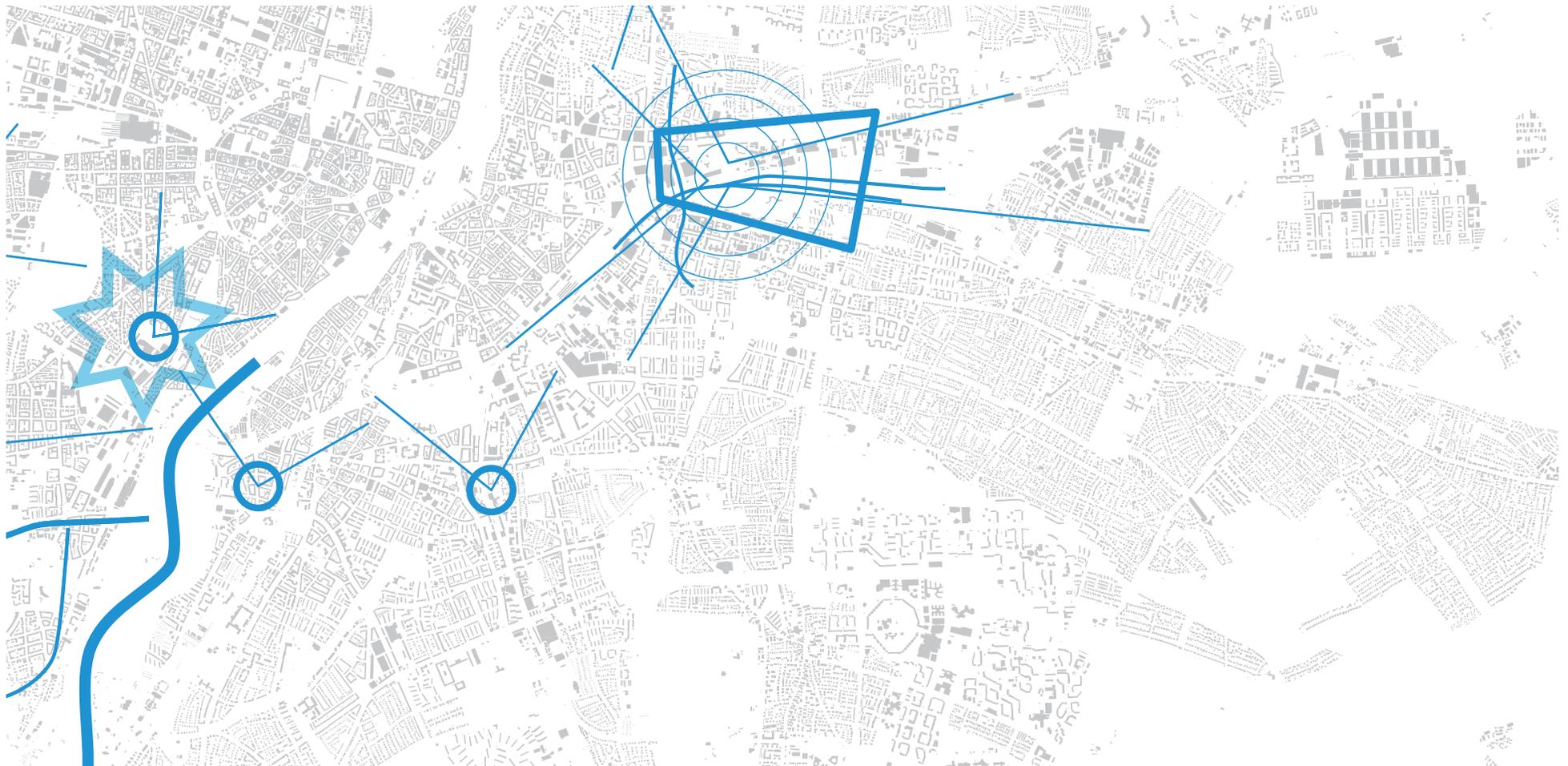


Explorative Studie zur Standortwahl von **IKEA in München**



Inhalt

Herausforderungen für großflächigen Einzelhandel in der Stadt	4
IKEA als Stadtentwickler	6
Drei exemplarische IKEA Varianten in München	10
IKEA als Magnet	10
IKEA als Mobilitätsknoten	18
IKEA als Quartier	26
IKEA in München – Zusammenfassung	34

Herausforderungen für großflächigen Einzelhandel in der Stadt

4

In der dynamisch wachsenden Stadt und Region München konkurrieren Wohnraum, Gewerbe und Einzelhandel um die Verfügbarkeit und Entwicklung knapper werdender Flächen. Jahrzehntlang wuch großflächiger Einzelhandel daher auf dezentrale Standorte im Stadtumland aus. IKEA errichtete 1974 die erste deutsche Filiale in Eching und 2003 in Brunnthal/Taufkirchen einen weiteren Standort in der Region München.

Die Erreichbarkeit ist hier stark vom individuellen PKW-Verkehr abhängig. Das macht das Angebot für eine wachsende Gruppe potenzieller **Kunden ohne eigenen PKW** zunehmend unattraktiv. Gerade auch diejenigen, die neu in die Region ziehen, orientieren sich bei der Suche nach Wohnungen an zentralen und **gut an den öffentlichen Verkehr angebundenen Standorten**. Eine Studie der TU München aus dem Jahre 2016 zu „Wohnen, Arbeiten und Mobilität“ zeigt, dass bei der Abwägung zwischen höheren Wohn- oder Mobilitätskosten die Entscheidung oft zugunsten einer Wohnung in der Landeshauptstadt München und gegen die Anschaffung eines eigenen PKWs ausfällt.

Diese Entscheidungen werden auch durch Veränderungen im Einzelhandel ermöglicht. Gerade Kunden ohne privaten PKW nutzen den **stationären Handel als Ort zur Kaufinspiration und -beratung**, tätigen den eigentlichen Kauf aber im Online-Handel. Die Erschließung dieser Gruppe potenzieller Kunden erfordert also die Suche nach neuen

Standorten und Einzelhandelskonzepten, die gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und anderen alternativen Verkehrsformen zu erreichen und eng mit neuen Lieferformen verknüpft sind.

An gut erreichbaren Standorten ist die Nachfrage nach Wohn- und Gewerberaum daher hoch. Monofunktionale Standorte sind weder stadträumlich noch gesellschaftlich opportun. Der Bau großer Gebäude in solch zentraler Lage erfordert die Neuentwicklung von **Immobilien mit hybrider, gestapelter und flexibler Nutzung**. Dabei muss traditionell großflächiger Einzelhandel wie IKEA das durch seine Größe entstehende Potenzial für die Transformation des Stadtraums nutzen, um attraktive Lagen selbst zu kreieren. Die Entwicklung eines IKEA Einrichtungshauses in der Stadt München erfordert somit die **integrierte Betrachtungsweise** einer vielfältigen Palette von Standortfaktoren mit besonderem Fokus auf

- Erreichbarkeit und Einbindung in die Stadt,
- städtebauliche Integration und Gebäudetypologie,
- Mischung mit weiteren Nutzungen,
- Um- und Nachnutzung von Bestands- und Neubauten und
- den Transformationsprozess unter Einbezug weiterer Akteure.

Die auf der nächsten Seite dargestellten Projekte verdeutlichen **das Engagement von IKEA für eine stadtverträgliche, nachhaltige Standortentwicklung**.



Abbildung 1: Ansprechende Fassadengestaltung zur Stadt

IKEA Hamburg-Altona

Das erste Einrichtungshaus in der Fußgängerzone

Im Sommer 2014 eröffnete IKEA in Hamburg-Altona das erste Einrichtungshaus in einer deutschen Fußgängerzone. Die Grundstücksfläche beträgt nur 10.000 m². Acht Etagen ist das Gebäude hoch. Auf drei Etagen befinden sich die Verkaufsflächen und in den oberen vier Etagen stehen 730 Parkplätze zur Verfügung.

Über 85% der Kunden erreichen IKEA mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Der Bahnhof Altona ist circa 400 m entfernt. Besondere Lieferkonzepte, zum Beispiel das ausleihbare Lastenfahrrad oder die Sackkarre, ermöglichen auch einen autofreien Transport der Ware zum Kunden nach Hause.

Das Restaurant hat sich zum Stadtteiltreffpunkt entwickelt. Die Ansiedlung von IKEA hat in der Umgebung für Aufwertung und weitere Investitionen gesorgt. Dank eines **Fassadenwettbewerbs** konnte das Äußere des Einrichtungshauses in die Umgebung eingefügt und somit das Gebäude an die innerstädtische Bebauung angepasst werden.



Abbildung 2: Unmittelbare Nähe zum öffentlichen Verkehr

IKEA Kopenhagen III

Revitalisierung einer Bahnflächenbrache

IKEA hat ein circa 40.500 m² großes Grundstück in der Kopenhagener Innenstadt gekauft, um dort auf einer alten Bahnfläche das nachhaltigste Einrichtungshaus Dänemarks zu entwickeln.

Die Fläche liegt innenstadtzentral, sodass vor allem Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer als Kunden angesprochen und die bereits bestehenden beiden Einrichtungshäuser in Kopenhagen entlastet werden. Einer der Hauptwege durch Kopenhagen kreuzt das Gelände und wird in den Neubau integriert. Ein begehrbarer **Dachgarten** beziehungsweise eine **öffentliche Grünanlage** sind ebenfalls geplant, um die **Klimaschutzziele** von Kopenhagen einzuhalten und um eine Verbindung zwischen den Gebäuden und den Fuß- und Radwegen zu schaffen.

In Abstimmung mit der Stadt werden 480 PKW-Stellplätze gebaut. S-Bahn- und Tram-Haltestellen befinden sich in direkter Umgebung.

Neben dem IKEA Einrichtungshaus werden auf der Fläche ein **Hotel mit 1.250 Zimmern sowie 500 Studentena-partments** geplant, die durch externe Projektpartner realisiert und betrieben werden.

Die Eröffnung ist für Sommer 2019 geplant.



Abbildung 3: Kombination mit Wohnbebauung

IKEA Nizza

Teil einer ökologischen Stadtentwicklung

Auf einem vier Hektar großen Gelände in Nizza entsteht als Teil der Stadtentwicklung im neuen Stadtteil Eco-Vallée ein neues Quartier. Es befindet sich in direkter Nachbarschaft zur Allianz Riviera. 5

Neben IKEA (32.000 m²) entstehen dort circa **290 Wohnungen, 2.000 m² Bürofläche, circa 26 weitere Einzelhandelseinheiten** und 2.000 Parkplätze als Mixed-Use-Gebäude. Die Anbindung an die städtische Tramlinie wird ausgebaut.

Projektpartner sind IKEA Frankreich, Wilmotte & Associés (Gesamtdesign) und Bouygues Immobilier (Wohnungsbau).

Um dem Anspruch des Eco-Vallée gerecht zu werden, sollen neben einer **Photovoltaikanlage** circa 30% der Dachfläche mit einem Gründach ausgestattet werden. Weitere Investitionen im Bereich **Nachhaltigkeit** sind geplant. Das gesamte Gebäude wird von BREEAM zertifiziert.

Der Baustart ist für Herbst 2016 geplant.

Die Beschreibung aller drei Projekte wurde durch die IKEA Verwaltungs-GmbH zur Verfügung gestellt.

IKEA als Stadtentwickler

Methodisches Vorgehen

6 IKEA sieht seine Zukunft als Unternehmen in Städten wie München. Mit der vorliegenden Studie zeigt das Einzelhandelsunternehmen IKEA in der bayerischen Landeshauptstadt daher neue Wege auf. Bereits vor einem konkreten grundstücksbezogenen Planungsverfahren nimmt IKEA die **Perspektive eines Stadtentwicklers** ein, der pro-aktiv eine prozessorientierte, integrierte Entwicklung von Gewerbe, Stadt und Mobilität verfolgt. IKEA hat mit der TU München und dem Planungsbüro Studio | Stadt | Region lokale Experten für die Durchführung einer Studie über **stadtverträgliche Standortentwicklung** beauftragt. Die Studie bietet sowohl einen gesamtstädtischen Blick auf potenzielle Entwicklungsräume als auch drei standortspezifische Fallstudien, die in ihrer Nutzungsmischung und prozeduralen Entwicklung exemplarisch und somit methodisch übertragbar zu verstehen sind.

Die Studie beginnt mit einer systematischen Suche nach potenziellen Investitionsräumen für die Entwicklung eines IKEA Einrichtungshauses auf dem Stadtgebiet Münchens. **Potenzialräume sind jene Gebiete, in denen die öffentliche Erreichbarkeit hoch ist und deren Entwicklungsdynamiken eine Veränderung der Stadtstruktur zulassen.** Somit unterscheidet sich die Studie stark von etablierten Standortuntersuchungen, die PKW-Erreichbarkeit und Kundeneinzugsgebiete betrachten. IKEA gewinnt durch einen Standort im zentralen Stadtgebiet neue Kunden mit anderen Ansprüchen an Nahmobilität und städtischen Raum. Das erfordert ein Verweben

von großflächigem Einzelhandel und weiteren für die Stadt bedeutsamen Funktionen. Im Vordergrund steht also die Suche nach einem Standort, an dem IKEA einen positiven Beitrag zur Weiterentwicklung der Stadt leisten kann. Von einer solchen Transformation der Stadt können zukünftig sowohl Stadtgesellschaft als auch IKEA in gleichem Maße profitieren.

Öffentliche Erreichbarkeit

Die Analyse der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beruht auf öffentlich verfügbaren Bevölkerungsdaten auf Ebene der Stadtquartiersviertel (Stand: November 2015) und über bahn.de abrufbare Fahrplandaten zu Bus- und Schienenverkehr (abgerufen am 19. Januar 2016). Beide Datensätze wurden zusätzlich auf das Jahr 2030 prognostiziert. ÖPNV-Projekte wie die Tram-Westtangente und die zweite S-Bahn-Stammstrecke sind somit abgebildet.

Auf dieser Grundlage werden zwei Indikatoren ermittelt: (Gravitations-)Erreichbarkeit und („In-Betweenness-“)Zentralität. Je höher der Erreichbarkeitswert ist, desto kürzer ist die durchschnittliche Anreisezeit mit dem ÖPNV. Je höher der Zentralitätswert ist, desto mehr Münchnerinnen und Münchner tangieren den Standort auf anderen, täglich zurückgelegten Strecken. Sprechen wir von nachhaltiger Stadtentwicklung, dann zeichnen sich Standorte für öffentliche Nutzungen und Einzelhandel in der Stadt dadurch aus, dass man möglichst wenig Fahrzeit und Distanz aufbringen muss, weil man an diesen Standorten andere

Bedürfnisse ebenso auf **kurzen Wegen** kombiniert befriedigen kann. Zentralität fördert letztlich die gewollte, aber auch die zufällige Begegnung von Menschen und ist somit auch Schlüssel zur Belebung des öffentlichen Raums. Sehr gute öffentliche Erreichbarkeit ist heute vor allem auf die inneren Stadtquartiere beschränkt, in denen sich mehrere **schienengebundene Verkehrslinien** kreuzen (siehe Abbildung 8a). Entlang der Außenachsen dieser Linien fällt die Erreichbarkeit schnell ab. Zentralität ist bislang stark entlang der S-Bahn-Stammstrecke gebündelt. Durch diverse Ausbauprojekte des öffentlichen Verkehrsnetzes – insbesondere jene, die tangential zum Stadtzentrum oder mit weniger Zwischenhalten durchs Zentrum verlaufen – entstehen aber neue Standorte hoher Zentralität und Erreichbarkeit am administrativen Rand der Landeshauptstadt. Bereits heute lässt sich beobachten, dass sich durch die Verknüpfung von U- und S-Bahn in Moosach und Feldmoching derartige polyzentrische Verkehrsstrukturen herausbilden.

Einige Standorte in München zeigen daher jetzt schon das **Potenzial für neue zentrale Knoten** auf. Diese Vorteile ergeben sich auf der Grundlage heute geplanter ÖPNV-Verbindungen, insbesondere in Laim und Pasing, in Moosach und entlang des DB-Nordrings, am östlichen Ende der Stammstrecke zwischen Ostbahnhof und Berg am Laim und nördlich sowie südlich einer neuen U-Bahn-Spange durchs Zentrum. Die Erreichbarkeit verbessert sich in großem Maße entlang der Linien, die durch diese Knoten verlaufen (siehe Abbildung 8b).

Ein attraktives Mobilitätsangebot, dessen Rückgrat der öffentliche Verkehr ist, bedarf auch einer sinnvollen **Vernetzung mit anderen Formen der Nahmobilität**. Daher engen die Geschäftsgebiete der Bike- und Car-Sharing-Anbieter den Raum potenzieller Standorte weiter ein (siehe Abbildung 8c).

Planungsdaten

Trotz guter Erreichbarkeit sind nicht alle identifizierten Orte in gleichem Maße für die gezielte Transformation der Stadt geeignet. IKEA kann insbesondere dort sein Potenzial als **Katalysator für die Stadtentwicklung** entfalten, wo Nutzungsänderungen und eine Anpassung der Stadtstruktur ohnehin anstehen oder bereits im Gange sind. Daher werden die Erreichbarkeitswerte von einer Abschätzung der räumlichen Veränderungspotenziale überlagert. Dabei fließen aktuelle Bebauungspläne in Aufstellung und Realisierung, die Handlungsräume des Münchner Stadtentwicklungskonzepts „Perspektive München“ und gewerbliche Standorte im Strukturwandel in die Kalkulation ein (siehe Abbildung 8d).

Neben zahlreichen kleineren Flächen im Stadtgebiet, treten insbesondere die **Entwicklungsgebiete im Norden und im Süden** zu Tage. Hier befinden sich große, heute noch gewerblich genutzte oder brachliegende Gebiete, in denen die Stadt in den nächsten Jahrzehnten Büro- und Wohnnutzungen vorsieht. Entlang der zentralen Eisenbahnstammstrecke ergeben sich nur noch vereinzelt Entwicklungsflächen, sie sind mit dem Entwicklungskonzept

„Zentrale Bahnflächen“ bereits weitestgehend überplant. Das Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München gibt Aufschluss über die planerischen Vorstellungen zu einigen potenziellen Gebieten. Die Stadtverwaltung sieht demnach aktuell keine zentralörtlichen Funktionen entlang des DB-Nordrings vor. Dementgegen soll das Entwicklungsgebiet im südlichen Obersendling ein Quartierszentrum werden (siehe Abbildung 8e). Zentren bilden sich durch ein funktionierendes Zusammenspiel unterschiedlicher Ausstattungsmerkmale heraus. Öffentliche Räume spielen dabei eine dominante Rolle. Die 1991 veröffentlichte Platzstudie der Landeshauptstadt München gruppiert vorhandene Plätze aufgrund von Zustand und Bedeutung in drei Dringlichkeitsstufen für eine Neugestaltung. Vielerorts hat sich in den letzten Jahren nichts getan, sodass die Aussagen der Platzstudie in vielen Fällen heute noch zutreffen. Die **Umgestaltung des öffentlichen Raums** kann von hochbaulichen Maßnahmen auf angrenzenden Grundstücken, insbesondere von urbanen Einzelhandelsangeboten, profitieren (siehe Abbildung 8f).

Potenzialräume und Handlungsstrategie

Aus der Überlagerung von Erreichbarkeitsanalyse und Planungsdaten lassen sich eine Reihe von Potenzialräumen zu identifizieren (siehe Abbildung 8g). Die erste Kategorie potentieller Suchstandorte bilden Einzelstandorte am Innenstadtrand. Hier gibt es diverse Plätze, die aufgrund ihrer **Nähe zur Innenstadt** und einer guten Verkehrsvernetzung mit **Fahrrad und ÖPNV** durch gezielte Entwick-

lung wichtige Ankerfunktionen übernehmen können. Zwei weitere Potenzialräume sind entlang der S-Bahn-Stammstrecke zu finden. Hier gibt es trotz jahrzehntelanger Entwicklung noch immer Flächenpotenziale, die von einer **hervorragenden öffentlichen Erreichbarkeit** auch vom Münchner Umland profitieren. Durch die Tram-Westtangente und die Tram-Verlängerung Steinhäuser wird die Vernetzung mit dem städtischen ÖPNV deutlich verbessert. Diese Standorte liegen also an der verkehrlichen Schnittstelle von Stadt und Region. Neben diesen bereits heute hervorragend geeigneten Standorten bietet sich eine dritte Kategorie von Räumen, in denen IKEA selbst **kritische Masse für Urbanität** generieren kann. Diese sogenannten Pilotquartiere finden wir im Norden und Süden der Stadt.

Auf Seite 8 finden Sie eine nähere Beschreibung möglicher Handlungsstrategien. Je Potenzialraumkategorie untersucht die Studie im Weiteren einen exemplarischen Standort. Als **Attraktor entlang der Bahnachse** findet man **die Paketposthalle** am Hirschgarten (siehe Seiten 10–17), als **Pilotquartier** das **Zentrum rund um den Ratzingerplatz** in Obersendling (siehe Seiten 18–25) und als **Anker zur Innenstadt** die **Umgestaltung des Arbeitsamtes** am Kapuzinerplatz (siehe Seiten 26–33). Aufgrund der integrierten Betrachtungsweise dieser Studie sind bei einer Umsetzung hier vorgestellter potenzieller oder vergleichbarer Projekte detailliertere Planungen im Bereich Architektur, Städtebau und Mobilität notwendig.

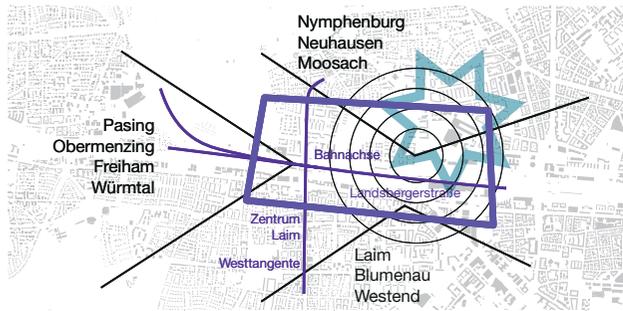


Abbildung 5: Handlungsstrategie an der Bahnachse in Laim

Attraktor entlang der Bahnachse

8 Entlang der Bahnachse finden wir Standorte, die aufgrund der städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsvernetzung Kunden aus der Stadt sowie dem Umland anziehen. Die S-Bahn bietet ein dichtes Angebot, das durch den Bau der zweiten Stammstrecke zuverlässiger und schneller wird. Die Stadt bindet zudem die Standorte besser in das örtliche Straßenbahnnetz ein. Vernachlässigt sind bislang der Fuß- und Radverkehr. Bei geschickter Vernetzung mit dem ÖPNV bestehen hier aber große Potenziale.

Die zentralen Bahnflächen bieten zudem eine prominente Sichtbarkeit bei Einfahrt mit der Bahn in die Stadt. Das gilt es architektonisch zu nutzen. Trotz jahrzehntelanger Entwicklung sind die anliegenden Stadtquartiere noch immer sehr heterogen und zum Teil isoliert von Nachbarquartieren. Es fehlt zwar nicht an lokaler Versorgung, aber an attraktiven Alleinstellungsmerkmalen. IKEA kann hier sowohl als lokaler als auch als regionaler Anziehungspunkt zu einer erheblichen Aufwertung beitragen. Somit erfahren die mit mittlerer Dichte geplanten und bereits realisierten Quartiere entlang der zentralen Bahnflächen einen angemessenen Bedeutungsgewinn für alle, die in München wohnen und arbeiten.

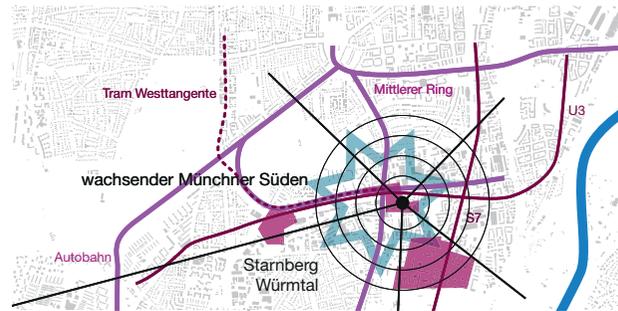


Abbildung 6: Handlungsstrategie im Pilotquartier Obersendling

Neues Image im Pilotquartier

Der Westen und der Osten der Landeshauptstadt München sind aufgrund der zentralen Eisenbahnachse sowohl mental als auch funktional eng in die Region München eingebunden. Münchens Norden und Süden schienen hingegen lange von der Stadtentwicklung vernachlässigt. Durch einen starken gewerblichen Strukturwandel und die Aufgabe von Bundeswehrealen befinden sich hier aber große Entwicklungspotenziale. Das will die Stadt nutzen und neue attraktive Quartiere zum Arbeiten und Wohnen entwickeln. Dafür plant die Stadt München den Bau der Tram-Westtangente nach Obersendling und die Reaktivierung des DB-Nordrings als S-Bahn-Schleife. Einzelhandel und Gewerbe profitieren bislang von einer autogerechten Bauweise der Quartiere. Bisher spielt das Fahrrad hier eine untergeordnete Rolle.

IKEA kann hier als entscheidender Mitentwickler das Image dieser neuen Quartiere prägen. Es gilt, den Mobilitätswandel weg vom PKW hin zum öffentlichen Verkehr und die Schaffung eines neuen urbanen Quartierszentrums mitzugestalten. Langfristig besitzen der Münchner Norden und Süden ähnliche Potenziale wie die zentrale Bahnachse, regionale und lokale Kunden gleichermaßen anzuziehen. Sowohl die nördliche Entwicklungsachse zum Flughafen als auch das traditionell beliebte südliche Alpenvorland haben große Bedeutung für die Landeshauptstadt. Bei einer intensiveren Entwicklung dieser Potenziale profitieren IKEA und die Stadt München gleichermaßen von Veränderungen.



Abbildung 7: Handlungsstrategie am Kapuzinerplatz

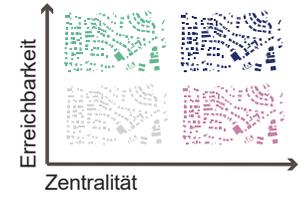
Anker zur Innenstadt

Die Anker zur Innenstadt sind Platz- und Knotenräume in ihrem direkten Umfeld. Alle vorgeschlagenen Orte sind nicht nur durch den öffentlichen Verkehr mit dem Zentrum verknüpft, sondern auch tangential mit weiteren Stadtquartieren. Aufgrund der geringeren Distanzen nutzen viele Münchnerinnen und Münchner hier intensiv das Fahrrad. Durch die Leihradsysteme von der Münchner Verkehrsgesellschaft und der Deutschen Bahn sowie die Car-Sharing-Systeme DriveNow und Car2Go ist der anlassbezogene Umstieg auf andere Verkehrsmittel problemlos möglich.

Diese Standorte befinden sich innerhalb des mittleren Rings. Münchens Stadtautobahn stellt eine gedankliche Barriere mit funktionalen Auswirkungen zwischen innerer und äußerer Stadt dar. Innerhalb ist die allgemeine Dichte an Einzelhandel und Arbeitsplätzen deutlich höher und die Stadtquartiere sind durch Fußgänger und Radfahrer belebter als außerhalb. Die ausgewählten Plätze zeigen aber Defizite in Bezug auf ihre städtebaulichen Qualitäten und benötigen dringend einen Impuls für räumliche Veränderungen. Besondere Bedeutung kommt hier der Umgestaltung von Straßen und Plätzen, der aktiven Nutzung des Erdgeschosses, der Gestaltung der Stadtfassade und der kompakten baulichen Lösung zu.

Im Gegenzug sprechen diese Standorte in besonderer Weise ein urbanes Klientel an. Die Innenstadt kann hier weiterentwickelt werden.

Abbildung 8a:
Erreichbarkeit mit dem
öffentlichen Verkehr 2030



 Schienengebundene
öffentliche Verkehrsachsen
mit Haltestellen und 600 m
Einzugsradius

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Fahrplandaten der Deutschen Bahn 2016
Demographische Daten der LH München 2015

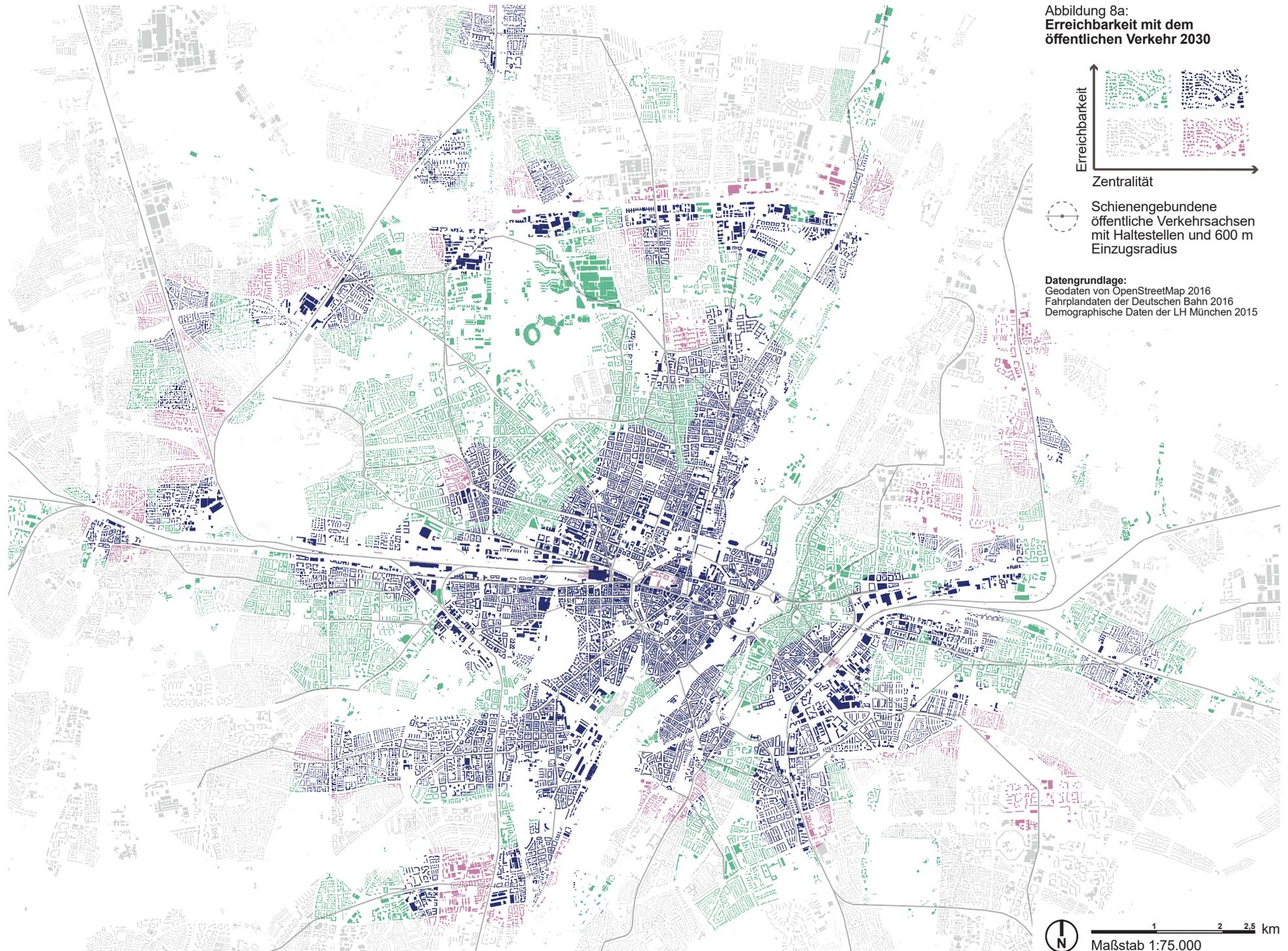
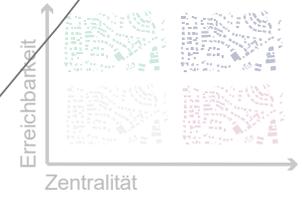


Abbildung 8a:
Erreichbarkeit mit dem
öffentlichen Verkehr 2030



Schienegebundene
öffentliche Verkehrsachsen
mit Haltestellen und 600 m
Einzugsradius

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Fahrplandaten der Deutschen Bahn 2016
Demographische Daten der LH München 2015

Abbildung 8b:
Schienegebundene Verkehrs-
linien in Diskussion oder Planung

— Neue Verkehrslinien
— Bestehende Verkehrslinien

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

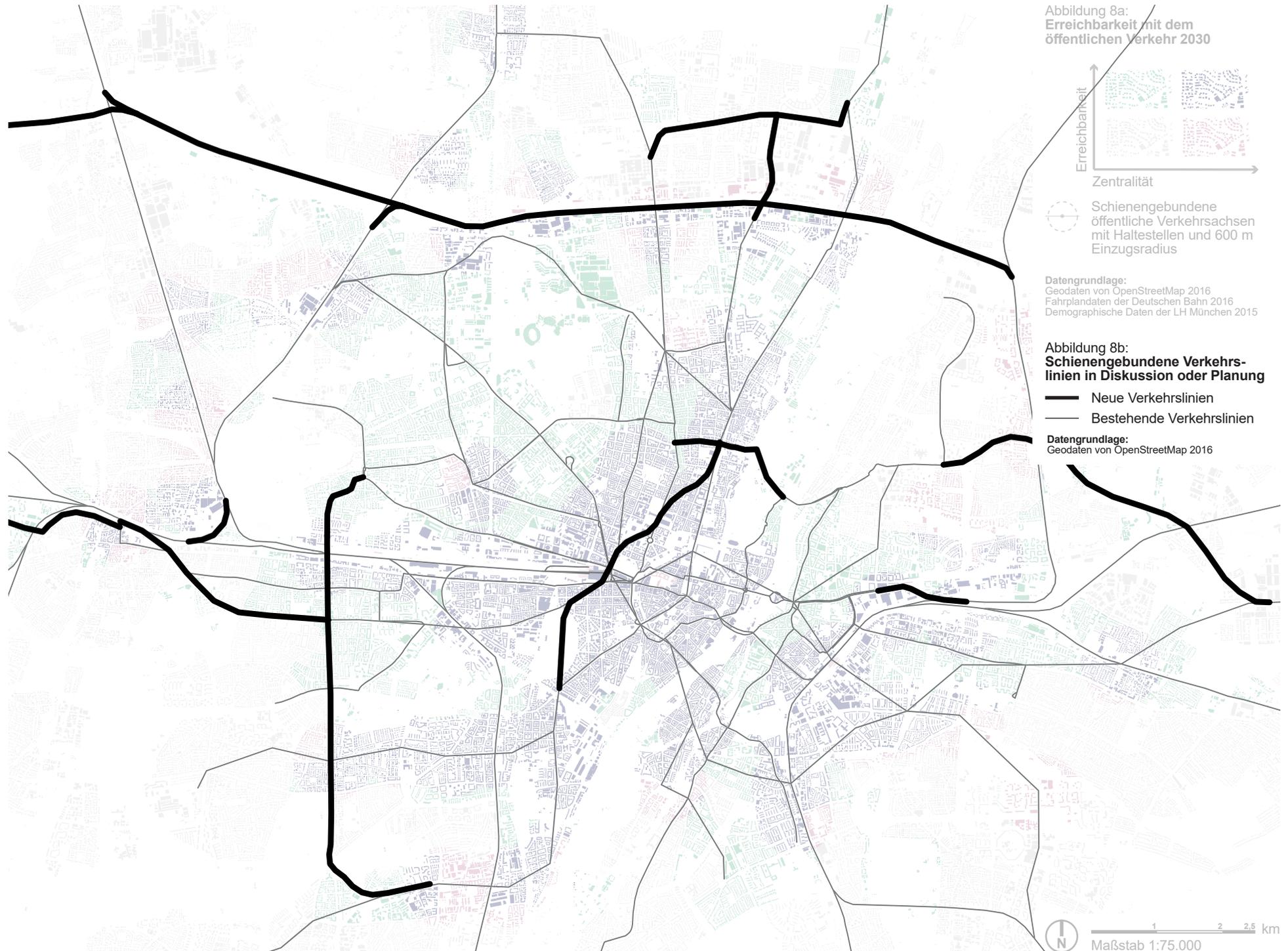


Abbildung 8a:
Erreichbarkeit mit dem
öffentlichen Verkehr 2030



Schienegebundene
öffentliche Verkehrsachsen
mit Haltestellen und 600 m
Einzugsradius

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Fahrplandaten der Deutschen Bahn 2016
Demographische Daten der LH München 2015

Abbildung 8b:
Schienegebundene Verkehrs-
linien in Diskussion oder Planung

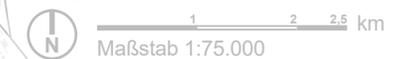
— Neue Verkehrslinien
— Bestehende Verkehrslinien

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 8c:
Geschäftsgebiete der größten
Car-/Bike-Sharing-Anbieter

■ Car-Sharing-Anbieter
DriveNow und Car2Go
■ Bike-Sharing-Anbieter
MVG-Rad und Call-a-Bike

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Geschäftsgebiete aus MVG More App 2016



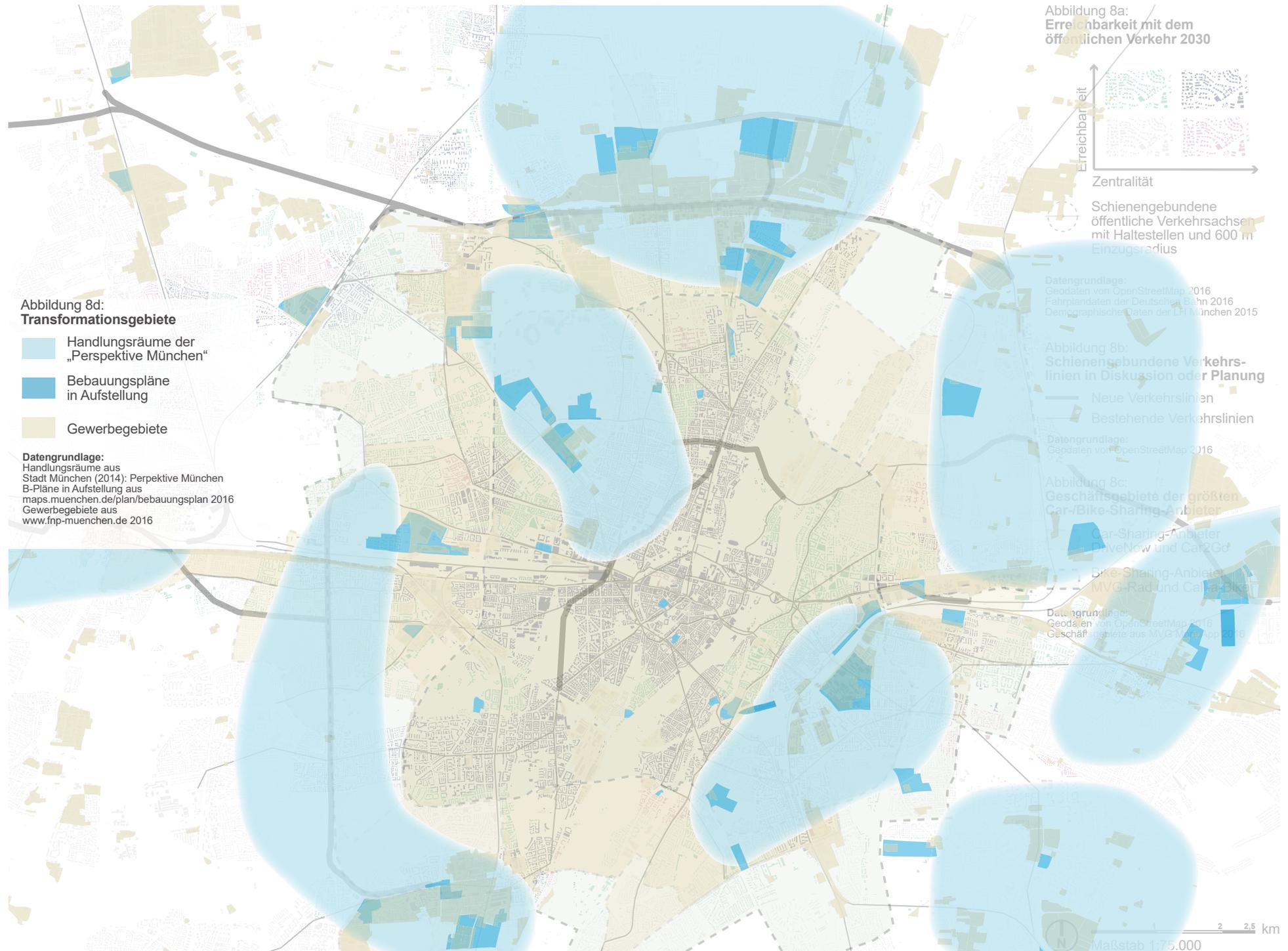


Abbildung 8a:
Erreichbarkeit mit dem
öffentlichen Verkehr 2030



Schienengebundene
öffentliche Verkehrsachsen
mit Haltestellen und 600 m
Einzugsradius

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Fahrplandaten der Deutschen Bahn 2016
Demographische Daten der LM München 2015

Abbildung 8b:
Schienengebundene Verkehrs-
linien in Diskussion oder Planung

— Neue Verkehrslinien
- - - Bestehende Verkehrslinien

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 8c:
Geschäftsgebiete der größten
Car-/Bike-Sharing-Anbieter

Car-Sharing-Anbieter
DriveNow und Car2Go
Bike-Sharing-Anbieter
MVG-Rad und Calja-Bike

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Geschäftsgebiete aus MVG Move App 2016

Abbildung 8d:
Transformationsgebiete

- Handlungsräume der „Perspektive München“
- Bebauungspläne in Aufstellung
- Gewerbegebiete

Datengrundlage:
Handlungsräume aus
Stadt München (2014): Perspektive München
B-Pläne in Aufstellung aus
maps.muenchen.de/plan/bebauungsplan 2016
Gewerbegebiete aus
www.fnp-muenchen.de 2016

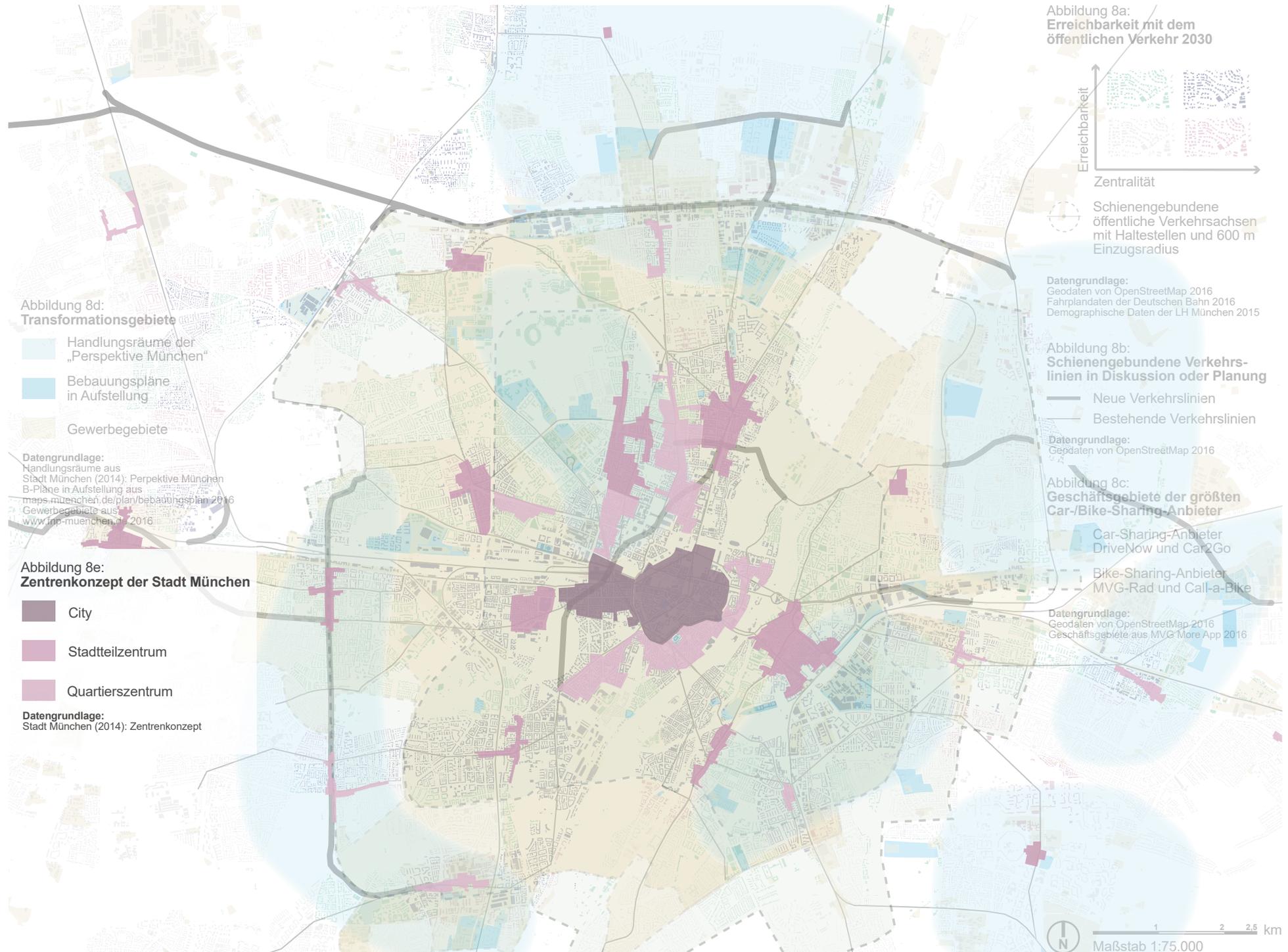


Abbildung 8d:
Transformationsgebiete

- Handlungsräume der „Perspektive München“
- Bebauungspläne in Aufstellung
- Gewerbegebiete

Datengrundlage:
Handlungsräume aus Stadt München (2014): Perspektive München
B-Pläne in Aufstellung aus maps.muenchen.de/plan/bebauungsplan 2016
Gewerbegebiete aus www.inp-muenchen.de 2016

Abbildung 8e:
Zentrenkonzept der Stadt München

- City
- Stadtteilzentrum
- Quartierszentrum

Datengrundlage:
Stadt München (2014): Zentrenkonzept

Abbildung 8a:
Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr 2030



Schienegebundene öffentliche Verkehrsachsen mit Haltestellen und 600 m Einzugsradius

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Fahrplandaten der Deutschen Bahn 2016
Demographische Daten der LH München 2015

Abbildung 8b:
Schienegebundene Verkehrslinien in Diskussion oder Planung

- Neue Verkehrslinien
- Bestehende Verkehrslinien

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 8c:
Geschäftsgebiete der größten Car-/Bike-Sharing-Anbieter

- Car-Sharing-Anbieter DriveNow und Car2Go
- Bike-Sharing-Anbieter MVG-Rad und Call-a-Bike

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Geschäftsgebiete aus MVG More App 2016

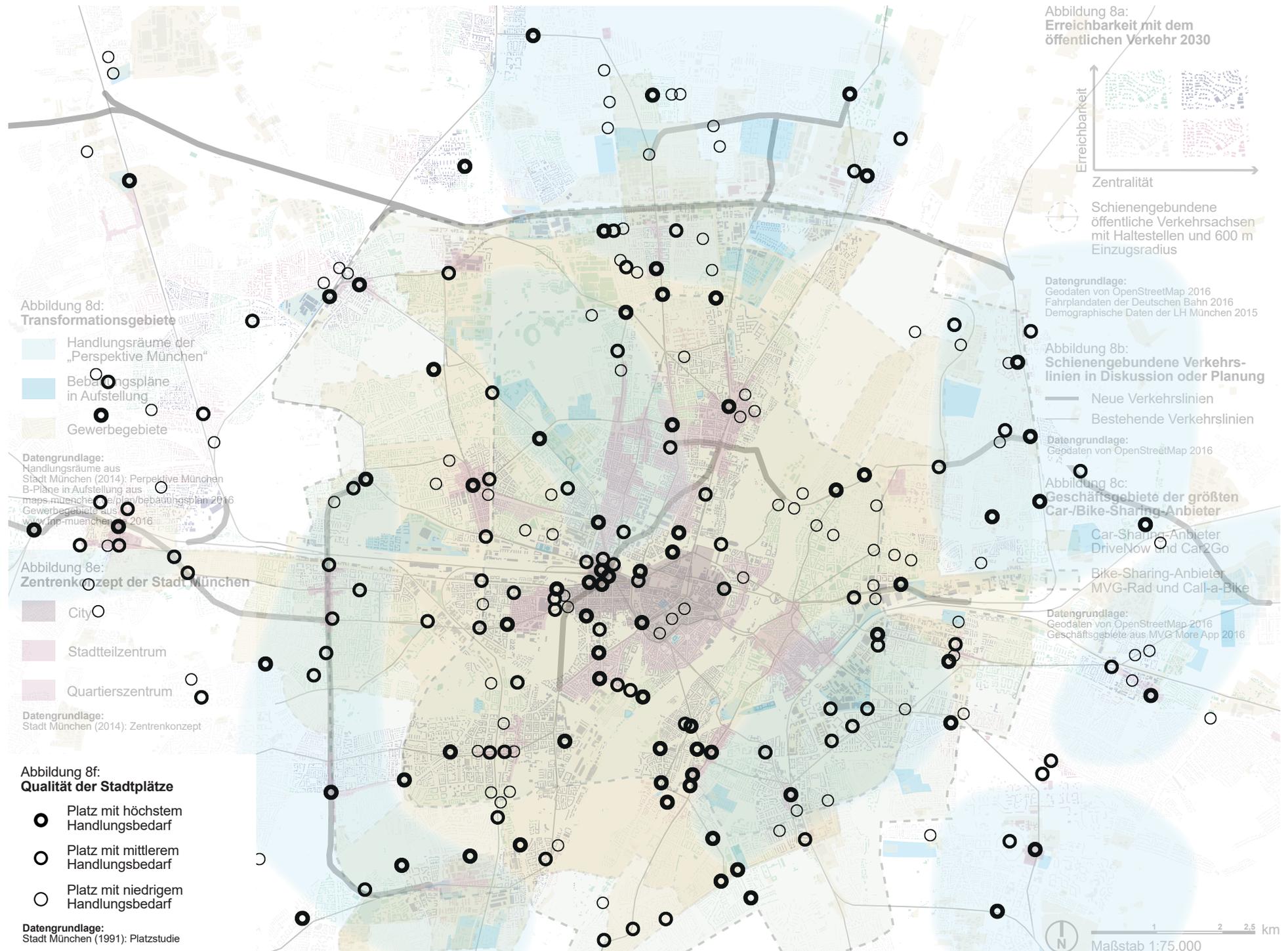


Abbildung 8a:
Erreichbarkeit mit dem
öffentlichen Verkehr 2030



Schienegebundene
öffentliche Verkehrsachsen
mit Haltestellen und 600 m
Einzugsradius

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Fahrplandaten der Deutschen Bahn 2016
Demographische Daten der LH München 2015

Abbildung 8b:
Schienegebundene Verkehrs-
linien in Diskussion oder Planung

— Neue Verkehrslinien
— Bestehende Verkehrslinien

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 8c:
Geschäftsgebiete der größten
Car-/Bike-Sharing-Anbieter

— Car-Sharing-Anbieter
DriveNow und Car2Go
— Bike-Sharing-Anbieter
MVG-Rad und Call-a-Bike

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Geschäftsgebiete aus MVG More App 2016

Abbildung 8d:
Transformationsgebiete

■ Handlungsräume der
„Perspektive München“
■ Bebauungspläne
in Aufstellung
■ Gewerbegebiete

Datengrundlage:
Handlungsräume aus
Stadt München (2014): Perspektive München
B-Pläne in Aufstellung aus
maps.muenchen.de/plan/bebauungsplan 2016
Gewerbegebiete aus
www.tnp-muenchen.de

Abbildung 8e:
Zentrenkonzept der Stadt München

○ City
○ Stadtteilzentrum
○ Quartierszentrum

Datengrundlage:
Stadt München (2014): Zentrenkonzept

Abbildung 8f:
Qualität der Stadtplätze

● Platz mit höchstem
Handlungsbedarf
○ Platz mit mittlerem
Handlungsbedarf
○ Platz mit niedrigem
Handlungsbedarf

Datengrundlage:
Stadt München (1991): Platzstudie



Abbildung 8a:
Erreichbarkeit mit dem
öffentlichen Verkehr 2030



Schienegebundene
öffentliche Verkehrsachsen
mit Haltestellen und 600 m
Einzugsradius

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Fahrplandaten der Deutschen Bahn 2016
Demographische Daten der LH München 2015

Abbildung 8b:
Schienegebundene Verkehrs-
linien in Diskussion oder Planung

— Neue Verkehrslinien
— Bestehende Verkehrslinien

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 8c:
Geschäftsgebiete der größten
Car-/Bike-Sharing-Anbieter

Car-Sharing-Anbieter
DriveNow und Car2Go
Bike-Sharing-Anbieter
MVG-Rad und Call-a-Bike

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016
Straßenschnittgebiete aus MVG More App 2016

Abbildung 8g:
Szenarien für Potenzialräume

Anker zur Innenstadt
Attraktor entlang Bahnachse
Neues Image im Pilotquartier
Engagiert im Quartier

Strategie IKEA



Abbildung 8d:
Transformationsgebiete

Handlungsräume der
„Perspektive München“
Bebauungspläne
in Aufstellung
Gewerbegebiete

Datengrundlage:
Handlungsräume aus
Stadt München (2014): Perspektive München
B-Pläne in Aufstellung aus
maps.muenchen.de/plan/bebauungsplan-2016
Gewerbegebiete aus
www.inp-muenchen.de/2016

Abbildung 8e:
Zentrenkonzept der Stadt München

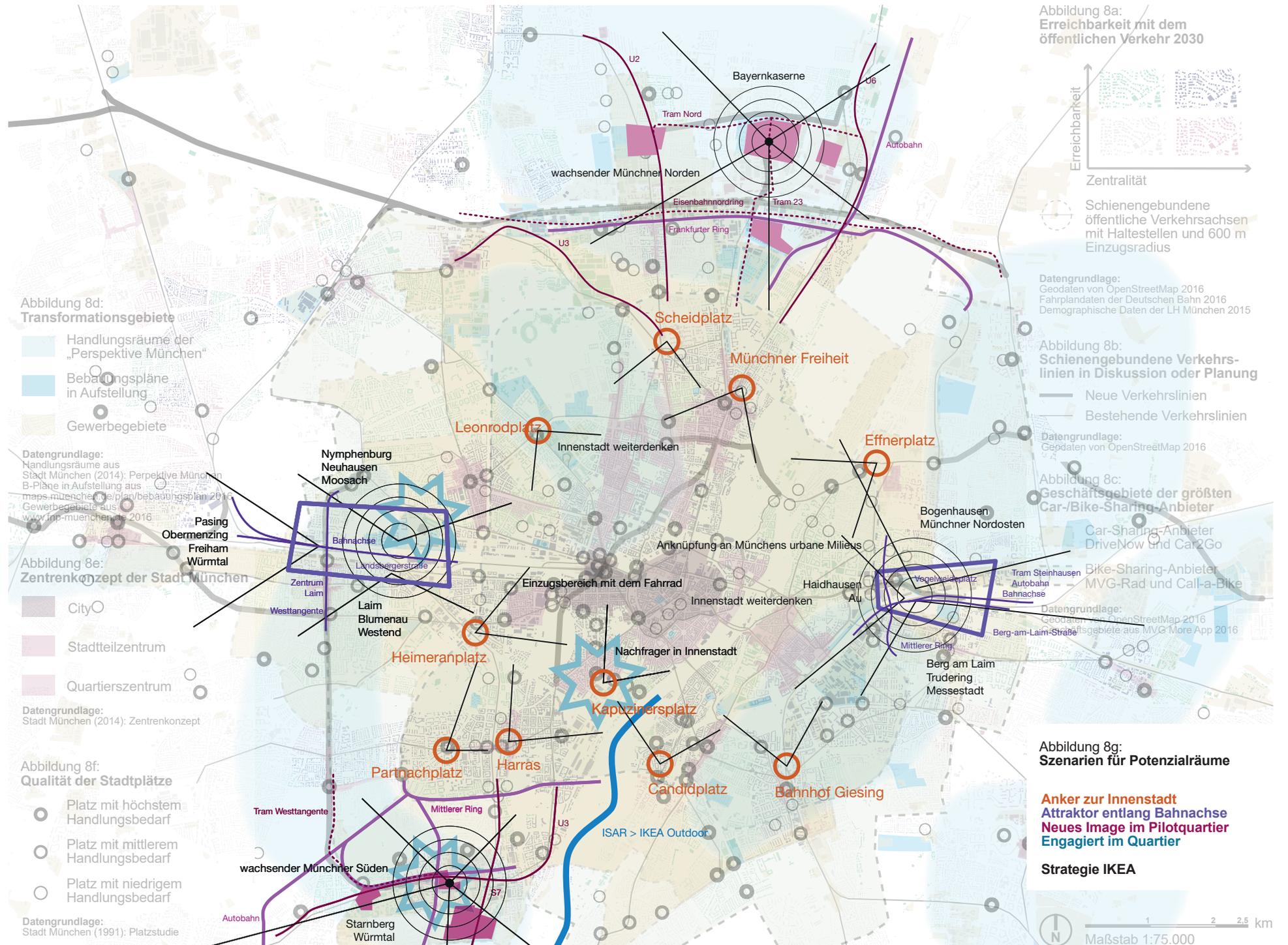
City
Stadtteilzentrum
Quartierszentrum

Datengrundlage:
Stadt München (2014): Zentrenkonzept

Abbildung 8f:
Qualität der Stadtplätze

Platz mit höchstem
Handlungsbedarf
Platz mit mittlerem
Handlungsbedarf
Platz mit niedrigem
Handlungsbedarf

Datengrundlage:
Stadt München (1991): Platzstudie



IKEA als Magnet

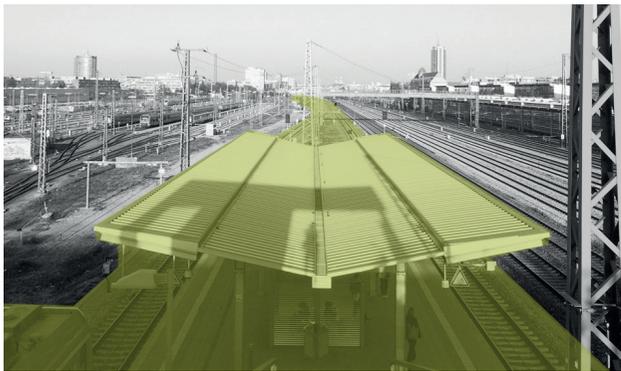
Attraktor entlang der Bahnachse

Paketposthalle, München-Hirschgarten

Abbildung 9:
Dokumentation der
städtebaulichen Situation

10

Unmittelbare Vernetzung durch S-Bahn-Stammstrecke



Städtebauliches Entrée zum Quartier am Hirschgarten



Paketposthalle eingebettet in einen grünen Freiraum



Gleisfeld als Freiraum mit Stadtsilhouette



Zukünftig eingeschränkte Sichtbarkeit der Paketposthalle



Bislang unzugängliches Grundstück



Herausforderungen und Chancen

Die Paketposthalle ist von der Deutschen Bundespost als Güterbahnhofshalle von 1965 bis 1969 errichtet worden. Ende der 1990er Jahre gab die Post den Transport per Bahn auf und ließ ein Briefzentrum unter der freitragenden Dachkonstruktion errichten. Durch die Entwicklung der Areale entlang der zentralen Bahnflächen befindet sich der Gewerbebau nun in isolierter Lage inmitten von Wohnquartieren. Die mangelnde Durchquerbarkeit des Grundstücks teilt aktuell die Nachbarschaften. Eine neue öffentliche Nutzung unterhalb des Hallendachs ist deshalb angedacht.

Das Grundstück der Paketposthalle liegt fünf Gehminuten vom S-Bahn-Halt Hirschgarten entfernt (siehe Abbildung 14c). Gemeinsam mit zwei direkt am Grundstück haltenden Tramlinien ist die öffentliche Vernetzung in Ost-West-Richtung für eine stadtweit und regional bedeutsame Nutzung gegeben. Lokal ist die Vernetzung in Nord-Süd-Richtung schlechter. Der Gleiskörper der S-Bahn-Stammstrecke zerschneidet die Stadt erheblich. Über die Friedenheimer Brücke verkehrt lediglich eine Buslinie. Analog hierzu ist die fußläufige Anbindung und die Erschließung mit dem Fahrrad zu beurteilen – gut parallel, aber schlechter orthogonal zur Bahnachse. Die Erschließung für den Individualverkehr ist aktuell für die Postlogistik ausreichend. Der Standort profitiert von der Nähe zum Mittleren Ring. Durch das Heranrücken von Wohnbebauung ist eine Verkehrsreduzierung aber wünschenswert.

Die umliegenden, neu entwickelten Quartiere entlang der zentralen Bahnachse werden vorwiegend für Wohnungen genutzt. Westlich der Friedenheimer Brücke und östlich der Donnersbergerbrücke befinden sich zwei Quartierszentren (siehe Abbildung 14b). Aus dem lokalen Bedarf des Quartiers heraus lässt sich die Halle nicht entwickeln. Dafür sind die Dimensionen der Halle zu groß und der Quartiersbedarf zu klein. Die Paketposthalle muss durch einen attraktiven Nutzungsmix stadt- und regionsweit Besucher anziehen.

Hierfür bietet die Gebäudestruktur einen beeindruckenden Rahmen (siehe Abbildung 9). Bislang ist das Gebäude von der Bahntrasse aus deutlich sichtbar. Durch den Bau mehrerer Hochhäuser im Quartier Hirschgarten wird der Blick jedoch weitestgehend verstellt. Aus Richtung des Hauptbahnhofs bleibt das Dach zu sehen. Die Paketposthalle ist in einen größeren Freiraum eingebettet. Dieser gehört zum Grundstück der Post und ist bislang von der Stadt nicht beplant. Durch die in west- und östlicher Richtung offene Rippenkonstruktion und die durchbrochene Auflagezone ergibt sich somit ein interessantes, aber heute unbeachtetes Zusammenspiel von Innen- und Außenraum (siehe Abbildung 10). Dieses architektonische Potenzial gilt es zu nutzen.

Abbildung 10:
Neue Erlebbarkeit der Paketposthalle durch öffentliche Durchwegung, kleinteilige Nutzungen und Öffnung zum Park



Strategisches Konzept

12 Nutzungskonzept

Um vorhandene Fläche sinnvoll zu nutzen, bedarf die Paketposthalle aufgrund ihrer Größe einer regional bedeutsamen Funktion. IKEA kann durch seine große Zahl an täglichen Besuchern eine kritische Masse schaffen, die dann weiteren Nutzungen eine Grundlage bietet. Zugleich gibt es die Bestrebung seitens IKEA zu zeigen: „IKEA kann auch anders!“. IKEA kann sich daher vorstellen, Raum für Nutzungen und Zielgruppen zur Verfügung zu stellen, die man bisher nicht mit IKEA in Verbindung gebracht hätte. Ein Nachnutzungskonzept der Paketposthalle muss also „Magnet + X“ lauten.

Der Magnet ist in diesem Fall IKEA. In vielen Fällen werden große Einzelhandelsfilialen als Anker für weiteren Einzelhandel verwendet. Das ist in und um die Paketposthalle stadträumlich wenig sinnvoll. Stattdessen könnte IKEA ein soziokulturelles Konzept für seine zum Teil strukturell benachteiligte Nachbarschaft entwickeln (siehe Abbildung 11). Vorstellbar wären öffentlich nutzbare Veranstaltungsräume, Sportangebote im Außen- und Innenraum oder beispielsweise ein Möbel-Repair-Café. Auch Kooperationen mit Bildungs- oder Sozialeinrichtungen und Start-up-Unternehmen sind zu empfehlen. Der öffentliche Freiraum sollte Anwohnenden rund um die Uhr zu Verfügung stehen.

Geben und Nehmen

Durch das Nutzungskonzept „Magnet + X“ profitieren

sowohl IKEA als auch die Stadtgesellschaft. IKEA erhält mit der Paketposthalle nicht nur einen idealen Standort in der Stadt, sondern auch ein Gebäude, dessen Architektur Sinnbild für einen unternehmerischen Strategiewandel sein kann. Den Anwohnern werden das Gebäude und der umgebende Freiraum erstmals zugänglich. IKEA trägt somit zu dem Erhalt und der Nutzbarmachung eines Baudenkmals bei.

Ein soziokulturelles Konzept mit dem Schwerpunkt Ausbildung würde zudem lokale Unternehmungen stärken. Bislang sozial benachteiligte Quartiere würden von Räumlichkeiten zur Weiterbildung und zum kulturellen Austausch profitieren (siehe Abbildungen 12 und 13).

Mobilität

Die Paketposthalle wird heute von dem Logistikunternehmen Deutsche Post genutzt. Südlich angrenzend befindet sich ein weiteres, neu errichtetes Logistikgebäude. Anlieferung und Umschlag geschehen oberirdisch. Bisher bestehen also eine intensive verkehrliche Nutzung und die damit einhergehende Belastung für das Quartier. Die Nachnutzung des Grundstücks sollte daher eine Verringerung vorhandener Emissionen zum Ziel haben. IKEA kann hierzu einen Beitrag leisten, durch

- Verlagerung der Anlieferung in das Untergeschoss,
- Verringerung der Zahl der ebenfalls unterirdisch zu errichtenden Stellplätze ggf. unter das Niveau der innerstädtischen IKEA Filiale in Hamburg-Altona,

- Aufwertung des öffentlichen Raums zwischen S-Bahn- und Straßenbahn-Halt und Paketposthalle und
- Integration in das Fahrradnetz der Landeshauptstadt München.

Typologisches Konzept

Durch Abriss vorhandener Einbauten des Briefzentrums entsteht ein fließender öffentlicher Raum, der sich von außerhalb der Halle, unter dem Dach hindurch in den Freiraum auf der anderen Seite erstreckt. Auf dieser Fläche lassen sich Gebäudevolumen und Nutzungseinheiten frei unterhalb und außerhalb des Daches arrangieren. IKEA als räumlich größte Komponente des Nutzungskonzepts ist so zu platzieren, dass eine öffentliche Durchwegung auf Erdgeschossniveau möglich bleibt (siehe Abbildung 14a).

Vom IKEA Volumen unabhängig können weitere Einbauten vorgenommen werden. Hierdurch kann die Halle auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten genutzt werden. Durch die Verlagerung von Logistik und Parkplätzen in das Untergeschoss steht der weitere öffentlich zugängliche Raum uneingeschränkt städtischen Nutzungen zur Verfügung. Die Dachflächen der zu errichtenden Gebäudewürfel können ebenfalls öffentlich genutzt werden. Unterhalb des Hallendaches ergeben sich dadurch räumlich spannende Situationen, die die ungreifbare Dimension des gut 30 Meter hohen Tonnengewölbes erlebbar machen (siehe Abbildungen 15 und 16).

Abbildung 11:
Konzeptskizze
IKEA als Magnet

Öffnung der Paketposthalle,
urbaner Nutzungsmix, öffentliche
Räume außen, innen und unter
dem Dach

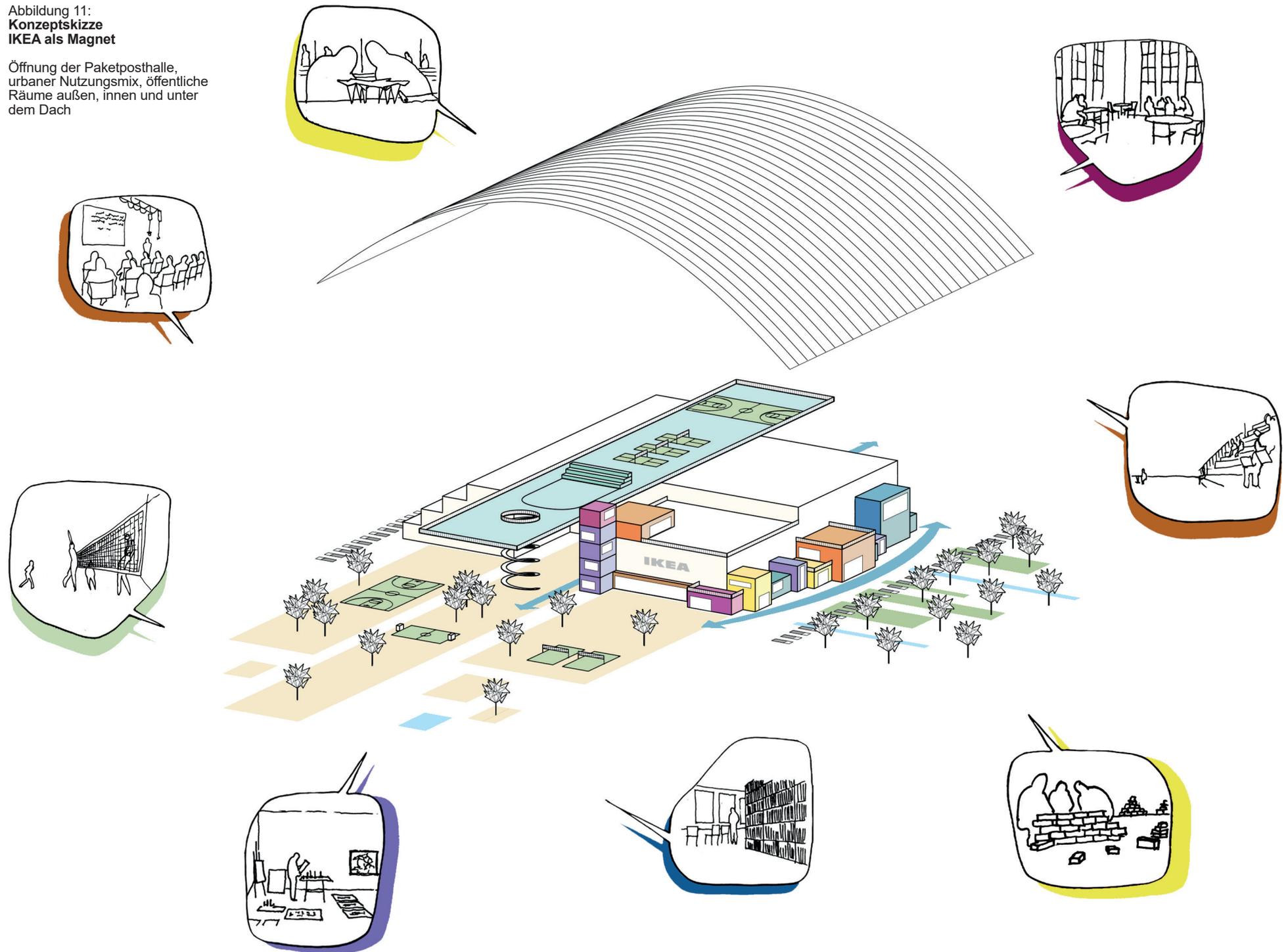


Abbildung 12:
Zeitliches Vorgehen
IKEA als Magnet

IKEA erweitert das Quartierszentrum an der Wilhelm-Hale-Straße um neue öffentliche Räume sowie Flächen für Sport, Kultur und Bildung und schafft einen neuen Ort der Identität für die noch jungen Wohnquartiere.

14

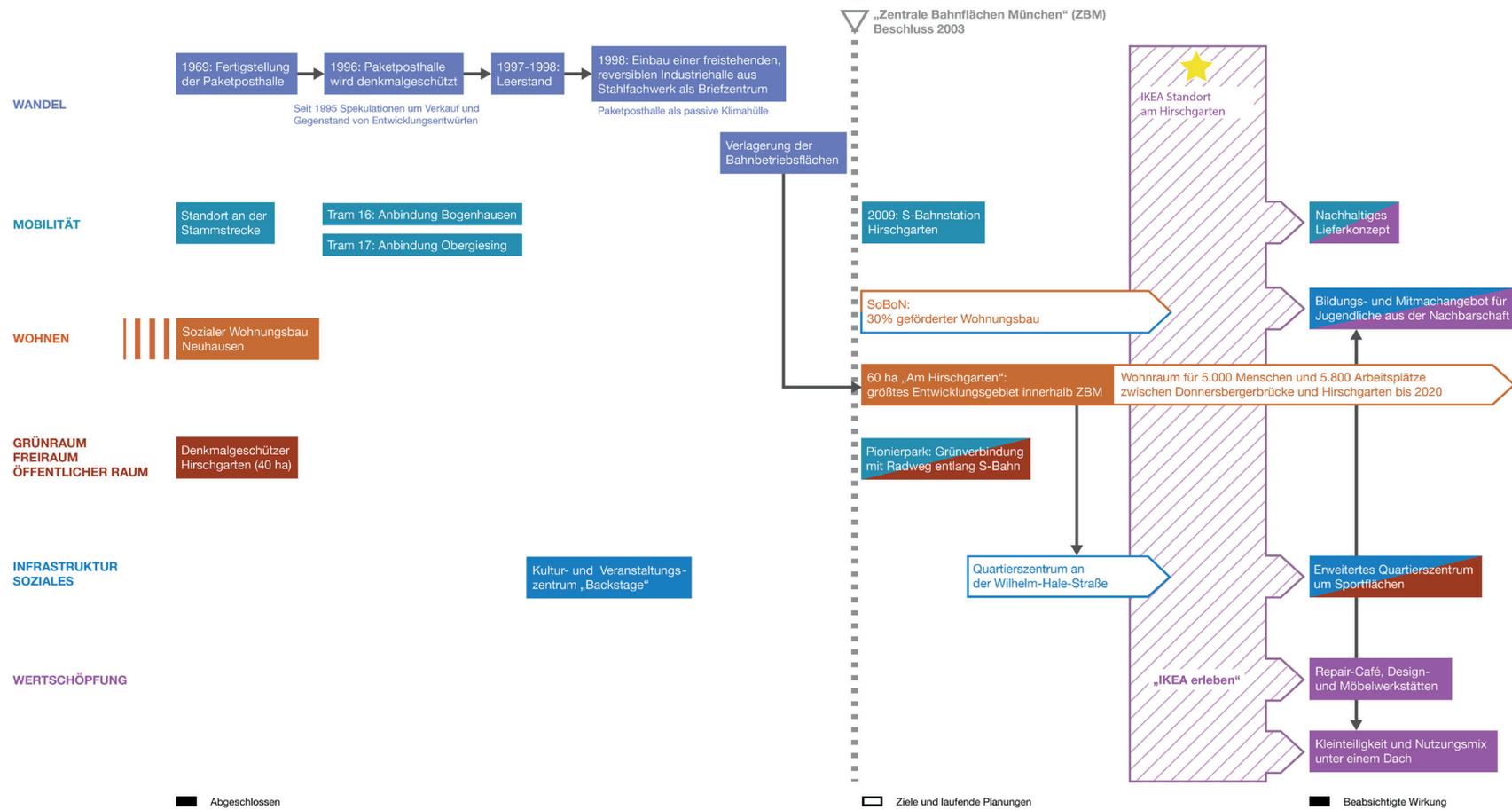




Abbildung 13a:
Akteursnetz
Paketposthalle

Abbildung 13b:
Akteursnetz
IKEA als Magnet

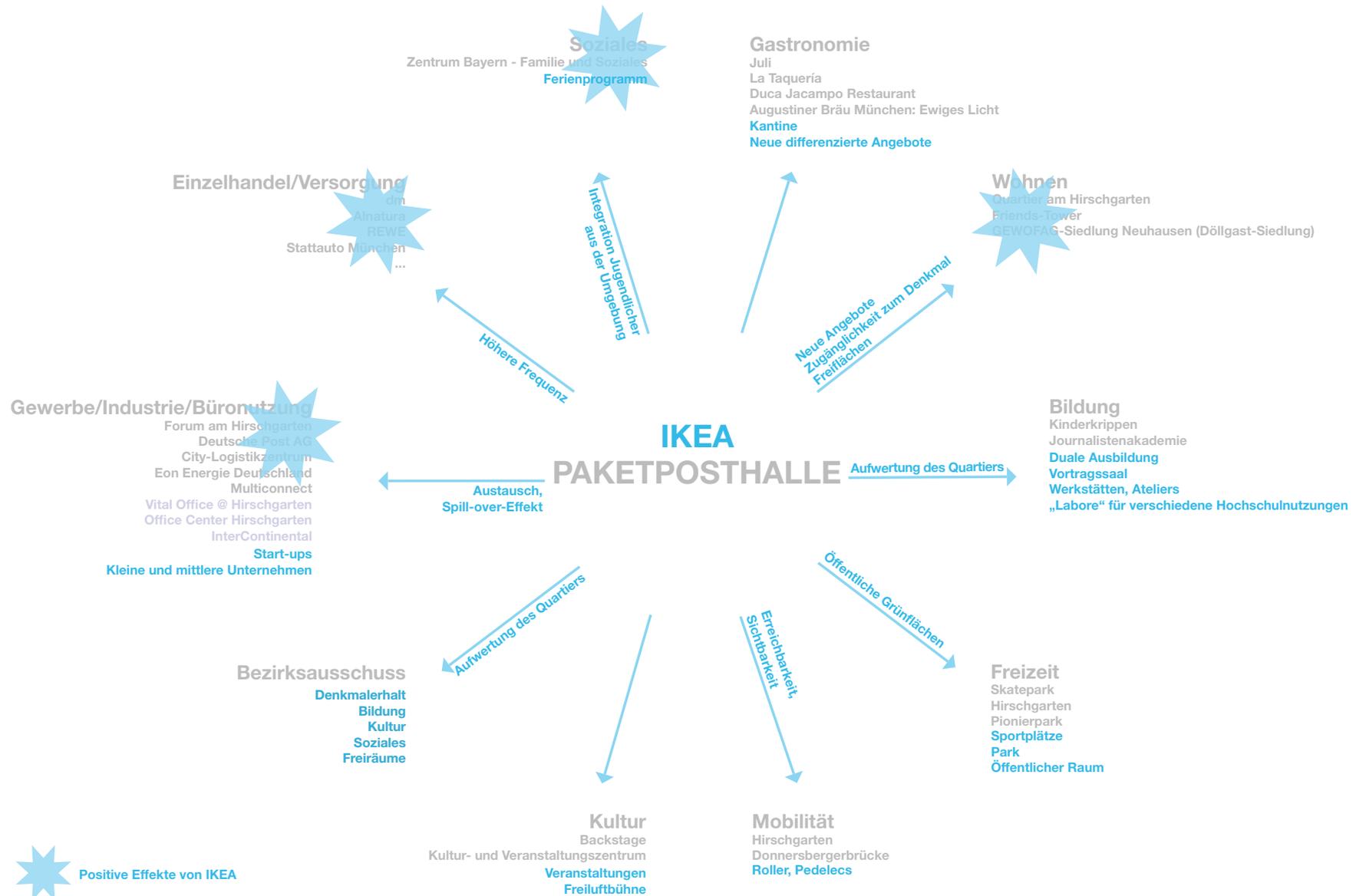


Abbildung 15:
Schematische Grundrisse
IKEA als Magnet

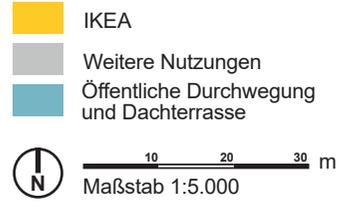
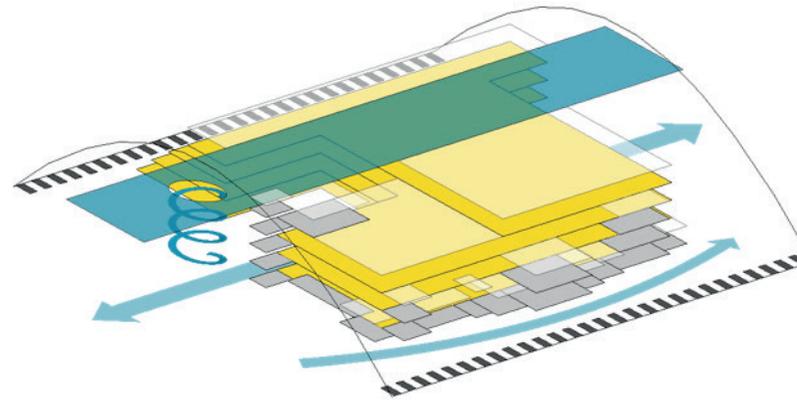


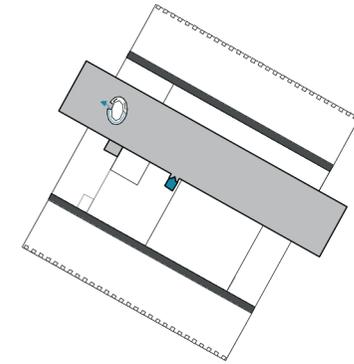
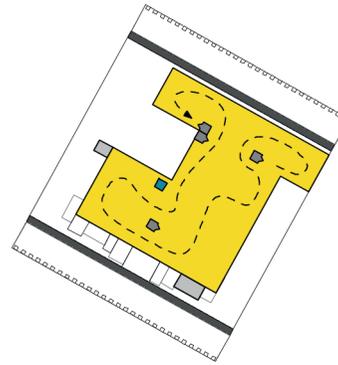
Abbildung 16:
Axonometrie
IKEA als Magnet



16

2. Obergeschoss

4. Obergeschoss



Erdgeschoss

1. Obergeschoss

3. Obergeschoss

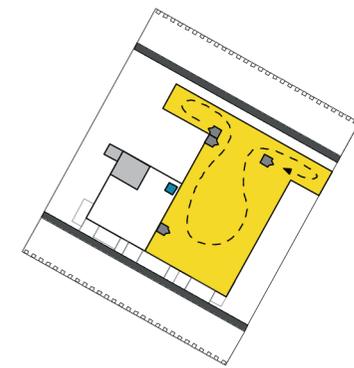
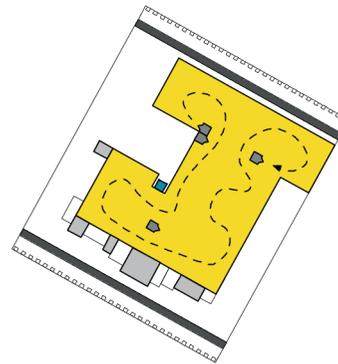
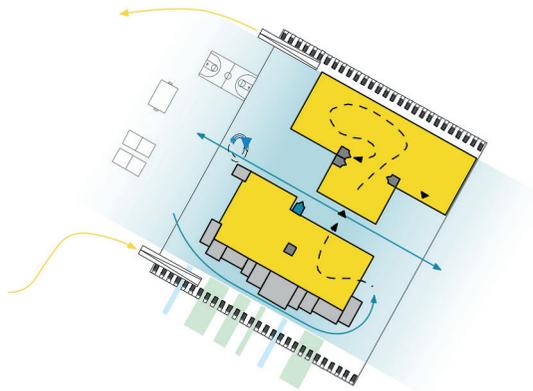


Abbildung 14a:
Umgebungsplan

-  IKEA
-  Gebäudebestand
-  Weitere Neubauten

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

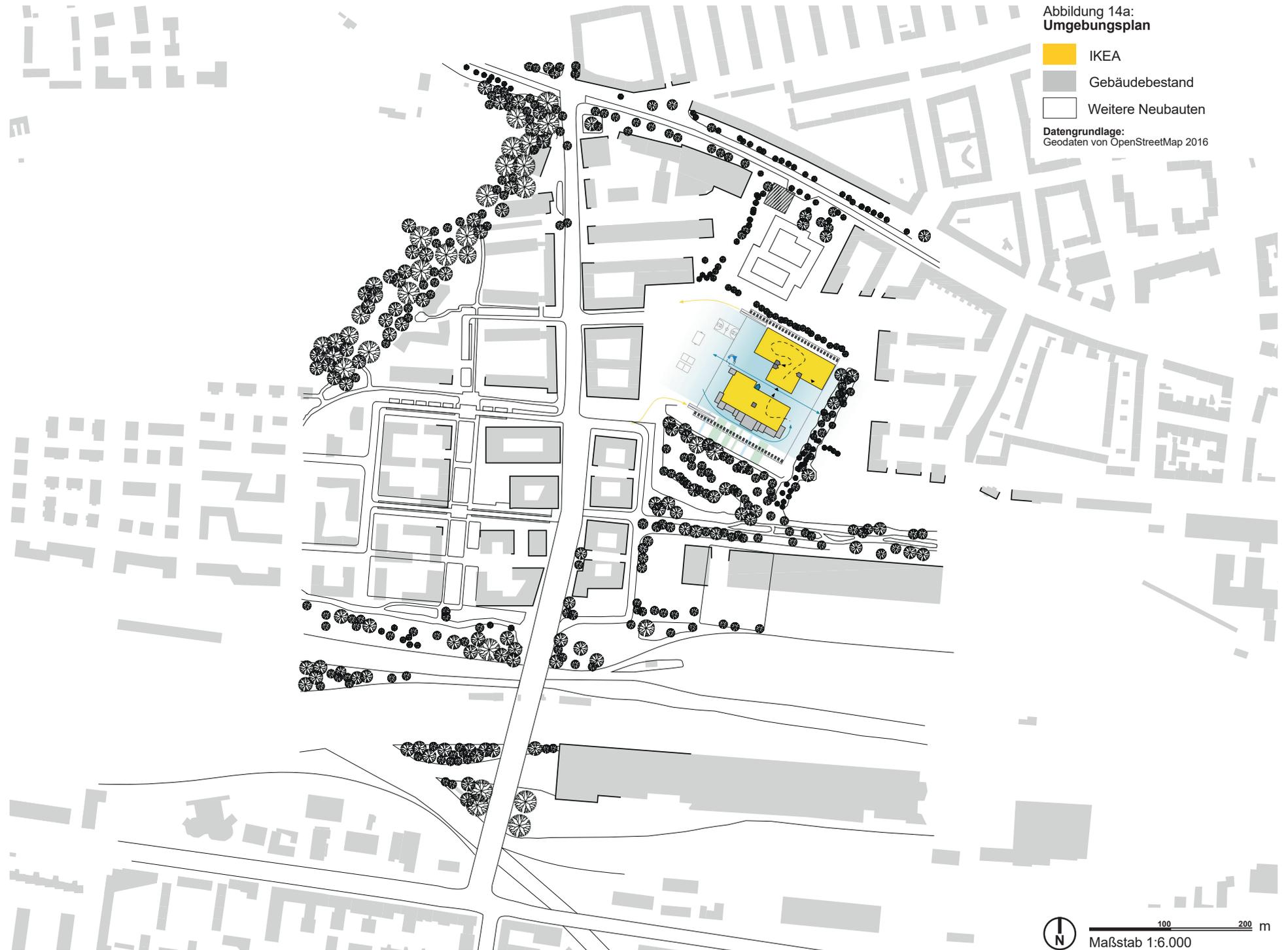


Abbildung 14a:
Umgebungsplan

-  IKEA
-  Gebäudebestand
-  Weitere Neubauten

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 14b:
Erreichbarkeit

-  Bus-/Straßenbahn-/S-Bahn-Haltestelle
-  Fußwege zwischen Haltestelle und IKEA

Datengrundlage:
Zeitangaben gemäß GoogleMaps 2016



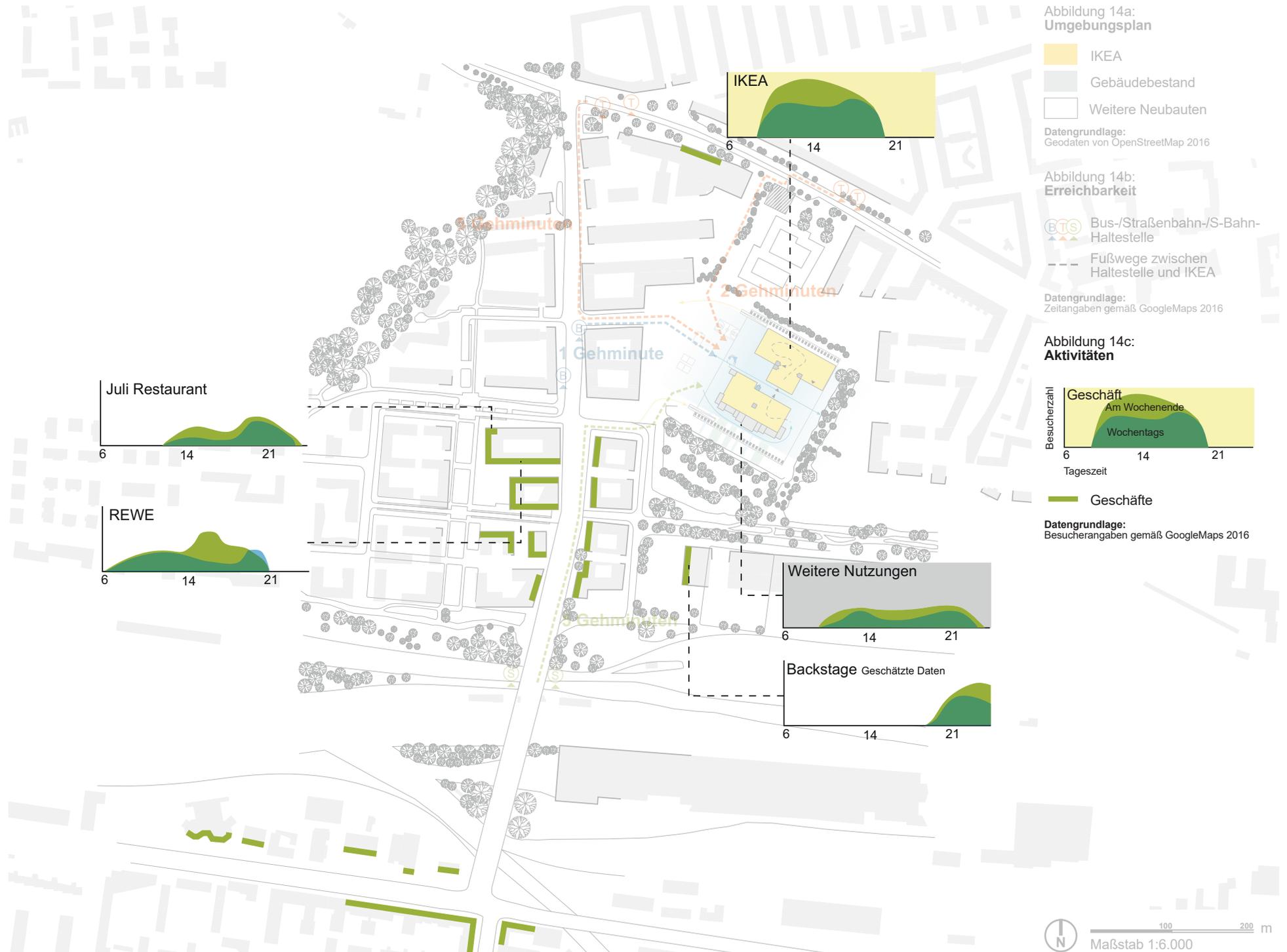


Abbildung 14a:
Umgebungsplan

- IKEA
- Gebäudebestand
- Weitere Neubauten

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 14b:
Erreichbarkeit

- Bus-/Straßenbahn-/S-Bahn-Haltestelle
- Fußwege zwischen Haltestelle und IKEA

Datengrundlage:
Zeitangaben gemäß GoogleMaps 2016

Abbildung 14c:
Aktivitäten



Datengrundlage:
Besucherangaben gemäß GoogleMaps 2016

IKEA als Mobilitätsknoten

Neues Image im Pilotquartier

Ratzingerplatz, Obersendling

Abbildung 17:
Dokumentation der
städtebaulichen Situation

18

U- und Busbahnhof mit Parkdeck



Ungenutzte Grundstücke



Große Verkehrsflächen auf dem Ratzingerplatz



Zeppelinhalle



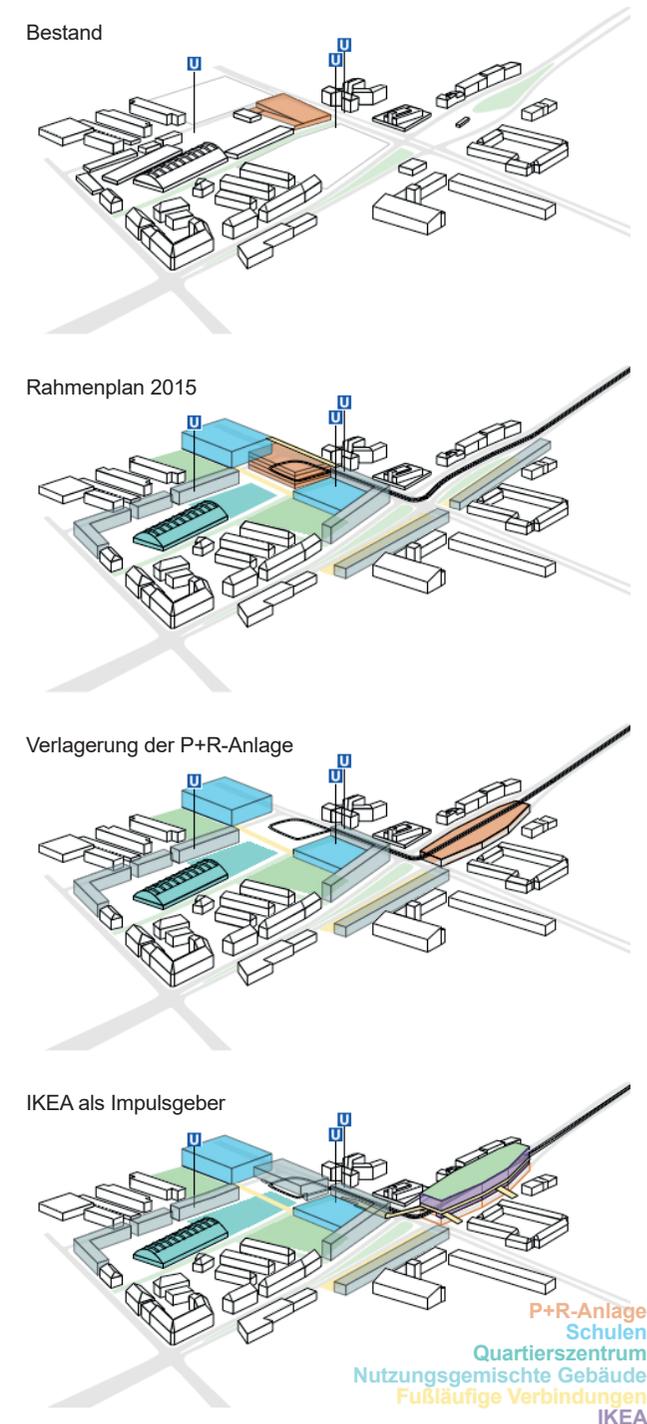
Hohe Verkehrsbelastung auf der Aidenbachstraße



Ungenutzte Buswendeschleife



Abbildung 18: Vorschlag für Flächentausch am Ratzingerplatz



Herausforderungen und Chancen

Mit Errichtung des U-Bahnhofs Aidenbachstraße im Jahr 1989 verlor der Ratzingerplatz im Zentrum von Obersendling seine Bedeutung als Verkehrsknoten. Zuvor verkehrten hier Straßenbahn und Oberleitungsbus. Die vorhandenen Verkehrsanlagen liegen heute brach (siehe Abbildung 17). Die umliegenden Quartiere zeichnen sich durch höchst heterogene Bebauung und Nutzung aus. Ehemals vorrangig gewerblich genutzt, entwickelt sich das Quartier zu einem gemischten Stadtteil mit Wohnungen und Bürobauten. Dem autobahnnahen und autogerechten Quartier mangelt es aber wesentlich an Qualitäten des öffentlichen Raums. Es fehlt ein Quartierszentrum (siehe Abbildung 24b) und die U-Bahnhaltepunkte sind fußläufig schwer erreichbar.

Die Stadt München will daher den Bereich rund um den U-Bahnhof Aidenbachstraße und den Ratzingerplatz zum Quartierszentrum aufwerten. Die Planung der Tram-Westtangente von Laim nach Obersendling bietet hierzu die entsprechende Vernetzung. Daher wurde 2015 ein Rahmenplan beschlossen, der im Wesentlichen durch die Errichtung zweier Schulneubauten sowie durch die Vergrößerung der dazwischenliegenden, bereits vorhandenen P+R-Anlage bestimmt ist. Der Ratzingerplatz als stadträumlicher Knoten wird zur Straßenkreuzung mit bislang undefinierten Nutzungen (siehe Abbildung 18). Der vorliegende Rahmenplan besitzt daher nicht die Kraft, ein identitätsstiftendes Quartierszentrum für Obersendling auszubilden.

Neben Schulbauten und P+R-Anlage bedarf es in Obersendling einer großen Ankernutzung und einer angemessenen städtebaulichen Form. Nur so kann man der verbesserten öffentlichen Vernetzung gerecht werden und den strukturellen sowie stadträumlichen Defiziten vor Ort entgegenwirken. Durch eine geschickte Umverteilung geplanter Nutzungen und eine deutliche Nutzungsintensivierung kann die Entwicklung eines Quartierszentrums gelingen.

Ein Quartierszentrum Obersendling könnte aufgrund der hervorragenden Erreichbarkeit durch den öffentlichen Nahverkehr wie auch motorisierten Individualverkehr nicht nur Kunden aus dem Süden der Landeshauptstadt, sondern auch aus den Gemeinden des Isar- und Würmtals anziehen. Der Ratzingerplatz bietet daher ein vergleichbares Potenzial wie Pasing für den Westen Münchens. Durch eine gute Gestaltung eines modernen, multimodalen Verkehrsknotens können PKW-Fahrten ins Münchner Zentrum verringert werden.

Strategisches Konzept

20 Nutzungskonzept

Dem vorhandenen Rahmenplan für das Quartierszentrum von Obersendling mangelt es zum einen an einem schlüssigen Nutzungskonzept für den Ratzingerplatz und zum anderen an einer räumlich konfliktfreien Anordnung von Schulbauten und P+R-Anlage. Durch einen überlegten Flächentausch können aber sowohl Zentrums- als auch Mobilitätsfunktion des Gebiets gestärkt werden (siehe Abbildung 18). Die brachgefallene Verkehrsinsel „Ratzingerplatz“ ist stadträumlich unattraktiv und für das Quartier abwertend. Auch durch eine Zusammenlegung beider Straßenrichtungen bleibt der öffentliche Raum entlang der Boschetsrieder Straße aufgrund eines fehlenden flankierenden Nutzungskonzepts wenig ansprechend. Stattdessen bietet sich die Verkehrsinsel für eine verkehr-intensive Nutzung an. Durch Bündelung aller stadträumlich unattraktiven Nutzungen wie der P+R-Anlage und der Einzelhandelslogistik auf der Verkehrsinsel kann ein attraktiver und sicherer Raum rund um die U-Bahn-Station Aidenbachstraße gestaltet werden. Hiervon profitieren sowohl die geplanten Schulnutzungen als auch der öffentliche Raum. Zwischen U-Bahn-Haltestelle und Ratzingerplatz entsteht eine kurze öffentliche Promenade. IKEA als Einzelhandelsanker schafft genügend kritische Masse für weiteren kleinteiligen Einzelhandel von der Zeppelinhalle bis zum Ratzingerplatz und vernetzt durch die Insellage die umliegenden Quartiere (siehe Abbildung 24a). Das IKEA Gebäude selbst bietet ausreichend Platz für ein öffentliches Stadtfoyer mit Stadtteilbibliothek und

anderen von IKEA unabhängigen Nutzungen sowie für die P+R-Anlage im Untergeschoss. Eine Trambahnhaltestelle der geplanten Tram-Westtangente im Erdgeschoss sowie eine öffentliche Dachterrasse ermöglichen neue Wege und neue Perspektiven. Die Insellage macht das Gebäude weit entlang der Straße sichtbar. Eine gute architektonische Gestaltung gibt Obersendling ein eigenes markantes Gesicht (siehe Abbildung 20).

Geben und Nehmen

IKEA am Ratzingerplatz befindet sich auf aktuell brachliegenden Verkehrsanlagen, die der urbanen Bodennutzung neu zugeführt werden. Durch Errichtung der öffentlichen P+R-Anlage unterhalb des Einrichtungshauses und eines repräsentativen, öffentlichen Stadtfoyers als Kommunikator zum Quartier übernimmt IKEA wesentliche Lasten von der Stadt (siehe Abbildungen 21 und 22) und ermöglicht des Weiteren eine vom Verkehr nicht beeinträchtigte Entwicklung des Areals rund um die U-Bahn-Haltestelle Aidenbachstraße. Das Quartier Obersendling profitiert daher durch

- Schaffung einer kritischen Masse für ein Quartierszentrum,
- Bereitstellung von Räumlichkeiten für stadteigene Nutzungen,
- Neuordnung der fußläufigen Vernetzung der Nachbarschaften,
- Entlastung des Knotenpunktes Boschetsrieder/Aidenbachstraße durch Verlagerung der P+R-Anlage,

- eine für Schulentwicklung sichere räumliche Anordnung von Nutzungen und
- Aufwertung des neu zu planenden Zeppelinplatzes.

Mobilität

IKEA am Ratzingerplatz ist konsequent als multimodaler Mobilitätsknoten geplant. Über die nahegelegene Autobahnanschlussstelle und die Boschetsrieder Straße erreicht man die P+R-Anlage, ohne städtisch kompakte Quartiere zu beeinträchtigen. Im Erdgeschoss besteht Anschluss an die Tram-Westtangente. Über die fußläufige Promenade ist der U-Bahnhof Aidenbachstraße in unter zwei Minuten zu erreichen (siehe Abbildung 24c). Das ermöglicht es Kunden, Waren sehr einfach im öffentlichen Verkehr zu transportieren. Infrastruktur für Anlieferung und Kundenanfahrt ist mit der Boschetsrieder Straße gegeben.

Typologisches Konzept

Das Gebäude ist in Mittellage im vorhandenen Straßenraum zu errichten. Durch Aufständigung steht das Erdgeschoss weitestgehend dem Verkehr zur Verfügung. Durch Rampen erschließt die Fußgängerebene im ersten Geschoss die umliegenden Quartiere. Die Rampen und das Stadtfoyer sind öffentlich und somit auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten nutzbar. Intern organisiert sich IKEA vertikal. Die Dachterrasse ist sowohl durch den Verkaufsbereich als auch öffentlich erreichbar. In den Untergeschossen befinden sich Anlieferung, Kundenparkplätze sowie die P+R-Anlage (siehe Abbildungen 24 und 25).

Abbildungen 19 und 20:
Konzeptskizzen
IKEA als Mobilitätsknoten

Tramwayhaltestelle integriert
in öffentliches Erdgeschoss,
öffentliches Stadtfoyer als Gesicht
zum Ratzingerplatz mit fußläufiger
Verknüpfung zur U-Bahn-Haltestelle
und zum Quartiers- und Schulzen-
trum

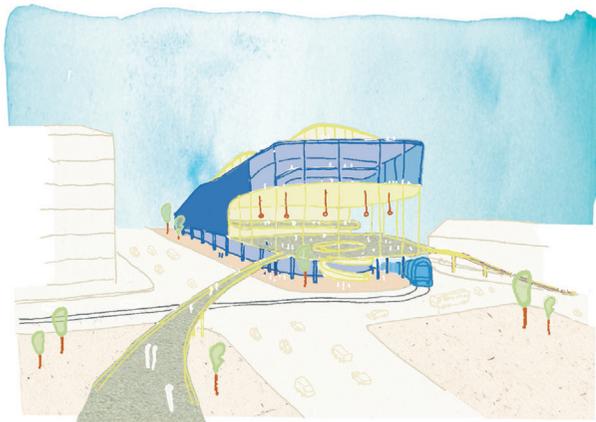
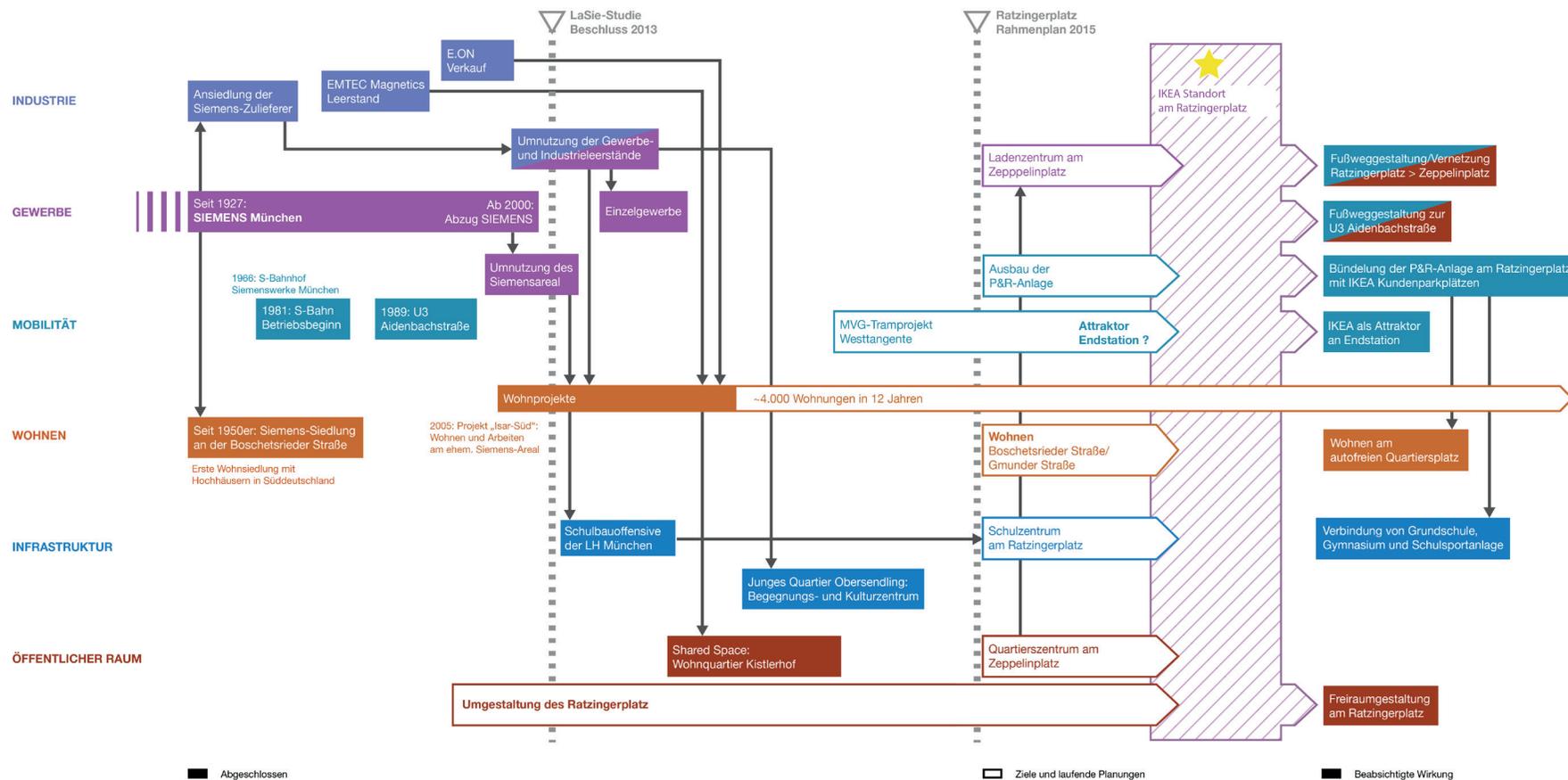


Abbildung 21:
**Zeitliches Vorgehen
 IKEA als Mobilitätsknoten**

IKEA trägt zur Entflechtung der Verkehrsströme am Ratzingerplatz bei und fördert dadurch ein autofreies Quartierszentrum zwischen Zeppelinhalle und Schulen.
 Mit Stadtfoyer und Dachterrasse stellt IKEA zugleich neue öffentliche Innen- und Außenräume am Ratzingerplatz bereit.

22



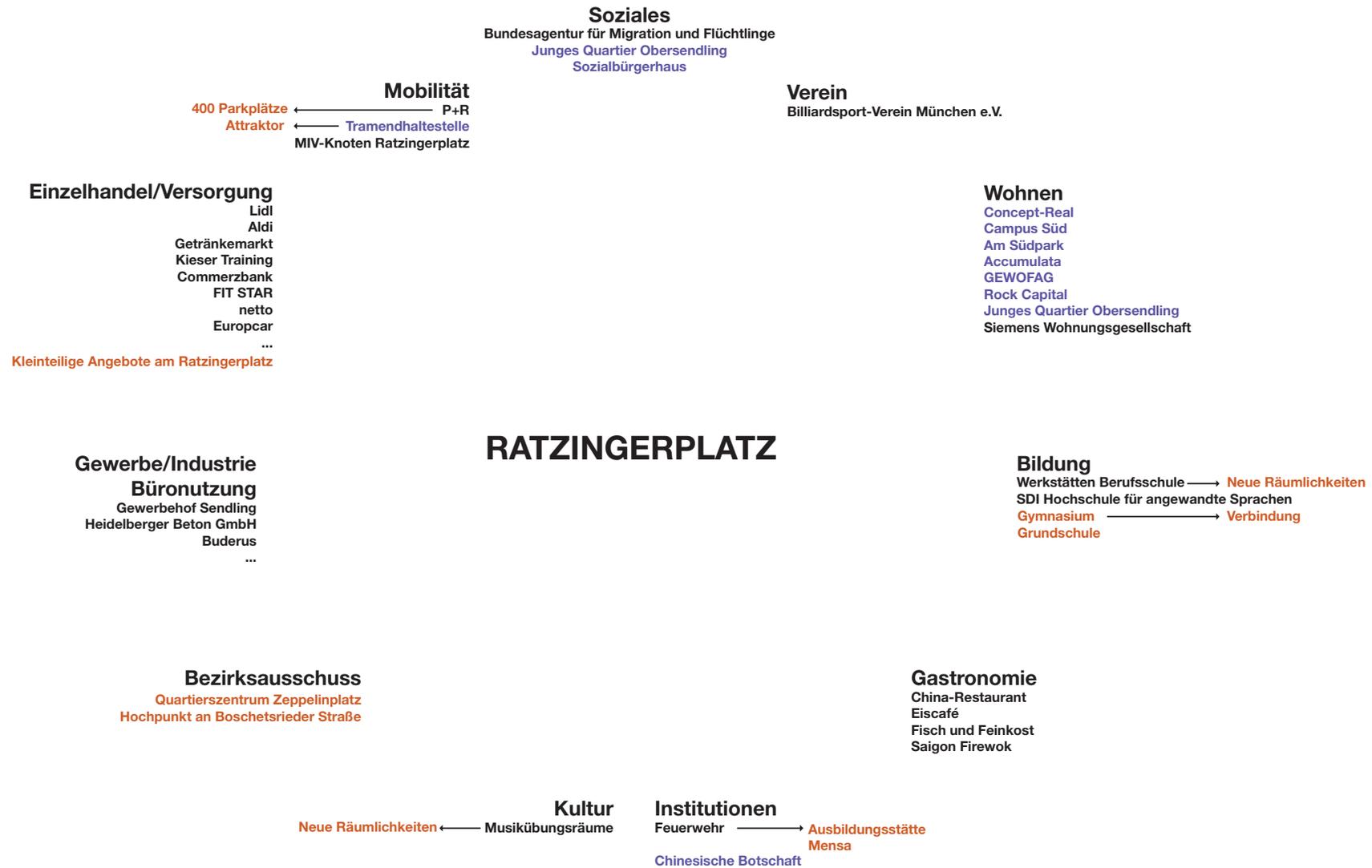
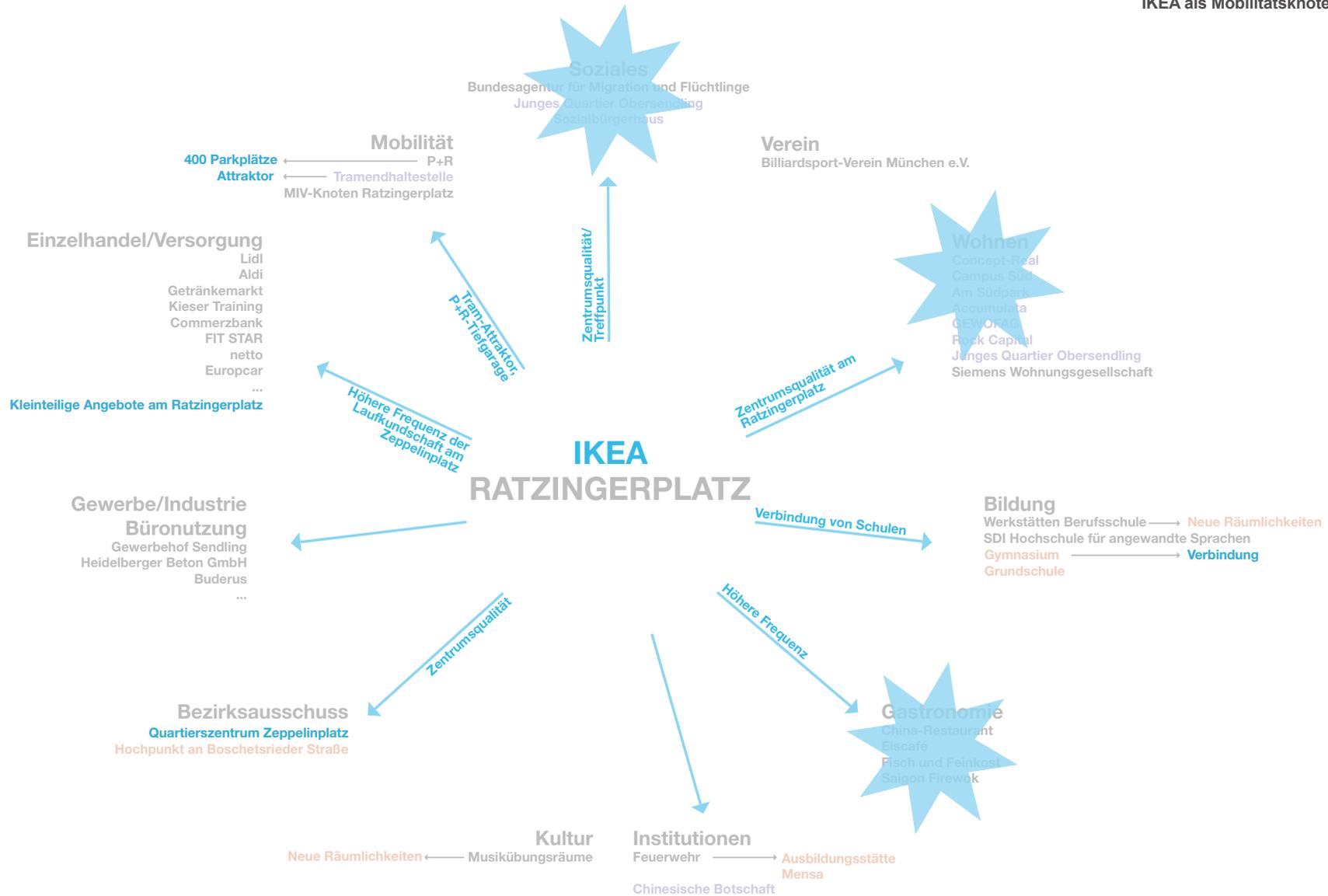


Abbildung 22a:
Akteursnetz
Ratzingerplatz

Abbildung 22b:
Akteursnetz
IKEA als Mobilitätsknoten



 Positive Effekte von IKEA

Angebote und Qualitäten von IKEA
Bestand
Zukünftiger Akteur
Bedarf

Abbildung 24:
Schematische Grundrisse
IKEA als Mobilitätsknoten

IKEA
 Weitere Nutzungen
 Öffentliche Durchwegung und Dachterrasse

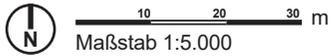
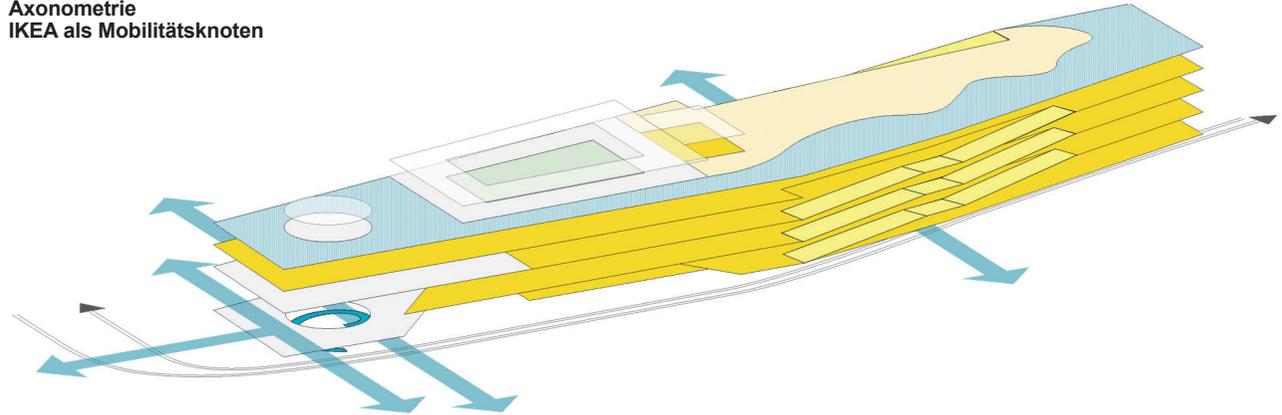
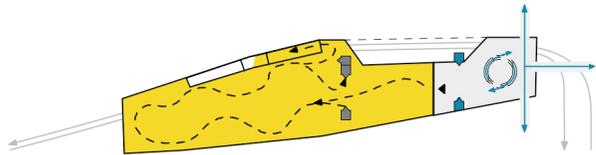

 Maßstab 1:5.000

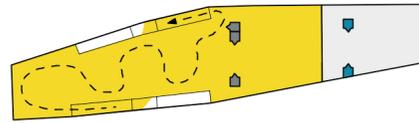
Abbildung 25:
Axonometrie
IKEA als Mobilitätsknoten



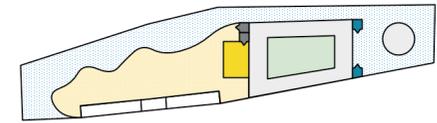
24 1. Obergeschoss



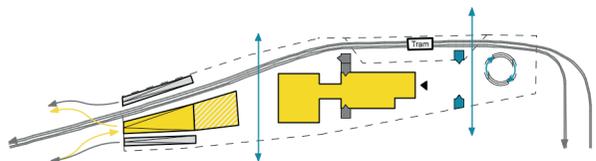
3. Obergeschoss



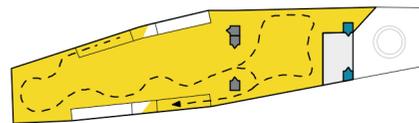
5. Obergeschoss



Erdgeschoss



2. Obergeschoss



4. Obergeschoss

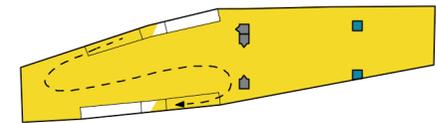


Abbildung 23a:
Umgebungsplan

-  IKEA
-  Gebäudebestand
-  Weitere Neubauten

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

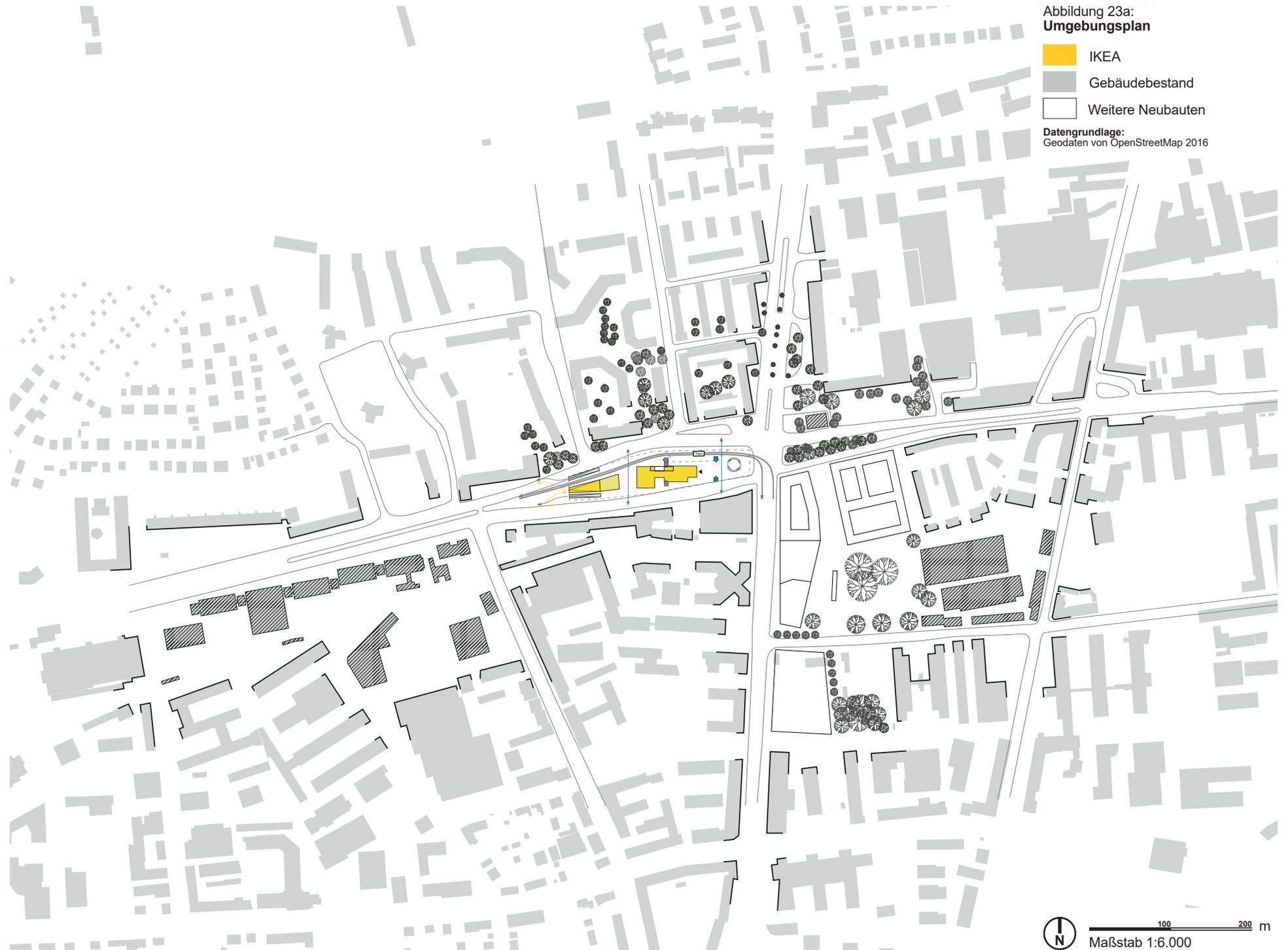


Abbildung 23a:
Umgebungsplan

-  IKEA
-  Gebäudebestand
-  Weitere Neubauten

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 23b:
Erreichbarkeit

-  Bus-/Straßenbahn-/U-Bahn-Haltestelle
-  Fußwege zwischen Haltestelle und IKEA

Datengrundlage:
Zeitangaben gemäß GoogleMaps 2016

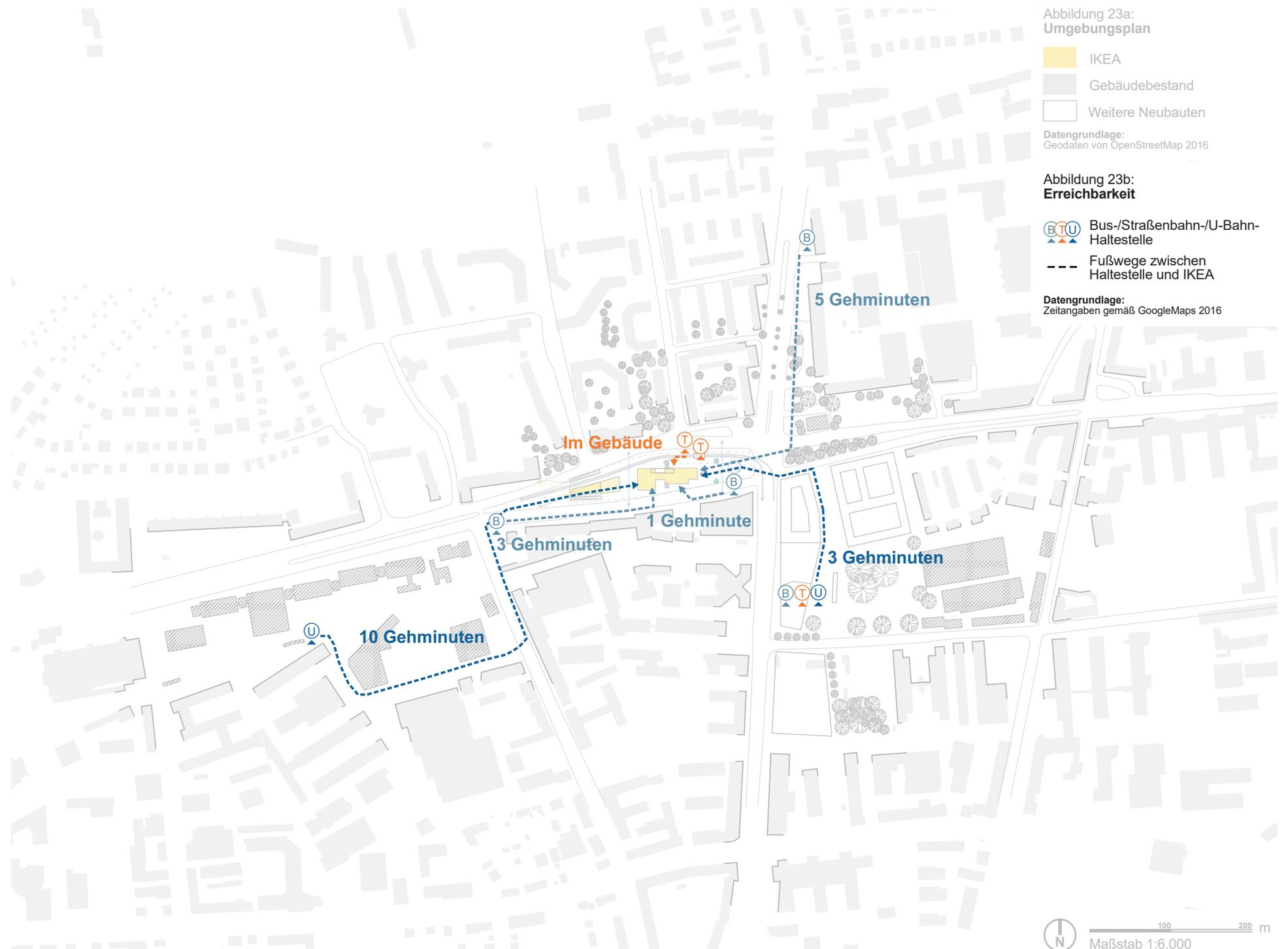


Abbildung 23a:
Umgebungsplan

- IKEA
- Gebäudebestand
- Weitere Neubauten

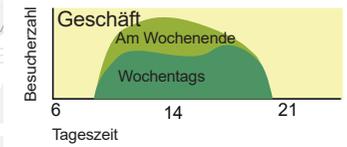
Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 23b:
Erreichbarkeit

- Bus-/Straßenbahn-/U-Bahn-Haltestelle
- Fußwege zwischen Haltestelle und IKEA

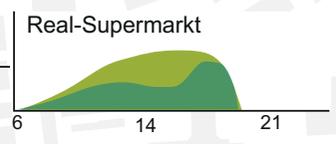
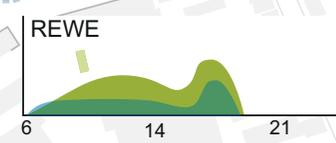
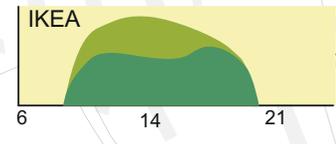
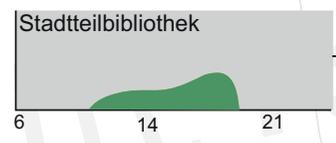
Datengrundlage:
Zeitangaben gemäß GoogleMaps 2016

Abbildung 23c:
Aktivitäten



- Geschäfte

Datengrundlage:
Besucherangaben gemäß GoogleMaps 2016



IKEA als Quartier

Anker zur Innenstadt

Arbeitsamt, München-Isarvorstadt

Abbildung 26:
Dokumentation der
städtebaulichen Situation

26

Öffentlicher Raum durch Erdgeschossnutzung belebt



Straßenraum durch ruhenden Verkehr dominiert



Plätze durch Verkehrsflächen zerschnitten



Hohe Fußgängerfrequenz im Quartier



Enge Fuß- und Radwege



Busbeschleunigung entlang der Kapuzinerstraße



Abbildung 27:
Strategischer Blick auf die Stadtentwicklung zwischen
Arbeitsamt und Großmarkthalle

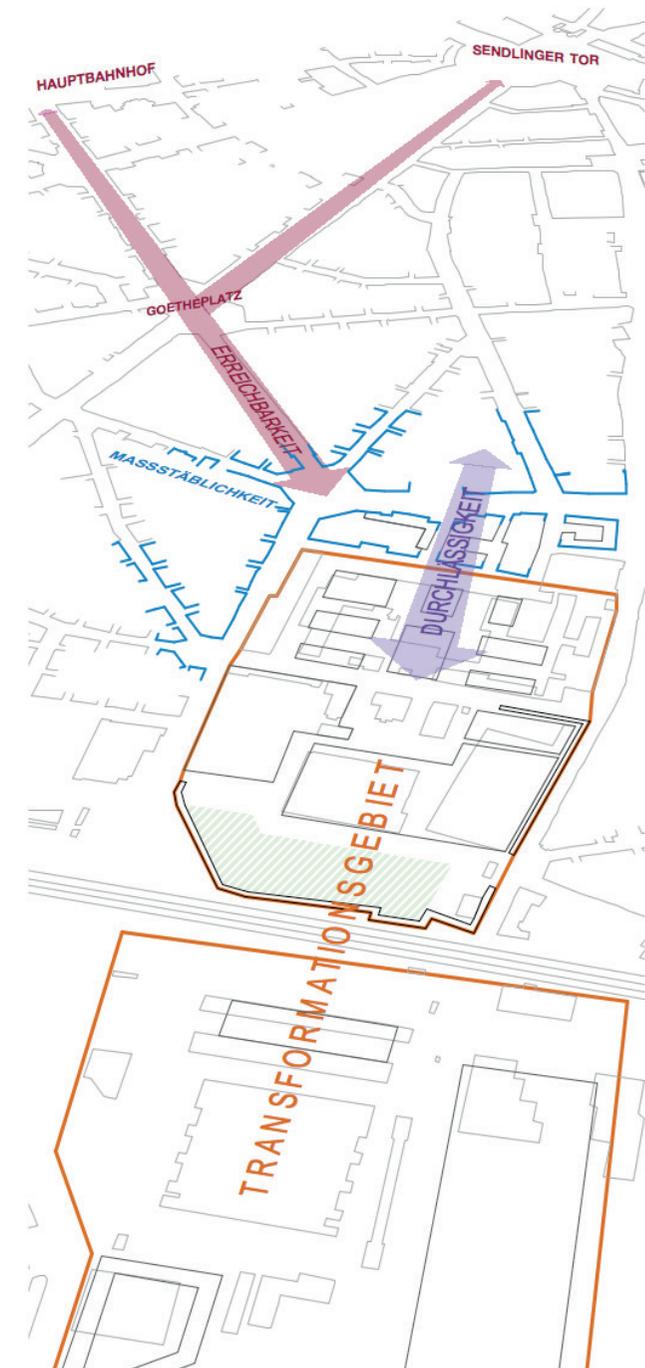
Herausforderungen und Chancen

Die Agentur für Arbeit ist im Besitz eines etwa 21.000 m² großen Stadtblocks an der Kapuzinerstraße. Das dort stehende, im Jahr 1981 errichtete Gebäude entspricht nach Angaben der Bundesagentur nicht mehr den modernen Anforderungen und Arbeitsabläufen und ist zudem zu groß für die geringe Arbeitslosigkeit in München. Daher ist ein Verkauf seit Jahren in der Diskussion.

Das Arbeitsamt am Kapuzinerplatz liegt im erweiterten Raum der südlichen Innenstadt zwischen Theresienwiese, Hauptbahnhof, Sendlinger Tor und Isar (siehe Abbildung 31a). Es ist in ein dichtes, gründerzeitliches Stadtquartier eingebunden. Die Stadtgestalt ist weitestgehend homogen, die Erdgeschosse sind überwiegend gewerblich genutzt und die Straßenräume sind einem innerstädtischen Quartier entsprechend eng. Auf der Rückseite des Gebäudes befinden sich die Areale des Schlacht- und ehemaligen Viehhofs. Das Gebiet wird mittelfristig neuen Nutzungen zugeführt, deren Entwicklung aber durch den riegelartigen Bau des Arbeitsamts in Richtung Innenstadt behindert wird. Die Entwicklung des Grundstücks des Arbeitsamts ist somit im Zusammenhang mit der Entwicklung des rückseitigen Areals zu planen. Das betrifft insbesondere die Zugänglichkeit und Durchwegung, um so die Sichtbarkeit und Vernetzung im Stadtraum zu fördern. Eine notwendige Aufwertung des Kapuziner- und des Zenetiplatzes sollten damit einhergehen.

Durch die sehr innenstadtnahe Lage bewegen sich viele Personen vor Ort zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Die Fahrradwege sind zwar weitestgehend in gutem baulichem Zustand, benötigen jedoch stellenweise einen Ausbau, um Engstellen auf Gehwegen und Fahrbahnen zu entschärfen. Die Kapuzinerstraße ist ebenfalls eine bedeutsame Verkehrsachse für den motorisierten Individualverkehr, verträgt aber kaum zusätzliche verkehrliche Belastung, die durch einen traditionell PKW-orientierten Einzelhandel zu befürchten wäre. Daher ist der etwa fünfminütige Gehweg vom U-Bahnhof Goetheplatz dringend mitzugestalten (siehe Abbildung 31c). Eine einseitige Ausweitung des Gehweges in der Häberlstraße und die Verlagerung des ruhenden Verkehrs könnten ohne großen Aufwand zu einer Verbesserung der Situation führen.

Das Quartier ist aufgrund der kleinteiligen Durchmischung von Wohn- und Arbeitsorten von morgens bis abends genutzt, durch einige Bars auch nachts (siehe Abbildung 31b). Monofunktionale Großstrukturen mit eingeschränktem Nutzungszeitraum sind daher an dieser Stelle unpassend. Das Arbeitsamt ist aktuell außerhalb der Öffnungszeiten ein abweisender Baublock. Aktive Erdgeschossnutzungen würden den öffentlichen Raum deutlich stärken.



Strategisches Konzept

28 Nutzungskonzept

IKEA entlang der Kapuzinerstraße bedarf einer kleinteiligen, stadtverträglichen baulichen Struktur. Diese Kleinteiligkeit muss sich auch in einem entsprechenden Nutzungskonzept widerspiegeln. Die Idee besteht daher in der Entwicklung eines gemischtgenutzten Stadtblocks (siehe Abbildung 28). Im Erdgeschoss übernimmt IKEA lediglich den Kopfbau am Kapuzinerplatz, erhält dadurch jedoch eine prominente Eingangssituation. Die restlichen Erdgeschossflächen stehen weiteren Ladengeschäften, der Stadtteilbibliothek und Gebäudeeingängen zur Verfügung. In den Obergeschossen greifen verschiedenste Gebäudenutzungen ineinander. Hier könnte in Kooperation mit Wohnungsbaugenossenschaften sozialverträglicher Wohnraum errichtet werden. Auch Büros, Praxen und Ateliers könnten hier Raum finden. Die Dachflächen stehen teils den Bewohnern als Freiflächen zur Verfügung und teils als öffentliche Dachterrasse, die der Stadtbevölkerung neue Perspektiven auf die Nachbarschaften ermöglicht.

Geben und Nehmen

Mit dem Kapuzinerplatz erhält IKEA eine attraktive, innerstädtische Lage, die mehr als die anderen Standorte ein urbanes Klientel anzieht. Die enorme Größe des Arbeitsamtes bietet hierbei die Chance, das bislang monofunktionale Gebäude in einen gemischtgenutzten Stadtblock umzuwandeln, der die Kleinteiligkeit der Nachbarschaft aufnimmt. Hiervon profitiert das Quartier durch

- Öffnung des Baublocks zu den Transformationsgebieten Vieh- und Schlachthof,
- Belebung des öffentlichen Raums in den Abendstunden und
- die Errichtung von bezahlbarem Wohnraum (siehe Abbildungen 29 und 30).

Mobilität

Das Quartier entlang der Kapuzinerstraße verträgt keinen zusätzlichen motorisierten Individualverkehr. Der Kundenverkehr kann daher nicht über das heutige Aufkommen durch das Arbeitsamt hinausgehen. Die größte Menge an Kunden sollte per U-Bahn, Bus, Fahrrad oder zu Fuß kommen. Hierfür muss der öffentliche Raum umgestaltet werden. Zudem gilt es, alternative Lieferkonzepte – beispielsweise mit Lastenfahrrädern – zu entwickeln. Einen Teil des zu verlegenden ruhenden Verkehrs kann IKEA in einer zu errichtenden Anwohner-Tiefgarage am Grundstück auffangen. Dies schafft Platz für breitere Fuß- und Radwege. Die südliche Öffnung des Baublocks fördert zudem die fußläufige Vernetzung. Zur Anlieferung kann die bestehende Infrastruktur des Schlachthofes genutzt werden.

Typologisches Konzept

Der gemischtgenutzte Stadtblock ist im Neubau zu errichten. Verschiedene Funktionen überlagern und verschränken sich vertikal und horizontal. Die Gebäudestruktur ist so herzustellen, dass diese flexibel nutzbar ist, was das

Bestandsgebäude nicht leisten kann. IKEA selbst nutzt weniger als die Hälfte der Geschossfläche, der Rest steht weiterem Einzelhandel, Büronutzungen und Wohnraum zur Verfügung. Im Erdgeschoss und auf einzelnen Dachflächen verschiedener Geschosse befinden sich öffentliche, halb-öffentliche und private Freiräume unterschiedlicher Qualitäten (siehe Abbildungen 32 und 33).

Abbildung 28:
Konzeptskizze
IKEA als Quartier

IKEA ist Impulsgeber für einen nutzungsgemischten Stadtblock mit einer lebendigen und durchlässigen Stadtfassade zur Kapuzinerstraße. Das Bestandsquartier um die Häberl- und Maistraße wird perspektivisch verknüpft mit den sich entwickelnden Stadtquartieren in Schlacht- und Viehhof.

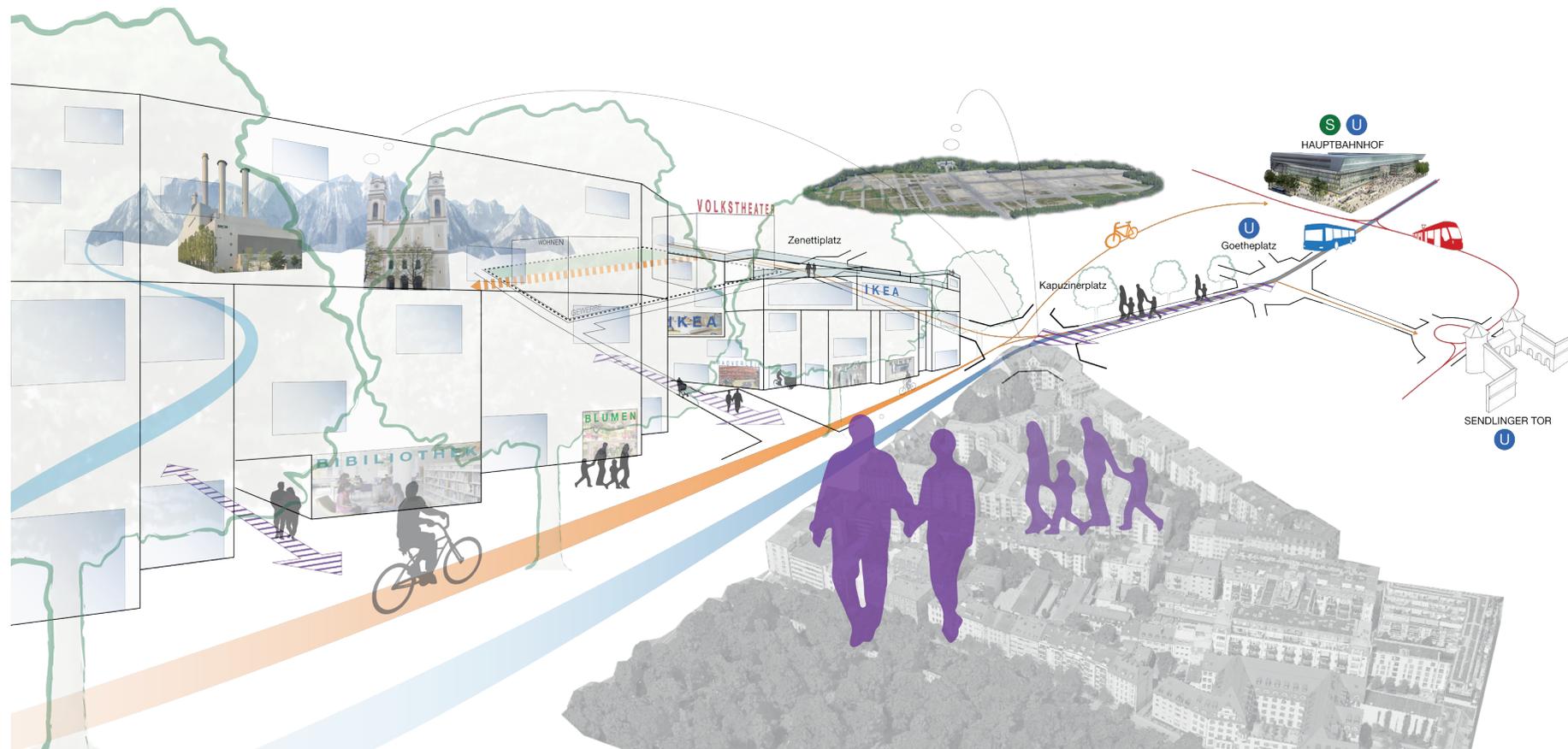
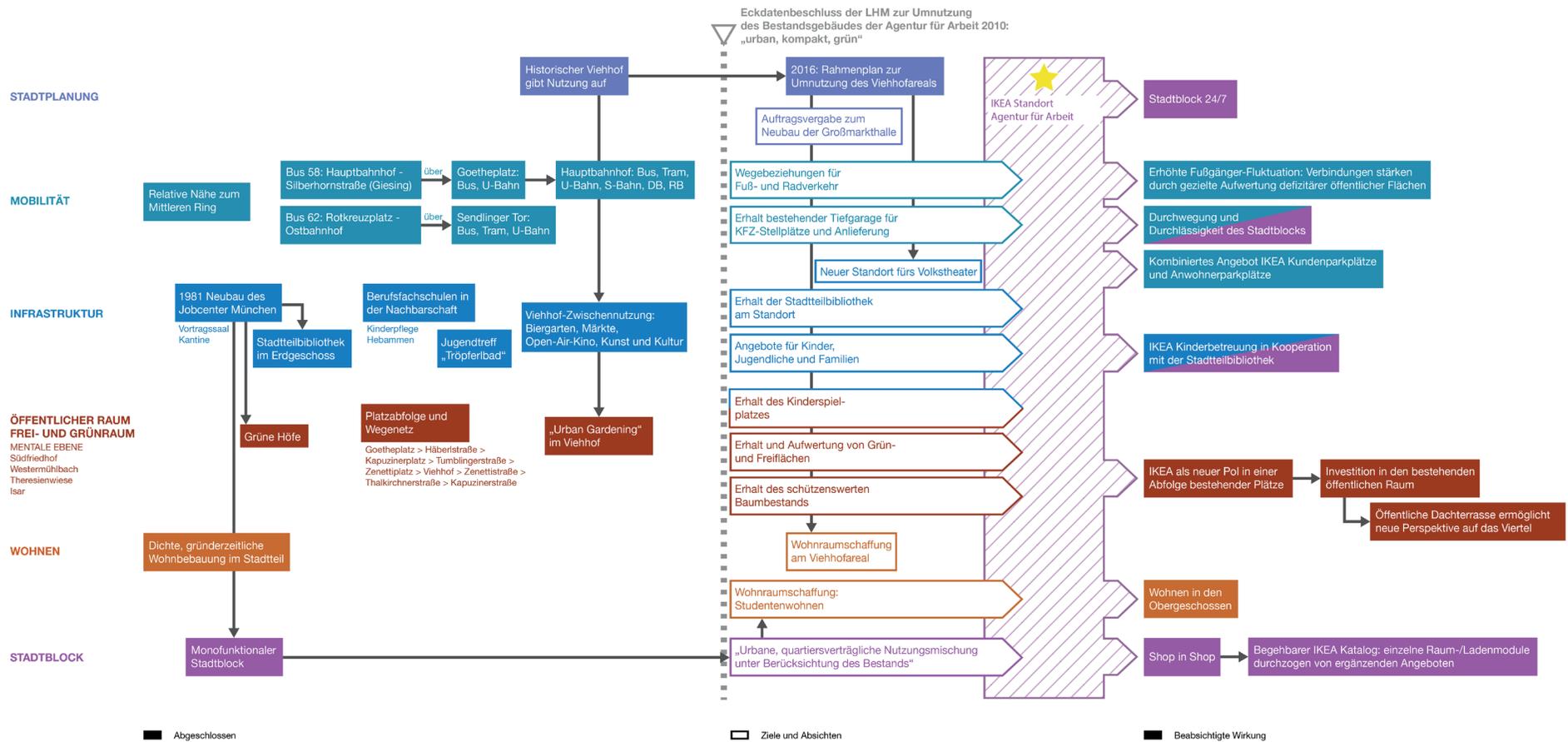


Abbildung 29:
Zeitliches Vorgehen
IKEA als Quartier

Das Areal des Arbeitsamts ist ein strategischer Baustein zur Entwicklung und Anbindung von Schlacht- und Viehhof in das innerstädtische München. IKEA unterstützt die Quartiersentwicklung mit kulturellen und sozialen Angeboten, ergänzendem kleinteiligen Einzelhandel, bezahlbarem Wohnraum und einer Anwohner-Tiefgarage.



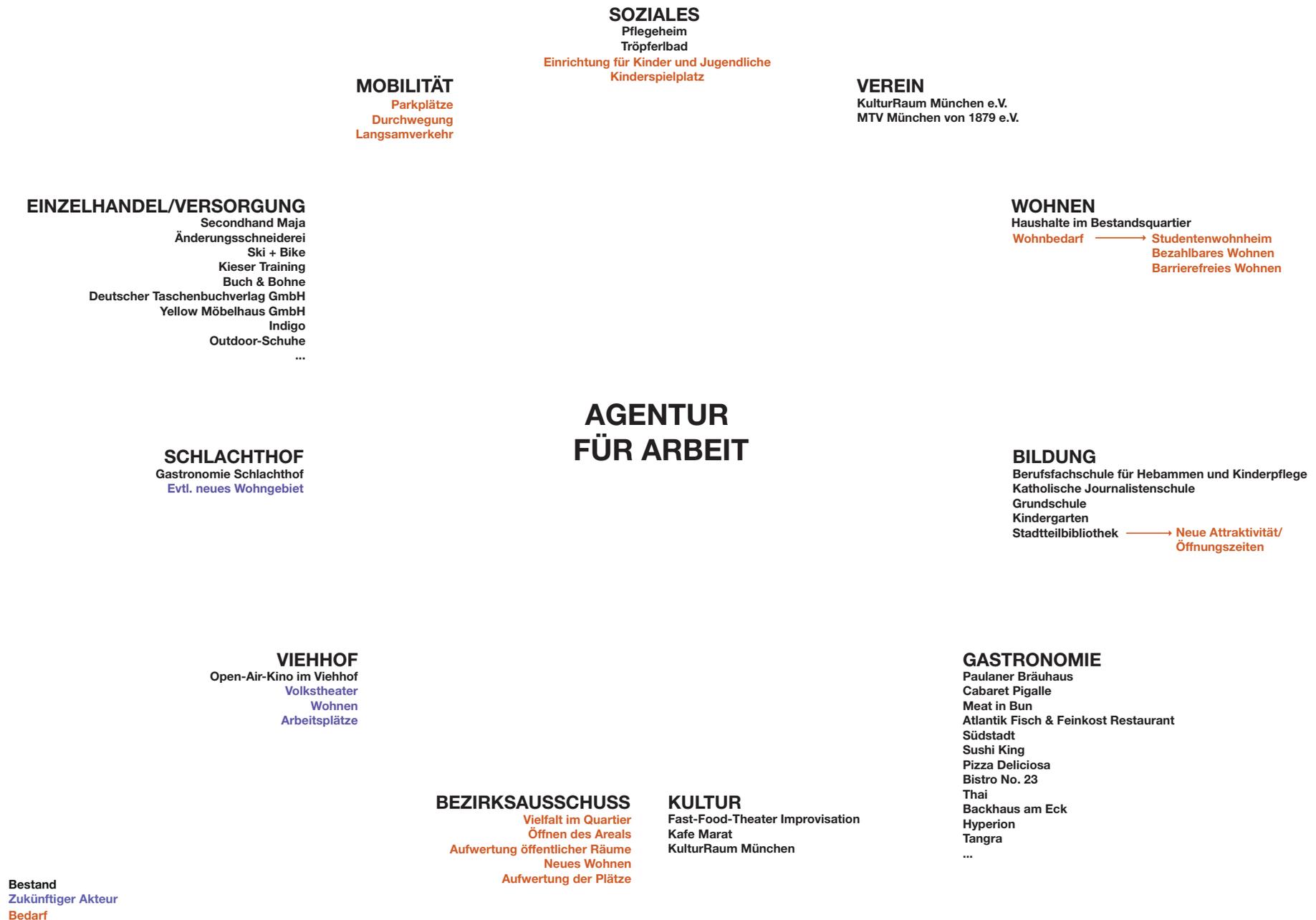


Abbildung 30a:
Akteursnetz
Agentur für Arbeit

Abbildung 30b:
Akteursnetz
IKEA als Quartier

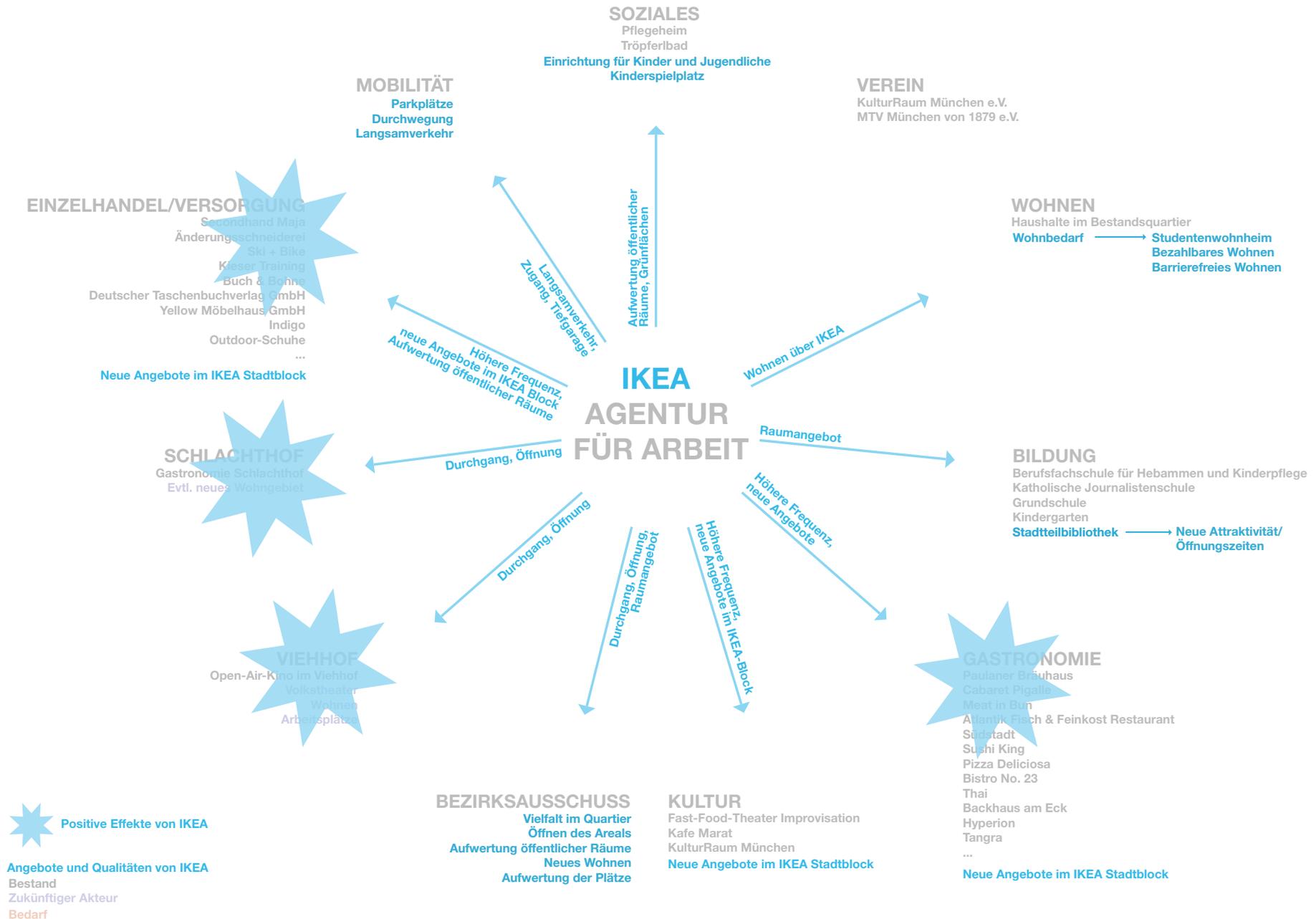


Abbildung 32:
Schematische Grundrisse
IKEA als Quartier

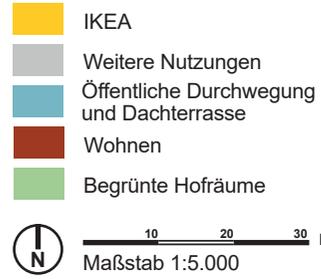
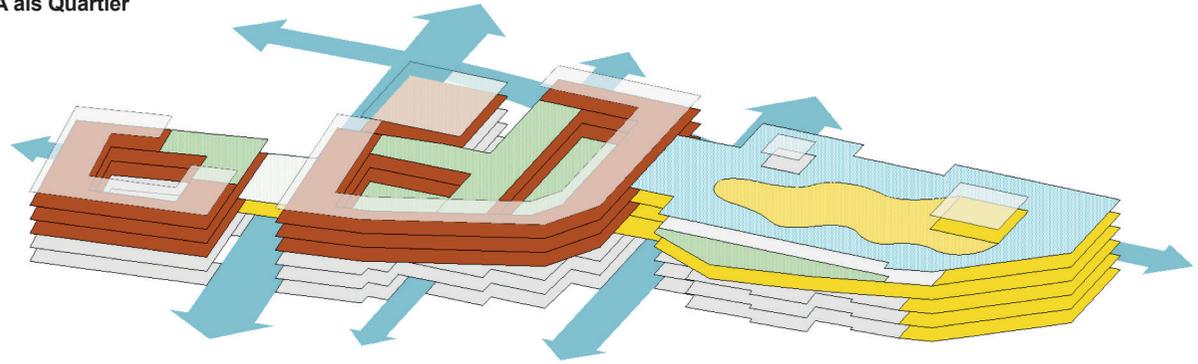
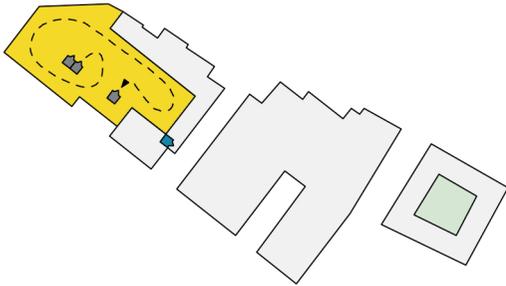


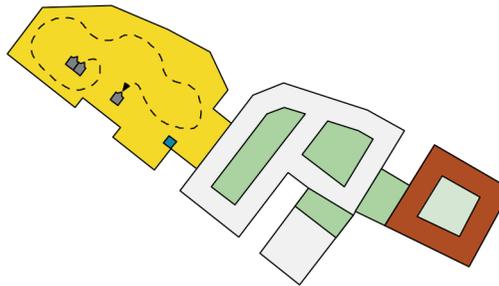
Abbildung 33:
Axonometrie
IKEA als Quartier



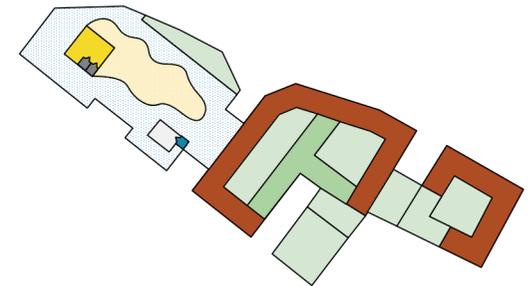
32 1. Obergeschoss



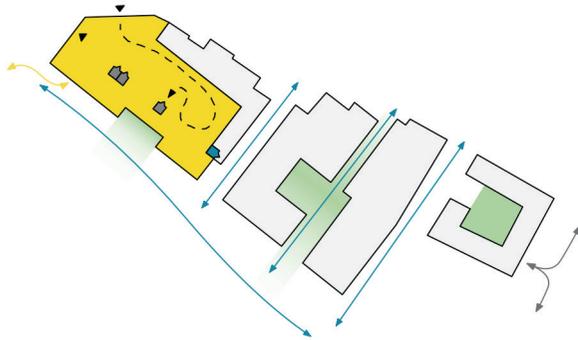
3. Obergeschoss



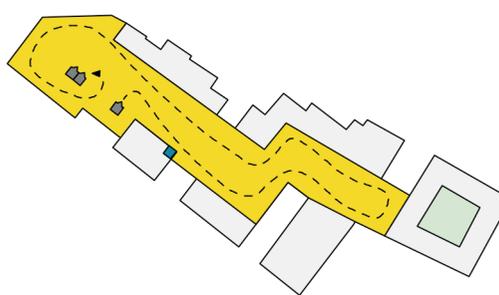
5. Obergeschoss



Erdgeschoss



2. Obergeschoss



4. Obergeschoss

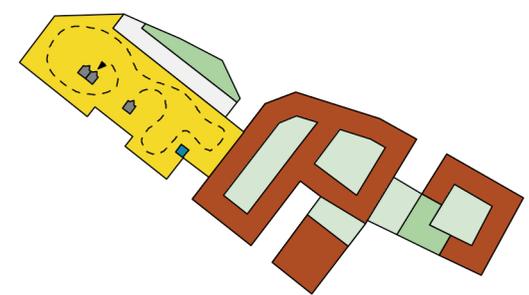
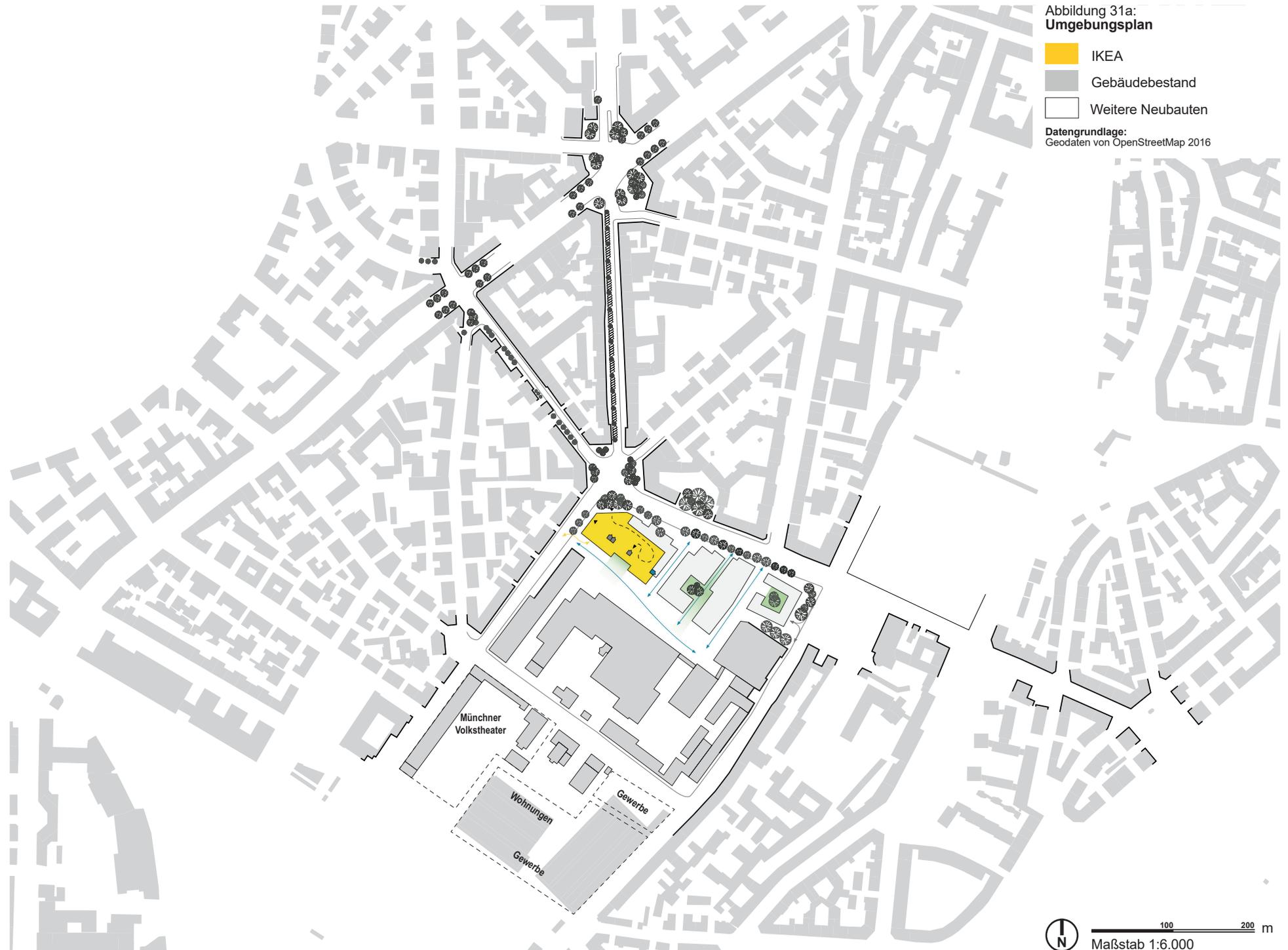


Abbildung 31a:
Umgebungsplan

-  IKEA
-  Gebäudebestand
-  Weitere Neubauten

Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016



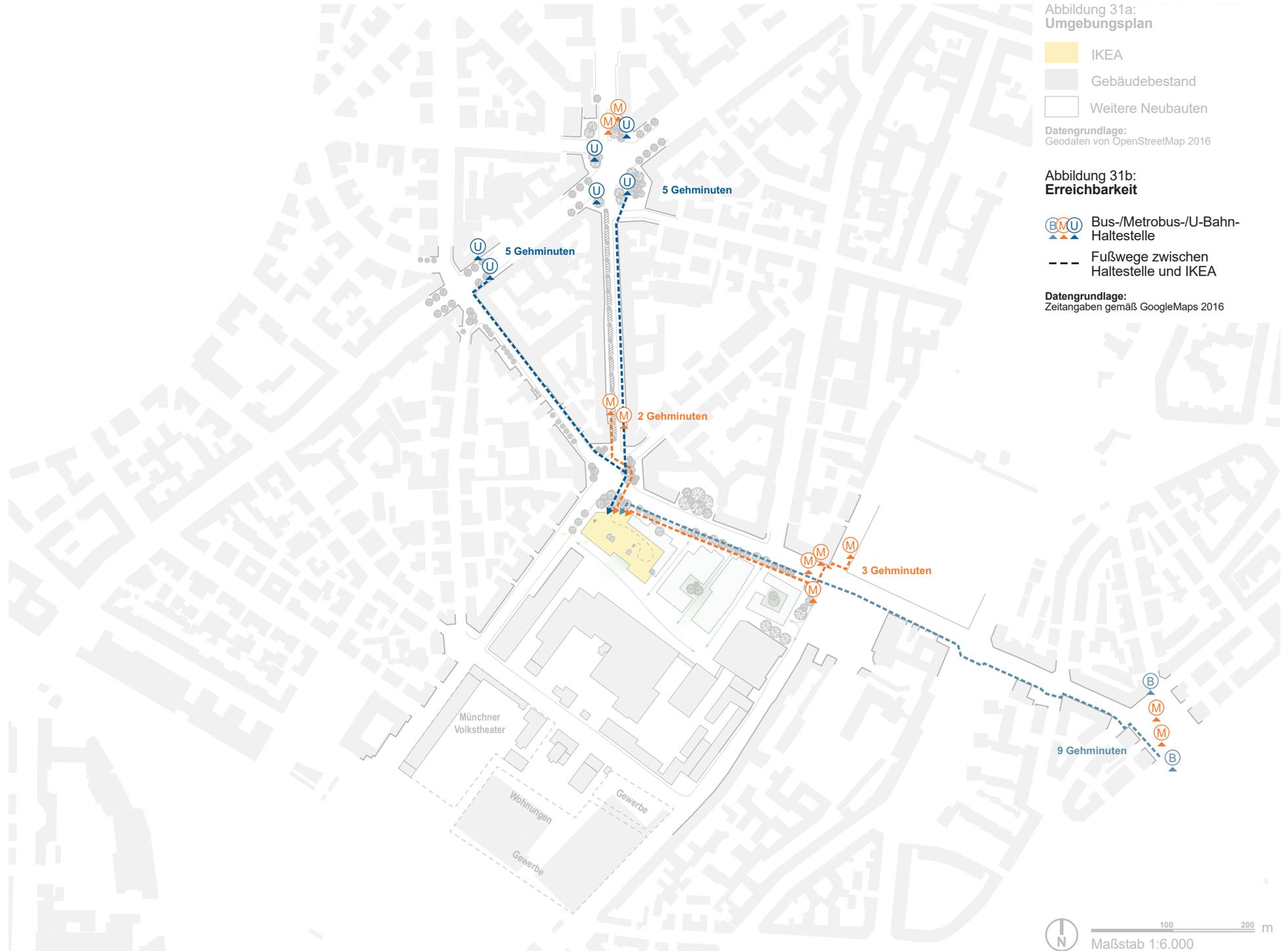


Abbildung 31a:
Umgebungsplan

- IKEA
- Gebäudebestand
- Weitere Neubauten

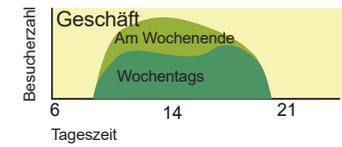
Datengrundlage:
Geodaten von OpenStreetMap 2016

Abbildung 31b:
Erreichbarkeit

- Bus-/Metrobus-/U-Bahn-Haltestelle
- Fußwege zwischen Haltestelle und IKEA

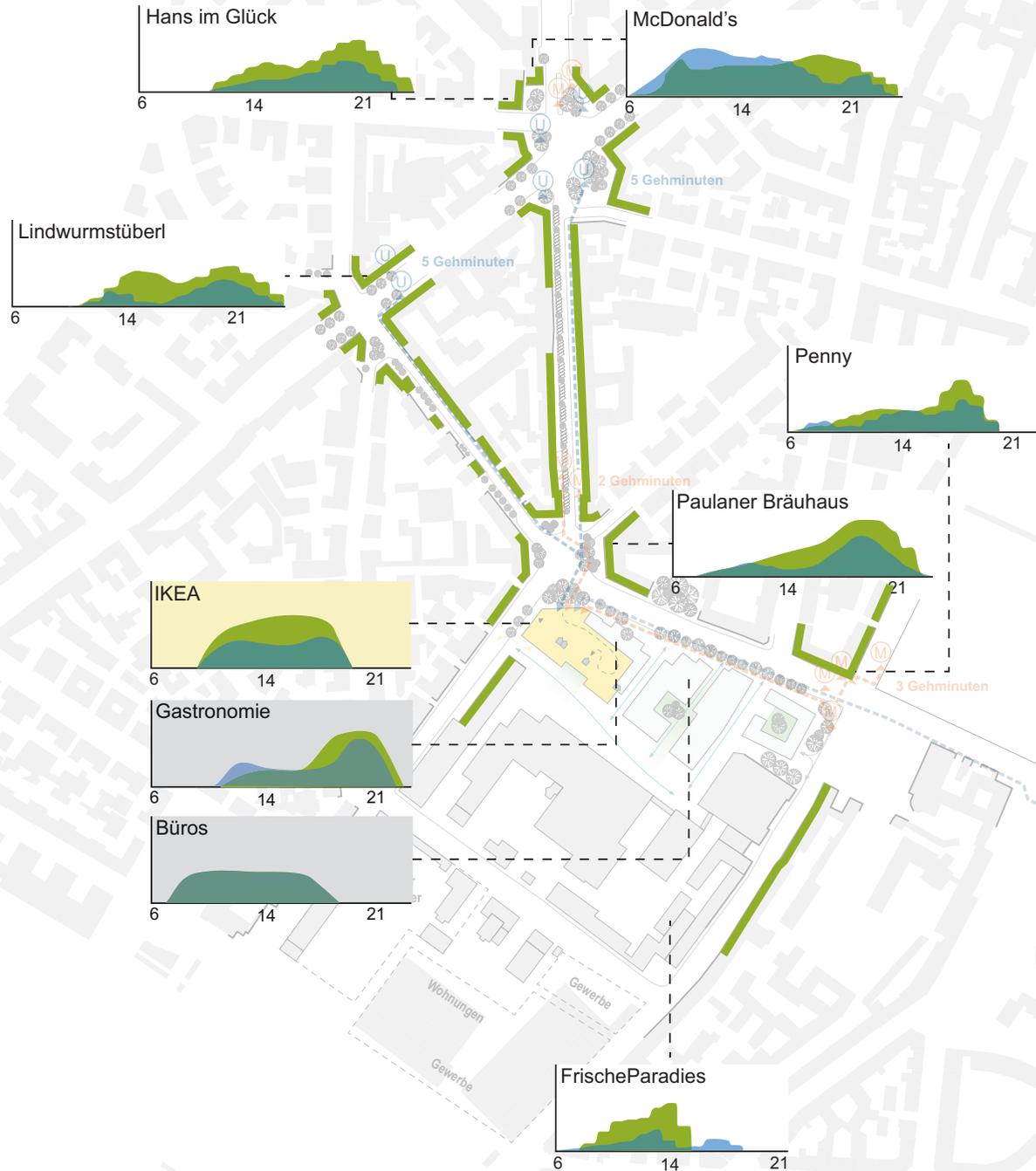
Datengrundlage:
Zeitangaben gemäß GoogleMaps 2016

Abbildung 31c:
Aktivitäten



Geschäfte

Datengrundlage:
Besucherangaben gemäß GoogleMaps 2016



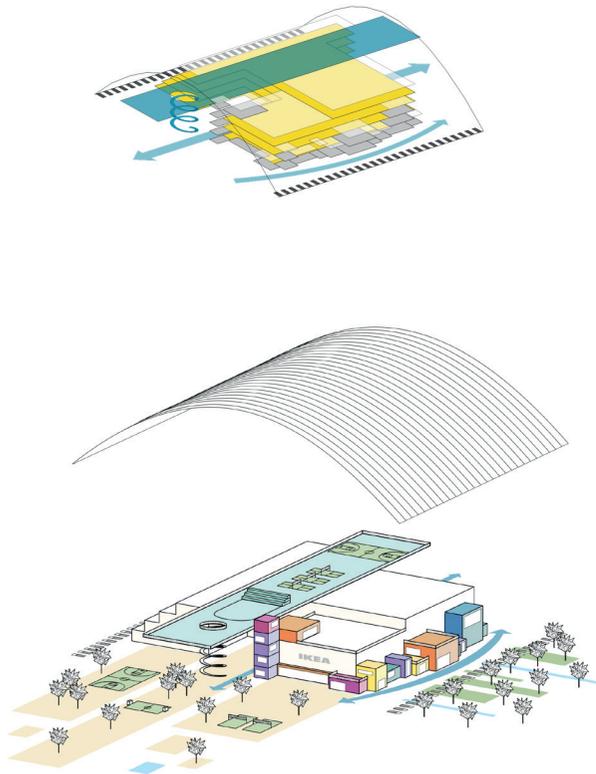
IKEA in München

Zusammenfassung

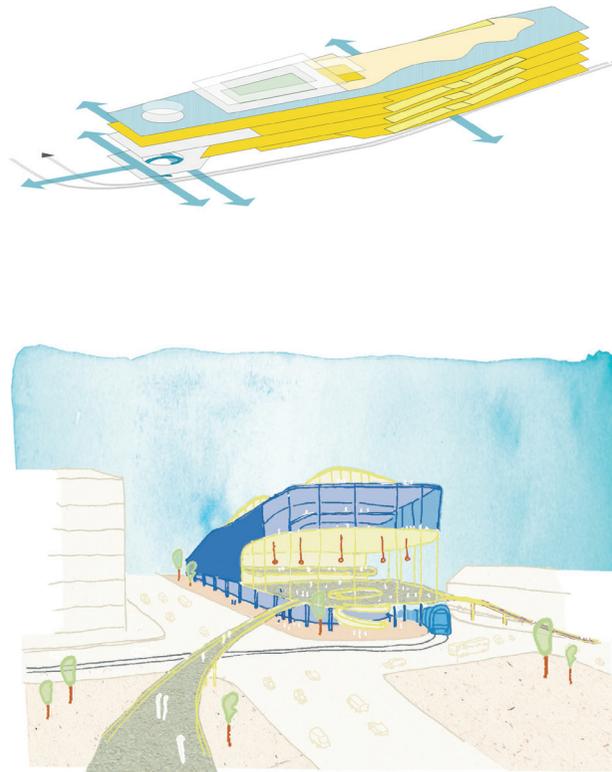
Abbildung 34:
Konzeptskizzen und Typologien
im Überblick

34

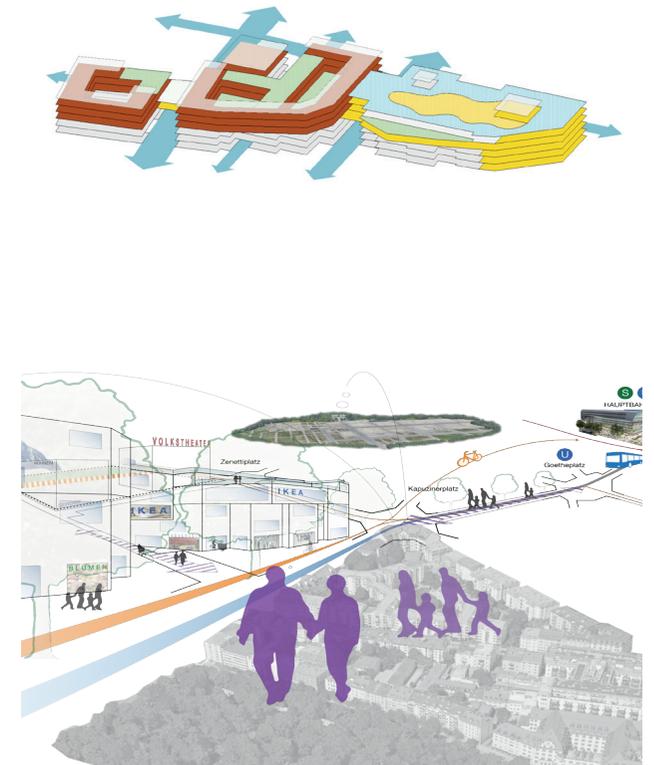
IKEA als Magnet



IKEA als Mobilitätsknoten



IKEA als Quartier



IKEA als Magnet

Paketposthalle, München-Hirschgarten

Nutzungskonzept

IKEA stellt Flächen innerhalb und außerhalb der Paketposthalle sozialen, kreativen und kulturellen Nutzungen zur Verfügung. Dies beinhaltet unter Umständen Sportanlagen und Treffpunkte für die Nachbarschaft, Bildungsangebote für sozial benachteiligte Quartiere und Arbeitsplätze für Start-up-Unternehmen.

Beitrag zur Stadtentwicklung

IKEA öffnet das bislang verschlossene Grundstück inklusive der Paketposthalle für die Öffentlichkeit. Hierdurch verbessert sich die fußläufige Verknüpfung der angrenzenden bereits entwickelten „zentralen Bahnflächen“. Die Freiflächen werden neu gestaltet und sind rund um die Uhr zugänglich. Vom soziokulturellen Angebot profitieren Nachbarschaft und Region.

Mobilität

Die Nähe zur S-Bahn bindet Kunden stadt- und regionsweit mit dem öffentlichen Verkehr an. Motorisierter Verkehr kann über den naheliegenden Mittleren Ring stadtverträglich organisiert werden.

Mögliche Kooperationspartner

IKEA sucht nach möglichen Kooperationspartnern für die Bereitstellung sozialer, kultureller und kreativer Angebote. Diese könnten sich in der Volkshochschule oder Kunstakademie sowie Berufsschulen, Vereinen und Initiativen finden lassen.

IKEA als Mobilitätsknoten

Ratzingerplatz, Obersendling

Nutzungskonzept

IKEA am Ratzingerplatz ist zugleich multimodaler Verkehrsknoten und Stadtteilzentrum. Hier werden P+R-Anlage, Tram-Westtangente und U-Bahn verknüpft. Ein öffentliches Stadtfoyer mit stadteigenen Nutzungen schafft einen Anlaufpunkt für Bewohner und Arbeitnehmer. IKEA ist wichtiger Pionier in der Entwicklung eines Quartierszentrums in Obersendling.

Beitrag zur Stadtentwicklung

IKEA löst durch Übernahme der P+R-Anlage den größten räumlichen Konflikt, der einer Zentrums- und Schulentwicklung an der Aidenbachstraße entgegensteht. Durch das eigene Kundenpotenzial wird eine Einzelhandelsentwicklung am Zeppelinplatz ermöglicht.

Mobilität

Der Ratzingerplatz ist in gleichem Maße gut durch den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr erreichbar. Durch Lage und multimodale Verknüpfung wird Verkehr aus dichter bebauten Quartieren ferngehalten. Durch die Autobahnnähe entstehen weniger Konflikte zwischen Logistik und Stadt.

Mögliche Kooperationspartner

IKEA will eng mit der Münchner Verkehrsgesellschaft als Mobilitätsdienstleister kooperieren. Des Weiteren könnte mit der Stadt und anderen Einzelhändlern in der Entwicklung eines Zentrums zusammengearbeitet werden.

IKEA als Quartier

Arbeitsamt, München-Isarvorstadt

Nutzungskonzept

IKEA am Kapuzinerplatz ist Teil eines gemischtgenutzten Stadtblocks. Weitere Einzelhändler und Gastronomiebetriebe sowie soziale und kulturelle Einrichtungen beleben den öffentlichen Raum. In den höheren Etagen kann bezahlbarer Wohnraum errichtet werden.

Beitrag zur Stadtentwicklung

Die Umgestaltung des Arbeitsamts öffnet die Areale des Schlacht- und Viehhofs für die Stadtentwicklung. Durch Errichtung eines gemischten Baublocks ersetzt IKEA die monofunktionale Großstruktur der Arbeitsagentur. Die Versorgung des Quartiers wird aufgewertet. Bezahlbarer Wohnraum kann einer zunehmenden Verdrängung von Anwohnern entgegenwirken.

Mobilität

Die innerstädtische Lage fördert das Einkaufen mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Hierfür gestaltet IKEA den öffentlichen Raum um und bietet entsprechende Dienstleistungen wie Leihlastenräder kostengünstig an. Zulieferer nutzen die bestehende Infrastruktur des Schlachthofes.

Mögliche Kooperationspartner

Die Entwicklung von IKEA findet in enger Abstimmung mit den städtischen Planungen zu Vieh- und Schlachthof statt. Flächen für Wohnraum können in Kooperation mit Münchner Wohnungsbaugesellschaften errichtet werden – öffentliche Angebote zusammen mit dem Sozialreferat.

Impressum

Auftraggeber

IKEA VERWALTUNGS-GMBH
Am Wandersmann 2-4
65719 Hofheim-Wallau

Auftragnehmer

STUDIO | STADT | REGION
4architekten GbR
Dr. Agnes Förster, Susanna Knopp,
Jan Kurz, Markus Wassmer
Dom-Pedro-Straße 7
80637 München

TECHNISCHE UNIVERSITÄT MÜNCHEN
Lehrstuhl für Raumentwicklung
Prof. Dr. oec. Alain Thierstein
Arcisstraße 21
80333 München

Projektbearbeitung

Agnes Förster, Lukas Gilliard, Alain Thierstein,
Stephanie Fabich, Julia Vetter, Christiane Müller,
Viola Hänsel, Anet Scherling

München 2016

