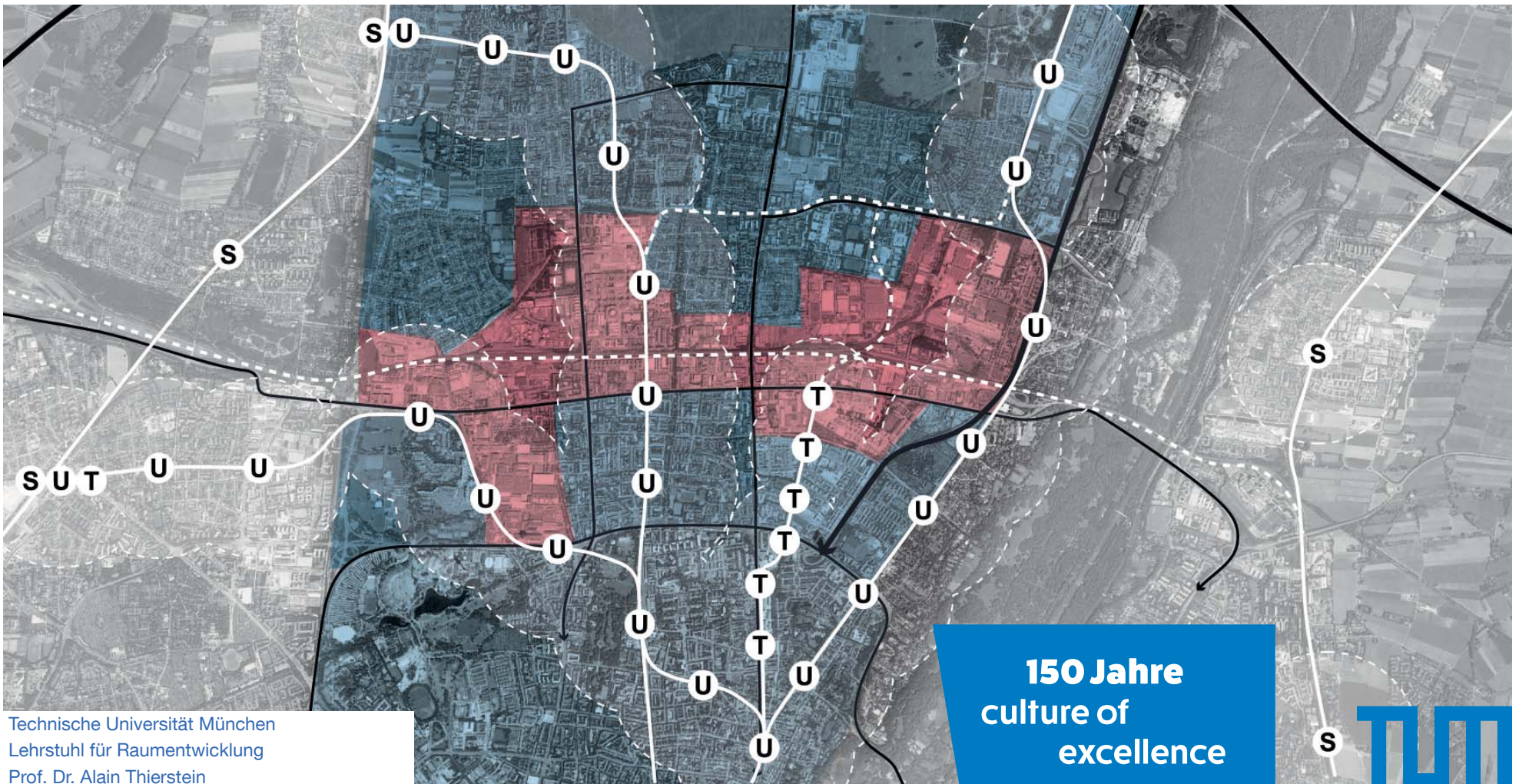


München Nord: Stadtzentrum 3.0 einer polyzentrischen Stadtlandschaft

Projekt im Masterstudiengang Urbanistik
Landschaft und Stadt Wintersemester 2017/18



Technische Universität München
Lehrstuhl für Raumentwicklung
Prof. Dr. Alain Thierstein

150 Jahre
culture of
excellence



Grußwort

Durch ihre mehr als hundertjährige Firmengeschichte hindurch hat die BMW Group die Veränderung des Münchner Nordens miterlebt und auch maßgeblich beeinflusst. Seit den Anfängen unseres Unternehmens mit einer Flugmotorenfertigung auf dem Oberwiesenfeld hat sich nicht nur technologisch vieles verändert. Die damals ländliche Umgebung wurde zu einem Stück Stadt und gehört heute zum wirtschaftlichen Rückgrat Münchens. Der Erfolg und das Wachstum stellen die Landeshauptstadt – und insbesondere den Münchner Norden – vor große Herausforderungen, die es zu gestalten gilt. Deshalb begrüßen wir die Initiative des Lehrstuhls für Raumentwicklung der TU München und freuen uns, das Projekt „MÜNCHEN NORD: Stadtzentrum 3.0 einer polyzentrischen Stadtlandschaft“ im Masterstudiengang Urbanistik unterstützen zu dürfen. Die hier vorgestellten Arbeiten liefern Antworten auf Zukunftsfragen und zeigen, wie etwa durch die Aktivierung des Eisenbahn-Nordrings neue Verkehrsangebote geschaffen werden können, um so ein großmaßstäbliches Industriegebiet zu einem urbanen Quartier zu wandeln. Der Blick bis in das Jahr 2050 erstreckt sich über denselben zeitlichen Horizont wie der FIZ Future Masterplan, mit dem wir die Entwicklung des Forschungs- und Innovationszentrum der BMW Group im Münchner Norden gestalten. Dabei schauen wir bewusst über den Werkszaun, da wir an einer mehrwertschaffenden Gesamtentwicklung für den gesamten Stadtteil interessiert sind und diesen Wandel proaktiv mitgestalten. Wir freuen uns, mit dieser Broschüre studentische Konzepte zur Zukunft des Münchner Nordens präsentieren zu dürfen und wünschen eine gleichermaßen lehrreiche wie interessante Lektüre.

Dr. Herbert Grebenc

Bereichsleiter Real Estate Management, Konzernsicherheit, BMW Group /
Senior Vice President Real Estate Management, Corporate Security, BMW Group

Klaus Kapp

Programmleiter „FIZ Future“, BMW Group / Head of Project “FIZ Future”, BMW Group

Preface

In the over one hundred years of company history, the BMW Group has witnessed and significantly influenced the change in the north of Munich. Since the beginnings of our company with the aircraft engine production in “Oberwiesenfeld” a lot has changed, not only in regard to the technologies. The formerly rural area has become a part of the city and an economical backbone of Munich. The success and growth in the capital of the federal state – especially in the northern part of Munich – has led to great challenges, which need to be shaped. Therefore, we welcome the initiative of the Chair of Urban Development of the TU Munich and are happy to support the project “MÜNCHEN NORD: Stadtzentrum 3.0 einer polyzentrischen Stadtlandschaft” of the Master Urbanism. The presented papers provide answers for future issues and show how to transform a large-scale industrial area into an urban quarter, for instance with the activation of the train North Ring by creating new offers of transportation. The outlook until the year 2050 spreads over the same period of time as the FIZ Future Masterplan, which shapes the development of the Research and Innovation Centre of the BMW Group in the north of Munich. In doing so, the focus does not stop at the factory fence, but rather aims at a value-adding process for the whole urban district. BMW wants to proactively promote this change. Hence, we are happy to present this brochure of concepts, elaborated by students, dealing with the future of the northern part of Munich. We hope that the reading is both informative and interesting.

Inhaltsverzeichnis / Contents

Grußwort / Preface

1

Inhaltsverzeichnis / Contents

2

Einleitung / Introduction

3 - 6

Kurze Wege und globale Erreichbarkeit /
Short distances and global reachability

8-18

München Nord - die Mischung macht's /
Munich North - the mix makes it

20-30

zusammen.wachsen / growing.together

32-42

Regio.Impuls Nordbahnhof /
Regional impulse - Northern Station

44-54

Quellenangaben / References

55-56

Danksagung / Acknowledgements

56

Technische Universität München
Fakultät für Architektur

Lehrstuhl für Raumentwicklung
Chair of Urban Development

Prof. Dr. Alain Thierstein

Arcisstr. 21
D 80333 München
T: +49-(0)89-289-22489
F: +49-(0)89-289-22576
<http://www.re.ar.tum.de>



Einleitung

Die Broschüre „München Nord: Stadtzentrum 3.0 einer polyzentrischen Stadtlandschaft“ dokumentiert die im Wintersemester 2017/18 entstandenen Arbeiten von Studierenden des ersten Semesters des Masterstudiengangs „Urbanistik - Landschaft und Stadt“ an der Technischen Universität München (TUM). Insgesamt 14 Studierende untersuchten vier Monate lang die räumliche Entwicklung des Münchner Nordens.

Die Studierenden haben hierzu eine prozessuale Perspektive auf die Transformation der gebauten, funktionalen und relationalen Umwelt eingenommen.

Ziel des Semesters ist es, alternative Zukunftsvorstellungen für die Stadtquartiere entlang des Eisenbahn-Nordringes zwischen Moosach und Unterföhring zu entwickeln und eine räumliche Strategie mit notwendigen Interventionen durch Kommune und privater Wirtschaft auszuarbeiten. Jede Strategie ist auf 11 Seiten dokumentiert.

Der Masterstudiengang „Urbanistik - Landschaft und Stadt“

Der Masterstudiengang spricht Absolventinnen und Absolventen aus Fachrichtungen wie Architektur, Landschaftsplanung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Umweltplanung, Geographie und Soziologie an. Der thematische Schwerpunkt des Studiengangs ist die Erforschung und Entwicklung von Lösungsansätzen für die zunehmend komplexen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen, mit denen Städte und Stadtregionen heute konfrontiert sind. Die Organisation des Raumes ist ein wichtiger Aspekt, um diese wechselseitigen Heraus-

forderungen aktiv anzugehen. AbsolventInnen haben die notwendigen methodischen, fachlichen, persönlichen und sozialen Kompetenzen, welche im Arbeitsfeld der räumlichen Planung und Gestaltung erforderlich sind. Im Unterschied zum grundständig ausgebildeten Stadtplaner ist der Urbanist in der Lage, disziplinäre Fachkenntnisse durch seine interdisziplinären methodischen Kenntnisse zusammenzuführen und hierdurch räumliche Strategien für die zukünftigen komplexen Herausforderungen im Rahmen heute gültiger gesetzlicher Rahmenbedingungen zu entwickeln.

Die Verknüpfung von Theorie und Praxis durch ein einsemestriges, exploratives Vorgehen ist keine leichte Aufgabe. Auf der einen Seite ist es unser Ziel, Studierenden geeignete Fähigkeiten für die Praxis der Raumplanung und der Raumentwicklung zu vermitteln. Auf der anderen Seite erwarten wir einen kritischen Blick auf den aktuellen Stand der Praxis. An dieser heiklen Schnittstelle sind Studierende oft eher bereit als etablierte Planerinnen und Planer, kreative Risiken einzugehen. Die vorliegende Ausstellung dokumentiert die Ergebnisse unseres Versuchs, den ‚intellektuellen Muskel‘ der Masterstudierenden zu trainieren und sie außerhalb der Komfortzone der etablierten Praxis der Raumplanung zu locken.

Wissenschaftliche Einbettung - Entwerfen von Regionen

Der Projektkurs vermittelt Studierenden grundlegende Kompetenzen im Entwerfen auf regionalem Maßstab. Dieser Maßstabssprung ist für Studierende der Urbanistik

und der Architektur außergewöhnlich, aber im Sinne einer innovativen, forschungsnahen Ausbildung unverzichtbar. Nach Jahrzehnten von Sub- und Desurbanisierung beobachten wir heute einen Trendwandel hin zur Reurbanisierung. Die Wiederherstellung innerstädtischer historischer Stadtquartiere leistete hierzu ihren Teil. Es ist jedoch festzustellen, dass Reurbanisierung nicht mit einer Rückkehr zur historischen Stadt gleichzusetzen ist. Das Städtische erstreckt sich längst über die Grenzen verdichteter Siedlungskörper und administrativer Gebietskörperschaften hinaus. Stadt zu verstehen bedarf der Betrachtung des scheinbar Unstädtischen. Feriensiedlungen, Autobahnen und großflächige Supermärkte sind alle Teil des urbanen Gewebes. (Lefebvre, 1979/2003: 3-4) Die zeitgenössische europäische Stadt ist eine polyzentrische Stadtlandschaft.

Diese Erkenntnis wird die zukünftige Arbeitsweise von Architekten und Raumplanern verändern. Regionalplanung beschränkt sich heute auf die Vermeidung unerwünschter Entwicklungen. Da die Region aber eine entscheidende Rolle in der Bereitstellung städtischer Qualitäten einnimmt, gilt es die Region nicht nur zu regulieren, sondern als urbanen Raum zu gestalten. Der regionale Maßstab konfrontiert uns dabei mit neuen Herausforderungen, die die Grenzen des Gestalt- und Steuerbaren betreffen. Eine Region ist nicht im gleichen Detaillierungsgrad zu entwerfen wie Gebäude oder Stadtquartiere. Studierende lernen daher ein relationales Raumverständnis anzuwenden, selektive, auf mehreren Maßstabsebenen wirkungsvolle Interventionen zu entwerfen und diese in ein zielgerichtetes strategisches Konzept einzubetten.

Die Aufgabenstellung -

München Nord: Stadtzentrum 3.0 einer polyzentrischen Stadtlandschaft

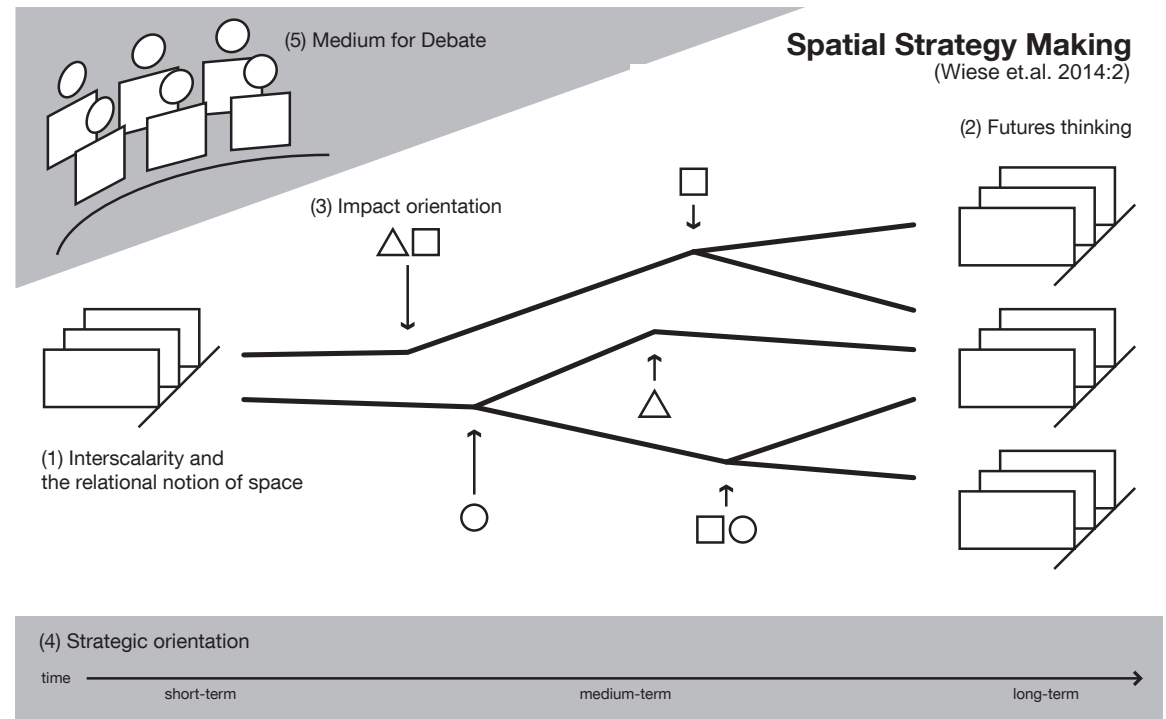
Im Wintersemester 2017/18 untersuchten die Studierenden des Masterstudiengangs Urbanistik die nördlichen Stadtteile der Landeshauptstadt München. Die Bezirke Moosach, Feldmoching-Hasenbergl, Milbertshofen-Am Hart und Schwabing-Freimann sind traditionell geprägt von Industriebetrieben, Kasernenarealen, großflächigem Einzelhandel und Arbeiter-Wohnquartieren. Große Verkehrsinfrastrukturen wie der Eisenbahn-Nordring und die Ringstraßen Mittlerer Ring und Frankfurter Ring bilden physische und mentale Grenzen zwischen der inneren Stadt Münchens und den nördlichen Stadtquartieren. Die Aufgabe von Kasernenarealen durch die Bundeswehr, der Umbau von Industrieanlagen zu Standorten der Wissensökonomie und die zunehmende Aufwertung von Wohnquartieren aufgrund des Münchner Wohnungsdrucks verändern das Stadtbild jedoch stetig.

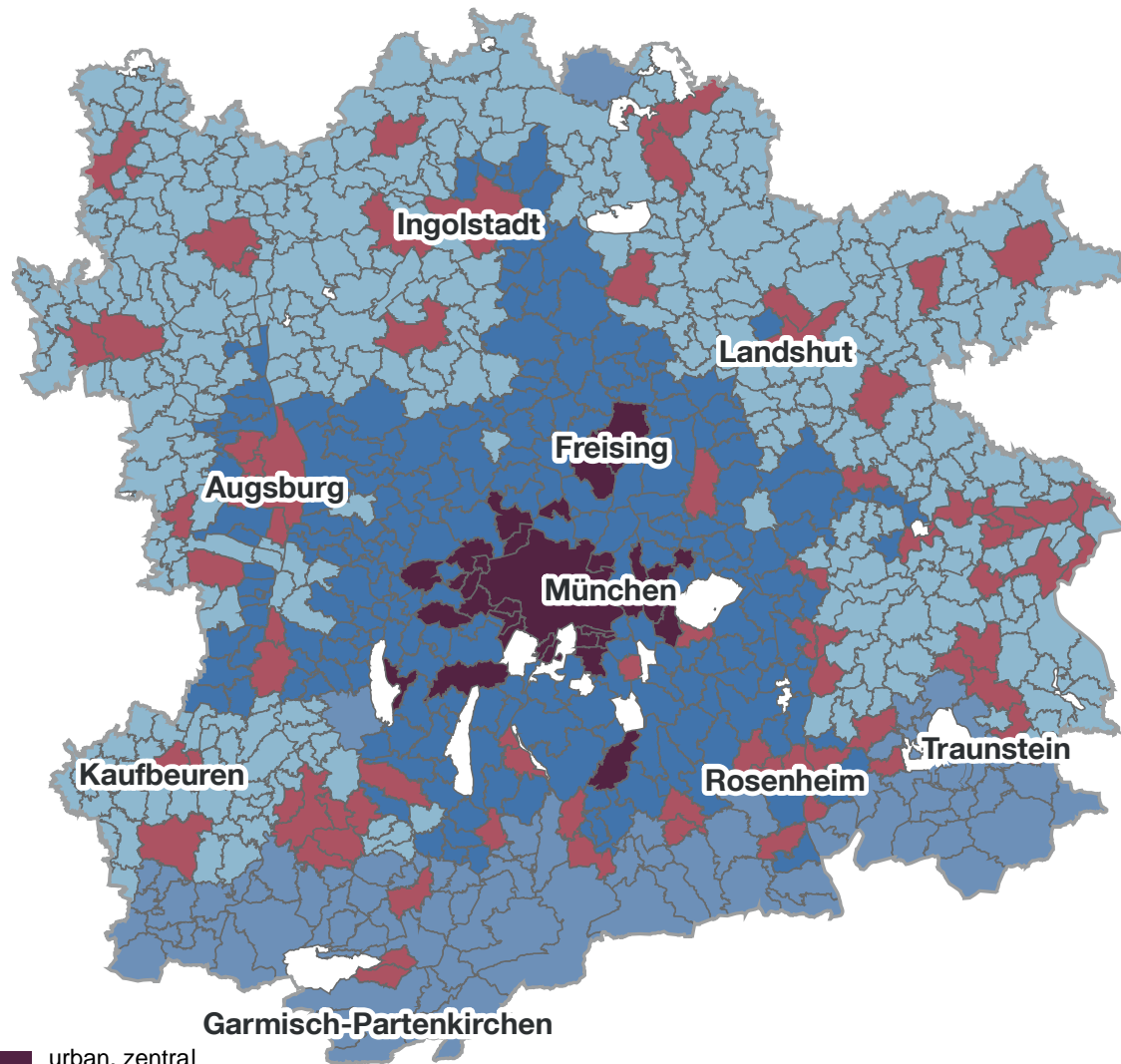
Mit diesen Veränderungen gehen neue Anforderungen an Mobilität und Infrastruktur einher. Heute ist der Münchner Norden durch das Automobil geprägt. Insbesondere in Ost-West-Richtung tangential zur inneren Stadt ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) unattraktiv. Durch die Ansiedlung wissensintensiver Unternehmen und den Zuzug von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mit flexiblen Arbeits- und Alltagsmodellen ist eine engmaschigere, multi-modale Vernetzung erforderlich. Die Landeshauptstadt und die Münchner Verkehrsgesellschaft planen daher die Tramlinie 23 aus der Parkstadt Schwabing in die Stadtteile nördlich des Eisenbahn-Nordringes zu verlängern und durch eine tangentielle Linie

zwischen Kieferngarten und Am Hart zu ergänzen. Weit aus größere Wirkung sind aber durch die Reaktivierung des seit den olympischen Spielen nur noch durch den Güterverkehr benutzten Eisenbahn-Nordring als S-Bahnstrecke zu erwarten.

Entlang einer 12km langen Strecke zwischen Moosach und Unterföhring würden gleich eine Vielzahl neuer Knotenpunkte entstehen. Die neugeschaffenen Erreichbarkeiten wirken katalytisch auf die Stadtentwicklung. Bislang als peripher wahrgenommene Orte der Stadt

werden zu Zentren im Netz einer polyzentrischen Stadtstruktur – interessant für urbanes Wohnen, quartiersbezogenes, höherwertiges Arbeiten und zentralörtliche Versorgungsfunktionen. Ähnliche Effekte lassen sich in München bereits heute anhand des Ausbaus des ÖPNV-Angebotes im westlich gelegenen, allerdings auch historisch zentralörtlich geprägtem Pasing beobachten. Während Pasing also ein uns eher vertrautes Münchner Stadtzentrum 2.0 ist, kann der Münchner Norden ein neuartiges Stadtzentrum 3.0 sein.





urban, zentral
 urban, dezentral
 städtisches Einzugsgebiet
 Wohnorte mit touristischer Prägung
 periphere Standorte
 0 5 10 20 30 40
 ↑
 Geodatengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2013
 Raumstrukturtypen der Metropolregion München (Thierstein et al. 2016: 29)

Introduction

The booklet „Munich North: City Center 3.0 of a Polycentric Urban Landscape“ documents the work of students in the first semester of the master program „Urban Policy - Landscape and City“ at the Technical University of Munich (TUM) in the Winter semester of 2017/18. A total of fourteen students spent four months studying the spatial development of the north of Munich. The students have taken a process related perspective on the transformation of the built, functional and relational environment. The aim of the semester is to develop alternative visions for the city districts along the Nordring (North Ring) railway between Moosach and Unterföhring by developing a spatial strategy with necessary interventions by the municipality and the private sector. Each strategy is presented on 11 pages in this booklet.

“Urbanism - Landscape and City” The Master’s Program

The Master’s Degree program appeals to graduates in fields such as architecture, landscape planning, urban planning, traffic planning, environmental planning, geography and sociology. The thematic focus of the program is to research and develop solutions to the increasingly complex environmental, economic and social challenges that cities and urban areas face in contemporary society. The organization of the space plays an important role in actively addressing these interrelated challenges. Thus, the graduates acquire the necessary methodological, professional, personal and social competencies required in the area of spatial planning and design. In contrast to a city planner with basic training, the urbanist is able to combine disciplinary expertise with his interdisciplinary

methodological knowledge and thereby develop spatial strategies for the complex future challenges within the current regulatory framework.

Combining an exploratory approach and bridging theory and practice in one semester is no easy task. On one hand, our objective is to train students to master appropriate skills for urban planning practice. On the other hand, we expand our objective to include preparing them for adopting a critical stance at the current state of affairs of that very same practice they are expected to master. At this very delicate interface, graduate students at the start of their career are perhaps more willing than more established planners to take creative risks. The present booklet documents the results of our efforts to train the 'intellectual muscles' of the MSc Urbanism students and to tease them out of the comfort zone of established spatial planning approaches.

Integrating Scholarship - Designing Regions

The studio-based course endows students with foundational skills for design on a regional scale. The larger scale is extraordinary leap for urban planning and architecture students, but indispensable to an innovative, research-oriented education. After decades of suburbanization and deurbanization, we are observing a reverse trend toward re-urbanization today. The restoration of historical, inner-city urban districts has played a role in this shift. It remains to be seen though, whether this re-urbanization amounts to a return to the historical city as it was once conceived. Lefebvre declared as early as 1970's that "to speak of the urban is to look beyond the city, to encompass an entire way of being, thinking and acting... In this sense,

a vacation home, a highway and a rural supermarket are all part of the urban tissue" (Lefebvre, 1979/2003: 3-4). The contemporary European city is a polycentric urban landscape. This realization is changing the spatial planning approaches of architects and urban planners. Yet, today, regional planning remains limited to the prevention of undesirable developments. However, as the regional environment plays a decisive role in determining the qualities of the urban environment, it should not merely be regulated, but rather designed as an urban space. Addressing the regional scale presents new challenges which exceed the boundaries of the designable and the manageable. A region is not to be designed with the same level of detail as a city district. This is the context in which the studio-based course is set. Towards this purpose, students learn to apply a relational multi-scalar understanding of space, to design impactful interventions at different scales, to integrate these designs into a meaningful strategic concept.

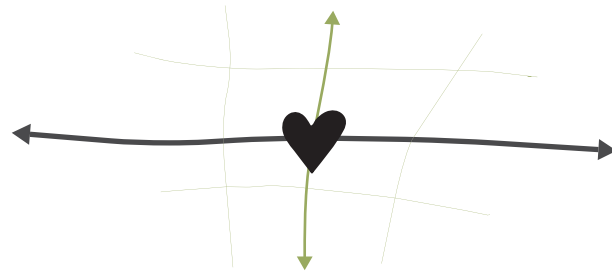
The Assignment - Munich North: City center 3.0 of a polycentric urban landscape

In the winter semester 2017/18, the students of the Urban Studies Degree program studied the northern districts of the municipality of Munich. The districts of Moosach, Feldmoching-Hasenberg, Milbertshofen-Am Hart and Schwabing-Freimann are traditionally characterized by industrial enterprises, barracks areas, large-scale retail and working-class neighbourhoods. Large transport infrastructure such as the railway Nordring (Northern Ring) and the Mittlerer and Frankfurter ring roads form physical and psychological boundaries between the inner city

of Munich and the northern city quarters. However, the release and reuse of barracks areas by the military, the conversion of industrial facilities to house enterprises of the knowledge economy, and the increasing upgrading of residential areas due to the pressure of Munich's housing supply are constantly changing the cityscape.

These changes are accompanied by new requirements for mobility and infrastructure. Presently the north of Munich is dominated by the automobile, in particular, the east-west tangential to the inner city lacks public transport options. The establishment of knowledge-intensive companies and the influx of workers with flexible and casual working models require closer, multi-modal networking. Therefore, the Municipality and the Munich Transport Company plan to extend tram line 23 from Parkcity Schwabing toward the districts north of the Nordring railway and complement it with a tangential tramline between Kieferngrund and Am Hart. Not since the Olympic Games, has such potential been anticipated, as that which can be realised through the reuse of the Nordring freight railroad as an S-Bahn.

Along the 12km stretch between Moosach and Unterföhring a large number of new intersections will come into existence. The newly created accessibility catalyzes the urban development. As such, the unnoticed peripheral places of the city become centers in the network of a polycentric urban structure - interesting for urban living, neighbourhoods, higher-value work and localised supply functions. Similar effects can already be observed in Munich today with the expansion of the public transport services westward to the historically focused Pasing. As Pasing has become rather familiar as city center 2.0, the north of Munich may be a new city center 3.0.



Kurze Wege und Globale Erreichbarkeit

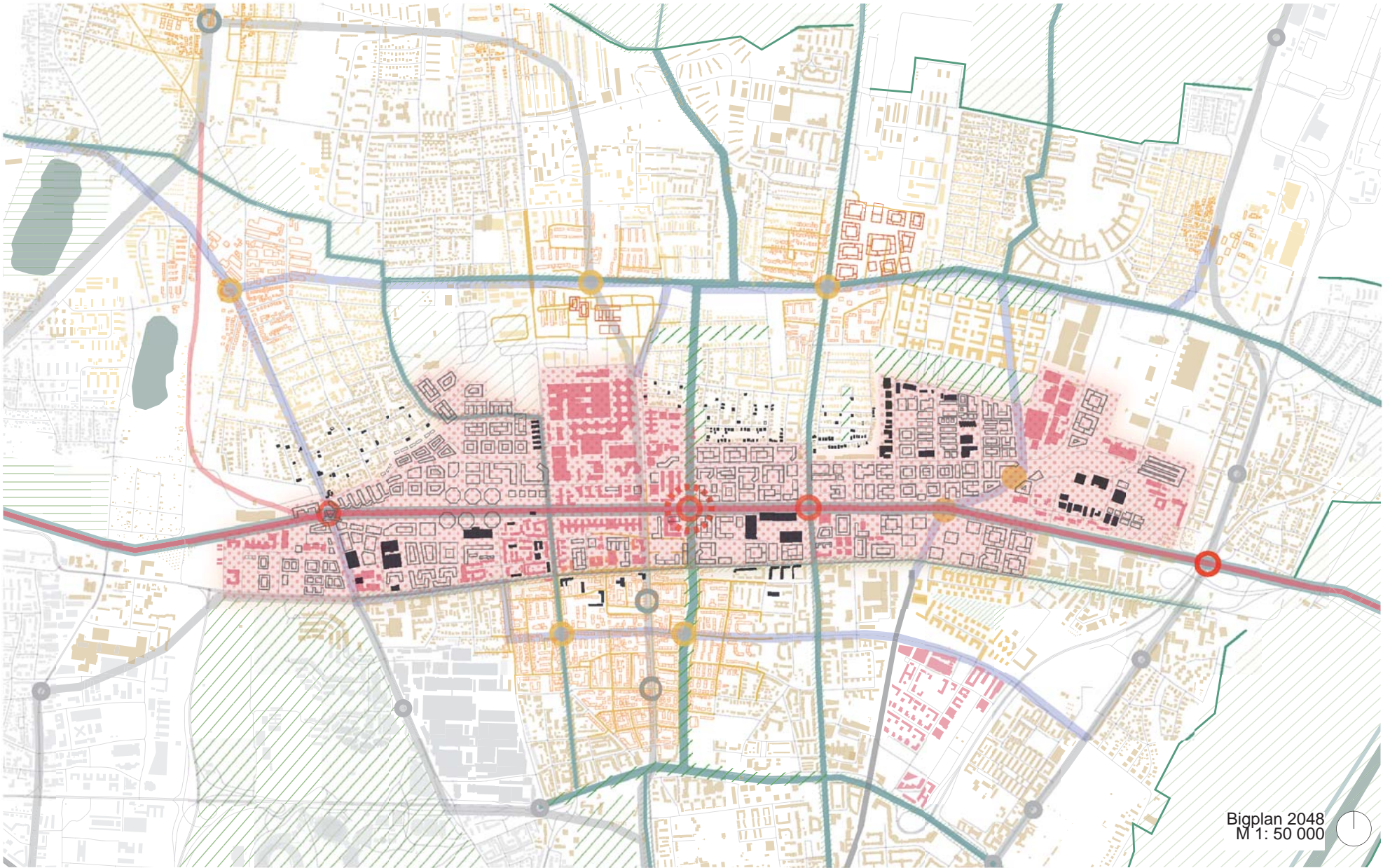
Short distances and global accessibility

North Munich contributes greatly to the prosperity of Munich's economy today because of its popularity as an international business location. However, functional separations and spatial barriers exist between places of residence and work which have emerged due to the rising volume of commuters and automobile-orientated street network. The project "Short distances and global accessibility" begins a transformation process with the combination of sustainable modes of transport, notably walking, cycling, and public transport to establish the missing east-west connections in transportation. This then leads to transformations around new stations

with the implementation of "Urbanes Gebiet (Urban districts)" into vibrant mix-used areas for living and working. The activation of the Nordring (Northern Ring) would support the increased accessibility of the area to the airport and surrounding regions.

As a result the effects of interventions would spread and permeate further into neighbourhoods, where the increased densities in and around local centers, and redesigned existing streetscapes, would have inhabitants experiencing „shorter“ travelling distances with better quality open spaces by 2048.

- Urbanes Gebiet 
- Verdichtung 
- Aufstockung 
- Quartierszentrum 
- Wirkungsströme 
- Kurze Wege 
- Aktivierung des DB - Nordrings 
- Neue S-Bahn Station 
- Neue Tramlinie 
- Knotenpunkt ÖPNV 
- Radschnellweg 
- Sicherung der Freiraumstrukturen 
- Siedlungsgrenzen 



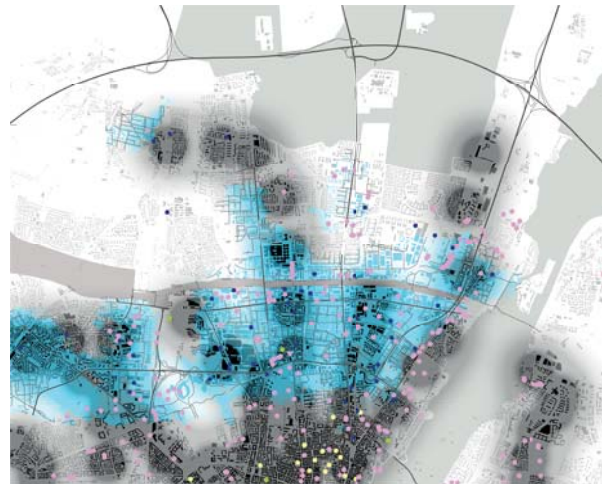
Analyse und Trends

Kurze Wege für Bewohner und globale Erreichbarkeit für Unternehmen vereint unsere alternative Zukunft für den Münchner Norden im Jahr 2048. Beginnend mit einer ausführlichen Analyse entwickelte sich daraus unsere Strategie für unsere alternative Zukunft.

Für die Untersuchung möglicher Zentren wurde eine Datenbank aller Unternehmen und Einrichtungen im Münchner Norden ausgewertet. Dafür wurden die Einträge nach ihrer Bedeutung für Bewohner der Stadtteile (bspw. Nahversorgung, personenbezogene Dienstleister und öffentliche Einrichtungen) und für ansässige Unternehmen (bspw. Großhandel, Gewerbeunternehmen und unternehmensrelevante Dienstleister) unterschieden. Zusammen mit den Sitzen großer Unternehmen verdeutlichen die Ballons die wirtschaftlich und versorgungstechnisch



Heatmap Versorgung, ohne Maßstab



Heatmap ÖPNV, ohne Maßstab

nisch wichtigen Bereiche im Münchner Norden. Gleichzeitig unterscheidet sich die Lage der ermittelten Ballons teilweise deutlich von den festgelegten Versorgungszentren. Es gilt: je besser die Versorgung, desto dunkler die Färbung.

Der Münchner Norden wird durch die hohe Ansammlung von global agierenden Konzernen geprägt und beeinflusst. Vor allem BMW besitzt dort viele Standorte und expandiert weiter. Durch den Güteranschluss an Bahnschienen, Autobahn und Flughafen macht sich das Gebiet einen Namen als attraktiver Unternehmensstandort. Weiter hat er sich von einem Produktionsstandort auch zu einem weltweit bedeutenden Forschungs- und Entwicklungsstandort entwickelt. Das Helmholtz Zentrum und das FIZ von BMW prägen den Münchner Norden. Eine starke Forschungskraft schafft viele hochqualifizierte Arbeitsplätze (BMW FIZ ca. + 15000), Quelle (2). Die Stadt München, die Region und der Münchner Norden wachsen immer weiter, wodurch der bestehende

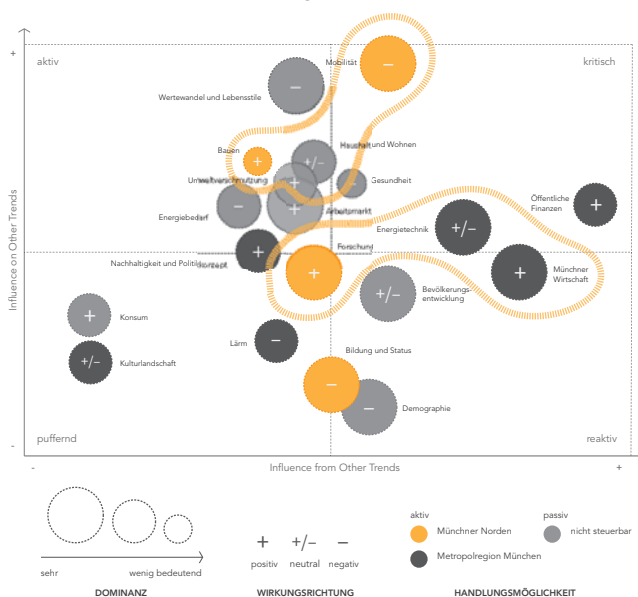
öffentliche Nahverkehr an seine Grenzen stößt. Die Zubringerstraßen sind zu Stoßzeiten überlastet und schaden der Wohn- und Lebensqualität im Münchner Norden. Zusätzlich fehlen dem ÖPNV-Netz im Münchner Norden Tangentialverbindungen, sodass das Auto das schnellste Fortbewegungsmittel darstellt. Ein Ausbau der Verkehrsstraßen würde die einschneidene Barrierewirkung der Verkehrsachsen und Ringe weiter verstärken. Fußgänger und Radfahrer könnten diese immer schlechter überwinden. Diesem kann mit einer strategischen ÖPNV-Planung entgegen gewirkt werden.

Viele Arbeitnehmer pendeln täglich vom Münchner Umland in die Stadt und entgegengesetzt. Aufgrund der bereits beschriebenen unzureichenden öffentlichen Verkehrsanbindung, wird der Arbeitsweg überwiegend mit dem privaten PKW zurückgelegt. Bei einem Anstieg des Arbeitsplatzangebots müssen Alternativen zum MIV geschaffen werden, um den Arbeitsweg angenehmer zu gestalten. Zusätzlich bedeutet die Reduzierung des MIVs eine Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im Münchner Norden.

In der Netzwerkanalyse wurde untersucht, welche Trends beeinflussbar sind und welche in Zusammenarbeit mit anderen verändert werden können. Daraus kristallisieren sich die wichtigsten Trends heraus:

„Mobilität“, „Münchner Wirtschaft“ und „Bauen“.

Der Trend „Münchner Wirtschaft“ ist indirekt zu steuern und wirkt auf die ganze Metropolregion. Um die Wirtschaft zu stimulieren sind Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur oder Maßnahmen in der Geldpolitik denkbar. Die Wirkungen hängen auch viel von der globalen Wirtschaft ab. Der Trend wirkt positiv, da er als ökonomischer Treiber andere Trends beeinflusst. Der Trend „Bauen“ kann lokal beeinflusst werden. Neue Bauprojekte der Stadt können durch neue Bautechniken umgesetzt werden. Auch Privateigentümer, Konzerne und Bauträger können durch gesetzliche Regelungen zu neuen Bauformen animiert werden. Er wirkt positiv, da er den Energiebedarf senkt und Umweltverschmutzung reduziert.



- Neue Wohnformen
- Schienepotenzial
- Lärmreduzierung
- Forschung
- Ausbau EE
- Landmarks
- Freiräume
- Flächenzersiedlung
- Lärmsteigerung
- Inselbildung
- Verdrängung Freiräume



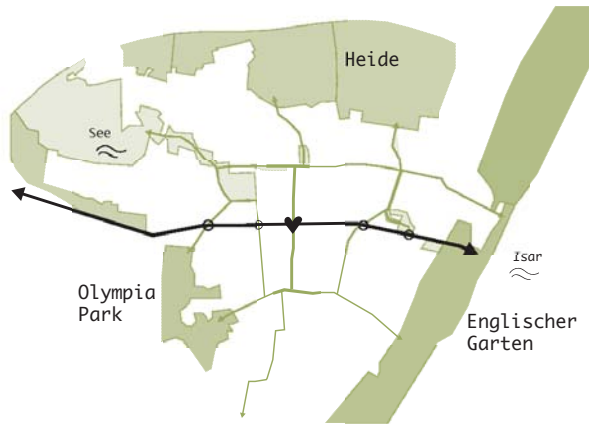
M 1: 40 000

Die Mobilität kann durch die Stadt München alleine oder kooperativ verbessert werden. Dazu zählen der Ausbau des ÖPNVs, neue attraktive Tarife, der Ausbau der Radwege und Fahrverbote für Verbrennungsmotoren. Der Trend ist Impulsgeber für viele weitere Trends, wie in der Gephiranalyse erkennbar wurde. In Zukunft bewirkt ein Ausbau eine höhere Erreichbarkeit, schützt die Umwelt und mindert Lärm und Energiebedarf. Die weitere Zersiedelung des Gebietes und die Auflösung in noch längere Wege stellt ein Risiko dar. Getrennte Nutzungsstrukturen sind durch zu geringe Steuerung entstanden, welche das Gebiet für Bewohner immer schlechter durchwegbar

machen. Als Chance können Neuplanungen von Potenzialflächen gesehen werden, wie beispielsweise ehemalige Kasernenflächen und niedrige, großflächige Gewerbebauten mit wenigen Eigentümern. Der Münchner Norden könnte durch eine Transformation dieser Gebiete neue Bewohnerstrukturen anziehen, die nicht nur dort arbeiten, sondern auch dort wohnen. Wäre durch eine Veränderung der Mobilität ein Rückbau der Straßen möglich, könnte die Aufenthaltsqualität wieder hergestellt werden.

Strategie

Die vorhandene Freiraumstruktur im Münchner Norden wird als großes Potenzial gesehen. Die Stadtgrenzen werden festgelegt, um eine Verdrängung zu verhindern. Durch ergänzende Freiraumstrukturmaßnahmen kann man von allen Positionen im Raum schnell in Erholungsgebiete gelangen. Weiter sollen die Grünräume eine ergänzende Funktionalität erhalten, nämlich weiter in den Fahrradverkehr und Fußverkehr integriert werden. Eine Kombination verschiedener Fortbewegungsmöglichkeiten soll die Kernstrategie für den Münchner Norden darstellen. Auf verschiedenen hierarchischen Ebenen soll sich der Nutzer durch den Münchner Norden fortbewegen können – auf schnelle Weise vom Flughafen kommend, aber auch auf langsame, angenehme, schlendernde Weise auf Quartiersebene. Dies bedarf eines Gesamtkonzeptes für Fahrradwege, Zugverkehr, Tramlinien, Busse und Fußwege, welches an strategisch wichtigen Punkten Verkehrsmodi überlagert.



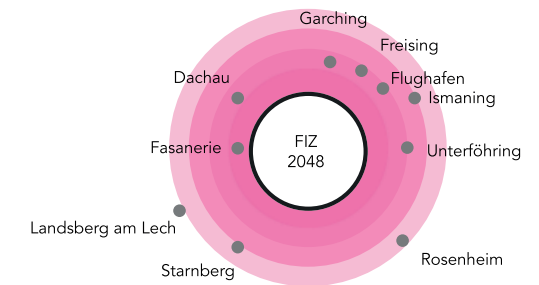
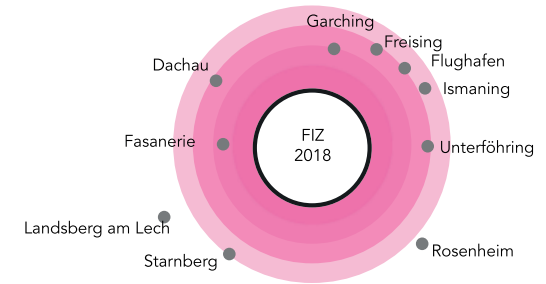
Ergänzende Freiraumstrukturen mit Radwegenetz



ÖPNV Strategie,

Das Zentrum dieser Wege wird sich am neuen Bahnhof „München Nord“ nahe des BMW FIZ befinden. Eine Ebene der Durchwegung im Münchner Norden stellt das Fahrradkonzept dar. Das Wegenetz wird an das regionale Fahrradnetz angeschlossen und verbindet zukünftig Garching mit dem Hauptbahnhof München. Außerdem wird es eine Radstrecke entlang des Nordrings geben, der Richtung Dachau und in den Osten führt. Der Planung der Schnellwege selbst wird dabei genug Beachtung zugesprochen, um eine attraktive Wegeführung zu erzeugen. Eine Mindestbreite von drei Metern ermöglicht gutes Passieren in verschiedenen Geschwindigkeiten. Auch auf der lokalen Ebene wird das Netz ausgebaut, um die verschiedenen Freiraumstrukturen und die Quartiere angenehm, schnell und sicher zu erreichen. Den Kern des neuen öffentlichen Nahverkehrs im Münchner Norden wird der aktivierte Nordring darstellen. Er verbindet die U 6 mit der S Bahn S 1 im Westen und schließt die U- Bahnen U3 und U2 an.

Fahrtzeiten zum FIZ mit der Deutschen Bahn

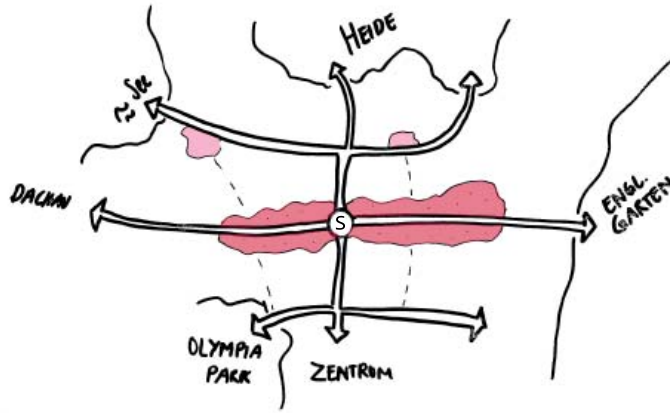


Regionale Erreichbarkeit

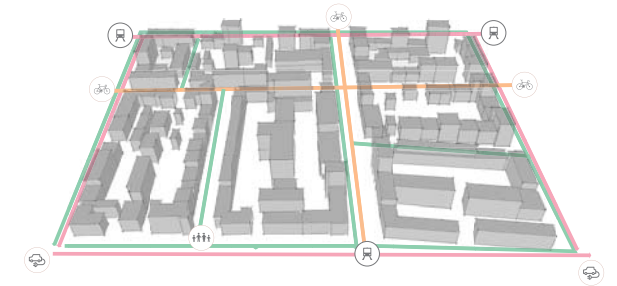
Alternative Zukunft

Das ÖPNV Netz in den Quartieren soll weiter soweit geschlossen werden, so dass es den zukünftigen Bewohnerzahl im Münchner Norden gewachsen ist. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bewohner in der Bayernkaserne, in der Bergwachtsiedlung, sowie im Entwicklungsgebiet Nord, soll eine Tramlinie zwischen Kieferngarten und Feldmoching entstehen. Weiter wird im späteren Bauabschnitt der Bus X50 von der Alten Heide bis zur Lerchenauer Str. als Tramlinie ausgebaut. Durch die Aktivierung des Nordrings, die neue S Bahn Linie, sowie den Anschluss der S1 zum Flughafen an die neue Station „München Nord“ am BMW FIZ wird die regionale und globale Erreichbarkeit erheblich verbessert.

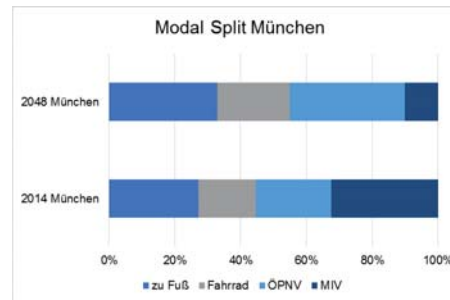
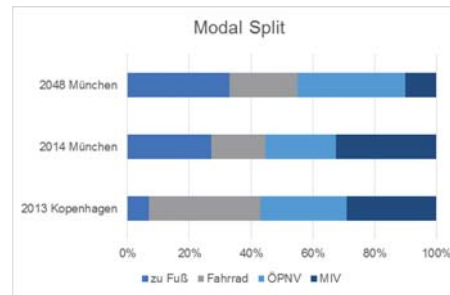
Die Raumstruktur des Münchner Nordens hat sich durch geringe Steuerung in lange Wege aufgelöst. Der Raum wird für Bewohner schwer durchwegbar und unsicher. Die Strategie der „kurzen Wege“ kann diesem Problem entgegen wirken. Neben dem Ausbau des ÖPNVs und dem Radwegenetz wird dies durch kompakte Siedlungsstrukturen, durchmischte Funktionen, wohnungsnah Ausstattung mit Versorgung, sowie Freizeit und Erholungszugang möglich. Die Nähe von Wohnen und Arbeiten beziehungsweise die schnelle Erreichbarkeit sind ebenfalls ein wichtiger Bestandteil. Wege können weiter durch Familienbüros, Eltern-Kind-Zentren und Mehrgenerationenhäusern gespart werden. Die neue Versorgung ermöglicht eine bessere Teilhabe am sozialen Leben, wodurch die Lebensqualität und die Gesundheit erhöht werden. Es entsteht eine funktionsgemischte, nachhaltige „Stadt der kurzen Wege“.



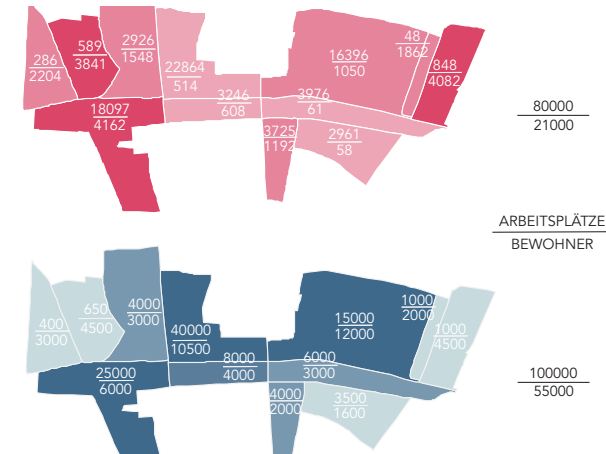
Konzeptskizze



Lokale Erreichbarkeit 2048



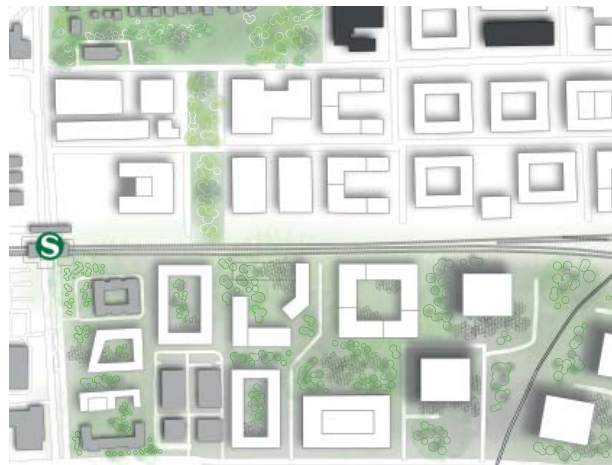
Modal Split 2018 | 2048,



Arbeitsplatz- und Bewohnerzahl 2018 | 2048

Interventionen

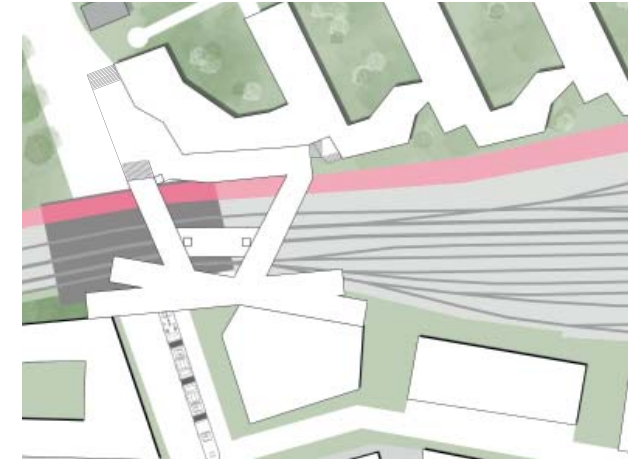
Durch die neue Erreichbarkeit und das hohe Flächenpotential entlang des Nordrings wird das umliegende Gebiet als „Urbanes Gebiet“ festgesetzt. Bestehendes Gewerbe wird integriert und durch die doppelte Zahl an Wohnen und weitere Nutzungen – wie Gastronomie, Einzelhandel, kulturelle und soziale Einrichtungen – in kompakter, hoher Bauweise ergänzt. Entlang des Nordrings werden vier S-Bahn Stationen errichtet, um den Pendelverkehr der umliegenden U- und S-Bahnen und das die Bewohner und Arbeitnehmer des Gebiets anzubinden. Die umliegenden Gebäude transformieren sich im Laufe der Zeit zu einem dichten Strang, dem „Urbanen Gebiet“. Zeitlich parallel wird auf die Auswirkung der Stationen sowie auf die neuen Bewohner der Bayernkaserne, der Bergwachtssiedlung und des Entwicklungsgebiets Nord mit zwei tangentialen Tramlinien reagiert, welche die U6 und die U2, die U3 und die S1 zusätzlich zum Nordring verbinden. Quartierszentren entwickeln sich an Verkehrs-



⌚ S-Bahn Station „Ingolstädter Straße“, M 1:9000



⌚ Tramstation „Maria-Probst-Straße“, M 1:9000



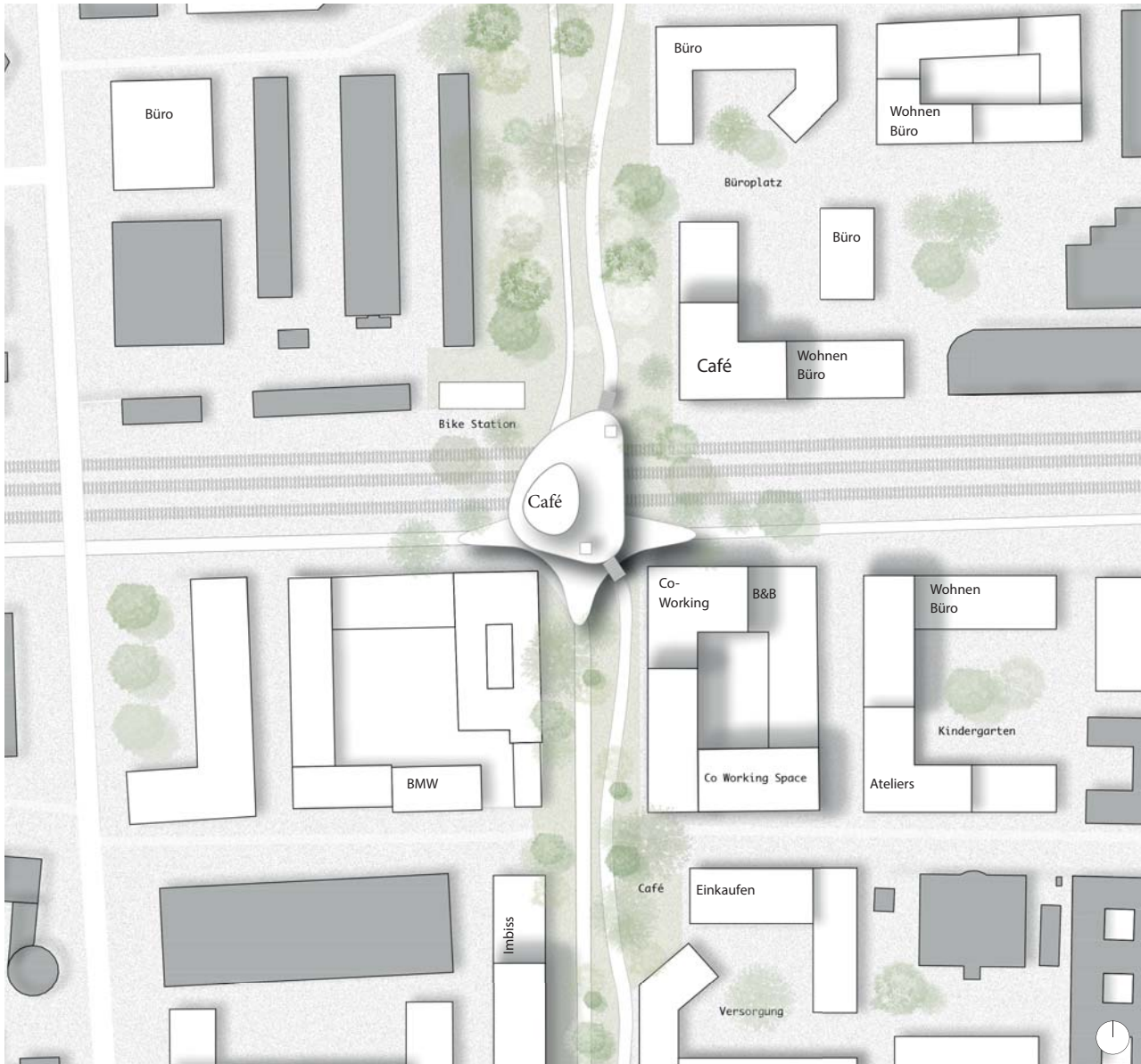
⌚ S-Bahn Station „Lerchenauer Straße“, M 1:2500

knotenpunkten der Tram mit strategischen Nutzungen wie Quartierscafés, Betreuung, Workspaces und einem Quartiersplatz.

Das „Grüne Herz“ besteht aus einem Baukörper, der als Impulsgeber bereits zu Beginn der Maßnahmen gesetzt wird. Er vereint alle Geschwindigkeiten und Verkehrswege im Zentrum des Münchner Nordens als „Station München Nord“ miteinander. In den folgenden Jahren nach Errichtung der Station beginnen sich durch die hohe Erreichbarkeit, das große Flächenpotential und das neu festgelegte Baurecht „Urbanes Gebiet“ die umliegenden Gebäude zu transformieren. Strategisch werden dort anziehungsstarke Nutzungen gesetzt, wie Cafés, Ateliers, Co-Working Spaces, Versorgung des täglichen Bedarfs sowie Kinderbetreuung. So kann das BMW FIZ fußläufig entlang Baumbestands, vorbei an Cafés und Restaurants, erreicht werden. Der Radschnellweg von Garching zum Hauptbahnhof München findet dort seinen Mittelpunkt mit Bikestationen und Reparaturwerkstätten.



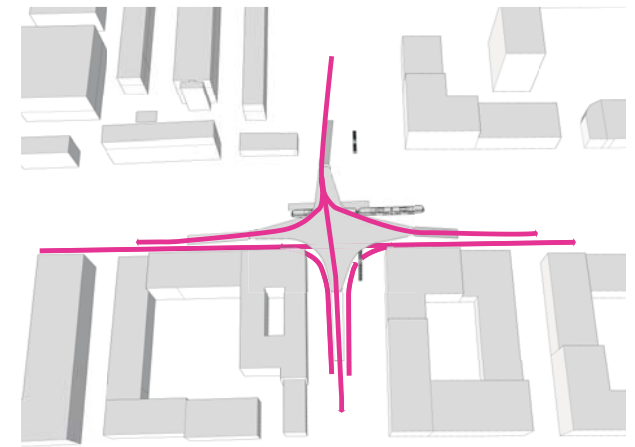
Prinzipdarstellung Quartierszentrum
Heidemannstr./Ingolstädter Str.



„Grünes Herz“ des Urbanes Gebiets mit Station „München Nord“, M 1:3000

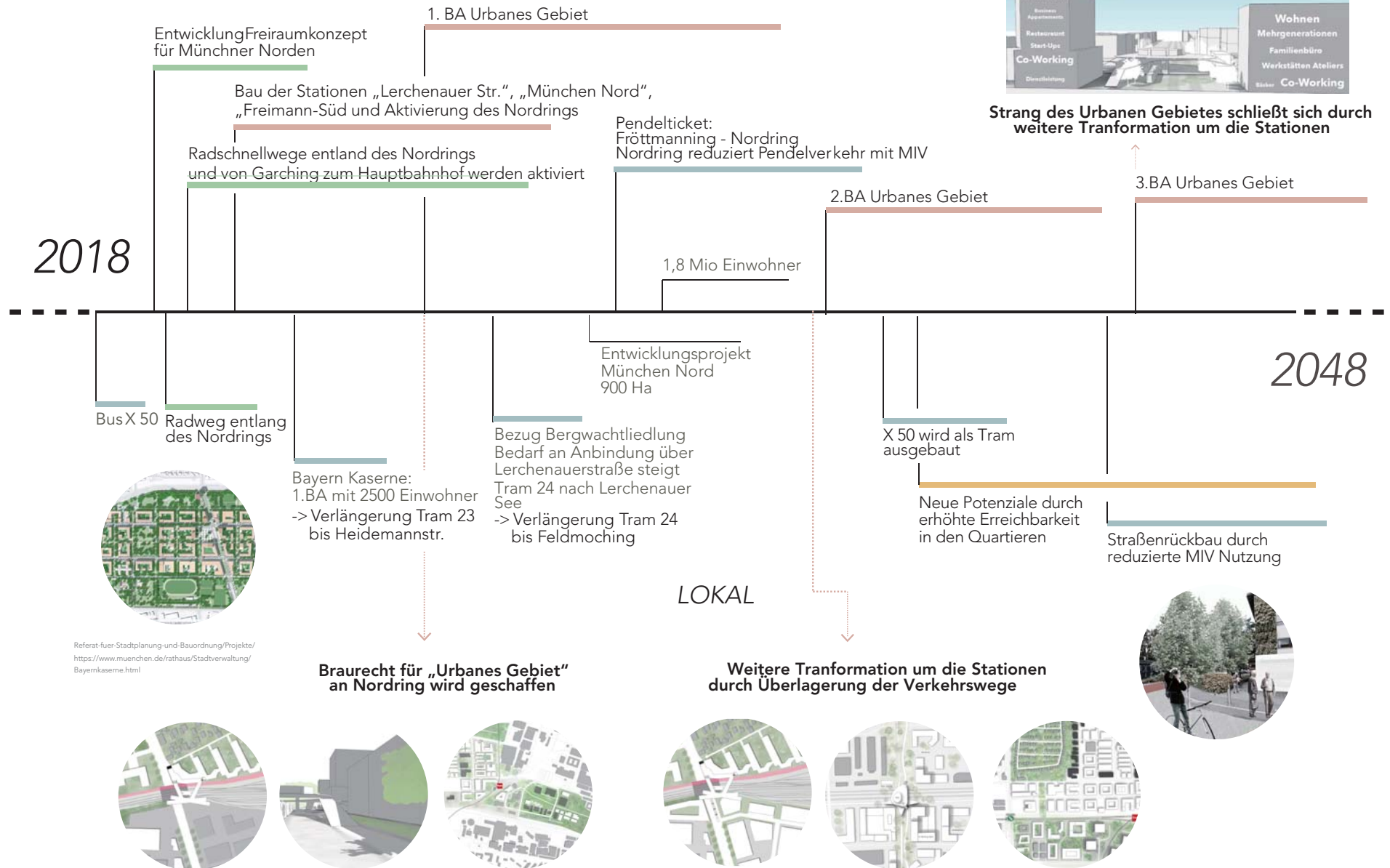


Perspektive Station „München Nord“



Prinzip Fahrradfahrer

METROPOLREGION

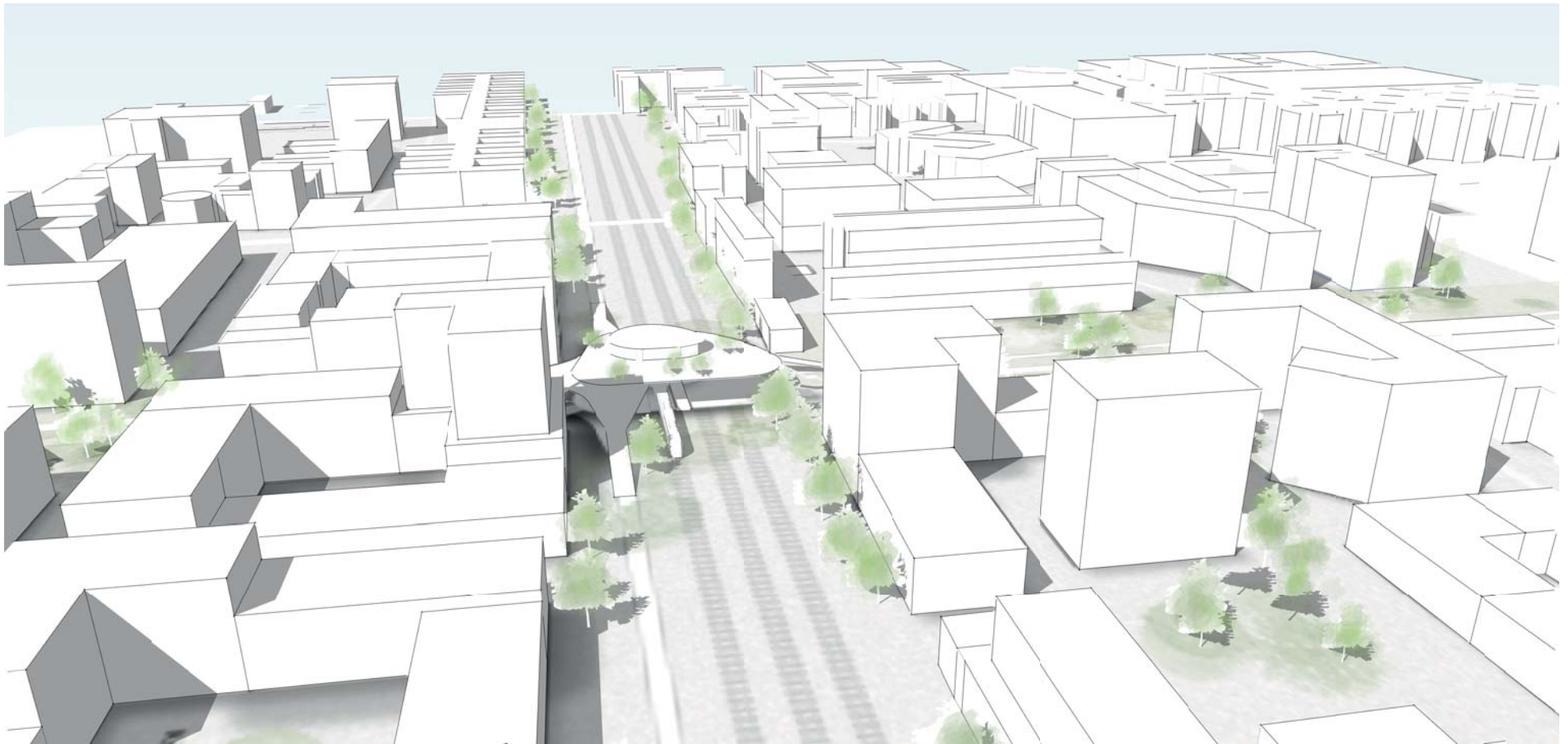


Fazit

Durch die Zusammenarbeit verschiedener Akteure, wie der Unternehmen mit Sitz im Münchner Norden, der Stadt München, der Verkehrsgesellschaften, sowie der Bewoh-

ner kann unsere Alternative Zukunft „Kurze Wege und Globale Erreichbarkeit“ erreicht werden. Eine strategische Planung kann die Akteure dabei unterstützen, die anderen

Beteiligten zu verstehen und mit ihnen zu kooperieren. Mit dieser Symbiose wird der Weg frei zu einem lebens- und liebenswerten Münchner Norden.



Überblick Urbanes Gebiet

MÜNCHEN NORD - DIE MISCHUNG MACHT'S

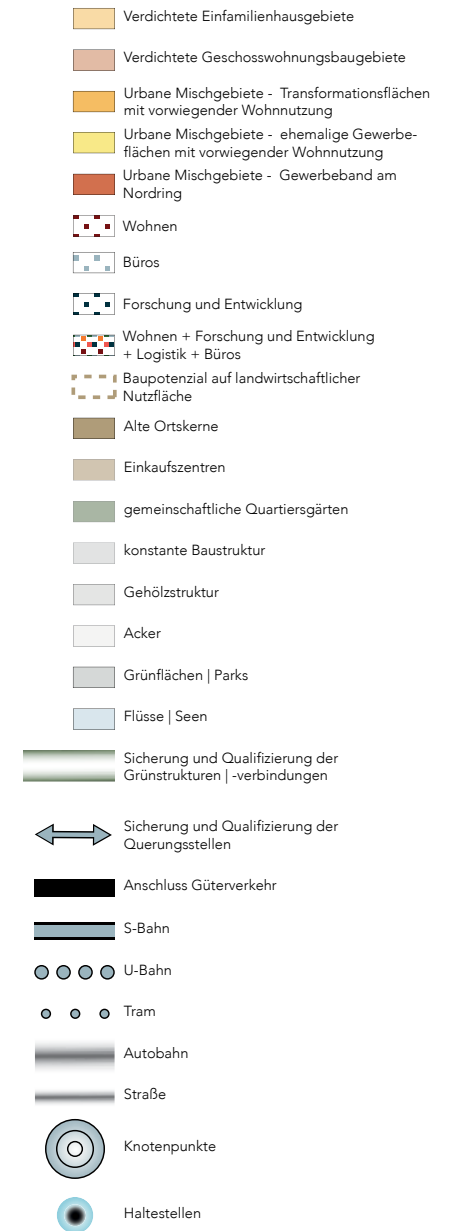
North Munich: the mix makes it

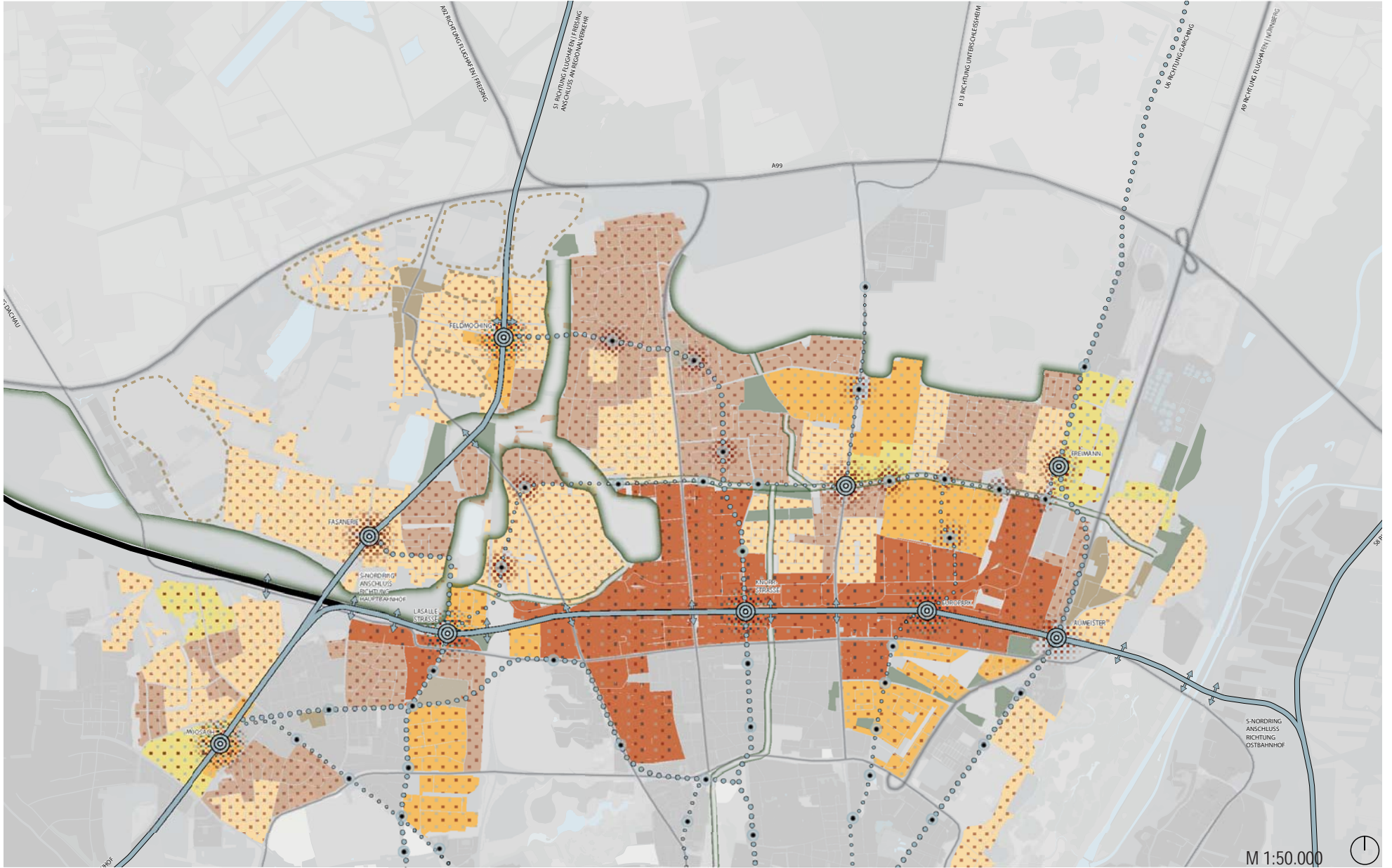
In this project we argue that density, mixed-use development and good access to public transport are the key issues for an alternative future of North Munich in the next thirty years.

Besides the focus of this studio - the activation of the Nordring (Northern Ring) with a suburban train route - it is essential that other transport options be offered in order to address the needs of an increasing population and to solve the lack of transversal connections existing routes in the region. The planned stations of the Nordring (Northern Ring) will serve as transfer points to the existing mass transit lines and will promote the creation of new urban centers around them. Moreover, the extension of the tram and underground train routes can function as important impulses to the development of North Munich.

Considering the heterogenous character of this territory, we have proposed different approaches responding to each area's characteristics. In view of the shift of the economy and changes in consumption behaviours, the industrial and business zone along the Nordring (Northern Ring) will undergo a tremendous transformation, converting from a manufacturing and large retailers commercial belt into a mixed-use zone. This would comprise research and development entities, residential buildings, logistics interventions, small local retailers and leisure facilities.

The detached housing developments and working class quarters will benefit from increased accessibility and will reinforce the ongoing densification process that can go along way in accommodating the high migration to Munich induced by the attractiveness of this region.





FOKUSSIERTE TRENDS

Das Projektgebiet liegt im Münchner Norden und umfasst die Stadtbezirke Feldmoching-Hasenbergl, Milbertshofen-Am Hart, Moosach und Schwabing-Freimann. Der Münchner Norden ist sehr heterogen und umfasst sowohl große landwirtschaftlich genutzte Flächen als auch Geschosswohnungsbau- und Arbeiterviertel sowie Gewerbe- und Produktionsflächen entlang des DB-Nordrings. Niederlassungen großer Arbeitgeber, insbesondere in der Parkstadt Schwabing und entlang des DB-Nordrings, bieten eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Deren Einzugsgebiet erstreckt sich weit über die Stadtgrenzen hinaus, was zu starken Pendlerströmen in das Gebiet führt. Der Verkehr ist stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt, was auch am mangelnden Ausbau des ÖPNV im und in das Gebiet liegt. Die öffentlichen Verbindungen sind radial auf die Münchner Altstadt ausgerichtet. Tangentialverbindungen fehlen.

Gleichzeitig wird das Gebiet von dem Gewerbeband entlang des in Ost-West-Richtung verlaufenden DB-Nordrings mit großflächigem Einzelhandel und störendem Gewerbe durchschnitten. Dieses wirkt ebenso wie verschiedene Autobahnen und Güterverkehrsverbindungen als räumliche Barriere.

Der Münchner Norden war in den letzten Jahren von großen Veränderungen geprägt. Besonders südlich des Nordrings entstanden neue Quartiere auf ehemaligen Kasernen und anderen Potenzialflächen. Die Transformation der vier Bezirke wird sich in den nächsten Jahrzehnten fortsetzen und auch die Gebiete entlang und nördlich des DB-Nordrings einschließen. Diese Entwicklung gibt Anlass für das Projekt „München Nord“.

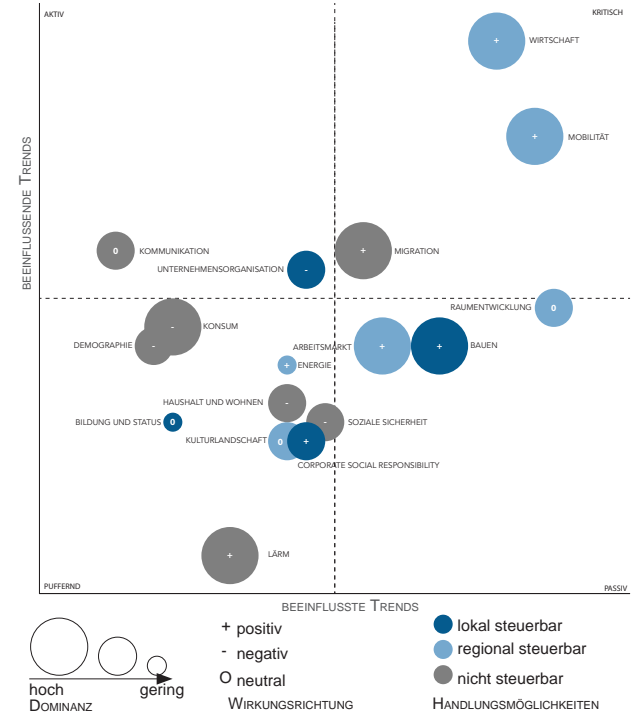
Die Trend-Matrix zeigt die Wirkungszusammenhänge der Trends. Dabei werden die Trends Migration, Mobilität sowie Wirtschaft als kritisch eingeordnet. Die Trends haben also starke Auswirkungen auf andere Trends, werden umgekehrt aber auch stark von diesen beeinflusst.

Bei gemeinsamer Betrachtung von Trend-Matrix und Trend-Netzwerk kristallisieren sich zudem die Trends Bauen und Raumentwicklung als zentral heraus.

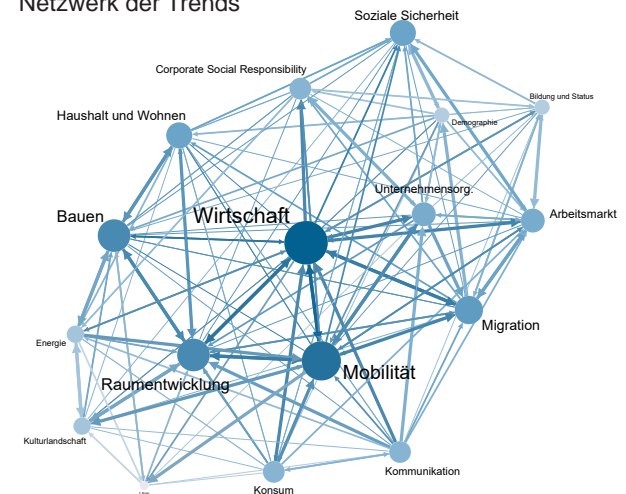
Die Auswirkungen dieser fünf Trends haben eine hohe Dominanz für den Münchner Norden. Die Wirkungsrichtung ist dabei neutral bis positiv. Mit Ausnahme der Migration lassen sie sich auf regionaler bzw. lokaler Ebene steuern.

Der Konsum ist ein weiterer als relevant einzuordnender Trend. Derzeit wird er eher als puffernd eingestuft. Das heißt, dass er kaum von anderen Trends beeinflusst wird und nur mäßig auf andere wirkt. Der Trend des Konsumverhaltens hat besonders große Auswirkungen auf den Raum und befindet sich in einem großen Wandel. Daher wird auch er zu den fokussierten Trends gezählt.

Wirkungszusammenhänge der Trends



Netzwerk der Trends



Migration

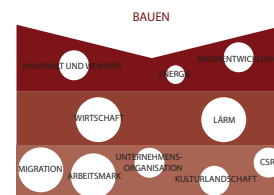
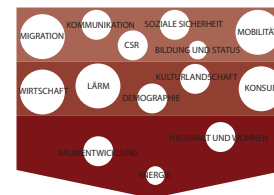
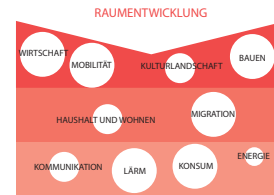
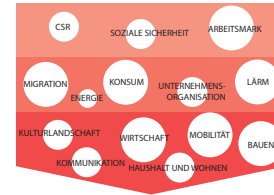
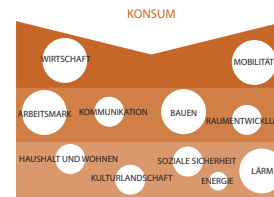
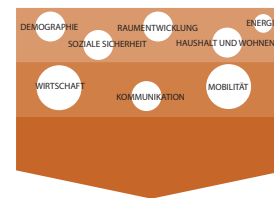
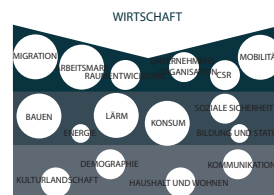
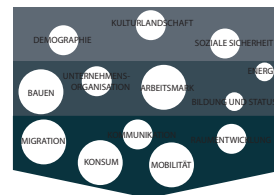
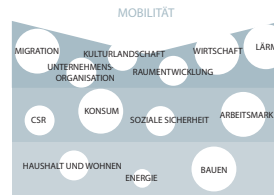
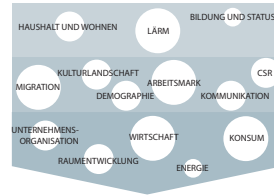
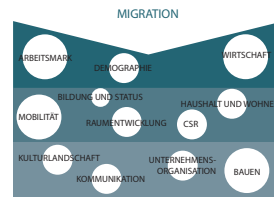
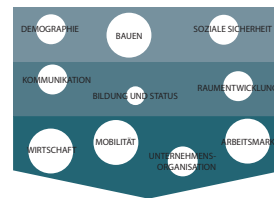
Die starke Wirtschaft Münchens bietet viele Arbeitsplätze für besonders Hochqualifizierte und ist attraktiv für Zuwanderer. Dadurch ist die Stadt von einem starken Bevölkerungszuwachs mit starken räumlichen und raumpolitischen Folgen, insbesondere für den Wohnungsmarkt, geprägt. Der Zuzug jüngerer Menschen wirkt positiv auf die Demographie und schwächt die Alterung ab.

Mobilität

Neue Mobilitätskonzepte wie Carsharing und Elektromobilität führen zu ruhigerem, variablerem und anlassbezogenerem Verkehr. Im stark vom MIV geprägten Münchner Norden gehen dessen negative Auswirkungen zurück. Gleichzeitig bestehen verschiedene Überlegungen, die heute mangelhaft per ÖPNV erschlossenen Bezirke besser anzubinden und damit attraktiver zu machen, beispielsweise durch die Aktivierung des DB-Nordrings für den S-Bahn-Verkehr und die Erweiterung des Tramnetzes.

Raumentwicklung

Der Bevölkerungszuwachs von Städten und deren Agglomerationen ist in München deutlich zu spüren. Umso wertvoller sind die im Münchner Norden vorhandenen Flächenpotenziale auf Kasernen und landwirtschaftlichen Flächen für die Siedlungsentwicklung Münchens. Bei gleichbleibendem Wachstum werden die letzten nutzbaren Flächen innerhalb der Stadtgrenzen bald bebaut sein. Dabei müssen auch Grünraumstrukturen erhalten und qualifiziert werden.



Konsum

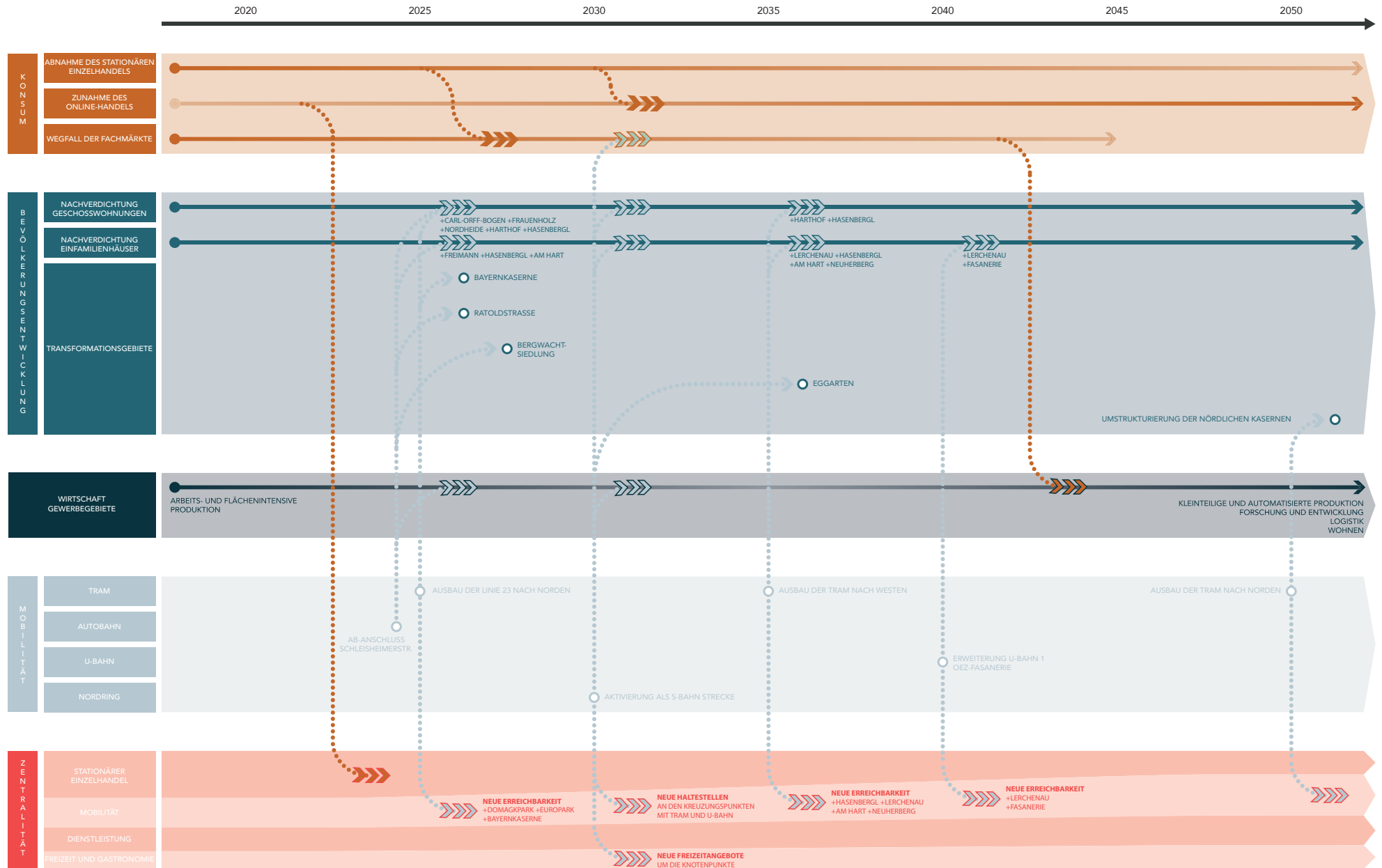
Beim Konsum wird zunehmend Wert auf Nachhaltigkeit, Individualität und Komfort gelegt. Mit der Digitalisierung und der Etablierung des Onlinehandels werden Einkaufszentren und Fachmärkte an Bedeutung verlieren. Durch den ortsunabhängigen Konsum wird sich die derzeitige Zentrenstruktur, welche sich v. a. an der Nahversorgung und dem Dienstleistungsangebot orientiert, aufheben bzw. verändern. Insbesondere im Euro-Industriepark, der von Fachmärkten geprägt ist, wird diese Entwicklung große Transformationen zur Folge haben.

Wirtschaft

Unternehmen sind zentrale Akteure im Münchner Norden, der stark von der Wirtschaft geprägt ist. Der Trend weg von Produktion und hin zu Forschung, Entwicklung und Dienstleistung ist auch dort zu beobachten. Dieser Strukturwandel ändert auch den Arbeitsmarkt. Es entstehen vor allem Arbeitsplätze für Hochqualifizierte, während Stellen für Geringqualifizierte oder in der Produktion verloren gehen.

Bauen

Neue Bautechnologien werden die Möglichkeit bieten, schneller, günstiger und energieeffizienter zu bauen. Auch im Münchner Norden wird stark gebaut und nachverdichtet werden, wobei fraglich ist, inwiefern der Baubestand in dieser Entwicklung eingebunden oder angepasst werden kann.



ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN

Ausbau Mobilität

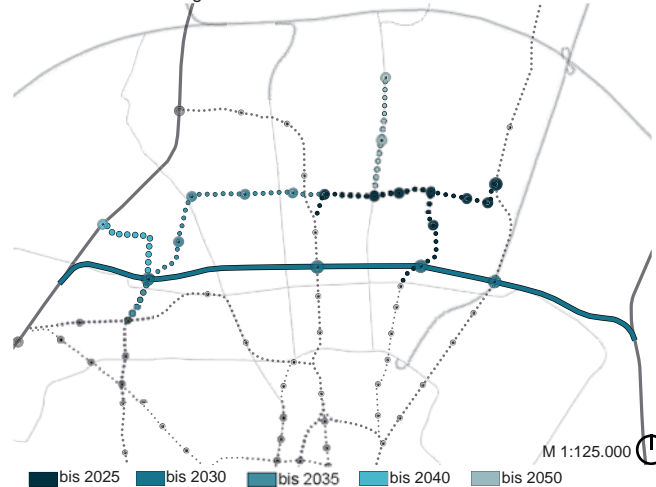
Heute ist der Münchner Norden stark vom MIV geprägt. Geschuldet ist dies auch dem schlechten Ausbau des ÖPNVs. Die aktuell hohe und auch zukünftig weiter steigende Nachfrage nach Mobilitätsangeboten macht einen Ausbau des ÖPNV notwendig.

Ein erster Schritt ist der im Zuge der Transformation der Bayernkaserne geplante Ausbau der Tram 23 Nord und die Einrichtung einer Tangentialtram zwischen den U-Bahnstationen Am Hart und Kieferngarten. Um den heute radial angelegten ÖPNV Münchens um ein tangenciales Angebot zu erweitern, ist außerdem die Aktivierung des Nordrings für einen S-Bahn-Ring notwendig. Mittel- bis langfristig wird der Bevölkerungszuwachs im Münchner Norden weitere Verbindungen erfordern. Dazu zählt insbesondere die Erweiterung der U1 nach Nordwesten, der Ausbau des Tramnetzes nach Norden sowie eine West-Ost-Spange parallel zum Nordring.

Zusätzlich sind weitere Fahrradverbindungen und Sharing-Angebote nötig, um das Verkehrsangebot im Münchner Norden multimodal und zukunftsfähig aufzustellen.

Durch diese Maßnahmen entstehen neue Halte- und Knotenpunkte, die Impulse auf den umliegenden Raum geben und weitere Entwicklungen in Gang setzen.

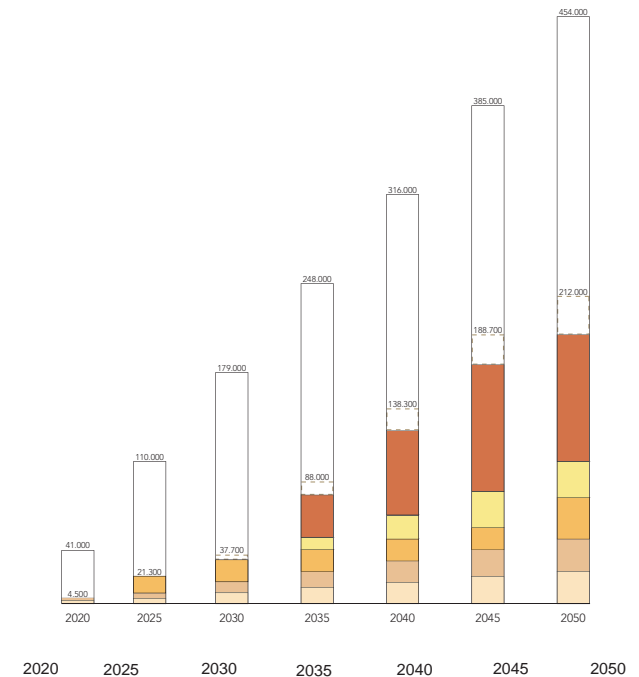
Zeitliche Entwicklung des ÖPNV-Netzes



Einwohnerpotenziale im Münchner Norden

Bei Übertragung der Bevölkerungsdichte von Beispielflächen, wie der Bayernkaserne, sind für die jeweiligen Flächentypen folgende Nachverdichtungs- und Einwohnerpotenziale denkbar.

- Bevölkerungszuwachs München (Prognose)
- Ausweichflächen auf Freiraum (hohe Baudichte)
- Transformation Gewerbeband mit hoher Dichte und starker Wohnnutzung
- Transformation Gewerbeflächen abseits des Nordrings mit hoher Dichte und starker Wohnnutzung
- Transformationsflächen (hohe Baudichte)
- Starke Nachverdichtung in Geschosswohnungsbaugebieten (ca. +~30 %)
- Starke Nachverdichtung in Einfamilienhausgebieten (+~50 %)

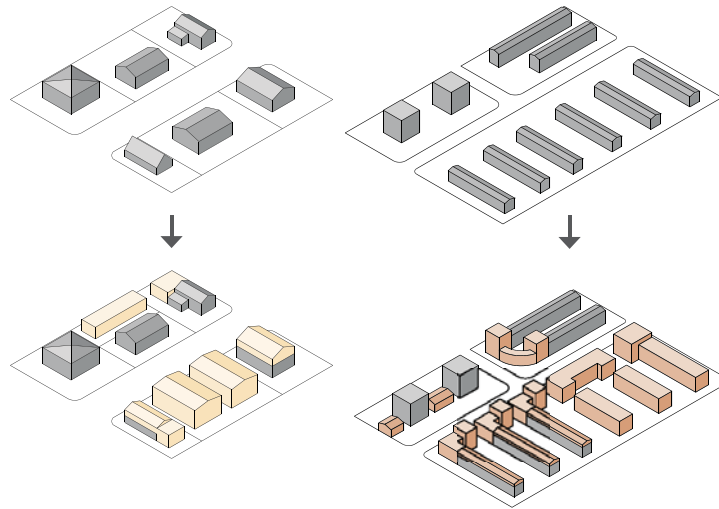


Urbane Mischgebiete - Transformationsflächen

Der Münchner Norden verfügt über einige große Potenzialflächen, die eine weiträumige Überplanung ermöglichen. Einige Gebiete, wie der Domagkpark und die Parkstadt Schwabing sind bereits entstanden, andere, wie die Bayernkaserne, Flächen östlich des Feldmochinger Bahnhofs oder die Eggartensiedlung bieten dieses Potenzial für die nächsten Jahrzehnte. Solche Transformationsgebiete haben meist nur einen oder wenige Eigentümer oder können als Ganzes von der Stadt übernommen werden, was die großflächige Überplanung erleichtert. Es können dichte Mischgebiete entstehen, in denen sowohl Wohnen als auch Nahversorgung, Freizeiteinrichtungen, Gastronomie und Geschäftsräume Platz finden. Entscheidend für die Ausbildung solch dichter urbaner Mischgebiete ist auch die infrastrukturelle Anbindung.

Verdichtete Einfamilienhausgebiete

In den Einfamilienhausgebieten finden sich eine kleinteilige Grundstückspartzellierung und eine weitgehend offene Bauweise. Die hohe Wohnraumnachfrage macht eine Erhöhung der Wohneinheitenanzahl pro Grundstück für die Eigentümer sehr attraktiv. Besonders in älteren Wohngebieten, in denen Generationen in der Eigentümerschaft wechseln, liegt eine Verdichtung in Form von Aufstockung, Aufteilung des Grundstückes, Anbau oder Neubau nahe. So werden auf einigen Parzellen einzelne Wohneinheiten zu zwei bis sechs Einheiten. Durch die kleinteilige Eigentümerstruktur sind diese Baumaßnahmen Einzelentscheidungen. Die Nachverdichtung findet nach und nach statt, kann jedoch durch eine bessere Anbindung und unterstützende Bauleitplanung für bestehende Wohngebiete forciert werden.

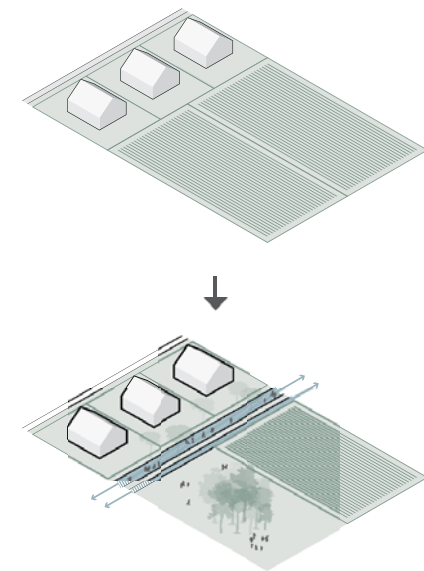
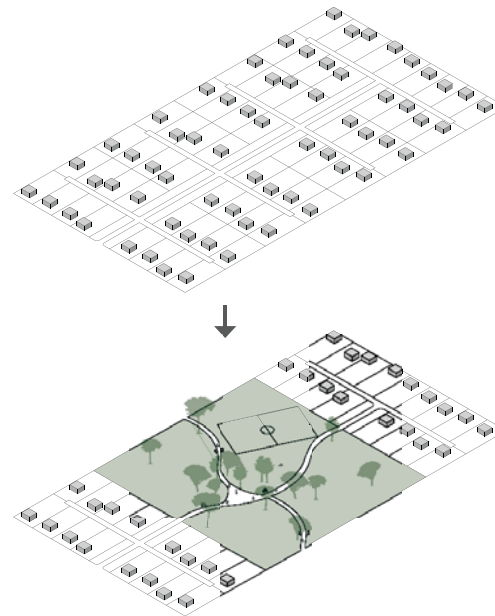


Verdichtete Geschosswohnungsbaugelände

Die Geschosswohnungsbaugelände sind von Arbeiter- und Wohnblocksiedlungen mit größeren Grundstücken und wenigen Großeigentümern geprägt. Durch Anbau, Aufstockung und Neubau kann zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden. Die Eigentümerstruktur ermöglicht weiträumigere Nachverdichtung mit einer deutlich geringeren Anzahl an Akteuren als in den Einfamilienhausgebieten. Trotzdem ist die bauliche Dichte vielerorts bereits hoch, und Verdichtungspotenzial nicht überall vorhanden.

Qualifizierung und Sicherung der Grünräume

Die vorhandenen Grünräume werden mit dem kontinuierlichen Einwohnerzuwachs des Münchner Nordens stärker nachgefragt und teilweise wird eine Anpassung an die veränderte Umgebung nötig. Das bestehende Netz an Grünflächen muss dahingehend qualifiziert werden, eine grünräumliche Gliederung des Gebietes mit attraktiven Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer bieten zu können. Durch die wachsende Bevölkerung und die immer dichter werdende Baustruktur wird der Druck auf den individuell nutzbaren Freiraum immer größer. Darunter fallen vor allem Schrebergärten. Bei einem relativ hohen Flächenverbrauch dienen sie nur einem kleinen Teil der Anwohner. Daher werden die Schrebergärten teilweise zu Gemeinschaftsgärten umgenutzt und für eine breitere Masse zugänglich und nutzbar gemacht. Die neuen Gemeinschaftsgärten dienen als Quartierstreffpunkt und fördern das gemeinschaftliche Zusammenleben in den jeweiligen Quartieren.

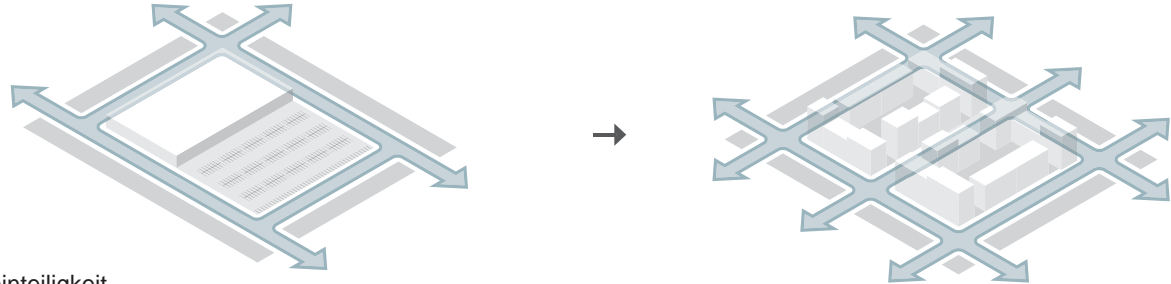


Gewerbeband am Nordring

Eine ähnliche Struktur ist im heutigen Gewerbeband am DB-Nordring möglich. Heute befindet sich dort eine Mischung aus störendem Gewerbe, großflächigen Einzelhandels- und Fachmärkten und Automobilhändlern, aber auch Büroflächen und Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen. Die Aktivierung des Nordrings für den S-Bahn-Verkehr wird die Erreichbarkeit und damit den Wert der umliegenden Flächen deutlich erhöhen. Neue Mobilitätsknotenpunkte entlang des Nordrings bieten eine hervorragende öffentliche Anbindung und das Potenzial einer hohen Zentralität. Gleichzeitig haben bereits einige große Unternehmen eine Niederlassung in dem Gebiet. Diese Faktoren schaffen einen sehr attraktiven Standort für weitere Unternehmen, besonders in den Bereichen Dienstleistung, Forschung und Entwicklung. Gleichzeitig werden einige heute dort vorhandenen Nutzungen den Standort aufgrund der Wertsteigerung oder einem allgemeinen Strukturwandel in ihrer Branche aufgeben. Damit werden nach und nach kleinere und größere Flächen frei, die neu entwickelt werden können. Die daraus resultierende fortlaufende Transformation des Gebietes macht einen übergeordneten Rahmenplan nötig, der grundsätzliche Ziele der Entwicklung festlegt und verhindert, dass durch die zeitliche Versetzung ein Flickenteppich unterschiedlicher Nutzungen und Dichten entsteht. Der Transformationsprozess der Gewerbegebiete muss planend begleitet werden, um nach den Jahrzehnten des Strukturwandels ein attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld mit urbaner Struktur erreichen zu können. Dabei sind drei Zielsetzungen von zentraler Bedeutung:

Durchlässigkeit

Erstens muss das heute als funktionale und räumliche Barriere in der Stadt wahrgenommene Gewerbeband durchlässiger werden. Die Durchwegung des Münchner Nordens ist heute auf wenigen Hauptverkehrsstraßen möglich, während in großen Bereichen die Straßen lediglich der Binnenerschließung dienen. Eine Entzerrung der Transitwege kann diese großräumige Parzellenstruktur auflösen und die Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen und Funktionsräumen mindern.



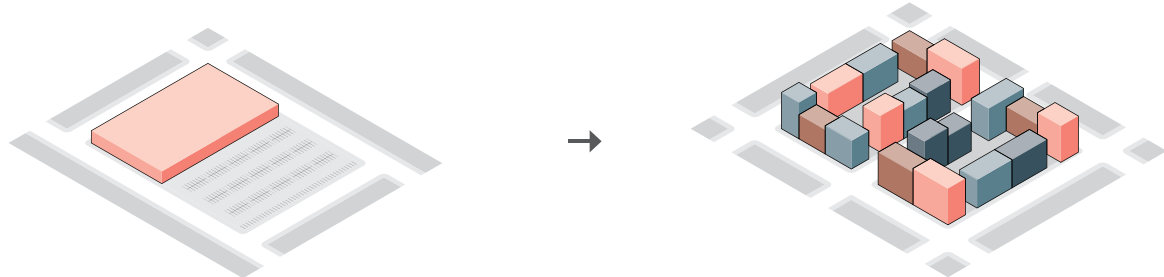
Kleinteiligkeit

Zweitens muss versucht werden, die großteilige Grundstücksstruktur in eine kleinteilige zu überführen. Damit wird auch eine kleinteiligere Bebauung und Nutzungsmischung möglich.

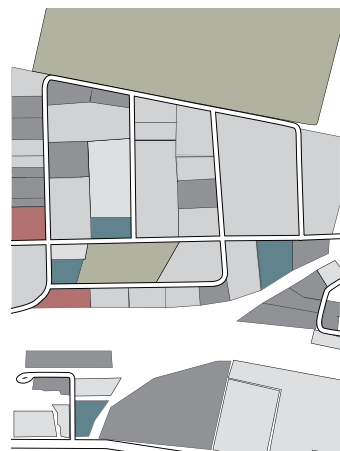


Nutzungsichte

Drittens muss die starke Trennung von Wohn- und Arbeitsgebieten aufgelöst werden. Der wirtschaftliche Strukturwandel senkt die Emissionen und macht die Trennung überflüssig. Die funktionale Mischung schafft lebendige Quartiere mit kontinuierlicher Nutzung und urbaner Qualität.

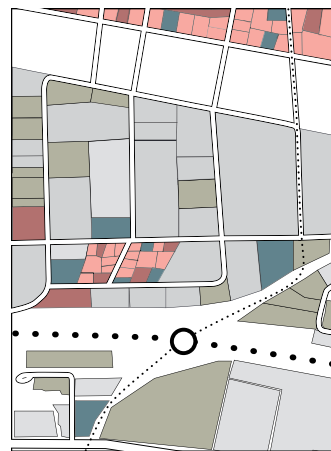


Zeitliche Entwicklung Euro-Park (schematische Nutzungsentwicklung)



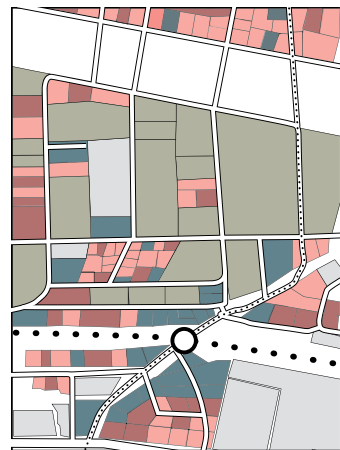
heute

großflächiger Einzelhandel
 flächen- und arbeitsintensives, störendes Gewerbe
 Binnenerschließung
 großflächige Grundstückszuschnitte



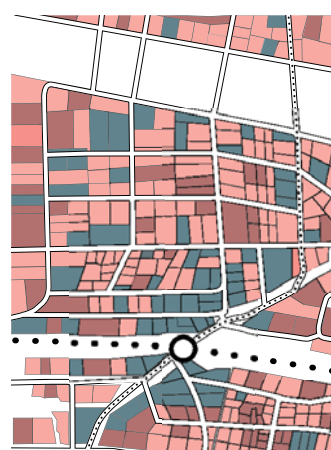
bis 2030

Aktivierung S-Bahn-Nordring
 Verlängerung Tram 23
 Neubau auf Bayernkaserne
 schrittweise Aufgabe von störendem, großflächigem Gewerbe



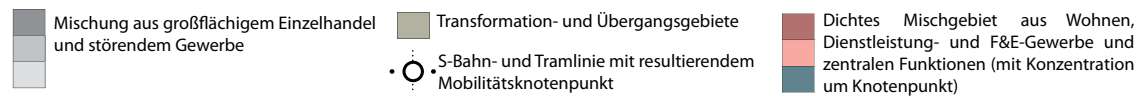
bis 2040

schrittweise Aufgabe des großflächigen Einzel- und Fachhandels
 Neuentwicklung von Mischnutzung aus Wohnen, Dienstleistung, F&E und zentralen Funktionen



bis 2050

Abwanderung der letzten großflächigen Gewerbe und Werkstätten
 Ausbildung eines urbanen Mischgebiets mit Nutzungsverdichtung um Mobilitätsknotenpunkt



Neue Zentralität



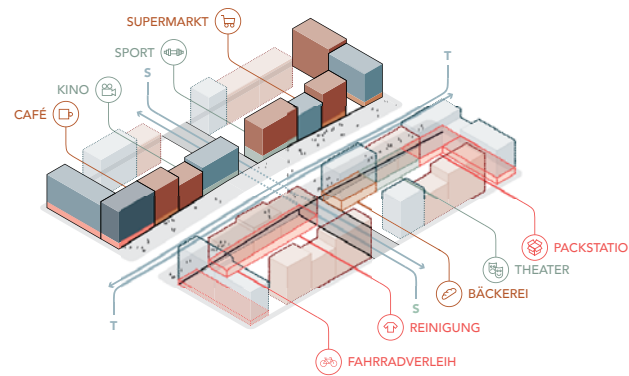
Durch den Ausbau des ÖPNV im Münchner Norden, insbesondere die Aktivierung des DB-Nordrings für den S-Bahn-Verkehr, werden neue Mobilitätsknotenpunkte geschaffen, an denen der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wie Fahrrad, U-Bahn, S-Bahn und Tram möglich wird. Diese Knotenpunkte zeichnen sich durch ihre hervorragende Erreichbarkeit und durch die ständige Frequentierung von Anwohnern, Pendlern und Umsteigenden aus. Diese Faktoren strahlen auch auf ihr Umfeld aus, wo sich Gastronomie, Dienstleistungen und Freizeiteinrichtungen ansiedeln. So werden aus Mobilitätsknotenpunkten Orte der erhöhten Zentralität, die ab einer gewissen Dichte an Funktionen und Angeboten als neue Zentren fungieren.

Diese Funktion übernehmen die Knotenpunkte mehr und mehr von heute von Einzelhandel geprägten Lagen. Derzeit wird Zentralität auch aus den Faktoren Erreichbarkeit, Dienstleistungen, Gastronomie und Freizeitangeboten, vor allem aber durch die vorhandenen Einzelhandels- und Nahversorgungsangebote definiert. Dieser

Fokus auf den Einzelhandel wird sich im Zuge der Digitalisierung von Handel auflösen. Der Online-Handel wird die Bedeutung von ortsgebundenem Handel verringern. Dessen Rolle als zentralitätsschaffendes Element wird sich auf die Bereiche Mobilität, (ortsgebundene) Dienstleistungen sowie Gastronomie und Freizeit aufteilen, was zu einem deutlichen Bedeutungsgewinn für die Mobilitätsknotenpunkte führt.

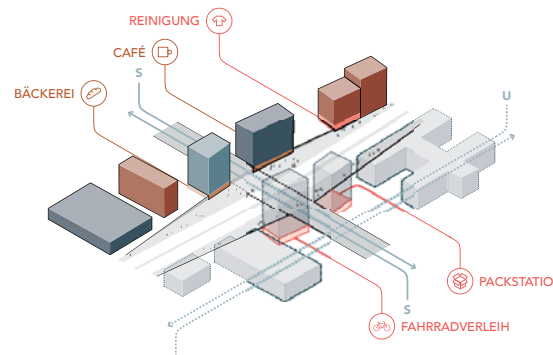
Neue Zentralität am Euro-Park

Am Heizkraftwerk Freimann kreuzen sich die Tram 23 nach ihrer Erweiterung nach Freimann und der S-Bahn-Nordring. Um diesen Kreuzungspunkt befindet sich heute ein von großflächigem Einzelhandel, Fachhandel und störendem Gewerbe geprägtes Gebiet. Diese Lage zwischen Frankfurter Ring und Bayernkaserne wird im Zuge der neuen Anbindung und der Entwicklung der Bayernkaserne als neues urbanes Quartier enorm aufgewertet. Die Einzelhandels- und Gewerbebetriebe werden den Standort nach und nach aufgeben und die Flächen für hochwertigere Bodennutzungen freigeben. Die hervorragende Anbindung und der Impuls des neuen Quartiers im Norden bietet ein enormes Potenzial. Anstelle des Euro-Industrieparks kann ein dichtes urbanes Viertel entstehen, das eine Mischung aus Wohnraum, Arbeitsplätzen und zentralen Funktionen bietet.



Neue Zentralität an der Knorr-Straße

Der Kreuzungspunkt zwischen U3 und dem DB-Nordring wird im Zuge von dessen Aktivierung als S-Bahn-Strecke zu einer Umstiegsmöglichkeit zwischen beiden Verkehrsmitteln. Zudem befindet sich dort mit dem BMW-FIZ der größte Arbeitgeber des Münchner Nordens, der in Zukunft noch weiter wachsen wird. Damit wird der Knotenpunkt vor allem von Umsteigenden und Pendlern frequentiert, was auch Auswirkungen auf die sich ansiedelnden Funktionen haben wird. Der Fokus wird auf Dienstleistungen und Gastronomie liegen, die sich auch an die Arbeiterschaft richten. Daraus entsteht eine neue Zentralität um den Mobilitätsknotenpunkt.



FAZIT

Der Münchner Norden wird auch in den kommenden Jahrzehnten von einem großen Wandel geprägt sein. Die Nachverdichtung der bestehenden Wohngebiete, vor allem aber die Transformation von Kasernenarealen und Gewerbegebieten bieten große Einwohnerpotenziale für das weitere Bevölkerungswachstum Münchens. Die bessere Anbindung wird das Gebiet zu einem attraktiven Wohn- und Unternehmensstandort machen. Gleichzeitig führt der strukturelle Wandel der Wirtschaft und die hohe Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeimmobilien zu einer kleinteiligen und dichten Bebauung mit stark gemischter Nutzung. An den neuen Mobilitätsknotenpunkten bilden sich Orte mit hoher Zentralität aus.

Eine dichte Bebauung und kleinteilige Nutzungsmischung ermöglichen eine hohe Bevölkerungsdichte und ein lebendiges, städtisches Umfeld. Die verschiedenen Maßnahmen im Bereich ÖPNV und Langsamverkehr ermöglichen eine bessere Erreichbarkeit des Münchner Nordens sowie eine verbesserte Erschließung innerhalb der Bezirke. Nur durch diese Faktoren wird der Raum zum Teil der Münchner Kernstadt.

Khoi Anh Dang, Mingrui Wang, Lucie Heinz, Jennifer Hein

zusammen.wachsen

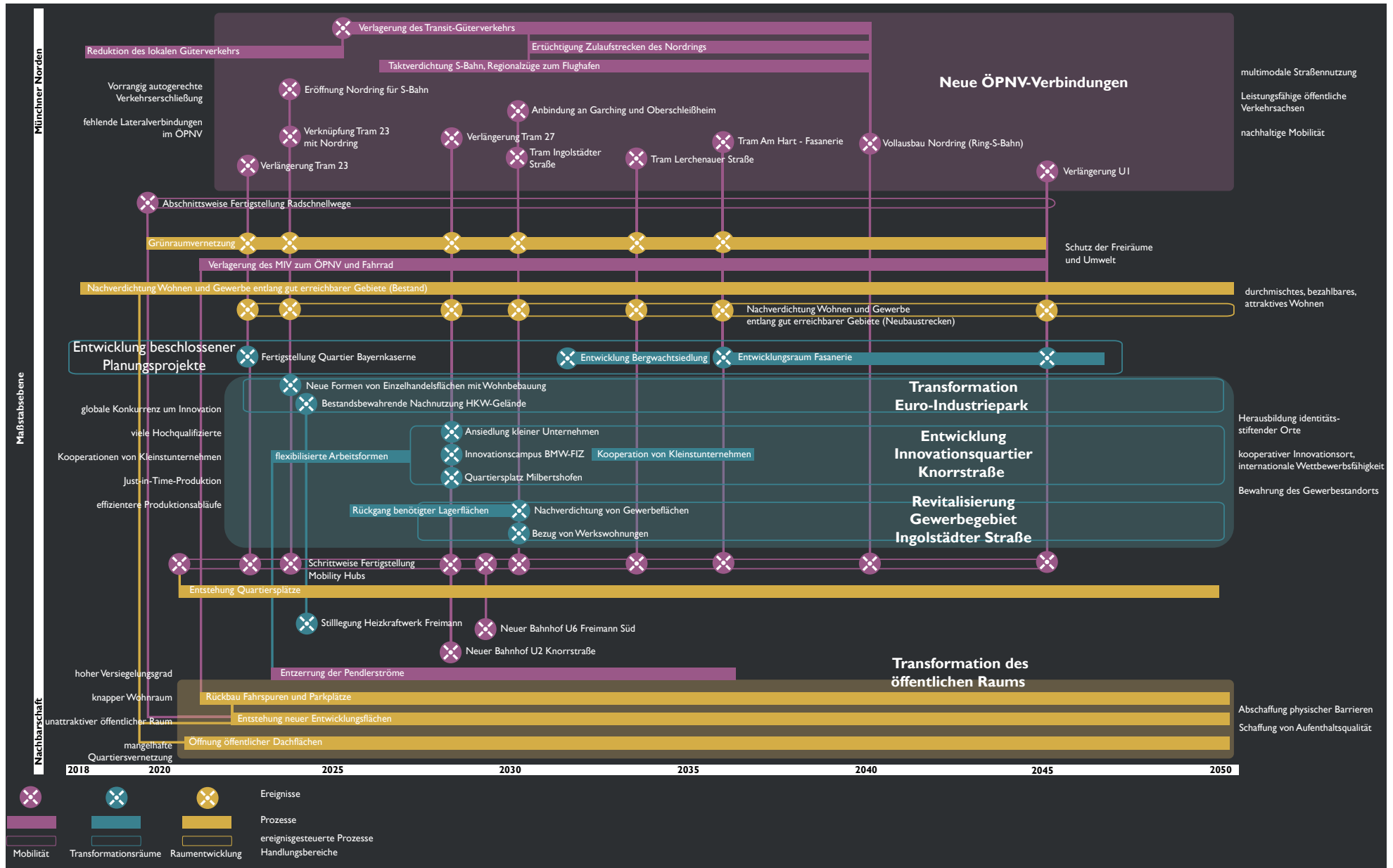
growing.together

How can Munich, even in 2050, remain a liveable city for everyone? How will the city cope with the large and imminent future challenges, such as housing shortages, traffic congestion, land release, retaining economical productivity and, the design of public spaces? To come closer to an answer the spatial and thematic conditions of northern Munich were analysed and consequentially, the strongest drivers of future development were identified: Economy, spatial development and mobility. This draft concept proposes concrete/physical interventions in the area which describe an alternative future for the North of Munich by the year 2050.

With “Enhance the existing”, “Merge multiplicity” and “Augment accessibility”, the rationale is clear: Internalised densification rather than externally driven development. The catalyst for development is made by the conversion of the northern cargo railway corridor for suburban passenger trains. Thus, accessibility along the route is unlocked with the result that areas in the vicinity of the stations will undergo strong dynamics of transformation. A Euro-Industriepark (Industrial Park), Innovationsquartier (Innovation Quarter) and a typical Urbanes Gebiet (Urban district) are explored as three areas which are deemed to have the highest transformation potential and, are most likely to merge into an urban core.

-  ÖPNV-Verbindungen Bestand
-  ÖPNV-Verbindungen Ausbau
-  Radschnellwege/
Grünraumvernetzung
-  zu bewahrende Grünflächen
-  Nachverdichtungsaktivität
abhängig von ÖPNV-Erreichbarkeit
hoch niedrig
-  Räume mit hoher
Transformationsdynamik
und Entwicklungsrichtung
-  Grenzen der Transformationsdynamik
-  Grenzen der Transformationsdynamik
in Auflösung
-  Handlungsraum Urbanes Gebiet
-  beschlossene Planungsprojekte

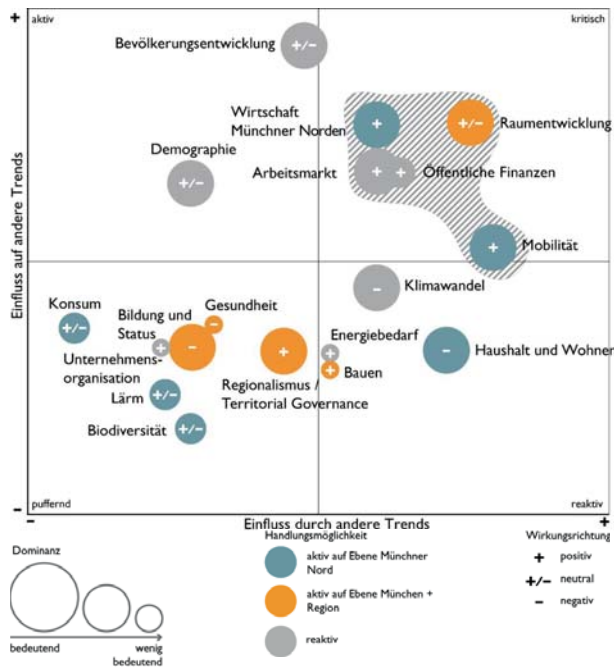




Analyse

Die vorliegende Arbeit legt dar, welchen Herausforderungen die Stadt München in der Zukunft gegenübersteht und wie diesen entgegengewirkt werden kann. Zu Beginn wurden die räumlichen und thematischen Gegebenheiten im Münchner Norden analysiert und die starken Entwicklungstreiber der Zukunft identifiziert. Konkrete Interventionen im Raum sind in ein Konzept für eine alternative Zukunft für den Münchner Norden im Jahr 2050 eingebettet.

Der Trendreport der EBP Schweiz AG zeigt auf, welche



Wirkungszusammenhänge

Trends in der nahen Zukunft wirksam sein werden und welche Herausforderungen und Chancen damit verbunden sind. Die Trends wurden auf die Gegebenheiten des Münchner Nordens übersetzt, wodurch Schlüsselprobleme und deren Auswirkungen systematisch hergeleitet werden konnten. Deren Wechselwirkungen, also deren Einfluss auf sowie Beeinflussbarkeit durch andere Trends, gaben über den Gesamtzusammenhang der Entwicklungen Aufschluss. Für fünf kritische Trends, die als Impulsgeber für die weitere Wirkungskette besonders stark sind, wurden schließlich Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken formuliert, die den aktuellen Zustand und zukünftige Entwicklungstendenzen beschreiben.



Raumentwicklung

Der Münchner Norden ist von einem hohen Versiegelungsgrad geprägt. Seine Naherholungsflächen, Naturschutzgebiete und Agrarflächen begrenzen die Siedlungsflächen klar, stehen jedoch aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums unter erhöhtem Druck. Das Gewerbeband entlang des DB-Nordrings mit vieler unzugänglichen Unternehmensgrundstücken sowie große Straßen wirkt als Barriere und behindert dadurch eine funktionierende Quartiersvernetzung.



Mobilität

Der Münchner Norden ist geprägt von einer autogerechten Straßenerschließung. Einige Straßen weisen ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf, die hohe Lärm- und CO₂-Emissionen und ein langsames Vorankommen zur Stoßzeit zur Folge haben. Die unzureichende Anbindung durch den ÖPNV, vor allem der Mangel von lateralen Verbindungen, fördert daher den privaten motorisierten Individualverkehr.



Wirtschaft Münchner Norden

Der Münchner Norden ist durch den Sitz von global agierenden Unternehmen, zahlreichen Forschungseinrichtungen sowie Universitäten ein attraktiver Wirtschafts-, Wissenschafts- und Innovationsstandort. Die wirtschaftliche Situation trägt im erheblichen Maße zur Prosperität der Landeshauptstadt bei. Dienstleistungen stellen den stärksten Sektor dar. Noch sorgt die produktive Basis für eine hohe Wertschöpfung, doch die Gefahr von deren Abzug sowie ein Mangel an Fachkräften kann die Wirtschaftsstruktur schwächen.



Arbeitsmarkt

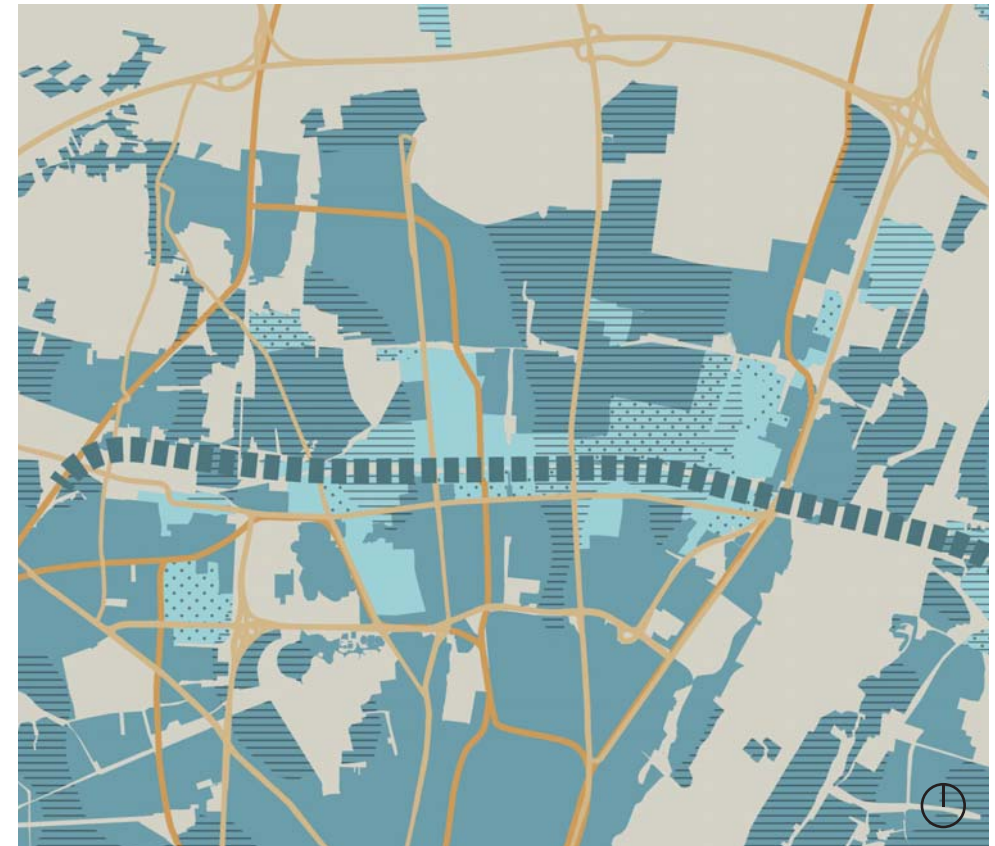
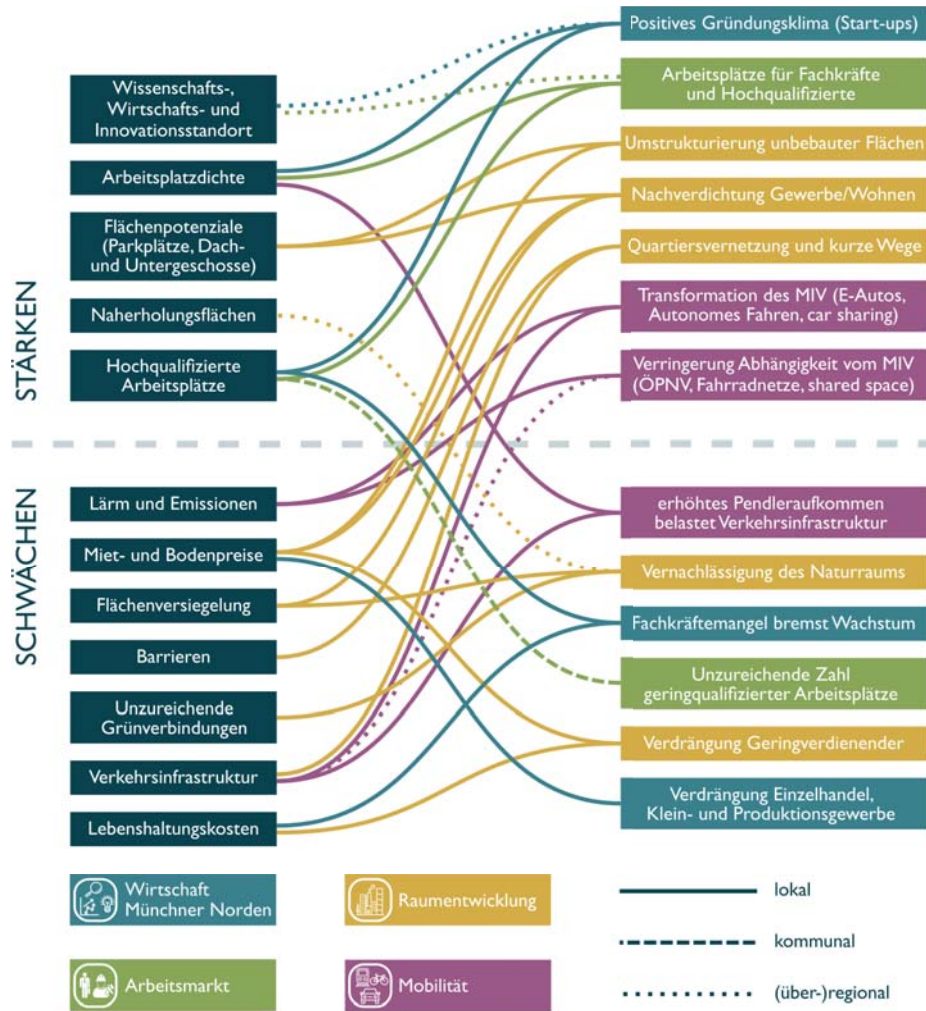
Die Arbeitslosenquote der Stadtbezirke im Münchner Norden liegt, mit Ausnahme von Schwabing-Freimann, oberhalb des Münchner Durchschnitts. Der Münchner Norden stellt viele Arbeitsplätze für Hochqualifizierte bereit und zieht junge, gut ausgebildete Menschen an. Das Arbeitsplatzangebot für Geringqualifizierte ist unzureichend, während Fachkräfte händeringend gesucht werden. Alternative Arbeitsformen halten Einzug in die Unternehmensorganisation einiger Firmen. Telearbeit, individuelle Arbeitszeitmodelle und „Desk-Sharing“ werden immer populärer.



Öffentliche Finanzen

Die wichtigste Finanzierungsquelle der Landeshauptstadt sind die Steuereinnahmen. Der Schwerpunkt der Investitionen der Stadt liegt bei Schulen (30%) und im Wohnungsbau (21%). Für Verkehrsinfrastruktur wurden im Jahr 2016 acht Prozent investiert. Der Ist-Schuldenstand der Stadt sinkt. Die konstant hohen Steuereinnahmen durch die hohe Beschäftigungsquote und Gewerbesteuererinnahmen sichern die Stadt für künftige Entwicklungen ab

SWOT-Analyse

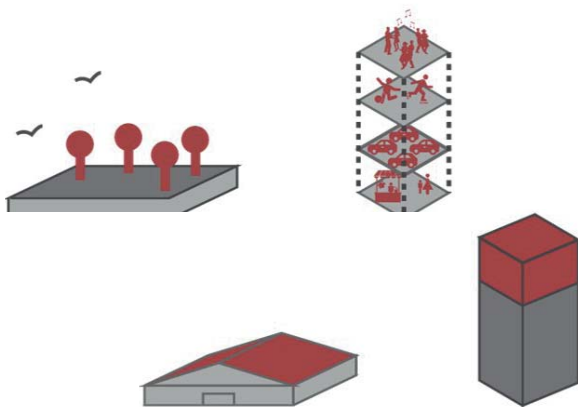


SWOT-Matrix (Auswahl) und SWOT-Karte

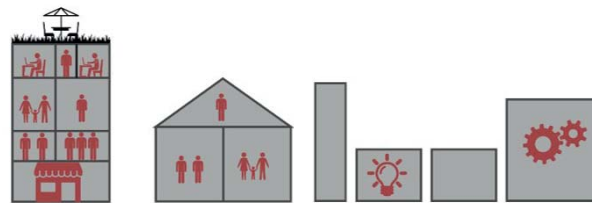
Konzept

Um den Münchner Norden bis 2050 nachhaltig und erfolgreich zu entwickeln, bedarf es einer Strategie, die aus den ortsspezifischen Stärken und Schwächen, Bedürfnissen und Chancen des Münchner Nordens hervorgeht. Aus den vorangegangenen Analysen und Bewertungen hat sich ergeben, dass eine zukunftsweisende Strategie für den leistungsfähigen Norden der Landeshauptstadt aus der Nutzung vorhandener Potenziale und einer Ablehnung der Zergliederung und Ausbreitung in unversiegelte Gebiete besteht. Die Stadt wird sich nach innen stärken und verdichten sowie Qualitäten ausbilden. Der Münchner Norden kann für die angestrebte Innenentwicklung seine Möglichkeiten voll ausschöpfen.

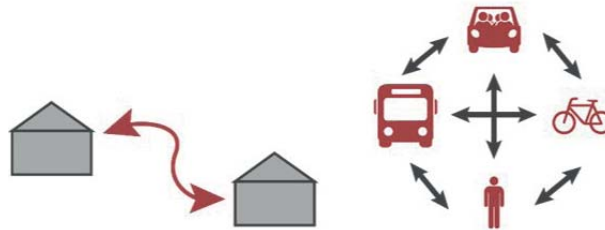
„**Bestehendes stärken**“ umfasst, das lokale Gewerbe zu erhalten und dieses, ebenso wie Wohnraum, baulich nachzuverdichten. Grünflächen sind zu schützen und Flächen durch Mehrfachnutzungen dauerhaft zu aktivieren.



Durch „**Vielfalt vereinen**“ werden Unternehmen in räumlicher Nähe zueinander angesiedelt, um Wissensaustausch und Kooperationen zu fördern. Großflächiger Einzelhandel, Büros, Produktion und Kultur werden mit Wohnen gemischt, um die Dichte zu erhöhen und Urbanität zu fördern. Mit alternativen Wohnformen wird auf die Überalterung der Gesellschaft und den überhitzten Wohnungsmarkt reagiert.



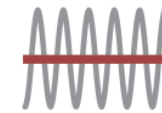
Durch „**Erreichbarkeit erhöhen**“ soll eine bessere Quartiersvernetzung hergestellt und ein alternatives Angebot zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden, wodurch der öffentliche Raum attraktiver wird.



Wenn Entscheidungen für den Raum nach den Kriterien „Bestehendes stärken“, „Vielfalt vereinen“ und „Erreichbarkeit erhöhen“ getroffen werden, kann sich der Münchner Norden bis ins Jahr 2050 zukunftsfähig und erfolgreich weiterentwickeln, vorherrschende Potenziale voll ausnutzen und damit die gesamte Stadt München stärken.

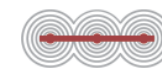


Ein wichtiges Werkzeug zur Bearbeitung des Münchner Nordens stellt die **Analyse der Erreichbarkeit** durch öffentliche Verkehrsmittel dar. Die Inbetriebnahme des DB-Nordrings für den S-Bahn-Verkehr ist dabei ein zentrales Element, um ein neues Maß an Erreichbarkeit im Münchner Norden zu schaffen. Es ist damit Ausgangspunkt der großmaßstäblichen Entwicklungen im Münchner Norden. Durch die Erschließung dieser bestehenden Gleistrasse für S-Bahnen wird es möglich, eine effiziente Querung in Ost-West-Richtung zu schaffen.



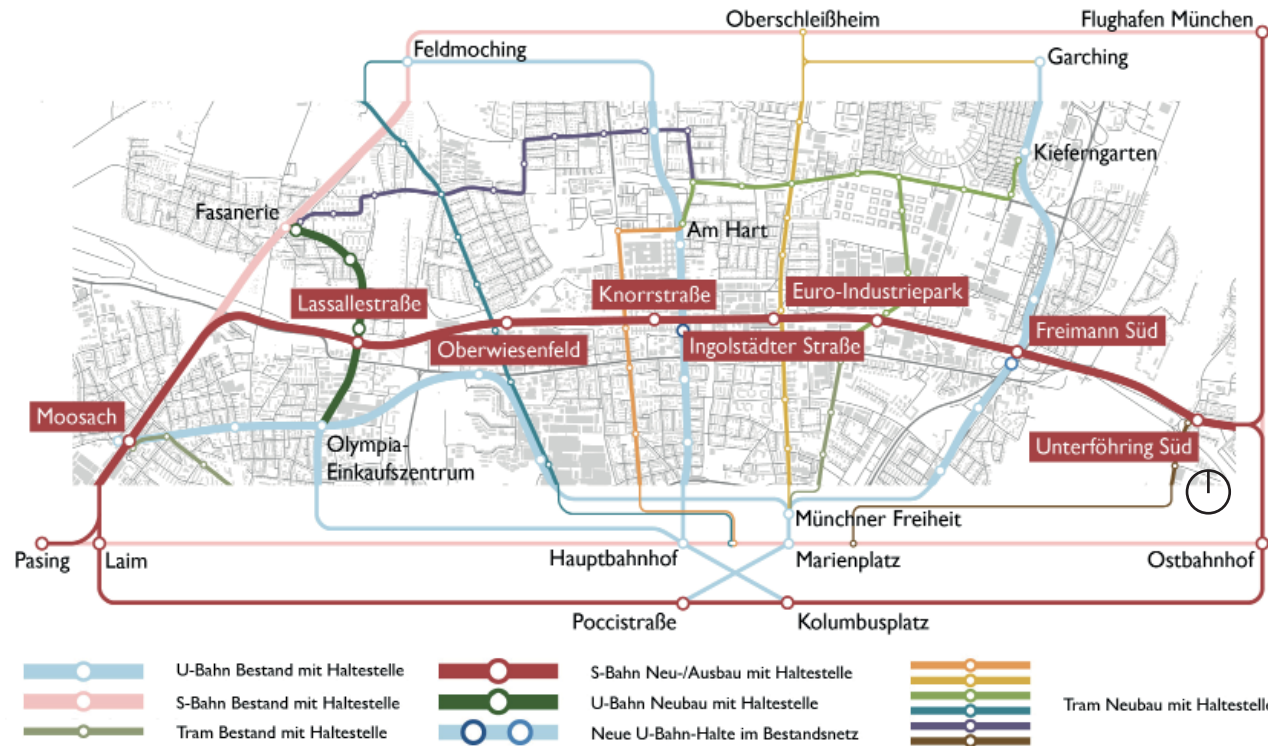
Diese Erreichbarkeit würde sich ohne weitere Maßnahmen allerdings nur auf die unmittelbare Umgebung der S-Bahn-Stationen beschränken (ca. 250 Meter bzw. fünf Minuten zu Fuß).

Da die Potenziale, die die Erschließung des Nordrings für den ÖPNV bietet, für den gesamten Münchner Norden von großer Bedeutung sind, werden effiziente **Verkehrsachsen quer zum Nordring** (somit in Nord-Süd-Richtung) benötigt. Diese verteilen die Erreichbarkeitsvorteile des Nordrings weiter in den Raum.

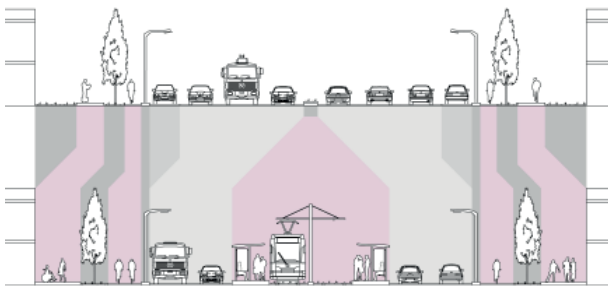


Durch eine hohe Dichte an Stationen und unterschiedlichen Verkehrsmitteln, beispielsweise an Umsteigepunkten, verbessert sich die Erreichbarkeit eines Ortes. Gebiete mit einer hohen Erreichbarkeit haben durch die Verkürzung und Vereinfachung der Reisewege und das gesteigerte Personenaufkommen einen größeren **Druck zur Transformation**. Besonders entlang des Nordrings entstehen dabei durch eine Vielzahl an Verkehrsinterventionen Räume mit einer hohen Transformationsdynamik.

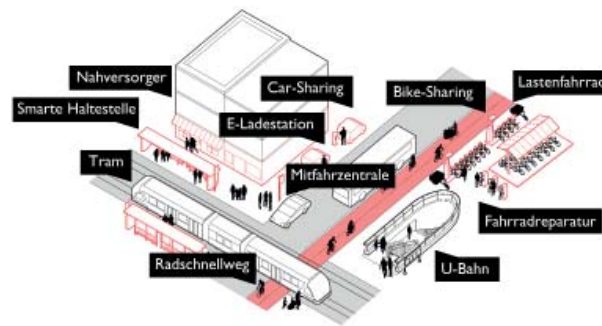
Mobilität



Interventionen im öffentlichen Verkehrsnetz

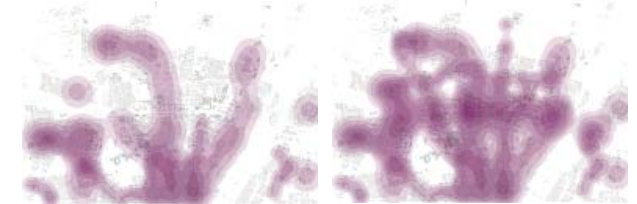


Transformation des Straßenraums



Großer Mobility-Hub

Ein schrittweiser Ausbau der Zulaufstrecken des Nordrings, sowie der Verlagerung von Güterzügen, die München im Transit durchqueren, schaffen die Möglichkeit, einen vollständigen **S-Bahn-Ring** in dichtem Takt zu betreiben. Verknüpfungen zum Flughafen und nach Pasing ermöglichen die Anbindung mit Regionalzügen. Zusammen mit weiteren **Tram- und U-Bahn-Ausbauten** wird eine nahezu flächendeckende Erreichbarkeit erreicht. Durch direkte, umsteigefreie Linienführungen der Tramlinien in die Stadt steigt die Attraktivität des ÖPNV-Netzes und die bestehenden U-Bahnen werden entlastet.



ÖPNV-Erreichbarkeit heute und 2045

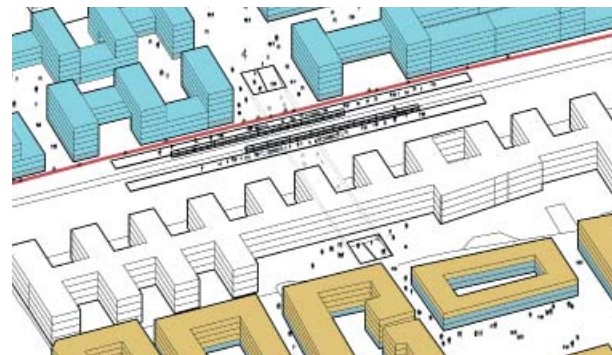
Der Verkehrsraum an stark befahrenen Straßen wird neu strukturiert und die Dominanz des Autoverkehrs verringert. Die **Verlagerung des Autoverkehrs** auf den ÖPNV reduziert das Aufkommen auf der Straße bei steigendem Verkehrsdurchsatz. Zusätzlich wird dem Langsamverkehr ein höherer Anteil im Straßenraum eingeräumt und damit die Sicherheit erhöht. Mit Tempolimits und dem Rückbau von Parkflächen können Straßen wieder ins urbane Leben eingegliedert werden. Verringerte Lärm- und CO₂-Emissionen steigern die Lebensqualität.

An Umsteigepunkten des ÖPNV sorgen **Mobility Hubs**, die eine Vielzahl an multimodalen Verkehrsmitteln bereitstellen, für eine weitere Feinerschließung der Gebiete. Leistungsfähige **Radschnellwege** ermöglichen zusätzlich ein schnelles und sicheres Vorankommen und verringern damit ebenfalls die Abhängigkeit vom Auto.

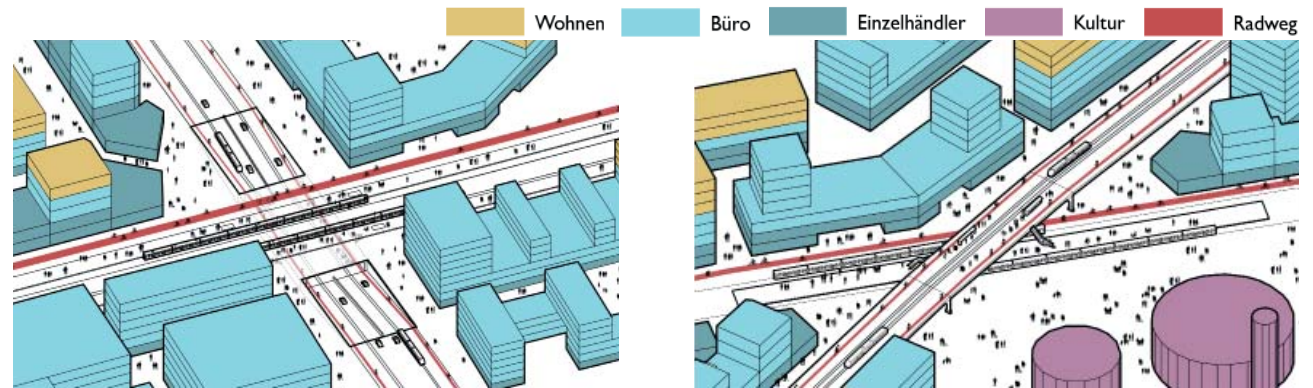
Urbanes Gebiet

Das Gebiet zwischen Schleißheimer Straße und Euro-Industriepark ist eine Agglomeration von drei Gebieten mit Erreichbarkeitsvorteilen, die durch die neuen Verkehrsinterventionen entstehen. Aufgrund seiner vorherrschenden Gegebenheiten weist dieser Raum besonders hohe räumliche Transformationspotenziale auf.

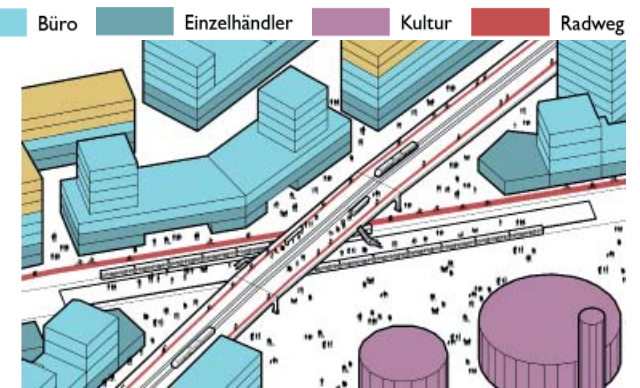
Aus dem monofunktionalen Gewerbeband am Nordring wächst ein **urbanes Gebiet**. Die Möglichkeiten, die sich durch die Verordnung der maximalen Geschossflächenzahl von 3,0 ergeben, lassen eine lebendige Mischung von Wohnen und Gewerbe zu. An den S-Bahn-Haltestellen Euro-Industriepark, Knorrstraße und Ingolstädter Straße wandelt sich der bisherige Baubestand unter der neuen Erreichbarkeit zu neuen Quartieren. Durch Transformation und Umstrukturierung werden die Funktionen des Wohnens, Gewerbes und der Freizeit in neue Gebäude implementiert. Geschäfts- und Büroflächen befinden sich in unmittelbarer Nähe von Verwaltungs- und öffentlichen Einrichtungen.



Innovationsquartier Knorrstraße



Gewerbegebiet Ingolstädter Straße



Euro-Industriepark

Die Transformation beginnt am **Euro-Industriepark** mit der Tram 23 und der Eröffnung des Nordrings. Gleichzeitig schaffen die Entwicklung der Bayernkaserne und die Stilllegung des Heizkraftwerks Freimann neuen Handlungsbedarf im Raum. Eine großzügige Brücke für Fußgänger, Radfahrer und Tram spannt sich über den Nordring. Hier entsteht ein Quartier, in dem sich öffentliche Funktionen wiederfinden und wo großflächiger Einzelhandel beibehalten, jedoch mit Wohnnutzungen gemischt wird. Das ehemalige HKW wird zu einem Kultur-Standort, welcher innerhalb der markanten Architektur kleine Manufakturen, temporäre Shops und Raum für Veranstaltungen bietet. Südwestlich der Haltestelle siedeln sich Zentrumsfunktionen an, die besonders auf die Erlebniskultur eingehen.

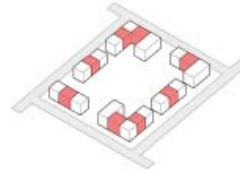
Am Kreuzungspunkt von Nordring, Tram 27 und U2 entsteht das **Innovationsquartier an der Knorrstraße**. Das Areal nördlich des Bahnhofs profitiert von der räumlichen Konzentration an Wissen und zieht innovative Unternehmen an. Die räumliche Nähe zu BMW begünstigt Kooperationen. Wohnen und Tagungshotels sowie Gewerbenutzung umschließen einen Stadtplatz, der durch eine Unterführung unter dem Nordring mit dem Wohnviertel südlich des BMW-IT-Zentrums verbunden ist.

Durch den Trambau an der **Ingolstädter Straße** werden weitere Entwicklungen angestoßen, wodurch das Urbane Gebiet allmählich zusammenwächst. Die vom Osten kommenden Mischstrukturen von großflächigem Einzelhandel und Wohnen grenzen an die Haltestelle, ebenso wie das südliche Quartier mit vornehmlich Zentrumsfunktionen. Im Westen entstehen neuen Arbeitsorte und Werkwohnungen, die dem Zuzug neuer Arbeitskräfte entgegenkommen. Kleine Quartiersplätze beinhalten lokale Nahversorger sowie öffentliche Einrichtungen.

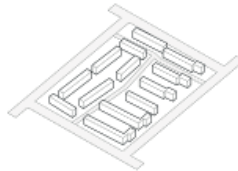
Räumliche Maßnahmen



Einfamilienhausgebiet



Einheitlich strukturierte Wohnsiedlung



Innerstädtische Blockrandbebauung

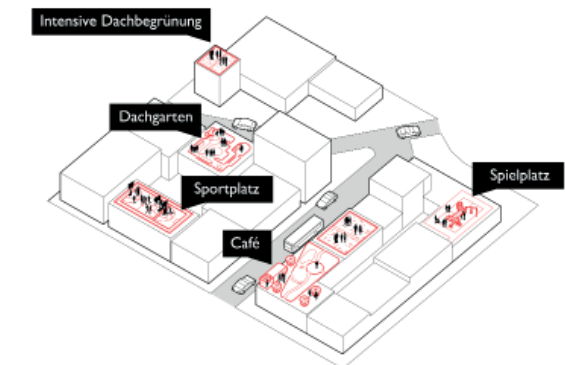


Die **Nachverdichtung des Wohnraums** stellt eine wichtige und vergleichsweise schnelle Maßnahme dar, dem stetigen Bevölkerungswachstum standzuhalten, ohne signifikant viel Fläche neu zu versiegeln. Wohngebiete sind abhängig von ihrer Typologie in unterschiedlicher Art und Weise für Nachverdichtungskonzepte geeignet. In jedem Falle ist eine partizipative Einbindung von Wohnungs- und Grundbesitzern bzw. Wohnbaugesellschaften in diese Entwicklungsprozesse notwendig.

Intensive **Dachnutzungen** und temporäre **Mehrfachnutzungen** des öffentlichen Raumes sowie der Flächen innerhalb von öffentlichen und privaten Gebäuden erhöhen die Nutzungsdichte und -vielfalt. Dadurch lassen sich Konflikte zwischen Neubauprojekten und der gleichzeitigen Beibehaltung qualitativ hochwertiger Freiräume ausbremsen. Für diese kleinräumigen Maßnahmen kommen vorrangig Gebiete in Frage, die eine gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV aufweisen. Durch den stetigen Ausbau des Nahverkehrs erfahren somit im Laufe der Zeit immer mehr Quartiere einen erhöhten Transformationsdruck.



Öffentlicher Raum



Gemeinschaftliche Dachnutzung

Schlussbetrachtung



Entwicklungsvoraussetzungen

Zur Umsetzung der Ziele dieses Konzepts sind vielfältige Anstrengungen verschiedener Akteure notwendig, die neben den Interventionen im Raum auch nicht-physische Maßnahmen auf den Weg bringen. Politik und Verwaltung sowie öffentliche und private Träger müssen bürokratische Hürden schneller bewältigen, um die kommunale Handlungsfähigkeit zu beschleunigen und bauliche und planerische Sofortmaßnahmen zu realisieren. Auf die Stadt München werden dabei große Investitionen

sondere bei der angestrebten Dichte im Münchner Norden ist es notwendig, der Vernetzung und Qualifizierung von Freiräumen und Habitaten einen höheren Stellenwert beizumessen. Privates und öffentliches Grün spielt für die Ökologie, aber auch auf psychologischer Ebene eine wichtige Rolle, um die Dichte der Stadt zu kompensieren und den öffentlichen Raum aufzuwerten.

Mit den übrigen Transformationsräumen zusammen entsteht im Münchner Norden ein Netz aus Quartierszentren, das entlang bestimmter Entwicklungsachsen zu einer polyzentrischen Stadtlandschaft zusammenwächst. Wertvolle Freiräume werden vor Versiegelung geschützt. Im übrigen Gebiet des Münchner Nordens wird mit intensiver, qualitativvoller Nachverdichtung auf das Bevölkerungswachstum reagiert, um nicht wertvolle unversiegelte Flächen sowohl innerhalb der Stadt als auch am Stadtrand, in Anspruch nehmen zu müssen. Zudem werden

Schemaschnitt 2018



Schemaschnitt 2050



für Mobilität und Wohnraumentwicklung zukommen, die durch Investitionsfonds von Unternehmen und Privatpersonen, gespeist werden könnten. Alternativen zur Nachverdichtung, die weniger kosten- und zeitintensiv sind, wie Mehrgenerationenwohnen und private Initiativen, geben der Stadt weitere Möglichkeiten, auf den demographischen Wandel und den überhitzten Wohnungsmarkt zu reagieren. Durch partizipative Planungsprozesse werden institutionalisierte und fortwährende Interessensvertretungen und Gremien transparenter und effektiver. Insbe-

Fazit

Aus dem monofunktionalen Gewerbeband am Nordring wächst ein urbanes Gebiet, das von den Haltestellen ausgehend mit neuen und verdichteten Nutzungen für Gewerbe, Wohnen und Alltag ausgestattet wird. Geschäfts- und Büroflächen befinden sich in unmittelbarer Nähe der Haltestellen sowie den öffentlichen Einrichtungen. Auf dem 2,5 Quadratkilometer großen Gebiet wird Wohnraum für etwa 40.000 Einwohner sowie 30.000 Arbeitsplätze geschaffen.

Dächer für private und öffentliche Nutzungen geöffnet sowie für Energieproduktion genutzt. Die Mehrfachnutzung des öffentlichen Raumes dient der Flächensparnis. Radschnellwege und der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen die schnelle und umweltfreundliche Fortbewegung im Münchner Norden. Die Stadt kann sich verdichten, nach innen stärken und neue Qualitäten ausbilden. Daher wird der Münchner Norden einen großen Beitrag dazu leisten, dass München auch im Jahr 2050 eine lebenswerte Stadt ist.

Barbara Hefner, Nina Hofmann, Lea Reiter, Xianbin Xie

Regio.Impuls Nordbahnhof

Regional Impulse - Northern Station

The project is an attempt to find an alternative future for Munich North through multiple integrated interventions. As the title reveals, the core of the project is the new Nordbahnhof (Northern Station), which will generate many opportunities for mobility interventions in the future. It can't be denied that the lack of public transport in Munich North has been an obstacle for the further urban development for a long time. On the other hand, the expanding population in Munich, which is forecast to increase by 400,000 residents in the next 30 years, makes appropriate urban development in Munich urgent. As such, the regeneration of the Nordring (Northern Ring) makes the proposal of the Nordbahnhof (Northern Station) convincing and necessary.





The method used to determine an alternative future for Munich North constituted four parts. The first evaluated

which trends that are essential for the development of Munich North. The second was an interpretation of the strengths and weaknesses emerging from the analysis, and the differentiation of opportunities and threats. In this step, the Deutsche Bahn's Nordring has proven it has surprisingly good potential. Thirdly, the proposal was developed in response, and is described by poly centers, multi-scale mobility in urban developments, mixed land-use and so on. Finally, the integrated interventions were articulated at different scales. For example, in the scale of the metropolitan area the accessibility of Munich Inner City will be improved by the express railways setting off from the proposed Nordbahnhof (Northern Station), while at the local scale the existing spatial arrangements will be adapted to introduce more spaces for residences and offices supported by increased capacity of the public transport systems.

Gebäudenutzungen

-  Wohnen Neubau
-  Wohnen Nachverdichtung
-  Mischnutzung
-  Einzelhandel
-  Logistik vertikal
-  Büro
-  öffentl. Einrichtung
-  Grünraum

Öffentliche Verkehrsmittel

-  Tramlinie
-  S-Bahn
-  Nordring
-  Fernverkehr



Trendanalyse

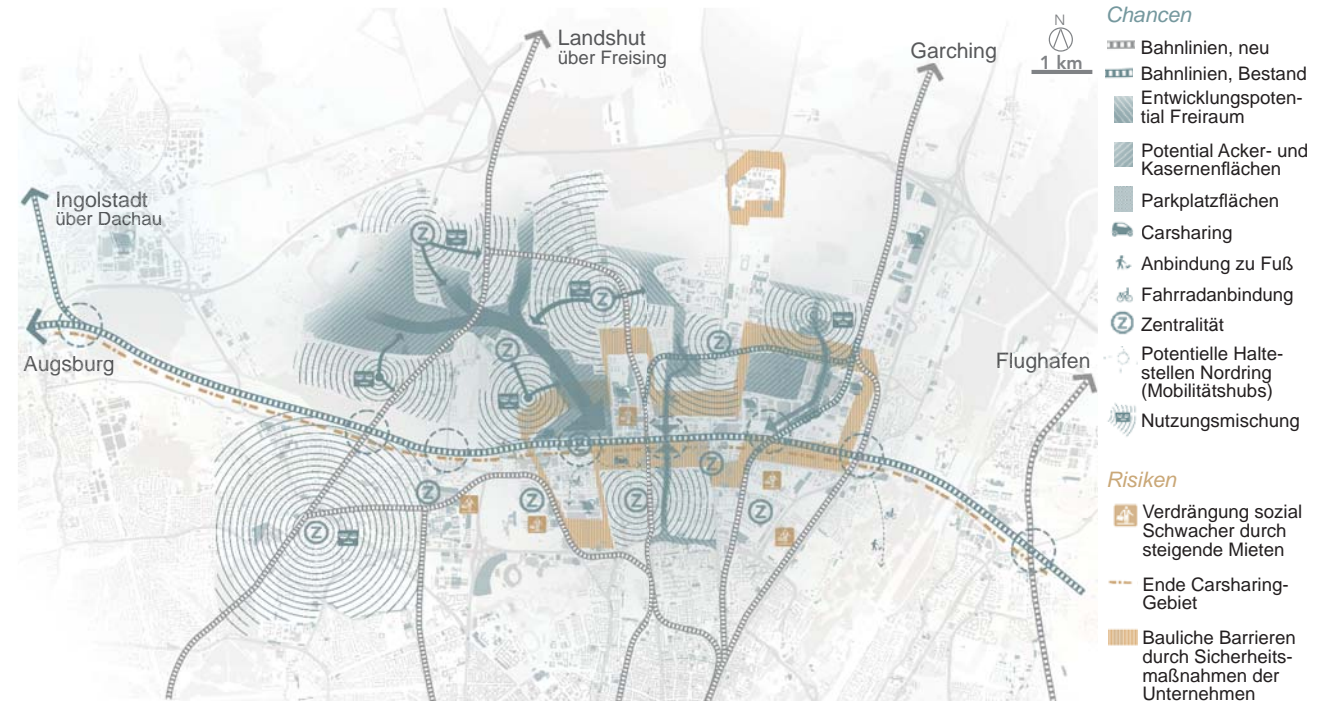


Die Trendanalyse mit insgesamt 50 Trends hat gezeigt, dass im Münchner Norden fünf kritische Trends die zukünftige Entwicklung der Stadtstruktur beeinflussen. Davon kann *Mobilität* auf regionaler und *Bauen* auf lokaler Ebene beeinflusst werden, wohingegen *Arbeitsmarkt*, *Wirtschaft* und *Wertewandel* in Wechselwirkung mit diesen stehen.

Der Trend *Wertewandel & Lebensstile* bedingt alle wichtigen Bereiche der stadtplanerischen Handlungsmöglichkeiten, ist selbst aber nicht steuerbar. Die Trends *Bauen*, *Mobilität* und *Haushalt & Wohnen* haben einen großen Einfluss aufeinander und werden jeweils bedingt durch den *Wertewandel*. Auch *Digitalisierung* und *Wirtschaft* haben direkt Auswirkungen auf deren Entwicklung, die eine Vielzahl an Chancen aber auch Risiken birgt. Beispielsweise basieren neue Mobilitäts-, Arbeits- und

Wohnkonzepte in Zukunft auf dem Sharing-Gedanken und durch Nachverdichtung entstehen integrative Quartiere nach dem Mischnutzungskonzept. *Internationale Vernetzung* und neue Möglichkeiten der Datenübertragung nehmen immer mehr Einfluss auf unser Alltagsleben - durch die globale Verfügbarkeit von Daten, Gütern und Dienstleistungen ergeben sich einerseits Möglichkeiten einer flexibleren Wohn- und Arbeitsortwahl. Auf der anderen Seite sind *Sicherheit* und *Datenschutz* zunehmend bedroht und reale Kontakte nehmen durch steigende virtuelle Kommunikation ab. Die wirtschaftliche Entwicklung eines Standortes hat Auswirkungen auf dessen *Arbeitsmarkt*. Der Trend hängt von verschiedenen Faktoren ab, auf die die Planung kei-

nen direkten Einfluss hat, wie beispielsweise der Wandel zur Wissensökonomie. Der Güterverbrauch ist abhängig von der Kaufkraft und ökonomischen Zukunftserwartung der Haushalte, Unternehmen und des Staates. Der Trend *Konsum* wirkt sich somit direkt auf die wirtschaftliche Entwicklung eines Standortes aus. Die *Wirtschaft* steht wiederum in direkter Wechselwirkung mit den Trends *Bauen*, *Mobilität* und *Haushalt & Wohnen*.



SWOT

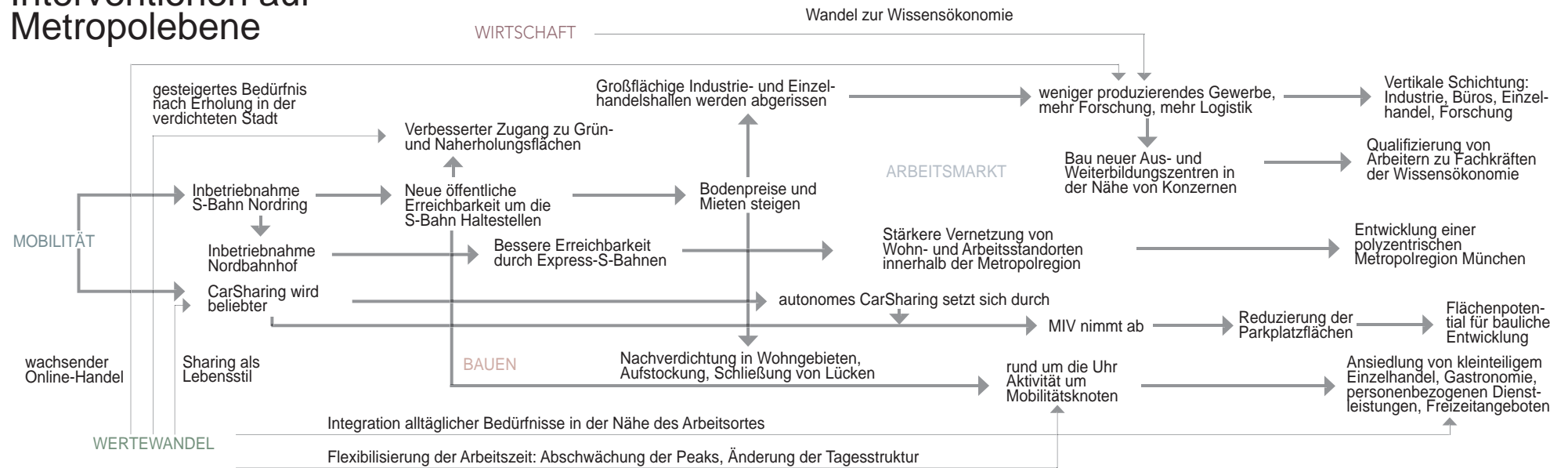
Die SWOT-Analyse visualisiert aktuelle Stärken und Schwächen des Münchner Nordens und zeigt die daraus resultierenden Chancen und Risiken für die Zukunft.

Das Gebiet profitiert als starker Wirtschaftsstandort von den ansässigen Unternehmen. Diese setzen immer mehr auf Forschung und Entwicklung, wodurch sie neue Fachkräfte in den Bereichen IT und Wissenschaft für sich gewinnen müssen. Aufgrund von steigenden Ansprüchen in Unternehmenssicherheit und Datenschutz schotten sich die Wirtschaftsakteure zunehmend vom umliegenden Stadtraum ab. Durch die Attraktivität des Nordens als Arbeitsstandort und durch das große Naherholungsangebot nimmt die Nachfrage nach Wohnraum im Projektgebiet stetig zu. Der Münchner Norden profitiert durch seine Nähe zum Flughafen von der internationalen Anbindung. Bislang ist dieser jedoch nur mit dem Auto optimal erreichbar - eine direkte öffentliche Verbindung fehlt. Das Potential des ÖPNV ist im Projektgebiet außerdem durch fehlende Tangentialverbindungen stark eingeschränkt. Daraus resultiert eine starke Belastung und ein hoher Flächenverbrauch durch den Autoverkehr.

Als wichtige Chancen sind die Nachverdichtung und der Neubau von Wohnraum, sowie dessen Durchmischung mit Arbeiten und Freizeit erkennbar. Dies ist notwendig, um auf den steigenden Wohnungsbedarf zu reagieren und die Preissteigerung der Mieten zu begrenzen. Außerdem besteht großes Potential, den ÖPNV auszubauen und damit die lokale und regionale Erreichbarkeit zu verbessern, um einer Überlastung der Infrastruktur entgegen wirken zu können. Durch den Ausbau kann gleichzeitig der Zugang zu Kultur und Freizeit erleichtert werden.



Interventionen auf Metropolebene

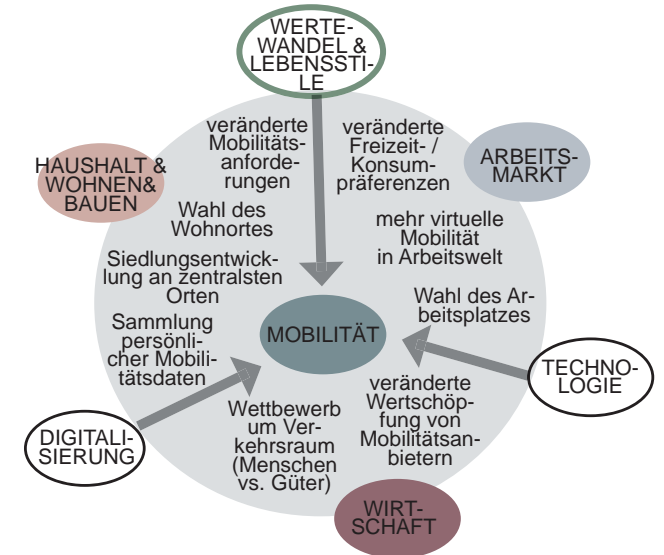


Ausgehend von der *Mobilität* und unter Einbezug weiterer kritischer Trends ergeben sich wesentliche Veränderungen für den Münchner Norden als Wohn- und Arbeitsstandort, die sich in einer neuen baulichen Struktur und funktionalen Zusammenhängen abbilden.

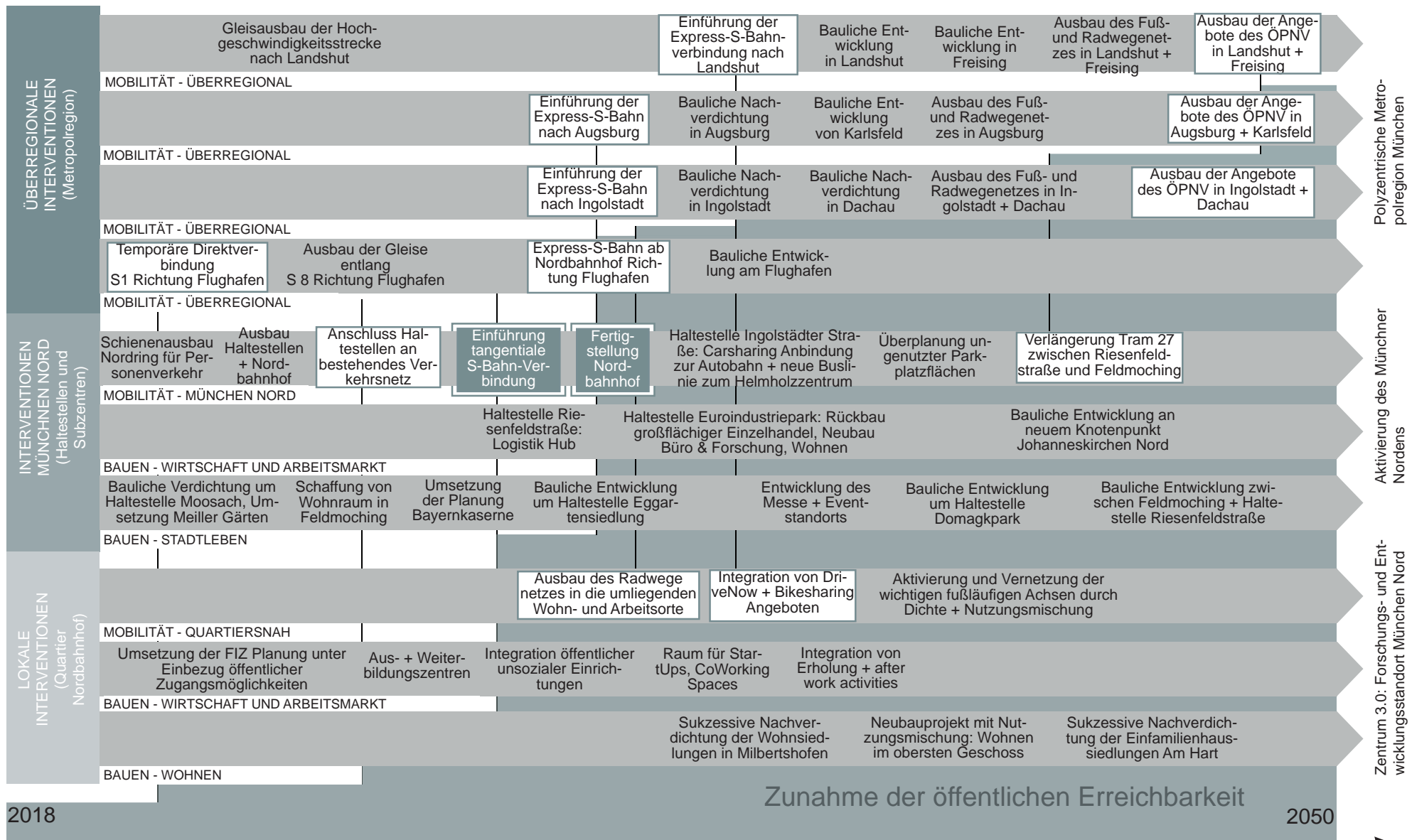
Der öffentliche Verkehr wird von einer linearen, auf das Zentrum ausgerichteten Struktur zu einem leistungsfähigen Verkehrsnetz ausgebaut, ausgehend von der Aktivierung des DB Nordrings, der Verlängerung der U1 und der Traminien 23, 24 und 27. Die Entwicklung um die Haltestellen erfolgt nach den Prinzipien hoher Dichte, Nutzungsmischung und Aufenthaltsqualität. Die Gewerbestruktur auf heutigen Industrieflächen wird sich stark wandeln. Ausgehend von der Trendanalyse des Wirtschafts- und Arbeitsmarktes erfolgt eine Transformation

zur Wissensökonomie, welche die Nachfrage nach Büro-, Forschungs- und Bildungsraum stark ansteigen lässt. Desweiteren reduziert sich der Bedarf an industriellen Produktionsflächen. Durch den zunehmenden sektoralen Wandel in Kombination mit der verbesserten öffentlichen Erreichbarkeit wird sich das gesamte Gebiet entlang des Nordrings stark verändern.

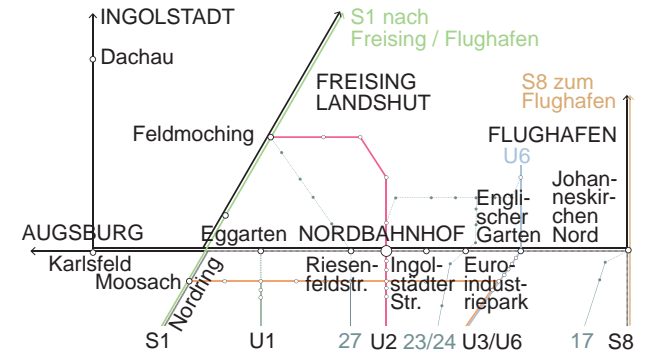
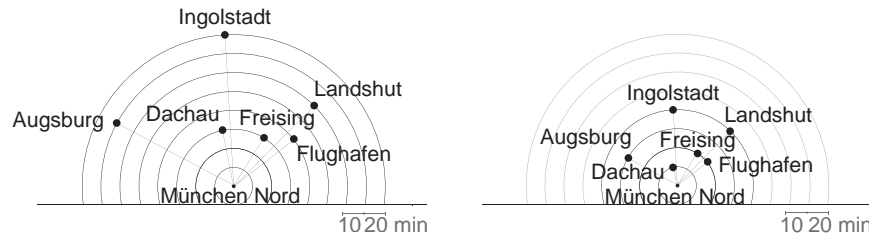
Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes und den neu geschaffenen Arbeitsplätzen im quartären Sektor erhöht sich der Nachfragedruck auf bezahlbaren Wohnraum im Münchner Norden. Durch Nachverdichtung des Bestandes wird dem Druck entgegengewirkt, indem die Effizienz der Flächennutzung erhöht wird. Mit der Entwicklung des autonomen Fahrens ergeben sich zudem neue Flächenpotentiale auf heutigen Parkplatzflächen.



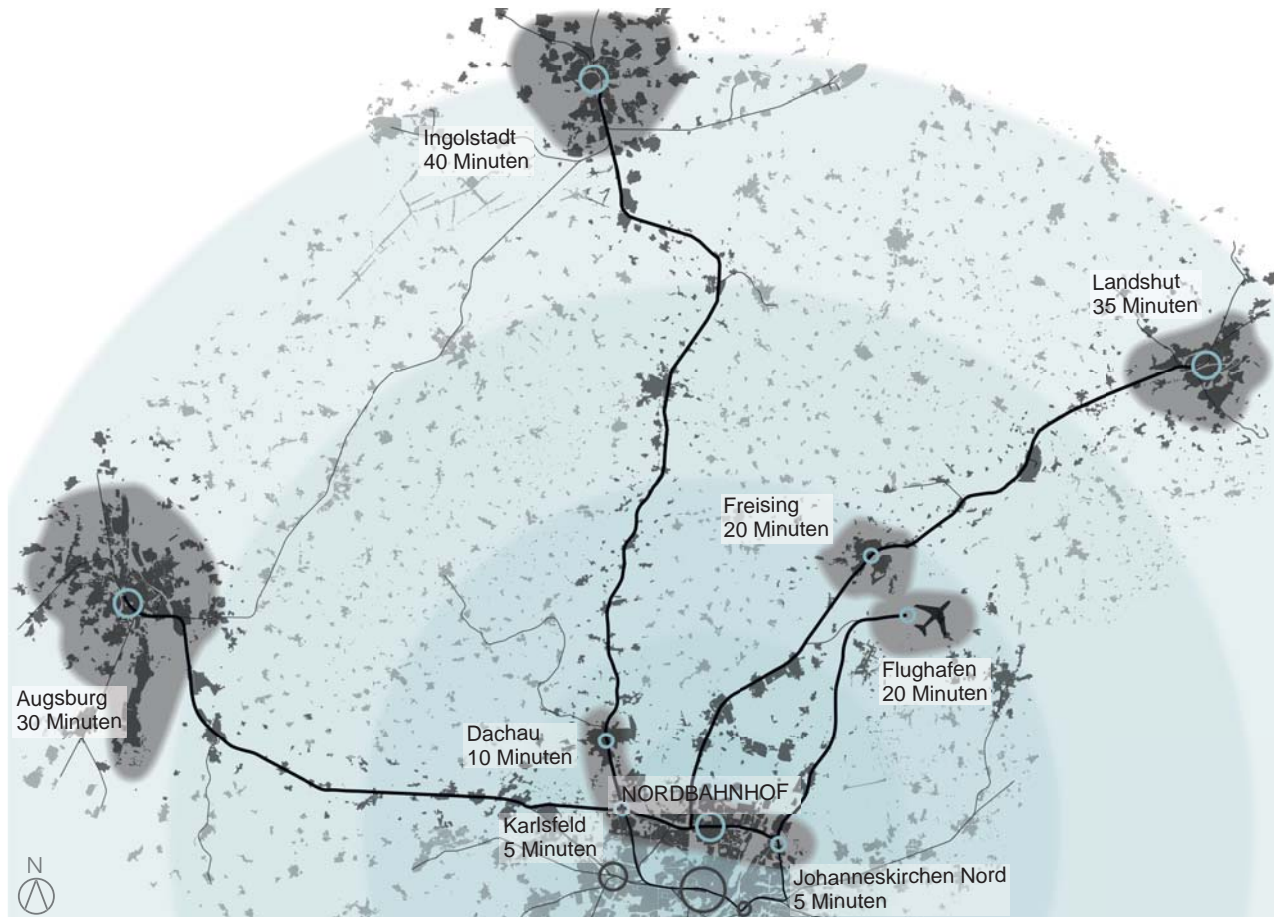
Zeitliche Entwicklung



Interventionen auf Metropolebene

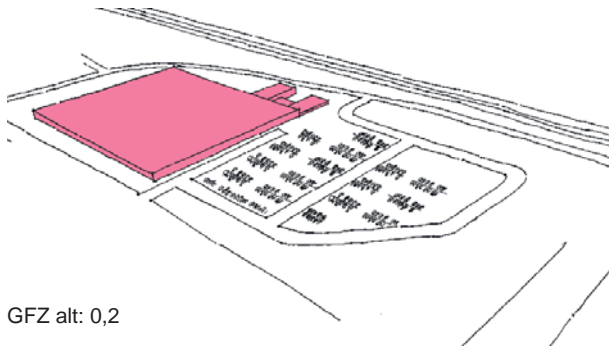


Die Inbetriebnahme des DB Nordrings bringt ein großes Potential für den Münchner Norden mit sich, das Gebiet mit den umliegenden Zentren Augsburg, Ingolstadt und Landshut zu vernetzen. Dies geschieht durch Express-S-Bahnen, die Teil des MVV sind. Desweiteren wird eine neue Direktverbindung ausgehend vom Nordbahnhof zum Flughafen geschaffen. Diese Verbindung in die Metropolregion ist für den Unternehmensstandort München Nord essentiell, da dieser auf ein großes Einzugsgebiet von Fachkräften angewiesen ist und der Wohnungsmarkt in München nicht die Flächenkapazitäten besitzt, allen Arbeitskräften bezahlbaren Wohnraum bereit zu stellen. Allein BMW FIZ wird 2030 ca. 44.000 Arbeitskräfte beschäftigen. Als Ausgangspunkt der Express-Linien dient ein neuer Fernbahnhof an der Kreuzung Nordring/ Knorrstraße im Südosten des BMW FIZ Geländes mit Umsteigemöglichkeit zur U2, welche die Verbindung zur Innenstadt herstellt. Der Nordbahnhof bringt den Vorteil deutlicher Zeiteinsparungen mit sich, da der Umweg über den Hauptbahnhof entfällt und jeweils lediglich ein Zwischenhalt angefahren wird. Zudem entwickelt sich dadurch im Münchner Norden ein aktiver Kommunikations- und Interaktionsraum, der Menschen auf lokaler, regionaler und internationaler Ebene zusammenbringt.

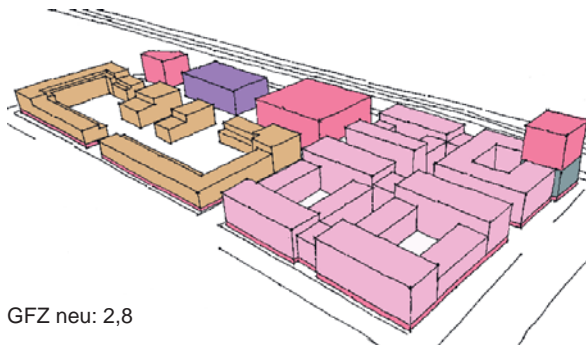


Interventionen München Nord

Aufgrund steigender Boden- und Mietpreise, die aus der neuen Erreichbarkeit durch den Nordbahnhof resultieren, wird eingeschossiges, produzierendes Gewerbe und großflächiger Einzelhandel rückgebaut. Durch den Mobilitätswandel hin zum autonomen Fahren und dem Trend, dass Carsharing immer beliebter wird, verringert sich der Flächenbedarf der Autoinfrastruktur und großflächige Parkplätze werden überbaut.



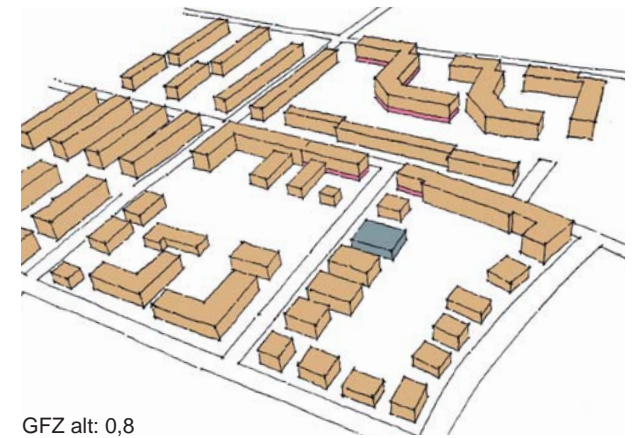
GFZ alt: 0,2



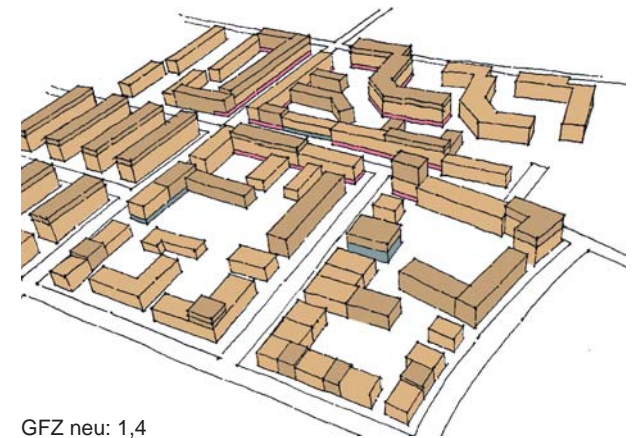
GFZ neu: 2,8

Mit dem Wandel zur Wissensökonomie wächst die Nachfrage nach Büroflächen und Forschungseinrichtungen. Auf den frei werdenden Flächen daher neue Mixed-use Quartiere, die neben Arbeiten und Wohnen auch Freizeit- und Versorgungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe integrieren.

Auch die Wohngebiete im Einzugsbereich der neuen Mobilitätsknotenpunkte werden einer Transformation unterzogen. Die neue öffentliche Erreichbarkeit und hohe Attraktivität der Wohnstandorte in Bahnhofsnahe hat steigende Mietpreise in den Ein- und Mehrfamilienhausgebieten zur Folge. Durch Anbau, Aufstockung, Umbau und Neubau werden die Gebiete nachverdichtet. Dieser Prozess vollzieht sich schrittweise und orientiert sich z.B. in der Höhenentwicklung am Bestand, um die Akzeptanz bei der ansässigen Bevölkerung zu fördern. Dazu trägt ebenso bei, dass die Qualität des Wohnumfeldes verbessert wird. Dies wird erreicht, indem neben neuem Wohnraum entlang der belebten Straßen auch Raum für Einkaufen, Gastronomie und soziale Einrichtungen in der Erdgeschosszone entsteht.

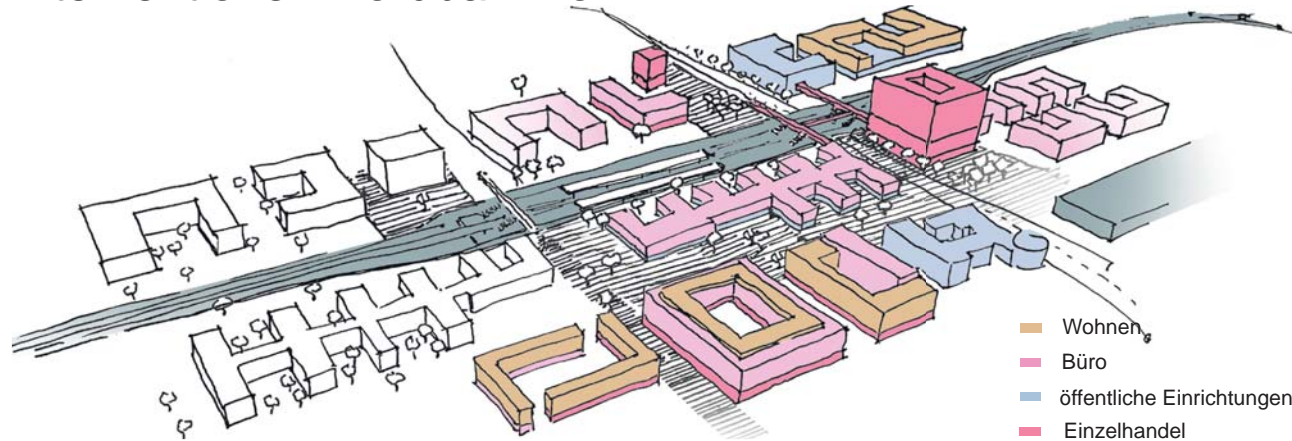


GFZ alt: 0,8



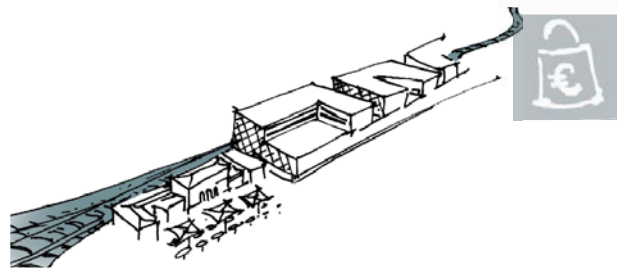
GFZ neu: 1,4

Interventionen Nordbahnhof

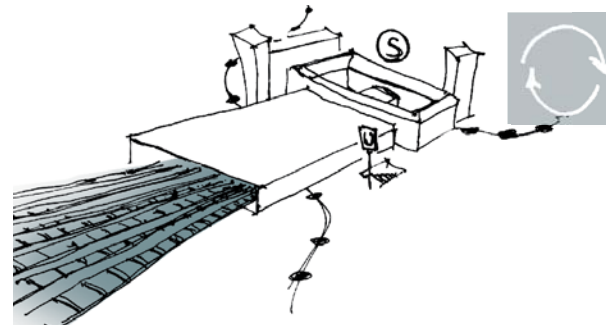


Zur Qualifizierung von Arbeitnehmern hin zu Fachkräften des quartären Sektors werden Aus- und Weiterbildungszentren in unmittelbarer Nähe zu den großen Unternehmen etabliert. Um den täglichen Bedürfnissen der Mitarbeiter zu entsprechen, werden die Gebäude mit öffentlichen Nutzungen ausgestattet. Dazu gehören soziale Einrichtungen wie Kitas, sowie Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Sportangebote. In den oberen Geschossen werden Büroräume für Startups und Coworking Spaces geschaffen, um Kooperationen mit ansässigen Unternehmen zu fördern und Raum für Interaktionen zwischen diesen und dem Publikumsverkehr zu schaffen. Das Quartier wird nicht nur vom Arbeiten, sondern auch vom Wohnen geprägt. Dies kann sowohl temporäre Angebote wie Boarding Houses, als auch langfristigen Wohnraum umfassen. In dem gemischten Quartier beleben unterschiedliche Nutzergruppen den Nordbahnhof zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten.

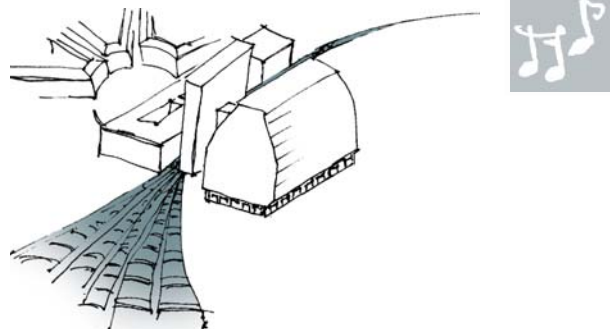
Der Charakter des neuen Nordbahnhofs grenzt sich von den bereits bestehenden Münchner Bahnhöfen ab. In der Alternativen Zukunft erhält die Stadt einen neuen Fernbahnhof, der als Ort der Innovation den umliegenden Raum prägt. Er profitiert entscheidend von der räumlichen Nähe zu zukunftsorientierten Unternehmen und trägt dazu bei, dass München auch weiterhin im internationalen Wettbewerb bestehen kann.



BAHNHOF MÜNCHEN PASING
Ort des Konsums und des Wohnens



HAUPTBAHNHOF MÜNCHEN
Ort des Durchgangs, der Ankunft und Abfahrt



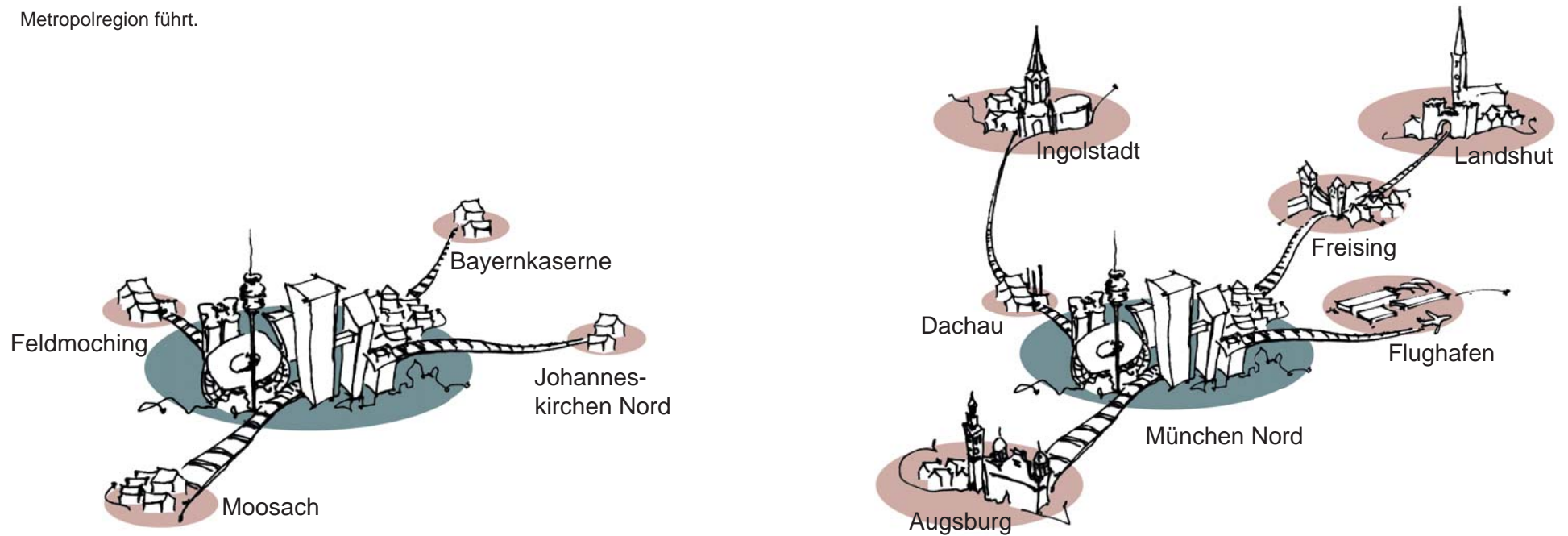
BAHNHOF MÜNCHEN OST
Ort der Kultur und des Festes



BAHNHOF MÜNCHEN NORD
Ort der Innovation

Stadtzentrum 3.0: Entstehung von Polyzentralität

Vom neuen Zentrum 3.0 geht ein Impuls aus, der bis 2050 zu der Entstehung von Polyzentralität, sowohl auf der Ebene des Münchner Nordens, als auch innerhalb der Metropolregion führt.



Quellenangaben / References

Bayerisches Landesamt für Statistik, BLfS (2016): Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Landkreisen Bayern Veränderung 2035 gegenüber 2015 in Prozent. In: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hrsg.): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035. München: Freistaat Bayern, 4.

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2017): GENESIS-Online Datenbank. <<https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>>, Zugriff: 5. März 2017.

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, Landesentwicklung und Heimat (2015): BayernAtlas. <<http://www.stmflh.bayern.de/service/bayernatlas>>, Zugriff am 5. März 2017.

Bayerische Staatsregierung (o.A.): Energie-Atlas Bayern, <<https://www.energieatlas.bayern.de/>>, Zugriff: 10. Dezember 2016.

Bisnode (2016):Firmendatenbank. <<http://www.bisnode.de/product/hoppenstedt-firmendatenbank-internet-datenbank/>>, Zugriff: 09. Dezember 2017

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, BBSR (o.A.): INKAR. Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. <<http://inkar.de/>>, Zugriff: 14. Dezember 2016.

Ernst Basler + Partner AG, EBP (2016): Trend-Report. CH - Zollikon: BaslerFonds Arbeitsgruppe Zukunftsforschung.

Ernst Basler + Partner AG (Hrsg.) 2013: Langfristige Siedlungsentwicklung. URL: <http://docplayer.org/62608580-Langfristige-siedlungsentwicklung-konzeptgutachten-entwicklung-langfristige-siedlungs.html>, Zugriff: 12. Februar 2018.

Greenpeace e.V. V.i.S.d.P. Daniel Moser (2017): Städte Ranking zur nachhaltigen Mobilität, https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/20170322_greenpeace_mobilitaetsranking_staedte.pdf, Zugriff: 25. Januar 2018.

Hauser, H.-E. (2000): SMEs in Germany. Facts and Figures 2000. Bonn: IfM Institut für Mittelstandsforschung. <http://www.ifm-bonn.org/uploads/tx_ifmstudies/IfM-Materialien-161_2004.pdf>, Zugriff: 05. März 2017.

Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (o.A.): Technische Daten. <www.ldbv.bayern.de/produkte/weitere/OpenData.html>, Zugriff: 04. Februar 2017.

Landeshauptstadt München (2017): Statistisches Taschenbuch 2017. München.

Landeshauptstadt München (2017): Münchner Jahreswirtschaftsbericht 2017. München

Lefebvre, Henri (2003): The Urban Revolution. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG): „Geschäftsgebiet car2go, DriveNow, BeeZero“ 2017. https://car-sharing.mvg-mobil.de/?ref=separate_, MVV Münchner

Verkehrs- und Tarifverbund: „Verkehrslinienplan Stadt“ 2016. <https://www.mvg.de/dam/mvg/plaene/stadt-regionalnetzplaene/vl-stadt.pdf>., Zugriff: 15. November 2017.

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München: „Radschnellverbindungen im München Umland“, 2015. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, STMI (o.A.): Kommunalen Finanzausgleich. <<https://www.stmi.bayern.de/suk/kommunen/landesleistungen/finanzausgleich/index.php>>, Zugriff: 05. März 2017.

Stadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2018. Ehemalige Bayernkaserne. URL: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Bayernkaserne.html>, Zugriff: 12. Februar 2018).

Stadt Zürich, Stadtentwicklung (Hrsg. (2017): Handel im Wandel. Ropress Druckerei, Zürich.

Thierstein, Alain, Gebhard Wulforst, Michael Bentlage, Stefan Klug, Lukas Gilliard, Chenyi Ji, Julia Kinigadner, Helene Steiner, Lena Sterzer, Fabian Wenner und Juanjuan Zhao (2016): WAM Wohnen Arbeiten Mobilität. Veränderungsdynamiken und Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München. München: Lehrstuhl für Raumentwicklung und Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München.

Wiese, Anne, Agnes Förster, Lukas Gilliard und Alain Thierstein (2014): A spatial strategy for the production of place in two German cities - Urban design interventions as a driver for spatial transformation. In: City, Territory and Architecture 1(13), 1-9.

Danksagung / Acknowledgements

Dr. Herbert Grebenc, BMW Group
Klaus Kapp, BMW Group
Falko Eschenlohr, BMW Group
Andreas Metzner, BMW Group
Dr. Anne Wiese, BMW Group
Gabi Grahammer, BMW Group
Jonas Gläßler, BMW Group

Werner Lederer-Piloty, Bezirksausschuss Schwabing Nord/Freimann

Benjamin Meinke, Concept Bau GmbH
Sebastian vom Gumpenberg, Concept Bau GmbH

Vladislav Georgiev, Hammer AG
Marc Maier, Hammer AG
Rosanna Übelhack, Hammer AG

Mechthild Peron, Helmholtz Zentrum
Matthias Nave , Helmholtz Zentrum

Herr Berkemeier, Knorr Bremse
Florence Bröcheler, Knorr Bremse

Stephanie Wenzel, Studio/Stadt/Region

**BMW
GROUP**

Impressum

Herausgeber:
Technische Universität München
Fakultät für Architektur

Lehrstuhl für Raumentwicklung
Chair of Urban Development

Prof. Dr. Alain Thierstein
Dr. Nadia Alaily-Mattar
Lukas Gilliard
Philipp Nitsche
Jonas Gläßer

Arcisstr. 21
D 80333 München
T: +49-(0)89-289-22489
F: +49-(0)89-289-22576

Druck:
BMW Group
Druckzentrum
Lilienthalallee 1
80807 München
Design: Diane Arvanitakis

Auflage:
250 Stück

