

Telefon: 0 233-22854
20840
23254
26148
Telefax: 0 233-22868

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung und
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HA II/63P
PLAN-HA II/51
PLAN-HA II/60V
PLAN-HA I/41

- A) Rahmenplanung Frankfurter Ring – Beschlussfassung**
- B) Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich V / 71
DB-Nordring (südlich), Freimanner Bahnhofstr. (westlich),
Frankfurter Ring (nördlich), Lilienthalallee (östlich) und**

**Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2166a
DB-Nordring (südlich), Freimanner Bahnhofstr. (westlich),
Frankfurter Ring (nördlich), Lilienthalallee (östlich)**

– Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss –

- C) Antrag**

**Schienerpersonennahverkehr auf dem Münchner DB Nordring III:
Knotenpunkt zu Tram 23 mit Event- / Kulturhalle im
Gewerbeband Frankfurter Ring schaffen
Antrag Nr. 20-26/ B 03546 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 12 Schwabing - Freimann vom 25.01.2022**

Stadtbezirk 11 Milbertshofen - Am Hart und 12 Schwabing - Freimann

Sitzungsvorlage 20-26/ V 07968

Anlagen:

1. Lageplan mit Ausschnitt Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (o. M.)
2. Bericht der Rahmenplanung Frankfurter Ring: LOS 1 – Transformationsprozesse in der Gewerbeentwicklung
3. Bericht der Rahmenplanung Frankfurter Ring: LOS 2A – Gewerbeband Frankfurter Ring
4. Stellungnahmen des BA 11 Milbertshofen - Am Hart vom 12.12.2022
5. Stellungnahmen des BA 12 Schwabing - Freimann vom 05.12.2022
6. Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft vom 21.11.2022
7. BA Antrag Nr. 20-26 / B 03546
8. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung zum Aufstellungsbeschluss
9. Detailplan zum Aufstellungsbeschluss mit Planungsumgriff
10. Luftbild zum Aufstellungsbeschluss mit Planungsumgriff
11. Ausschnitt Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zum Aufstellungsbeschluss mit Planungsumgriff des Bebauungsplans 2166a

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.01.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9 b) der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

Gegenstand des Beschlusses sind die Ergebnisse der Rahmenplanung Frankfurter Ring. Diese sind in der Anlage 2 und 3 ausführlich dargestellt. Der Vortrag der Referentin Ziff. A) stellt eine Zusammenfassung der Ergebnisse dar. In Ziff. B) werden auf Grundlage der Ergebnisse aus Ziff. A) die Eckdaten für die Aufstellung des Teil-Bebauungsplans Nr. 2166a dargestellt.

A) Rahmenplanung Frankfurter Ring – Beschlussfassung

1. Einführung

1.1. Anlass und Zielsetzung

Das Gewerbeband am Frankfurter Ring und Moosacher Straße ist eines der großen und intakten Gewerbegebiete der Landeshauptstadt München. Ziel der Rahmenplanung ist es, diese Flächen als Gewerbebestandorte zu erhalten, als „Produktive Stadtquartiere“ qualitativ weiterzuentwickeln und diesen Prozess für eine ökologische und klimatische Aufwertung, insbesondere durch Sicherung und Entwicklung von Grün- und Freiflächen, zu nutzen. Als Planungsprämisse gilt dabei eine weitestgehende Bestandsorientierung; diese gilt sowohl für Gebäude im Sinne einer Nutzung „grauer Energie“ und insbesondere in Bezug auf den Erhalt bestehender Gewerbebetriebe.

Die Gewerbeentwicklung ist aktuell tiefgreifenden Veränderungsprozessen ausgesetzt, die sich im Wesentlichen mit den Schlagworten „Digitalisierung und Industrie 4.0“ beschreiben lassen. In der räumlichen Dimension zeigen sich hierbei zunehmend Flächenkonkurrenzen zu anderen Nutzungen, vor allem dem Wohnen, die starke Verdichtungsprozesse mit hohen Arbeitsplatzdichten und entsprechenden Anforderungen an die Mobilität und den Freiraum zur Folge haben. Analog zum Gewerbeflächenentwicklungsprogramm der Landeshauptstadt München (GEWI), das sowohl für sogenannte GE-B- (d. h. „höherwertiges“ Gewerbe, z. B. Büros, Verwaltung und Dienstleistungen) und insbesondere auch für GE-A-Nutzungen (d. h. „klassisches“ produzierendes und verarbeitendes Gewerbe, z. B. Handwerksbetriebe aber auch urbane Produktionsformen) eine effizientere Ausnutzung der beanspruchten Fläche zum Ziel hat, wird die Bestandsentwicklung zunehmend auch im Gewerbebau zu einer Nachverdichtung in der Höhe genutzt, um so Flächen und Kosten zu sparen.

Im Zuge der Neufassung der Leipzig Charta im Jahr 2020 ist im Weiteren die Handlungsdimension der „Produktiven Stadt“ stärker in die Diskussion der Stadtentwicklung gerückt. Die Handlungsdimensionen „gerecht, grün und produktiv“ sind auch ein Bekenntnis zur Produktion in der Stadt als Teil der Daseinsvorsorge und Versorgungssicherheit von Städten. Der Verbund der Produktion in der Stadt erfordert jedoch eine flächensparende Organisation, um gleichzeitig eine Verbesserung der städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten und damit einen Ausgleich der vielfältigen Flächenansprüche zu erreichen.

Neben diesen übergeordneten Entwicklungsprozessen wird auch in der Fortschreibung der Hochhausstudie das Rahmenplangebiet als Bereich identifiziert, der für die höchste Hochhauskategorie grundsätzlich, bei nachgewiesener Stadtbildverträglichkeit (SVU), in Frage kommen könnte.

Im Weiteren erfährt das Quartier am Frankfurter Ring durch die Überlegungen, den bestehenden DB-Nordring nicht nur für Güterverkehr, sondern auch als Trasse für den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) zu nutzen, künftig eine deutlich höhere Zentralität und Standortgunst.

Die beschriebenen Rahmenbedingungen geben Anlass, die Perspektiven für das Gewerbeband am Frankfurter Ring zu untersuchen und erste Zielbilder für eine langfristige Entwicklung aufzuzeigen. Damit soll eine abgestimmte planerische Grundlage für die künftige bauliche Entwicklung und damit Grundlage für die verbindliche Baurechtsschaffung gefunden werden. Da die bauliche Entwicklung weiterhin überwiegend aus dem unbeplanten Innenbereich ableitet wird, ist ein Schlüssel zur Umsetzung die Erarbeitung einer einheitlichen städtebaulichen Idee. Der bestehende, hohe Entwicklungsdruck, der auf diesen bislang peripher liegenden, oft untergenutzten Flächen liegt, soll auf Basis einer ganzheitlichen Entwicklungsperspektive in eine städtebaulich nachhaltige und abgestimmte Richtung gelenkt werden. Ihre weitere Differenzierung und Qualifizierung bleibt in den nachfolgenden Planungsschritten vorbehalten.

Für die parallel zum Gewerbeband Frankfurter Ring bearbeitete Rahmenplanung Steinhausen erfolgt eine getrennte Beschlussfassung.

1.2. Gebietsabgrenzung und bisherige Gebietsentwicklung

Das Gewerbeband Frankfurter Ring liegt im 12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann und im 11. Stadtbezirk Milbertshofen - Am Hart (Anlage 1). Der Rahmenplan wird im Westen durch die Lerchenauer Straße, im Norden durch den DB-Nordring, im Osten durch die Ungererstraße sowie im Süden durch die Moosacher Straße und den Frankfurter Ring begrenzt und umfasst eine Fläche von circa 167 Hektar.

Der Bereich entlang der Moosacher Straße und dem Frankfurter Ring ist nach wie vor durch seine großmaßstäblichen Gewerbe- und Verkehrsinfrastrukturen industriell geprägt. Auf den zweiten Blick werden jedoch vielfältige Nutzungen und Einzelquartiere sichtbar, die sehr viel stärker durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Ausfallstraßen Lerchenauer Straße, Schleißheimer Straße, Ingolstädter Straße und Ungererstraße in Einzelquartiere gliedert werden. Der im Norden verlaufende DB-Nordring stellt demgegenüber eine starke stadträumliche Barriere dar, die stadtstrukturell die Schnittstelle zwischen Innerer- und Äußerer-Stadt, zwischen „Grid, Gewerbe und Gartenstadt“ bildet.

Bis zur industriellen Revolution war die Stadtstruktur von Milbertshofen und Schwabing durch die bauliche Entwicklung entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Ausfallstraßen geprägt. Diese Struktur wurde mit dem Bau des in Ost-West-Richtung verlaufenden Eisenbahnordrings ab 1908 stark überformt und mit dem Bau des ebenfalls in Ost-West-Richtung verlaufenden Frankfurter Rings als Teil des nicht vollendeten „Außen-Rings“ im Jahr 1957 vollendet.

Baulich prägend sind heute im Weiteren der im Osten ab 1960 gebaute, in Hochlage verlaufende „Tatzelwurm“ und die sich im Osten anschließende, ab 1961 realisierte Studentenstadt mit Gebäuden von bis zu 19 Vollgeschossen. Im Westen wird das Stadtbild maßgeblich durch die Ausläufer des Olympiaparks mit dem Wohngebiet Olympisches Dorf und großmaßstäblichen Industriearealen der BMW AG und der Knorr Bremse AG bestimmt.

In Bezug auf die Einzelnutzungen weist das Gewerbeband heute eine sehr heterogene Struktur auf und ist durch ein dichtes Nebeneinander von klassischem produzierendem Gewerbe, Dienstleistungsbetrieben sowie großen Hotels und Bürogebäuden geprägt. An der Schleißheimer Straße und Am Oberwiesenfeld ist vermehrt auch Wohnnutzung vorhanden. Die Gebäude am Alter-St.Georgs-Platz stellen die verbliebenen Reste des historischen Ortskerns von Milbertshofen dar.

1.3. Freiräumliche und stadtklimatische Situation

Die vorhandenen, übergeordneten Grünbeziehungen stellen wichtige Verbundkorridore dar, die u. a. angrenzende Grünräume vernetzen, Ansätze für einen Biotopverbund darstellen und hohe Bedeutung für die Frisch- und Kaltluftzufuhr haben. Der Grünzug am Oberhofer Weg ist bereits als öffentliche Fläche hergestellt und erfüllt die Funktionen Erholung, Grünvernetzung und wichtige Fuß- und Radwegeverbindung für den Münchner Norden.

Ein Großteil des Gebiets zeichnet sich vor allem durch eine hohe Versiegelung und umfängliche oberirdische Stellplatz- und Rangierflächen aus. Baumbestände und Grünflächen sind rar, sie verteilen sich zwischen versiegelten und bebauten Flächen, vereinzelt auf den Stellplatzflächen, sowie verstärkt im Bereich der Wohnnutzung zwischen Knorr- und Riesenfeldstraße. Am Rand des DB-Nordrings sind teilweise Freiflächen vorhanden, die nicht zugänglich sind. Diese Flächen stellen zusammen mit der Bahnachse für den Arten- und Biotopschutz sowie die Biodiversität einen wichtigen Lebensraum und einen bedeutenden Verbundkorridor dar. Die Bahnachse des DB-Nordrings mit Ihren Begleitflächen wird insbesondere im Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern als überregional bedeutsames Schwerpunktgebiet für Trockenstandorte mit dem Ziel zum Erhalt und Optimierung als lineare Vernetzungsachse ausgewiesen.

Durchwegungen und Verbindungen, vor allem für den Fuß- und Radverkehr, sind innerhalb des Gebiets kaum vorhanden. Vom Domagkpark zum DB-Nordring verlaufen zwei schmale Grünzüge. Entlang des östlichen Grünzugs soll die Verlängerung der Tram 23 umgesetzt werden. Östlich hiervon weist das Gewerbeband besonders wenige begrünte Flächen und eine hohe Versiegelung auf. Vereinzelt sind auf den Gewerbehallen extensive Dachbegrünungen vorhanden. Der Straßenraum des Frankfurter Rings ist sehr stark durch den MIV geprägt. Die Nutzung durch Fußgänger*Innen und Radfahrende spielt eine untergeordnete Rolle.

Die Flächen des Gewerbebands weisen gemäß Stadtklimaanalyse der LHM (2014) eine ungünstige bioklimatische Situation auf und der Frankfurter Ring ist verkehrsbedingt hoch belastet. Im westlichen Bereich (aus Richtung der Eggartensiedlung) und im östlichen Bereich (aus Richtung der Freifläche im Bereich Lilienthalallee / Lindberghstraße) des DB-Nordrings verlaufen Kaltluftleitbahnen in Richtung des Planungsgebietes. Diese transportieren während austauscharmer Wetterlagen kühle Luftmassen heran und tragen so in ihrem näheren Umfeld zu einer Abkühlung bei.

Durch den freien und raugkeitsarmen Querschnitt weist der DB-Nordring gemäß Stadtklimaanalyse der LHM (2014) zudem ein mittleres Luftaustauschpotenzial zwischen dem Englischen Garten im Osten und der Parkmeile Olympiapark-Drei-Seen-Platte im Westen auf. Die wenigen Grünflächen im Planungsgebiet haben aufgrund der ungünstigen bioklimatischen Situation eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung. Dies betrifft insbesondere den Grünzug am Oberhofer Weg sowie die nordöstlich an das Heizkraftwerk Freimann angrenzende Grünfläche.

1.4. Vorgehensweise

Ausgehend von einer zielgerichteten Bestandsanalyse nach Leitthemen und den Erkenntnissen mit der Auseinandersetzung der übergeordneten gewerblichen Entwicklungsprozessen, wurde auf Grund der Größe des Untersuchungsgebiets und der vielschichtigen Ausgangslage in einem ersten Schritt eine Quartiersbildung (Zonierung) vorgenommen. Dabei wurden, ausgehend von der Struktur und den Nutzungen der jeweils angrenzenden Stadträume, Teilgebiete identifiziert und mögliche Zielbilder sowie wünschenswerte Identitäten zugeordnet.

Zur Umsetzung dieser Zielbilder wurden in einem zweiten Untersuchungsschritt Leitmotive für die Zielstellungen der einzelnen Teilabschnitte zu Nutzungen, Grün- und öffentlichen Räumen, Mobilität und der Frage nach möglichen Setzungsmustern für Hochpunkte erarbeitet. In der Überlagerung der Leitmotive lassen sich die einzelnen Entwicklungsabsichten ablesen und bieten wichtige Einzelbausteine zur Umsetzung des Rahmenplans.

Um erste Rückschlüsse auf die Umsetzbarkeit der Leitmotive und die hierfür notwendigen Voraussetzungen zu erhalten, wurden für insgesamt drei Fokusräume im detaillierten Maßstab konkrete städtebauliche und freiraumplanerische Überlegungen entwickelt. Die Fokusräume Frankfurter Ring West /Mitte /Ost sind Ergebnis der Befassung mit der Quartiersbildung als Ergebnis der Umfeldbetrachtung und deren Überlagerung mit den sektoralen Leitmotiven.

In einem letzten Schritt wurden die räumlichen Zielaussagen in einem größeren Maßstab generalisiert und auf die öffentlichen Interventionen zum Grünverbund, der Mobilität und Infrastruktur, der Hochhauscluster und Spielregeln für die Einzelparzellen fokussiert.

Der Prozess der Rahmenplanung wurde laufend für eine informelle Abstimmung und damit frühzeitige Einbindung der örtlichen Politik und den betroffenen Eigentümer*innen genutzt. An diese kann im Rahmen der sich anschließenden formellen Verfahren angeknüpft werden. Darüber hinaus gab es eine Befassung zu den Einzelthemen Verkehr, Hochhaussetzung und dem Leitbild des Produktiven Stadtquartiers. Die Ergebnisse werden unter der nachfolgenden Ziff. 2 dargestellt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus dem sogenannten LOS 1 (siehe Anlage 2) und dem sogenannten LOS 2A (siehe Anlage 3) dargestellt. Das LOS 2B umfasst die Ergebnisse der Rahmenplanung Steinhausen, für die eine gesonderte Beschlussfassung erfolgt.

Im LOS 1 erfolgt eine Auseinandersetzung mit den allgemeinen gewerblichen Rahmenbedingungen und sichtbaren und Transformationsprozesse sowie die Erarbeitung eines gewerblichen Entwicklungsleitbilds mit konkreten Handlungsempfehlungen. Das LOS 2A bezieht sich auf das Gewerbeband Frankfurter Ring mit dem Ziel, die in

Los 1 gewonnen Erkenntnisse auf die spezifischen Standortbedingungen zu übertragen und jeweils ortsbezogene Entwicklungsperspektiven zu formulieren.

2. LOS 1 – Produktive Stadtquartiere

2.1. Aktuelle gewerbliche Transformationsprozesse

Als Grundlage für die Rahmenplanung wurden die aktuellen gewerblichen Transformationsprozesse und Entwicklungsbedingungen untersucht, die Rahmenbedingungen in München dargestellt und allgemeine Prinzipien entwickelt, die dazu beitragen, dass die Entwicklung der einzelnen Grundstücke jeweils auch einen Beitrag für die Gesamtentwicklung des Gebietes leisten (Nutzen-Lasten-Verteilung) und insbesondere ein Erhalt der gewerblichen „Münchener Mischung“ erreicht werden kann. Weiterführende Informationen können der Anlage 2 (Bericht der Rahmenplanung Frankfurter Ring: LOS 1 – Transformationsprozesse in der Gewerbeentwicklung) entnommen werden.

Die aktuellen **gewerblichen Transformationsprozesse** lassen sich schlagwortartig wie folgt zusammenfassen:

- **Urbanisierung**
Ausgehend von einer weiterhin zunehmenden Bevölkerung in urbanen Ballungsräumen als Treiber von Innovation und Fortschritt, werden im Zuge der Nachverdichtung die Bodenfrage, Flächenkonkurrenzen aber auch ein Trend zum „New Local“ sichtbar.
- **Globalisierung**
Es ist weiterhin ein Globalisierungstrend sichtbar, der sich durch einen freien Austausch von Kultur, Wirtschaft und Wissenschaft und durch einen neuen Wettbewerb um Talente, Megacities und den Abbau von Barrieren auszeichnet.
- **Ökologie**
Ausgehend vom gesamtgesellschaftlichen Bewusstsein werden die Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz ein grundlegender Wirtschaftsfaktor und Grundlage für sämtliche Entscheidungen im privaten und gesellschaftlichen Kontext.
- **Konnektivität**
Bezeichnet zunächst das Prinzip der Vernetzung auf Basis digitaler Infrastruktur und äußert sich auch durch eine neue soziokulturelle Relevanz, durch die eine neue Wissensgesellschaft bestehende Wirtschaftsmodelle verändert.
- **New Work**
Steht für die Durchsetzung neuer Formen der Arbeitsorganisation, wie neue Kollaboration, dem Work-Life-Blending und eine neue Mischung von Produktion und Reproduktion, die für einen flexiblen Umgang von Freizeit und Arbeit sorgen.
- **Industrie 4.0**
Durch die Digitalisierung und Entwicklung in der Fertigungstechnik werden kleine Stückzahlen wirtschaftlich möglich und die Produktion findet durch die Reduktion von Emission und den Flächenforderungen zunehmend in räumlicher Nähe zum Kunden statt, um Lieferwege zu sparen.

Ergänzt wird dies durch die folgenden **Münchener Rahmenbedingungen**:

Die Münchner Wirtschaftskraft basiert auf einer ausgewogenen Mischung aus Großunternehmen, Mittelständlern, kleinen Start-ups sowie traditionellen Handwerksbetrieben und unternehmensnahen Dienstleistern. Diese sind in den verschiedensten Branchen tätig und zählen häufig zu den Marktführern. Der breite Mix aus Unternehmen unterschiedlichster Größe und Branchenzugehörigkeit und die enge Vernetzung von Hightech-Unternehmen und Betrieben des verarbeitenden Gewerbes ist als „Münchener Mischung“ bekannt. Sie trägt wesentlich dazu bei, dass München zu den wirtschaftlich stabilsten Standorten in Deutschland zählt.

Zur Sicherung und Entwicklung bedarfsgerechter und zukunftssicherer Gewerbestandorte hat der Stadtrat im Jahr 2001 (Sitzungsvorlage 96-02 / V 01378) erstmals das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (GEWI) beschlossen, welches in 2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07490) und 2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02731) fortgeschrieben wurde. Das GEWI ordnet sämtliche im Münchner Flächennutzungsplan mit einer gewerblichen Nutzung dargestellten Flächen (GE, GI, MI, MK und SO GE) entweder den sogenannten GE-A-Flächen (klassisches produzierendes Gewerbe sowie Handwerksbetriebe) oder den GE-B-Flächen (höherwertiges, verdichtetes Bürogewerbe) zu. Im Programm werden die steigende Flächenknappheit und Flächenkonkurrenz für Gewerbe thematisiert. Als Lösung für die deutlich reduzierte Flächenkulisse wird neben einer maßvollen Neuausweisung das Ziel eines flächensparenden Gewerbes (höhere Dichten, vertikale Anordnung, Nutzungsmischung) verfolgt, um Gewerbeflächen in München zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Ein geeignetes Beispiel für eine flächensparende und gestapelte Bauweise im Bereich des klassischen Gewerbes ist das Münchner Gewerbehofprogramm.

Das Gewerbehofprogramm wurde 1993 erstmals aufgelegt und in den Jahren 1997, 2000, 2007 und aktuell 2019 fortgeschrieben (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15570). Ziel des Gewerbehofprogramms ist der Aufbau eines flächendeckenden Gewerbehofnetzes in München. Mit diesen Gewerbehöfen sollen kleinen und mittleren Handwerksunternehmen und Unternehmen, die besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen, auch in verdichteten Stadtteilen geeignete Standorte angeboten werden. Die Gewerbehofpolitik ist über die Jahre zu einem wesentlichen Eckpfeiler der Mittelstandsförderung in München geworden. Das Mietflächenangebot in den städtischen Gewerbehöfen trägt dazu bei, die diversifizierte Wirtschaftsstruktur – die „Münchener Mischung“ – zu stärken.

Die Landeshauptstadt München hat seit 2018 an verschiedenen Gewerbestandorten in München ein Gewerbegebietsmanagement initiiert. Ziel ist es, Gewerbetreibende, Eigentümer*innen, lokale Politik und weitere Nutzer*innen vor Ort zu vernetzen und Möglichkeiten aufzuzeigen, um Flächen und Ressourcen effizienter zu nutzen, den Verkehr zu verbessern und das Gebiet gemeinsam fit für eine erfolgreiche Zukunft zu machen. Zudem wird zu städtischen Förderangeboten beraten – wie etwa dem betrieblichen Mobilitätsmanagement oder Maßnahmen zu Klima- und Ressourcenschutz.

Das Münchner Zentrenkonzept, das am 20.03.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 12932) fortgeschrieben wurde, hat zum Ziel, dass nahversorgungs- und zentrenrelevante Sortimente (z.B. Lebensmittel und Bekleidung) nur in integrierten Lagen ange-

boten werden sollen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass in nicht integrierten Lagen, d. h. Gebiete ohne die erforderliche Mantelbevölkerung und fußläufig oder mit dem ÖPNV schlecht erschlossene Gebiete, sowie Gebiete, die für gewerbliche Nutzungen im Sinne des GEWI vorgesehen sind, kein Angebot von nahversorgungs- bzw. zentrenrelevanten Sortimenten erfolgen sollten. Nur für nicht zentrenrelevante Sortimente mit hohem Flächenbedarf (z.B. Autos und Möbel) kann eine Ausnahme gemacht werden. Gegen ein ergänzendes, kleinteiliges Nahversorgungsangebot zur Versorgung der Arbeitnehmer*innen in den neuen produktiven Stadtquartieren bestehen keine Einwände.

Der Erhalt und der Ausbau der Attraktivität Münchens als Lebens- und Wirtschaftsraum und damit die Sicherung der Prosperität und Wirtschaftskraft sind schließlich Ziele und Leitlinie der Stadtentwicklungsplanung und der Wirtschaftsförderung.

2.2. Entwicklungsleitbild – Vom Gewerbegebiet zum Produktiven Stadtquartier

Vor dem Hintergrund der übergeordneten Entwicklungsbedingungen und den Anstrengungen der Landeshauptstadt München besteht die Zielsetzung der Rahmenplanung im Erhalt von Gewerbeflächen und -betrieben sowie in der Schaffung von neuen Entwicklungsperspektiven für das produzierende Gewerbe. Dabei soll aus den bislang eher monofunktionalen und funktionsgetrennten Gewerbebeständen ein vielfältiger und facettenreicher Arbeitsstandort werden, der – bislang räumlich isoliert – zunehmend in die umgebenden Stadtquartiere integriert und damit Teil des Stadtgewebes werden wird.

Bundesweit wird der Entwicklungsprozess von „neuen Räumen für die Produktive Stadt“ ebenfalls diskutiert (vgl. BBSR-Berichte kompakt 1 / 20219) und ist Inhalt zahlreicher Fachkonzepte von europäischen Städten wie etwa in Wien, Stuttgart oder Berlin. Im Rahmen dieses Paradigmenwechsels unter dem Motto „Integrieren statt Verdrängen“ wird diskutiert, wie neue Technologien eine emissionsarme, stadtverträgliche Produktion ermöglichen und damit die Chance eröffnen, Fabriken in das vorhandene Siedlungsgefüge zu integrieren. Ein Überwinden des seit Jahrzehnten wirksamen Trennungsgrundsatzes zur Vermeidung von Nutzungskonflikten sowie neue Chancen für eine Nachverdichtung und Nutzungsmischung und damit auch eine effektive Nutzung von Stoff- und Energieflüssen wird dadurch möglich. Im Weiteren wurde sichtbar, dass Unternehmen sich zunehmend für attraktive und städtische Produktionsstandorte entscheiden, weil sie hier ihre Fachkräfte finden, die die vorhandenen weichen Standortfaktoren in Ballungsräumen favorisieren. Im Weiteren wird jedoch ebenfalls sichtbar, dass, wenn Stadt und Produktion zusammenkommen, der Moderationsbedarf von Nutzungskonflikten durch den bestehenden Flächendruck zunehmen wird (vgl. BBSR-Berichte kompakt 1 / 2019). Das bedeutet, dass für eine stadtverträgliche Nutzungsmischung verschiedene Fachdisziplinen intensiv zusammenarbeiten müssen und eine stärkere Vernetzung von Akteuren notwendig erscheint (vgl. Ergebnisse Experten-Hearing S. 23). Schließlich wurde im Zuge der Neufassung der Leipzig Charta im Jahr 2020 die Handlungsdimension der „Produktiven Stadt“ in das Leitbild „gerecht, grün und produktiv“ integriert, was auch ein deutliches Bekenntnis zur Produktion in der Stadt als Teil der Daseinsvorsorge und Versorgungssicherheit von Städten ist.

Die Ziele eines Produktiven Stadtquartiers lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Stärkung GE-A-Nutzung**
Durch eine breit gefächerte Gewerbekulisse und Diversität im Gewerbe wird eine Integration des Bestands von produzierenden Betrieben sowie die Beibehaltung ihrer Entwicklungsoptionen ermöglicht.
- **Nutzungsvielfalt**
Produktive Stadtquartiere liefern einen Beitrag, die bestehenden Flächenkonkurrenzen unterschiedlicher (Gewerbe-)Nutzungen zu reduzieren. Durch ein nachhaltiges Flächenmanagement und eine hohe Nutzungsvielfalt entstehen resiliente Stadtstrukturen.
- **Nachverdichtung**
Eine urbane Dichte schafft die Voraussetzungen, die bestehenden gewerblichen Stadtstrukturen zu integrieren, hybride Nutzungskonzepte zu etablieren und durch die gestapelte Anordnung von Nutzungen Flächen zu entsiegeln und öffentliche Freiräume zu entwickeln.
- **Vernetzung**
Ein belastbares Straßen- und Wegesystem sichert eine gute Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeiter*innen, mit geeigneten Erschießungsflächen für das produzierende Gewerbe, ergänzt um eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie eine attraktive Fahrrad- und Fußwegeverbindung; dies trägt dazu bei, die Barrierewirkung bestehender Verkehrsinfrastrukturen zu überwinden.
- **Identität**
Das Produktive Stadtquartier leistet durch seine ortsspezifische Ausprägung einen Beitrag zur Identität und Attraktivität dieser Quartiere und kann damit Katalysator für den Stadtumbau und Integration vormals peripher liegender Stadträume sein.
- **Freiraum**
Die beschriebenen Entwicklungen der Nachverdichtung, Identität und Vernetzung werden für eine Aufwertung von Ökologie, Umwelt- und Klimaschutz sowie Klimaanpassung genutzt. Gleichzeitig werden den Unternehmen als weiche Standortfaktoren ein attraktives Umfeld und multifunktionale Grün- und Freiflächen mit Aufenthaltsqualität und Möglichkeiten der Naherholung und Freizeitaktivität angeboten.
- **Klimaresilienz**
Die Entwicklungen der Nachverdichtung, Identität und Vernetzung gehen einher mit Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas und der bioklimatischen Situation. Maßnahmen für ein dezentrales Regenwassermanagement fördern das Schwammstadt-Prinzip.

Darüber hinaus sieht das Referat für Klima und Umweltschutz die Möglichkeit, die Transformation der Gewerbegebiete für eine nachhaltige und klimaneutrale Entwicklung des Stadtquartiers zu nutzen. Insbesondere mit einer erneuerbaren Energieversorgung, energieeffizienten Gebäuden und dem Ausbau der Photovoltaik sollen die Quartiere einen dauerhaften Beitrag zum Klimaschutz und zur Energiesicherheit leisten.

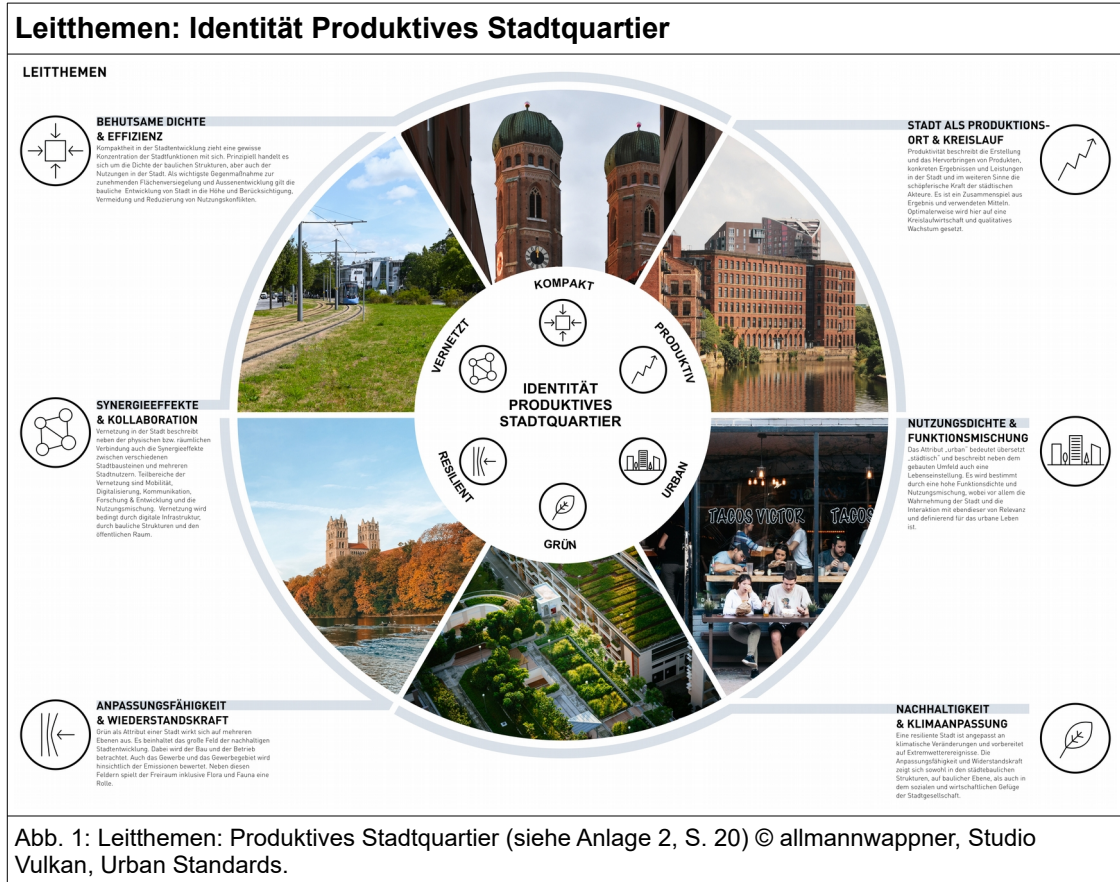
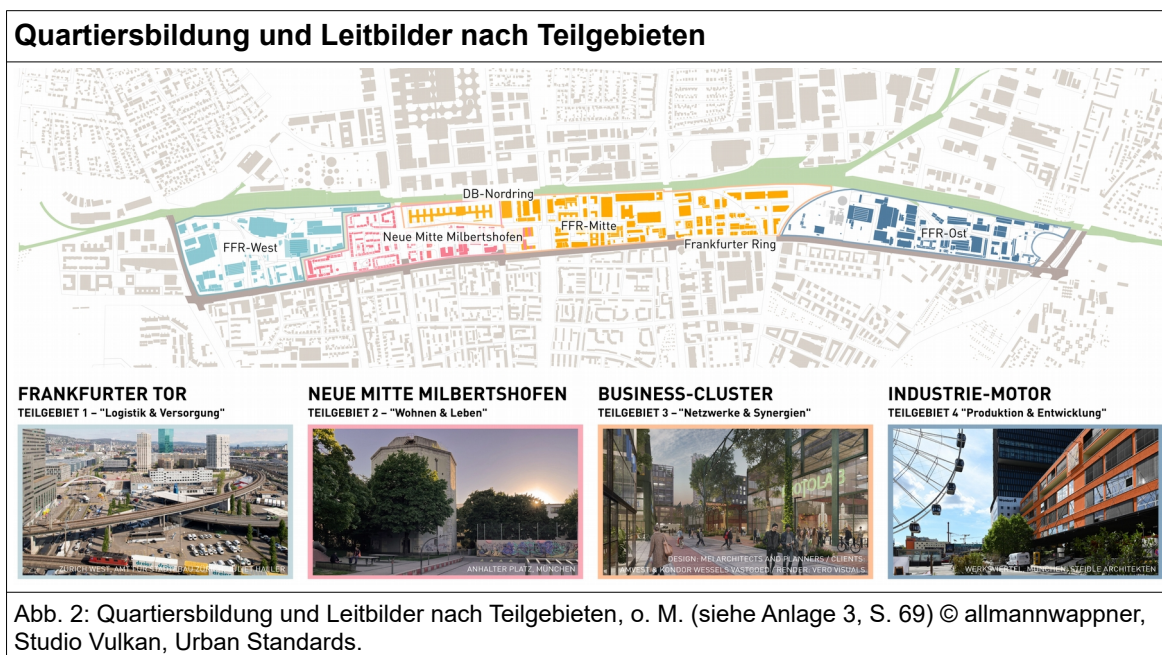


Abb. 1: Leitthemen: Produktives Stadtquartier (siehe Anlage 2, S. 20) © allmannwappner, Studio Vulkan, Urban Standards.

Zur Umsetzung von Produktiven Stadtquartieren werden in der Rahmenplanung die Handlungsfelder Gewerbe, Städtebau, Gebäude, Freiraum, Mobilität und Prozess identifiziert. Diesen werden Handlungsempfehlungen mit Einzelbausteinen und Visionboards mit erfolgreichen Projektbeispielen zugeordnet. Das Ergebnis ist eine umfangreiche Zusammenstellung von allgemeinen Prinzipien als Vorgabe für die Rahmenplanungen am Frankfurter Ring und in Steinhausen, die dazu beitragen, dass die bauliche Entwicklung, insbesondere durch die Anwendung des Regelwerks für Einzelparzellen, auf den einzelnen Grundstücken jeweils auch einen Beitrag für die Gesamtentwicklung des Gebietes leisten.

3. LOS 2A – Gewerbeband Frankfurter Ring (vgl. Anlage 3)

3.1. Quartiersbildung und Leitbilder



Als Ergebnis einer umfangreichen Untersuchung des Bestands und der Umgebung konnten im Gewerbeband Frankfurter Ring insgesamt vier Teilgebiete identifiziert werden, die eine gewisse Eigenständigkeit auf Grund der spezifischen auch historischen Ausgangslage, Nutzungen und Charakteristika des Umfelds aufweisen. Ziel war es, den vielfältigen Erscheinungsbildern des Gewerbebandes Frankfurter Ring Rechnung zu tragen, spezifische Entwicklungsleitbilder zuzuordnen und damit dem Ziel nachzukommen, ehemals peripher liegende Gewerbestandorte wieder in ihr Umfeld und damit in das Stadtgefüge zu integrieren.

Teilgebiet 1: FFR-West / „Frankfurter Tor – Logistik & Versorgung“

Das Teilgebiet „Frankfurter Tor“ (hellblau) gilt als Auftakt des Gewerbebands im Westen. Dessen Identität wird durch einen großflächigen Baufachmarkt, das BMW Werk 1, die Entwicklungen im Bereich der ehemaligen Knorr Bremse AG und das angrenzende Olympiadorf geprägt. In diesem Bereich liegt der Fokus auf Produktion. Aufgrund des Gleisanschlusses stellt das Teilgebiet eine Verbindung zwischen Verkehr, Produktion und Logistik dar.

Der Rahmenplan formuliert als Zielbild „Logistik & Versorgung“ in Form einer Verdichtung und vertikale Anordnung der Produktions- und Logistikstandorte. Der momentanen Insellage soll durch eine Erhöhung der Durchlässigkeit und Verbindung der beiden Teilgebiete westlich und östlich des bestehenden Industriegleises entgegengewirkt und dies für eine bessere Durchgrünung genutzt werden. Dazu ist auch die MIV-Erschließung, die bislang nur aus Sackgassen besteht, zu verbessern und eine kleinteiligere Parzellierung zu ermöglichen. Schutzbedürftige Nutzungen sind durch entsprechende Maßnahmen vor den hohen Immissionen zu schützen.

Teilgebiet 2: „Neue Mitte Milbertshofen – Wohnen & Leben“

Das zweite Teilgebiet (rot) wird durch die anschließende historische Ortsmitte und den Entwicklungskern von Milbertshofen charakterisiert. Das vormals eigenständige

Dorf ist nun ein Stadtteil Münchens. Der klare Fokus liegt hier auf Wohnnutzungen und deren Versorgung. Das Gebiet zeichnet sich durch eine Insellage und hohe Barriere Wirkung von DB-Nordring und Frankfurter Ring aus.

Um ausgehend vom neuen S-Bahnhaltepunkt an der Schleißheimer Straße das Teilgebiet mit dem historischen Bestand besser zu verknüpfen und das bestehende Quartierszentrum Milbertshofen aufzuwerten und zu erweitern, formuliert die Rahmenplanung das Leitbild einer „Neuen Mitte Milbertshofen – Wohnen & Leben“. Dazu soll, insbesondere auf den ehemals dem Gewerbe vorbehaltenen Flächen zwischen Knorrstr. und Schleißheimer Straße, eine neue Mischung aus Arbeiten, Nahversorgung, Kultur und untergeordnet Wohnen etabliert werden. So werden eine ökologische Aufwertung der bestehenden Freiräume sichergestellt und mit einem Quartierspark neue Angebote geschaffen. Das Gebiet ist starken Immissionen ausgesetzt. Deshalb sind empfindliche Nutzungen nur mit umfangreichen Schutzkonzepten realisierbar, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen zu können.

Teilgebiet 3: FFR-Mitte / „Business-Cluster – Netzwerke & Synergien“

Im dritten Teilgebiet (orange) liegt der Fokus auf höherwertigen Nutzungen, u. a. aus dem Automobilbereich. Der Bereich weist eine gute Mischung an Nutzungs- und Parzellengrößen auf. Identitätsstiftende Bausteine mit Pilotfunktion sind das BMW IT-Zentrum oder das Bauvorhaben der „Neue Siederei“. Auf Grund der kleinteiligen Parzellen vernetzt sich die Zone gut mit den umgebenen Gewerbegebieten. Zudem besteht eine gute Erschließung durch den Radweg Oberhofer Weg und die vorhandenen ÖV-Einrichtungen.

Die Rahmenplanung formuliert für den Bereich die räumliche und funktionale Vernetzung der Gewerbetreibenden in „Gewerbe-Cluster“ und eine Mischung von A- und B-Gewerbe durch die Integration urbaner Manufakturen und hybrider Nutzungen. Darüber hinaus soll die Entwicklung von Hochpunkten Orte eigener Identität ausbilden und cluster-übergreifende, öffentlich zugängliche Freiräume als gemeinsamen Aufenthaltsort für „Netzwerke & Synergien“ geschaffen werden. Schutzbedürftige Nutzungen sind durch entsprechende Maßnahmen vor den hohen Immissionen zu schützen.

Teilgebiet 4: FFR-Ost / „Industrie-Motor – Produktion & Entwicklung“

Die industrielle Identität des vierten Teilgebiets im Osten (dunkelblau) wird geprägt durch großflächige und emissionsreiche Betriebe, wie das Kraftwerk Freimann und metallverarbeitende Betriebe. Die Zone ist direkt an die Autobahn angebunden und verfügt über einen alten Gleisanschluss. Die Entwicklung ist durch verschiedene Stadtbausteine beeinflusst. Dazu zählen der Dogmagpark im Süden, Euro-Industriepark im Norden sowie die östlich angrenzende Studentenstadt mit ihren markanten Hochpunkten.

Der „Industrie-Motor“ beinhaltet die Zielvorstellung des Erhalts und der Entwicklung von vielfältigen Arbeits- und Betriebsformen. Dafür soll der Teilbereich stärker mit den umgebenen Stadtteilen vernetzt werden. Die zusätzliche Ausbildung von qualitativen Grünräumen sowie die Verdichtung der vertikalen Anordnungen der Produktion sollen identitätsstiftend sein. Das östliche Teilgebiet fungiert dabei als Ortseingang mit prägender Stadtsilhouette (Studentenstadt und Kraftwerk Freimann) und hoher Zentralität und Erreichbarkeit durch die neuen Verkehrsinfrastrukturen von S-Bahn und Tram. Schutzbedürftige Nutzungen sind durch entsprechende Maßnahmen vor den hohen Immissionen zu schützen.

3.2. Leitmotive

Zur Umsetzung der in Ziff. 2.2.1. formulierten Zielbilder wurden in einem zweiten Untersuchungsschritt die sechs Leitmotive Städtebau, Freiraumidentität, Grün – und Freiraum, Nutzungen, Mobilität und Hochpunkte entwickelt. Damit werden wichtige Einzelbausteine zur Umsetzung des Rahmenplans erarbeitet. Die Leitmotive zeigen Ansätze auf, wie sich das Gebiet verändern kann. Aus der Visualisierung und anschließenden Überlagerung der Leitmotive lassen sich die Entwicklungspotenziale identifizieren und wichtige Einzelbausteine zur Umsetzung der Rahmenplanung Frankfurter Ring (s. Ziffer 2.6.) herausarbeiten.

Leitmotiv Städtebau



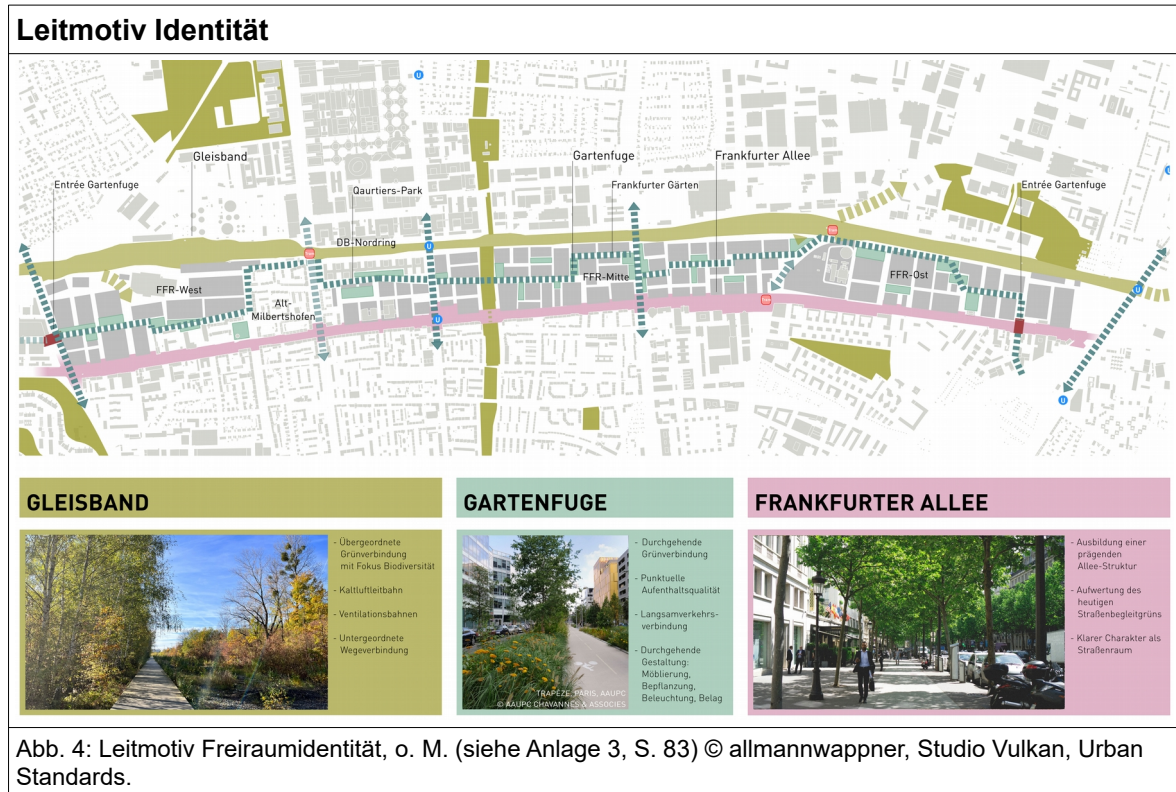
Abb. 3: Leitmotiv Städtebau, o. M. (siehe Anlage 3, S. 81) © allmannwappner, Studio Vulkan, Urban Standards.

Ausgangslage

Stadtstrukturell zeigt sich entlang des Frankfurter Rings die Schnittstelle zwischen innerer und äußerer Stadt, zwischen „Grid“, Gewerbe und Gartenstadt. Wesentliche Gliederungselemente sind die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen. Städtebaulich weist das Gewerbeband bislang eine sehr heterogene Struktur auf und ist durch ein dichtes Nebeneinander von klassischem produzierendem Gewerbe, Dienstleistungsbetrieben sowie großen Hotels und Bürogebäuden geprägt.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Im Sinne eines räumlichen Entwicklungsgerüsts werden im Leitmotiv Städtebau Bereiche mit einer erhöhten städtebaulichen Dichte definiert, ausgehend von den spezifischen Lagebedingungen und den geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Ziel ist es, das lange Gewerbeband zu rhythmisieren und Orte mit eigener Identität auszubilden. Diese zeichnen sich insbesondere durch eine hohe Freiraum- und Aufenthaltsqualität sowie hohe Gestaltungsqualität der Gebäude aus. Die Baufelder werden zu Clustern zusammengefasst, Raumkanten ausgebildet und hierfür notwendige Interventionen, z. B. durch neue Wege- und Straßenverbindungen aufgezeigt.



Ausgangslage

Im Bestand ergibt sich die Identität aus den beiden prägenden, linearen Verkehrsraum-Strukturen Frankfurter Ring und DB-Nordring. Das Gewerbeband, welches sich zwischen diesen Strukturen aufspannt, ist bisher nicht als einheitlicher Stadtraum ablesbar und erlebbar. Auch der Straßenraum des Frankfurter Rings selbst ist sehr heterogen in seinem Erscheinungsbild. Ebenso ist der DB-Nordring aus dem Gewerbeband heraus nur selten als prägende Struktur erkennbar. Er stellt jedoch eine wichtige Biotopverbundachse und eine stadtklimatisch bedeutende Ventilationsbahn dar.

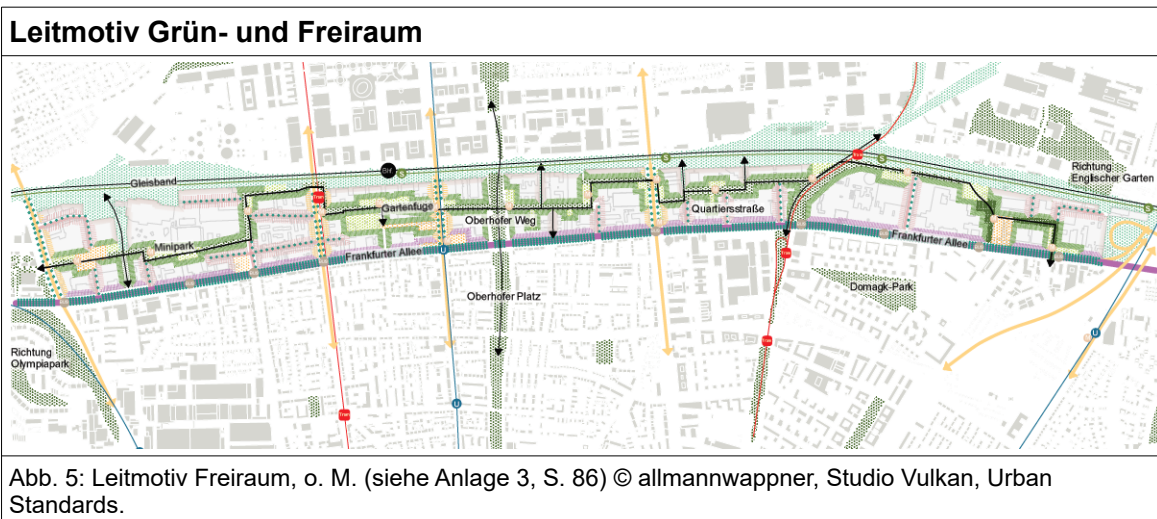
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ziel des Leitmotivs Identität ist es, die vorhandenen Strukturen in ihrem Charakter zu stärken, sowie dem Gewerbeband durch eine interne Vernetzungsstruktur mit hoher Freiraumqualität und guter Durchgrünung einen neuen, durchgängig ablesbaren Charakter zu geben. Dementsprechend sollen drei parallel verlaufende Freiraumstrukturen das Gebiet prägen:

Das Gleisband sichert die übergeordnete Grünverbindung entlang des DB-Nordrings und erhält so die wichtigen Funktionen dieser Biotopverbundachse für die Biodiversität und das Stadtklima. Ebenso können in geeigneten Bereichen untergeordnete Wegeverbindungen im Einklang mit den Zielen des Arten- und Biotopschutzes realisiert werden.

Die Gartenfuge etabliert als neue Grünverbindung attraktive Grünräume und Platzsituationen und schafft gleichzeitig eine durchgängige Ost-West-Wegeverbindung mit Verknüpfungen in Nord-Süd-Richtung durch das Gebiet.

Der Frankfurter Ring soll durch die Ausbildung einer prägnanten Allee-Struktur und der Aufwertung des bestehenden Straßenbegleitgrüns zur Frankfurter Allee umgestaltet werden.



Ausgangslage

Die übergeordneten Grünbeziehungen stellen wichtige Verbundkorridore dar, die u. a. Grünräume vernetzen, Biotopverbundachsen darstellen und hohe Bedeutung für die Frisch- und Kaltluftzufuhr haben. Insgesamt weisen die Flächen des Gewerbebands eine ungünstige bioklimatische Situation und eine mangelnde Grünausstattung auf. Wichtige Bestandteile mit einer hohen bioklimatischen Bedeutung sind dennoch der Grünzug am Oberhofer Weg sowie die nordöstlich an das Heizkraftwerk Freimann angrenzende Grünfläche, außerdem vereinzelte nicht zugängliche Freiflächen entlang des DB-Nordrings.

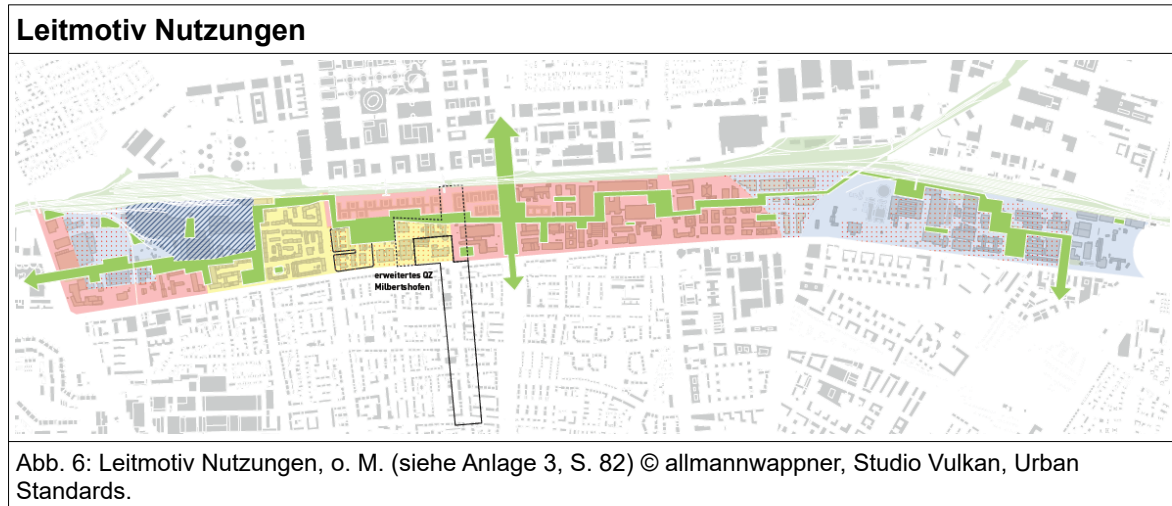
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ziel des Leitmotivs Grün- und Freiraum ist es, die drei identitätsstiftenden Elemente (s. Leitmotiv Freiraumidentität) aufzugreifen, um attraktive Grünräume, Plätze und Wegeverbindungen im Gewerbeband zu schaffen. Dabei ist eine Vernetzung mit den angrenzenden Parkmeilen Olympiapark / Drei-Seen-Platte und Englischer Garten / Isarauen eine übergeordnete Zielsetzung. Die bestehenden Nord-Süd-Grünverbindungen entlang des Oberhofer Wegs und der Lilienthalallee sowie eine neu zu schaffende Verbindung entlang der neuen Tram 23 ergänzen das Freiraum-Gefüge.

Die Belange des Arten- und Biotopschutzes im Bereich des Gleisbands sollen durch die Stärkung bestehender „urbaner Wildnis“ gesichert werden.

Die Gartenfuge etabliert eine durchgehende Grünverbindung mit punktuellen Aufenthaltsqualitäten und eine Langsamverkehrsverbindung durch das gesamte Gewerbeband. Dafür werden bereits existierende Strukturen und neu entstehende Erschließungen, Grünverbindungen, Miniparks, urbane Plätze und begrünte Vorzonen der Parzellen miteinander verbunden. Die Gartenfuge verknüpft zudem neue und alte ÖPNV-Mobilitätsknoten des Gebiets und sichert so die notwendige Feinerschließung, die den Fuß- und Radverkehr fördert. Durchgehend aufeinander abgestimmte Gestaltungselemente wie Bepflanzung, Möblierung, Beläge und Beleuchtung fördern die Ablesbarkeit der Gartenfuge als verbindende Struktur.

Der Frankfurter Ring als Hauptverkehrsstraße soll mittels Begrünungsmaßnahmen insbesondere in Form von neuen (Groß-)Baumstandorten, aber auch durch Dach- und Fassadenbegrünung zu einer prägenden Allee-Struktur ausgebildet und bestehendes Straßenbegleitgrün aufgewertet werden. Im Rahmen eines dezentralen Regenwassermanagements tragen darüber hinaus Entsiegelungsmaßnahmen und Maßnahmen der blau-grünen Infrastruktur zur Förderung des Schwammstadt-Prinzips bei.



Ausgangslage

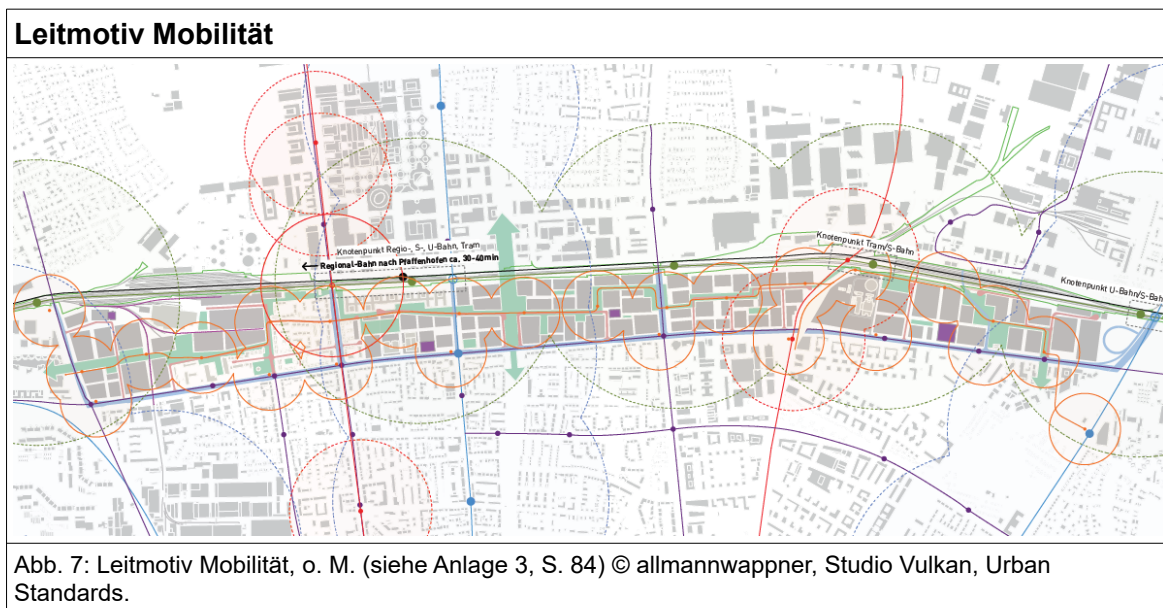
Das Leitbild des Produktiven Stadtquartiers beschreibt die Planungsprämisse von vielfältigen Entwicklungsoptionen für eine große Bandbreite gewerblicher Nutzungen und einer weitgehenden Bestandserhaltung insbesondere im Bezug auf den Erhalt bestehender Gewerbebetriebe. Aufgrund der Vielschichtigkeit der unterschiedlichen Nutzungen und der spezifischen stadträumlichen Ausgangslagen gliedert die Rahmenplanung dennoch das Gebiet in Nutzungskategorien und wird im Bereich Frankfurter Ring Mitte mit den Zielen des Zentrenkonzepts ergänzt (siehe S. 8).

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Leitmotiv Nutzungen teilen das Gebiet in die folgenden Kategorien:

- Produzierendes Gewerbe und Logistik / GE-A 80 %-A / 20 %-B (blau)
- Hybridnutzungen GE-A / GE-B 50 %-A / 50 %-B (blau mit Punkten)
- Büronutzungen / GE-B 20 %-A / 80 %-B (rot)
- Urbanes Quartier mit Schwerpunkt Wohnen 80 %-W / 20 %-Sonstiges (gelb)
- Urbanes Quartier mit Schwerpunkt Gewerbe 20 %-B / 30 %-W / 50 %-Sonstiges (gelb mit Punkten)

Ausgehend von den Zielen des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms sowie der dargestellten Rahmenbedingungen ist eine Nutzungsintensivierung vor allem im Spektrum einer gewerblichen Nutzung die zentrale Zielsetzung. Dabei sollen möglichst innovative Hybridlösungen im Sinne einer Mischung aus produzierendem Gewerbe und höherwertigem Gewerbe umgesetzt werden und die Gewerbe-A-Nutzung im Sinne des Zieles der „Münchner Mischung“ quantitativ erhalten bleiben. Die vorgeschlagenen Verhältniszahlen sind Orientierungswerte für das jeweilige Quartier. Der Bereich des Urbanen Quartiers (gelber Bereich) nimmt einen kleinen Teilbereich des Gewerbebands ein. Dieser ist für die Priorität Gewerbe in Kombination mit Wohnen, Versorgung und Kultur vorgesehen. In den weiteren Planungsschritten soll dort die Erhöhung des Wohnanteils im Sinne eines produktiven Stadtquartiers geprüft werden. Dies begründet sich zunächst durch den Bestand, ist aber auch Entwicklungsziel für das bestehende Quartierszentrum an der Knorrstraße, welches bis zum neuen S-Bahnhaltepunkt erweitert werden soll. Großflächige Einzelhandelsnutzungen sind generell nicht vorgesehen.



Ausgangslage

Das Gewerbeband wird in der gesamten Länge vom Frankfurter Ring bzw. Moosacher Straße durchzogen, welcher im Westen in die B 304 (Triebstraße) mündet. Mittig kreuzt die B 13 (Ingolstädter Straße) das Gebiet. Im Osten wird das Gewerbeband durch die BAB 9 begrenzt. Durch den öffentlichen Nahverkehr wird das Gebiet über die U-Bahnhöfe der Linien 2, 3 und 6 erschlossen sowie durch die Tram 23, die Expressbuslinien X35, X36 und die Buslinien 50, 140, 141, 150, 177, 178, 179 und 180 ergänzt. Eine Erschließung für den Fuß- und Radverkehr verläuft im Wesentlichen bislang unzureichend entlang des Frankfurter Rings. Durchwegungen und Verbindungen, vor allem für den Fuß- und Radverkehr, sind innerhalb des Gebiets, mit Ausnahme des Oberhofer Wegs, kaum vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Der Frankfurter Ring wandelt sich zur Frankfurter Allee. Durch eine Neuaufteilung des Straßenraums soll Raum für stärkere Durchgrünung und mehr Platz für alternative Mobilitätsformen zum MIV geschaffen werden. Hier sei insbesondere auf ein qualitativ hochwertiges Fuß- und Radwegenetz verwiesen sowie auf geeignete Fahrradabstellanlagen auf öffentlichem und privatem Grund.

Durch die Neuschaffung von mehreren Haltepunkten entlang des DB-Nordrings (von denen einer ggf. zukünftig auch zu einem Regionalbahnhof erweitert werden könnte) soll das Gebiet leistungsstark sowohl an die Stadt als auch an die Metropolregion angebunden werden, um dem Gewerbe an diesem Standort eine gute Erschließung – insbesondere für Mitarbeitende – zu ermöglichen.

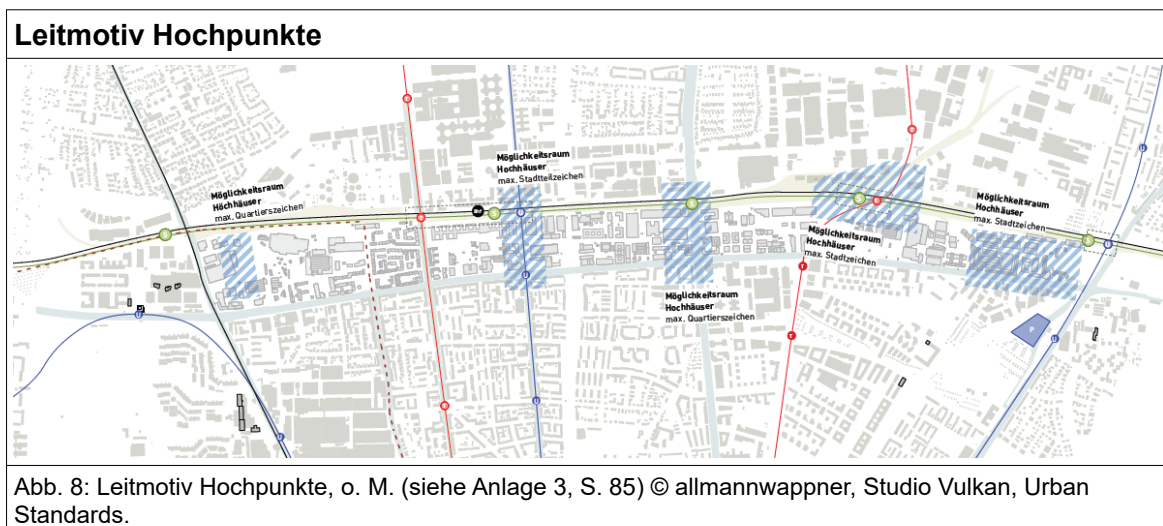
Der Rahmenplan schlägt außer dem bereits feststehenden Haltepunkt „BMW-FIZ“ und dem geplanten zusätzlichen Halt „Europark“ weitere Haltestellen vor (westlich der Lerchenauer Straße, im Bereich der Ingolstädter Straße und westlich der BAB 9). Ob diese Haltepunkte betrieblich sinnvoll sind und ob, bzw. ggf. wann sie realisiert werden können, ist derzeit noch nicht absehbar. Aufgrund der Aufgabenträgerschaft liegt dies auch nicht in der Hand der Landeshauptstadt München. Im Sinne der Perspektiven und Zielbilder, die mit der Rahmenplanung für den Frankfurter Ring dargestellt

werden sollen, macht es jedoch besonders für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung Sinn, mögliche zukünftige Haltepunkte mit- bzw. vorauszudenken.

Um diese neuen Haltepunkte attraktiv zu gestalten und an das Gebiet anzubinden, ist die Gartenfuge als Feinerschließung wichtig. Für die „Letzte Meile“ empfiehlt der Rahmenplan – neben einem attraktiven Angebot für Zufußgehende – ein System aus Sharing-Angeboten, die sich über die Gartenfuge bewegen können. Ob Leihräder oder E-Scooter – so kann der Weg von der Station zum Arbeitsplatz oder umgekehrt attraktiv gestaltet werden. Gemeinschaftlich organisierte und genutzte Quartiersgaragen im Rahmen von Mobilitätskonzepten für die absolut notwendigen Kfz-Stellplätze entlasten den Parksuchverkehr und schaffen Platz für die Entsiegelung ebenerdiger Parkplatzflächen. Zudem ist im Sinne einer barrierefreien Feinerschließung die Anbindung von Buslinien an die potentiellen S-Bahnhalte zu berücksichtigen.

Der Rahmenplan empfiehlt weiter, in Abhängigkeit der Verkehrsmengen einen Verkehrsversuch auf dem Frankfurter Ring zwischen Schleißheimer- und Knorrstraße durchzuführen und dabei auf eine Spur je Fahrrichtung zu reduzieren. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn die Verkehrszahlen in Zukunft gegenüber dem heutigen Stand deutlich abnehmen. Durch eine Reduzierung der Fahrspuren könnten attraktive Stadträume angeboten und ein Beitrag zum erweiterten Quartierszentrum Milbertshofen geleistet werden, indem die Barrierewirkung der Straße reduziert wird. Des Weiteren wäre es möglich, auf der frei gewordenen Fahrspur eine ÖPNV-Verbindung auf eigener Spur zu realisieren. In diesem Zusammenhang sei auf die Untersuchung zum sogenannten innerstädtischen Nordring verwiesen, die im Zuge der Korridoruntersuchungen des Nahverkehrsplans voraussichtlich ab 2023 durch das Mobilitätsreferat durchgeführt werden.

Zum Thema nähräumliche Logistik wird ausgeführt, dass die bestehenden Gleisanschlüsse in der Planung berücksichtigt wurden. Im Weiteren wird auf die im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 aktuell erarbeitete Teilstrategie für den Wirtschaftsverkehr verwiesen. Eine Beschlussfassung ist für das Jahr 2023 vorgesehen. Vorab soll es einen Sachstandsbericht mit ersten Umsetzungsmaßnahmen geben. Für einen Teilbereich des Gewerbebandes Frankfurter Ring (östlich der Ingolstädter Straße) und den Euro-Industriepark soll ab 2022 das Förderprogramm für ein betriebliches Mobilitätsprogramm aufgelegt werden (RAW).



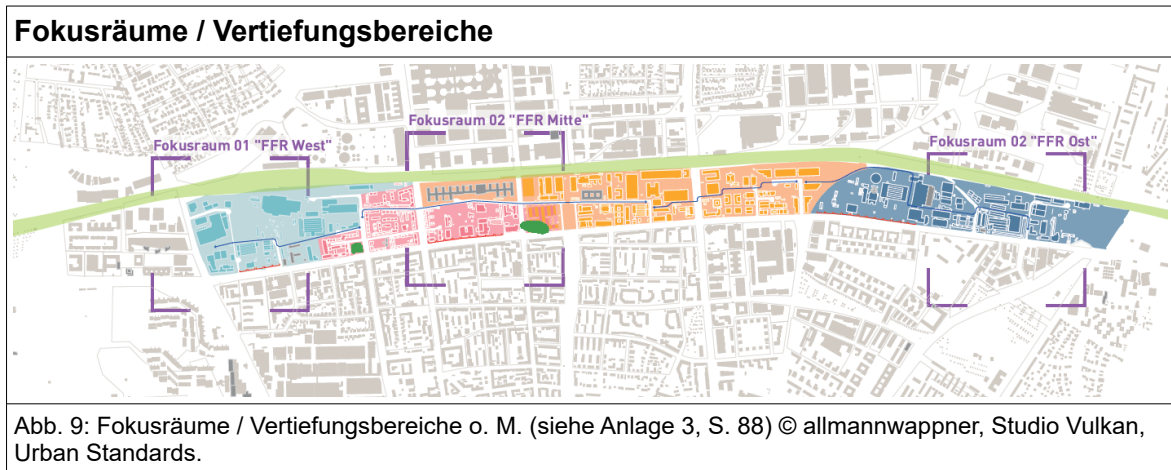
Ausgangslage und Zielsetzung

Ausgangspunkt der Befassung mit dem Thema von Hochpunkten ist die Darstellung im räumlichen Leitplan des aktuellen Entwurfs der Hochhausstudie sowie die Chance, durch die vertikale Anordnung die Nachverdichtung zur Ausbildung von Orten mit eigener Identität und Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Vorgeschlagene Maßnahmen

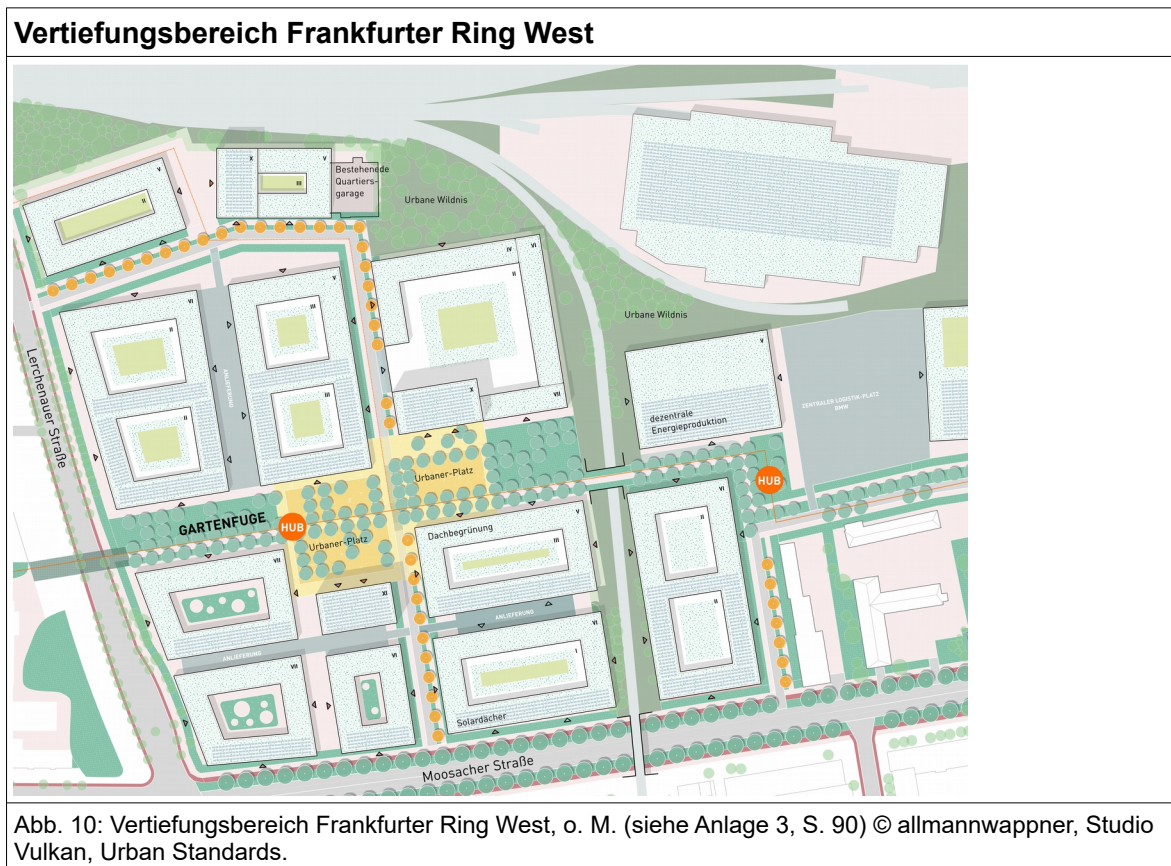
Abgeleitet aus einer Anordnung möglicher Verteilungsmuster für Hochpunkte entlang des Frankfurter Rings (Setzungsstudie), zielt der Rahmenplan auf das Leitmotiv einer Clusterbildung an ÖPNV-Knotenpunkten mit einer insgesamt moderaten Anzahl an Hochpunkten ab. Durch das Leitmotiv der Hochhaussetzung ergibt sich eine Abfolge unterschiedlich stark betonter Mobilitäts- und Stadträume. Die Verteilung der Hochpunkte rhythmisiert die große Längsausdehnung des Gewerbebandes, indem sie bewusst Nord-Süd-Querungen akzentuiert. Durch ein Verspringen der höchsten Punkte innerhalb dieser Zonen zwischen dem Frankfurter Ring im Süden und dem DB-Nordring im Norden können diese beiden getrennten Mobilitätsräume stadtgestalterisch verwoben werden. Eine Verdichtung in die Höhe schafft Spielraum für neue Freiflächen und Entsiegelung. So finden sich entlang der übergreifenden Freiraumstrukturen Quartierszeichen, die neue Platzsituationen und zusätzliche Aufweitungen ermöglichen und akzentuieren. Parallel dazu wird die Entwicklung der Stadtsilhouette am Frankfurter Ring beabsichtigt. Die in den Vertiefungsbereichen entwickelten, konkreten Hochhaus-Standorte werden auf Ebene des Rahmenplans generalisiert, in sogenannten Hochhausclustern (blau) dargestellt. Diesen sind verschiedene Höhenstufen zugeordnet: von Quartierszeichen (circa 50 m), über Stadtteilzeichen (bis 80 m) bis zu Stadtzeichen (über 80 m). Damit gibt die Rahmenplanung erste konkrete Hinweise, wie die Silhouette in den Gebieten städtebaulich verträglich geformt werden kann, um den Entwicklungen an diesen Orten und den übergeordneten Zielsetzungen der Rahmenplanung gerecht zu werden. Vorhaben an den vorgeschlagenen Standorte können unter Berücksichtigung der relevanten Regelungen und Vorgaben, u. a. der Qualitätskriterien der Hochhaus-Studie und eines Verträglichkeitsnachweises (SVU) weiterverfolgt werden. Für Hochhäuser erfolgt dies in der Regel über ein Bebauungsplanverfahren und die Konkretisierung in einem Wettbewerb.

3.3. Vertiefungsbereiche



Um erste Rückschlüsse auf die Umsetzbarkeit der Leitmotive und des städtebaulichen Regelwerks und die hierfür notwendigen Voraussetzungen zu erhalten, werden im detaillierten Maßstab konkrete städtebauliche Überlegungen in den folgenden drei Fokusräumen erarbeitet:

- Frankfurter Ring West
- Frankfurter Ring Mitte
- Frankfurter Ring Ost

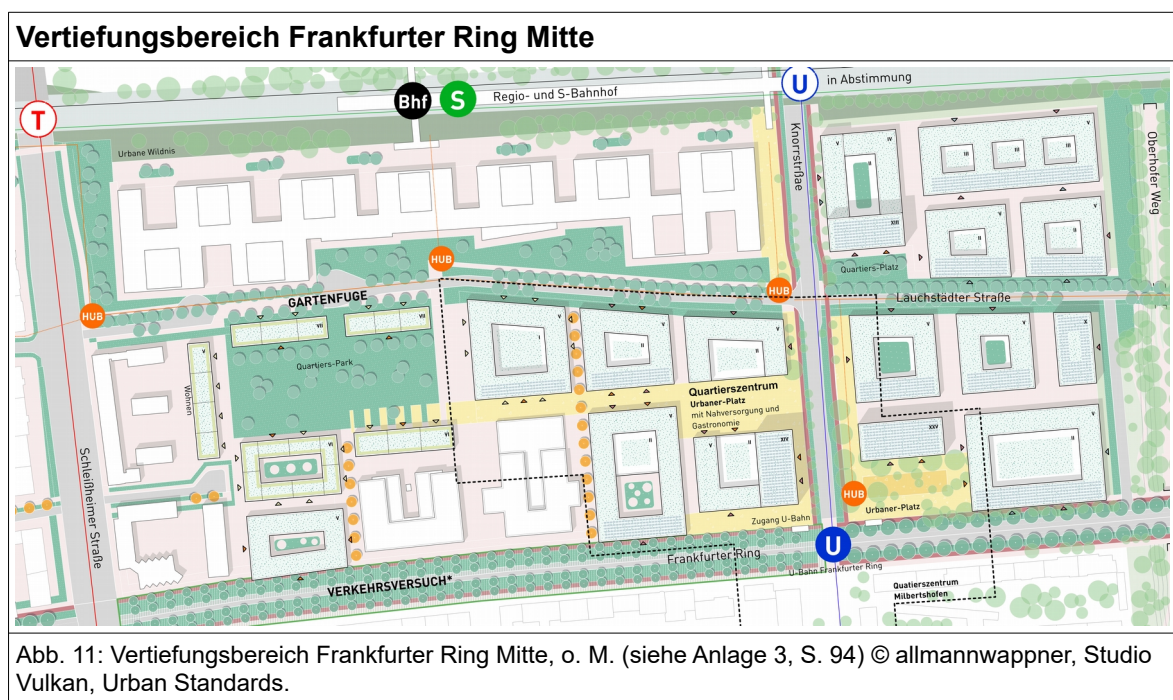


Ausgangslage und Zielsetzung

Der Vertiefungsbereich Frankfurter Ring West reicht von der Lerchenauer Straße im Westen über das Industriegleis hinweg bis zur Riesenfeldstraße im Osten. Die Flächen sind bislang durch einen großflächigen Baumarkt, Autohändler und Logistik-Betriebe sowie durch eine Insellage und damit durch eine unzureichende Durchlässigkeit geprägt. Ziel ist es, zunächst eine leistungsfähige Erschließung zu sichern, die Barrieren zu überwinden und eine stadträumliche und ökologische Aufwertung sicherzustellen.

Maßnahmen

Ausgehend von einem möglichen neuen S-Bahnhaltepunkt „Knorr-Bremse“ und den dort laufenden städtebaulichen Entwicklungen, findet die Gartenfuge als zentrales Verbindungs- und Grünelement der Rahmenplanung ihren Auftakt. Im Zentrum, wo sich heute eine offene Stellplatzanlage befindet, erfolgt eine Aufweitung und Entwicklung von zwei urbanen Stadtplätzen. Zur Verbesserung der Durchlässigkeit und Erschließung werden weiter zwei neue Straßenbügel von der Lerchenauer Straße bis zur Moosacher Straße und von der Moosacher Straße bis zur Riesenfeldstraße umgesetzt. Um den Anforderungen des Olympiaparks und insbesondere der Bewerbung als Weltkulturerbe Rechnung zu tragen, erfolgt eine maßvolle Höhenentwicklung, die maximal mit Quartierszeichen arbeitet und diese im Inneren des neuen Quartiers verortet. Durch die Anwendung des Regelwerks werden graue Energie erhalten und Dachflächen zur Energiegewinnung als Freiraum und Regenrückhaltung genutzt, sowie Innenhöfe begrünt. Im gesamten Bereich von der Lerchenauer Straße im Westen bis zur Riesenfeldstraße im Osten erscheinen bis zu 300.000 m² Geschossfläche mit rund 40 % GE-A-Nutzungen (Logistik) und 60 % GE-B-Nutzung als städtebaulich verträglich umsetzbar.



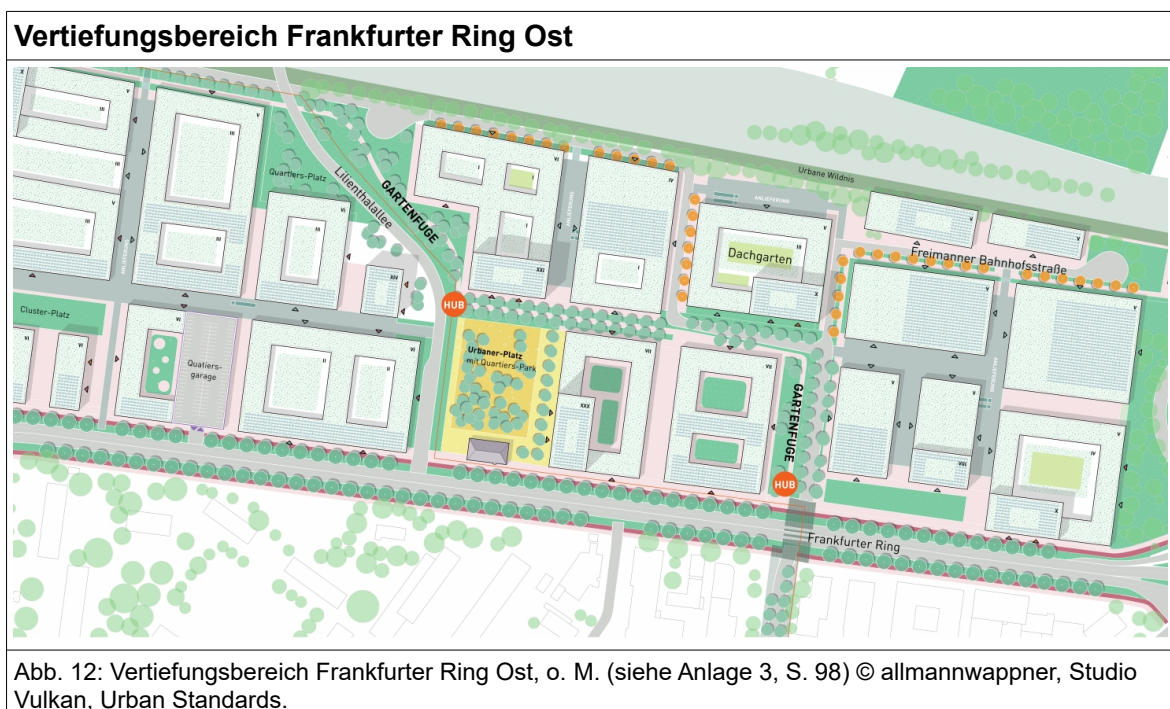
Ausgangslage und Zielsetzung

Der Vertiefungsbereich Frankfurter Ring Mitte reicht von der Schleißheimer Straße im Westen bis zum Oberhofer Weg im Osten und ist bislang geprägt durch untergenutzte

Flächen mit hohen Immissionen durch Bahn und Straße. Ausgehend von den geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und dem angrenzenden Quartierszentrum besteht die Zielsetzung in einem städtebaulichen Paradigmenwechsel vom Gewerbegebiet zu einem urbanen Stadtquartier mit dem Schwerpunkt Arbeiten, Nahversorgung, Kultur und untergeordnet Wohnen (MU-G).

Maßnahmen

Am bestehenden U-Bahnhof Frankfurter Ring wird ein urbanes Zentrum mit einer Hochpunktsetzung maximal als Stadtteilzeichen (bis 80m, vorbehaltlich der Verträglichkeit mit dem Ensemble Olympiapark) angeordnet, dass sich entlang der Knorrstraße bis zum neuen S-Bahnhalt nach Norden und in Richtung Westen ins Innere des neuen Quartiers entwickelt. Dabei soll das bestehende Quartierszentrum Milbertshofen an der Knorrstraße weiterentwickelt und durch zusätzliche Nutzungen in seiner Funktion ergänzt und gestärkt werden. Im Übergang zur bestehenden und geplanten Wohnnutzung soll im räumlichen Kontext der Gartenfuge eine neue „Grüne Mitte“ für Milbertshofen geschaffen werden. Kulturelle Nutzungen in Form eines Jugendzentrums oder von Veranstaltungsräumen sind auf Flächen der LHM vorstellbar. Langfristig erscheint auch die Ausbildung eines gemeinsamen Verkehrsknotenpunkts zwischen Regionalbahn / S-Bahn mit der geplanten Tram Y-Nord und der U-Bahn-Linie 2 wünschenswert. Schließlich wird, soweit dies die Verkehrsmengen zulassen, eine Reduzierung der Fahrspuren auf dem Frankfurter Ring vorgeschlagen. Im Bereich von der Schleißheimer Straße im Westen bis zum Oberhofer Weg im Osten erscheinen bis zu 290.000 m² Geschossfläche als Nachverdichtungspotenzial städtebaulich verträglich umsetzbar, mit Anteilen von rund 10 % GE-A-Nutzungen, 40 % GE-B-Nutzung, 40 % Kultur und Versorgung und weiteren 10 % Wohnen. In den weiteren Planungsschritten ist die Erhöhung des Wohnanteils zur Sicherstellung eines lebendigen Stadtquartiers zu prüfen. Verkehrlich ist darauf zu achten, die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Formen des ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Tram) möglichst kurz und attraktiv zu gestalten – gegebenenfalls auch mittels innovativer Ansätze.



Ausgangslage und Zielsetzung

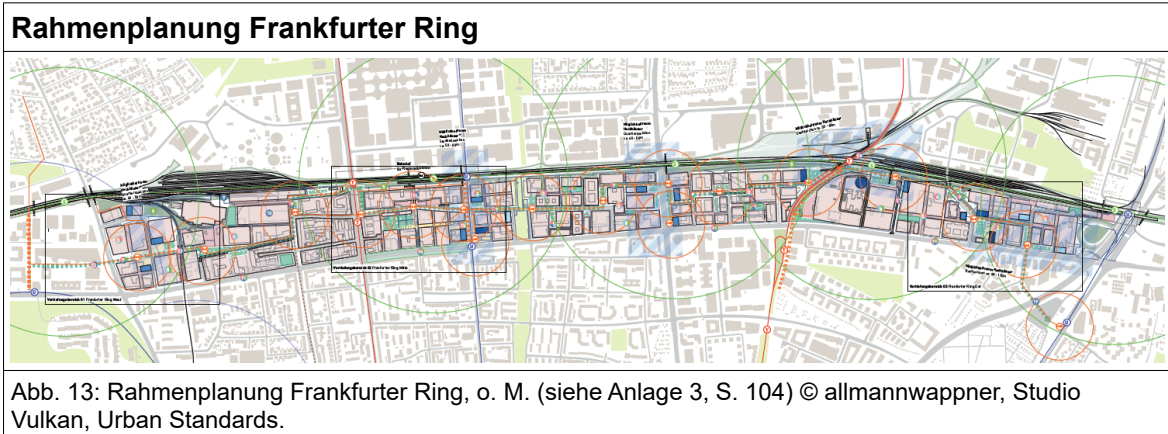
Der Vertiefungsbereich Frankfurter Ring Ost reicht vom Kraftwerk Freimann im Westen bis zur Bundesautobahn 9 im Osten und wird geprägt durch eine industrielle Identität, großflächige Betriebe sowie das Kraftwerk Freimann. Ziel ist der Erhalt und die Entwicklung von vielfältigen Arbeits- und Betriebsformen sowie die bessere Vernetzung mit der Umgebung und die Erschließung des Knotenpunkts von Tram und S-Bahn. Der Bereich ist als gewerbliche Hybridnutzung zwischen GE-A / GE-B und im Bereich am Kraftwerk bzw. angrenzend am Tatzelwurm als produzierendes Gewerbe zu realisieren.

Maßnahmen

Ausgehend von der hohen Zentralität werden zwei Hochhauscluster mit einer Höhenentwicklung bis zu Stadtzeichen (über 80 m) am S-Bahnhaltepunkt Europark und im Osten als Stadteingang mit Übergang zur Studentenstadt vorgeschlagen. Zur Umsetzung des Regelwerks werden dazu neben der Gartenfuge mehrere Freibereiche mit Anschluss an die Umgebung und ein urbaner Stadtplatz im Bereich der möglichen Hochhaussetzungen vorgeschlagen. Zur Erschließung des neuen Knotenpunkts von Tram und S-Bahn ist eine neue Erschließungsstraße entlang des DB-Nordrings geplant, die im Zuge der möglichen Projektentwicklungen langfristig in einen Bahnhofsvorplatz mit Anschluss an den Frankfurter Ring mündet. Im Weiteren wird die Verlängerung der Buslinie 178 mit Anschluss nach Norden bis zum P+R Bahnhof Fröttmanning und der Radwegausbau mit fußläufiger Anbindung an den U-Bahnhof Studentenstadt über den Joseph-Dollinger-Bogen vorgeschlagen. Die Kraftwerksnutzung bleibt unverändert, soll jedoch besser in ihre Umgebung eingebunden und Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen werden. Im Bereich westlich des Kraftwerks Freimann bis zur Autobahnauffahrt sieht die Rahmenplanung große Potentialflächen vor mit bis zu 450.000 m² Geschossfläche. Dies stellt jedoch einen rein rechnerischen Wert dar, der stark von den Entwicklungsabsichten der Einzeleigentümer*innen und der Umsetzung der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abhängig ist. Für den Vertiefungsbereich Frankfurter Ring-Ost wird als Orientierungswert eine differenzierte Nutzungsmischung zu Grunde gelegt, die östlich der Freimanner Bahnhofstraße Anteile von 80% GE-A-Nutzungen und 20% GE-B-Nutzungen anstrebt sowie östlich und westlich der Lilienthalallee Anteile von 50% GE-A-Nutzungen und 50% GE-B-Nutzungen anstrebt. Weiterhin werden die Flächen der Stadtwerke als Kraftwerksnutzung mit weiteren dienenden Einrichtungen (u.a. Büronutzung) entlang dem Frankfurter Ring vorbehalten.

3.4. Rahmenplanung und Regelwerk

Abschließend werden die gewonnenen Erkenntnisse aus Bestandsaufnahme, Quartierbildung mit Entwicklungsleitbildern (Zonierung), den Leitmotiven sowie den drei Vertiefungsbereichen, erneut in einem größeren Maßstab auf die räumlichen Zielaussagen und öffentlichen Interventionen zum Grünverbund, der Mobilität und Infrastruktur, der Hochhausstandorte sowie den Spielregeln für die Einzelparzellen generalisiert.



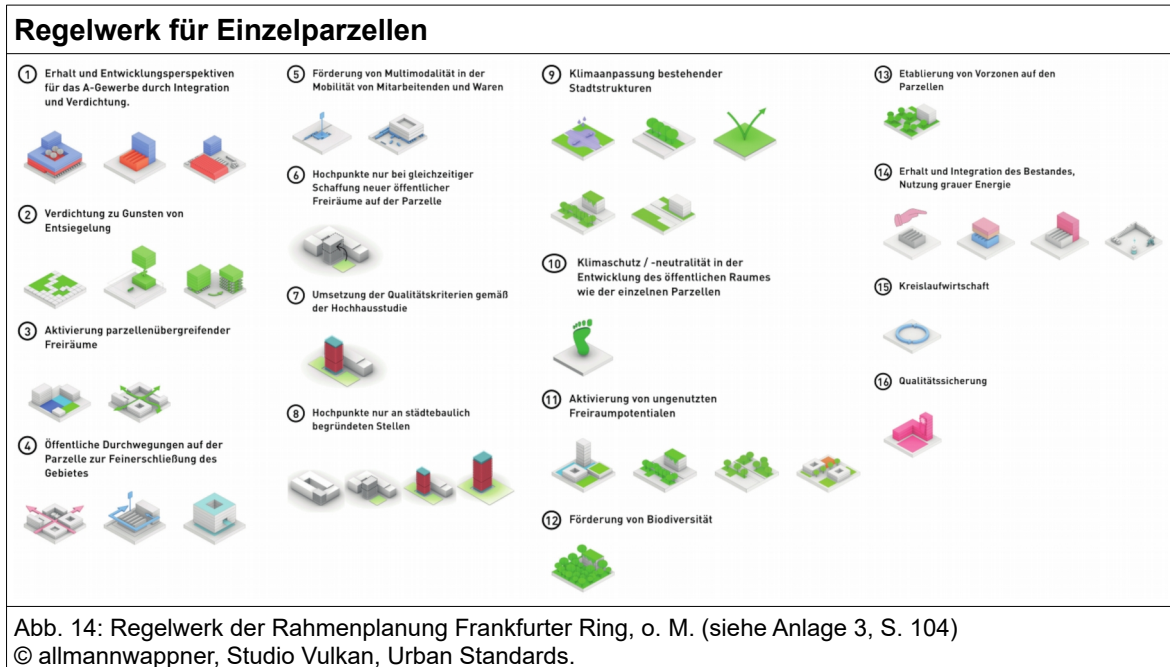
Zielsetzung

Ziel der Rahmenplanung ist es, die Flächen als Gewerbestandorte zu erhalten, als Produktive Stadtquartiere qualitativ weiterzuentwickeln und diesen Prozess unter der Prämisse einer Bestandsorientierung für eine stadträumliche, ökologische und klimatische Aufwertung zu nutzen. Mit der Rahmenplanung sollen Zielbilder für eine langfristige Entwicklung aufgezeigt werden, um eine abgestimmte planerische Grundlage für die künftige bauliche Entwicklung und für die verbindliche Baurechtsschaffung zu finden. Ihre weitere Differenzierung und Qualifizierung bleibt den nachfolgenden Planungsschritten vorbehalten.

Maßnahmen

Der Rahmenplan gibt Hinweise auf die Entwicklung von Einzelparzellen und legt den Fokus auf die öffentlichen Interventionen. Die wesentlichen Interventionen sind:

- Ausbau des DB-Nordrings für Personennahverkehr, Einrichtung von mittelfristig mindestens zwei, langfristig bis zu vier Haltepunkten und Verknüpfung mit weiteren ÖV-Einrichtungen zu leistungsfähigen Verkehrs-Knotenpunkten.
- Sukzessive Umsetzung der Grün- und Wegeverbindung – Gartenfuge – mit Anlage eines gestuften Freiraumsystems von urbanen Stadtplätzen, über grüne Quartiersplätze bis zum Erhalt urbaner Wildnis.
- Rhythmisierung des Gewerbebandes mit unterschiedlich verträglichen Gebäudehöhen und Schaffung einer Abfolge unterschiedlich stark betonter Mobilitäts- und Stadträume und Spielräume für neue Freiflächen.
- Umsetzung des Leitbild des Produktiven Stadtquartiers mit unterschiedlichen, aus dem Bestand abgeleiteten Nutzungszuordnungen unter Ergänzung der Ziele des Zentrenkonzepts im Bereich Frankfurter Ring Mitte.



Die bauliche Weiterentwicklung des Gebiets wird sich in Teilen aus dem unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) ableiten lassen. Um in diesen Bereichen die Entwicklung einheitlich leiten zu können, wurde für die Einzelparzellen ein Regelwerk erarbeitet. Die konkreten Regeln für die einzelnen Parzellen sollen garantieren, dass die Ideen des Rahmenplanes in den vielen einzelnen Verhandlungen um die Entwicklung der Parzellen nicht verloren gehen. Die Parzellen sind vielfach der Schlüssel zur Umsetzung des Rahmenplanes. Deswegen ist es um so wichtiger, die Einzelentwicklungen durch ein einheitliches Regelwerk in Richtung Zielbilder zu steuern. Diese sind:

- 1) Erhalt und Perspektiven für das A-Gewerbe durch Neuausweisung, Integration und Verdichtung (gewerbliche Mischnutzung, u.a. in Hybridgebäuden)
- 2) Verdichtung zu Gunsten von Entsiegelung
- 3) Aktivierung parzellenübergreifender Freiräume
- 4) Öffentliche Durchwegung auf der Parzelle zur Feinerschließung des Gebietes
- 5) Förderung von Multimodalität in der Mobilität von Mitarbeitenden und Waren
- 6) Hochpunkte nur an städtebaulich und verkehrlich begründeten Stellen bei gleichzeitiger Schaffung neuer öffentlicher Freiräume
- 7) öffentliche Erd- und Dachgeschosse für Hochhäuser
- 8) Umsetzung der Qualitätskriterien der Hochhausstudie
- 9) Obligatorische Durchführung einer SVU bei Hochhäusern
- 10)Klimaanpassung bestehender Stadtstrukturen: Verbesserung des Mikroklimas, Erhalt der Durchlüftung und Anwendung des Schwammstadt-Prinzips
- 11) Klimaschutz / -neutralität im öffentlichen Raum sowie auf Einzelparzellen
- 12)Aktivierung von ungenutzten Freiraumpotentialen
- 13)Förderung von Biodiversität; allgemeine Berücksichtigung der Ziele des Arten und Biotopschutzes
- 14)Erhalt bzw. Stärkung des Biotopverbunds entlang des DB-Nordrings
- 15)Etablierung von Vorzonen auf den Parzellen außerhalb von Platzräumen
- 16)Kreislaufwirtschaft: Erhalt von grauer Energie – Umbau vor Neubau
- 17)Qualitätssicherung - hohe Gestaltungsqualität

4. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Parallel zur Rahmenplanung wurde eine Verkehrsuntersuchung beauftragt, die die Rahmenbedingungen und Möglichkeiten für die Entwicklung des Gewerbebands Frankfurter Ring in einem ersten Schritt grob abschätzen sollte. Für weitergehende (Bebauungsplan-)Verfahren sind weitere, detailliertere Verkehrsgutachten notwendig, die auf den Ergebnissen dieser ersten Untersuchung aufbauen.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung zusammengefasst.

Bestandsanalyse

Zunächst wurde eine umfassende Analyse der bestehenden verkehrlichen Situation durchgeführt. Die wichtigsten Erkenntnisse hieraus können wie folgt zusammengefasst werden:

- Der Straßenzug Frankfurter Ring / Moosacher Straße übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr in Ost-West-Richtung zwischen den Stadtbezirken im Münchner Norden und als Autobahnzubringer. Dementsprechend ist der Straßenraum stark auf den fließenden Kfz-Verkehr ausgerichtet.
- Schienengebundene ÖV-Anbindungen des Gewerbebandes bestehen derzeit nur radial durch die U2 und die Endhaltestelle der Tram 23 sowie am östlichen Rand durch die U6. Verbindungen in Ost-West-Richtung entlang des Straßenzuges Frankfurter Ring / Moosacher Straße im ÖPNV erfolgen über mehrere Express- und Stadtbuslinien.
- Es gibt zwar durchgehend Radwege auf beiden Straßenseiten des Frankfurter Rings / Moosacher Straße im Untersuchungsbereich, jedoch sind diese nicht radentscheidskonform ausgebildet.
- Die Fußverkehrsinfrastruktur entspricht im Untersuchungsbereich größtenteils den Mindeststandards nach EFA (2005) (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen). Allerdings stellen sowohl der DB-Nordring als auch der Frankfurter Ring selbst erhebliche Barrieren für den Fußverkehr dar.
- Die Unfallstatistik aus den Jahren 2018-2020 zeigt Defizite in der Verkehrssicherheit – insbesondere in den Knotenpunktbereichen großer Hauptverkehrsstraßen im westlichen und mittleren Untersuchungsbereich für Fuß- und Radverkehr – auf.

Verkehrsprognosen

Zur Abschätzung der zukünftigen Kfz-Verkehrsmengen wurden zwei unterschiedliche Prognosenußfälle entwickelt. Der erste zeigt die Veränderung der Kfz-Verkehrs gegenüber dem Ist-Zustand unter der Prämisse, dass die verkehrliche Entwicklung in den nächsten Jahren dem Schema der vergangenen Jahre folgt. Im zweiten Prognosenußfall, der in der Untersuchung auch „Umweltverbund+“ genannt wird, wird eine Veränderung gemäß der Zielsetzungen der LHM unterstellt. Das bedeutet, dass sich Fahrten vom MIV auf den Umweltverbund verlagern. Zu diesen Prognosenußfällen wurden anschließend die in der Rahmenplanung dargestellten Erhöhungen der Geschossflächen ergänzt, sodass zwei mögliche Planfälle errechnet werden konnten, die die mögliche Spannbreite der zukünftigen Verkehrsbelastung des Frankfurter Rings aufzeigen. Die Verkehrsbelastung des Frankfurter Rings liegt im Bereich des Rahmenplans heute bei ca. 38.000 Kfz-Fahrten/24h. Dies wird sich bis zum Jahr 2035 im Prognosenußfall (also ohne die Entwicklung des Gewerbebands Frankfurter Ring) auf ca. 50.000-54.000 Kfz/24h bzw. auf ca. 45.000-49.000 Kfz/24h im Prognosenußfall

senullfall „Umweltverbund+“ erhöhen. Mit vollständiger Entwicklung des Gewerbebandes sind bis zu 56.000 Kfz/24h bzw. bis zu 50.000 Kfz/24h (Planfall „Umweltverbund+“) zu erwarten.

Kfz-Verkehr

Das sich, wie oben bereits beschrieben, auch im „Umweltverbund+“-Fall die Belastung erhöht, ist durch die Funktion des Frankfurter Rings zu erklären. Es handelt sich hierbei um eine Hauptverkehrsstraße, die den Kfz-Verkehr bündelt und auf das überregionale Straßennetz (Bundesstraßen und Autobahnen) leiten soll. Verkehre, die aufgrund hoher Belastungen des Gesamtstraßennetzes auf untergeordnete Straßen (und damit teilweise in Wohngebiete) verdrängt werden, werden durch Verlagerungen von Fahrten auf den Umweltverbund zurück auf die Hauptstraßen verlagert. Dieser positive Effekt zeigt sich in höheren Verkehrszahlen auf dem Frankfurter Ring. Der Effekt ist aber auch in negativer Form in die andere Richtung zu beobachten: Wenn der Frankfurter Ring in seiner Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr eingeschränkt wird, werden Verkehre vom Frankfurter Ring auf das untergeordnete Straßennetz verdrängt. Die Leistungsfähigkeit des Frankfurter Rings sollte daher aus verkehrlicher Sicht nicht eingeschränkt werden.

Diese Prämisse hat mehrere Punkte zur Folge:

Eine Reduzierung der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr ist ohne deutliche Reduzierung des stadtweiten Kfz-Aufkommens nicht zu empfehlen. Die Kfz-Verkehrserzeugung des Gewerbebands Frankfurter Ring ist durch geeignete Maßnahmen soweit wie möglich zu reduzieren, damit eine Entwicklung im vorgeschlagenen Maß realisiert werden kann. Dem Ausbau des DB-Nordrings für den Personenverkehr kommt eine besondere Bedeutung bei der Entwicklung des Frankfurter Rings zu.

Grundsätzlich ist jedoch eine Reduzierung des, durch das Gewerbeband Frankfurter Ring erzeugten, Kfz-Verkehrs dringend notwendig, um die vorgesehene Entwicklung auch verkehrlich bewältigen zu können. Ziel sollte es sein, durch geeignete Maßnahmen die Kfz-Verkehrsbelastungen im Planfall auf dem Niveau der Belastungen des Nullfalls zu halten. Das bedeutet: Durch die Erhöhung der Arbeitsplätze soll kein Mehrverkehr im MIV erzeugt werden. Dies kann nur durch ein Zusammenspiel aus verschiedenen Maßnahmen im ÖPNV und der Shared Mobility bzw. Mobilitätskonzepten gelingen.

Als konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Verkehrsraum im Untersuchungsgebiet wurden zudem die nachfolgend dargestellten Einzelmaßnahmen untersucht:

- Die bestehende teil-höhenfreie Kreuzung Frankfurter Ring / Ingolstädter Straße mit einer Überführung des Kfz-Verkehrs entlang des Frankfurter Rings über die Ingolstädter Straße (Overfly) hat eine deutliche Barrierewirkung und Zerschneidung des Straßenraums zur Folge, weshalb ein Rückbau sowohl städtebaulich als auch hinsichtlich der Aufenthaltsqualität sehr positive Auswirkungen hätte. Allerdings ist zu bedenken, dass die Ingolstädter Straße eine ebenso hohe Bedeutung für die Verkehrsabwicklung im Münchner Norden hat wie der Frankfurter Ring. Täglich werden an diesem Knotenpunkt ca. 80.000 Kfz-Fahrten abgewickelt. Bei einem Rückbau wäre dies allenfalls durch zusätzliche Fahrstreifen möglich. Dafür ist der Straßenraum an diesem Knoten jedoch nicht ausreichend dimensioniert. Ein Rückbau des Overflys kann daher

- aus verkehrlicher Sicht nicht empfohlen werden.
- Die Rahmenplanung schlägt zwischen Schleißheimer Straße und Knorrstraße einen sogenannten Verkehrsversuch vor, bei dem die Fahrspuren für den Kfz-Verkehr von zwei auf eine Spur je Richtung reduziert wird. In der Verkehrsuntersuchung wurde diese Fahrspurreduzierung ebenso wie Reduzierungen in anderen Abschnitten und sogar auf ganzer Länge des Untersuchungsgebiets betrachtet. Das Ergebnis ist bereits eingangs in diesem Kapitel, Unterpunkt Kfz-Verkehr beschrieben: Eine Reduzierung der Fahrspuren hätte bei den prognostizierten Verkehrszahlen unerwünschte Verdrängungseffekte in das untergeordnete Straßennetz zur Folge und kann deshalb aus verkehrlicher Sicht nicht empfohlen werden. Auch trotz der positiven Auswirkungen (städtebaulich und möglicherweise auch in Hinblick auf den ÖPNV; siehe kommender Unterpunkt ÖPNV) geht das Mobilitätsreferat davon aus, dass eine Fahrspurreduzierung nur dann sinnvoll umsetzbar ist, wenn als Folge stadtweit wirksamer Projekte und Konzepte die Kfz-Verkehrsbelastung auf dem Frankfurter Ring deutlich reduziert werden kann.
- Eine weitere Maßnahme zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität könnte eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sein. Dies kann sowohl als Alternative als auch als Ergänzung zu der vorgenannten Fahrspurreduzierung angesehen werden. Möglich wäre eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit entlang des Straßenzugs Frankfurter Ring / Moosacher Straße im Untersuchungsraum von 60 auf 50 km/h. Im Bereich Alt-Milbertshofen könnte zudem eine Reduzierung auf 30 km/h angedacht werden. Dabei sind jedoch die rechtlichen Vorgaben zur Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zu beachten. Außerdem ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auch hinsichtlich der Belange des ÖV (ÖV-Beschleunigung) abzuwägen.

ÖPNV

Wie bereits oben beschrieben, ist eine Reduzierung der Fahrspuren auf dem Frankfurter Ring bzw. der Moosacher Straße im Untersuchungsraum nicht ohne weiteres möglich. Dies hat direkte Auswirkungen auf die ÖPNV-Planungen entlang des Frankfurter Rings: Eine Umsetzungen eines Expressbus-Systems mit eigenem Fahrstreifen oder einer Trambahn auf eigenem Gleiskörper kann aufgrund der Platzverfügbarkeit nur zulasten von Kfz-Fahrspuren erfolgen. Dies hätte den bereits oben beschriebenen Effekt der Verdrängung des Kfz-Verkehrs in das untergeordnete Straßennetz. Die Untersuchung hat unter dieser Prämisse verschiedene Systeme für den ÖPNV betrachtet und bewertet. Dabei wurden neue bzw. in München bislang nicht eingesetzte Systeme, wie z.B. die Bögl-Bahn, in der Untersuchung nicht als zielführend angesehen. Die Untersuchung einer Seilbahn entlang des Frankfurter Rings kam ebenfalls nicht zu einem positiven Ergebnis. Somit müssen die bereits bekannten und bewährten Systeme S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus genauer betrachtet werden. Die Planungen zur Verlängerung der Tram 23 nach Norden bzw. der Tram Y-Nord bieten in radialer Richtung bereits ein deutliches Verbesserungspotential für die Erschließung des Gewerbebands. Für Bus und Trambahn entlang des Frankfurter Rings besteht jedoch die bereits erwähnte Problematik, dass ohne Entfall von Fahrspuren kein Platz für eine eigene Spur bzw. einen eigenen Gleiskörper zur Verfügung steht. Eine Entscheidung für den Entfall von Fahrspuren kann nur auf Grundlage einer gesamtstädtischen Abwägung auf Grundlage der Ziele und Vorhaben der Verkehrswende getroffen werden. Hierzu kann die Untersuchung zum sogenannten innerstädtischen Nordring einen Beitrag leisten.

Aufgrund der Wichtigkeit dieser Untersuchung wurden das Mobilitätsreferat sowie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, für die Korridore im Münchner Norden ein Konzept für die Entwicklung der Stadtstruktur inklusive einer hochwertigen ÖPNV-Strecke zu entwickeln („Zwischenbericht Nahverkehrsplan“, Beschluss der Vollversammlung vom 03.03.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848). Neben den oben angesprochenen Trambahnplanungen besteht der Auftrag, für eine neue ÖV-Achse entlang des Frankfurter Ringes auch eine U-Bahn zu untersuchen. Konkret bedeutet dies, dass sich sowohl ein Trambahnnetz Richtung Amalienburgstraße bzw. Tram Westtangente im Westen oder nach Unterföhring bzw. Johanneskirchen im Osten entwickeln kann. Ebenso ist eine U-Bahnachse mit einem weiteren Einzugsradius bis Pasing bzw. Arabellapark, Messestadt oder in das östliche Münchner Umland möglich. Ein wichtiger Baustein zur Erschließung kann und soll zudem der Ausbau des DB-Nordrings für den Personenverkehr sein. Hierzu ist die Einrichtung einer sinnvollen Anzahl an Haltestellen, durch die das Gewerbeband erschlossen werden kann, notwendig. Dies liegt jedoch nicht in der Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt München, weshalb dies nur mittelbar durch die Dienststellen bzw. den Stadtrat der Landeshauptstadt beeinflusst werden kann. Der DB-Nordring alleine wird jedoch voraussichtlich – auch bei einer Umsetzung im Sinne der Landeshauptstadt München – nicht zu einer ausreichenden Verlagerung der Verkehre vom Kfz-Verkehr auf den ÖPNV führen. Daher ist auch in diesem Zusammenhang die bereits beschriebene Korridorbetrachtung zum innerstädtischen Nordring von hoher Bedeutung für das Gewerbeband. Abhängig von den Ergebnissen der Korridorbetrachtung bzw. dem weiteren Ausbau des DB-Nordrings sollte eine Erweiterung des bestehenden P&R-Angebots (durch neue Anlagen und/oder durch die Erweiterung bestehender Anlagen) untersucht werden.

Shared Mobility und Mobilitätskonzepte

Im Zuge der Entwicklung des Gewerbebands wird außerdem der Förderung alternativer Mobilität eine besondere Rolle zukommen. Die Entwicklung wird verkehrlich – wie bereits oben beschrieben – nur darstellbar sein, wenn es gelingt, den Anteil des MIV am Quell- und Zielverkehr deutlich zu reduzieren. Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass hierzu der Beschäftigten- und Kund*innenverkehr entsprechend beeinflusst werden muss. Der Lieferverkehr spielt in diesem Zusammenhang lediglich eine untergeordnete Rolle. Demnach sind neben der Schaffung von Angeboten und Anreizen für die Beschäftigten und Kund*innen vor allem auch restriktive Maßnahmen notwendig, also in erster Linie eine Begrenzung der Kfz-Stellplatzanzahl in Verbindung mit entsprechenden Mobilitätskonzepten und Ablösezahlungen, wie sie in der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vorgesehen sind. Wie dies unter den derzeitigen rechtlich Rahmenbedingungen umgesetzt und gesichert werden kann, muss in den jeweiligen Bebauungsplanverfahren aufgezeigt und festgesetzt werden. Gemäß der oben beschriebenen Vorgabe, dass die Kfz-Verkehrsbelastung des Planfalls die des Nullfalls nicht übersteigen soll, ist davon auszugehen, dass gegenüber dem Bestand keine neuen Stellplätze errichtet werden dürfen. Das bedeutet, dass für alle zukünftigen Nutzungen, die über den Bestand hinausgehen, die nach Stellplatzsatzung nachzuweisenden Kfz-Stellplätze abzulösen und durch ein Mobilitätskonzept zu kompensieren sind. Dazu ist ein Angebot an alternativen Mobilitätsbausteinen notwendig, welches im einzelnen in den jeweiligen nachfolgenden Bebauungsplanverfahren fixiert werden muss. Beispiele für solche Bausteine sind unter anderem das Angebot von MVG-Karten, eine erhöhte Anzahl an attraktiven Fahrradabstellplätzen,

Duschen im Gebäude etc. sowie Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Hinzukommend spielen dabei zwei in der Rahmenplanung bereits vorgesehenen Punkte eine wichtige Rolle:

- Unterbringung der privaten Kfz-Stellplätze in zentralen Quartiersgaragen
- Aufwertung des öffentlichen Straßenraums für Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) inkl. Verbesserung der Zuwegung zu (bestehenden und neuen) Haltestellen des ÖPNV

Parallel zu den Maßnahmen bezüglich des privaten Kfz-Stellplatzangebots muss aber auch der Parkraum im öffentlichen Raum betrachtet werden. Wenn auf Privatgrund die Parkkapazitäten den verkehrlichen Zielen angepasst werden, muss dies ebenso im öffentlichen Raum umgesetzt werden, um kein Ausweichen von privatem auf öffentlichen Grund zu begünstigen. Daher ist das Angebot an Kfz-Parkplätzen im öffentlichen Raum auf ein angemessenes Maß zu begrenzen. Ein Parkraummanagement sollte dabei eine sinnvolle Ergänzung sein. Gleichzeitig können an geeigneten Stellen Angebote an öffentlichen Fahrradabstellplätzen und Sharing-Angebote geschaffen werden.

Fuß- und Radverkehr

Der Fuß- und Radverkehr ist entlang des Frankfurter Rings aufzuwerten und die entsprechend notwendigen Breiten zu schaffen (für den Radverkehr gemäß Radentscheid). Die zur Verfügung stehenden Breiten lassen dies unter der Voraussetzung einer Neuaufteilung des Frankfurter Rings zu. Die Vernetzung innerhalb des Gewerbebands für den Fuß- und Radverkehr erfolgt über die sogenannten Gartenfugen. Nach außen hin sind insbesondere die Zugänge zu den ÖPNV-Haltestellen genauer zu untersuchen und gegebenenfalls aufzuwerten. Auch Überwege über die identifizierten Barrieren Frankfurter Ring und DB-Nordring sind zu untersuchen und einzurichten.

Fazit

Zusammengefasst lassen sich die folgenden verkehrlichen Ziele definieren, die bei der Entwicklung des Gewerbebands berücksichtigt werden müssen:

Nullfall = Planfall

Der zusätzliche Kfz-Verkehr muss so weit minimiert werden, dass sich die Anzahl an Kfz-Fahrten gegenüber dem Prognose Nullfall nicht erhöht. Als Instrumente stehen hier eine Reduzierung der Stellplätze gegenüber der Stellplatzsatzung in Verbindung mit Ablösezahlungen und der Umsetzung von Mobilitätskonzepten sowie die Einrichtung von Quartiersgaragen und die Aufwertung der Nahmobilität zur Verfügung.

Stärkung des ÖPNV

Mit dem Ausbau des DB-Nordrings, der Korridorbetrachtung für den innerstädtischen Nordring und den geplanten Trambahnerweiterungen (Verlängerung Tram 23 und Tram Y-Nord) sind bereits die notwendigen Untersuchungen bzw. erste Umsetzungen auf den Weg gebracht. Gerade in Ost-West-Richtung bestehen jedoch die oben beschriebenen Restriktionen bezüglich eigener ÖPNV-Fahrspuren. Diese sind im Zuge der Korridorbetrachtung für den innerstädtischen Nordring genauer zu betrachten.

Erhaltung der verkehrlichen Funktion des Frankfurter Rings

Die Funktion des Frankfurter Ring als wichtige Hauptverkehrsstraße im Münchner Norden für den Kfz-Verkehr muss erhalten bleiben, um unerwünschte Verdrängungseffekte auf das untergeordnete Straßennetz zu verhindern. Eine Verringerung der Fahrspuranzahl kann Vorteile sowohl für die Aufenthaltsqualität als auch für den ÖPNV bringen, ist aber nur umsetzbar, wenn das Kfz-Verkehrsaufkommens stadtweit so weit reduziert werden kann, dass eine Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf dieser Hauptachse im Münchner Norden auch auf einer Fahrspur je Richtung leistungsfähig möglich ist.

Lufthygiene

Nach der derzeit (Juli 2022) für die Beurteilung der Lufthygiene im Stadtgebiet heranzuziehenden NO₂-Immissionsprognose des LfU für das Bezugsjahr 2020, enthalten in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München (Regierung von Oberbayern, 2019), werden für den Frankfurter Ring / Moosacher Straße mit einer Verkehrsbelastung in der Größenordnung von 38.000 Kfz / Tag keine NO₂-Grenzwertüberschreitungen prognostiziert. Die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) werden seit 2012 im gesamten Stadtgebiet eingehalten. Wie in der Sitzungsvorlage dargestellt, sind jedoch Verkehrszuwächse auf dem Frankfurter Ring / auf der Moosacher Straße zu erwarten. Im Planfall 2035 mit zugrunde gelegter vollständiger Entwicklung des Gewerbebandes sind Verkehrsmengen in der Größenordnung von 56.000 Kfz / Tag bzw. unter Berücksichtigung eines Ausbaues des Umweltverbundes von 50.000 Kfz / Tag (Planfall „Umweltverbund+“) zu erwarten. Diese Verkehrszuwächse werden einer aus der stetigen Flottenerneuerung mit besseren Emissionswerten herrührenden kontinuierlichen Verbesserung der verkehrlichen Luftbelastung (NO₂) entgegenwirken. Auch unter Berücksichtigung der Bestrebungen zur Verbesserung des Umweltverbundes ist sicherzustellen, dass im Planungsfall die lufthygienischen Grenzwerte sicher eingehalten werden können. Neben den aus der Entwicklung des Plangebietes herrührenden Mehrungen des Quell- und Zielverkehrs dürfen auch Veränderungen der Belüftungssituation durch bauliche Änderungen nicht unberücksichtigt bleiben. Die Bestrebungen zur Setzung von Hochpunkten sind unter dem Aspekt der Luftreinhaltung im Hinblick auf eine gute Durchlüftung ebenfalls zu bewerten.

5. Ergebnisse der informellen Beteiligung von Politik und Eigentümer*innen

Der Prozess der Rahmenplanung wurde laufend für eine informelle Abstimmung und damit frühzeitige Einbindung der örtlichen Politik und insbesondere Eigentümer*innen genutzt. Darüber hinaus gab eine Befassung zu den sektoralen Einzelthemen Verkehr, Hochhaussetzung und dem Leitbild des Produktiven Stadtquartiers.

Die Termine und Ergebnisse im chronologischen Überblick:

Mit dem Titel "Vision Verkehr I" fand bereits am 07.12.2020 ein digitaler Verkehrswerkshop zum Gewerbeband Frankfurter Ring statt. Eingeladen waren Vertreter*innen der Deutschen Bahn, des Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), der Stadtwerke (SWM), der BMW AG und privater Verkehrsplanungsbüros. Dabei wurde ein aktueller Planungsstand der geplanten Maßnahmen zum Ausbau des Umweltverbunds entlang des DB-Nordrings, den Planungsideen einer Magnetschwebbahn und einer Seilbahnverbindung sowie Möglichkeiten und Grenzen von Mobilitätskonzepten für gewerbliche Vorhaben gezeigt. Als Fazit der Veranstaltung wurde allen Beteiligten vor Augen geführt, dass aufgrund

der verkehrlichen Überlastung des Münchener Nordens und der technischen Herausforderungen (u. a. Verkehrsknotenpunkt Tram 23 / DB-Nordring) jedenfalls in Richtung einer multimodalen Zukunft als Voraussetzung für die Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungen, gedacht werden muss.

Am 28.10.2021 folgte die digitale Auftaktveranstaltung mit dem Bezirksausschuss Schwabing - Freimann (BA 12) und den Eigentümer*innen im Teilbereich Frankfurter Ring Ost (Aufstellungsbeschluss BP Nr. 2166). Die Zielsetzung bestand darin, Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Gewerbeband Frankfurter Ring zu identifizieren, deren Umsetzung anzustoßen und konsequent voranzutreiben. Vorgestellt wurden die Zwischenergebnisse aus dem LOS1 zum Leitbild des Produktiven Stadtquartiers und erste Analyseergebnisse der Rahmenplanung. Als wesentliche Rückmeldung aus dem BA 12 lassen sich eine erste positive Haltung zu möglichen Hochhausstandorten und der dringende Appell festhalten, dass es durch die Rahmenplanung zu keiner Verdrängung von bestehenden Gewerbetreibenden kommen darf. Im Weiteren wurden zu den Themen Ertüchtigung der verkehrlichen Erreichbarkeit durch den Umweltverbund und eine Verbesserung der Nord-Süd-Querung dringender Handlungsbedarf gesehen.

Die digitale Auftaktveranstaltung für den Bezirksausschuss Milbertshofen - Am Hart (BA 11) und den Eigentümer*innen der Teilbereiche Frankfurter Ring Mitte und West wurden am 03.11.2021 durchgeführt. Als wesentliche Rückmeldung aus dem BA 11 lassen sich ebenfalls eine positive Haltung zu möglichen Hochhausstandorten und für den Teilbereich Frankfurter Ring Mitte die Zielsetzung der Entwicklung eines urbanen Stadtquartiers als Gewerbebestandort, der durch kulturelle Nutzungen und untergeordnet auch durch besondere Wohnformen angereichert und damit auch nach der Arbeitszeit belebt wird, festhalten. Auch in dieser Veranstaltung wurde die bestehende Barrierewirkung des DB-Nordrings, aber auch des Frankfurter Rings, thematisiert. Von den beteiligten Einzeleigentümer*innen wurde schließlich die Notwendigkeit der Sicherung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Frankfurter Rings betont.

Unter dem Titel „Follow Up Vision Verkehr II“ fand unter Federführung des Mobilitätsreferats und in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 24.11.2021 eine weitere digitale Veranstaltung zum Thema Mobilität statt. Vorgestellt wurden aktuelle Planungsstände der Machbarkeitsstudie Seilbahn Frankfurter Ring, dem Planfeststellungsverfahren für die Tram 23, einer Vision der Verlängerung der Pendel-S-Bahn (DB-Nordring) und schließlich ein Impulsreferat des Referats für Arbeit und Wirtschaft zum Thema Standortpotential Logistik. Durch den gleichen Teilnehmerkreis wie bei der ersten Veranstaltung im Dezember 2020 wurde erneut festgehalten, dass die Öffnung des DB-Nordrings für den S-Bahnverkehr dringend forciert werden soll. Weiterhin muss zur Umsetzung der Mobilitätswende eine Anpassung der Stellplatzsitzung geprüft, eine Lösung für die dauerhafte Sicherung von Mobilitätskonzepten im Gewerbe entwickelt und neben den großen Infrastrukturmaßnahmen auch kleinräumliche Maßnahmen, wie z. B. ein Radwegausbau oder die fußläufige Anbindung des U-Bahnhofs Studentenstadt via Joseph-Dollinger-Bogen mitgedacht werden, die im Bebauungsplan Nr. 1454 bereits enthalten ist. Zum Thema Logistik wird derzeit vom Mobilitätsreferat auf Grundlage des City2Share-Beschlusses und im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 eine Teilstrategie Wirtschaftsverkehr erarbeitet. Für einen Teilbereich des Gewerbebandes Frankfurter Ring und den Euro-Industriepark soll ab 2022 das Förderprogramm für ein betriebliches Mobilitätsprogramm auf-

gelegt werden (RAW).

Zur Erörterung des Grundverständnis und der Relevanz des Leitbilds, den spezifischen Voraussetzungen in München, und dem Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, fand am 24.03.2022 in Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft das digitale Experten-Hearing zum Thema „Produktive Stadtquartiere“ statt. Eingeladen waren Vertreter*innen aus der Verwaltung und Wissenschaft, aus Münchener Wirtschaftsinstitution wie der IHK für München und Oberbayern, aus den beiden Referenzbeispielen aus Stuttgart und Hamburg sowie private Projektentwickler*innen. Die Veranstaltung war auch für die Münchner Stadträtinnen und Stadträte zugänglich. Die Ergebnisse lassen sich schlagwortartig wie folgt festhalten:

- Flächen für Handwerk und Produktion als Daseinsvorsorge langfristig sichern – und doch flächensparend organisieren.
- Gewerbe zum (Gewerbe-)Quartier entwickeln – Standort und Stadtqualitäten sind zunehmend wichtig.
- Produktion und Inklusion – Wirtschaft und Soziales Hand in Hand entwickeln.
- Aufwertung und Verdrängung von Gewerbe – klare Leitplanken erforderlich.
- Robuste Raum- und Baustrukturen – Infrastruktur für die Wirtschaft von morgen.
- Neue Produktive Räume und Typen – Inkubatoren für Wirtschaft und Stadt.
- Akteursvielfalt und neue Kooperationsmodelle – Planungskultur weiterentwickeln.

Am 28.03.2022 folgten daraufhin mit Vertreter*innen des BA 12 und am 31.03.2022 mit Vertreter*innen des BA 11 die digitalen Informationsveranstaltungen für die Vorstellung der im Entwurf vorliegenden Ergebnisse der Rahmenplanung Frankfurter Ring. Zu beiden Veranstaltung waren jeweils die betroffene Eigentümer*innen eingeladen, die zahlreich von dem Informationsangebot Gebrauch machten. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass der Vorschlag einer partiellen Reduzierung der Fahrspuren auf dem Frankfurter Ring auch kritisch gesehen wird und diese nur in Abhängigkeit der tatsächlichen Verkehrsmengen erfolgen sollte. Die Überlegungen zur Öffnung des DB-Nordrings für den ÖPNV wurde begrüßt, teilweise als Voraussetzung für die Umsetzung der Planungen, und als eine Möglichkeit gesehen, durch die Planungen die Barrierewirkung des DB-Nordrings zu überwinden. Festhalten lassen sich für beide Stadtteile auch eine positive Haltung zu den gezeigten Hochhausstandorten, zur Prüfung des Thema Wohnen und die Notwendigkeit, die Überplanungen des Gewebebandes für eine ökologische Aufwertung im Bestand zu nutzen.

6. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Die Rahmenplanung inklusive des Regelwerks wird als Leitbild und vereinbartes Entwicklungskonzept der weiteren Bauleitplanung zu Grunde gelegt (siehe Nr. 1 und 3 des Antrages der Referentin). Zudem soll das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt werden, bei Ermessensentscheidungen in Baugenehmigungsverfahren die Ergebnisse der Rahmenplanung und des Regelwerks zu berücksichtigen (siehe Nr. 5 bis 7 des Antrages der Referentin). Das zusammen mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft entwickelte gewerbliche **Leitbild des Produktiven Stadtquartiers** soll den weiteren Planungen zu Grunde gelegt und bei der Umsetzung der Ziele des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms (GEWI) Berücksichtigung finden. Auch bei der Fortschreibung des Münchner Zentrenkonzepts soll die angedachte Erweiterung des Quartierszentrum Knorrstraße im Stadtteil Milbertshofen bis zum geplanten S-Bahnhaltepunkt an der Schleißheimer- / Knorrstraße berücksichtigt werden (siehe

Nr. 4 des Antrages der Referentin).

Als eine wichtige Voraussetzung zur Umsetzung der aufgezeigten städtebaulichen Entwicklungen ist der Ausbau des ÖPNV und dabei die **Öffnung des DB-Nordrings für Personennahverkehr**. Neben der bereits beschlossenen Realisierung des S-Bahnhaltepunkts zwischen Schleißheimer- und Knorrstraße wäre die zeitnahe Einrichtung eines weiteren Haltepunkts am Euroindustriepark und damit die Schaffung eines leistungsfähigen Knotenpunkts mit der geplanten Tram 23 dringend erforderlich. Falls dies nicht erfolgt, kommt der Haltepunkt Schleißheimer- / Knorrstraße über einen Pendel-Haltepunkt zum BMW Forschungsinnovationszentrum nicht hinaus und bleibt damit hinter der möglichen verkehrlichen Leistungsfähigkeit deutlich zurück. Das laufende Planfeststellungsverfahren für die Tram 23 sieht diesen Planfall bereits vor. Für den S-Bahnhaltepunkt an der Schleißheimer- / Knorrstraße ist auf Grund des bestehenden übergeordneten Gleisanschlusses darüber hinaus die Öffnung als Regionalbahnhaltepunkt („Nordbahnhof“) zu prüfen. Um die Umsteigequalität und damit Zentralität weiter zu verbessern, wäre langfristig die Verlegung oder die Schaffung eines zusätzlichen Zugangs des bestehenden U-Bahnhofs Frankfurter Ring (U6) zum S-Bahnhaltepunkt Schleißheimer- / Knorrstraße wünschenswert. Das Mobilitätsreferat wird daher gebeten, bei den zuständigen Fachdienststellen der Regierung von Oberbayern und des Freistaats Bayern auf die kurz- bis mittelfristige Umsetzung der Maßnahmen hinzuwirken. In einem ersten Schritt lässt sich die bereits im Bebauungsplan Nr. 1454 vorgesehene Anbindung des U-Bahnhofs Studentenstadt via Joseph-Dollinger-Bogen umsetzen.

Die Maßnahmen zum DB-Nordring sind dabei immer mit den Untersuchungen zum innerstädtischen Nordring zu spiegeln, die voraussichtlich ab 2023 im Zuge der Korridoruntersuchungen des Nahverkehrsplans durch das Mobilitätsreferat durchgeführt werden.

Um die, durch die Entwicklung ausgelösten, Verkehre abwickeln zu können, ist der zusätzliche Kfz-Verkehr so weit zu minimieren, dass sich die Anzahl an Kfz-Fahrten gegenüber dem Prognosefall nicht erhöht. Als Instrumente stehen hier eine Reduzierung der Stellplätze gegenüber der Stellplatzsatzung in Verbindung mit Ablösezahlungen und der Umsetzung von Mobilitätskonzepten sowie die Einrichtung von Quartiersgaragen und die Aufwertung der Nahmobilität zur Verfügung.

Für den Teilbereich **Frankfurter Ring West** ist auf Grund der spezifischen Parzellierung, den Eigentumsverhältnissen und langfristigen Pachtverhältnissen für den Bereich westlich des Industriegleises zunächst zu prüfen, wie eine Umsetzung planungsrechtlich gesichert werden kann und welche Flächengrößen und Kooperationen hierfür notwendig werden. Im Zuge dessen ist auch die Erschließungsfrage zu klären, als Voraussetzung für den Einstieg in die Baurechtsschaffung. Für den Bereich östlich der Industriegleise soll künftig an die intensive Abstimmung zwischen Stadtplanung, Verkehrsplanung, Logistikunternehmen und Deutscher Bahn angeknüpft werden, um das Zukunftsthema des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs weiterzuentwickeln und den bestehenden Betrieben eine Entwicklungsperspektive aufzuzeigen.

Im Weiteren wird für den Teilbereich **Frankfurter Ring Mitte** zwischen der Schleißheimer Straße im Westen bis zum Grünzug im Osten ein städtebaulicher Paradigmenwechsel vorgeschlagen, da es für tiefgreifende Veränderungen geeignet erscheint. War bislang das Quartier gewerblichen Nutzungen vorbehalten, soll dort

künftig der beschriebene Werkstattcharakter für ein urbanes Stadtquartier mit dem Schwerpunkt Arbeiten, Nahversorgung, kulturelle Einrichtungen und untergeordnet Wohnen entwickelt werden (MU-G). Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, zunächst an die bislang durchgeführten Informationsveranstaltungen anzuknüpfen und die Planungen im Rahmen von moderierten Öffentlichkeitsveranstaltungen den Anwohner*innen vorzustellen, um damit weitere Umsetzungshinweise zu erhalten. Erst danach erscheint eine Entscheidung möglich, ob eine städtebauliche Qualifizierung in Form von städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerben bereits für einzelne Teilflächen zielführend ist. Die Moderation sowie Vor- und Nachbereitung der Öffentlichkeitsveranstaltungen soll dabei an einen externen Dienstleister vergeben werden. Hierfür werden die Kosten auf rund 25.000 € netto veranschlagt.

Als konkreter nächster Schritt soll im Planungsumgriff des bestehenden Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 2166 **Frankfurter Ring Ost** für den Teilbereich zwischen dem Frankfurter Ring (nördlich), Lilienthalallee (östlich), DB-Nordring (südlich) und Freimanner Bahnhofstraße (westlich) ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufgestellt und der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung geändert werden. Im Teil B dieser Beschlussvorlage werden dafür die städtebaulichen Ziele und Eckdaten für ein durchzuführendes hochbauliches und freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren formuliert. Die Flächen haben mit insgesamt 5,6 ha eine ausreichende Größe und befinden sich im Eigentum eines Privateigentümers. Damit wird eine einheitliche Entwicklung und Umsetzung der Flächen grundsätzlich ermöglicht.

In allen weiteren Bearbeitungsebenen werden die Maßnahmenvorschläge zum Themenkomplex Stadtklima und Klimaanpassung auf Grundlage der bestehenden Beschlussfassungen für ein Klimaneutrales München bis 2035 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) weiter vertieft und die Umsetzung sichergestellt. Im Zuge der Rahmenplanung wurde auf ein eigenständiges Leitmotiv Klimaschutz und -anpassung zugunsten von umfassenden Maßnahmenvorschlägen in den jeweiligen Leitmotiven Städtebau, Freiraum und Mobilität sowie in den Entwürfen für die Vertiefungsgebiete und dem Regelwerk zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen verzichtet. Dabei ist die zentrale Empfehlung, die beschriebenen Entwicklungen der Nachverdichtung für eine Aufwertung von Umwelt- und Klimaschutz sowie Klimaanpassung zu nutzen und gleichzeitig ein attraktives Umfeld mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Im Weiteren zeigen die Entwürfe für die drei Vertiefungsgebiete, wie die Entwicklungen mit Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas und der bioklimatischen Bestandsituation einhergehen sowie wie unter Anwendung des Schwammstadt-Prinzip, Maßnahmen für ein dezentrales Regenwassermanagement umgesetzt werden können.

B) Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich V / 71, DB-Nordring (südlich), Freimanner Bahnhofstr. (westlich), Frankfurter Ring (nördlich), Lilienthalallee (östlich) und Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss Bebauungsplan Nr. 2166a – Frankfurter Ring Ost

1. Anlass und Zielsetzung

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 05.05.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02177) einen Grundsatzbeschluss zur Erstellung einer Rahmenplanung für das Gewerbeband Frankfurter Ring gefasst. In der gleichen Sitzung wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2166 für die Flächen südlich des DB-Nordrings, westlich der Ungererstraße, nördlich des Frankfurter Rings und östlich der Straße Am Nordring gefasst. Die wesentliche Zielsetzung war es, eine einheitliche und städtebaulich abgestimmte Überplanung sicherzustellen und auf Grundlage der Ergebnisse der Rahmenplanung zeitnah verbindliches Baurecht zu ermöglichen.

Der vorliegende Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss dient nunmehr dazu, nach Abschluss der Rahmenplanung für einen ersten Teilbereich die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der Ergebnisse durch Aufstellung eines Bebauungsplans Nr. 2166a und Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) zu schaffen. Die städtebauliche Grundlage bilden die Ergebnisse der unter Buchstabe A) dargestellten Rahmenplanung Frankfurter Ring und der daraus entwickelten Vertiefung „Frankfurter Ring Ost“. Um dem architektonischen, freiräumlichen sowie programmatischen Anspruch dieses Vorhabens gerecht zu werden, soll ein hochbauliches und freiraumbezogenes Wettbewerbsverfahren für den Teilbebauungsplan Nr. 2166a durchgeführt werden. Die Flächen innerhalb des Planungsgebietes des Teilbebauungsplanes Nr. 2166a sind im Eigentum eines Privateigentümers. Damit wird eine einheitliche Entwicklung und Umsetzung der Flächen grundsätzlich ermöglicht.

Die planerischen Ziele und Eckdaten für dieses Verfahren werden mit dem vorliegenden Beschlussentwurf vorgegeben. Die vorrangige Zielsetzung für die Verfahren ist die Konkretisierung und Umsetzung des in der Rahmenplanung entwickelten Leitbildes eines Produktiven Stadtquartiers. Angestrebt wird dabei der Erhalt und qualitative Ausbau eines verträglichen und innovativen Miteinanders von vielfältigen gewerblichen Nutzungen und Integration von bestehenden Gewerbebetrieben.

Nachfolgend sind der Planungsumgriff für den Teilbebauungsplan Nr. 2166a und der entsprechende Ausschnitt aus der Rahmenplanung Frankfurter Ring dargestellt.

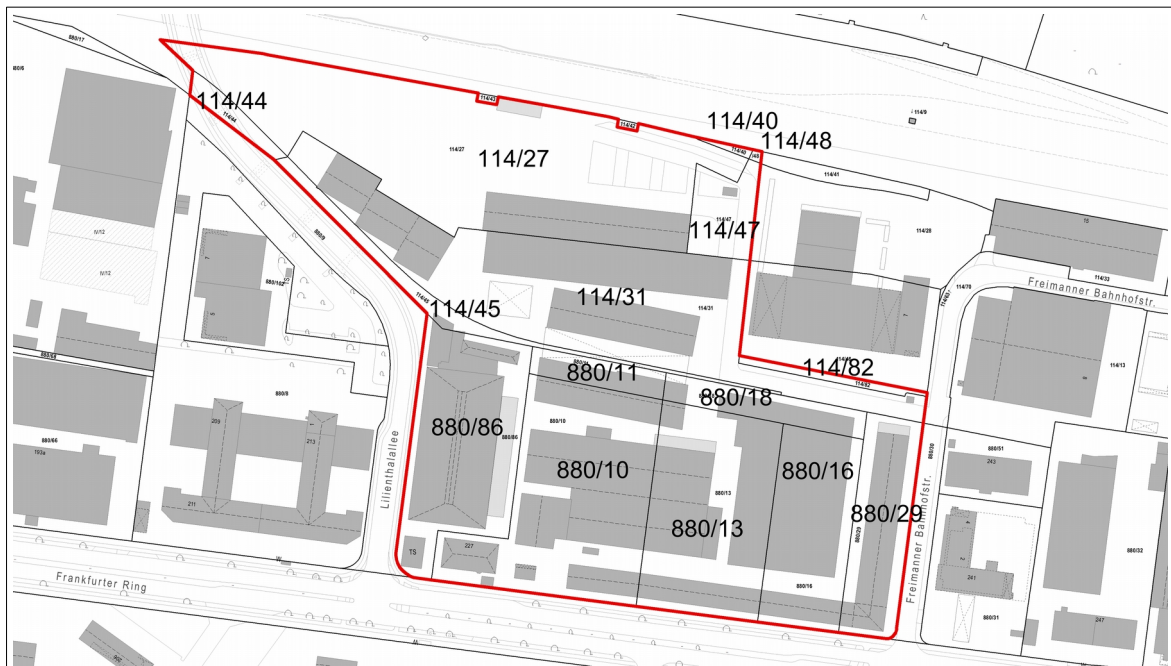


Abb. 15: Lageplan mit Umgriff Teilbebauungsplan Nr. 2166a, o. M. © Landeshauptstadt München.

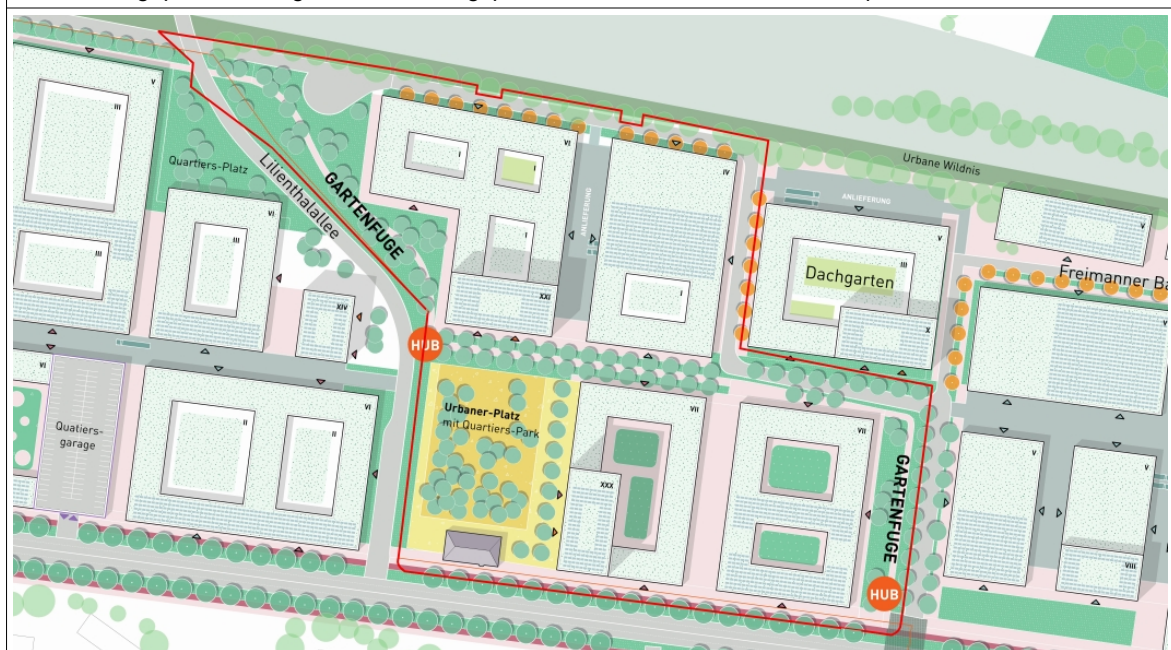


Abb. 16: Ausschnitt Rahmenplanung Vertiefungsgebiet Frankfurter Ring Ost, o. M. © allmannwappner, Studio Vulkan, Urban Standards.

2. Ausgangssituation

Das Planungsgebiet liegt im 12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann und wird im Westen durch die Lilienthalallee, im Norden durch den DB Nordring, im Osten durch die Freimann Bahnhofstraße und im Süden durch den Frankfurter Ring begrenzt. Es umfasst die Flurstücke Nr. 114/27, 114/31, 114/40, 114/44, 114/45, 114/47, 114/48, 114/82, 880/10, 880/11, 880/13, 880/16, 880/18, 880/29 und 880/86 in der Gemarkung Freimann. Die Größe des Planungsgebiets beträgt circa 5,6 ha bei einer Ausdehnung in Ost-West-Richtung von etwa 350 m und in Nord-Süd-Richtung von

235 m. Das Planungsgebiet ist augenscheinlich eben und die Geländeoberkante liegt auf einer Höhe von circa 501,00 m NHN. Das Planungsgebiet ist vollständig bebaut und wurde vormals von der Firma Sona BLW Präzisionsschmiede GmbH industriell in einer Größenordnung von ca. 29.000 m² Geschossfläche genutzt. Bis auf den ehemaligen Verwaltungsbau am Frankfurter Ring 227 befindet sich keine prägende oder erhaltenswerte Bausubstanz auf den Baugrundstücken. Der ehemalige Verwaltungsbau des 1925 gegründeten bayerischen Leichtmetallwerks steht als zweigeschossiger historisierender Walmdachbau mit Erkern, Zwerchhaus, Putzgliederungen und Dachreiter unter Denkmalschutz (D-1-62-000-1745). Der Bau stammt aus dem Jahr 1922-24 vom Architekten Hermann Rimmele.

Das Planungsumfeld war bis zur industriellen Revolution durch die bauliche Entwicklung entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Ausfallstraßen geprägt. Diese Struktur wurde mit dem Bau des in Ost-West-Richtung verlaufenden Eisenbahn Nordrings ab 1908 stark überformt und mit dem Bau des ebenfalls in Ost-West-Richtung verlaufenden Frankfurter Rings als Teil des nicht vollendeten „Außen-Rings“ im Jahr 1957 vollendet. Insbesondere ist der Bereich zwischen der Ungererstraße in Osten und der Straße Am Nordring im Westen ein letztes Relikt der Vorkriegs-Nutzungen, mit dem Bundesbahnausbesserungswerk Freimann vom Frankfurter Ring bis zur Heidemannstraße und dem ehemaligen Shell-Tanklager unmittelbar westlich der Tram-bahnhalle. Baulich prägend sind heute das Umspannwerk Freimann der Stadtwerke München im Westen, der im Osten ab 1960 gebaute, in Hochlage verlaufende „Tatzelwurm“, die sich im Osten anschließende, ab 1961 realisierte Studentenstadt mit Gebäuden von bis zu 19 Vollgeschossen sowie die ab 2010 entwickelte ehemalige Funkkaserne, die als Wohnquartier Domagkpark umstrukturiert wurde. Unmittelbar südlich befinden sich die Flächen der ehemaligen Bundespolizei. Im Norden jenseits des DB-Nordrings grenzen weiter gewerblich genutzte Fläche sowie das unter dem Namen „Europark“ firmierende Gewerbegebiet an. Eine Besonderheit stellt die ab der Hälfte des Plangebiets im Hochlage als Brücke verlaufende Lilienthalallee im Westen dar, mit Freiraumnutzungen unterhalb des Brückenbauwerks.

Die Erschließung des Planungsgebietes erfolgt über den Frankfurter Ring im Süden bzw. über die Freimann Bahnhofsstraße von Osten. Die Unterbringung der Stellplätze erfolgt derzeit in offenen Stellplatzanlagen im Norden des Plangebiets, entlang des DB-Nordrings. Die übergeordnete verkehrliche Anbindung ist über den Frankfurter Ring bzw. die unmittelbar östlich anschließende Bundesautobahn A9 nach Nürnberg sichergestellt. Entlang des Frankfurter Rings verlaufen beidseitig Fuß- und Radwege. Der Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr erfolgt aktuell durch die Buslinie 177 mit Haltestellen am Joseph-Dollinger-Bogen und westlich der Lilienthalallee. Unmittelbar nördlich des DB-Nordrings verläuft entlang der Lindberghstraße die Buslinie 178. In einer Entfernung von rund 900 m befindet sich die Endhaltestelle der Tram 23 mit Verbindung zur Münchner Freiheit. Im Weiteren verläuft östlich des Plangebiets die U-Bahnlinie 6 mit Haltepunkten am U-Bahnhof Studentenstadt in einer Entfernung von 600 m und einem weiterem Haltepunkt am U-Bahnhof Freimann in einer Entfernung von rund 1.000 m. Der unmittelbar angrenzende DB-Nordring dient bislang ausschließlich dem Güterverkehr.

Das Planungsgebiet ist starken Immissionen ausgesetzt. Quellen dieser Belastungen sind der Straßenverkehr sowie der Schienenverkehr. Zusätzlich befindet sich zahlreiche Gewerbeanlagen innerhalb sowie im direkten Umfeld des Umgriffs. Geplante

schutzbedürftige Nutzungen sind daher durch entsprechende Maßnahmen zu schützen. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen sind in den jeweiligen Gutachten zu ermitteln.

In unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet befindet sich in der Freimanner Bahnhofstraße 24 eine von mehreren Abfallentsorgungsanlagen entlang des Frankfurter Rings, die aus abfallrechtlicher Sicht weiterhin für die Stadt München notwendig sind. Von dieser gehen insbesondere Lärmimmissionen aus, die in der weiteren Planung zu berücksichtigen sind.

Das Plangebiet ist überwiegend versiegelt. Im Norden entlang des DB-Nordrings befindet sich ein Gehölzsaum, sowie weitere vereinzelte Bäume auf der offenen Stellplatzanlage. Im Artenschutz- und Biotopschutzprogramm sind die Flächen entlang des DB-Nordrings als Standorte für Trockenkomplexe, Altgrasrestband und Ruderalflur dargestellt. Die Ziele und Maßnahmen werden mit dem Erhalt und der Optimierung von Trockenstandorten als lineare Vernetzungsachsen formuliert. Im westlichen Bereich der offenen Stellplatzanlage wurden durch die Untere Naturschutzbehörde die eingriffsrelevanten Arten Idas-Bläuling und Blauflügelige Ödlandschrecke nachgewiesen. Eine Besiedelung des Gehölzsaums durch die Zauneidechse kann nicht ausgeschlossen werden.

Das Plangebiet ist Teil der Münchner Schotterebene. Aufgrund der baulichen Überformung ist von keiner natürlichen Bodenfunktion auszugehen. Der mittlere Grundwasserflurabstand beträgt circa 4,0 - 6,0 m. Bei einer Hochwassersituation kann der Grundwasserspiegel bis auf circa 3 m u. GOK ansteigen. Die Grundwasserfließrichtung ist nach Nordosten gerichtet. Auf Grund der seit Mitte der 1920er Jahren bestehenden gewerblichen Nutzung ist von einem Altlastenvorkommen auszugehen, die im Zuge der anstehenden Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen sind.

Das Areal des Planungsgebiets Bebauungsplan Nr. 2166a weist im heutigen Zustand eine ungünstige bioklimatischen Situation bzw. eine hohe bioklimatische Belastung auf. Im Zuge des Klimawandels ist mit erhöhter thermischer Belastung und vermehrten Starkregenereignissen zu rechnen, die besonders in hoch versiegelten Bereichen negative Auswirkungen haben können. Direkt östlich, aus Richtung der Freifläche im Bereich Lilienthalallee / Lindberghstraße grenzt eine überörtliche Kaltluftleitbahn an. Diese transportiert während sommerlicher austauscharmer Hochdruckwetterlagen kühle Luft aus Richtung der Isarauen in die Siedlungsbereiche im und um das Planungsgebiet und trägt dort zu einer Abkühlung bei. Eine Beeinträchtigung dieser Kaltluftleitbahn ist nach jetzigem Kenntnisstand durch die Planung nicht zu erwarten. Der DB-Nordring ist gemäß Stadtklimaanalyse der LHM (2014) zudem auch eine Ventilationsbahn, die während austauschstärkeren Wetterlagen ein mittleres Luftaustauschpotenzial aufweist.

3. Planerische und rechtliche Ausgangslage

Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) ist das Planungsgebiet als „Industriegebiet“ (GI) dargestellt und mit der Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ überlagert. Im Norden schließen die Bahngleise als „Bahnanlage“ an, entlang derer eine „Übergeordnete Grünbeziehung“ verläuft. Im Süden grenzt der Frankfurter Ring an, der als „Überörtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt ist. Im Westen des Planungsgebiets ist entlang der

Lilienthalallee eine „örtliche Grünverbindung“ dargestellt. Die künftige Art der Nutzung des Planungsgebiets soll sich aus der Rahmenplanung entwickeln. Der FNP wird parallel zum Bebauungsplanverfahren Nr. 2166a geändert werden.

Gewerbeflächenentwicklungsprogramm

Das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (GEWI, vgl. Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07490 und Nr. 14-20 / V 02731) stellt das Planungsgebiet BP Nr. 2166a - Frankfurter Ring Ost als GE-A-Fläche (produzierendes und verarbeitendes Gewerbe) dar. GE-A Flächen haben in der Regel bauliche und städtebauliche Anforderungen, wie anforderungsgerechte Raumhöhen, hohe Deckenbelastbarkeit, Lastenaufzüge, eine flexible Raumaufteilung sowie eine ausreichende Anlieferung auch für Schwerlastverkehre. GE-B-Flächen definieren sich demgegenüber als Büronutzungen und vergleichbare Nutzungen wie Verwaltung und Dienstleistung. Das GEWI verfolgt seit seiner Fortschreibung (Sitzungsvorlagen s. o.) die Zielhaltung, GE-A-Nutzungen in kompakter und flächensparender („gestapelter“) Bauweise anzuordnen, um den sparsamen Umgang mit den knappen und wertvollen Flächenressourcen in München bestmöglich zu unterstützen.

Aktueller Entwurf der Hochhausstudie

Das Planungsgebiet des Teilbebauungsplans Nr. 2166a wird im Entwurf der aktuellen Fortschreibung der Hochhausstudie der Kategorie „Stadtsilhouette gestalten“ (Zone IV) zugeordnet (s. Beschluss vom 05.02.2020, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17706). Diese Zuordnung lässt grundsätzlich die Ausbildung von Stadtzeichen (über 80 m) zu. Zusätzlich liegt das Grundstück überwiegend in einem Bereich, der im räumlichen Leitplan als zur „Akzentuierung geeigneter Stadtraum“ gekennzeichnet ist, in dem also Hochpunkte zur stadträumlichen Gestaltung als besonders geeignet angesehen werden. Die Entwicklung von Hochhäusern steht generell unter dem Vorbehalt eines Verträglichkeitsnachweises und der konkreten Standorteignung, die über die Einhaltung von Qualitätsanforderungen, u. a. zur städtebaulichen Setzung, architektonischem Ausdruck und programmatischen sowie technischen Anforderungen im Planungsprozess geklärt wird.

Mobilitätsstrategie 2035

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 „Mobilitätsstrategie 2035“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) wurde der Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München beschlossen. Als konkretes Ziel sieht diese vor, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 % des Verkehrs im Münchener Stadtgebiet durch lokal abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Auch soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral sein. Weitere Ziele werden in aktuell 19 Teilstrategien konkretisiert. So soll z. B. in der Teilstrategie öffentlicher Verkehr dessen Anteil bis 2025 auf 30 % steigen. Für neue Stadtquartiere und die Sanierung bestehender Siedlungsbereiche sollen beispielsweise innovative Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die ein Leben ohne eigenes Auto bei voller Mobilität ermöglichen. Zukunftsfähige Planungen sollen sich daher fortan prioritär an den dargestellten Zielen und dem Kriterium der Flächeneffizienz von Verkehrsmitteln, d. h. zugunsten der Angebote des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und in Ergänzung Shared Mobility), orientieren, um die Mobilität in der nach wie vor stark wachsenden Stadt für alle Personen zu gewährleisten, die konkreten Klimaziele zu erreichen und zusätzliche Flächen für Lebensqualität, Aufenthalt und grüne Infrastruktur freihalten zu können.

Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan Nr. 2166

Um eine einheitliche städtebaulich abgestimmte Umstrukturierung für den den östlichen Abschnitt des Frankfurter Rings zwischen der geplanten Tramlinie 23 im Westen und der BAB 9 im Osten sicherzustellen, wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2166 gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02177). Aus diesem großräumigen Planungsgebiet soll nunmehr ein erster Teilbebauungsplan Nr. 2166a aufgestellt werden, um die Zielsetzungen der Rahmenplanung Frankfurter Ring in einem ersten Teilbereich sicherzustellen.

Rahmenplanung Frankfurter Ring

Das Leitbild der Rahmenplanung für das Gewerbeband Frankfurter Ring beabsichtigt, ein Produktives Stadtquartier im Planungsgebiet zu entwickeln. Die konkreten städtebaulichen und freiraumplanerischen Zielsetzungen sind aus den Ergebnissen der Rahmenplanung abzuleiten und werden im Weiteren vertieft. Die Rahmenplanung konkretisiert u. a. den Entwurf der Hochhausstudie und entwickelt dafür im Vertiefungsbereich „Frankfurter Ring Ost“ ein Hochhauscluster mit bis zu vier Hochhausstandorten in unterschiedlichen Höhenstufen. Die Anordnung von Hochhäusern ist geknüpft an die Empfehlungen und Vorgaben des aktuellen Entwurfs der Hochhausstudie und dem mit der Rahmenplanung festgelegten Regelwerk. Dieses knüpft eine verdichtete Bebauung, insbesondere die Entwicklung von Hochpunkten, neben städtebaulichen Anforderungen, insbesondere an eine allgemeine Entsiegelung von Flächen und die Schaffung von öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen, sowie öffentlich zugänglichen Erd- bzw. Dachgeschossen. Das Planungsgebiet liegt weiter im Teilgebiet 4 mit dem Leitbild "Produktion & Entwicklung" und ist dem Quartier "Hybridnutzung-Gewerbe+Büro" mit einer angestrebten Nutzungsmischung 50 % GE-A-Nutzung + 50 % Büro zugeordnet, welche als Orientierungswert für das jeweilige Gesamtquartier umgesetzt werden soll. Darüber hinaus wurden Szenarien zum Ausbau des ÖPNV entwickelt. Insbesondere der Ausbau durch den S-Bahnhaltepunkt am DB-Nordring, die Verlängerung der Tramlinie 23 sowie die Verknüpfung zu den vorhandenen U-Bahnhöfen Studentstadt und Frankfurter Ring werden wesentliche Elemente zur Förderung des Umweltverbunds im Planungsgebiet sein.

4. Planungsziele und Eckdaten

Die städtebauliche Entwicklung des Planungsgebiets orientiert sich ausgehend von den Ergebnissen der Rahmenplanung - an folgenden Einzelzielen und städtebaulichen sowie freiraumplanerischen Eckdaten:

- Ziel ist die Umsetzung des Leitbilds eines **Produktiven Stadtquartiers** (siehe Ziff. 2.0 ff) für einen zukunftsorientierten, lebendigen und facettenreichen Arbeitsplatzstandort.
- Es wird ein Nutzungsmix aus GE-A- und -B-Flächen angestrebt, mit der Förderung einer ausgewogenen Mischung aus Büronutzung, Kleingewerbe, Handwerk, produzierendem Gewerbe, Forschungs- und Entwicklungsstätten (z. B. Hybridflächen und Makerspaces), Logistik (Distribution, Letzte Meile), sowie untergeordnet Hotel- und Gastronomiebetrieben mit öffentlich zugänglichen sowie kulturellen Nutzungen.
- Als Gesamtgeschossfläche werden die Ergebnisse der Rahmenplanung mit 160.000 m² zu Grunde gelegt.
- Davon sollen rund 90.000 m² der Geschossfläche als Büronutzung (GE-B)

umgesetzt werden.

- Um dem Planungsziel des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms zum Erhalt der "Münchener Mischung" Folge zu leisten, werden die bisher vor Ort bestehenden GE-A-Flächen von 29.000 m² Geschossfläche quantitativ erhalten und ein Anteil an der Gesamtgeschossfläche auf rund 40.000 m² erhöht werden.
- Zur Sicherstellung eines lebendigen und 24/7-Quartiers (rund um die Uhr belebten Quartiers) wird die Umsetzung von Hotelflächen angestrebt, diese sollen einen Anteil an der Gesamtgeschossfläche von bis zu 15.000 m² erreichen. Dauerhafte Wohnformen sollen unter der Prämisse der Nutzungsverträglichkeit in den weiteren Planungsschritten geprüft werden.
- Durch die Integration von öffentlich zugänglichen sowie kulturellen Nutzungen soll die Etablierung einer spezifischen Quartiersidentität ermöglicht und damit ein vielfältiges Gewerbequartier erreicht werden. Dieser Nutzungsanteil kann, in Abstimmung mit den Zielen des Zentrenkonzepts, einen Anteil an der Gesamtgeschossfläche von bis zu 15.000 m² erreichen.
- Die Realisierung von großflächigem Einzelhandel ist nicht vorgesehen. Zur Versorgung der künftigen Arbeitnehmer*innen sollen nur nahversorgungsrelevante Sortimente in untergeordneten Formaten angeboten werden.
- Die Gesamtgeschossfläche (160.000 m²) soll, orientiert an den Zielsetzung der Klimaresilienz, auf Grundlage der Ergebnisse des Vertiefungsbereichs-Frankfurter Ring-Ost in kompakten Bauweise umgesetzt werden.
- Das denkmalgeschützte Gebäude Frankfurter Ring 227 ist zu erhalten und in die städtebauliche Gesamtkonzeption zu integrieren. Eine öffentlich zugängliche Nutzung ist wünschenswert.
- Gemäß Rahmenplanung erscheint die Entwicklung von maximal 2 Hochpunkten mit einer möglichen Höhenentwicklung von mehr als 60 m bei Nachweis der hohen Qualitätskriterien der Hochhausstudie grundsätzlich möglich.
- Die Entwicklung von Hochpunkten ist u.a. an die Ausbildung von öffentlich zugänglichen Erd- und Dachgeschosszonen geknüpft.
- Die Ausstattung mit vielfältig nutzbaren Grün- und Aufenthaltsflächen soll sich am Orientierungswert von 2 m² pro Arbeitsplatz orientieren.
- Gemäß Rahmenplanung ist davon mindestens ein übergeordnet wirksamer, öffentlich zugänglicher Quartiers-Park / urbaner Stadtplatz mit einer-Gesamtgröße von mindestens 6.000 m² mit hoher, urbaner Aufenthaltsqualität und Angebotsvielfalt möglichst zusammenhängend zu entwickeln.
- Im Weiteren ist zur Umsetzung der Rahmenplanung ein öffentlicher Durchweg für Fuß- und Radverkehr zwischen Lilienthalallee im Westen und Freimänner Bahnhofstraße im Osten zum Frankfurter Ring im Süden als wirksame Grünverbindung sicherzustellen (Gartenfuge).
- Die Belange des Arten- und Biotopschutzes sind zu berücksichtigen. Insbesondere entlang des DB-Nordrings gilt es, Maßnahmen zur Stärkung bzw. Optimierung des Biotopverbunds vorzunehmen und ggf. Vorkommen geschützter Arten zu sichern.
- Die Begrünung von Freiflächen und Gebäuden soll der bioklimatischen Belastung im Planungsgebiet entgegenwirken. Bei der Gestaltung von Aufenthaltsbereichen im Freien ist auf die Schaffung einer guten bioklimatischen Aufenthaltsqualität und mikroklimatischen Vielfalt in Form einer abwechslungsreichen Gestaltung von verschatteten und besonnten Bereichen zu achten.

- Die Erschließung mit dem MIV soll nur untergeordnet vom Frankfurter Ring und Lilienthalallee (maximal 30 %) und überwiegend über die Freimanner Bahnhofsstraße und einer neu zu schaffenden, öffentlichen Straßenverkehrsfläche entlang des DB-Nordrings mit Wendemöglichkeit innerhalb des Plangebiets erfolgen. Diese soll langfristig bis zum ÖPNV-Knotenpunkt von Tram und S-Bahn im Westen verlängert werden. Eine Zufahrt über den urbanen Stadtplatz ist auszuschließen.
- Aufgrund der bereits heute hohen Kfz-Verkehrsbelastung sind Möglichkeiten für die Reduzierung des MIV-Anteil zu prüfen und umzusetzen (Mobilitätskonzept). Dazu gehört neben alternativen Angeboten insbesondere auch eine Reduzierung des Stellplatzangebots.
- Auf Basis des geforderten Mobilitätskonzeptes ist die Realisierung einer Quartiersgarage zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze gemäß Mobilitätskonzept zu prüfen und eine langfristige Sicherung und Nutzbarkeit nachzuweisen.
- Die Entwicklung von nutzerfreundlichen Fahrradabstellanlagen, über das erforderliche Maß gemäß der erforderlichen Anzahl der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München hinaus, ist nachzuweisen und in Form von innovativen Slowmobility-Hubs mit Verknüpfung zu weiteren Mobilitätsangeboten zu entwickeln.
- Der attraktiven und barrierefreien Anbindung an Haltestellen des ÖPNV kommt bei der Entwicklung des Standorts eine hohe Bedeutung zu. Insbesondere ist eine attraktive Lösung für eine Fuß- und Radwegeverbindung zum U-Bahnhof Studentenstadt zu finden.
- Die Anforderungen an die Feuerweherschließung und die notwendigen Erschließungsflächen für die Integration von Gewerbe-A-Flächen sind zu berücksichtigen.

Klimaziele im Wettbewerbsverfahren

Maßgebend für die Planung sind die Grundsätze des nachhaltigen Planens und Bauens, um ein mindestens klimaneutrales Quartier entwickeln zu können. Der Beschluss „Klimaneutrales München bis 2035 – Ziele und Umsetzungsstrategie des Referats für Stadtplanung und Bauordnung“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) vom 20.10.2021 formuliert Ziele, welche in diesem Wettbewerbsverfahren berücksichtigt werden sollen. Insbesondere der Teilaspekt „Klimawandel und Klimaschutz“ und die Richtlinien für den Ausbau und die Förderung von erneuerbaren Energien bieten wesentliche Anknüpfungspunkte für die künftige Stadtentwicklung. Dazu zählen die Förderung von möglichst emissionsfreier Mobilität, u. a. durch die frühzeitige Flächenbereitstellung für E-Mobilität, Lastenräder oder Sharing-Konzepte. Darüber hinaus ist die Einhaltung von hohen energetischen Gebäudestandards durch Minimierung des Wärme- und Kälteenergiebedarfs unter Beachtung der Grauen Energie, des Baustoffrecycling und der Klimarelevanz der Baustoffe maßgebend. Die Energieversorgung sollte möglichst treibhausgasarm und dezentral (bezüglich Strom, Wärme, Kälte) geplant werden.

Der oben genannte Beschluss hat außerdem zum übergeordneten Ziel, klimaresiliente Stadtquartiere zu entwickeln. Dazu gehören für das Planungsgebiet eine Verbesserung der Durchgrünung sowie der natürlichen Durchlüftung des Quartiers, z. B. durch eine möglichst offen gestaltete Bauweise v. a. in Richtung des DB-Nordrings (Ventilationsbahn) sowie in Richtung der Kaltluftleitbahn und eine zusätzliche Öffnung des

Quartiers in Nord-Süd-Richtung. Versiegelte Flächen gilt es möglichst für die Förderung eines dezentralen Regenwassermanagements im Sinne des Schwammstadt-Prinzips (Regenwasserrückhalt, Verdunstung, Versickerung, Speicherung) zu vermeiden. Es sind für ausreichend große Versickerungs- und Regenwasserrückhalteflächen zu sorgen, damit anfallendes Niederschlagswasser auch bei Starkregenereignissen möglichst vollständig im Planungsgebiet versickern kann. Im Weiteren sollen Dach- und Fassadenflächen für Energie- und Grünkonzepte genutzt werden, bestehende Bäume erhalten und zusätzliche Großbaumstandorte geschaffen werden; vor allem im Bereich der Gartenfuge und des Urbanen Platzes. Mit den vorangegangenen Maßnahmen soll ein Beitrag zu den übergeordneten Klimazielen der Stadt München sicher gestellt werden.

5. Sozialgerechte Bodennutzung

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN AG) hat sich in ihrer Sitzung am 28.09.2022 mit dem Aufstellungsbeschluss Nr. 2166a befasst. Die Mitglieder der SoBoN AG haben darin beschlossen, dass die Verfahrensgrundsätze der SoBoN 2021 auf den Aufstellungsbeschluss Nr. 2166a Anwendung finden, da durch die Planung Kosten und Lasten bei der Stadt ausgelöst werden und die Planung zu einer Bodenwertsteigerung in nicht unerheblichen Umfang führt. Vor Einleitung des Planungsverfahrens (Aufstellungsbeschluss) ist eine Grundzustimmung der Planungsbegünstigten zu den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN 2021 einzuholen.

6. Rahmenbedingungen für das hochbauliche und freiraumbezogene Wettbewerbsverfahren

Um ein qualitätsvolles Gesamtkonzept unter Berücksichtigung des beschriebenen Leitbilds des Produktiven Stadtquartiers zu gewährleisten, wird dem Planungsbegünstigten vorgeschlagen, in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München die Auslobung eines hochbaulichen und freiraumbezogenen Wettbewerbsverfahrens nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchzuführen.

Die unter den Buchstaben A) und B) im Vortrag genannten Ausführungen zur Rahmenplanung Frankfurter Ring sowie die städtebauliche, verkehrliche und landschaftsplanerische Ausgangslage, Eckdaten und Planungsziele sollen dabei der Auslobung zu Grunde gelegt werden.

Aufgrund der Vorbelastungen des Gebiets durch Straßen- und Schienenverkehr sowie Gewerbeanlagen und der geplanten Neuschaffung schutzbedürftiger Nutzungen sind Voruntersuchungen zu Lärm und Erschütterungen erforderlich. Ebenfalls sollte eine gutachterliche Einschätzung zur elektromagnetischen Verträglichkeit erfolgen. Die Ergebnisse und Konsequenzen für die Planungen sind im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zu beachten.

Die Wettbewerbsunterlagen sollen in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München vorbereitet werden. Der Wettbewerb soll als einstufiger, nicht offener Planungswettbewerb nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 mit mindestens 10 eingeladenen Planungsbüros ausgelobt werden. Die Zusammenarbeit mit einem Landschaftsarchitekturbüro ist Voraussetzung für die Teilnahme am Wettbewerb.

Im Wettbewerbsverfahren soll eine angemessene Beteiligung der Landeshauptstadt München am Preisgericht durch jeweils stimmberechtigte Mitglieder der Stadtratsfraktionen durch eine stimmberechtigte Vertretung des Bezirksausschusses 12 – Schwabing-Freimann sowie durch die Stadtbaurätin Frau Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk oder Vertretung als FachpreisrichterIn erreicht werden. Darüber hinaus wird empfohlen sachverständige Berater*innen hinzuzuziehen. Im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB zur Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung sollte ein Teil der Jury durch ein*e sachverständige*r Berater*in der entsprechenden Fachdisziplinen – Energiekonzept, Mobilität, Stadtklima – besetzt werden.

Über das Ergebnis des Wettbewerbes soll dem Stadtrat berichtet und im Anschluss auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Ziele der Landeshauptstadt München die erforderlichen Bauleitplanverfahren (Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung) durchgeführt werden.

**C) Antrag des Bezirksausschusses 12 Schwabing - Freimann vom 25.01.2022
Schienenpersonennahverkehr auf dem Münchner DB Nordring III: Knotenpunkt
zu Tram 23 mit Event- / Kulturhalle im Gewerbeband Frankfurter Ring schaffen**

Der Bezirksausschuss 12 Schwabing - Freimann hat am 25.01.2022 anliegenden Antrag Nr. 20-26/ B 03456 gestellt (siehe Anlage 7):

Es wird gefordert, im Rahmen der Planungen zum Gewerbeband Frankfurter Ring einen Standort für eine Event- / Kulturhalle vorzusehen. Dieser Standort soll auf dem Areal, welches südlich an den geplanten neuen ÖPNV-Knotenpunkte (DB-Nordring / Tram 23) angrenzt, verortet werden. Weiterhin soll der Standort in den Gesamtzusammenhang der neuen ÖPNV-Anbindung gestellt werden.

Mit Schreiben vom 27.05.2022 wurde der Bezirksausschuss über die Behandlung im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss informiert.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 20-26/ B 03546 wie folgt Stellung:

Der Antrag nach einer Standortsuche für eine Event- / Kulturhalle war bereits Gegenstand des Grundsatzbeschlusses vom 05.05.2021 (Antrag Nr. 20-26 / B 01852). Dieser wurde inhaltlich ergänzt um einen Standortvorschlag und zwar der Flächen südlich des neuen ÖPNV-Knotenpunktes zwischen DB-Nordring und Tram 23 im Bereich des Kraftwerks Freimann.

Die Verortung einer Event- / Kulturhalle an der vorgeschlagenen Stelle ist leider nicht möglich, da die Flächen des Kraftwerks nach mehreren Abstimmungsterminen mit den Stadtwerken auch langfristig der Kraftwerksnutzung vorbehalten bleiben und die Kombination mit weiteren, insbesondere öffentlich zugänglichen Nutzungen leider nicht möglich ist. Auch im weiteren Umfeld ist in fußläufiger Reichweite zum Knotenpunkt des DB-Nordrings / Tram 23 keine Flächenverfügbarkeit für die Realisierung einer öffentlichen oder auch privaten Event- / Kulturhalle bekannt. Auch sollen die Flächen weiterhin als Gewerbebestandort erhalten bleiben.

Als Standort für kulturelle Nutzungen, u. a. in Form eines Jugendfreizeitzentrums in Kombination mit einer Veranstaltungshalle, erscheint der Bereich Frankfurter Ring Mitte grundsätzlich geeigneter. Die städtebauliche Zielsetzungen dort ist es, das Gebiet in Ergänzung zum Quartierszentrum Knorrstraße zu einem urbanen Stadtquartier mit Schwerpunkt Arbeiten, Nahversorgung, Kultur und untergeordnet Wohnen zu entwickeln (MU-G). Mit dem bereits bestehenden Sozialbürgerhaus an der Knorrstraße ist eine erste öffentliche Einrichtung dort vorhanden. Die Flächen sind im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Im Weiteren wird auf die laufende Strukturplanung für den Euro-Industriepark verwiesen, bei der aktuell über einen Ausbau des Umfelds des Zenits zu einer Kulturachse nachgedacht wird.

Dem Antrag Nr. 20-26/ B 03456 des Bezirksausschuss kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Beteiligung der betroffenen Referate zur Beschlussfassung

Die Vorlage wurde vom Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Referat für Klima- und Umweltschutz und dem Mobilitätsreferat mitgezeichnet.

Das Baureferat und das Kommunalreferat haben einen Abdruck dieses Beschlusses erhalten.

Referat für Klima- und Umweltschutz

Die vom Referat für Klima- und Umweltschutz im Rahmen der Abstimmung vorgenommenen Ergänzungen wurden übernommen.

Mobilitätsreferat

Die vom Mobilitätsreferat im Rahmen der Abstimmung vorgenommenen Ergänzungen wurden übernommen.

Referat für Arbeit und Wirtschaft (Anlage 6)

In der Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft wird im Vertiefungsbereich Frankfurter Ring Ost eine Beschneidung des Baugrundstücks des Gewerbehofs durch die geplante, vorgelagerte Grünzone kritisch gesehen. Der Gewerbehof benötige ausreichende Erschließungs- und Verkehrsflächen im Erdgeschoss. Die in Abb. 12 gezeigte Fläche sei nicht ausreichend für den Neubau eines funktionalen Gewerbehofs. Die gemeinsame Erschließung der Bauvorhaben wird als nicht realistisch betrachtet sowie die Möglichkeit der Erschließung über den Frankfurter Ring gefordert.

Darüber hinaus wird das entwickelte Regelwerk in den Bereichen „Verdichtung zugunsten von Entsiegelung“ und „Öffentliche Durchwegung auf der Parzelle zur Feinerschließung des Gebiets“ kritisch hinterfragt. Durch diese Zielbilder wird ein Zielkonflikt mit den bestehenden GE-A Betrieben erwartet.

Zudem spricht sich das Referat für Arbeit und Wirtschaft gegen den Prüfauftrag nach dauerhaften Wohnformen aus. Die Befürchtung wird begründet mit erwarteten Nutzungseinschränkungen der Gewerbebetriebe.

Schließlich werden die im Gewerbeflächenentwicklungsprogramm formulierten Vorgaben und Anforderungen für GE-A-Nutzungen vom RAW erneut präzisiert.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die direkte Erschließung des bestehenden Gewerbehofs am Frankfurter Ring 247 vom Frankfurter Ring aus bleibt möglich. Die Rahmenplanung wurde in enger Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft erarbeitet. Dabei handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument, welches erste Zielbilder für eine Aufwertung des Gewerbebands gemäß dem Leitbild von produktiven Stadtquartieren im Sinne einer Verdichtung, Komprimierung und Entsiegelung bzw. Aufwertung der Grundstücke und Quartiere formuliert. Die im Plan aufgezeigte, gemeinsame und damit sparsame Erschließung mit unmittelbar angrenzenden Gewerbenutzungen aus dem rückwärtigen Bereich, und damit die Aufwertung des öffentlichen Raums und Entsiegelung zum Frankfurter Ring hin, ist Teil des städtebaulich-freiraumplanerischen Regelwerks. Dieses sieht bei einer Nachverdichtung auch eine Entsiegelung bzw. die Entwicklung von Freiräumen vor. Wie in der Einleitung zum Beschlussentwurf ausgeführt, bleibt jedoch oberste Prämisse bei der Umsetzung der Rahmenplanung der Erhalt und die individuelle Weiterentwicklungsmöglichkeit von bestehenden gewerblichen Nutzungen. Eine Nutzung als Gewerbehof mit künftig größerer Geschossfläche bleibt nach Ansicht von Referat für Stadtplanung und Bauordnung weiterhin möglich.

Ein genereller Zielkonflikt, wie vom Referat für Arbeit und Wirtschaft beschrieben, wird auch bei den Punkten „Verdichtung zugunsten von Entsiegelung“ und „Öffentliche Durchwegung auf der Parzelle zur Feinerschließung des Gebiets“ nicht gesehen. Auch hier gilt, dass die Anwendung des Regelwerks nur unter Berücksichtigung des Bestands und der spezifischen Nutzungsanforderungen umgesetzt werden kann, um eine Verdrängung von Betrieben zu vermeiden. Das Regelwerk beschreibt jedoch Maßnahmen, wie das Leitbild des produktiven Stadtquartiers umgesetzt werden kann. Dazu gehören neben Maßnahmen, wie die Entsiegelung der Flächen, auch die Öffnung des Gebiets für eine öffentliche Durchwegung als ergänzende Feinerschließung. Diese ist einzelfallbezogen und nutzungsspezifisch zu prüfen.

Im Weiteren kann natürlich auch der Prüfauftrag für dauerhaften Wohnformen im Teilgebiet Frankfurter Ring-Ost nur unter der Maßgabe umgesetzt werden, dass keine Nutzungskonflikte im Gebiet oder bei angrenzenden Gewerbebetrieben entstehen. Insofern besteht auch hier kein Widerspruch zu den Ausführungen des Referat für Arbeit und Wirtschaft.

Dem Wunsch nach Anpassung des Absatzes zum Gewerbeflächenentwicklungsprogramm wird entsprochen und damit die ursprüngliche Rückmeldung des Referats für Arbeit und Wirtschaft ersetzt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 Milbertshofen - Am Hart und 12 Schwabing - Freimann wurden gemäß § 13 Abs. 1 (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziff. 6.1.) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der **Bezirksausschuss 11** Milbertshofen - Am Hart hat sich gemäß § 20 Abs. 1 Satz 2 der Bezirksausschuss-Satzung am 12.12.2022 mit der Vorlage befasst (Anlage 4). Die Aufwertung des Gewerbebandes wird ausdrücklich begrüßt. Dem Beschlussentwurf wird mit folgenden Änderungen / Anmerkungen zugestimmt:

Thema Wohnen

Gerade das Plangebiet FFR Mitte, konkret das Business Cluster Gebiet zwischen Knorr- und Ingolstädter Straße (Teilgebiet 3), biete sich für eine Fortführung der Wohnbebauung im Anschluss der neuen Mitte Milbertshofen an. Den Arbeitsplätzen, die innerhalb der Rahmenplanung erhalten und geschaffen werden, müssen ortsnahe Wohnmöglichkeit zur Seite gestellt werden. Wo möglich, sollen in Bürogebäuden Wohnanteile integriert werden. Dazu seien auch höhere Gebäude einzuplanen. In den oberen Etagen, auch den Hochpunkten, könnten attraktive Wohnungen entstehen und somit die Pendleranzahl reduziert werden. Nur dann machen nach Meinung des Bezirksausschusses die geplanten Quartiersparkhäuser Sinn.

Für Pendler sollten möglichst nur noch sehr wenig Parkplätze eingeplant werden. Der Bezirksausschuss bekräftigt nochmals seinen Ausspruch für ein Urbanes Gebiet.

Es wird gefordert, den Flächennutzungsplan für das Gebiet zwischen Knorr- und Ingolstädter Straße für eine weitere Wohnbebauung zu ändern und dies im neuen Bebauungsplan abzubilden. Das angestrebte Bürovolumen entspräche nicht mehr den zu erwartenden Tatsachen und Wohnraum wird dringend benötigt. Flächen für Gemeinbedarf, wie z.B. Azubi-Wohnen, Kitas u.Ä., sind vorzusehen.

Die Stadtverwaltung wird dazu aufgefordert, sich gegen eine Verdrängung von einfachem Gewerbe einzusetzen.

Der Bezirksausschuss begründet seine Anmerkungen insbesondere mit dem Mangel an dringend benötigtem, vor allem bezahlbarem Wohnraum. Dagegen sei ein Leerstand von Büroflächen nicht mehr auszuschließen. Die in der Planung angestrebten Bedarfe könnten nicht in der Stadt abgebildet werden, außer durch Umnutzung von Gewerbeflächen.

Insbesondere das Business-Cluster eigene sich (entsprechend dem Leitmotiv Nutzungen) für eine Fortführung der Wohnbebauung, da in diesem Bereich ausschließlich Büronutzung vorgesehen ist und ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten gut vorstellbar sei; mögliche Lärmschutzmaßnahmen müssten für die Büronutzung ebenso ergriffen werden, wie für eine Wohnbebauung. Ebenso könnten hier auch (Wohn)nutzungen für den Gemeinbedarf vorgesehen werden. Die Quartiersgaragen zeichnen den Weg der gemeinsamen Nutzung schon vor, auch diese Gebäude können für den Gemeinbedarf genutzt werden, wie das Beispiel Freiham zeigt.

Thema Verkehr (auf Grundlage des Verkehrsgutachtens)

Ein eng getakteter Busverkehr auf eigenen Spuren sowohl auf dem Frankfurter Ring als auch auf der Ingolstädter Straße muss ganztägig eingerichtet werden. Ausgangspunkt der Buslinien müssen S-Bahn-Halte am Stadtrand sowie Anknüpfung an Parkplätze an wichtigen Knotenpunkten an der Autobahn sein.

Eine temporäre Freischaltung der Busspuren innerhalb der Hauptverkehrszeiten sieht der Bezirksausschuss als kritisch bzw. nicht umsetzbar, da die Buslinien ausgerechnet zu den wichtigen Zeiten ihren Vorteil nicht ausspielen können und deren Angebotsqualität und Transportkapazität dadurch erheblich und entscheidend sinkt. Busspuren am Frankfurter Ring sollen auf jeden Fall tagsüber zu den Hauptverkehrszeiten eingerichtet werden. Weiterhin solle geprüft werden, ob die separate Busspur außerhalb der Hauptverkehrszeiten für den allgemeinen Verkehr freigegeben werden kann.

Weiterhin soll geprüft werden, welchem Wirtschafts- bzw. Güterverkehr die Nutzung der Busspuren zu Hauptverkehrszeiten ermöglicht werden kann, um betriebliche Abläufe zu verbessern. Ebenso soll im weiteren Verlauf geprüft werden, ob auch Taxis eine Freigabe ermöglicht werden kann.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Über die positive Rückmeldung und die gute Zusammenarbeit im Rahmen der Planaufstellung möchten wir uns beim BA11 bedanken.

Zum Thema Wohnen erfolgt zunächst der Hinweis auf die grundsätzlichen Zielsetzungen der Rahmenplanung, nämlich den Erhalt als Gewerbestandort und der ökologischen Aufwertung des Bestands. Auch das der Rahmenplanung zu Grunde liegende Leitbild der produktiven Stadt, sieht zwar eine stärkere Mischung der unterschiedlichsten Nutzungen vor, um ein lebendiges Stadtquartier zu erreichen. Gleichwohl sichert es zunächst das Gewerbe in der Stadt.

Um ein vielfältiges Angebot für gewerbliche Nutzungen zu erreichen, wird eine gewerbliche Nutzungsmischung auch für den Bereich „Business-Cluster“ definiert und ein untergeordneter Anteil an produzierendes Gewerbe soll integriert werden. Fachstudien für das bisherige Jahr 2022 zeigen einen relativ stabilen, niedrigen Leerstand (unter 5%) für den Münchner Büromarkt und bemerken, dass moderne Flächen in Münchens zentralen Lagen weiterhin Mangelware sind.“

Das Thema Wohnen wird dennoch in anderen Bereichen der Rahmenplanung aufgegriffen, wo bereits Ansätze vorhanden sind oder eine Ergänzung durch Wohnen erkennbar im Bestand keine Nutzungskonflikte auslöst oder diese durch planungsrechtliche Maßnahmen bewältigbar sind. Dieses erscheint insbesondere im Bereich zwischen der Schleißheimer Straße und der Knorrstraße in Ergänzung des bestehenden Quartierszentrum an der Knorrstraße möglich. Daneben sind Prüfaufträge für die Ergänzung von besonderen Wohnformen, beispielsweise für den Bereich Frankfurter Ring Ost formuliert, wenn diese in Einklang mit der bestehenden oder geplanten Gewerbenutzungen gebracht werden können.

Die planungsrechtliche Festlegung erfolgt erst im Rahmen von sich anschließenden Bauleitplanverfahren. Dort ist je nach Lage ein Urbanes Gebiet mit dem Schwerpunkt Gewerbe oder auch im Einzelfall mit dem Schwerpunkt Wohnen im Grundsatz vorstellbar.

Die geplanten Quartiersparkhäuser folgen der Zielsetzung, durch eine Mehrfachbelegung die erforderlichen Stellplätze gering zu halten und bei Umsetzung der Mobilitätswende diese Flächenpotenziale mit überschaubarem Aufwand anderen Nutzungen zuführen zu können. Insofern sind die nutzungsspezifischen Unterschiede zwischen

Wohnen und Gewerbe gering. Die Reduzierung des MIV-Anteils, durch einen reduzierten Stellplatznachweis zusammen mit einer Minimierung des Angebots an öffentliche Parkplätze, ist Bestandteil der verkehrlichen Maßnahmen in der Rahmenplanung.

Die geforderte Abkehr einer gewerblichen Nutzung im Bereich zwischen Knorrstraße und Ingolstädter Straße kann mit dem Hinweis auf die vom Stadtrat beschlossenen Ziele des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms nicht nachgekommen werden und wäre im Hinblick auf die gemeinsamen Zielsetzung einer Verdrängung von einfachen Gewerbe zu verhindern, auch kontraproduktiv.

Die Anmerkungen und Vorschläge zu der vom Gutachter vorgeschlagenen temporären Busspur werden im Zuge der weiteren Planungen für den Frankfurter Ring berücksichtigt. Es erfolgt jedoch der Hinweis, dass mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen eine Reduzierung der Fahrspuren bislang nicht möglich erscheint, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen; zumindest nicht bei Erhalt der Funktion als übergeordnete Hauptverkehrsstraße.

Über die Notwendigkeit von weiteren Verkehrsmaßnahmen, wie dem schnellen Ausbau des DB-Nordrings, der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung oder die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur besteht Konsens. Diese sind eine wesentliche Voraussetzung für die weiteren Planungen am Frankfurter Ring. Ein Radweg entlang des DB-Nordrings ist auf Grund des dort vorhandenen Grünbestand nicht vorgesehen.

Die Notwendigkeit einer Ausweitung von Bahnflächen auf Grund der erhöhten verkehrlichen Anforderungen des DB-Nordrings kann aktuell nicht bestätigt werden, erscheint jedoch auf Grund der innerstädtischen Lage und den hohen Flächenkonkurrenzen wenig aussichtsreich.

Der **Bezirksausschuss 12** Schwabing - Freimann hat sich in seiner Sitzung am 29.11.2022 mit der Vorlage befasst und dem Beschluss mit Anmerkungen zugestimmt (Anlage 5). Die im Rahmenplan aufgezeigte Nutzungsmischung bei gleichzeitiger Bewahrung der Schwerpunktnutzung als Gewerbe- und Industrieband wird vom Bezirksausschuss 12 begrüßt und als sehr positiv gewertet.

Stellungnahme des Bezirksausschuss 12:

A. Anmerkungen zum neuen B-Plan 2166a

1. Die Ausweisung als MK (Kerngebiete), GE (Gewerbegebiet) und GI (Industriegebiet) wird unterstützt. Neben Industrie und klassischem Gewerbe sollte dort auch Beherbergung (Hotel) und nicht dauerhafte Wohnnutzung (Boardinghouse) möglich sein.
2. Sollte der B-Plan große Eventhallen für Konzerte und Diskotheken vorsehen, sind diese so zu platzieren, dass die Wohnbevölkerung südlich und nördlich des Planungsgebietes bereits durch die Positionierung der Hallen vor störenden Schallemissionen sicher geschützt wird.
3. Eine Öffnung und Durchwegung des B-Plan Gebiets für Besucher muss ebenso wie die Entsiegelung und Begrünung sichergestellt werden.
4. Im Bereich des ehemaligen Freimanner Bahnhofs sollte eine Fuß- und Radwegverbindung (Über - oder Unterführung DB Nordring) nach Norden zum

Freimanner Hölzl bzw. zur Völckerstraße geschaffen werden. Dann ist die Anbindung an die Leinthalstraße, an den Grünzug Garching Mühlabach, zum Bayerischen Rundfunk gegeben und auch an die Isarauen.

5. Die Wegeverbindung als Anschluss an die Lilienthalallee von der Studentenstadt bzw. dem Domagapark östlich der Bundespolizei muss gesichert sein.

B. Hinweise Rahmenplanung

1. Die Fahrtgeschwindigkeit FFR sollte bei 60 km/h, mindestens aber bei 50 km/h bleiben.
2. Der Frankfurter Ring muss je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren behalten, um die aktuelle Leistungsfähigkeit für Liefer-/ Schwerlast und Individualverkehr als Durchgangsverkehr zu erhalten.
3. Bezüglich einer Umbenennung des Frankfurter Rings in Frankfurter Allee verweist der Bezirksausschuss 12 auf die Anlage 1 der BA-Satzung (Katalog) und dort auf den Abschnitt Kommunalreferat, Nr. 8.1 in dem der Bezirksausschuss bei der Benennung oder Umbenennung von Straßen, soweit keine persönliche Ehrung verbunden ist, ein Entscheidungsrecht hat. Bis der BA 12 hier entschieden hat, ist der aktuell gültige Namen Frankfurter Ring zu verwenden.
4. Mindestens eines der Quartiere (insb. das sog. Business-Quartier) soll als Urbanes Gebiet eingestuft werden, damit auch Wohnen ermöglicht wird.
5. Der Bezirksausschuss 12 erinnert an das Modellprojekt zu großflächig vernetzten Solar- und Photovoltaikanlagen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Über die positive Rückmeldung und die gute Zusammenarbeit im Rahmen der Planaufstellung möchten wir uns beim BA 12 bedanken.

Zu A. Anmerkungen zum neuen B-Plan 2166a

1. Im Beschlussentwurf selbst sind keine geplanten Nutzungskategorien der BauNVO für den Bebauungsplan 2166a genannt. Die oben genannten Nutzungskategorien stammen aus der Diskussion im Rahmen der Vorstellung im Bezirksausschuss 12 als Rückmeldungen zum Vorschlag der Festsetzung als Urbane Gebiete (MU). Die genannten Einzelnutzungen sind Bestandteil des aktuellen Eckdatenbeschlusses. Der Prüfauftrag, dauerhafte Wohnformen nur bei Vermeidung von Nutzungskonflikte zu etablieren, stieß auf breite Zustimmung beim Bezirksausschuss 12.
2. Wie bereits im Beschlussentwurf ausgeführt, sind große kulturelle Einrichtungen und / oder Eventhallen für Konzerte im Umgriff des Bebauungsplan bzw. in den Eckdaten bislang nicht vorgesehen. Auf Grund der bestehende Gebäude-, Nutzungs- und Eigentümerstrukturen sowie der städtebaulichen Zielsetzung sieht die Rahmenplanung den Vertiefungsbereich Frankfurter Ring Mitte zwischen Knorrstraße und Schleißheimerstraße als besser geeignet an.
3. Die Öffnung und Durchweg des Bebauungsplangebiet ist bereits in den Eckdaten als Zielsetzung enthalten. Insbesondere eine öffentliche Durchwegung für Fuß- und Radverkehr zwischen Lilienthalallee und Freimanner Bahnhofstraße zum Frankfurter Ring soll als wirksame Grünverbindung (Gartenfuge) entwickelt werden.

4. Die genannte Verbindung ist bislang nur über die Situlistraße möglich und langfristig nur im Zuge der Anordnung eines weiteren S-Bahnhaltepunktes im Bereich des Freihamer Bahnhofs. Dieser ist jedoch nach den Haltestellen an der Knorrstraße und auf Höhe des Euro-Industrieparks auch aus städtebaulicher Sicht in einer bislang nachgeordneten Priorität. Ein kombinierter Fuß- und Radweg ist bereits zur Querung des DB-Nordrings an der Lilienthalallee vorhanden und für die Brückenverbindung der Trambahn 23 zum Euro-Industriepark geplant.
5. Eine attraktive Lösung für eine Fuß- und Radwegeverbindung zum U-Bahnhof Studentenstadt ist sowohl in der Rahmenplanung als auch im Eckdatenbeschluss als Zielsetzung formuliert bzw. im Bebauungsplan 1456 vorgesehen.

Zu B. Hinweise Rahmenplanung

1. Die verkehrliche Begleitung zur Rahmenplanung formuliert als Prämisse den Erhalt und Sicherung der Funktion als übergeordnete Hauptverkehrsstrasse. Das Gutachten sieht in der abschnittswisen Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit insbesondere im Bereich Alt-Milbertshofen zwischen Knorrstraße und Riesenfeldstrasse, wo die Wohnnutzung überwiegt, einen Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastung und Steigerung der Aufenthaltsqualität.
2. Siehe dazu auch B1. Die verkehrliche Begleitung zur Rahmenplanung sieht den Erhalt der Funktion als übergeordneten Hauptverkehrsstrasse als Prämisse an, auch um Verkehrsverlagerungen in das untergeordnete Straßenverkehrsnetz zu vermeiden. Gleichzeitig ist auf die Korridoruntersuchungen zum sogenannten innerstädtischen Nordring zu verweisen, in der der Zielkonflikt zwischen Erhalt der verkehrlichen Funktion des Frankfurter Rings und einem Ausbau des ÖPNV zu betrachten sein wird.
3. Der Frankfurter Ring soll nicht unbenannt werden. Der Ausdruck „Frankfurter Allee“ ist als programmatischer Begriff für die Maßnahmen der Aufwertung des Frankfurter Rings im Kapitel Leitmotiv Identität zu verstehen.
4. Wie bereits im Beschlussentwurf ausgeführt, sieht die Rahmenplanung für die Bereich zwischen Knorr- und Schleißheimerstraße die größten Chancen für eine nachhaltige Umstrukturierung im Sinne des Leitbild eines "Produktiven Stadtquartiers" vor. In diesem Bereich (FFR-Mitte) erscheint langfristig die Festlegung von Teilflächen von Urbanen Gebieten vorstellbar.
5. Die vom Bezirksausschuss 12 eingebrachte Prüfung einer Münchner Förderung über die Gewerbesteuer, für den großflächigen Ausbau der Solarthermie- und Photovoltaikanlagen im Gewerbegebiet Frankfurter Ring und Euro-Industriepark wird aus Sicht der Rahmenplanung im Grundsatz begrüßt. Die Nutzung der Dachflächen reicht dabei jedoch über die Anforderung der Energieproduktion hinaus und umfasst auch die Schaffung von privaten und öffentlichen Aufenthaltsflächen, die Regenrückhaltung (Schwammstadtprinzip) oder die Kühlung und den Erhalt von Arten durch eine umfassende Dachbegrünung. Die beiden Rahmenplangebiete Frankfurter Ring und der Euro-Industriepark können vorbehaltlich der Klärung einer Finanzierung eine Voreiterrolle hierbei übernehmen.

Die Bezirksausschüsse 11 Milbertshofen - Am Hart und 12 Schwabing - Freimann haben jeweils Abdrücke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und dem zuständigen Verwaltungsrat Herrn Stadtrat Müller, ist in Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Ergebnisse der Rahmenplanung Frankfurter Ring inklusive städtebaulichem Regelwerk, wie unter Buchstabe A), Ziffer 2.2 des Vortrags der Referentin dargestellt, bei weiteren Planungen zu Grunde zu legen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Ergebnisse, unter Anwendung des unter Buchstabe A), Ziffer 3.4 des Vortrags dargestellten städtebaulichen und freiraumplanerischen Regelwerks, soweit rechtliche Spielräume bestehen, bei Einzelbauvorhaben anzuwenden.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird zusammen mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragt, die Ergebnisse der Rahmenplanung Frankfurter Ring, wie unter Buchstabe A), Ziffer 3.2 des Vortrags der Referentin dargestellt, bei der Umsetzung des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms (GEWI) und des Münchner Zentrenkonzepts zu berücksichtigen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, zur Umsetzung der Ergebnisse, wie unter Buchstabe A), Ziffer 3.3 des Vortrags der Referentin für den Vertiefungsbereich **Frankfurter Ring West** dargestellt, geeignete städtebaulichen Instrumente für die Umsetzung der Rahmenplanung zu prüfen und je nach Erfordernis in ein Bauleitplanverfahren durchzuführen .
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, zur Umsetzung der Ergebnisse, wie unter Buchstabe A), Ziffer 3.3 des Vortrags der Referentin für den Vertiefungsbereich **Frankfurter Ring Mitte** dargestellt, geeignete städtebaulichen Instrumente für die Umsetzung der Rahmenplanung unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu prüfen und je nach Erfordernis ein Bauleitplanverfahren durchzuführen .
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird weiter beauftragt, zur Umsetzung der Ergebnisse, wie unter Buchstabe A), Ziffer 3.3 des Vortrags der Referentin für den Vertiefungsbereich **Frankfurter Ring Ost** dargestellt, für das im Detailplan vom 27.07.2022, M = 1 : 2.500 schwarz umrandete Gebiet zwischen dem Frankfurter Ring (nördlich), Lilienthalallee (östlich), DB-Nordring (südlich) und Freihamer Bahnhofstraße (westlich) einen Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen und den Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern. Der Detailplan (Anlage 9) ist Bestandteil diese Beschlusses.
7. Es wird zu Kenntnis genommen, dass die Grundstückseigentümerin zur Durchführung eines Wettbewerbs gemäß Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 verpflichtet ist. Die Planungsbegünstigte wird gebeten, für den in Anlage 8 dargestellten Umgriff im Einvernehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie den weiteren betroffenen Referaten einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb nach Maßgabe der im Vortrag der Referentin unter Buchstabe B) Ziffer 2 aufgeführten Ausgangssituation sowie der unter Ziffer 4 des Vortrags der Referentin dargestellten Planungsziele und Eckdaten auszuloben.
8. Im Wettbewerbsverfahren soll eine angemessene Beteiligung der Landeshauptstadt München am Preisgericht durch jeweils stimmberechtigte Mitglieder der Stadtratsfraktionen durch eine stimmberechtigte Vertretung des Bezirksausschusses 12 – Schwa-

bing-Freimann sowie durch die Stadtbaurätin Frau Prof. Dr. (Universität Florenz) Elisabeth Merk oder Vertretung als FachpreisrichterIn erreicht werden. Zudem wird empfohlen, Vertreter*innen der zu beteiligenden städtischen Fachdienststellen als sachverständige Berater*innen hinzuzuziehen, und im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB zur Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung einen Teil der Jury durch eine/n sachverständige*r Berater*in der entsprechenden Fachdisziplinen Energiekonzept, Mobilität und Stadtklima zu besetzen.

9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens zu berichten.
10. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, entsprechend Ziffer 3.2 des Vortrags der Referentin bei den zuständigen Fachdienststellen der Regierung von Oberbayern und des Freistaats Bayern auf die Öffnung des DB-Nordrings für Personennahverkehr und die Umsetzung der geplanten S-Bahnhalte BMW-FIZ und Europark hinzuwirken. Ergänzend sind weitere Haltepunkte im Umgriffsbereich der Rahmenplanung zu prüfen und ggf. vorzusehen. Mittelfristig ist zudem eine Weiterführung des DB-Nordrings bis zum Ostbahnhof anzustreben. Diese Auftragspunkte zum DB-Nordring sind stets in Abstimmung mit der Korridorbetrachtung zum innerstädtischen Nordring durchzuführen (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848, Antragspunkt 6).
11. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, entsprechend Ziffer 3.2 des Vortrags der Referentin in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat ein Verkehrskonzept zu erarbeiten mit dem Ziel, den MIV-Anteil des Neuverkehrs zu minimieren und so eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang sind Möglichkeiten zur Begrenzung des Stellplatzschlüssels zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.
12. Das Mobilitätsreferat wird in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, die Anbindung des Planungsgebietes für den Fuß- und Radverkehr an den U-Bahnhof Studentenstadt über den Joseph-Dollinger-Bogen u.a. im Rahmen des B-Plans 1454 weiter zu konkretisieren.
13. Der Antrag Nr. 20-26 / B 03546 des Bezirksausschusses 12 Schwabing - Freimann vom 12.01.2022 ist damit gemäß § 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Der 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 / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober- / Bürgermeister / -in

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/60V

zur weiteren Veranlassung.

zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An die Bezirksausschüsse 11 Milbertshofen - Am Hart und 12 Schwabing - Freimann
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An das Mobilitätsreferat
8. An das Referat für Klima und Umwelt
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/11
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/3
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/5
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/56
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/6
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/63P
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/10
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/60V