

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 14.04.2021

**Änderungsantrag
für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 14.04.2021 – TOP 7 öffentlich
Rahmenplan für das Gewerbeband Frankfurter Ring und Beschluss zur Aufstellung des
Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2166 und (Teil-) Änderung Bebauungsplan Nr. 1404a,
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02177**

Gewerbeband Frankfurter Ring: Nutzungsvielfalt erhöhen und Verkehrswende vorantreiben

Der Antrag der Referentin wird wie folgt geändert:

Ziffer 1 - 3	unverändert
Ziffer 4 neu	<p>Den im Vortrag der Referentin unter Ziffer 52 dargelegten Planungszielen wird zugestimmt, mit der Vorgabe, den Planungen die unter Ziffer 7 genannten Herausforderungen in folgender Formulierung zu Grunde zu legen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzungen <p>Angesichts der Ziele des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms sowie der dargestellten Rahmenbedingungen ist eine Nutzungsintensivierung nur schwerpunktmäßig im Spektrum einer gewerblichen Nutzung vorstellbar. Zentrales Ziel ist es dabei, die bauliche Dichte zu erhöhen, sofern die verkehrliche Leistungsfähigkeit gesichert ist. Dabei sollen möglichst innovative Hybridlösungen im Sinne einer Mischung aus produzierendem und Gewerbe und höherwertigem Gewerbe umgesetzt werden und die Gewerbe-A-Nutzung im Sinne des Zieles der „Münchner Mischung“ (s. Ziffer 6.2) quantitativ deutlich erhöht werden erhalten bleiben, insbesondere zugunsten kleiner und mittlerer Betriebe des Handwerks, z.B. in zusätzlichen Gewerbehöfen. Eine Integration kultureller Nutzungen ist anzustreben. Erforderliche öffentliche (technische) Infrastruktur soll ist auf Grundlage einer Bedarfsabfrage vorrangig abzudecken berücksichtigt werden, wobei unter anderem ein Nahversorgungs-Wertstoffhof des AWM im westlichen Bereich des Frankfurter Ringes und eine City-Logistik-Umladestation vorgesehen werden sollen. Großflächige Einzelhandelsnutzungen sind nicht vorgesehen, der bestehende Umfang an Einzelhandel soll jedoch erhalten bleiben, insbesondere Baumarkt und Discounter im westlichen Bereich des Planungsgebietes. In geeigneten immissionsarmen Lagen sind im Rahmen der Erhöhung der baulichen Dichte Wohnnutzungen (unmöblierte und möblierte Single- und Double-Appartements, Wohnheime und in untergeordnetem Umfang klassisches Wohnen) zu integrieren, soweit deswegen die gewerbliche Nutzung mit ihren Emissionen nicht eingeschränkt werden muss.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehr <p>Die weitere bauliche Entwicklung am Frankfurter Ring steht unter dem Vorbehalt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der bestehenden Erschließung. Um die verkehrlichen Auswirkungen einer möglichen Nachverdichtung sinnvoll beurteilen zu können, wird eine verkehrsfachliche Begleitung der Entwicklungsperspektive erforderlich. Um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, soll insbesondere für die Gewerbe-B-Nutzungen</p>

Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Fahrradinfrastruktur **und die intensiverte Nutzung des Bahn-Nordrings mit aktivierten Gleisanschlüssen** geprüft und Maßnahmen benannt werden. Dabei sind die laufenden Überlegungen für einen S-Bahn-Nordring, die Trambahnlinie 23 oder die Seilbahnplanung entlang des Frankfurter Rings oder weitere Alternativen zu berücksichtigen und insbesondere innovative Maßnahmen für einen besseren Verkehrsverbund zu entwickeln. **Zugleich ist der Bahn-Nordring als zukunftsfähige leistungsstarke Infrastruktur mit zwei Gleisen für S-Bahn und Regionalverkehr, zwei Gleisen für den Güterverkehr und einem nördlichen und einem südlichen Industriestammgleis zur Bedienung der Gleisanschlüsse des anliegenden produzierenden Gewerbes räumlich einzuplanen.** Wie oben ausgeführt, sollte die Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur am Frankfurter Ring ~~sowie eine neue Radverkehrsinfrastruktur entlang des DB-Nordrings~~ geprüft werden, ~~um die „letzte Meile“ zur S- und Trambahn attraktiver zu machen.~~ Weiterhin wird eine Fuß- und Radwegverbindung in Ost-West-Richtung in der Blockmitte zwischen DB-Nordring und Frankfurter Ring geprüft **und, soweit rechtlich und technisch möglich, zeitnah realisiert.** Die Anbindung **aller Stationen des ÖPNV im an den U-Bahnhof Studentenstadt für den Fuß- und Radverkehr** ist durchgängig attraktiv zu gestalten.

- Höhenentwicklung

Gemeinsam mit den Umstrukturierungsprozessen im Gewerbe eröffnet der Entwurf der Hochhausstudie einen Prüfungsrahmen für eine mögliche bauliche Verdichtung in die Höhe, da hierfür stadträumlich grundsätzlich Potentiale erkennbar sind. Mit der Entwicklungsperspektive sollen Leitbilder für eine stadträumliche Akzentuierung mit Hochpunkten z. B. im Sinne der Frage von Cluster, Solitär oder Band erarbeitet werden. Aus der Anwendung des Kriterienkataloges der Hochhausstudie und im Abgleich mit den weiteren fachlichen Zielen sollen innerhalb des relativ großen Eignungsraumes Standorte und Höhen konkretisiert werden, **wobei Höhen von 100 Meter nicht überschritten werden dürfen. Die Veränderungen der aktuellen Sichtbeziehungen aus allen Himmelsrichtungen und der Erhalt der bedeutenden historischen Sichtachsen ist frühzeitig durch geeignete Simulationen umfassend darzustellen.** Zur Visualisierung der Entwicklungsüberlegungen sollen entsprechende Massenmodelle erstellt, die im Anschluss auch für das geplante Stadtmodell verwendet werden können.

- Grün- und Freiflächen

Ein Schwerpunkt im Zuge der geplanten Aufwertung der Grün- und Freiflächen entlang des Frankfurter Rings **und der Moosacher Straße** liegt auf dem Konzept eines inneren, vernetzten öffentlichen Raumes mit hoher Aufenthaltsqualität und intensiver Begrünung zwischen Frankfurter Ring/**Moosacher Straße** und DB-Nordring. Mit einer Entsiegelung und Vernetzung von Grün- und Freiflächen sowie der Aufwertung der Freiflächen in Verbindung mit den höherwertigen Nutzungen sollen entsprechend attraktive öffentliche Freiräume geschaffen werden, die auf die veränderten Anforderungen ausgerichtet sind und die Aufenthaltsqualität verbessern.

Der Frankfurter Ring **und die Moosacher Straße** als wichtige Magistralen **sind** gestalterisch aufzuwerten, vor allem die Baumreihen wären zu stärken und zu ergänzen.

Auch die Belange des Arten- und Biotopschutzes sowie der Biodiversität sind zu berücksichtigen, so dass die Situation im Gebiet planerisch verbessert wird.

- Klima

	<p>Als wesentliches Planungsziel bei der Entwicklung dieses Raumes gilt es, der bioklimatischen Belastung mittels Begrünung von Freiflächen und Gebäuden und Entsiegelungen entgegenzuwirken und die bioklimatischen Funktion zu verbessern.</p> <p>Bei weiterer Nachverdichtung muss hierfür insbesondere der Luftaustausch von den Bahngleisen in das Gebiet hinein aufrecht erhalten werden – dafür ist eine Öffnung der zukünftigen Bebauung zu prüfen – und der Versiegelungsgrad zu verringern. Im Weiteren sind alle Potentiale für Begrünungen im Gebiet zu nutzen, Möglichkeiten für Großbaumstandorte im Straßenraum zu schaffen sowie Gebäudebegrünung in Form von Dach- und Fassadenbegrünung zu ermöglichen.</p> <p>Bei baulichen Veränderungen ist der Erhalt von möglichst viel Bausubstanz anzustreben, um die einmal eingesetzte graue Energie im Gebäudebestand, insbesondere im Beton, zu bewahren. Gebäude sollen auf passive Solarenergienutzung bei Kälte und Verschattungsmöglichkeiten bei Hitze ausgelegt werden. Holzbauweise und Recyclingbeton sollen bei Bauvorhaben vorrangig eingesetzt werden. Solaranlagen auf Dächern und an geeigneten Fassaden sollen regelmäßig eingeplant werden.</p>
Ziffer 5 - 7	unverändert

Begründung:

Die Planungsziele finden sich im Vortrag der Referentin nicht in Ziffer 5, sondern in Ziffer 2.

Das beabsichtigte Vorhaben einer Rahmenplanung für das Gewerbeband Frankfurter Ring und östliche Moosacher Straße (letztere wird in der Vorlage nicht prominent genannt, ist aber von dem im Plan eingezeichneten Umgriff erfasst) wird begrüßt, weil damit die Grundlage für eine vorausschauende aktive Gestaltung der geordneten städtebauliche Entwicklung in diesem Areal gelegt werden kann. Die Verknüpfung mit den westlich und östlich angrenzenden Gebieten ist dabei im Sinne der Durchgängigkeit mit zu betrachten.

Die Vorlage konstatiert: „Die Gewerbeentwicklung ist einer der großen Motoren der Stadtentwicklung.“ Ein Motor muss aber zum Fahrzeug passen, denn ein übermotorisiertes Fahrzeug fährt schnell gegen die Wand. München, der drittgrößte Büromarkt Europas (vgl. SZ vom 11./12.01.2021)¹, verträgt nicht einfach noch mehr Büroflächen. Pro Bürobeschäftigtem stehen in München im Durchschnitt 39,2 qm Bürofläche zur Verfügung (Immobilienreport München Nr. 133 vom 13.11.2019)². Die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohnerin bzw. Einwohner beträgt in München 43,2 qm (Statistisches Amt München, Stand: 2019)³. Jede bzw. jeder Bürobeschäftigte hat im Schnitt schätzungsweise zwei Angehörige, die nicht in Büros arbeiten. Somit verursacht jeder zusätzliche Büroarbeitsplatz von 39 qm einen Wohnflächenmehrbedarf von 130 qm. Bei zunehmendem Homeoffice können Büroarbeitsplätze künftig öfter doppelt genutzt werden, während zugleich der Wohnflächenbedarf durch häusliche Arbeitszimmer steigt. Somit wird sich der Wohnflächenbedarf pro eingerichteten Büroarbeitsplatz weiter erhöhen.

Ziel der Planung ist **laut Vorlage** bei quantitativem Erhalt des produzierenden Gewerbes (S. 12: „Gewerbe-A-Nutzung“), eine „Nutzungsintensivierung“ und „mögliche bauliche Verdichtung in der Höhe“ (S. 12 – 13), was im Rahmen der angestrebten „Hybridlösung“ aus produzierendem Gewerbe und Büroflächen (S. 12) **ausschließlich eine Mehrung von Büroflächen** („Gewerbe-B-Nutzung“) bedeutet. Dieser Planung könnte allenfalls dann zugestimmt werden, wenn in räumlicher Nähe zum Planungsgebiet der verursachte große Mehrbedarf an Wohnfläche und der erforderlichen technischen, sozialen und ökologischen Infrastruktur gedeckt werden kann. Dafür ist jedoch keine Perspektive erkennbar, da alle

¹ <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-corona-homeoffice-bueroflaechen-1.5170661>

² https://www.immobilienscout24.de/immobilienreport/mailman/uploads/files/immobilienreport_133.pdf

³ <https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:a320d93e-fd19-4ebe-9023-7ac46cd0f778/jt161208.pdf>

Areale in räumlicher Nähe zum Planungsgebiet bereits bebaut sind oder mit bereits feststehenden Nutzungen bebaut werden. Unter anderem fehlt es zudem, wie auch in der Vorlage angesprochen, bereits jetzt in erheblichem Ausmaß an der für eine funktionierende Stadt benötigten technischen Infrastruktur, seien es Flächen für Ver- und Entsorgung (z.B. fußläufig erreichbare Wertstoffhöfe), Flächen für die Sicherstellung eines erweiterten ÖPNV (z.B. Bus- und Trambahnbetriebshöfe) und Flächen für eine zukunftsfähige City-Logistik (z.B. Umladeareale von Bahn und großen Lkw auf kleine Lieferfahrzeuge).

Da sich im Bereich der Rahmenplanung im Gebiet Alt-Milbertshofen bereits große Areale mit Wohnnutzung befinden (Hamburger Straße, Motorstraße, Alter-St.-Georgs-Platz, Anhalter Platz, Riesenfeldstraße) und eine Wohnnutzung auch in weiteren Arealen mit emissionsarmer Gewerbenutzung durchaus machbar ist, bietet sich die Möglichkeit, die aus der baulichen Verdichtung im Bereich der gewerblichen Nutzung entstehenden Wohnflächenmehrforderungen im Planungsumgriff durch Aufstockung und Neubau abzudecken. Im Sinne günstiger Mieten und flächensparenden Wohnens sollten insbesondere Single- und Double-Appartements, sowie Wohnheimplätze für Azubis, Studierende und Berufstätige mit einer Pro-Kopf-Wohnfläche von 12 – 25 qm geplant werden, da diesbezüglich in München bei 55% Ein-Personen-Haushalten und 25% Zwei-Personen-Haushalten⁴ der größte Mangel herrscht⁵.

Ein Zuwachs kultureller Nutzungen, über die kulturelle Nutzung des Gebäudes Alter-St.-Georgs-Platz 4 hinaus, würde die umliegenden Stadtviertel bereichern. Außer Werkstätten und Probenräumen ist für Hallenkultur eine Veranstaltungshalle mit gutem Lärmschutz wünschenswert.

Baumarkt und Discounter im westlichen Gebiet sind wichtige Angebote der zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbaren Nahversorgung, weshalb diese Einzelhandelsnutzungen im bestehenden Umfang zu erhalten sind.

Das Ziel des Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur und der Fahrradinfrastruktur ist richtig und wichtig. Besonders eine Fuß- und Radwegverbindung in Ost-West-Richtung in der Blockmitte zwischen DB-Nordring und Frankfurter Ring ist unterstützenswert, da damit eine attraktive Verbindung abseits des MIV-belasteten Frankfurter Rings entstünde. Die Weiterführung im Osten und Westen jenseits des Planungsgebietes sollte mit betrachtet werden. Die gleichzeitig vorgeschlagene Prüfung einer neuen Radverkehrsinfrastruktur entlang des DB-Nordrings, um die „letzte Meile“ zur S-Bahn und Trambahn attraktiver zu machen, erscheint jedoch aus mehreren Gründen nicht sinnvoll. Erstens wäre es eine Parallelverbindung in direkter Nähe zur Verbindung in der Blockmitte, zweitens dient der Radverkehr nur in seltenen Fällen allein zur Bewältigung einer „letzten Meile“ mit dem Ziel S-Bahn oder Trambahn zu erreichen, drittens würde diese Trassierung massiv mit den aktuell genutzten und den hoffentlich künftig wieder vermehrt genutzten Gleisanschlüssen für produzierendes Gewerbe kollidieren, welche gequert werden müssten (beispielhaft sei die Pkw-Verladung von BMW genannt), viertens müsste entweder die Gleisinfrastruktur auf dem Bahn-Nordring reduziert werden, was dem Ziel einer aus ökologischen und verkehrlichen Gründen gewünschten Verkehrsverlagerung auf die Bahn (Verkehrswende) widerspräche, oder in teilweise bebaute Grundstückrandbereiche der anliegenden Firmen eingegriffen werden, und fünftens würde die Biotopvernetzung im Randbereich der Gleisanlagen mit der durchgehenden Versiegelung durch eine Radwegtrasse erheblich beeinträchtigt werden.

Grundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung (SOBON) sollen (künftig) nicht nur bei Wohnflächenmehrung, sondern auch bei Gewerbeflächenmehrung zur Anwendung kommen, um eine faire Verteilung des Wertzuwachses des Grundstücks zwischen Grundstückseigentümer und Allgemeinheit zu erreichen.

Dirk Höpner, Planungspolitischer Sprecher, **Hans-Peter Mehling**, stellv. Fraktionsvorsitzender, Stadträte

⁴ Wohnungsmarktbeobachtung München - Bericht zur Wohnungssituation 2018 -2019 -, unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6347560

⁵ „Die Wohnungsgrößen werden nach gemeinsamer Einschätzung der Expertinnen und Experten eher rückläufig sein. Die Nachfrage wird sich zukünftig in München weiter auf die kleinen und ganz besonders die mittleren Größen im Geschosswohnungsbau konzentrieren.“ aus Seite 3, Wohnungsmarkt München - Expertenbefragung 2017, unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=4798701