

Telefon: 233 - 26025
- 22664
- 22671
Telefax: 233 – 24215

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HA II/31 P
PLAN-HA II/52 Ost
PLAN-HA II/31 V

**Gewerbeband Steinhausen
Vogelweideplatz (östlich)
Bundesautobahn 94 (BAB 94) (südlich)
Bahngleisanlagen (nördlich, westlich)
Entwicklungsperspektive**

**- Rahmenplanung Steinhausen
- Verkehrsuntersuchung**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08495

Anlagen:

1. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
2. Umgriff
3. Kurzfassung VTU Gewerbeband Steinhausen
4. Bericht der Rahmenplanung Steinhausen
5. Stellungnahme des BA 13 Bogenhausen
6. Stellungnahme des BA 14 Berg am Laim

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 05.07.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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

1. Einführung

1.1. Anlass und Zielsetzung

Mit Beschluss des Stadtrats vom 23.06.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02725) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, eine Entwicklungsperspektive für das Gewerbeband Steinhausen erarbeiten zu lassen. Aufgrund der bereits im Bestand angespannten verkehrlichen Situation der Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde mit gleichem Beschluss das Mobilitätsre-

ferat beauftragt, verkehrliche Untersuchungen erarbeiten zu lassen, um eine Ersteinschätzung zum Erfordernis und zur Möglichkeit von Verbesserungen im Erschließungssystem als Grundlage für künftige städtebauliche Entwicklungen zu erhalten. Mit dem vorliegenden Beschluss werden die erarbeiteten Ergebnisse vorgelegt.

Das Gewerbeband Steinhausen ist - neben dem Frankfurter Ring - eines der großen zusammenhängenden Gewerbegebiete der Landeshauptstadt München, welches laut den Zielen des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms (GEWI) bestandsorientiert, d. h. innerhalb der vorhandenen Gewerbekulisse, weiterentwickelt werden soll. Neben einem hohen Entwicklungsinteresse vieler Grundstückseigentümer*innen sind die Gewerbegebiete generellen Transformationsprozessen der Gewerbeentwicklung ausgesetzt, die in vielen europäischen Städten zu beobachten sind.

Zunehmende Urbanisierung und Globalisierung, immer weitergehende Vernetzung, massive Veränderungen der Arbeitswelt, ein gesamtgesellschaftlich wachsendes Bewusstsein für Ökologie und Klimaschutz und nicht zuletzt durch Digitalisierung und neue Fertigungstechniken veränderte Produktionsmöglichkeiten („Industrie 4.0“) führen zu tiefgreifenden Veränderungsprozessen mit neuen räumlichen und strukturellen Erfordernissen, auf die die über Jahre gewachsenen Gewerbegebiete nicht vorbereitet sind.

Auf der räumlichen Ebene zeigen sich insbesondere in den Ballungsräumen zunehmend Nutzungskonkurrenzen z. B. mit Wohnen, Grün- und Freiflächen, aber auch innerhalb des Nutzungsspektrums des Gewerbes selbst, die zu Verdrängungseffekten und Nutzungskonflikten führen. Eine Flächensicherung für einen breiten Mix aus Unternehmen unterschiedlichster Größe und Branchenzugehörigkeit und die enge Vernetzung von Hightech-Unternehmen und Betrieben des verarbeitenden Gewerbes, die als „Münchner Mischung“ bekannt ist, ist ein wesentliches Ziel der Wirtschaftsförderung und der Stadtentwicklungsplanung. Sie trägt wesentlich dazu bei, dass München zu den wirtschaftlich stabilsten Standorten in Deutschland zählt.

Entsprechend ist bei gewerblichen Entwicklungen eine zunehmende Verdichtung und Entwicklung in die Höhe zu verzeichnen. Das GEWI formuliert das Ziel, sowohl die GE-B-Flächen, sogenanntes „höherwertiges“ Gewerbe, beispielsweise Büros - als auch die GE-A-Flächen - „klassisches“ produzierendes Gewerbe - flächeneffizienter zu gestalten und nachzuverdichten. Diese Nachverdichtung geht wiederum mit zusätzlichen Anforderungen an Mobilität, Infrastruktur, Grün- und Freiflächen etc. einher, die in der Regel nur im Rahmen eines gesamtheitlichen Konzepts für ein größeres Gebiet zu erfüllen sind.

Unabhängig von den gewerblichen Entwicklungstrends ergeben sich aus den Erfordernissen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung weitere Anforderungen und Handlungsbedarfe, denen auch auf der Ebene der Stadtplanung und Freiraumplanung Rechnung zu tragen ist.

Zugleich dient die Rahmenplanung dazu, die mit der Hochhausstudie erfolgte Einordnung der Gebiete in die Raumkategorie D, Stadtsilhouette gestalten (Möglichkeits-

raum für Stadtzeichen) weiter zu konkretisieren (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17706, Beschluss der Vollversammlung vom 05.02.2020).

Diese für das Gewerbegebiet Frankfurter Ring sowie für das Gewerbeband Steinhausen gleichermaßen geltenden übergeordneten Rahmenbedingungen und Herausforderungen sind - neben den für die jeweiligen Gebiete spezifischen und durchaus unterschiedlichen Aufgabenstellungen - der Anlass für die mit dem Grundsatzbeschluss beauftragte Erarbeitung von Entwicklungsperspektiven bzw. Rahmenplanungen für die beiden Gebiete.

Aufgabe der Rahmenplanung ist es, Zielbilder und Spielregeln zu entwerfen, über deren Umsetzung im Zuge sukzessiver Entwicklungen bedarfsgerechte und zukunftsfähige Gebiete entstehen. Es sollen Flächen für das vorhandene breite Gewerbespektrum einschließlich der klassischen Gewerbe erhalten und gestärkt (Erhalt der gewerblichen „Münchner Mischung“) und zugleich Spielraum für Entwicklungen eröffnet werden. Durch Festlegung von Rahmenbedingungen soll sichergestellt werden, dass bei der Umsetzung von Einzelvorhaben zugleich jeweils ein Beitrag zur qualitativen Weiterentwicklung des Gesamtgebiets und dessen Qualifizierung im Hinblick auf die oben erläuterten Trends und Anforderungen geleistet wird.

1.2 Herangehensweise

Aufgrund der Analogie der grundsätzlichen Aufgabenstellung für die Gewerbegebiete Frankfurter Ring und Steinhausen wurde die Erarbeitung der Rahmenplanungen für die beiden Gebiete weitgehend parallel durchgeführt.

1.2.1 Herangehensweise Leitbildentwicklung (LOS 1)

Um Erkenntnisse über die Anforderungen an zukunftsfähige Gewerbegebiete als Grundlage für die städtebauliche und freiräumliche Planung zu erhalten, fand in einem ersten Arbeitsschritt, gemeinsam mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, eine vertiefte Auseinandersetzung einerseits mit den aktuellen Trends in der Gewerbeentwicklung sowie andererseits mit den spezifischen Münchner Rahmenbedingungen statt.

Daraus abgeleitet wurde ein übergeordnetes Leitbild für die künftige Entwicklung von großflächigen Gewerbegebieten formuliert.

Ausgehend von einem ganzheitlichen Ansatz wurde das Leitbild „Vom Gewerbegebiet zum Produktiven Stadtquartier“ formuliert und anhand von sogenannten Leitthemen, die dieses Leitbild charakterisieren, beschrieben. Um dieses Leit- oder Zielbild zu erreichen, sind Maßnahmen und Entwicklungen in verschiedenen Handlungsfeldern erforderlich, für die wiederum eine Vielzahl von Handlungsempfehlungen benannt wurden (vgl. Kapitel 2.1.). Eine ausführliche Darstellung des Leitbildes wurde bereits mit dem Beschluss zur Rahmenplanung Frankfurter Ring in den Stadtrat eingebracht

(Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07968, Beschluss der Vollversammlung vom 01.03.2023).

1.2.2 Herangehensweise Rahmenplanung Steinhausen (LOS 2b)

Das Leitbild des Produktiven Stadtquartiers wurde den nachfolgenden Planungsüberlegungen, zusammen mit einer intensiven Analyse der jeweiligen Gegebenheiten und Besonderheiten der beiden Gebiete für die Erarbeitung der Rahmenplanungen sowohl für den Frankfurter Ring („LOS 2a“) als auch für das Gewerbeband Steinhausen („LOS 2b“) zu Grunde gelegt.

Anhand der formulierten Leitthemen wurde die Bestandssituation intensiv untersucht und die wesentlichen Herausforderungen sowie Chancen identifiziert, die den Ausgangspunkt für die weiteren planerischen Überlegungen bildeten.

Bereits 2020 wurde unter der Federführung des Referates für Arbeit und Wirtschaft ein dialogorientierter Prozess, das Gewerbegebietsmanagement (GGM), mit den Gewerbetreibenden und Grundeigentümer*innen im Gewerbeband Steinhausen begonnen. Das informelle Instrument GGM identifiziert zentrale Themen in der Entwicklung eines bestehenden Gewerbequartiers und bearbeitet diese im Dialog zwischen lokalen Akteur*innen, Politik und Verwaltung. So konnte bereits 2021 eine Einschätzung der Gewerbetreibenden selbst, über die vorhandenen Chancen und Herausforderungen eingeholt werden. Als zentrale Herausforderungen wurden dabei insbesondere die mangelhafte Erschließungsqualität, sowie das Fehlen von Identität, Aufenthaltsqualität und ergänzenden Nutzungen, wie zum Beispiel Gastronomie, benannt. Gleichzeitig wurde das Interesse geäußert, an dem Standort zu verbleiben. In die Bewertung der Bestandssituation in Steinhausen sind die Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess im Rahmen des GGM eingeflossen.

In einem zweiten Schritt wurden Leitmotive für die Themen Städtebau, Nutzung, Freiraum, Mobilität, Identität und möglichen Hochpunktsetzungen erarbeitet. Die Leitmotive formulieren die grundlegenden planerischen Ideen oder Entwicklungsprinzipien zum jeweiligen Thema und bilden somit einen wichtigen Zwischenschritt vor der Konkretisierung in den nachfolgenden Planungsschritten.

Um die mit den Leitmotiven formulierten Entwicklungsprinzipien auf ihre Umsetzbarkeit hin zu überprüfen, wurden zwei Fokusräume, der Fokusraum West und der Fokusraum Ost, in einem detaillierteren Maßstab exemplarisch städtebaulich sowie freiraumplanerisch betrachtet und untersucht.

Im Abgleich der formulierten Entwicklungsprinzipien auf der konkreten Ebene wurden in einem letzten Planungsschritt die räumlichen Zielaussagen generalisiert und in den eigentlichen Rahmenplan umgesetzt. Ergänzend zum Rahmenplan wurden sogenannte „Spielregeln“ formuliert, die als Handlungsmaxime für die Entwicklung von Einzelprojekten dienen sollen.

Der Rahmenplan gibt ein Zielbild für eine vollständige Transformation des Gewerbebandes vor. Gleichzeitig wird sich eine Umsetzung voraussichtlich über einen längeren Zeitraum erstrecken und sich nach und nach durch die Realisierung von Einzelprojekten vollziehen. Die formulierten planerischen Entwicklungsprinzipien sowie die „Spielregeln“ sollen dabei als Leitplanken bzw. Zielvorgaben für den Transformationsprozess dienen.

Anhand beispielhafter Darstellungen von möglichen Entwicklungsstadien, wurde die Tragfähigkeit der Leitideen auch bei einer zunächst nur in Teilen realisierten Umsetzung überprüft.

2. Ergebnisse

2.1 „Vom Gewerbegebiet zum Produktiven Stadtquartier“ - LOS 1

Im Rahmen der Beschlussfassung zum Rahmenplan Frankfurter Ring wurde das Ergebnis des für beide Gewerbegebiete gemeinsam erarbeitete LOS 1 bereits umfassend dargestellt. Daher werden zum besseren Verständnis an dieser Stelle nur die wesentlichen Aspekte und Charakteristika des Leitbildes kurz angerissen und im Übrigen auf die Beschlussvorlage zum Frankfurter Ring (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 07968) verwiesen.

Das Produktive Stadtquartier formuliert das Ziel, die bisher monofunktionalen und funktionsgetrennten Gewerbegebiete zu lebendigen Quartieren mit einem breiten und facettenreichen Arbeitsplatzangebot zu transformieren. Dabei soll insbesondere das produzierende Gewerbe erhalten bleiben, beziehungsweise eine Entwicklungsperspektive erhalten. Die Gewerbegebiete sollen ökologisch und klimatisch aufgewertet und Freiraum- und Grünflächenpotenziale aktiviert werden.

Die wesentlichen Charakteristika des Produktiven Stadtquartiers werden in LOS 1 durch die sogenannten Leitthemen „vernetzt, kompakt, produktiv, urban, grün und resilient“ beschrieben.

2.2 Rahmenplanung Steinhausen – LOS 2b

2.2.1 Bestandssituation

2.2.1.1 Gebietsabgrenzung und planungsrechtliche Ausgangssituation

Das Gewerbeband Steinhausen liegt im 13. Stadtbezirk Bogenhausen. Der Rahmenplanumgriff wird im Westen durch den Vogelweideplatz, im Norden von der BAB 94 sowie im Osten und Süden von Bahngleisen begrenzt und umfasst eine Fläche von über 50 Hektar.

Der geltende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt für den überwiegenden Bereich des Gewerbebandes die Nutzungskategorie Gewerbe überlagert mit Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung dar.

Für alle Flächen im Gewerbeband Steinhausen gelten rechtsverbindliche Bebauungspläne. Diese wurden im Zeitraum zwischen 1977 und 2014 zur Rechtsverbindlichkeit gebracht.

2.2.1.2 Analyseergebnisse

Ausgehend von der bereits im Grundsatzbeschluss vom 23.06.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02725) dargestellten Bestandssituation wurde diese mit Blick auf die im Rahmen des Leitbildes des Produktiven Stadtquartiers benannten Handlungsfelder Gewerbe, Städtebau, Gebäude, Freiraum, Mobilität und Infrastruktur und Prozess hin analysiert. Diese Analyseergebnisse zu den jeweiligen Potentialen und Herausforderungen bildeten den Ausgangspunkt für die weiteren Planungsüberlegungen.

Schlussfolgerungen Bestandsaufnahme

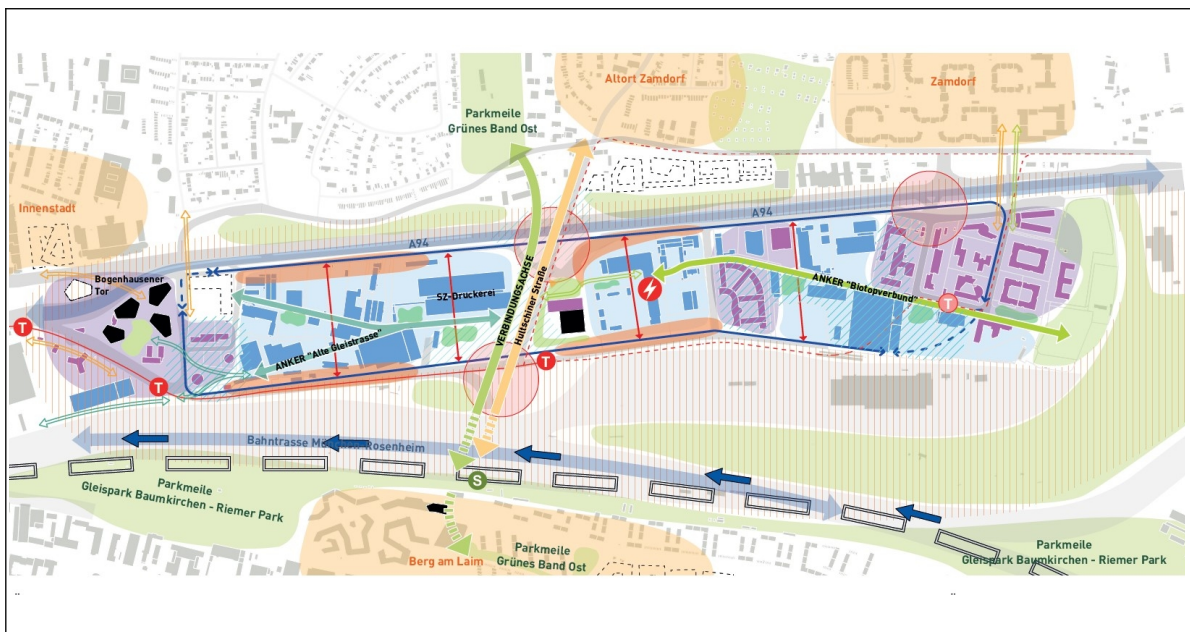


Abb.1: Schlussfolgerungen Bestandsaufnahme, o. M. © AllmannWappner

Gewerbe

Das Gebiet weist ein dichtes Nebeneinander von großen Logistikunternehmen, kleinen Werkstätten, produzierendem Hochtechnologie-Gewerbe sowie großen Hotels und Bürogebäuden auf. Das Nebeneinander verschiedener Nutzungen aus dem Gewerbespektrum soll erhalten und weiterqualifiziert werden. Angesichts der

vorhandenen erheblichen Lärmbelastung durch die BAB 94 und die Bahnanlagen wird eine Wohnnutzung ausgeschlossen.

Städtebau

Durch die umgebenden starken stadträumlichen Barrieren, wie die Autobahn und die Gleisanlagen, ist das Gebiet starken Immissionen durch Straßen- sowie Schienenlärm ausgesetzt und kaum mit den angrenzenden Stadtteilen verknüpft. Das Gebiet liegt somit in einer stadträumlichen Insellage, die sowohl als Herausforderung als auch als Chance zu bewerten ist, da eine eigenständige Identität entwickelt werden kann.

Zu den umgebenden Straßenräumen werden kaum Raumkanten gebildet und es ist wenig positiv belegbare eigenständige Identität und erlebbarer Stadtraum erkennbar. Das gesamte Gewerbeband weist eine kleinteilige und zum Teil historisch gewachsene, sehr verschachtelte Parzellenstruktur auf. Entsprechend besteht eine vielfältige Eigentümerstruktur. Westlich der Hultschiner Straße ist die größte Parzelle die des Druckereigebäudes des Süddeutschen Verlages. Östlich der Hultschiner Straße sind große zusammenhängende Flächen, fast zwei Drittel der gesamten Fläche, im Eigentum eines Investors. Die nachfolgenden Planungsüberlegungen bauen auf den vorhandenen Parzellenstrukturen auf, um eine sukzessive Entwicklung zu ermöglichen.

Gebäude

Baulich ist das Gebiet aktuell durch eine sehr heterogene städtebauliche Struktur und sehr unterschiedliche Gebäudetypologien geprägt. Der Bereich weist ein breites Spektrum verschiedener Gewerbebauten aus unterschiedlichen Entstehungszeiten auf. Mit dem Bau des Hochhauses des Süddeutschen Verlages Anfang der 2000er Jahre wurde ein Maßstabssprung vollzogen, welcher durch die Bebauung am Vogelweideplatz, den Bavaria Towers und dem Bogenhausener Tor aufgenommen wurde. Aktuell besteht ein dichtes Nebeneinander von Hochhäusern, verdichteten Bürobauten sowie einfacher Gewerbehallen.

Freiraum

Das Gewerbeband weist, jeweils abhängig von der Nutzung, ein sehr unterschiedliches Maß an Begrünung auf. In den Straßenräumen sind keine Bäume vorhanden. Insgesamt ist das Gewerbeband durch eine mangelnde Grünausstattung und wenig Aufenthaltsqualität gekennzeichnet. Prägende Gehölzstrukturen sind unter anderem entlang eines ehemaligen Industriegleises nördlich der Zamilastraße, entlang der Hultschiner Straße sowie auf einer künstlichen Böschung südlich der Griesfeldstraße und in deren Verlängerung nach Westen vorhanden. Die ehemaligen Gleisanlagen sowie der markante Geländesprung im Osten bieten einen Ansatz, Grün- und Freiflächen im Sinne einer qualitätsvollen Transformation zu aktivieren.

Gemäß der Konzeption Freiraum M 2030 liegt das Gebiet am Kreuzungspunkt von wichtigen Grünzügen bzw. Freiraumachsen. Die landschaftsplanerischen Darstel-

lungen im Flächennutzungsplan verweisen auf die Vernetzungsfunktion einer übergeordneten Grünbeziehung sowie potentiellen Flächen für den Biotopverbund.

Die Klimafunktionskarte bewertet das Gewerbeband aufgrund des bereits heute hohen Versiegelungsgrades und der hohen Bebauungsdichte als Flächen mit einer weniger günstigen bis ungünstigen bioklimatischen Situation.

Die angrenzenden Bahngleise im Süden fungieren als Kaltluftleitbahn, über welche kühlere Luft aus Kaltluftentstehungsgebieten im Osten bis ins Stadtzentrum hinein transportiert werden kann. Die Flächen haben ein hohes Luftaustauschpotential und erreichen teilweise eine Durchlüftung bis in das Gewerbeband hinein.

Der Luftaustausch von den Bahngleisen in das Gebiet soll erhalten bzw. gestärkt und eine weitere Verschlechterung der bioklimatischen Situation vermieden werden.

Mobilität und Infrastruktur

Die bereits in der aktuellen Situation stark belasteten Mobilitätsknoten, fehlende Straßenzusammenhänge sowie unzureichende Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen insbesondere in Nord-Süd-Richtung stellen die größte Herausforderung für die Entwicklung des Gewerbegebiets östlich der Hultschiner Straße dar. Entsprechende Maßnahmevorschläge für eine Verbesserung der Erschließungsqualität wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erarbeitet und werden mit dem vorliegenden Beschlussentwurf vorgeschlagen. Die großflächigen, zusammenhängenden Parzellen östlich der Hultschiner Straße bieten die Chance, viele wesentliche der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten notwendigen Maßnahmen umsetzen zu können.

Die Gewerbeflächen ergänzende Infrastruktur wie Gastronomie, kulturelle Einrichtungen oder kleinteilige Versorgungseinheiten ist derzeit kaum vorhanden. Der angestrebte Transformationsprozess vom Gewerbegebiet zum Produktiven Stadtquartier bietet die Möglichkeit von Beginn an ein integriertes, multimodales Mobilitätskonzept zu etablieren, welches sowohl die verbesserte Erreichbarkeit des Gebiets durch den Umweltverbund an sich, als auch die innere Vernetzung und Durchwegung im Blick hat.

Prozess

Der Dialog mit den Gewerbetreibenden und den Grundstückseigentümer*innen im Rahmen des GGM bietet die Chance, sowohl den Rahmenplanungsprozess als auch Abschnitte des Transformationsprozesses dialogorientiert zu begleiten.

2.3 Leitmotive, Vertiefungsbereiche und Rahmenplan

Ausgehend vom Ergebnis der Bestandsanalyse erfolgte im nächsten Arbeitsschritt die Übertragung des übergeordneten und bislang abstrakten Leitbildes des Produktiven Stadtquartiers auf die konkrete städtebauliche und freiräumliche Situation.

Dazu wurden aus der spezifischen städtebaulichen und freiräumlichen Situation abgeleitete Leitmotive zu den Themen Städtebau, Nutzung Freiraum, Mobilität, Identität, Hochpunkte als grundlegendes Entwicklungsprinzip erarbeitet. Die Leitmotive stellen die wesentlichen konzeptionellen Ansätze zu den verschiedenen Themen dar. Über diese Entwicklungsprinzipien sollen die Eigenschaften des Produktiven Stadtquartiers im Gewerbegebiet Steinhausen erreicht werden.

Leitmotiv Städtebau

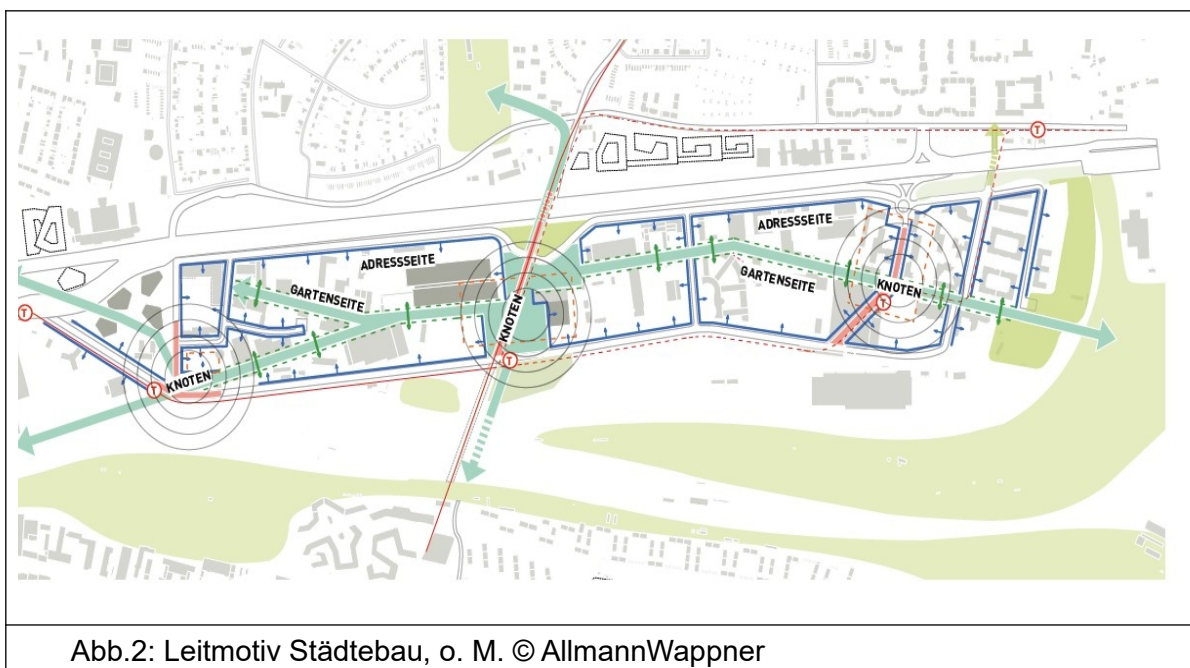


Abb.2: Leitmotiv Städtebau, o. M. © AllmannWappner

Das Leitmotiv Städtebau formuliert ein zentrales Entwicklungsprinzip für den gesamten Bereich. Dabei werden die Außenseite, d. h. die den umgebenden Straßenräumen zugewandten Flächen, und die Innenseiten, d. h. die zum Binnenbereich orientierten Flächen unterschieden und diesen Zonen eigenständige Qualitäten zugeschrieben. Angesichts der derzeit fehlenden Raumkanten und wenig ablesbaren städtischen Seite zu den angrenzenden Straßenräumen hin sollen diese zukünftig klare Raumkanten ausbilden und als städtische und repräsentative Seite sowie als Gesicht des Gebietes, zu dem die Unternehmen ihrer Adressseite hin orientieren, fungieren. Im inneren Bereich soll entlang der ehemaligen Gleistrassen und der hinteren Parzellengrenzen eine Art zweite Raumschicht entstehen, der sogenannte „Gleisweg“. Zu diesem hin soll eine weichere und volatile Raumkante ausgebildet werden und eine ganz andere Qualität, sozusagen eine Gartenseite erzeugt werden.

Leitmotiv Nutzung

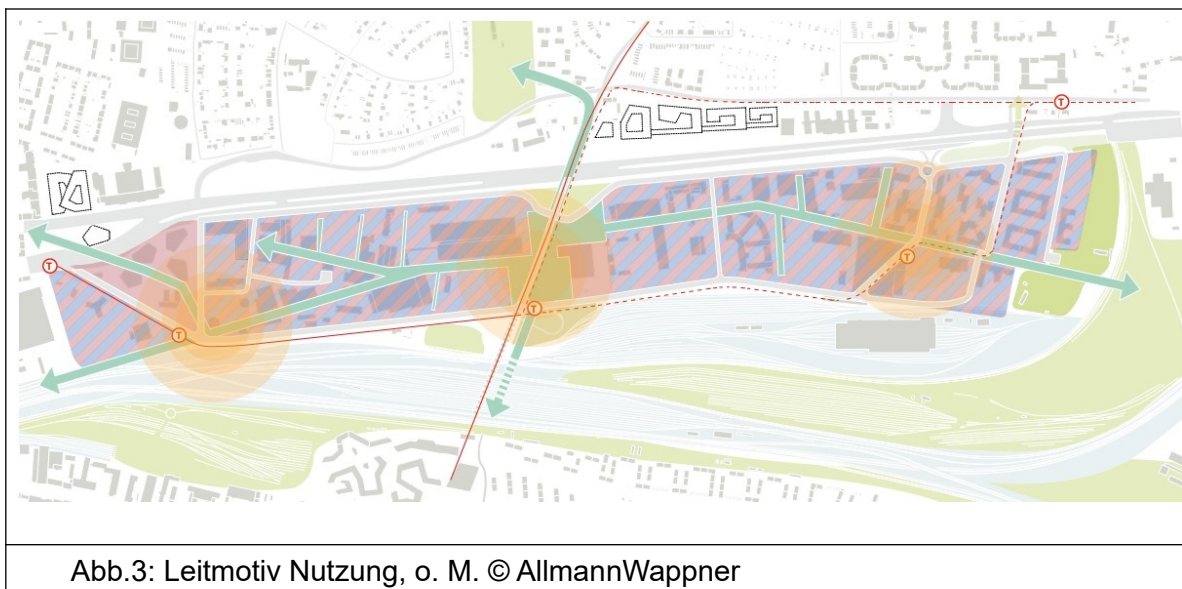


Abb.3: Leitmotiv Nutzung, o. M. © AllmannWappner

Das aktuelle Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (GEWI) benennt für das Gewerbeband Steinhausen das Ziel, überwiegend Flächen für das klassische GE- A Gewerbe zu erhalten. Nur in drei Bereichen, der Eingangssituation am Vogelweideplatz, im Bereich des SZ Hochhauses an der Hultschiner Straße sowie in dem östlichen Abschluss an den Bahngleisen, sieht das GEWI Entwicklungspotential für überwiegend höherwertiges Gewerbe vor. Die aktuell vorhandene Gewerbestruktur entspricht in etwa diesem Bild.

Das Leitbild des Produktiven Stadtquartiers formuliert das Ziel, bei Erhalt der Flächen für klassisches Gewerbe, Entwicklungsperspektiven für ein breites Spektrum und eine Mischung innerhalb der Gewerbekulisse zu eröffnen und zu neuen Anordnungs- und Verknüpfungsmustern zu gelangen. Entsprechend verfolgt das Leitmotiv Nutzungen den Ansatz, eine Mischung von GE-A-Gewerbe und GE-B-Gewerbe über den gesamten Bereich, bei einem zwingenden Erhalt des vorhandenen Anteils von GE-A-Gewerbe im Sinne des Erhaltes der „Münchner Mischung“. Gleichzeitig besteht der Wunsch einer zukünftig stärkeren Durchmischung von GE-A- und GE-B-Flächen, sowohl als horizontale Mischung in Form von hybriden Gebäudestrukturen auf den Parzellen, als auch in kleinteiliger Mischung nebeneinander. Ziel ist es, langfristig eine nachhaltige und flächensparende Verteilung der Nutzungen auf den Parzellen herauszuarbeiten.

Dabei wird bei der Hybridnutzung von einer Verteilung von 1/3 GE-A- und 2/3 GE-B-Flächen, bezogen auf die gesamte Fläche, ausgegangen. Bei einer Hybridnutzung im Gebäude selbst ist in der Regel das klassische Gewerbe im EG und im 1. OG. untergebracht. In den besonderen städtebaulichen Bereichen, den sogenannten Knotenpunkten, in denen sich die innere Struktur, der „Gleisweg“, mit künftigen ÖPNV-Haltestellen und der MIV-Erschließung schneidet, sollen darüber hinausgehende Nutzungen ermöglicht werden. Dort sollen ergänzende, öffentlich wirksame

Nutzungen, wie kulturelle und soziale Nutzungen, Gastronomie und Nahversorgung entstehen, das Gewerbespektrum bereichern und zur Belebung und Aufenthaltsqualität insbesondere an den Platzsituationen im urbanen Sinne beitragen.

Leitmotiv Freiraum

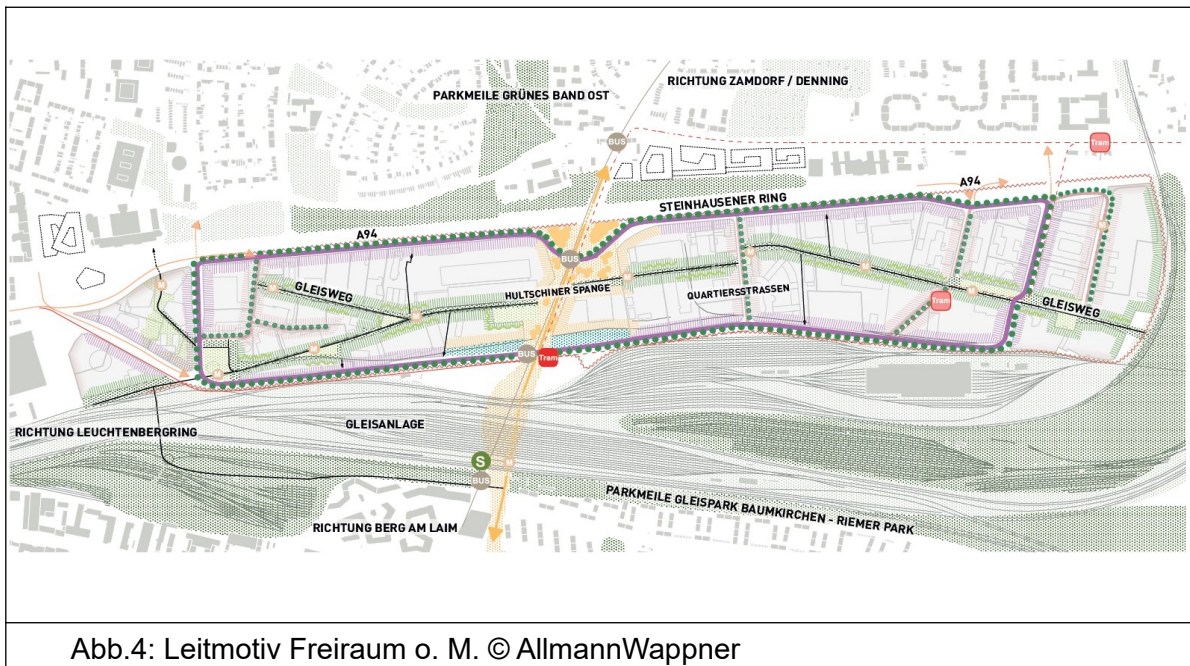


Abb.4: Leitmotiv Freiraum o. M. © AllmannWappner

Das Gewerbeband weist in seiner heutigen Struktur nur wenige qualitätsvolle Grün- und Freiflächen auf. Wesentliche Ansätze für eine Qualifizierung stellen die bestehenden Gleisanlagen und der Geländesprung sowie die vorhandenen Gehölzstrukturen dar. Das Gewerbeband ist durch eine weniger günstige bis ungünstige bioklimatische Situation gekennzeichnet.

Ziel ist es, attraktive Grün- und Freiräume, Plätze und Wegeverbindungen im Gewerbeband zu schaffen, die sowohl einen Mehrwert für das Gebiet darstellen als auch die Grün- und Freiflächenversorgung sichern sowie zur Entsiegelung, der Verbesserung der bioklimatischen Situation und des nachhaltigen Umgangs mit Regenwasser im Sinne des Schwammstadt-Prinzips beitragen.

Als zentrales Element wird der „Gleisweg“ als innerer Vernetzungskorridor vorgeschlagen. Mit dem „Gleisweg“ entsteht eine durchgehende Grünverbindung mit punktuellen Aufenthaltsqualitäten und einer Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr durch das gesamte Gewerbeband von West nach Ost. Dafür werden bereits existierende prägende Strukturen, die alten Gleisanlagen und der Geländesprung, integriert und neu entstehende Erschließungen, Grünverbindungen, kleine Pocketparks, urbane Plätze und begrünte Vorzonen der Parzellen miteinander verbunden. Der „Gleisweg“ verläuft entlang der inneren Parzellenstruktur, so dass eine sukzessive Entwicklung möglich ist. Zur Entwicklung des „Gleiswegs“ ist beabsichtigt, dass bei

möglichen Verdichtungen der baulichen Strukturen auf den Parzellen öffentlich zugängliche Flächen für den Weg und eine begleitende Begrünung bereitgestellt sowie die angrenzenden Gebäudevorzonen („Gartenseite“) nach einem einheitlichen Prinzip gestaltet werden.

Entsprechend der repräsentativen Funktion der äußeren Erschließungsstraßen, des sogenannten „Steinhausener Rings“ (siehe Leitmotiv Mobilität) sollen diese eine Allee erhalten. Auch die Quartiersstraßen, die an den „Steinhausener Ring“ angeschlossen sind, sollen jeweils eine Allee erhalten, zum Teil unter Einbeziehung der Gebäudevorzonen auf den Parzellen. Entlang der Nord-Süd-gerichteten Parzellengrenzen sollen ergänzende Grün- und Wegeverbindungen entstehen und so die Durchlässigkeit und eine Grüngliederung zwischen den Parzellen sicherstellen.

Die dritte übergeordnete Freiraumstruktur bildet die mittig im Gebiet liegende sogenannte „Hultschiner Spange“, die die Gebiete nördlich und südlich des Gewerbebands verbinden und den Zusammenhang der Parkmeile Grünes Band Ost stärken soll. Hierzu sollen die Hultschiner Straße mit Baumreihen aufgewertet und großzügige, parkartig gestaltete Bereiche vor den zurückgesetzten Gebäuden geschaffen werden. Diese grün betonte Mitte des Gewerbebands unterstreicht die zentrale Funktion des Bereichs, wo sich Hultschiner Spange und „Gleisweg“ kreuzen.

Die vorgeschlagenen Begrünungsmaßnahmen insbesondere in Form von neuen (Groß-) Baumstandorten, aber auch Dach- und Fassadenbegrünungen sollen eine Verbesserung des Mikroklimas und der heute ungünstigen bioklimatischen Situation bewirken und zur Stärkung der Resilienz des Gebiets beitragen. Im Rahmen eines dezentralen Regenwassermanagements sollen darüber hinaus Entsiegelungsmaßnahmen und Maßnahmen der blau-grünen Infrastruktur zur Förderung des Schwammstadt-Prinzips beitragen.

Leitmotiv Mobilität

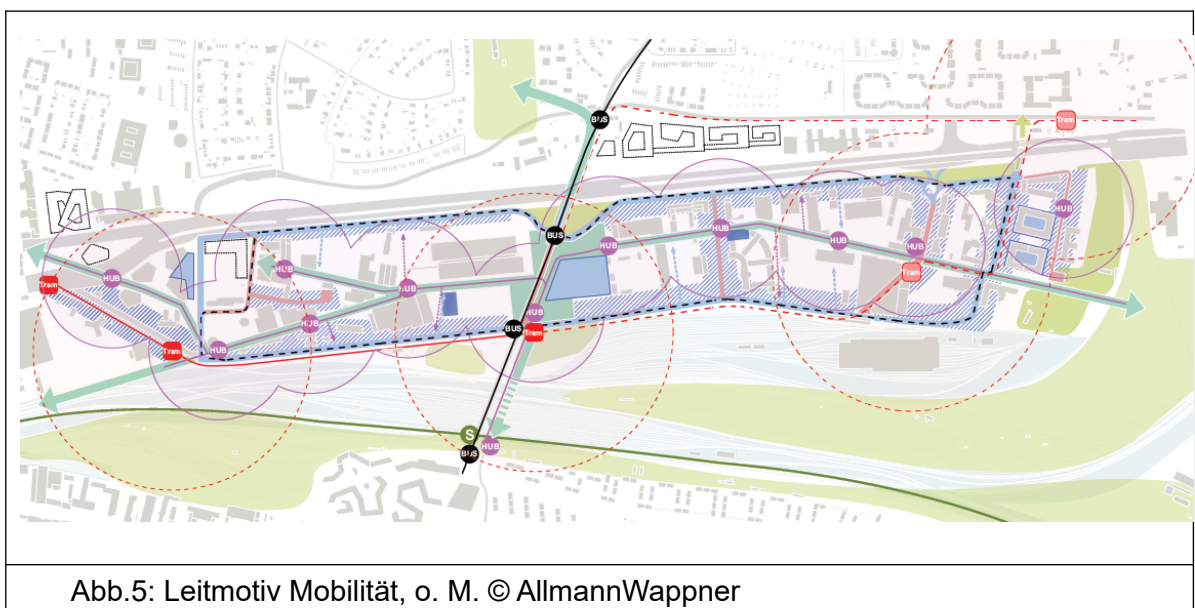


Abb.5: Leitmotiv Mobilität, o. M. © AllmannWappner

Um die Auswirkungen einer Überplanung des Gewerbebands auf das Straßennetz zu beurteilen und ggf. verkehrliche, optimierende Maßnahmen zu entwickeln, wurde begleitend zur Rahmenplanung eine verkehrliche Untersuchung durchgeführt, welche die verkehrlichen Rahmenbedingungen für eine weitere Entwicklung im Gewerbeband darstellt. Die Ergebnisse sind weiter unten (siehe Kapitel 3) in der vorliegenden Beschlussvorlage zusammengefasst.

Gemäß der Bestandsaufnahme (Kap. 2.2.1.2) weist das Gewerbeband Steinhausen derzeit sehr unterschiedliche Erschließungsqualitäten auf. Insbesondere östlich der Hultschiner Straße liegen erhebliche Mängel der Erschließungsstruktur, sowohl den Individualverkehr, als auch den Öffentlichen Nahverkehr betreffend, vor. Wichtig für die weitere Entwicklung für das Gewerbeband ist es daher, die Vernetzung mit der Umgebung zu ermöglichen, aber auch die Durchwegung innerhalb des Gebiets zu stärken und Angebote zu schaffen, die den Umweltverbund in den Mittelpunkt stellen, um möglichst wenig Kfz-Verkehr zu erzeugen.

Ein wesentlicher Baustein für die Verbesserung der Erschließungsqualität östlich der Hultschiner Straße ist die Führung einer ÖPNV - Trasse durch das Gebiet. In diesem Zusammenhang erarbeiten derzeit die Stadtwerke München in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat eine bauliche Machbarkeitsstudie, die eine mögliche Verlängerung der Tram Steinhausen untersucht. Eine der zu untersuchenden Trassen verläuft durch das Gewerbeband Steinhausen (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848).

Eine weitere wesentliche Maßnahme ist der verkehrliche Ringschluss der Zamilastraße im Südosten des Gebiets durch deren Anbindung an die Klausenburger und Kronstadter Straße. Dieser „Steinhausener Ring“ kommt sowohl einer verbesserten Erschließung durch den MIV als auch einer verbesserten öffentlichen Erschließung zu Gute und kann gleichzeitig zur Adressbildung beitragen.

Der „Gleisweg“ im Binnenbereich (von außerhalb des Gebiets u.a. durch die neue ÖPNV - Haltestelle erreichbar) hingegen, der als zusammenhängender, grüner Freiraum das gesamte Areal von West nach Ost durchzieht, ermöglicht eine eigenständige Erschließung für den Fuß- und Radverkehr und bietet Raum zum Verweilen, sowie kurze Wege innerhalb des Gebiets mit den verschiedenen angestrebten Nutzungen wie z.B. Gastronomie und Nahversorgung.

An den Knotenpunkten treffen sich die unterschiedlichen Mobilitätsformen und eröffnen Umstiegsmöglichkeiten in und auf die unterschiedlichen Mobilitätssysteme. Unterstützt und gesteuert wird dies durch Quartiersgaragen und Mobilitätspunkte, die an diesen Schnittstellen Parkplatzflächen bündeln und alternative Fortbewegungsmittel im Sinne einer verstärkten multi- und intermodalen Mobilität anbieten und den Zugang an das öffentliche Verkehrs-Netz stärken.

Leitmotiv Identität

PRODUKTIVES STADTQUARTIER STEINHAUSEN

STEINHAUSENER RING
Erschließungsring + Adressbildung

Der Steinhausener Ring transformiert die klare Kante des Gebiets – aus Bahngleisen und Autobahn – zu einem Vernetzungsraum, sowohl im Gebiet als auch in die unmittelbare Umgebung und bildet die klare Adressseite.

GLEISWEG
Biotopfläche + Vernetzungsraum für Soft Mobility

Der Gleisweg ergänzt bestehende Erschließungsstrukturen um einen Raum sanfter Mobilität und schafft gleichzeitig Grünraum für Natur und Mensch. Das Gebiet wird vernetzt und es bilden sich sowohl die Adressseite als auch die Gartenseite.

KNOTEN
Vernetzung der Erschließungsebenen & Nutzungen

Dort wo sich die Adressseite entlang des Steinhausener Rings und die Gartenseite entlang des Gleisweges treffen entstehen Knoten, die als besondere Vermittler zwischen den beiden Sphären als identitätsstiftende Orte ausgebildet werden.

Abb.6: Leitmotiv Identität o. M. © AllmannWappner

Das Gewerbeband verfügt derzeit über keine erkennbare eigenständige Identität. Die Außenwahrnehmung ist in erster Linie durch die vorhandenen Hochhäuser am Vogelweideplatz sowie das SZ Hochhaus an der Hultschiner Straße geprägt. Die ehemaligen Gleisanlagen und der vorhandene Geländesprung mit ihren vorhandenen Gehölz- und Biotopstrukturen sind gebietsspezifische Elemente im Freiraum. Eine klare städtebauliche Ordnung, Durchlässigkeit wie auch Aufenthaltsqualität fehlen heute.

Aus den beschriebenen Leitmotiven Städtebau, Nutzung, Freiraum und Mobilität ergeben sich insbesondere drei wesentliche Entwicklungsprinzipien, durch deren Umsetzung sich nach und nach eine eigenständige Identität und eine ablesbare städtebauliche und freiräumliche Struktur für den gesamten Raum entwickelt:

„Steinhausener Ring“

Als Adressseite und klare Raumkante des Gebiets soll der „Steinhausener Ring“ geschaffen werden. Neben der Funktion als Erschließungsring soll dieser das städtische Gesicht des Gebiets sein und durch die Ausbildung einer Allee und straßenbegleitender, grüner Gebäudevorzonen optisch und ökologisch aufgewertet werden.

„Gleisweg“

Insbesondere um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen, soll der „Gleisweg“ als zusammenhängender grüner Freiraum das gesamte Gebiet von West nach Ost im Binnenbereich durchziehen und sowohl Raum für Fuß- und Radverkehr als auch Raum zum Verweilen bieten. Dazu soll der rückwärtige Bereich der Parzellen als Gartenseite entwickelt werden. Der „Gleisweg“ greift in weiten Bereichen die alten Gleisanlagen auf und integriert den Geländesprung sowie die vorhandenen Gehölz- und Biotopstrukturen.

„Knoten“

In den drei Bereichen, in denen sich die neu eingeführte Grün- und Wegeverbindung des „Gleiswegs“, die der Nahmobilität vorbehalten ist, mit dem „Steinhausener Ring“ bzw. anderen Erschließungsstraßen kreuzt und an denen ÖPNV - Haltestellen zu liegen kommen, sollen die sogenannten „Knoten“ entstehen. Als besondere städtebauliche Situationen sollen sich an diesen eine gewissen Zentralität durch das Gewerbespektrum ergänzende Nutzungen innerhalb des Gewerbegebiets entwickeln.

Leitmotiv Hochpunkte



Abb.7: Leitmotiv Hochpunkte o. M. © AllmannWappner

Angesichts der bestehenden Hochhäuser am Vogelweideplatz sowie dem SZ Hochhaus und der teilweise im Kontrast dazu stehenden meist niedrigen Bebauung stellt eine Befassung mit dem Thema Hochhäuser eine wichtige Aufgabe dar. Die Darstellung im räumlichen Leitplan des aktuellen Entwurfs der Hochhausstudie sowie der Prüfauftrag von Nachverdichtung durch vertikale Stapelung gilt es dabei zu überprüfen und zu konkretisieren.

Anhand von Setzungsstudien zu möglichen Verteilmustern wurde ein Ordnungsprinzip für mögliche Hochhausbereiche abgeleitet: Analog zu dem bereits formulierten Zielbild der drei „Knoten“ können diese besonderen Orte bzw. Schnittstellen der Erschließungsstränge durch mögliche Hochpunkte städtebaulich betont werden.

Dabei soll das Gewerbeband rhythmisiert und das bestehende SZ Hochhaus in eine Gesamtkonzeption eingebunden werden. Neue Hochhäuser erhalten als Pendant jeweils größerer urbaner Plätze ihre städtebauliche Berechtigung und sollen in deren Raumkanten eingebunden werden. Das Erdgeschoss sowie das oberste Geschoss sollen öffentlich wirksame Nutzungen aufnehmen und zur Belebung des Bereichs der „Knoten“ beitragen. Innerhalb der vorgeschlagenen Bereiche können Hochhausentwicklungen unter der Berücksichtigung der relevanten Vorgaben und Regelungen sowie der Qualitätskriterien der Hochhausstudie weiter verfolgt werden. Eine Konkretisierung der genauen Standorte innerhalb der genannten Bereiche sowie die städtebaulich und stadträumlich richtige Höhe möglicher Hochhäuser muss in den nachfolgenden Planungsschritten im Rahmen von städtebaulichen Wettbewerben ausgelotet werden. Eine Einzelfallprüfung insbesondere hinsichtlich der notwendigen Erschließungsqualitäten, der Stadtbildverträglichkeit sowie der Prüfung entsprechend der Maßgaben der Hochhausstudie bleiben davon unberührt.

Vertiefungsbereiche:

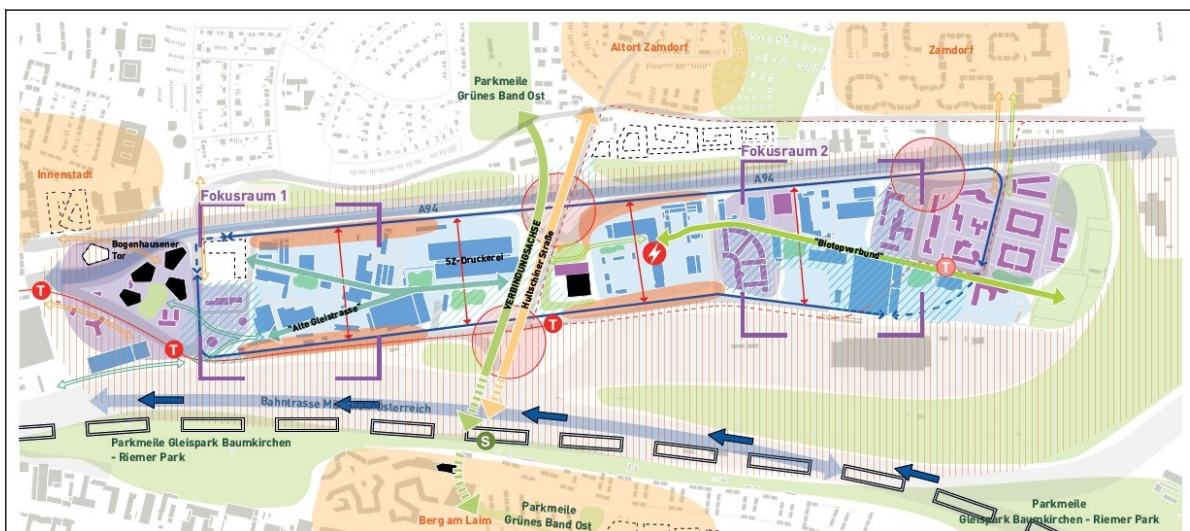


Abb.8: Vertiefungen, o. M. © AllmannWappner

Um die in den Leitmotiven formulierten Entwicklungsperspektiven zu überprüfen, wurden diese in zwei Vertiefungsbereiche in einem genaueren Maßstab untersucht und zwei beispielhafte Zielbilder für folgende Vertiefungsbereiche bearbeitet:

- Steinhausen West
- Steinhausen Ost

Vertiefungsbereich West

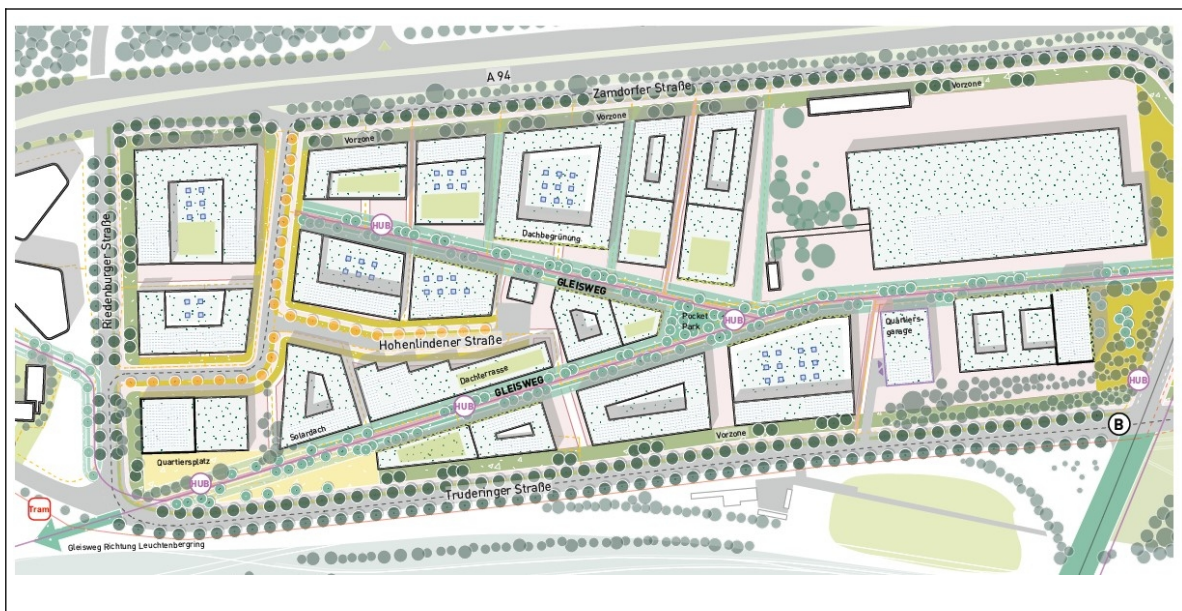


Abb.9: Vertiefungsbereich West, o. M. © AllmannWappner

Der westliche Vertiefungsbereich erstreckt sich vom Vogelweideplatz bis zur östlich gelegenen Hultschiner Straße. Der Bereich ist insbesondere durch das städtebaulich bedeutsame Ensemble der Bavaria Towers und die direkt anschließenden, sehr kleinteiligen Bestandsgebäude geprägt. Von besonderer Qualität ist das Druckereigebäude des SZ Verlages, welches als eine Produktionsstätte mit ausgeprägtem gestalterischen Anspruch einen hohen Identifikationswert aufweist. Der gesamte Bereich soll im Sinne des Produktiven Stadtquartiers nutzungsintensiviert und klimaresilient angepasst werden.

Als Auftakt in das Gebiet wird ein urbaner Stadtplatz an der Schnittstelle der Truderinger Straße mit der ehemaligen Gleistrasse vorgeschlagen mit dem der „Gleisweg“ beginnt. Eine städtebauliche Akzentuierung des Stadtplatzes mit einem dem Ensemble der Bavaria Towers untergeordneten Hochpunkt soll den „Einstieg“ in den „Gleisweg“ markieren. An der Hultschiner Straße sieht der Rahmenplan vor, das SZ Hochhaus mit einem weiteren Hochpunkt besser städtebaulich einzubinden. Angesichts der hohen gestalterischen Qualität des bestehenden Druckereigebäudes der SZ wird empfohlen, dieses als identitätsstiftendes Bauwerk zu erhalten und in die Gesamtkonzeption einzubinden.

Durch mehrere, auf den privaten Parzellen liegende und in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fußwegeverbindungen und Grünstreifen soll in dem Gebiet, ergänzend zu dem Ost-West verlaufenden „Gleisweg“, eine größere Durchlässigkeit und bessere Vernetzung sowie Gliederung erreicht werden. Für die sehr kleinteilige und verschachtelte Parzellenstruktur im nordwestlichen Bereich des Gebiets wird empfohlen, möglichst parzellenübergreifend zu planen, um so im Rahmen einer baulichen Transformation die formulierten Entwicklungsprinzipien besser umsetzen zu

können. Durch die die Grundstücke entlang der Erschließungsstraßen und den „Gleisweg“ einfassenden Vorzonen und Grünbereiche kann eine durchgängig wirk-same Gestaltung des Raumes, in vielen Fällen auch bei einem im Sinne des Klima-schutzes sinnvollen und erstrebenswerten Erhalt von Bestandsgebäuden und deren Einbindungen in Neuplanungen, für die betreffenden Grundstücke erreicht werden. Weiterhin ist es Ziel, Dachflächen zu begrünen und zur Energieversorgung zu nutzen, Fassadenflächen insbesondere zur „Gartenseite“ zu begrünen sowie eine ökologi-sche und klimatische Aufwertung der Freiräume umzusetzen.

Vertiefungsbereich Ost

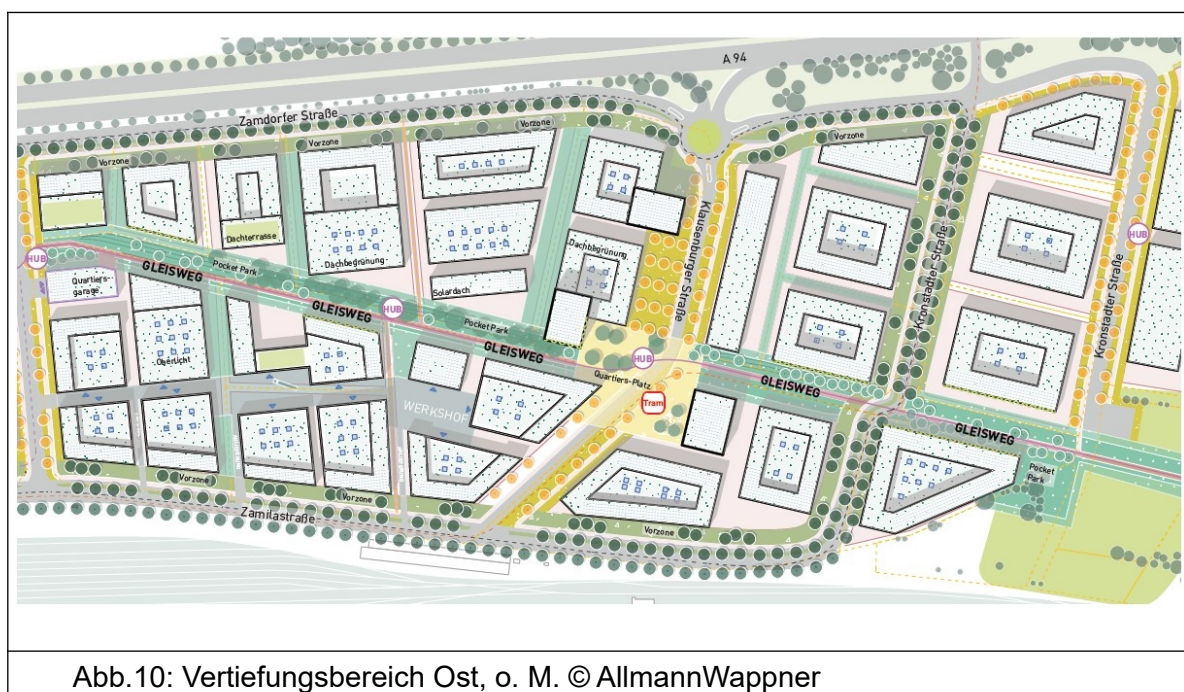


Abb.10: Vertiefungsbereich Ost, o. M. © AllmannWappner

Der Vertiefungsbereich Ost reicht von der Hultschiner Straße im Westen bis zur Kronstadter Straße im Osten. Die Fläche ist durch die vorhandene schwierige Erschließungssituation sowie die Insellage wenig mit dem angrenzenden Bereich verwoben. Das Gebiet ist derzeit geprägt durch gewerbliche Hallen, Hotel und Büros sowie vereinzelt Leerstand. Es besteht kaum Durchlässigkeit. Nur wenige Grün- und Freiflächen sind vorhanden. Im Sinne des Produktiven Stadtquartiers soll unter der Maxime der ökologischen und klimatischen Aufwertung eine Nutzungsintensivierung innerhalb des Gewerbespektrums realisiert werden. Im Sinne der Nutzung grauer Energie sollte der bauliche Bestand, wo möglich, um- oder weitergenutzt und eine Verdichtung und Entwicklung durch Ergänzung und Umbau dem Abriss und Neubau vorgezogen werden.

Im östlichsten Teilbereich des Gewerbegebiets Zamdorfer Straße ist eine Fläche von zirka 2 ha Größe im Eigentum der Stadt München (Flst. Nr. 478/11, Gemarkung Berg am Laim), die in der aktuellen Fortschreibung des Gewerbehofprogramms

(Beschlussfassung des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 20.07.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 03244) als Standort für die Realisierung eines Gewerbehofs beschrieben ist. Die Fläche ist im FNP als GE dargestellt, aber rechtlich nicht eigenständig erschlossen und planungsrechtlich als Außenbereich nach § 35 BauGB zu beurteilen. Aktuell wird die Fläche mit einer Unterkunft für Geflüchtete genutzt.

Grundsätzliche Voraussetzung für die Umsetzung eines Gewerbehofs an diesem Standort ist neben der Schaffung des entsprechenden Baurechts die Sicherstellung der rechtlichen Erschließung. Dazu ist der Erwerb eines zirka 300 m² großen Teilstücks des Flurstücks Nr. 478/0, Gemarkung Berg am Laim erforderlich.

Sollte die Sicherstellung der Erschließung des städtischen Grundstücks erfolgen, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, aufbauend auf der erarbeiteten Entwicklungsperspektive, in die entsprechende Baurechtsschaffung für das Grundstück der Landeshauptstadt München einsteigen.

Als grundlegende Maßnahme ist die Erschließungssituation zu verbessern sowie eine bessere Anbindung und Verwebung mit den angrenzenden Stadtquartieren zu schaffen. Mit der Schließung des noch fehlenden Straßenabschnittes in der Verlängerung Kronstadter Straße soll der sogenannte „Steinhausener Ring“ geschlossen und als Haupteerschließung sowie als Adressseite dienen.

Die in dem Gebiet geplante, diagonal verlaufende ÖPNV - Trasse ist für diesen Bereich ein weiterer zentraler Maßnahmenvorschlag. Der nach Osten hin auslaufende „Gleisweg“ soll Aufenthaltsqualität bieten und unter Einbeziehung der vorhandenen Gehölz- und Biotopstrukturen einen qualitätvollen Umgang mit dem vorhandenen Geländesprung von bis zu fünf Metern gewährleisten. Im Bereich des Knotenpunktes, der Schnittstelle zwischen dem „Gleisweg“ und der potentiellen, neu zu schaffenden, Trambahnhaltestelle bzw. der ÖPNV - Trasse, wird ein urbaner Stadtplatz vorgeschlagen, der mit öffentlichen Nutzungen bespielt werden soll. Um den Stadtplatz herum wird die Möglichkeit gesehen, mit Hochpunkten städtebauliche Akzente zu setzen, die durch ihre Öffnung für die Öffentlichkeit im Erdgeschoss sowie in den oberen Geschossen zur Belebung des Areals beitragen sollen. Die privaten Flächen nördlich der Zamilastrasse weisen eine so große Tiefe auf, dass eine zweite räumliche Schicht mit einer eigenen Binnensituation geschaffen werden soll. Ziel ist es, möglichst viel des Bestandes zu erhalten, Dachflächen zu begrünen, zur Energieversorgung zu nutzen sowie Fassadenflächen zu begrünen, insbesondere zur „Gartenseite“, und eine ökologische und klimatische Aufwertung der Freiräume umzusetzen.

Im Bereich östlich der Hultschiner Straße sind große zusammenhängende Flächen im Eigentum eines Investors, der beabsichtigt, seine Flächen zu entwickeln. Dies bietet die Chance, Ziele der Rahmenplanung sowie wesentliche Maßnahmenvorschläge der verkehrstechnischen Untersuchung mit einer ersten größeren Einzelentwicklung umsetzen zu können (siehe dazu Ziff. 5, weiteres Vorgehen). Seitens des Investors besteht die Bereitschaft, sich auf innovative Lösungs- und Kooperationsformen mit Eigentümer*innen benachbarter Grundstücke einzulassen, um gebietsübergreifende multimodale Mobilitätskonzepte zu realisieren.

Rahmenplan und Regelwerk

Rahmenplan

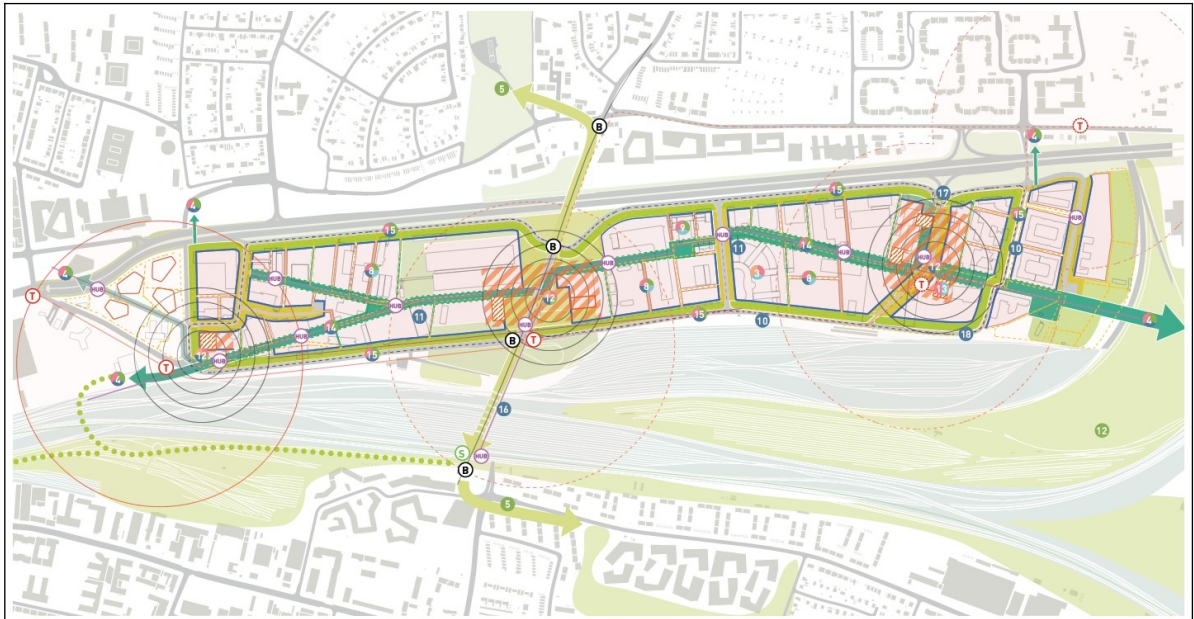


Abb.11: Rahmenplan, o. M. © AllmannWappner

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus den vorausgehenden Planungsschritten werden mit dem Rahmenplan in einer generalisierten Darstellung die wesentlichen Entwicklungsziele zusammengefasst. Ergänzend werden Maßnahmenvorschläge aus den Handlungsfeldern Gewerbe, Städtebau, Gebäude, Freiraum, Mobilität und Prozess formuliert. Darüber hinaus werden Spielregeln als Handlungsmaxime auf der Einzelparzelle als Grundlage für Einzelentwicklungen formuliert.

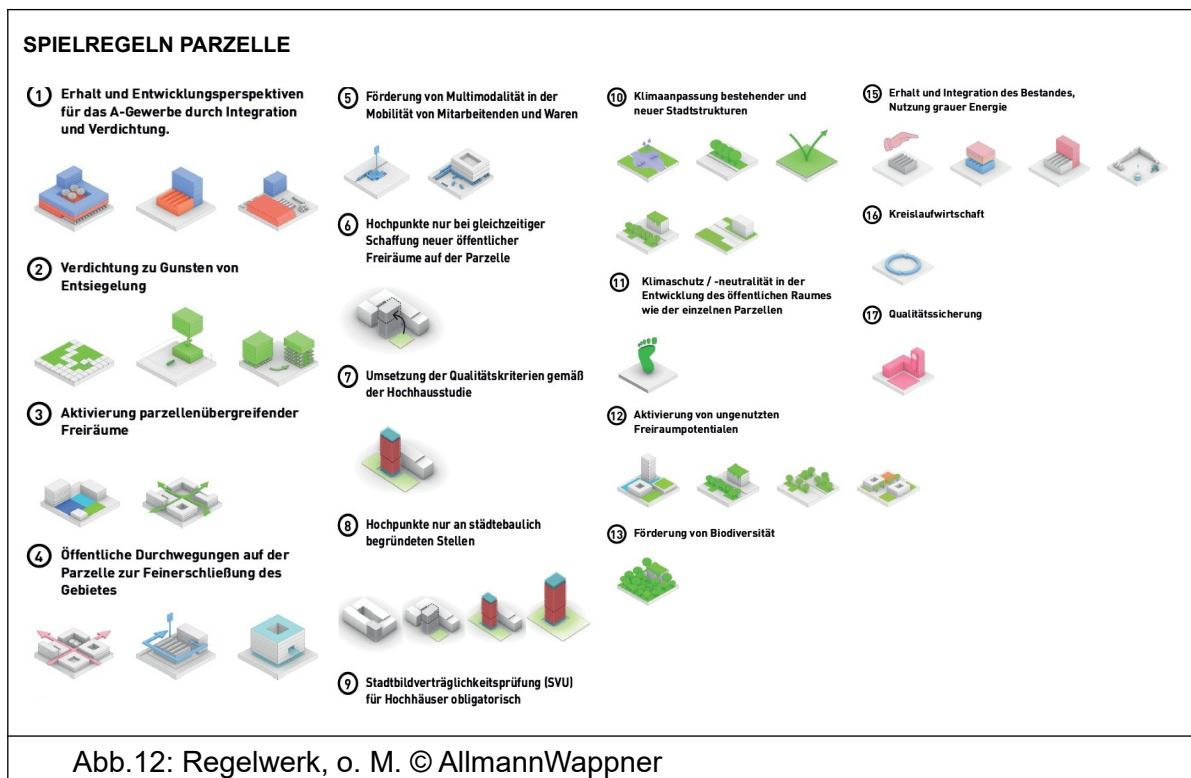
Der Rahmenplan fasst das Ziel zusammen, das Gewerbegebiet zu erhalten und zu einem Produktiven Stadtquartier zu transformieren und eine ökologische sowie klimaresiliente Aufwertung zu ermöglichen. Dabei sollte im Sinne des Klimaschutzes durch die Nutzung der grauen Energie in jedem Einzelfall geprüft werden, ob die bestehenden baulichen Anlagen ganz oder teilweise erhalten und in das Konzept der Neuplanung eingebunden werden können.

Zu den einzelnen Handlungsfeldern des Produktiven Stadtquartiers werden Maßnahmenvorschläge benannt. Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung und der darin benannten Lösungsvorschläge sind Teil der Maßnahmenvorschläge.

Die wesentlichen Maßnahmenvorschläge sind:

- Verbesserung des ÖPNV - Angebots, möglichst in Form einer Verlängerung der Tram Steinhausen und Ausbau einer neuen ÖPNV - Haltestelle
- Stärkung der Nahmobilität durch alternative Mobilitätsformen für ein integriertes, multimodales Mobilitätskonzept
- Umsetzung der Lösungsvorschläge der verkehrstechnischen Untersuchung zur Verbesserung der Erschließungsqualität für den Motorisierten Individualverkehr
- Nutzung der „grauen Energie“ im Sinne des Klimaschutzes
- sukzessive Entwicklung des „Gleiswegs“ und der Vorzonen zum „Steinhausener Ring“ sowie zu den Binnenstraßen als gestalterischer und ökologischer Beitrag und zur Stärkung der Durchwegung des Gebiets
- Aktivierung von Freiraumpotentialen zur Grün- und Freiflächenversorgung
- Qualifizierung von Flächen für den Biotopverbund
- Rhythmisierung des Gewerbebandes und Akzentuierung der „Knoten“ durch moderate Ergänzungen wie mögliche Hochpunkte
- Umsetzung des Produktiven Stadtquartiers und des Ziels des Erhalts und der Stärkung des GE-A Gewerbe durch neue Anordnungen im Sinne der Hybridisierung
- Ergänzung des Nutzungsspektrums durch öffentlich wirksame Nutzungen, wie Gastronomie, kulturelle Einrichtungen, an den Knotenpunkten

Regelwerk



Regelwerk für die Einzelparzellen

Eine Umsetzung der im Rahmenplan genannten Ziele wird durch Einzelprojekte vollzogen werden. Nachdem alle Flächen derzeit über vorhandene Bebauungspläne planungsrechtlich gesichert sind, wird für über das heutige Baurecht hinausgehende Entwicklungen in der Regel eine Bauleitplanung erforderlich sein. Um die entsprechenden Einzelvorhaben im Sinne eines ganzheitlichen Zielbildes besser steuern zu können, sind mit dem Regelwerk Spielregeln erarbeitet worden, die als Handlungsmaxime für die Entwicklung der Einzelprojekte zu Grunde gelegt werden und im Rahmen des rechtlich Möglichen im Rahmen der Baurechtschaffung gesichert werden sollen.

- Erhalt und Perspektiven für das A-Gewerbe durch Neuausweisung, Integration und Verdichtung (gewerbliche Mischnutzung, u. a. in Hybridgebäuden)
- Verdichtung in die Höhe zu Gunsten von Entsiegelung
- Aktivierung parzellenübergreifender Freiräume
- Öffentliche Durchwegungen auf den Parzellen zur Feinerschließung des Gebietes
- Förderung von Multimodalität in der Mobilität sowie Förderung von kurzen Wegen zwischen den verschiedenen angestrebten Nutzungen im Produktiven Stadtquartier
- Hochpunkte an städtebaulich begründeten Stellen, nur bei gleichzeitiger Schaffung neuer öffentlicher Freiräume auf der Parzelle. Umsetzung der Qualitätskriterien gemäß der Hochhausstudie und Stadtbildverträglichkeitsprüfung (SVU) für Hochhäuser obligatorisch
- Klimaanpassung bestehender und neuer Stadtstrukturen
- Aktivierung von ungenutzten Freiraumpotentialen u. a. zur Gewährleistung einer ausreichenden Grün- und Freiflächenversorgung
- Förderung von Biodiversität
- Etablierung von Vorzonen auf den Parzellen entlang der Straßen und Beitrag zum „Gleisweg“
- Erhalt und Integration des Bestandes, Nutzung grauer Energie
- Berücksichtigung von Kreislaufwirtschaft
- Qualitätssicherung, z. B. über konkurrierende Verfahren

3. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Mit dem Grundsatzbeschluss vom 23.06.2021 wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, parallel zur Rahmenplanung eine Verkehrsuntersuchung zu beauftragen, die die verkehrlichen Rahmenbedingungen für eine weitere Entwicklung des Gewerbebands aufzeigt. Der Fokus lag auf dem verkehrlich derzeit stark abgehängten Bereich östlich der Hultschiner Straße. Ziel war es, erste grobe Lösungsansätze zu skizzieren sowie die Auswirkung weiterer Verdichtungsszenarien auf umliegende Verkehrsknotenpunkte und Hauptverkehrsstraßen der angrenzenden Stadtteile abzuschätzen, die in weiteren Bebauungsplanverfahren durch detailliertere Verkehrsgutachten konkretisiert werden sollen.

Die Untersuchung wurde anhand zweier, grundsätzlich unterschiedlicher Zukunftsszenarien durchgeführt: Während das erste Szenario davon ausgeht, dass die verkehrliche Entwicklung in den nächsten Jahren der gleichen Entwicklungsdynamik folgt wie bisher, unterstellt das zweite Zukunftsszenario eine stärkere Verlagerung der Fahrten auf den Umweltverbund.

Die Untersuchung hat die Leistungsfähigkeit verschiedener Verkehrsknotenpunkte untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass fünf der sechs untersuchten Verkehrsknotenpunkte bereits im Prognosenullfall, d.h. künftig auch ohne Entwicklung im Gewerbeband, die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) F und damit die schlechteste Qualitätsstufe aufweisen. Eine leistungsfähige Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs ist an diesen Knotenpunkten somit künftig, auch ohne weitere städtebauliche Entwicklung, nicht mehr möglich. Im Prognosefall mit einem fiktiven Maximalszenario verschärft sich diese Situation weiter.

Bei der Betrachtung des Zukunftsszenarios, das im Sinne der Mobilitätswende von einer stärkeren Verlagerung der Fahrten auf den Umweltverbund ausgeht, hat sich gezeigt, dass die Verkehrszunahmen unter günstigeren Rahmenbedingungen geringer ausfallen können. In Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte macht dies allerdings keinen wesentlichen Unterschied.

Im nächsten Schritt wurden Maßnahmen untersucht, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems insgesamt und der Verkehrsknotenpunkte zu steigern.

Die verkehrstechnische Untersuchung hat aufgezeigt, dass für drei der sechs untersuchten Knotenpunkte Erhöhungen in Bezug auf ihre Leistungsfähigkeit grundsätzlich möglich sind.

Die drei weiteren Knoten können in Bezug auf ihre Leistungsfähigkeit grundsätzlich nicht optimiert werden bzw. eine Optimierung könnte nur mit einem sehr hohen - aus Sicht des Mobilitätsreferats nicht im Einklang mit der Verkehrswende stehenden - Aufwand umgesetzt werden.

Eine grundsätzliche Reduzierung des MIV und eine Verlagerung der Verkehre auf den Umweltverbund sind daher Grundvoraussetzung für eine Entwicklung in diesem verkehrlich hochbelasteten Bereich.

In diesem Zusammenhang kommt dem Ausbau des ÖPNV - Angebots insbesondere im Bereich östlich der Hultschiner Straße sowie der Fuß- und Radwege erhebliche Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund steht die derzeit in Vorbereitung befindliche Machbarkeitsuntersuchung der Verlängerung der Trambahnlinie, die unter anderem eine Trasse durch das Gewerbegebiet untersucht (vgl. Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021(Sitzungsvorlage - Nr. 20-26 / V 01848).

Dennoch ist in den Entscheidungsprozess über eine weitere Entwicklung im Gewerbeband Steinhausen miteinzubeziehen, dass der MIV im Umfeld - nach heutigen Maßstäben - nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann.

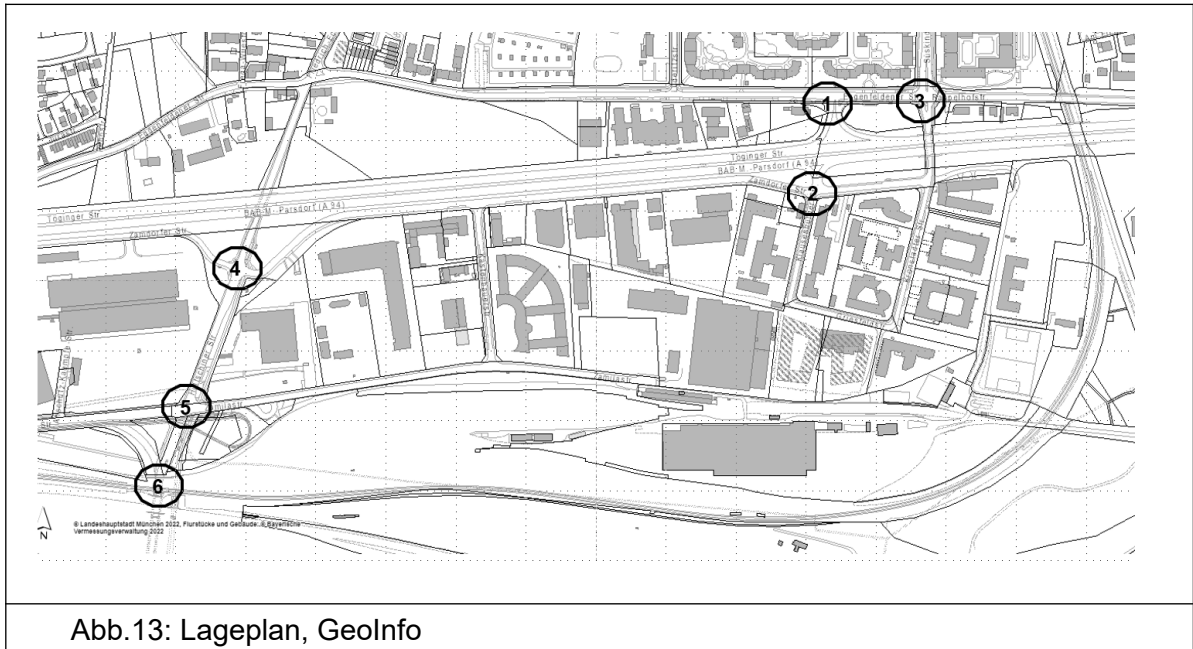


Abb.13: Lageplan, GeolInfo

Für die einzelnen Knotenpunkte liefert die verkehrstechnische Untersuchung folgende Ergebnisse:

Knotenpunkt (KP) Anschlussstelle Zamdorf – Nordseite (Nr. 1)

Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Ausbau des Knotenpunkts grundsätzlich möglich (Lichtsignalanlage). Ggf. Fremdgrundinanspruchnahme und in jedem Fall Überschreiten der Straßenbegrenzungslinien notwendig.

KP Anschlussstelle Zamdorf – Südseite (Nr. 2)

Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Ausbau des Knotenpunkts grundsätzlich möglich (Kreisverkehr). (Hohe) Fremdgrundinanspruchnahme und Änderung der Straßenbegrenzungslinien notwendig.

KP Eggenfeldener Straße / Süskindstraße (Nr. 3)

Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Ausbau des Knotenpunkts grundsätzlich möglich. Ggf. Fremdgrundinanspruchnahme und in jedem Fall Überschreiten der Straßenbegrenzungslinien notwendig.

KP Hultschiner Straße / Zamdorfer Straße (Nr. 4), KP Hultschiner Straße / ZamilstraÙe (Nr. 5), KP Baumkirchner Straße / Truderinger Straße (Nr. 6)

Der Ausbau dieser Knotenpunkte ist mit hohem baulichen Aufwand und sehr großen Eingriffen verbunden bzw. aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Das Mobilitätsreferat empfiehlt im Sinne einer Verkehrswende keinen Ausbau dieser Knotenpunkte, auch wenn eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs dadurch

voraussichtlich künftig nicht immer möglich sein wird und entsprechende Auswirkungen wie z. B. Rückstaus damit verbunden sein können.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass es teilweise Möglichkeiten gibt, die Leistungsfähigkeit an bestimmten Knotenpunkten etwas zu steigern. Die möglichen Maßnahmen sind jedoch mit großem Aufwand verbunden und im weiteren Planungsprozess auf ihre Wirksamkeit insbesondere in Abwägung mit den entstehenden Aufwänden so wie ihrer baulichen Umsetzbarkeit näher zu prüfen. Die nun vorliegende Untersuchung zeigt grundsätzliche Möglichkeiten auf und kann die Grundlage für vertiefte Untersuchungen darstellen.

Die möglichen städtebaulichen Entwicklungen werden als Chance für die Umsetzung der folgenden Maßnahmen gesehen. Gleichzeitig gelten diese Maßnahmen (u. a.) als Bedingung für eine städtebauliche Entwicklung des Gewerbebands.

MIV

- **Netzergänzende Maßnahmen:**
Flächensicherung für eine Verlängerung der Zamilastraße mit Anschluss an die Klausenburger / Kronstadter Straße für alle Verkehrsarten (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr und MIV)
- **Ausbau der Knotenpunkte:**
Im Rahmen möglicher Baugenehmigungs- oder Bebauungsplanverfahren sind insbesondere Flächen für den Ausbau des Knotenpunkts an der südlichen Anschlussstelle Zamdorf zu sichern. Die Ausbauform und die genauen Flächenbedarfe sind im weiteren Planungsprozess detailliert zu untersuchen und insbesondere mit der Autobahn GmbH abzustimmen.
- In Abhängigkeit von der tatsächlichen weiteren Entwicklung der Verkehrszahlen sind weitere Maßnahmen zur Ertüchtigung der umliegenden jedoch nicht direkt im Umgriff möglicher Bebauungspläne befindlicher Knotenpunkte, vor allem Ertüchtigung der nördlichen Anschlussstelle Zamdorf, ggf. erforderlich. Die Ausbauform und die genauen Flächenbedarfe sind im weiteren Planungsprozess detailliert zu untersuchen und insbesondere mit der Autobahn GmbH abzustimmen.

ÖPNV

- Eine Verbesserung des Angebotes des ÖPNV soll insbesondere durch eine neue ÖPNV-Trassenführung sowie durch den Ausbau einer neuen Haltestelle für Tram oder Bus realisiert werden. Eine entsprechende Trassensicherung ist im Rahmen der Bauleitplanung umzusetzen.
- Eine verbesserte Anbindung an bereits bestehende ÖPNV - Haltestellen (z. B. S-Bahnhalt Berg am Laim) soll unter Anderem durch den Ausbau des „Gleiswegs“ sichergestellt werden.
- Ein Ausbau des Angebots des ÖPNV kann gegebenenfalls durch netzergänzende Maßnahmen und Taktverdichtungen weiter optimiert werden.

Fuß- und Radverkehr

- Eine verbesserte Anbindung des Fuß- und Radverkehrs an die umliegenden Gebiete ist herzustellen und ein genereller Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (fließend und ruhend) zu realisieren. Die innere Vernetzung durch den Fuß- und Radweg des Gebiets erfolgt u. a. über den „Gleisweg“. Die Flächensicherung für die Radinfrastruktur ist in den einzelnen Bauleitplanverfahren zu sichern.

Mobilitätskonzepte und Shared Mobility

Die Umsetzung einer städtebaulichen Entwicklung, insbesondere im östlichen Teil des Gewerbebandes, ist nur unter der Voraussetzung möglich, dass der MIV - Anteil an Ziel- und Quellverkehr deutlich reduziert wird. Im weiteren Verfahren sind diese Anforderungen im Abgleich mit den spezifischen Anforderungen der Gewerbebetriebe weiter zu konkretisieren und in Einklang zu bringen. Um die verkehrliche Erreichbarkeit für alle Zwecke und Nutzergruppen sicherzustellen, müssen alternative Mobilitätsformen gefördert und angeboten werden. Dabei müssen im Rahmen eines quartiersbezogenen Mobilitätskonzepts sowie betrieblichen Mobilitätsmanagements innovative Ansätze entwickelt werden, die zum einen Anreize für Beschäftigte und Kund*innen schaffen den Umweltverbund bzw. Shared Mobility-Angebote zu nutzen. Zum anderen muss die Anzahl der Kfz-Stellplätze insbesondere bei den neuen Entwicklungen stark reduziert werden.

Die Möglichkeit der Umsetzung von Mobilitätshäusern bzw. Quartiersgaragen ist in diesem Zusammenhang zu prüfen. Um zu verhindern, dass die Lenkungswirkung der Stellplatzreduzierung aufgehoben wird, ist die Anzahl der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zu minimieren. Die Erarbeitung und Sicherung der Mobilitätskonzepte muss im Rahmen der einzelnen Bebauungsplanverfahren erfolgen und Maßnahmen wie erhöhte Anzahl an Fahrradabstellplätzen gegenüber den Vorgaben der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS), Duschmöglichkeiten und überdachte sowie gut zugängliche Flächen für gemeinschaftlich genutzte Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Dabei ist eine gebietsweite abgestimmte Vorgehensweise zur Sicherung möglicher Synergien einzelner Mobilitätskonzepte anzustreben, wofür öffentliche Mobilitätspunkte zu berücksichtigen sind.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Hauptziel bei einer städtebaulichen Entwicklung die Reduzierung des Kfz-Verkehrs ist. Die Stärkung des ÖV, sowie des Fuß- und Radverkehrs und die Implementierung von integrierten, multimodalen Mobilitätskonzepten verbunden mit einer Reduzierung der Kfz-Stellplätze sind dabei die wesentlichen Maßgaben.

Das Leitbild Mobilität aus der Rahmenplanung (s. Kap 2.3) liefert hierzu einen guten Ausgangspunkt, da es auf eine verstärkte Vernetzung des Gebiets insbesondere im Hinblick auf den Umweltverbund abzielt und ausgehend von einer neuen ÖV-Trasse inter- sowie multimodale Mobilität implementiert. Darüber hinaus sind in den weiteren Planungen die zuvor genannten verkehrlichen Maßnahmen umzusetzen.

4. Ergebnisse der informellen Beteiligung

Begleitend zum Prozess der Rahmenplanung fanden im Rahmen des Quartiersmanagements Abstimmungen, beziehungsweise eine frühzeitige Einbindung der örtlichen Politik sowie der Eigentümer*innen und Gewerbetreibenden statt. Darüber hinaus wurde ein Experten-Hearing zu dem formulierten Leitbild des Produktiven Stadtquartiers durchgeführt.

Fachdiskussion zum Produktiven Stadtquartier

Am 24.03.2022 fand in Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft ein Experten-Hearing zum Leitbild des Produktiven Stadtquartiers statt. Vertreten waren Expert*innen aus der Verwaltung und Wissenschaft sowie der Immobilienwirtschaft aus Hamburg und Stuttgart. Dabei wurden im Wesentlichen die im Rahmen des Leitbildes formulierten Handlungsmaximen durch unterschiedliche Positionen bestätigt und mit vertiefenden Argumenten untermauert. Das Zielbild vom monofunktionalen Gewerbegebiet zum Produktiven Stadtquartier als klimaresiliente, flächeneffiziente, vielfältige Arbeitsplatzschwerpunkte unter der Prämisse des Erhalts und der Weiterentwicklung des einfachen Gewerbes wurde im Rahmen der Diskussion vertieft und in seiner Zielausrichtung bestätigt.

Gewerbegebietsmanagement

Bereits 2020 wurde vom Referat für Arbeit und Wirtschaft der dialogorientierte Prozess des Gewerbegebietsmanagements in Steinhausen begonnen. Am 15.02.2022 hat im Rahmen dieses Prozesses eine Diskussion mit den Eigentümer*innen, den Gewerbetreibenden sowie Vertretungen der Bezirksausschüsse 13 und 14 in einem online-Format zur Rahmenplanung stattgefunden. Es wurden die ersten Entwurfsansätze anhand der Leitmotive zu den verschiedenen sektoralen Themen zur Diskussion gestellt. Circa 50 Personen haben an der Veranstaltung teilgenommen und sich an der Diskussion beteiligt. Die vorgestellten planerischen Grundprinzipien wurden positiv aufgenommen. Neben verschiedenen, detaillierteren Anmerkungen wurde insbesondere angeregt, die Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtquartieren stärker zu thematisieren, was in die weitere Planung eingeflossen ist.

Ebenfalls im Rahmen des Gewerbegebietsmanagements fand am 24.05.2022 ein gemeinsamer Spaziergang mit den Eigentümer*innen und Gewerbetreibenden im Gebiet selbst statt. Dabei stand das Thema Mobilität im Vordergrund der Diskussion. Es wurden verschiedene Ansätze von innovativen Mobilitätsangeboten sowie Kooperationsformen vorgestellt, mit dem Ziel, für Kooperation und Eigeninitiative der Eigentümer*innen selbst zu werben. Seitens der Grundstückseigentümer*innen wurde Bereitschaft zur Kooperation und Offenheit gegenüber innovativen Lösungsansätzen signalisiert.

Am 19.01.2023 hat ein erneuter kokreativer Workshop zusammen mit den Gewerbetreibenden, Grundstückseigentümer*innen sowie Vertreter*innen des Bezirksausschusses 13 und 14 stattgefunden. Es wurden insbesondere die Themen

Vernetzung, Mobilität, Kommunikation sowie das „Produktive Stadtquartier“ diskutiert. Die zu den Themenfeldern geäußerten vielfältigen Ideen und Vorschlägen, hatten das Verständnis gemeinsam, dass eine qualitätvolle Entwicklung nur durch eine von allen Beteiligten getragenes Engagement gewährleistet werden kann. Von den Teilnehmenden wurde großes Interesse geäußert, an weiteren vergleichbaren Beteiligungsformaten mit zu wirken.

5. Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Die Ziele der Rahmenplanung, die Maßnahmenvorschläge und das Regelwerk bilden die Grundlage für eine sukzessive Umsetzung durch Einzelprojekte, die in den nachfolgenden Planungsschritten durch Wettbewerbe weiter konkretisiert und überwiegend durch Bauleitplanung umgesetzt werden sollen. Sobald die Erschließung des städtischen Grundstücks gesichert ist, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, wie unter Punkt 2.3 dargestellt, für den geplanten städtischen Gewerbehof in die Baurechtsschaffung einsteigen.

Um insbesondere der Herausforderung der Erschließungsthematik gerecht zu werden, muss gleichzeitig eine gebietsbezogene, abgestimmte Vorgehensweise und Kooperation verschiedener Eigentümer*innen gewährleistet sein. Der im Rahmen des Gewerbegebietsmanagements begonnene Dialogprozess soll fortgesetzt und Kooperationen der Eigentümer*innen untereinander angeregt werden. Im Rahmen des Gewerbegebietsmanagements werden weitere Veranstaltungen durchgeführt werden.

Als ein wesentlicher Umsetzungsschritt soll die beabsichtigte Entwicklung der größten, im Eigentum eines Investors zusammenhängenden Flächen im östlichen Bereich des Gewerbebandes, nördlich der Zamilastrasse, östlich der Kastenbauerstrasse, westlich der Klausenburger Straße, sowie südlich der Griesfeldstrasse (vgl. Kapitel 2.3) weiterverfolgt werden. Aufbauend auf den Ergebnissen der Rahmenplanung sollen Eckdaten und Planungsziele für einen Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss als Grundlage für einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb erarbeitet werden. Dabei ist zu prüfen, in welchem Umfang gegebenenfalls angrenzende Bereiche in einen Ideenteil des Wettbewerbs mit aufgenommen werden sollen, um eine gute Verknüpfung mit dem Umfeld zu erreichen sowie um insbesondere für die verkehrlichen Rahmenbedingungen sowohl gebietsbezogen als auch gebietsübergreifend Verbesserungen im Sinne der Verkehrswende und gemäß den Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt München zu erreichen. In diesem Zusammenhang sind grundstücksübergreifende multimodale Mobilitätskonzepte zu erarbeiten, die eine hohe Qualität an eine umwelt- und stadtverträgliche Mobilität mit weitestgehendem Verzicht auf die Nutzung von Kfz ermöglichen und einen aufwändigen und kostenintensiven Ausbau bzw. eine Ertüchtigung des Kfz-Strasennetzes im Umfeld, entsprechend der Erläuterungen im Kapitel 3 zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung, soweit wie möglich verzichtbar machen.

Über eine Vorstudie zu den Qualitätsanforderungen der Hochhausstudie einschließlich Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung soll die städtebaulich verträgliche Höhe

sowie die Konkretisierung möglicher Standorte für Hochpunkte im Bereich der „Knoten“ (vgl. Kapitel 2.3) sowie deren Auswirkungen auf das Stadtbild untersucht werden. In einem weiteren Schritt sind Realisierungswettbewerbe für mögliche Hochpunkte durchzuführen.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen hat sich in der Sitzung vom 25.04.2023 mit der Planung befasst und die folgende einstimmig gefasste Stellungnahme abgegeben:

Der BA fordere die Landeshauptstadt auf:

1. Zum Erhalt der A-Flächen für produzierendes Gewerbe im Untersuchungsgebiet.

Stellungnahme der Verwaltung zu 1.:

Als Grundlage für die Rahmenplanung hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Leitbild für die zukünftige Ausrichtung von Gewerbegebieten erarbeiten lassen. Der Stadtrat hat mit Beschluss am 01.03.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07968) das Leitbild des „Produktiven Stadtquartiers“ als Grundlage für die zukünftige Entwicklung von Gewerbegebieten beschlossen. Ein zentrales Ziel des „Produktiven Stadtquartiers“ ist es, produzierendes Gewerbe auch in Zukunft in der Stadt zu erhalten und zu stärken. Dieses Ziel ist mit der Rahmenplanung sowie dem ergänzenden Regelwerk bestätigt und konkretisiert worden. Die Stärkung und der Erhalt der vorhandenen A-Flächen für das produzierende Gewerbe im Untersuchungsgebiet wird in den nachfolgenden Planungsschritten ein maßgebliches Planungsziel bleiben.

2. Zur Erstellung eines leistungsfähigen Verkehrskonzepts besonders für den Schwerlastverkehr mit dem Ziel der Optimierung der heute schon hochbelasteten Verkehrsknoten.

Stellungnahme der Verwaltung zu 2.:

Im Rahmen der folgenden Verfahrensschritte der Bauleitplanung werden die in der gegenständlichen Verkehrsuntersuchung analysierten Problemfelder (insbesondere Leistungsfähigkeitsprüfungen an den umliegenden Knotenpunkten) und daraus erarbeiteten Beurteilungsgrundlagen weiterentwickelt und vertieft. Es wird im Rahmen von Bebauungsplanverfahren Verkehrsgutachten geben, in welchen auch Optimierungspotentiale der Verkehrsinfrastruktur aufgezeigt werden. In diesem Zuge wird aufgrund der gegebenen Standortbedingungen auch besonderes Augenmerk auf den Schwerlastverkehr gelegt werden.

3. Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs durch Schaffung einer Quartiersgarage.

Die Reduzierung des Parksuchverkehrs ist in jedem Fall im Interesse des Mobilitätsreferates. Grundsätzlich sind private Bauträger über die Stellplatzsitzung der Landeshauptstadt München verpflichtet, ihren Stellplatzbedarf auf Privatgrund zu decken. Ob dies in einer Quartiersgarage möglich ist, muss im folgenden Bebauungsplanverfahren geprüft werden. Von Seiten der Stadtverwaltung wird die Idee einer Quartiersgarage positiv bewertet, dieses Ziel wurde bereits im Beschlussentwurf der Rahmenplanung formuliert. Parallel dazu soll als unterstützende Maßnahme die Anzahl der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum nach Möglichkeit minimiert werden. In jedem Fall ist die Lage späterer Garagenzufahrten so zu optimieren, dass möglichst kurze und direkte Wegeverbindungen ermöglicht werden.

4. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Schaffung von Pocket-Parks und Grünverbindungen nach Bogenhausen und nach Berg am Laim.

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit dem Grundsatzbeschluss des Stadtrats vom 23.06.2021 zur Entwicklungsperspektive für das Gewerbeband Steinhausen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02725) wurden, die Grünausstattung und Aufenthaltsqualität im Gewerbeband Steinhausen zu verbessern und Grün- und Freiraumpotentiale zu aktivieren, als wesentliche freiraumplanerische Ziele festgelegt. Die vorliegende Rahmenplanung, sowie das ergänzende Regelwerk, konkretisieren diese Ziele und schlagen hierfür entsprechende Maßnahmen wie z. B. Pocket-Parks, Grünverbindungen, Aufwertung der Straßenraumgestaltung, die „Hultschiner Spange“ usw. vor. Deren Umsetzung, auch in Bezug auf die Verbindungen nach Bogenhausen und Berg am Laim, wird in den nachfolgenden Planungsschritten maßgebliches Planungsziel sein.

Der Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim hat sich in der Sitzung vom 29.03.2023 mit der Planung befasst und die folgende einstimmig gefasste Stellungnahme abgegeben:

Der BA 14 fordere einen Lösungsvorschlag seitens der Stadt, wie mit der zunehmenden Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Hultschiner Straße, Truderinger Straße, Zamilastrasse umgegangen werde.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Knotenpunkt stellt einen wichtigen Anschluss an den Stadtbezirk Berg am Laim dar, zu dem keine nahegelegenen Alternativrouten bestehen. Neben den hohen Kfz-Verkehrsmengen ergeben sich durch ÖPNV-Bevorrechtigung weitere Einschränkungen im Hinblick auf die erzielbare Kapazität für den Kfz-Verkehr. Dennoch ist gemäß Mobilitätsreferat an der Bevorrechtigung des ÖPNVs festzuhalten. Durch die weitere zu erwartende Verkehrszunahme bestünde ein Ausbaubedarf in sämtlichen Zufahrten. Auf Grund der bestehenden baulichen Rahmenbedingungen ist eine Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen jedoch nicht gegeben bzw. wäre in Bezug auf ihren Aufwand in Anbetracht der angestrebten Verkehrswende nicht zu rechtfertigen.

Es muss daher bei weiter steigenden Verkehrsmengen zukünftig mit vermehrten Rückstaus und einer Verschlechterung der Verkehrsqualität gerechnet werden. Zur Entlastung der Hultschiner Straße wurde auch die Umsetzbarkeit einer weiteren Nord-Süd-Verbindung im Sinne einer weiteren Bahnquerung im östlichen Bereich des Gewerbebandes sowie die Aufweitung der bestehenden Unterführung betrachtet. Da bei diesen Maßnahmen jedoch die negativen Auswirkungen überwiegen, wird eine Weiterverfolgung nicht empfohlen.

In den auf die Rahmenplanung folgenden Bebauungsplanverfahren im Gewerbeband Steinhausen wird es weitere Untersuchungen geben, im Rahmen derer unter anderem auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen detaillierter betrachtet werden. Dennoch muss die Entscheidung für eine städtebauliche Entwicklung im Gewerbeband Steinhausen in Kenntnisnahme der künftigen eingeschränkten Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes getroffen werden.

Der Beschlussentwurf ist mit dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt.

Die Bezirksausschüsse des 13. und 14. Stadtbezirks haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat der HA II, Herrn Stadtrat Müller, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag der Referentin wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Ergebnisse der Rahmenplanung Steinhausen sowie das städtebauliche und freiraumplanerische Regelwerk entsprechend Kapitel 2.2 des Vortrags der Referentin bei weiteren Planungen sowie bei Einzelbauvorhaben – soweit rechtlich möglich – zu berücksichtigen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat die Zielsetzungen aus dem Leitmotiv Mobilität sowie die Empfehlungen und Schlussfolgerungen aus der verkehrsplanerischen Untersuchung im Rahmen künftiger Bauleitplanverfahren im Gewerbeband Steinhausen weiter zu entwickeln und umzusetzen. Die dafür ggf. erforderlichen Flächenbedarfe und baurechtlichen Festsetzungen sind im Rahmen der Bauleitplanung zu sichern und in die Umgriffe mitaufzunehmen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, als einen Umsetzungsschritt die Eckdaten für die zur Entwicklung anstehenden Flächen im östlichen Bereich des Gewerbebandes, nördlich der Zamilastraße, östlich der Kastenbauerstraße, westlich der Klausenburger Straße und südlich der Griesfeldstraße, zu erarbeiten und in einem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss dem Stadtrat vorzulegen. Dabei sind die Flächensicherungen für die ÖPNV-Trasse, der Ringschluss des „Steinhausener Rings“, der Ausbau des Knotenpunktes Zamdorf südlich der BAB 94 sowie Infrastrukturausbau und -anpassung für den Fuß- und Radverkehr mit einzubeziehen.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, einen städtebaulichen- und landschaftsplanerischen Wettbewerb ggf. mit einem grundstücksübergreifenden Ideenteil für diese Flächen vorzubereiten und dem Stadtrat das Ergebnis bekannt zu geben.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – II/31 V

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 13
3. An den Bezirksausschuss 14
4. An das Kommunalreferat – RV
5. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
6. An das Baureferat VR 1
7. An das Baureferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Kulturreferat
10. An das Mobilitätsreferat
11. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
12. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
13. An das Referat für Bildung und Sport
14. An das Sozialreferat
15. An die Stadtwerke München GmbH
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/31 P
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/34 B
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/52 Ost
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
24. mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/31 V