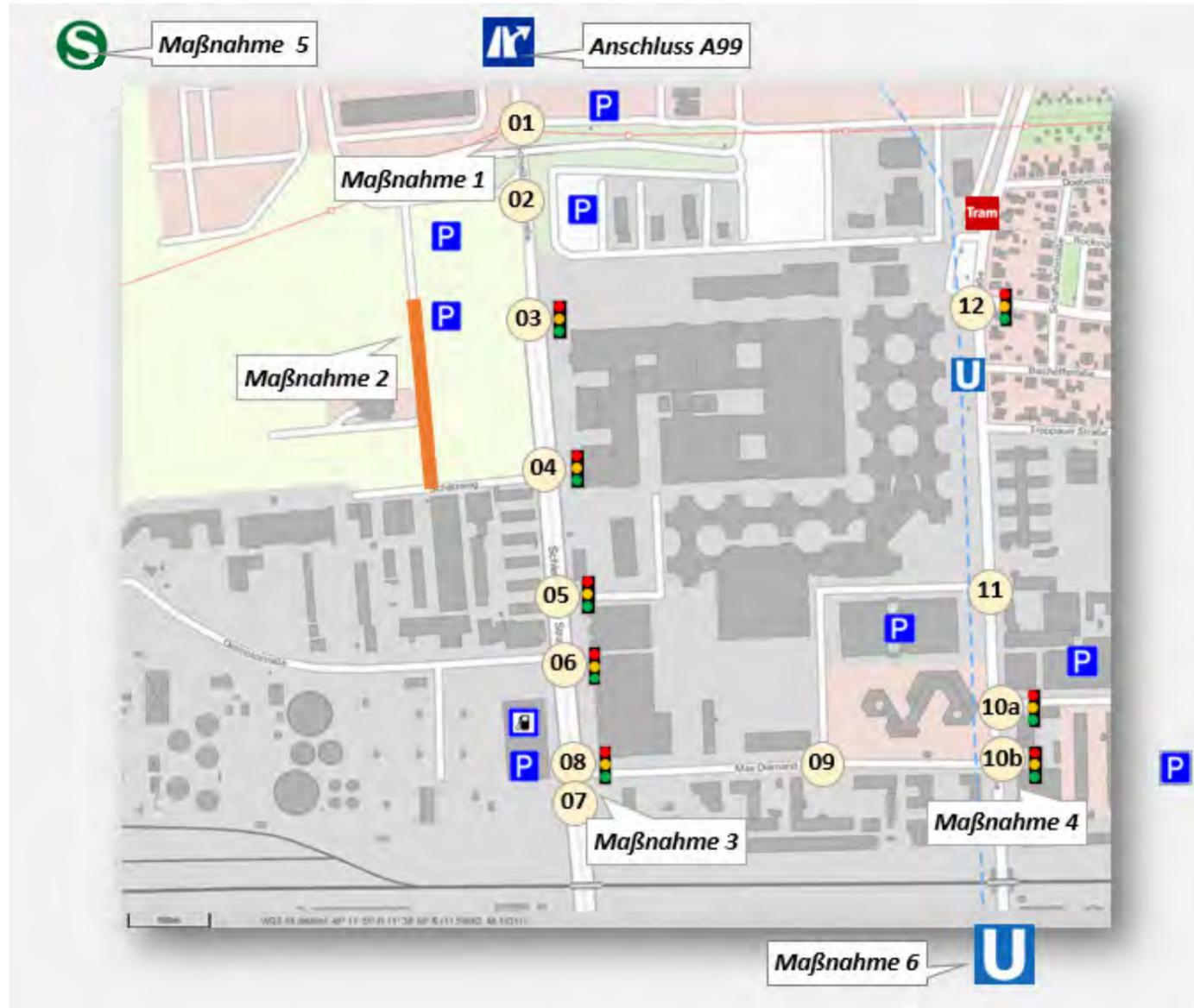
- Erweiterung der U-Bahnpkapazitäten (dichteren Taktfolge), ergänzt um Ausbau des tangentialen Bahnnetzes (z. B. mit S-Bahn, U26).
- Ausbau insbesondere des tangentialen Radwegenetzes.
- Ausreichende Parkkapazitäten im und westlich FIZ reduzieren das heute vorhandene Umfeldparken.
- Erweitertes Parkierungsangebots westlich vom FIZ führt zu Mehrbelastungen in erster Linie der Schleißheimer Straße. Die Belastung der Knorrstraße bleibt auf dem heutigen Niveau.
- Entwurfs- und signaltechnische Maßnahmen für die Mehrbelastungen der Schleißheimer Straße zur Gewährung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in den Spitzenstunden.
- Aus südlicher Richtung sind die Leistungsfähigkeiten über den Frankfurter Ring/Moosacher Straße heute und künftig begrenzt. Eine leistungsfähige und umfeldverträgliche Anbindung des FIZ und der umgebenden Gebiete kann in Zukunft nur mit direkter Anbindung der Schleißheimer Straße an die A99 gewährleistet werden. Dies gilt auch im Falle eines ÖV-Szenarios.
- Die von BMW bis 2025 vorgesehene Entwicklungen können mit Einschränkungen für die südlichen Zufahrtsrichtungen auch ohne eine direkte Anbindung an die A99 abgewickelt werden.
- Um über die überlasteten Knoten am Frankfurter Ring/Moosacher Straße mehr Verkehr als nur den mit BMW Bezug zu führen, werden mehr Kapazitäten erforderlich, die in diesem Straßenzug kaum mehr niveaugleich angeboten werden können. Es liegen derzeit keine Berechnungen für den Planfall Tram vor. Es wäre zu verifizieren, ob der Planfall Tram zur Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes führt. Das Maß der Beeinträchtigung ist durch entsprechende Berechnungen zu ermitteln.



Übersicht Modal Split Entwicklung in der Entwicklungsstufe III (Future) - „Real Case-Szenario“
Quelle: Drees & Sommer, April 2015

ERGEBNISSE AUS VERKEHRSGUTACHTEN ZUM MASTERPLAN

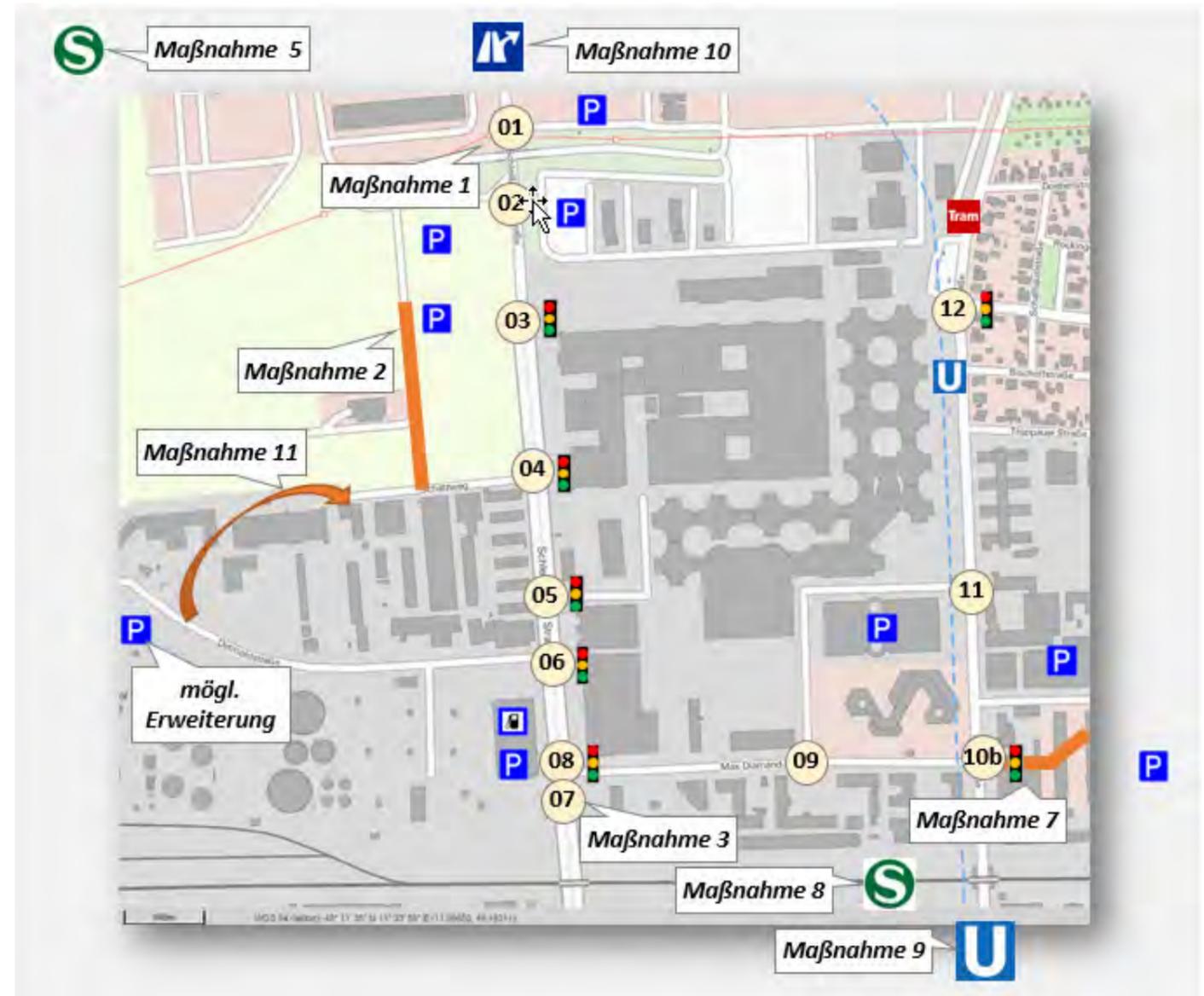
2025 MIT MASSNAHMEN



MASSNAHMEN

1. Ein-/Ausfädelspuren
2. nördliche Spange (Schätzweg-Panzerbrücke)
3. Linksabbiegespur für PH Detmoldstraße
4. Änderung Signalisierung
5. Regionalhalt/S-Bahn 15min-Takt
6. U-2 Taktverdichtung (4')

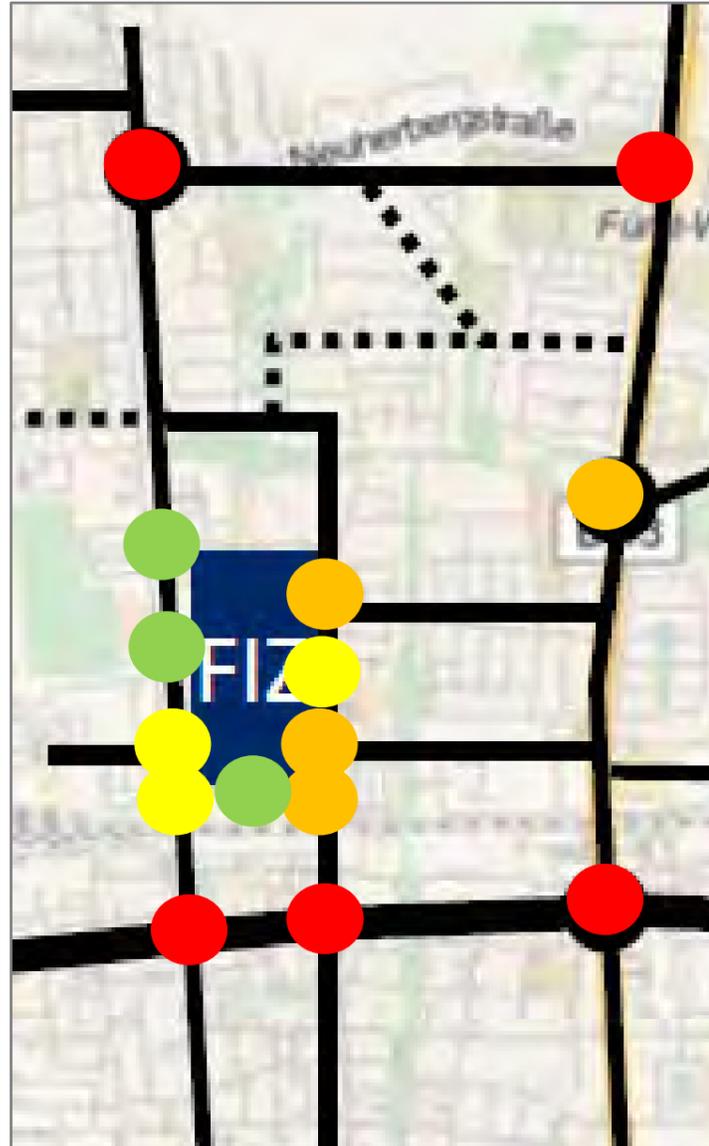
FUTURE MIT MASSNAHMEN UND ANSCHLUSS A9



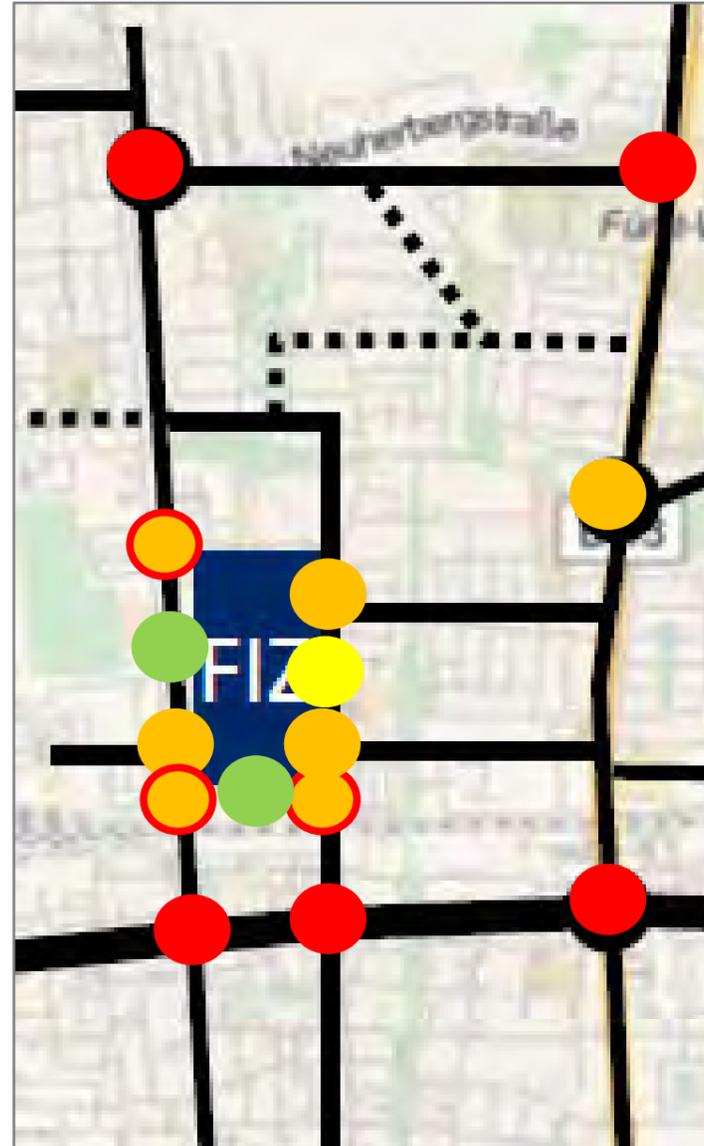
7. Knoten mit Max-Diamond-/Hufelandstr. durchgehend
8. ÖV auf Nordring
9. U-2 Taktverdichtung (3')
10. Autobahnanschluss
11. südliche Spange (Schätzweg-Detmold-/Lemgostr.)

BEWERTUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER VERKEHRSKNOTEN

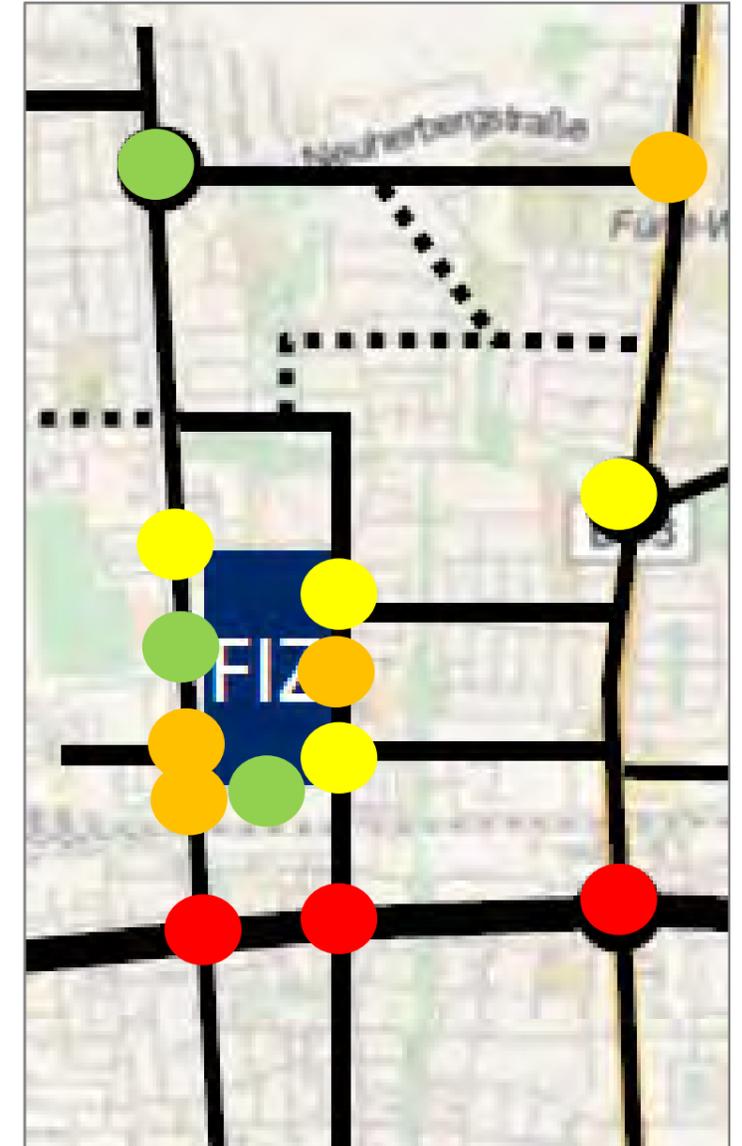
ANALYSEFALL 2014



PLANFALL 2025 (NUR WERK 0 AUF FIZ NORD NORD)



FUTURE MIT TUNNEL



- - hoch belastet
- - sehr hoch belastet
- - kritisch belastet
- - kritisch bis überlastet
- - überlastet

..... „Schleichweg“

FIZ FUTURE MASTERPLAN

3.3 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

EIGENTUMSSITUATION

Die Eigentumsstruktur im Masterplangebiet ist heterogen. Etwa zwei Drittel der Gesamtfläche des Kernbereichs befinden sich im Eigentum von BMW. Bei den übrigen Flächen des Kernbereichs und des Verflechtungsgebiets handelt es sich, wie im Lageplan dargestellt, sowohl um öffentliche Flächen (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Freistaat Bayern, Landeshauptstadt München) als auch um Flächen in Privateigentum, die heute großteils von BMW genutzt werden.

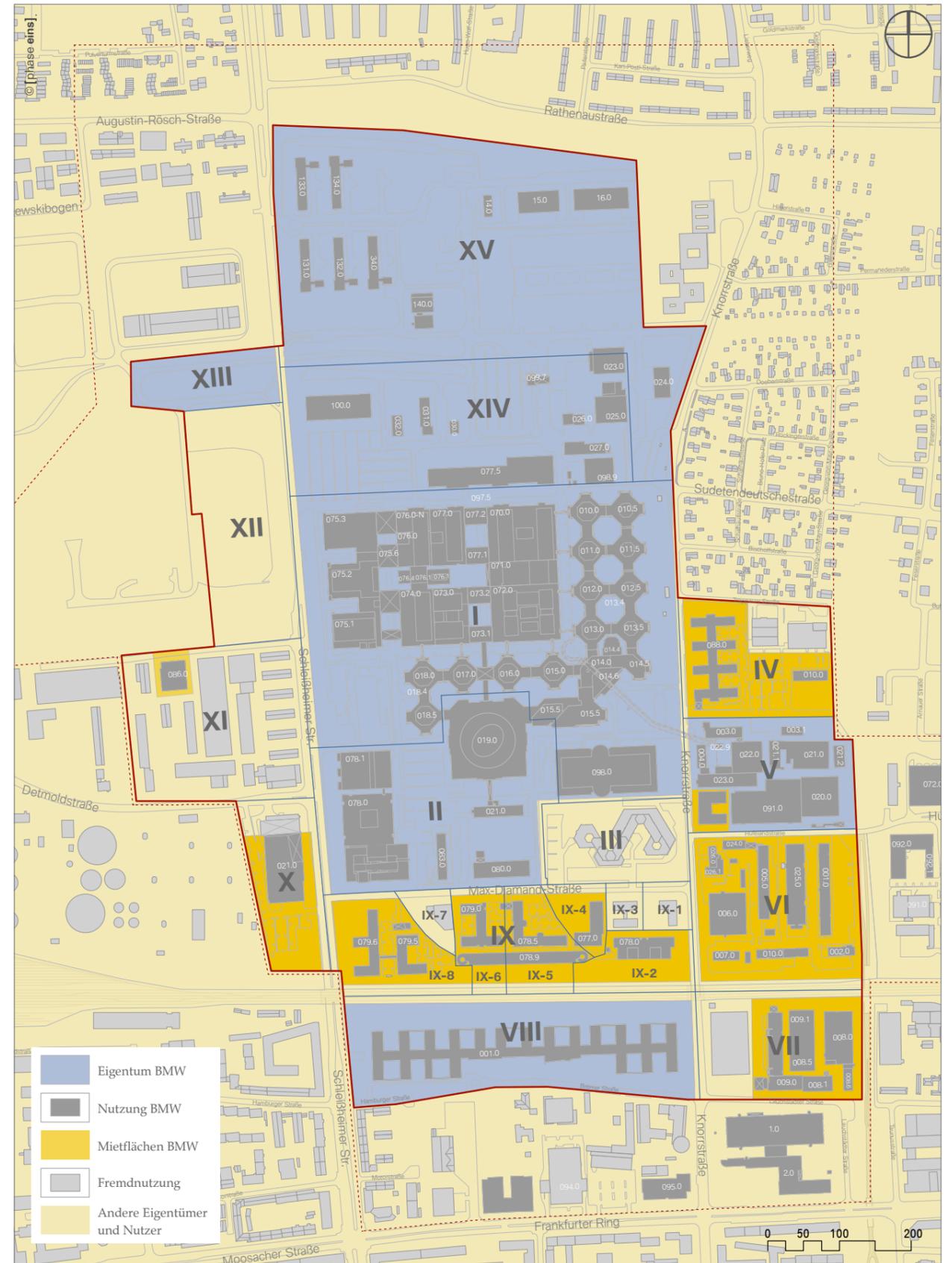
Um das Areal gesamtheitlich und langfristig stabil entwickeln zu können und um eine nachhaltige Planung zu gewährleisten, werden diese Grundstücke in die Betrachtung miteinbezogen.

Die Eigentümer der umliegenden Liegenschaften wurden am 13. September 2013 im Rahmen des 1. Eigentümerdialogs über die Planungsinhalte des Projektes FIZ Future informiert.

Generell wird in diesem Bereich eine Nutzung durch höherwertiges Gewerbe mit Bezug zum Automobilbau und unter Berücksichtigung der jeweiligen Planungsinteressen aller Eigentümer angestrebt. Nach Diskussion der beabsichtigten Planungen und des beabsichtigten Verfahrens haben diese bereits ihre Bereitschaft signalisiert, sich am Planungsprozess zu beteiligen. Der Dialog mit den Eigentümern wurde in zwei weiteren Eigentümerdialogen im Rahmen des Wettbewerbs fortgeführt.

Im Frühjahr 2015 fanden dann separate Einzelgespräche mit allen Eigentümern statt. Darin wurde der Entwurf von den Eigentümern grundsätzlich positiv bewertet.

Interessenskonflikte sollen ggf. durch städtebaulich vertretbare Anpassungen im Masterplan gelöst werden, mit dem Ziel, für die zukünftige Entwicklung eine belastbare Grundlage zu schaffen.



Bestand Eigentumsverhältnisse

STÄDTEBAU UND BAURECHT

HINWEISE AUS DEM 2. PREISGERICHT

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 Wegelängen innerhalb des FIZ. Das Preisgericht bewertet dieses Konzept bezüglich der funktionalen und kommunikativen Abläufe als wesentlichen positiven Beitrag. Offen bleibt, wie diese Konzentration in der Mitte, die von den Verfassern angestrebte städtebauliche Entlastung der Ränder im Sinne einer besseren Vernetzung mit dem Stadtquartier ermöglicht.

Gleichermaßen wird noch nicht abschließend nachgewiesen, wie die Konzentration zur Mitte eine harmonischere Einfügung hinsichtlich Dichte und Nutzungsqualität entlang der Knorrstraße und Schleißheimer Straße ermöglicht.

Die elementierte Modulbauweise entspricht der geforderten Flexibilität in Raum und Zeit, und bietet einen Rahmen innerhalb dessen Architektur entwickelt werden kann. Der Eingang im Norden, als Auftritt für das Gesamtareal, wird vom Preisgericht als zu wenig differenziert und zu schematisch kritisch bewertet. 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 müssen – inklusive der Überbrückung der Ost-West-Querung im Norden. Nur wenn dieses in einem überschaubaren Zeitraum gelingt wird sich die Philosophie der kurzen Wege und die neue Identität räumlich und ideell durchsetzen und mit Leben füllen.

GRÜN- UND FREIRAUMPLANUNG

HINWEISE AUS DEM 2. PREISGERICHT

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 gegenüberliegenden Platz und in Verbindung mit einem zukünftigen S-Bahn-Halt attraktive öffentliche Räume. Das Freiraumkonzept stärkt darüber hinaus mit grünen Höfen, Pocket-Parks, kleinen Plätzen und Dachbegrünungen die Qualität des Arbeitsumfelds.

HINWEISE AUS DEM 3. NACHBARSCHAFTSDIALOG (ZITATE DER BETEILIGTEN)

- An Schleißheimer Str./Ecke Augustin-Rösch-Str. an Werkhallen zum Schutz vor Reflektion und Tunnelschall: Hochabsorbierende Fassade
- Bitte auf Westseite der Schleißheimer Str. in EG für lebendige Stadtstrukturen sorgen.
- Emblem „BMW-Niere“ = Kühler ... und wo wird dies mit integriert, am Eingang? Dies als Fenster (2-teilig und groß) wäre der Name des neuen BMW Geländes! ... evtl. am S-Bahn Eingang
- Die Architektur vermittelt den Eindruck von massiven „Bauklötzen“. Etwas mehr Phantasie hinsichtlich z.B. Auflockerung der Fassaden wäre wünschenswert.
- Ansprechendere Gestaltung der Bauten an der Schleißheimer Str.; Berücksichtigung, dass ein Wohngebiet folgt (nicht Industriegebietscharakter durch glatte Betonmauern, auch nicht beim Parkhaus)
- Schleißheimer Str. (Tunnel-[artiges]) soll nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch städtebaulich betrachtet werden, dadurch neue Stadträume schaffen
- Hinterhofcharakter Schleißheimer Str. durch Architektur lösen!
- Schutz der Einwohner nördlich des FIZ vor Lärm und Emissionen

HINWEISE AUS DEM 3. NACHBARSCHAFTSDIALOG (ZITATE DER BETEILIGTEN)

- Zum durchgehenden Grünbereich unter der Hochspannungsleitung: Der Verlauf Richtung Westen mit dem Übergang der Schleißheimer Str. ist eine starke Einengung. Der Logistikbereich und die Panzerbrücke stören – ebenso der zu erwartende Verkehr durch Zulieferer und Prototypen. Unterirdisch anbinden!
- Alle Dächer sollen entweder begrünt oder mit Solaranlagen bestückt sein. Grün-dächer müssen für die Mitarbeiter zugänglich sein. Parkanlage auf dem Dach!
- Virginia Depot = Ausgleichsfläche. Soll bitte auch unbedingt geschützter Landschaftsbestandteil werden. Überlegen, ob Durchquerung sinnvoll und wenn es wirklich sein muss ausgleichsflächenverträglich gestalten = nicht asphaltierter, unbeleuchteter Fußweg. Für den Radweg gibt es bessere Alternativrouten.

VERKEHR

HINWEISE AUS DEM 2. PREISGERICHT

- Das Logistik- und Verkehrskonzept erfüllt die Anforderungen ausgezeichnet.

HINWEISE AUS DEM 3. NACHBARSCHAFTSDIALOG (ZITATE DER BETEILIGTEN)

ÖPNV / MIV

- Straßenbahn zwischen Gymnasium und FIZ sinnvoller als an der Knorrstraße
- Gleise der DB nutzen, oder überirdische U-Bahn
- U-Bahn Spange nach Fröttmaning (U2-U6-Verbindung) mit Bedarfsplanung bis 2050 sollte berücksichtigt werden
- S-Bahnhof FIZ mit Anbindung an Knorrstraße. Grund: Bessere Verbindung zur U2 (Halt Frankfurter Ring)
- Bitte Elektrobus statt Tram Ringschleife um FIZ-Endhalt Fröttmaning (Stadion-) Parkplatz
- Minus: U-Bahn Querverb. (U6-U2-U1) nicht erwähnt
- Straßenbahn nicht in der Knorrstraße. Linie kann auf Baugelände zwischen BMW und Gymnasium geführt werden. In der Knorrstraße wird mit Straßenbahn und An- und Abfahrt zu Gymnasium, insbesondere früh, nichts mehr vorwärts oder rückwärts gehen.
- Verkehrskonzept 2. Trasse U-Bahn von Kieferngarten – MOC – Euro-Industrie – BMW – Knorr – U1/U3
- Ausschließlich E-Bus zur Umfahrung BMW Gelände
- S-Bahn Anschluss erwünscht: vorhandene Gleise nutzen! An 2030 denken! Hohe Frequenz BMW-MA
- Geplante Haltestellen am Bahn-Nordring nicht nur für S-Bahn nutzen, (...) auch für Regionalverkehr (...).
- Tramringlinie auch durch Schleißheimer Str. an Tram 27 Petuelring anbinden. (Redundanz bei Störungen).
- Tram 24 zwischen Rathenaustraße und Am Hart nicht durch die Knorrstraße führen, sondern zwischen BMW und Gymnasium auf separatem Gleiskörper
- Knorrstr. keine zusätzliche Trambahn-Haltestelle; Haltestellenbereich bereits durch U-Bahn Ausstieg erschlossen; Bushalt bereits überlastet
- S-Bahnanschluss im Süden dringend vorwärts treiben, wichtig für diverse Anbindungen.
- Tram? Tramplanung überdenken, eine Tram würde

die Knorrstr., die Ingolstädter Str. und in Höhe Kieferngarten die Heidemannstr. lahm legen. Busse oder die U2-U6-Verbindung sind besser.

- Unterirdischen Zugang vom U-Bahnhof in das FIZ (...).
- BMW Umfahrung: Keine Tram! Nur Bus, weil Knorrstraße viel zu eng und Lärm durch Tram (Klingel/ Station) für Anwohner viel zu laut.
- Deutsche Bahn mit Konzept zur S-Bahn Anbindung unter Druck setzen! Transporte BMW
- Kurzfristig: Anbindung Ingolstädter Straße über Hufelandstraße mit Vollknoten an Ingolstädter Straße. Dadurch Entlastung Sudetendeutschestraße
- Anbindung der Ingolstädter Straße über die Hufelandstraße und Zufahrtmöglichkeiten zu den Parkhäusern von dort aus einplanen
- Verkehrsführung von der Ingolstädter Straße: a) Hufelandstraße voll an die Ingolstädter Straße anbinden, insbesondere von/nach Norden; b) Sudetendeutschestraße verkehrsb. Anliegerstraße
- Für Stadt-Baureferat: Rathenaustraße verlängern bis zur Ingolstädter Straße
- Für Baureferat: Zone 30 für Knorrstr., Liebenweg, Rathenaustr., Weyprechtstr. Nur Anwohnerparkplätze
- Eventuelle „Einbahnregelung“ in der Sudetendeutschenstraße. Dadurch weg vom FIZ in Richtung Ingolstädter Straße (Abfahrt)
- Eventuelle „Einbahnregelung“ Hufelandstraße in Richtung FIZ (Zufahrt). Somit Ringverkehr
- Keine Einbahnregelung in der Sudetendeutschenstr. führt zu Überlastung der anderen Straßen in der Siedlung am Hart.

AUTOBAHNANBINDUNG SCHLEISSHEIMER STR.

- Autobahnanschluss der Schleißheimer Straße unbedingt notwendig! Aber bitte mit Tunnel!
- BMW sollte sich für die lange Tunnellösung einsetzen
- Tunnel an Schleißheimer Straße bis ins FIZ mit BMW Beteiligung an den Kosten (die äußerst blauäugig bisher angegeben wurden)
- Kapazität der Schleißheimer Straße ist jetzt schon erschöpft. Eine zusätzliche Anbindung

- des FIZ über die A99 benötigt zusätzlich eine Kreuzungsfreimachung der Neuherberg- und Weyprechtstraße. Also Tunnel von der A99 bis ins FIZ
- Was ist, wenn die A99-Anbindung doch nicht kommt? Alternativloses Konzept von BMW
- Bei langer Tunnellösung sollte sich BMW für eine Abfahrt Neuherbergstraße (Richtung Osten) einsetzen für Verkehr BMW zum Ostteil
- Eigentlich durch die Änderung nochmals den Anschluss der Autobahn genau prüfen!
- Durch Autobahnanschluss der Schleißheimer Straße besteht auch aus der Stadtmitte ein „neuer“ Autobahnzugang. Die Anwohner in der Schleißheimer Str. (auch südlich des Mittleren Rings!) werden hierdurch noch mehr Verkehr belastet werden. Alternativen wie Flüsterasphalt einbringen. Außerdem strikteres Verkehrskonzept von Stadt notwendig!
- Anbindung der Schleißheimer Straße an A99 unbedingt als Vollanschluss in beide Richtungen, sonst kommt der Verkehr aus Osten wieder über die Ingolstädter Straße durch die Siedlung Am Hart

STELLPLÄTZE

- Öffnung BMW-Parkhaus bei Events im Bürgerhaus
- DriveNow: „Depots“, in Parkhäusern abgestellte Fahrzeuge auch für Nachbarn nutzbar machen
- Kreuzungsfreie Zufahrt der BMW Mitarbeiter und des Werksverkehrs (kein neuer/bleibender Stau im Bereich Schleißheimer Str. zwischen Dülfer-, Neuherberg- und Weyprechtstraße
- Ausreichende Parkmöglichkeiten für Zulieferer, Werkvertrags-Partner und Gäste vorsehen. Heutige Lösung „Lemgostraße“ ist nicht zielführend und führt zu Parkchaos in den Siedlungsgebieten.
- Parkmöglichkeiten müssen auf BMW Gelände auch für Mitarbeiter von Zulieferern geschaffen werden.
- Mehr Kontrolle wegen zugesperrter Einfahrten in der Siedlung am Hart erwünscht!
- Parkraumkonzept für Zulieferer/Werkverträge unklar; Zuparken der Siedlung Am Hart auch in Zukunft?
- Bürgerhaus: Parkplätze für Abendveranstaltungen zu

wenig. Es wird wieder in den Seitenstraßen geparkt werden. So voraussichtlich Lärmbelastung am Abend

- Es sollten statt der vorgesehenen ca. 2.000 zusätzlichen Stellplätzen ca. 6.000 Kfz-Stellplätze gebaut werden, um den zu erwarteten Verkehr von ca. 20.000 neuen Mitarbeitern aufzufangen.
- Bürgerhaus: tolle Idee, jedoch mit der Bitte, den ÖV zu nehmen. Sonst Verkehrsproblem
- Parkraumbewirtschaftung für Anwohner in der Siedlung „Am Hart“!!
- Bei geplantem (?) Altenheim sind ebenfalls wieder ausreichend Besucherparkplätze und Mitarbeiterparkplätze nötig!
- Radverkehr und Fußwegeverbindungen
- Radweg in der Sudetendeutschenstraße: a) soll nicht auf Kosten der Grünstreifen errichtet werden; b) keine Verbreiterung der Sudetendeutschenstraße durch Wegfall der Radfahrer auf der Straße
- Fahrradzuwege und Fahrradabstellanlagen müssen „schnell“ benutzbar sein! Fahrradverkehr wird immer schneller und nur mit entspr. Infrastruktur attraktiv!
- Anbindung Lerchenau-Grünzug-Harthof unbedingt nicht einzäunen; Rad- und Fußgängertrasse zum Gymnasium. Grünzugkonzept.
- Keine integrierten, sicheren Fahrradstellpl. erkennbar.
- Fahrradstellpl. in das BMW Gelände integriert, sicher (abschließbare Boxen) für hochwertige Fahrräder
- Lademöglichkeiten für E-Bikes

LOGISTIKVERKEHR

- Ein schienengebundenes Verkehrssystem muss kommen, das auch den werksinternen Verkehr integriert (Menschen und Waren); (...)
- Das Logistikkonzept (...) muss so geplant und angebunden werden, dass kein Ausbau von Straßen erforderlich wird. Notwendiger Ausbau muss schienengebunden erfolgen.
- Schienenverkehr sollte wieder neu auf-/belebt werden, wie früher – Gleisanschluss für den Euro-Industriepark benutzt würde! Unsere Straßen sind voll von LKW-Lieferungen (auch BMW!)