

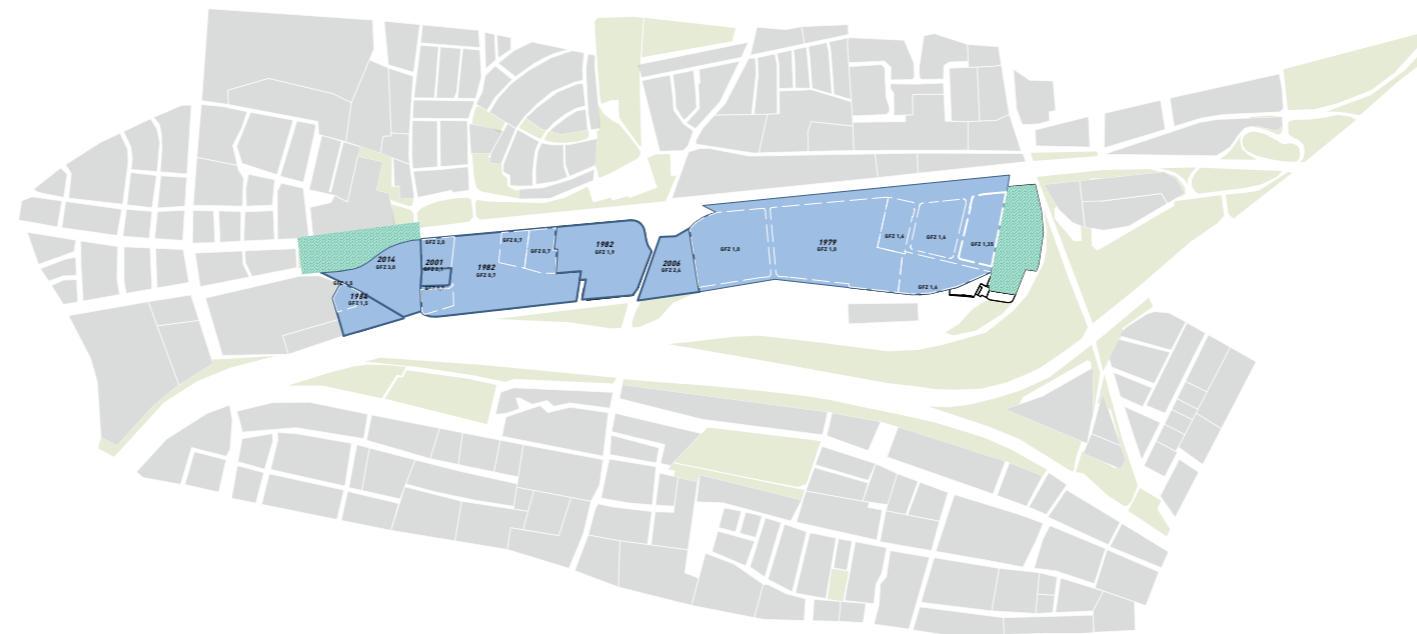
INHALT

ANALYSE NACH LEITTHEMEN	GRUNDLAGEN	121
	PRODUKTIV	123
	KOMPAKT	125
	GRÜN	127
	VERNETZT	130
	RESILIENT	132
SCHLUSSFOLGERUNG	SCHLUSSFOLGERUNG BESTANDSAUF- NAHME	134
HOCHPUNKTENTWICKLUNG	ENTWICKLUNG DER STADTSILHOUETTE	136
SETZUNGSSTUDIEN	SETZUNGSSTUDIEN	138
	VERDICHTUNGSSTUDIEN	140
LEITMOTIVE	STÄDTEBAU	146
	NUTZUNGEN	147
	GRÜN- UND FREIRAUM	148
	MOBILITÄT	149
	IDENTITÄT	150
VERTIEFUNGEN	FOKUSRÄUME	152
	„STEINHAUSEN WEST“	154
	„STEINHAUSEN OST“	157
	ISOMETRISCHE FREIRAUMPROFILE	160
RAHMENPLAN	GESAMTPLAN ZIELBILD	167
	GESAMTPLAN SCHRITT 1	168
	GESAMTPLAN SCHRITT 2	169

ANALYSE NACH LEITTHEMEN

GRUNDLAGEN

BEBAUUNGSPLÄNE

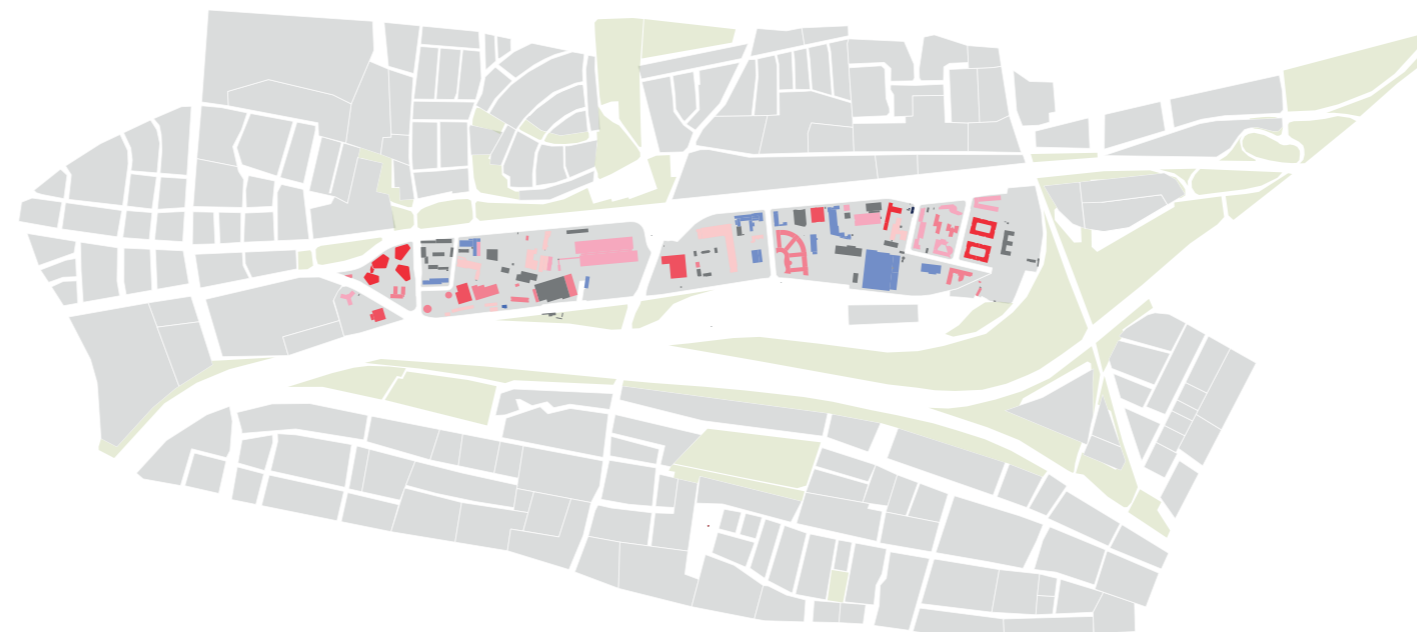


BEBAUUNGSPLAN FESTSETZUNG:

- rechtskräftig
- in Aufstellung

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

BEBÄUDEALTER



- 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

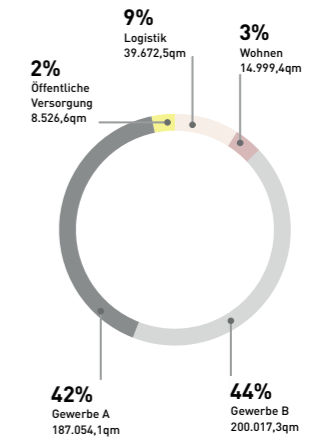
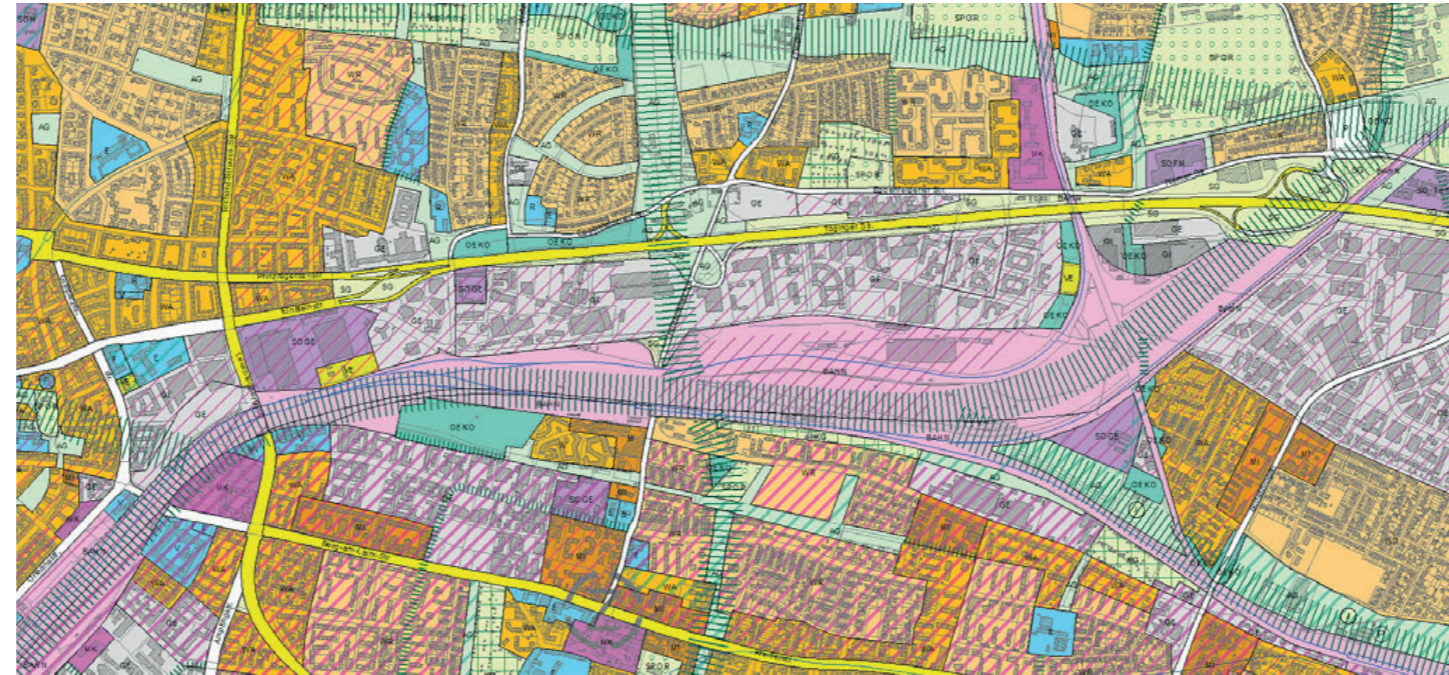
FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Im Planungsgebiet vorhandene Flächenarten

(für umfassende Legende zum Flächennutzungsplan verweisen wir auf den offiziellen Flächennutzungsplan vom August 2020)

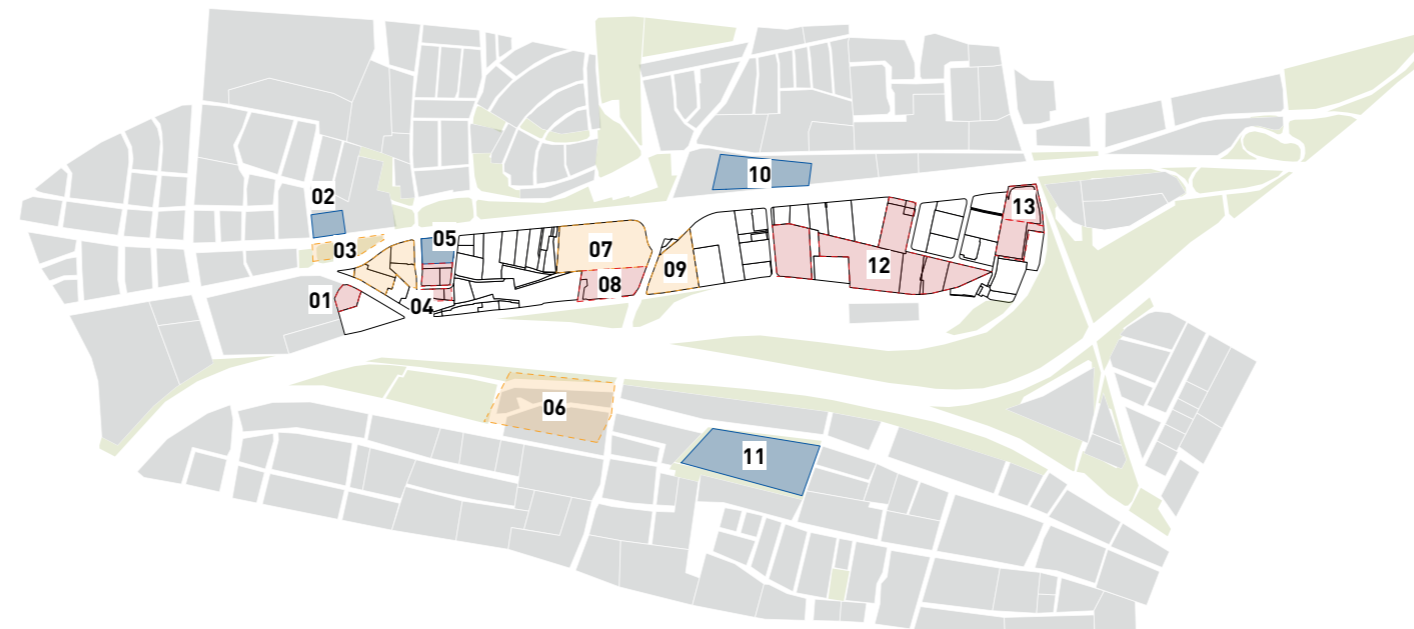
- GEWERBEGEBIET**
- INDUSTRIEGEBIET**
- VER- UND ENTSORGUNGSFLÄCHEN**
- BAHN**
- ALLGEMEINE GRÜNFLÄCHE**
- SONSTIGE GRÜNFLÄCHE**
- ÖKOLOGISCHE VORRANGFLÄCHE**
- MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER GRÜNAUSSTATTUNG**
- ÜBERGEORDNETE GRÜNVERBINDUNGEN**

Quelle: Flächennutzungsplan, August 2020,



STADTBAUSTEINE

- STADTBAUSTEIN**
 - 03 Bavaria Towers
 - 06 Baumkirchen Mitte
 - 07 Druckerei Süddeutscher Verlag
 - 09 Hochhaus Süddeutscher Verlag
- LAUFENDE PLANUNGEN**
 - 02 Entwicklung Giesecke und Devrient
 - 05 Leerstehender Bauhauf
 - 10 Ortsentwicklungsprojekt Bogenhausen Süd
 - 11 Wohnquartier an der Truderinger Straße
- PROJEKTANFRAGEN**
 - 01 Truderinger Straße 4
 - 04 ???
 - 08 Parkplatz der SZ-Druckerei
 - 12 One Hundred East - Planungen
 - 13 Grundstück in städtischer Hand





PRODUKTIV

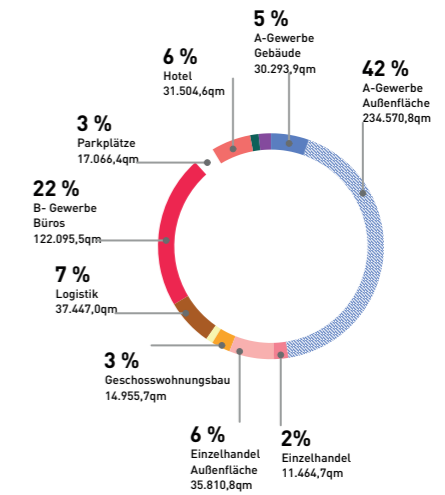
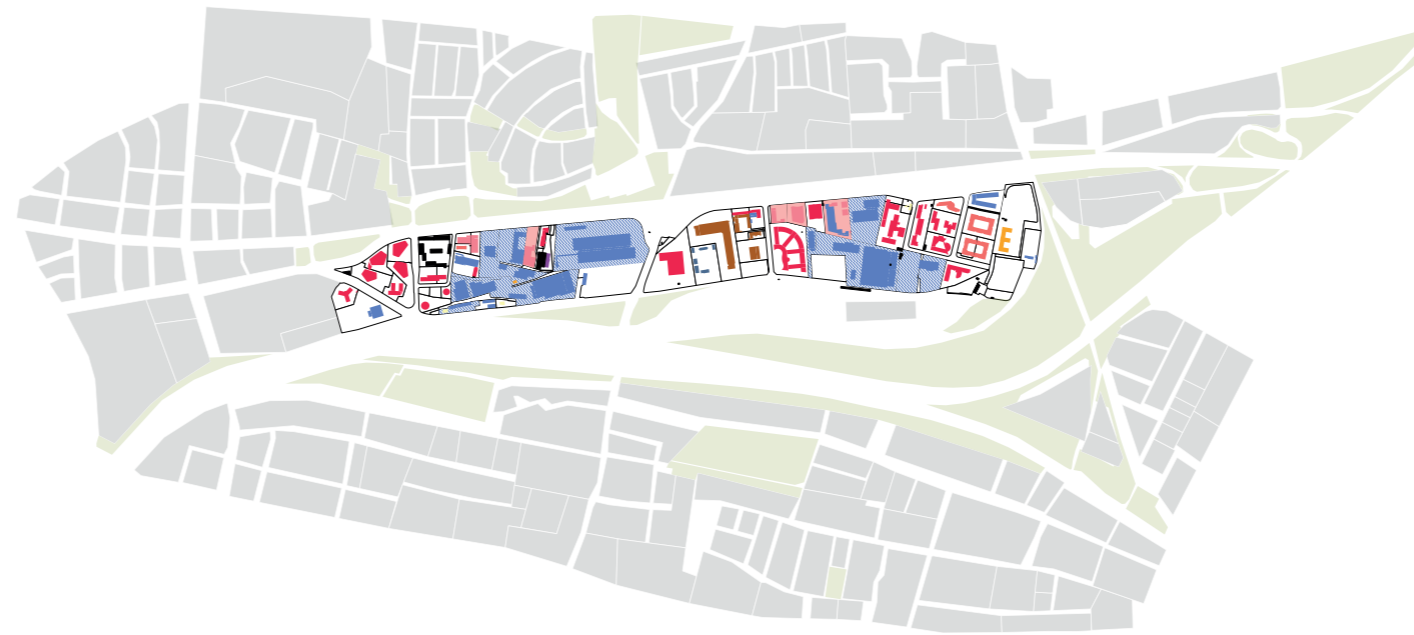
Einzelne Nutzungen existieren wie Inseln in dem heterogenen Quartier. Durch weitere Entwicklungen können Synergien freigelegt werden und eine produktivere Durchwebung des Gebietes mit kollektiver Infrastruktur erfolgen.

PRODUKTIV

NUTZUNGEN

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

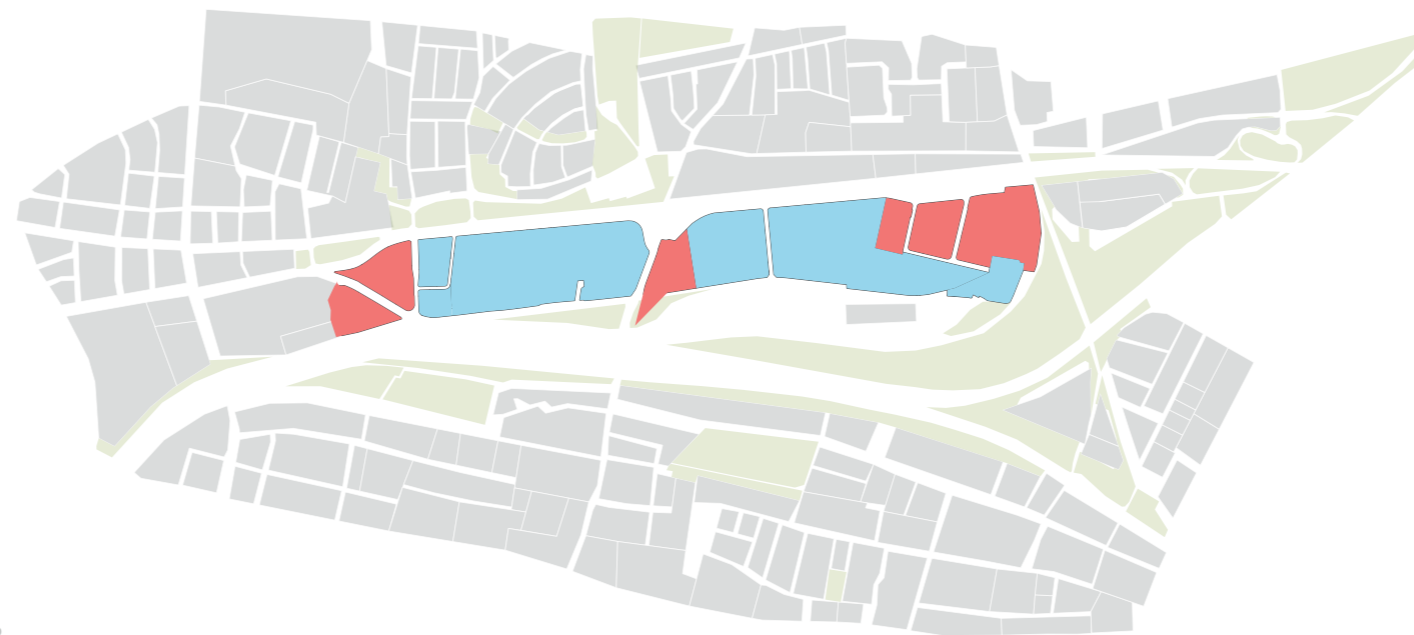
Quelle: Allmann Sattler Wappner Architekten

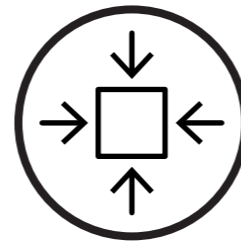


GEWI

- GEWERBE A**
- Kleinteiliges klassisches Gewerbe
- GEWERBE B**
- Büro, verdichtetes Gewerbe

Quelle: Gewerbeflächenentwicklungsprogramm LH München, Stand August 2016





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. Wie bereits im Westen des Gebiets versucht, bieten Hochpunkte, verbunden mit einer größeren Kompaktheit, die Möglichkeit das Gebiet nach außen als einen Stadtkörper wahrzunehmen.

KOMPAKT

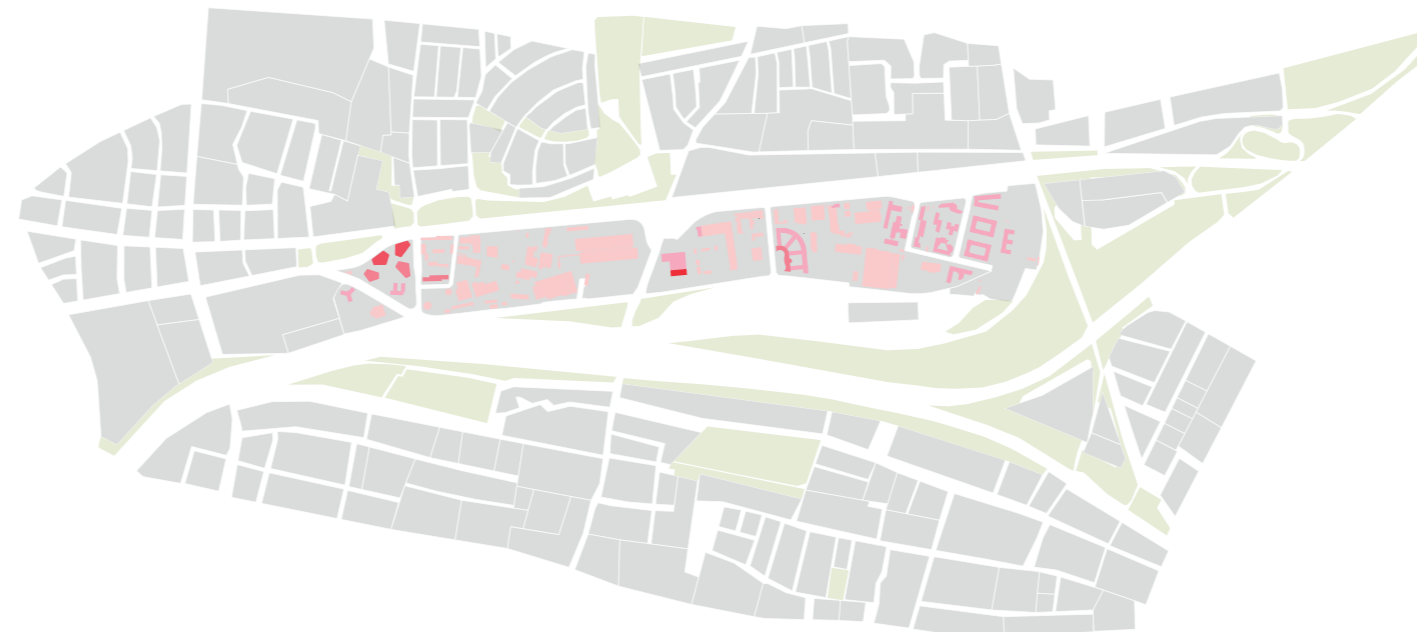
DICHTE



- 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

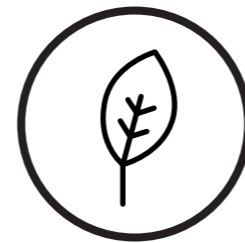
Quelle: <https://geoportal.muenchen.de/portal/plan>

HÖHENENTWICKLUNG



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

Quelle: Grundlagen zum Rahmenplan, LHM



GRÜN

Das Gebiet Steinhausen liegt nicht nur an einer wichtigen grünen Entwicklungszone, sondern wird selbst von einem Seitenarm durchzogen. Durch einen Ausbau dieser Bausteine, könnten die Emissionen des Gebiets kompensiert werden. Dafür bietet das hochversiegelte Gebiet im Zuge weiterer Entwicklungen gute Chancen.

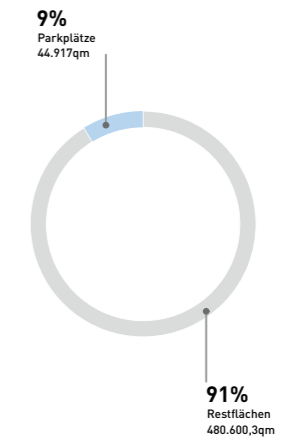
GRÜN

FLÄCHEN RUHENDEN VERKEHRS



- PARKPLÄTZE
- PARKHÄUSER

Quelle: Allmann Sattler Wappner Architekten

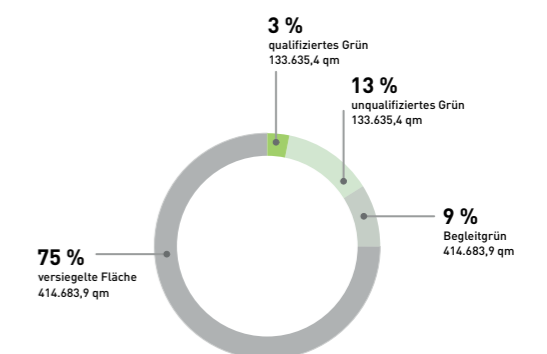


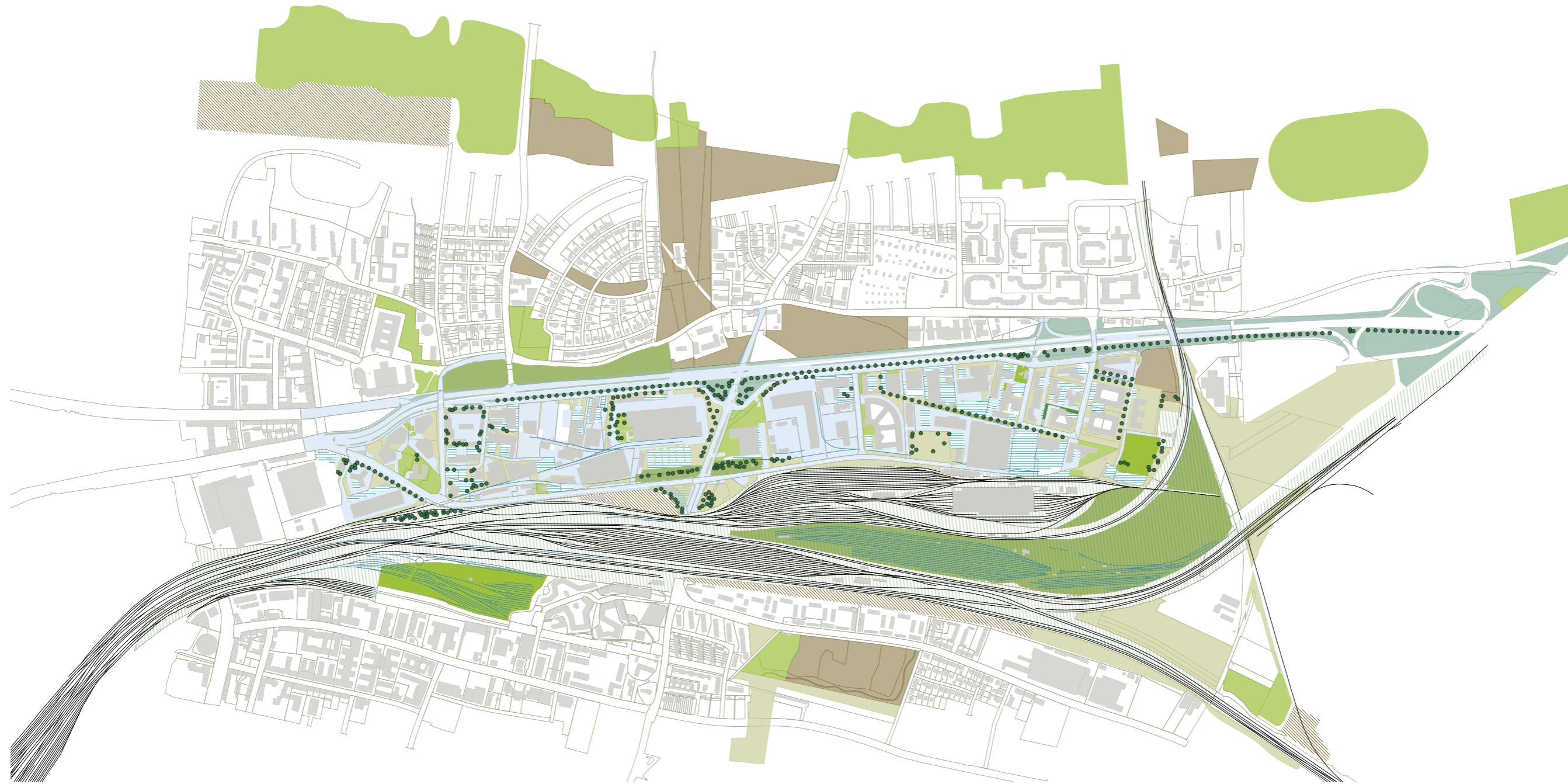
FREIFLÄCHEN & VERSIEGELUNG












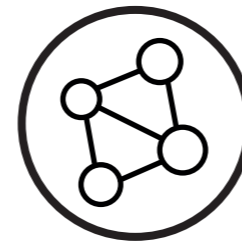
- QUALIFIZIERTES GRÜN
- UNQUALIFIZIERTES GRÜN
- RESTGRÜN / BEGLEITGRÜN
- VERSIEGELTE FLÄCHEN

Quelle: Allmann Sattler Wappner Architekten





- | | | | |
|----------------------------|--|--|---|
| QUALIFIZIERT |  GESTALTETER FREIRAUM, ÖKOLOGISCHE TRITTSTEINE | UNQUALIFIZIERT |  BRACHEN UND RESTFLÄCHEN, ÖKOLOGISCHE TRITTSTEINE |
| |  KLEINGÄRTEN | |  INFRASTRUKTURGRÜN (STRASSENBEGLEITGRÜN UND GLEISANLAGEN) |
| |  LANDWIRTSCHAFTLISCHE FLÄCHEN | |  VERKEHRSFLÄCHEN (ERSCHLIESSUNG, LAGERFLÄCHE + GROSSFLÄCHIG PP) |
| SONSTIGE STRUKTUREN | | | |
| | |  BESTANDSBAUM-STRUKTUREN |  AKTIVE GLEISANLAGEN |
| | |  INAKTIVE GLEISANLAGEN | |



VERNETZT

Das Gebiet wurde durch den Ausbau der Tramhaltestelle Berg am Laim zu einem wichtigen Umstiegspunkt. Daran anknüpfend bietet der Ausbau von kollektiven Mobilitätsformen ein großes Potential für das Gebiet als Gelenk zwischen verschiedenen Stadtbezirken. Im Gebiet selbst könnte eine stärkere Ansiedlung und Verknüpfung von Gewerbe zu Clustern Synergieeffekte heben, die momentan auf Grund sehr unterschiedlichen Nutzungen nicht möglich ist.

VERNETZT

ÖPNV BESTAND

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

Quelle: Allmann Sattler Wappner Architekten



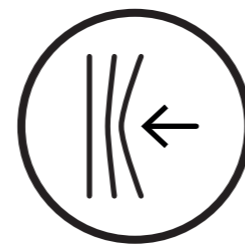
ÖPNV PLANUNG

Hier dargestellte Planungen:
Tramerweiterung Richtung
Daglfingen mit unterschiedlichen
Streckenführungen

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

Quelle: allmannwappner



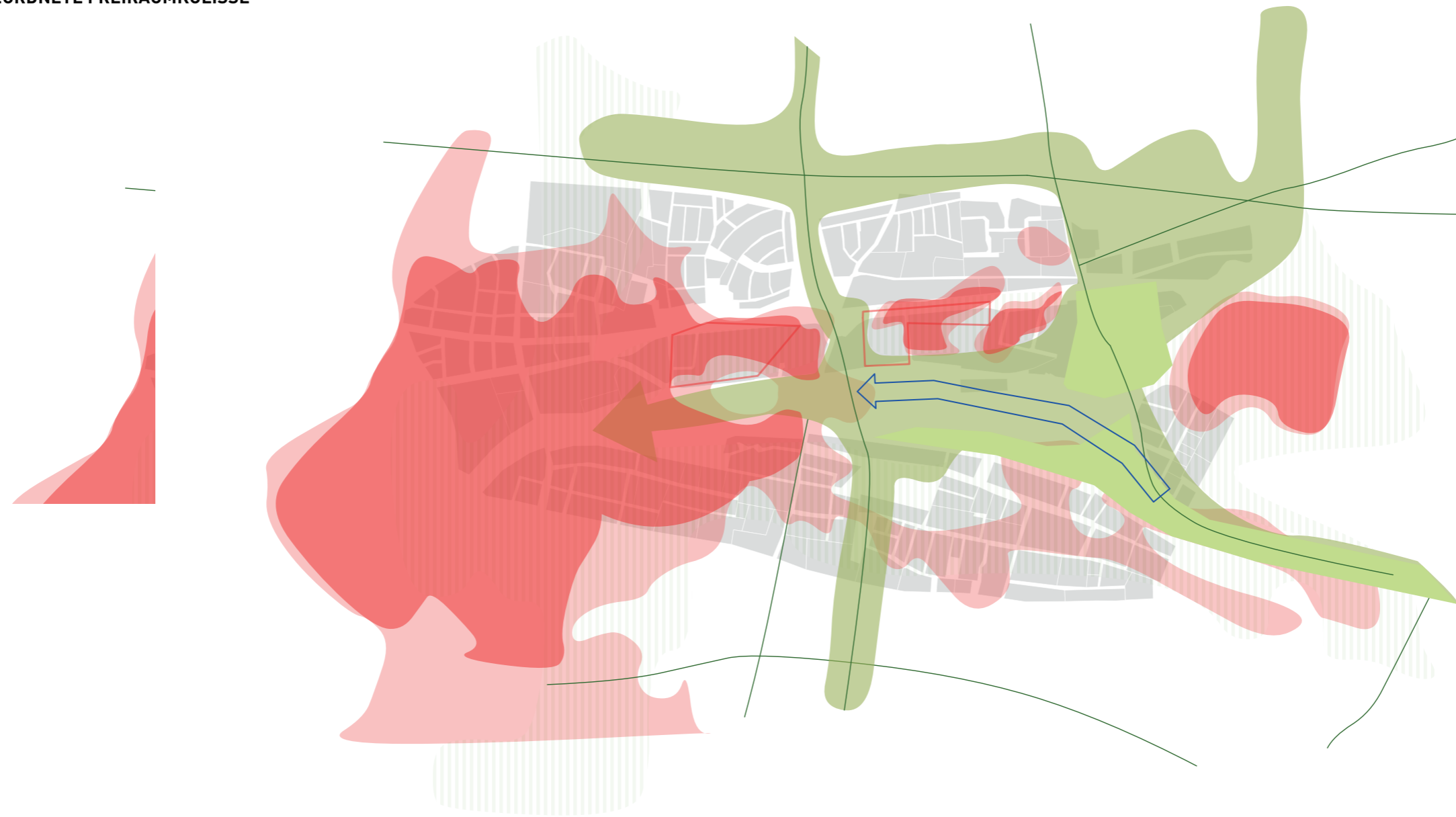


RESILIENT

Steinhausen befindet sich bereits durch eine Vielzahl von Entwicklungen im Inneren sowie an den Rändern in einer starken Transformation. Durch an Leitmotiven orientierter Entwicklung können diese Planungen resilient ausgestaltet werden, denn gerade in Bezug auf das Stadtklima bildet Steinhausen eine Schnittstelle in der Entwicklung stadtklimatischer Resilienz.

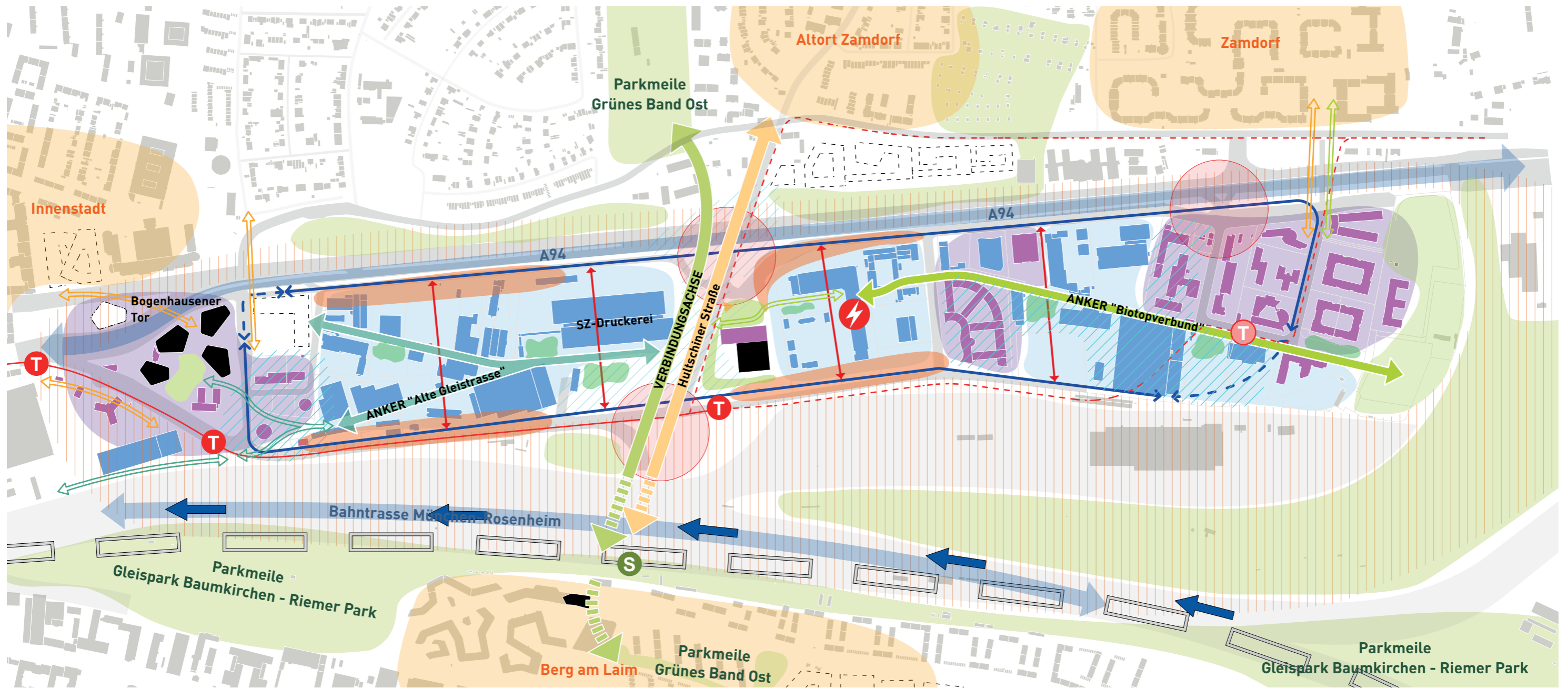
RESILIENT

STADTKLIMA UND ÜBERGEORDNETE FREIRAUMKULISSE



SCHLUSSFOLGERUNG

SCHLUSSFOLGERUNG BESTANDSAUFNAHME



STÄDTEBAU

- umgebende urbane Räume
- Insellage durch Mobilitätsspanne
- fehlende räumliche Kanten

GEBÄUDE

- bestehende Hochpunkte
- Sperrwirkung durch Gebäudebestand

GEWERBE

- überwiegend produzierendes Gewerbe – GE-A
- überwiegend Büronutzungen – GE-B

KLIMA

- Kaltluftleitbahn
- Flächen mit Luftaustauschpotenzial
Wirkung übergeordneter Ventilationsbahnen

PROZESS

- Flächen mit Transformationsabsichten

FREIRAUM

- quartiersinterne Grünräume bestehend
- Potenzial quartiersinterne Grünräume
- bestehende Grünräume in der Umgebung
- interne Grünverbindung
- städtische Verknüpfung nach Außen
- fehlende städtische Verknüpfung nach Außen
- grüne Verknüpfung nach Außen
- fehlende grüne Verknüpfung Innen / Außen

MOBILITÄT

- Gleisverbindungen Bestand
- Trambahn Bestand
- Trambahn in Abstimmung
- Einzugsbereich Haltestellen
- überlastete Mobilitäsknoten
- fehlende Nord-/Südquerung
- fehlender Ringschluß

HOCHPUNKTENTWICKLUNG

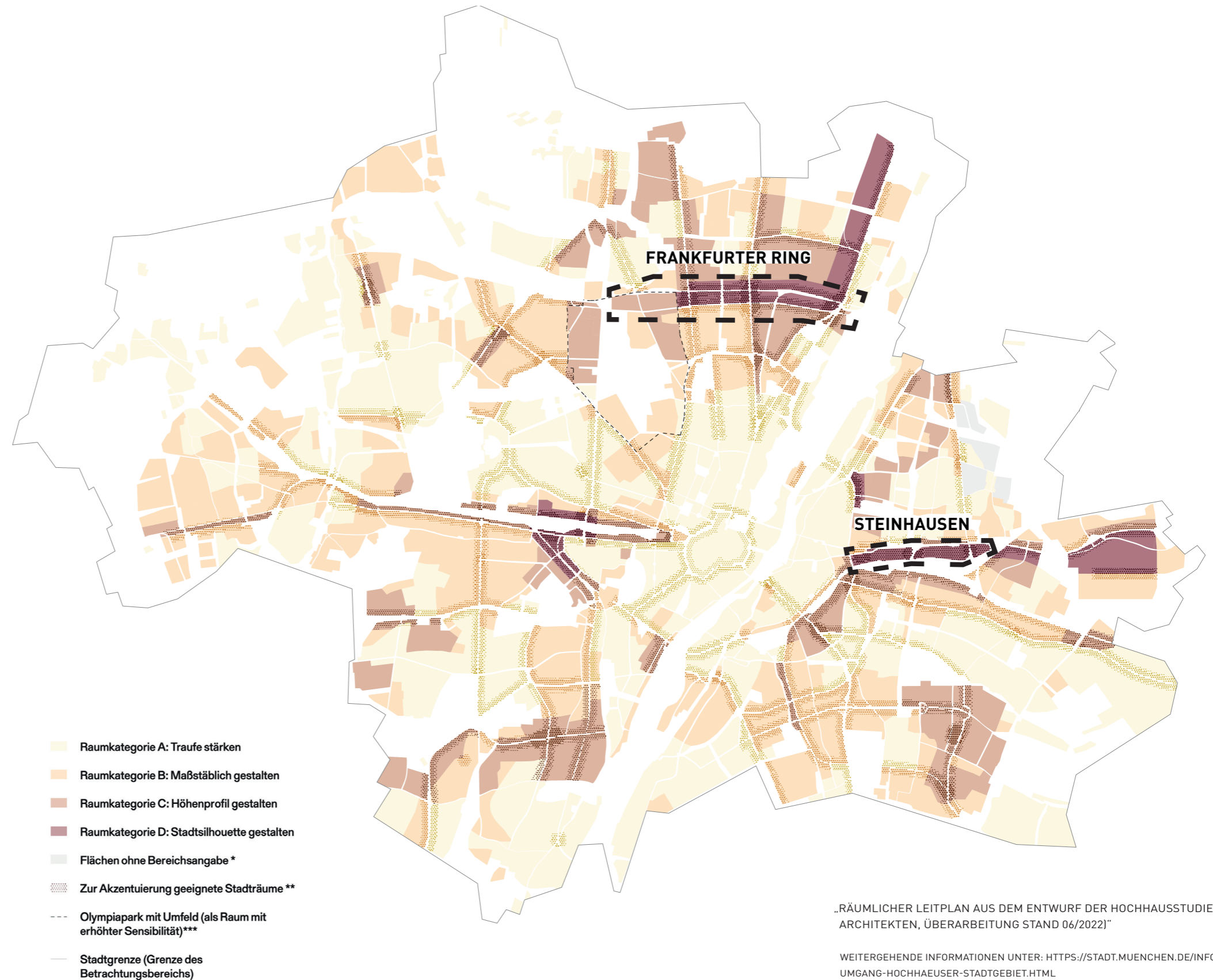
ENTWICKLUNG DER STADTSILHOUETTE IN STEINHAUSEN

HOCHPUNKTENTWICKLUNG

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.

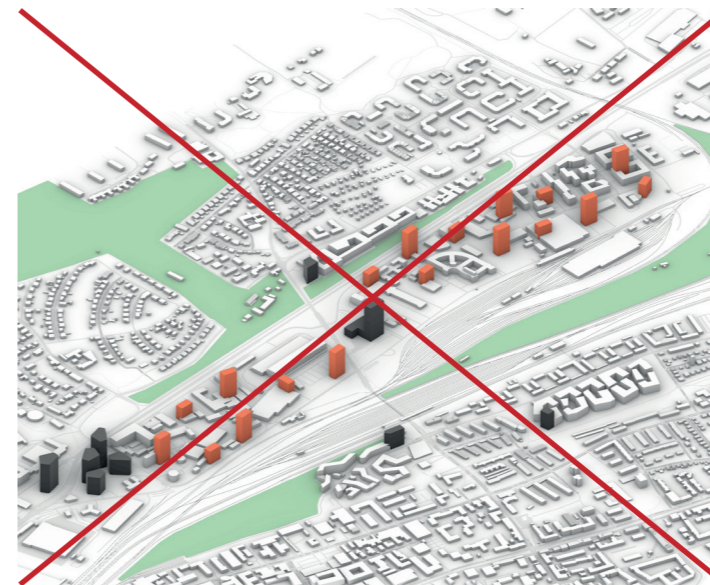


SETZUNGSSTUDIEN

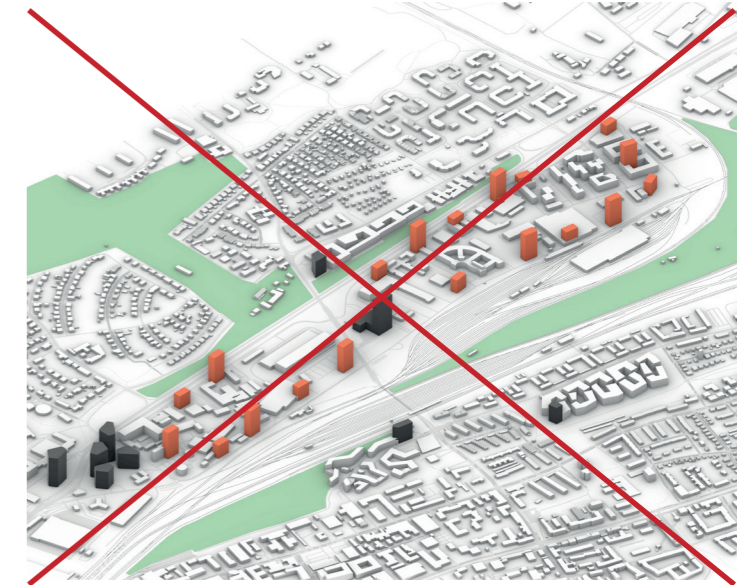
BESTAND



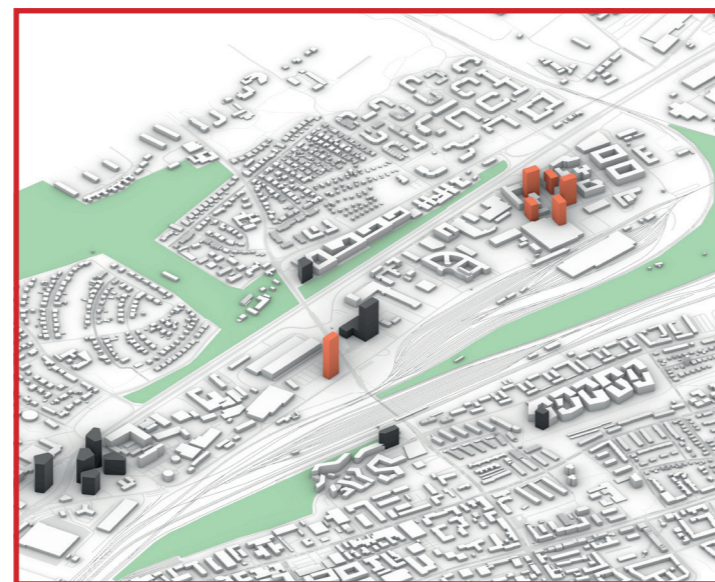
AKZENTUIERUNG INNENRAUM



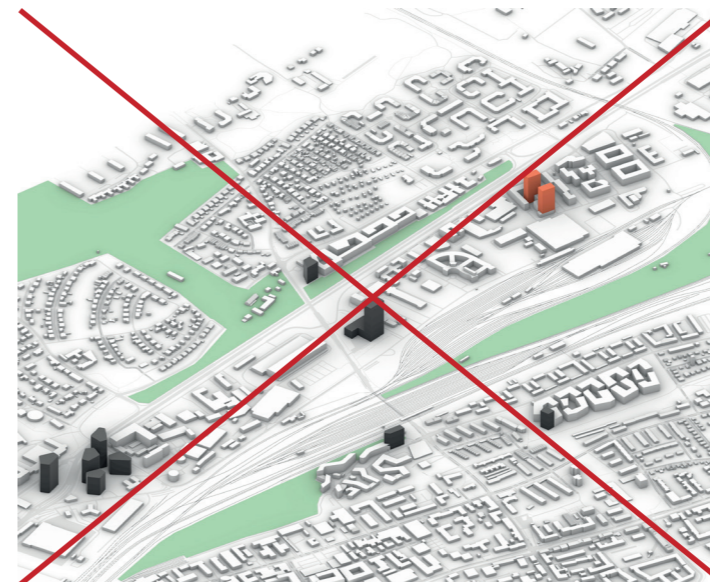
AKZENTUIERUNG INSELLAGE



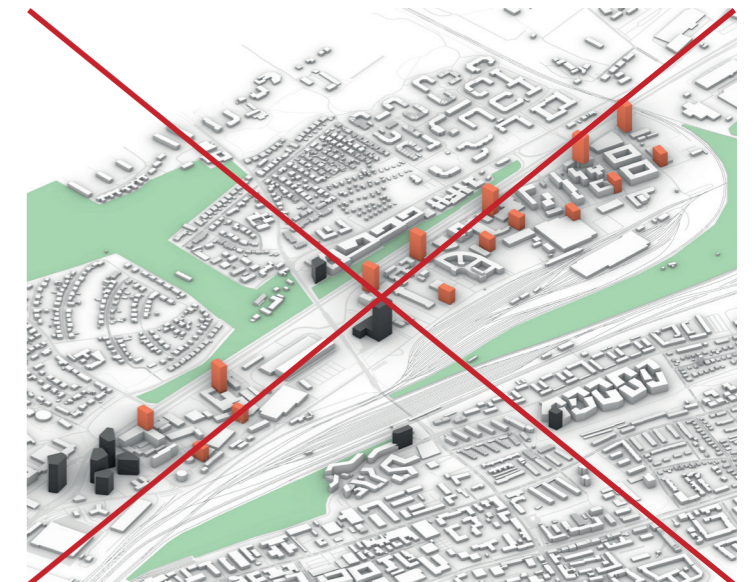
CLUSTERBILDUNG



POLBILDUNG



AKZENTUIERUNG AUTOBAHN



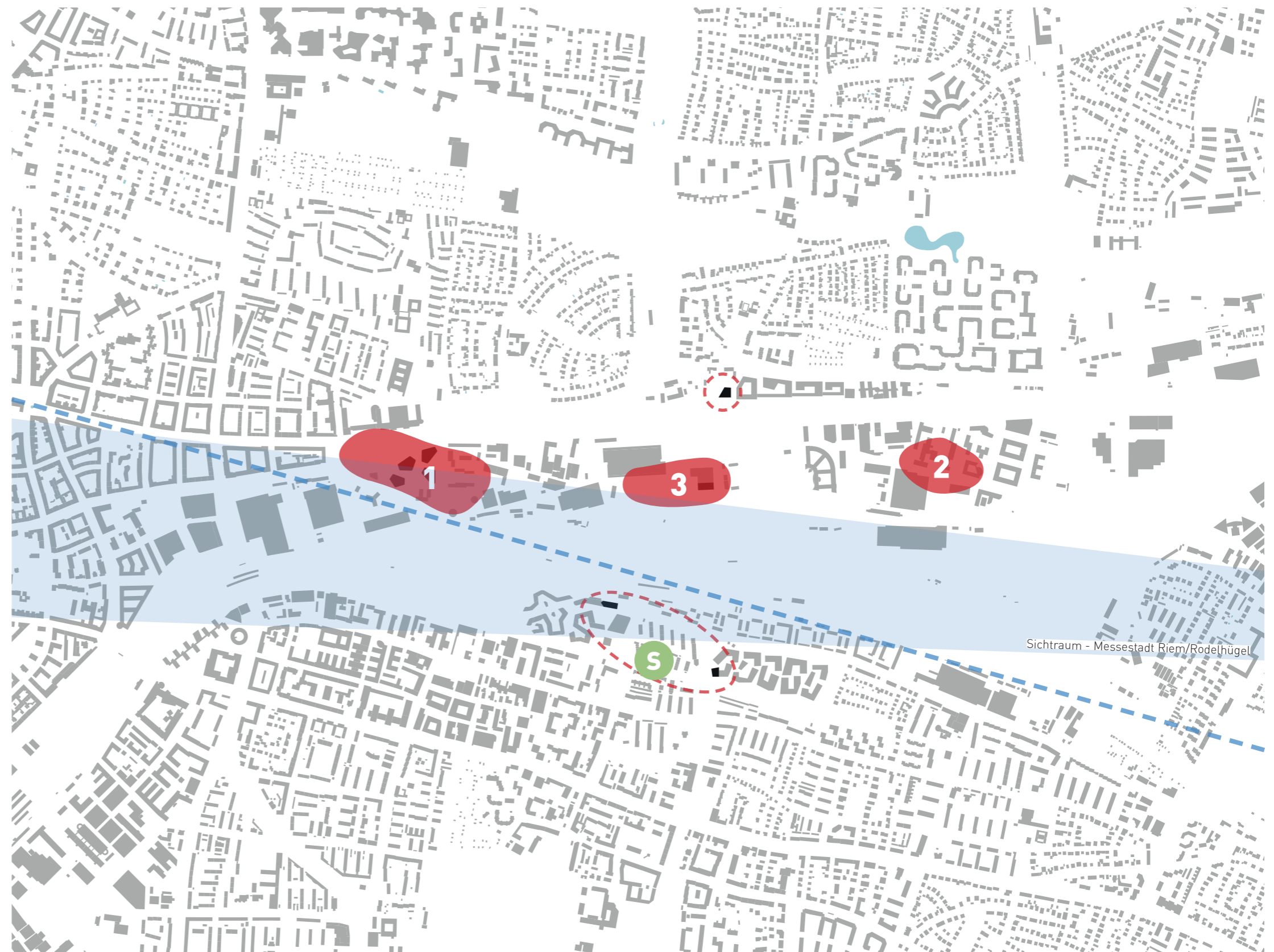
Zur Annäherung an eine Gestaltung des Höhenprofils im Gewerbeband Steinhausen wurden zunächst unterschiedliche unverbindliche Setzungsstudien durchgeführt um die Wirkung unterschiedlicher Gestaltungsideen aufzuzeigen und hinsichtlich ihrer Signifikanz und ihrem Beitrag zur Orientierung im Stadtraum zu bewerten. Auch bezüglich der Höhenentwicklung im Kontext der vorhandenen Maßstäblichkeiten wurden verschiedene Varianten geprüft.

VERDICHTUNGSPUNKTE DER STADTSILHOUETTE

ÜBERSICHT VERDICHTUNGSPUNKTE

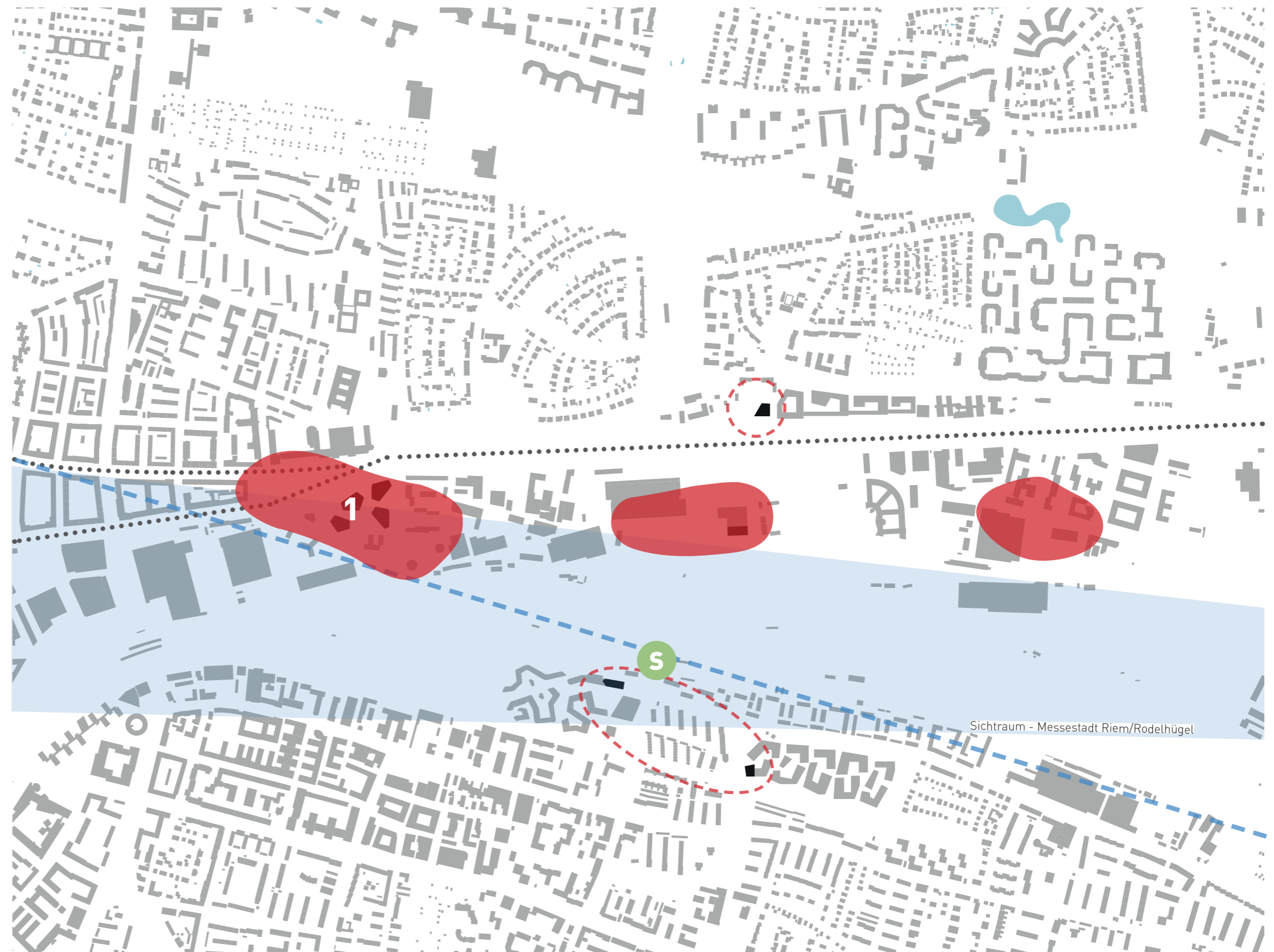
- **Verdichtungs­punkte**
- **Verdichtungs­punkte – Umgebung**
- **Hochhäuser – Bestand**
- **S-Bahn-Stationen**
- **Sichträume** – gegenwärtig nicht beeinträchtigt
- **Verlängerung Sichtachse** - Prinzregentenstraße

Das produktive Stadtquartier Steinhausen ist von einer Silhouette geprägt, die sich aus dem Gegensatz zwischen urbanen Hochpunkten und niedrig wie flächigen Gewerbeimmobilien ergibt. Die Hochpunkte, insbesondere am Bogenhausener Tor, aber auch das SZ-Hochhaus bilden ein noch nicht vollendetes städtebauliches Entrée. Um dies zu vervollständigen, sollte das Gebiet durch ein weiteres Hochpunkt-Cluster ergänzt werden. Die Anhebung des Durchschnittsprofils vermittelt wiederum zwischen den Clustern. So werden die Mobilitätsräume Autobahn und Bahngleise durch die begleitende Hochpunktsetzung in der Stadt markiert. Die das Gebiet querende Hultschiner Straße wird durch die Tor-Situation städtebaulich markiert. Dazu erhält das SZ-Hochhaus einen Komplementär auf der gegenüberliegenden Seite. Die Inselsituation wird durch Hochpunkte markiert und gleichzeitig der komplexen städtischen Mobilitätsachsen Rechnung getragen. Gleichzeitig soll die Sichtbarkeit von Hochhäusern in **stadtbildprägenden Sichtachsen** ausgeschlossen werden und auch die Überlagerung mit dem **Sichtraum der Altstadt­silhouette** sollte verhindert werden um die Wahrzeichen Frauenkirche und Münchener Altstadt in Ihrer Wirkung nicht einzuschränken.



VERDICHTUNGSPUNKT 1

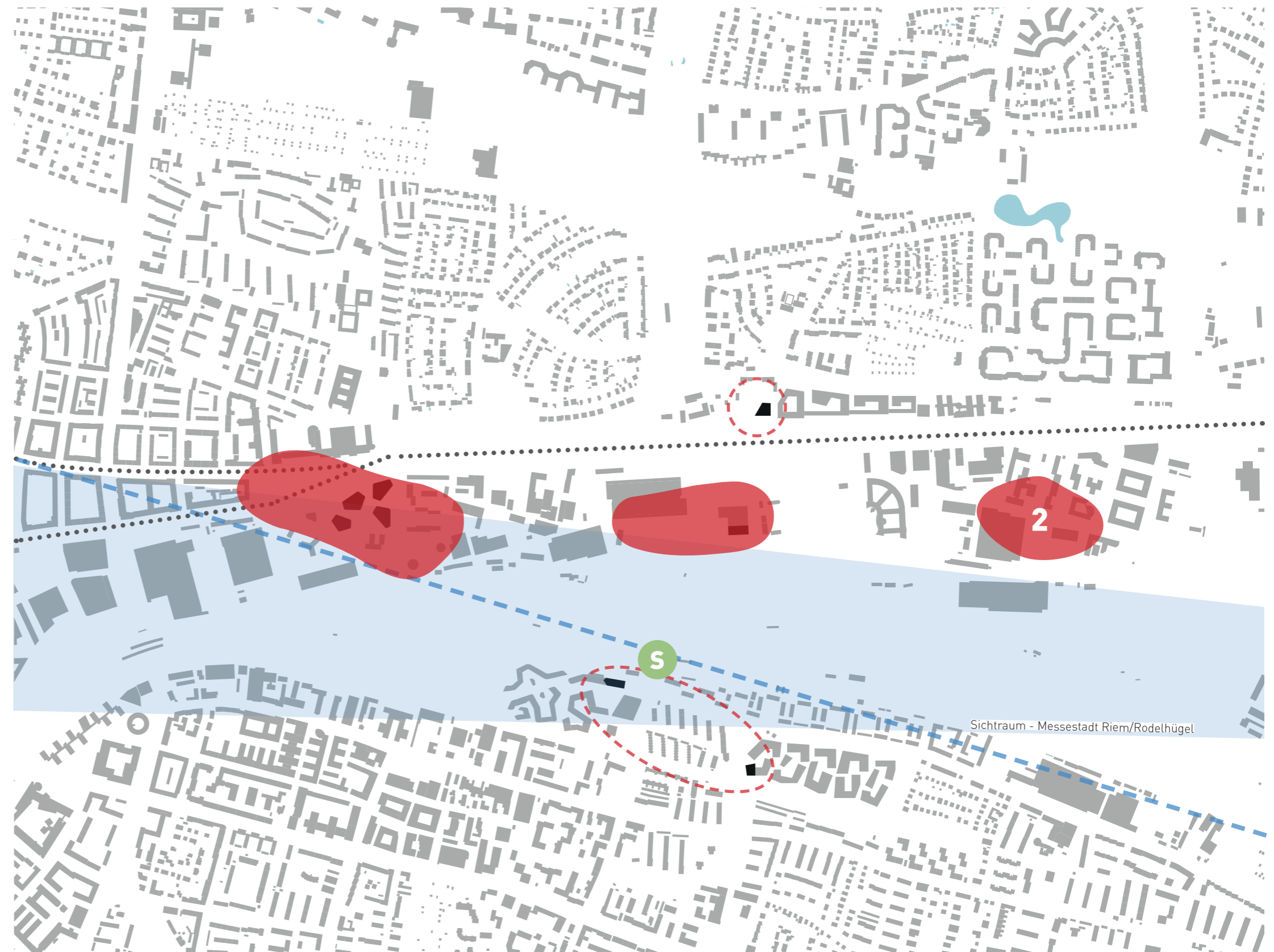
- **Verdichtungspunkte**
- **Verdichtungspunkte – Umgebung**
- **Hochhäuser – Bestand**
- **S-Bahn-Stationen**
- **Sichträume** – gegenwärtig nicht beeinträchtigt
- **Verlängerung Sichtachse** – Prinzregentenstraße
- ... **Stadt-relevante Achsen**



Das Bogenhausener Tor mit den Bavaria Towers schafft einen markanten Bezugspunkt in der Stadt. Aus der Stadt kommend markiert es imposant den Beginn des produktiven Stadtquartiers Steinhausen. In die Stadt fahrend, sei es mit dem PKW oder dem Zug, leitet es in die Struktur des dichten Stadtkörpers in Bogenhausen ein. Gleichzeitig muss es in seiner Zeichenhaftigkeit und Dichte an den restlichen Körper des aktuellen Gewerbegebiets angebunden werden. Hier bietet die Transformation Steinhausens in ein produktives Stadtquartier große Chancen.

VERDICHTUNGSPUNKT 2

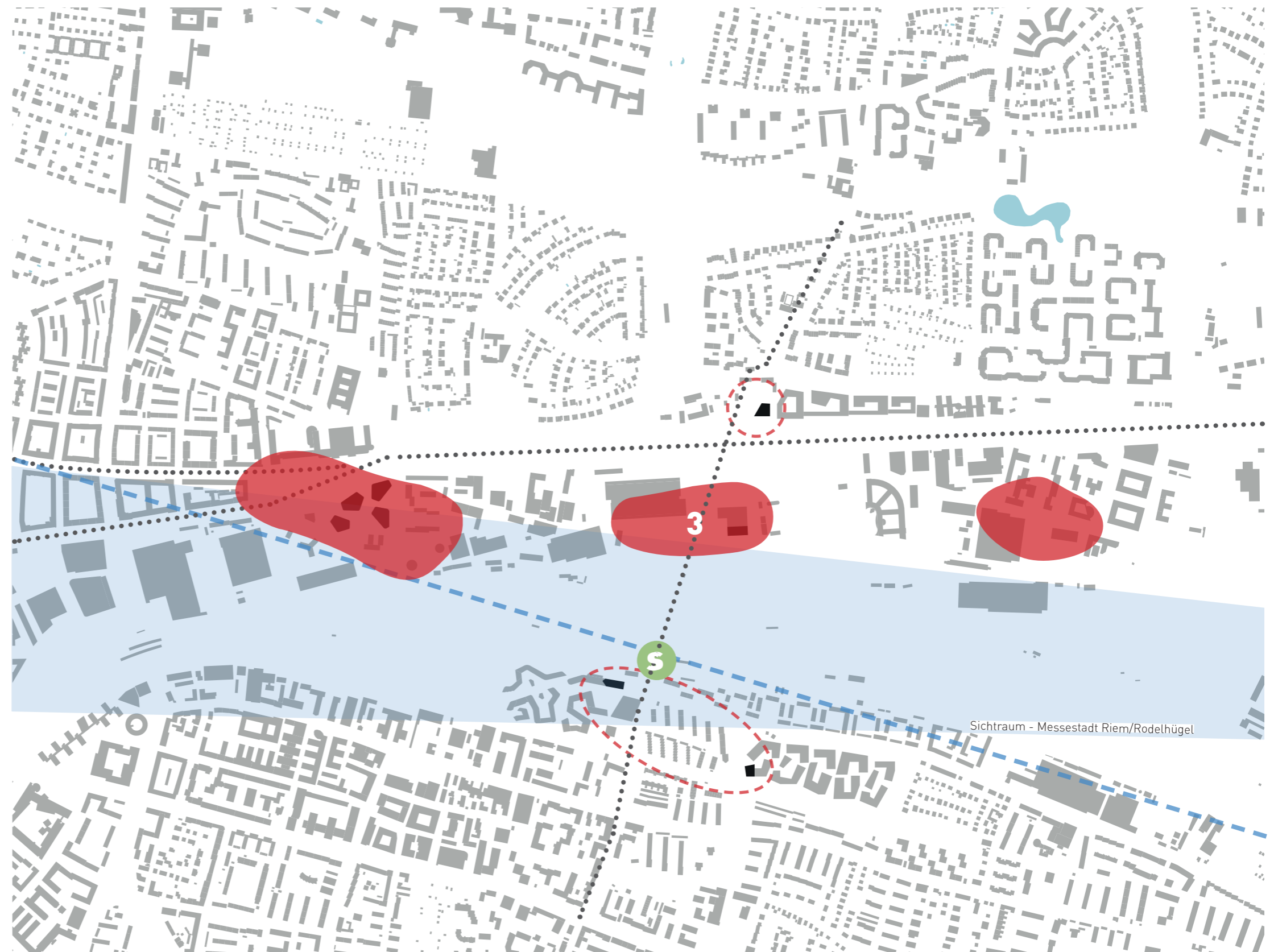
- Verdichtungspunkte
- Verdichtungspunkte – Umgebung
- Hochhäuser – Bestand
- S S-Bahn-Stationen
- Sichträume – gegenwärtig nicht beeinträchtigt
- Verlängerung Sichtachse – Prinzregentenstraße
- ... Stadt-relevante Achsen



Auf der östlichen Seite des produktiven Stadtquartiers Steinhausen etabliert sich ein Hochhauscluster, welches, ähnlich wie das Bogenhausener Tor, die Stadtsilhouette in Richtung Osten komplementiert. Durch das Zusammenspiel der Hochhauscluster im Osten und Westen wird die Ausdehnung der Insel des produktiven Stadtquartier städtebaulich fassbar gemacht.

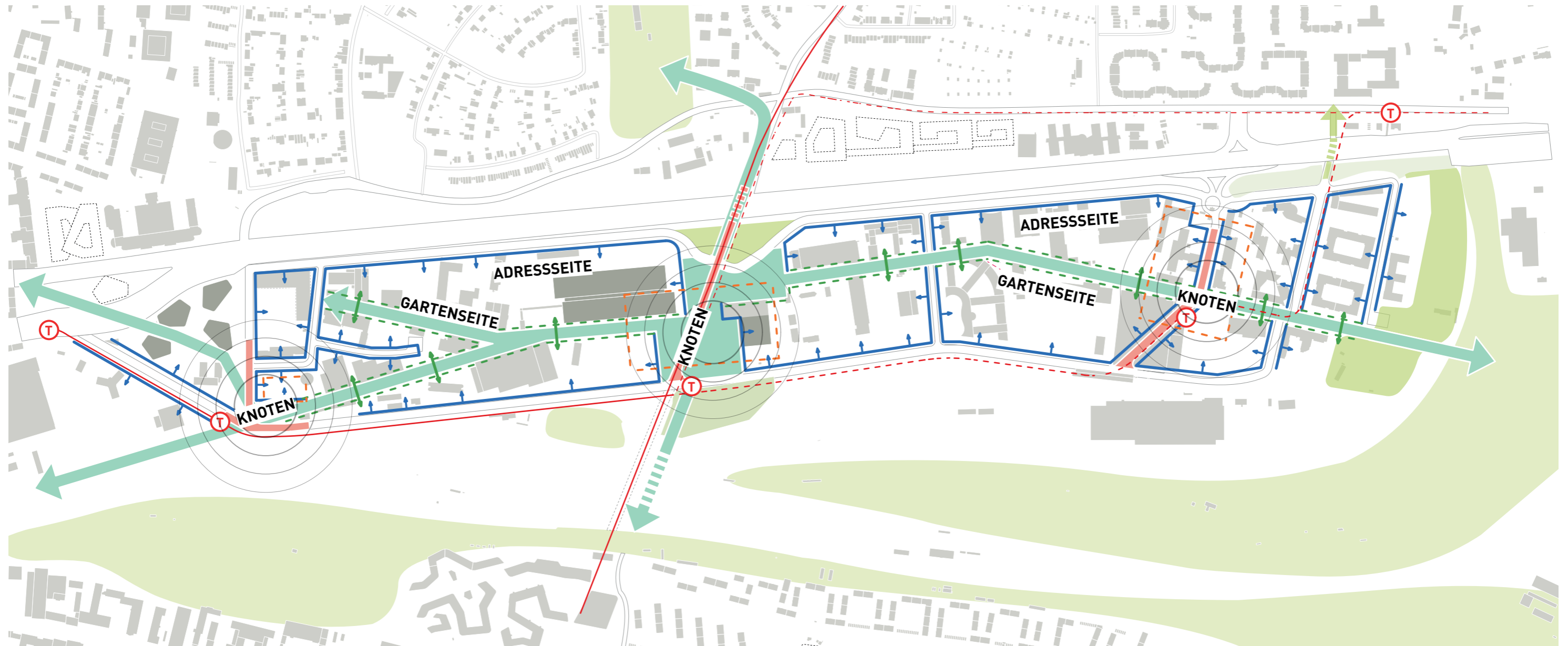
VERDICHTUNGSPUNKT 3

- Verdichtungspunkte
- Verdichtungspunkte – Umgebung
- Hochhäuser – Bestand
- Ⓢ S-Bahn-Stationen
- Sichträume – gegenwärtig nicht beeinträchtigt
- Verlängerung Sichtachse – Prinzregentenstraße
- ... Stadt-relevante Achsen



Die Hultschiner Straße, die das Quartier von Nord nach Süd durchquert, wird durch das Hochhauscluster 3 akzentuiert. Das Hochhaus der Süddeutschen Zeitung erhält einen Gegenspieler. So wird eine Torsituation in Richtung der Hultschiner Straße geschaffen und diese Kreuzungssituation von Insel und Straße als besonderes Gelenk herausgearbeitet.

LEITMOTIVE



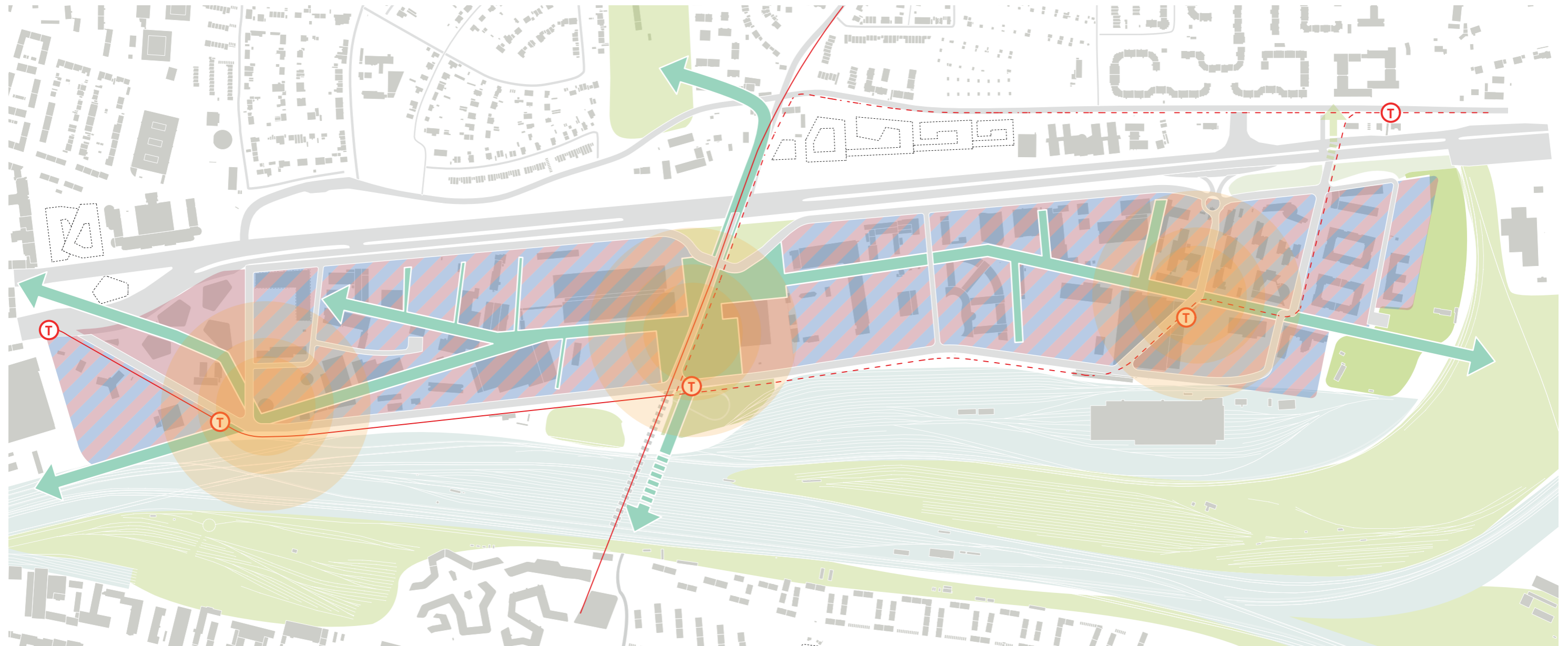
KANTEN + BAUSTEINE

- **Adressseite** - repräsentative Kante
Kommunikation nach außen
MIV und Lastverkehr
- - - **Gartenseite** - weiche Kante
Kommunikation nach innen
Fuß- und Radverkehr
- - - **Knotenpunkt**
Zusammenkommen von Adress- und Platzseite


- **Gleisweg** - interne Grünachse und
Slow-Mobility Erschließung zur Gartenseite
- **Erschließungsstraßen schaffen Zugänglichkeit
zu Parzellen und liegen an der Adressseite**
- **Straßenbereiche in Knotensituationen** -
wo Gleisweg und Straßen zusammenkommen
bilden sich Einstiegspunkte zum Gleisweg

- **Tramlinie**
- - - **Tramlinie in Abstimmung**
- ⊙ **akzentuierte Kreuzungsbereiche** - an Knoten-
situationen entstehen besondere Stadträume
die Zwischen Gleisweg und Straße vermitteln


LEITMOTIV NUTZUNGEN



GEWERBE

 **Mischung von GE A und GE B** - mit dem zwingenden Erhalt des vorhandenen Anteils von GE-A / Hybrid oder nebeneinander von GE A und GE B angeordnet

 **überwiegend Büronutzungen - Gewerbe B**

 **ergänzende öffentlich wirksame Nutzungen**
(kulturelle und soziale, Gastronomie, Nutzungen, Nahversorgung)

FREIRAUM

 **Gleisweg und Freiräume am Gleisweg**

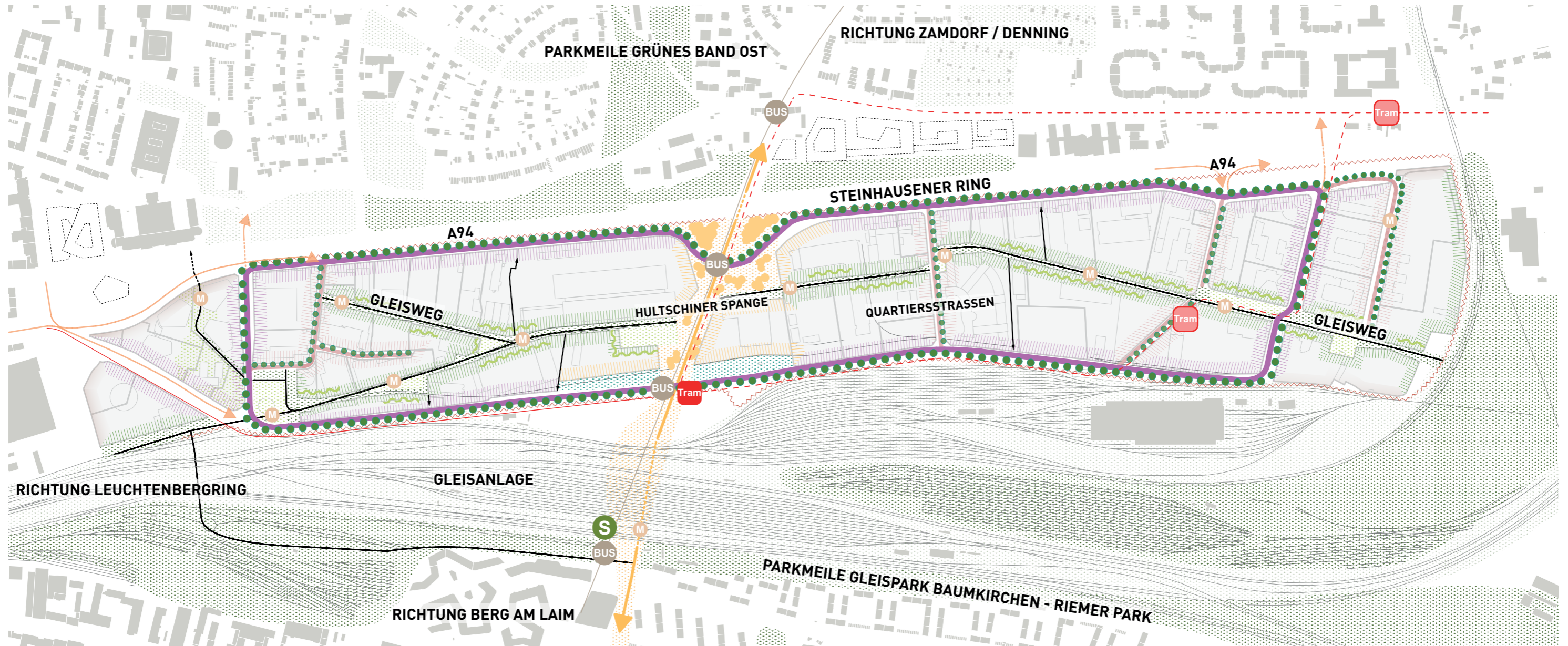
 **Grünverbindungen**

MOBILITÄT

 **Tramlinie**

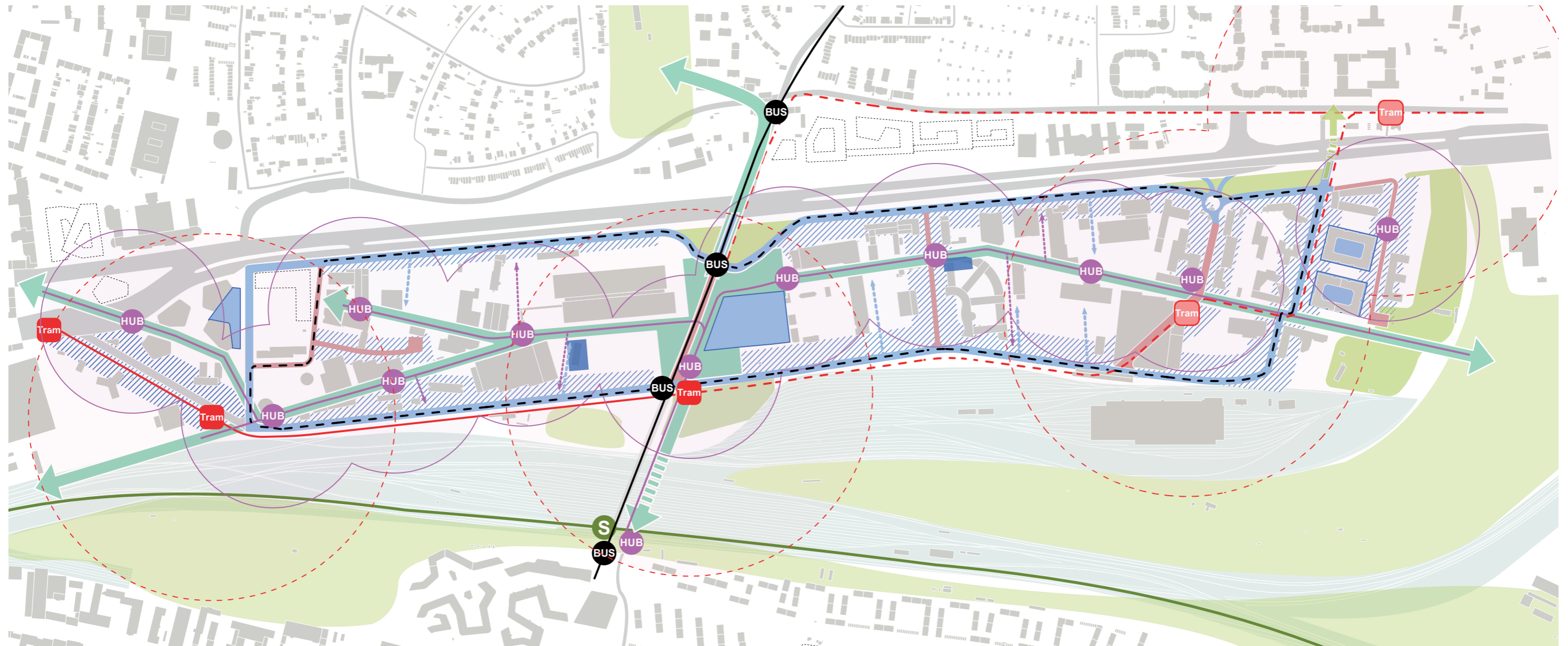
 **Tramlinie in Abstimmung**

LEITMOTIV GRÜN- UND FREIRAUM



- | | | | |
|--|---|--|--|
| Gartenfuge mit möglichen Verknüpfungen im Gebiet | Steinhausener Ring | Quartiersstraßen | Hultschiner Spange |
| Grünverbindungen | Baumring mit Retentionsflächen | Baumring mit Retentionsflächen | Verbindungsstraße Baumkirchen Zamdorf |
| Freiräume am Gleisweg | Adresseite - Vorzonengestaltung entsprechend Steinhausener Ring | Adresseite - Gestaltung der Vorzonen als Beitrag zur Quartiersstraße | Parkartige Baumsetzung |
| Mögliche Fassadenbegrünung | | | Adresseite - Parkartiges Vorfeld bis Fassade |
| Gartenseite - Vorzone als Beitrag zum Gleisweg | | | Zu erhaltende Biotope |

LEITMOTIV MOBILITÄT

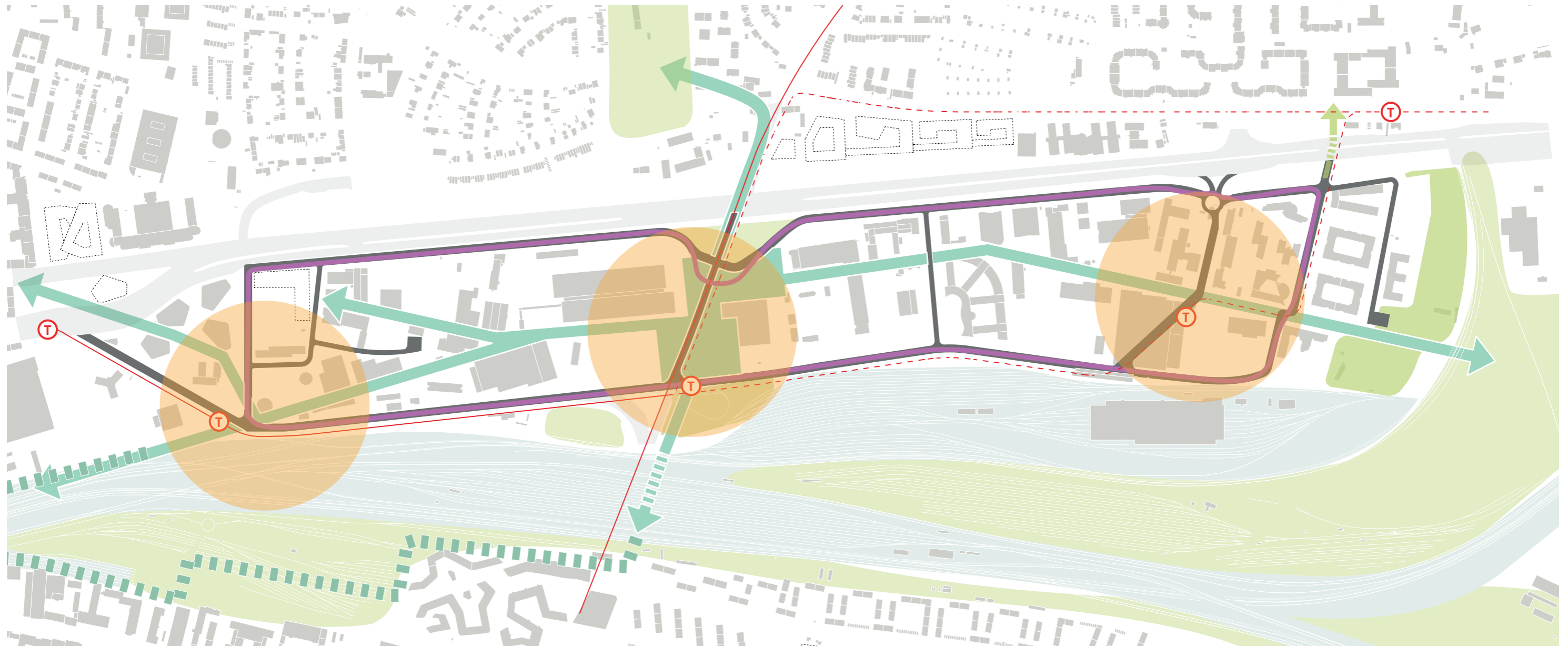


- Steinhauser Ring
- Binnenerschließung
- Grünwegeverbindungen

- MIV und Lastverkehr-Anfahrten
- MIV und Lastverkehr Feinerschließung
- Tiefgaragen Bestand
- Quartiersgaragen Neu

- S-Bahn Linie
- S S-Bahn Station
- Tramlinie
- Tramlinie - in Abstimmung
- Tram Tramstation und Einzugsgebiet

- Linienbusse
- BUS Busstation
- Rufbusstrecken
- Slowmobility Feinerschließung
- Slowmobility Wegeverbindungen
- HUB Slowmobility-Stationen und Einzugsgebiete



PRODUKTIVES STADTQUARTIER STEINHAUSEN

STEINHAUSENER RING

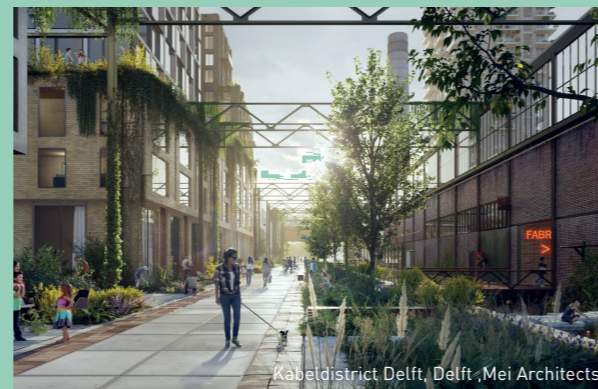
Erschließungsring + Adressbildung



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 Adresseite.

GLEISWEG

Biotopfläche + Vernetzungsraum für Soft Mobilty



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 Adresseite als auch die Gartenseite.

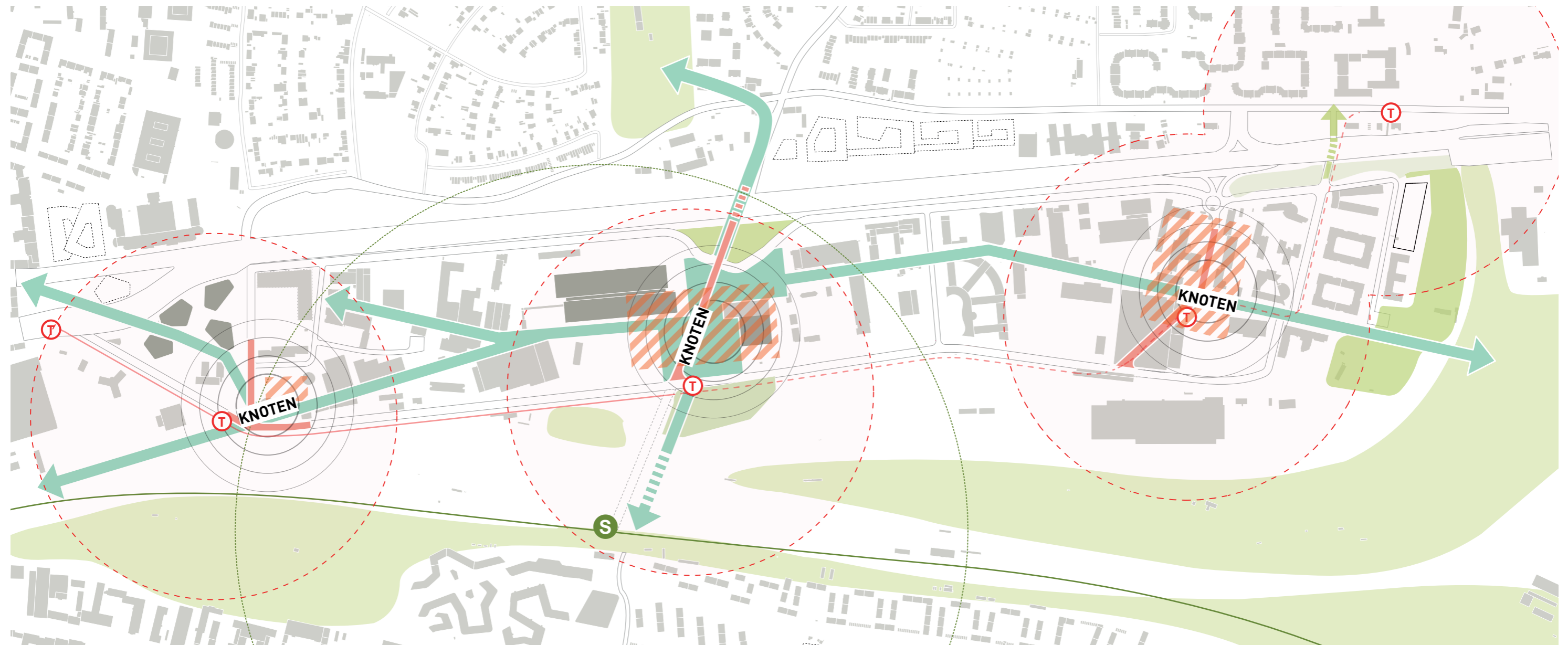
KNOTEN

Vernetzung der Erschließungsebenen & Nutzungen



Dort wo sich die Adresseite 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.

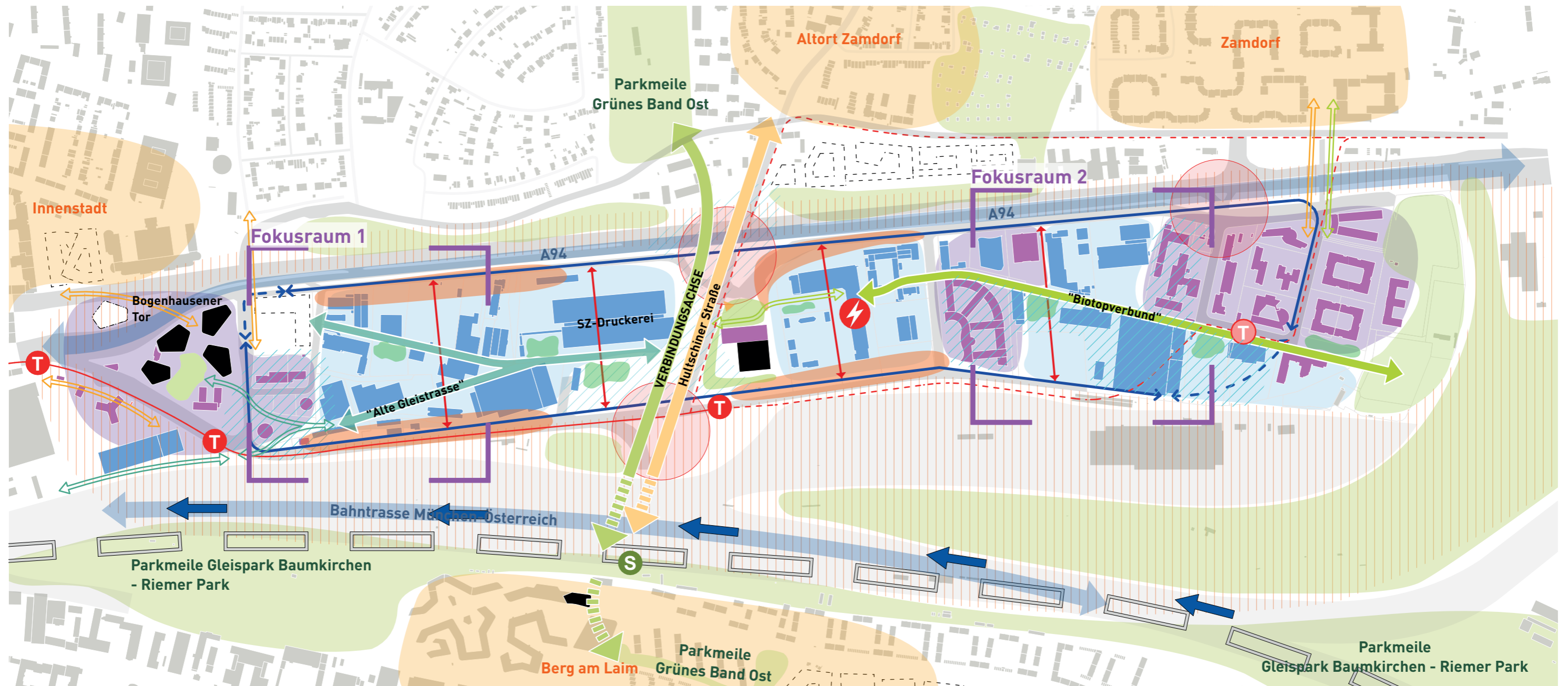
LEITMOTIV HOCHPUNKTSETZUNG



- S-Bahn Linie
- Tramlinie
- - - Tramlinie - in Abstimmung
- S S-Bahn Station
- T Tramstation und Einzugsgebiet
- Gleisweg
- Erschließungsstraßen
- Möglichkeitsraum Hochhäuser
- akzentuierte Kreuzungsbereiche

VERTIEFUNGEN

FOKUSRÄUME



STÄDTEBAU

- umgebende urbane Räume
- Insellage durch Mobilitätsspanne
- fehlende räumliche Kanten

GEBÄUDE

- bestehende Hochpunkte
- Sperrwirkung durch Gebäudebestand

GEWERBE

- überwiegend produzierendes Gewerbe – GE-A
- überwiegend Büronutzungen – GE-B

KLIMA

- Kaltluftleitbahn
- Flächen mit Luftaustauschpotenzial
Wirkung übergeordneter Ventilationsbahnen

PROZESS

- Flächen mit Transformationsabsichten

FREIRAUM

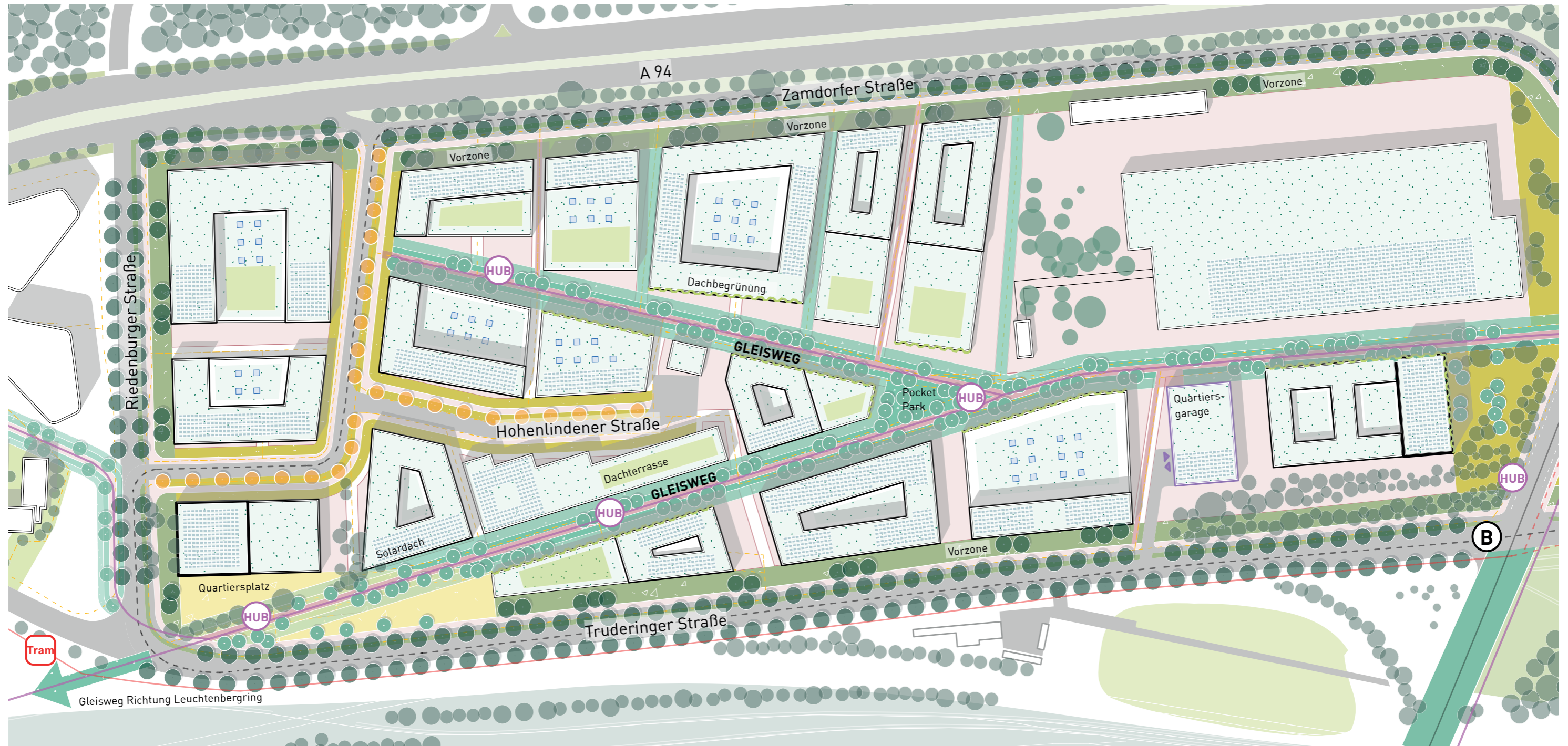
- quartiersinterne Grünräume bestehend
- Potenzial quartiersinterne Grünräume
- bestehende Grünräume in der Umgebung
- interne Grünverbindung
- städtische Verknüpfung nach Außen
- fehlende städtische Verknüpfung nach Außen
- grüne Verknüpfung nach Außen
- fehlende grüne Verknüpfung Innen / Außen

MOBILITÄT

- Gleisverbindungen Bestand
- Trambahn Bestand
- Trambahn in Abstimmung
- Einzugsbereich Haltestellen
- überlastete Mobilitäsknoten
- fehlende Nord-/Südquerung
- fehlender Ringschluß

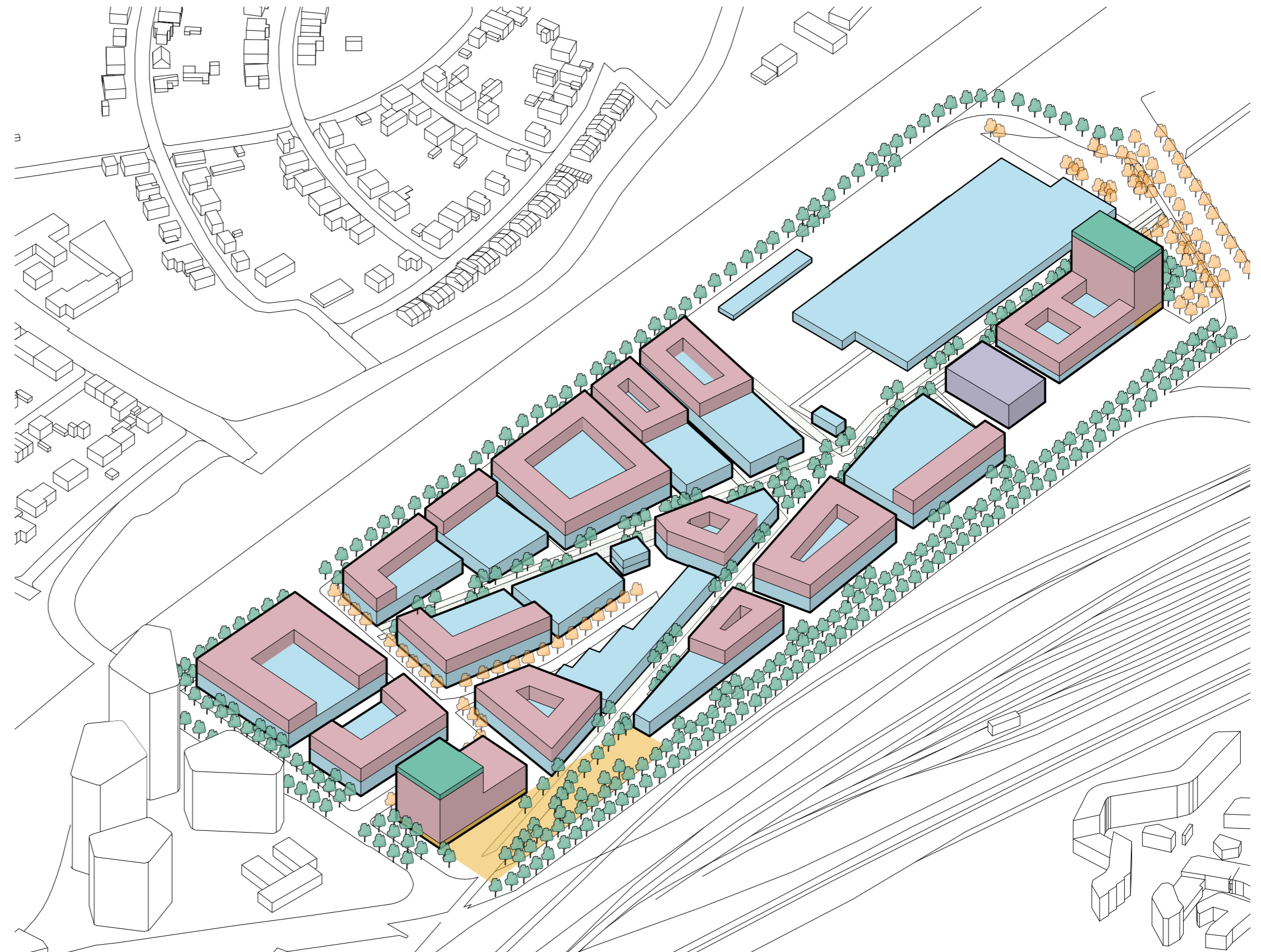
VERTIEFUNG "STEINHAUSEN WEST"

STEINHAUSEN WEST



- | | | | |
|------------------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Baufelder | Freiräume/Vorzone am Steinhausener Ring | Bäume - am Gleisweg | Tramlinie |
| Freiräume am Gleisweg | Freiräume/Vorzone an Quartiersstraße | Bäume - an Quartiersstraße | Tramstation - in Abstimmung |
| Fußgängerweg | Dachbegrünung | Bäume - am Steinhausener Ring | Slowmobility Wegeverbindungen |
| Quartiersplatz | Dachterrasse/Dachgarten | Bäume - Bestand | Slowmobility-Stationen |
| mögliche Hochhäuser | Fassadenbegrünung | | Buslinie |
| | | | Bus-Stationen |

ÜBERSICHT NUTZUNGSVERTEILUNG

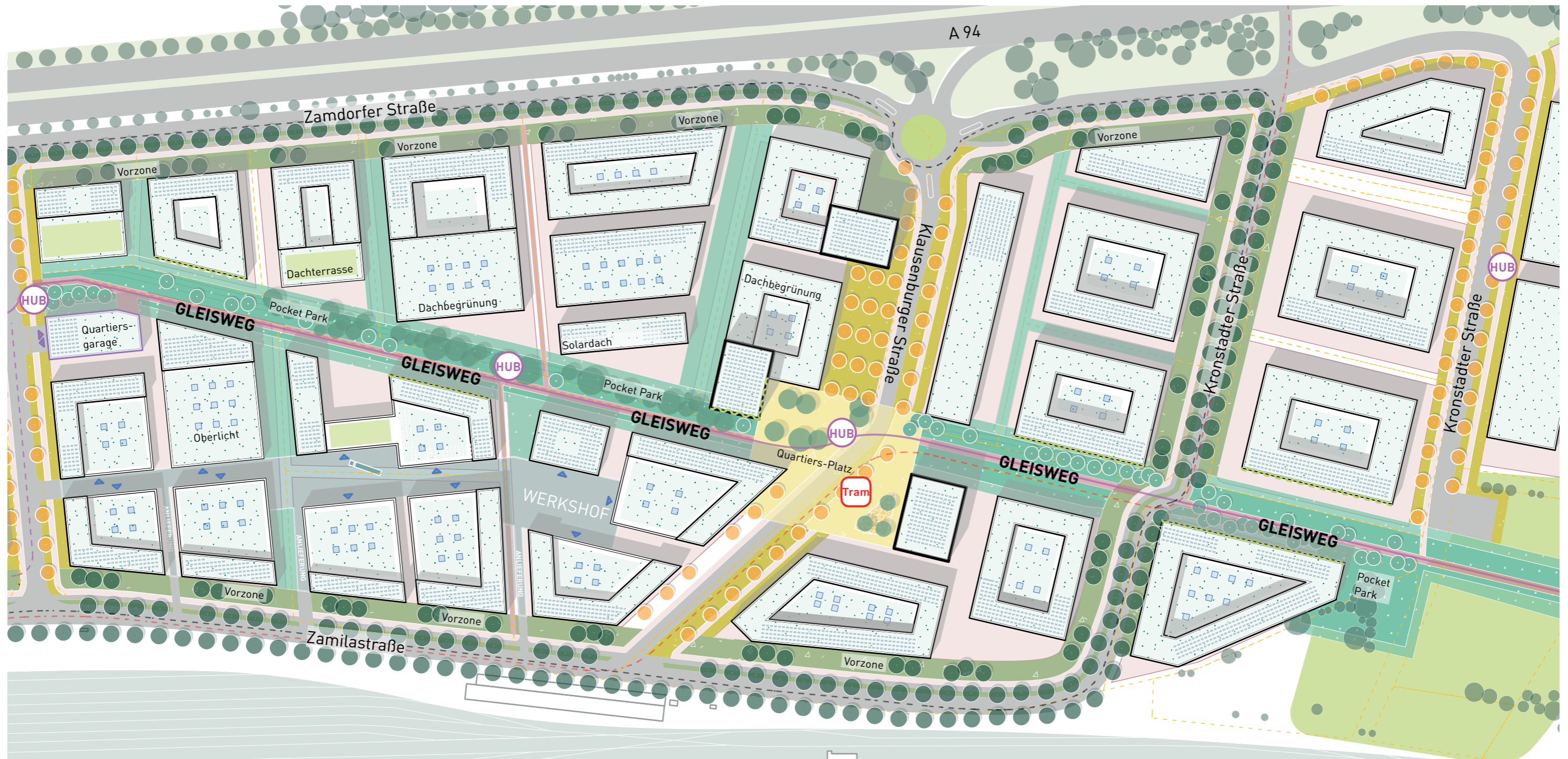


Bespielhafte Nutzungsmischung

- Gewerbe A** - Produzierendes Gewerbe
- Gewerbe B** - Büro
- Quartiersgarage**
- Öffentlicher Bereich Hochhaus**
- Kulturelle und soziale Nutzungen, Gastronomie, Nahversorgung**

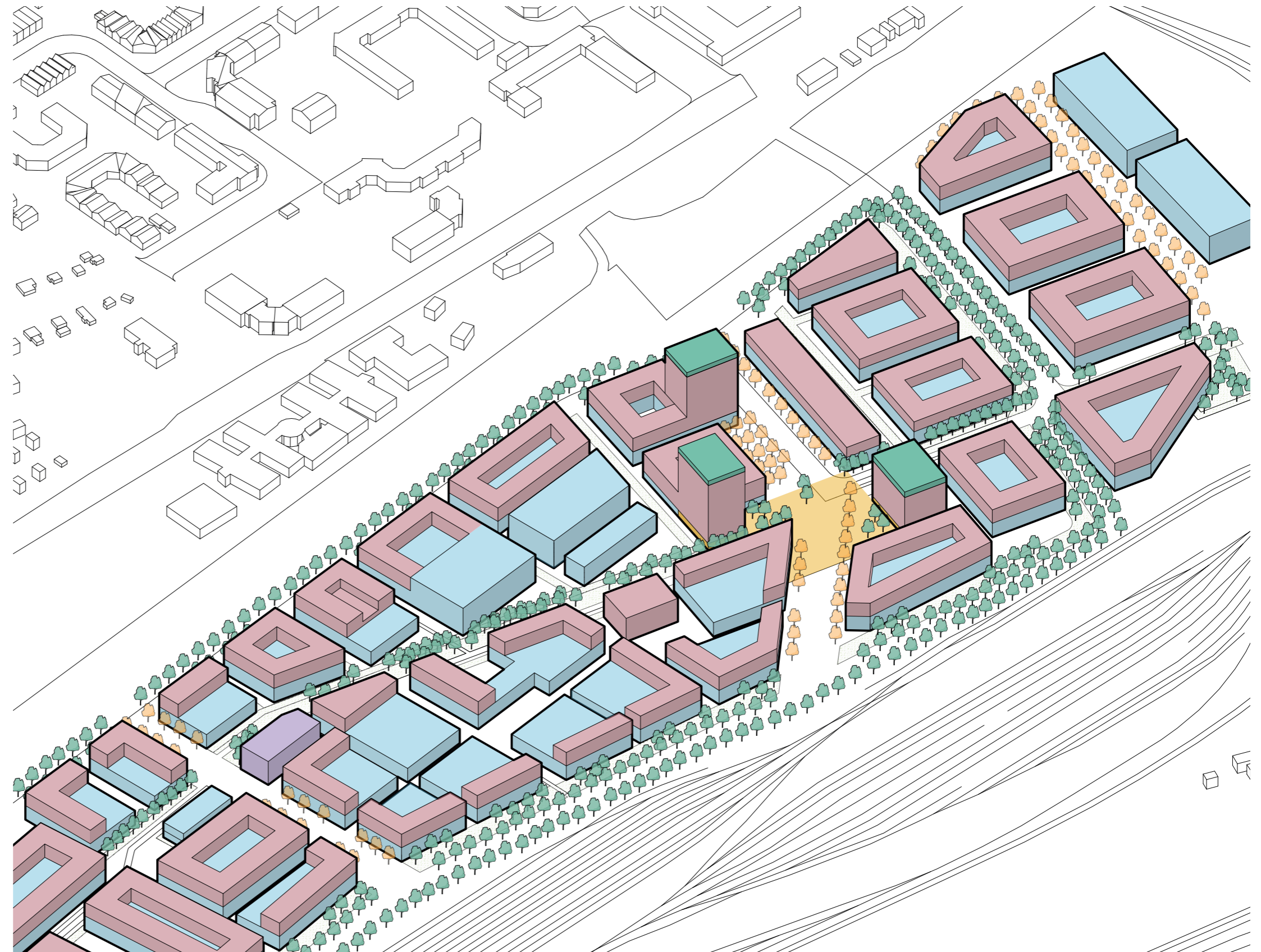
VERTIEFUNG “STEINHAUSEN OST”

STEINHAUSEN OST



- | | | | |
|-----------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|
| Baufelder | Freiräume/Vorzone am Steinhausener Ring | Bäume - am Gleisweg | Tramlinie |
| Freiräume am Gleisweg | Freiräume/Vorzone an Quartiersstraße | Bäume - an Quartiersstraße | Tramstation - in Abstimmung |
| Fußgängerweg | Dachbegrünung | Bäume - am Steinhausener Ring | Slowmobility Wegeverbindungen |
| Quartiersplatz | Dachterrasse | Bäume - Bestand | Slowmobility-Stationen |
| mögliche Hochhäuser | Fassadenbegrünung | | Rufbus Linie |
| | Hangkante | | |

ÜBERSICHT NUTZUNGSVERTEILUNG

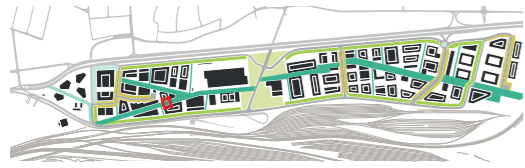


Beispielhafte Nutzungsmischung

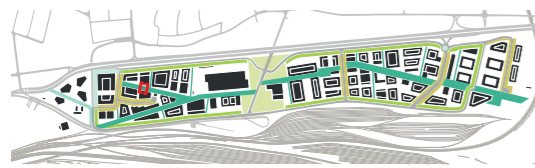
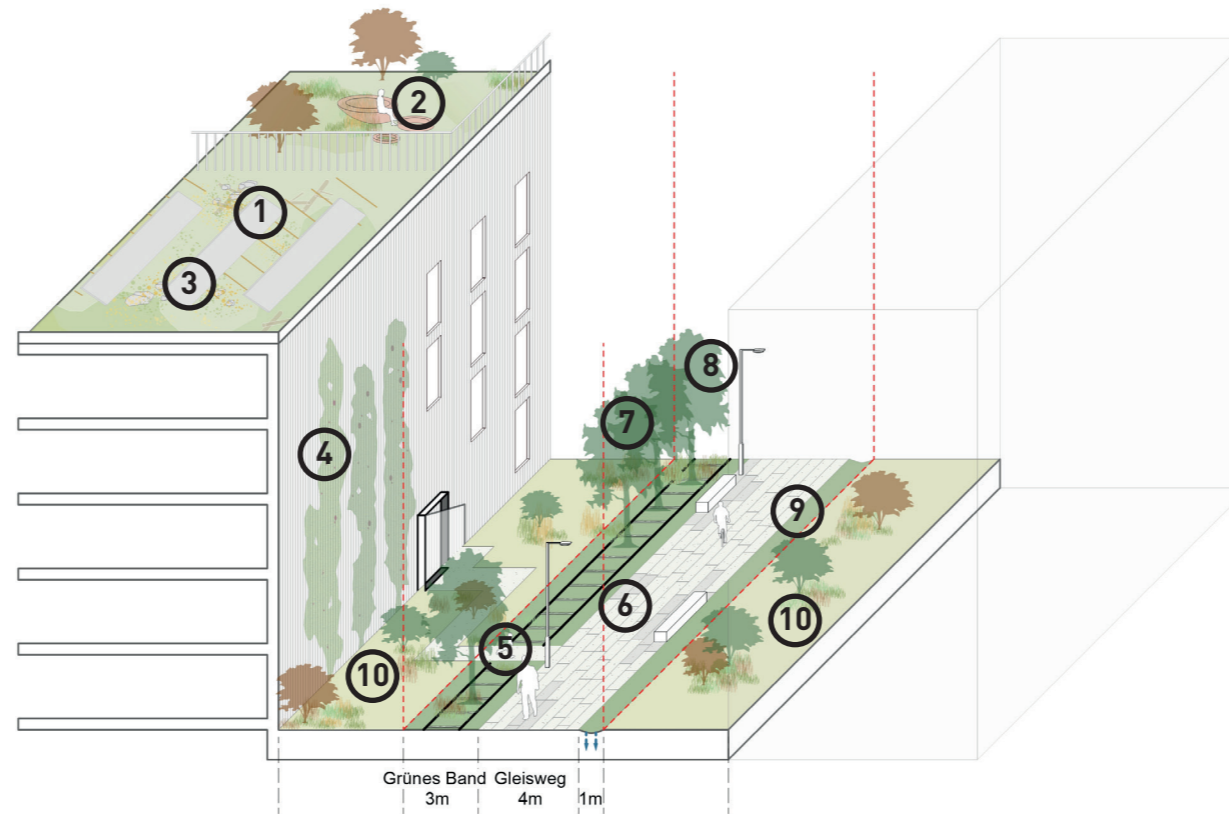
- **Gewerbe A** - Produzierendes Gewerbe
- **Gewerbe B** - Büro
- **Quartiersgarage**
- **Öffentlicher Bereich Hochhaus**
- **Kulturelle und soziale Nutzungen, Gastronomie, Nahversorgung**

ISOMETRISCHE FREIRAUMPROFILE

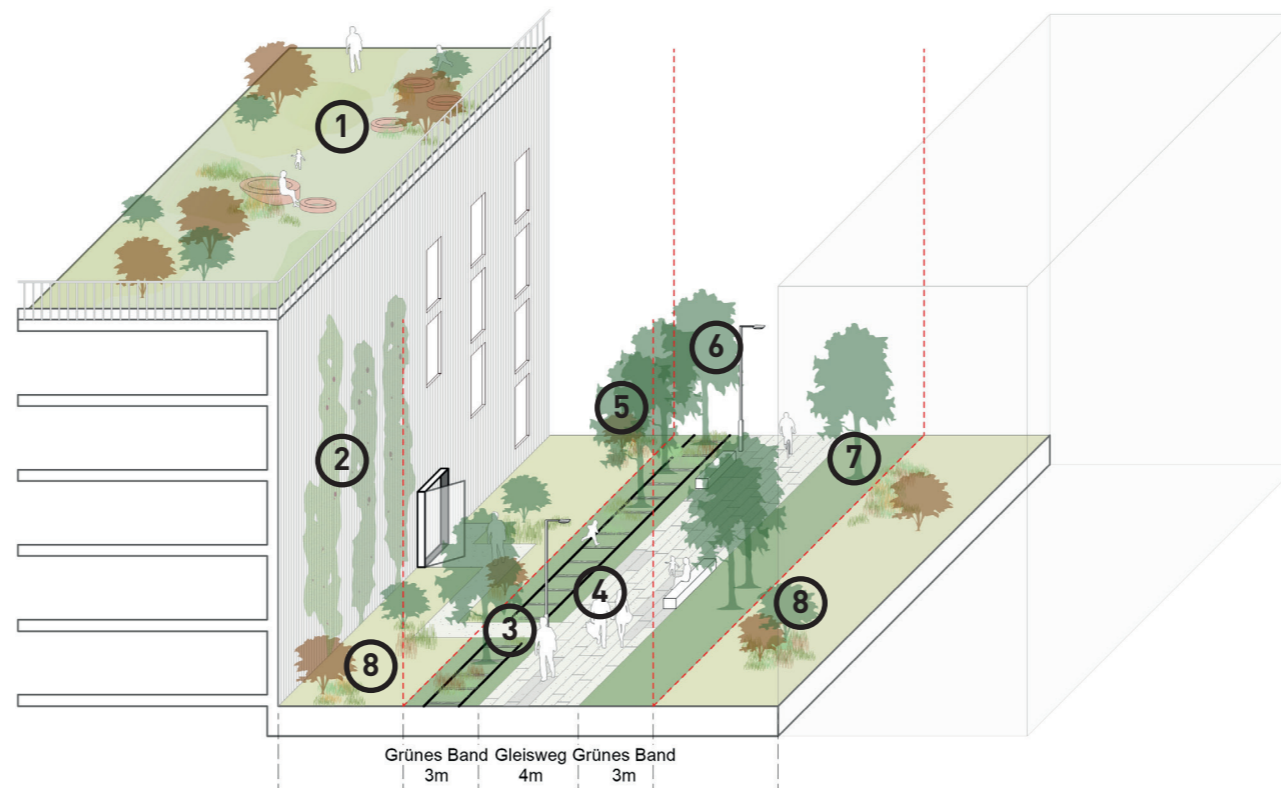
GLEISWEG



- ① Artenreiche Biodiversitäts- und Retentionsdächer
- ② Intensiv genutzte Retentionsdächer
- ③ Solare Energieproduktion
- ④ Fassadenbegrünung
- ⑤ Bestehende Gleisstrukturen
Durchgehendes Bild in Vegetation, Materialität
- ⑥ und Ausstattung
- ⑦ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑧ Kühlung und Beschattung
- ⑨ Retentionsfläche
- ⑩ Flexible Tiefe im Übergang zum Gebäude



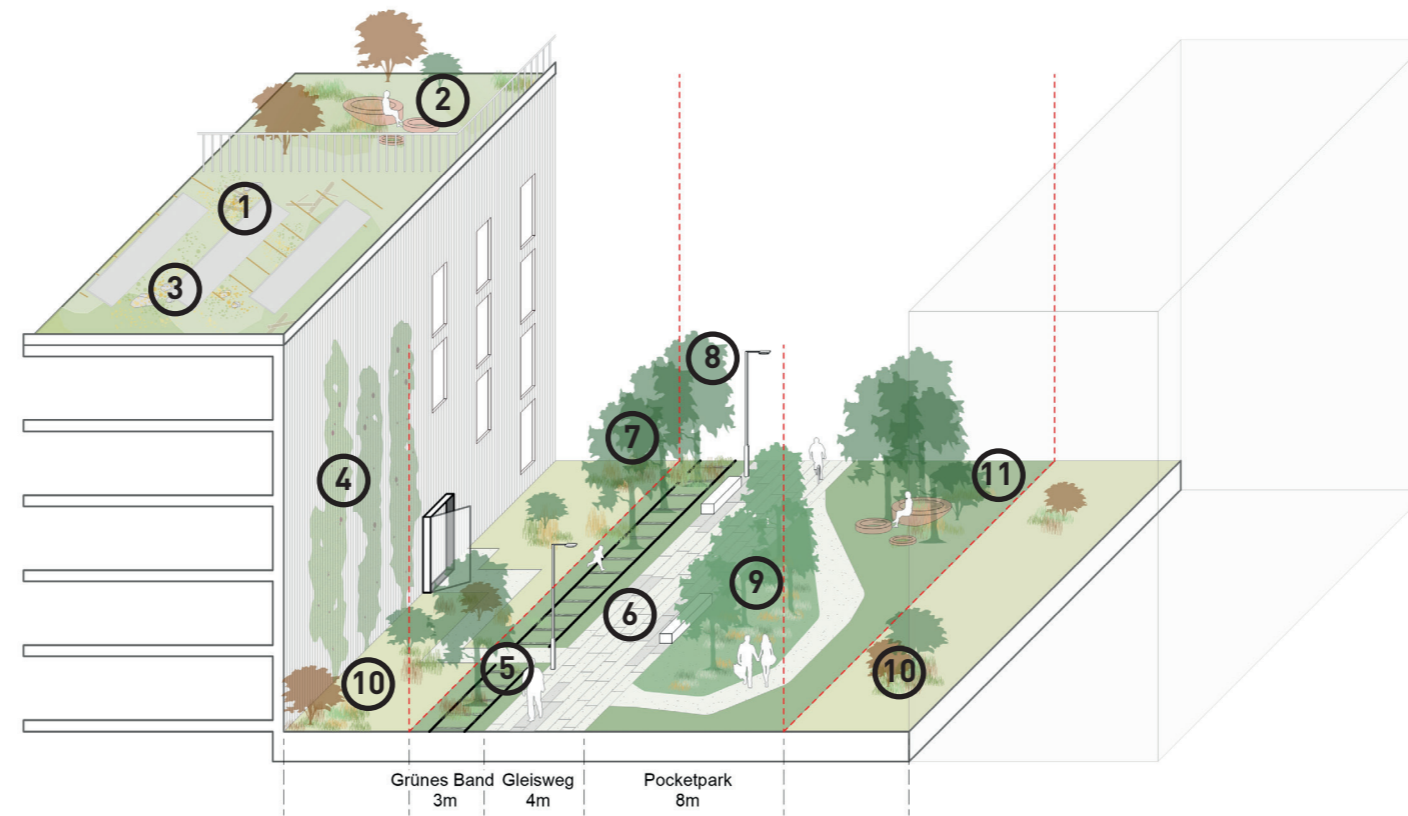
- ① Intensiv genutzte Retentionsdächer oder solare Energieproduktion auf dem Dach
- ② Fassadenbegrünung
- ③ Bestehende Gleisstrukturen
- ④ Durchgehendes Bild in Vegetation, Materialität und Ausstattung
- ⑤ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑥ Kühlung und Beschattung
- ⑦ Retentionsfläche
- ⑧ Flexible Tiefe im Übergang zum Gebäude



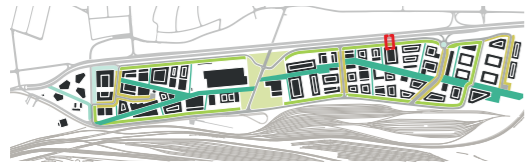
GLEISWEG



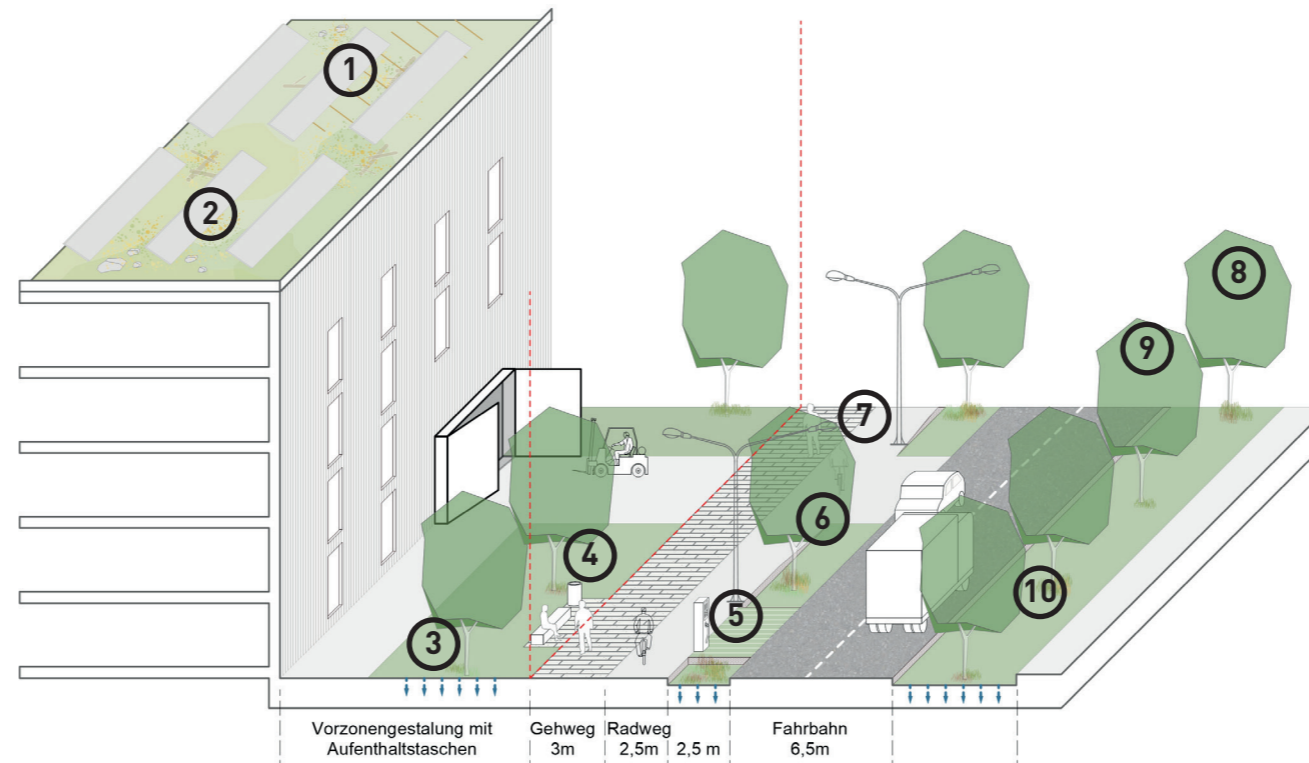
- ① Artenreiche Biodiversitäts- und Retentionsdächer
- ② Intensiv genutzte Retentionsdächer
- ③ Solare Energieproduktion
- ④ Fassadenbegrünung
- ⑤ Bestehende Gleisstrukturen
Durchgehendes Bild in Vegetation, Materialität
- ⑥ und Ausstattung
- ⑦ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑧ Kühlung und Beschattung
- ⑨ Pocketpark mit Aufenthaltsangebot
- ⑩ Flexible Tiefe im Übergang zum Gebäude
Retentionsfläche



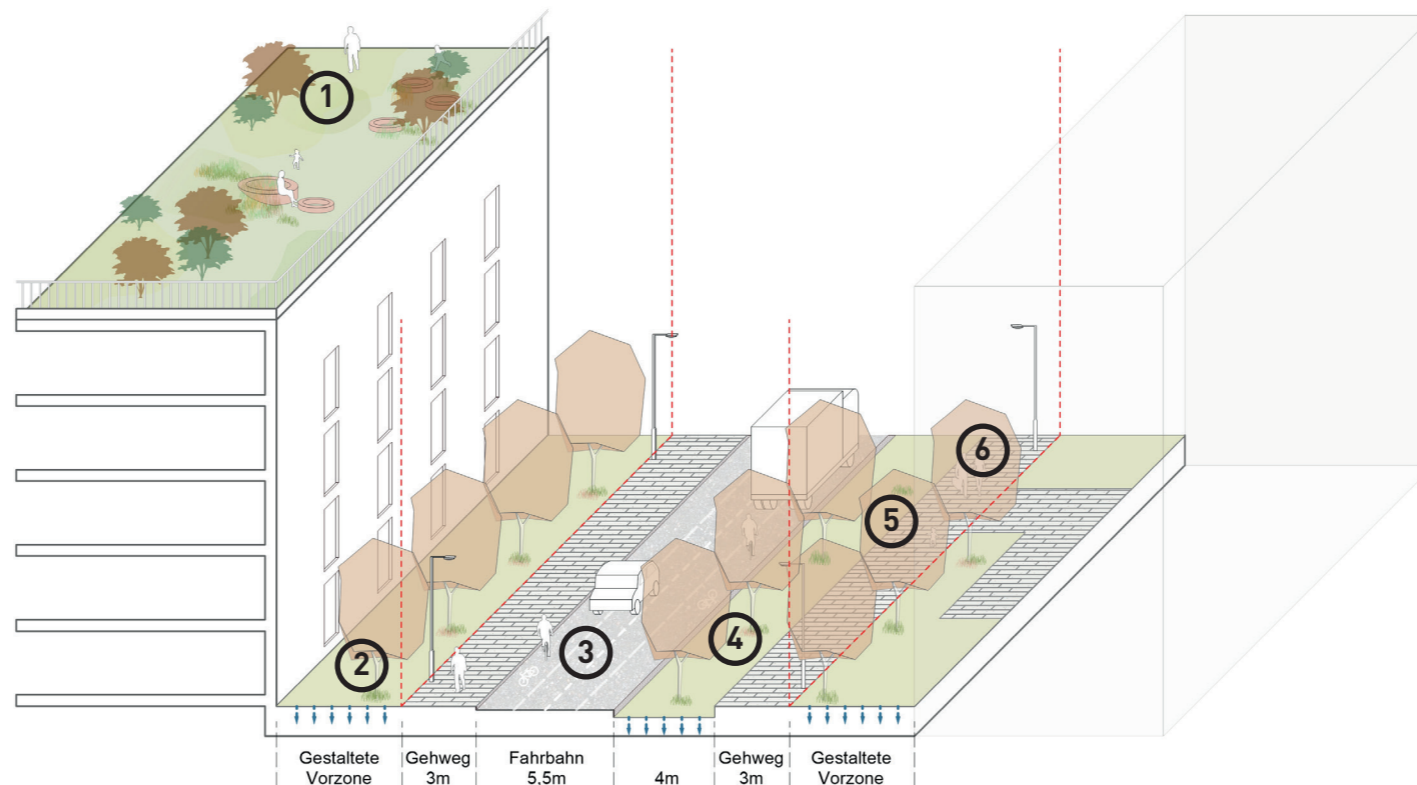
STEINHAUSENER RING



- ① Artenreiche Biodiversitäts- und Retentionsdächer
- ② Solare Energieproduktion
- ③ Entsiegelung der Parzellen
- ④ Aufenthaltsnischen
- ⑤ E-Ladestation
- ⑥ Grünstreifen mit flexibler Nutzung (Versickerungsflächen, Baumstandorten, PKW- und Fahrradstellplätzen sowie E-Ladestationen)
- ⑦ Förderung der Slow-Mobility
- ⑧ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑨ Kühlung und Beschattung
- ⑩ Retentionsfläche mit Baumstandorten



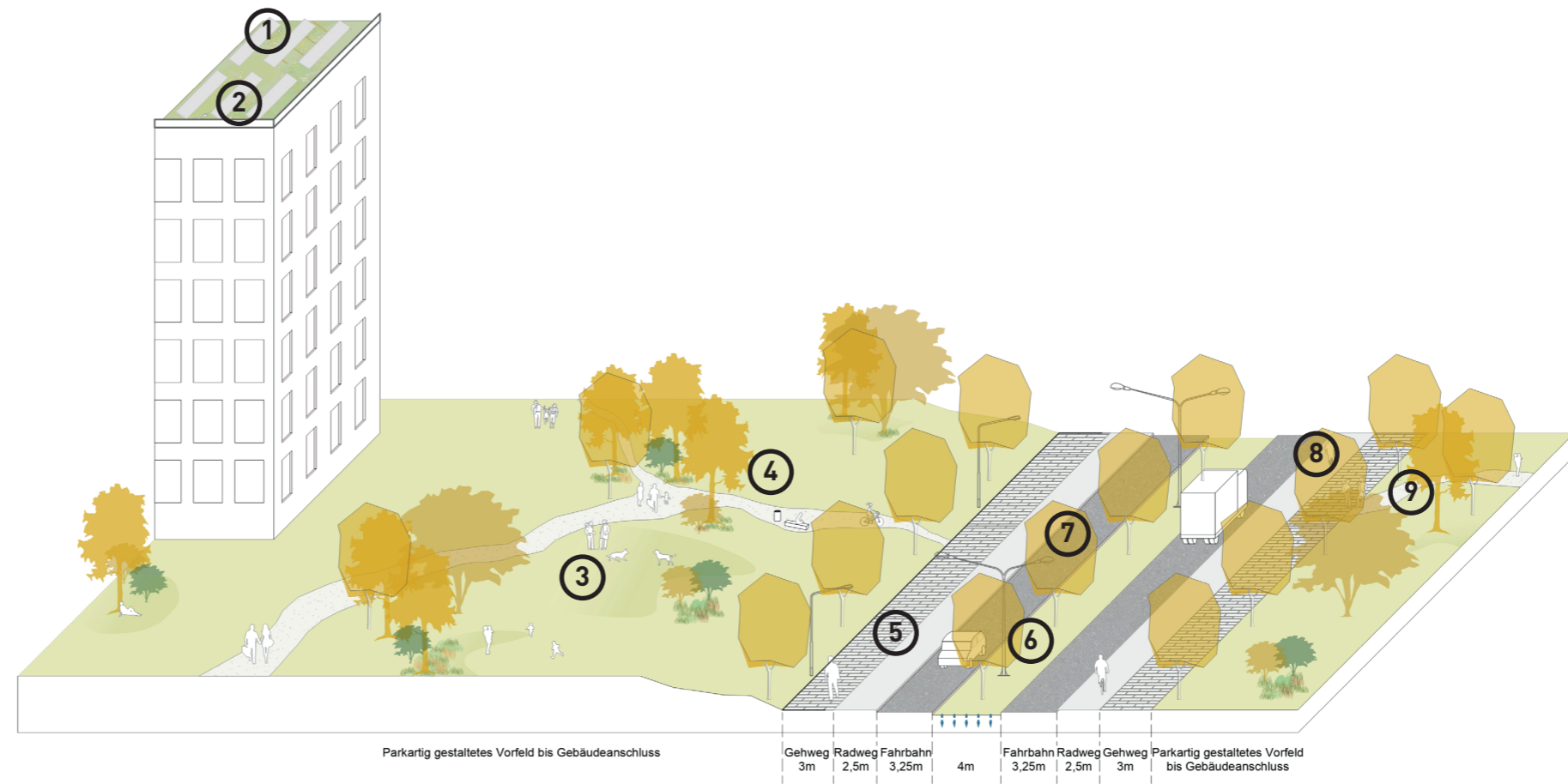
- ① Intensiv genutzte Retentionsdächer oder solare Energieproduktion auf dem Dach
- ② Entsiegelung der Parzellen
- ③ Radweg in Fahrbahn integriert
- ④ Retentionsfläche mit Baumreihe
- ⑤ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑥ Kühlung und Beschattung



HULTSCHINER STRASSE



- ① Artenreiche Biodiversitäts- und Retentionsdächer
- ② Solare Energieproduktion
- ③ Versickerungsmulden
- ④ Parkwege mit angrenzenden Aufenthaltsangeboten
- ⑤ Förderung der Slow-Mobility
- ⑥ Retentionsfläche
- ⑦ Klimaresistente Bäume und Bepflanzung
- ⑧ Kühlung und Beschattung
- ⑨ Fortführung der parkartigen Struktur



RAHMENPLAN

RAHMENPLAN STEINHAUSEN

LEITMOTIV STÄDTEBAU

Die vorhandene Situation wird im wesentlichen durch zwei prägenden Themen, der verkehrsumspülte Insellage sowie die im Inneren des Gebietes vorhandenen Strukturen alter Gleistrassen und Biotopflächen geprägt. Es ergeben sich dabei zwei städtebauliche Seiten oder Gesichter des Gebietes, die in ihrer Unterschiedlichkeit thematisiert und gestärkt werden sollen. Die äußere repräsentative, städtische Adressseite, die die städtebaulichen Kanten des Gebietes ausbilden und im weiteren Steinhäuser Ring genannt wird.

Und die Gartenseite, die als weiche und grüne Kante das Gebiet im Inneren durchzieht und vernetzt, im weiteren auch Gleisweg genannt.

An den Schnittstellen der informellen, inneren Struktur mit der öffentlichen Adressseite des Gebietes entstehen Knotenpunkte, die zwischen der Gartenseite und Adressseite vermitteln und Ein- und Austiegsmöglichkeiten in die innere Struktur akzentuieren.

LEITMOTIV MOBILITÄT

Voraussetzung für eine gesicherte, zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung des östlichen Bereiches des Gebietes ist der Ausbau eines verkehrlichen Ringschlusses an die Zamilastrasse für den MIV und den Güterverkehr.

Die Adressseite des Steinhäuser Rings dient dabei als die verkehrliche Anlaufstelle für den Motorisierter Individualverkehr (MIV) und die Güterverkehre. Vorhandene Stichstraßen und querende Quartiersstraßen sind diesem als untergeordnete Struktur angegliedert.

Die innere Struktur des Gleiswegs hingegen stellt den Raum für die soft oder slow mobility, sprich integriert in seine Struktur Fahrrad- und Fußwege, die so das gesamte Areal von West nach Ost durchziehen. 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 Slow Mobility Hubs, die an diesen Schnittstellen Parkplatzflächen bündeln und alternative Fortbewegungsmittel anbieten.

Eine weitere wichtige Entwicklungsgrundlage ist, insbesondere für den östlich der Hultschiner Straße gelegenen Bereich des Gewerbegebietes, der Ausbau des ÖPNV- Angebotes sowie eine verbesserte Verknüpfung mit dem vorhanden ÖPNV- Knoten. Wesentliches Ziel ist es dabei, bei der beabsichtigten Verlängerung der Trambahn Steinhausen die Trassenführung durch das Gewerbegebiet zu führen.

LEITMOTIV FREIRAUM

Es werden 3 übergeordnete Freiraumstrukturen mit dem Ziel etabliert, das Gebiet gleichmäßig mit nachhaltigen Grünräumen zu versorgen, um die Klima-Resilienz des Gebietes zu sichern:

1. den Gleisweg als weiche, innere Vernetzungsstruktur, die die vorhandenen Potentiale der alten Gleistrassen und bestehenden Biotopflächen aufnimmt. Dieser Bereich soll die Funktion der Gartenseite als ruhiger Freiraum mit qualitätsvollen Aufenthaltsbereichen, sozialem Treffpunkt und Rückzugsort für die Arbeitnehmer*innen übernehmen. Am Gleisweg entlang sehen wir auch die Möglichkeit der Bündelung von öffentlich zugänglichen Freiflächen, die bei möglichen Verdichtungen der baulichen Strukturen auf den Parzellen als Mehrwert für das Quartier anzustreben wären.

2. die ökologische Aufladung des Steinhäuser Rings. Ihn begleitet ein Baumring mit Retentionsflächen. Hier übernehmen die funktionalen Grünstrukturen ökologische Aufgaben wie Kühlung, Verschattung und Retention als Klimabausteine und zur Stärkung

der Resilienz des Gebietes. Diese ökologische Aufladung zieht sich auch in die Quartiersstraßen, die an den Steinhäuser Ring angeschlossen sind.

3. die dritte übergeordnete Freiraumstruktur bildet die Hultschiner Spange als verbindendes Element an die Parkmeile Grünes Band Ost, als großmaßstäbliche, zusammenhängende Parkfläche mit Baumbeständen und Aufenthaltsqualitäten für Arbeitnehmer*innen und die umliegenden Anwohner*innen. Die Hultschiner Spange übernimmt eine wesentliche Rolle bei der Vernetzung des Binnenbereiches, dem Gleisweg, mit den übergeordneten Grün- und Freiraumstrukturen.

LEITMOTIV NUTZUNG

Ziel ist es das einfache Gewerbe in seiner oft emissions- und flächenintensiven Ausprägung zu stärken und gleichzeitig eine Durchmischung mit dem sogenannten höherwertigem Gewerbe zu ermöglichen. Eine Durchmischung kann sowohl als horizontale Mischung in Form von hybriden Gebäudestrukturen auf den Parzellen als auch in kleinteiliger Mischung nebeneinander erfolgen. Das Konzept der Stapelung von unterschiedlichen Nutzungen in hybriden Gebäuden soll dabei besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Eine nachhaltige Bodennutzung schließt die maximale Ausnutzung versiegelten Bodens mit ein, um im Quartier wiederum Freiflächen freizuspielen. Ziel ist es langfristig eine nachhaltige und flächensparende Verteilung der Nutzungen auf den Parzellen herauszuarbeiten. Auch Bestandsarchitektur soll unter diesem Motiv als Graue Energie verstanden werden, die in Entwicklungsabsichten mit einbezogen werden sollte. An den bereits benannten Knotenpunkten sind ergänzende und dienende Nutzungen wie Gastronomie, Nahversorgung und kulturelle Einrichtungen von Arbeitnehmer*innen und Anwohner*innen gewünscht.

LEITMOTIV IDENTITÄT

Die identitätsstiftenden städtebaulichen Elemente, die zukünftig das produktive Stadtquartier Steinhäuser prägen sind:

Der, die Insel umspülende Steinhäuser Ring, der dem Gebiet eine klare Adressierung ermöglicht und es mit seiner unmittelbaren Umgebung vernetzt. Der Gleisweg, als Biotopfläche und Vernetzungsraum für Soft Mobility, der die bestehenden Erschließungsstrukturen ergänzt, gleichzeitig Grünraum für Natur und Mensch schafft und die innere, informelle Parzellengrenze aufwertet. Und die Knotenpunkte, als Vernetzer der Erschließungsebenen und Nutzungen. Dort wo sich die urbane Adressseite und die Gartenseite entlang des Gleisweges treffen entstehen neue, besondere Orte, die als Vermittler beider Sphären, als identitätsstiftende Orte ausgebildet werden.

Um die architektonische wie städtebauliche Qualität der Einzelbausteine im Kontext der gesamten Gebietsentwicklung zu sichern, soll im Rahmen der Transformation verschiedene Maßnahmen zur Qualitätssicherung umgesetzt werden. Der Rahmenplan steckt die Leitmotive ab. Auf Ebene der Parzellenentwicklung können weitere im Rahmenplan beschriebene Maßnahmen und Regeln bis hin zu Wettbewerbsformaten greifen.

Maßnahmen

PROZESS

- 1 Gewerbebezietsmanagement
- 2 Kreative Zwischennutzungen
- 3 Förderung von Impulsgebern im Gebiet

GESAMTGEBIET

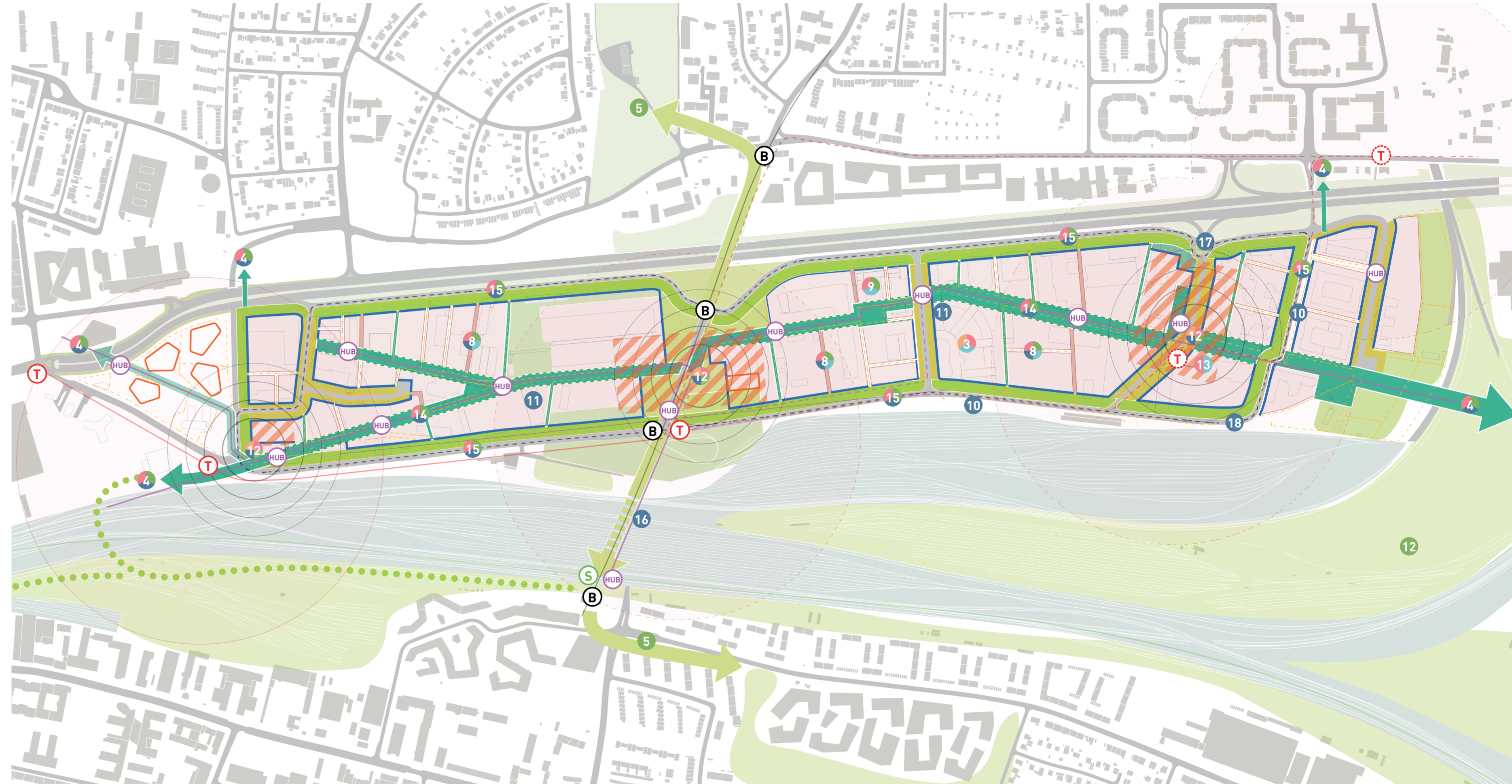
- 4 Verwebung der Insel mit der Umgebung
 - Abbau von Schwellen zur Durchwegung
 - Verknüpfung mit Grünräumen außerhalb des Gebiets
- 5 Verbindung der Parkmeile "Grünes Band Ost" durch das Gebiet
- 6 Etablierung von Vorzonen entsprechend der Straßenquerschnitte/Isometrien
 - Erhöhung des Freiraumangebots entlang der Erschließungsstraßen
 - Entseiegelung auf den Parzellen
 - Multicodierung von Frei- und Mobilitätsräumen
- 7 Schaffung eines differenzierten Höhenprofils
- 8 Parzellenübergreifender Zusammenschluss
 - gemeinschaftliches Grün statt Grundstücksgrenzen
 - interne Wegeverbindung zur Feinerschließung
 - Energie- und Infrastruktursynergien zur Erhöhung der Nachhaltigkeit
- 9 Verdichtung zu Gunsten des Freiraums auf der Parzelle
 - Um auf der Parzelle zu verdichten, muss auch Freiraum auf der Parzelle geschaffen werden
- 10 Tramerweiterung / ÖV-Spur durch das Gebiet
- 11 Einrichtung von Quartiersgaragen zur Vermeidung von flächigen Stellplätzen

EINZELBAUSTEINE

- 12 Ausbildung von Knotenpunkten an wichtigen Schnittstellen
 - öffentlicher Freiraum
 - ergänzende öffentliche Nutzungen (Kultur, Soziales, Gastro, Versorgung)
 - dauerhafte Belegung des Gebiets 24/7
- 13 Komplementierung der Hochpunktsetzung
 - Ergänzung der Hochhausabfolge aus Bogenhausener Tor und SZ-Turm an städtebaulich begründeten Stellen
- 14 Etablierung des Gleiswegs
 - Ausarbeitung einer vernetzenden Quartiersidentität
 - Gemeinschaftlicher Freiraum
 - Feinerschließung für Fuß/ Rad/ Slow Mobilty
 - Ausbildung einer flexiblen Seite zum Gleisweg
 - Vermittlung des Geländesprungs
- 15 Etablierung des Steinhausener Rings
 - Erschließungsstruktur der Parzellen
 - Trennung der schnellen und langsamen Verkehre
 - Ausbildung von Vorzonen entsprechend der Straßentypologien
- 16 Attraktivierung des Zugangs S-Bahnhof Berg am Laim
- 17 Ausbau der Anschlussstelle im Osten des Gebietes
- 18 Ringschluss bei der Zamilasträße im Osten des Gebietes

SPEILREGELN PARZELLE

- 1 Erhalt und Entwicklungsperspektiven für das A-Gewerbe durch Integration und Verdichtung.
 -
- 2 Verdichtung zu Gunsten von Entseiegelung
 -
- 3 Aktivierung parzellenübergreifender Freiräume
 -
- 4 Öffentliche Durchwegungen auf der Parzelle zur Feinerschließung des Gebietes
 -
- 5 Förderung von Multimodalität in der Mobilität von Mitarbeitenden und Waren
 -
- 6 Hochpunkte nur bei gleichzeitiger Schaffung neuer öffentlicher Freiräume auf der Parzelle
 -
- 7 Umsetzung der Qualitätskriterien gemäß der Hochhausstudie
 -
- 8 Hochpunkte nur an städtebaulich begründeten Stellen
 -
- 9 Stadtbildverträglichkeitsprüfung (SVU) für Hochhäuser obligatorisch
 -
- 10 Klimaanpassung bestehender und neuer Stadtstrukturen
 -
- 11 Klimaschutz / -neutralität in der Entwicklung des öffentlichen Raumes wie der einzelnen Parzellen
 -
- 12 Aktivierung von ungenutzten Freiraumpotentialen
 -
- 13 Förderung von Biodiversität
 -
- 14 Etablierung von Vorzonen auf den Parzellen entlang der Straßen und Beitrag zum Gleisweg
 -
- 15 Erhalt und Integration des Bestandes, Nutzung grauer Energie
 -
- 16 Kreislaufwirtschaft
 -
- 17 Qualitätssicherung
 -



MOBILITÄT & INFRASTRUKTUR

- Slowmobility Stationen
- Tram Station
- Tram Station (in Abstimmung)
- S-Bahn Station
- Bus Station
- Slowmobility Verbindung
- Tram Linie
- Tram Linie in Abstimmung
- S-Bahn Linie
- Bus Linie
- Rufbus Linie
- Einzugsgebiet Mobility Hubs
- Einzugsgebiet Tram

GRÜN- & FREIRÄUME

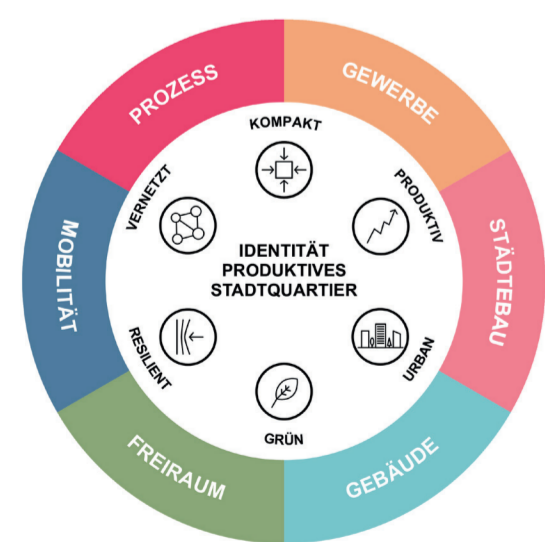
- Gleisweg
- Steinhausener Ring
- Quartiersstraße
- Hultschiner Straße

STÄDTEBAU

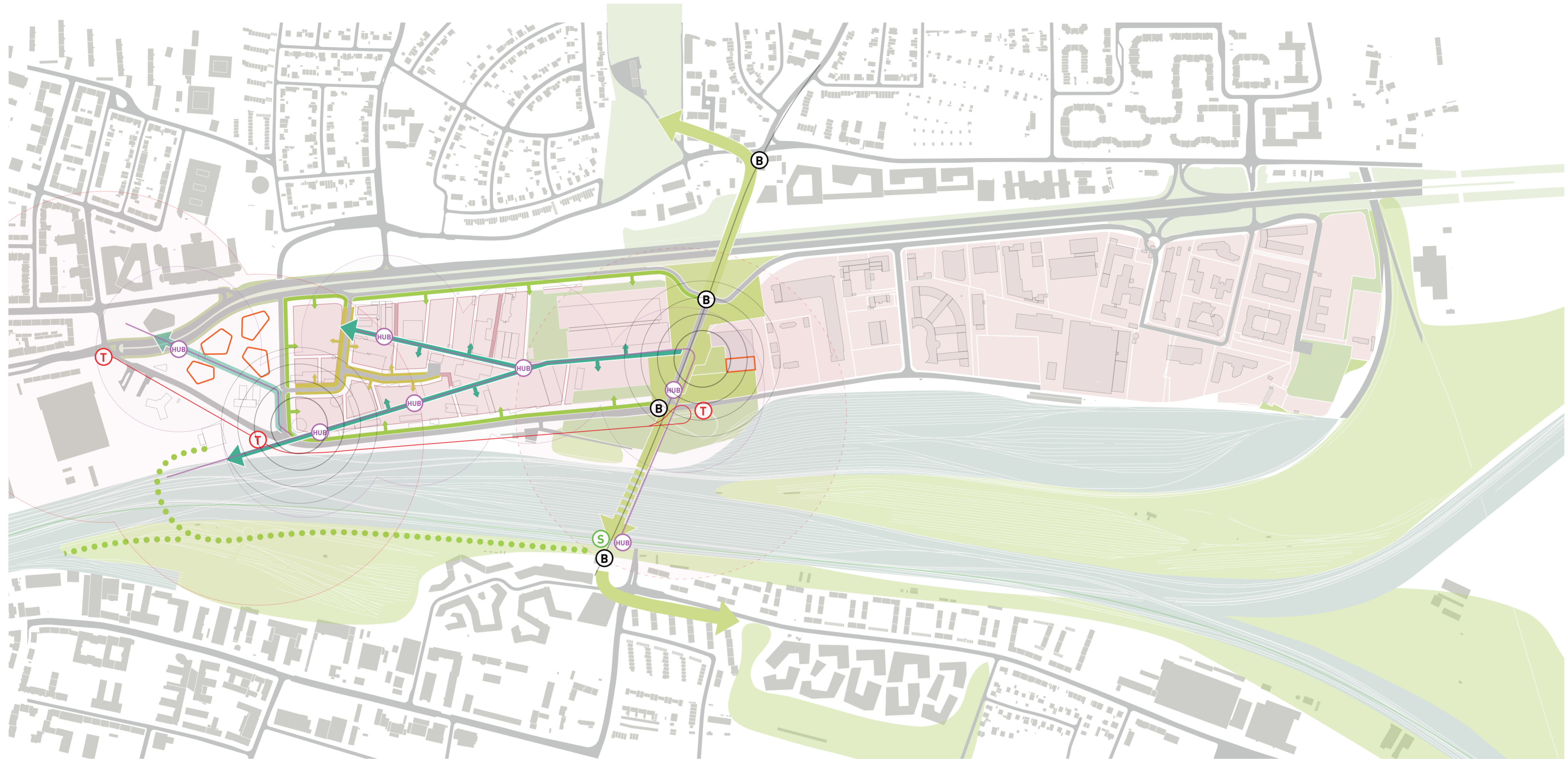
- Adresseite
- Gartenseite
- Knotenpunkte - Vermittler/Möglichkeitsraum Akzentuierung

HOCHHÄUSER






- Hochhaus Bestand
- Möglichkeitsraum Hochhäuser











Handlungsfelder des produktiven Stadtquartiers



MOBILITÄT & INFRASTRUKTUR

-  Slowmobility Stationen
-  Tram Station
-  Tram Station (in Abstimmung)
-  S-Bahn Station
-  Bus Station




-  Slowmobility Verbindung
-  Tram Linie
-  Tram Linie in Abstimmung
-  S-Bahn Linie
-  Bus Linie
-  Rufbus Linie

-  Einzugsgebiet Mobility Hubs
-  Einzugsgebiet Tram



GRÜN- & FREIRÄUME

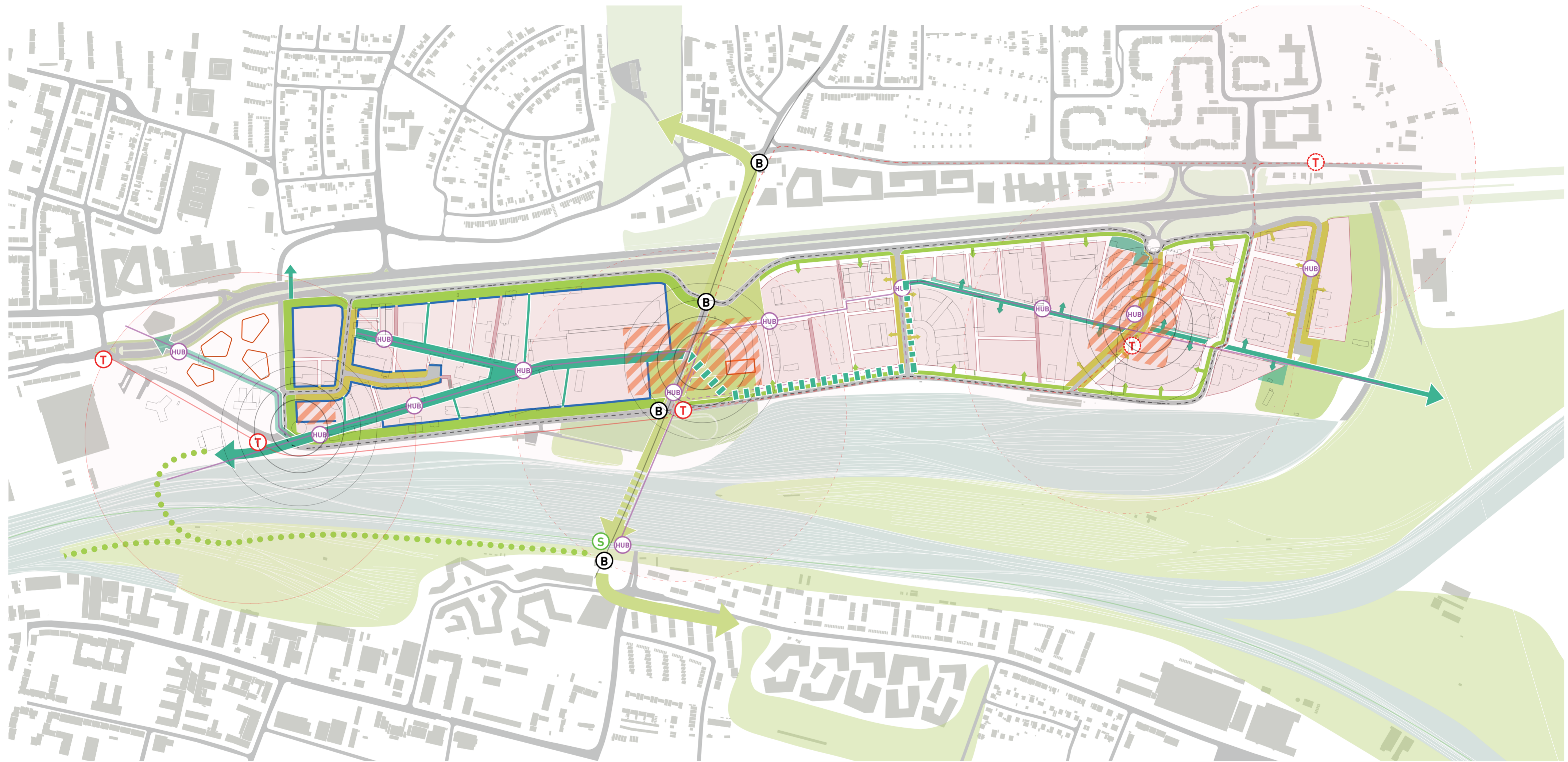
-  Gleisweg
-  Steinhausener Ring
-  Quartiersstraße
-  Hultschiner Straße

STÄDTEBAU

-  Adressseite
-  Gartenseite
-  Knotenpunkte - Vermittler/Möglichkeitsraum Akzentuierung

HOCHHÄUSER

-  Hochhaus Bestand
-  Möglichkeitsraum Hochhäuser



MOBILITÄT & INFRASTRUKTUR

- Slowmobility Stationen
- Tram Station
- Tram Station (in Abstimmung)
- S-Bahn Station
- Bus Station

- Slowmobility Verbindung
- Tram Linie
- Tram Linie in Abstimmung
- S-Bahn Linie
- Bus Linie
- Rufbus Linie

- Einzugsgebiet Mobility Hubs
- Einzugsgebiet Tram

GRÜN- & FREIRÄUME

- Gleisweg
- Steinhausener Ring
- Quartiersstraße
- Hultschiner Straße

STÄDTEBAU

- Adressseite
- Gartenseite
- Knotenpunkte - Vermittler/Möglichkeitsraum Akzentuierung

HOCHHÄUSER

- Hochhaus Bestand
- Möglichkeitsraum Hochhäuser

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