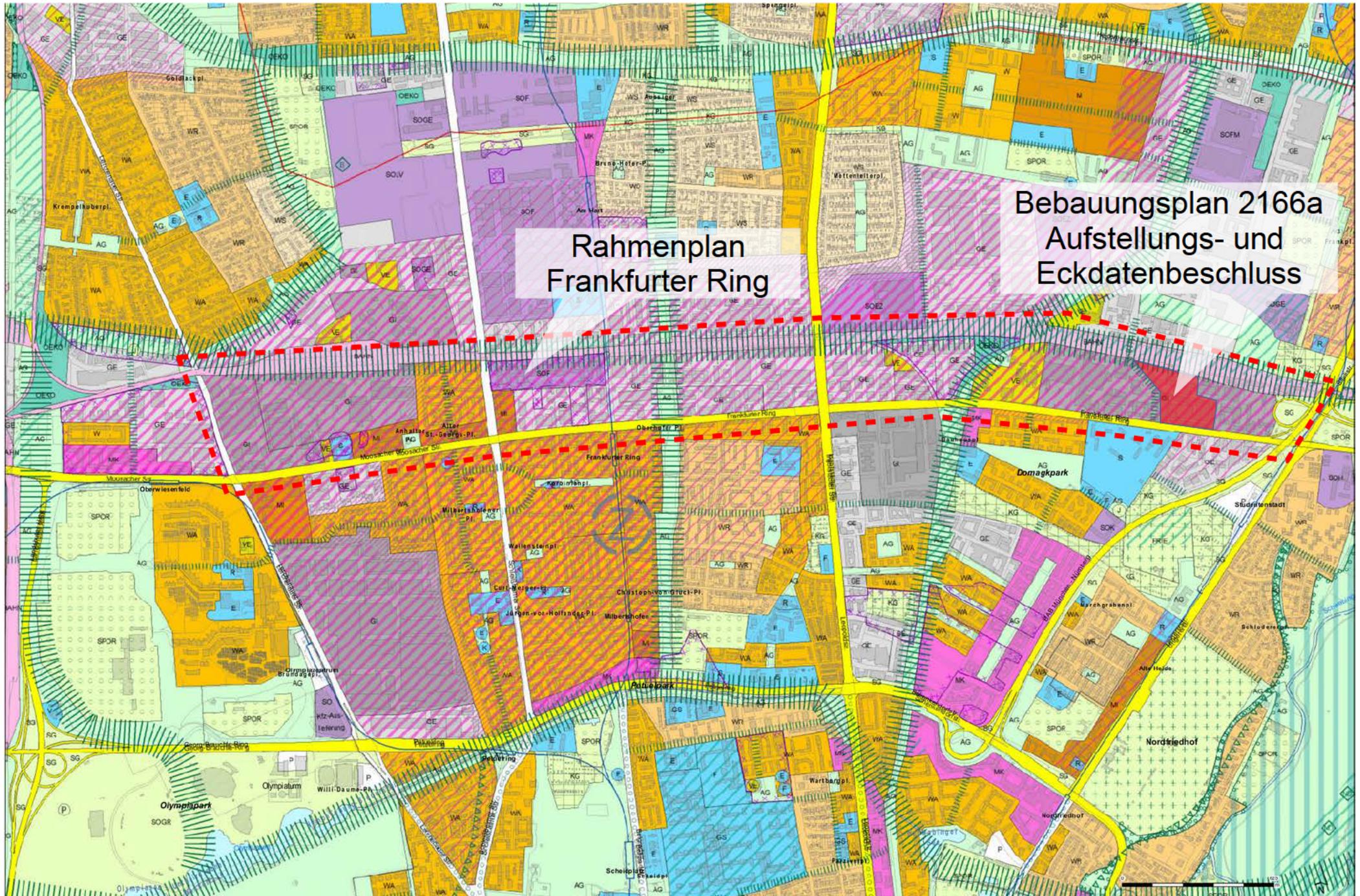


Anlage 1: Lageplan mit Ausschnitt Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (o. M.)



# **RAHMENPLANUNG**

GEWERBEGEBIETE FRANKFURTER RING & STEINHAUSEN

## **IMPRESSUM**

Auftragnehmer: allmannwappner gmbh, studio vulkan landschaftsarchitektur, urbanstandards

Auftraggeber: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA II Stadtplanung,  
Blumenstraße 28b, 80331 München

Stand vom 15.12.2022

PLAN HA-II/63P, PLAN HA II/31P, PLAN HA II/53, PLAN HA II/56  
in Abstimmung mit PLAN HA I/41, RAW FB2 SG5, MOR GB2.12

Bildrechte: Plangrundlagen – GeodatenService Landeshauptstadt München  
Luftbilder – GeodatenService Landeshauptstadt München  
Schrägluftbilder – GeodatenService Landeshauptstadt München / ObViewSly  
Fotos – wenn nicht angegeben, eigene Aufnahmen LHM mit AN

## INHALT

<b>EINFÜHRUNG</b>	ZIELSETZUNG	05
	VORGEHENSWEISE	06
<b>LOS 1</b>	AUSGANGSLAGE	09
	RECHERCHE	11
	LEITTHEMEN	18
	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	24
<b>LOS 2A</b>	ANALYSE NACH LEITTHEMEN	53
	SCHLUSSFOLGERUNG	67
	HOCHPUNKTENTWICKLUNG	71
	SETZUNGSSTUDIEN	73
	LEITMOTIVE	81
	VERTIEFUNGEN	88
	RAHMENPLAN	102
<b>LOS 2B</b>	ANALYSE NACH LEITTHEMEN	110
	SCHLUSSFOLGERUNG	124
	HOCHPUNKTENTWICKLUNG	126
	SETZUNGSSTUDIEN	128
	LEITMOTIVE	135
	VERTIEFUNGEN	142
	RAHMENPLAN	155

# EINFÜHRUNG

## ZIELSETZUNG

Die Gewerbebänder am Frankfurter Ring und in Steinhausen sind eine der großen und intakten Gewerbegebiete der Landeshauptstadt München. Die Gewerbeentwicklung ist einer der großen Motoren der Stadtentwicklung und 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. Häufig erfolgen diese Entwicklungen ohne übergreifende Planung. Analog zum Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (GEWI), das sowohl für Gewerbe-B und insbesondere auch für die Gewerbe-A 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 Fläche und dadurch 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. Mit dem Bekenntnis zur Produktion in der Stadt als Teil der Daseinsvorsorge ist eine größere Relevanz produktiver Flächen für die Versorgungssicherheit von Städten verbunden. Der Verbund der Produktion in der Stadt erfordert jedoch eine flächensparende Organisation, um gleichzeitig eine Verbesserung der städtebaulichen, freiräumlichen und klimatischen Qualitäten und damit einen Ausgleich der vielfältigen Flächenansprüche zu erreichen. Gerade vor dem Hintergrund vielfältiger stadtklimatischer Herausforderungen müssen auch Gewerbegebiete ihren Teil zur Klima Resilienz der Gesamtstadt beitragen.

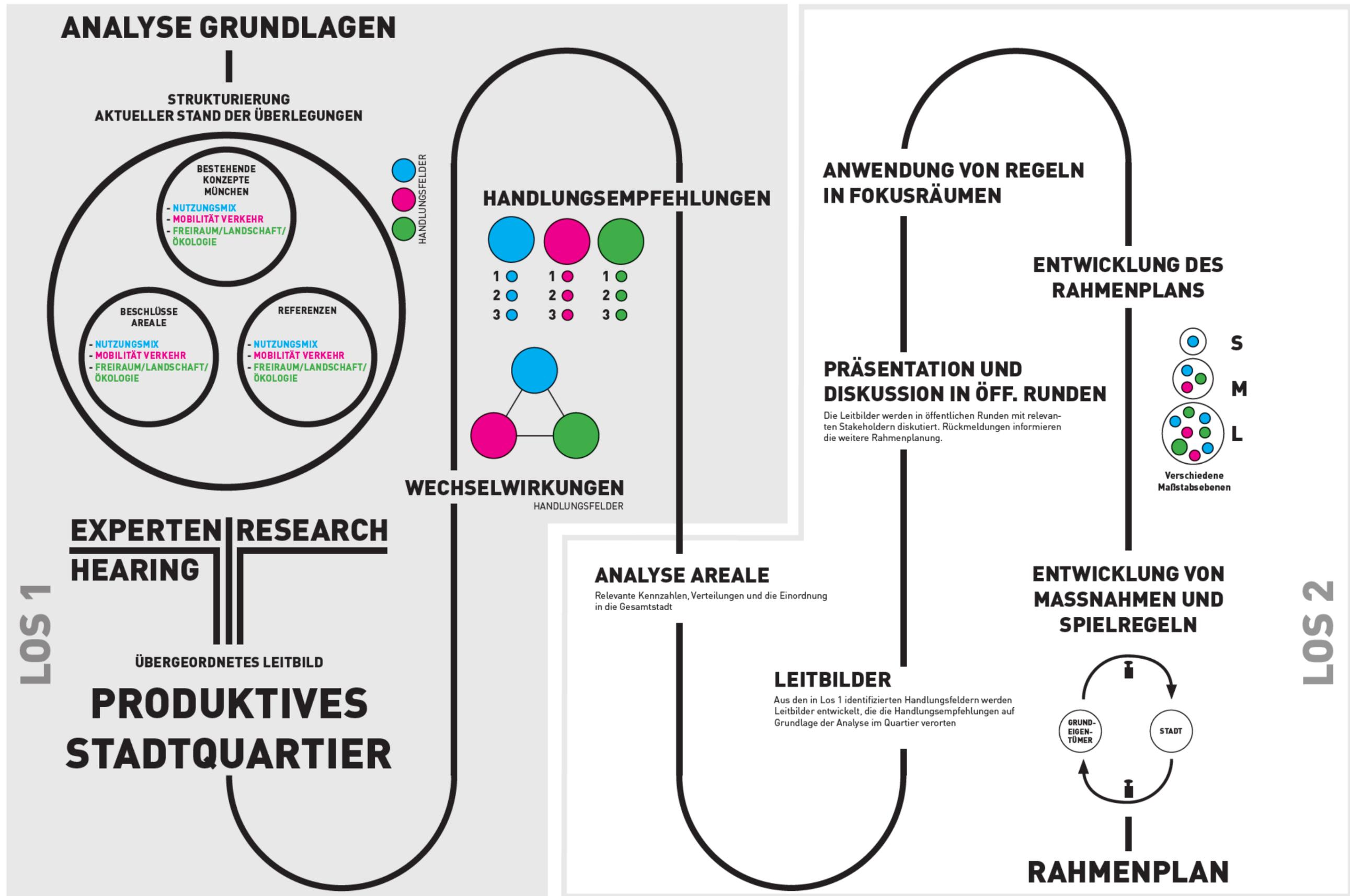
Neben diesen übergeordneten Entwicklungsprozessen werden die Quartiere entlang des Frankfurter

Rings und der Bundesautobahn 94 in Steinhausen auch in der Fortschreibung befindlichen Hochhausstudie als Bereiche identifiziert, der für die höchste Hochhauskategorie in Frage kommen könnte. Ausgehend von der bestehenden Stadtstruktur können in diesen Bereichen, gemäß dem räumlichen Leitplan der Hochhausstudie, Hochhäuser sowohl als Teil der Umprogrammierung und Neustrukturierung, sowie als eine qualitative Weiterentwicklung des beschriebenen Transformationsprozesses dienen. Im Weiteren erfahren die Quartiere 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, oder in Steinhausen die Überlegungen einer Trambahnverlängerung mit Anschluss an das Entwicklungsgebiet München Nordosten, eine deutlich höhere Zentralität und Standortgunst.

Die beschriebenen Rahmenbedingungen geben Anlass die Perspektiven für die Gewerbebänder am Frankfurter Ring und Steinhausen zu untersuchen und erste Zielbilder für eine langfristige Entwicklung zu erarbeiten. Damit soll eine abgestimmte und vereinbarte planerische Grundlage für die künftige bauliche Entwicklung und damit Grundlage für die verbindliche Baurechtsschaffung geschaffen werden. Der bestehende hohe Entwicklungsdruck, der auf diesen bislang peripher liegenden, oft untergenutzten Flächen durch die neue Zentralität liegt, soll auf Basis einer ganzheitlichen Entwicklungsperspektive in eine städtebauliche, nachhaltige und abgestimmte Richtung gelenkt werden. Um diese Transformationsprozesse energetisch nachhaltig zu gestalten ist insbesondere die vorhandene bauliche Struktur mit ihrer grauen Energie gewissenhaft zu überprüfen und wo möglich in eine zukünftige bauliche Struktur zu integrieren. Um die beschriebenen Gewerbeprozesse besser einordnen zu können, ist zunächst die Auseinandersetzung mit den gewerblichen

Rahmen- und Entwicklungsbedingungen für beide Standorte Voraussetzung, um nachhaltige Vorgaben für die Umsetzung erarbeiten zu können. Es werden dabei Prinzipien entwickelt, die dazu beitragen, dass die Entwicklung der einzelnen Grundstücke jeweils ihren Beitrag für die Gesamtentwicklung der jeweiligen Quartiere leisten können. Ziel für die beiden Teilstandorte Frankfurter Ring und Steinhausen ist es, diese Erkenntnisse auf die spezifischen Standortbedingungen zu übertragen und damit ortsbezogene Perspektiven aufzeigen zu können. Ausgehend von einer umfassenden Analyse der jeweiligen Ausgangslage beruhen diese zunächst auf der Entwicklung von Leitmotiven zu neuen Identitäten, die im Weiteren im Hinblick auf die sektoralen Zielstellungen zu Nutzungen, Grün, Mobilität und der Frage einer möglichen Setzung von Hochhäusern konkretisiert werden. Um erste Rückschlüsse auf die Umsetzbarkeit und der hierfür notwendigen Voraussetzungen zu erhalten, werden in insgesamt fünf Fokusräumen im detaillierten Maßstab konkrete städtebauliche Überlegungen erarbeitet. In einem letzten Schritt werden die gewonnenen Erkenntnisse erneut in einem größeren Maßstab auf die räumlichen Zielaussagen und öffentlichen Interventionen zum Grünverbund, der Mobilität und Infrastruktur, der Hochhausstandorte und der Spielregeln für die Einzelparzellen generalisiert.

Um die Rahmenplanung für eine informelle Abstimmung und frühzeitigen Einbindung der örtlichen Politik und den EigentümerInnen zu nutzen, erfolgt eine umfangreiche informelle Beteiligung, an die im Rahmen der formellen Verfahren angeknüpft werden kann. Für Steinhausen wird darüber hinaus an den laufenden Prozess des Gewerbegebietsmanagements angeknüpft. Das Leitbild der „Produktiven Stadtquartiere“ wird im Rahmen eines Experten-Hearings diskutiert.



# **LOS 1**

TRANSFORMATIONSPROZESSE IN DER GEWERBEENTWICKLUNG

## INHALT – LOS 1

<b>AUSGANGSLAGE</b>	RAHMENBEDINGUNGEN DER GEWERBEENTWICKLUNG	10
<b>RECHERCHE</b>	TRENDANALYSE	12
	VERTIEFUNG TRENDANALYSE	13
	LEITFÄDEN / REGELUNGEN / RICHTLINIEN	16
	GEWERBEENTWICKLUNG GLOBAL & LOKAL	17
<b>LEITTHEMEN</b>	ZIELBILD	19
	LEITTHEMEN	20
	HANDLUNGSFELDER	21
	HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	22
	ÜBERSICHT HERANGEHENSWEISE	23
<b>HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN</b>	GEWERBE	25
	STÄDTEBAU	29
	GEBÄUDE	33
	FREIRAUM	37
	MOBILITÄT & INFRASTRUKTUR	41
	PROZESS	46
	ZUSAMMENFASSUNG	49

# AUSGANGSLAGE

# RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE GEWERBEENTWICKLUNG

## Die Münchner Mischung

Die Basis der Münchner Wirtschaftskraft ist eine ausgewogene Mischung aus Großunternehmen, Mittelständlern, kleinen Start-ups sowie traditionellen Handwerksbetrieben. Diese sind in den verschiedensten Branchen erfolgreich und zählen hier 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 „Münchner Mischung“ bekannt. Sie trägt wesentlich dazu bei, dass München zu den wirtschaftlich stabilsten Standorten in Deutschland zählt. Der Erhalt und der Ausbau der Attraktivität Münchens als Lebens- und Wirtschaftsraum und damit die Sicherung der Prosperität und Wirtschaftskraft sind Ziele und Leitlinie der Stadtentwicklungsplanung und der Wirtschaftsförderung. Verbunden damit ist die Sicherung und die Entwicklung bedarfsgerechter Gewerbestandorte.

## Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (GEWI)

Zur Sicherung der o.g. Ziele und zum Erhalt der Münchner Mischung hat der Stadtrat erstmals im Jahr 2000 das GEWI beschlossen. Das GEWI 2000 hat alle damals 1.800 ha im Flächennutzungsplan dargestellten Gewerbeflächen in München erfasst und diese nach A-Flächen für produzierendes, klassisches Gewerbe und Handwerksbetriebe und nach B-Flächen für höherwertiges, verdichtetes Bürogewerbe kategorisiert. Seit dem Jahr 2000 hat sich die Angebotsituation von Gewerbeflächen nachhaltig geändert. So können aktuell kaum städtische Gewerbeflächen für das produzierende Gewerbe in München angeboten werden. Umgekehrt ist der Bedarf so hoch, dass bis zum Jahr 2030 knapp 120 ha für Neuansiedlungen und notwendige Verlagerungen nachgefragt werden.

Der Rückgang an verfügbaren Gewerbeflächen resultiert auch aufgrund der in den letzten Jahren zuneh-

menden Nachfrage nach Wohnbauflächen. Der mit dem Bevölkerungsanstieg einhergehende Bedarf an Wohnungen führt zu einer Nutzungskonkurrenz von Wohnen und Gewerbe und zu einem zunehmenden privaten, als auch öffentlichen Interesse an der Umstrukturierung von Gewerbeflächen zu Wohnflächen.

Einhergehend mit der Schaffung von Wohnbauflächen steigt auch der Bedarf an Grünflächen und sozialer Infrastruktur (Schulen, Kitas), oftmals wiederum zu Lasten von Gewerbeflächen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben die Thematik der Flächenknappheit im Gewerbe und auch der Flächenkonkurrenz aufgegriffen und in 2017 und 2018 das GEWI fortgeschrieben, welches ebenfalls in 2017 und 2018 vom Stadtrat beschlossen wurde. Beide Beschlussfassungen sind im Internet zu finden unter: [Gewerbeflächenentwicklungsprogramm-Landeshauptstadt München \(muenchen.de\)](http://www.muenchen.de)

Aufgrund der deutlich reduzierten Flächenkulisse wird, neben der im GEWI beschlossenen, bleibenden Kategorisierung nach A- und B-Flächen und dem Ziel der Neuausweisung von zunächst ca. 35 ha Gewerbeflächen, das Ziel eines flächensparenden Gewerbes verfolgt, um Gewerbeflächen in München zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Diese Ziele sind auch in den Rahmenplanungen für die Gewerbegebiete Steinhäusen und Frankfurter Ring umzusetzen.

Bestehende Gewerbegebiete sind für eine nachhaltige Weiterentwicklung dahingehend zu qualifizieren, dass:

sie hinsichtlich der Dichte und der Standortkriterien für eine weitere gewerbliche Nutzung geeignet sind. Sie durch eine Erhöhung der bestehenden Dichten und Modernisierung in der gewerblichen Nutzung umstrukturiert werden können. Die Flächen durch ge-

eignete gemischte Nutzungskonzepte weiterentwickelt werden, um das Gewerbegebiet funktional in umliegende Stadtstrukturen einzubinden.

## Gewerbehofprogramm

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 2018 fortgeschrieben. Ziel des Gewerbehofprogramms ist der Aufbau eines flächendeckenden Gewerbehofnetzes in München. Mit diesen Gewerbehöfen soll 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 „Münchner Mischung“ zu stärken.

## Merkmale der Gewerbehöfe

Bieten kleinteilige Flächen, wie sie der Immobilienmarkt in München für klassisches Gewerbe kaum bereithält; ermöglichen in der Erstvermietung den Unternehmen den maximalen Spielraum für einen maßgeschneiderten Innenausbau (erweiterten Rohbau) zu kostengünstigen Eigenleistungen, hohe Deckenbelastbarkeit (bis 3.000 kg /m<sup>2</sup>) und Deckenhöhen, breite Flure und leistungsstarke Lastenaufzüge in allen Obergeschossen; nutzen knappe Grundstücksflächen optimal aus und reduzieren dadurch die Kosten; schirmen die Anwohner durch die verdichtete Bauweise vor Lärm und andere Belästigungen ab; versorgen die umliegende Bevölkerung mit handwerklichen Produkten und Dienstleistungen und verhindern dadurch lange Anfahrtswege. Die aktuelle Beschlussfassung

zur Fortschreibung des Gewerbehofprogramms ist im Netz zu finden unter:

[https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris\\_vorlagen\\_dokumente.jsp?risid=6571115](https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6571115)

In der aktuellen Fortschreibung ist der Untersuchungsbereich Steinhäusen als mittelfristiges Umsetzungsziel für die Errichtung eines Gewerbehofs genannt.

## Neue Konzepte

Es ist abzusehen, dass künftige Gewerbegebiete, aber auch bestehende Bestandsgebiete, wie die beiden Untersuchungsbereiche, zunehmend durch neue hybride gewerbliche Gebäudetypen geprägt werden. Durch das Angebot unterschiedlicher Flächentypen, z.B. in anforderungsgerechte Erdgeschosszonen für robuste Nutzungen und weiteren gewerblichen Nutzungen wie leichte moderne Fertigung oder büroaffinen Nutzungen in den Obergeschossen, kann dieser Typ den unterschiedlichen Flächenbedarfe Rechnung tragen.

Die neuen großen Konzepte zur Entwicklung von Gewerbeflächen erfordern eine stärkere Verzahnung mit dem Umfeld. Das ist nicht nur der Flächenknappheit geschuldet. Hier hat sich das Bild der Unternehmen gewandelt, die letztlich ein attraktives Umfeld für die Firmen und ihre Beschäftigten schaffen wollen. Neuere Konzepte wie z.B. die Macherei in Berg am Laim, die Neue Balan, die WerkStatt Sendling werben mit der urbanen Mischung aus klassischen und höherwertigen Gewerbe mit Handel, Gastro und Freizeitnutzungen.

RECHERCHE

# TRENDANALYSE URBANE GEWERBEGEBIETE

## Globale Megatrends mit besonders starker Auswirkung auf Gewerbe, Arbeit und Städte

### URBANISIERUNG

- Zunahme der urbanen Bevölkerung
- Zunahme der wirtschaftlichen und politischen Macht von Städten als Institution
- zukünftig steigende Bedeutung als Treiber von Innovation und Fortschritt

### GLOBALISIERUNG

- globales Zusammenwachsen der Weltbevölkerung
- freier Austausch von Kultur, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilbevölkerung
- Abbau von Barrieren und wichtiger Treiber von Innovation

### ÖKOLOGIE

- Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein sind im gesamtgesellschaftlichen Bewusstsein fest verankert
- Nachhaltigkeit wird grundlegender Wirtschaftsfaktor und fördert Green-Tech
- Grundlage für sämtliche Entscheidungen im privaten sowie gesellschaftlichen Kontext

### KONNEKTIVITÄT

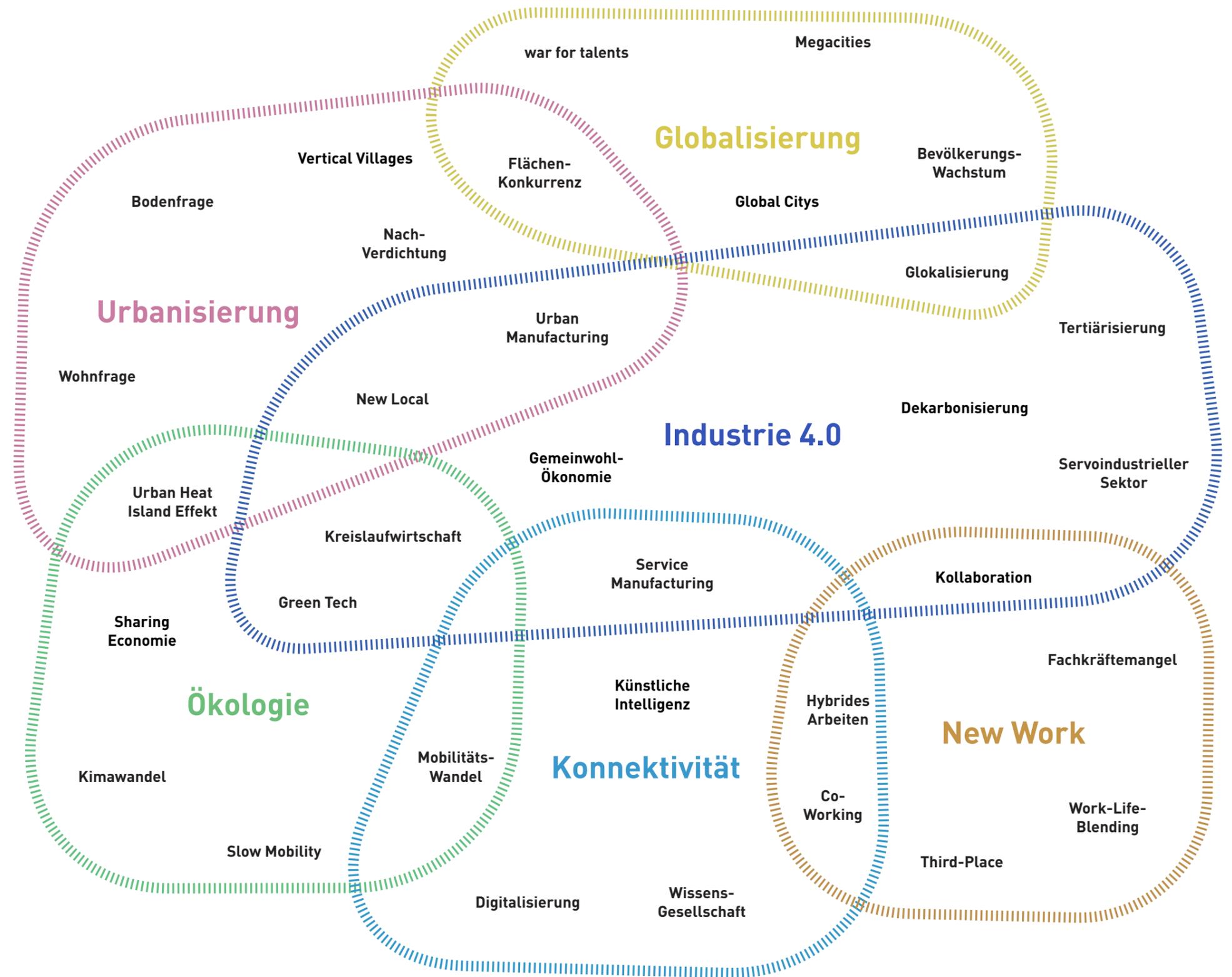
- Prinzip der Vernetzung auf Basis digitaler Infrastruktur
- Digitalisierung UND soziokulturelle Resonanz
- disruptive Kraft, welche alte Gesellschaftstrukturen und Wirtschaftsmodelle verändert

### NEW WORK

- Durchsetzen neuer Formen und Strukturen der Arbeitsorganisation
- Der Bedarf an sekundärer Dienstleistung mit hoher Qualifikation wächst
- Sinnfrage ist Mittelpunkt der Tätigkeit
- Mischung von Produktion & Reproduktion sorgt für flexiblen Umgang von Freizeit und Arbeit und fördert so persönliche Interessen

### INDUSTRIE 4.0

- durch Digitalisierung und Entwicklung in der Fertigungstechnik ist die Produktion in kleinen Stückzahlen und Sonderwünschen wirtschaftlich möglich
- produziert wird hierbei in räumlicher Nähe zu Kunden um Lieferwege und Transportkosten zu sparen
- möglich wird die Nähe durch eine Reduktion der Emission und Flächenanforderung des Gewerbes



# VERTIEFUNG TRENDANALYSE URBANE GEWERBEGEBIETE

## Globale Megatrends mit besonders starker Auswirkung auf Gewerbe, Arbeit und Städte

### 1. Ausgangslage

„Lawinen in Zeitlupe“ – Dieses Bild des Zukunftsinstituts beschreibt die sogenannten *Megatrends*. Bei den Megatrends handelt es sich um bestehende und fortlaufende Entwicklungen mit einer enorm *langanhaltenden Wirkungsdauer* von mehreren Jahrzehnten. Diese Trends wirken sich aufgrund ihrer *Komplexität, Globalität und Ubiquität* auf alle Bereiche eines Systems aus. Sie bilden ein umfassendes Bild der aktuellen und zukünftigen Entwicklungen innerhalb unserer Gesellschaft ab und reichen von sozialen Dimensionen über Technologien bis hin zu sich ändernden ökonomischen Grundprinzipien. Zusätzlich zu den Megatrends reihen sich rapide verändernde ökologische Rahmenbedingungen in die langfristige Beeinflussung von Unternehmen, Institutionen und Individuen ein. Sie sollten so auch stets als Hintergrund für Entscheidungen von politischen sowie ökonomischen Trägern dienen.

Ziel einer holistischen Betrachtung der Stadtplanung und -entwicklung ist es, diese Trends mit den Interessen und Anforderungen einer Stadtgesellschaft in Einklang zu bringen und zukünftige Entwicklungen vor diesem Hintergrund fundiert planen zu können. Der Einfluss der verschiedenen Megatrends auf die aktive Stadtplanung und -gestaltung variiert stark. So lassen sich einige Trends definieren, die in Bezug auf Planungen im urbanen Raum und urbane Produktion besonders hervorgehoben werden sollten.

#### Bevölkerungswachstum und Urbanisierung

Derzeit leben rund 7,88 Milliarden Menschen auf unserem Planeten (83,1 Millionen in Deutschland), von welchen 55,3 % in urbanen Räumen wohnen (77,5% in Deutschland). Der Trend des Bevölkerungswachstums prognostiziert eine Steigerung der Weltbevölkerung bis 2050 auf 9,55 Milliarden Menschen (82,1 Millionen in Deutschland 2040). Der Trend der *Landflucht* wird hier

voraussichtlich anhalten und das Wachstum der Städte überproportional fördern. Konservative Prognosen rechnen mit einer Zunahme auf 59,9% weltweit. Das Bundesland Bayern und die Metropolregion München werden von diesen Trends aufgrund einer attraktiven Wirtschaftsstruktur in besonderem Maße betroffen sein.

Folge der *wachsenden Stadtbevölkerung* ist ein anhaltend hoher Entwicklungsdruck innerhalb des Stadtgebiets. Es wird eine zunehmende Anzahl an Wohnraum benötigt. Der gleichzeitige Versuch den Flächenverbrauch aus ökologischen Gründen in Bayern auf 5ha pro Tag zu begrenzen, erhöht zudem den Druck, auch bisher unterentwickelte Flächen, wie beispielsweise Industriegebiete im urbanen Raum, weiter für neue Nutzungen zu erschließen.

#### Wissensgesellschaft

Wie auch die Gesamtbevölkerung wächst über die Jahre der *Bildungsgrad* insbesondere der städtischen Bevölkerung. Wissen und Wissenschaft gewinnen in besonderem Maße an Bedeutung und treiben weitere Trends wie die *Digitalisierung* an. Im ökonomischen Kontext erfordern so einige Arbeiten eine spezifische und zielgerichtete Ausbildung. Diese Entwicklungen, bei einer gleichzeitig immer älter werdenden Gesellschaft, fördern so in bestimmten Bereichen den akuten *Mangel an Fachkräften*.

#### Globalisierung und Konnektivität

Städte, Regionen, sowie auch Unternehmen finden sich in einer Welt wieder, in welcher territoriale Grenzen mehr und mehr an Bedeutung verlieren. Handelsbeziehungen, Lieferketten aber auch der Austausch von Wissen, Kultur und Zivilgesellschaft lassen die Welt zusammenwachsen. Es entsteht ein neues Bewusstsein für die globalen Zusammenhänge und Unternehmen sehen sich mit den Möglichkeiten, aber

auch den Herausforderungen neuer Absatzmärkte konfrontiert. Die Folgen sind ein neuer *internationaler Wettbewerb* um Kunden, Arbeitnehmer und Aufmerksamkeit. In der Stadt ist dieser Wandel an der knappen Ressource Boden gut zu beobachten. Hier stehen nicht mehr nur lokale Unternehmen in Konkurrenz zueinander, sondern zunehmend auch global expandierende Player.

Die *Digitalisierung* und die darüber liegende Konnektivität verändern die Rahmenbedingungen von Unternehmen zudem grundlegend. Die fortschreitende *Vernetzung* sorgt für einen Wandel in der sozialen Resonanz. Neben technologischem Fortschritt verändern sich die Anforderungen an die Umwelt, Produkte und Services und beispielsweise auch Unternehmen.

#### New Work und Ökologie

Teil der sich verändernden Anforderungen ist ein neues *Bewusstsein für Nachhaltigkeit und Sinn*. Die Arbeitswelt befindet sich in einem Wandel, in welchem ein Fokus auf Zukunftsaufgaben gelegt wird. Monotone und repetitive Aufgaben werden automatisiert und die menschliche Arbeitskraft wird nachhaltiger in der Entwicklung und der zwischenmenschlichen Kommunikation eingesetzt. Die Grenzen der Arbeit und der Freizeit weichen zusehends auf und eine Integration beider Lebensstile in einen flexiblen Ablauf wird möglich. Die Wirtschaft passt sich diesem Trend an und setzt vermehrt auf sogenannte *Green-Tech-Firmen*. Das neue Ziel ist nicht mehr quantitatives Wachstum um jeden Preis, sondern die Vereinbarung von individuellen Interessen, *Gemeinwohl* und der Möglichkeit nachhaltig zu wirtschaften.

#### Mobilität

Die Mobilität ist Teil der Grundlage des Wandels. Erst eine mobile Weltbevölkerung kann die Vorteile der Konnektivität und der veränderten Strukturen nutzen. Es geht nun nicht mehr um reine Distanzüberwindung,

sondern um *Erlebnisse, Nachhaltigkeit und Gesundheit*. Der Zugang zu Mobilität vereinfacht sich durch die Sharing-Economy und in den Städten entsteht mehr Platz für alternative Formen der Fortbewegung.

#### Klimawandel

Die Folgen des Klimawandels sind global gut sichtbar, wirken sich allerdings lokal sehr unterschiedlich auf Regionen aus. Eine durchschnittliche Erhöhung von *1.5° weltweit* würde sich ungleich stärker auf Städte auswirken, welche schon jetzt sogenannte *Heat-Islands* sind. *Extremwetterereignisse* können aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und der überdurchschnittlichen Versiegelung verheerendere Auswirkungen als in spärlich besiedelten Gegenden haben. Der Schutz vor den Folgen des Klimawandels eröffnet auch eine Diskussion über die soziale Ungleichheit in urbanen Räumen. Hier sind sozial Schwache und Benachteiligte den Auswirkungen tendenziell schutzlos ausgeliefert. Eine nachhaltige und gerechte Stadtplanung sollte diese Tendenzen berücksichtigen und aktiv eine *Resilienz* der Gesellschaft, der Wirtschaft und der baulichen Strukturen aufbauen.

### 2. Herausforderungen

Städte sehen sich aktuell vor einer Vielzahl an Herausforderungen. Es geht um nichts weniger als die Zukunftsfähigkeit einer Region und der darin lebenden Individuen. Das benötigte Angebot an Wohnraum und der Wandel zu einem nachhaltigen System stehen hier prominent an erster Stelle. Eine gesunde Stadt braucht dennoch einen florierenden und starken Wirtschaftsmotor. Diesen gilt es in die Stadt von morgen zu integrieren und sie so zu einem inkrementellen Bestandteil unserer gebauten Umgebung zu machen. Zukunftsfähige Gewerbestandorte in der Stadt stehen unter enormem Entwicklungsdruck. Vielfach entsprechen bestehende Gewerbegebiete den neuen Standortfaktoren der Unternehmen nicht mehr in angemessener

# VERTIEFUNG TRENDANALYSE URBANE GEWERBEGEBIETE

## GLOBALE MEGATRENDS MIT BESONDERS STARKER AUSWIRKUNG AUF GEWERBE, ARBEIT UND STÄDTE

nem Umfang. Auf der anderen Seite ist ein natürlicher Interessenkampf zwischen Gewerbetreibenden und Stadtbevölkerung erkennbar, da die Koexistenz der Nutzungen Wohnen und Gewerbe im herkömmlichen Sinne emissionsbedingt undenkbar ist.

Diese strikte Trennung der Stadtbausteine ist in unserem derzeitigen Wirtschaftssystem vielleicht gar nicht mehr nötig. Das Gewerbe selbst unterläuft gerade tiefgreifende Veränderungen, welche eine große disruptive Kraft besitzen.

### Ressourcenknappheit

Das Gewerbe in der Stadt steht neben der Herausforderung des wirtschaftsstrukturellen Wandels noch vor anderen Herausforderungen. Einige von ihnen lassen sich unter dem Schlagwort Ressourcenknappheit zusammenfassen.

Teil dieser Knappheit ist der anhaltende *Mangel an Fachkräften*. In der Industrie steigt wie bereits beschrieben der Bedarf an hochqualifizierten Mitarbeitern. Als Folge der Globalisierung und der Konnektivität konkurrieren die Unternehmen nicht mehr nur lokal um Mitarbeiter, sondern global. Dieselbe Konkurrenz gilt bei der sehr begrenzten *Ressource des Bodens* bzw. Baulands. Es herrscht ein nationaler und internationaler Wettbewerb, welcher durch grenzübergreifende Kapitalflüsse, eine exportorientierte Wirtschaft und Externalisierungen von Standorten weiter angeheizt wird. In Folge des Wettkampfes um qualifiziertes Personal und Sichtbarkeit gewinnen neben den klassischen Standortfaktoren, neue „weiche“ Standortfaktoren an Bedeutung. Im herkömmlichen Sinne wurden Standorte nach der Verfügbarkeit von Fläche, günstigen Grundstückspreisen und der Qualität der Verkehrsanbindung gewählt. Neu ist der zusätzliche Fokus auf Qualität und Erscheinungsbild des Standortes. Für die Unternehmen sind dabei das allgemei-

ne Wirtschaftsklima, die Nähe und Vernetzung mit Universitäten und Einrichtungen der *Forschung und Entwicklung*, Weiterbildungsmöglichkeiten für Arbeitskräfte und das Verhalten der örtlichen öffentlichen Verwaltung wichtig. Für den Arbeitnehmer und im weiteren Sinne dann auch für den Arbeitgeber sind wiederum die örtlichen Angebote der Freizeitgestaltung, Kultur und möglichen Kinderbetreuung, sowie das allgemeine Stadt- bzw. Landschaftsbild von Bedeutung.

### Strukturell unpassende Gewerbegebiete

Entgegen dem Strukturwandel im Gewerbe stehen meist unpassende, über die Jahre verschachtelt gewachsene Gewerbezone in urbanen Zonen. Unpassend, da die Strukturen oft zu unflexibel und zu groß sind, um für neue und sich ändernde Unternehmen attraktiv zu sein.

Produzierende Gewerbe haben in Folge der Digitalisierung oft eine gravierende Reduktion der Emissionen durchschritten. Neue Fertigungstechniken produzieren weniger Abgase, Lärm und Müll. Zudem kommt der Trend des *„service manufacturing“*. Unternehmen besinnen sich stärker auf lokale Zielgruppen und haben durch technologische Fortschritte die Möglichkeit, auch bei kleinen Stückzahlen wirtschaftlich zu agieren. Das neue *„urban manufacturing“* benötigt mehr als zuvor eine Verzahnung mit der Stadt und deren Bewohnern. Es benötigt kleinere und flexible Nutzungseinheiten, welche bei Bedarf Wachstum zulassen. Im Moment sind Gewerbegebiete meist eher isoliert statt integriert und Nutzungseinheiten zu groß und unflexibel um hier ein gesundes produzierendes urbanes Gewerbe zu ermöglichen.

### Flächenkonkurrenz

Boden in der Stadt ist ein hart umkämpftes Gut. Die Konkurrenz zwischen den verschiedenen Nutzungen, Wohnen und Gewerbe, ist hoch. Mittel- bis langfristig

wird sich der Druck auf Gewerbegebiete erhöhen, da diese meist im städtischen Kontext noch unterentwickelt sind und Potenziale bereithalten. Neben dem Druck durch konkurrierende Nutzungen stehen Unternehmen auch untereinander im Wettbewerb. So stehen die verbliebenen Flächen im Fokus aller Unternehmen. Dies hat zur Folge, dass kleinere und mittlere Unternehmen oft das Nachsehen in diesem Flächenkampf haben. Gerade diese sogenannten *KMUs* sind aber zum Großteil dem sekundären Sektor verschrieben. Die Folge ist eine Verdrängung des produzierenden Gewerbes durch flächenintensive Büronutzung größerer Konzerne. Auch der anhaltende Online-Boom, der während der Corona-Pandemie nochmals in besonderem Maße an Aufwind gewonnen hat, sorgt für einen höheren Bedarf an urbanen und stadtnahen Flächen bei bestimmten Nutzern. Es herrscht ein extrem hoher Bedarf an Logistikflächen, sowohl bei Unternehmen der klassischen *Kurier-Express-Paket-Dienstleister (KEP)*, als auch bei neuen Online-Warenhäusern und Versandhändlern. Trends wie die *„Next-Day-Delivery“* und die *Omni-Channel-Strategie*, eine Vertriebsstrategie die Unternehmen fahren müssen um nicht den Anschluss zu verlieren, sorgen für ein erhöhtes Paket und Logistikaufkommen. Auch die zunehmende lokale Produktion und anschließende Verwendung, sowie der Wunsch nach kürzeren Lieferketten tun ihr übriges. Dieser Trend wird wahrscheinlich auch dann noch anhalten, wenn die pandemische Situation vorüber ist und das Warenlager als weiteren Baustein in das Stadtgefüge integriert ist.

### Klimawandel

Der Klimawandel wird in Städten zum bestimmenden Trend der nächsten Jahrzehnte werden. Die Herausforderung eine *resiliente* Stadtstruktur zu schaffen muss dabei von allen Akteuren gleichermaßen getragen werden. Gewerbegebieten kommt hierbei ein großer Handlungsauftrag zu. Traditionell bedingt sind diese

Gebiete geprägt von einem hohen Versiegelungsgrad und wenig Grünstruktur. Die Folge ist eine erhöhte Vulnerabilität gegenüber Extremwetterereignissen und die Schaffung von sogenannten *„Heat-Islands“*.

### 3. Chancen

Die Herausforderungen und der Strukturwandel im Gewerbe bilden eine sehr disruptive Kraft. Die Rahmenbedingungen des *„urban manufacturing“* sind grundlegend verändert und bieten so die Möglichkeit einer neuen Denkweise im Umgang mit ebendiesen. Die Chancen einer holistischen Stadtplanung, welche explizit auf das Gewerbe Rücksicht nimmt, lassen sich grob in verschiedene Bereiche gliedern.

### Nutzungsmischung und Strukturwandel

Die größte Chance bietet sicherlich die Abkehr von Funktionstrennung und Monofunktionalität. Die neuen Anforderungen des Gewerbes ermöglichen und brauchen neue Stadtstrukturen.

Wie bereits vorangegangen beschrieben stehen Unternehmen zunehmend vor unpassenden Strukturen in ausgewiesenen Gewerbegebieten. Grund hierfür sind die deutliche Reduktion im Flächenanspruch und Emission. Die Stadt Berlin hat so in einer Bedarfsanalyse herausgefunden, dass vor allem Nutzungseinheiten mit maximal 1.000 m<sup>2</sup> gefragt und gesucht werden. Der Bedarf nach großmaßstäblichen Produktionsanlagen nimmt ab, zugunsten verringerter Raumbedarfe und kleinteiligeren (städtischeren) Strukturen. Neben dieser raumstrukturellen Veränderung bedingt die Reaktion auf den wirtschaftlichen Strukturwandel eine neue Nähe und Verzahnung mit der Stadt. Die räumliche Orientierung zum Kunden und im weiteren Sinne zum Absatzmarkt beschreibt den Trend der *„local production“*. Unternehmen legen mehr Wert auf eine gewisse Sichtbarkeit im Stadtbild und suchen so die Aufmerksamkeit möglicher Kunden. Auch die

## VERTIEFUNG TRENDANALYSE URBANE GEWERBEGEBIETE

### Globale Megatrends mit besonders starker Auswirkung auf Gewerbe, Arbeit und Städte

neuen Anforderungen der Arbeitskräfte sorgen für den Wunsch nach „mehr Stadt“ in Gewerbegebieten. Gemeint sind eine höhere Qualität der baulichen und freiräumlichen Struktur, sowie die Möglichkeit freizeithen und kulturellen Aktivitäten nachzugehen. Die logische Folge dieses Wandels ist eine Aufwertung und Entwicklung der urbanen und stadtnahen Gewerbebezonen. Eine Beimischung anderer städtischer Nutzungen bietet die Chance Synergieeffekte nutzbar zu machen. Einige dieser Effekte wären neue lebendige Quartiere, die nunmehr Teil der Stadt sind, als wie Fremdkörper in ihnen zu sitzen, die Mischung von Wohnen und Arbeiten, was dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“ zugute kommt und gleichzeitig eine deutlich höhere Ausnutzung der Flächen ermöglicht, Innen- vor Außenentwicklung, die Verfügbarkeit von Arbeitskräften inklusive dem entsprechenden Wohn- und Lebensraumangebot, die Sichtbarkeit im Stadtraum und eine soziale Durchmischung durch unterschiedliche Wohnraumqualitäten. Letztendlich trägt eine Mischung der Nutzungen dem gerechten und ausgeglichenen Leitziel der Münchner Stadtentwicklung bei.

#### Vertikale Stapelung und hybride Typologien

Klar ist, dass nicht jede Nutzung miteinander gemischt und in räumliche Beziehung zueinander gebracht werden kann. Ziel ist daher hier genau zu differenzieren und emissionsarme Nutzungen räumlich kompakt mit anderen städtischen Nutzungen zu vereinen, während emissionsbehaftete Produktionsprozesse deutlich von schutzbedürftigen Nutzungen getrennt werden. Eine vertikale Stapelung verschiedenerer Nutzungen ermöglicht im besonderen Maße flächeneffizient zu sein und gleichzeitig die Bildung von Netzwerken, welche innerhalb einer gemeinsamen baulichen Struktur deutlich einfacher ist. Diese neue Art von Hybrid-Gebäuden ist erst durch die kleineren Unternehmensstrukturen möglich. Hierbei muss natürlich genaueres geschaut werden, wie und welche Nutzungen

gestapelt werden. Pilotprojekte haben diese Typologie bereits untersucht und erste Ergebnisse sichtbar gemacht. So ist beispielsweise die Nutzung des ersten bis zum zweiten Geschoss prädestiniert für produzierende Gewerbe. Die darauf folgenden Geschosse sind alternativ durch weitere Dienstleistungsanbieter oder Wohnen nutzbar. Öffentliche Nutzungen sollten prinzipiell im Erdgeschoss, zwecks Zugänglichkeit angeordnet sein.

#### Standortsicherung

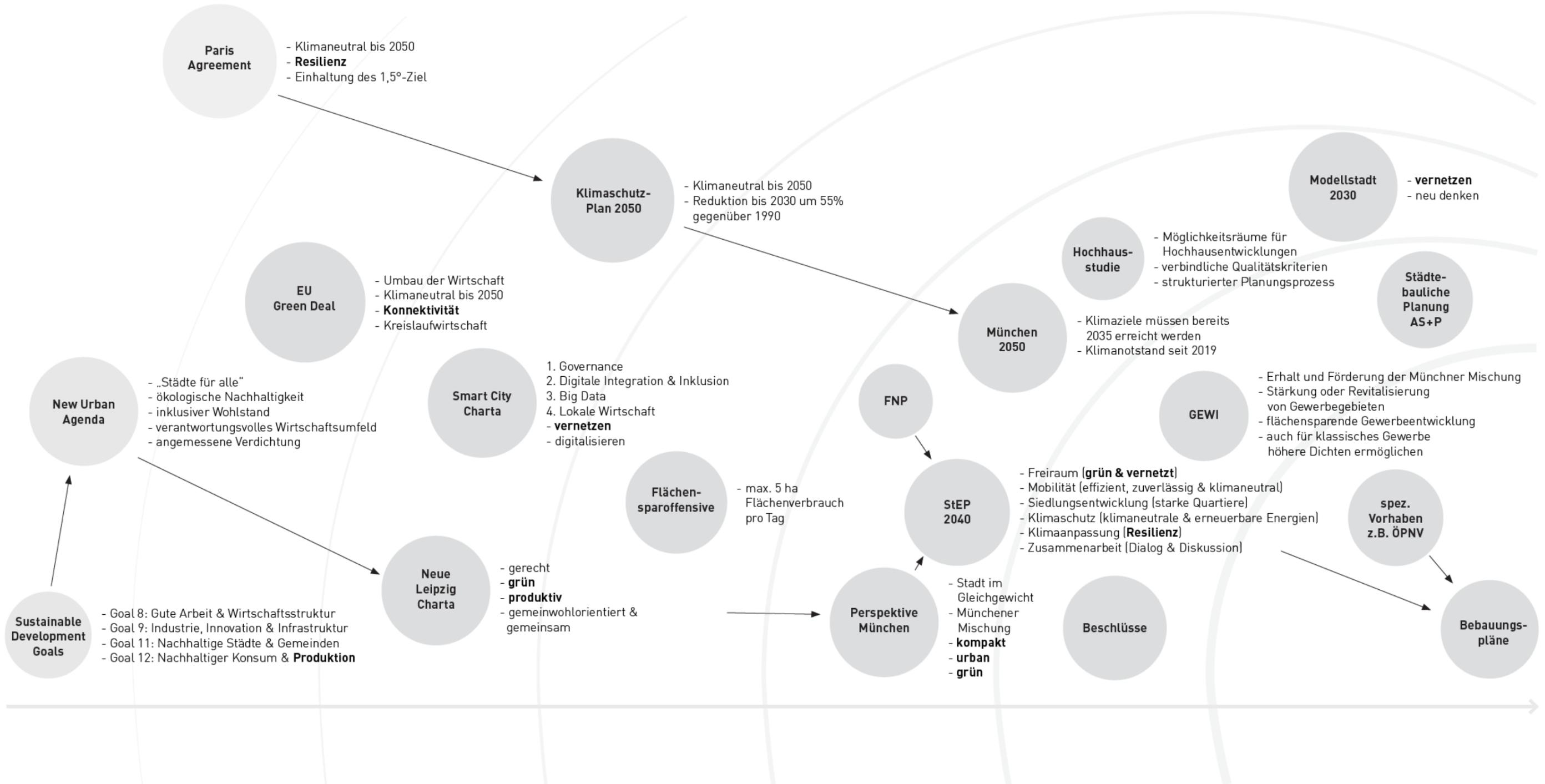
Das ausgewiesene Ziel der europäischen Stadt ist die Entwicklung zur produktiven Stadt – so beschrieben in der Leipziger Charta oder anderen Leitkonzepten. Die Grundprämisse der produktiven Stadt ist hierbei das die materielle Produktion auch trotz voranschreitender Deindustrialisierung Teil der Stadt bleiben soll. Eine gesunde Wirtschaftsstruktur innerhalb des Stadtgefüges braucht die lokalen Unternehmen. Hierbei geht es einerseits um die Sicherung von Arbeitsplätzen, aber auch um die neuen Rollen von Industrie in der Kreislaufwirtschaft. Optimalerweise entstehen zukünftig lokale (Roh-) Stoffkreisläufe. Lokale Produktion und Recycling von Abfällen und Nebenprodukten sind wichtig in einer Stadt, welche nachhaltig wirtschaften will und ihren Teil zur Bewältigung der Klimakrise beitragen will.

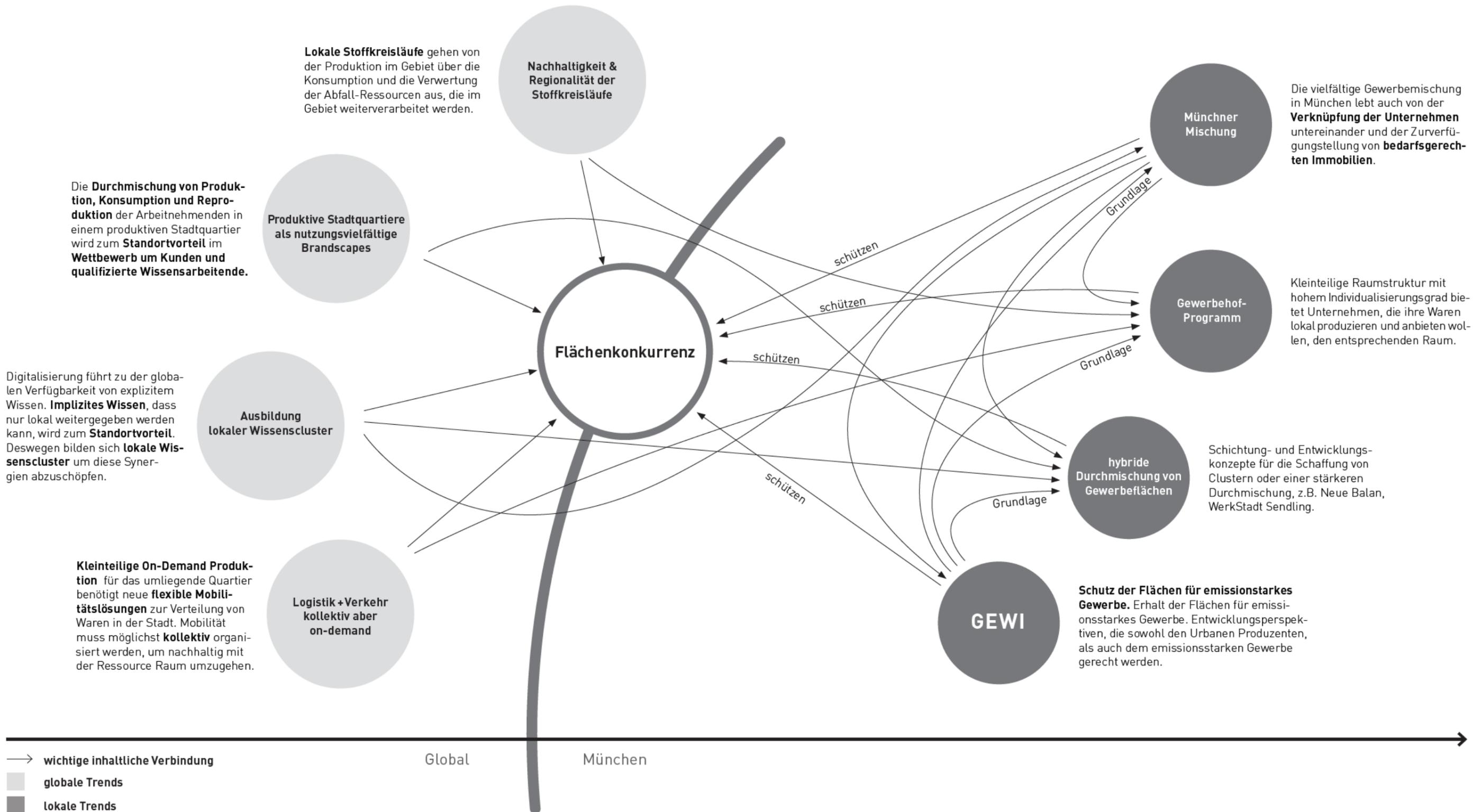
Bei einer städtebaulichen Entwicklung geht es um die ökonomische Sicherung der Gewerbebestände bei gleichzeitigem Ausloten neuer gewerbeverträglicher Nutzungen. Es steigert den Wohn- und Freizeitwert der Gesamtstadt.

#### Resilienz

Die Steigerung der freiräumlichen und baulichen Qualitäten, sowie die Nutzungsmischung der Gewerbegebiete steigert zugleich die Resilienz der Gesamtstadt und der Standorte selbst. Einerseits spielt hier die Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels eine

Rolle, also eine ökologische Resilienz, andererseits hilft eine diversifizierte Gewerbebestruktur in Zeiten von Pandemien, Ressourcenengpässen und Zeiten wirtschaftlichen Abschwungs.





LEITTHEMEN



## VOM GEWERBEGEBIET

Der sichtbaren Transformation, der im Rahmenplan betrachteten Gewerbegebiete, wird schon durch eine begriffliche Umwidmung Rechnung getragen. Die Gewerbegebiete werden über ihre primäre Nutzung als Orte des produzierenden Gewerbes hinaus mit weiteren Nutzungen angereichert. Durch den Erhalt der Flächen sowie die Schaffung von neuen Entwicklungsperspektiven für das produzierende Gewerbe, soll aus dem monofunktionalen und funktionsgetrennten Gewerbegebiet ein Ort vielfältiger und sich ergänzen-

der Nutzungen entstehen. Die Gebiete wurden in den letzten Jahrzehnten zunehmend von einer peripheren Lage in den Stadtkörper integriert.

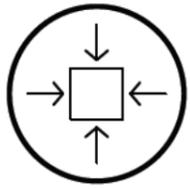
An ihren Außengrenzen finden sich vielfältigste Nutzungen. Die bis dato funktional isolierten Gewerbegebiete sollen in Stadtquartiere integriert werden, in denen das produktive Gewerbe Teil des Stadtgewebes wird. Der Stadtkörper wird um produktiv geprägte Stadtquartiere bereichert, die sich funktional aber

## ZUM PRODUKTIVEN STADTQUARTIER



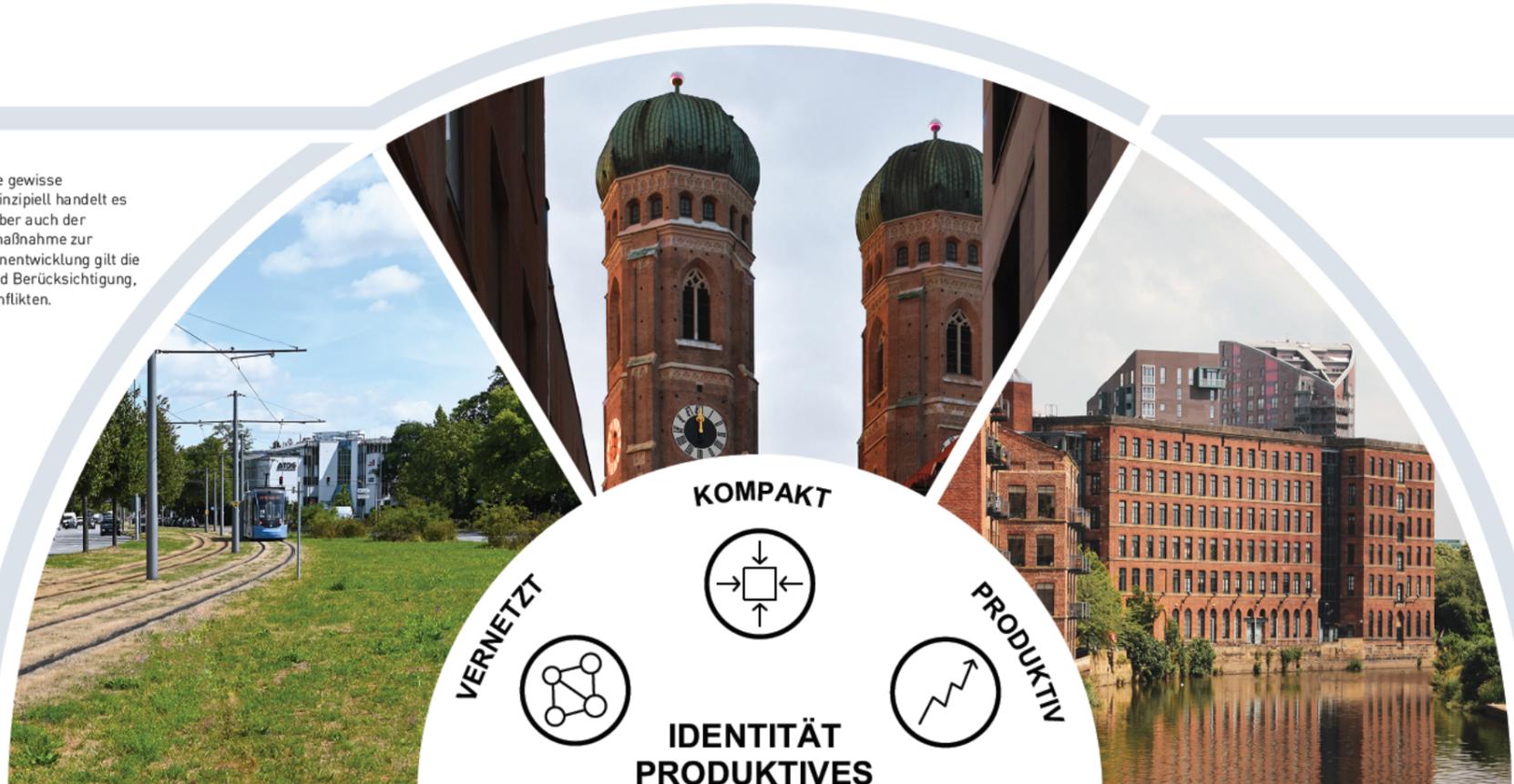
deutlich stärker mit der umgebenden Stadt mischen als die Leerstellen, die bisher klassische Gewerbegebiete bildeten. Das produktive Stadtquartier bietet den Unternehmen darüber hinaus eine deutliche Aufwertung ihrer Umgebung und macht sie zukunftsfest, sowohl für die besonderen Herausforderungen eines kompetitiven Arbeitsmarktes, als auch für die notwendigen klimatischen Anpassungen, die auf die Gesamtstadt zukommen werden. Gleichzeitig schafft das Projekt des Produktiven Stadtquartiers vielfältige

Möglichkeiten für das Austreten von Synergieeffekten zwischen Unternehmen in den Gebieten. Das Produktive Stadtquartier schafft einen neuen Typus Stadt – von klar abgegrenzten Gebieten unterschiedlichster Nutzungen zu einem durchmischten Miteinander von produzierendem Gewerbe, Dienstleistungsgewerbe, Versorgungs-, Kultur und Sondernutzungen.



**BEHUTSAME DICHTER & EFFIZIENZ**

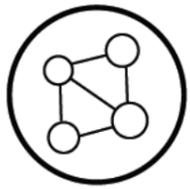
Kompaktheit in der Stadtentwicklung zieht eine gewisse Konzentration der Stadtfunktionen mit sich. Prinzipiell handelt es sich um die Dichte der baulichen Strukturen, aber auch der Nutzungen in der Stadt. Als wichtigste Gegenmaßnahme zur zunehmenden Flächenversiegelung und Aussenentwicklung gilt die bauliche Entwicklung von Stadt in die Höhe und Berücksichtigung, Vermeidung und Reduzierung von Nutzungskonflikten.



**STADT ALS PRODUKTIONS-ORT & KREISLAUF**



Produktivität beschreibt die Erstellung und das Hervorbringen von Produkten, konkreten Ergebnissen und Leistungen in der Stadt und im weiteren Sinne die schöpferische Kraft der städtischen Akteure. Es ist ein Zusammenspiel aus Ergebnis und verwendeten Mitteln. Optimalerweise wird hier auf eine Kreislaufwirtschaft und qualitatives Wachstum gesetzt.



**SYNERGIEEFFEKTE & KOLLABORATION**

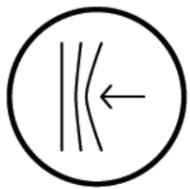
Vernetzung in der Stadt beschreibt neben der physischen bzw. räumlichen Verbindung auch die Synergieeffekte zwischen verschiedenen Stadtbausteinen und mehreren Stadtnutzern. Teilbereiche der Vernetzung sind Mobilität, Digitalisierung, Kommunikation, Forschung & Entwicklung und die Nutzungsmischung. Vernetzung wird bedingt durch digitale Infrastruktur, durch bauliche Strukturen und den öffentlichen Raum.



**NUTZUNGSDICHTE & FUNKTIONSMISCHUNG**



Das Attribut "urban" bedeutet übersetzt "städtisch" und beschreibt neben dem gebauten Umfeld auch eine Lebenseinstellung. Es wird bestimmt durch eine hohe Funktionsdichte und Nutzungsmischung, wobei vor allem die Wahrnehmung der Stadt und die Interaktion mit ebendieser von Relevanz und definierend für das urbane Leben ist.



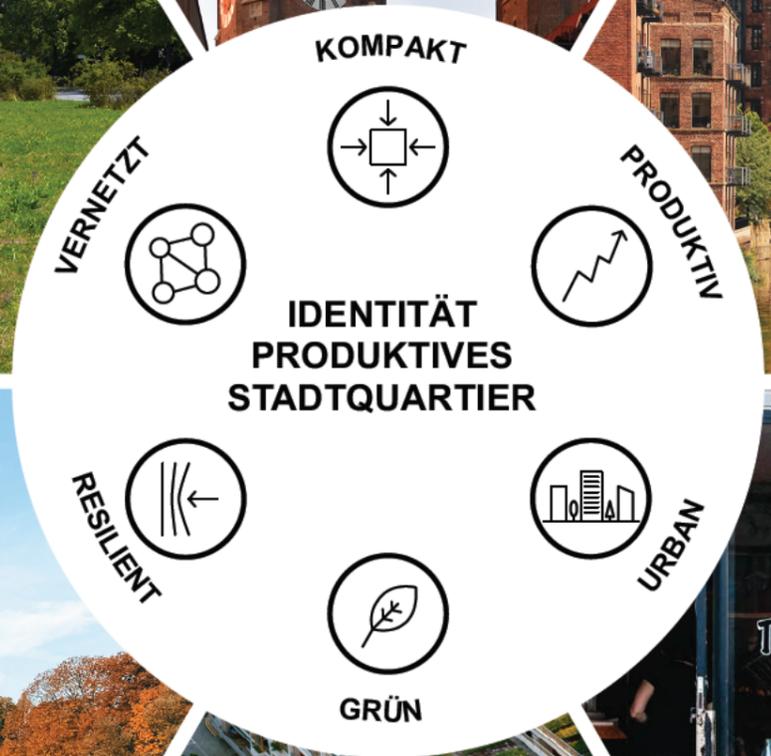
**ANPASSUNGSFÄHIGKEIT & WIDERSTANDSKRAFT**

Grün als Attribut einer Stadt wirkt sich auf mehreren Ebenen aus. Es beinhaltet das große Feld der nachhaltigen Stadtentwicklung. Dabei wird der Bau und der Betrieb betrachtet. Auch das Gewerbe und das Gewerbegebiet wird hinsichtlich der Emissionen bewertet. Neben diesen Feldern spielt der Freiraum inklusive Flora und Fauna eine Rolle.

**NACHHALTIGKEIT & KLIMAAANPASSUNG**



Eine resiliente Stadt ist angepasst an klimatische Veränderungen und vorbereitet auf Extremwetterereignisse. Die Anpassungsfähigkeit und Widerstandskraft zeigt sich sowohl in den städtebaulichen Strukturen, auf baulicher Ebene, als auch in dem sozialen und wirtschaftlichen Gefüge der Stadtgesellschaft.





PROZESS

**VERNETZTEN & BERATEN**

Der Prozess der Stadt- und Gewerbeentwicklung wird bestimmt durch verschiedene Handlungsschritte, Handlungsebenen und den dabei eingebundenen Akteuren. Der Stadt kommt hierbei die Rolle der Steuerung und Moderation zwischen Bewohnern, Nutzern der Stadt & Verwertern zu. Eine Mehrwertstrategie für alle Akteure sichert den Erfolg der Rahmenplanung.



MOBILITÄT & INFRASTRUKTUR

**NEU DENKEN STATT FORTSCHREIBEN**

Mobilität beschreibt die Fähigkeit der Beweglichkeit von Akteuren in der Stadt. Grundlage der Mobilität ist die gebaute Infrastruktur bestehend aus Verkehrsinfrastruktur und vernetzter digitaler Infrastruktur. Neben diesen spielt auch die Energieversorgung, sowie die öffentliche Infrastruktur eine bedeutende Rolle für ein gesundes und produktives Stadtquartier.



FREIRAUM

GRÜNRAUM / KLIMA

**AUFENTHALT & AKTIVER BEITRAG ZUR STADT**

Qualitätsvoller Freiraum leistet, neben der Bereitstellung eines angemessenen und funktional attraktiven qualifizierten Raums, einen aktiven Beitrag zu einem gesunden Stadtklima. Neben dieser gesundheitsfördernden und psychologischen Funktion, hilft der Freiraum bei den erforderlichen Anpassungen unser Stadträume an geänderte klimatische Bedingungen.



**SELBSTVERSTÄNDNIS PRODUKTIVES QUARTIER**

Das Gewerbe beschreibt die Gesamtheit der produzierenden Betriebe und Unternehmen des produzierenden und höherwertigen Gewerbes. Die Besonderheit des Münchner Gewerbes ist die Mischung aus kleineren und mittleren Unternehmen und großen börsennotierten Konzernen. Das Zusammenspiel dieser Akteure aus vielen unterschiedlichen Wirtschaftsbereichen beschreibt die einzigartige Münchner Mischung.



GEWERBE  
NUTZUNGSMISCHUNG

**IDENTITÄT DURCH QUALITÄT, PRODUKTIVITÄT & ÖKOLOGIE**

Städtebau befasst sich in einer hollistischen Betrachtung mit dem gebauten Umfeld im übergeordneten Maßstab. Explizit wird hierbei auch der öffentliche Raum behandelt. Neben den gestalterischen Eigenschaften werden auch Aspekte der Nutzungen, Ökologie und Infrastruktur im Zusammenhang mit dem gebauten Umfeld betrachtet und bilden so eine eindeutige Identität.



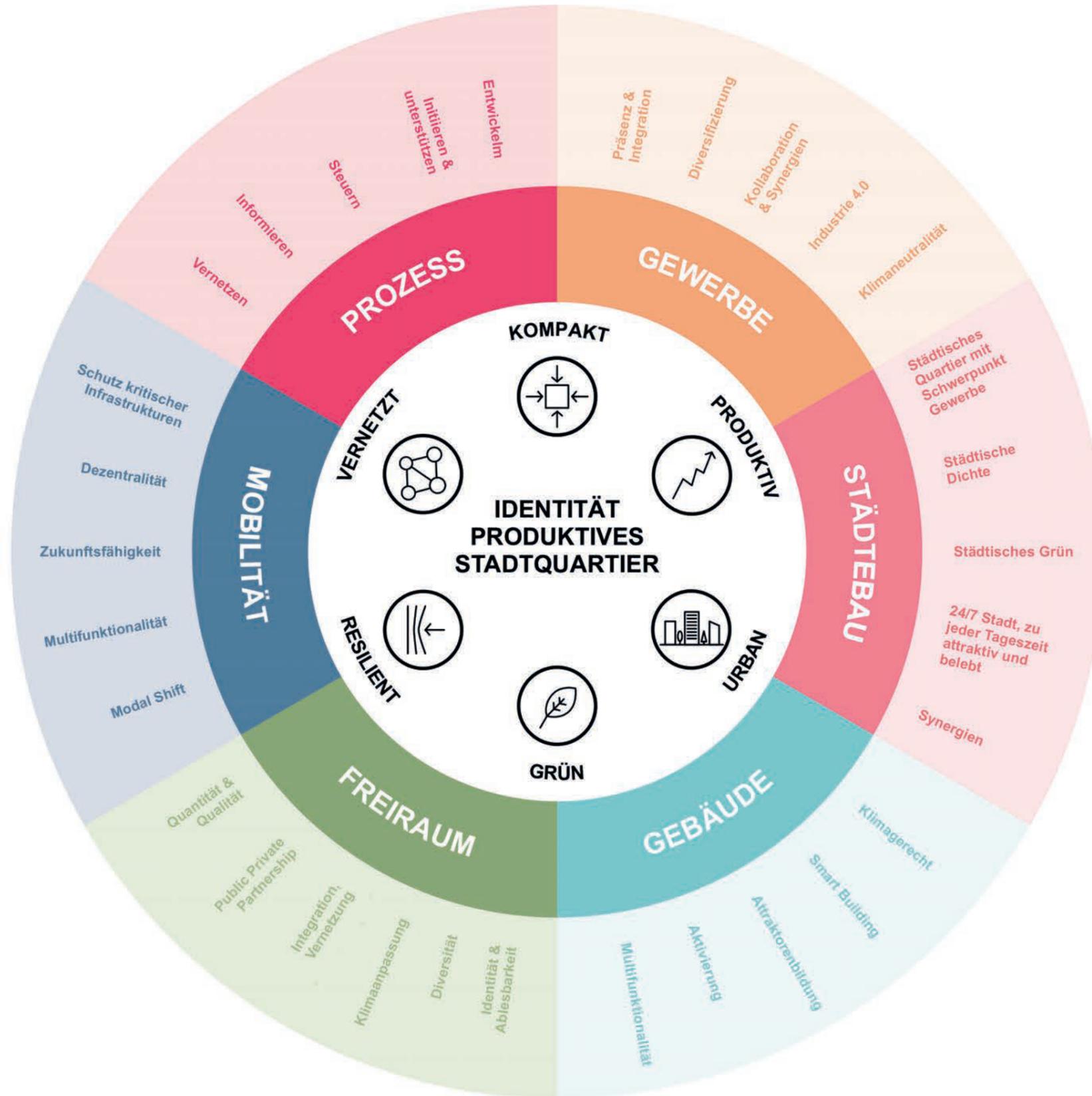
STÄDTEBAU

**BEHUTSAME DICHTEN & MULTIFUNKTIONALITÄT**

Neben dem tatsächlichen Bau und Betrieb der Gebäude und den ästhetischen Eigenschaften spielt die Funktion und das Zusammenspiel mit dem gebauten Umfeld eine wichtige Rolle bei der Planung von einzelnen Bauwerken. Die behutsame Anpassung der baulichen Dichte und die Einführung einer mehrschichtigen Nutzung sind Grundlage einer nachhaltiger Entwicklung.

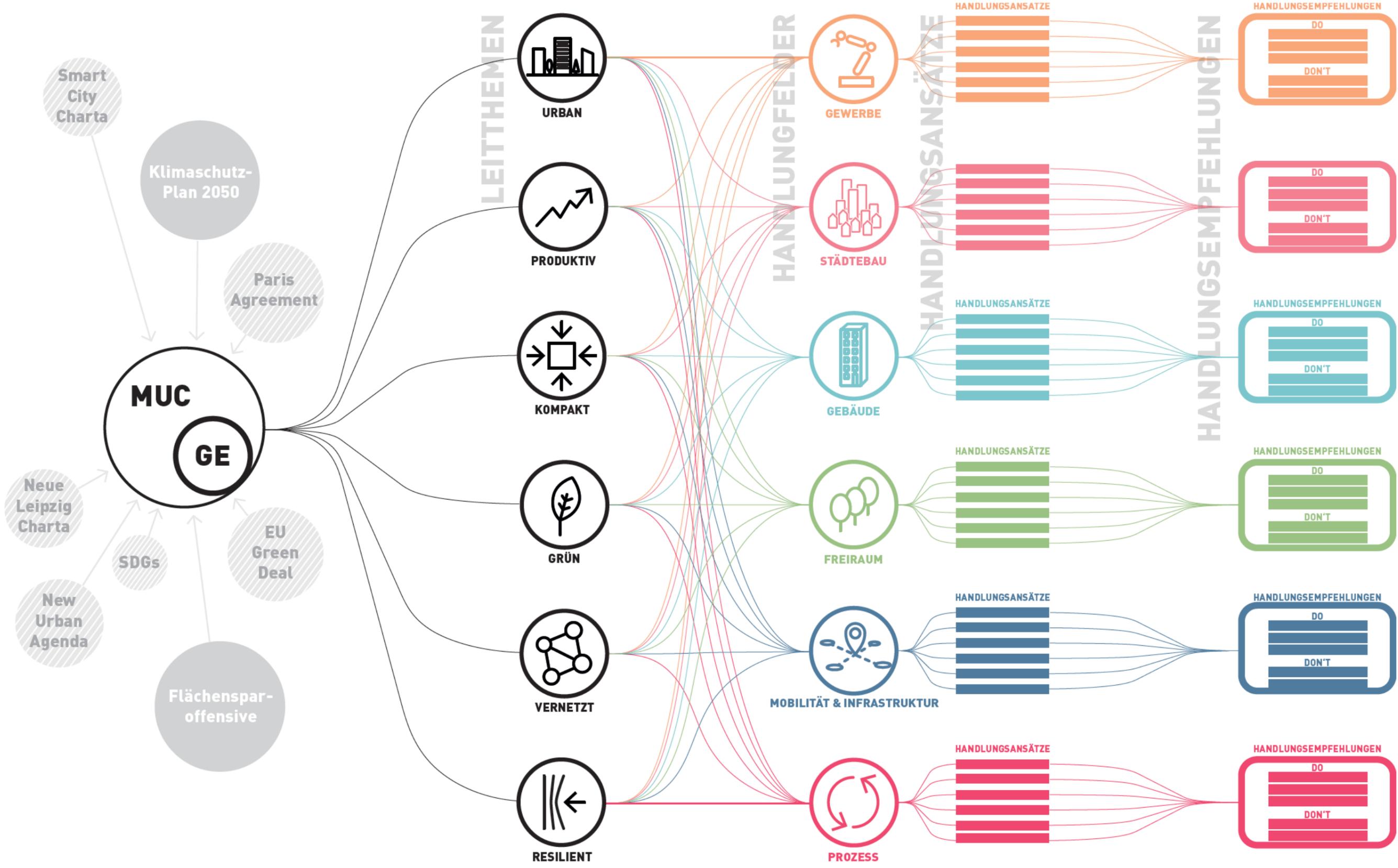


GEBÄUDE  
EINZELTYPLOGIEN  
HOCHHAUS

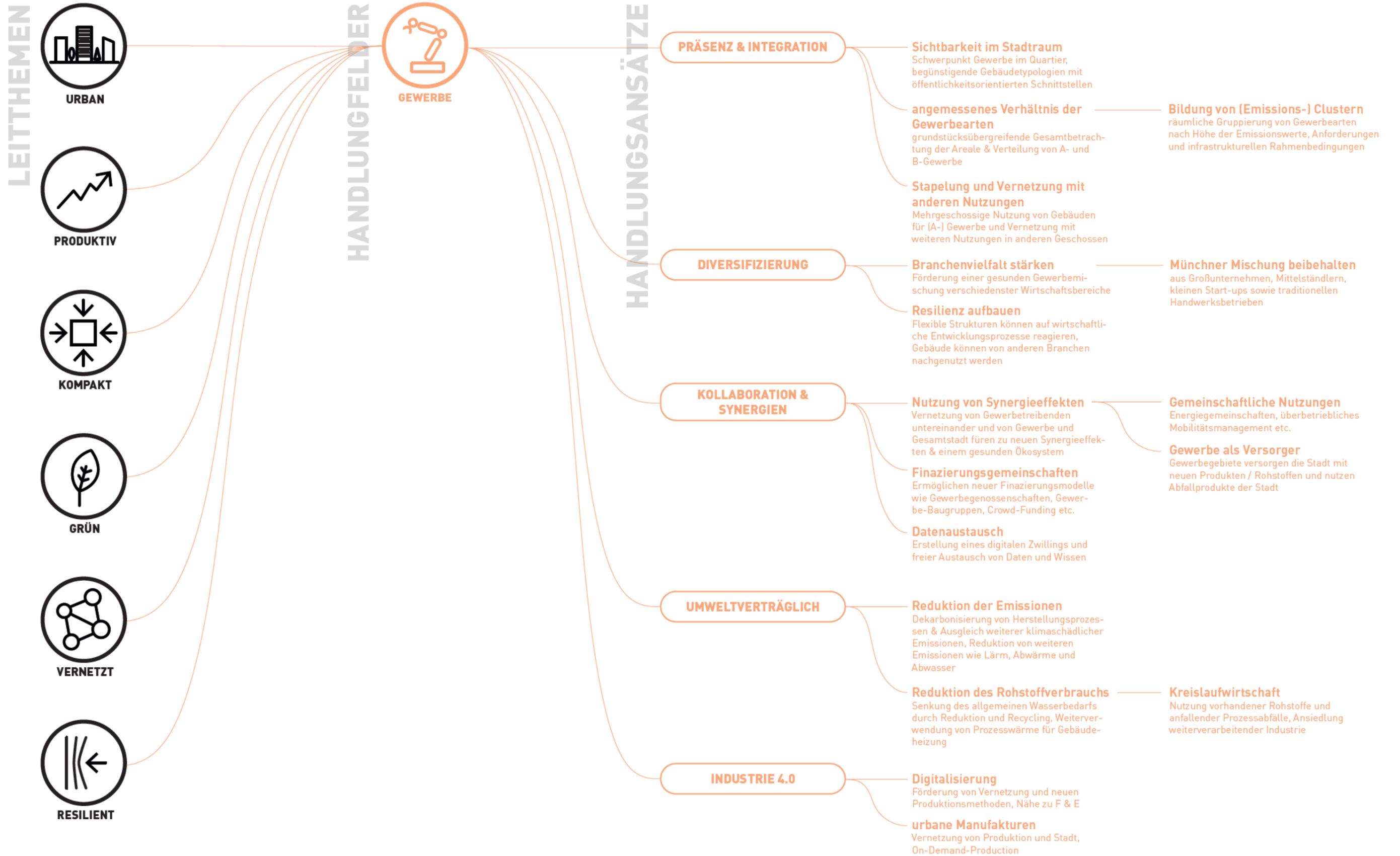


ÜBERSICHT HERANGEHENSWEISE

LEITFADEN / REGELUNGEN / RICHTLINIEN



# HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN





## Selbstverständnis als „produktives Stadtquartier“ Erweiterung des Begriffs Gewerbegebiet.

### DO

#### Sicherung des produzierenden Gewerbes

- Erweiterung und Neubewertung des Begriffs A-Gewerbe ( einfaches Gewerbe ); Definition als produzierendes Gewerbe
- gezielte punktuelle konzeptspezifische Umwidmung von GE-Flächen in Urbane Gebiete ( MU )
- punktuell konzeptspezifische Umnutzung von GE-Flächen
- kleinteilige Festsetzung der Nutzungsanteile im Bezug auf Parzellen oder Teilgebiete
- Sicherung eines hohen Anteils von produzierendem Gewerbe am Gesamtgewerbeanteil
- Förderung des Anteils kleinerer Nutzungseinheiten ( bis 3000qm ) im produzierenden Gewerbe des produzierenden Gewerbeanteils
- Förderung von Mietmodellen und entsprechendem Angebot für produzierendes Gewerbe

#### Nutzungsmischung / Vertikale Nutzungsschichtung

- Ermöglichung einer ausgewogenen Nutzungsmischung innerhalb von Parzellen / Teilgebieten
- Schichtung von produzierendem Gewerbe, B-Gewerbe in GE-Zonen und zusätzlichen Wohnnutzungen in MU-Zonen ermöglichen
- Mischung von Gewerbe und öffentlichen Funktionen ermöglichen
- EG - 1.0G vorwiegend produzierendes Gewerbe und diesem dienende Nutzungen wie Showrooms, Schauwerkstätten, Verkaufsflächen, Kantinen etc. oder öffentlichen Nutzungen der Bereiche Freizeit, Kultur, Bildung etc.
- ab 2.0G mögliche Nutzungen des B-Gewerbes
- ab 5.0G Wohnnutzungen möglich sofern nicht im GE/GI
- Wohnungsnutzungen insgesamt nur in besonderen Ausnahmefällen als Sonderwohnen zulässig

### DON'T

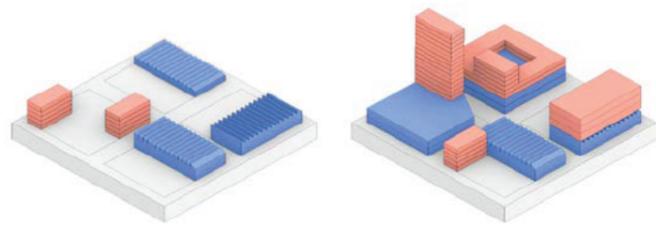
**Keine festgeschriebene flächenbezogene Monofunktionalität - Es sind neben hybriden Nutzungsformen auch zukünftige Flächen nur für A- und B-Nutzung auszuweisen.**

**Keine Fokussierung auf eine Branche**

**Keine Baurechtsschaffung ohne Übereinstimmung mit Gesamtkonzept**

# BAUSTEINE GEWERBE

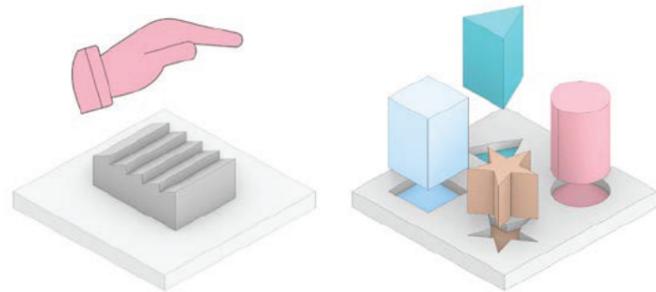
## WANDEL DES SELBSTVERSTÄNDNISSES



VOM GEWERBEGEBIET

ZUM PRODUKTIVEN  
STADTQUARTIER

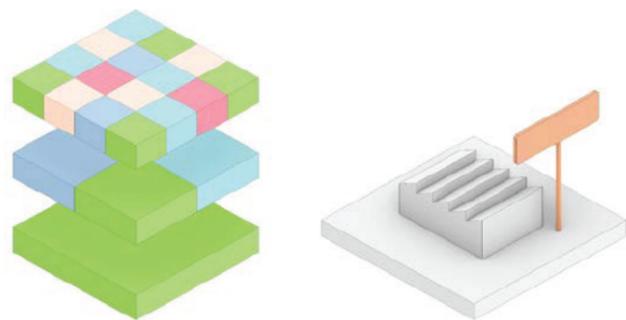
## SICHERUNG DES BESTEHENDEN PRODUZIERENDEN GEWERBES



ERHALT/ENTWICKLUNGS-  
PERSPEKTIVEN DES  
BESTEHENDEN PRODU-  
ZIERENDEN GEWERBES

ÜBEREINSTIMMUNG MIT  
DEM GESAMTKONZEPT

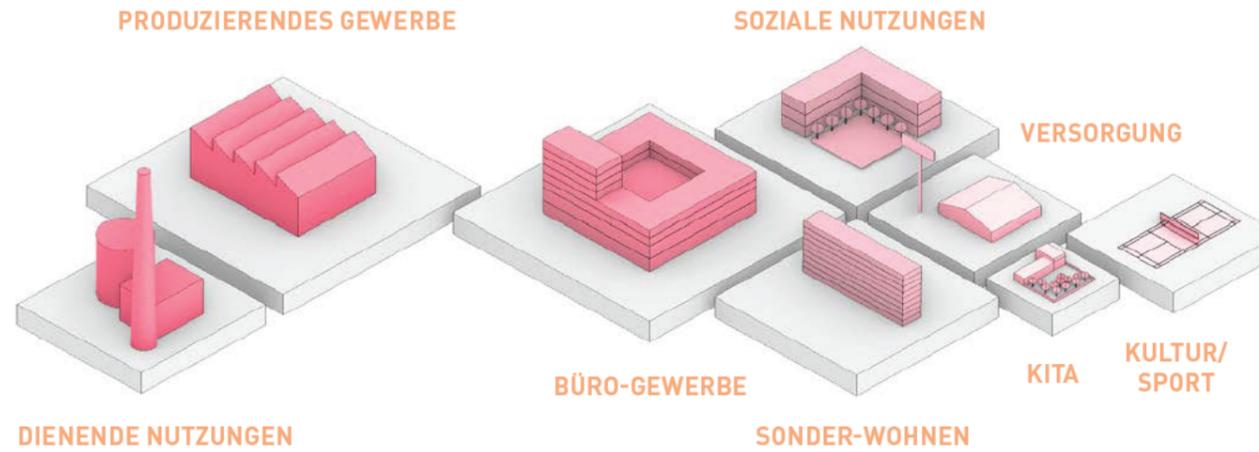
## VERBESSERUNG DES FLÄCHENANGEBOTS



ANGEBOT AN  
UNTERSCHIEDLICHEN  
FLÄCHENGRÖSSEN

FÖRDERUNG VON  
MIETMODELLEN

## NUTZUNGSMISCHUNG / NUTZUNGSSCHICHTUNG



PRODUZIERENDES GEWERBE

SOZIALE NUTZUNGEN

VERSORGUNG

BÜRO-GEWERBE

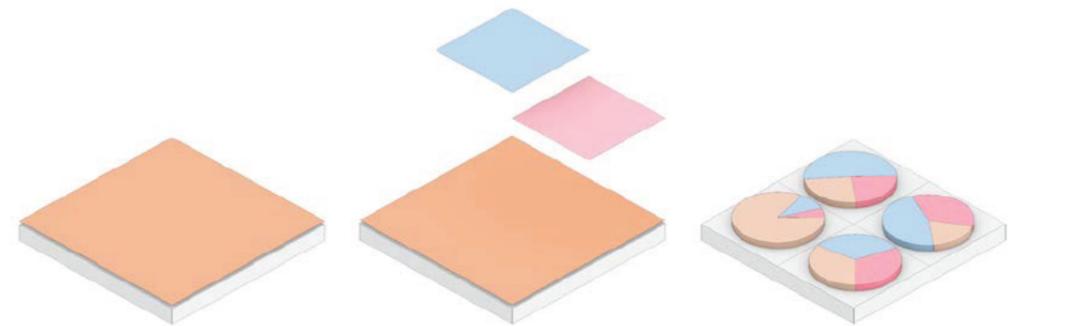
KITA

KULTUR/  
SPORT

DIENENDE NUTZUNGEN

SONDER-WOHNEN

## NUTZUNGSMISCHUNG AUF PARZELLENEBENE

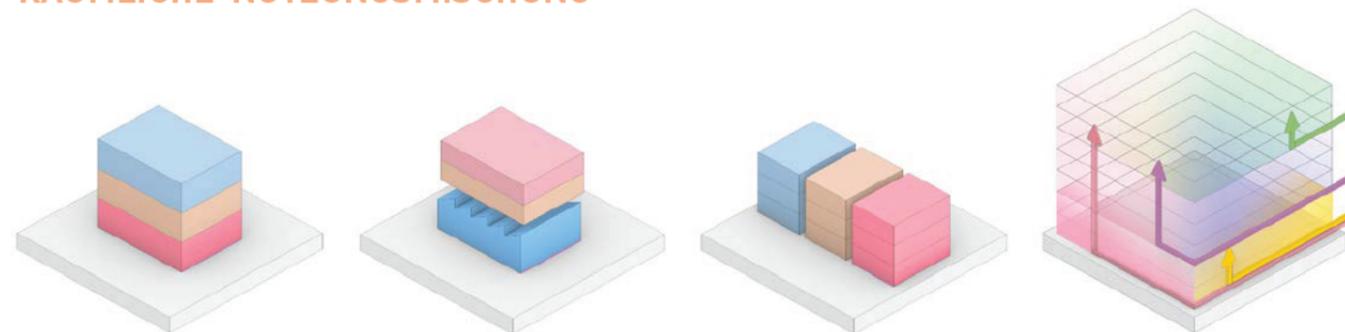


VON MONOFUNKTIONALITÄT

ZUR MULTIFUNKTIONALITÄT

PARZELLENWEISE  
NUTZUNGSMISCHUNG

## RÄUMLICHE NUTZUNGSMISCHUNG



STAPELUNG

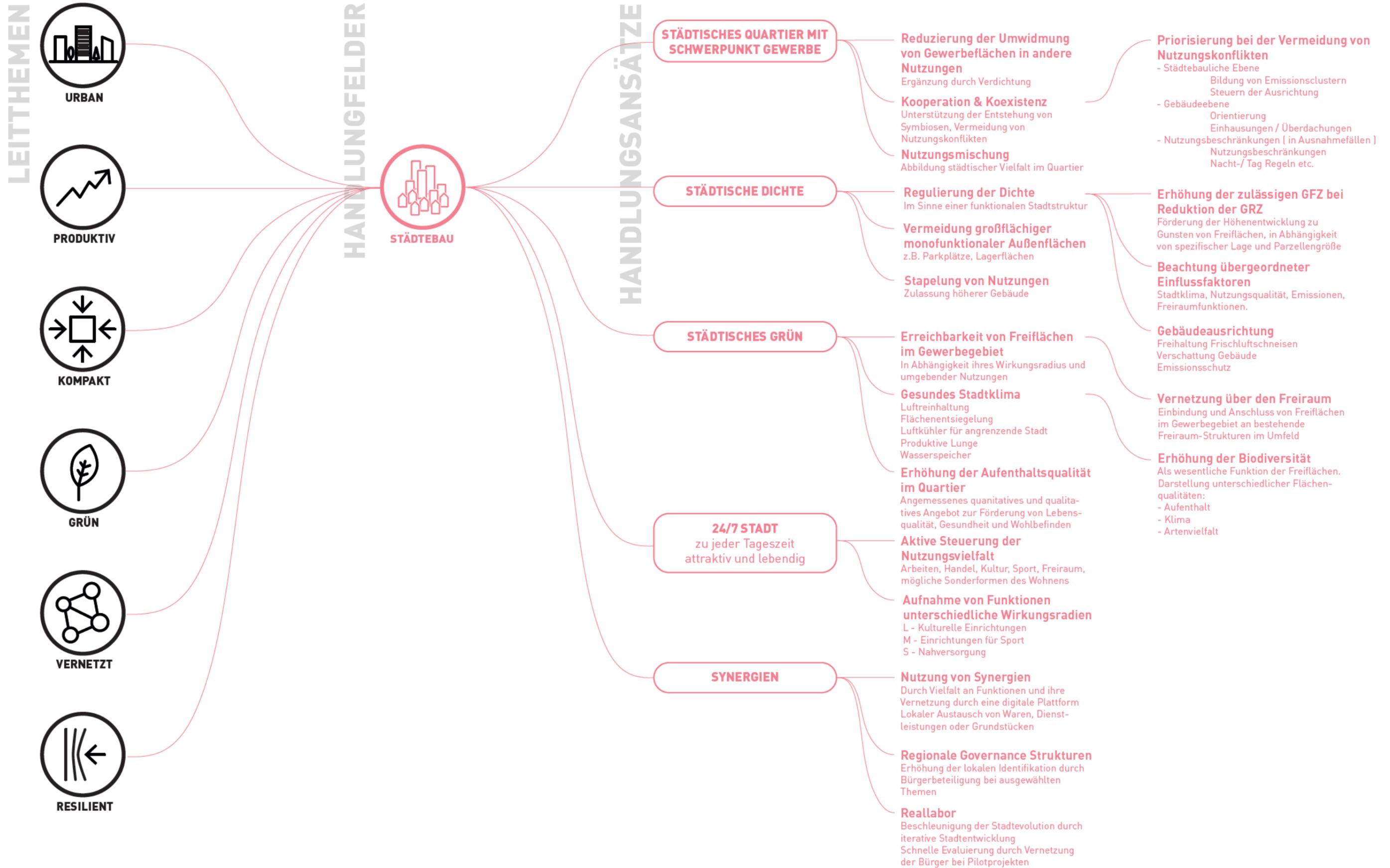
ÜBERBAU

CLUSTER

HÖHENSTAFFELUNG

# VISIONBOARD GEWERBE





**Spezifische Identität des Quartiers – hohe gestalterische und funktionale Qualität der öffentlichen und baulichen Strukturen, aktive Berücksichtigung ökologischer Belange & Schaffung eines zukunftsfähigen ökonomischen und produktiven Umfelds.**



## DO

### Identität herausarbeiten

- Definition einer spezifischer **Quartiersidentität** anhand der erarbeiteten Leitthemen & vorhandener Potenziale
- Erhalt der Prägung eines Gebiets mit gewerblicher Produktion
- Stärkung des produktiven Charakters der Quartiere durch Sicherung produzierenden Gewerbes
- 24/7 Nutzung durch spezifische Kombination der ergänzenden Nutzungen

### Transformation

- sukzessive Transformation vom Gewerbegebiet zu produktivem Stadtquartier
- Umdenken im Umgang mit urbanem Gewerbe
- Schutz des bestehenden A-Gewerbes und erhaltenswerter Strukturen

### Aktivierung übergeordneter Qualitäten

- gezielter Ausbau gemeinschaftlicher Funktionen wie Quartiersgaragen, Moilitätshubs, Energienutzung, Logistikhubs, GVZs etc.
- Forcieren von Beteiligung der Akteure im Quartier an **gemeinschaftlichen Funktionen** durch Anreizsystem
- Städtebauliche Verträge
- Ausbau und Sicherung der **Aufenthalts- und Naherholungsqualität**
- Erhöhung der Attraktivität durch Aufwertung des Arbeitsumfeld
- Steuerung der quartiersübergreifenden Qualität und Entwicklung über den öffentlichen Raum

### Setzung & Strukturierung

- Ausrichtung der Gebäude an gemeinschaftlichen Nutzungen, öffentlichem Freiraum und besonderen dienenden Funktionen
- Erhöhung der Durchlässigkeit durch Reduktion stadträumlicher Barrieren und Beseitigung von Angsträumen
- Differenzierung zwischen **städtischer und produktiver Seite** von Grundstücken
  - Städtisch:
    - Adressenbildung; private / öffentliche Anlaufstelle
    - Öffnung der EG Fassade
    - Bezug zu Freiräumen mit Aufenthaltsqualität
    - dienende Funktionen (Kantine, Showroom, Shop etc.)
    - Dichte erzeugen
    - Orte der Vernetzung schaffen (physische Begegnung fördern)
    - keine Werkszäune
  - Produktiv:
    - Fokus auf die Funktionalität
    - Infrastrukturelle Versorgung der Grundstücke
    - Gütertransport
    - Logistikflächen
    - Großflächige Gewerbeeinheiten
- Etablierung der **Typologie Hochhaus** in Gewerbegebieten unter Vorraussetzung besonderer Qualitätsanforderungen und Integration von Gewerbe oder weiteren Nutzungen
- Differenzierte Betrachtungsweise zwischen Hochhaus nach BayBO (ab 22m OK FFB) und Hochhäusern im urbanen Kontext (50 bis 80m) vor dem Hintergrund der Kategorien aus dem Entwurf der Hochhausstudie: Akzent, Quartierszeichen, Stadtteilzeichen, Stadtzeichen
- Konzeptabhängiger Einsatz von Hochhäusern als Gestaltungsmittel und Adressbildung
- Genehmigung gebunden an Ausgleichsfunktionen im öffentlichen Raum und Quartier

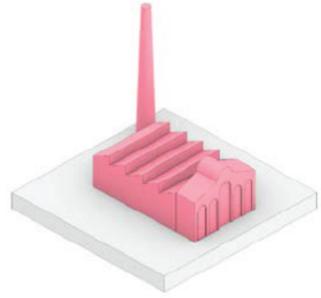
## DON'T

**keine Reduktion des absoluten Anteils an A-Gewerbe**

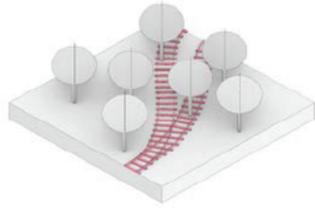
**keine Flächenversiegelung durch eingeschossige & monofunktionale Hallen sowie flächenhafte Parkierung wo die gewerbliche Nutzung es zulässt**

# BAUSTEINE STÄDTEBAU

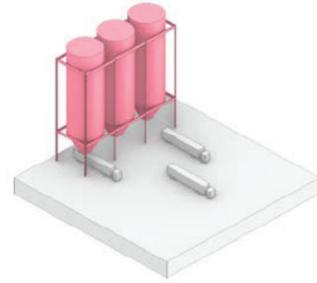
## IDENTITÄT HERAUSARBEITEN



SPEZIFISCHE  
EINZELBAUSTEINE

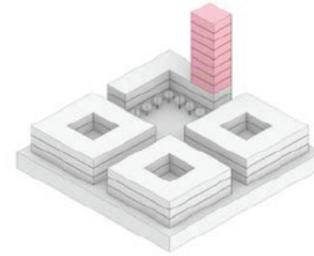


SPEZIFISCHE  
FREIRÄUME

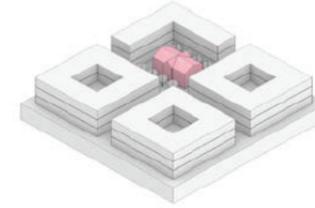


SPEZIELLE NUTZUNGEN

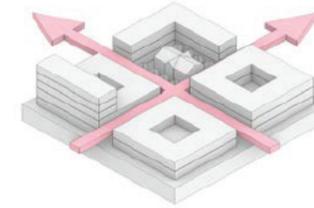
## SETZUNG UND STRUKTURIERUNG



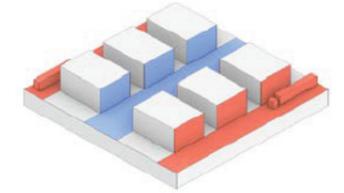
STÄDTEBAULICHER AKZENT  
DURCH HOCHHAUS



STÄDTEBAULICHER AKZENT  
DURCH BAUSTEINE DER  
IDENTITÄT

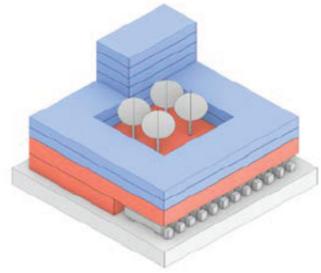


AUSRICHTUNG AN  
FREIRAUM

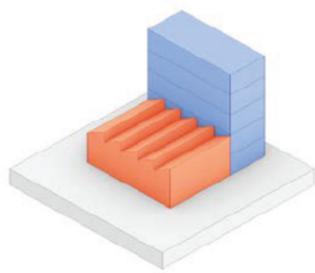


AUSBILDUNG VON  
URBANER UND  
PRODUKTIVER STADTSEITE

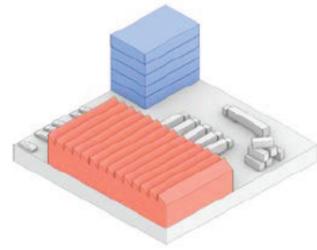
## SICHERUNG A-GEWERBE



ÜBERBAUT

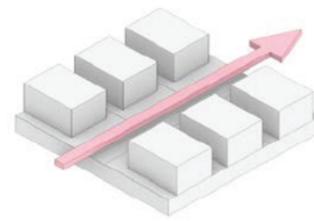


ERGÄNZT

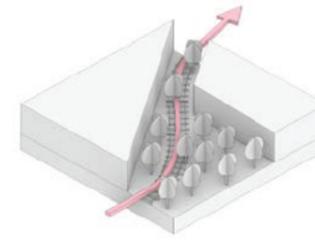


INTEGRIERT

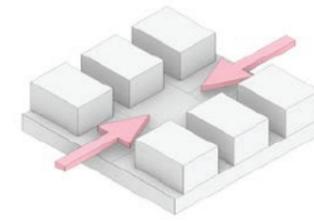
## AKTIVIERUNG ÜBERGEORDNETER QUALITÄTEN



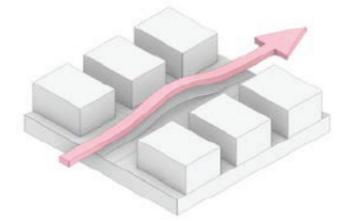
BESTEHEND



UMNUTZUNG  
BESTEHENDER  
STRUKTUREN

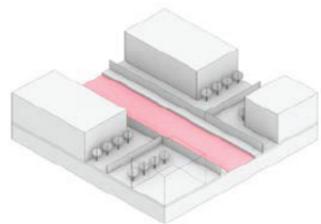


SCHAFFUNG NEUER  
VERBINDUNGEN

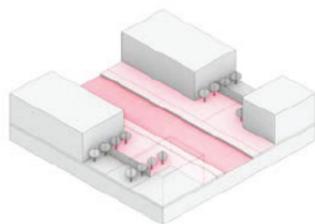


ÜBERBRÜCKUNG

## REDUKTION DES FLÄCHENVERBRAUCHS

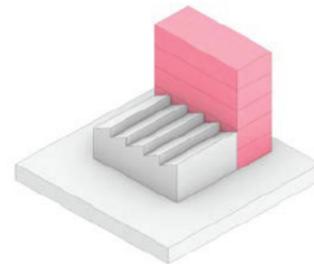


VON DER TRENnung AN  
DEN PARZELLENGRENZEN

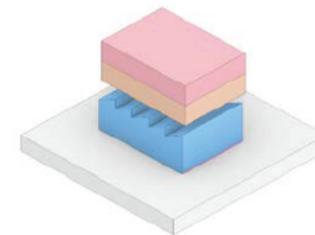


ZUR NUTZUNG  
GEMEINSCHAFTLICHER  
FREIRÄUME

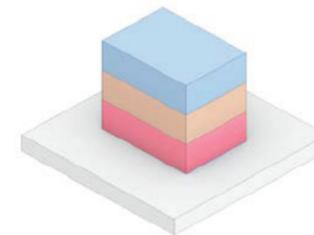
## VIELFALT DURCH NACHVERDICHTUNG



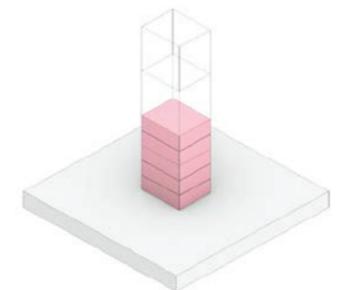
ERGÄNZUNG



ÜBERBAU



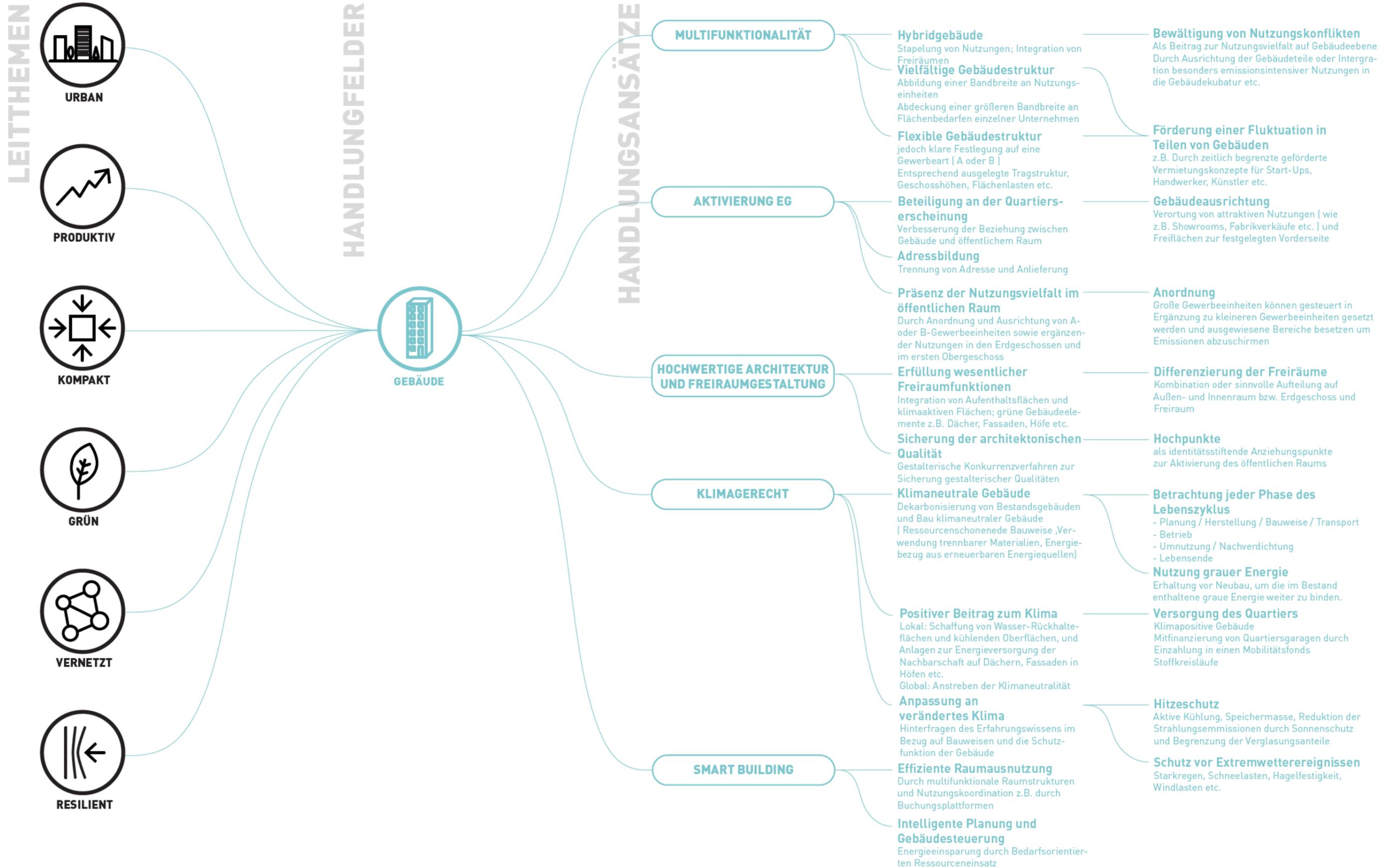
HÖHENENTWICKLUNG



HOCHHAUS

# VISIONBOARD STÄDTEBAU







## Behutsame Steigerung der baulichen Dichte & Einführung von Multifunktionalität auf Gebäudeebene.

### DO

#### Hybride und flexible Gebäudestrukturen

- ermöglichen einer Nutzungsmischung innerhalb eines Gebäudes
- Flexibilität der Nutzung der Gebäude erhöhen
  - doppelte Geschosshöhen in den Bereichen des A-Gewerbes
  - höhere Flächenlasten bis 1.000 kg/m<sup>2</sup>, minimaler Grundausbau und angepasste Verkehrsflächen

#### Steuerung der Durchmischung

- Sicherung der Abbildbarkeit einer Vielfalt an Nutzungseinheiten des produzierenden Gewerbes  
z.B. S: 300 – 3.000qm ; M: 3.500 – 8.000qm; L: 10.000 – 30.000 qm

#### Innerstädtische Flächeneffizienz

- Erhöhung der zulässigen GFZ, Steigerung des Höhenniveaus im Quartier
- Zulassung von Hochhäusern in definierten Bereichen
- Hochhaus als identitätsstiftender Baustein
- Das verantwortungsbewusste Hochhaus: Berücksichtigung stadträumlicher und stadtklimatischer Parameter
- Zulassung gekoppelt an einen aktiven Beitrag zu gemeinschaftlichen Quartiersfunktionen

#### bewusster Umgang mit dem Gebäudebestand

- Verbindlicher Leitfaden für eine spezifische Bewertung des Gebäudebestandes im Bezug auf Erhalt oder Rückbau
- Förderung von Sanierungsmaßnahmen gemäß Leitfaden
- Fokus auf Erhalt und Integration bestehender Gewerbebetriebe
- Anforderungen an Nachhaltigkeit. Begünstigung ökologischer und nachhaltiger Bauweisen.
- Intensive Dachbegrünung und ihr Unterhalt
- Nachhaltige Baustoffwahl & Umweltfreundliche Materialwahl
- Dezentrale Energieerzeugung & -versorgung

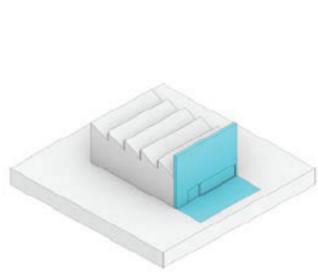
### DON'T

keine monofunktionalen und gleichzeitig unflexiblen Strukturen. Doch, neben hybriden Gebäudestrukturen sind auch weiterhin monofunktionale Strukturen notwendig.

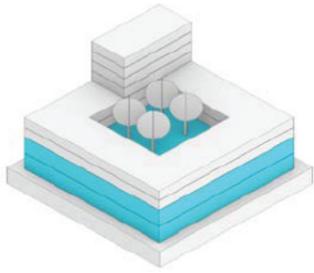
kein Rückbau, bei vorhandenem Weiternutzungspotenzial

## BAUSTEINE GEBÄUDE

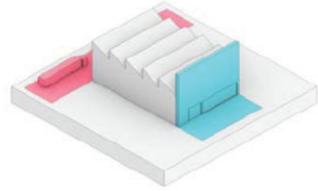
### AKTIVIERUNG EG



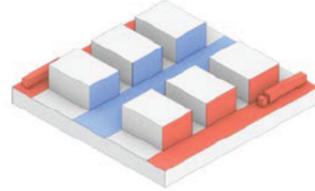
PRÄSENZ DER NUTZUNG  
IM STADTRAUM



PRODUZIERENDES  
GEWERBE IM EG

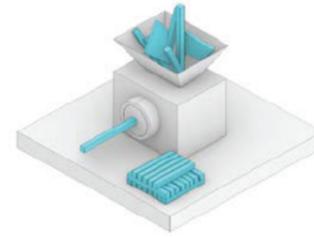


TRENNUNG VON ADRESSE  
UND ANLIEFERUNG

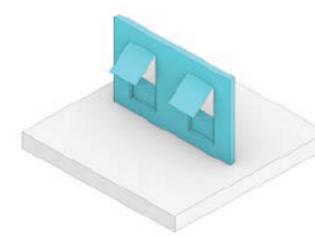


AUSBILDUNG VON URBANER  
UND PRODUKTIVER  
STADTSEITE

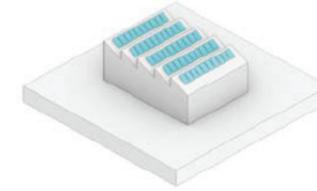
### KLIMAGERECHT



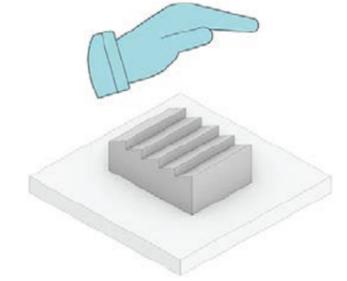
GEBÄUDEKREISLAUF  
RESOURENSCHONEND  
DENKEN



EMISSIONSFREIEN  
HITZESCHUTZ PLANEN

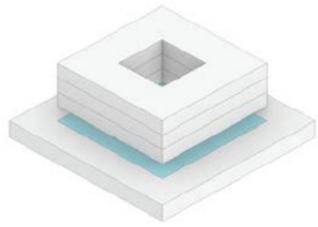


EMISSIONSFREIE  
GEBÄUDETECHNIK

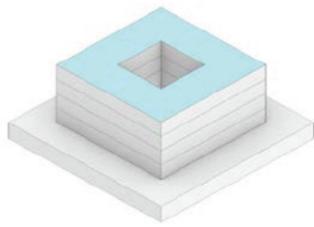


ERHALT VOR  
NEUBAU

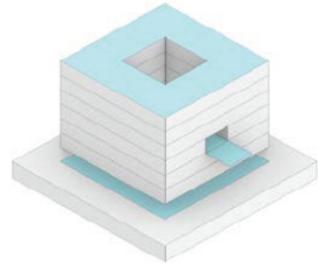
### FREIRAUM



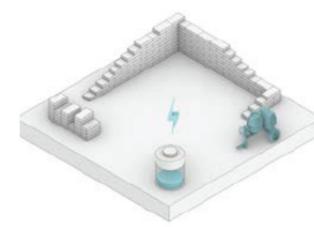
ÖFFENTLICHES  
ERDGESCHOSS



ÖFFENTLICHES DACH /  
OBERGESCHOSS



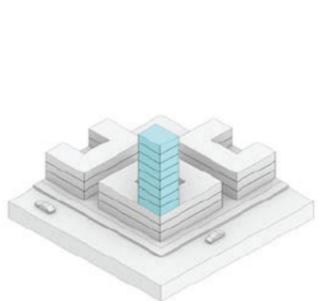
ÖFFENTLICHE DURCHWEGUNG  
DURCH DEN STADTBAUSTEIN



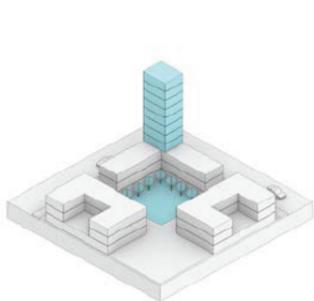
NUTZUNG GRAUER ENERGIE

### TYOLOGIE HOCHHAUS

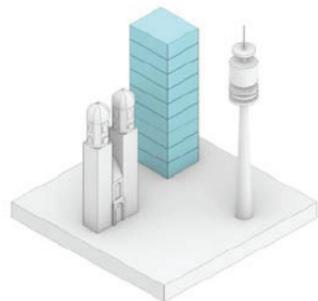
Unter Voraussetzung besonderer Qualitätsanforderungen



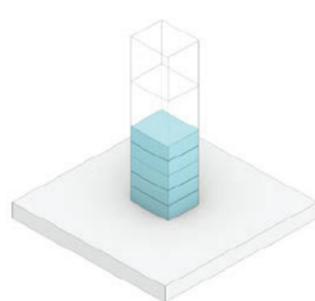
HOCHHAUS ALS  
STÄDTEBAULICHES  
GESTALTUNGSMITTEL



VERDICHETES  
HOCHHAUS ERMÖGLICHT  
FREIRÄUME

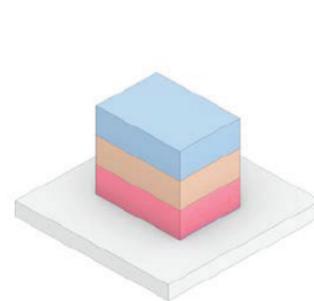


VERANTWORTUNGSBEWUSSTES  
HOCHHAUS IM KONTEXT DER  
STADT

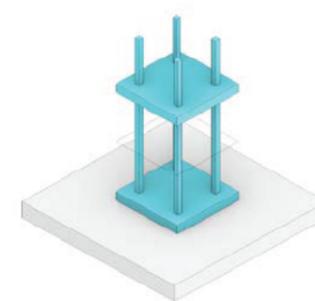


UNTERSCHIEDLICHE  
HÖHENENTWICKLUNG

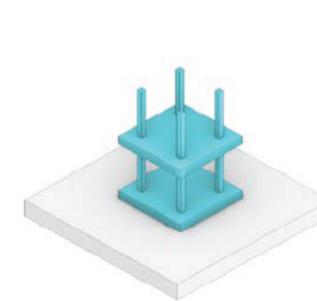
### HYBRIDE UND FLEXIBLE GEBÄUDESTRUKTUR



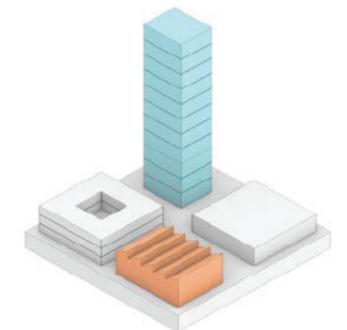
NUTZUNGSMISCHUNG



DOPPELGESCHOSSIGKEIT  
FÜR GEWERBE



MINIMALER  
GRUNDAUSBAU UND  
HOHE FLÄCHENLAST

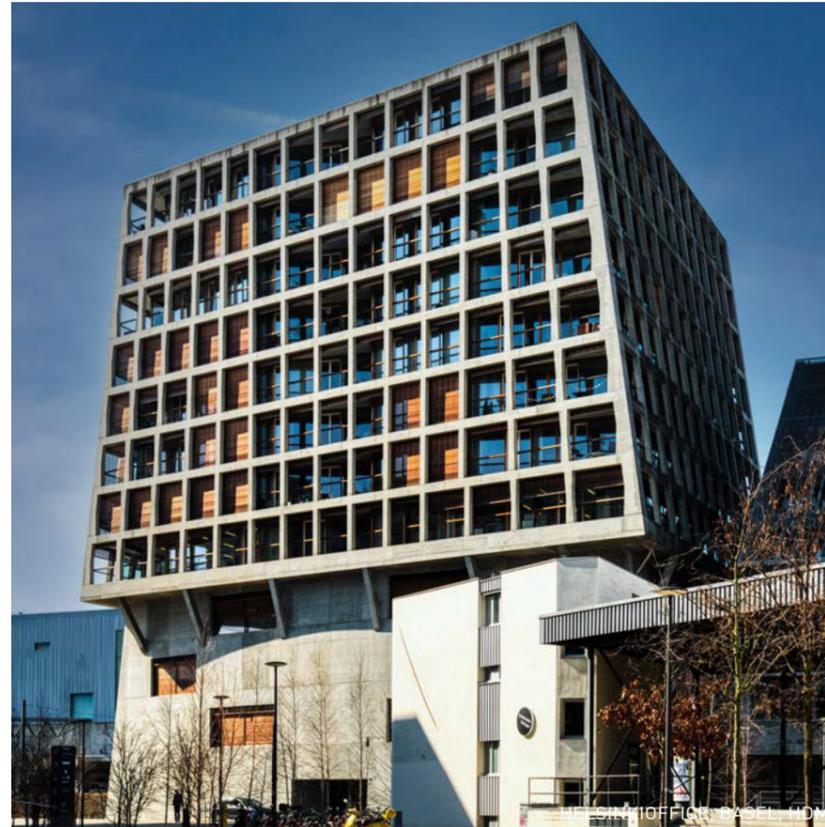


VIELFÄLTIGE  
NUTZUNGSGRÖSSEN-  
UND TYPOLOGIEN

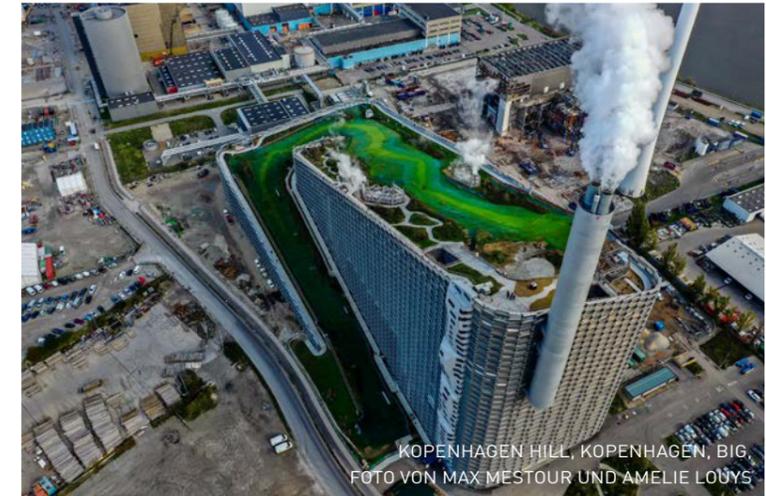
# VISIONBOARD GEBÄUDE



TRANSITLAGER, BASEL, BIG



OFFICE REBEL, DEN



KOPENHAGEN HILL, KOPENHAGEN, BIG  
FOTO VON MAX MESTOUR UND AMELIE LOUYS



BELLVUE DI MONACO, MÜNCHEN, HERNER RIEHL



SEESTADT ASPERN, BERGER PARKKINEN, QUERKRAFT, WIEN, HERTHA HURNAUS



BOSCO VERTICALE, MAILAND, BOERI STUDIO

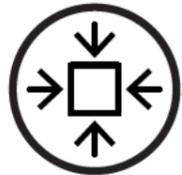
LEITTHEMEN



URBAN



PRODUKTIV



KOMPAKT



GRÜN



VERNETZT



RESILIENT

HANDLUNGSFELDER



FREIRAUM

HANDLUNGSANSÄTZE

QUALITÄT & QUANTITÄT

- Steigerung der Qualität**  
Steigerung der Freiraum- & Aufenthaltsqualität im Quartier, Steigerung der Arbeitsplatzqualität
- Ökologische Aufwertung**  
Steigerung der Freiflächenqualitäten im Hinblick ökologischer Belange; Grünflächen klimaökologisch gestalten; Dachflächen und Fassaden ökologisch begrünen
- Unterschiedliche Freiraumfunktionen**  
Aufenthalt, Bewegung, Stadtklima, Regenwasser und Lebensraum
- Vielfältiges Angebot an Freiräumen in Bezug auf Größe, Qualität und Ausstattung**  
Steigerung & Diversifizierung des Angebots

IDENTITÄT & ABLESBARKEIT

- Freiräume zonieren und Identitäten ablesbar machen**  
Straßenraumprofile durchgrünen, entsiegeln; Vorzonen/Gebäudevorfeld mit einheitlichen Regeln gestalten, Entwicklung klarer Freiraumstrukturen durch klare Raumkanten
- Gewerbegebietseigene Freiraumelemente und Gestaltungssprache einführen**  
Steigerung der lokalen Identität

INTEGRATION, VERNETZUNG & AKTIVIERUNG

- Grünräume verbinden**  
Quartiersübergreifende Grünverbindungen schaffen; Freiraum an bestehende Netzwerke anknüpfen; Kopplung der Freiräume zwischen Nachbarn
- Neue Freiräume innerhalb baulicher Strukturen**  
Vernetzen des Innen und Außen. Integration von Grün- und Freiräumen in und auf den Gebäuden und Baufeldern
- Public Private Partnership Deal**  
Benutzung gegen Pflege und Aufwertung
- Aktivierung von Freiraumpotenzialen**  
Aufgreifen Gestaltung, Vernetzung von Flächen zur Freiraumnutzung

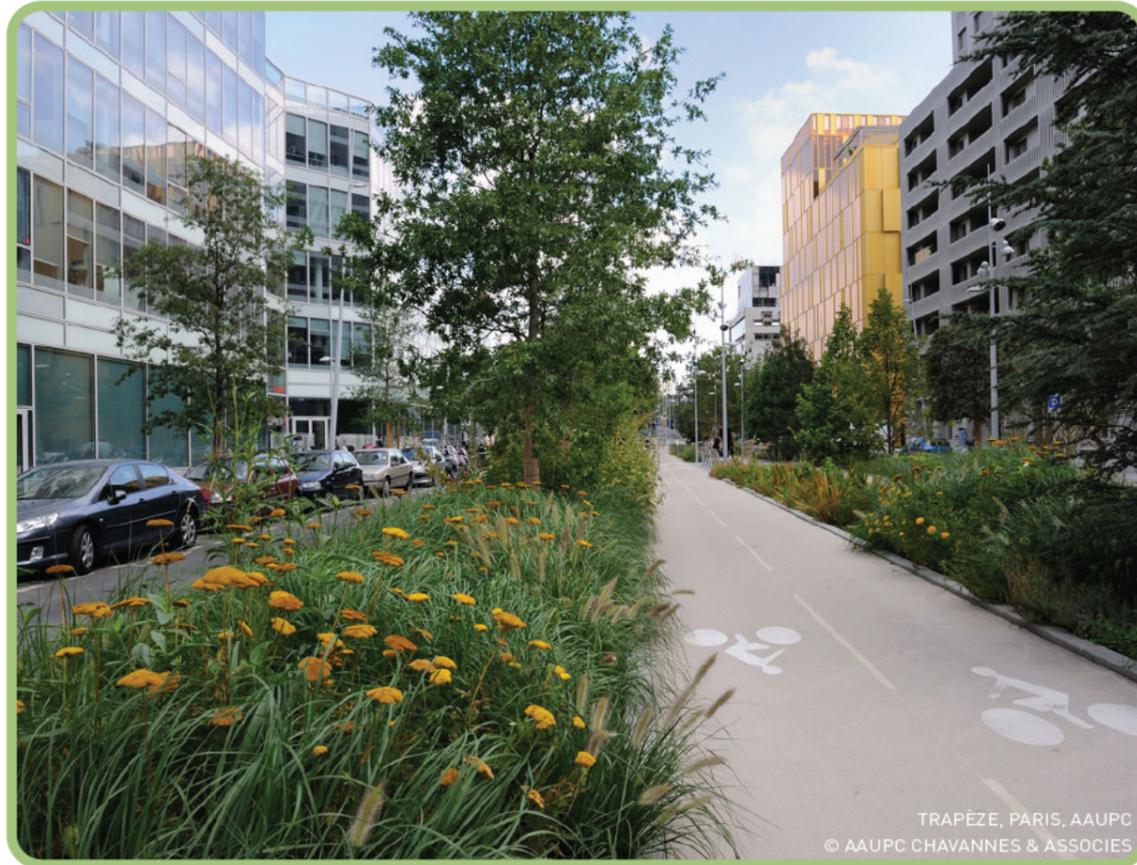
KLIMAAANPASSUNG

- Hitzeschutz**  
Potentialraum Gewerbegebiet als "Kühler Stadtbaustein" "Grüne Lunge"
- Schwammstadt**  
Anpassung und Speicherfähigkeit bei Regen und Starkregenereignissen
- aktiver Schutz und Pflege**  
Lokale Versickerung, Bewässerung von Stadtgrün, Nutzung des aufgefangenen Regenwassers
- Anpassung der Vegetation und Pflanzarten**  
Anpassung / Systeme, welche klimatische Veränderungen aushalten

DIVERSITÄT

- Gewerbegebiete als "Urbane Wildnisflächen"**  
Potentialräume für Eidechsen, Bienen und weitere Tier- und Pflanzenarten, Artenvielfalt erhöhen, Lebensräume bieten
- Multifunktionale Freiräume**  
Nutzungswandel im Hinblick auf Lang- und Kurzfristigkeit ermöglichen, vielfältige und zeitgleiche Nutzung offerieren

- Berücksichtigung von Nutzerbedürfnissen**  
Bedarfsgerechte Planung
- Berücksichtigung des Klimawandels**  
Aktuelle und zukünftige Umweltfaktoren in Gestaltung integrieren
- Schaffung von Freiräumen durch Funktionsverlagerung**  
Verlagerung der Anlieferfunktion auf nicht-repräsentative Gebäudeseiten
- Straßenräume als Freiräume gestalten**  
hohes Potential durch Möglichkeit der Aufwertung des Straßenraums, Ausformulierung repräsentativer Freiräume und Einbindung der EG-Zonen an Gebäudeseiten
- Bündelung der Bedürfnisse der Eigentümer zur Schaffung eines höheren Nutzungsangebotes**  
Zentrales Parkieren, gemeinsame Aufenthaltsorte und Bewegungsflächen
- Schaffung von Freiflächen unterschiedlicher Wirkungsradien**  
S – Pockets  
M – Parklets  
L – Plätze  
XL – übergeordnete Verbünde
- Slow Mobility**  
Langsamverkehrsverbindung für Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV ausbilden
- Nutzung von Dachflächen**  
intensive Begrünung, Dachterrassen
- Einbezug von Privatgrund**  
Nutzung von Abstands-, Parkplatz, Dach- und eingefriedeten Flächen
- Potenzialräume nutzen**  
Dachflächen nutzbar machen; Raum schaffen durch Stapelung des Parkierens; Abstandsflächen aktivieren; Aufenthalts- und Bewegungsflächen entsiegeln, begrünen und Retentionsflächen schaffen; Erschließung der einzelnen Parzellen optimieren
- Verschattung im Stadtraum**  
Spielplätze, Straßen, Plätze, Haltestellen
- Albedo erhöhen**  
sich stark aufheizende Flächen vermeiden
- Klimabäume**  
Pflanzen mit genügend Resilienz
- Blau-Grüne Dächer**  
Ausbilden von Biodiversitätsdächern mit Möglichkeit der gleichzeitigen Energiegewinnung
- Multicodierte Grünflächen schaffen**  
Grünflächen mehrschichtig bespielen und/oder ruhen lassen
- Freiraumsharing**  
Neues Konzept der Stadtnutzung; Nutzungsdauer des Freiraums durch Bespielung erhöhen



## Aufenthaltsqualität und aktiver Beitrag zum Stadtklima als wesentliche Funktion von Grünflächen.

### Aufenthaltsqualität und aktiver Beitrag zum Stadtklima als wesentliche Funktion von Grünflächen.

#### DO

##### Übergeordnete Vernetzung

- räumliche Vernetzung neuer Freiräume mit paralleler Anbindung an klimatisch wichtige & freiräumlich bedeutsame städtische Verbindungen
- Schaffung eines zusammenhängenden und in die umgebenden Stadtteile angebotenen Freiraumgefüges
- öffentlicher Raum als Orte der informellen Vernetzung
- Informieren der Eigentümer über Zugewinn durch klimafreundliches Handeln
- Einführung von gebietsbezogenen Ökokonten als Anreiz- & Ausgleichsystem für bauliche Weiterentwicklung des Quartiers

##### Resilienz erhöhen

- Steigerung der Artenvielfalt (Urbane Wildnisflächen schaffen)
- Aufnahmefähigkeit von Starkregenereignissen durch Etablierung des Konzepts „Schwammstadt“
- aktiver Schutz & Pflege der Grünstrukturen
- Bewertung der Grünstruktur & entsprechende Steigerung des Bestands an klimaresistenten Bäumen und Grünstrukturen
- Beschattung im öffentlichen und privaten Raum durch Bäume, Sonnensegel und Warthäuschen
- Erhöhung der allgemeinen Albedo durch Verwendung heller Materialien auf öffentlichen Plätzen und privaten Freiflächen

##### Entsiegelung

- Entsiegelung der Parzellen durch gezielte Senkung der GRZ bei gleichzeitiger Erhöhung der GFZ
- Reduktion des Flächenanteils von Verkehrswegen durch Bündelung der Mobilität und Ausbau von Quartiersgaragen
- Entsiegelung großflächiger & monofunktionaler Außenparkplätze, hochversiegelter Verkehrsflächen, Dach- & Fassadenflächen

##### Aktivierung der Qualitäten

- Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzungsmöglichkeiten
- Aktivierung ungenutzter Freiflächenpotenziale für die Öffentlichkeit und Arbeitnehmer durch Kooperationen von Betrieben und Stadt
- Qualifizierung der Straßenräume
- Freiraum als Steigerung der Arbeitsplatzqualität
- Regeln für die Vorzonen im Übergang zum öffentlichen Raum einführen

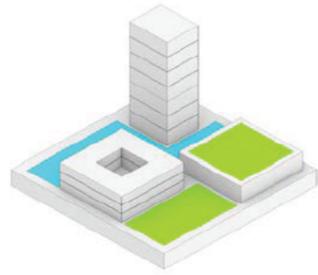
#### DON'T

##### keine Flächenverschwendung

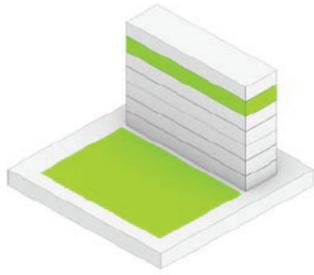
- kein ungenutztes "Abstandsgrün"
- keine monofunktionalen Freiräume ausbilden
- keine Versiegelung der Vorzonen
- keine weitere Zerschneidung der Lebensräume durch Verkehrsstrukturen
- Vermeidung von Ausbildung doppelter Erschließungswege

# BAUSTEINE FREIRAUM

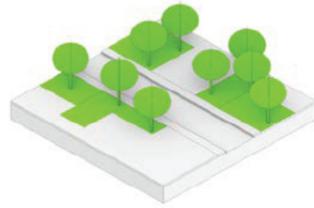
## AKTIVIERUNG DER QUALITÄTEN



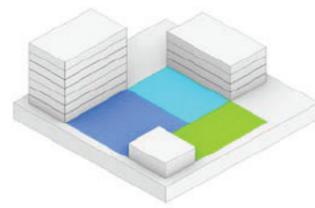
ZUGÄNGLICHER UND VIELFÄLTIGER FREIRAUM



STEIGERUNG DER ARBEITSPLATZQUALITÄT

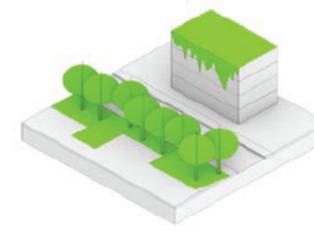


STRASSENRAUM = FREIRAUM

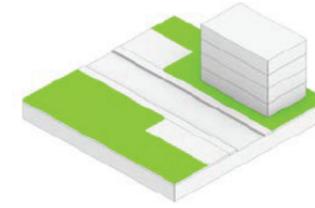


AKTIVIERUNG HIN ZU GEMEINSAMEN FREIRAUM

## RESILIENZ ERHÖHEN



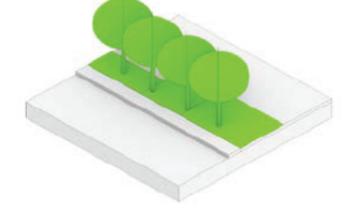
DER KLIMA-BAUSTEIN



AKTIVER SCHUTZ & PFLEGE



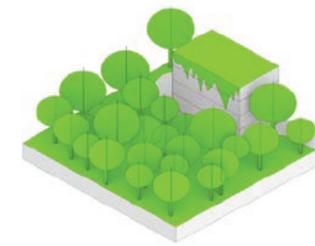
SCHWAMMSTADT



BESCHATTUNG IM ÖFFENTLICHEN RAUM



ERHÖHUNG DER ALBEDO

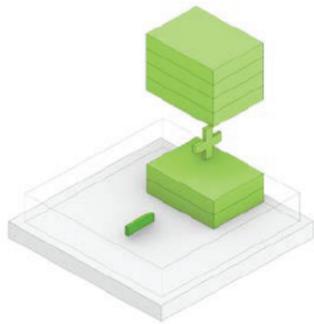


URBANE WILDNIS

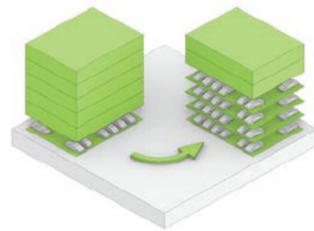
## ENTSIEGELUNG



ENTSIEGELUNG VERKEHRS- UND PARKPLATZFLÄCHEN



BÜNDELUNG MOBILITÄT

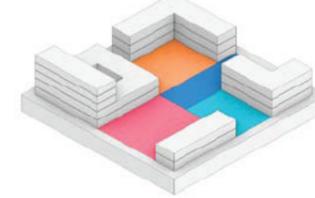


SENKUNG GRZ BEI ERHÖHUNG GFZ

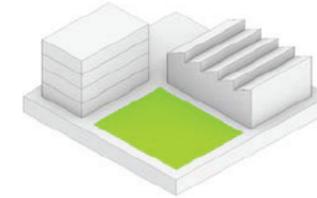
## VERNETZUNG



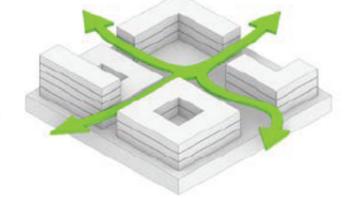
VERKNÜPFUNG NEUER UND BESTEHENDER FREIRÄUME



FREIRAUMGEFÜGE GEBIETSGEWERBEBEZIEHUNG



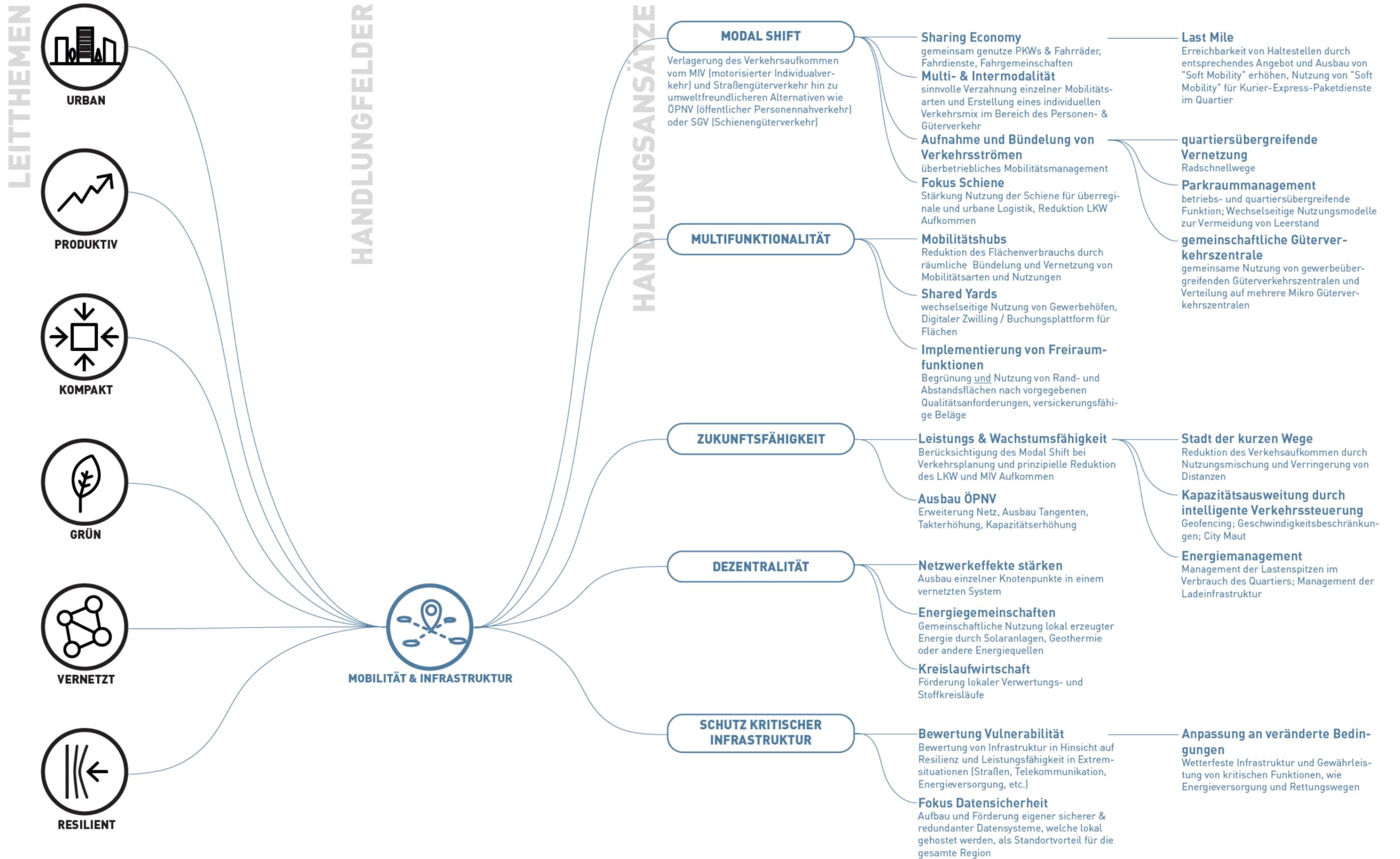
GEBIETSINTERE ÖKOKONTEN



FREIRAUM ALS INFORMELLER VERNETZER

# VISIONBOARD FREIRAUM





## Rückblick

### Deutschland 2008 (Jahr der aktuellen Stellplatzsatzung):

- kein Pariser Klimaabkommen
- kein Beschluss über Atomausstieg
- kein Beschluss über Kohleausstieg
- Anzahl E-Fahrzeuge unter 2000 Einheiten ( heute über 365.000 )
- vor Aufnahme des Testbetriebs von DriveNOW und Car2Go
- gescheiterter Gesetzentwurf zur Einrichtung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum
- vor dem ersten Entwurf des Radlentscheids in München

## Ausblick

### Ziele & Kernpunkte Mobilitätsstrategie 2035 (Stadtratbeschluss Entwurf 2021 ; Verabschiedung vsl. 2022):

- Bis 2025 80% alle Verkehre abgasfrei, bis 2035 klimaneutral
- ÖV Anteil Modal Split 30% bis 2035 (Modal Shift Pendelverkehr!)
- Hochwertige Infrastruktur für Fahrräder und E-Bikes (Jedes 3. verkaufte Rad ist ein E-Bike)
- „Leitindikator Flächeneffizienz“ für Verkehrsträger auch auf Güterverkehr und Logistik anwenden
- Preisliche Anreize zur Verkehrssteuerung werden in Erwägung gezogen sobald die bundesrechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden (Verteuerung Parklizenzen, City Maut)
- On-demand Angebote fördern (Etablierung eines Mobilitätsfonds)
- Ausbau Radwege und Anbindung an Radschnellwege
- ÖPNV ist dramatisch unterfinanziert, größte Haushaltskrise seit dem 2. Weltkrieg
- Pilot-Anwendung des „Münchner Mobilitätsmonitors“ und Entwicklung von angepassten Prognosefällen bzw. prognostischen Wirkungsabschätzung von Push/Pull-Maßnahmen (in Entwicklung bis 2022)



## Neubetrachtung der Planungsansätze zukünftiger Mobilität – Neudenken statt Fortschreiben.

### DO

#### Siedlungsentwicklung & -verdichtung von der Verkehrszunahme abkoppeln

- Verkehrsgutachterliche Annahmen an verkehrspolitischen Zielsetzungen ausrichten
- Prognosenullfall nicht an aktuellem Mobilitätsverhalten ausrichten und linear entsprechend dem Stadtwachstum nach vorne projiziert

#### Aktualisierung der Stellplatzsatzung (Stand 2008)

- unter Einbezug zeitgemäßer Mobilitätskonzepte (Sharing, Quartiersgaragen, Mobility Hubs etc.) auf ein angemessenes zukunftsfähiges Maß

#### Deutliche Erhöhung des ÖPNV Anteils am Modal Split

- ÖPNV Netz ausbauen gemäß Planung zur Kapazitätsmaximierung (Infrastruktur)
- Erreichbarkeit optimieren durch „Last mile“ Lösungen von den Haltestellen (Rufbusse, MVG Räder, Werksfahräder...)
- Kapazitätsgrenzen durch neue Mobilitätsangebote ausweiten
- Beteiligung der Entwickler an ÖV-Erschließungskosten durch verpflichtende Stellplatzablöse oder Einzahlung in einen Mobilitätsfond

#### Quartiersübergreifendes & individuelles Mobilitätskonzept

- Lastspitzen im Pendelverkehr schleifen
- Baugenehmigung an BMM Konzept auf Basis von Mobilitätsbudgets knüpfen (zur Kompensation der Stellplatzverknappung)
- betriebsübergreifende Mobilitätskonzepte und Infrastrukturnutzung
- gemeinsamer Betrieb von Mobilitätshubs
- Etablierung einer übergeordneten Flächen- und Fahrzeugbörse zur kurzfristigen Vermittlung von temporären Flächen als Zwischenlager, Puffer oder Ausweichflächen sowie Last-, Nutz- und Rangierfahrzeuge

#### Stadtverträglichen Güterverkehr

- Fördern von schienenbasierten Lieferverkehren (Cargo-Trams, S- Bahntrasse)
- Etablierung von MikroGVZs (kleinere Logistik-Hubs) zur Reduktion des Schwerlastverkehrs und Versiegelung durch Verladehöfe
- Bündelung von Nahlogistik durch Logistik-Hubs im Quartier (Güterverkehr & KEP-Bereich)

### DON'T

#### keine Extrapolation anhand vergangener Entwicklungen

- weiterer Kapazitätsausbau des Straßennetzes und Ausbau zu Ungunsten des Radverkehrs
- Monofunktionalität von Flächen ruhenden Verkehrs
- Wachstum der straßengebundenen Mobilität als Berechnungsgrundlage des zukünftigen Verkehrsaufkommens

# BAUSTEINE MOBILITÄT & INFRASTRUKTUR

## QUARTIERÜBERGREIFENDES MOBILITÄTSKONZEPT

REDUZIERUNG / VERMEIDUNG MIV VERKEHRE

GROSSE EBENERDIGE PARKPLATZFLÄCHEN VERMEIDEN

GEMEINSAME GARAGEN UND STAPELUNG

ÖPNV-NETZ AUSBAUEN

RAD- UND FUSSWEGENETZ AUSBAUEN

ERREICHBARKEIT VERBESSERN

MULTIMODALITÄT FÖRDERN, LAST MILE AUSBAUEN

MOBILITÄTS-HUBS VERNETZEN

## BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

LASTSPITZENVERMEIDEN - GLEITZEITEN

REDUZIERTER STELLPLATZSCHLÜSSEL (1STP / 100QM) UND PARKRAUMMANAGEMENT

MODEL SPLIT, 30% ÖPNV, 80% UMWELTVERBUND

MODELL-NULL-RECHNUNG

## STADTVERTRÄGLICHER GÜTERVERKEHR

LOGISTIK HUBS, MICRO GVZS

FOKUS SCHIENE

WHITE-LABEL LOGISTIK

## SYNERGIEN IN DER RESSOURCENPRODUKTION

ENERGIEGEMEINSCHAFT (STROM UND WÄRME)

KREISLAUFWIRTSCHAFT

KOLLEKTIVE ABFALLVERWERTUNG

GETEILTE FLÄCHEN



LUCHTSINGEL BRÜCKE, ROTTERDAM, ZUS. ZONES URBAINES SENSIBLES



TRANSBAY TRANSIT CENTER, SAN FRANCISCO  
VON PELLI CLARK PARTNERS, FOTO VON JASON O'REAR



030 PROJECTION OF THE PLACE DE LA CONCORDE FROM THE STUDY  
CHAMPS-ÉLYSÉES — HISTORY AND PERSPECTIVES CONDUCTED BY PCA-STREAM



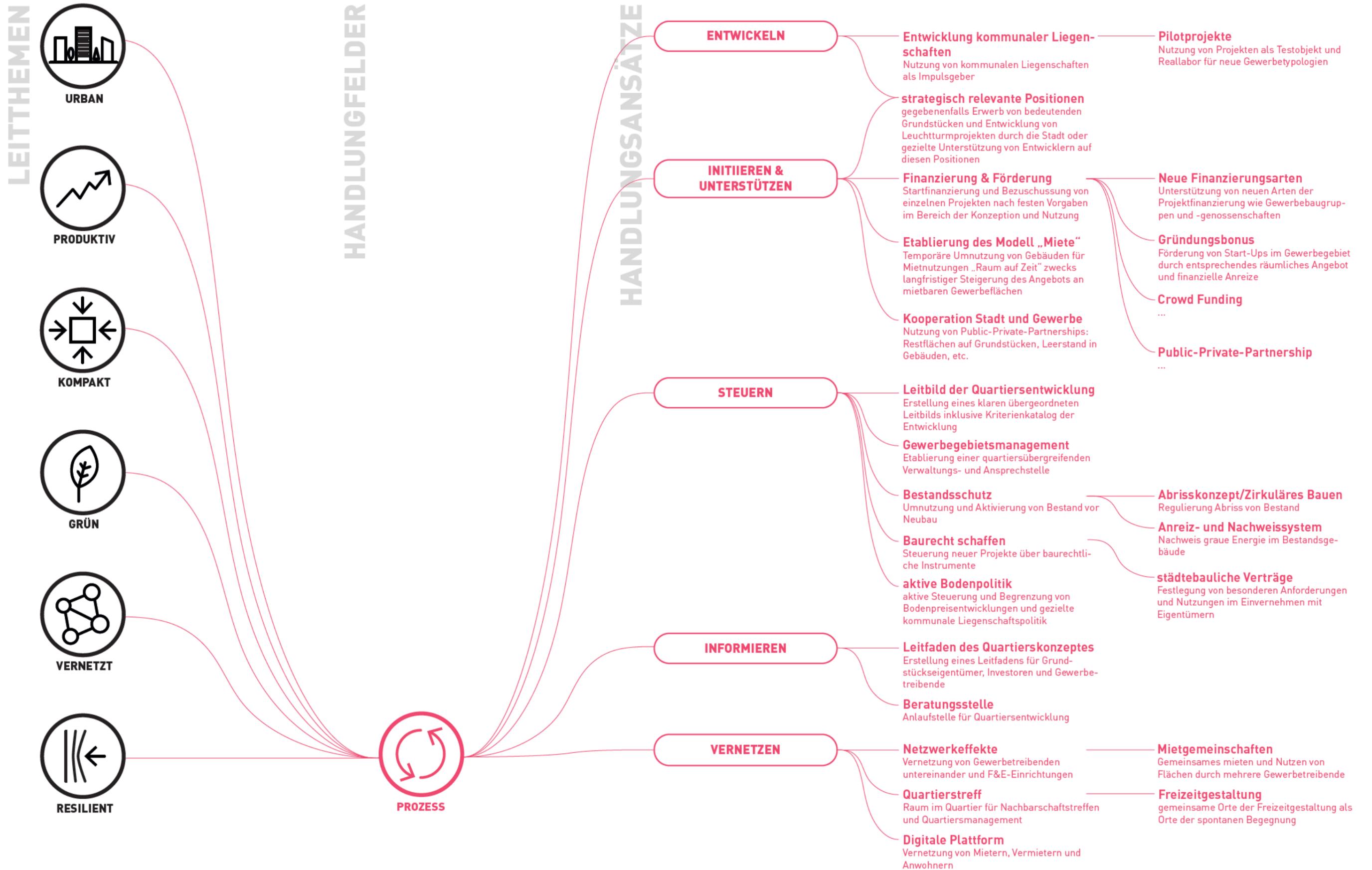
HIGHLINE, NEW YORK



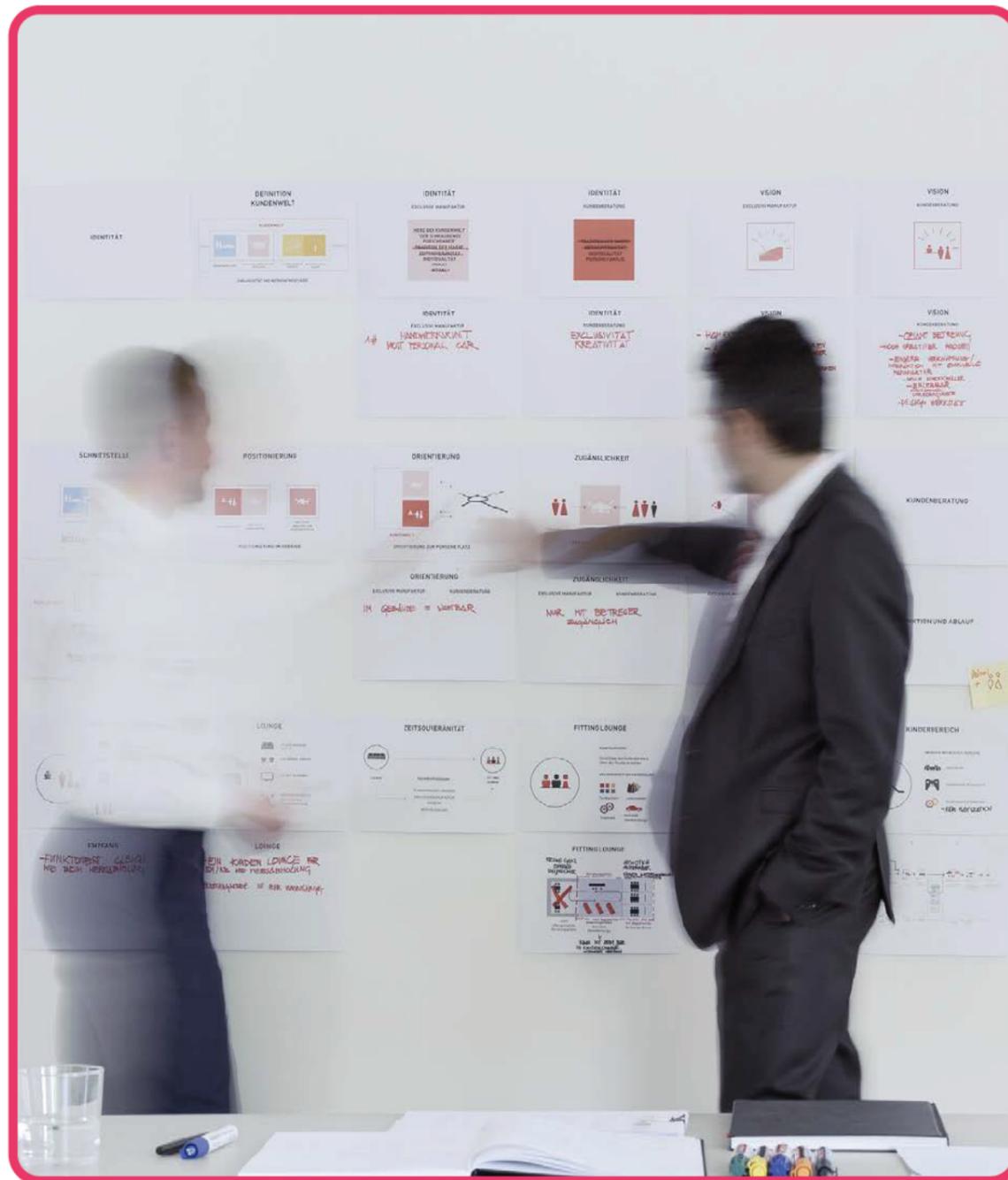
TRANSBAY TRANSIT CENTER, SAN FRANCISCO  
VON PELLI CLARK PARTNERS, FOTO VON JASON O'REAR



MUSEUM GARAGE, MIAMI,  
FOTO VON ALEJANDRO ARCEO FERIA AUF UNSPLASH



## Aktive Steuerung der Entwicklung durch Vernetzung und Beratung.



### DO

#### Leitbild der Quartiersentwicklung durchsetzen

- Klares Kommunizieren des Leitbilds für das jeweilige Gebiet. frühzeitige Einbindung aller relevanten Akteure
- Einführung eines Kriterienkatalogs für Quartiersentwicklung.
- Anreiz zur Beteiligung an Quartiersprojekten durch Baurechtsschaffung
- Stadt als Impulsgeber durch Entwicklung kommunaler Flächen & gezielte Eingriffe an Schlüsselpositionen

#### Weiterentwicklung des vorhandenen (Gewerbe-) Quartiersmanagements

- Einrichtung einer gebietspezifischen, digitalen Plattform für Grundstückseigentümer, Gewerbetreibende, Investoren und Interessenten zwecks Information und Vernetzung
- übergeordnete Anlaufstelle
- Koordination von Projekten und übergeordneter Entwicklung
- Betreiber der digitalen Plattform

#### Etablierung von Gewerbemietflächen

- Aufzeigen der Wirksamkeit in Beispiel- und Pilotprojekten
- Entwicklung und Pflege eines digitalen Zwillings des gesamten Gewerbegebiets
- Bereitstellung einer digitalen „white label“ Buchungs- und Abrechnungsplattform
- Vermeidung von Leerstand und Minimierung der Flächenversiegelung

#### Entwicklung eines adaptierten Prognosenullfalls der Mobilität

1. Festlegen des baulichen Maßes (und mehrere Entwicklungsstufen davon)
2. Festlegen des Nutzungs-Mixes (szenarienbasiert mit verschiedenen Mischungsverhältnissen)
3. Ableiten von Belegungsraten
4. Ableiten von Verkehrsmengen (Wegen) und -spitzen
5. Ableiten von Wegenanteilen gemäß Ziel Modal-Split

#### Mechanismen zur Verhinderung von Spekulation & Verdrängungseffekten

- Forcieren von Beteiligung der Akteure im Quartier an gemeinschaftlichen Funktionen durch Anreizsystem
- Bindung an Kontingent von Mietflächen
- Abschöpfung leistungsloser Bodengewinne
- Schutz bestehender produzierender Betriebe
- Begrenzung / Bindung der Mieten an Bestandspreise

### DON'T

#### keine bedingungslose Vergabe

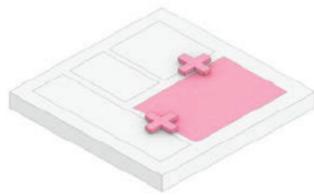
- keine Vergabe von Baugenehmigungen ohne konzeptuale Übereinstimmung mit Leitziel der Rahmenplanung / produktiven Stadt

# BAUSTEINE PROZESS

## ENTWICKELN

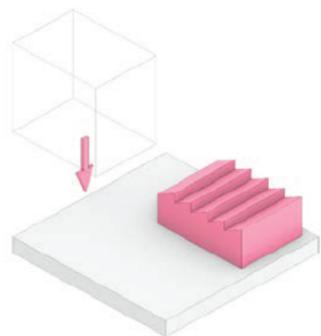


INSPIRIEREN

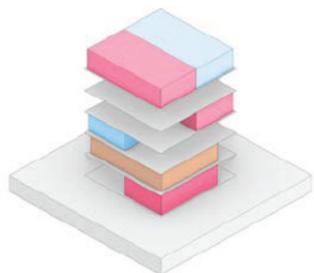


ERWERBEN

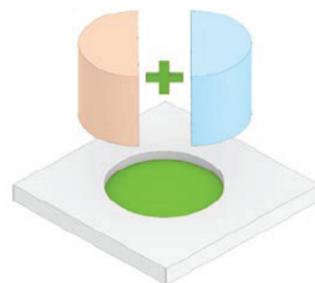
## INITIIEREN + UNTERSTÜTZEN



ENTWICKLER  
ZUSAMMENBRINGEN

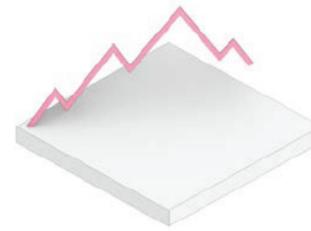


MIETFLÄCHEN  
ETABLIEREN

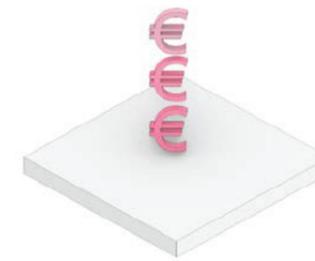


DIGITALE PLATTFORM ZUR  
VERNETZUNG

## STEUERN



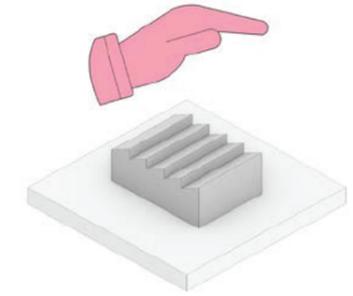
MONITORING



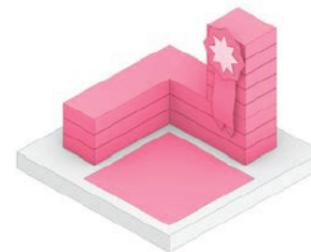
CO-FINANZIERUNG



ÜBER KRITERIENKATALOG  
STEUERN



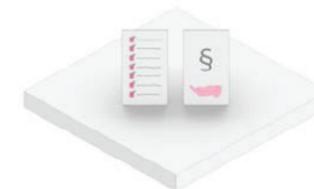
BESTANDSSCHUTZ



QUALITÄTSSICHERUNG DURCH  
WETTBEWERBE

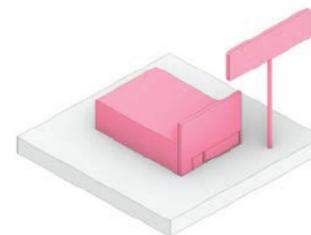


AKTIVE  
BODENPOLITIK

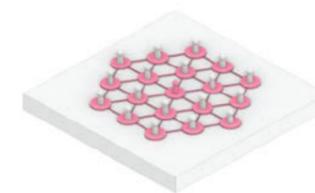


ANREIZ UND  
NACHWEISSYSTEM

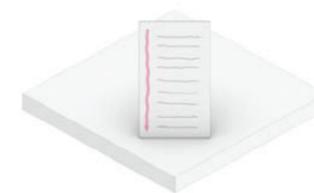
## INFORMIEREN + VERNETZEN



WEITERENTWICKLUNG  
QUARTIERSMANAGEMENT



NETZWERK



LEITFADEN DES  
QUATIERSKONZEPT

## ZUSAMMENFASSUNG

### PRODUKTIVES STADTQUARTIER

Das Produktive Stadtquartier entsteht aus einer Vielzahl an Akteuren. Getragen von Seiten der Stadt, der Unternehmen und Eigentümer:innen sowie weiteren Akteuren wird das produktive Stadtquartier zu einem beispielhaften Baustein der Zukunft. Die sechs folgenden Bausteine erscheinen zur Umsetzung des produktiven Stadtquartiers wesentlich.

Zuvorderst muss das produzierende Gewerbe gestärkt und geschützt werden. Unter dem Druck der Transformation darf das produzierende Gewerbe nicht verdrängt werden. Denn es leistet durch seine ortsspezifische Ausprägung einen wichtigen Beitrag zur Identität dieser Quartiere. Vielmehr muss durch Nachverdichtung der untergenutzten Flächen eine Nutzungsvielfalt entstehen, in der der produzierende Charakter um weiter verträgliche Nutzungen ergänzt wird. Nicht zuletzt neue Nutzungen schaffen eine Vernetzung zum umliegenden Stadtkörper. Die Anbindung an die Gesamtstadt muss dabei durch klimafreundliche Mobilitätsformen geschehen, die nur möglichst minimal die bereits gestresste Infrastruktur belasten. Ein Umstieg auf alternative Mobilitätsformen fördert dabei auch die Klima-Resilienz des Quartiers. Kein Thema scheint für überlebensfähige Stadtquartiere dringender, weshalb durch Verdichtung nicht zuletzt auch Freiraum geschaffen werden muss, der sowohl den Menschen vor Ort – Anwohnenden wie Arbeitenden – zugutekommt, als auch der Artenvielfalt und nicht zuletzt der klimatischen Aufwertung der Stadt.

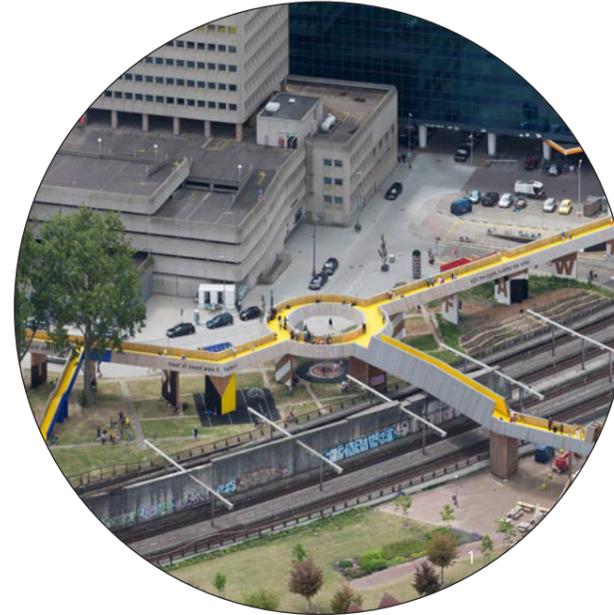
1 LUCHTSINGEL BRÜCKE, ROTTERDAM, ZUS [ZONES URBAINES SENSIBLES]

2 + 3 DESIGN : MEI ARCHITECTS AND PLANNERS / CLIENTS: AMVEST & KONDOR WESSELS VASTGOED / RENDER: VERO VISUALS

### STÄRKUNG A-GEWERBE



### VERNETZUNG



### NACHVERDICHTUNG



### IDENTITÄT



### KLIMARESILIENZ



### NUTZUNGSVIELFALT



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Seite

6	Grafik der Autoren – Vorgehensweise, Los 1	28	Abbildung abgerufen von: <a href="https://unsplash.com/photos/zw8RHleT0Os">https://unsplash.com/photos/zw8RHleT0Os</a> , Los 1	36	Bosco Verticale, Mailand, Boeri Studio, Abbildung von unsplash, Los 1	43	Luchtsingel Brücke, Rotterdam, Zones Urbaines Sensibles, Los 1
12	Grafik der Autoren – Trendanalyse urbane Gewerbegebiete, Los 1	28	Werkstatt Zon Eichen, Abbildung von unsplash, Los 1	36	Seestadt Aspern, Berger-Parkkinen, Querkraft, Wien, Hertha Hurnaus, Los 1	44	Grafik der Autoren – Bausteine Mobilität & Infrastruktur, Los 1
16	Grafik der Autoren – Leitfäden/ Regelungen/ Richtlinien, Los 1	29	Grafik der Autoren – Handlungsansätze Städtebau, Los 1	36	Helsinki Office, Basel, HDM, Foto von allmannwappner gmbh, Los 1	45	Luchtsingel Brücke, Rotterdam, Zones Urbaines Sensibles, Los 1
17	Grafik der Autoren – Gewerbeentwicklung global/ lokal, Los 1	30	Grafik der Autoren – Handlungsempfehlungen Städtebau, Los 1	36	Transitlager, Basel, Big, Foto von allmannwappner gmbh, Los 1	45	2 Bilder von: Transbay Transit Center, San Francisco, Pelli Clark Partners, Foto von: Jason O´Rear, Los 1
19	Foto von allmannwappner gmbh, Los 1	30	Kabeldistrict Delft - Mei architects and planners/ clients: Amvest & Kondor Wessels Vastgofd, Render: Vero Visuals, Los 1	36	Bellvue di Monaco, München, Hierner Riehl, Foto von allmannwappner gmbh, Los 1	45	030 Projection of the Place de la Concorde from the study Champs-Élysées, PCA-Stream, Los 1
19	Kabeldistrict Delft - Mei architects and planners/ clients: Amvest & Kondor Wessels Vastgofd, Render: Vero Visuals, Los 1	31	Grafik der Autoren – Bausteine Städtebau, Los 1	37	Grafik der Autoren – Handlungsansätze Freiraum, Los 1	45	Museum Garage, Miami, Alejandro Arceo Feria, Abbildung abgerufen von: <a href="https://unsplash.com/photos/ulnbUMCmal0">https://unsplash.com/photos/ulnbUMCmal0</a> , Los 1
20	Grafik der Autoren – Leitthemen, Abbildungen von unsplash, Los 1	32	Parking House, Kopenhagen, Jaja Architects, Foto vom Rasmus Hjortshøj, Los 1	38	Grafik der Autoren – Handlungsempfehlungen Freiraum, Los 1	45	Highline, New York, Los 1
21	Grafik der Autoren – Handlungsfelder, Abbildungen von unsplash, Los 1	32	Werk 4, München, Steidle Architekten, Foto vom allmannwappner gmbh, Los 1	38	Trapèze, Paris, AAUPC Chavannes & Associes, Los 1	46	Grafik der Autoren – Handlungsansätze Prozess, Los 1
22	Grafik der Autoren – Handlungsempfehlungen, Los 1	32	Greenbizz, Brüssel, Architectesassoc+, Los 1	39	Grafik der Autoren – Bausteine Freiraum, Los 1	47	Grafik der Autoren – Handlungsempfehlungen Prozess, Los 1
23	Grafik der Autoren – Übersicht Herangehensweise, Los 1	32	Silo Hotel, Basel, Harry Gugger, Los 1	40	Pakt Antwerp, Los 1	47	Foto von allmannwappner gmbh, Los 1
25	Grafik der Autoren – Handlungsansätze Gewerbe, Los 1	32	Zeitz Mocoa, Heatherwick Studio, Foto von Iwan Baan, Los 1	40	3 Bilder von: Jaktgatan und Lövängsgatan, Stockholm, AJ Landskap, Foto von Kasper Dudzik, Los 1	48	Grafik der Autoren – Bausteine Prozess, Los 1
26	Grafik der Autoren – Handlungsempfehlungen Gewerbe, Los 1	32	Fabrik Osloer Straße, Berlin, Dominique Hensel, Los 1	40	Innerer Garten Leutschenbach Zürich, Mavo Landschaften, Mavo GmbH, Los 1	49	Munich Urban Colab, Steidle Architekten, Foto von allmannwappner gmbh, Los 1
26	Kabeldistrict Delft - Mei architects and planners/ clients: Amvest & Kondor Wessels Vastgofd, Render: Vero Visuals, Los 1	33	Grafik der Autoren – Handlungsansätze Gebäude, Los 1	40	Sugar Mountain, München, Foto von allmannwappner gmbh, Los 1	49	Luchtsingel Brücke, Rotterdam, Zones Urbaines Sensibles, Los 1
27	Grafik der Autoren – Bausteine Gewerbe, Los 1	34	Grafik der Autoren – Handlungsempfehlungen Gebäude, Los 1	41	Grafik der Autoren – Handlungsansätze Mobilität & Infrastruktur, Los 1	49	2 Bilder von: Kabeldistrict Delft - Mei architects and planners/ clients: Amvest & Kondor Wessels Vastgofd, Render: Vero Visuals, Los 1
28	2 Bilder von: Munich Urban Colab, Steidle Architekten, Foto von allmannwappner gmbh, Los 1	34	Munich Urban Colab, Steidle Architekten, Foto von allmannwappner gmbh, Los 1	42	Grafik der Autoren – Handlungsempfehlungen Mobilität & Infrastruktur, Los 1	49	Grafik der Autoren, Los 1
28	Kabeldistrict Delft - Mei architects and planners/ clients: Amvest & Kondor Wessels Vastgofd, Render: Vero Visuals, Los 1	35	Grafik der Autoren – Bausteine Gebäude, Los 1	43	Grafik der Autoren – Handlungsempfehlungen Mobilität & Infrastruktur, Los 1	49	Werkstatt, Abbildung von unsplash, Los 1
		36	Kopenhagen Hill, Kopenhagen, Big, Foto von Max Mestour und Amelie Louys, Los 1				

## **LOS 2A**

GEWERBEBAND FRANKFURTER RING

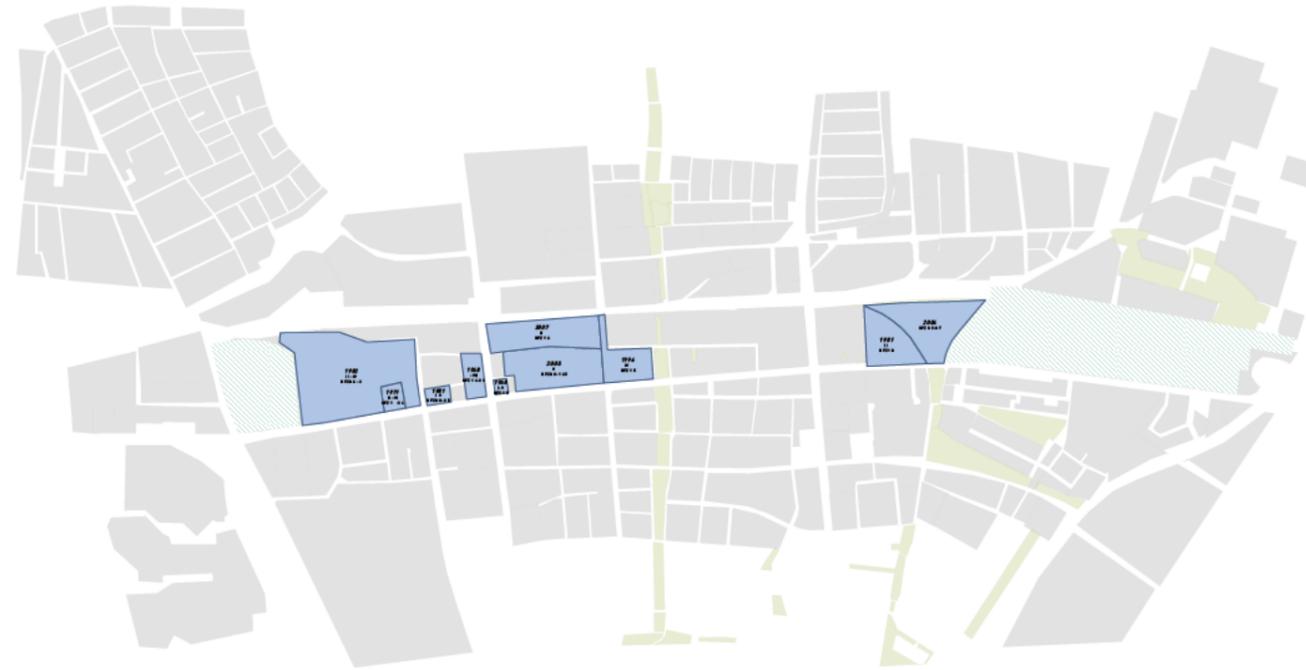
## INHALT

<b>ANALYSE NACH LEITTHEMEN</b>	GRUNDLAGEN	53
	PRODUKTIV	56
	KOMPAKT	58
	GRÜN	60
	VERNETZT	63
	RESILIENT	65
<b>SCHLUSSFOLGERUNG</b>	BESTANDSAUFNAHME	68
	QUARTIERE DER UMGEBUNG	69
	QUARTIERE DES PRODUKTIVEN STADTQUARTIERS	70
	ENTWICKLUNG DER STADSILHOUETTE	71
<b>HOCHPUNKTENTWICKLUNG</b>	ENTWICKLUNG DER STADSILHOUETTE	71
<b>SETZUNGSSTUDIEN</b>	SETZUNGSSTUDIEN	73
	VERDICHTUNGSSTUDIEN	75
<b>LEITMOTIVE</b>	STÄDTEBAU	82
	NUTZUNGEN	83
	IDENTITÄT	84
	MOBILITÄT	85
	HOCHPUNKTE	86
	GRÜN- UND FREIRAUM	87
<b>VERTIEFUNGEN</b>	„FFR WEST“	90
	„FFR MITTE“	94
	„FFR OST“	98
<b>RAHMENPLAN</b>	GESAMTPLAN	102

# **ANALYSE NACH LEITTHEMEN**

# GRUNDLAGEN

## BEBAUUNGSPLÄNE



### BEBAUUNGSPLAN FESTSETZUNG:

- rechtskräftig
- in Aufstellung

Quelle: <https://geoportal.muenchen.de/portal/plan>

## GEBÄUDEALTER



- unbekannt
- bis 1899
- 1900- 1918
- 1919- 1948
- 1949- 1960
- 1961- 1970
- 1971- 1980
- 1981- 1990
- 1991- 2000
- 2001- 2010
- ab 2011

Quelle: LHM, Geodatenpool

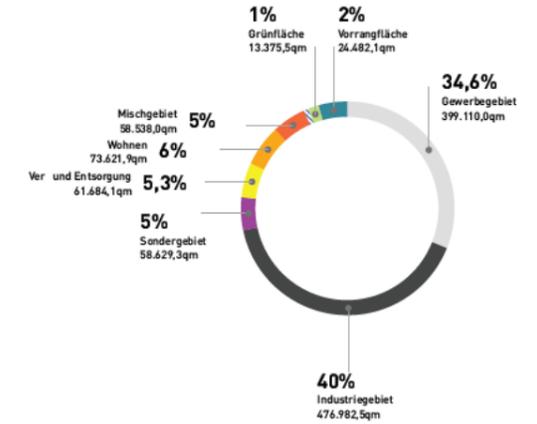
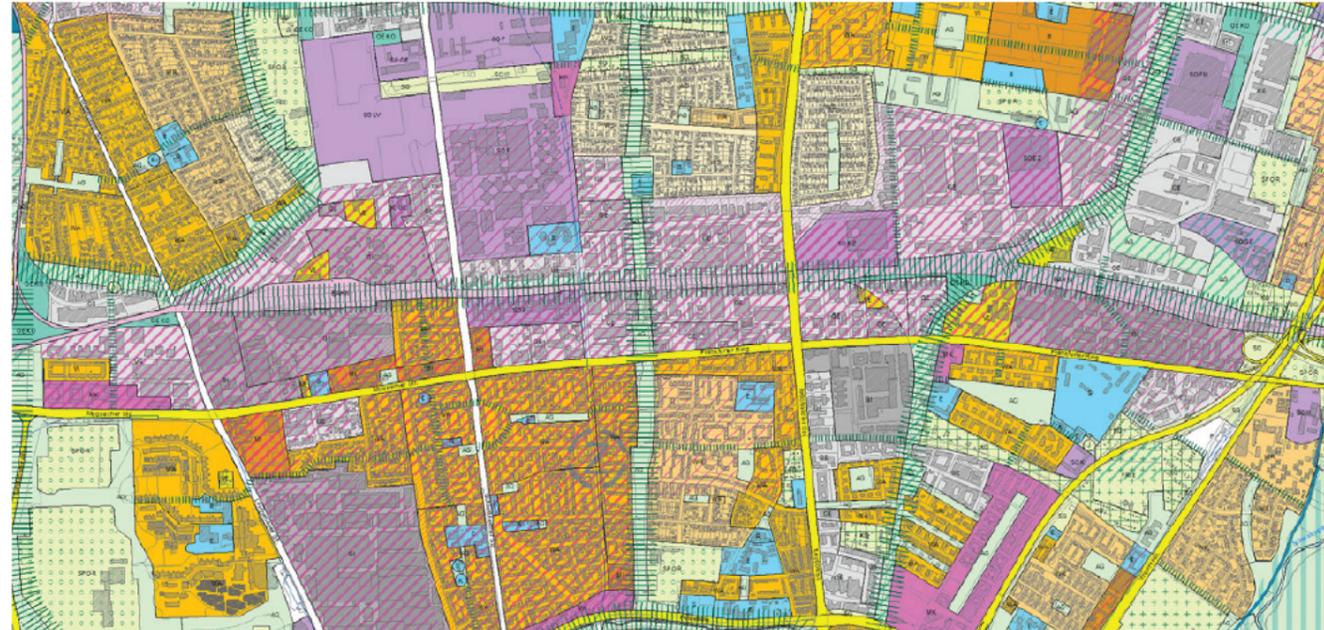
# GRUNDLAGEN

## FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Im Planungsgebiet vorhandene Flächenarten  
(für umfassende Legende zum Flächennutzungsplan  
verweisen wir auf den offiziellen Flächennutzungsplan  
vom August 2020)

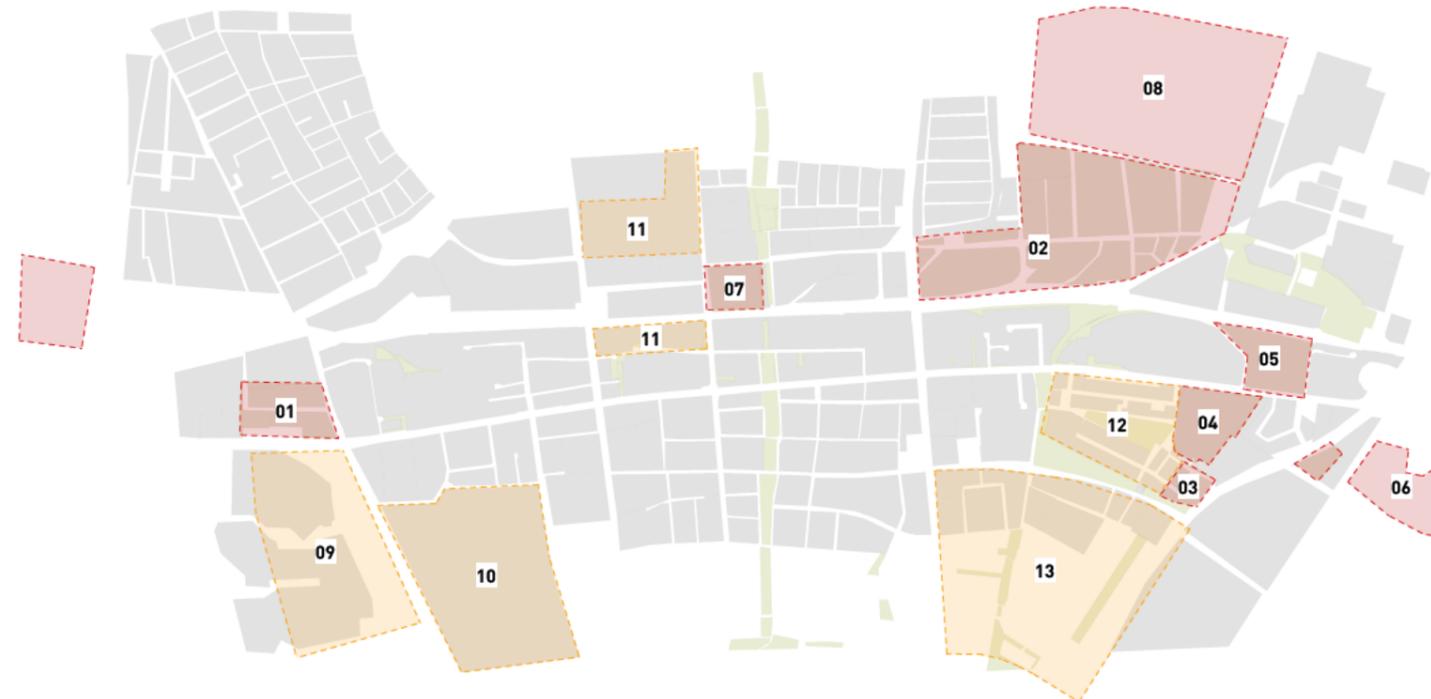
- ALLGEMEINE GRÜNFLÄCHE
- ÖKOLOGISCHE VORRANGFLÄCHE
- BAHN
  
- GEWERBEGEBIET
- INDUSTRIEGEBIET
- SONDERGEBIET FORSCHUNG
- VER- UND ENTSORGUNGSFLÄCHEN
  
- ALLGEMEINE WOHNGEBIETE
- MISCHGEBIETE
- GEMEINSCHAFTSBEDARFSFLÄCHEN SICHERHEIT

Quelle: Flächennutzungsplan, August 2020,  
abrufbar unter: <https://geoportal.muenchen.de/portal/fnp/>



## ENTWICKLUNGSGEBIETE & STADTBAUSTEINE

- ENTWICKLUNGSGEBIET
  - 01 Knorr Bremse
  - 02 Euro Industriepark
  - 03 Domagateliers
  - 04 Bundespolizei
  - 05 Entwicklung Hammer AG
  - 06 Studentenstadt & P+R
  - 07 Hufelandstraße, Höhenentwicklung bis 60m
  - 08 Bayernkaserne, Höhenentwicklung bis 88m
- STADTBAUSTEIN
  - 09 Olympiadorf
  - 10 BMW Werk
  - 11 Forschungs- und Innovationszentrum, BMW Group
  - 12 Domagkpark
  - 13 Parkstadt Schwabing





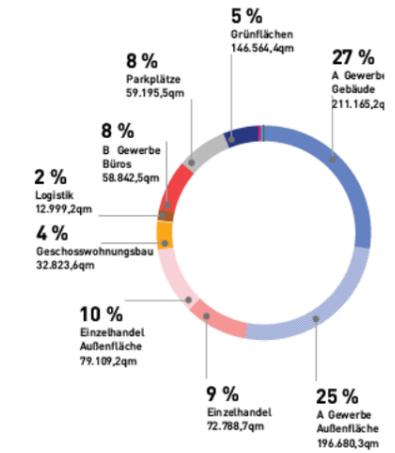
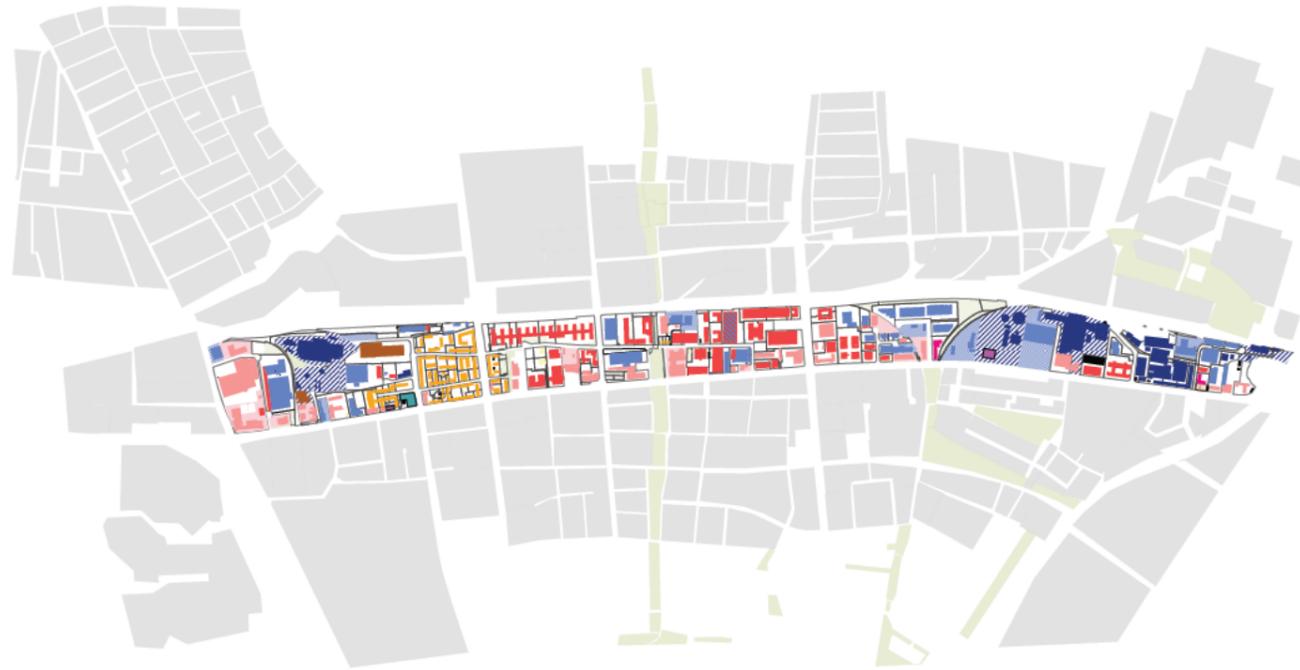
## PRODUKTIV

Im Gebiet ist bereits eine Nutzungsdurchmischung vorzufinden. Gleichzeitig verhindert aber die Zuordnung von Nutzungen zu bestimmten Flächen, dass innovative produktive Synergien entstehen können. Gleichzeitig ist das Gebiet wenig in lokale Wertschöpfungsketten angebunden. Hier könnte sich mehr Gewerbe ansiedeln, was den umgebenden Stadtraum stärker bespielt.

# PRODUKTIV

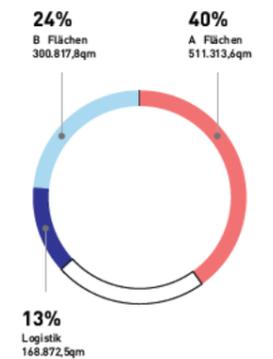
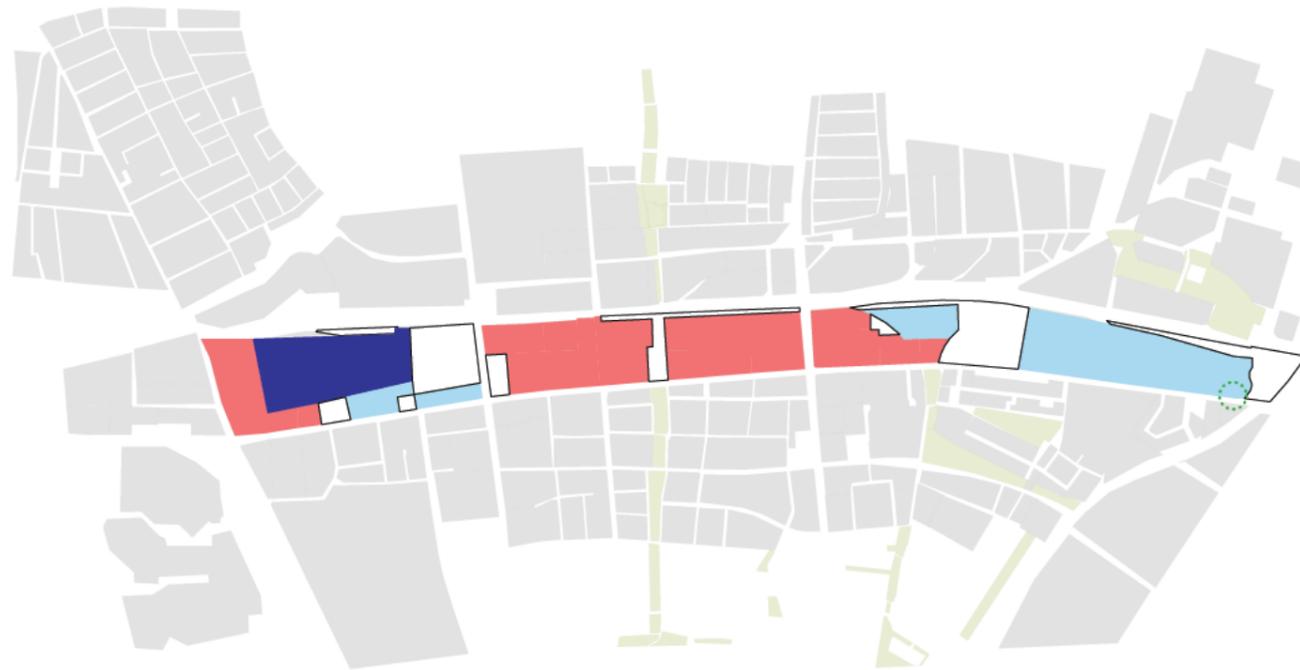
## NUTZUNGEN PARZELLE

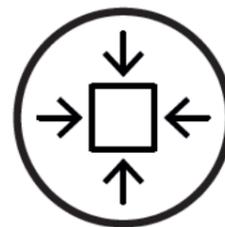
- WOHNEN**
- GESCHOSSWOHNUNGSBAU
- EINFAMILIENHAUS
- LOGISTIK**
- HOTEL
- SPORT
- KULTURELLE EINRICHTUNGEN
- INDUSTRIE**
- TYP I: Gebäude
- TYP II: Außenfläche
- A- GEWERBE**
- TYP I: Gebäude
- TYP II: Außenfläche
- B- GEWERBE**
- BÜROS  
*Einzelhandel*
- TYP I: Gebäude
- TYP II: Außenfläche



## GEWI

- GEWERBE A**
- Kleinteiliges klassisches Gewerbe
- Produktion und Industrie
- Logistik
- GEWERBE B**
- Büro, verdichtetes Gewerbe
- Stadtteilzentren und Veranstaltungen
- Kommunaler Gewerbehof





## KOMPAKT

Geringe Gebäude- und Nutzungsdichte führt zu geringer Kompaktheit. Durch die Erhöhung der Dichte zugunsten auch anderen Nutzungsformen, z.B. durch die Setzung von Hochhäusern, könnte die Kompaktheit des Gebiets verbessert werden.

# KOMPAKT

## Dichte



- GFZ zwischen ca. 0,5-1,0
- GFZ zwischen ca. 1,0-1,5
- GFZ zwischen ca. 1,5-2,0
- GFZ zwischen ca. 2,0-2,7

Quelle: <https://geoportal.muenchen.de/portal/plan>

## HÖHENENTWICKLUNG



- ab XXV Geschosse
- XVI - XXIV Geschosse
- VII - XV Geschosse
- IV - VI Geschosse
- I - III Geschosse

Quelle: bgsm, Städtebauliche Voruntersuchungen FFR 227

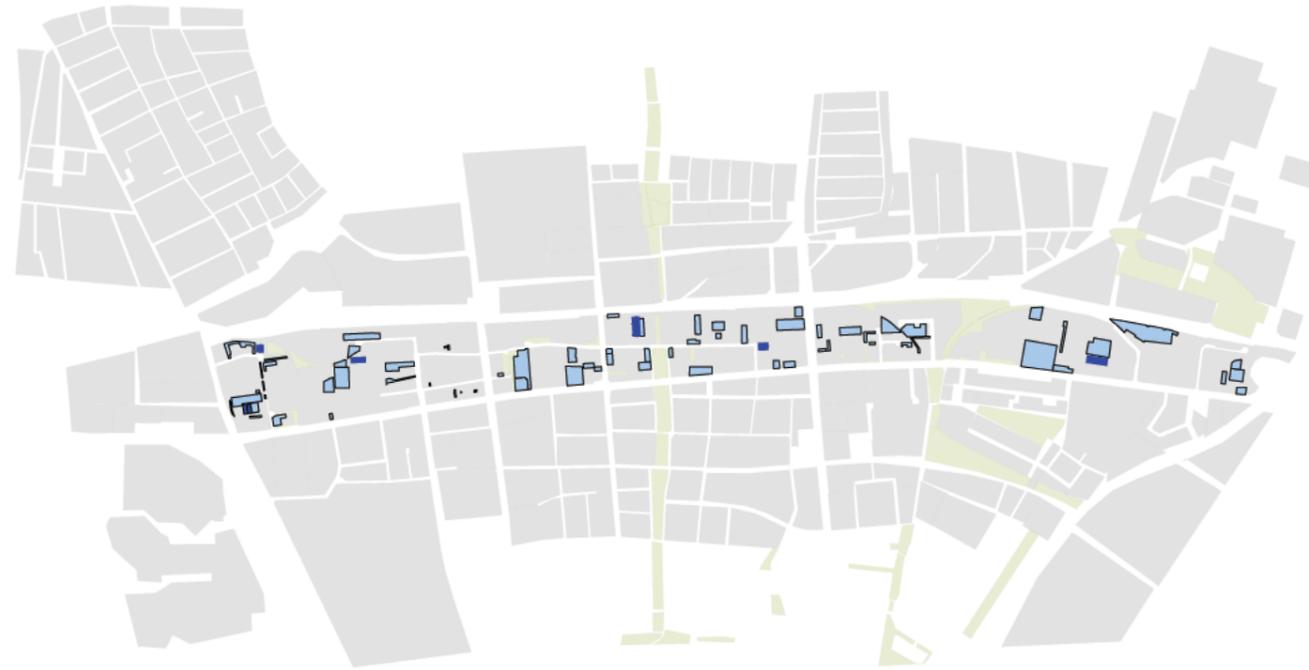


## GRÜN

Hohe Emissionen der Gewerbe- und Industrienutzung sowie ein hoher Versiegelungsgrad führen dazu, dass die im Gebiet erzeugten Emissionen im Gebiet selbst nicht kompensiert werden können. Insbesondere durch Entwicklung des Freiraums kann dem Abhilfe geschaffen werden.

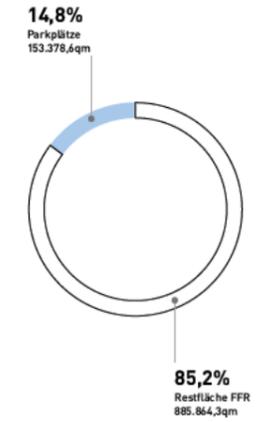
# GRÜN

## FLÄCHEN RUHENDER VERKEHRS



- PARKPLÄTZE
- PARKHÄUSER

Quelle: Allmann Sattler Wappner Architekten

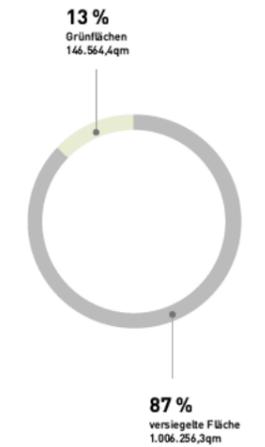


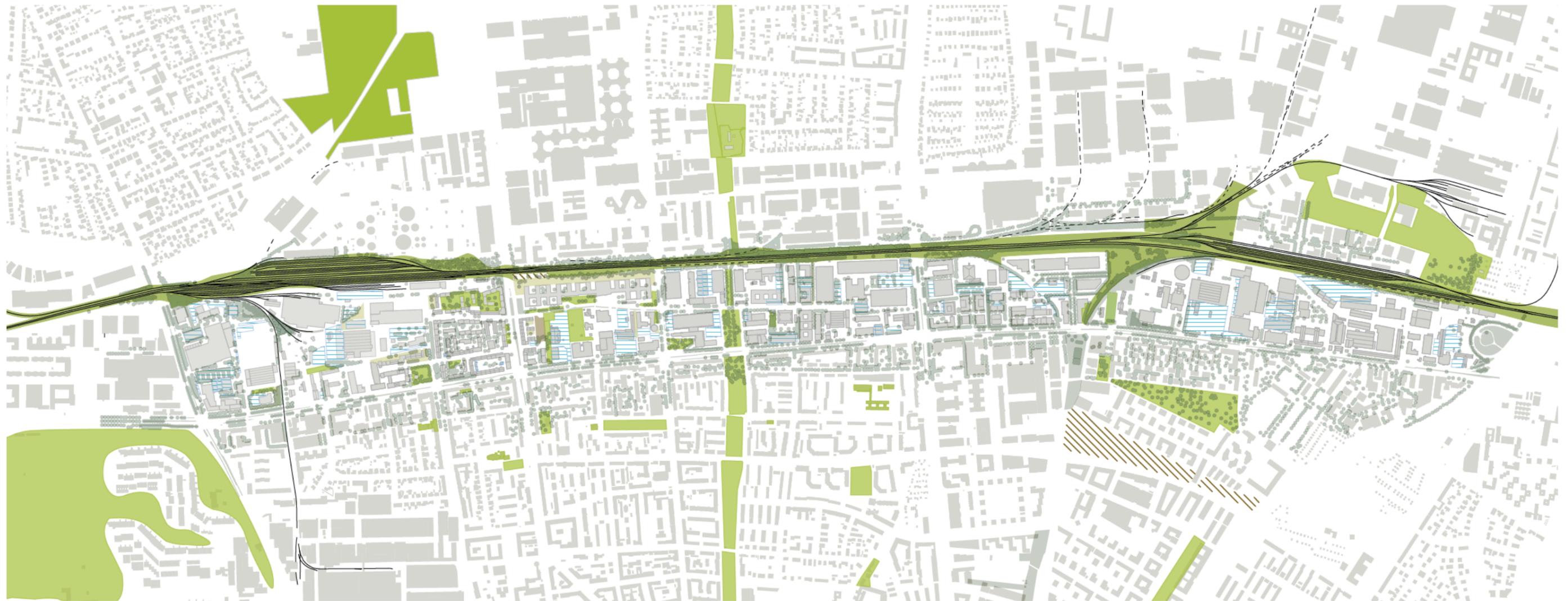
## FREIFLÄCHEN VERSIEGELUNG



- QUALIFIZIERTES GRÜN
- UNQUALIFIZIERTES GRÜN
- RESTGRÜN / BEGLEITGRÜN
- VERSIEGELTE FLÄCHEN

Quelle: Allmann Sattler Wappner Architekten





- |   |   |   |                                |   |
|---|---|---|--------------------------------|---|
|  | <b>GESTALTETER FREIRAUM, ÖKOLOGISCHE TRITTSTEINE</b>                  |    | <b>KLEINGÄRTEN</b>             | <b>SONSTIGE STRUKTUREN</b>  |
|  | <b>BRACHEN UND RESTFLÄCHEN, ÖKOLOGISCHE TRITTSTEINE</b>               |  | <b>BESTANDSBAUM-STRUKTUREN</b> |  |
|  | <b>INFRASTRUKTURGRÜN (STRASSENBEGLEITGRÜN UND GLEISANLAGEN)</b>       |  | <b>AKTIVE GLEISANLAGEN</b>     |  |
|  | <b>VERKEHRSFLÄCHEN (ERSCHLIESSUNG, LAGERFLÄCHE + GROSSFLÄCHIG PP)</b> |  | <b>INAKTIVE GLEISANLAGEN</b>   |   |



## VERNETZT

Zwar liegt das Quartier an einer Vielzahl wichtiger Verkehrsadern, hat das Potenzial dieser Ströme allerdings noch nicht in Gänze abgeschöpft. Insbesondere kollektive Mobilitätssysteme fehlen in dem Gebiet. Durch die Bildung von Wissensclustern innerhalb des Gebietes, dessen Branchen momentan noch in der Fläche verteilt sind, könnten auch solche Ressourcen gemeinschaftlich organisiert und erschlossen werden.

# VERNETZT

## ÖPNV BESTAND



- HALT U-BAHN BESTAND + 600 Meter Einzugsgebiet
- HALT TRAM BESTAND + 400 Meter Einzugsgebiet
- HALTESTELLE BUS + 400 Meter Einzugsgebiet

Quelle: Allmann Sattler Wappner Architekten

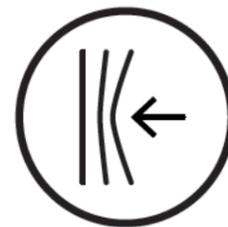
## ÖPNV PLANUNG



- Hier dargestellte Planungen:
1. Pendel S-Bahn Knorrstraße mit späterem Anschluss an S8
  2. Tram Nord Tangente
  3. Tram Münchner Norden
  4. Tram Y-Nord bis Am Hart

- HALT U-BAHN + 600 Meter Einzugsgebiet
- HALT S-BAHN + 600 Meter Einzugsgebiet
- HALT TRAM + 400 Meter Einzugsgebiet
- HALTESTELLE BUS + 400 Meter Einzugsgebiet

Quelle: Allmann Sattler Wappner Architekten

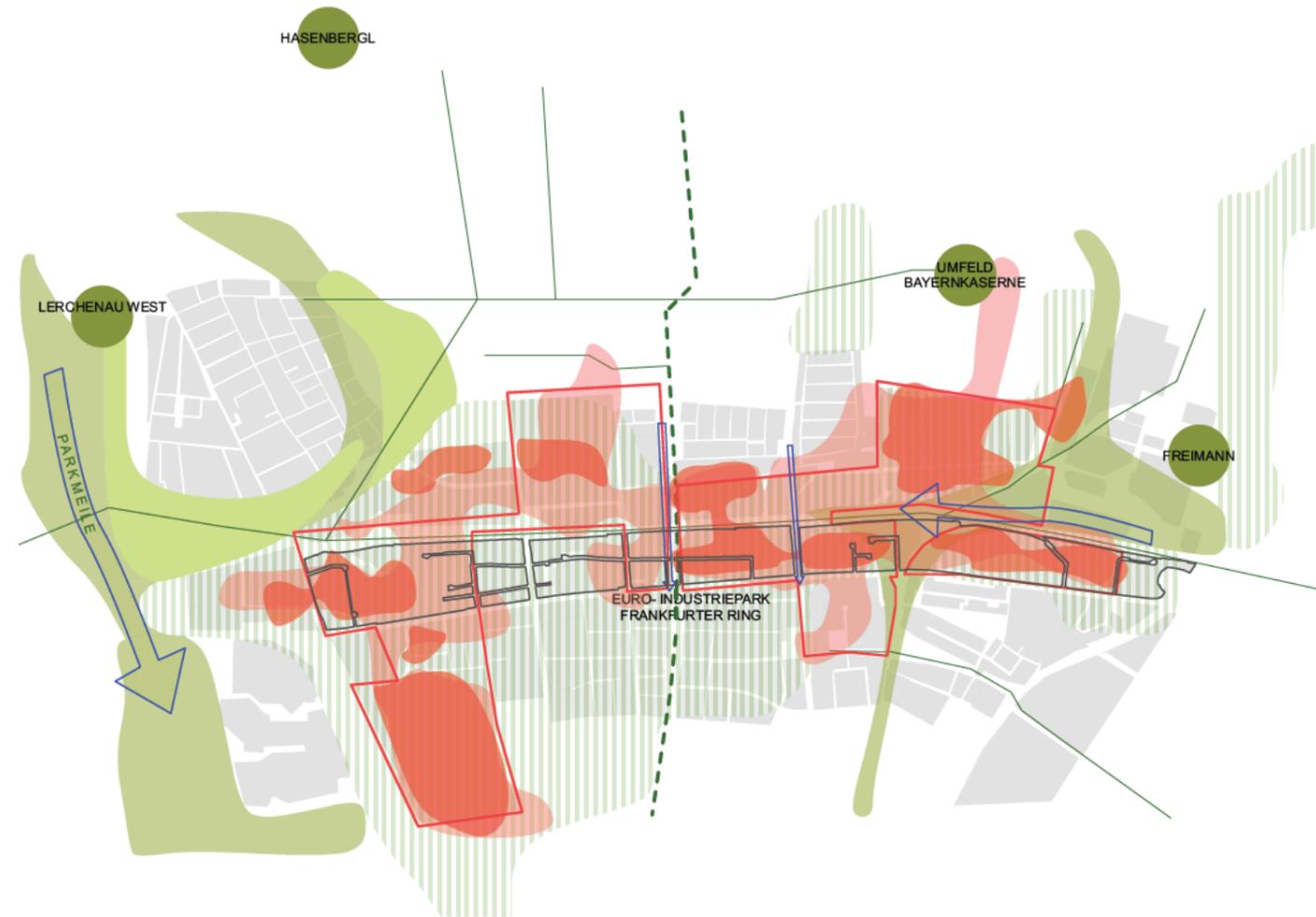


## RESILIENT

Das Gebiet ist sowohl einem starken systemischen Transformationsdruck, als auch einem großen klimatischen Hitzedruck ausgesetzt. Damit sich Investitionen in das Gebiet auch langfristig lohnen, wäre es wünschenswert mit der Entwicklung des Gebiets auch seine Resilienz gegenüber zukünftigen neuen Herausforderungen zu stärken.

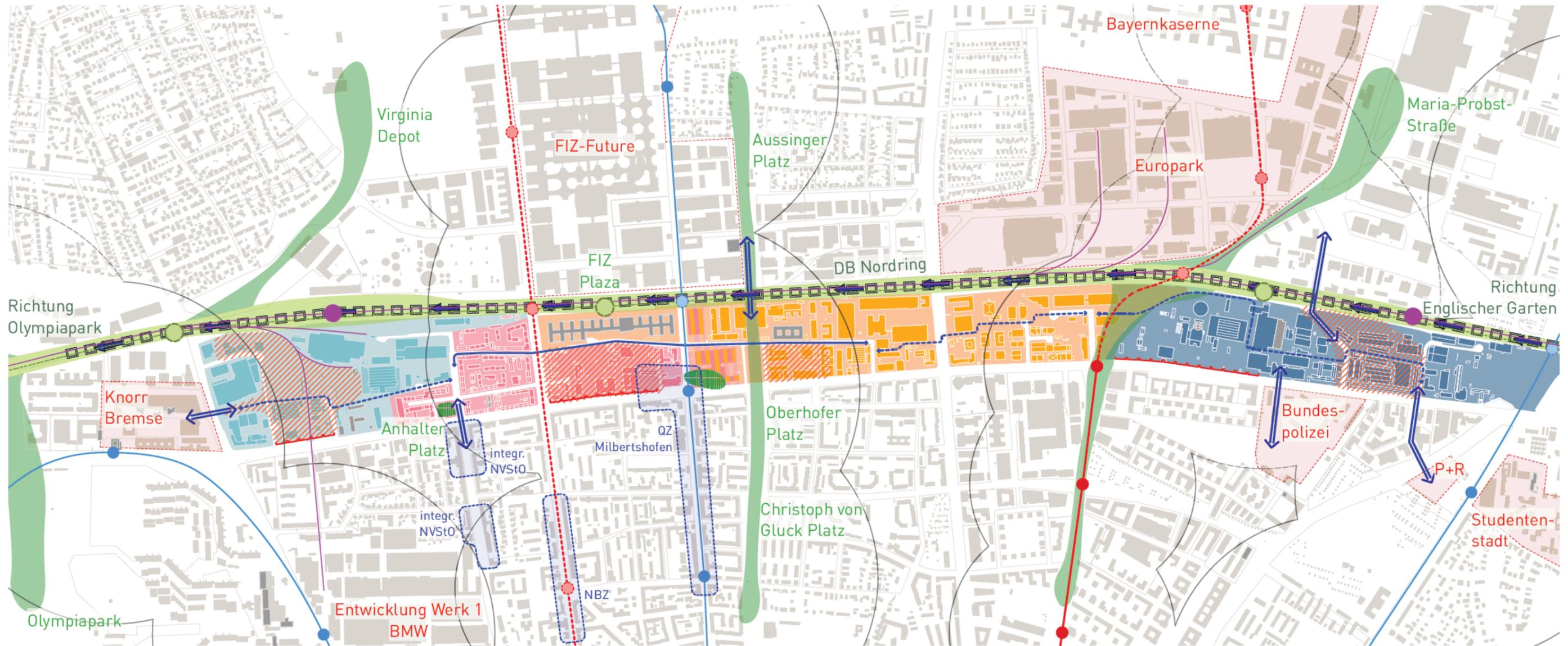
STADTKLIMA UND ÜBERGEORDNETE FREIRAUMKULISSE

- Hitzeinseln am Tag
- Hitzeinseln in der Nacht
- ungünstige Klimatische Situationen
  
- BESTEHENDE GRÜNACHSE
- FREIRAUMACHSEN
- FRISCHLUFTSCHNEISEN
- FREIRAUMQUARTIERSKONZEPTE
- FLÄCHEN MIT BESONDEREN NATURSCHUTZ-FACHLICHEN ODER LANDSCHAFTSPLANERISCHEN ENTWICKLUNGSZIELEN
- GRÖSSERE PARKS, GRÜNANLAGEN + FREIRÄUME
- STÄRKUNG DER GRÜNEN INFRASTRUKTUR



## **SCHLUSSFOLGERUNG**

# SCHLUSSFOLGERUNG BESTANDSAUFNAHME



## STADTRAUM

- Identitätsstiftende Gebäude
- Stadtbausteine als Impulsgeber
- Zentrumstandorte
- Flächen in Transformation / Steuerungsbedarf
- fehlende Raumkante

## GRÜNRAUM

- Vernetzungsachse Bahn "DB Nordring"
- örtliche / überörtliche Grünverbindungen
- bestehende Parks / Plätze

## KLIMA

- Kaltluftleitbahn
- Flächen mit Luftaustauschpotenzial  
Wirkung übergeordneter Ventilationsbahnen

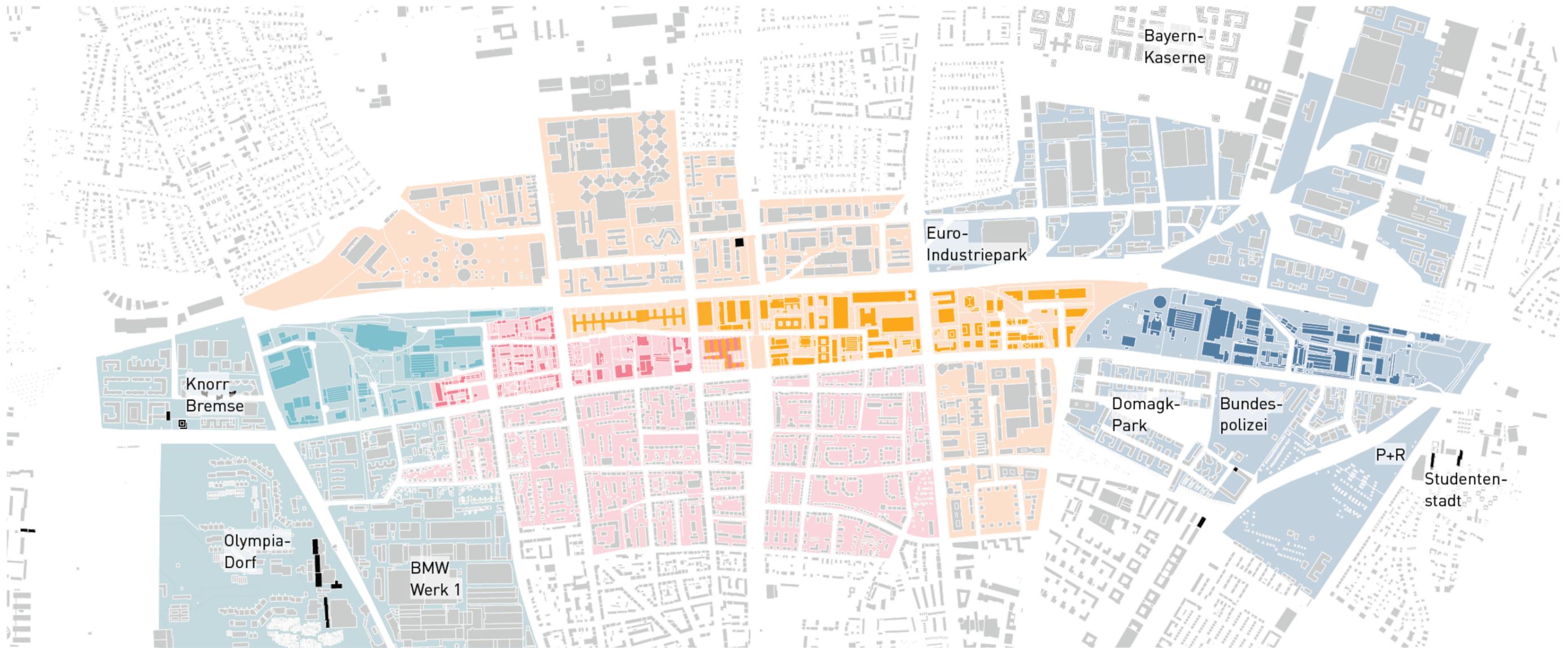
## VERNETZUNG

- Verknüpfung nach Außen
- Verknüpfung im Inneren bestehend
- Verknüpfung im Inneren fehlend
- NBSto** - integriertes Nahversorgungszentrum
- QZ** - Quartierszentrum
- NBZ** - Nahbereichszentrum

## ÖPNV & Logistik

- Güterverkehr & mögliche GVZs
- S-Bahn Erweiterung
- U-Bahn Bestand
- U-Bahn Erweiterung
- Trambahn Bestand
- Trambahn Erweiterung
- Einzugsbereich Haltestellen Bestand
- Einzugsbereich Haltestellen Bestand

## QUARTIERE DER UMGEBUNG



### TEILGEBIET 1

- starke Identitäten:
  - BMW Werk 1 urbane Produktion
  - Knorr-Bremse
  - Olympiadorf
- Fokus auf Produktion
- Ergänzung durch Stadtbausteine
- Verbindung von Verkehr, Produktion und Logistik
- Standortvorteil Gleisanschluss
- Auftakt zum Frankfurter Ring zur Innenstadt

### TEILGEBIET 2

- historische Ortsmitte und Entwicklungskern von Milbertshofen
- vormals eigenständiges Dorf ist nun Stadtteil Münchens
- klarer Fokus auf Wohnnutzungen und deren Versorgung
- teilweise konfliktbehaftete Zonen mit hohen Emissionswerten
- viel Grün durch Straßenbegrünung und Innenhöfe

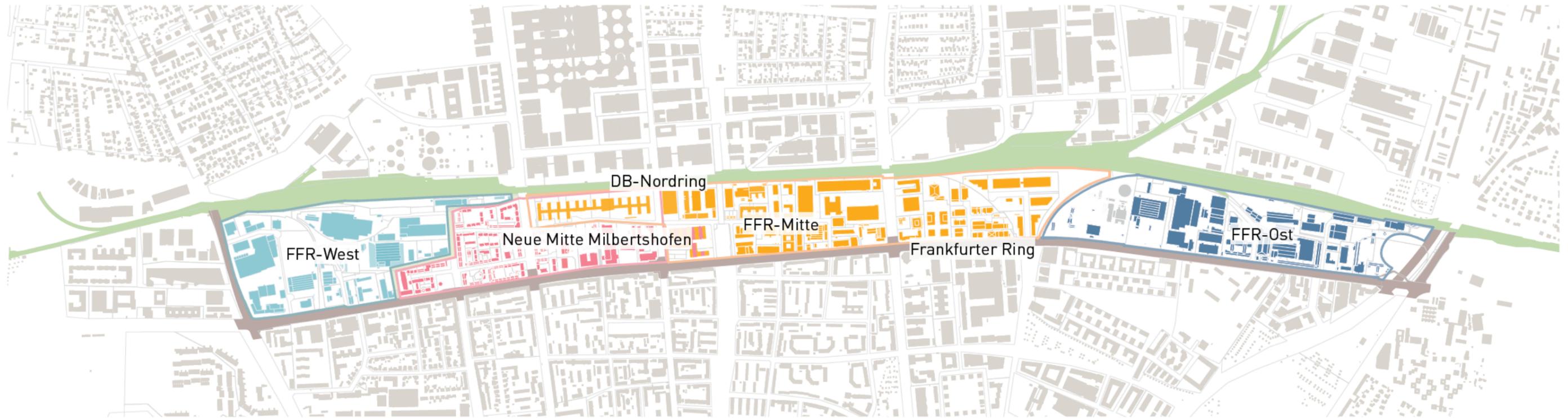
### TEILGEBIET 3

- Gewerbegebiet mit Fokus auf höherwertige Nutzungen im Automobilbereich
- gute Mischung an Nutzungs- und Parzellengrößen
- Identitätsstiftende Bausteine mit Pilotfunktion:
  - BMW IT-Zentrum
  - Neue Siederei
- Vernetzung mit umgebenden Gewerbegebieten
- gute Erschließung:
  - Radweg Oberhofer Weg
  - ÖPNV

### TEILGEBIET 4

- industrielle Identität durch großflächige und emissionsreiche Betriebe:
  - Kraftwerk Freiman
  - Metallverarbeitende Betriebe
- direkte Autobahn-Anbindung
- alter Gleisanschluss
- Entwicklung der Umgebung geprägt durch Stadtbausteine:
  - Domagkpark
  - Euro-Industriepark
  - Bayern-Kaserne
  - Studentenstadt
  - Park & Ride

# QUARTIERE DES PRODUKTIVEN STADTQUARTIERS



## FRANKFURTER TOR

TEILGEBIET 1 – "Logistik & Versorgung"



- Auftakt des Gebiets
- Vernetzung mit und Reaktion auf identitätsstiftende Stadtbausteine der Umgebung
- Verdichtung und vertikale Anordnung der Produktion / Logistik
- Durchlässigkeit erhöhen & Insellage erschließen
- Durchwegung und Durchgrünung verbessern, um kleinere Parzellierung und Aufenthaltsqualität zu ermöglichen

## NEUE MITTE MILBERTSHOFEN

TEILGEBIET 2 – "Wohnen & Leben"



- Immissionsschutz der bestehenden Wohnnutzungen
- Aufwertung des gebauten Umfeld durch gezielte Ergänzung von Nutzungen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Stadtquartier
- ökologische Aufwertung der bestehenden Freiräume
- Quartierszentrum Knorrstraße stärken und erweitern
- Neuer S-Bahnhaltepunkt als Taktgeber für die Stadtentwicklung nutzen

## BUSINESS-CLUSTER

TEILGEBIET 3 – "Netzwerke & Synergien"



- räumliche und funktionale Vernetzung der Gewerbetreibenden in "Gewerbe-Clustern"
- ökologische Aufwertung zu einem grünen Gewerbegebiet
- Teil-Umwidmung in Urbanes Gebiet (MU) zwischen Schleißheimer Straße und Knorrstraße
- Stärkung des Quartierszentrums / Anbindung Neuer S-Bahn-Halt an bestehendes Quartierszentrum Milbertshofen
- Mischung von A- und B-Gewerbe durch Integration urbaner Manufakturen und hybride Nutzungen (Grundsatz: vorhandene Flächenzahl (BGF) für A-Gewerbe erhalten)
- Entwicklung von Hochpunkten aus der Nutzung / den Clustern heraus

## INDUSTRIE-MOTOR

TEILGEBIET 4 "Produktion & Entwicklung"



- Entwicklung des Gebiets mit Fokus auf Diversität im Gewerbe
- Vernetzung des Teilgebiets mit umgebenden Stadtteilen
- Ausbildung qualitativer Grünräume
- Auftaktsituation mit prägnanter Stadtsilhouette
- städtebauliche Einbindung der neuen Verkehrsinfrastrukturen
- > Verdichtung und vertikale Anordnung der Produktion/ Logistik inkl. Verzahnung mit relevanten Verkehrsanlagen

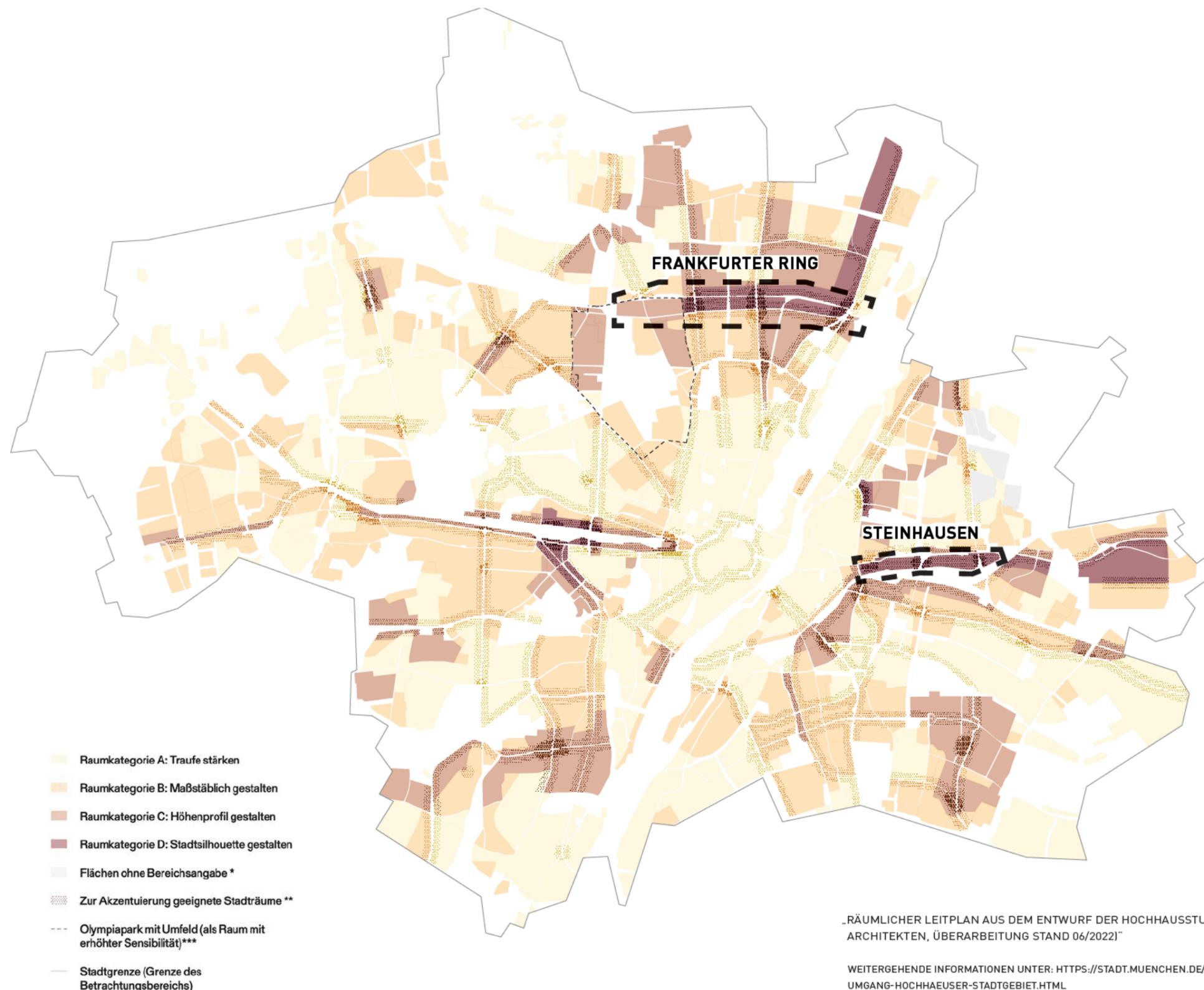
# **HOCHPUNKTENTWICKLUNG**

ENTWICKLUNG DER STADTSILHOUETTE AM FRANKFURTER RING

Die Setzung von Hochpunkten in München ist nicht zuletzt durch die historisch gewachsene Silhouette und den historischen Sichtachsen besonders sensibel. Die Entwicklung von Hochhäusern muss vor diesem Hintergrund abgewogen werden. Gleichzeitig bietet sich insbesondere in Bereichen großer Transformation die Möglichkeit, durch eine Akzentuierung der Silhouette die Logik der Gesamtstadt fortzuführen und so bestimmte Orte in der Stadt zu kennzeichnen. Hochhäuser sind dabei auch als Mittel der Verdichtung sowie zur qualitativen Weiterentwicklung von Stadtquartieren denkbar.

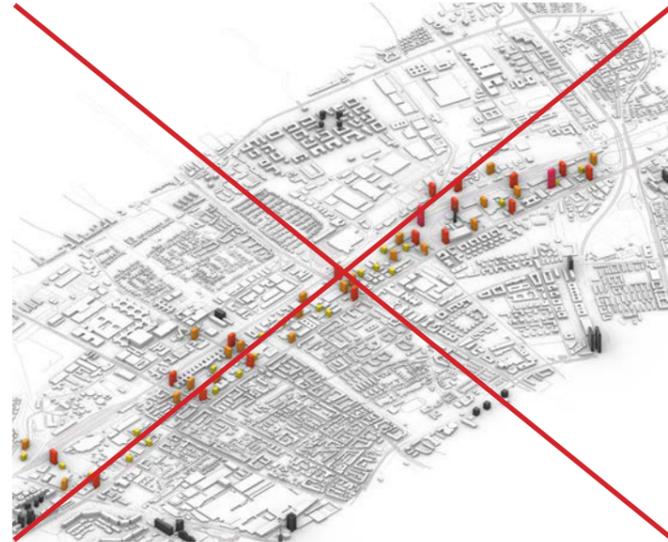
Im Zusammenhang mit dieser Frage wird die Hochhausstudie zurzeit überarbeitet. Sie zeigt verschiedene Potentialbereiche für Akzentuierungen der Stadtsilhouette. Darunter fallen gerade solche Bereiche, die bereits durch einen größeren Maßstab der Gebäude bzw. Infrastrukturen vorgeprägt sind und sich in starker Transformation befinden, wie die beiden in der Rahmenplanung betrachteten Gebiete Frankfurter Ring und Steinhausen. Hier lag die Aufgabe die stadträumliche Markierung in eine Untersuchung zu überführen, die mögliche Setzungen auslotet und die Potentiale in dem Gebieten konkretisiert.

Die Rahmenplanung gibt erste konkrete Hinweise, wie die Silhouette in den Gebieten städtebaulich verträglich geformt werden kann, um den Entwicklungen an diesen Orten gerecht zu werden. Für die Planung und Umsetzung von Hochhäusern sind weitere Anforderungen und Vorgaben der Hochhausstudie, insbesondere die Qualitätskriterien zu Städtebau, Architektur, gesellschaftlichem Mehrwert, Klima und Nachhaltigkeit gemäß dem Entwurf der Hochhausstudie zu berücksichtigen.



# SETZUNGSSTUDIEN

HOHE DICHTE



REDUZIERTER ENTWICKLUNG



AKZENTUIERUNG RADIALE



Zur Annäherung an eine Gestaltung des Höhenprofils entlang des Frankfurter Ringes wurden zunächst unterschiedliche unverbindliche Setzungsstudien durchgeführt um die die Wirkung unterschiedlicher Gestaltungsideen (z.B. Cluster, Pole, Akzentuierung der radialen Ausfallstraßen, bandartige Entwicklung) aufzuzeigen und hinsichtlich ihrer Signifikanz und ihrem Beitrag zur Orientierung im Stadtraum zu bewerten. Auch bezüglich der Höhenentwicklung im Kontext der vorhandenen Maßstäblichkeiten wurden verschiedene Varianten geprüft. Aus dieser übergeordneten stadträumlichen Betrachtung heraus verfolgt der Rahmenplan das Leitmotiv einer Clusterbildung mit einer insgesamt moderaten Anzahl an Hochpunkten.

AKZENTUIERUNG DB-NORDRING



CLUSTERBILDUNG BEI ÖPNV



AKZENTUIERUNG AUSSENKANTEN

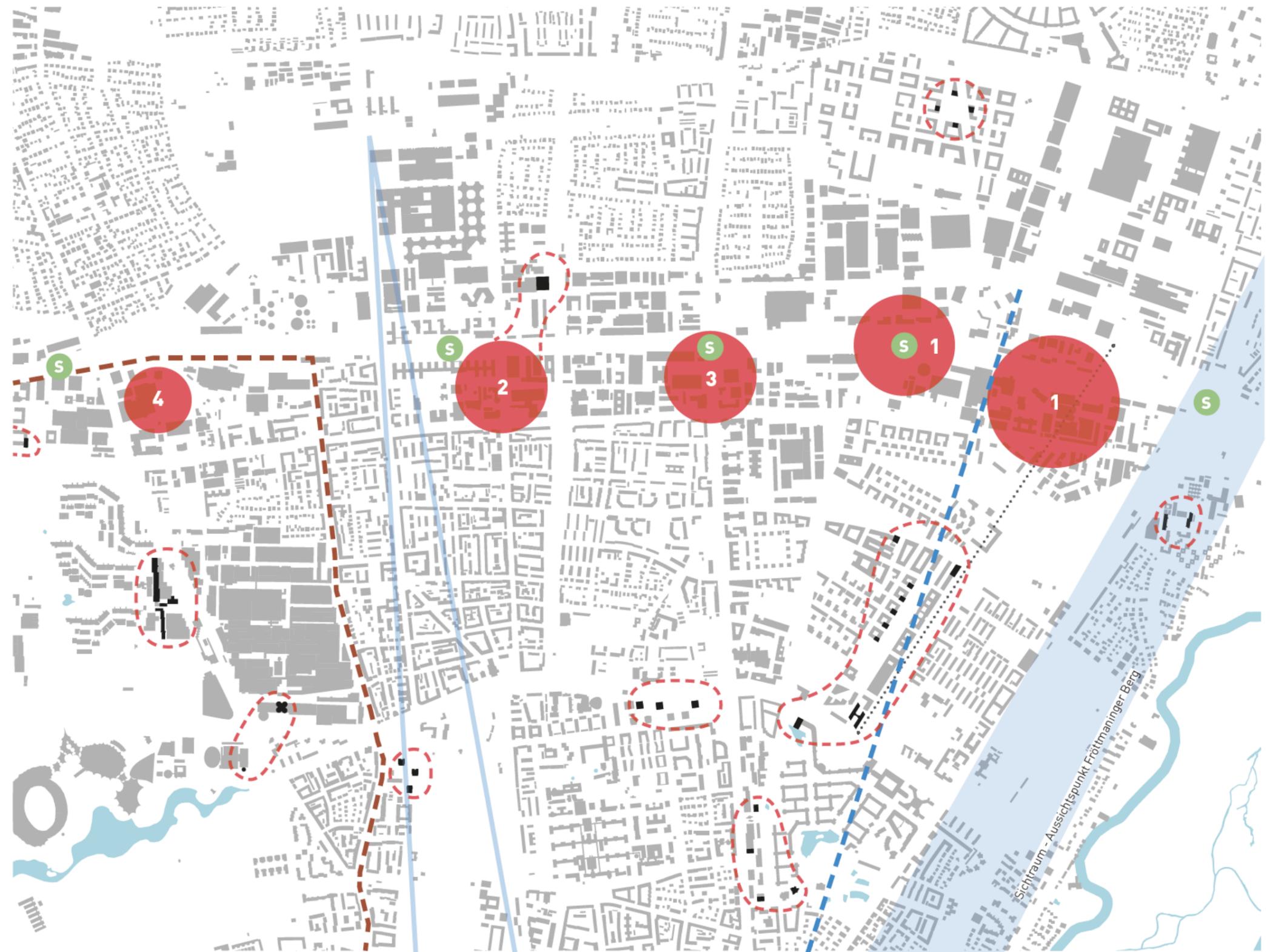


# VERDICHTUNGSPUNKTE DER STADTSILHOUETTE

## ÜBERSICHT VERDICHTUNGSPUNKTE

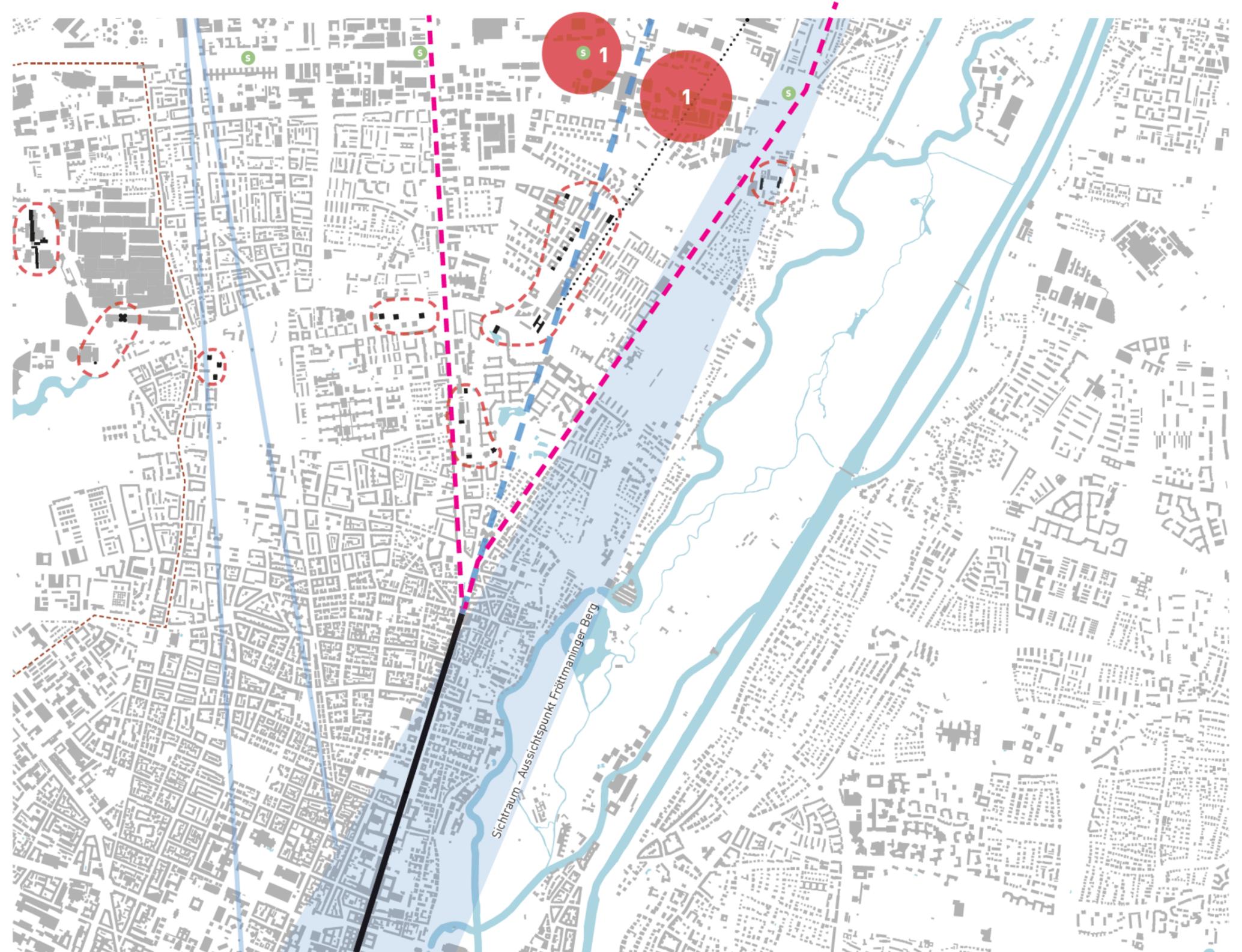
- Verdichtungspunkt
- ⊖ Verdichtungszone - Umgebung
- Hochhäuser - Bestand
- S S-Bahn-Stationen
- Sichträume - gegenwärtig nicht beeinträchtigt
- Sichträume - gegenwärtig maßgeblich beeinträchtigt
- Verlängerung Sichtachse - Ludwigstraße
- Pufferzone Olympiapark

Entlang des produktiven Stadtquartiers des Frankfurter Rings ergeben sich aus den Mobilitätspunkten bereits Clusterstrukturen, die in der Hochpunktsetzung aufgenommen werden sollen, denn nicht nur stadtgestalterische sondern auch standortbezogene Faktoren werden aufgenommen. Die Setzungen nimmt Sichtbeziehungen und wichtige Achsen aus der Gesamtstadt auf und führt diese stadtgestalterisch fort. Hierbei ist allerdings auszuschließen, dass Hochpunkte in **stadtbildprägenden Sichtachsen** liegen. Die Cluster akzentuieren Orte besonderer Nutzung im Quartier und machen Längsausdehnung und Querverbindungen in die Umgebung erfahrbar. Es ergeben sich Verdichtungszone in denen Einzelvorhaben allerdings jeweils nach ihrer Stadtbildverträglichkeit und Qualität überprüft werden müssen. Ein sensibler Umgang mit dem **Sichtraum Altstadt Silhouette**, der Untersuchung von Überlagerungen mit der Frauenkirche und dem Wahrzeichen der Münchner Altstadt wird vorausgesetzt.



## VERDICHTUNGSPUNKT 1

- Verdichtungspunkt
- ⊖ Verdichtungsgebiete - Umgebung
- Hochhäuser - Bestand
- S S-Bahn-Stationen
- Sichträume - gegenwärtig nicht beeinträchtigt
- Sichträume - gegenwärtig maßgeblich beeinträchtigt
- — — Verlängerung Sichtachse - Ludwigstraße
- ⋯ Stadt-relevante Achsen
- Stadt-relevante Achse - Leopoldstraße
- — — Stadt-relevante Achsen - Ingolstädter und Ungererstraße
- — — Pufferzone Olympiapark

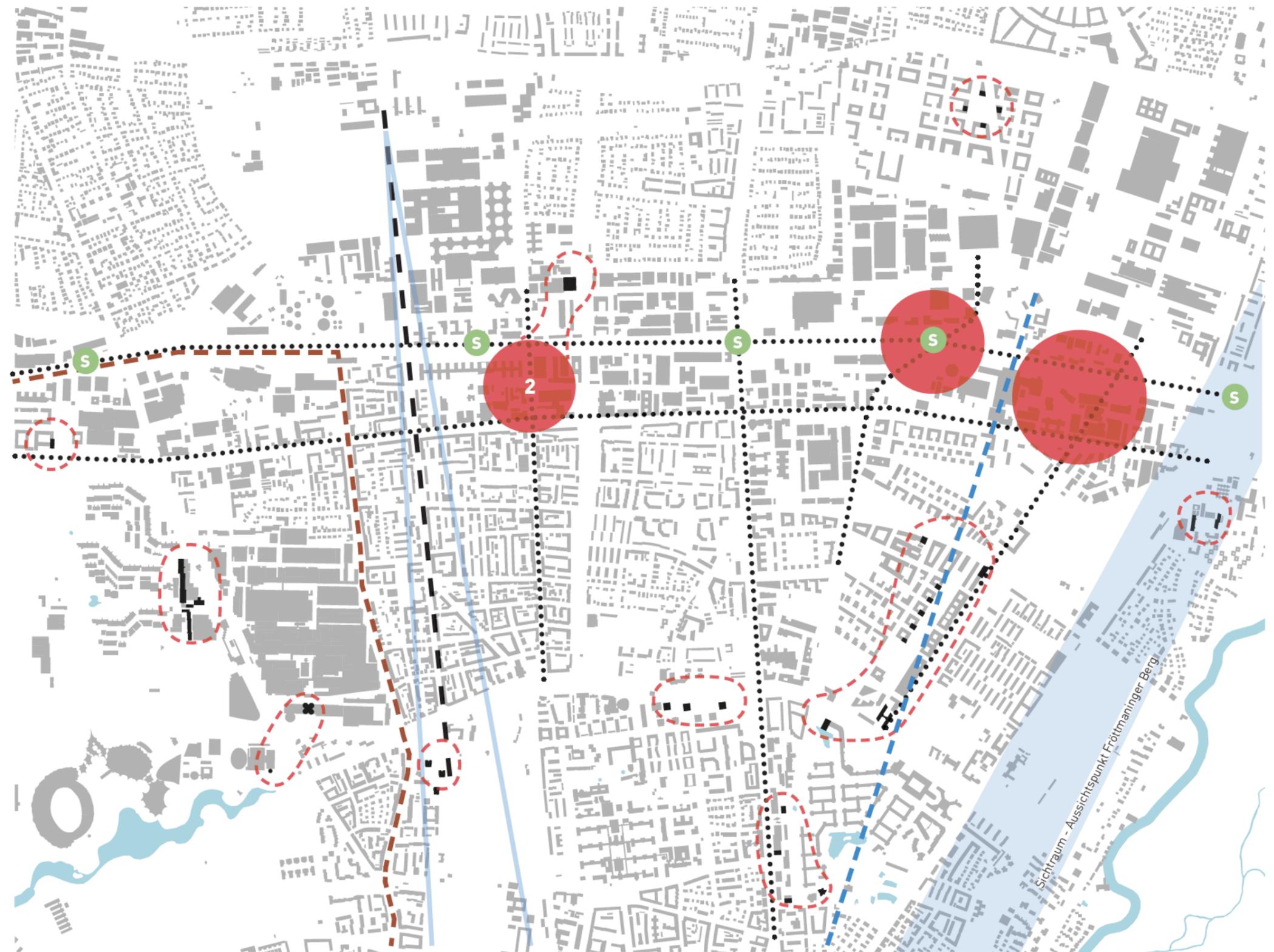


Im östlichen Teil trifft der FFR auf die nördliche Stadteinfahrt, die sich in der U6 nach Garching und dem Ende der Nürnberger Autobahn abbildet. Die Achse der Leopoldstraße weitet sich zwischen Ingolstädter und Ungererstraße auf (rot gestrichelte Linie). Leicht aus der Mitte der Achse ausgestellt befindet sich der neue ÖPNV-Knoten. Ein neues Stadtzeichen an dieser Stelle verknüpft die radiale Achse des Stadtzentrums in einer gedachten Fortsetzung der Leopoldstraße mit dem neu entstehenden S-Bahn-Nordring. Ein neuer Hochhausstandort könnte auch die Reihung Highlight-Towers - Osram-Hochhaus fortsetzen.

## VERDICHTUNGSPUNKT 2

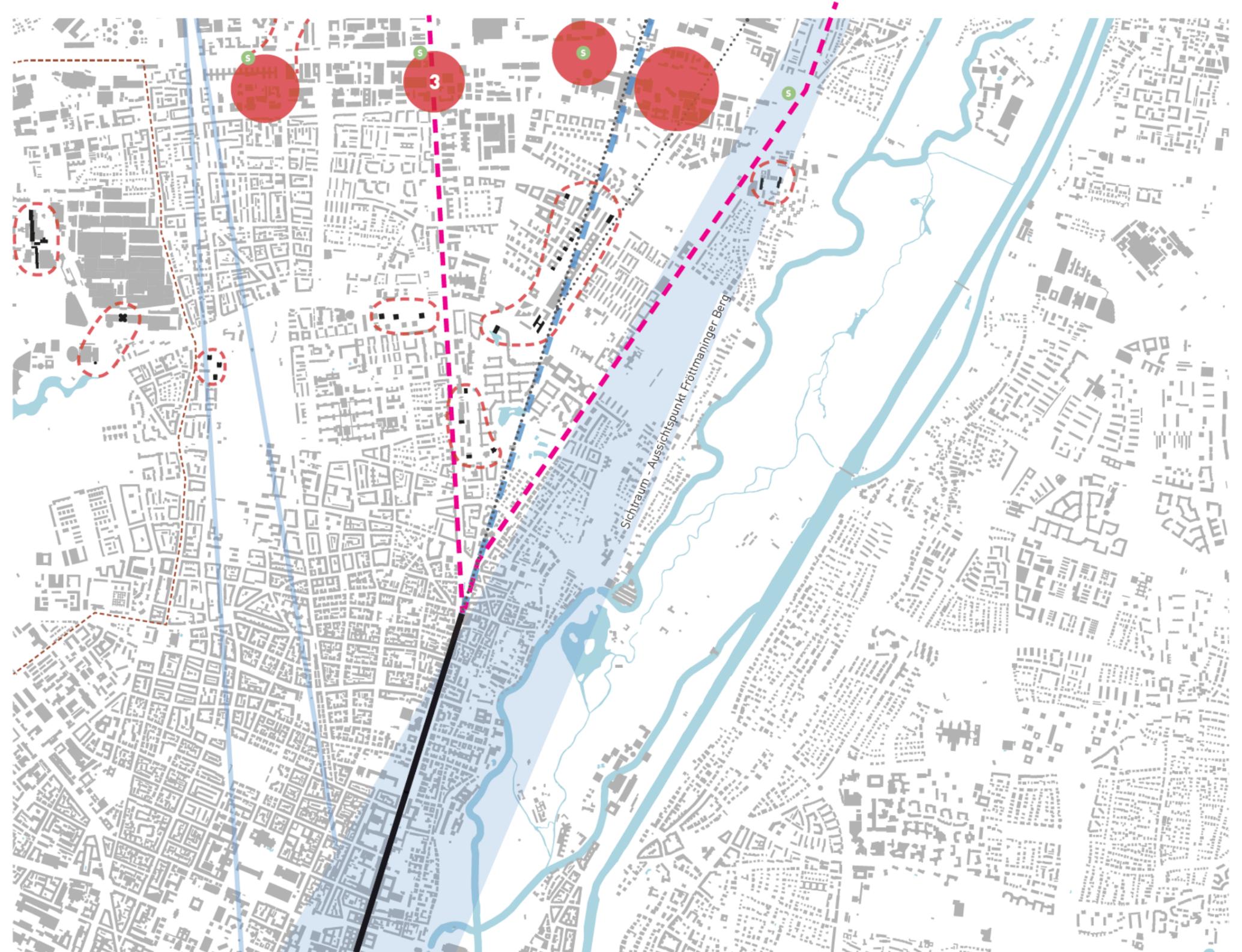
- Verdichtungspunkt
- Verdichtungsgebiete - Umgebung
- Hochhäuser - Bestand
- S S-Bahn-Stationen
- Sichträume - gegenwärtig nicht beeinträchtigt
- Sichträume - gegenwärtig maßgeblich beeinträchtigt
- Verlängerung Sichtachse - Ludwigstraße
- ⋯ Stadt-relevante Achsen
- Pufferzone Olympiapark

Der Verdichtungsbereich an der Knorstraße kennzeichnet die Erweiterung des Nachversorgungszentrums in das produktive Stadtquartier hinein. Gleichzeitig zieht er die Entwicklungen im Norden des Gebietes in das Quartier. Die Hochpunktsetzung akzentuiert an dieser Stelle das Zusammenwachsen des nördlich und südlich angrenzenden Gebiets und kennzeichnet ein dadurch neu formiertes städtisches Zentrum. Durch die Übergeordnete Bedeutung für den Stadtteil ist hier die Kategorie bis zum Stadtteilzeichen städtebaulich passend. Die Höhenentwicklung ist vorbehaltlich einer möglichen Beeinträchtigung des Ensembles Olympiapark zu sehen. Sichtbeziehungen aus bzw. auf den Park sind bis zu einer Entfernung von ca. vier Kilometern bei der erforderlichen Stadtverträglichkeitsuntersuchung besonders zu berücksichtigen.



## VERDICHTUNGSPUNKT 3

- Verdichtungspunkt
- Verdichtungspunkte - Umgebung
- Hochhäuser - Bestand
- S S-Bahn-Stationen
- Sichträume - gegenwärtig nicht beeinträchtigt
- Sichträume - gegenwärtig maßgeblich beeinträchtigt
- Verlängerung Sichtachse - Ludwigstraße
- Stadt-relevante Achsen
- Stadt-relevante Achse - Leopoldstraße
- Stadt-relevante Achsen - Ingolstädter und Ungererstraße
- Pufferzone Olympiapark

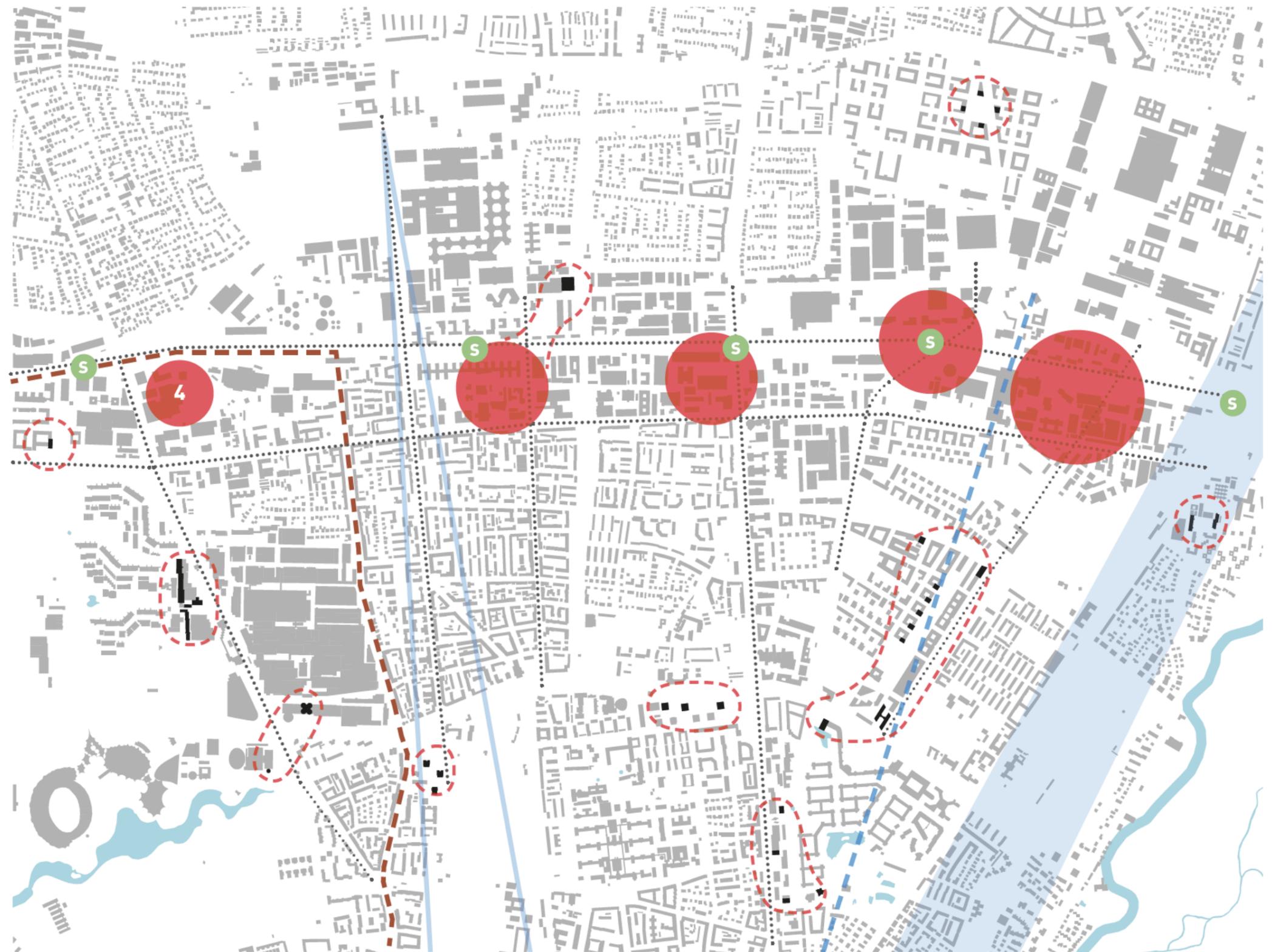


Dieser Verdichtungspunkt entsteht aus der Fortsetzung der städtebaulichen Achse der Ingolstädter-Straße. In einer moderaten Höhenentwicklung soll hier die Kette an hohen Häusern, die sich zum Beispiel im Schwabinger Tor verdichtet, entlang der Ingolstädter Straße aufgenommen und weitergeführt werden. Darüber hinaus kennzeichnet dieses Cluster den neuen S-Bahn-Haltepunkt an dieser Stelle. So wird die Logik aus infrastruktureller und stadtgestalterischer Herleitung von Hochpunkten Rechnung getragen.

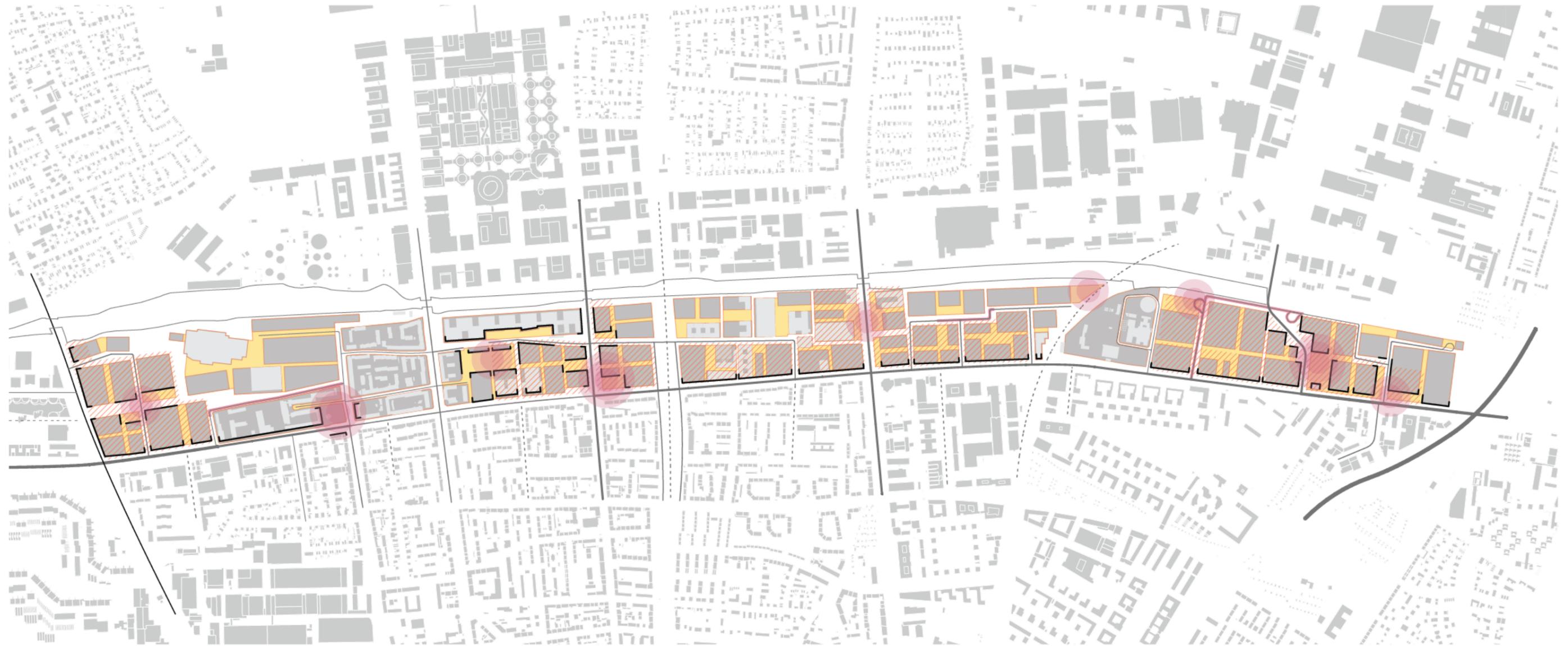
## VERDICHTUNGSPUNKT 4

- Verdichtungspunkt
- Verdichtungsgebiete - Umgebung
- Hochhäuser - Bestand
- S S-Bahn-Stationen
- Sichträume - gegenwärtig nicht beeinträchtigt
- Sichträume - gegenwärtig maßgeblich beeinträchtigt
- Verlängerung Sichtachse - Ludwigstraße
- ⋯ Stadt-relevante Achsen
- Pufferzone Olympiapark

Das Hochpunktcluster im Westen des Frankfurter Rings zieht sich bewusst von der Gebietskante zurück um nicht die Silhouette des Olympischen Dorfes zu stören. Vielmehr zieht es die umgebende Stadt in das Quartier. Die niedrige bis moderate Hochpunktsetzung in diesem Gebiet leitet in die zentrale Erschließungsfigur der Gartenfuge ein. Darüber hinaus schafft sei eine Verbindung zum Transformationsgebiet Knorr-Bremse. Die Städtebauliche Untersuchung Olympiapark München empfiehlt eine Pufferzone zum Schutz der potenziellen Weltkulturerbestätte. In der Pufferzone gilt ein Richtwert von 40 Meter für die Höhenentwicklung. Durch eine Städtebildverträglichkeitsuntersuchung unter besonderen Berücksichtigung des Outstanding Universal Values und der charakteristischen Attribute des Parks ist für konkrete Projekte zu klären, wie weit der Richtwert ausgeschöpft bzw. ob davon abgewichen werden darf.



# LEITMOTIVE



**STRASSENTYPEN**

-  Hierarchisierung der Straßen
-  Neubau / Ausbau der Straßen
-  Aufnahme räumlicher Kanten

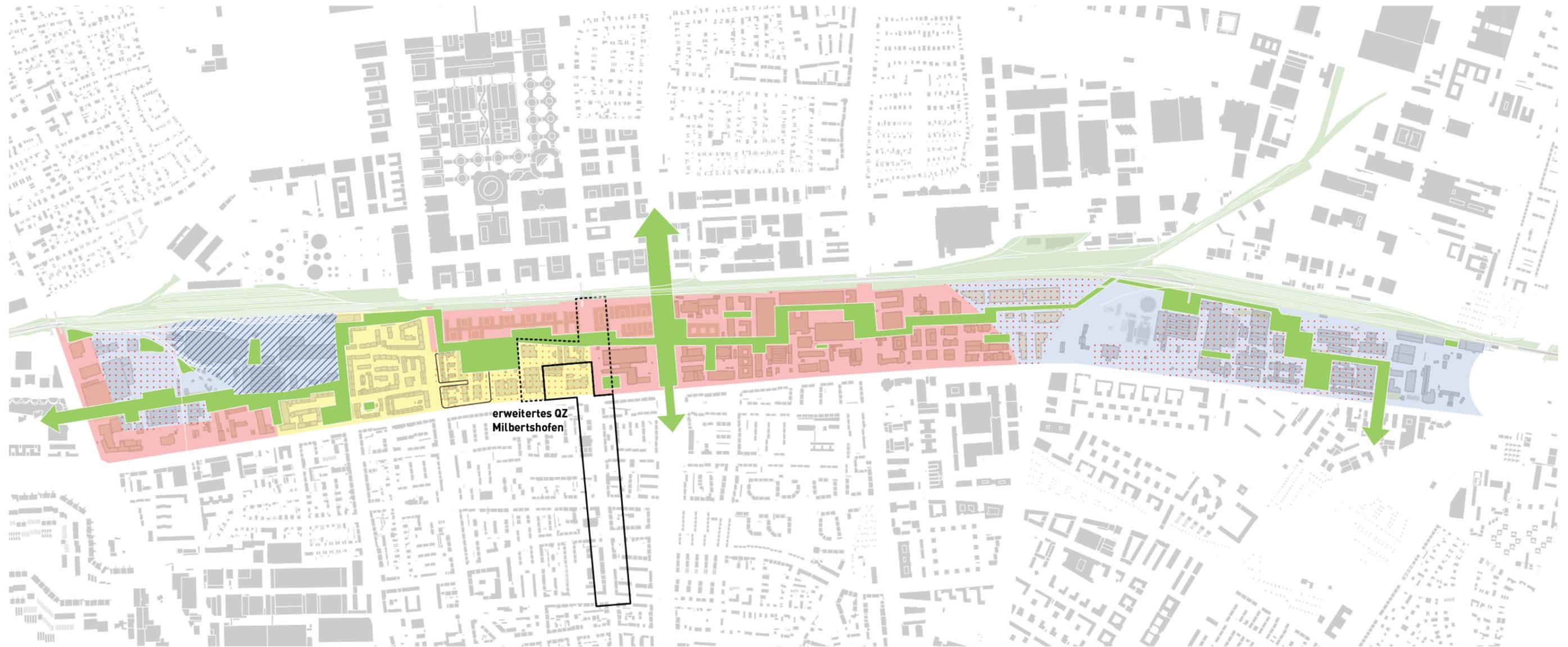
**KANTEN + BAUSTEINE**

-  Ausbildung räumlicher Kanten
-  Clusterbildung
-  Baufelder Neu
-  Freiraum Cluster

**STÄDTEBAULICHE DICHTEN**

-  erhöhte Dichte
-  Ausbildung wichtiger Orte

# LEITMOTIV NUTZUNGEN



## GRUNDSÄTZE ZUR NUTZUNGSMISCHUNG

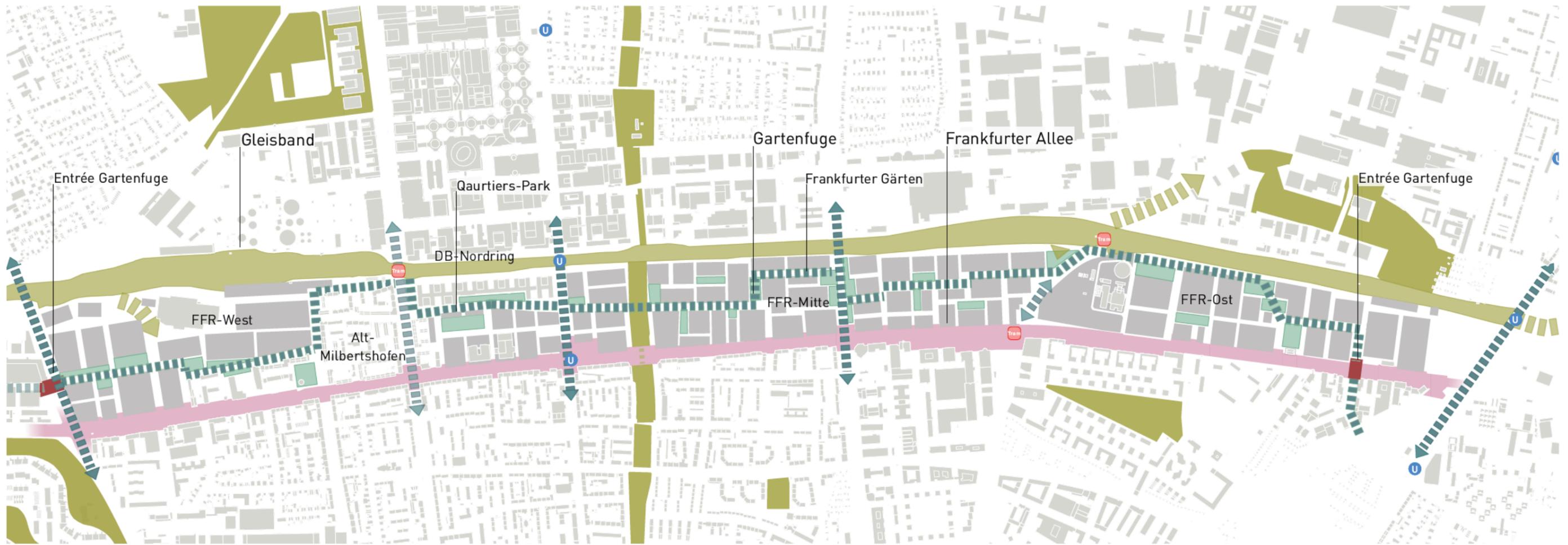
- Verhältniszahlen sind Orientierungswerte für das jeweilige Quartier
- Prozentuale Angaben sind teilgebietsbezogen, wobei auf eine ausgewogene Verteilung im Teilgebiet geachtet wird
- Produzierendes Gewerbe (GE-A) über die prozentualen Angaben in jedem Bereich möglich
- Im Vordergrund steht der Erhalt der Flächenzahl für A-Gewerbe
- Bei Realisierungen von Hochhäusern fließen nur die Geschossflächen der Sockelbebauung in die Berechnung der Nutzungsmischung ein. Bei Hochhäusern werden die Geschosse ggf. oberhalb des VII. Geschosses in die Berechnung nicht aufgenommen. Die Geschosse beinhalten erfahrungsgemäß Büronutzungen (ggf. mit öff. Nutzungen im obersten Geschoss) und werden somit als "add-on" berücksichtigt.

## GEWERBE

-  **Büronutzungen**  
20% produzierendes Gewerbe, 80% Büro
-  **Hybridnutzung - Gewerbe + Büro**  
50% produzierendes Gewerbe, 50% Büro
-  **produzierendes Gewerbe**  
80% produzierendes Gewerbe (inkl. den produzierenden Betrieben zugeordnete Nutzungen wie Büro / Verwaltung usw.), 20% Büro
-  **produzierendes Gewerbe - Logistik**

## URBANES QUARTIER

-  **Priorität Wohnen**  
80% Wohnen,  
20% sonstige Nutzungen (wohnverträgliches Gewerbe, Dienstleistungen, kleinteiliger EZH)
-  **Priorität Versorgung, Kultur, Gewerbe**  
50% Sonstiges (Einrichtungen für Veranstaltungen Kultur, Kunst, Soziales, Dienstleistungen, EZH),  
30% Wohnen,  
20% Büro

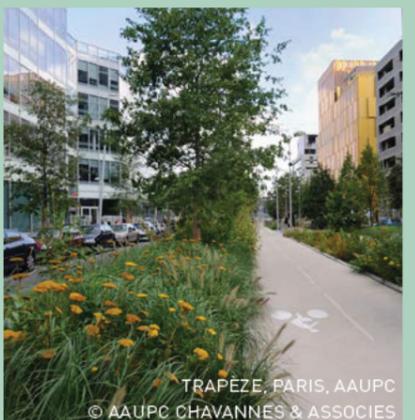


## GLEISBAND



- Übergeordnete Grünverbindung mit Fokus Biodiversität
- Kaltluftleitbahn
- Ventilationsbahnen
- Untergeordnete Wegeverbindung

## GARTENFUGE



TRAPEZE, PARIS, AAUPC  
© AAUPC CHAVANNES & ASSOCIES

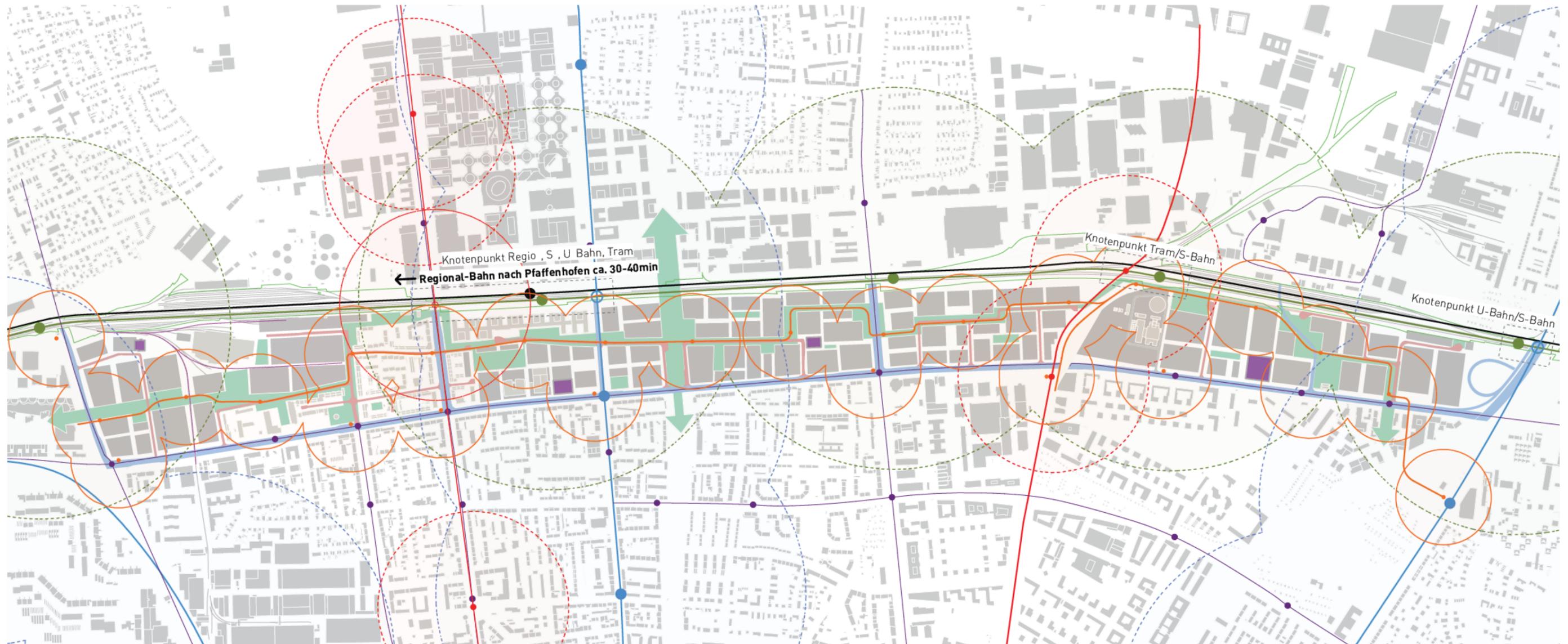
- Durchgehende Grünverbindung
- Punktuelle Aufenthaltsqualität
- Langsamverkehrsverbindung
- Durchgehende Gestaltung: Möblierung, Bepflanzung, Beleuchtung, Belag

## FRANKFURTER ALLEE



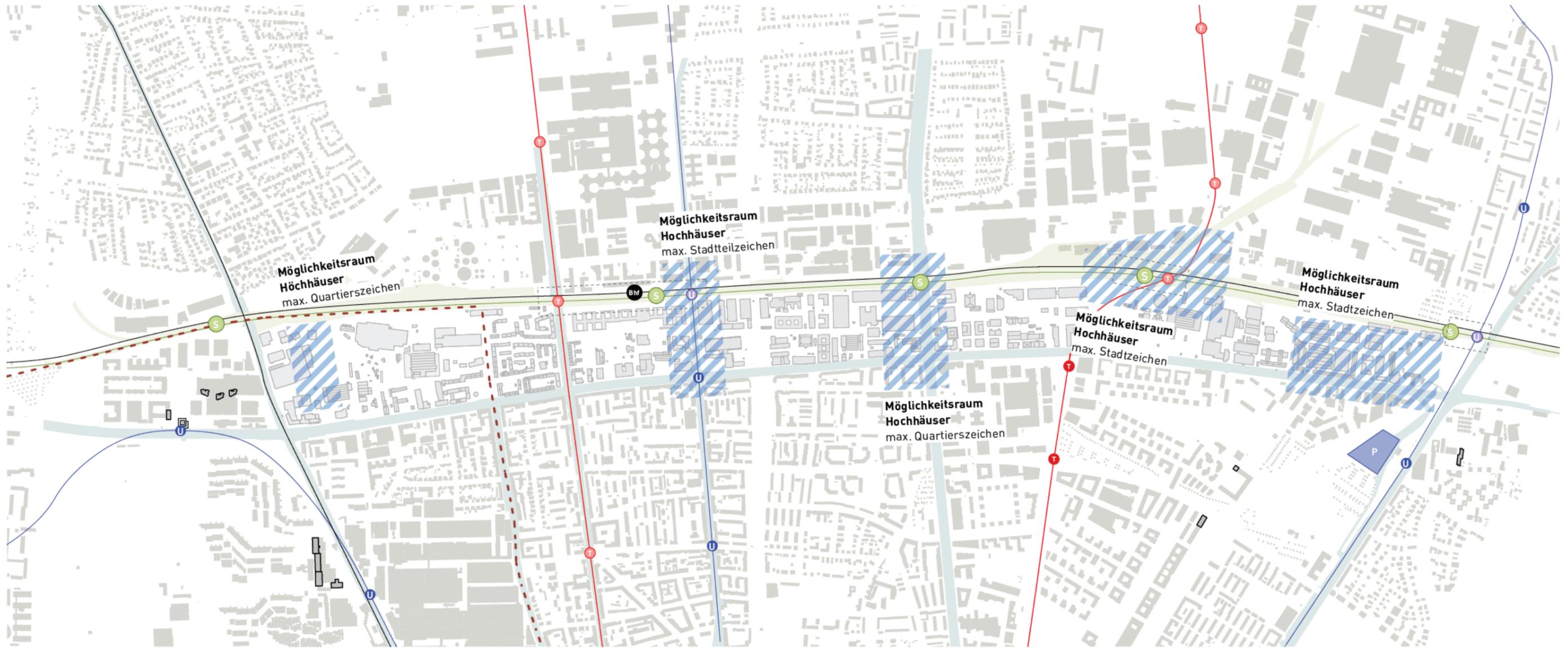
- Ausbildung einer prägenden Allee-Struktur
- Aufwertung des heutigen Straßenbegleitgrüns
- Klarer Charakter als Straßenraum

# LEITMOTIV MOBILITÄT



- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| <span style="color: blue;">■</span> Straße 50 km/h                          | <span style="color: black;">—</span> Regional-Bahn Linie  | <span style="color: red;">—</span> Tramlinie  | <span style="color: grey;">—</span> Bahngleise - Logistik   |
| <span style="color: red;">■</span> Straße 30 km/h                           | <span style="color: black;">●</span> Regional-Bahn Station  | <span style="border: 1px dashed red; border-radius: 50%; padding: 2px;">●</span> Tramstation und Einzugsgebiet                | <span style="border: 1px dashed grey; border-radius: 50%; padding: 2px;">●</span> Verkehrsknotenpunkt |
| <span style="color: green;">■</span> Verkehrsberuhigte Grünwegeverbindungen | <span style="color: green;">—</span> S-Bahn Linie   | <span style="border: 1px dashed red; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span> Tramstation in Abstimmung                    |   |
| <span style="color: purple;">■</span> Quartiersgaragen                      | <span style="border: 1px dashed green; border-radius: 50%; padding: 2px;">●</span> S-Bahn Station und Einzugsg. | <span style="color: purple;">—</span> Linienbusse   |   |
|   | <span style="color: blue;">—</span> U-Bahn Linie  | <span style="color: purple;">●</span> Busstation  |   |
|   | <span style="border: 1px dashed blue; border-radius: 50%; padding: 2px;">●</span> U-Bahn Station und Einzugsg.  | <span style="color: orange;">—</span> Slowmobility Wegeverbindungen   |   |
|   | <span style="border: 1px dashed blue; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span> U-Bahn Station in Abstimmung  | <span style="border: 1px dashed orange; border-radius: 50%; padding: 2px;">●</span> Slowmobility-Stationen und Einzugsgebiete |   |

# LEITMOTIV HOCHPUNKTE



**Hochhaus** Umgebung

**Möglichkeitsraum Hochhäuser**

**Pufferzone Olympiaweltkulturerbe**

Außerhalb der Pufferzone sind Sicht- und Verträglichkeitsanalysen in Bezug auf das Olympia Ensemble erforderlich

**Regional-Bahn Linie**

**Regional-Bahn Station**

**Tramlinie**

**Tramstation**

**Tramlinie** in Abstimmung

**Tramstation** in Abstimmung

**S-Bahn Linie** in Abstimmung

**S-Bahn Station** in Abstimmung

**U-Bahn Linie**

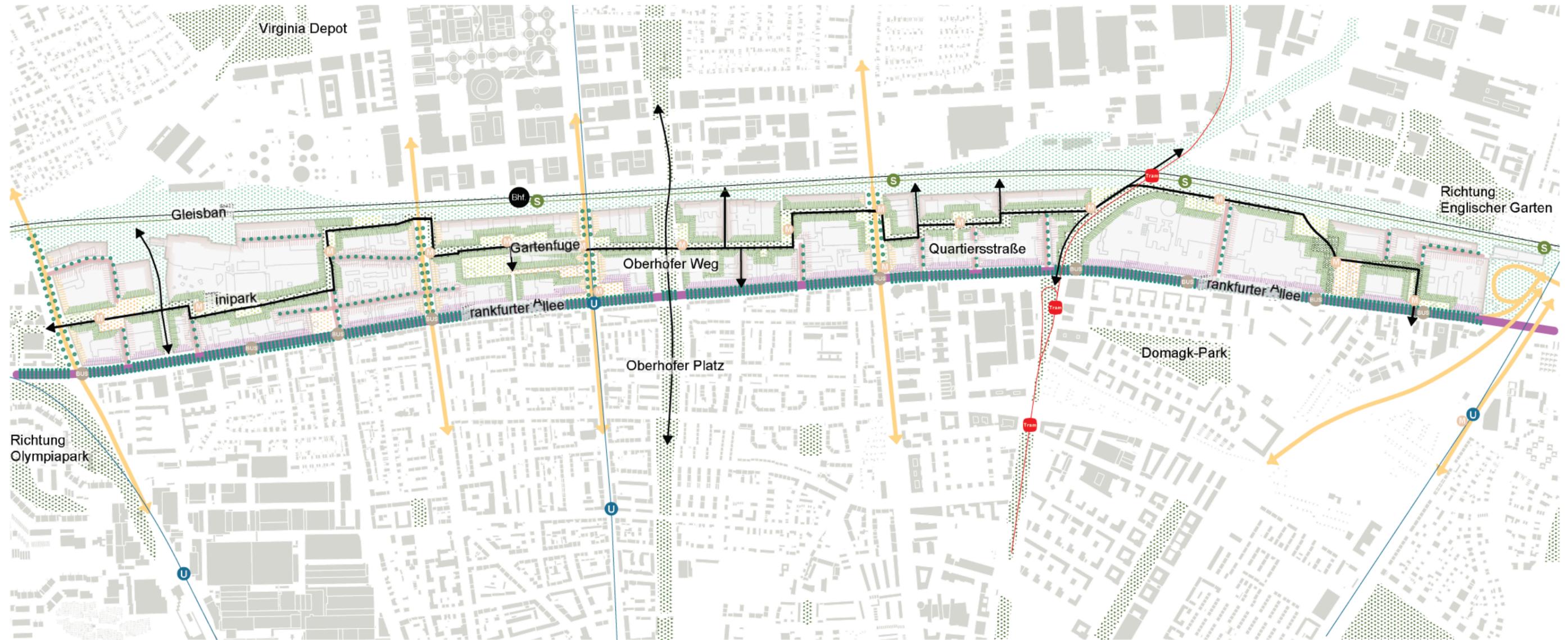
**U-Bahn Station**

**U-Bahn Station** in Abstimmung

**Verkehrsknotenpunkt**

**Parkplätze** Studentenstadt

# LEITMOTIV GRÜN- UND FREIRAUM

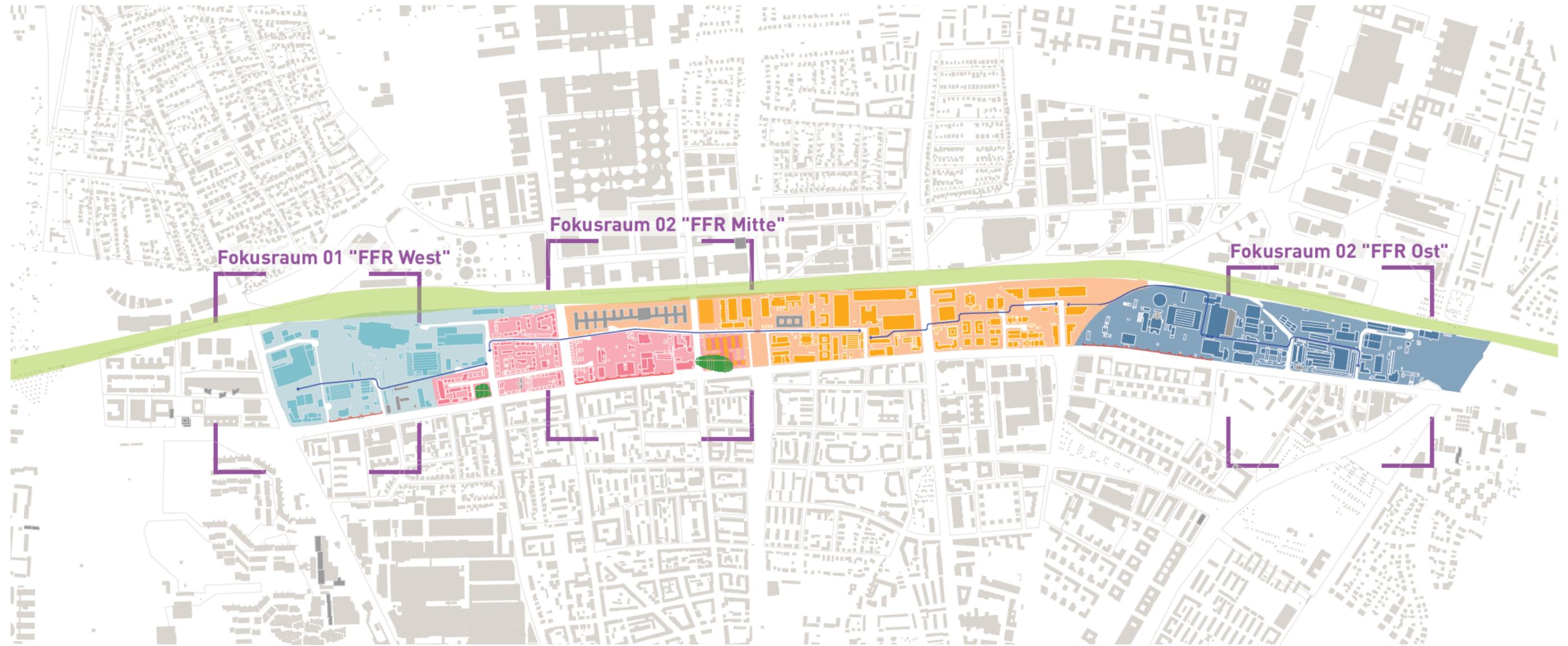


- Gartenfuge mit möglichen Verknüpfungen im Gebiet
- Grünverbindung
- Minipark an der Gartenfuge
- Urbane Freiräume
- Gartenseite - Vorzone als Beitrag zur Gartenfuge
- Frankfurter Allee
- Vierreihige Allee
- Adressseite - Vorzonengestaltung entsprechend Frankfurter Allee
- Quartiersstraßen
- Baumreihe mit Retentionsflächen
- Adressseite - Gestaltung der Vorzonen als Beitrag zur Quartiersstraße

- Nord-Süd-Verbindungen
- Adressseite - Gestaltung der Vorzonen als Beitrag zur Nord-Süd-Verbindung
- Gleisband und Kaltluftschneise

- Regional-Bahn Linie und Station
- Tramlinie und -station
- S-Bahn Linie und Station
- U-Bahn Linie und Station
- Bushaltestelle
- Slowmobility

# VERTIEFUNGEN



# VERTIEFUNG "FRANKFURTER RING WEST"

# FRANKFURTER RING WEST

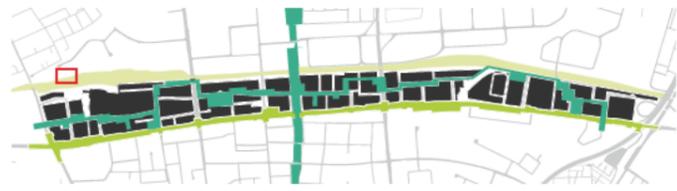
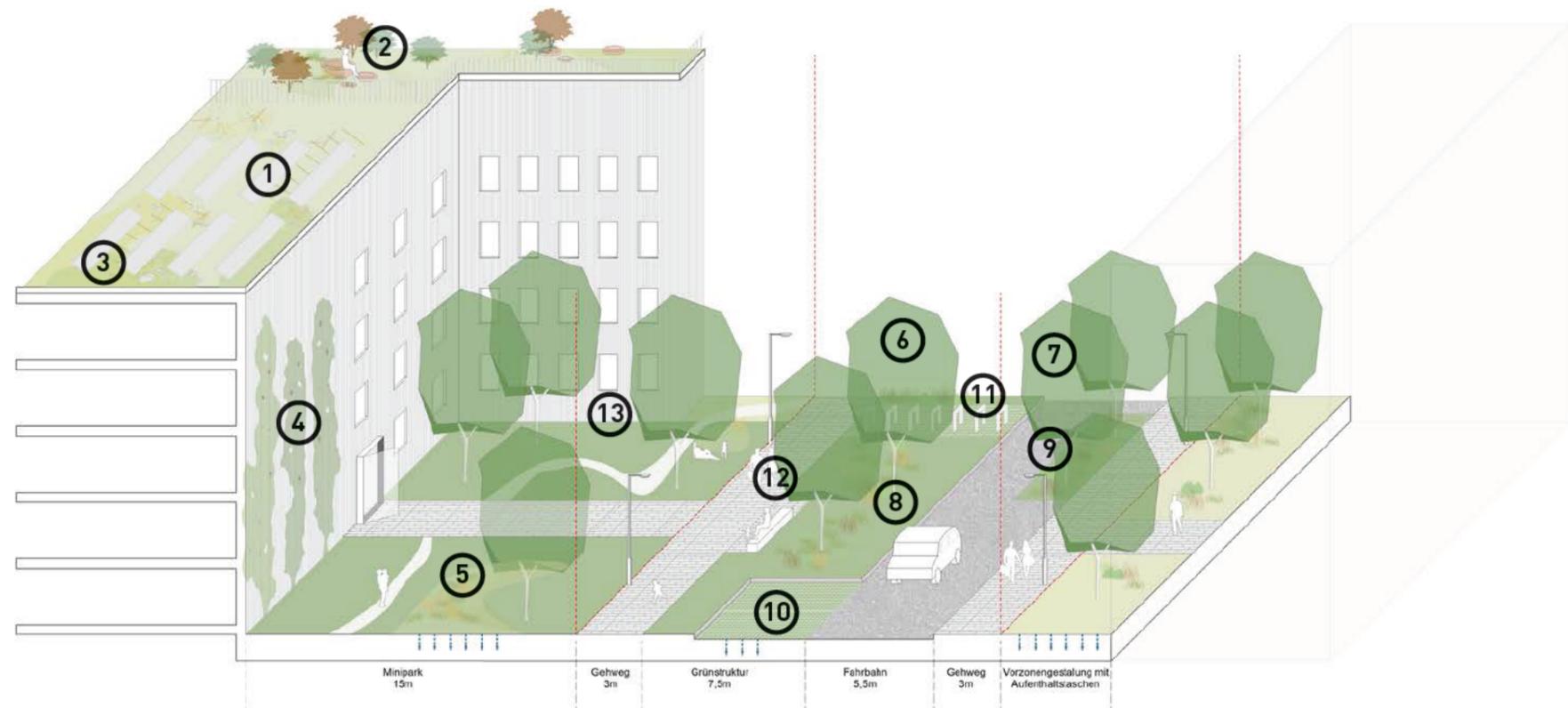


- Baufelder**
- Fußgängerweg**
- Dachbegrünung**
- Dachgarten**
- Begrünter Innenhof**
- Urban - Freiraum**
- Cluster - Freiraum**
- Urbane Wildnis**
- Bäume** an Gartenfuge
- Bäume** an Quartiersstraße
- Bäume** am Frankfurter Ring
- Bäume** Bestand
- Slowmobility - Wegverbindung**
- Slowmobility - Stationen**

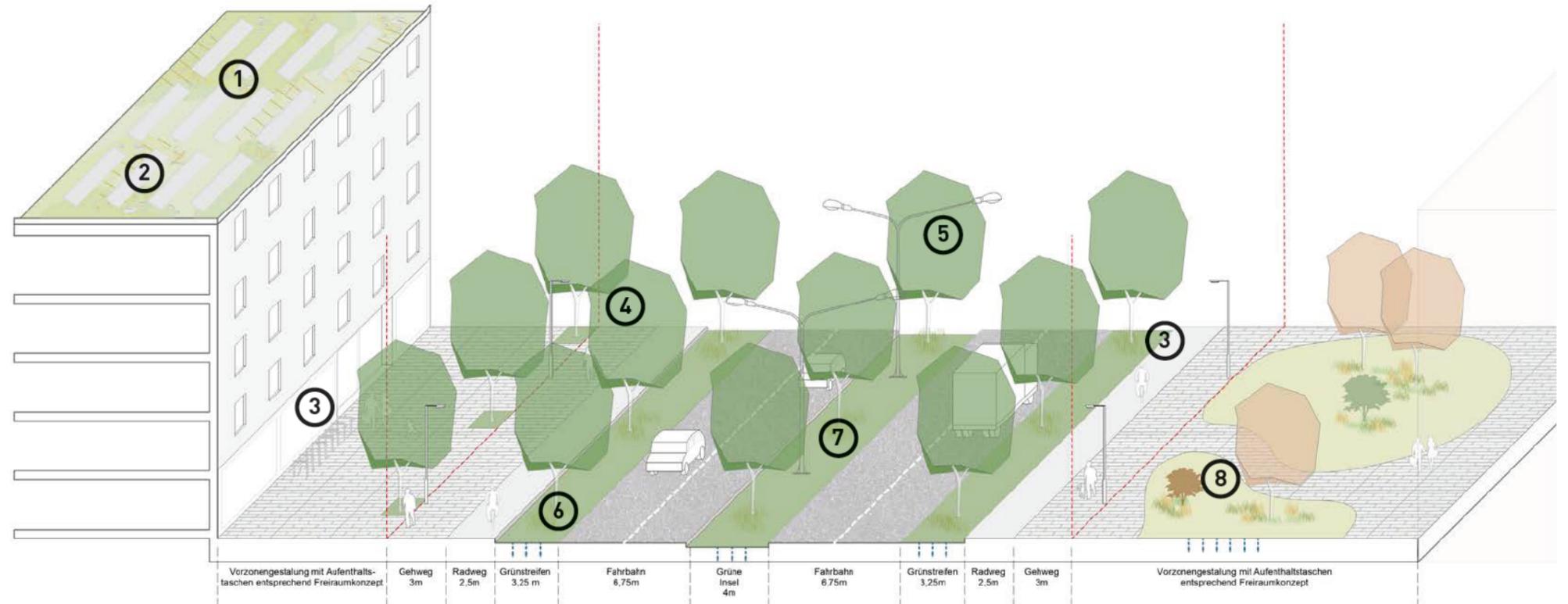
# FREIRAUMPROFILE



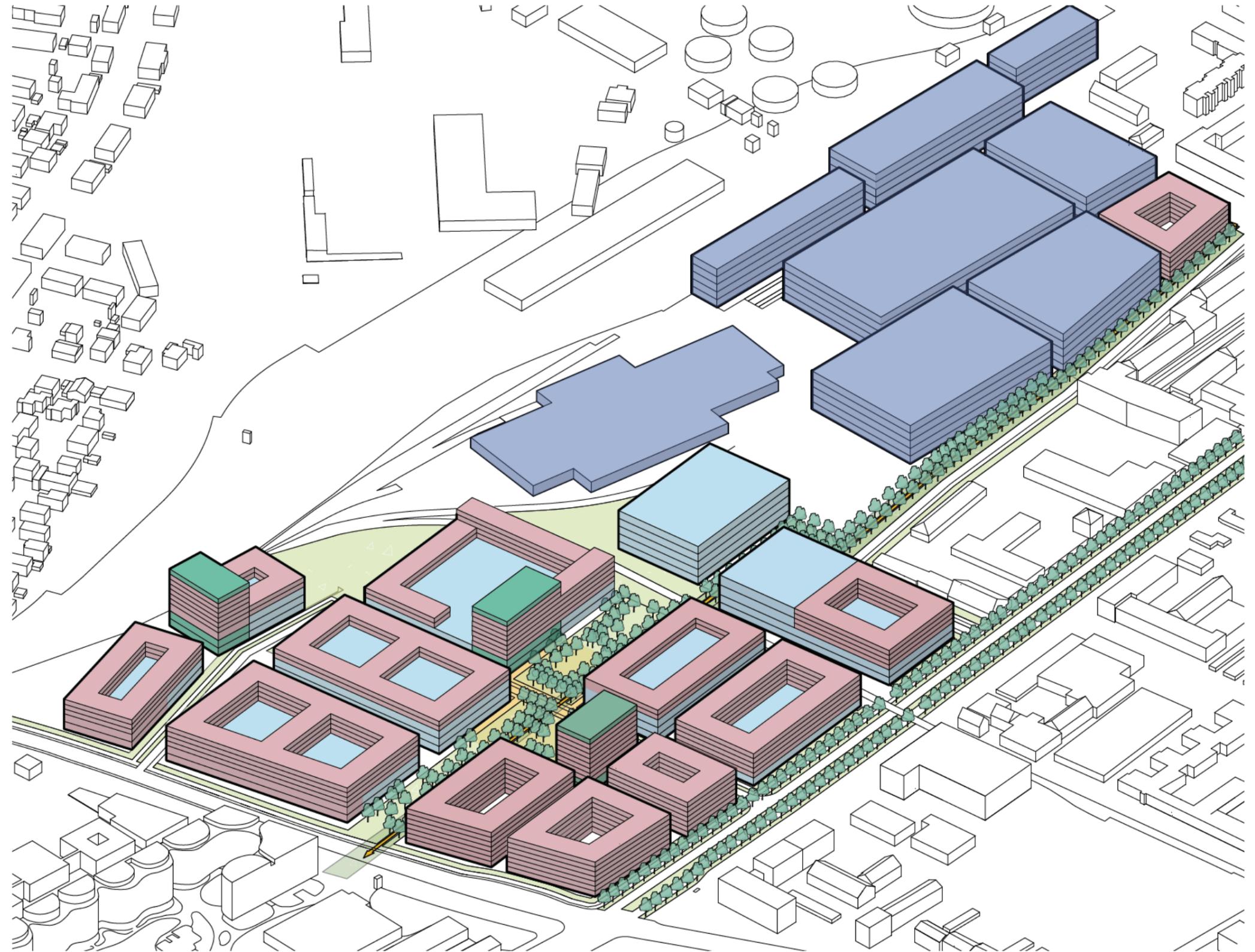
- ① Artenreiche Biodiversitäts- und Retentionsdächer
- ② Intensiv genutzte Retentionsdächer
- ③ Solare Energieproduktion
- ④ Fassadenbegrünung
- ⑤ Versickerungsflächen
- ⑥ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑦ Kühlung und Beschattung
- ⑧ Verringerung des Versiegelungsgrades
- ⑨ Entschleunigung des Straßenraums
- ⑩ Lokale Retention, Verdunstung und Versickerung
- ⑪ Förderung der Slow Mobility
- ⑫ Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ⑬ Entsiegelung der Parzellen



- ① Artenreiche Biodiversitäts- und Retentionsdächer
- ② Solare Energieproduktion
- ③ Förderung der Slow Mobility
- ④ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑤ Kühlung und Beschattung
- ⑥ Lokale Retention, Verdunstung und Versickerung
- ⑦ Reduzierung des Versiegelungsgrades
- ⑧ Entsiegelung der Parzellen



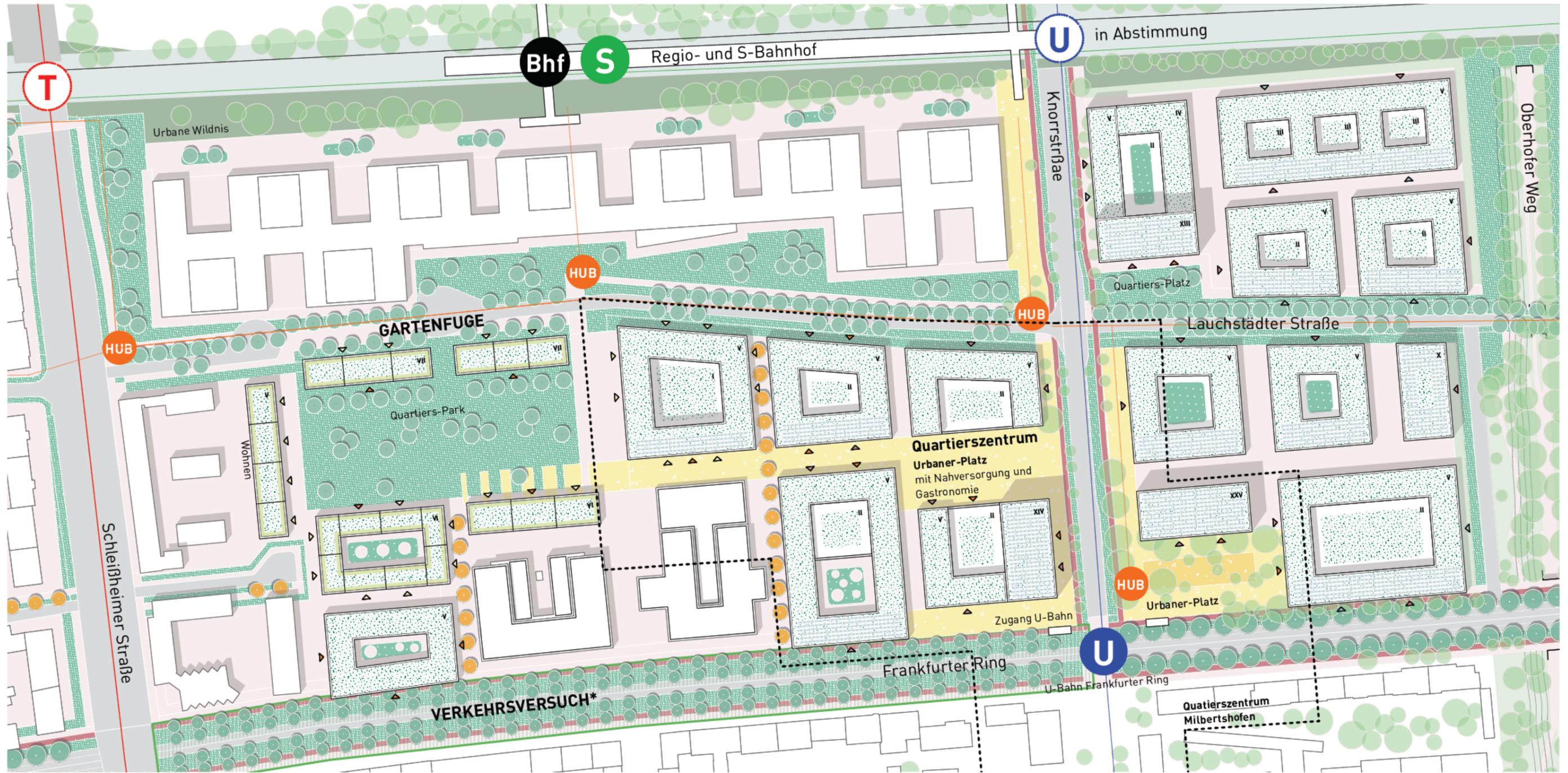
# ÜBERSICHT NUTZUNGEN



- Logistik**
- Gewerbe A** Produzierendes Gewerbe
- Gewerbe B** Büro
- Nahversorgung**
- Öffentlicher Bereich Hochhaus**

VERTIEFUNG "FRANKFURTER RING MITTE"

# FRANKFURTER RING MITTE



- Baufelder**
- Fußgängerweg**
- Dachbegrünung**
- Dachgarten**
- Begrünter Innenhof**

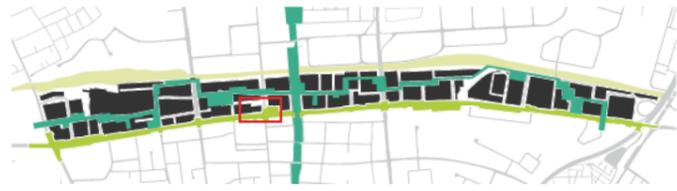
- Urban - Freiraum**
- Cluster - Freiraum**
- Urbane Wildnis**

- Bäume** an Gartenfuge
- Bäume** an Quartiersstraße
- Bäume** am Frankfurter Ring
- Bäume** Bestand

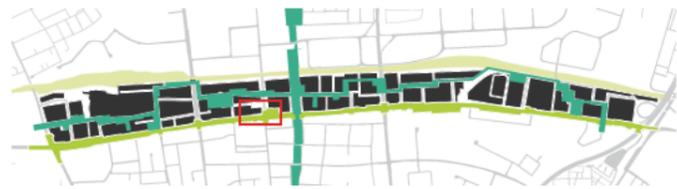
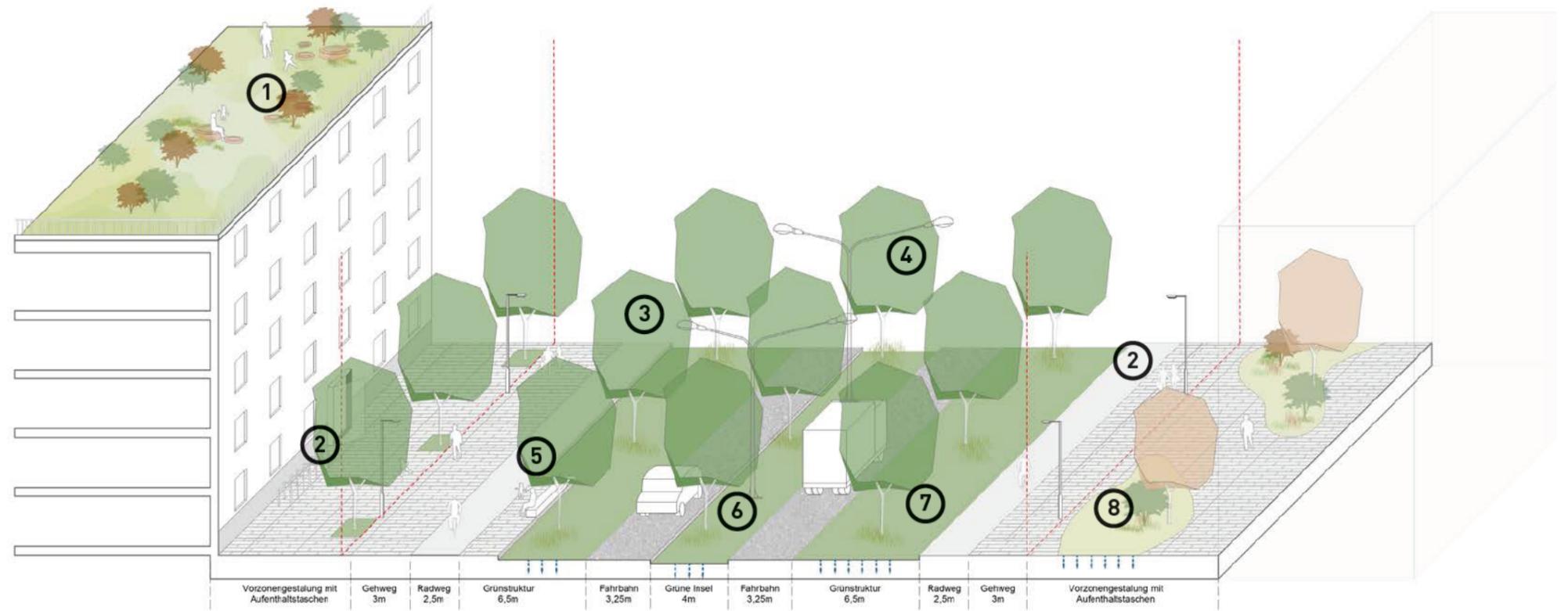
- Slowmobility - Wegverbindung**
- Slowmobility - Stationen**
- Tram - Wegverbindung**
- Tram - Stationen**
- Tram - Stationen** in Abstimmung
- U-Bahn - Wegverbindung**
- U-Bahn - Stationen**
- U-Bahn - Stationen** in Abstimmung

\*Ein Verkehrsversuch ist nach den derzeit prognostizierten Verkehrszahlen nicht durchführbar. Für den Verkehrsversuch ist also zunächst eine Reduzierung des MIV Aufkommens auf dem Frankfurter Ring notwendig.

## FREIRAUMPROFILE



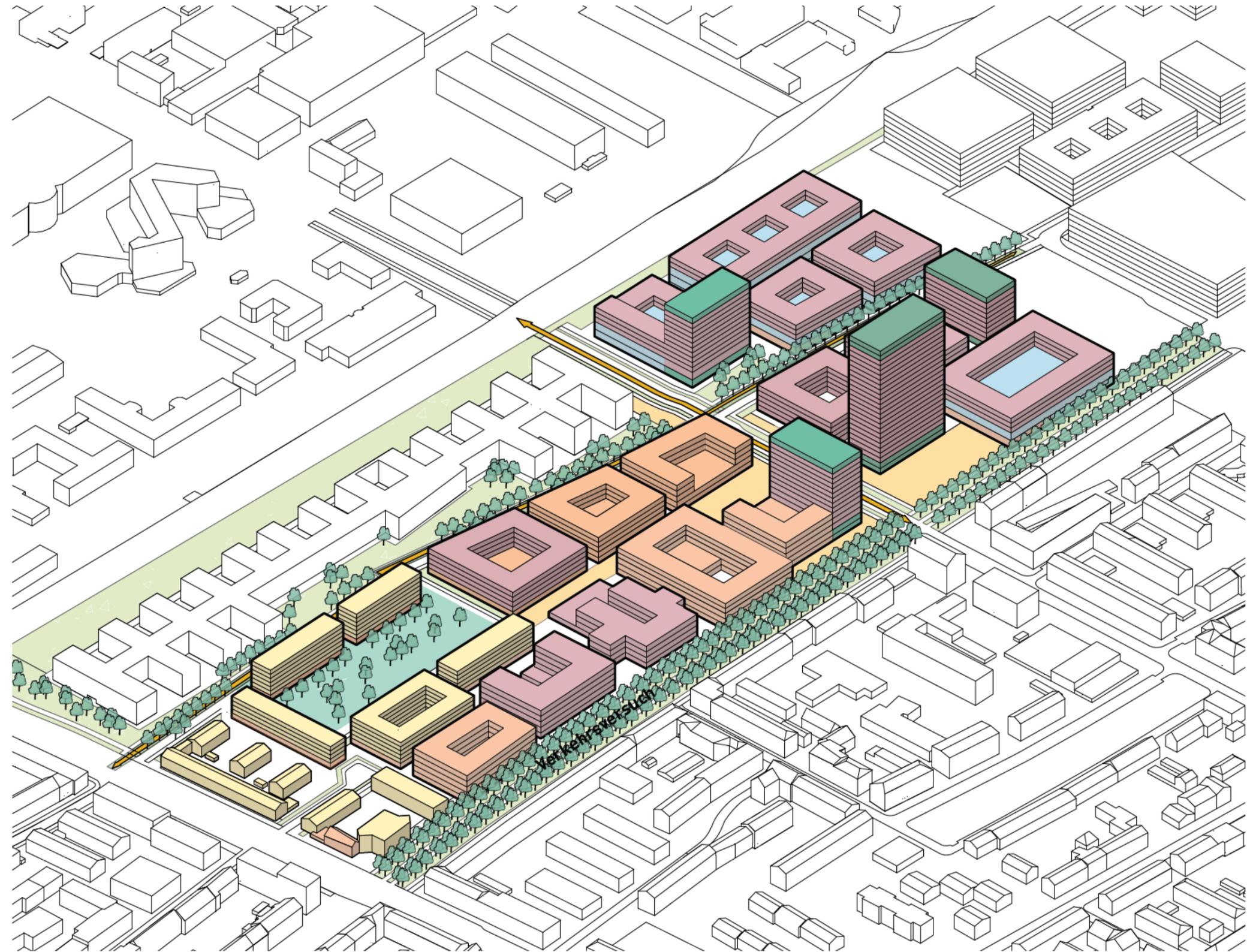
- ① Artenreiche Biodiversitäts- und Retentionsdächer oder solare Energieerzeugung auf dem Dach
- ② Förderung der Slow Mobility
- ③ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ④ Kühlung und Beschattung
- ⑤ Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ⑥ Lokale Retention, Verdunstung und Versickerung
- ⑦ Reduzierung des Versiegelungsgrades
- ⑧ Entsiegelung der Parzellen



- ① Intensiv genutzte Retentionsdächer oder solare Energieerzeugung auf dem Dach
- ② Fassadenbegrünung
- ③ Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ④ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑤ Kühlung und Beschattung
- ⑥ Förderung der Slow Mobility
- ⑦ Lokale Retention, Verdunstung und Versickerung
- ⑧ Verringerung des Versiegelungsgrades
- ⑨ Entschleunigung des Straßenraums
- ⑩ Entsiegelung der Parzellen



# ÜBERSICHT NUTZUNGEN



- Gewerbe A** Produzierendes Gewerbe
- Gewerbe B** Büro
- Wohnen**
- Öffentlicher Bereich Hochhaus**
- Nahversorgung, Kultur, Kunst, Veranstaltung, Soziales, Dienstleistung, wohnverträgliches Gewerbe**

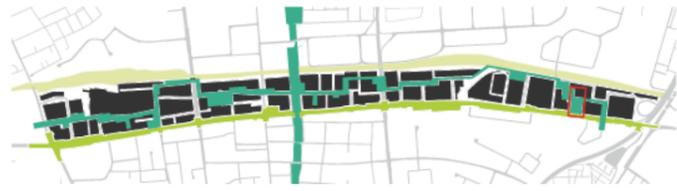
# VERTIEFUNG "FRANKFURTER RING OST"

# FRANKFURTER RING OST

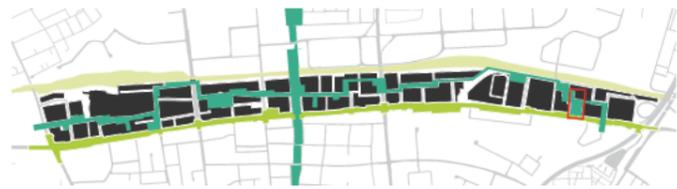
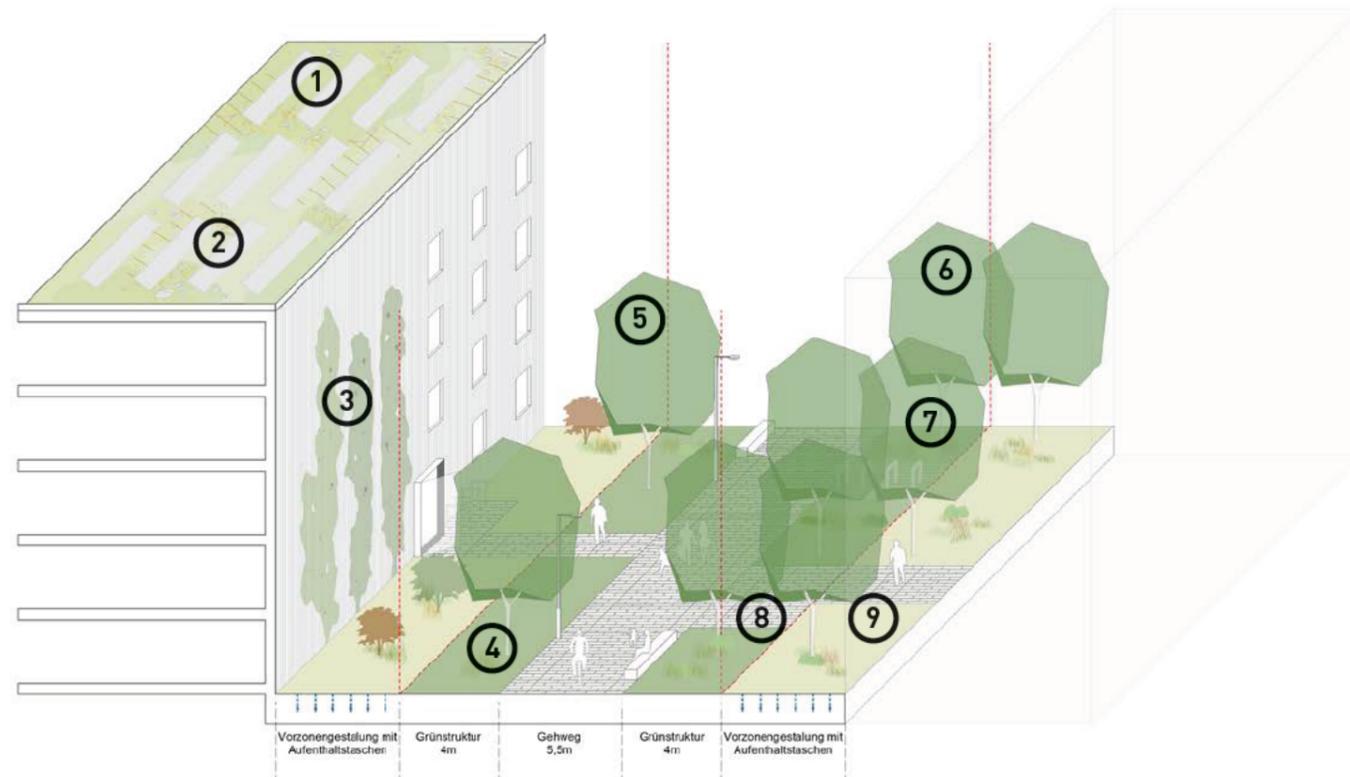


- Baufelder**
- Fußgängerweg**
- Dachbegrünung**
- Dachgarten**
- Begrünter Innenhof**
- Urban - Freiraum**
- Cluster - Freiraum**
- Urbane Wildnis**
- Bäume** an Gartenfuge
- Bäume** an Quartiersstraße
- Bäume** am Frankfurter Ring
- Bäume** Bestand
- Slowmobility - Wegverbindung**
- HUB** Slowmobility - Stationen

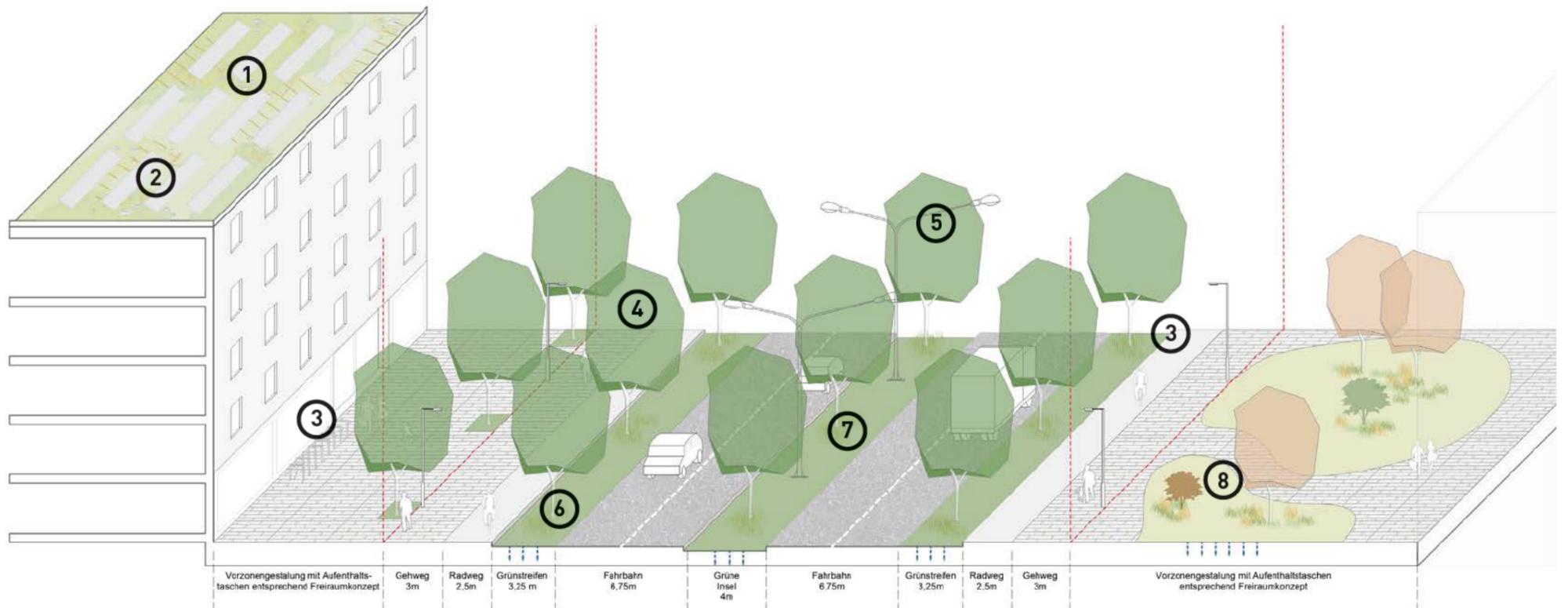
# FREIRAUMPROFILE



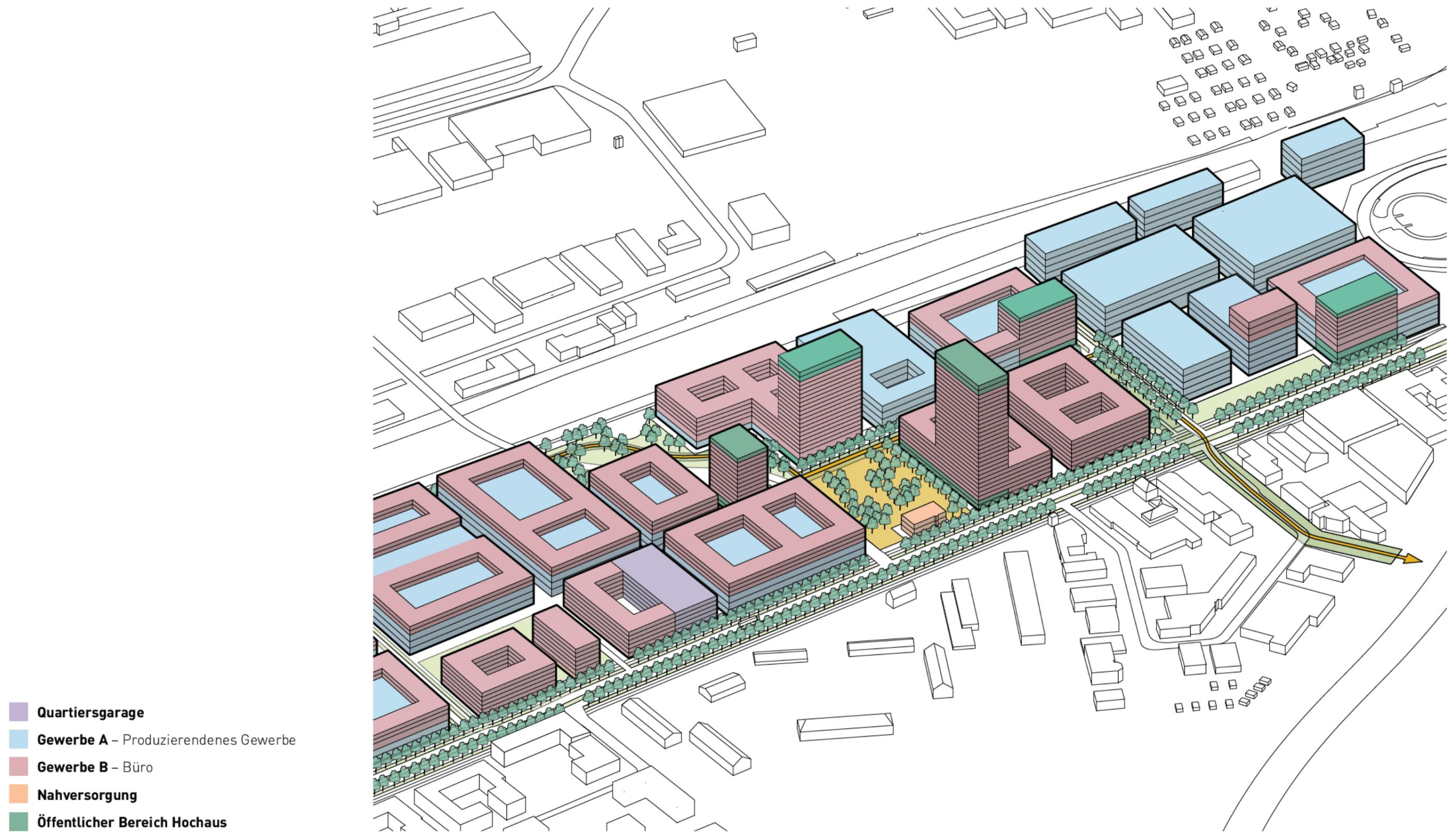
- ① Artenreiche Biodiversitäts- und Retentionsdächer
- ② Solare Energieproduktion
- ③ Fassadenbegrünung
- ④ Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ⑤ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑥ Kühlung und Beschattung
- ⑦ Förderung der Slow Mobility
- ⑧ Lokale Retention, Verdunstung und Versickerung
- ⑨ Entsiegelung der Parzellen



- ① Artenreiche Biodiversitäts- und Retentionsdächer
- ② Solare Energieproduktion
- ③ Förderung der Slow Mobility
- ④ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑤ Kühlung und Beschattung
- ⑥ Lokale Retention, Verdunstung und Versickerung
- ⑦ Reduzierung des Versiegelungsgrades
- ⑧ Entsiegelung der Parzellen



# ÜBERSICHT NUTZUNGEN



# RAHMENPLAN

## RAHMENPLAN FRANKFURTER RING

Das Gewerbeband Frankfurter Ring ist ein vitaler Gewerbestandort innerhalb Münchens Gewerbeband und mit seinen 1,6 Millionen Quadratmetern Fläche einer der größten zusammenhängenden Gewerbeflächen. Aus der schieren Größe heraus ergeben sich entlang des Frankfurter Rings vielfältige Nutzungen. Auf große Versorgungs- und Logistikflächen folgen Wohnbebauungen und Nahversorgung, die wiederum von einem Mix aus Büroflächen und Hybriden Forschungs- und Innovationsclustern abgelöst werden.

Den östlichen Abschnitt des Frankfurter Rings dominieren großmaßstäbliche Produktionseinheiten. Gerade in der Vernetzung und dem Zusammenspiel dieser vielfältigen Strukturen steckt ein großes Entwicklungspotential mit dem Ziel der Etablierung eines vielfältigen, synergetischen, produktiven und identitätsstarken Stadtquartiers.

Durch effizientere Nutzung der versiegelten Flächen, zum Beispiel durch Verdichtung und Stapelung von Nutzungen innerhalb hybrider Gebäudestrukturen, soll mehr Grünraum geschaffen werden. Denn ein produktives Stadtquartier, welches für die Zukunft gewappnet sein will, muss sich auch den klimatischen Herausforderungen stellen. Nachhaltigkeit sollte in allen Dimensionen beachtet werden. Grünausstattung, gemeinschaftlich genutzte Mobilität, effiziente Flächennutzung, Einbezug der bestehenden Grauen Energie von Bestandsgebäuden und nachhaltige Energienutzung und -produktion sind nur einige der wesentlichen Handlungsfelder.

### Das Gewerbeband in der Gesamtstadt

Die Entwicklungen des Gewerbebandes kann nicht isoliert von seiner unmittelbaren Umgebung betrachtet werden. Vielmehr ist das produktive Stadtquartier Frankfurter Ring eine Schnittfläche unterschiedlichster Stadtteile, die hier aufeinandertreffen, die miteinander in Verbindung gebracht werden und auf diese

Weise Synergien ausbilden sollen. Auch die Vernetzung und Neustrukturierung des Areals durch übergeordneter Grünverbindungen, die sich von den Rändern in das Gebiet ziehen, sind wichtige Identitätsbausteine und essenzielle Grundlage einer resilienten und nachhaltigen Stadtentwicklung.

Die oben bereits beschriebenen Nutzungsschwerpunkte der jeweiligen Teilbereiche des Gebietes werden aufgenommen, für zukünftige Entwicklungen weitergedacht und bilden somit auch in Zukunft unterschiedliche Schwerpunkte aus. Diese werden innerhalb des Frankfurter Rings durch übergeordnete Freiraumstrukturen miteinander verbunden.

### Freiraumstrukturen

Im Süden des produzierenden Stadtquartiers begrenzt der Frankfurter Ring das Gewerbegebiet. Der Frankfurter Ring ist in seiner Dimensionierung stark auf die Mobilität fokussiert und in seinem Querschnitt ohne Kapazitätssteigerung ineffizient überdimensioniert. Durch eine Optimierung des Querschnitts wird der Frankfurter Ring zur Frankfurter Allee und damit von einem reinen Mobilitäts- zu einer mit Freiräumen angereicherten Versorgungsader. Ohne signifikante Einschränkungen der Fahrspuren wird insbesondere Platz für Radfahrer und Fußgänger sowie Grün und Aufenthaltsräume geschaffen. Dadurch wird der stark versiegelte Straßenraum zukunftssicher und klimaresilient gestaltet und attraktiviert gleichzeitig Alternativen zum MIV. Die Frankfurter Allee wird damit auch gestalterisch ihrer städtebaulichen Relevanz gerecht.

Parallel zum Frankfurter Ring entsteht im Inneren des produktiven Stadtquartiers die Gartenfuge. Auf zum größten Teil bereits existierenden Wegeverbindungen schafft die Gartenfuge eine Vernetzung des Gesamtgebietes und ermöglicht gleichzeitig eine bisher fehlende Feinerschließung des Gebietes, insbesondere für Fußgänger und Radfahrende in Ost-

West Richtung. Wurde das Gewerbegebiet bisher zum größten Teil über Stiche vom Frankfurter Ring aus erschlossen, wodurch Rad- und Fußverkehr aufgrund langer Wege strukturell benachteiligt waren, schafft die Gartenfuge einen attraktiven Korridor für langsame Mobilitätsformen. Dabei verbindet die Gartenfuge wichtige alte und neue ÖPNV-Knoten. Gesäumt von Mobilitätshubs, die neue Angebote schaffen, zieht sich die Gartenfuge durch das Gebiet und verknüpft sich im Westen mit dem Knorr-Bremse-Areal und im Osten perspektivisch mit dem U-Bahnhof Studentenstadt.

Die Gartenfuge ist aber nicht nur Feinerschließung des Gebietes, sondern auch wichtige Freiraumstruktur. Den Weg begleitend entwickelt sich aus einem Regelquerschnitt Raum für Grün, Entsiegelung, Kühlung, Lüftung und Aufenthalt. Aus der Gartenfuge heraus entwickeln sich an bestimmten Stellen im Quartier Plätze und Parks – mal urbaner, mal stärker durchgrünt. So leistet die Gartenfuge einen großen Anteil daran attraktive, identitätsstiftende Aufenthaltsflächen, nachhaltige Mobilitätsflächen und große entsiegelte Flächen zu produzieren.

Der Grünraum verteilt sich über das Gesamtgebiet und entsiegelt bisher versiegelte Flächen, um das Gebiet klimaresilient zu machen und so einen Beitrag zum nachhaltigen produktiven Stadtquartier zu leisten.

Im Norden grenzt das Gleisbett als Freiraumtypologie an das produktive Stadtquartier. Schon allein durch die starke infrastrukturelle Nutzung gilt es hier weniger Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität zu schaffen, sondern bestehende Biotopflächen und Grünräume zu erhalten, die zur Förderung von Biodiversität beitragen aber gleichzeitig das Gebiet auch in seiner Resilienz gegen Starkregenereignisse und Hitzewellen zu stärken. Dazu werden entlang des Gleisbettes dezidiert Freiräume gestärkt oder durch Entsiegelung vergrößert.

### Mobilität

Der DB-Nordring ist aber nicht nur ein schützenswertes Biotop, sondern vor allem auch ein Mobilitätskorridor. Bis heute vor allem für Warenlogistik verwendet, soll er durch die Rahmenplanung auch für den Personenverkehr erschlossen werden. Eine Abfolge von S-Bahn-Stationen erschließt dabei das produktive Stadtquartier und steigert dadurch die Kapazität und die Erreichbarkeit des Gebietes durch den ÖPNV um ein Vielfaches. Perspektivisch kann das Angebot noch um einen zu untersuchenden Halt für Regionalbahnen ergänzt werden und schließt somit die Metropolregion München unmittelbar an das S-Bahn Netz an. Feinerschließung durch die Gartenfuge, bessere Vernetzung der ÖPNV Knoten, Mobilitätshubs als alternative zum MIV sowie die deutliche Kapazitätssteigerung durch Ausbau von S-Bahn und Regionalbahnhof schaffen Maßnahmen, die eine Verlagerung vom Personenverkehr auf den ÖPNV attraktiv machen. In diesem Zuge soll auch der MIV stärker gelenkt werden. Quartiersgaragen reduzieren Parksuchverkehr und steigern die Effizienz von Parkplatzflächen zur notwendigen Entsiegelung von Freiflächen. Durch einen Verkehrsversuch auf der Frankfurter Allee soll in Folge des Rahmenplans zeitlich begrenzt und ergebnisoffen erprobt werden, wie gut diese Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrs beitragen. Dazu soll die Allee zwischen Schleißheimer- und Knorrstraße auf zwei Spuren reduziert werden, um so den freiwerdenden Raum für Grün und Aufenthalt zu nutzen. Nicht zuletzt kann durch diesen Verkehrsversuch eine notwendige Verknüpfung zwischen Milbertshofen im Süden und der Neuen Mitte Milbertshofen geschaffen werden. Es ist jedoch zu beachten, dass die derzeitigen und prognostizierten Verkehrszahlen eine Fahrspurreduzierung nicht zulassen. Zur Durchführung des Verkehrsversuches muss daher zunächst das MIV-Aufkommen auf dem Frankfurter Ring reduziert werden (z.B. durch geeignete stadtweite verkehrliche Maßnahmen).

### **Neue Mitte Milbertshofen**

Durch den Verkehrsversuch zugänglicher gemacht zieht sich das Nahversorgungszentrum entlang der Knorrstraße in das produktive Stadtquartier. In der Neuen Mitte Milbertshofen entstehen erdgeschossig Versorgungsangebote für das Quartier. Markiert durch ein Cluster an Hochpunkten weitet sich die Gartenfuge in urbane Plätze auf. Ergänzt werden die Versorgungsfunktionen durch kulturelle und gastronomische Nutzungen in diesem Stadtbaustein. Durch den zu prüfenden Regionalbahnhof und die U-Bahn-Station Frankfurter Ring erhält dieser Ort auch mit Blick auf die Mobilität eine besondere Präsenz, die städtebaulich durch eine Aufweitung der urbanen Stadträume entlang der Knorrstraße aufgenommen wird. In Richtung der Wohnbebauung im Osten entwickelt sich ausgehend von der Gartenfuge ein großer Quartierspark in dem Gebiet um auch die Freiraumversorgung sicher zu stellen.

### **Struktur und Prozess**

Die durch den Rahmenplan eingeführten Maßnahmen, Regeln und Leitthemen dienen dazu die Parzellen zukunftssicher, effizient und gleichzeitig nachhaltig mit einem Blick für das Gesamtquartier zu entwickeln. Zu verstehen, dass Entwicklung im produktiven Stadtquartier immer in der Gemeinschaft der Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden passiert, ist essentiell für die gemeinschaftliche Schaffung von Infrastrukturen, die die zukünftigen Entwicklungen dieses Areals erst ermöglichen. Nur wenn alle an einem Strang ziehen, kann jede Parzelle sinnvoll und effizient entwickelt werden. Die so sichergestellten, übergeordneten infrastrukturellen Planken und die im Rahmenplan festgelegten Leitthemen bilden den Rahmen, innerhalb dessen sich alle Parzellen sukzessive und in eigenem Tempo entwickeln können. Zur gemeinschaftlichen Umsetzung dieser Maßnahmen werden Qualitätssicherungen auf unterschiedlichen Ebenen eingeführt. Die Leitmotive des Rahmenplans

auf oberster Ebene werden ergänzt durch verschiedene andere Sicherungsmaßnahmen bis hin zu Einzelwettbewerben auf Parzellen-Ebene.

Die Entwicklung wird durch Maßnahmen auf den Parzellen selbst, durch Cluster, die aus einzelnen Parzellen gebildet werden und durch übergeordnete Maßnahmen im Gesamtgebiet sichergestellt. In den hybriden Gewerbeclustern sollen sich die zukünftigen Entwicklungen der einzelnen Parzellen ergänzen, z.B. Freiräume auf den einzelnen Parzellen sollen so angeordnet werden, dass mit den angrenzenden Parzellen gemeinsame Clusterplätze und grüne Freiflächen bilden.

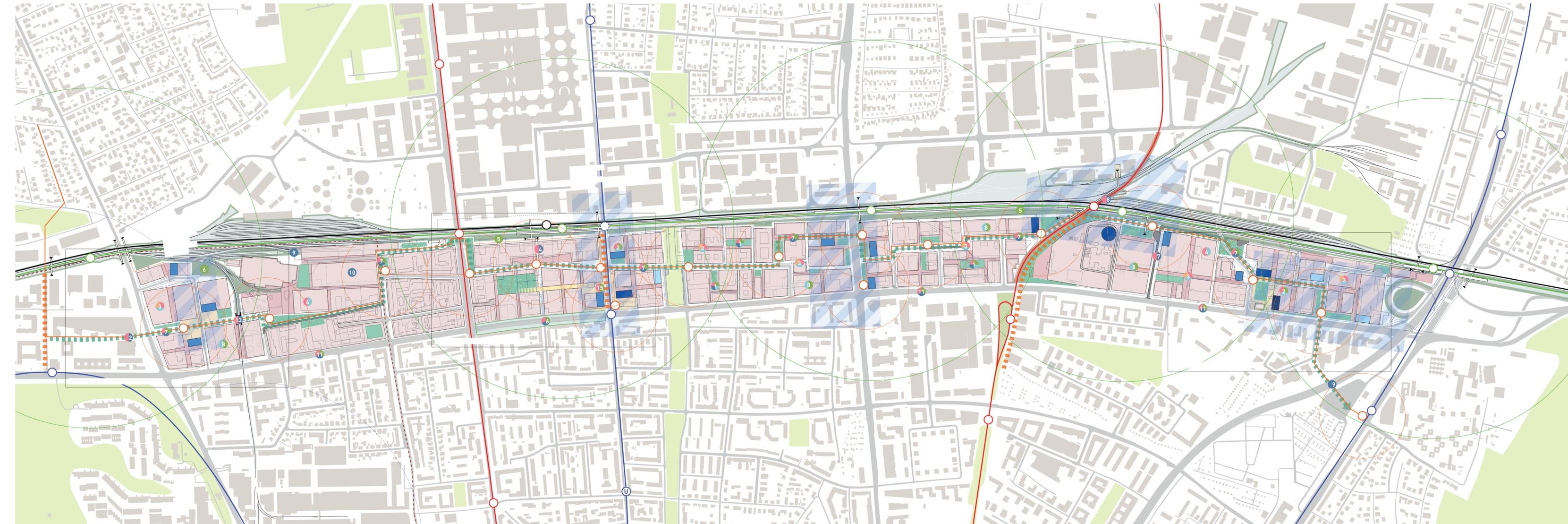
Auch Infrastruktur kann im Gewerbecluster gemeinsam genutzt werden. Durch das Zusammenspiel von Parzellenentwicklung, Synergiebildung in Gewerbeclustern und übergeordneten freiräumlichen und infrastrukturellen Maßnahmen im Gesamtgebiet und seiner unmittelbaren Umgebung, wird aus dem ehemaligen Gewerbegebiet ein zukunftsweisendes, produktives Stadtquartier.

R H M N L N  
M S N A M N

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10

A M E P A N E E R E A D F A K F R E R N G  
P L R G L P R E L E

- L d
- o L Ä & N R S R K R
- R N & R R U E
- o H Ä S A D U K E



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Seite

54	Grafik der Autoren auf Grundlage von: <a href="https://geoportal.muenchen.de/portal/plan">https://geoportal.muenchen.de/portal/plan</a> , Los 2A	70	Zürich West, Amt für Städtebau Zürich, Juliet Haller, Los 2A	85	Grafik der Autoren – Leitmotiv Mobilität, Los 2A
54	Grafik der Autoren auf Grundlage von: LHM, Geodatenportal, Los 2A	70	Anhalter Platz, München, Foto von allmannwappner gmbh, Los 2A	86	Grafik der Autoren – Leitmotiv Hochpunkte, Los 2A
55	Grafik Flächennutzungsplan, August 2020, abgerufen von: <a href="https://geoportal.muenchen.de/portal/fnp/">https://geoportal.muenchen.de/portal/fnp/</a> , Los 2A	70	Kabeldistrict Delft - Mei architects and planners/ clients: Amvest & Kondor Wessels Vastgofd, Render: Vero Visuals, Los 2A	87	Grafik der Autoren – Leitmotiv Grün- und Freiraum, Los 2A
55	Grafik der Autoren – Entwicklungsgebiete & Stadtbausteine, Los 2A	70	Werksviertel, München, Steidle Architekten, Foto von allmannwappner gmbh, Los 2A	89	Grafik der Autoren – Fokusräume, Los 2A
57	Grafik der Autoren – Nutzungen Parzelle, Los 2A	72	Grafik Hochpunktentwicklung, abgerufen von: <a href="https://stadt.muenchen.de/infos/umgang-hochhaeuser-stadtgebiet.html">https://stadt.muenchen.de/infos/umgang-hochhaeuser-stadtgebiet.html</a> , Los 2A	91	Grafik der Autoren – Frankfurter Ring West, Los 2A
57	Grafik der Autoren – Gewi, Los 2A	74	Grafik der Autoren – Setzungsstudien, Los 2A	92	Grafik der Autoren – Freiraumprofile, Los 2A
59	Grafik der Autoren auf Grundlage von: <a href="https://geoportal.muenchen.de/porta/plan">https://geoportal.muenchen.de/porta/plan</a> , Los 2A	76	Grafik der Autoren – Übersicht Verdichtungspunkte, Los 2A	93	Grafik der Autoren – Übersicht Nutzungen, Los 2A
59	Grafik der Autoren auf Grundlage von: bgsm, Städtebauliche Voruntersuchungen FFR 227, Los 2A	77	Grafik der Autoren – Verdichtungspunkt 1, Los 2A	95	Grafik der Autoren – Frankfurter Ring Mitte, Los 2A
61	Grafik der Autoren – Flächen ruhender Verkehrs, Los 2A	78	Grafik der Autoren – Verdichtungspunkt 2, Los 2A	96	Grafik der Autoren – Freiraumprofile, Los 2A
61	Grafik der Autoren – Flächen Versiegelung, Los 2A	79	Grafik der Autoren – Verdichtungspunkt 3, Los 2A	97	Grafik der Autoren – Übersicht Nutzungen, Los 2A
62	Grafik der Autoren – Freiraum, Los 2A	80	Grafik der Autoren – Verdichtungspunkt 4, Los 2A	99	Grafik der Autoren – Frankfurter Ring Ost, Los 2A
64	Grafik der Autoren – ÖPNV Bestand, Los 2A	82	Grafik der Autoren – Leitmotiv Städtebau, Los 2A	100	Grafik der Autoren – Freiraumprofile, Los 2A
64	Grafik der Autoren – ÖPNV Planung, Los 2A	83	Grafik der Autoren – Leitmotiv Nutzungen, Los 2A	101	Grafik der Autoren – Übersicht Nutzungen, Los 2A
66	Grafik der Autoren – Stadtklima und übergeordnete Freiraumkulisse, Los 2A	84	Grafik der Autoren – Leitmotiv Identität, Los 2A	105	Grafik der Autoren – Rahmenplan Gewerbeband Frankfurter Ring, Los 2A
68	Grafik der Autoren – Schlussfolgerung Bestandsaufnahme, Los 2A	84	Foto von allmannwappner gmbh, Los 2A		
69	Grafik der Autoren – Quartiere der Umgebung, Los 2A	84	Trapèze, Paris, AAUPC Chavannes & Associes, Los 2A		
70	Grafik der Autoren – Quartiere des produktiven Stadtquartiers, Los 2A	84	Abbildung abgerufen von unsplash, Los 2A		

**allmannwappner** | Studio Vulkan | Urban Standards  
RAHMENPLANUNG | GEWERBEGEBIETE FRANKFURTER RING & STEINHAUSEN

Stellungnahme BA 11 Gewerbeband Nord **TOP 8.2.9 N:**

Der BA 11 möge beschließen

**dem Beschlussentwurf des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zur Rahmenplanung Frankfurter Ring mit folgenden Änderungen zuzustimmen:**

## **Thema: Wohnen**

Grundsätzlich begrüßen wir die Planungen der Stadt, eine Rahmenplanung zur Aufwertung des Gewerbebands Nord zu erstellen und eine Verbesserung der jetzigen Situation herbeiführen zu wollen, sehr. Das sind die Münchner Mischung von A und B-Gewerbe, die Erhöhung der Freiflächen und Aufenthaltsqualität, Ausbau ÖPNV, die Aufnahme kultureller Nutzung und vieles mehr.

Allerdings können wir der derzeitigen Planung nicht vollumfänglich zustimmen.

Gerade das Plangebiet FFR Mitte, konkret das Business Cluster Gebiet zwischen Knorr- und Ingolstädter Straße (Teilgebiet 3) bietet sich für eine Fortführung der Wohnbebauung im Anschluss der neuen Mitte Milbertshofen geradezu an.

Den Arbeitsplätzen, die innerhalb der Rahmenplanung erhalten und geschaffen werden, müssen ortsnahe Wohnmöglichkeit zur Seite gestellt werden.

Wo möglich, sollen in Bürogebäude Wohnanteile integriert werden. Dazu sind auch höhere Gebäude einzuplanen. In den oberen Etagen, auch den Hochpunkten, können attraktive Wohnungen entstehen und somit die Pendleranzahl reduziert werden. Nur dann machen auch die geplanten Quartiersparkhäuser Sinn. Für Pendler sollten möglichst nur noch sehr wenig Parkplätze eingeplant werden.

Wir hatten uns schon bei der letzten Stellungnahme für ein urbanes Gebiet ausgesprochen, dies wollen wir hiermit nochmal ausdrücklich bestärken.

Da ein neuer Bebauungsplan für die Umsetzung des Rahmenplans nötig ist, fordern wir den Stadtrat deshalb dringend auf, den Flächennutzungsplan im oben genannten Gebiet für eine weitere Wohnbebauung zu ändern und das im Bebauungsplan abzubilden. Das angestrebte Bürovolumen entspricht nicht mehr den zu erwartenden Tatsachen und Wohnraum wird dringend benötigt.

Hierbei sind auch Flächen für Gemeinbedarf vorzusehen, wie z.B. Azubi-Wohnen, Kitas u.ä.

Wir bitten die Stadtverwaltung außerdem sich gegen eine Verdrängung von einfachem Gewerbe, wie z. B. Handwerksbetriebe, einzusetzen.

## **Thema: Verkehr auf Grundlage des Verkehrsgutachtens**

- Ein eng getakteter Busverkehr auf eigenen Spuren sowohl auf dem FF-Ring als auch auf der Ingolstädter Straße muss eingerichtet werden – und zwar ganztägig. Ausgangspunkt der Buslinien müssen S-Bahn-Halte am Stadtrand sowie Anknüpfung an Parkplätze an wichtigen Knotenpunkten an der Autobahn sein.
- Die Idee einer temporären Freischaltung der Busspuren für alle innerhalb der Hauptverkehrszeiten ist absurd, da die Buslinien ja ausgerechnet zu den wichtigen Zeiten ihren Vorteil dann nicht ausspielen können und deren Angebotsqualität und Transportkapazität dadurch erheblich und entscheidend sinkt. Busspuren am FFR sollen auf jeden Fall tagsüber zu den Hauptverkehrszeiten eingerichtet werden. Es soll aber geprüft werden, ob die separate Busspur außerhalb der Hauptverkehrszeiten für den allgemeinen Verkehr freigegeben werden kann. Es soll außerdem geprüft werden, welchem Wirtschafts- bzw. Güterverkehr die Nutzung der Busspuren zu Hauptverkehrszeiten ermöglicht werden kann, um betriebliche Abläufe zu verbessern. Letztlich helfen diese Lösungen dem Wirtschaftsverkehr, weil dadurch das Hängenbleiben im Stau verhindert wird. Ebenso soll im weiteren Verlauf geprüft werden, ob auch Taxis eine Freigabe ermöglicht werden kann.

- Wir sprechen uns ausdrücklich für den schnellen Ausbau des DB Nordrings aus
- Ebenso für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung
- Die Fahrradinfrastruktur am Frankfurter Ring muss verbessert werden. Da aus Platzgründen je Seite nur ein Einrichtungsradweg möglich ist, müssen ausreichend Querungen des Frankfurter Rings vorgesehen werden, insbesondere dort, wo Straßen oder Radwege in den Frankfurter Ring einmünden.

Ein Radweg entlang der Bahnstrecke ist aus zwei Gründen nicht sinnvoll, was direkt oder indirekt auch bereits in der Rahmenplanung formuliert wird: Der Grünbestand des Eisenbahnnordrings ist zu wertvoll und muss erhalten bleiben. Für einen durchgängigen Ausbau des Eisenbahnnordrings für S-Bahn, Güterverkehr sowie Nah- und Fernverkehr reichen die vorhandenen Gleise nicht aus und der Bereich muss für einen weiteren Ausbau freigehalten werden.

### **Begründung Wohnen:**

Viele große Firmen verkleinern inzwischen ihre Räumlichkeiten und setzen auf mehrfach genutzte Büros, ein Leerstand von Büroflächen ist nicht mehr auszuschließen. Der Trend setzte schon vor dem Ukrainekrieg ein. Außerdem fehlt es in München an dringend benötigtem, vor allem bezahlbarem, Wohnraum und die von ihnen angestrebten Bedarfe können wir nicht mehr in der Stadt abbilden, außer wir nutzen auch Gewerbeflächen um.

Zur Begründung, warum das Business-Cluster geeignet ist, siehe Folie Leitmotiv Nutzungen: Die orange Fläche ist ausschließlich für Büronutzung vorgesehen, auf jeden Fall nicht für produzierendes Gewerbe. Damit fällt die Begründung der Lärmbelästigung weg und auch für Büronutzungen müssten Lärmschutzmaßnahmen zur Bahn hin getroffen werden. Auf dieser Fläche ist ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten gut vorstellbar. Auch einige Bauträger waren auf Nachfrage offen für Wohnbebauung. Damit wird Druck aus dem Wohnungsmarkt genommen und das Prinzip der kurzen Wege kommt zur Anwendung, was zur ebenfalls dringenden Entlastung des Verkehrsaufkommens führt. Somit wird auch ein Beitrag zur angestrebten Klimaneutralität geleistet.

Ebenso könnten hier auch (Wohn)nutzungen für den Gemeinbedarf vorgesehen werden, wie z. B. Azubi-Wohnen, ein Kita-Angebot für die Beschäftigten, eine Kantine, Angebote, die anteilig von den Unternehmen vor Ort genutzt werden können. Die Quartiersgaragen zeigen den Weg der gemeinsamen Nutzung schon vor, auch diese Gebäude können für den Gemeinbedarf genutzt werden, wie das Beispiel Freiham zeigt.

Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes  
**Schwabing-Freimann**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, Direktorium,  
BA-Geschäftsstelle Mitte, Tal 13, 80331 München

Vorsitzender  
Patric Wolf

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung



Stadtplanung - HA II/60V

**Geschäftsstelle:**  
Tal 13, 80331 München

Telefon: +49 89/159 86 88 55  
Telefax: +49 89/159 86 88 15  
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, den 05.12.2022

**Rahmenplanung Frankfurter Ring - Beschlussfassung  
Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung  
für den Bereich V / 71 und Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2166a  
Antrag Nr. 20-26 / B 03546**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 12 bedankt sich für die Präsentation der Beschlussvorlage in der Sitzung der am 24.11.2022.

Die im Rahmenplan aufgezeigte Nutzungsmischung bei gleichzeitiger Bewahrung der Schwerpunktnutzung als Gewerbe- und Industrieband wird vom BA 12 begrüßt und als sehr positiv gewertet.

Anmerkungen:

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 Leinthalerstraße, an den Grünzug Garchinger Mühlbach, zum Bayerischen Rundfunk gegeben und auch an die Isarauen.
5. Die Wegeverbindung als Anschluss an die Lilienthalallee von der Studentenstadt bzw. dem Domagpark 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 BA 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 BA 12 erinnert an das Modellprojekt zu großflächig vernetzten Solar- und Photovoltaikanlagen

Mit freundlichen Grüßen



Patric Wolf  
Vorsitzender des BA 12  
- Schwabing-Freimann -

Datum: 14.11.2022

**Referat für Arbeit  
und Wirtschaft**  
Wirtschaftsförderung  
Standortentwicklung

Rahmenplanung Frankfurter Ring - Beschlussfassung  
hier: ENTWURF 03.11.22

Mitzeichnung Referate

- Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss -

An das Planungsreferat HA II  
per [mail:plan.ha2-60v@muenchen.de](mailto:plan.ha2-60v@muenchen.de)

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft kann den Beschlussentwurf nur mitzeichnen, wenn die nachfolgenden Anmerkungen entsprechend berücksichtigt und in die Vorlage eingearbeitet werden. Andernfalls wird gebeten, die Stellungnahme des RAW der Beschlussvorlage beizulegen.

## Seite 22, Vertiefungsbereich Frankfurter Ring Ost

Die Münchner Gewerbehofgesellschaft MGH betreibt auf dem städtischen Grundstück Frankfurter Ring 247 mit nur 6.700 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche den Gewerbehof Frankfurter Ring. Aufgrund des baulichen Zustandes des Objekts ist dieser Gewerbehof künftig durch einen Neubau zu ersetzen. Die in der Studie vom Büro allmannwappner vorgesehene ca. 25 m tiefe vorgelagerte Grünzone (Quartiersplatz) beschneidet das Baugrundstück an diesem Standort erheblich. Auch wenn die Geschossflächen von Gewerbehöfen stapelbar sind benötigen sie aufgrund ihrer Funktion ausreichende Erschließungs- und Verkehrsflächen im Erdgeschoss. Dabei sind auch die Anforderungen größerer LKW zu berücksichtigen. Aufgrund der verbleibenden Grundstücksfläche sieht das RAW dies als nicht gegeben an. Die in Abb. 12 dargestellte Fläche ist nicht ausreichend, um einen neuen funktionalen Gewerbehof mit erforderlicher Erschließung und Verkehrsflächen an diesem Standort neu zu bauen.

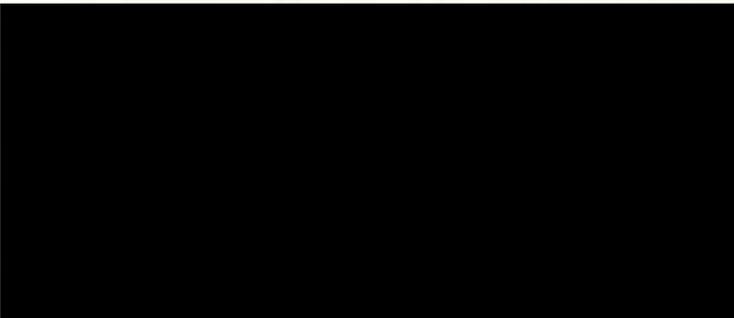
Darüber hinaus vermittelt die vom Büro allmannwappner erarbeitete Studie in Abb. 12 den Eindruck einer vorgesehenen gemeinsamen Erschließung der Bauvorhaben östlich der Gartenfuge inklusive des Gewerbehofs. Eine entsprechende Erschließung wird vom RAW als nicht realistisch umsetzbar eingeschätzt. Eine nicht zu erwartende Disziplin der Verkehrsteilnehmer wäre erforderlich, um die Befürchtungen der Eigentümer auszuräumen, dass ihre Verkehrsflächen fremdgenutzt werden. Dabei wären auch gegenseitige Gestattungen, vertragliche Regelungen zur Sicherung der Verkehrsflächen, die Einräumung von gegenseitigen Dienstbarkeiten und die Klärung versicherungstechnischer Fragen zwischen den jeweiligen Eigentümern auf ihren Flurstücken/ Baufeldern zwingend.

Dessen ungeachtet gibt es nach Auffassung des Referats für Arbeit und Wirtschaft ein weiteres gravierendes Problem, das dieser Idee entgegensteht. Um eine funktionierende gemeinsame Erschließung der Baugebiete zu ermöglichen ist eine abgestimmte, synchronisierte, nahezu gleichzeitige Umsetzung der Bauvorhaben durch die unterschiedlichen Eigentümer erforderlich.

Seite 41, Antrag des Referenten, Antragspunkt 3

Es wird um folgende Umformulierung des Referentinnenantrags gebeten.

„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.“





Bezirksausschuss 12 Nikolaiplatz 1b D-80802 München

An die  
LH München  
Direktorium  
HA II

12.01.2022

**Antrag der SPD-Fraktion  
im Bezirksausschuss Schwabing-Freimann**

**Thema**

**Schienerpersonennahverkehr auf dem Münchner DB Nordring III:  
Knotenpunkt zu Tram 23 mit Event-/Kulturhalle im Gewerbeband Frankfurter Ring  
schaffen**

**Antrag**

Im Zusammenhang mit den Anträgen zu Schienerpersonennahverkehr auf dem Münchner DB Nordring Teil I („Durchbindung SPNV zum Euro-Industriepark“) und Teil II („Knotenpunkte zu Tram 23 schaffen“) möge ...

... im Rahmen der Planungen zum Gewerbeband Frankfurter Ring das **Referat für Stadtplanung und Bauordnung** auf dem südlich angrenzenden Areal des Knotenpunktes (südlich des DB-Nordrings) die bereits beantragte Event-/Kulturhalle vorsehen und dies in den Gesamtzusammenhang mit der ÖPNV-Anbindung stellen.

**Begründung**

Beim Dialogforum Region Nordost 2021 zum Bahnausbau Programm Region München der Deutschen Bahn am 17. Dezember 2021 wurde auch der aktuelle Stand der Planung zum DB Nordring vorgestellt (Maßnahme R29 Anbindung BMW FIZ). Dabei wurde dargestellt, dass die Fragestellung, ob die Personen Schienerpersonennahverkehr auf dem DB Nordring auch bis zum Euroindustriepark geführt wird, noch zu untersuchen ist.

Der Bezirksausschuss 12 spricht sich seit langem für den Ausbau des DB Nordrings aus, um die verkehrliche Anbindung im Münchner Norden deutlich zu verbessern, besonders auch um Verkehr von den Straßen auf die Schiene zu bringen. Der Münchner Norden insgesamt wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten enorm wachsen; sowohl was die Produktion eines großen Münchner Automobilherstellers angeht, aber auch im Hinblick auf das Wachstum an Wohnungen (z. B. ehem. Bayernkaserne) der Bewohner\*innen im Münchner Norden. Damit ist über das bereits gegebene Maß hinaus zusätzlicher Bedarf für leistungsstarke überörtliche Mobilität gegeben, um Pendler\*innenströme auf den Straßen zu reduzieren.

Die Trassierung der Tram 23 ist im Dezember 2021 im Münchner Stadtrat beschlossen worden. Die Tram wird künftig den DB Nordring in Nord-Süd-Richtung auf Höhe des Euroindustrieparks queren. Es liegt nahe nördlich und südlich des Rings zwei Mobilitätsknotenpunkte zu schaffen. Es wird gebeten, dies in die Planungen einzubeziehen.

An diesem gut erreichbaren Knotenpunkt könnte man auch die von BA 11 und 12 vorgeschlagene Event-/Kulturhalle im Rahmen der Planungen zum Gewerbeband Frankfurter Ring mit vorsehen.

SPD-Fraktion  
Federführung

BA-Beschluss – einstimmig / mehrheitlich angenommen / abgelehnt

#### Dialogforum Region Nordost (R29) Anbindung BMW FIZ



##### Ziele der Maßnahme:

- Anbindung des BMW FIZ sowie des Münchner Nordens mit Pendelzügen an den SPNV
- Nutzung der Gleise des Nordrings durch Züge des Schienenpersonennahverkehrs als wichtige Voraussetzung, um künftig aus dem Umland schneller den Münchner Norden zu erreichen
- Verbesserte Öko-Bilanz durch Verlagerung von bisher im motorisierten Individualverkehr abgewickelten Fahrten auf öffentliche Verkehrsmittel

##### Projektrahmen:

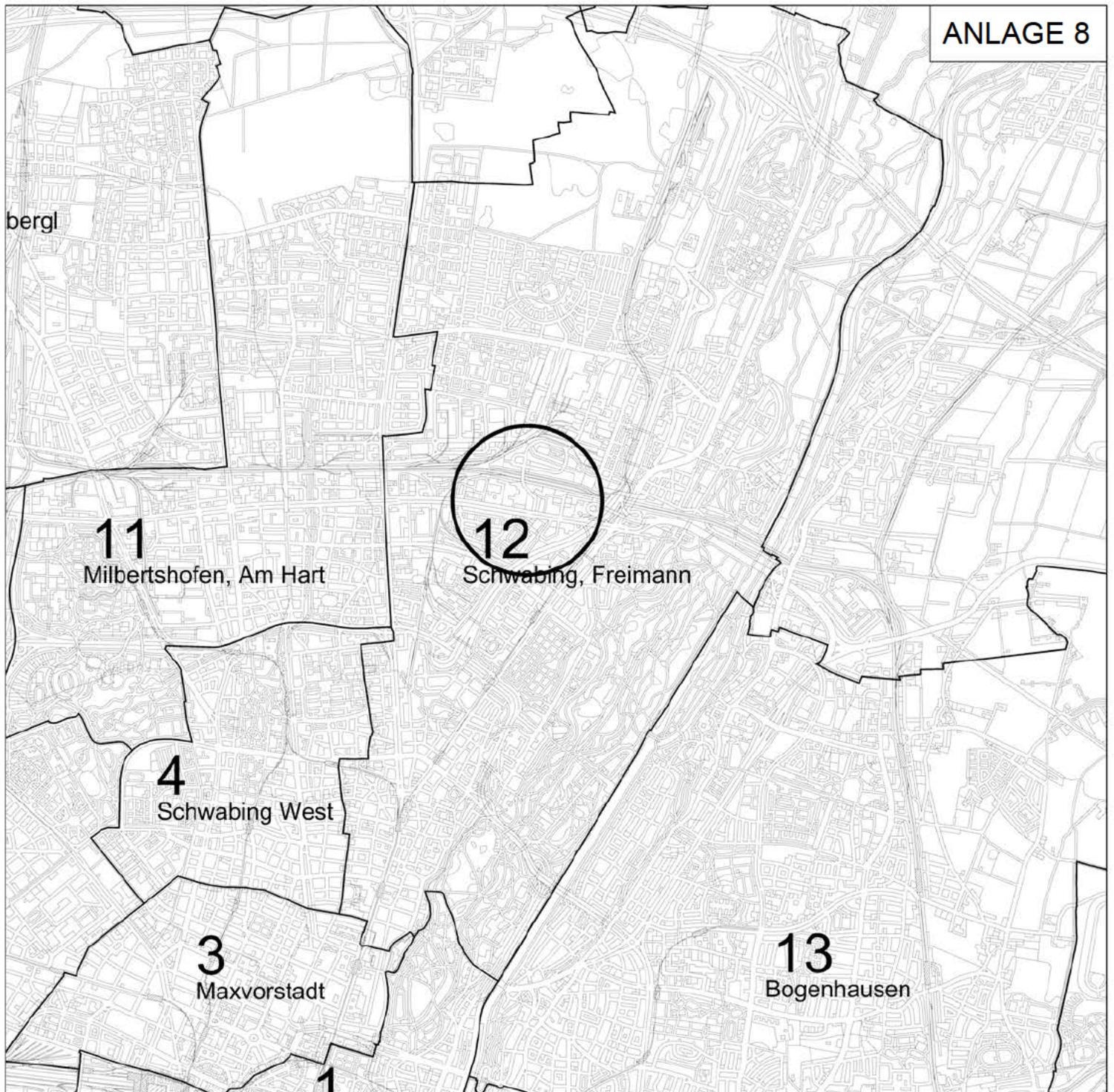
- Variantenbetrachtung zum Projektumgriff des Streckenverlaufs von Moosach oder Karlsfeld zur
  - Anbindung des BMW FIZ mit Pendelzügen oder
  - einer erweiterten Durchbindung zum Euroindustriepark

##### Projektstand:

- Die Planungsvereinbarung zwischen Freistaat Bayern und DB wurde in 2021 unterzeichnet
- Planungsbeginn Anfang 2022



Quelle: DB Netz AG



LEGENDE

○ LAGE GEM. BESCHLUSSVORLAGE  
IM STADTBEZIRK

LAGEPLAN MIT  
STADTBEZIRKSEINTEILUNG

12. STADTBEZIRK  
SCHWABING-FREIMANN

ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 2166a  
MIT GRÜNORDNUNG

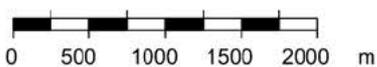
BEREICH:

DB-NORDRING (SÜDLICH),  
FREIMANNER BAHNHOFSTR. (WESTLICH),  
FRANKFURTER RING (NÖRDLICH),  
LILIENTHALALLEE (ÖSTLICH).

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN  
REFERAT FÜR STADTPLANUNG  
UND BAUORDNUNG HAI/63  
AM 27.07.2022



1 : 50 000





DB-Nordring

Lilienthalallee

Frankfurter Ring

Freimanner Bahnhofstr.

