



## FIZ FUTURE MASTERPLAN

ANLAGE ZUM STADTRATSBECHLUSS

NOVEMBER 2015

ANLAGE 4

**BMW  
GROUP**



Rolls-Royce  
Motor Cars Limited

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## INHALT

<b>1 - Anlass und Verfahren</b>	<b>3</b>	<b>6 - Landschaftskonzept</b>	<b>70</b>
<b>2 - Ergebnis</b>	<b>5</b>	6.1 FIZ Höfe und Pocket Parks	71
2.1 Umgriff Masterplan	6	6.2 Nachbarschaftsgarten	72
2.2 Vergleich Wettbewerb / Masterplan	7	6.3 Knorrstraße	77
2.3 Luftbild Rendering	8	6.4 Max-Diamond-Straße	79
2.4 Übersicht Funktionen	9	6.5 Schleißheimer Straße	81
<b>3 - Anforderungen und Grundlagen</b>	<b>10</b>	<b>7 - Verkehr</b>	<b>83</b>
3.1 Anforderungen	11	7.1 Verkehrskonzept Individualverkehr	84
3.2 Grundlagen	12	7.2 Verkehrskonzept ÖPNV	86
3.3 Eigentumsverhältnisse	23	7.3 Verkehrskonzept BMW	89
3.4 Anmerkungen Preisgericht und Nachbarschaftsdialog - WB 2014	24	7.4 ÖPNV Trasse Nachbarschaftsgarten	92
<b>4 - Konzept Masterplan</b>	<b>26</b>	7.6 Hauptzufahrt	93
4.1 KernZone	29	7.7 Am Hart - Knorrstraße	96
4.2 Städtebau	31	7.8 Bahnstromtrasse	97
4.3 Gebäudetypologien	34	<b>8 - Nachhaltigkeit</b>	<b>98</b>
4.4 Gestaltungsprinzipien	36	<b>9 - Funktionen</b>	<b>103</b>
<b>5 - Masterplan Teilgebiete</b>	<b>37</b>	9.1 Gastronomie FIZ	104
5.0 I+II+III Übersicht	39	9.2 Kindertagesstätten	105
5.1 I - FIZ Kern	41	9.3 Sicherheitskonzept FIZ	106
5.2 II - FIZ Süd	42	9.4 Brandschutz FIZ	107
5.3 III - Polizei	43	<b>10 - Maßnahmenplan</b>	<b>108</b>
5.4 IV - Wagnerareal	45	10.1 Entwicklungsschritte	109
5.5 V+VI - Hufelandstraße	47		
5.6 VII - Lauchstädter Straße	49		
5.7 VIII - IT Zentrum BMW	50		
5.8 IX - Max-Diamond-Straße	51		
5.9 X - Detmoldstraße	53		
5.10 XI - Fritz-Bender-Stiftung	54		
5.11 XII+XIII - Schleißheimer Str. / Panzerbrücke	55		
5.12 XIV - FIZ Nord	59		
5.13 XV - FIZ Nord Nord	60		

\* Kapitel 1 und 3: Auszüge aus Wettbewerbsauslobung  
(Darstellungen teilweise aktualisiert)

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 1 - ANLASS UND VERFAHREN

### ANLASS DES MASTERPLANS

BMW ist eines der größten Industrieunternehmen in Deutschland und einer der größten und bedeutendsten Arbeitgeber der Landeshauptstadt München. Die Automobilbranche zählt zu den Schlüsselbranchen der Landeshauptstadt. BMW beschäftigt derzeit in München ca. 37.000 Mitarbeiter.

Das BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum, kurz FIZ, gilt als eines der modernsten Entwicklungszentren weltweit und bildet das technische Herzstück von BMW. Hier findet die Forschung und Entwicklung des Unternehmens statt. Zusammen mit der Unternehmenszentrale „Vierzylinder“, dem Stammwerk und der BMW Welt prägt es den Münchener Norden. Das FIZ ist mit den angrenzenden angemieteten Liegenschaften mit etwa 26.000 Arbeitsplätzen auf 1 Mio. qm Netto geschossfläche der größte BMW Standort. Um das FIZ haben sich zudem Zulieferbetriebe mit ca. 5.000 Arbeitsplätzen angesiedelt.

Vor dem Hintergrund einer ständig zunehmenden Internationalisierung bekennt sich BMW bewusst zum Standort München und möchte diesen langfristig festigen und ausbauen. Die Optimierung und Erweiterung des FIZ ist elementarer Bestandteil zum Erreichen dieses Ziels. Ein attraktives Umfeld und eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sind in diesem Zusammenhang wichtige Voraussetzungen, um die Arbeitsfähigkeit auch langfristig gewährleisten zu können.

Durch das stetige Unternehmenswachstum von BMW, durch die technologischen Veränderungen (z.B. E-Mobilität, neue Materialien, zunehmende Vernetzung) und durch neue Arbeitszeit- und Arbeitsplatzmodelle ergeben sich mittel- und langfristig erforderliche Flächen- und Restrukturierungsbedarfe am Standort FIZ.

Das Projekt FIZ Future soll zukünftige Bedarfe definieren und mit der Erarbeitung eines Masterplanes einen abgestimmten Rahmen für deren geregelte Entwicklung schaffen.

### VERFAHREN

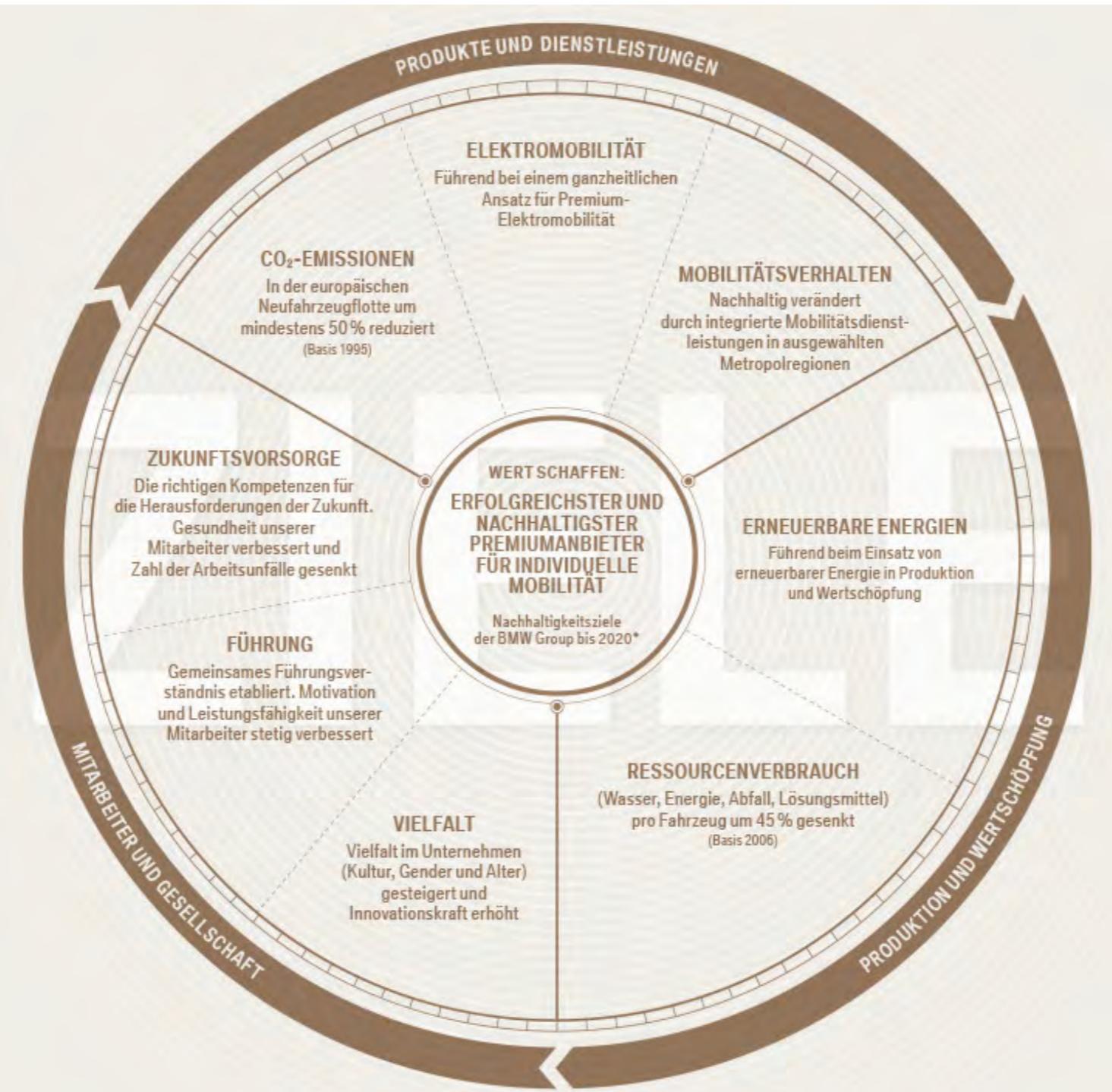
Im Hinblick auf die Belange der Wirtschaftsförderung unterstützt die LHM nachdrücklich die Planungen für die Erweiterung des Standortes FIZ Future im Münchener Norden zur Sicherung einer langfristigen Entwicklung von BMW an seinem Stammsitz. Entsprechend wurde am 18. Dezember 2013 der Eckdatenbeschluss von der Vollversammlung beschlossen (Sitzungsvorlage 08-14/V 13463). Dieser beschreibt die Projektziele und entsprechende Rahmenvorgaben.

In einem ersten Verfahrensschritt wurden die Projektziele bereits frühzeitig mit den betroffenen Bezirksausschüssen Milbertshofen-Am Hart und Feldmoching-Hasenbergl, den Bürgern sowie den vom Planungsumgriff betroffenen Eigentümern diskutiert.

Um einen größtmöglichen Dialog zwischen den Teilnehmern und dem Preisgericht, aber auch um eine weitere Integration von Anregungen der Nachbarschaft zu ermöglichen, wurde ein Wettbewerb in zwei Stufen ausgelobt. Nach der Entscheidung des Preisgerichts zur 1. Stufe fand eine Veranstaltung mit der Nachbarschaft statt (2. Nachbarschaftsdialog), in der die Ergebnisse der 1. Stufe präsentiert wurden und Anregungen aufgenommen wurden, die den Teilnehmern der 2. Stufe zur Verfügung gestellt worden waren.

Am 25. September 2014 fand die Preisgerichtssitzung der 2. Wettbewerbsstufe in München statt. In einem einstimmigen Beschluss hat das Preisgericht den Entwurf von HENN München und Topotek Berlin mit dem ersten Preis ausgezeichnet.

Der Siegerentwurf von HENN ist nun Grundlage zu einem intensiven kooperativen Planungsprozess von Planern, Bauherrenschaft, Vertretern der LHM und den Bürgern der Stadt sein. Der Masterplan soll einen abgestimmten Rahmen für eine geregelte Entwicklung schaffen, um somit die langfristigen Ziele für BMW, die Nachbarschaft und die Landeshauptstadt München (LHM) zu sichern.



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 1 - ANLASS UND VERFAHREN

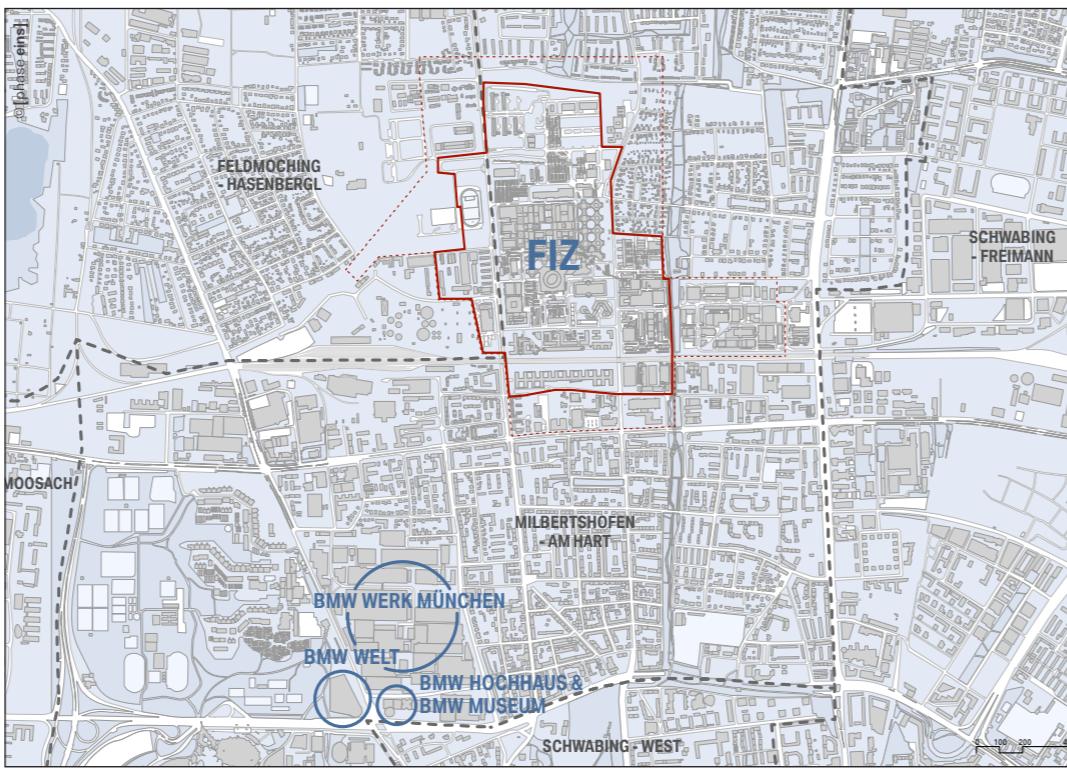
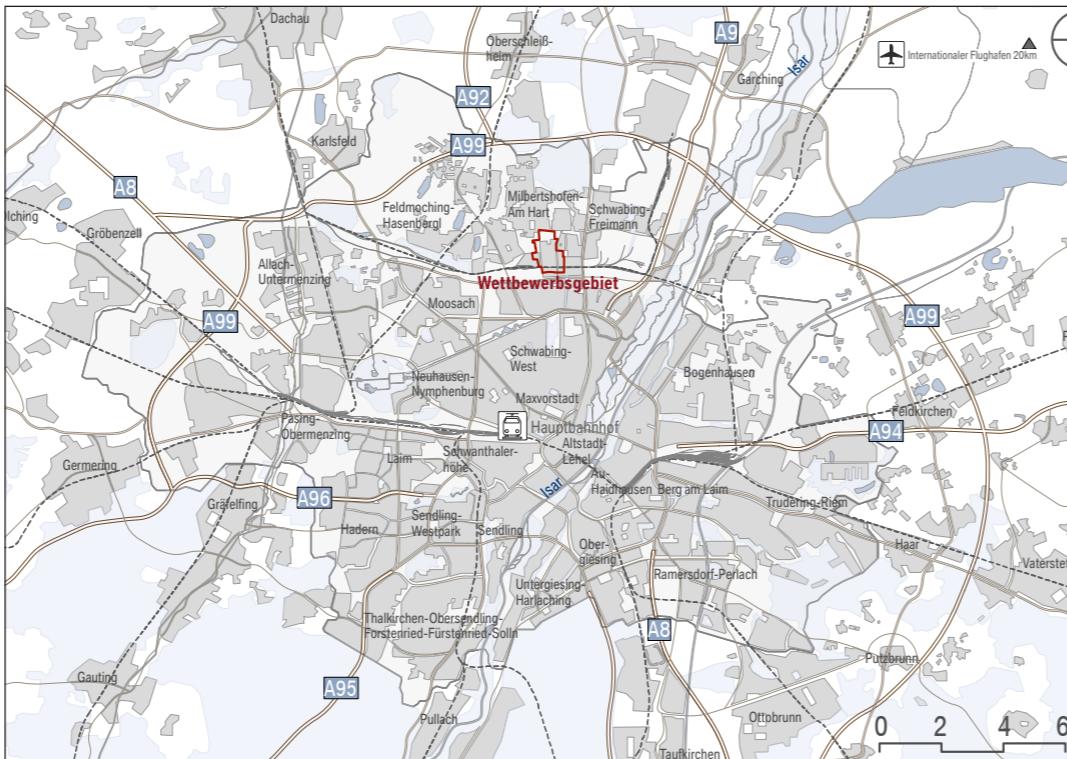
### STANDORT UND PROJEKT

Das FIZ befindet sich im Norden der Landeshauptstadt München, in unmittelbarer Nähe zum Frankfurter Ring. Der Standort ist für BMW durch die Nähe zur Konzernzentrale und zum Stammwerk von strategischer Bedeutung. Zugleich ist das FIZ ein elementarer Bestandteil der Stadtstruktur des Münchener Nordens.

Das Planungsgebiet reicht über das des heutigen FIZ hinaus. Zur Sicherung des zusätzlichen Flächenbedarfs hat BMW zusätzliche Flächen erworben. Zugleich werden nicht im Besitz von BMW befindliche Flächen in das Projekt miteinbezogen, um eine nachhaltige städtebauliche und verkehrplanerische Entwicklung sicherzustellen.

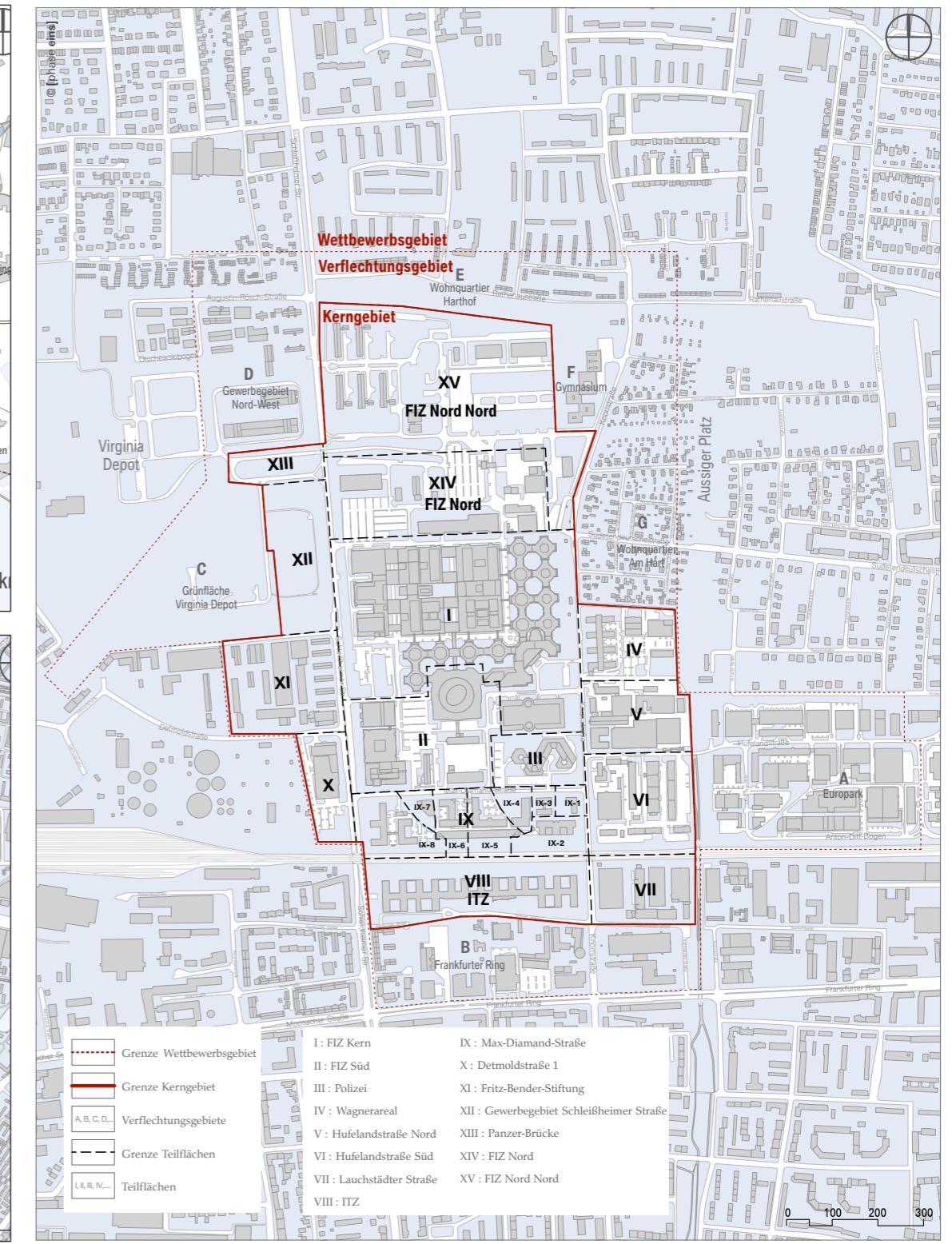
Das Planungssgebiet wird aufgeteilt in ein Kerngebiet und ein umliegendes Verflechtungsgebiet.

Mit diesem erweiterten Betrachtungsgebiet sind sowohl der 11. Stadtbezirk Milbertshofen-Am Hart als auch der 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenbergl von der Planung berührt.



Lage Planungsgebiet

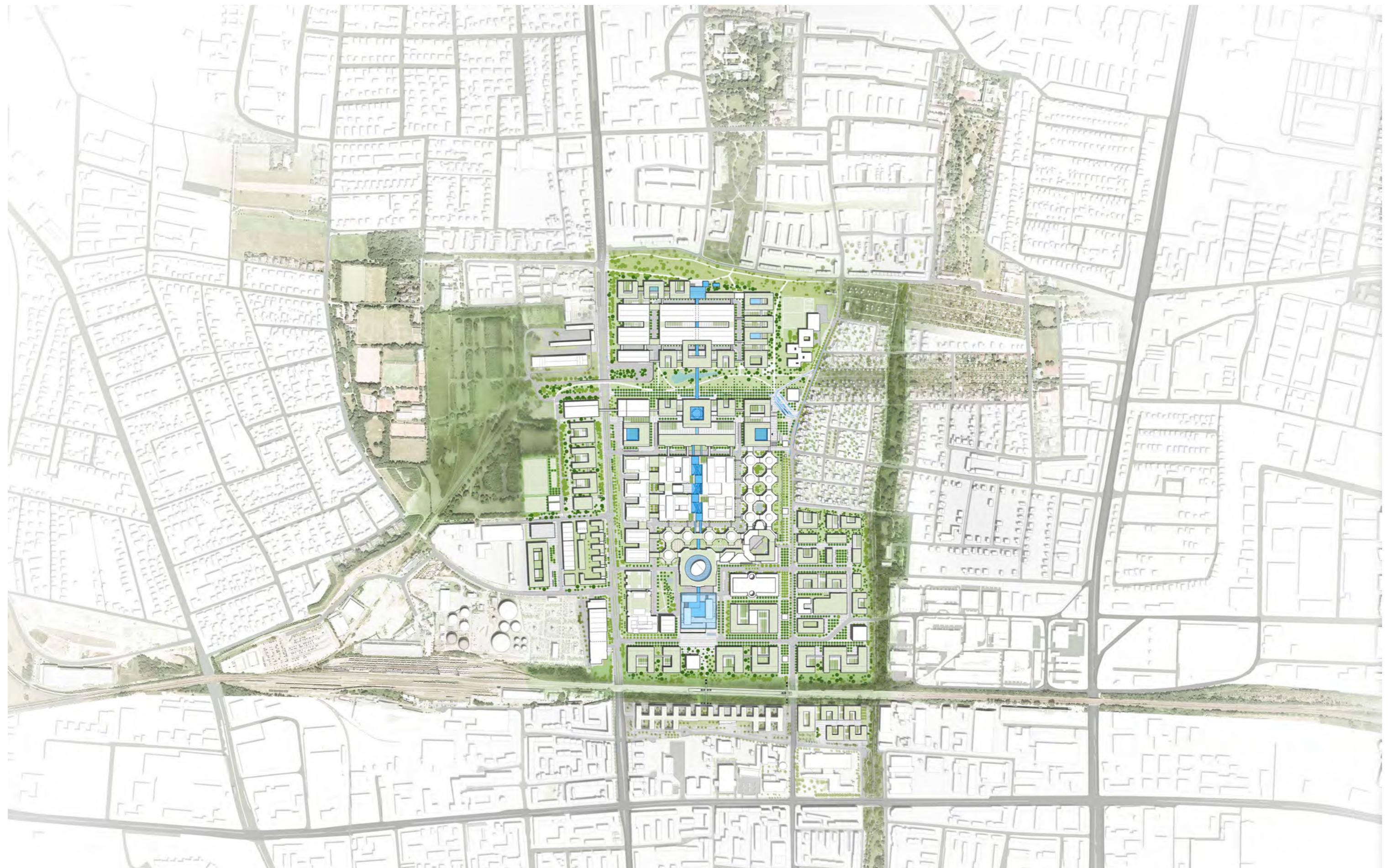
### TEILBEREICHE



Planungsgebiet mit Teilgebieten

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 2 - ERGEBNIS

HE  
NN

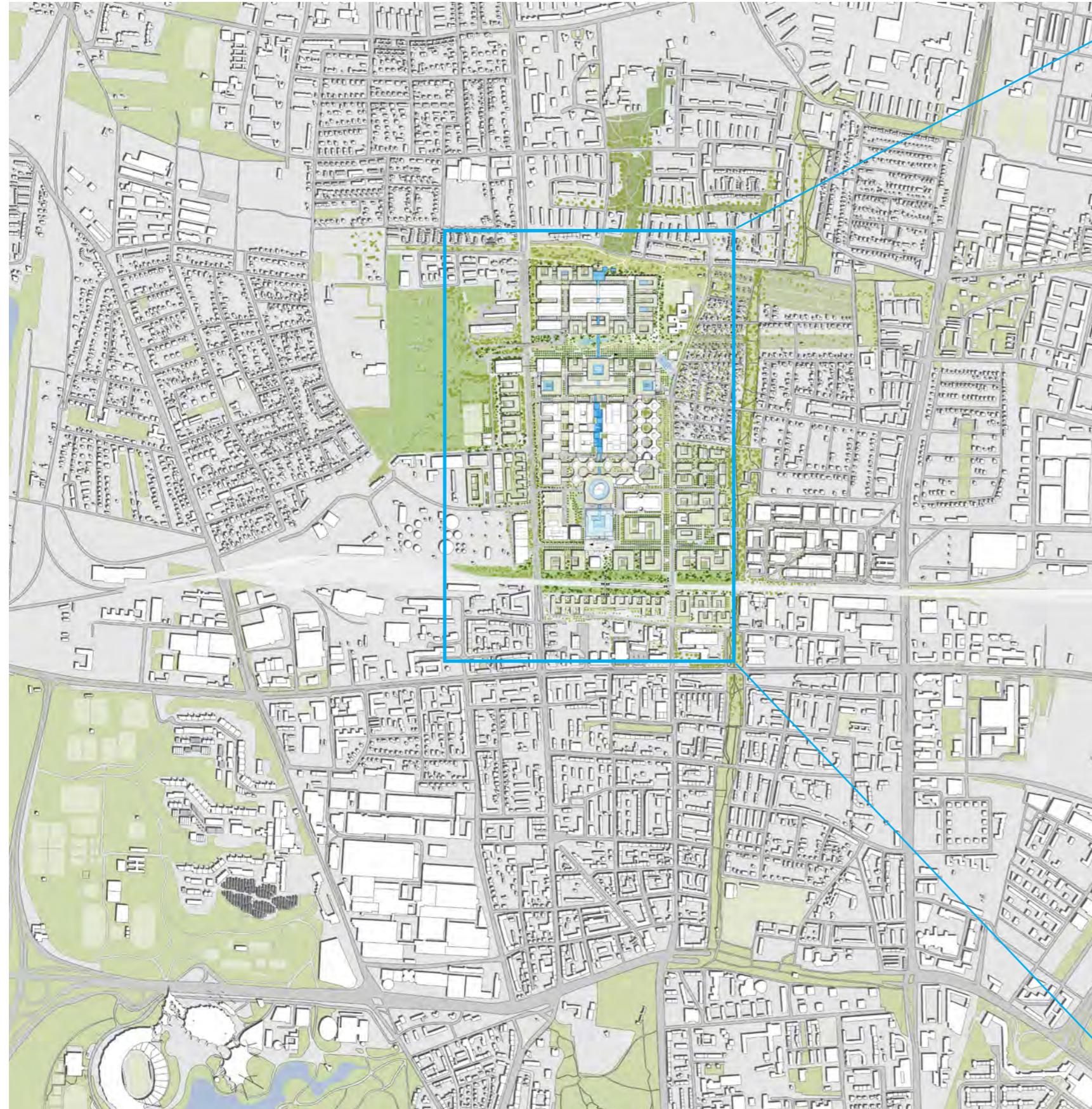


# FIZ FUTURE MASTERPLAN

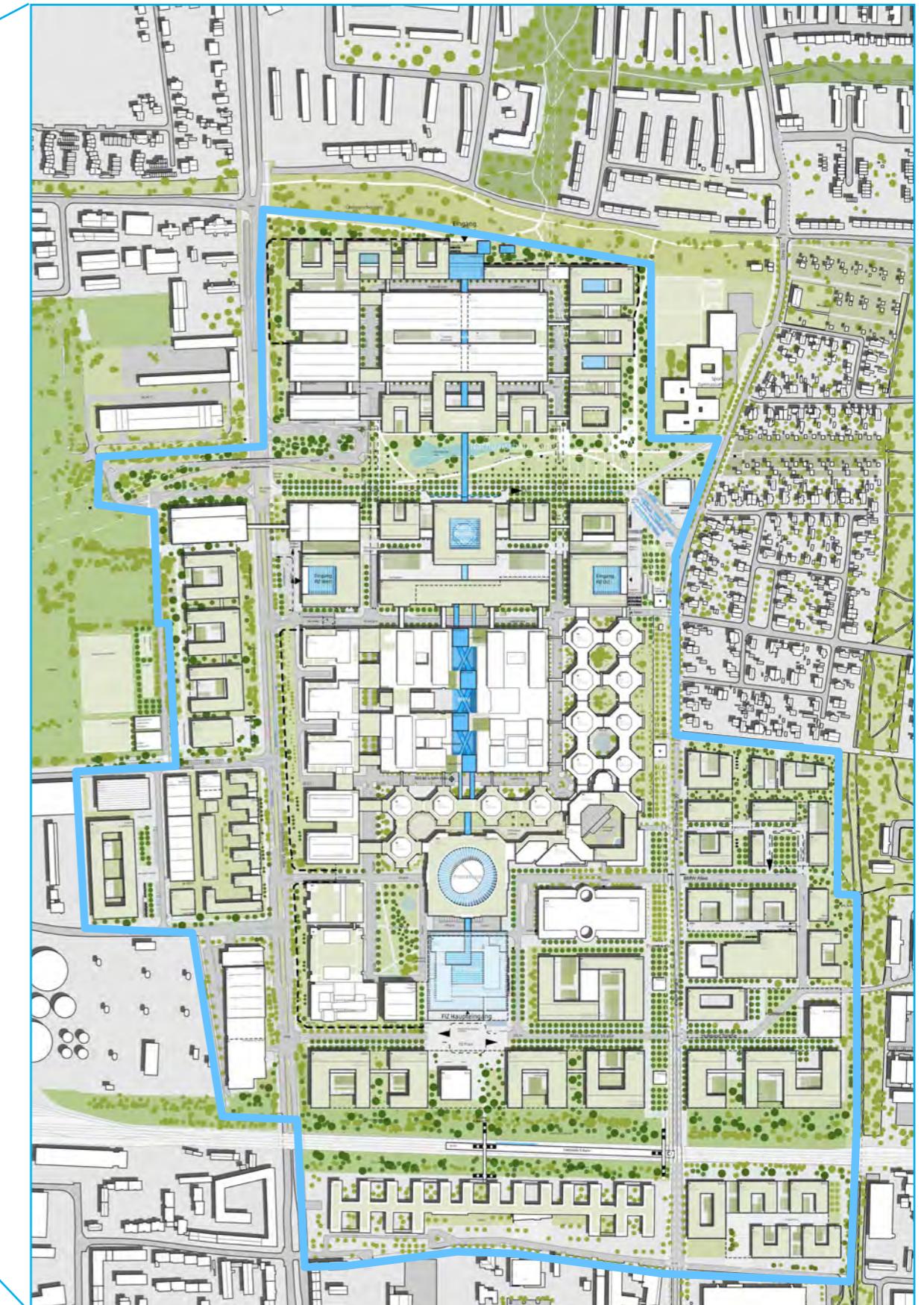
## 2.1 UMGRIFF MASTERPLAN

HE  
NN

### ÜBERBLICK



### UMGRIFF MASTERPLAN



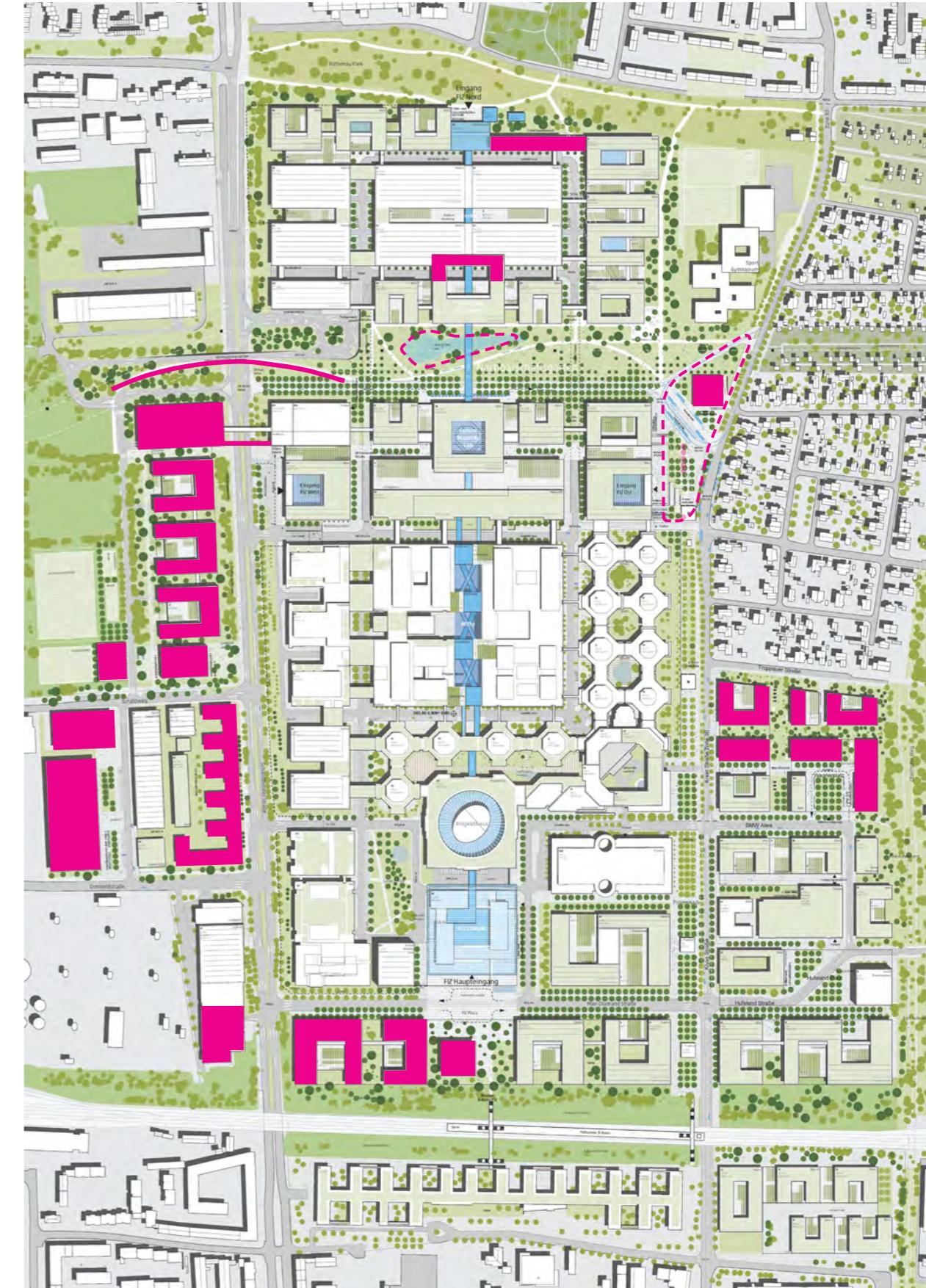
# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 2.2 VERGLEICH WETTBEWERB / MASTERPLAN

WETTBEWERB 2014



MASTERPLAN 2015



 Veränderung gegenüber WB

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

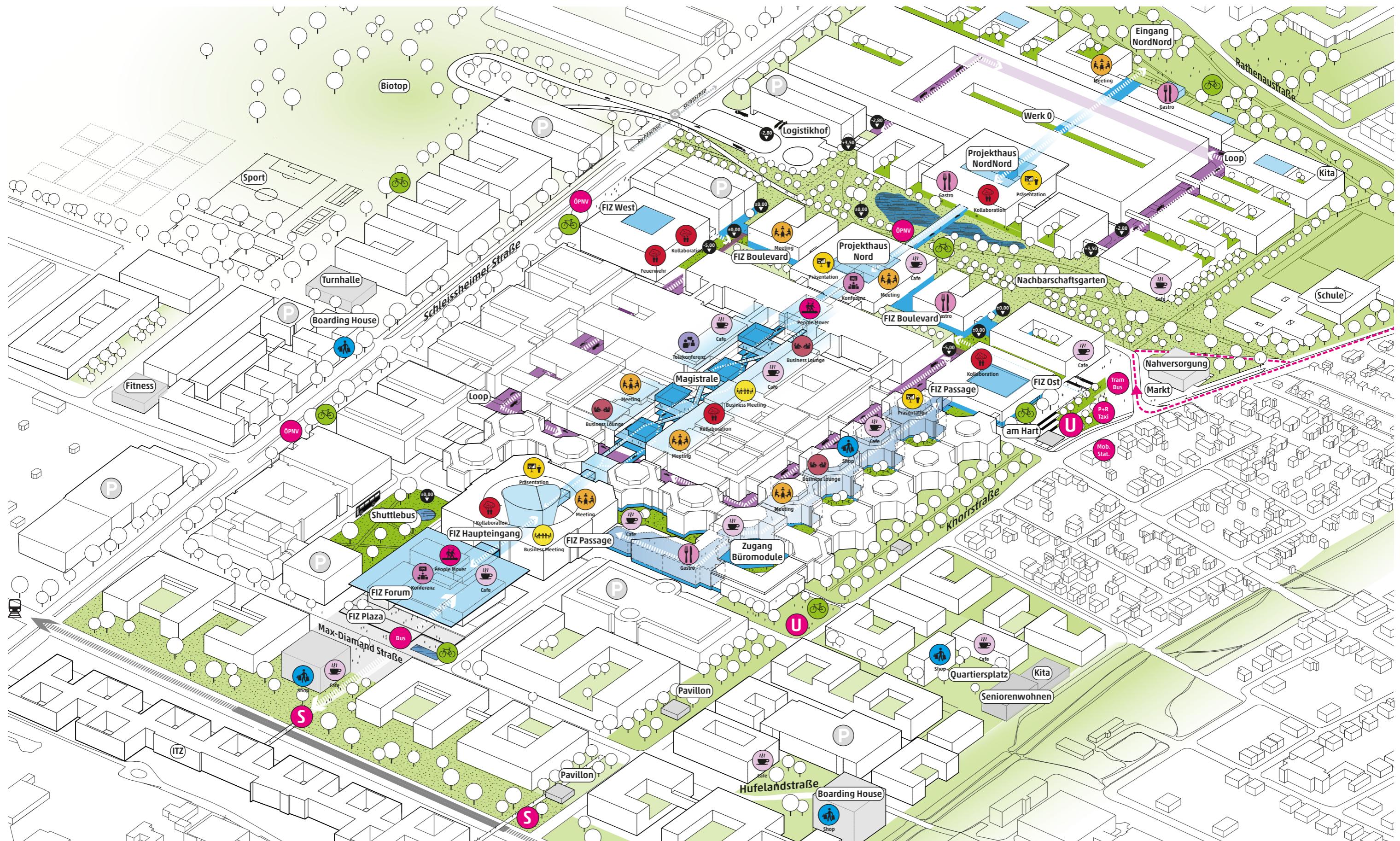
## 2.3 LUFTBILD RENDERING

HE  
NN



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 2.4 ÜBERSICHT FUNKTIONEN



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 3 - ANFORDERUNGEN UND GRUNDLAGEN

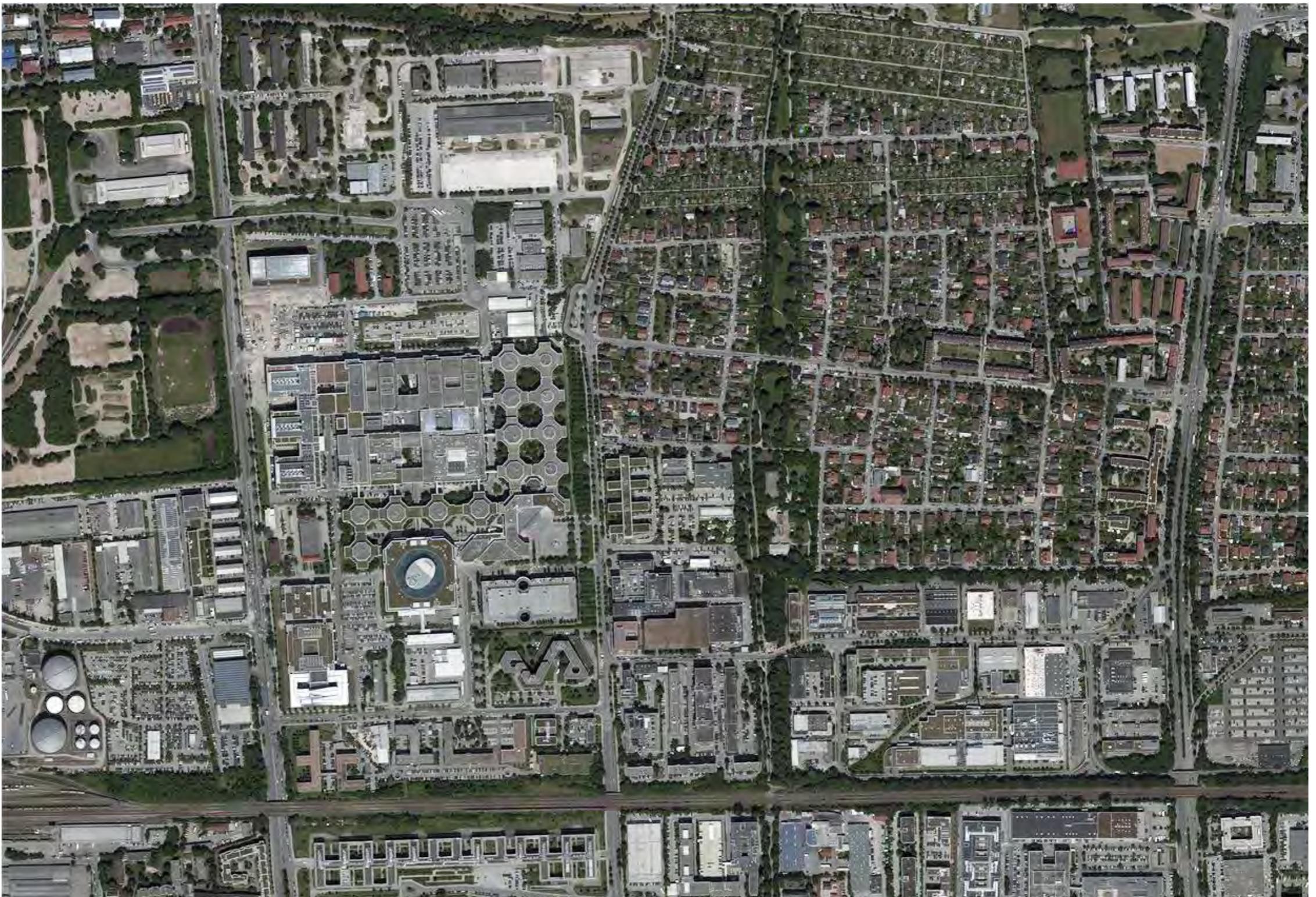
### ZIELVORSTELLUNG

Mit dem Masterplan soll der Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung der Bebauungsstruktur definiert werden, die das Gesamtbild des zukünftigen FIZ prägen wird, welches gegenüber der ursprünglichen Planung aus den 1980er-Jahren um ein Vielfaches gewachsen sein wird.

Der Masterplan soll die Grundlage bilden für eine flexible Umsetzung verschiedener Nutzungs-Logistik-Typologien und für eine angemessene Integration des FIZ in seine Nachbarschaft.

Zudem sollen die Grundlagen für einen effektiven Anschluss an das vorhandene Verkehrsnetz bzw. dessen Ausbau außerhalb wie innerhalb des FIZ aufgezeigt werden.

Darüber hinaus soll auch der Rahmen für die Entwicklung einer insgesamt attraktiven Arbeitswelt geschaffen werden.



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 3.1 ANFORDERUNGEN

### PLANUNGSUMFANG

Die Aufgabe beinhaltet eine Definition zu folgenden Teilthemen unter Berücksichtigung der Gestaltungs- und Nachhaltigkeitsziele:

- Bebauungsstruktur (Grenzen, Dichte, Höhe, Gebäudetypologie), die die funktionalen Anforderungen der BMW Group sicherstellt (Logistik, interne Wege, Nutzungsverteilung, Topografie)
- Entwicklungsszenarien (Nachweis der Realisierung in Bauphasen mit den beiden für den Wettbewerb definierten Ausbaustufen 2025 und 2050 vor dem Hintergrund der planungsrechtlichen Flächenoptionen und Geltungsbereichen)
- Grünplanung (Grün- und Wegevernetzung, öffentlich nutzbare und interne Aufenthaltsbereiche, und Grünausstattung insbesondere mit Baum- und Gehölzstrukturen und Gründächern sowie straßenbegleitendem Grün)
- Externe und interne verkehrliche Erschließung (motorisierter und nichtmotorisierter Individualverkehr (IV) sowie öfflicher Personennahverkehr (ÖPNV) und ruhender Verkehr)
- Infrastruktur (Ausweisung von Flächen für zentrale BMW interne und öffentliche Einrichtungen, wie z.B. Gastronomie, Werksfeuerwehr, Einzelhandel und Kindertagesstätten, Technische Infrastruktur)
- Optionen für flexible Funktionsverteilung und Flächennutzung inklusiv etwaiger Ersatzgrundstücke im Fall von Grundstückstauschgeschäften für Gemeinbedarfsflächen im Kerngebiet
- Gliederung in öffentlich zugängliche und in mehreren Sicherheitsstufen gesicherte Bereiche

Im Kerngebiet sollen in zukünftigen Planungen alle Themen des Masterplans umgesetzt werden, wobei zu den Teilflächen des Kerngebiets unterschiedliche Vorgaben formuliert werden, die durch technische und/oder planungsrechtliche Vorgaben bedingt sind.

Im Verflechtungsgebiet soll im Rahmen des Masterplans keine Überplanung erfolgen. Die sieben Teilthemen sollen jedoch bei der Planung der verkehrstechnischen und freiraumplanerischen Vernetzung des Areals mit seinem Umfeld besonders beachtet werden. Hierzu sind Vorschläge für Maßnahmen auch im Verflechtungsgebiet vorgesehen.

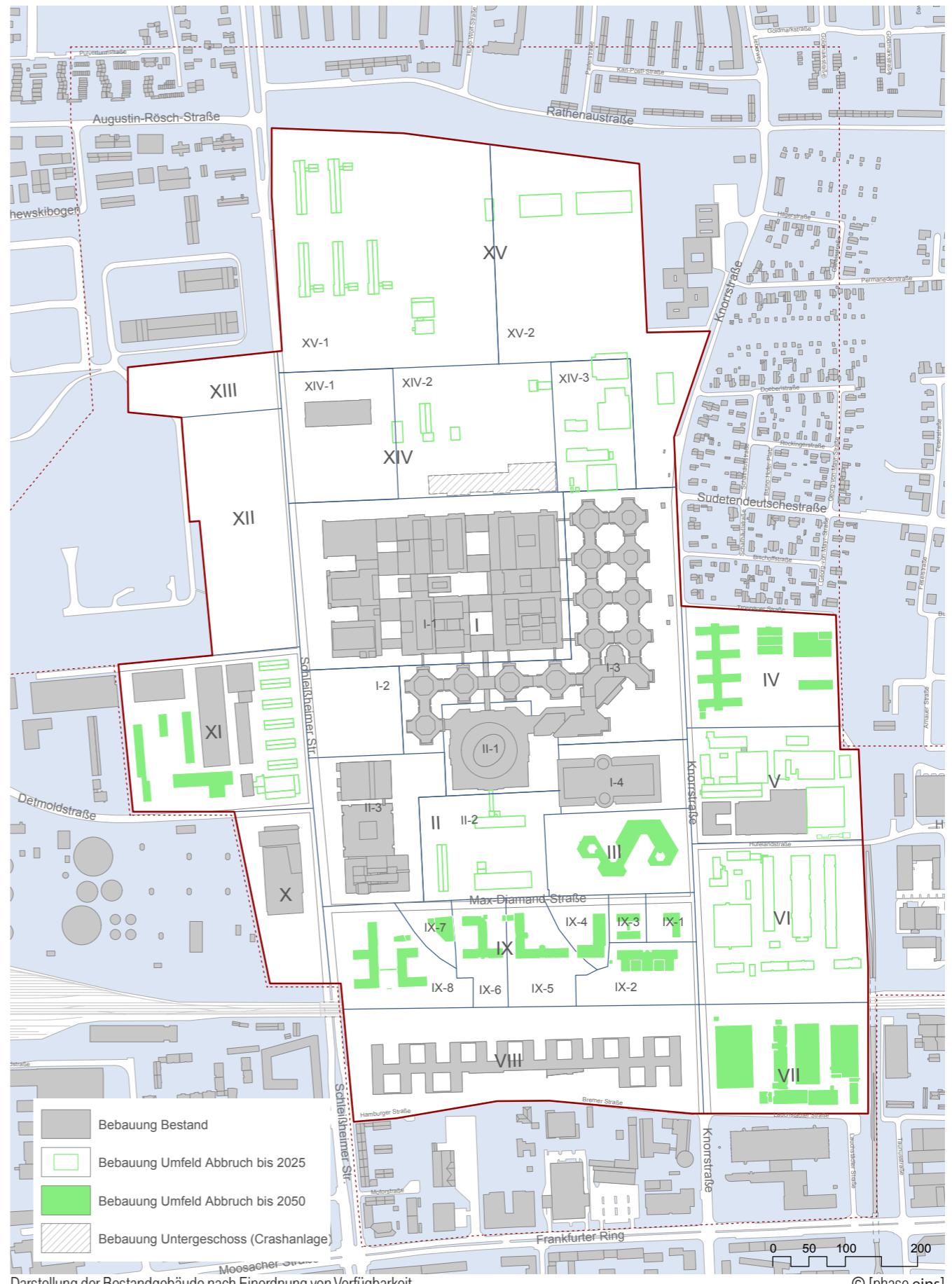
### AUSBAUSTUFEN 2025 / 2050

Der Masterplan soll einen langfristig gültigen, robusten Rahmen für den Ausbau des Standorts geben und Grundlage für eine flexible Umsetzung in verschiedenen Phasen der konkreten Baurechtsschaffung (z.B. Bebauungsplanänderungen, neue Bebauungspläne) und, darauf aufbauend, der konkreten Objektplanung sein.

Darzustellen ist die Umsetzung des Bedarfsprogramms in zwei Ausbaustufen, bei denen die Vorgaben zur Verfügbarkeit der bestehenden Gebäude für einen etwaigen Ersatz zu berücksichtigen sind. Dazu sind die Bestandsgebäude und Flächen in drei Kategorien eingeordnet. Die Kategorien geben Auskunft über die zeitliche Perspektive der Neuordnung. Die Zuordnung ist im Lageplan dargestellt:

- Kategorie bis 2025 Gebäude und Flächen, die mehr oder weniger ab sofort bis spätestens 2025 verfügbar sind
- Kategorie bis 2050 Gebäude, die zwischen 2025 und 2050 verfügbar werden
- Kategorie Erhalt Gebäude, die über 2050 hinaus erhalten bleiben sollen

Diese Kategorisierung beinhaltet auch Aussagen zu Grundstücken, die nicht im Eigentum von BMW sind.



### PLANUNGSRECHT, WIRTSCHAFTLICHKEIT UND MACHBARKEIT

Planungsrechtlich wird der größte Teil des Kerngebiets bereits von zahlreichen rechtsverbindlichen Bebauungsplänen geregelt. Es ist ein wesentlicher Teil der Aufgabenstellung und Ziel des Masterplans, unter Gesamtbetrachtung des Kerngebiets, die bestehenden Bebauungspläne bezüglich Nutzungsmaßdichte (Nachverdichtung) sowie punktueller Überschreitungsmöglichkeiten festgesetzter Höhenentwicklungen zu überprüfen. Dies soll vor allem den FIZ Kernbereich betreffen (Bebauungspläne Nr. 948b, 1877), die Teilfläche XIV (FIZ Nord - Bebauungsplan Nr. 1939a) sowie die Max-Diamond-Straße und östliche Knorrstraße (Bebauungspläne Nrn. 1948, 1505b, 948a, 813).

Darüber hinaus soll der Masterplan innerhalb dieser Gesamtbetrachtung auch planungsbedürftige Bereiche definieren und hier Rahmenvorgaben für die Entwicklung insbesondere auf dem Gelände der ehemaligen Kronprinz-Rupprecht-Kaserne treffen (Teilbereich XV). Dabei darf es nicht zum Verlust von bestehendem Baurecht kommen. Das gilt insbesondere auch für die Grundstücke im Fremdeigentum.

Nach entsprechender Abwägung aller zum jetzigen Zeitpunkt erkennbaren öffentlichen und privaten Belange sollen durch die zukünftige Baurechtschaffung im Teilbereich XV (FIZ Nord Nord), durch Ausnutzung des Baurechts im Teilbereich XIV (FIZ Nord) und unter Berücksichtigung ggf. möglicher punktueller Nachverdichtungen innerhalb bestehenden Baurechts insgesamt die Voraussetzungen geschaffen werden, etwa 10.000 bis 15.000 zusätzliche Arbeitsplätze im gesamten Wettbewerbsgebiet anzusiedeln.

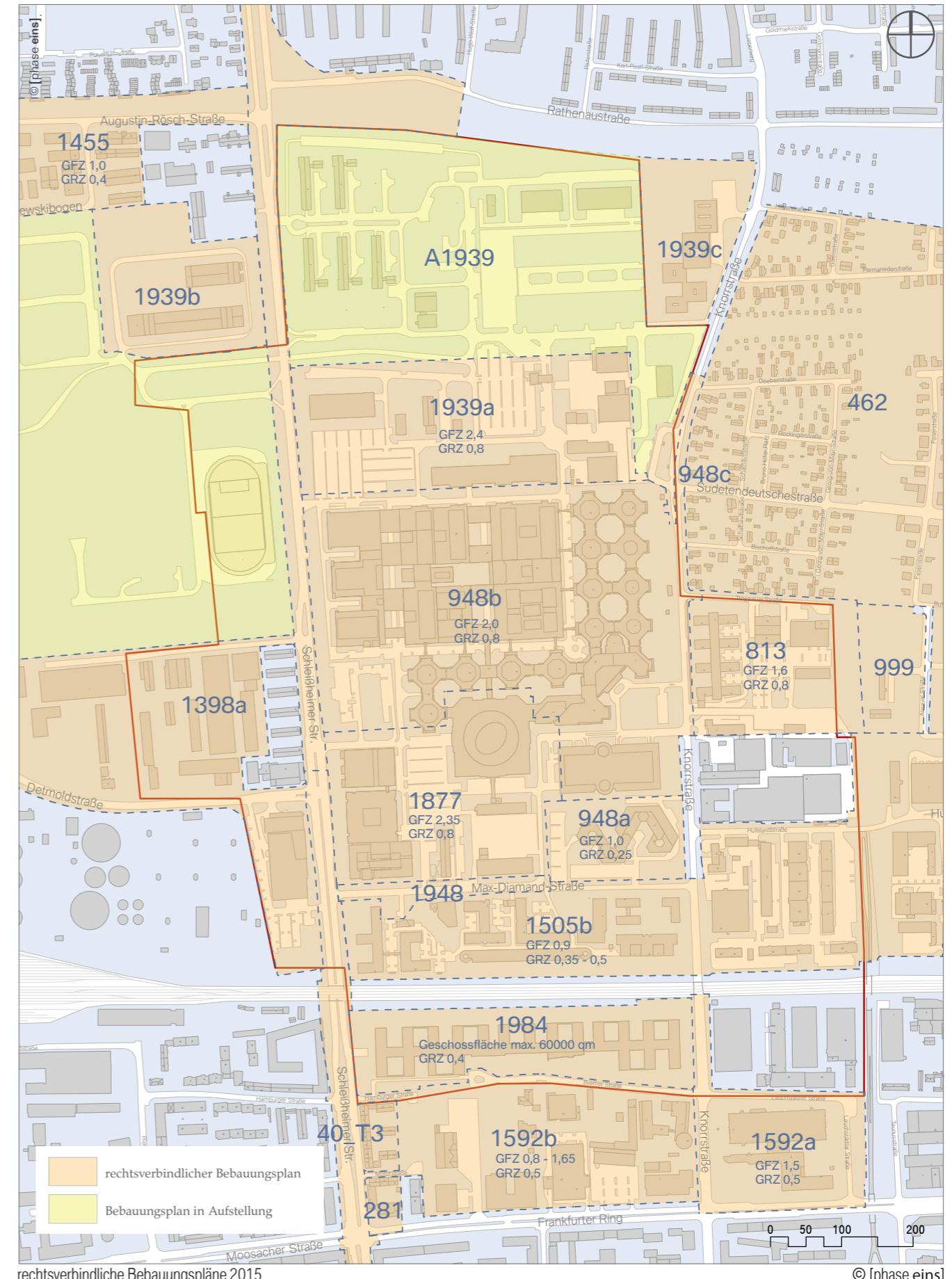
Um die erforderlichen Flächen des Bedarfsprogramms bis 2025 zu realisieren, ist in der Bilanz, inklusive der

durch die Bebauungspläne im Kerngebiet gesicherten oberirdischen Geschossfläche, eine Erhöhung um ca. 500.000 qm oberirdische Geschossfläche erforderlich und bis 2050 um weitere ca. 300.000 qm oberirdische Geschossfläche. Darin beinhaltet sind die Flächen östlich der Knorrstraße und westlich der Schleißheimer Straße.

Als wesentlicher Teil der nachhaltigen Gültigkeit des Masterplans gilt dessen Flexibilität für eine Ausnutzung in alternativen Entwicklungsszenarien. Neben der Erfüllung der mit dem Bedarfsprogramm für die Ausbaustufen 2025 und 2050 definierten Flächenanforderungen ist die Robustheit des städtebaulichen und verkehrstechnischen Rahmens für eine Bebauung mit alternativen Bebauungsszenarien zu berücksichtigen.

Die bisherigen Grundstücksgrenzen, respektive die Grenzen zwischen unterschiedlichen Eigentümern, sowie die Grenzen der Bebauungspläne sollten eingehalten werden. Begründete Ausnahmen, wie z.B. die Anpassung von bestehenden Bebauungsplangrenzen zur Ermöglichung einer baulichen Differenzierung und/ oder die Zusammenlegung von Gültigkeitsbereichen von Bebauungsplänen, sind jedoch zulässig. Seitens der Planer ist darauf zu achten, dass kein Grundeigentümer durch den städtebaulichen Entwurf schlechter gestellt wird als bisher.

Die geplante Wendeschleife für die Straßenbahn nördlich des U-Bahnhofs "Am Hart" sowie die bestehende U-Bahntrasse und der Bereich der geplanten U-Bahntrasse im nordöstlichen Teil des Wettbewerbsgebiets sind bei der Planung zu beachten.



### STÄDTEBAU

Das Planungsgebiet wird bislang städtebaulich von der großmaßstäblichen und heterogen Flächen- und Bebauungsstruktur des FIZ und der Kronprinz-Rupprecht-Kaserne/Virginia-Depot geprägt. Die beschriebenen Flächen bilden einen deutlichen Kontrast zu den umgebenden, teilweise kleinteiligen Quartieren mit Wohnsiedlungen und offeneren Gewerbeblächen und bilden gegenüber diesen ein abgeschlossenes Quartier.

Durch die Vorgaben des Masterplans zu Baufeldern, Dichte, Baufluchten, Baugrenzen und Baulinien, zu Höhen, Außenräumen, zur Verkehrserschließung und der Funktionsverteilung soll der städtebauliche und stadträumliche Rahmen für die zukünftige geordnete Neu- und Ersatzbebauung im Kerngebiet definiert werden. So soll der Standort insgesamt in seiner Gestalt und Qualität durch geeignete Maßnahmen aufgewertet und in das jeweilige Umfeld integriert bzw. angemessene Nachbarschaften von Bebauungsstrukturen geschaffen werden.

Ein Ziel der Planung ist es, die bisher sowohl baulich als auch sicherheitstechnisch geschlossen wirkenden Grenzen des FIZ in Zukunft unter Beachtung der Sicherheitsanforderungen offener auszubilden. Die von BMW genutzten Standorte sollen deshalb in Teilbereichen, in denen die Sicherheitsanforderungen dieses erlauben, insbesondere in den Bereichen FIZ Nord und FIZ Nord Nord sowie ggf. südlich der Max-Diamond-Straße, zur Erhöhung der allgemeinen Attraktivität als urbaner Campus mit öffentlich zugänglichen Außenanlagen gestaltet werden.

Einen wesentlichen Beitrag zur besseren Vernetzung von Verkehr und Grünräumen soll eine neue öffentliche Ost-West-Querung auf Höhe und unter Einbeziehung der vorhandenen Panzerbrücke über die Schleißheimer Straße schaffen. Über diesen Korridor sollen wesentliche Teile des nördlichen FIZ erschlossen werden und das öffentliche Verkehrsnetz entlastet werden.

Die Qualität der Außenräume soll insgesamt aufgewertet werden. Je nach Lage, sollen sie für BMW Mitarbeiter aber auch für die Öffentlichkeit mit höherer Aufenthaltsqualität ausgestattet werden. Insgesamt wird gewünscht, dass der Standort durch seine Nutzungsangebote, Eingangssituationen und Durchwegungen funktional besser mit seinem Umfeld vernetzt wird.

Die zukünftige Bebauungsstruktur muss sowohl dem jeweiligen städtebaulichen Umfeld als auch den funktionalen Anforderungen von BMW und der übrigen Eigentümer Rechnung tragen. Daraus leitet sich ab, dass nach Westen, zur Schleißheimer Straße hin, eher großmaßstäblich strukturierte Baukörper mit größeren Gebäudehöhen und im Nordosten sowie im Osten, zur Knorrstraße hin, eine kleinmaßstäbliche, offen strukturierte und in ihrer Höhenentwicklung vermittelnde Bebauung angestrebt werden sollte.

Für die bauliche Ausbildung des nördlichen Randes, zum Grünzug an der Rathenaustraße und zum künftigen Gymnasium hin, sollte in Abhängigkeit der Gebäudenutzungen und -strukturen eine geeignete Bebauung gewählt werden, die das FIZ Areal durch Blick- und Wegebeziehungen in die Umgebung integriert. Gleichzeitig hat die Einbindung neuer Baustrukturen in allen Bereichen grundsätzlich unter Berücksichtigung der Immissionsschutzanforderungen (Lärmschutz) zu erfolgen, insbesondere gegenüber sensiblen Nutzungen wie Wohn-, Schul- und Erholungsflächen.

Im Süden des Planungsgebietes sollen Möglichkeiten einer Nachverdichtung unter Berücksichtigung einer städtebaulich angemessenen Höhenentwicklung und in Anlehnung an die Bestandsgebäude geprüft werden.



### STÄDTEBAU/ GRÜNPLANUNG

#### HÖHENENTWICKLUNG

Der Städtebau muss in seiner Höhenentwicklung angemessen auf den angrenzenden Stadtraum reagieren. Mögliche Auswirkungen auf den weiteren Stadtraum, z.B. die Beeinträchtigung von Blickachsen, sind zu beachten.

Die Entwicklungstätigkeiten im FIZ erfordern ein hohes Maß an horizontaler Vernetzung, sodass die mögliche Höhenentwicklung sowie die Anzahl und Höhe der Geschosse einzelner Baukörper im Masterplan stets im Gesamtkontext des Fahrzeugentstehungsprozesses und der somit erforderlichen räumlichen Nähe der Arbeitsplätze zu bewerten ist.

Aus strategischer Sicht soll eine Konkurrenzbildung zum BMW Hochhaus vermieden werden. Die Bedeutung des FIZ Projekthauses im städtebaulichen Kontext soll ebenfalls berücksichtigt werden. Weitere bestehende Strukturen sollen im FIZ Gelände in ihrer Höhenentwicklung logisch ergänzt werden. Die umgebende Bebauung des Entwicklungsgeländes sollte die FIZ Strukturen nicht überschreiten.

#### FIZ ADRESSE

Im Rahmen des Wettbewerbs sollen Haupteingänge städtebaulich und verkehrstechnisch definiert werden, die im Erscheinungsbild nach außen als Adresse für das FIZ wahrgenommen werden. Dies können der jetzige Eingang an der Knorrstraße sein, und/oder ein oder mehrere neue Eingänge.

#### NUTZUNGSMASS

Grundsätzliche Aufgabe des Wettbewerbs war es, innerhalb der für das Wettbewerbsgebiet zu entwickelnden städtebaulichen und grünplanerischen Konzepte die Nutzungsmaße so zu definieren, dass es in der Gesamtabwägung zu keinen dauerhaften Unverträglichkeiten in den durch die Planungen betroffenen Gebieten kommt.

#### AUFWERTUNG DER STRASSENRÄUME

Aufwertungsmöglichkeiten der örtlichen Verkehrsstraßen innerhalb des Planungsumgriffs in Bezug auf die Beleuchtung, Profilierung einschließlich Radwegführung, Fassung des Straßenraums, Grünanpassung sind, soweit erforderlich, zu untersuchen. Der Masterplan soll hier gegebenenfalls Anregungen geben.

Insbesondere bei der Aufwertung der Schleißheimer Straße sollte die Funktion als Sichtachse zwischen Schloss Schleißheim und der Frauenkirche, sowie der Verlauf von Infrastrukturleitungen beachtet werden.

Entlang eventuell geplanter neuer Straßen innerhalb des Projektgebietes sollen Bäume in angemessener Zahl und unter optimalen Standortbedingungen vorgesehen werden.

#### DB BAHNSTROMLEITUNG

Für die das Wettbewerbsgebiet querende 110 kV Bahnstromleitung ist ein 60,0 m breiter Sicherheitsbereich (2 x 30,0 m) von Hochbauten entsprechend der Vorgaben freizuhalten. Abweichungen sind im Einzelfall zu prüfen. Untertunnelungen dieses Bereichs sind möglich.

#### FREIFLÄCHEN

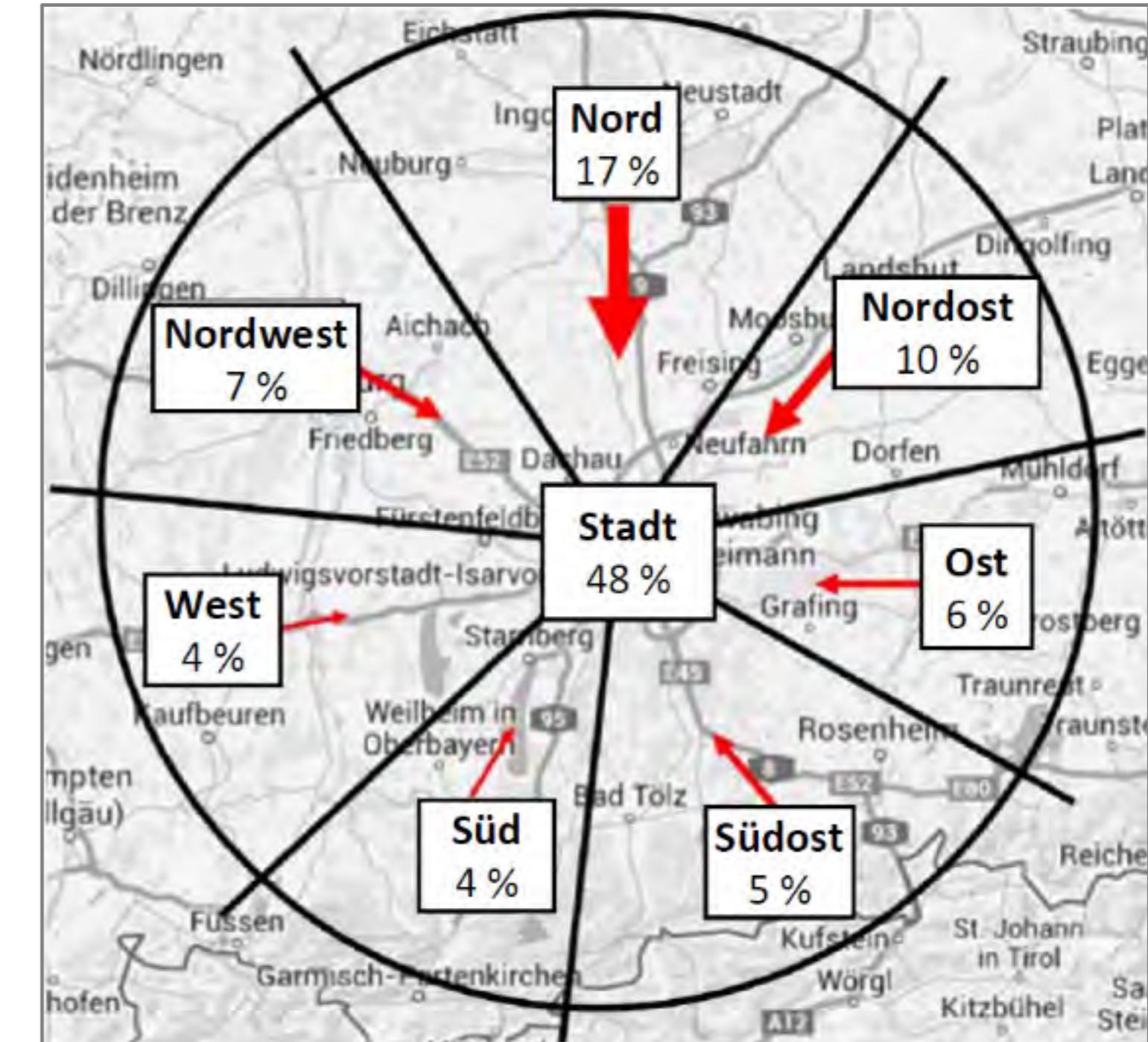
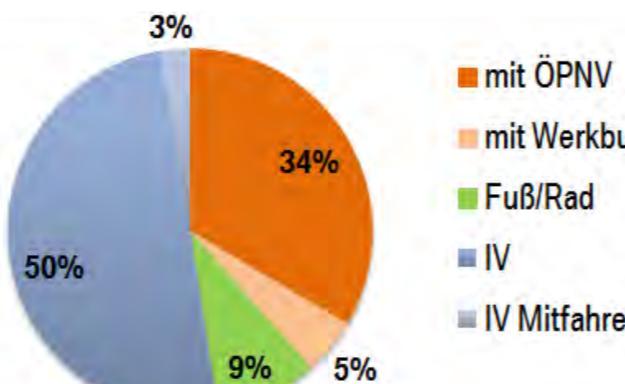
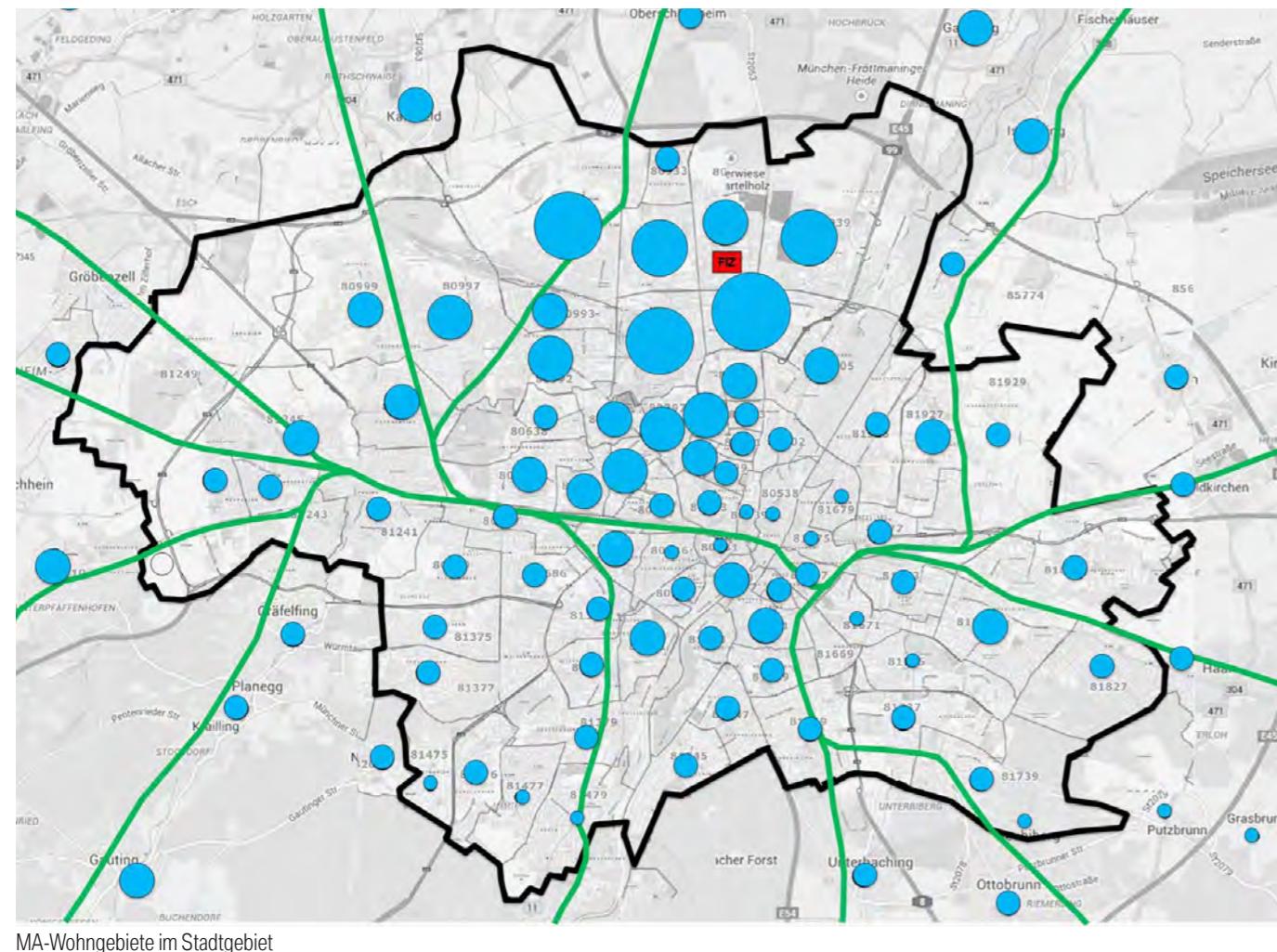
Die Planung der Freiflächen im Planungsgebiet ist integraler Bestandteil der Planungsaufgabe. Im städtebaulichen Maßstab sollen die Außenräume, ggf. unter Einbeziehung des Verflechtungsgebiets, die Vernetzung mit dem Umfeld unterstützen und angemessen dimensionierte Freiflächen bieten.



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 3.2 GRUNDLAGEN

MA-VERKEHRSAUKOMMEN. 52% DER MA AUS DER REGION,  
ABER IN SUMME KNAPP 50% NUR MIT 10KM PENDELDISTANZ



### ÖFFENTLICHER VERKEHR

Im öffentlichen Personennahverkehr dominiert die U-Bahn-Anbindung vom Hauptbahnhof und vom S-Bahnhof Feldmoching mit der U 2 über die U-Bahnhöfe „Am Hart“ unmittelbar östlich vom FIZ, „Frankfurter Ring“ im Süden und „Harthof“ im Norden. Diese schließen das Planungsgebiet in Nord-Süd-Richtung gut an den öffentlichen Schienenverkehr an. Das gesamte Gebiet liegt innerhalb des Einzugsbereichs von 600 m zum nächsten U-Bahnhof. Von dem regionalen und überregionalen Umsteigeknoten Hauptbahnhof ist das FIZ innerhalb von 12 Minuten erreichbar, vom Stadtzentrum am Marienplatz werden 13 Minuten benötigt.

Tangential wird die Anbindung im öffentlichen Nahverkehr durch die Metro-Buslinie 50 (S-Johanneskirchen – U-Frankfurter Ring – U-Oberwiesenfeld – U-OEZ), die StadtBuslinie 177 (U-Studentenstadt – U-Frankfurter Ring – U-Petuelring) sowie die Strand-Buslinie 172 (S-Dachau / S-Karlsfeld – S/U-Feldmoching – U-Am Hart) ergänzt.

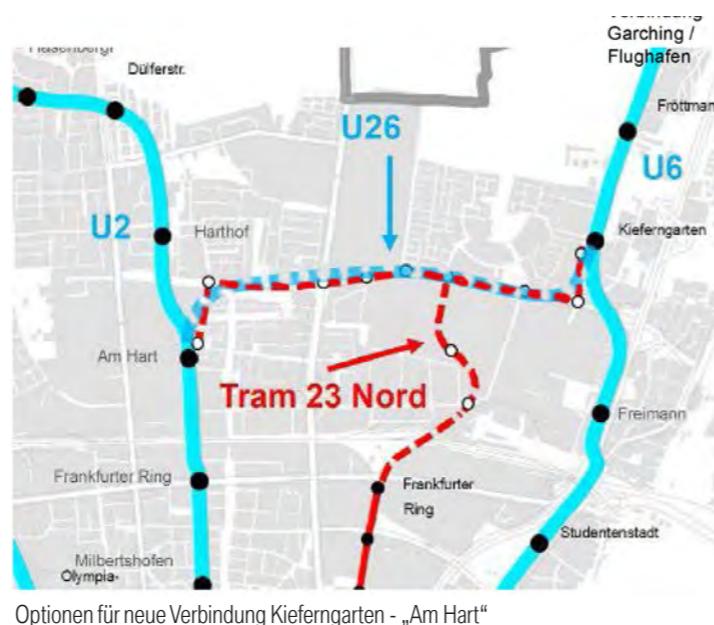
Weitere Radialverbindungen bedienen die Regionalbusse 294 (U-Garching-Hochbrück – U-Am Hart) und 295 (S-Oberschleißheim – U-Am Hart).

Für Nahbeziehungen werden heute die Stadtbuslinien 171 (U-Kieferngarten – Am Hart – S-Feldmoching) und 178 (Olschewski-Bogen – Schleißheimer-/ Max-Diamond-Straße – U-Frankfurter Ring – U-Petuelring) angeboten.

Eine ca. 5-min-Taktverstärkung der U 2 ist tagsüber vom Messegelände / Hauptbahnhof über „Am Hart“ bis zum Bahnhof „Harthof“ seit Beginn des Jahres 2014 eingerichtet und kann bis zum S-Bahnhof Feldmoching erweitert werden, sodass es über den Tag auf der U 2 zu BMW zu deutlichen Kapazitätserhöhungen kommt, nicht aber in den von starker Auslastung geprägten Spitzerverkehrszeiten. Ein ebenfalls ab 2014 eingerichteter 3 1/3-min-Takt zum Bahnhof „Milbertshofen“ dient lediglich dem Abbau der Bahnsteigüberlastungen am „Hauptbahnhof“ und den nördlichen Innenstadtstationen.

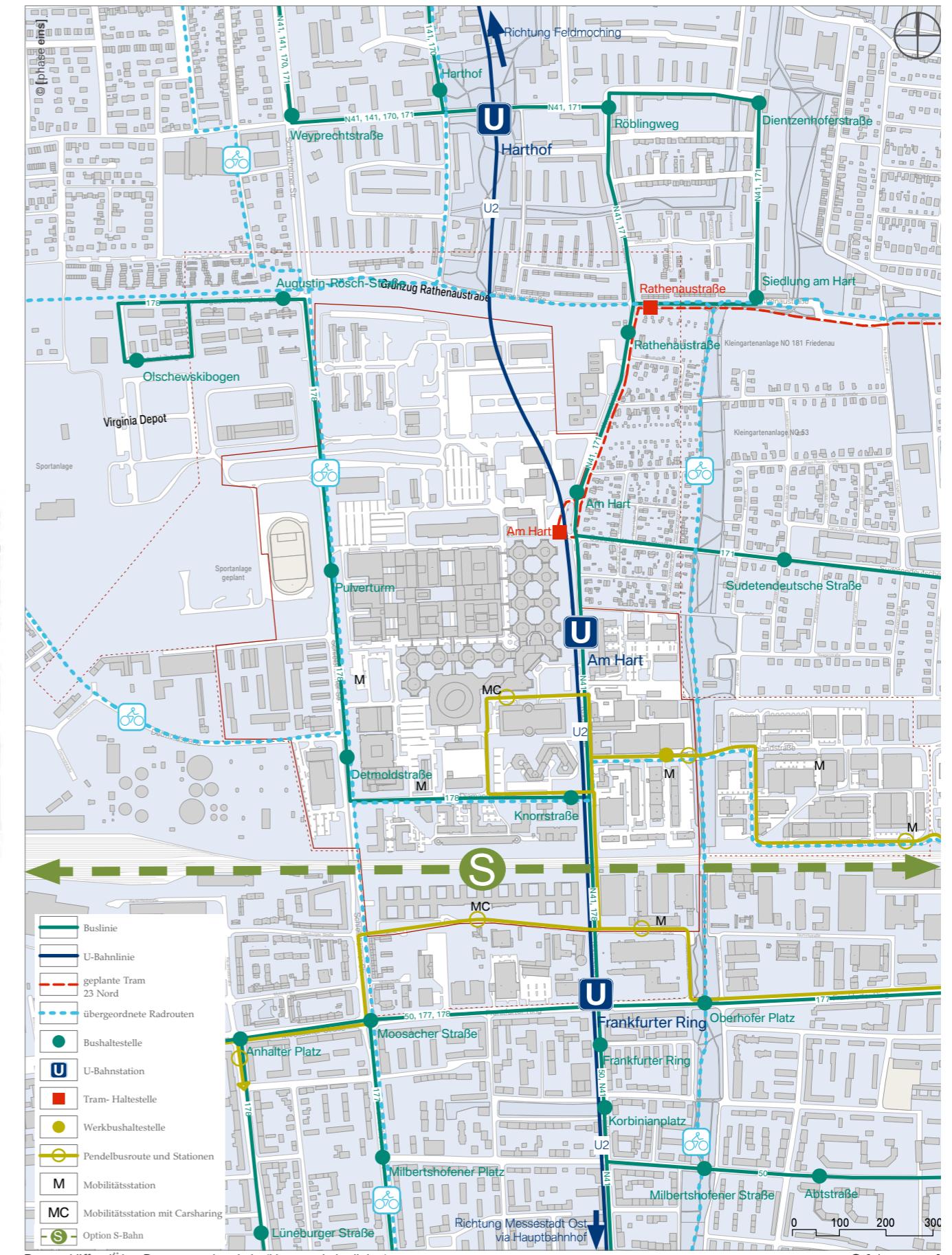
Zusätzlich sind vermehrt Regionalzughalte in Feldmoching geplant, sodass hier im Norden direkt in die U-Bahn umgestiegen werden kann.

Weitere geeignete Maßnahmen werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes München Nord für den künftigen Bedarf des ÖPNV geprüft. Unter anderem ist eine tangentiale Trambahnverbindung im Osten des Planungsgebietes zwischen den U-Bahn-Haltestellen „Kieferngarten“ und „Am Hart“ mit Verbindung zur verlängerten Tram 23 Nord ab Münchner Freiheit geplant. Die Wendeschleife ist in der Planung Bereich Knorrstraße bereits berücksichtigt. Eine Option ist eine Weiterführung zur Schleißheimer Straße nach Westen.



Alternativ könnte diese Verbindung auch als U-Bahn ausgebildet werden durch Gabelung der U 2 nördlich der Haltestelle „Am Hart“ mit Verbindung bis Garching.

Als Fernziel ist eine S-Bahn-Tangente über den Nordring mit Haltestelle im FIZ-Bereich zu sehen.



### MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

#### SITUATION HEUTE

Die Zufahrt zum FIZ und dem umgebenden Areal erfolgt über den Frankfurter Ring im Süden, die Hufelandstraße im Osten und die Knorrstraße bzw. Schleißheimer Straße in Nord-Süd-Richtung.

Die Knorrstraße und Schleißheimer Straße stellen im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion dar und gehören zum Sekundärnetz. Die Schleißheimer Straße hat im FIZ Umfeld zwei mal zwei Spuren, die Knorrstraße zwei mal eine Spur. In Ost-West-Richtung ergänzen die Hufeland-, Max-Diamond- und Sudetendeutsche Straße die Erschließung. Bei diesen handelt es sich um Straßen mit jeweils zwei mal einer Spur. Diese Straßen sind Teil des untergeordneten Straßennetzes. Es fehlt eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Die nächsten Straßen des Primärnetzes nach VEP sind die Ingolstädter Straße und der Frankfurter Ring. Sämtliche Knoten im Umfeld sind signalisiert und mit zusätzlichen Abbiegespuren versehen.

Die 4-spurige Schleißheimer Straße wechselt ihr Ausbauprofil im Verlauf des Wettbewerbsgebietes immer wieder, wobei die Fahrbahnen wiederholt verschwenken. Die vorhandene provisorische Straßenbeleuchtung an Holzmasten bietet zudem Aufwertungspotential für den Straßenraum. Die Netz- und Knotenkapazitäten sind in Spitzenzeiten vollständig ausgenutzt. In weiten Teilen kommt es zu Überlastungen. Teile des Verkehrs weichen zu den Hauptverkehrszeiten auf Wohnstraßen aus. Die bestehenden und geplanten Netzeinspeispunkte berücksichtigen die unterschiedlichen Straßenleistungsfähigkeiten.

Für das beschriebene umgebende Straßennetz sind Verkehrszahlen aus den Jahren 2004, 2006 und 2013 verfügbar, die im Rahmen der weiteren Planung ggf. durch aktuelle Daten ergänzt werden.

#### SITUATION ZUKUNFT

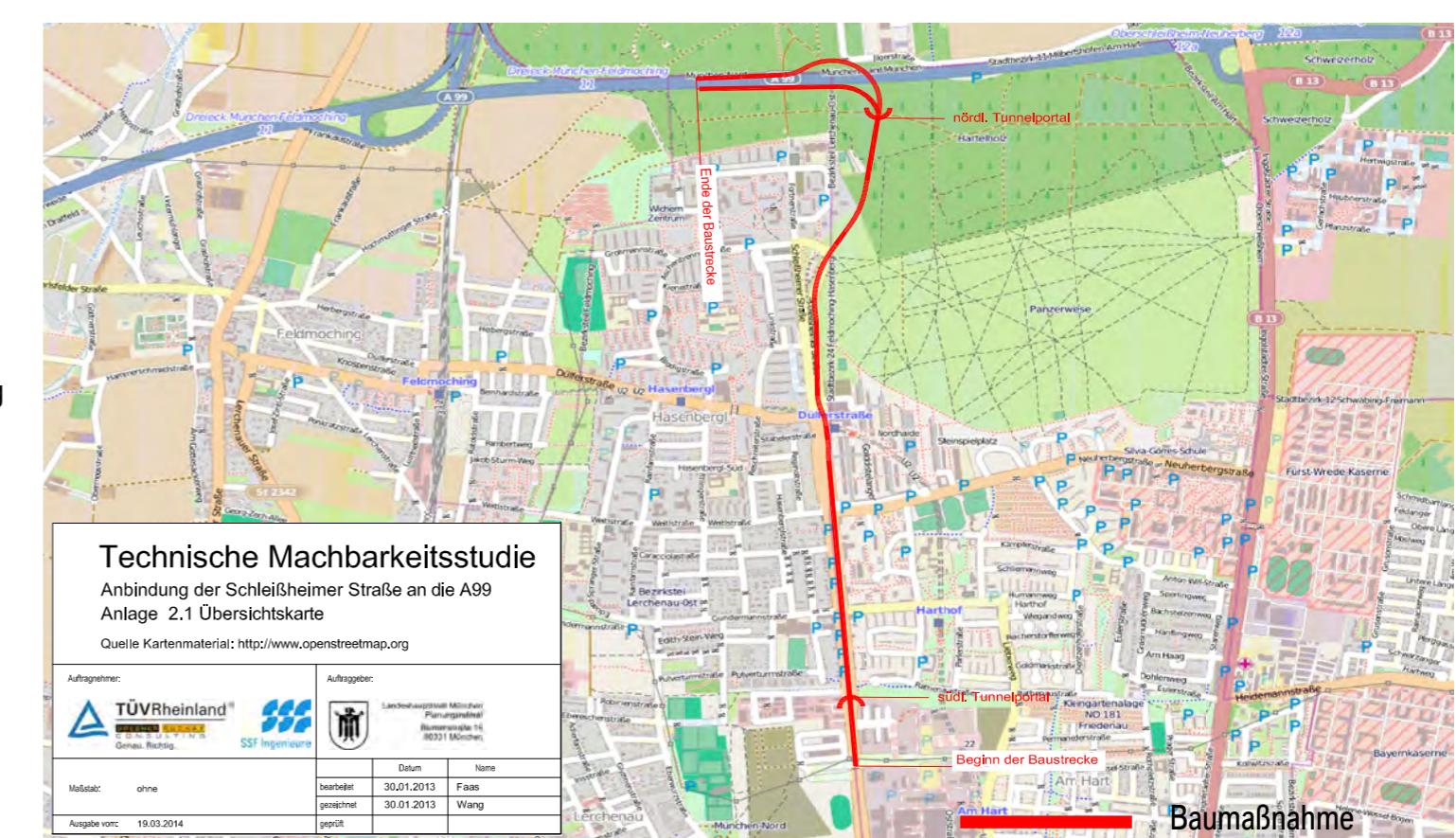
Durch die geplante Entwicklung von BMW im Bereich des FIZ erhält der Münchner Norden eine zusätzliche Dynamik, die es noch mehr als bisher erforderlich macht, notwendige Maßnahmen zur Bewältigung des Verkehrszuwachses im Münchner Norden zu prüfen.

Aufbauend auf dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 4. Juli 2012 („Verkehrskonzept Münchner Norden“), der im Dezember 2012 durchgeführten Bürgerversammlung zum Verkehrskonzept Münchner Norden und dem Grundsatzbeschluss „FIZ Future“ vom 3. Juli 2013 finden derzeit vertiefende Untersuchungen zur Verkehrsplanung im Münchner Norden statt. Der Schwerpunkt des Verkehrskonzeptes Münchner Norden liegt in Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Beseitigung der Bahnübergänge im Münchner Norden, in der Förderung der Nahmobilität, im Mobilitätsmanagement sowie im Ruhenden Verkehr.

#### ANBINDUNG DER SCHLEISSHEIMER STRASSE AN DIE A99

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat im Oktober 2013 eine Technische Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A99 (Variante langer Tunnel) in Auftrag gegeben und gemeinsam mit BMW eine Arbeitsgruppe initiiert, die verschiedene Verkehrsmaßnahmen in diesem Zusammenhang koordinieren soll.

Die Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die A99 (Variante langer Tunnel) wurde am 22. Oktober 2014 vom Stadtrat als geplante Maßnahme in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufgenommen.



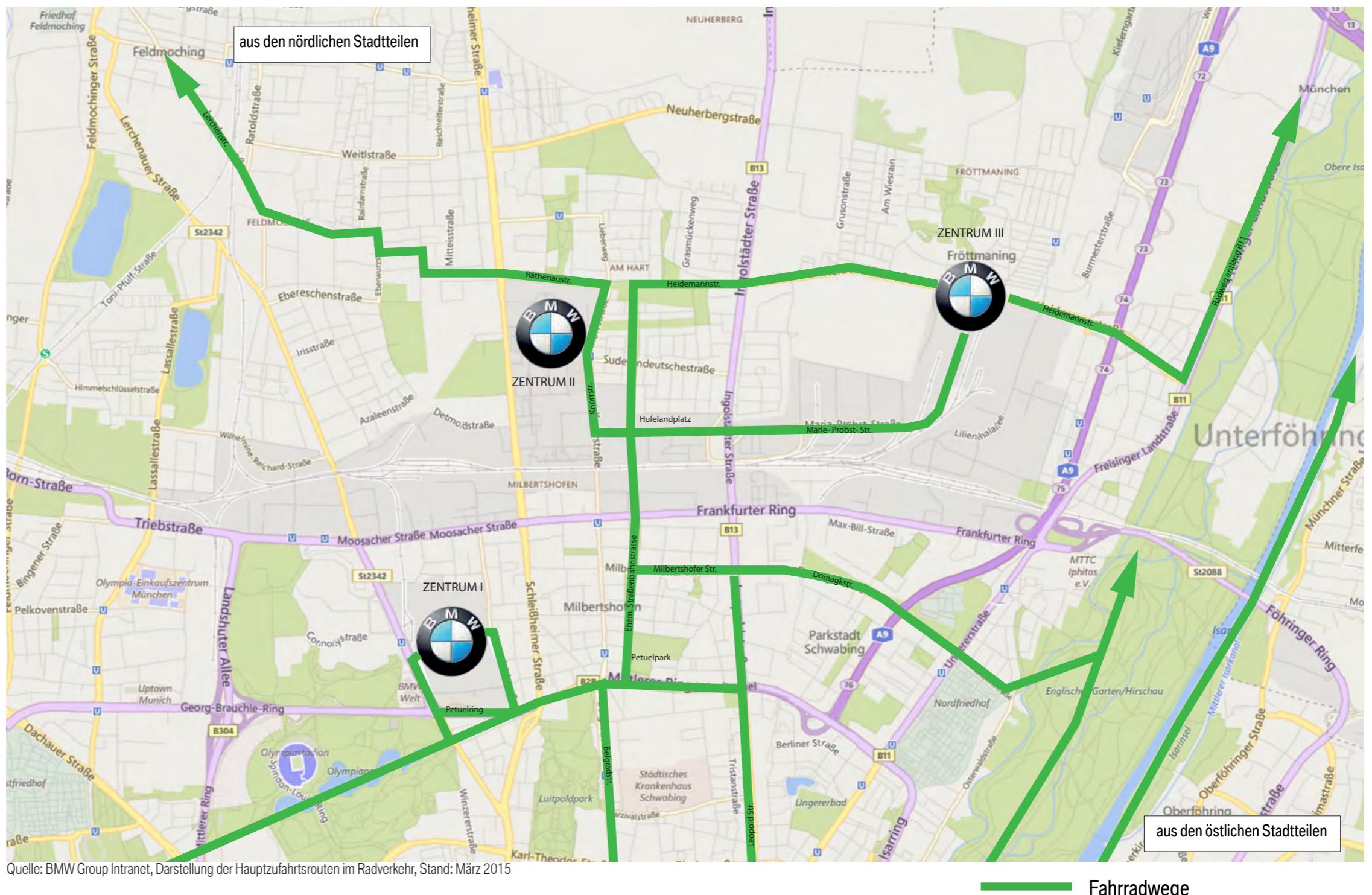
Anbindung der Schleißheimer Straße an die A99

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 3.2 GRUNDLAGEN

### NICHT MOTORISIERTER VERKEHR

#### HAUPTZUFAHRTSROUTEN IM RADVERKEHR



#### FÖRDERUNG RADVERKEHR DURCH ANGEBOT FAHRRADABSTELLPLÄTZE

FIZ Bereiche	Anwesenheit	Modal-Split (Winter)	Dimensionierung	Modal-Split (Sommer)
	80%	11%	1,5	17%
Nord-Nord		352 Stp		544 Stp
Nord		440 Stp		680 Stp
West&Mitte		317 Stp		490 Stp
Ost		537 Stp		830 Stp
Süd und Projekthaus		642 Stp		993 Stp
		2288 Stp		3536 Stp

Quelle: BMW Group Intranet, Darstellung der Hauptzufahrtsrouten im Radverkehr, Stand: März 2015

### BMW MOBILITÄTSANGEBOTE

Bereits heute trägt die BMW Group mit zahlreichen Maßnahmen wie z.B. Werksbusse, interne Shuttlebussysteme, flexible Arbeitszeiten, Job-Ticket, Parkraummanagement dazu bei, die Verkehrsbelastung in den kritischen Spitzenstunden zu reduzieren und trägt somit zu einer verträglichen Abwicklung bei.

Das bestehende betriebliche Mobilitätsmanagement bei BMW wird weiterentwickelt mit Auswirkungen auf die Anwesenheits- und Mitfahrerquote sowie Dämpfung im Dienstreiseverkehr mit Pkw-Alleinfahrten.

Instrumentarien dazu sind die CarSharing-Angebote DriveNow und Alphabet, das interne Leihradsystem PROBIKE, Telearbeit, Neue Arbeitswelten und übergreifend die Informationen zu Verkehrsangeboten und Verkehrslage – verbunden mit JobCard-Ticketförderung, Werksbusbezahlung und Parkraummanagement.



http://verkehr.muc/

Favoriten BMW Group Verkehrs-Services

Intranet Home MVZ Intranet A-Z

**BMW Group**

Home + Weitere Standorte Fragen und Antworten Kontakt

**OPNV** weitere über ...

MVG-Live - Der Abfahrtsmonitor in Echtzeit  
MVV Beschwerden/Anregungen\*  
Park-and-Ride in der Region München

**Bahn** weitere

DB-Fahrkarten zu BMW Großkundenkonditionen  
Persönlicher Fahrplan (Palm, pdf, J2ME)

**Flughafen** weitere

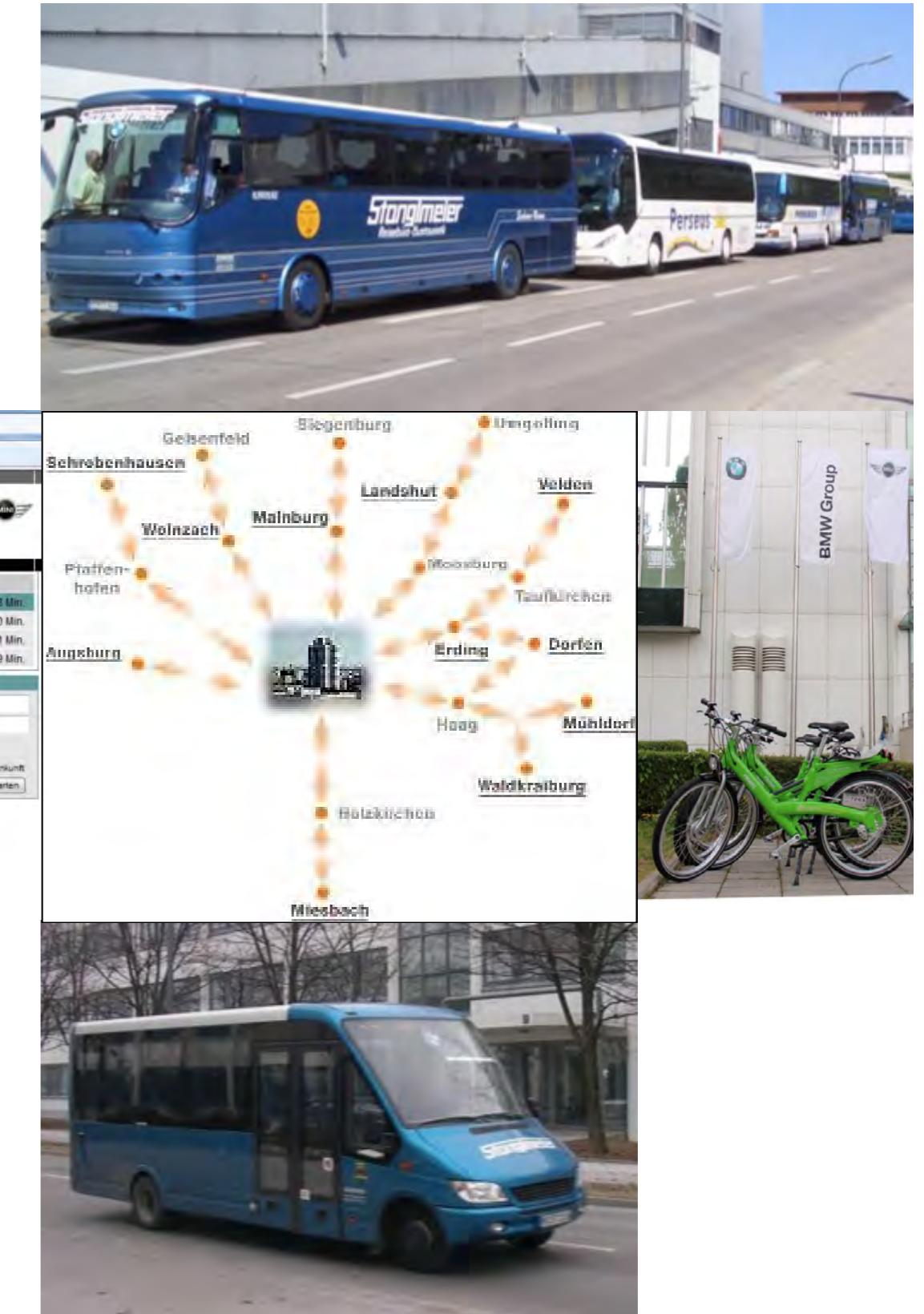
Abflüge (MUC)\*  
Ankünfte (MUC)\*  
Parken am Flughafen München

**BMW Angebote** weitere

BMW Mitarbeiter fahren mehr Rad -> ProBike  
Call a Bike bei BMW  
die M I T F A H R B Ö R S E unter [bmwnews.muc](http://bmwnews.muc)  
Fahrscheinantragung (ELAN)  
Pendelbus HH - FIZ - Freimann  
Pendelbus Parkhaus Moosacher Straße  
Verkehrssicherheit bei BMW  
Werksbusse

Fahrplanauskunft

von Haltestelle, Ort  
nach Haltestelle, Ort  
Datum: 15.03.2013  
Uhrzeit: 15:46  Abfahrt  Ankunft  
(powered by DB AG) starten



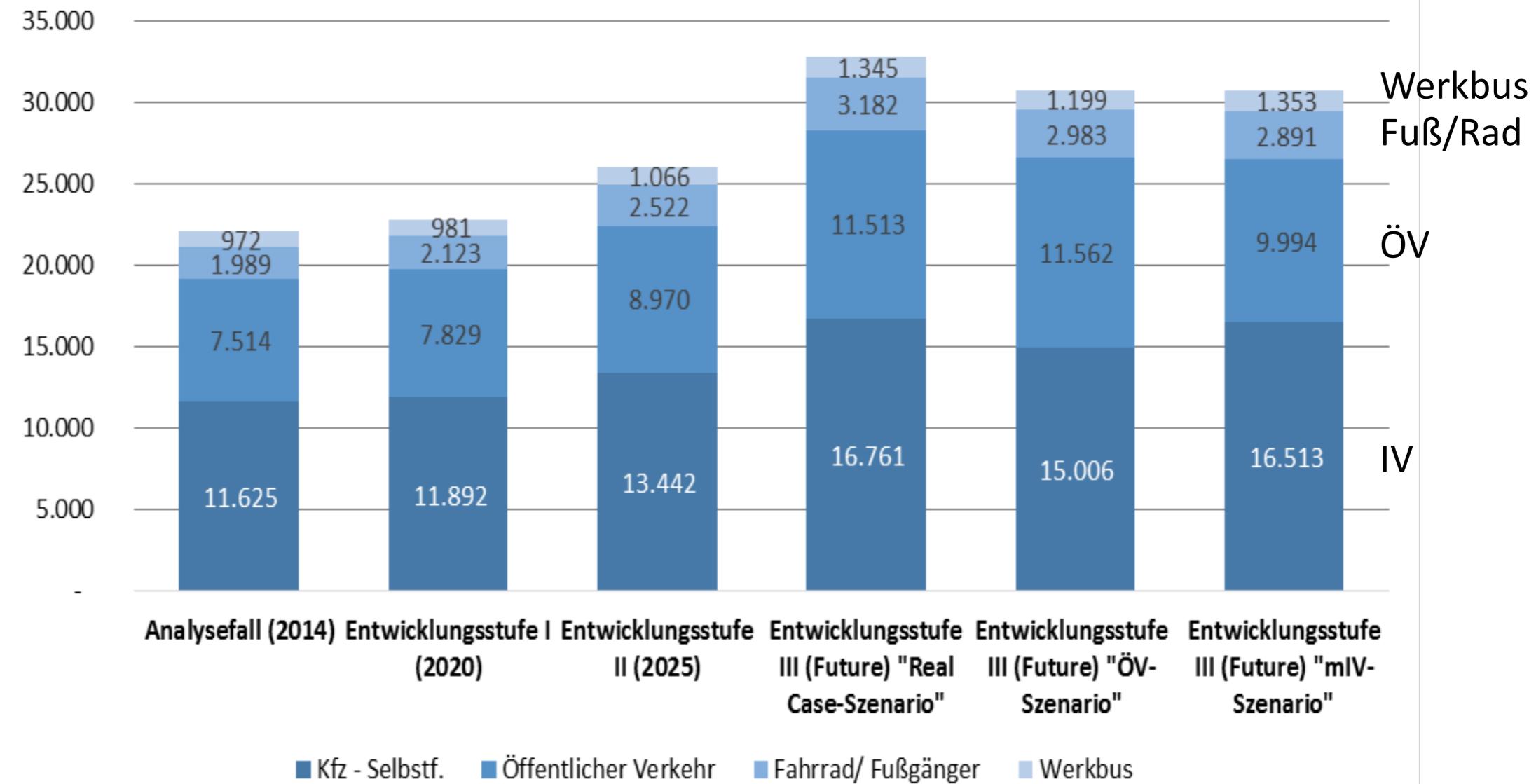
### VERKEHRLICHE MACHBARKEITSSTUDIE 2015

In einer von BMW in Auftrag gegebenen verkehrlichen Machbarkeitsstudie wurden Anfang 2015 die Auswirkungen der im Masterplan FIZ Future definierten Entwicklungsstufen untersucht. Das Fazit dieses Verkehrsgutachtens lautet:

Die Abwicklung über Straßennetz, öffentliche Verkehrsmittel und Rad-/Fußverkehr ist möglich mit:

- Erweiterung der U-Bahnkapazitäten (dichteren Taktfolge), ergänzt um Ausbau des tangentialen Bahnnetzes (z. B. mit S-Bahn, U26).
- Ausbau insbesondere des tangentialen Radwegenetzes.
- Ausreichende Parkkapazitäten im und westlich FIZ reduzieren das heute vorhandene Umfeldparken.
- Erweitertes Parkierungsangebots westlich vom FIZ führt zu Mehrbelastungen in erster Linie der Schleißheimer Straße. Die Belastung der Knorrstraße bleibt auf dem heutigen Niveau.
- Entwurfs- und signaltechnische Maßnahmen für die Mehrbelastungen der Schleißheimer Straße zur Gewährung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in den Spitzensstunden.
- Aus südlicher Richtung sind die Leistungsfähigkeiten über den Frankfurter Ring/Moosacher Straße heute und künftig begrenzt. Eine leistungsfähige und umfeldverträgliche Anbindung des FIZ und der umgebenden Gebiete kann in Zukunft nur mit direkter Anbindung der Schleißheimer Straße an die A99 gewährleistet werden. Dies gilt auch im Falle eines ÖV-Szenarios.
- Die von BMW bis 2025 vorgesehene Entwicklungen können mit Einschränkungen für die südlichen Zufahrtsrichtungen auch ohne eine direkte Anbindung an die A99 abgewickelt werden.
- Um über die überlasteten Knoten am Frankfurter Ring/Moosacher Straße mehr Verkehr als nur den mit BMW Bezug zu führen, werden mehr Kapazitäten erforderlich, die in diesem Straßenzug kaum mehr niveaugleich angeboten werden können. Es liegen derzeit keine Berechnungen für den Planfall Tram vor. Es wäre zu verifizieren, ob der Planfall Tram zur Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes führt. Das Maß der Beeinträchtigung ist durch entsprechende Berechnungen zu ermitteln.

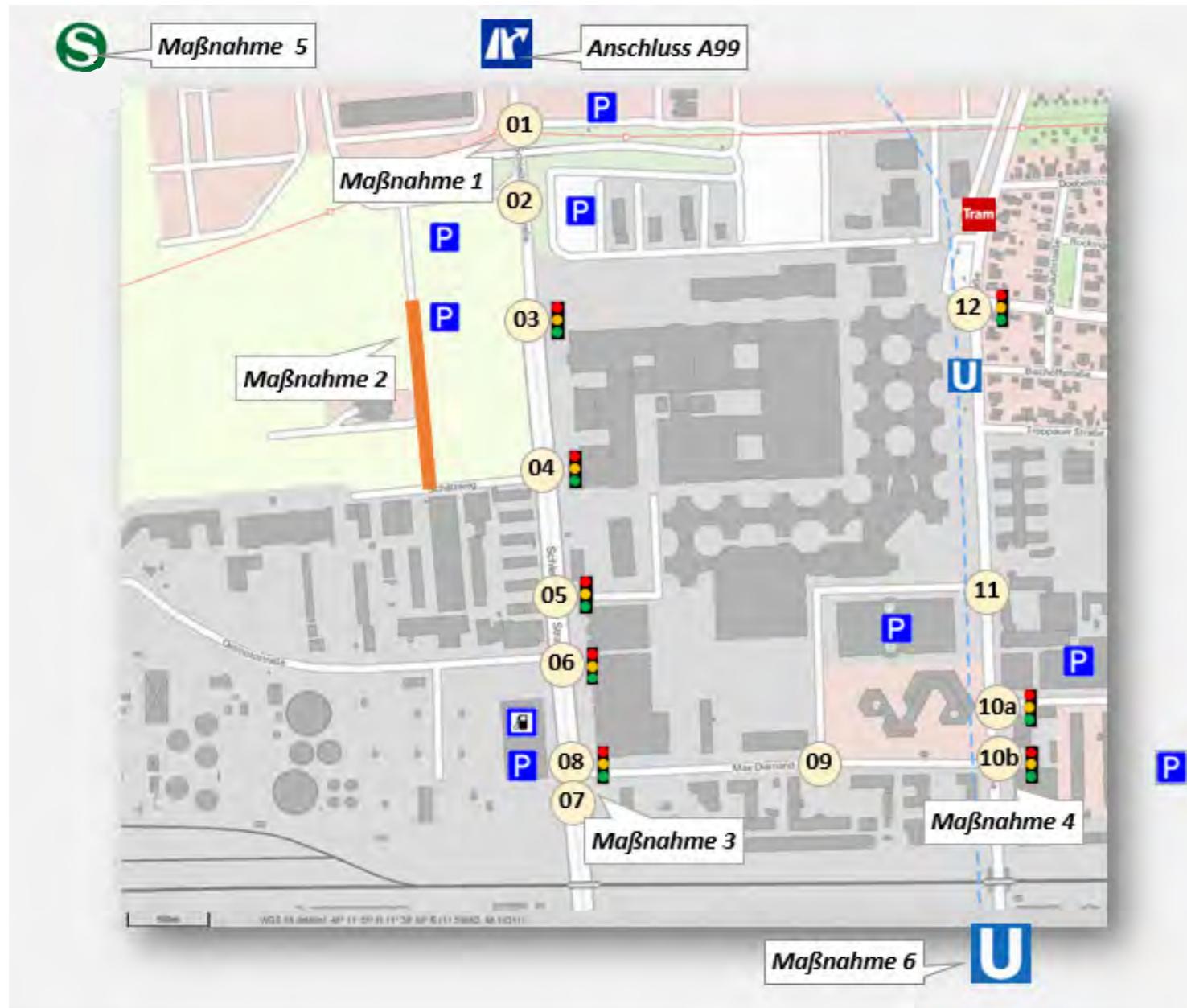
Entwicklung der Wege im Modal Split in der Tageszielverkehrsbelastung je Zeithorizont im Beschäftigtenverkehr



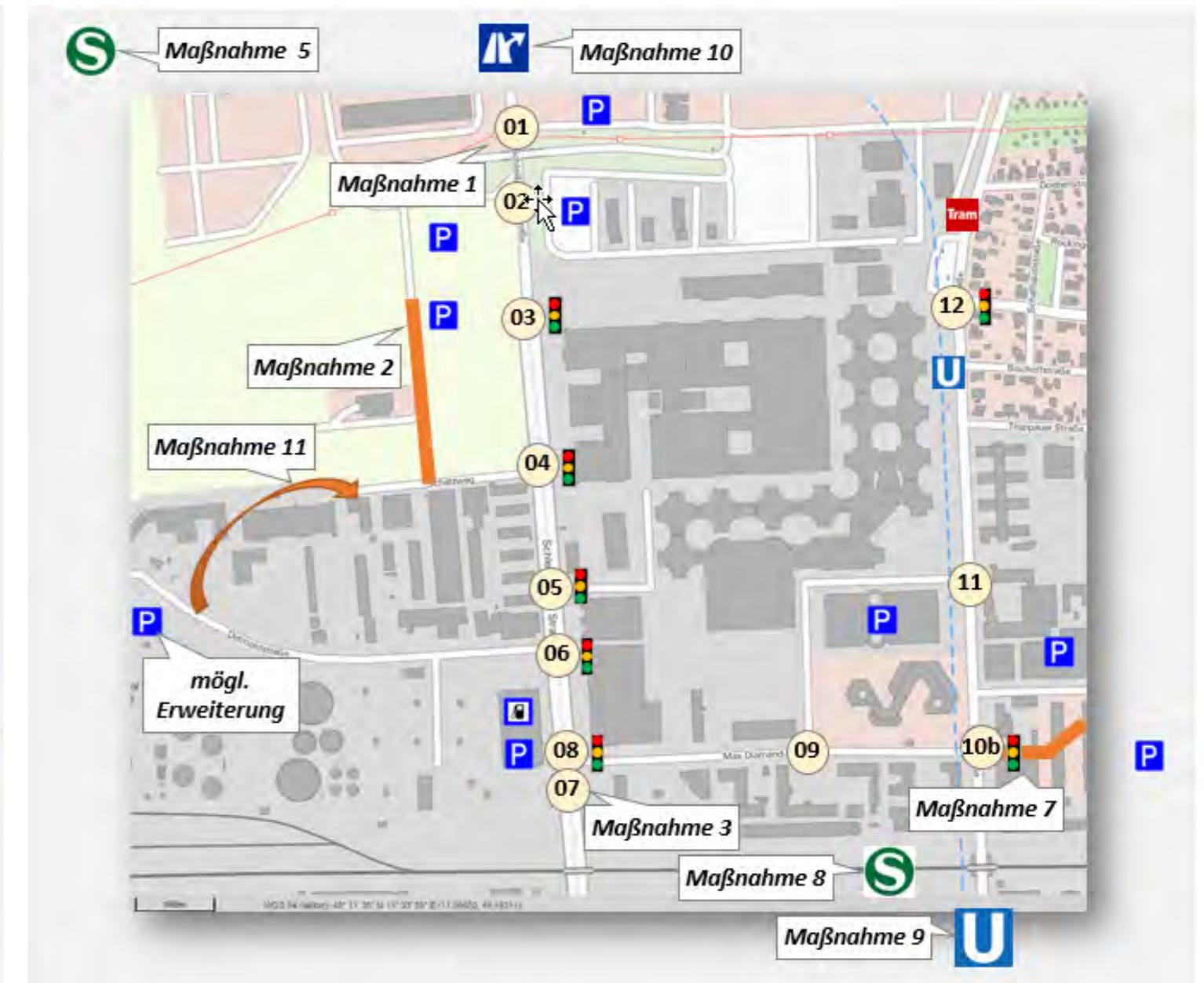
Übersicht Modal Split Entwicklung in der Entwicklungsstufe III (Future) - „Real Case-Szenario“  
Quelle: Drees & Sommer, April 2015

### ERGEBNISSE AUS VERKEHRSGUTACHTEN ZUM MASTERPLAN

#### 2025 MIT MASSNAHMEN



#### FUTURE MIT MASSNAHMEN UND ANSCHLUSS A9

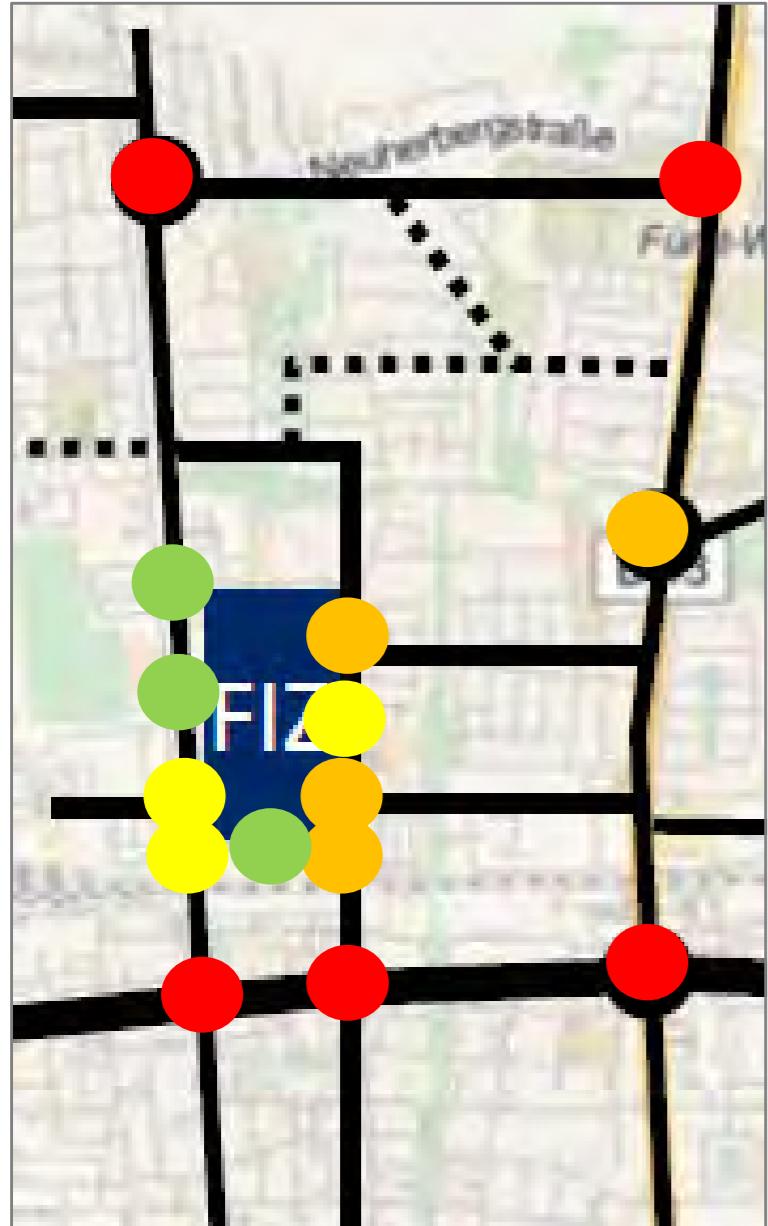


#### MASSNAHMEN

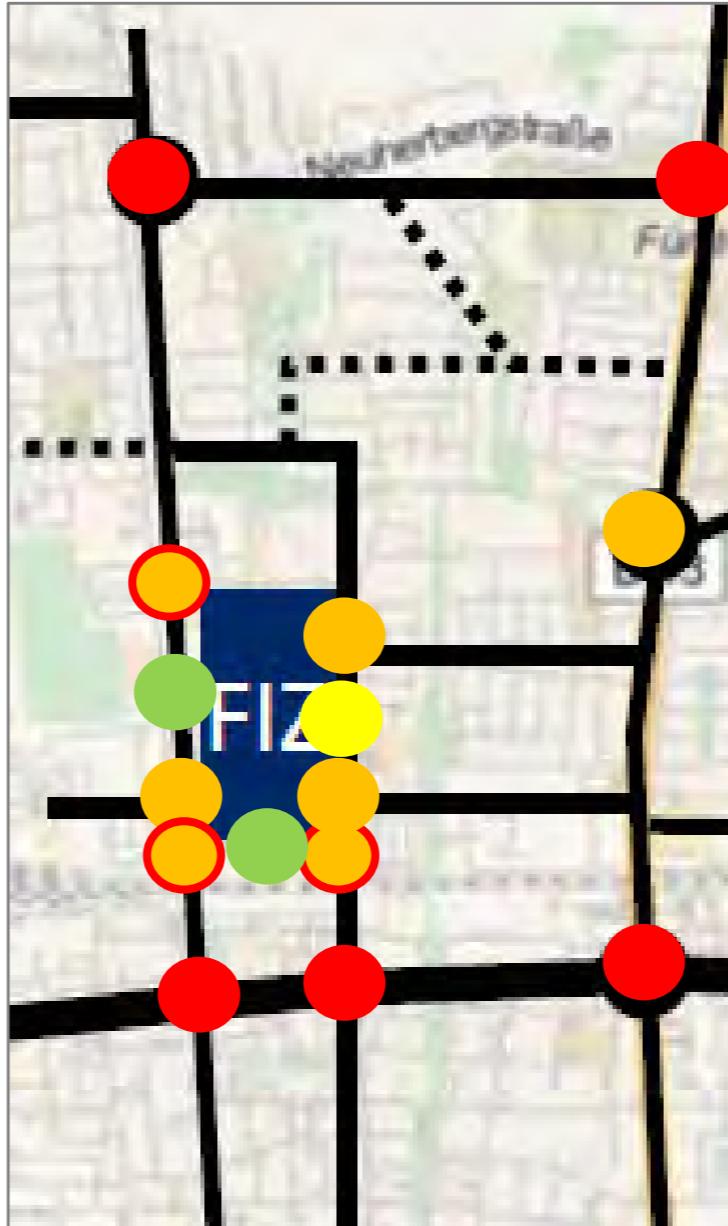
1. Ein-/Ausfädelspuren
2. nördliche Spange (Schätzweg-Panzerbrücke)
3. Linksabbiegespur für PH Detmoldstraße
4. Änderung Signalisierung
5. Regionalhalt/S-Bahn 15min-Takt
6. U-2 Taktverdichtung (4')
7. Knoten mit Max-Diamond-/Hufelandstr. durchgehend
8. ÖV auf Nordring
9. U-2 Taktverdichtung (3')
10. Autobahnanschluss
11. südliche Spange (Schätzweg-Detmold-/Lemgostr.)

### BEWERTUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER VERKEHRSKNOTEN

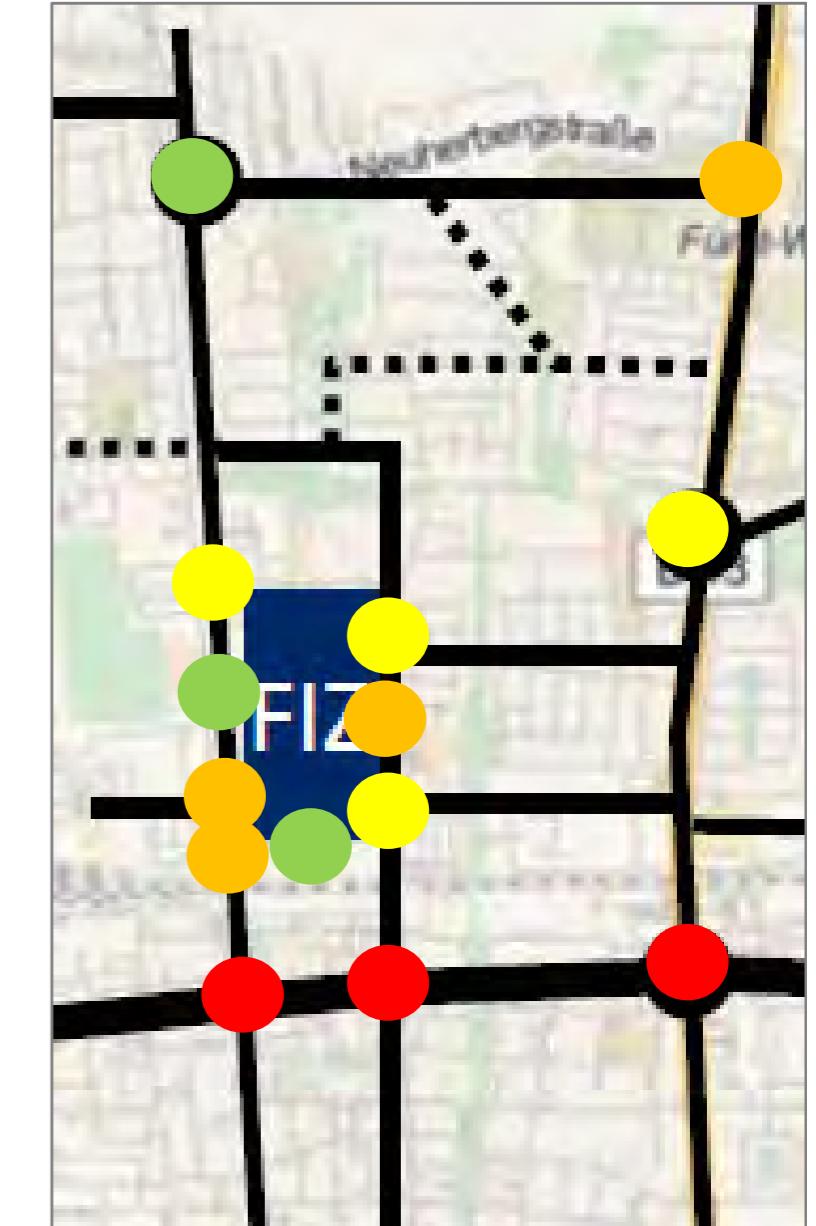
ANALYSEFALL 2014



PLANFALL 2025 (NUR WERK 0 AUF FIZ NORD NORD)



FUTURE MIT TUNNEL



- - hoch belastet
  - - sehr hoch belastet
  - - kritisch belastet
  - - kritisch bis überlastet
  - - überlastet
- „Schleichweg“

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 3.3 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

### EIGENTUMSSITUATION

Die Eigentumsstruktur im Masterplangebiet ist heterogen. Etwa zwei Drittel der Gesamtfläche des Kernbereichs befinden sich im Eigentum von BMW. Bei den übrigen Flächen des Kernbereichs und des Verflechtungsgebiets handelt es sich, wie im Lageplan dargestellt, sowohl um öffentliche Flächen (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Freistaat Bayern, Landeshauptstadt München) als auch um Flächen in Privateigentum, die heute großteils von BMW genutzt werden.

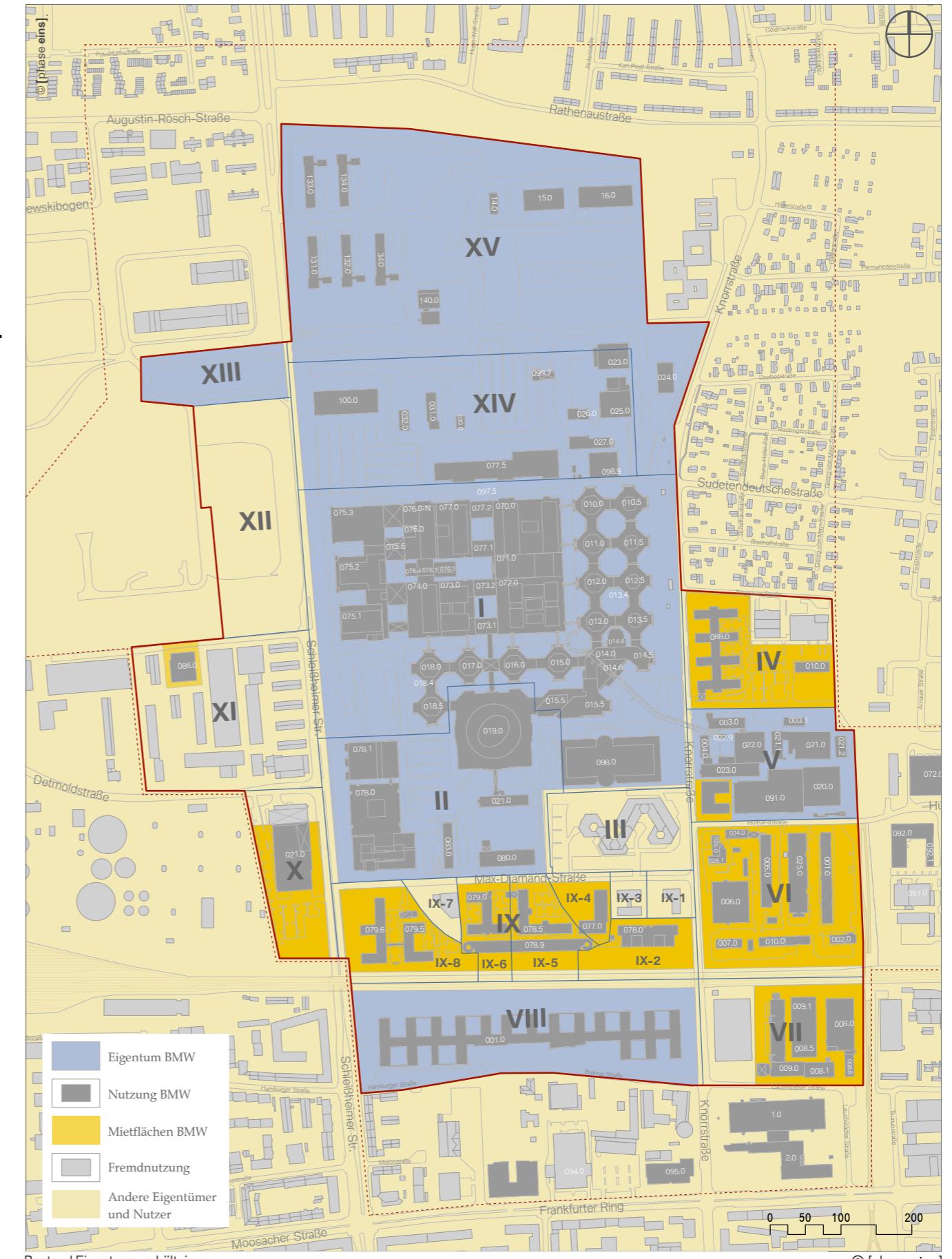
Um das Areal gesamtheitlich und langfristig stabil entwickeln zu können und um eine nachhaltige Planung zu gewährleisten, werden diese Grundstücke in die Betrachtung miteinbezogen.

Die Eigentümer der umliegenden Liegenschaften wurden am 13. September 2013 im Rahmen des 1. Eigentümerdialogs über die Planungsinhalte des Projektes FIZ Future informiert.

Generell wird in diesem Bereich eine Nutzung durch höherwertiges Gewerbe mit Bezug zum Automobilbau und unter Berücksichtigung der jeweiligen Planungsinteressen aller Eigentümer angestrebt. Nach Diskussion der beabsichtigten Planungen und des beabsichtigten Verfahrens haben diese bereits ihre Bereitschaft signalisiert, sich am Planungsprozess zu beteiligen. Der Dialog mit den Eigentümern wurde in zwei weiteren Eigentümerdialogen im Rahmen des Wettbewerbs fortgeführt.

Im Frühjahr 2015 fanden dann separate Einzelgespräche mit allen Eigentümern statt. Darin wurde der Entwurf von den Eigentümern grundsätzlich positiv bewertet.

Interessenskonflikte sollen ggf. durch städtebaulich vertretbare Anpassungen im Masterplan gelöst werden, mit dem Ziel, für die zukünftige Entwicklung eine belastbare Grundlage zu schaffen.



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 3.4 ANMERKUNGEN PREISGERICHT UND NACHBARSCHAFTSDIALOG - WB 2014

### STÄDTEBAU UND BAURECHT

#### HINWEISE AUS DEM 2. PREISGERICHT

Die Konzentration des Entwurfes auf das Thema einer zentralen Magistrale besticht in der damit erzielten räumlichen Klarheit und der strukturierenden Qualität sowie mit der Verkürzung von Wegelängen innerhalb des FIZ. Das Preisgericht bewertet dieses Konzept bezüglich der funktionalen und kommunikativen Abläufe als wesentlichen positiven Beitrag. Offen bleibt, wie diese Konzentration in der Mitte, die von den Verfassern angestrebte städtebauliche Entlastung der Ränder im Sinne einer besseren Vernetzung mit dem Stadtquartier ermöglicht.

Gleichermaßen wird noch nicht abschließend nachgewiesen, wie die Konzentration zur Mitte eine harmonischere Einfügung hinsichtlich Dichte und Nutzungsqualität entlang der Knorrstraße und Schleißheimer Straße ermöglicht.

Die elementierte Modulbauweise entspricht der geforderten Flexibilität in Raum und Zeit, und bietet einen Rahmen innerhalb dessen Architektur entwickelt werden kann. Der Eingang im Norden, als Auftritt für das Gesamtareal, wird vom Preisgericht als zu wenig differenziert und zu schematisch kritisch bewertet. Insgesamt bildet der Entwurf einen herausragenden Beitrag zum Wettbewerb, steht und fällt jedoch mit der Realisierung der zentralen Magistrale, die über mehrere Geschosse in den Bestand und die Neubauten angeschlossen werden müssen – inklusive der Überbrückung der Ost-West-Querung im Norden. Nur wenn dieses in einem überschaubaren Zeitraum gelingt wird sich die Philosophie der kurzen Wege und die neue Identität räumlich und ideell durchsetzen und mit Leben füllen.

#### HINWEISE AUS DEM 3. NACHBARSCHAFTSDIALOG (ZITATE DER BETEILIGTEN)

- An Schleißheimer Str./Ecke Augustin-Rösch-Str. an Werkhallen zum Schutz vor Reflektion und Tunnelschall: Hochabsorbierende Fassade
- Bitte auf Westseite der Schleißheimer Str. in EG für lebendige Stadtstrukturen sorgen.
- Emblem „BMW-Niere“ = Kühler ... und wo wird dies mit integriert, am Eingang? Dies als Fenster (2-teilig und groß) wäre der Name des neuen BMW Geländes! ... evtl. am S-Bahn Eingang
- Die Architektur vermittelt den Eindruck von massiven „Bauklötzen“. Etwas mehr Phantasie hinsichtlich z.B. Auflockerung der Fassaden wäre wünschenswert.
- Ansprechendere Gestaltung der Bauten an der Schleißheimer Str.; Berücksichtigung, dass ein Wohngebiet folgt (nicht Industriegebietscharakter durch glatte Betonmauern, auch nicht beim Parkhaus)
- Schleißheimer Str. (Tunnel-[artiges]) soll nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch städtebaulich betrachtet werden, dadurch neue Stadträume schaffen
- Hinterhofcharakter Schleißheimer Str. durch Architektur lösen!
- Schutz der Einwohner nördlich des FIZ vor Lärm und Emissionen

### GRÜN- UND FREIRAUMPLANUNG

#### HINWEISE AUS DEM 2. PREISGERICHT

Der große Nachbarschaftsgarten im Norden wird vom Preisgericht als positives Angebot für die Mitarbeiter bewertet, der Garten und das Bürgerhaus an der Knorrstraße als gelungener Beitrag zur Vernetzung mit den angrenzenden Stadtquartieren begrüßt. Ebenso bietet der klare, neue Haupteingang im Süden mit dem gegenüberliegenden Platz und in Verbindung mit einem zukünftigen S-Bahn-Halt attraktive öffentliche Räume. Das Freiraumkonzept stärkt darüber hinaus mit grünen Höfen, Pocket-Parks, kleinen Plätzen und Dachbegrünungen die Qualität des Arbeitsumfelds.

#### HINWEISE AUS DEM 3. NACHBARSCHAFTSDIALOG (ZITATE DER BETEILIGTEN)

- Zum durchgehenden Grünbereich unter der Hochspannungsleitung: Der Verlauf Richtung Westen mit dem Übergang der Schleißheimer Str. ist eine starke Einengung. Der Logistikbereich und die Panzerbrücke stören – ebenso der zu erwartende Verkehr durch Zulieferer und Prototypen. Unterirdisch anbinden!
- Alle Dächer sollen entweder begrünt oder mit Solaranlagen bestückt sein. Grün-dächer müssen für die Mitarbeiter zugänglich sein. Parkanlage auf dem Dach!
- Virginia Depot = Ausgleichsfläche. Soll bitte auch unbedingt geschützter Landschaftsbestandteil werden. Überlegen, ob Durchquerung sinnvoll und wenn es wirklich sein muss ausgleichsflächenverträglich gestalten = nicht asphaltierter, unbeleuchteter Fußweg. Für den Radweg gibt es bessere Alternativrouten.

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 3.4 ANMERKUNGEN PREISGERICHT UND NACHBARSCHAFTSDIALOG - WB 2014

### VERKEHR

#### HINWEISE AUS DEM 2. PREISGERICHT

- Das Logistik- und Verkehrskonzept erfüllt die Anforderungen ausgezeichnet.

#### HINWEISE AUS DEM 3. NACHBARSCHAFTSDIALOG (ZITATE DER BETEILIGTEN)

##### ÖPNV / MIV

- Straßenbahn zwischen Gymnasium und FIZ sinnvoller als an der Knorrstraße
- Gleise der DB nutzen, oder überirdische U-Bahn
- U-Bahn Spange nach Fröttmaning (U2-U6-Verbindung) mit Bedarfsplanung bis 2050 sollte berücksichtigt werden
- S-Bahnhof FIZ mit Anbindung an Knorrstraße. Grund: Bessere Verbindung zur U2 (Halt Frankfurter Ring)
- Bitte Elektrobus statt Tram Ringschleife um FIZ-Endhalt Fröttmaning (Stadion-) Parkplatz
- Minus: U-Bahn Querverb. (U6-U2-U1) nicht erwähnt
- Straßenbahn nicht in der Knorrstraße. Linie kann auf Baugelände zwischen BMW und Gymnasium geführt werden. In der Knorrstraße wird mit Straßenbahn und An- und Abfahrt zu Gymnasium, insbesondere früh, nichts mehr vorwärts oder rückwärts gehen.
- Verkehrskonzept 2. Trasse U-Bahn von Kieferngarten – MOC – Euro-Industrie – BMW – Knorr – U1/U3
- Ausschließlich E-Bus zur Umfahrung BMW Gelände
- S-Bahn Anschluss erwünscht: vorhandene Gleise nutzen! An 2030 denken! Hohe Frequenz BMW-MA
- Geplante Haltestellen am Bahn-Nordring nicht nur für S-Bahn nutzen, (...) auch für Regionalverkehr (...).
- Tramringlinie auch durch Schleißheimer Str. an Tram 27 Petuelring anbinden. (Redundanz bei Störungen).
- Tram 24 zwischen Rathenaustraße und Am Hart nicht durch die Knorrstraße führen, sondern zwischen BMW und Gymnasium auf separatem Gleiskörper
- Knorrstr. keine zusätzliche Trambahn-Haltestelle; Haltestellenbereich bereits durch U-Bahn Ausstieg erschlossen; Bushalt bereits überlastet
- S-Bahnanschluss im Süden dringend vorwärts treiben, wichtig für diverse Anbindungen.
- Tram? Tramplanung überdenken, eine Tram würde

die Knorrstr., die Ingolstädter Str. und in Höhe Kieferngarten die Heidemannstr. lahm legen. Busse oder die U2-U6-Verbindung sind besser.

- Unterirdischen Zugang vom U-Bahnhof in das FIZ (...).
- BMW Umfahrung: Keine Tram! Nur Bus, weil Knorrstraße viel zu eng und Lärm durch Tram (Klingel/Station) für Anwohner viel zu laut.
- Deutsche Bahn mit Konzept zur S-Bahn Anbindung unter Druck setzen! Transporte BMW
- Kurzfristig: Anbindung Ingolstädter Straße über Hufelandstraße mit Vollknoten an Ingolstädter Straße. Dadurch Entlastung Sudetendeutschestraße
- Anbindung der Ingolstädter Straße über die Hufelandstraße und Zufahrtmöglichkeiten zu den Parkhäusern von dort aus einplanen
- Verkehrsführung von der Ingolstädter Straße: a) Hufelandstraße voll an die Ingolstädter Straße anbinden, insbesondere von/nach Norden; b) Sudetendeutschestraße verkehrsb. Anliegerstraße
- Für Stadt-Baureferat: Rathenaustraße verlängern bis zur Ingolstädter Straße
- Für Baureferat: Zone 30 für Knorrstr., Liebenweg, Rathenaustr., Weyprechtstr. Nur Anwohnerparkplätze
- Eventuelle „Einbahnregelung“ in der Sudetendeutschenstraße. Dadurch weg vom FIZ in Richtung Ingolstädter Straße (Abfahrt)
- Eventuelle „Einbahnregelung“ Hufelandstraße in Richtung FIZ (Zufahrt). Somit Ringverkehr
- Keine Einbahnregelung in der Sudetendeutschenstr. führt zu Überlastung der anderen Straßen in der Siedlung am Hart.

#### AUTOBAHNANBINDUNG SCHLEISSHEIMER STR.

- Autobahnanschluss der Schleißheimer Straße unbedingt notwendig! Aber bitte mit Tunnel!
- BMW sollte sich für die lange Tunnellösung einsetzen
- Tunnel an Schleißheimer Straße bis ins FIZ mit BMW Beteiligung an den Kosten (die äußerst blauäugig bisher angegeben wurden)
- Kapazität der Schleißheimer Straße ist jetzt schon erschöpft. Eine zusätzliche Anbindung

des FIZ über die A99 benötigt zusätzlich eine Kreuzungsfreimachung der Neuherberg- und Weyprechtstraße. Also Tunnel von der A99 bis ins FIZ

- Was ist, wenn die A99-Anbindung doch nicht kommt? Alternativloses Konzept von BMW
- Bei langer Tunnellösung sollte sich BMW für eine Abfahrt Neuherbergstraße (Richtung Osten) einsetzen für Verkehr BMW zum Ostteil
- Eigentlich durch die Änderung nochmals den Anschluss der Autobahn genau prüfen!
- Durch Autobahnanschluss der Schleißheimer Straße besteht auch aus der Stadtmitte ein „neuer“ Autobahngang. Die Anwohner in der Schleißheimer Str. (auch südlich des Mittleren Rings!) werden hierdurch noch mehr Verkehr belastet werden. Alternativen wie Flüsterasphalt einbringen. Außerdem strikteres Verkehrskonzept von Stadt notwendig!
- Anbindung der Schleißheimer Straße an A99 unbedingt als Vollanschluss in beide Richtungen, sonst kommt der Verkehr aus Osten wieder über die Ingolstädter Straße durch die Siedlung Am Hart

#### STELLPLÄTZE

- Öffnung BMW-Parkhaus bei Events im Bürgerhaus
- DriveNow: „Depots“, in Parkhäusern abgestellte Fahrzeuge auch für Nachbarn nutzbar machen
- Kreuzungsfreie Zufahrt der BMW Mitarbeiter und des Werksverkehrs (kein neuer/bleibender Stau im Bereich Schleißheimer Str. zwischen Dülfer-, Neuherberg- und Weyprechtstraße
- Ausreichende Parkmöglichkeiten für Zulieferer, Werkvertrags-Partner und Gäste vorsehen. Heutige Lösung „Lemgostraße“ ist nicht zielführend und führt zu Parkchaos in den Siedlungsgebieten.
- Parkmöglichkeiten müssen auf BMW Gelände auch für Mitarbeiter von Zulieferern geschaffen werden.
- Mehr Kontrolle wegen zugeparkter Einfahrten in der Siedlung am Hart erwünscht!
- Parkraumkonzept für Zulieferer/Werkverträge unklar; Zuparken der Siedlung Am Hart auch in Zukunft?
- Bürgerhaus: Parkplätze für Abendveranstaltungen zu

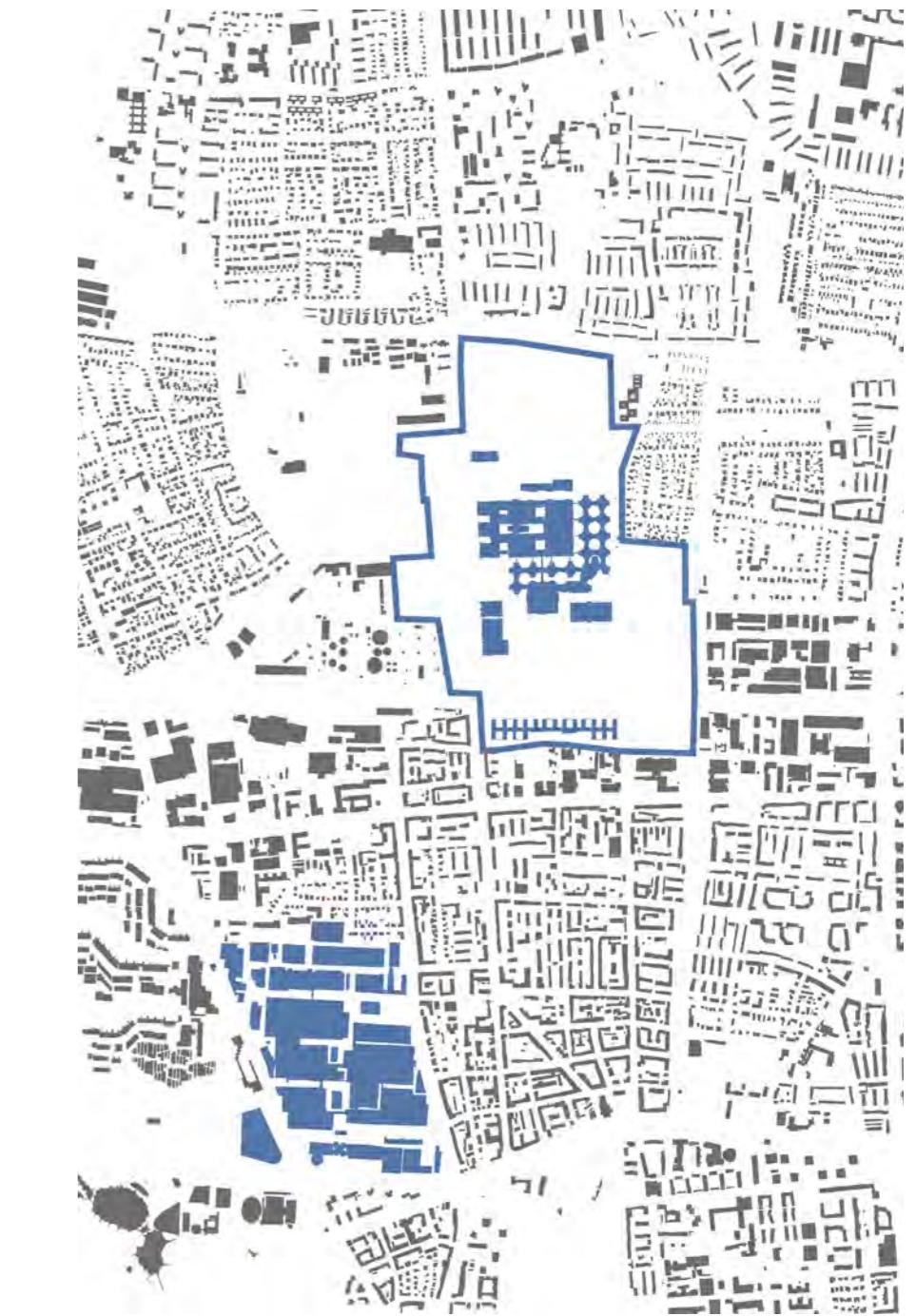
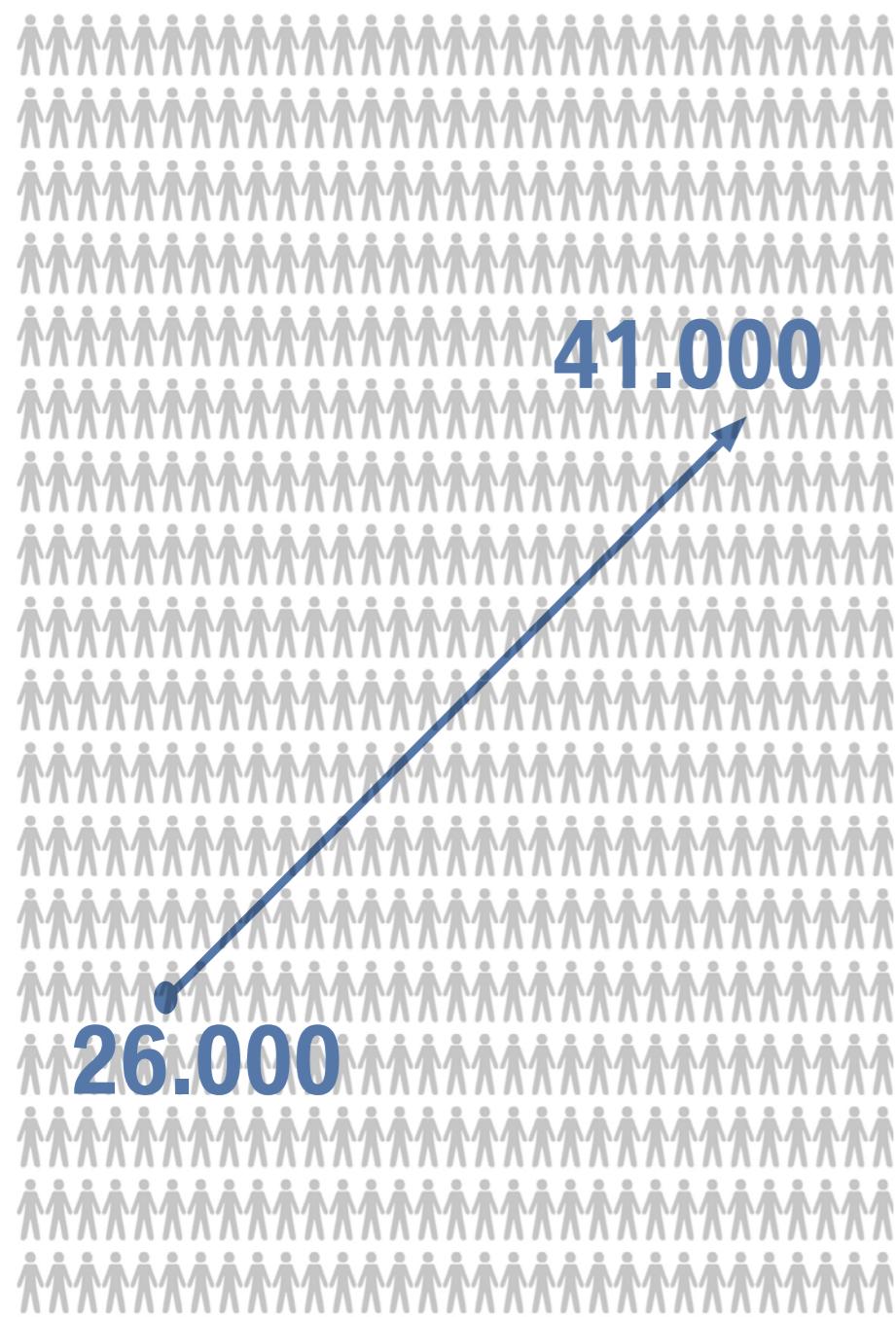
wenig. Es wird wieder in den Seitenstraßen geparkt werden. So voraussichtlich Lärmbelastung am Abend

- Es sollten statt der vorgesehenen ca. 2.000 zusätzlichen Stellplätzen ca. 6.000 Kfz-Stellplätze gebaut werden, um den zu erwarteten Verkehr von ca. 20.000 neuen Mitarbeitern aufzufangen.
- Bürgerhaus: tolle Idee, jedoch mit der Bitte, den ÖV zu nehmen. Sonst Verkehrsproblem
- Parkraumbewirtschaftung für Anwohner in der Siedlung „Am Hart“!!
- Bei geplantem (?) Altenheim sind ebenfalls wieder ausreichend Besucherparkplätze und Mitarbeiterparkplätze nötig!
- Radverkehr und Fußwegeverbindungen
- Radweg in der Sudetendeutschenstraße: a) soll nicht auf Kosten der Grünstreifen errichtet werden; b) keine Verbreiterung der Sudetendeutschenstraße durch Wegfall der Radfahrer auf der Straße
- Fahrradzuwege und Fahrradabstellanlagen müssen „schnell“ benutzbar sein! Fahrradverkehr wird immer schneller und nur mit entspr. Infrastruktur attraktiv!
- Anbindung Lerchenau-Grünzug-Harthof unbedingt nicht einzäunen; Rad- und Fußgängertrasse zum Gymnasium. Grünzugkonzept.
- Keine integrierten, sicheren Fahrradstellpl. erkennbar.
- Fahrradstellpl. in das BMW Gelände integriert, sicher (abschließbare Boxen) für hochwertige Fahrräder
- Lademöglichkeiten für E-Bikes

#### LOGISTIKVERKEHR

- Ein schienengebundenes Verkehrssystem muss kommen, das auch den werksinternen Verkehr integriert (Menschen und Waren); (...)
- Das Logistikkonzept (...) muss so geplant und angebunden werden, dass kein Ausbau von Straßen erforderlich wird. Notwendiger Ausbau muss schienengebunden erfolgen.
- Schienenzugverkehr sollte wieder neu auf-/belebt werden, wie früher – Gleisanschluss für den Euro-Industriepark benutzt würde! Unsere Straßen sind voll von LKW-Lieferungen (auch BMW!)

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 4 - KONZEPT MASTERPLAN



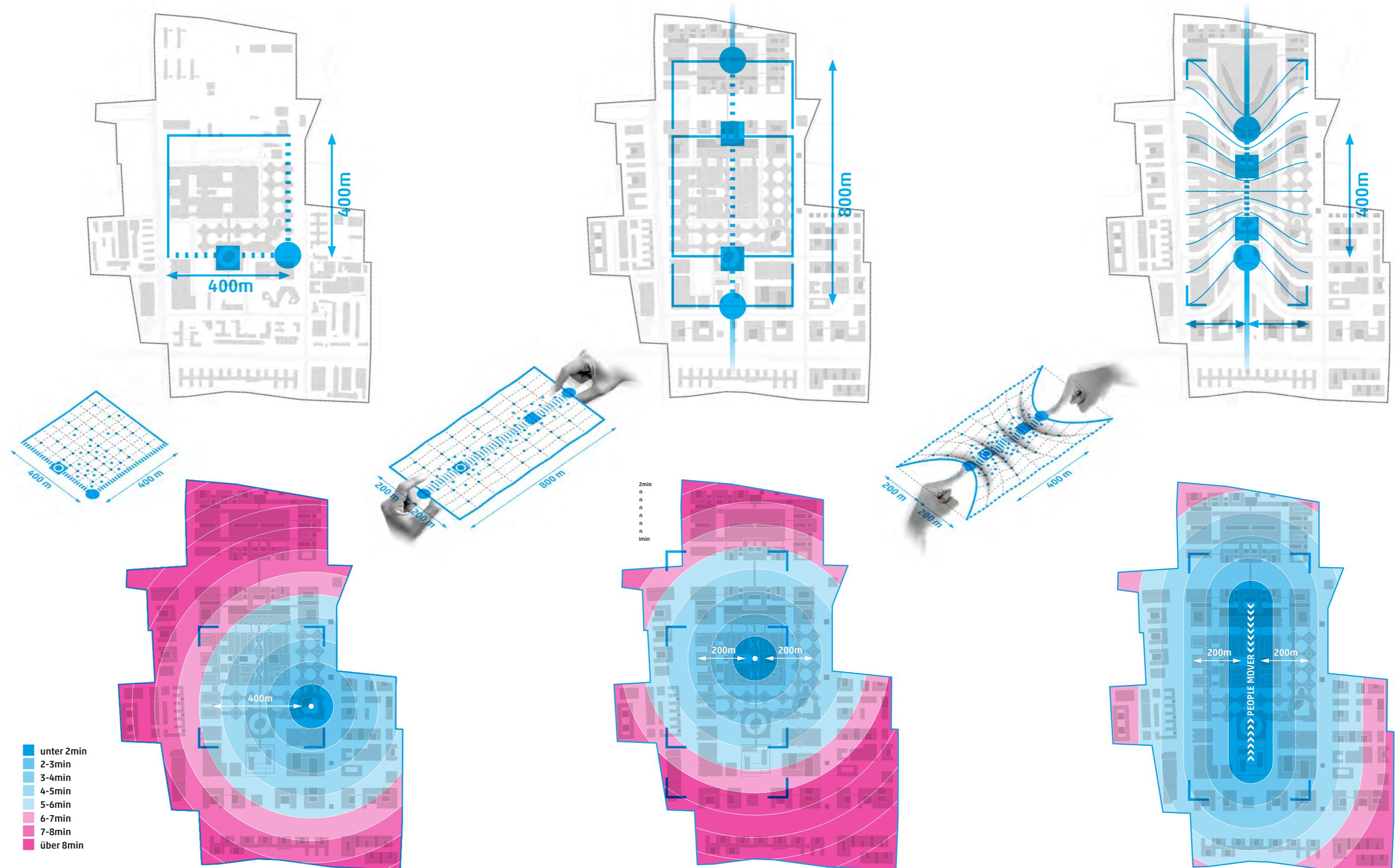
**WACHSTUM**

**INNOVATION**

**STADT**

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

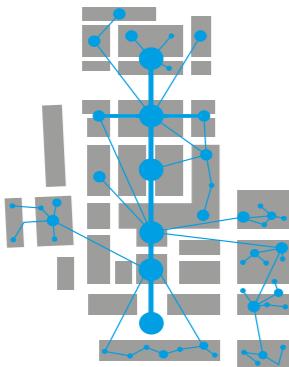
## 4 - KONZEPT MASTERPLAN



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 4 - KONZEPT MASTERPLAN

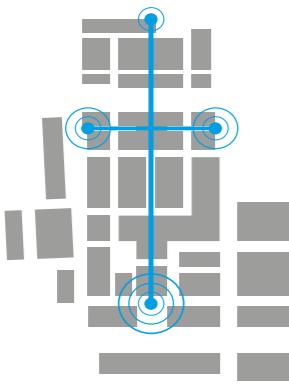
### PROZESSE



Das Leitmotiv der planerischen Umsetzung der Anforderungen ist die Interaktion.

Grundbedingung für optimierte Prozessabläufe und Innovationsfähigkeit innerhalb des FIZ ist eine möglichst reibungslose und fruchtbare „innere“ Interaktion. Die räumlichen Strukturen müssen eine sehr gute Orientierung, schnelle Erreichbarkeit und flexible Organisation ermöglichen und bedarfsgerechte Kommunikationsschwerpunkte in unterschiedlichen Qualitäten anbieten. Durch die strukturelle Neuorganisation und zusätzliche „Beschleuniger“ („people mover“) werden die Wegezeiten trotz der erheblichen Ausdehnung des Geländes verkürzt.

### ÖFFENTLICHKEIT



An den Nahtstellen zwischen FIZ und der Stadt erfolgt die direkte Interaktion mit der Öffentlichkeit. Die neuen Zugänge zum FIZ prägen das Gesicht der BMW GROUP nach Aussen. Sie definieren Adressbildung, Orientierung und Identität sowohl für das Unternehmen wie für das Quartier.

Durch ihre räumliche Anordnung an den Schwerpunkten zwischen der internen und der städtischen Infrastruktur werden Personen- und Verkehrsbewegungen gezielt verteilt und entzerrt. Zudem dienen die Zugänge als Kristallisierungspunkte für öffentliche Funktionen und für eine optimierte urbane Vernetzung des FIZ.

### NACHBARSCHAFT

Die Interaktion mit der Umgebung und den übergeordneten stadträumlichen Strukturen und Erschliessungssystemen ermöglicht eine organische Integration des Stadtbausteins FIZ im Sinne einer guten Nachbarschaft. Durch die differenzierte Ausbildung der Randbebauung und die Aktivierung öffentlicher Räume tritt das FIZ in Dialog mit der unmittelbaren Umgebung.



Die neu gestalteten Bereiche entlang der Schnittstellen zwischen FIZ und Stadt entwickeln, abgestimmt auf die jeweilige Bestandssituation, individuelle, für die Öffentlichkeit nutzbare stadträumliche Situationen und direkte wechselseitige Nutzungsbeziehungen mit der Umgebung. Die in der Stadtplanung angelegten übergeordneten Grünräume werden aufgenommen und fortgesetzt. Ihre zusätzliche Funktion als Fahrradverkehrsnetz wird durch direkte Anbindung an alle Zugänge ins FIZ in hohem Maße nutzbar gemacht.

### HARDWARE UND SOFTWARE

Das Fahrzeug steht im Mittelpunkt. Die Querschnitts- und Entwicklungsfunktionen lagern sich um das Produkt an und überschneiden sich im Zentrum. Dieses bewährte Organisationsprinzip wird in der Erweiterung der Bebauung fortgeführt.

### VERNETZUNG

Die einzelnen Cluster und die FIZ-Kernzone sind durch Wege- und Brückenverbindungen miteinander vernetzt. Kurze Verbindungen erhöhen dabei die Standortqualität für die Externen Entwicklungsdienstleister. Ablesbare Vorbereiche mit öffentlichen Funktionen und Mobilitätsangeboten.

### KERNZONE UND CLUSTER

Die Kernzone des FIZ Campus liegt zwischen Schleißheimer Straße, Knorrstraße, Max-Diamond-Straße und Rathenastraße. Sie nimmt alle integrierenden Kernkompetenzen auf. In den umgebenden Bereichen können autarke Technologiecluster oder Kooperationspartner angesiedelt werden. Jedes Baugebiet wird durch eine klare Definition der Kanten bestimmt.

### MITTE UND RÄNDER

Im Zentrum konzentrieren sich jeweils die großmaßstäblichen Werkstätten und Hallenbereiche, hier entsteht auch die höchste bauliche Verdichtung. Die arbeitsplatzintensiveren Büro- und Gemeinschaftsflächen werden ringförmig um die zentralen Werkstattbereiche angeordnet. Die Randbebauung öffnet sich zu den umgebenden Landschaftsräumen, gleichzeitig schirmt sie die Umgebung vom internen Verkehr und Emissionen ab. Sie ist ihrer Typologie und jeweiligen städtebaulichen Situation entsprechend deutlich gegliedert und vermittelt zur Nachbarschaft. Die „Harte Mitte“ und die „Weichen Ränder“ entsprechen im übertragenen Sinn der

inhaltlichen Organisation des FIZ. Die Höhenentwicklung innerhalb des Masterplans reagiert ebenfalls differenziert auf die jeweilige städtebauliche Situation.

### ADRESSEN

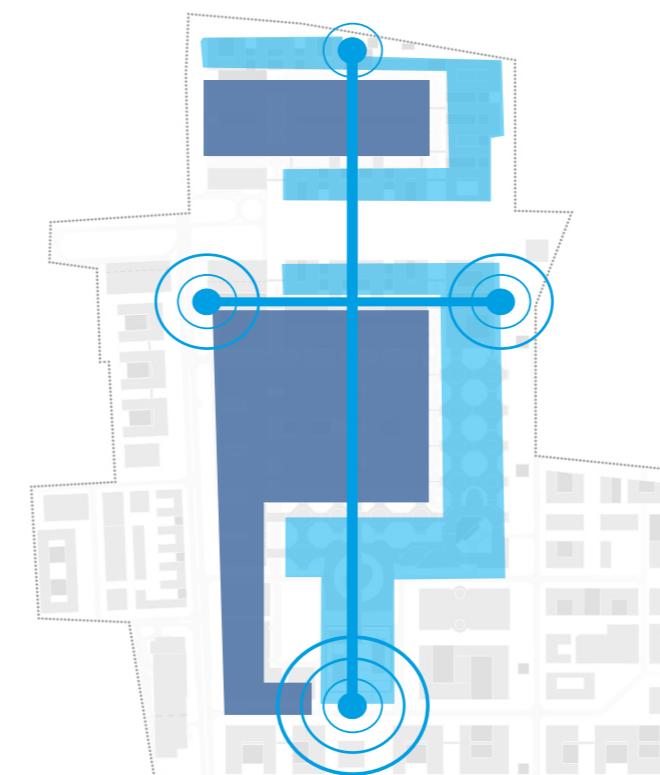
Durch die Verlegung des Haupteinganges nach Süden in die Max Diamond Straße und die zwei zusätzlichen Zugänge im Westen an der Schleißheimer Straße und Osten an der Knorrstraße werden neue Adressen definiert. Sie bestimmen die Grundstruktur des Standortes. Jede neue Adresse erhält deutlich ablesbare Vorbereiche mit optionalen öffentlichen Funktionen und Mobilitätsangeboten.

### FIZ FORUM

In der Max Diamond Straße wird vor dem südlichen Haupteingang (FIZ Forum) ein städtischer Platz ausgebildet (FIZ Plaza) der als urbaner Knotenpunkt zwischen Stadt, Nachbarschaft und Unternehmen fungiert und sich nach Süden als Forum Park zum Bahndammbiotop erweitert. Das FIZ Forum als multifunktionales Eingangsgebäude stellt den Auftakt für die interne Magistrale und die Schnittstelle zur Öffentlichkeit dar.

### ZUGÄNGE WEST UND OST

Die Eingänge „West“ und „Ost“ geben dem FIZ Campus ein Gesicht zur Schleißheimer und zur Knorrstraße hin. Es entstehen öffentliche Räume, die gemeinsam mit der Nachbarschaft genutzt werden und mit ihr in Dialog treten. Die Zugangsgebäude erlauben mit steuerbaren Eindringtiefen den Austausch und die Kooperation mit Externen. Der bestehende Haupteingang wird weiter als leistungsfähiger Zugang für Mitarbeiter von der Knorrstraße genutzt.



■ WPM-Bereiche  
■ Büro-Bereiche

### ZUGANG NORD UND NEBENEINGÄNGE

Der kleinere Zugang im Norden ist im Wesentlichen Radfahrern und Fußgängern vorbehalten. Ergänzend werden weitere Nebeneingänge für Mitarbeiter vorgesehen, zum Beispiel vom Nachbarschaftsgarten in das Projekthaus Nord.

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 4.1 KERNZONE

HE  
NN

### FIZ CAMPUS

Es entsteht ein Campus als integriertes Stadtquartier der kurzen Wege, der atmenden Prozesse, der klaren Orientierung und attraktiven Orte. Dadurch wird es möglich, die Arbeit von über 41.000 Menschen optimal zu organisieren.

Die Bewältigung des prognostizierten Wachstums hinsichtlich der Organisation von Prozessen und Arbeitsabläufen sowie ihrer Intensität, Flexibilität und Zukunftsoffenheit stellt die wesentliche Herausforderung dar, auf die die Struktur des FIZ Campus eine Antwort geben muss.

### KOMMUNIKATIVE INFRASTRUKTUR

Das Grundprinzip des Entwurfes ist daher die konsequente Ausbildung einer „kommunikativen Infrastruktur“.

### MAGISTRALE

Wesentliches Element ist die Aktivierung der Nord-Südachse als zentrale Magistrale. Diese verbindet als Rückgrat und mittige Haupterschließung des FIZ alle Fachbereiche und Funktionen auf kürzestem Weg. Durch die Abfolge von verschiedenen Raumsituationen, Attraktoren und überraschenden Momenten entsteht ein integrierender, kommunikativer Raum.

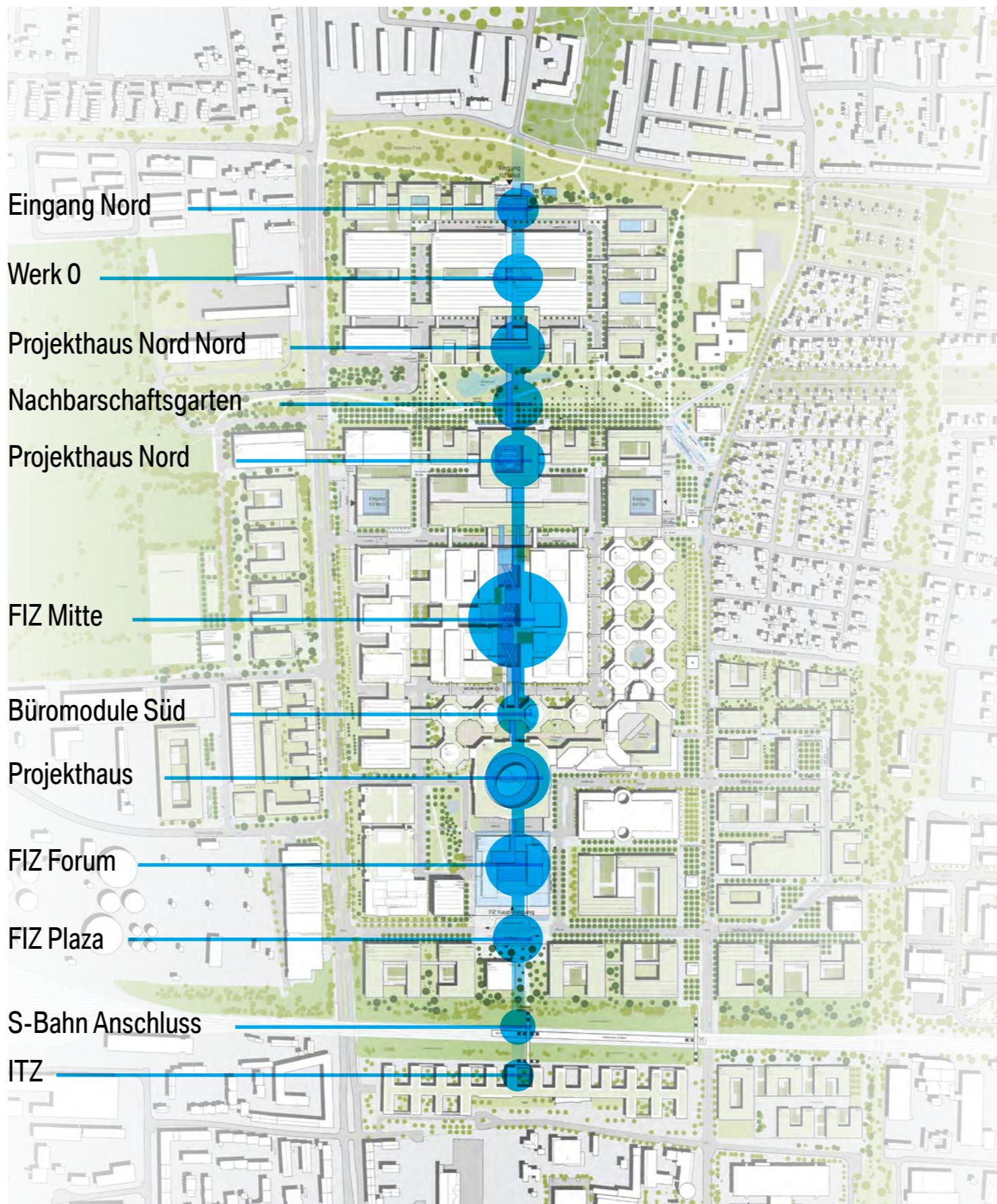
Im übertragenen Sinn bildet die Magistrale als zentraler Nervenstrang die Entwicklung des Gesamtfahrzeugs ab. Sie durchläuft die verschiedenen Querschnittsfunktionen und macht diese an den Schnittstellen sichtbar.

Die Magistrale durchdringt die an ihr aufgereihten Kern- und Schnittstellenbereiche von Süden nach Norden.

### KOMMUNIKATION

In der zentralen „Fußgängerzone“ werden dabei auch zufällige Begegnungen möglich gemacht und attraktive Kommunikationspunkte geschaffen.

Dieser Marktplatz der Ideen bildet das Zentrum der



Kommunikation. Es stellt zugleich eine attraktive analoge Welt dar, die mit unterschiedlichen Attraktoren die Qualität einer städtischen Passage in das FIZ holt. Die Magistrale ist damit eine wichtige Ergänzung zum täglichen digitalen Austausch.

### ORIENTIERUNG

In ihrer prägnanten Geradlinigkeit und gleichzeitig vielgestaltigen räumlichen Ausprägung schafft die Magistrale innerhalb der großen Ausdehnung des FIZ Orientierung und stärkt die Identität von Orten sowie die innere Adressbildung.

### VERKÜRZUNG DER WEGE/BEZIEHUNGEN

Die mittige Magistralenachse teilt das Kerngelände nach Osten und Westen in effiziente Wegelängen von maximal 200 Metern.

Die schnelle Verbindung in Nord-Süd-Richtung wird durch einen „people mover“ sichergestellt, der als beschleunigendes Element die Distanz zwischen neuem Haupteingang und Projekthaus Nord auf eine der Querrichtung entsprechende Wegezeit reduziert.

### AUSSENRAUMBEZUG

Richtung Norden überquert die Magistrale den Nachbarschaftsgarten mit einem Brückenschlag und endet am nördlichen Ende am Eingang Nord am Rathenaupark.

Beide Grünräume, der naturgeprägte Grünzug entlang der Rathenaustraße und der neue lineare Park des Nachbarschaftsgartens verbinden sich intensiv mit der Umgebung und verstärken sowohl die bestehende Grünstruktur, als auch die Ost-West-Verbindung. Diese Landschaftsräume haben einen stark öffentlichen Charakter: hier präsentiert sich das neue Forschungs- und Innovationszentrum der Stadtgesellschaft und lädt die Bewohner ein, neue Grünräume zu erleben. Ein grüner Rahmen „umarmt“ die nördliche Kernzone.

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 4.1 KERNZONE

HE  
NN

### VERNETZUNG

Ergänzt wird die Magistrale als Orientierungs-Erschließungs- und Kommunikationssystem durch die Vernetzung mit den bestehenden internen Gebäudeerschließungen und die direkte erdgeschoßige Verklammerung mit den arbeitsplatzintensiven Bürostrukturen über die FIZ Passage.



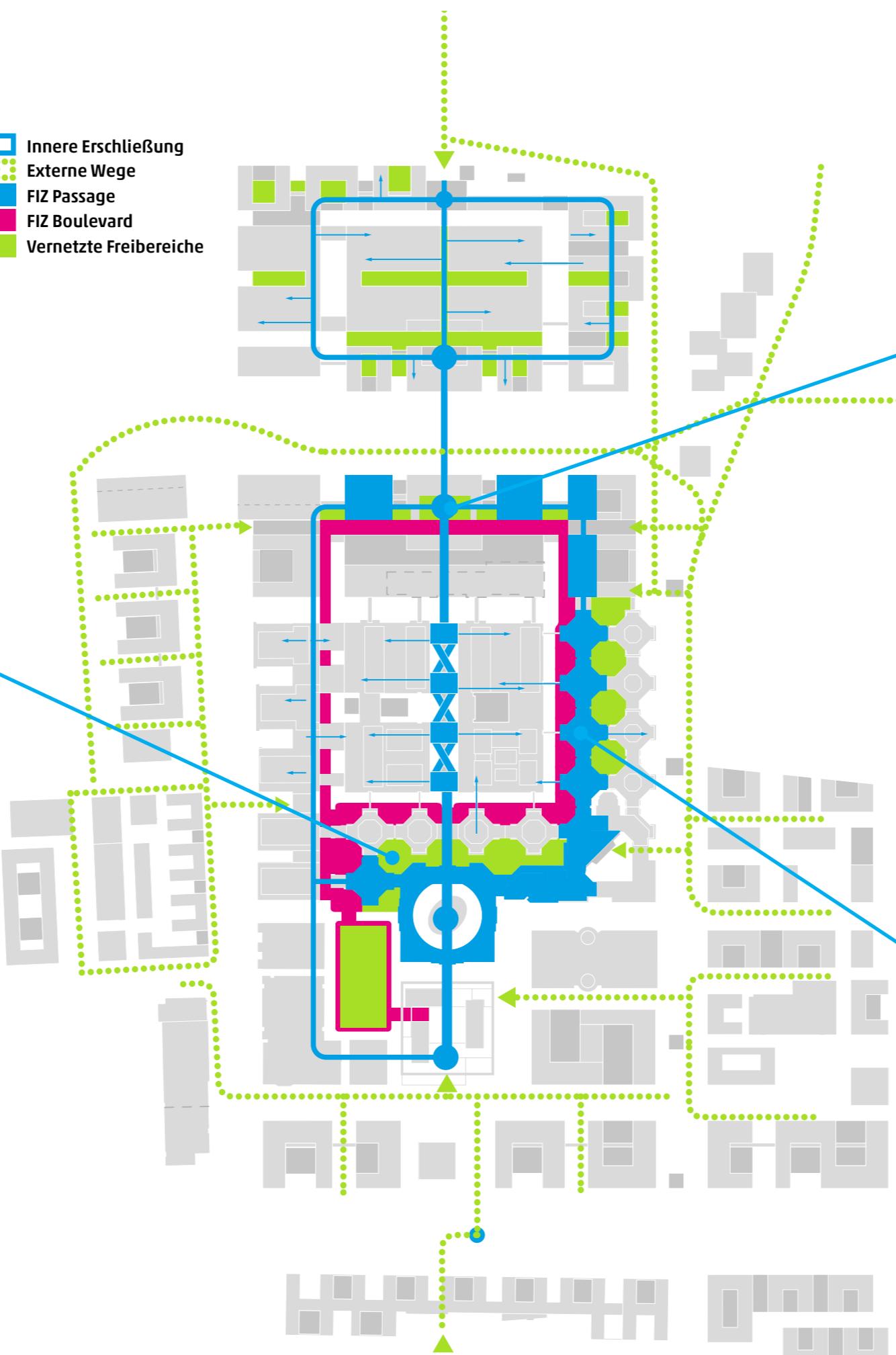
### BOULEVARD UND „FUSSGÄNGERZONE“

In diesen Kontext werden die begleitenden FIZ-internen Straßen als flankierende Stadträume mit einbezogen. Die Bestandsstraßen entlang der Büromodule werden durch eine straßenbegleitende Aussenraumgestaltung für den Fußgängerverkehr aufgewertet. Die Orientierung und Adressbildung parallel zur Passage wird so auch im Aussenraum gestärkt.

Entlang der Neubauten im FIZ Nord erstreckt sich zwischen den neuen Zugängen ein gepflasterter „Boulevard“, der schwerpunktmäßig für den Fußgängerverkehr genutzt wird.

Im Süden schwenkt am Ende der Büromodule die Fußgängerzone nach Süden ab und mündet in den „Central Park“, der wiederum direkt mit der Eingangsebene des FIZ Forums verbunden ist.

- Innere Erschließung
- Externe Wege
- FIZ Passage
- FIZ Boulevard
- Vernetzte Freibereiche

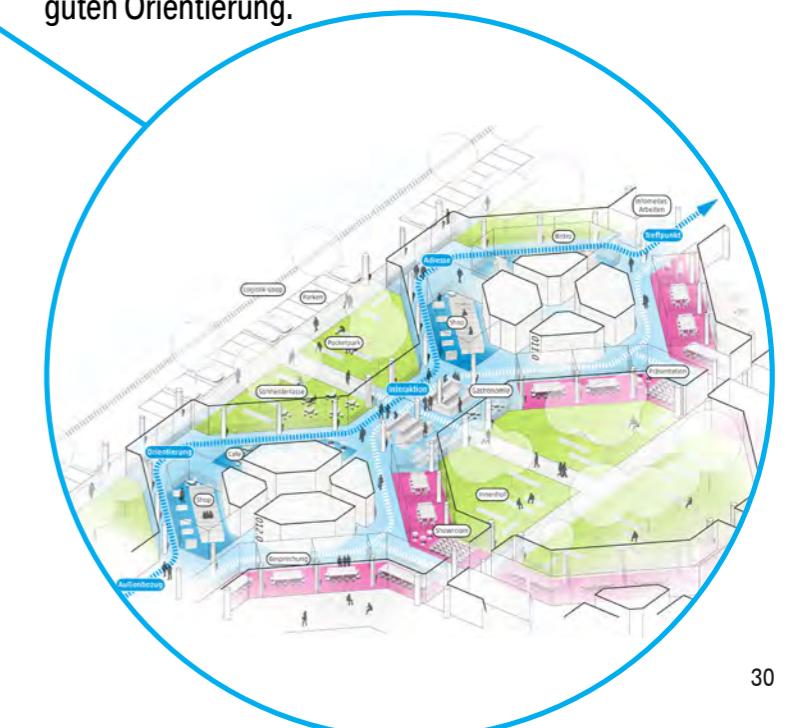


### AUSSENRAUMVERBINDUNG

Es entsteht eine S-förmige Aussenraumdurchwegung von hoher stadträumlicher Aufenthaltsqualität, die sich an den Schnittstellen mit der Magistrale verknüpft und die als urbaner Raum die integrierende und ordnende Funktion der FIZ Passage unterstützt.

### FIZ PASSAGE

Diese Verbindung entwickelt sich U-förmig im Erdgeschoß der betreffenden Bauten als „FIZ-Passage“ und beinhaltet vor allem Gemeinschaftsfunktionen der internen Nahversorgung, dezentraler Gastronomie, Kommunikation und Präsentation. Die konsequente Transparenz und Öffnung zu den Aussenräumen führt zu einer Erhöhung der Attraktivität der Passage und zu einer guten Orientierung.



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 4.2 STÄDTEBAU



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 4.2 STÄDTEBAU KONZEPT

### STADT

Symbiotische Verankerung des Wachstums in der Stadt. Erhöhung des wechselseitigen Mehrwerts für das Quartier und das FIZ. Stärkung der Identifikation mit Stadt und Unternehmen.

### RAUMBILDUNG

Im Osten entlang der Knorrstraße und im Norden entlang der Rathenastraße werden die Gebäude bewusst zurückgesetzt, um Abstand zu gewinnen und hochwertige öffentliche Außenräume zu gestalten. Ähnlich wird mit den Clustern östlich der Knorrstraße verfahren.

Die Schleißheimer Straße wird durch Baumreihen vor einer beidseitigen Raumkante zur städtischen Allee. Die Max Diamond Straße wird durch den Vorplatz und Haupteingang zur urbanen Querverbindung.

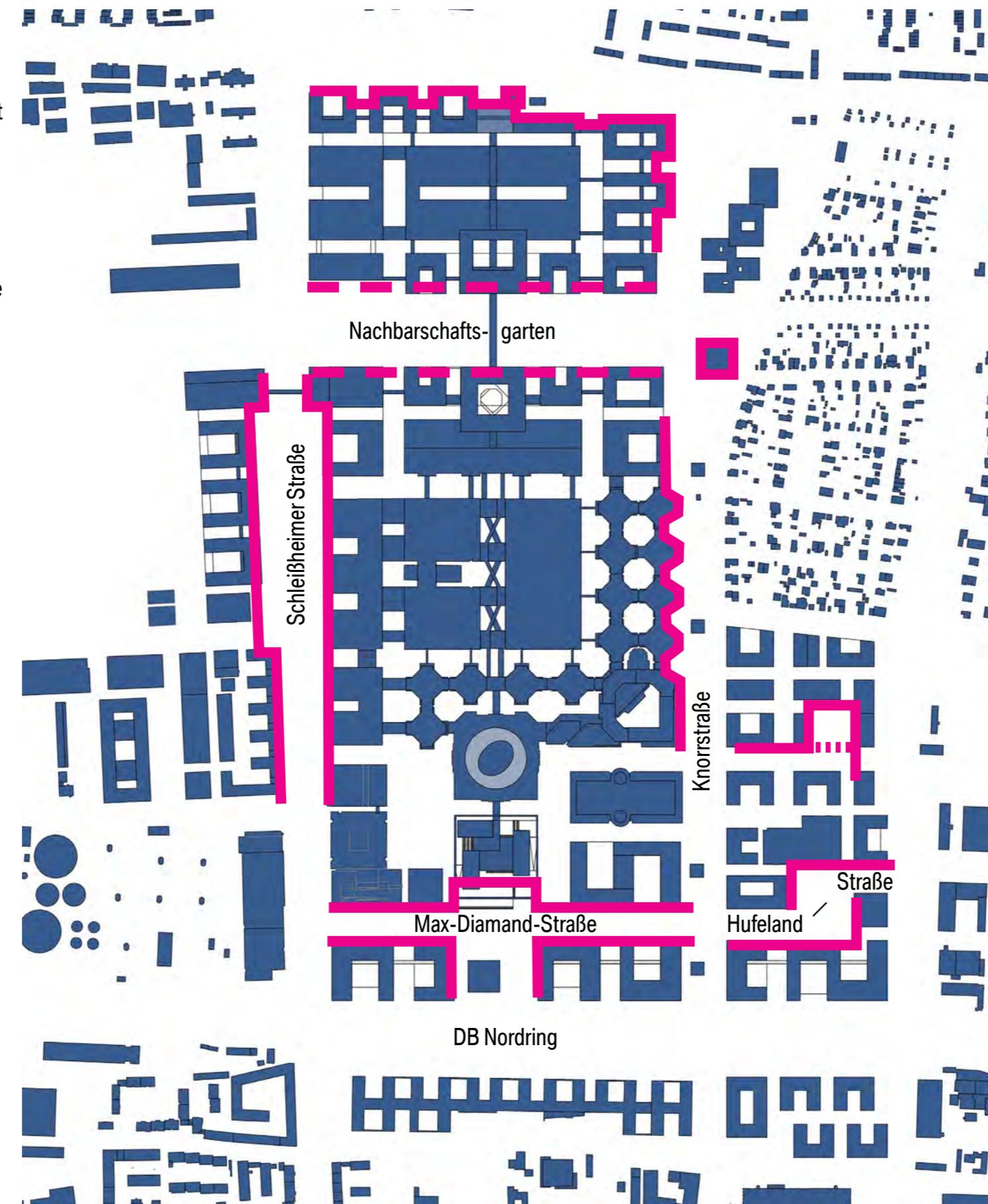
Der neu angelegte Nachbarschaftsgarten stellt die Verbindung der übergeordneten Grünzüge her und ermöglicht die Durchquerung der Kernzone. Durch die Ausnutzung des Geländegefälles N/S kann sowohl die öffentliche Querung als auch die zwingende innere Einheit der Kernzone sichergestellt werden. Der neue Park lädt die Nachbarschaft zum Verweilen ein. Es sind Cafe, Spiel- und Sportplätze und Nahversorgungseinrichtungen vorgesehen.

### ÖFFENTLICHE FUNKTIONEN

Die Zugänge zum FIZ bieten Raum für öffentliche Nutzungen an. Ebenso werden in den umgebenden Clustern Quartiersplätze ausgebildet an denen sich öffentliche Funktionen anlagern können.

Entlang der baumbestandenen Promenade an der Knorrstraße schaffen Pavillons ein zusätzliches Angebot.

Die Aktivierung des Stadtraumes kommt Nachbarschaft und Unternehmen gleichermaßen zu Gute und schafft eine urbane Attraktivität.



### STÄDTEBAULICHE ORDNUNGSPRINZIPIEN

Durch unterschiedliche raumbildende Maßnahmen werden städtische Quartiere geschaffen mit jeweils eigenem Charakter. Die enormen Ausmaße des Gesamtareals werden hierdurch gegliedert und die Orientierung erleichtert.

### SCHLEISHEIMER STRASSE

Die zurückversetzte Baufuge entlang des BlmA-Geländes bildet zusammen mit der Einengung im Bereich Fritz-Bender-Campus und den Parkhäusern an der Panzerbrücke einen langestreckten Straßenraumabschnitt der Quartiercharakter hat und Orientierung gibt.

### NACHBARSCHAFTSGARTEN

Übergeordneter Grünzug mit zum Park hin sich öffnenden Gebäudestrukturen.

### QUARTIERSPLATZ KNORRSTRASSE

Solitärgebäude als Gelenkpunkt in der abknickenden Knorrstraße für Nahversorgung. Nachbarschaftsdialog in öffentlich zugänglicher BMW-Gastronomie

### FIZ PLAZA

Klare Straßenbegleitende Blockbebauung mit Platz Aufweitung im Bereich FIZ Forum als Auftakt zur BMW Magistrale.

### QUARTIERSPLATZ HUFELANDSTRASSE

Städtischer Platz vor dem Boarding House, das als Solitärgebäude einen Hochpunkt im städtischen Gefüge darstellt.

### WAGNERAREAL

Verkehrsberuhigter Platz mit angrenzenden Kindertagesstätten und z.B. Seniorenwohnen.

### KNORRSTRASSE

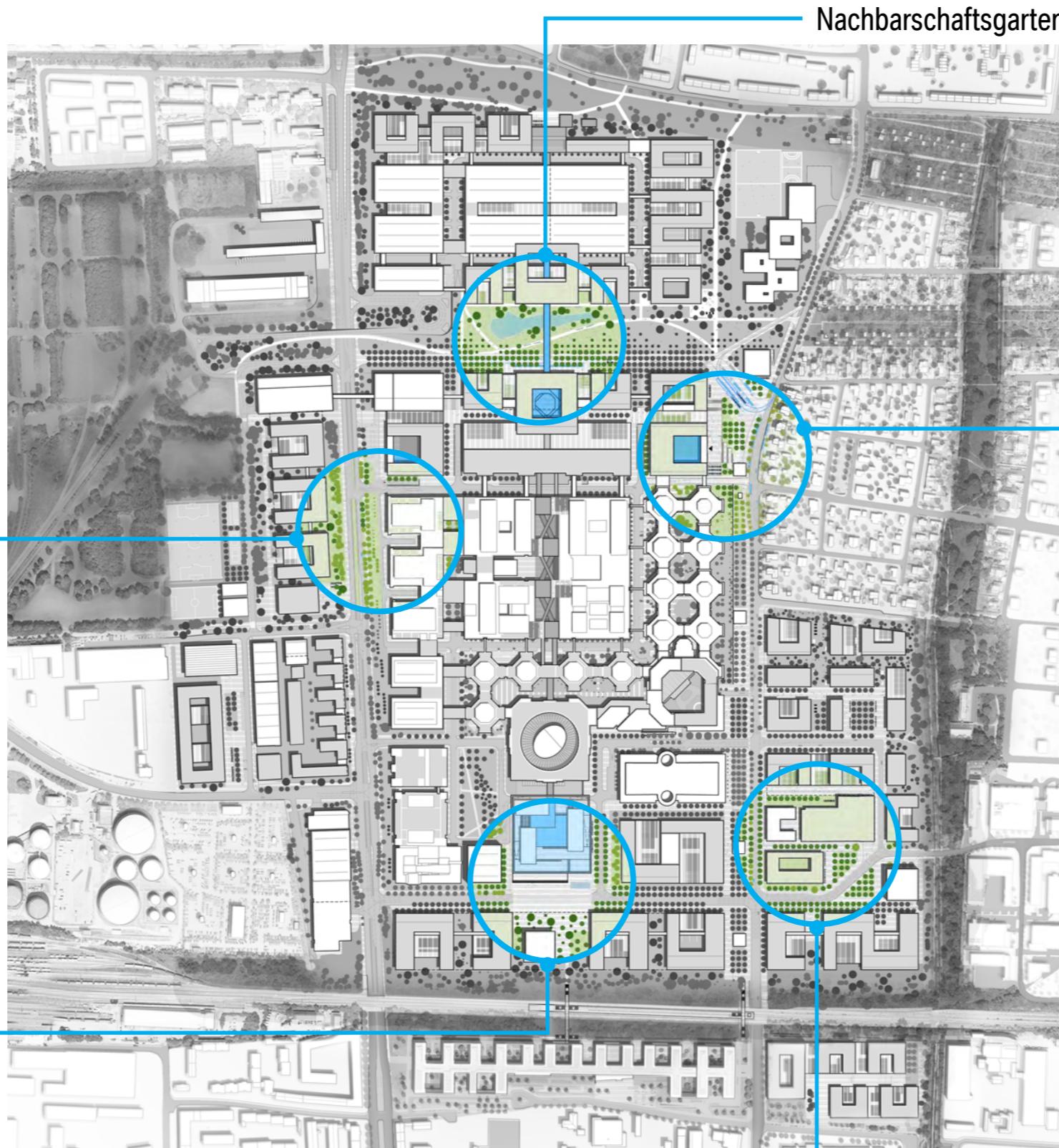
Weicher Rand um harten Kern. Offene Strukturen, kein Zaun

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 4.2 STADTRÄUME



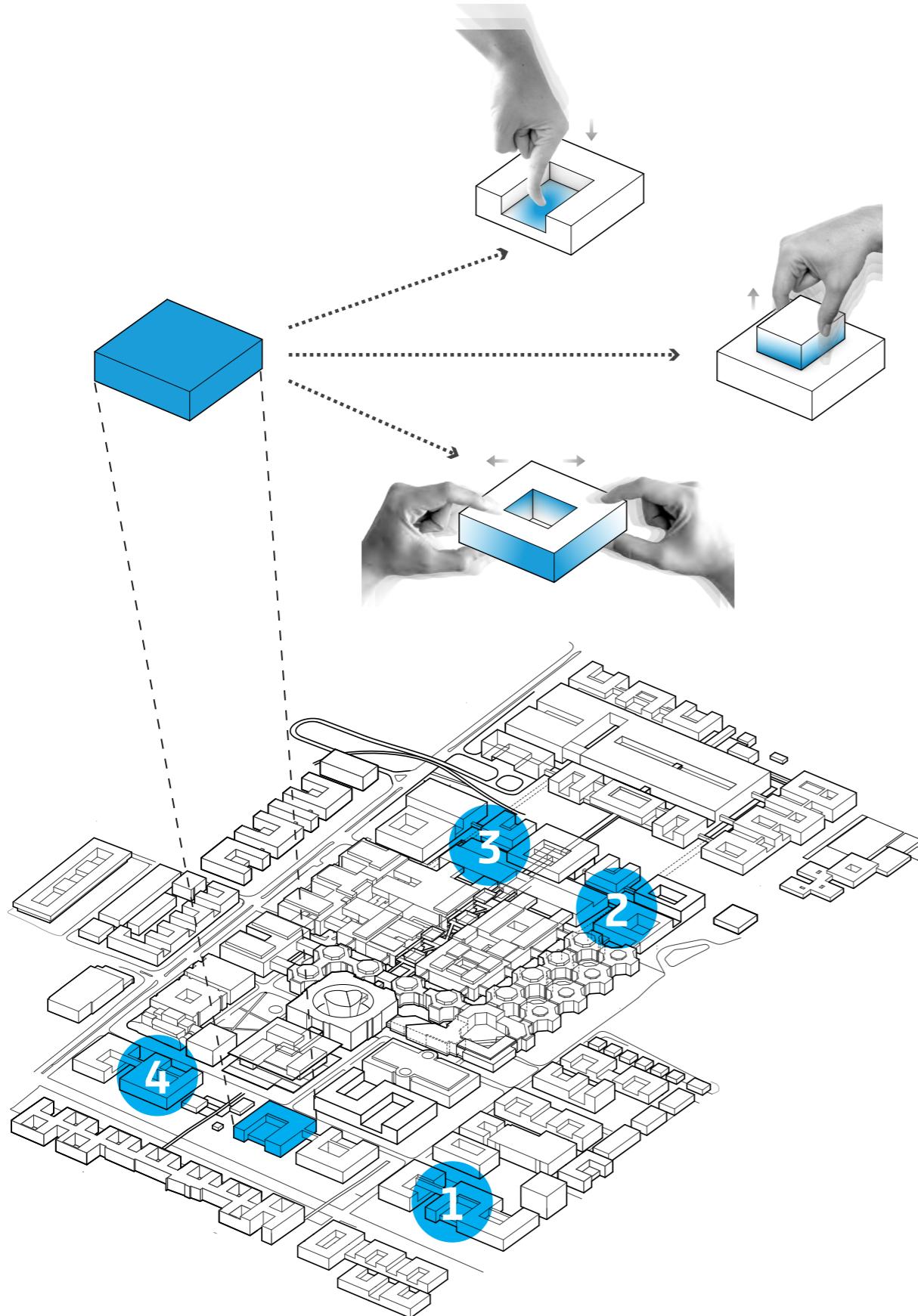
Schleißheimer Straße



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 4.3 GEBÄUDETYPOLOGIEN

### NUTZUNGSFLEXIBILITÄT DER BAUFELDER



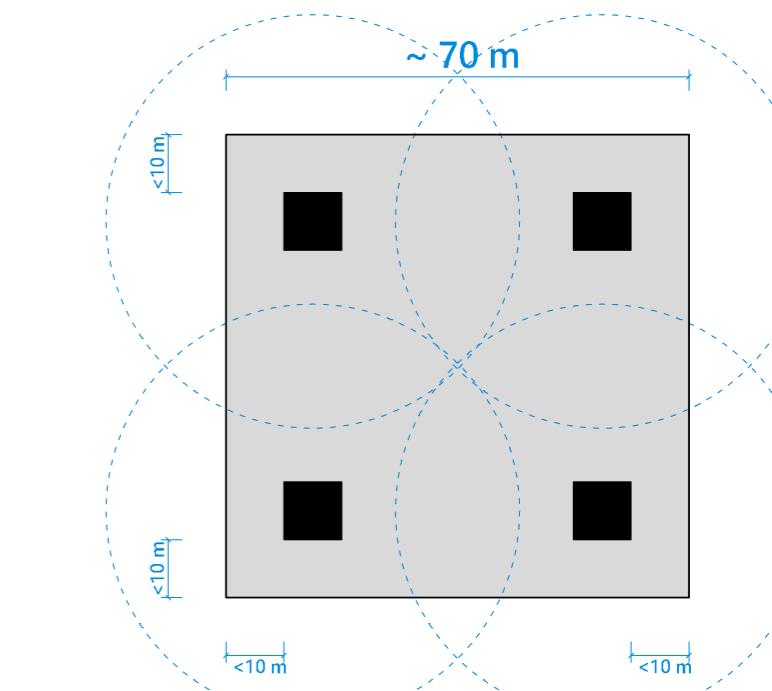
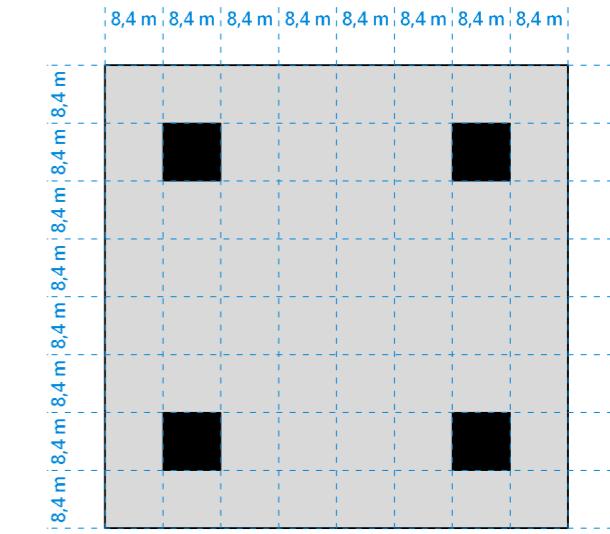
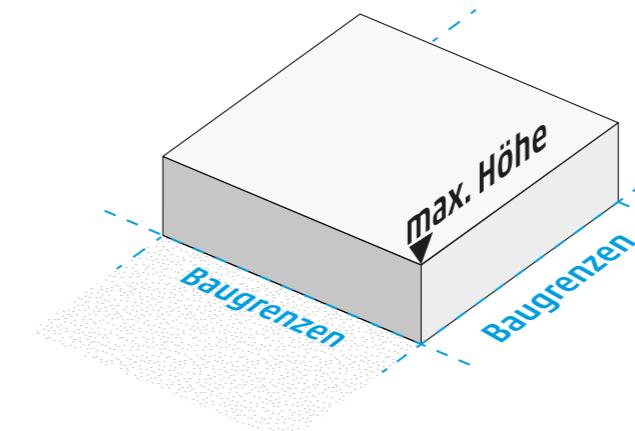
### GEBÄUDETYPOLOGIE

Um über alle Bauphasen flexible Nutzungsszenarien zu ermöglichen wird von einem einheitlichen Gebäudekonzept ausgegangen. Dieses beruht grundsätzlich auf den Erfahrungen welche im bestehenden FIZ erlangt wurden.

Im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung der Stadtstrukturen wird darauf geachtet, nutzungsneutrale Gebäude zu entwickeln. Diese ermöglichen durch einheitliche Konstruktions- und Ausbauraster unterschiedlichste Nutzungsszenarien innerhalb des Planungsperimeters.

Die Gebäude basieren dabei auf einem Konstruktionsraster von 8,4m und einem Ausbauraster von 1,2m. Dadurch können sowohl großflächige Werkstätten, als auch wirtschaftliche Bürogrundrisse umgesetzt werden.

Maximale Gebäudegrundflächen werden unter Beachtung genereller Planungsanforderungen angenommen. Diese führen zu einer städtebaulichen Figurierung welche die städtebaulichen Qualitäten definieren, ohne die Nutzerspezifische Flexibilität einzuschränken.



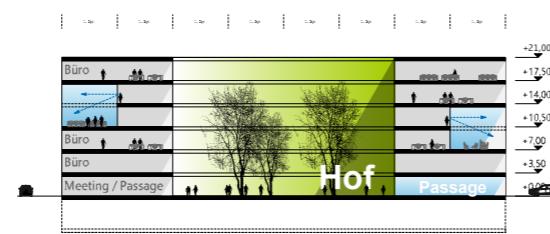
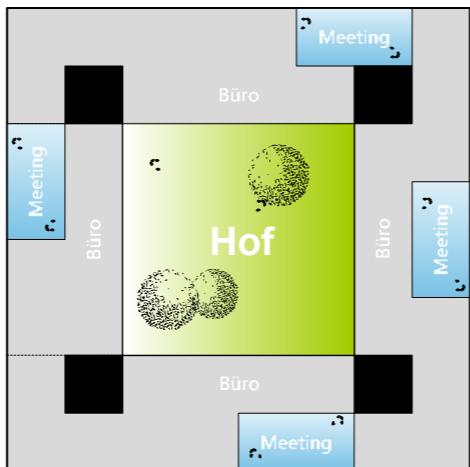
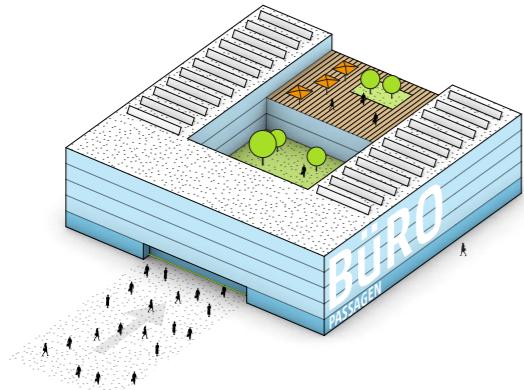
# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 4.3 GEBÄUDETYPOLOGIEN

### TYPOLOGIE A\_BÜRO

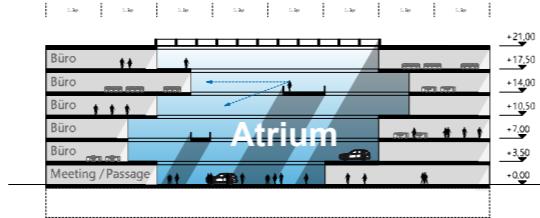
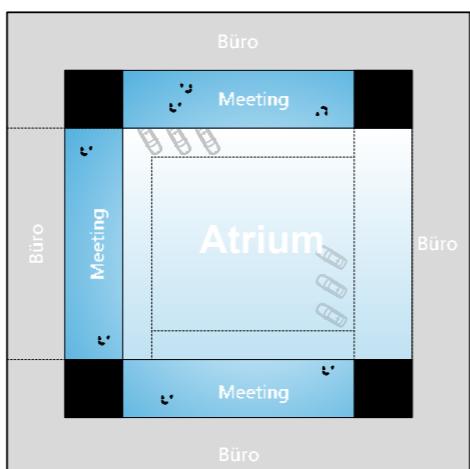
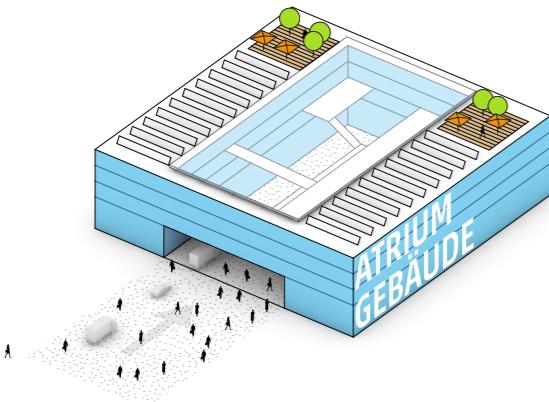
Innerhalb der Bebauungsstruktur des Masterplanes werden Bauvolumina in einer Größenordnung definiert, die eine funktionsgerechte und wirtschaftliche Umsetzung verschiedener relevanter Gebäudetypologien erlauben:

- Bürogebäude mit integrierten Kommunikationszonen und Passagen.



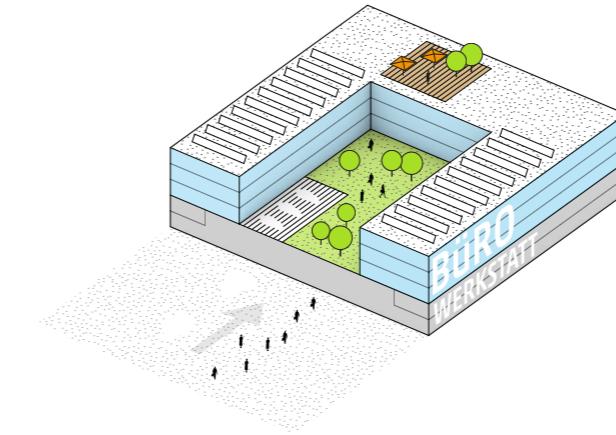
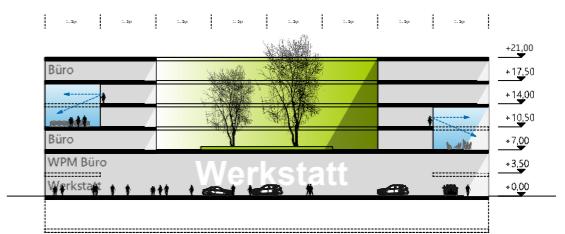
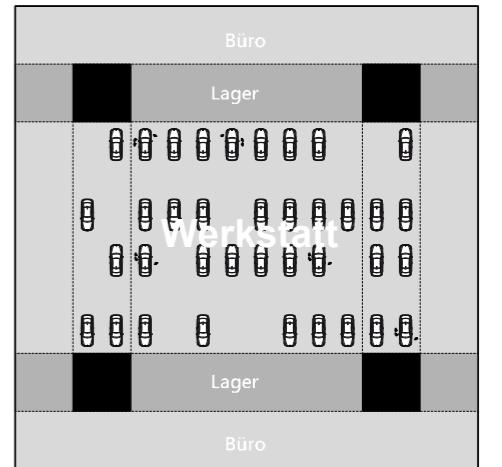
### TYPOLOGIE C\_ATRIUM

- Sondergebäude als Atriumgebäude mit Zentralfunktionen (Eingangsgebäude, Projekthaus Nord).



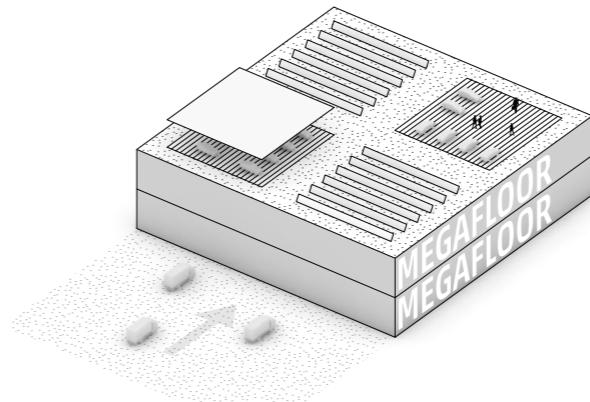
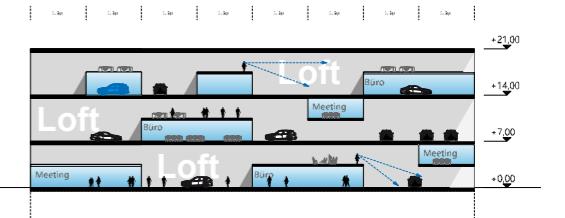
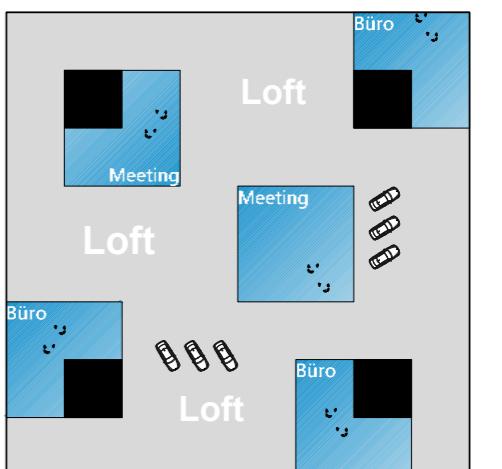
### TYPOLOGIE B\_HYBRID

- Hybridgebäude mit Werkbereichen in den Sockelgeschoßen und darüber liegenden Büros.



### TYPOLOGIE D\_MEGAFLOOR

- Loftgebäude als reine Werkstattgebäude oder Mischstrukturen („Megafloor“).



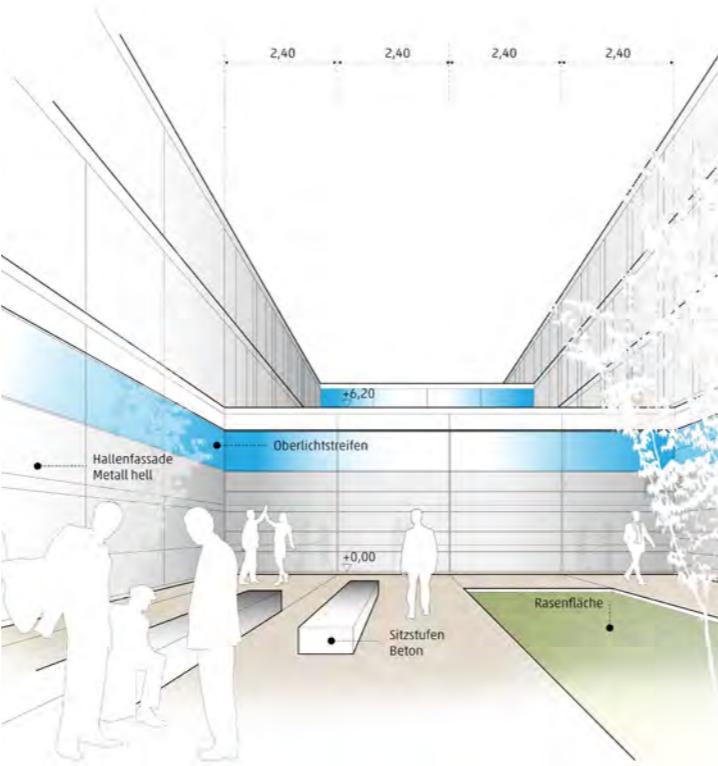
# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 4.4 GESTALTUNGSPRINZIPIEN

### TEILANSICHT POCKETS

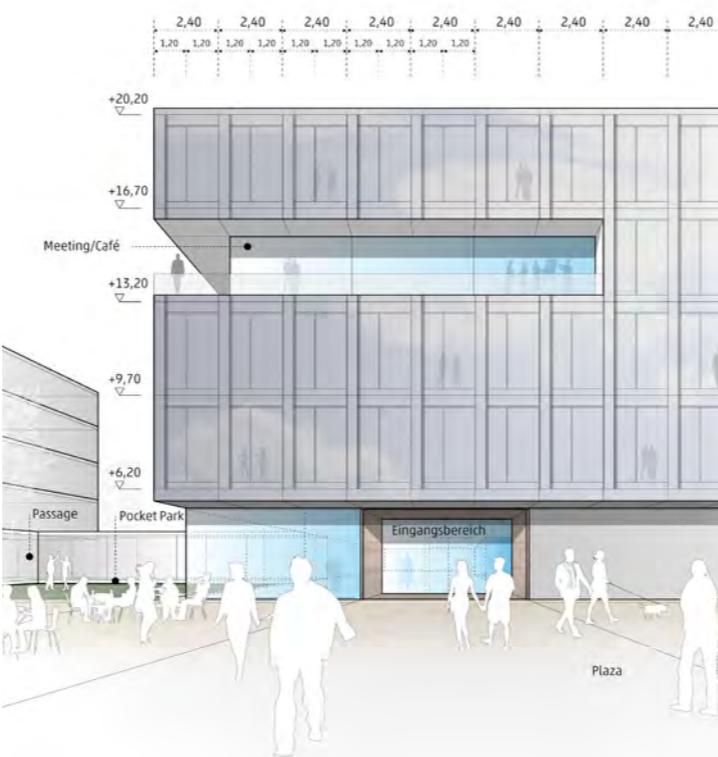
Die im FIZ angelegten vorhandenen Gestaltprinzipien werden aufgegriffen und als Leitfaden für eine zukünftige Bebauung weiterentwickelt.

Die dominierenden Elemente sind weiße Flächen und großzügige Verglasungen. Helle Fassaden, Offenheit und Durchlässigkeit dominieren das Erscheinungsbild der Gebäude.



### TEILANSICHT INTERNER EINGANG

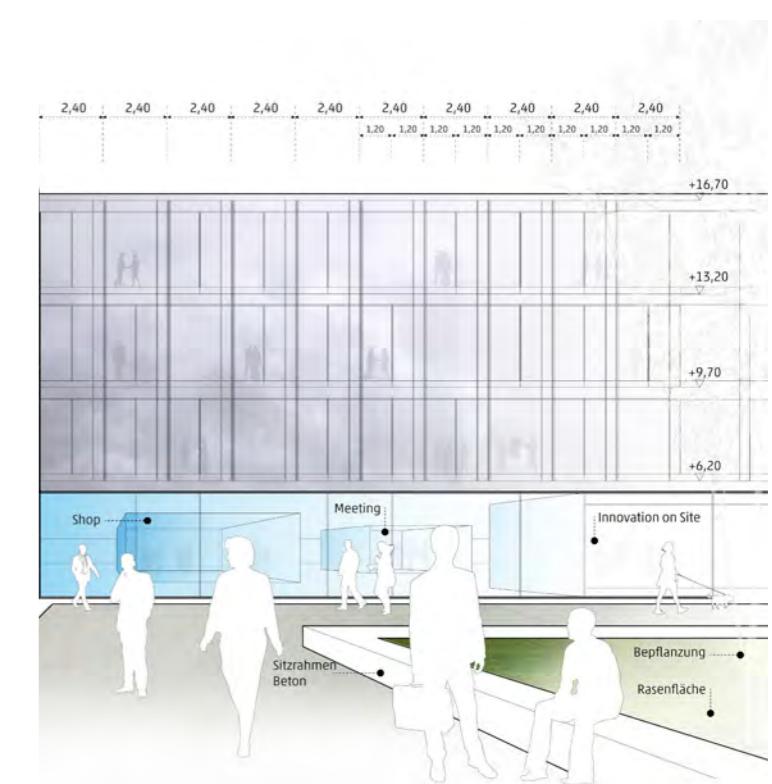
So können Eingangsportale und geschlossene Teilflächen von Kommunikations- und Gemeinschaftsbereichen durch mineralische Materialien mit natürlicher Farbgebung akzentuiert werden und eine individuelle Identität erhalten.



### TEILANSICHT PASSAGE

Bei den Bürofassaden dominiert eine vertikale Gliederung, die geschlossenen Hallenfassaden und Sockelbereiche werden vorzugsweise durch eine horizontale Schichtung betont.

Ergänzt werden die Grundelemente durch Akzente aus natürlichen Materialien und Farben, die an die Farbpalette der BMW GROUP CI angelehnt sind. Dies kann in Detailbereichen wie Fassadenprofilen oder Öffnungsklappen erfolgen oder als flächigeres, haptisches Gestaltungsmittel vor Allem in intensiv frequentierten Nahbereichen.

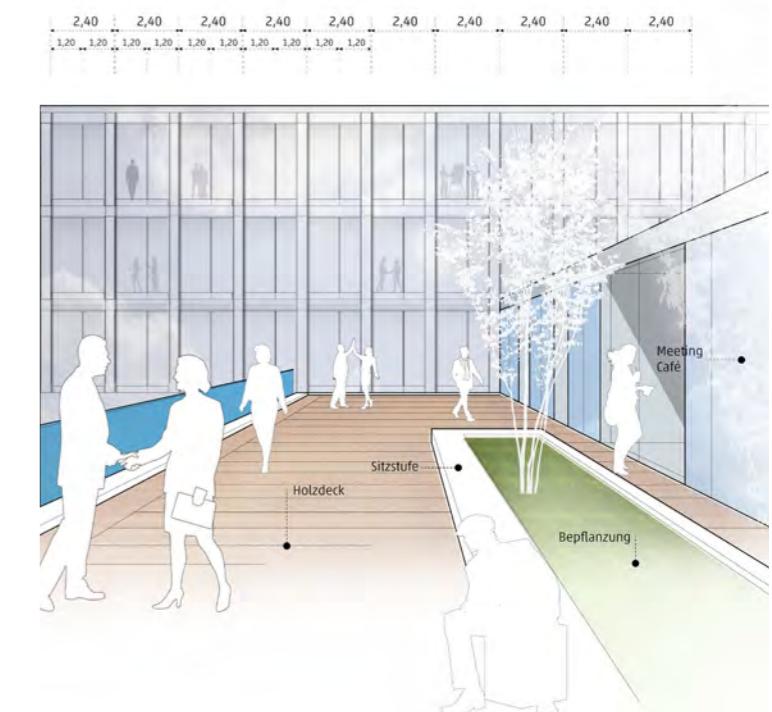


### TEILANSICHT DACHTERRASSE

Terrassen mit Holzdecks und –wänden schaffen einen lokalen Kontrast zu den technisch geprägten Fassaden und laden zum Verweilen ein.

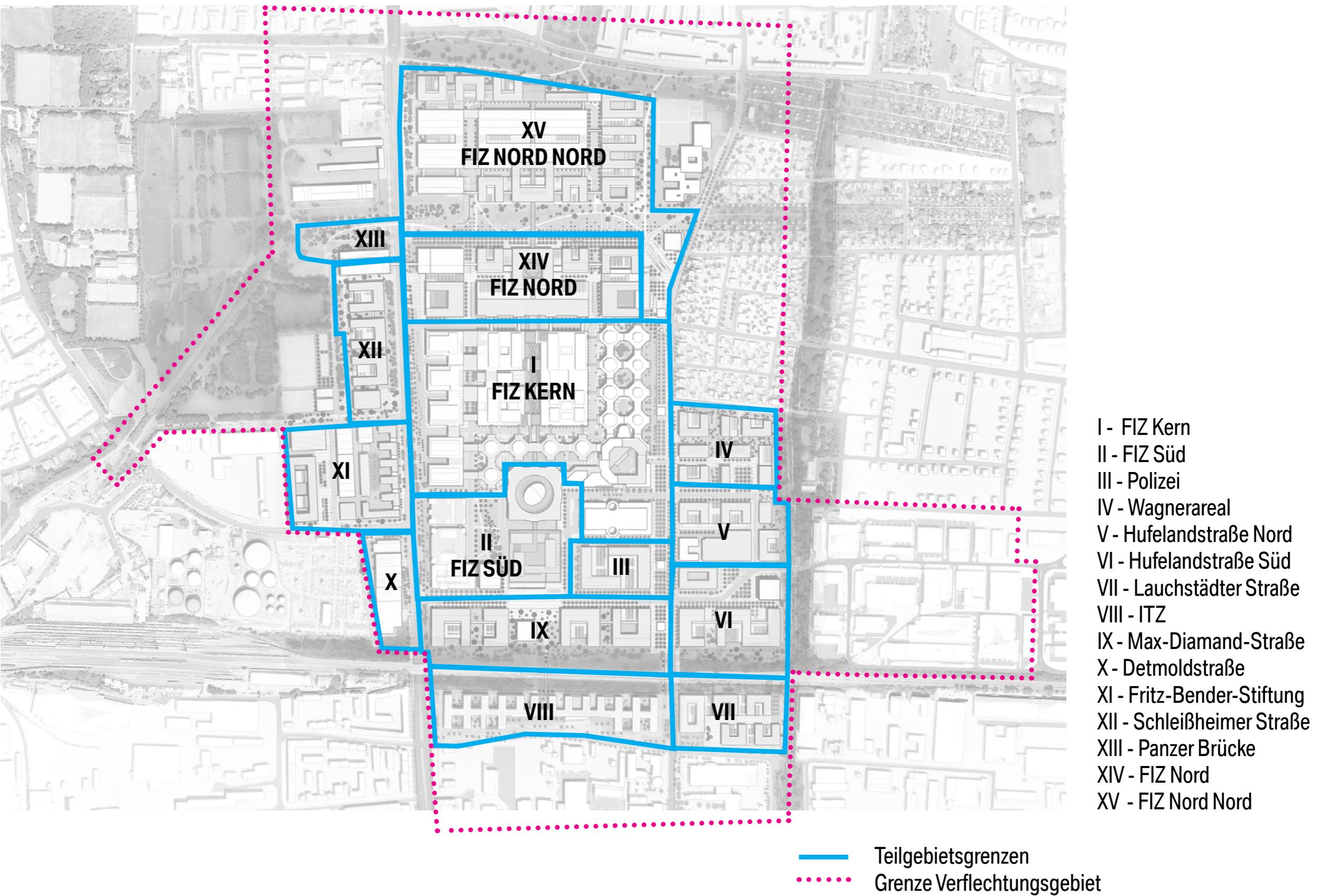
Ruhige Innenhöfe erhalten steinerne Fassadenintarsien vor den Aufenthaltsbereichen.

Fassadenbegrünungen und die Bepflanzung von Freibereichen ergänzen die Materialpalette.



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 5 - MASTERPLAN TEILGEBIETE



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5 - GESAMTAREAL

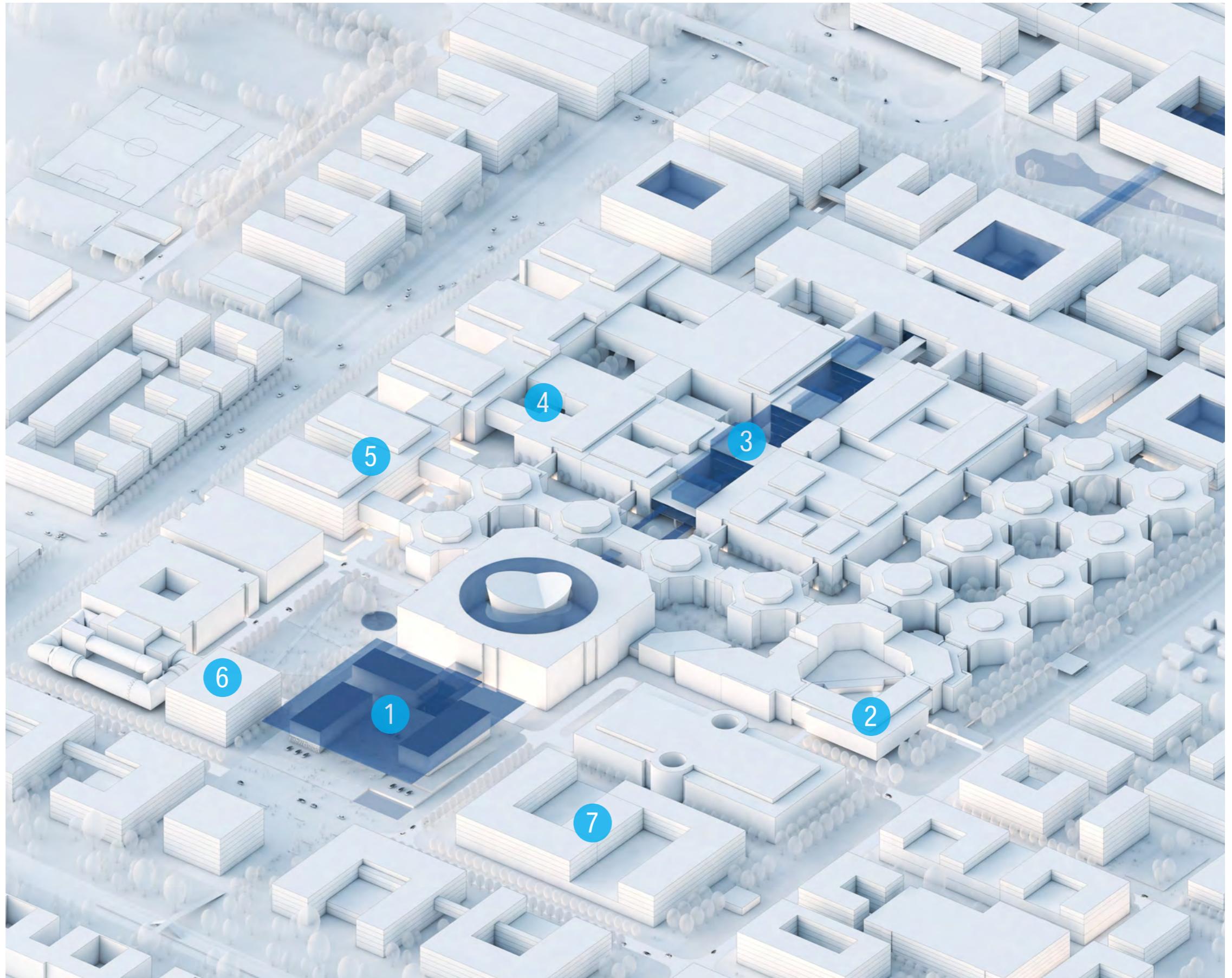
HE  
NN



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.0 I+II+III ÜBERSICHT

HE  
NN

## FIZ KERN, FIZ SÜD UND POLIZEI



1. Haupteingang FIZ-Forum
2. Blockabschluss mit Überbauung FIZ-Eingang BMW Allee
3. Umstrukturierung und Ausbau Kernzone Magistrale
4. Neubau Verbindungsbrücken
5. Lückenschluss Prüfstandsgebäude Schleißheimer Straße
6. Future Mobility Hub Parkhaus
7. Hybridgebäude

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.0 I+II + III LAGEPLAN

## FIZ KERN, FIZ SÜD UND POLIZEI

Die Teilgebiete I, II und III bilden zusammen das Zentrum und den südlichen Abschluss der FIZ Kernzone.

Der neue Haupteingang FIZ Forum wird von zwei neuen Baukörpern flankiert und gefasst, die zusammen den Blockrand nach Süden hin zur Max-Diamond-Straße abschließen. Diese nach außen hin klar ablesbare Kernzone fördert zusammen mit der offenen Struktur des Haupteingangs die städtebauliche Wahrnehmung des FIZ.

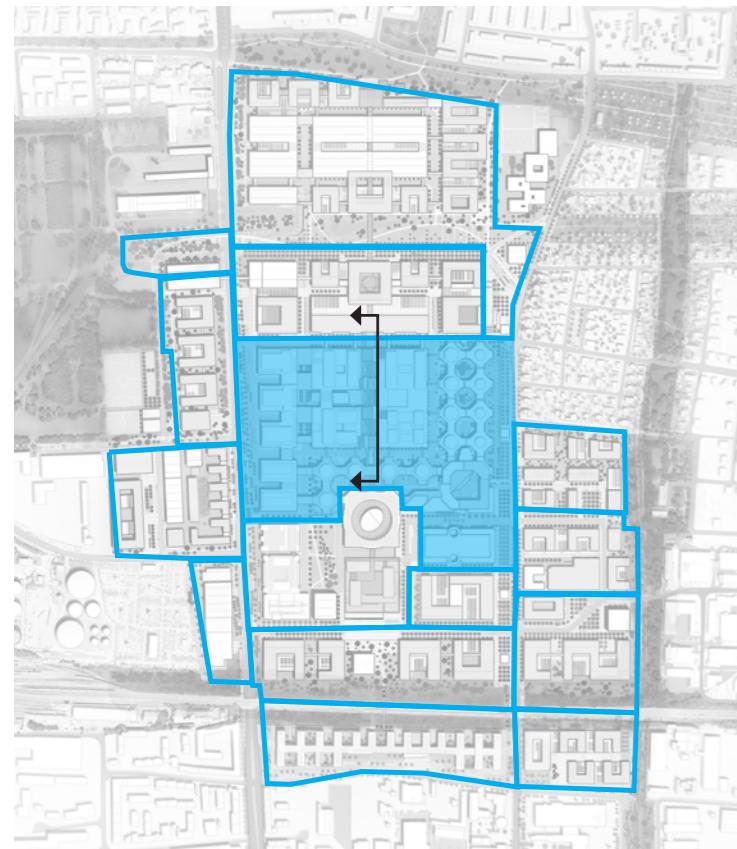
An der Westflanke zur Schleißheimer Straße hin wird die vorhandene Lücke geschlossen und die städtebaulich markante FIZ Rhythmisierung durch ein ergänzendes Prüfstandsgebäude fortgeführt.

Durch die Verlagerung des Haupteingangs an die Max-Diamond-Straße kann der jetzige Haupteingang und zukünftige Mitarbeitereingang Ecke BMW Allee / Knorrstraße in seiner städtebaulichen Wirkung zurückgenommen werden. Eine Teilüberbauung am Blockrand schließt die Bürobebauung zur Straße hin ab und stärkt damit die Promenade entlang der Knorrstraße.

Die Verdichtung im Inneren des FIZ durch den Ausbau zur Magistrale bildet die strukturelle Aktivierung der Kernzone zum Zentrum der kommunikativen Infrastruktur.



# MAGISTRALE



Die Magistrale bildet im Zentrum des FIZ ein Forum als wichtige Ergänzung zum täglichen digitalen Austausch.



## KOMMUNIKATION

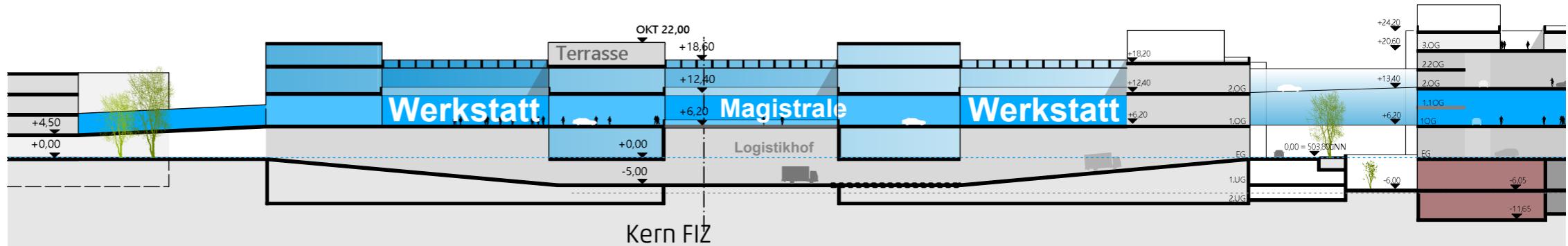
- Zentrum der Kommunikation
  - Marktplatz der Ideen
  - „Städtische“ Passage im FIZ
  - „Fußgängerzone“
  - zufällige Begegnungen

## ORIENTIERUNG

- Prägnante Geradlinigkeit
  - Vielgestaltige räumliche Ausprägung
  - Innere Adressbildung
  - Identität von Orten

## VERKÜRZUNG DER WEGEBEZIEHUNGEN

- Effiziente Wegelänge von maximal 200 Metern
  - Schnelle Verbindung durch „people mover“



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 5.2 II - FIZ SÜD

HE  
NN

### FIZ PLAZA / FIZ FORUM



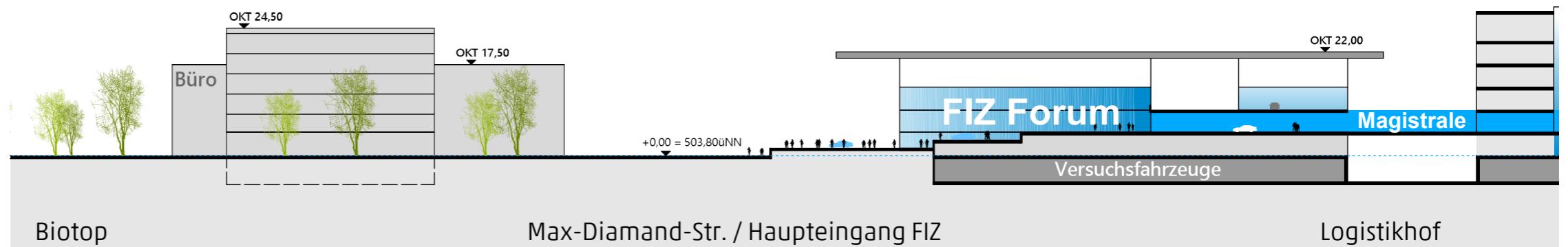
In der Max Diamond Straße wird vor dem südlichen Haupteingang ein städtischer Platz ausgebildet (FIZ Plaza) der als urbaner Knotenpunkt zwischen Stadt, Nachbarschaft und Unternehmen fungiert und sich nach Süden als Forum Park zum Bahndammbiotop erweitert.



Das FIZ Forum als multifunktionales Eingangsgebäude stellt den Auftakt für die interne Magistrale und die Schnittstelle zur Öffentlichkeit dar.

#### FUNKTIONEN

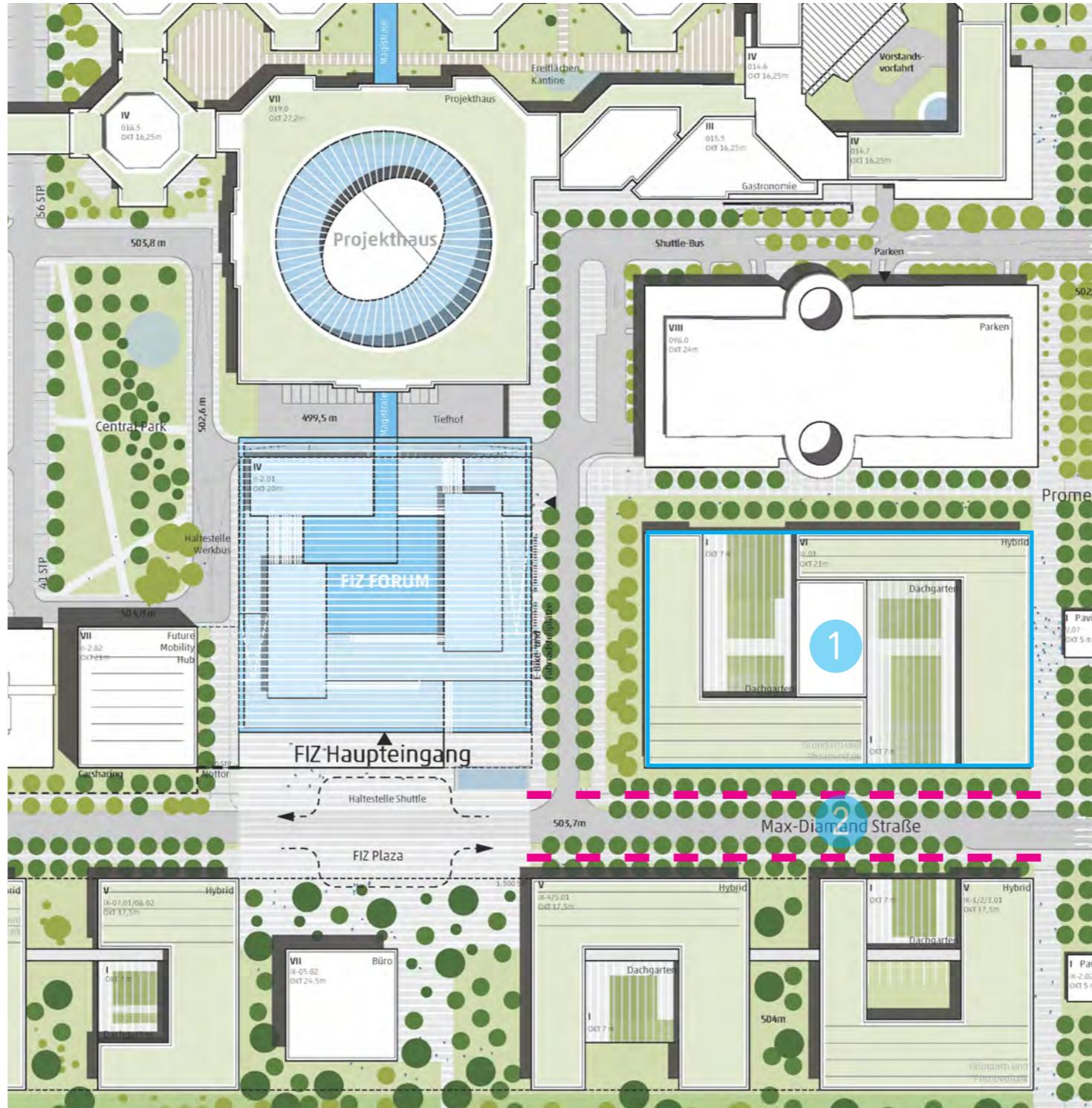
- Gesicht des FIZ
- Haupteingang für Besucher
- Verflechtung mit Nachbarschaft
- Auftakt Magistrale
- Höhendifferenz zum Niveau Magistrale 6,20m
- Direkter Zugang von einem zukünftigen S-Bahnhalt



### BEBAUUNGSSTRUKTUR



1. Hybridgebäude auf Polizeigelände
2. Begradigung und Aufweitung  
Straßenführung Max-Diamand-Straße



### HYBRIDGEBAUDE

Das neue Hybridgebäude an Stelle der jetzigen Polizei bildet mit dem vorhandenen Windkanal an der Schleißheimer Straße, dem neuen Gebäude „FIZ Mobility Lab“ und dem neuen Eingang Süd (FIZ Forum) eine gemeinsame Baufuge.

An seiner östlichen Seite wird die Promenade entlang der Knorrstraße Richtung Süden fortgesetzt.

### VERLAUF MAX-DIAMAND-STRASSE

Weiterführung des im Westen bereits vorhandenen Straßenquerschnitts durch Aufweitung der östlichen Max-Diamand-Straße auf gleiche Straßenbreite.

Flurstücke:

1199/10

alt 22.872 m<sup>2</sup>

neu ca. 21.500 m<sup>2</sup>

BP 948 a

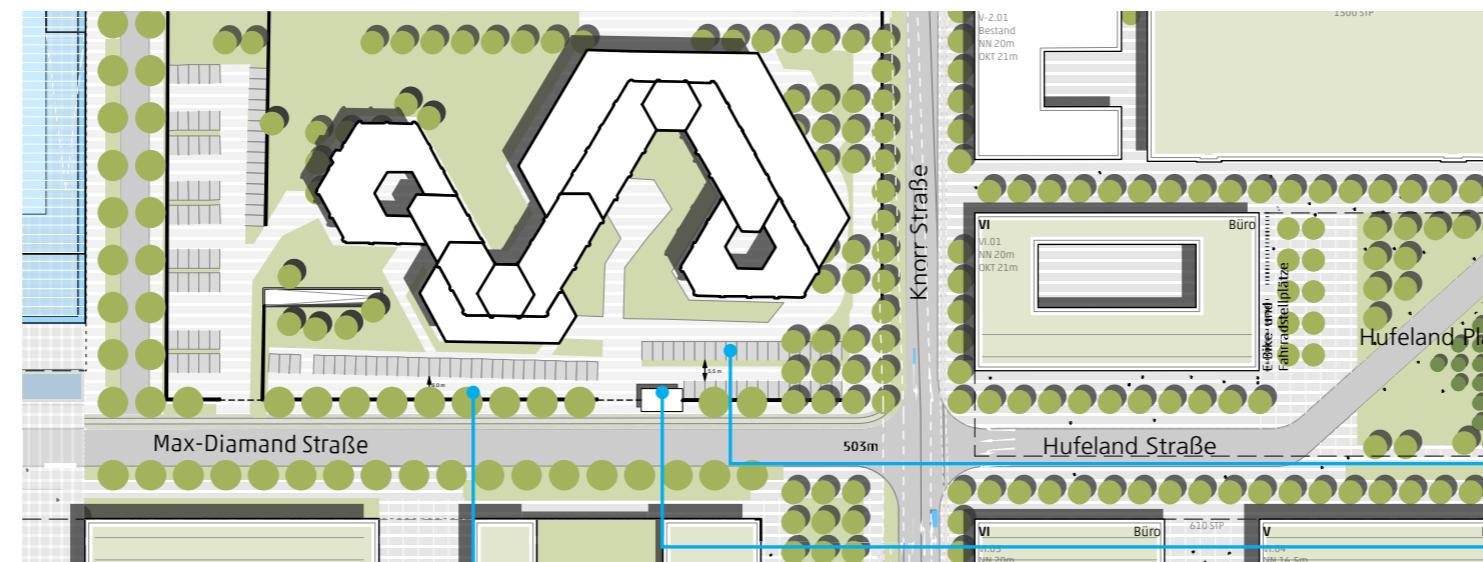
### VERLAUF MAX-DIAMAND-STRASSE

#### ZWISCHENLÖSUNG BIS 2035

Die aktuelle Gebäudekonfiguration der Polizei bleibt voraussichtlich noch bis 2030-2035 bestehen.

Aufgrund der verkehrstechnischen Entwicklung ist eine Aufweitung des Kreuzungsbereichs Max-Diamond-Straße / Knorrstraße jedoch schon ab 2020 erforderlich.

Es wird deshalb eine Interimslösung vorgeschlagen, die im Bereich der Polizei eine Anpassung des jetzigen Verlaufs der Polizei Umgebungsmauer, der Zufahrtskontrolle und einiger Parkplätze erfordert.

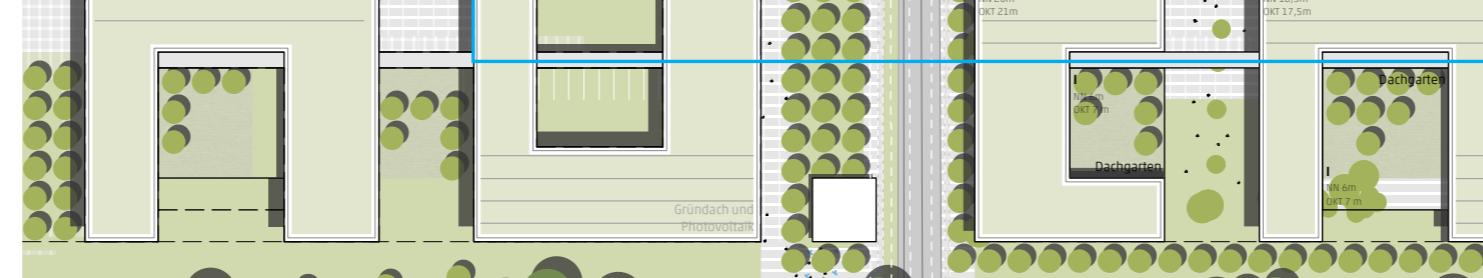


Ausbau östliche Max-Diamond-Straße entsprechend dem Profil der westlichen Max-Diamond-Straße.

Parkplätze verlegen

Kontrollpunkt verlegen

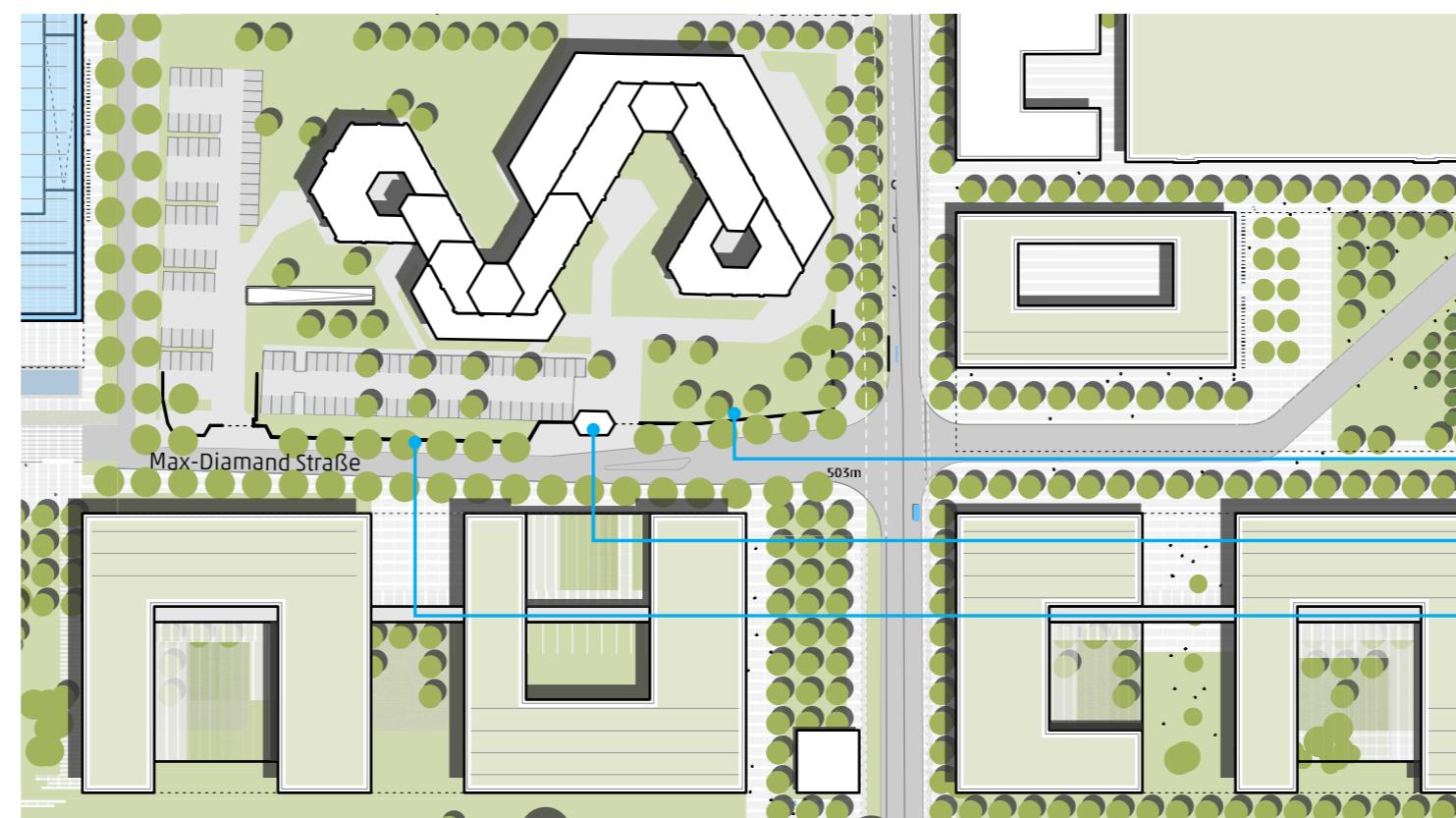
Korrektur ganze Mauer notwendig



#### OPTION 1

Versetzen der südlichen Umgebungsmauer nach Norden mit Neuordnung Vorfahrt, Kontrollpunkt und Parkplatzanlagen.

Ausbau der östlichen Max-Diamond-Straße entsprechend dem Profil der westlichen Max-Diamond-Straße.



Aufweitung Kreuzungsbereich Max-Diamond-Straße / Knorrstraße

Korrektur östliche Mauer notwendig

Kontrollpunkt bleibt bestehen

westliche Mauer bleibt bestehen

#### OPTION 2

Versetzen des östlichen Teils der südlichen Umgebungsmauer nach Norden. Westlicher Teil der Mauer bleibt bestehen.

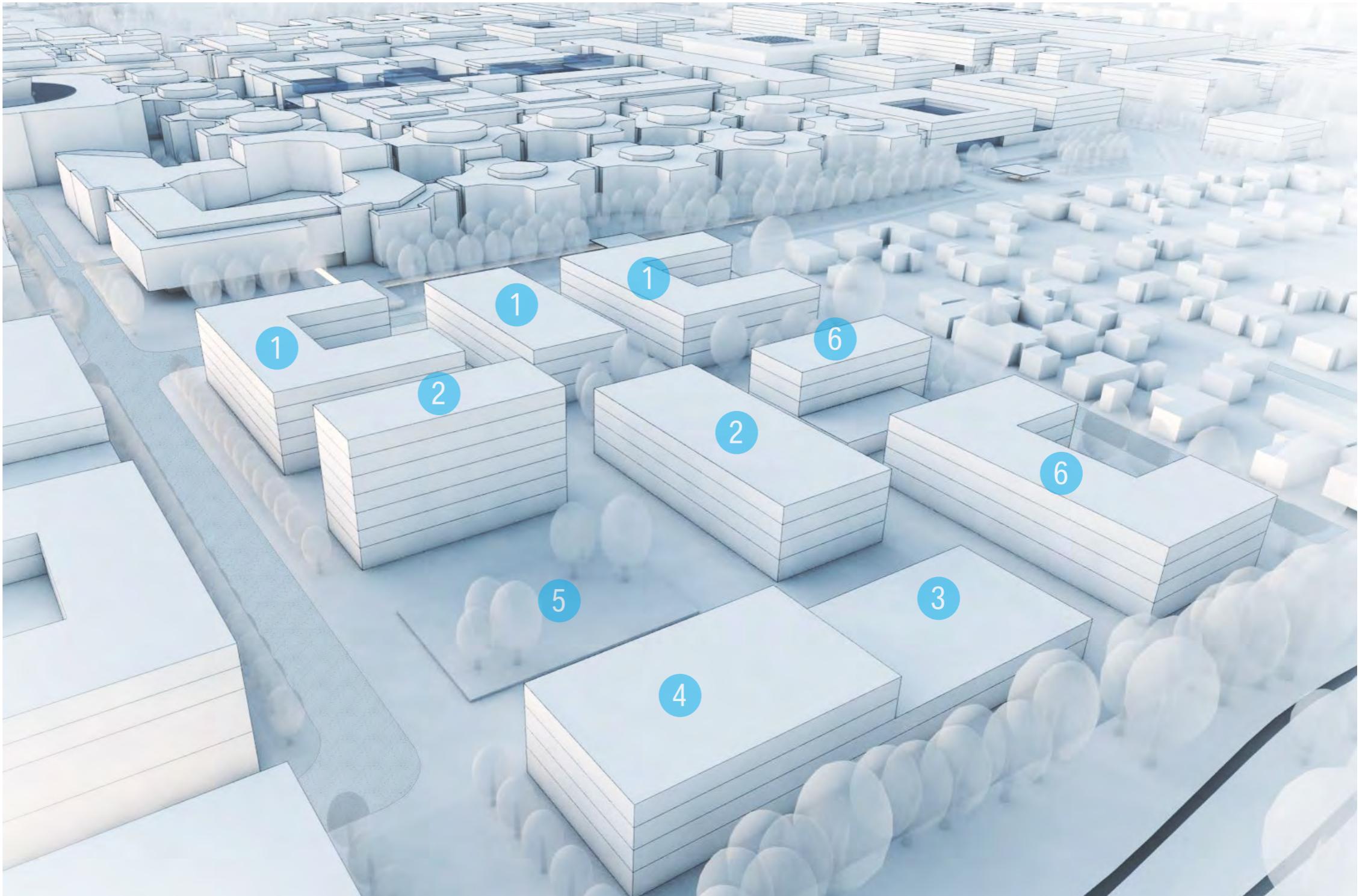
Aufweitung des Kreuzungsbereichs Max-Diamond-Straße / Knorrstraße

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.4 IV - WAGNERAREAL

## FUNKTIONEN



1. Hybridgebäude Wagnergelände
2. Hochpunkt Bürogebäude Wagnerplatz
3. Kindertagesstätte
4. Seniorenwohnen / Kindertagesstätte
5. Wagnerplatz
6. Bürogebäude Troppauer Straße



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 5.4 IV - WAGNERAREAL

### BEBAUUNGSSTRUKTUR

Das Quartier Wagnerareal liegt zwischen der Knorrstraße im Westen, der Troppauer Straße im Norden und der zukünftigen Verlängerung der BMW Allee im Süden. Im Osten schließen unmittelbar die Grünanlagen entlang des Oberhofer Wegs an.

An der östlichen Grenze mit direktem Zugang zur Grünanlage sind Kindertagesstätten und Seniorenwohnen angeordnet, die über den verkehrsberuhigten Wagnerplatz erschlossen werden. Dieser wird an seiner Westseite von einem 7-geschossigen Bürogebäude begrenzt und bestimmt.

Die Zufahrt in die unter dem Platz liegende Tiefgarage erfolgt von der BMW-Allee, die in der Planung über die Knorrstraße hinaus nach Osten verlängert wurde.

Die Bürogebäude entlang der Knorrstraße können in ihrer Konzeption als Hybridegebäude ausgelegt werden. Den nördlichen Abschluss bilden 4-geschossige Bürogebäude, die jeweils mit deren stirnseitiger Ausrichtung den Übergang zur kleinteiligen Wohnbebauung im Norden bilden.



Flurstücke:  
Grundstücksgröße:  
Baurecht:

160/6, 160/8, 160/10, 160/11  
32.196 m<sup>2</sup>  
BP 813

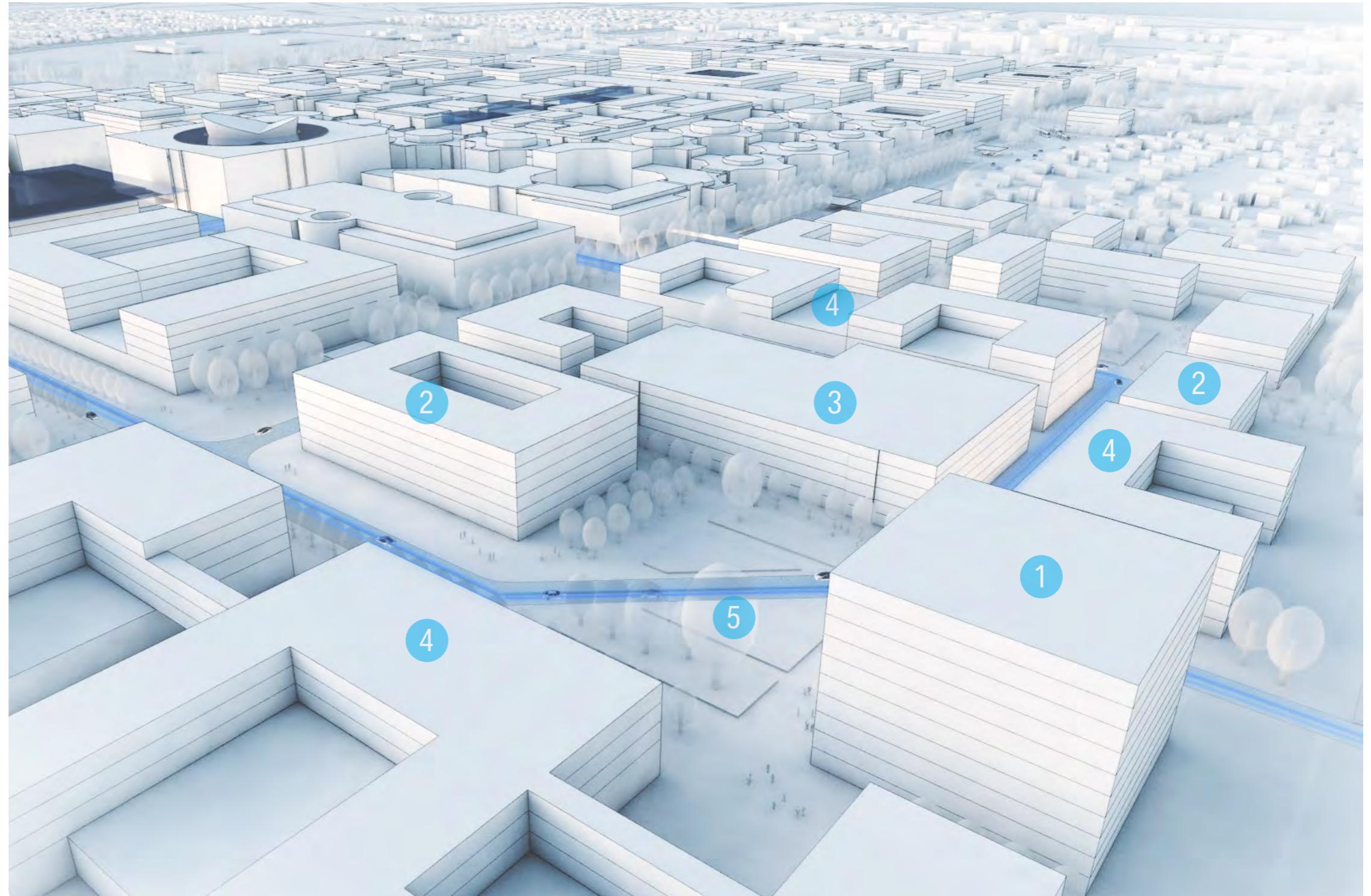


BMW-Allee, Blick Richtung BMW Projekthaus

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.5 V+VI - HUFELANDSTRASSE

HE  
NN

## FUNKTIONEN



1. Boarding House
2. Bürogebäude
3. Parkhaus (Bestand)
4. Hybridgebäude
5. Hufelandplatz

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.5 V+VI - HUFELANDSTRASSE

## BEBAUUNGSSTRUKTUR

Das Quartier Hufelandstraße hat sein Zentrum in einem zentralen städtischen Quartiersplatz. Neben Bürogebäude sollen hier auch Gastronomie- und Beherbergungsgewerbe die Verflechtung mit der Nachbarschaft fördern.

Aufgrund der mangelnden Leistungsfähigkeit im Bestand und im Zeithorizont 2025 wurde das westliche Ende der Hufelandstraße nach Süden verschwenkt und geradlinig über die Knorrstraße an die Max-Diamond-Straße im Westen angebunden. Der Schwenk auf den weiterführenden Straßenverlauf in Richtung Osten erfolgt auf dem neu geschaffenen Hufelandplatz.

Städtebaulich wird der Quartiersplatz vor allem von dem 10-geschossigen Hotel-Hochhaus an der Ostseite des Platzes geprägt.



### TEILGEBIET V - HUFELAND NORD

Flurstücke: 150/39, 155/2, 160/5  
Grundstücksgröße: 27.042 m<sup>2</sup>  
Baurecht: § 34, BP 1505b, BP 813

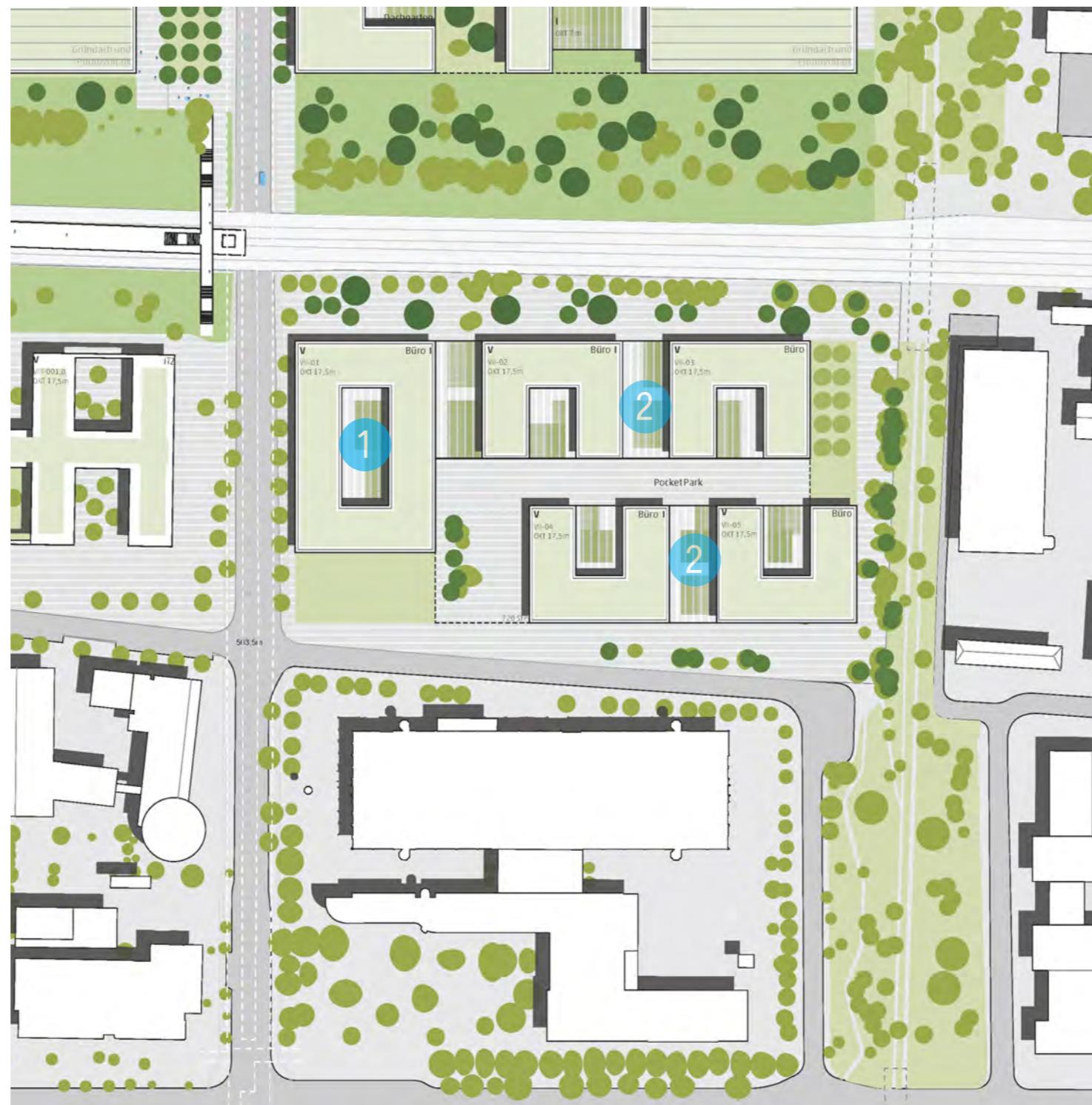
### TEILGEBIET VI - HUFELAND SÜD

Flurstücke: 234/4, 234/3, 150/4, 248/2  
Grundstücksgröße: 39.970 m<sup>2</sup>  
Baurecht: BP 1505b

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.6 VII - LAUCHSTÄDTER STRASSE

HE  
NN

## FUNKTIONEN / BEBAUUNGSSTRUKTUR



1. Bürogebäude
2. Hybridgebäude

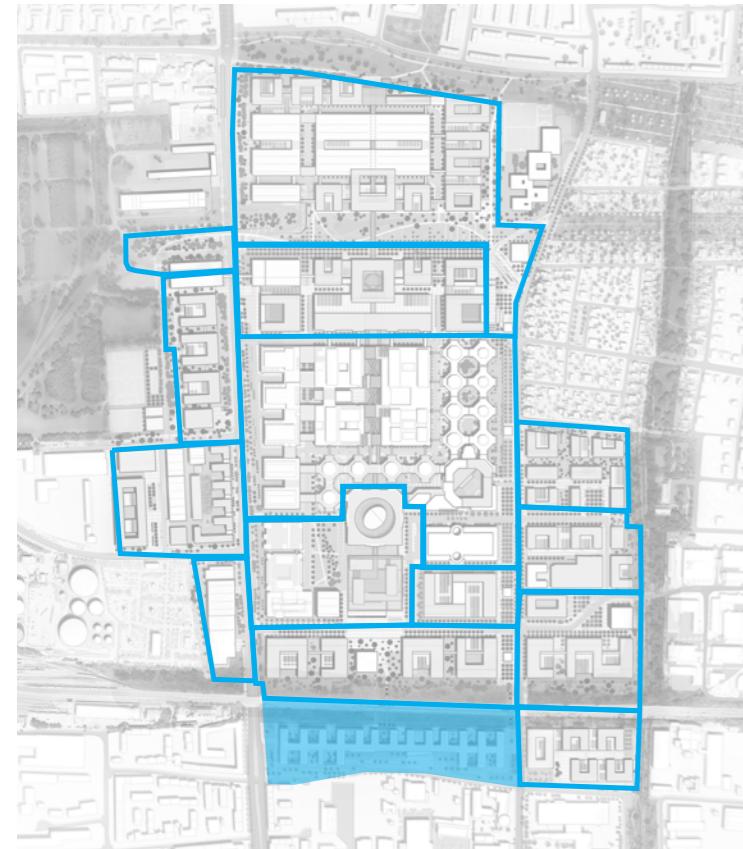
Flurstücke: 250/2, 250/3, 250/4, 250/6, 250/7  
Grundstücksgröße: 28.176 m<sup>2</sup>  
Baurecht: §34



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.7 VIII - IT ZENTRUM BMW

HE  
NN

## FUNKTIONEN / BEBAUUNGSSTRUKTUR

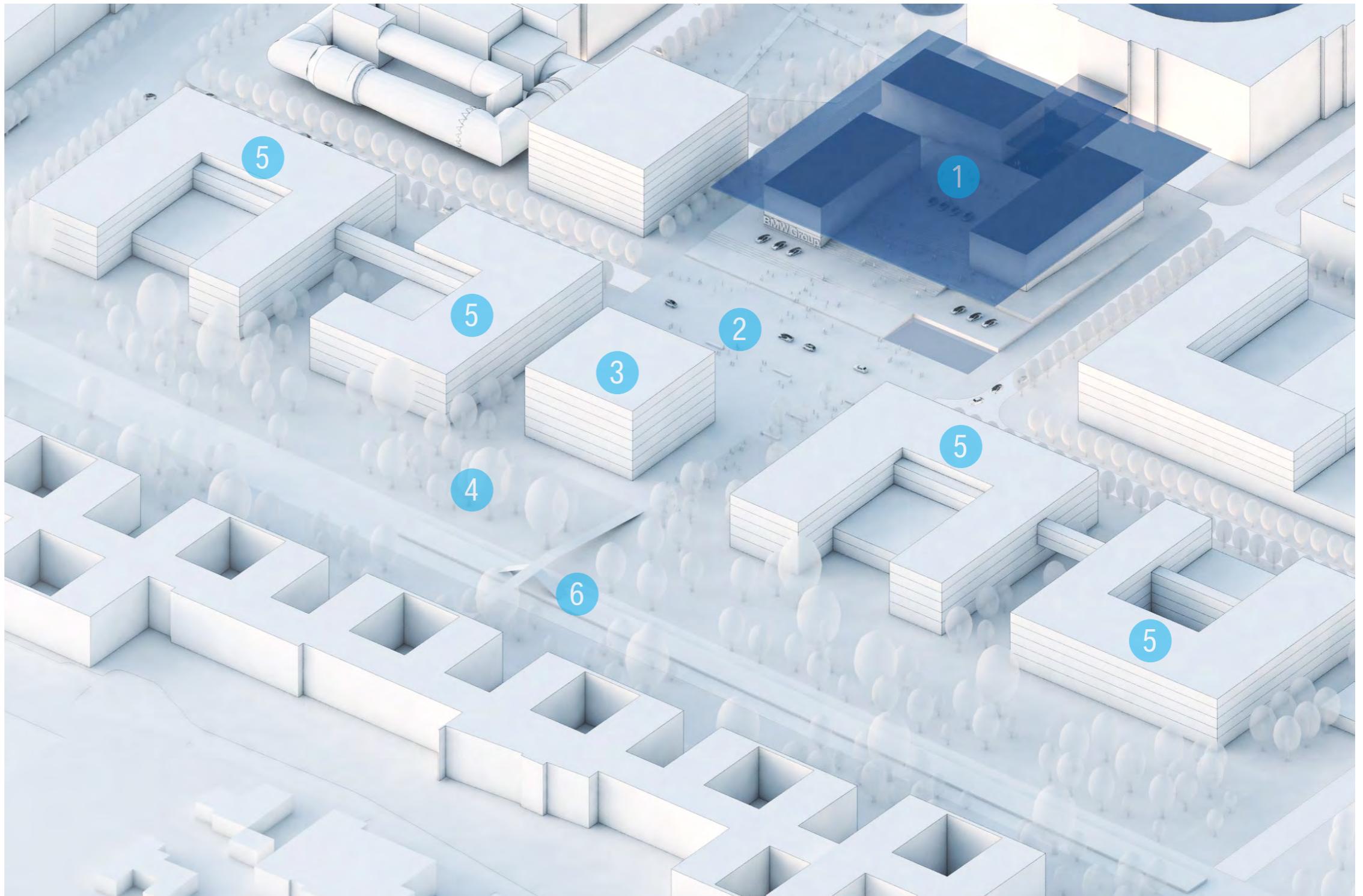


# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.8 IX - MAX-DIAMAND-STRASSE

## FUNKTIONEN



1. FIZ Forum (FIZ Haupteingang)
2. FIZ Plaza
3. Bürogebäude mit Gastronomie
4. Bahndammbiotop
5. Hybridgebäude
6. Gegebenenfalls künftiger S-Bahnhalt



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

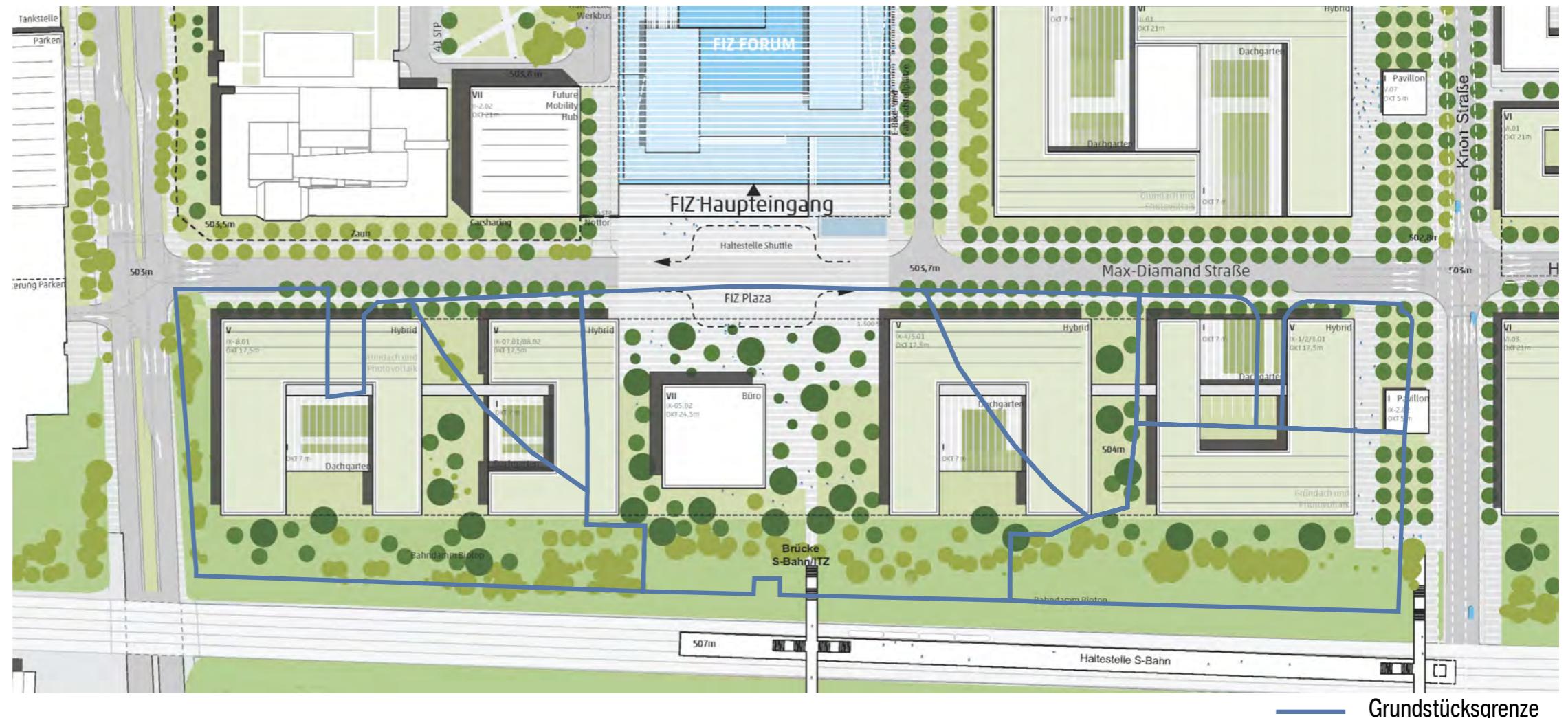
## 5.8 IX - MAX-DIAMAND-STRASSE

### BEBAUUNGSSTRUKTUR

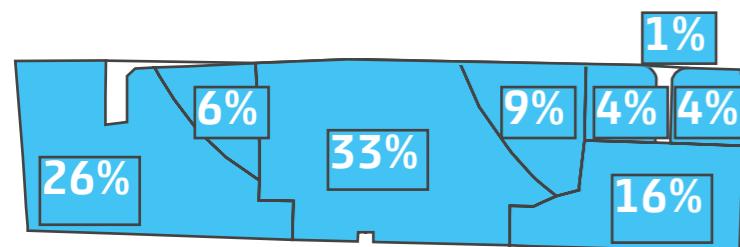
Die Max-Diamond-Straße wird von einer rhythmisch akzentuierten 5-geschossigen Randbebauung geprägt, welche im Bereich der FIZ Plaza aufgebrochen wird und sich nach Süden hin öffnet.

Auf der FIZ Plaza bildet das Eingangsgebäude FIZ Forum auf der Nordseite den Auftakt der BMW FIZ Magistrale. Die Plaza öffnet sich nach Süden hin zum Bahndammbiotop mit dem ggf. zukünftigen S-Bahn Anschluss und dem Übergang zum ITZ

Ein 7-geschossiges Solitärgebäude mit Gastronomie und Einzelhandel im Erdgeschoss begrenzt die Plaza städtebaulich zum Biotop hin und trägt zur Belebung der städtisch geprägten FIZ Plaza bei.

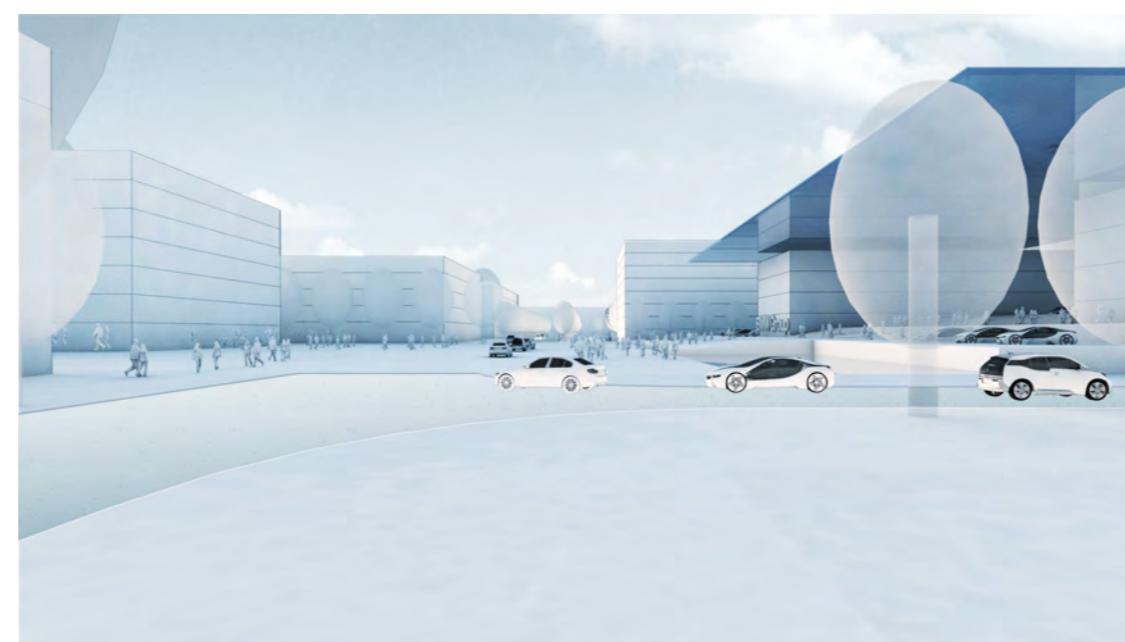


### GRUNDSTÜCKSANTEILE AN GESAMTAREAL MAX-DIAMAND-STRASSE



Flurstück:  
Grundstücksgröße:  
Baurecht:

Mehrere  
54.460 m<sup>2</sup>  
BP 1505b



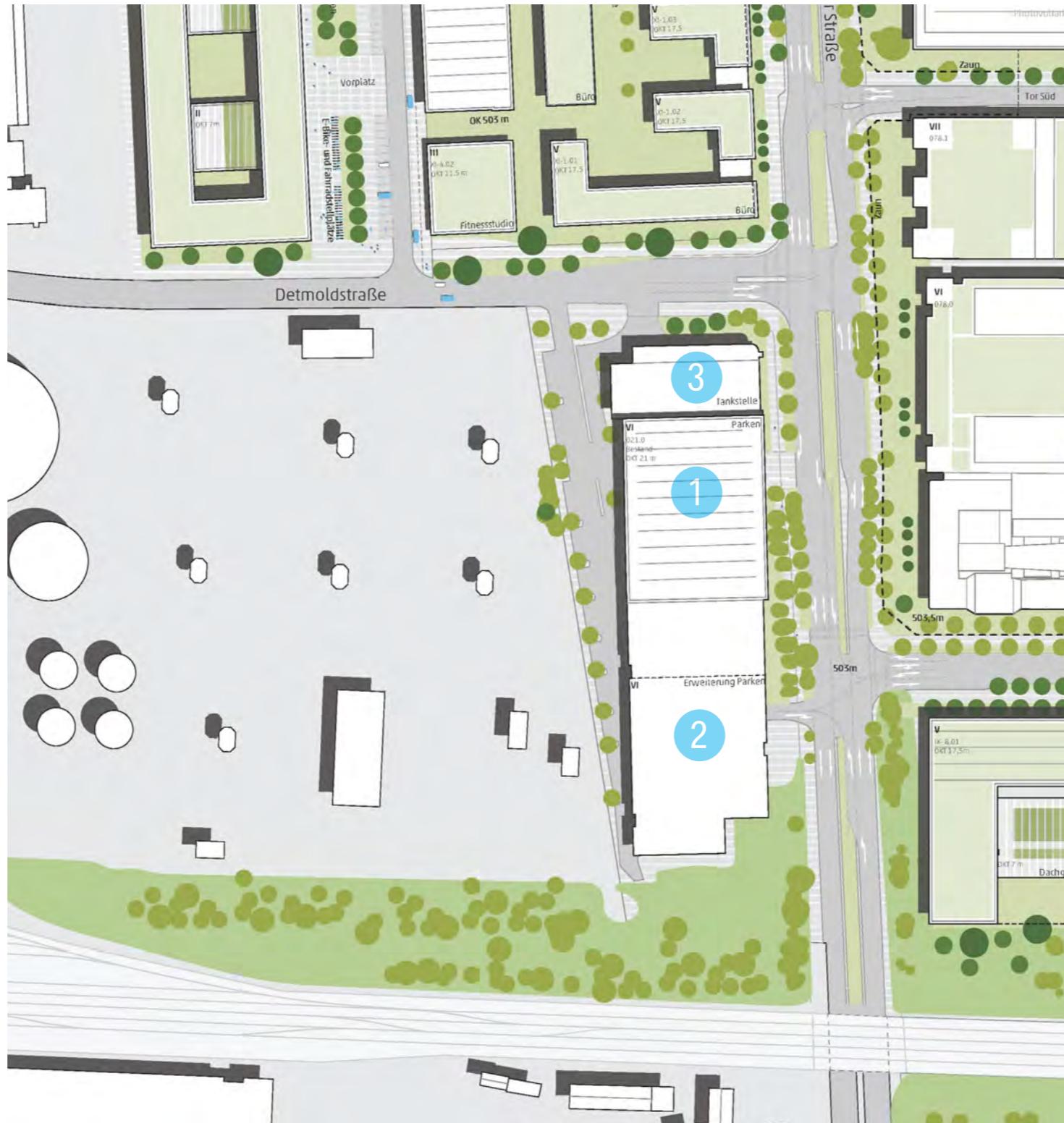
# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.9 X - DETMOLDSTRASSE

HE  
NN

## FUNKTIONEN / BEBAUUNGSSTRUKTUR



1. Parkhaus (Bestand)
2. Parkhaus (Erweiterung)
3. Tankstelle (Bestand)



An der Ecke Detmoldstraße / Schleißheimer Straße wird vorgesehen, das bestehende Parkhaus nach Süden hin zu erweitern.

Die Zufahrt auf der Schleißheimer Straße wird für die Erweiterung auch für Linksabbieger aus Süden kommend erschlossen. Die Zufahrt von der Detmoldstraße bleibt bestehen.

Flurstücke: 118/1, 118/2, 117/2  
Grundstücksgröße: 17.853 m<sup>2</sup>  
Baurecht: BP 1398a

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.10 XI - FRITZ-BENDER-STIFTUNG

## FUNKTIONEN / BEBAUUNGSSTRUKTUR



1. Büro-Campus
  2. Boarding House
  3. Hybridgebäude
  4. Ersatzstandort Gemeinbedarf
  5. Bypass Schätzweg / Detmoldstraße
  6. Bypass Alternative
  7. Fitnessstudio

Flurstücke:  
Grundstücksgröße:  
Baurecht:

Mehrere  
43.862 m<sup>2</sup>  
§34 / BP 1398a



↳ Zur Schleißheimer Straße hin 5-geschossige Blockrandbebauung mit rhythmischer Gliederung.

An der nord-/östlichen Ecke bildet ein 6-7-geschossiges Boarding House einen moderaten Hochpunkt und markiert zusammen mit der im Norden anschließenden und von der Straße weiter zurück liegenden Bauflucht einen weiteren Abschnitt der Schleißheimer Straße.

Eine geplante Straßenverbindung zwischen Schätzweg und Detmoldstraße bzw. Lemgostraße (Bypass) kann in der Abendspitze den Knotenpunkt Detmoldstraße/Schleißheimer Straße entlasten. Diese Verbindung ist mindestens als Umwelttrasse für Rad-, Bus- und Fußgängerverkehr erforderlich, da sonst der Nachbarschaftsgarten trotz Fußgängerbrücke über die Schleißheimer Straße keine Weiterführung nach Westen aufweist. Für den allgemeinen Kfz-Verkehr ist diese Verbindung notwendig, wenn für BMW, aber auch für andere Eigentümer weitere Parkkapazitäten entstehen.

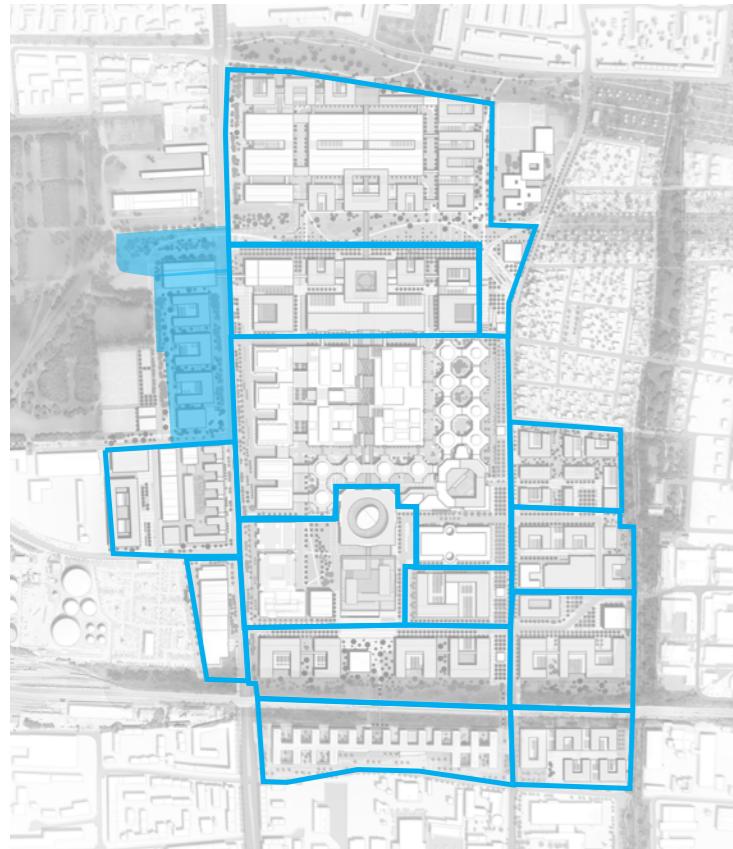
An der Detmoldstraße wird ein zukünftiger Ersatzstandort für Gemeinbedarfe vorgeschlagen.



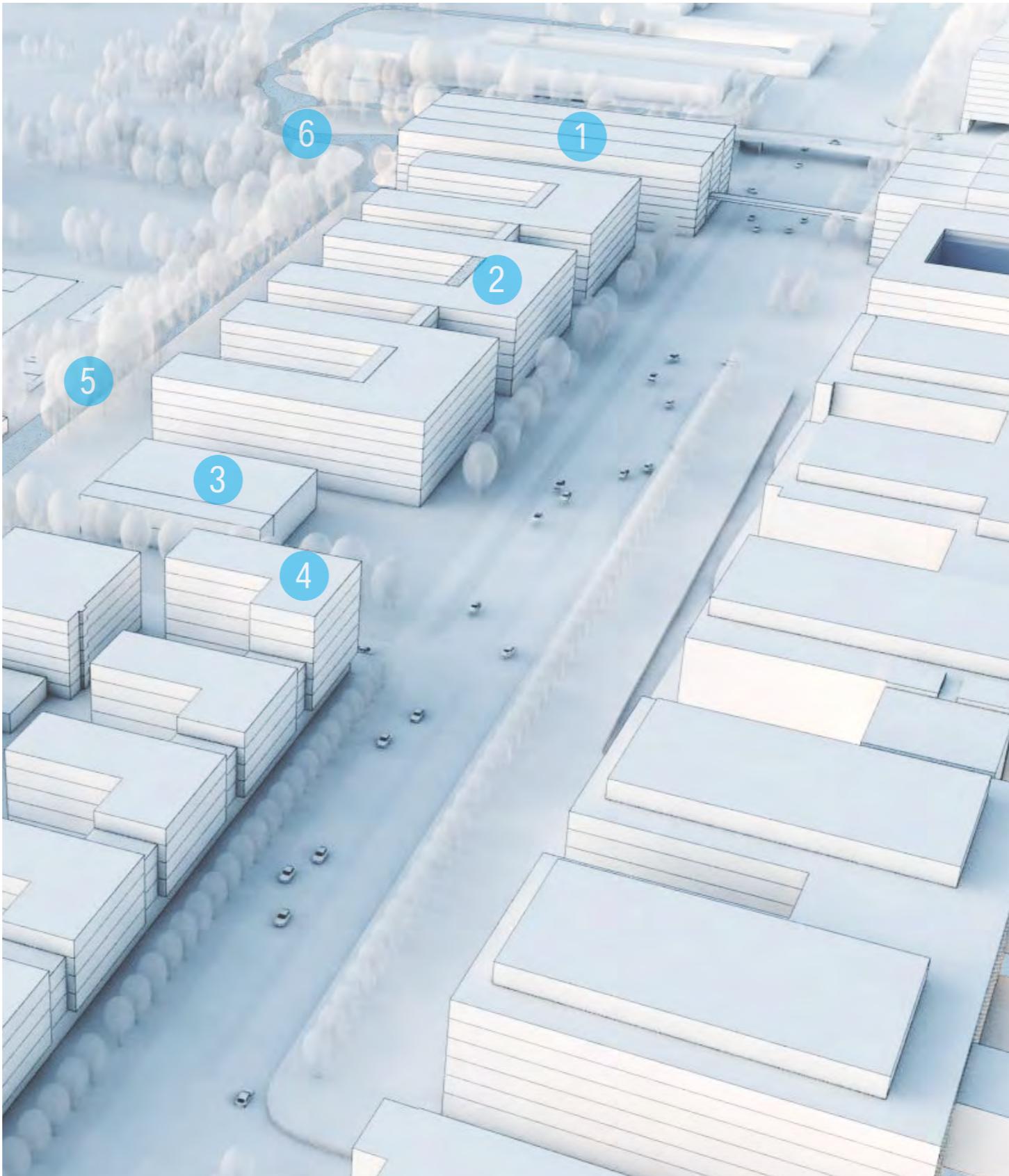
# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.11 XII+XIII - SCHLEISSHEIMER STRASSE / PANZERBRÜCKE

HE  
NN

## FUNKTIONEN



1. Parkhaus Panzerbrücke
2. Hybridgebäude
3. Dreifachsporthalle
4. Boarding House
5. Bypass Schätzweg / Panzerbrücke
6. Zufahrt Panzerbrücke



Blick von Süden



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.11 XII+XIII - SCHLEISSHEIMER STRASSE / PANZERBRÜCKE

## BEBAUUNGSSTRUKTUR

Die stark belastete mehrspurige Durchgangsstraße wird durch eine rhythmisch gegliederte großmaßstäbliche 6-geschossige Randbebauung flankiert. Die zurückversetzte Baufuge entlang des westlich gelegenen BlmA-Geländes bildet zusammen mit der Einengung im Bereich Fritz-Bender-Campus im Süden und den Parkhäusern an der Panzerbrücke im Norden einen langestreckten Straßenraumabschnitt der Quartierscharakter hat und Orientierung gibt.

Die Erschließung der neuen Hybridgebäude erfolgt auf der Westseite über den neuen Bypass Panzerbrücke / Schätzweg, der zwischen einer bestehenden Baumallee entlang des Virginia Depots verläuft.

Am südlichen Ende dieses Quartiers bildet eine weiter zurück liegende Dreifachsporthalle zusammen mit dem angrenzenden Hochpunkt des Boarding House eine kleine Platz Aufweitung.

Auf der Westseite der Schleißheimer Straße werden bestehende Baumstrukturen erhalten.



Flurstücke: 1172/0 (Teilfläche), 1172/6, 1197/0, 1202/0  
Grundstücksgröße:  
steht noch nicht fest  
Baurecht:  
§ 35

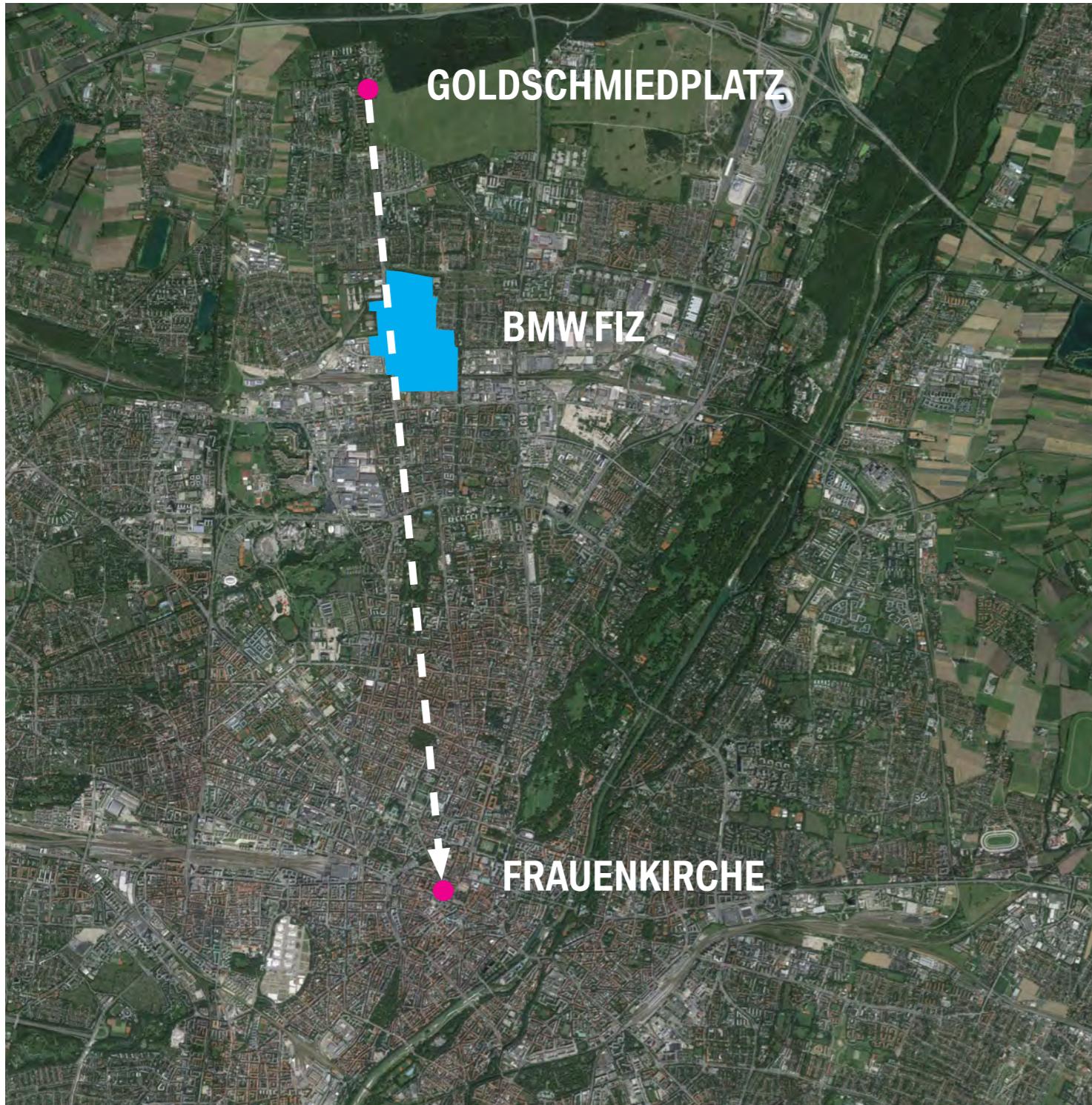
Blick von Norden



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.11 XII - SCHLEISSHEIMER STRASSE / XIII PANZERBRÜCKE

HE  
NN

## SICHTFELDANALYSE SCHLEISSHEIMER STRASSE



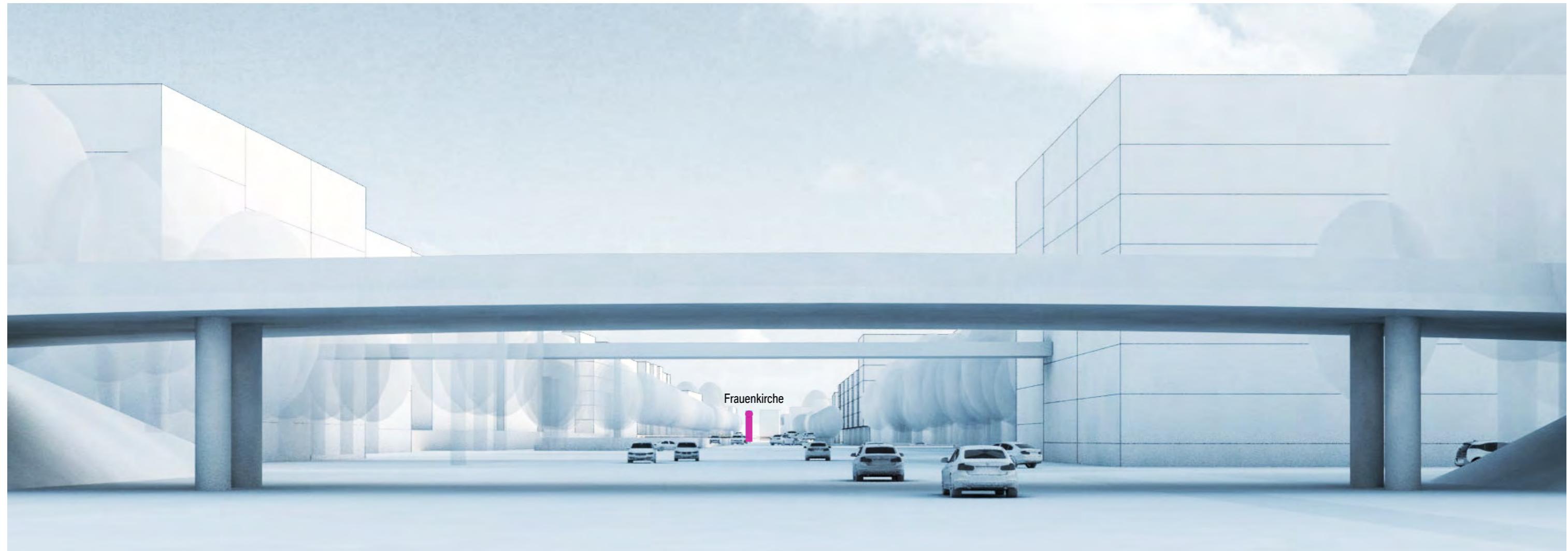
Blickrichtung Goldschmiedplatz - Frauenkirche

 Horizont  
 Panzerbrücke

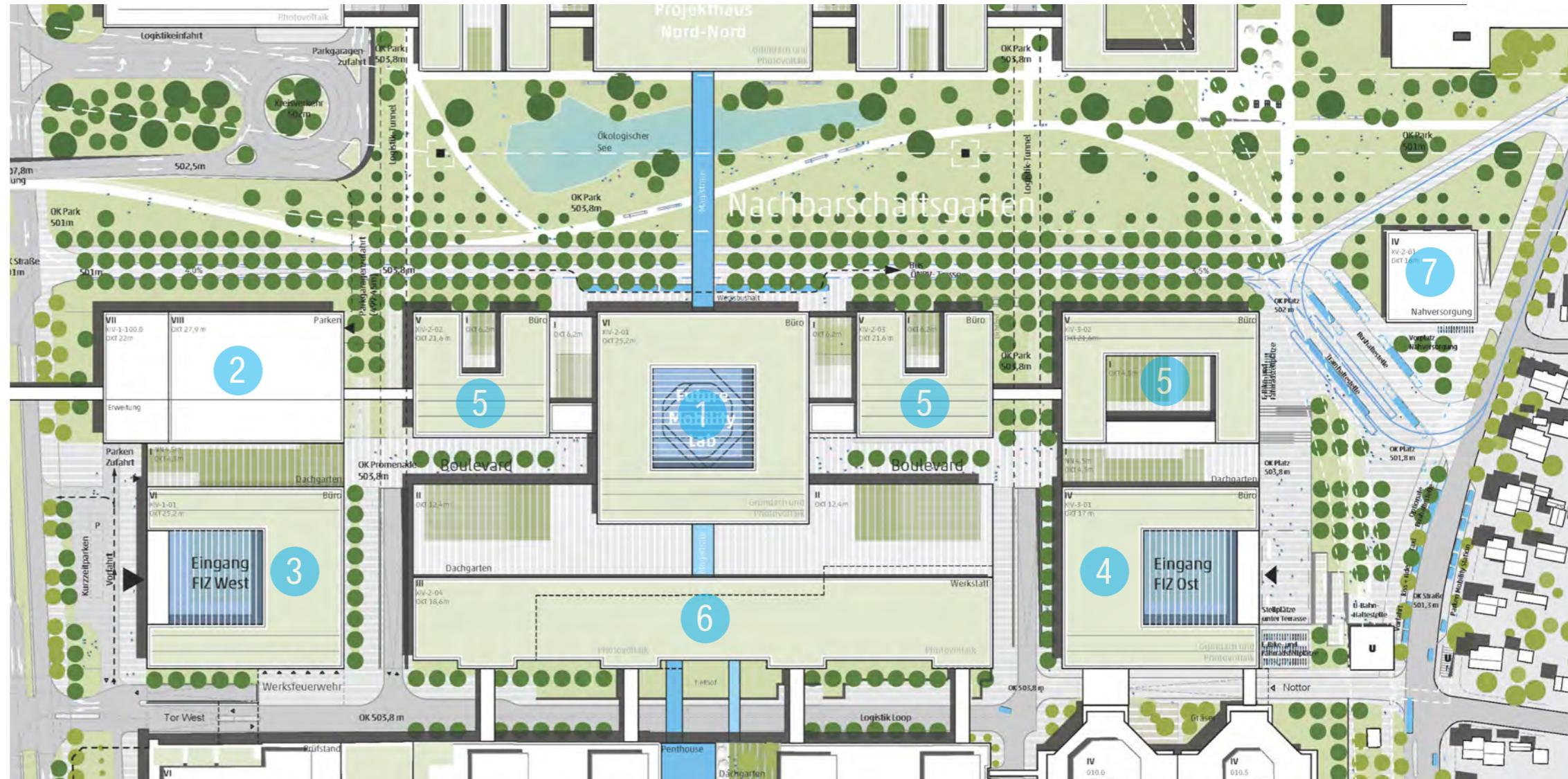
# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.11 XII - SCHLEISSHEIMER STRASSE / XIII PANZERBRÜCKE

HE  
NN

BLICKRICHTUNG NÖRDLICH PANZERBRÜCKE - FRAUENKIRCHE



## FUNKTIONEN / BEBAUUNGSSTRUKTUR



1. Projekthaus Nord
2. Parkhaus Nord
3. Eingang West Schleißheimer Straße
4. Eingang Ost Knorrstraße („Am Hart“)
5. Bürogebäude
6. WPM-Gebäude
7. Nahversorgung

FIZ Nord ist der nördliche Abschluss des jetzigen FIZ und grenzt direkt an den Nachbarschaftsgarten an.

Als ein wichtiges Glied in der Kette FIZ-Magistrale ist das Projekthaus Nord zugleich Beginn des Brückenschlags der Magistrale über den Nachbarschaftsgarten und Knotenpunkt zur FIZ-Ost/West-Achse. Am jeweiligen Ende dieser Querachse liegen an der Schleißheimer Straße der FIZ-Westeingang und an der Knorrstraße der FIZ-Osteingang.

Während an der Westseite das Parkhaus Nord den Abschluss zum Park hin bildet, öffnet sich dieser an der Ostseite zum Quartiersplatz Knorrstraße.

Die Baumreihe im Boulevard ist gemäß Aussage im Bauantrag nur als Gehölzpflanzung in Containern möglich.

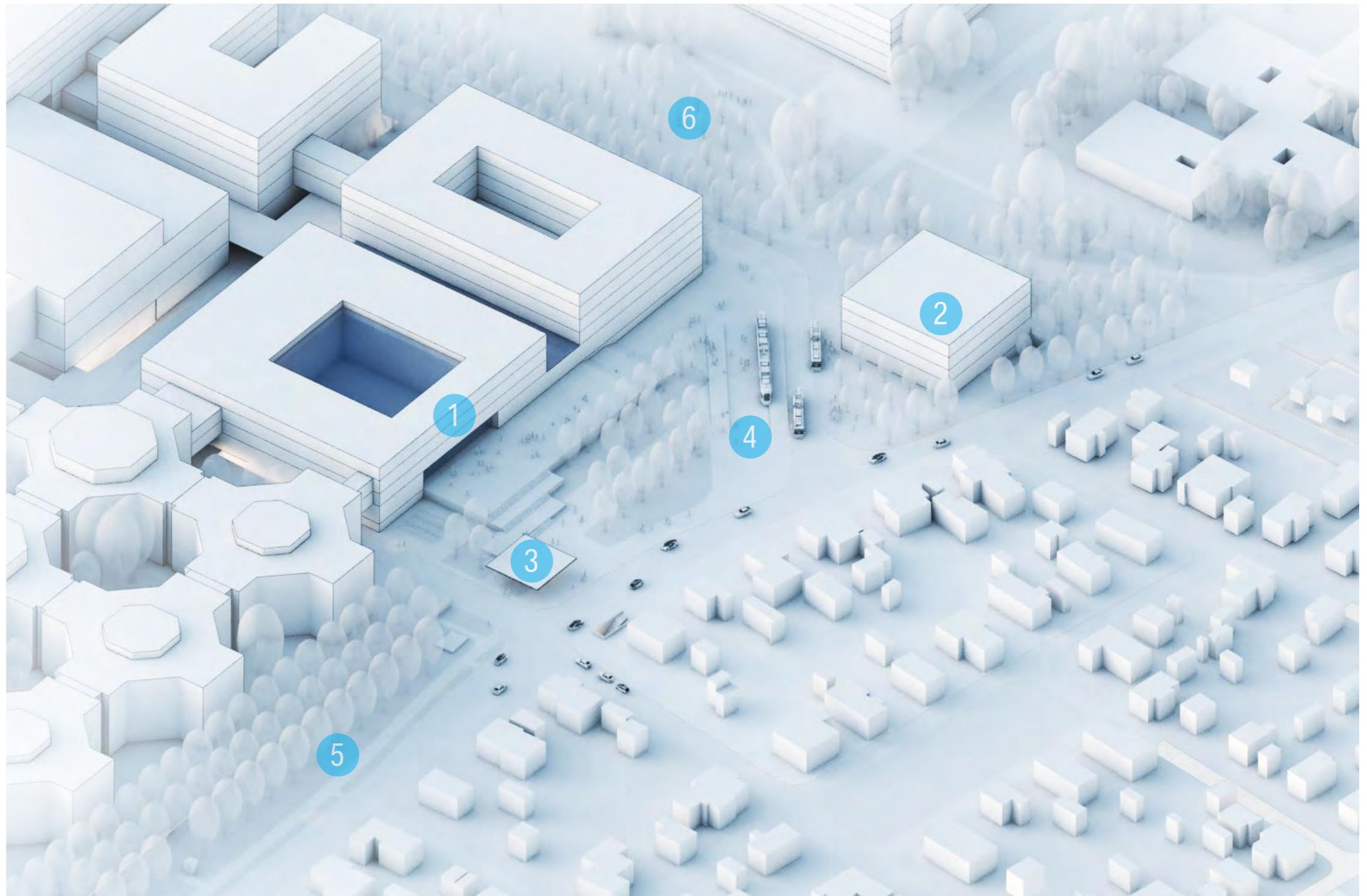
Flurstücke:  
Grundstücksgröße:  
Baurecht:

1199/25, 1199/26  
84.685 m<sup>2</sup>  
BP 1939a

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

HE  
NN

## EINGANG OST FUNKTIONEN



1. Eingang Ost „Am Hart“
2. Nahversorgung
3. U-Bahnausgang
4. Bus-/Trambahnhaltestelle
5. Promenade
6. Nachbarschaftsgarten

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

## QUARTIERSPLATZ KNORRSTRASSE

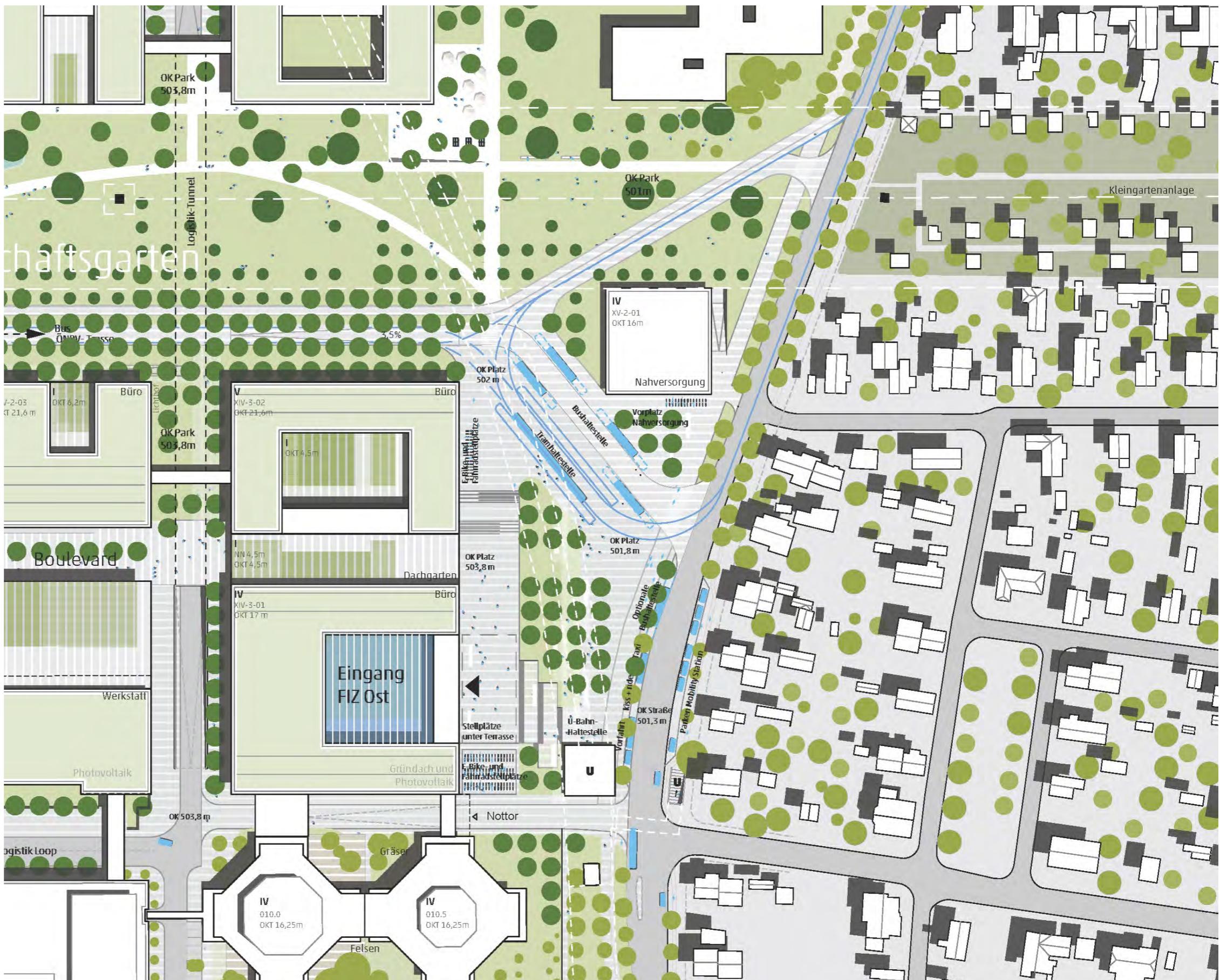
Mit direktem Anschluss an den ÖPNV liegt an der Ecke Knorrstraße / Nachbarschaftsgarten der neue Mitarbeitereingang Ost.

Die nach Norden verlängerten Baumreihen der Promenade und das am Rande des Nachbarschaftsgartens stehende Solitärgebäude für die Nahversorgung gliedern den neuen Quartiersplatz in 3 Bereiche.

Der 2 m über Straßenniveau liegende Vorplatz vor dem FIZ Eingang wird über eine einladende Freitreppe erreicht. Die von Süden kommende Promenade endet im Bereich der ÖPNV Haltestellen in einem kleinen Hain, der zum Verweilen einlädt.

Das Nahversorgungsgebäude grenzt mit seiner Nordseite an den öffentlichen Park. Zum Süden hin liegt ein Vorplatz der den Übergang zur angrenzenden Bus- und Trambahnhaltestelle bildet. Hier können in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung "Siedlung Am Hart" z.B. auch Wochenmärkte stattfinden.

Bei der Darstellung des ÖPNV Umsteigehaltepunktes handelt es sich um eine schematische Darstellung.



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

HE  
NN

## QUARTIERSPLATZ KNORRSTRASSE



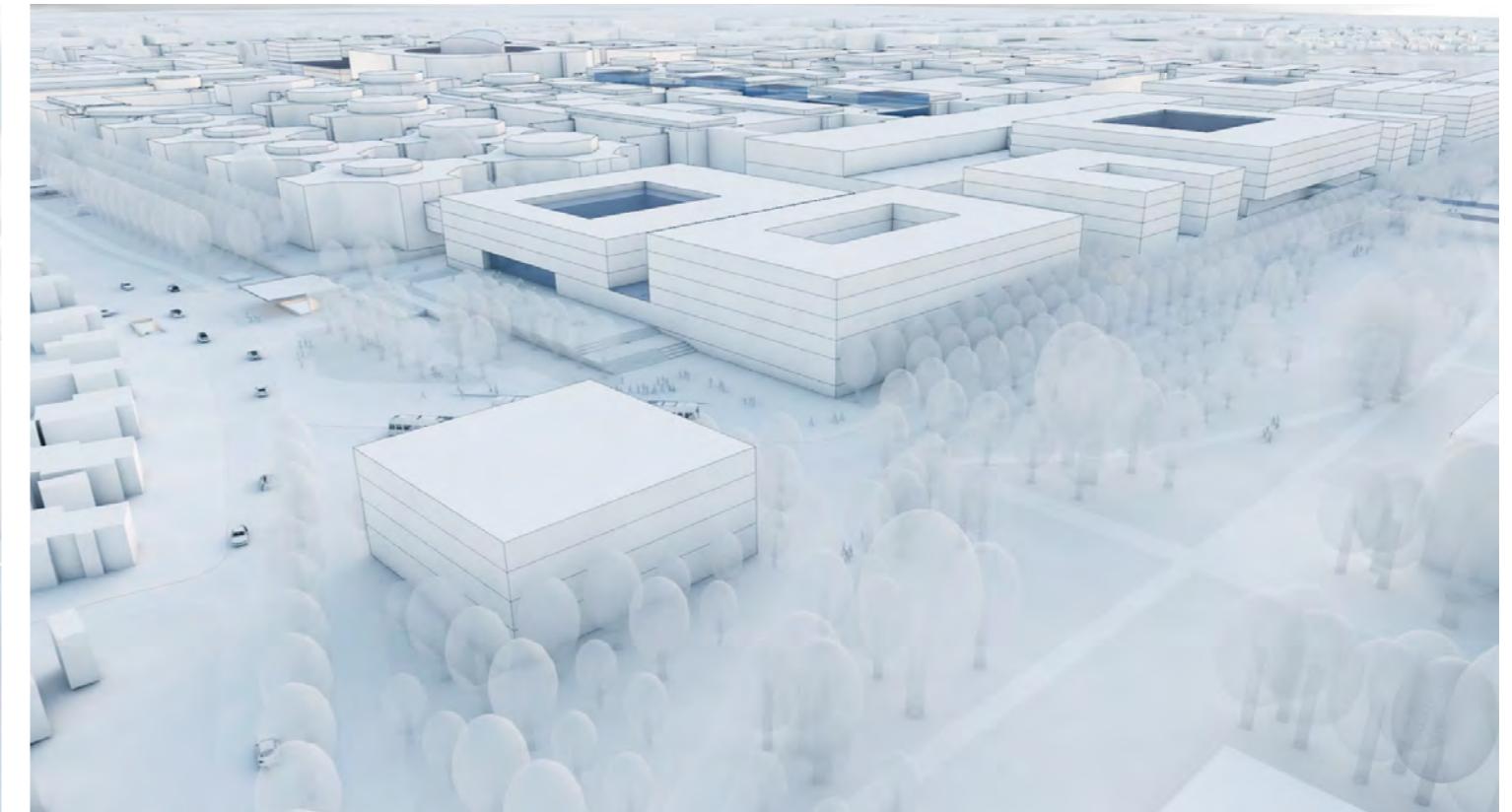
# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

HE  
NN

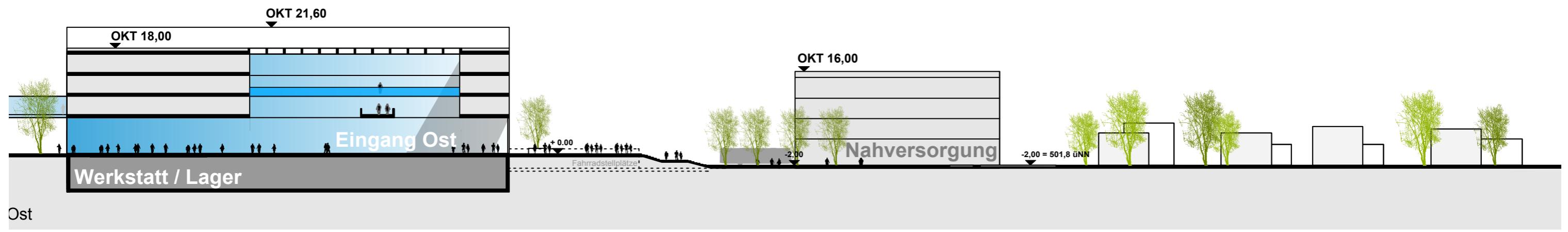
## QUARTIERSPLATZ KNORRSTRASSE



Fußgängerperspektive von Süden



Vogelperspektive von Norden



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

HE  
NN

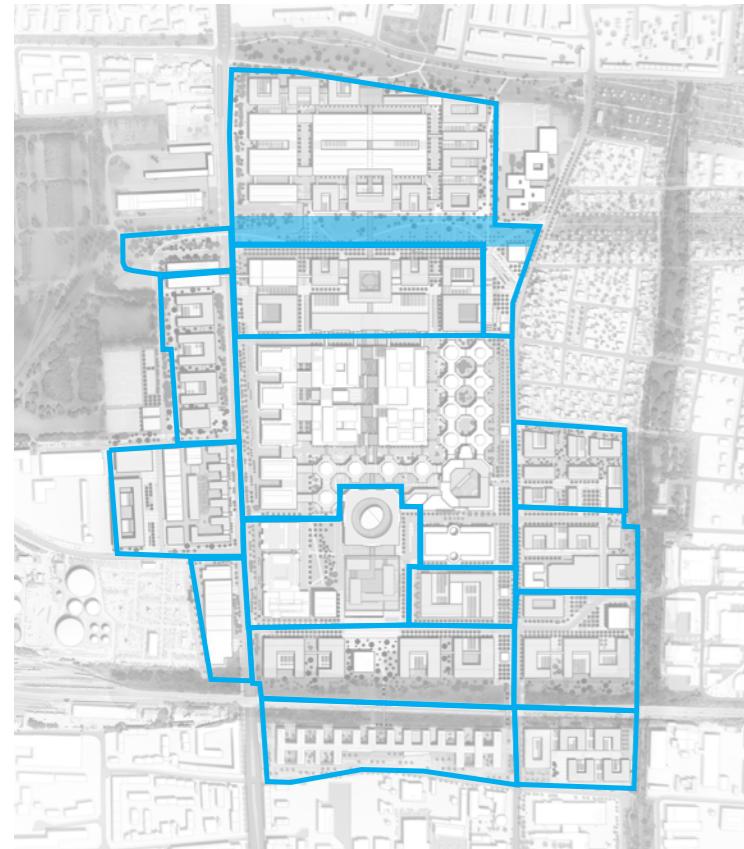
## QUARTIERSPLATZ KNORRSTRASSE



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

HE  
NN

## NACHBARSCHAFTSGARTEN



Der Nachbarschaftsgarten stellt als Landschaftselement eine öffentlich zugängliche Zäsur im Gelände des FIZ dar. Dieser Park ist ein wichtiges Verbindungselement der bestehenden Grünzüge im Münchener Norden und dient gleichzeitig als vielschichtig nutzbarer Aufenthalts- und Erholungsraum sowohl für die BMW-Mitarbeiter als auch für die benachbarte wohnende Bevölkerung.

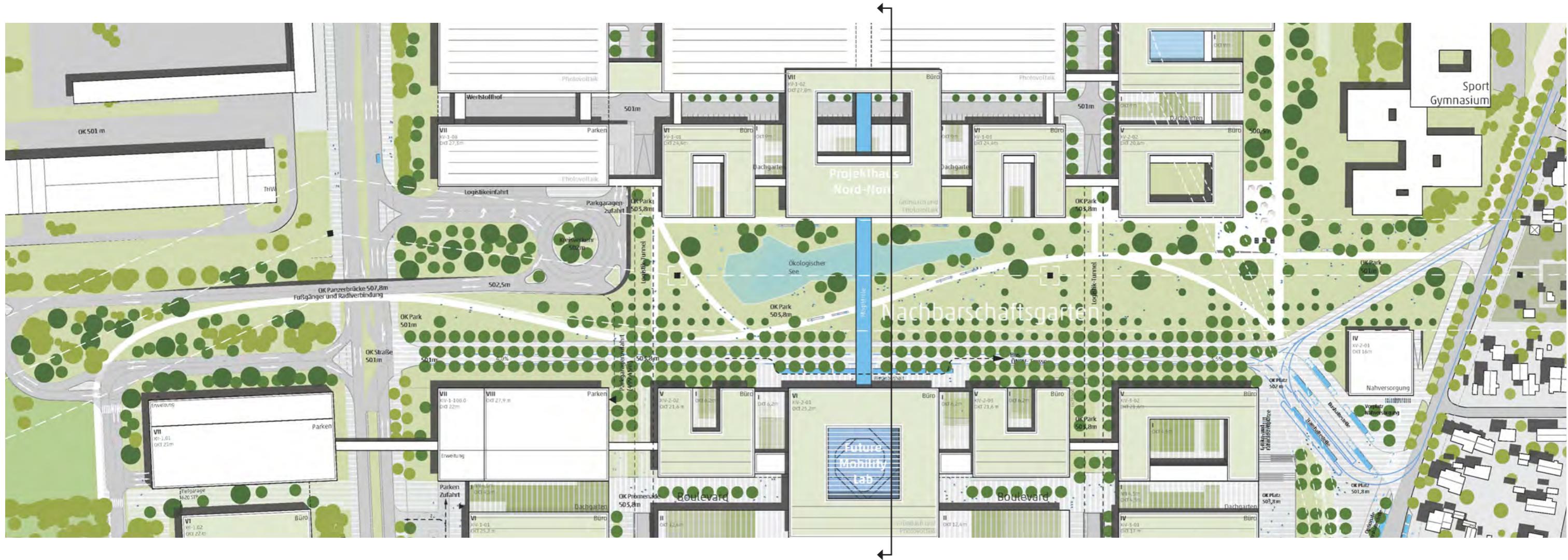
### AUSSENRAUMBEZUG

- Brückenschlag über Nachbarschaftsgarten
- Grünräume verbinden mit Umgebung
- Landschaftsräume mit öffentlichem Charakter
- FIZ präsentiert sich der Stadt
- Lädt Bewohner ein



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

## HAUPTZUFAHRT / LOGISTIK UND NACHBARSCHAFTSGARTEN



## Schnitt Nachbarschaftsgarten Bereich Magistrale



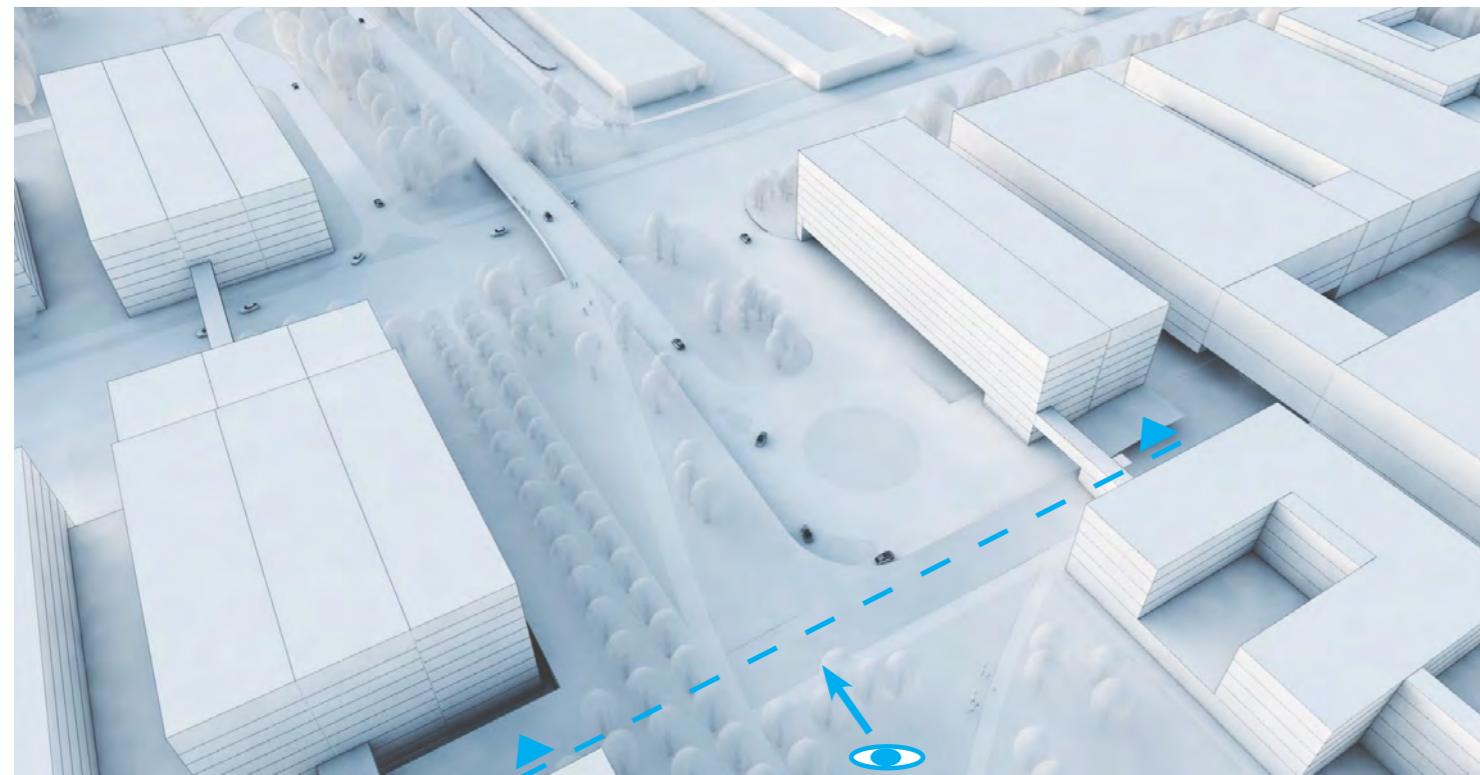
# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

HE  
NN

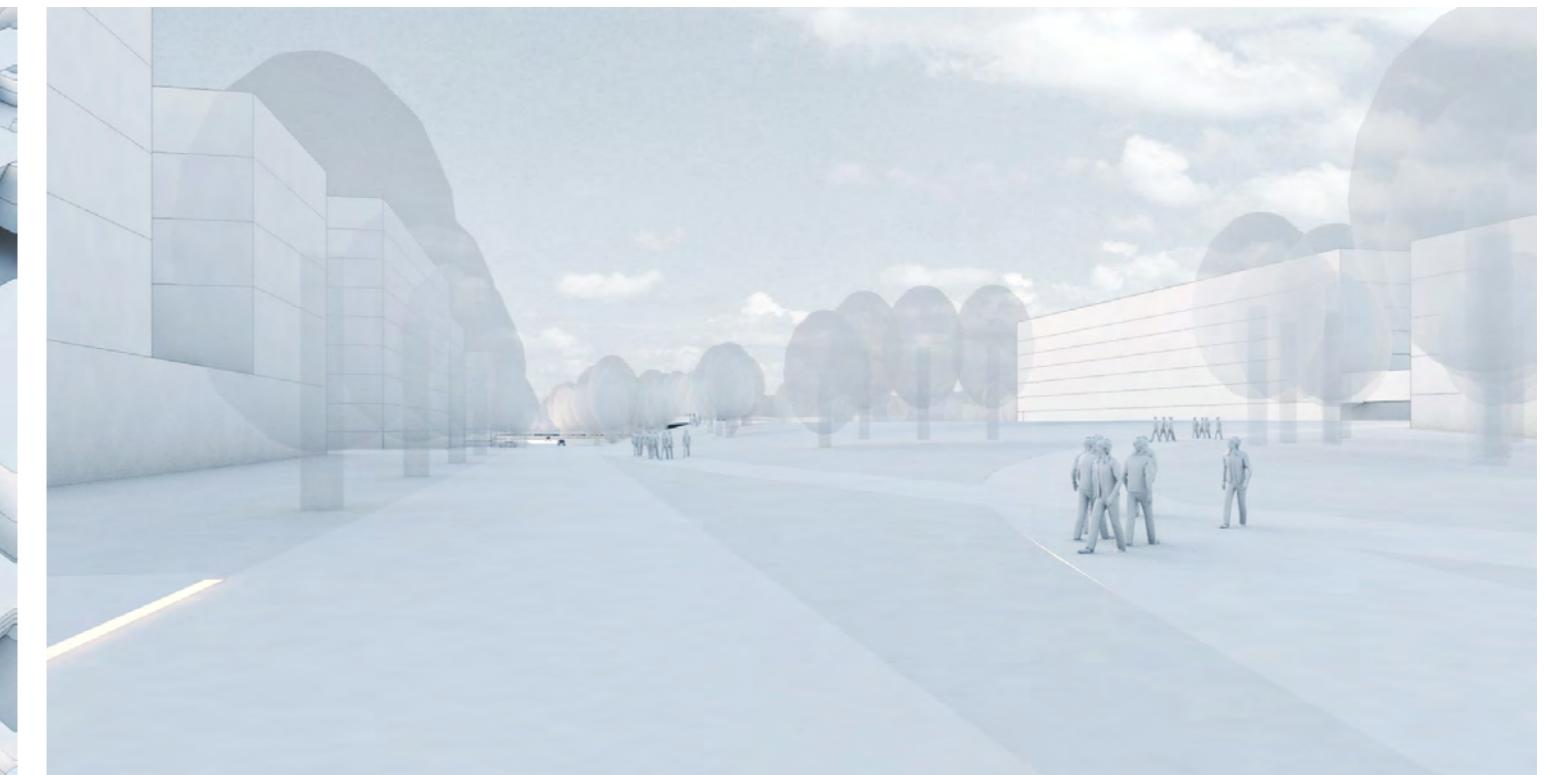
## HAUPTZUFAHRT / LOGISTIK UND NACHBARSCHAFTSGARTEN



Vogelperspektive Logistikknoten



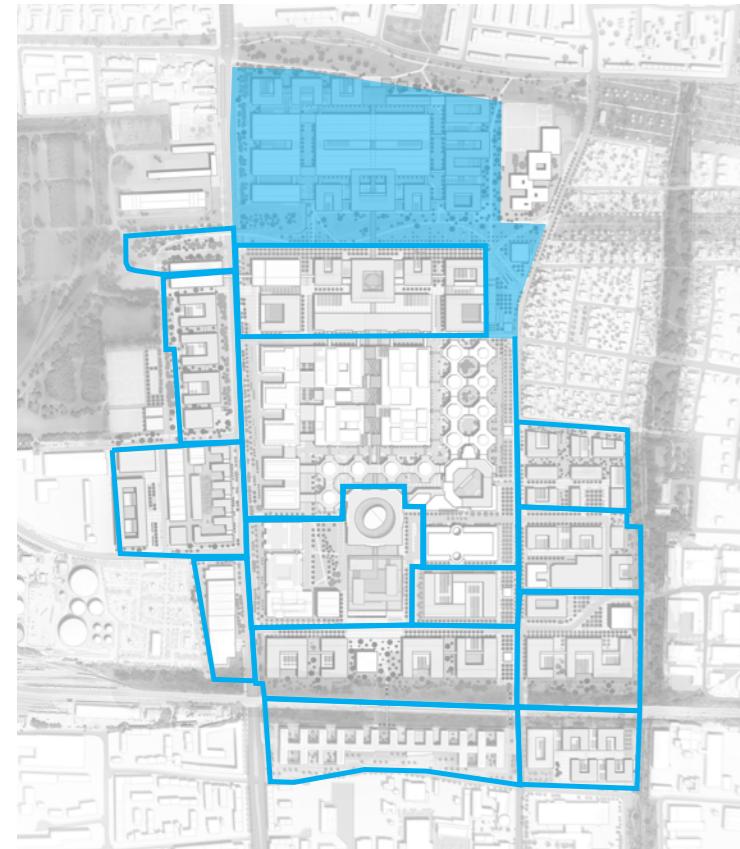
Fußgängerperspektive im Nachbarschaftsgarten



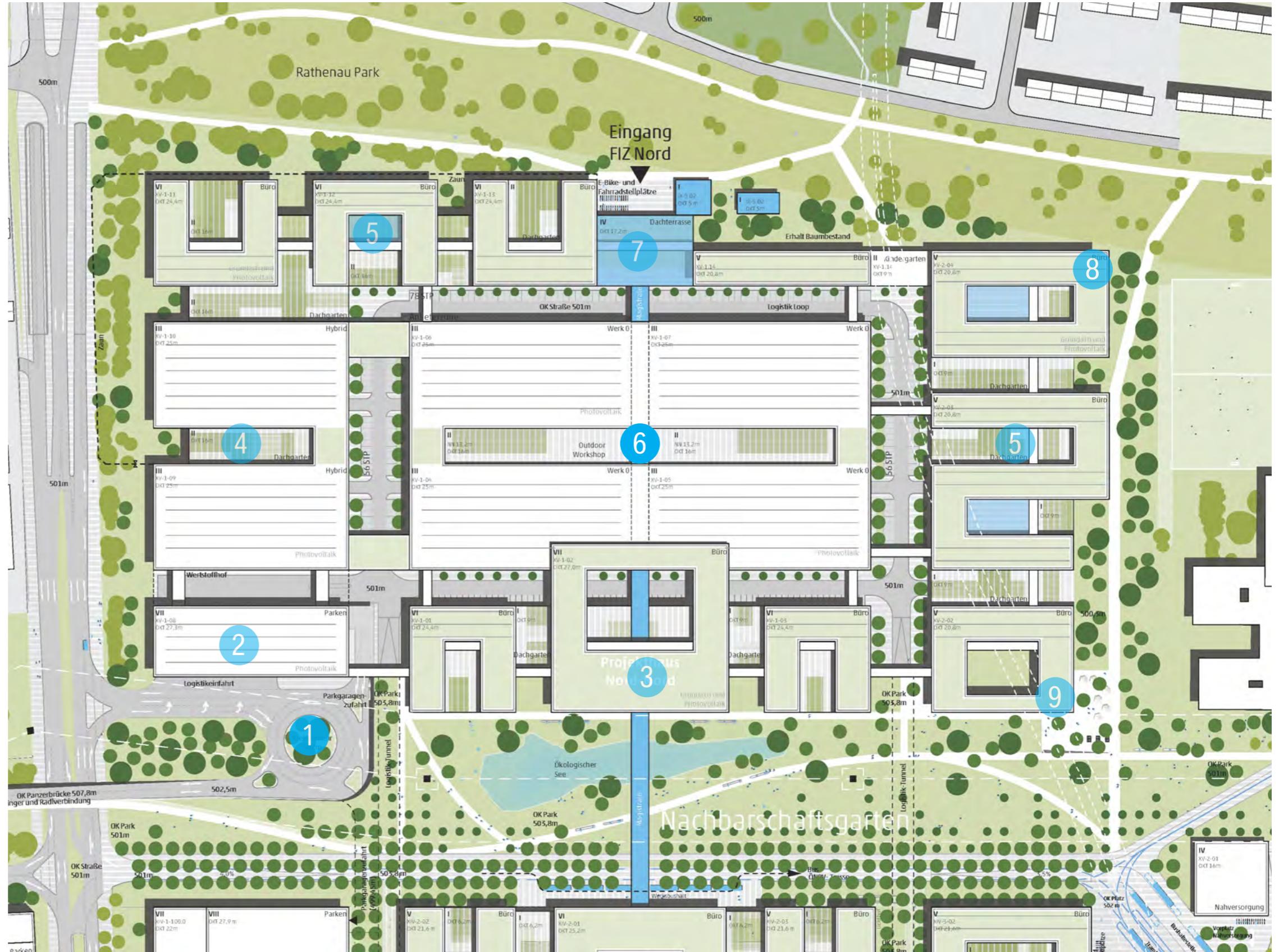
# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

HE  
NN

## FUNKTIONEN



1. Hauptzufahrtskreisverkehr
2. Parkhaus Nord Nord / Logistik
3. Projekthaus Nord Nord
4. Prüfstandsgebäude
5. Bürogebäude
6. Prototypenbau
7. Eingang Rathenau-Park
8. Kindertagesstätte
9. Öffentlich zugängliche Gastronomie



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 5.13 XV - FIZ NORD NORD

## BEBAUUNGSSTRUKTUR

Im Zentrum der Erweiterung nördlich des Nachbarschaftsgarten liegt die Prototypenproduktion mit dem Werk 0. Der allgemeinen FIZ Gebäudestruktur folgend, wird auch hier die „Hardware“, also der Werkstattbereich, ringförmig von Bürogebäuden gegenüber der Nachbarschaft abgeschirmt.

An der Ecke Schleißheimer Straße / Nachbarschaftsgarten liegt die Hauptzufahrt mit dem Logistikzentrum und unmittelbarer Anbindung zur Panzerbrücke und zur Schleißheimer Straße.

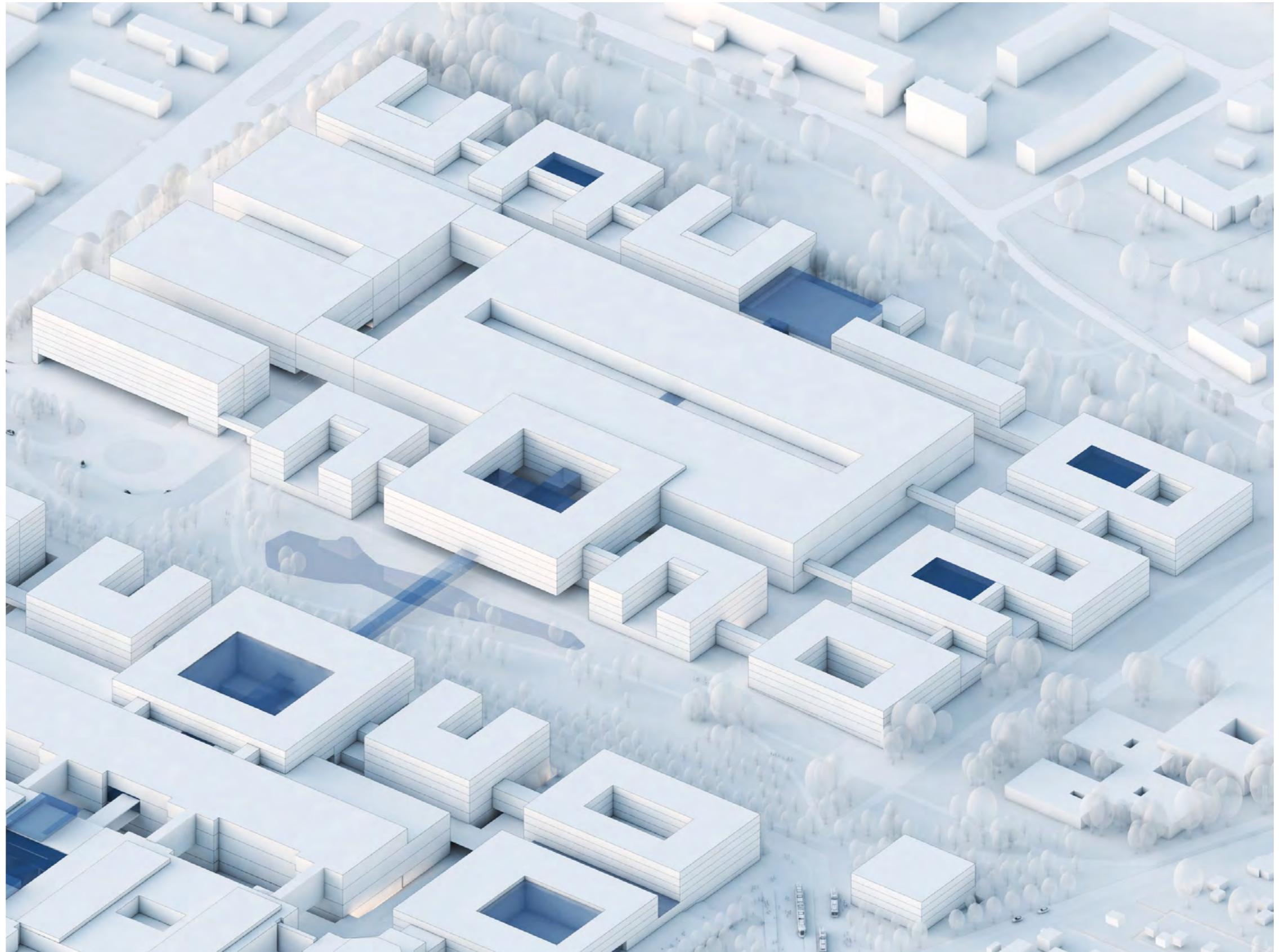
Am nördlichen Ende grenzt das Areal an den Rathenau Park. Die Magistrale findet hier ihren Abschluss im Mitarbeitereingang Nord Nord mit Anbindung zum U-Bahn Anschluss „Harthof“.

Eine öffentliche Durchwegung zwischen Nachbarschaftsgarten und dem Rathenau Park ist im Rahmen der Bauleitprüfung zu prüfen.

Flurstücke: 1203/3, 1203/6, 1205, 1206, 1199,  
1206/5, 1206/4, 1207/2, 1199/27,  
1199/28, 1199/20

Grundstücksgröße: 167.202 m<sup>2</sup>

Baurecht: § 35



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 6 - LANDSCHAFTSKONZEPT

Das Konzept für die Außenanlagen greift die vorhandenen ortstypischen Landschaftstypologien auf, führt diese mittels einer neuen Interpretation fort und verankert somit die neue städtebauliche Struktur innerhalb der Umgebung.

Das bestehende Forschungs- und Innovationszentrum sowie der neugestaltete Bereich FIZ Nord wird – ausgehend von der heute bereits bestehenden Baumstruktur der Knorrstraße – durch ein Baumraster entlang der Max-Diamond-Straße, der Knorrstraße sowie am südlichen Teil des Nachbarschaftsgarten gerahmt. Als weitere Fassung werden die übrigen Bereiche insbesondere um das neu entstehende FIZ Nord Nord mit einem landschaftlichen Charakter ausgebildet. Diese verzahnen sich mit den übergeordneten Grünverbindungen, wobei der vorhandene Baumbestand grundsätzlich soweit wie möglich integriert wird.

Der landschaftlich geprägte Grünzug entlang der Rathenaustraße, der neue lineare Park im nördlichen Teil der Kernzone („Nachbarschaftsgarten“) sowie der südlich gelegene Forum Park verbinden sich intensiv mit der Umgebung und verstärken die bestehende Grünstruktur insbesondere in ihrer Ost-West-Verbindung. Diese Grünräume haben einen stark öffentlichen Charakter: hier präsentiert sich das neue Forschungs- und Innovationszentrum der Stadt und lädt deren Bewohner ein, neue Grünräume zu erleben.

In Nord-Süd-Richtung entstehen östlich und westlich des FIZ zwei bewusst unterschiedlich geprägte Straßenräume: entlang der Knorrstraße ist dies ein Boulevard, welcher durch ein klares Baumraster geprägt wird, demgegenüber wird entlang der Schleißheimer Straße die bereits vorhandene freiwachsende Bestandsvegetation soweit möglich erhalten und weiter entwickelt. Die westliche und östliche Seite des FIZ erhält so jeweils ein eigenständiges Bild.

Neben diesen öffentlich wirksamen Grünstrukturen ist auch innerhalb des FIZ ein Begrünungskonzept vorgesehen (siehe nächste Seite).



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

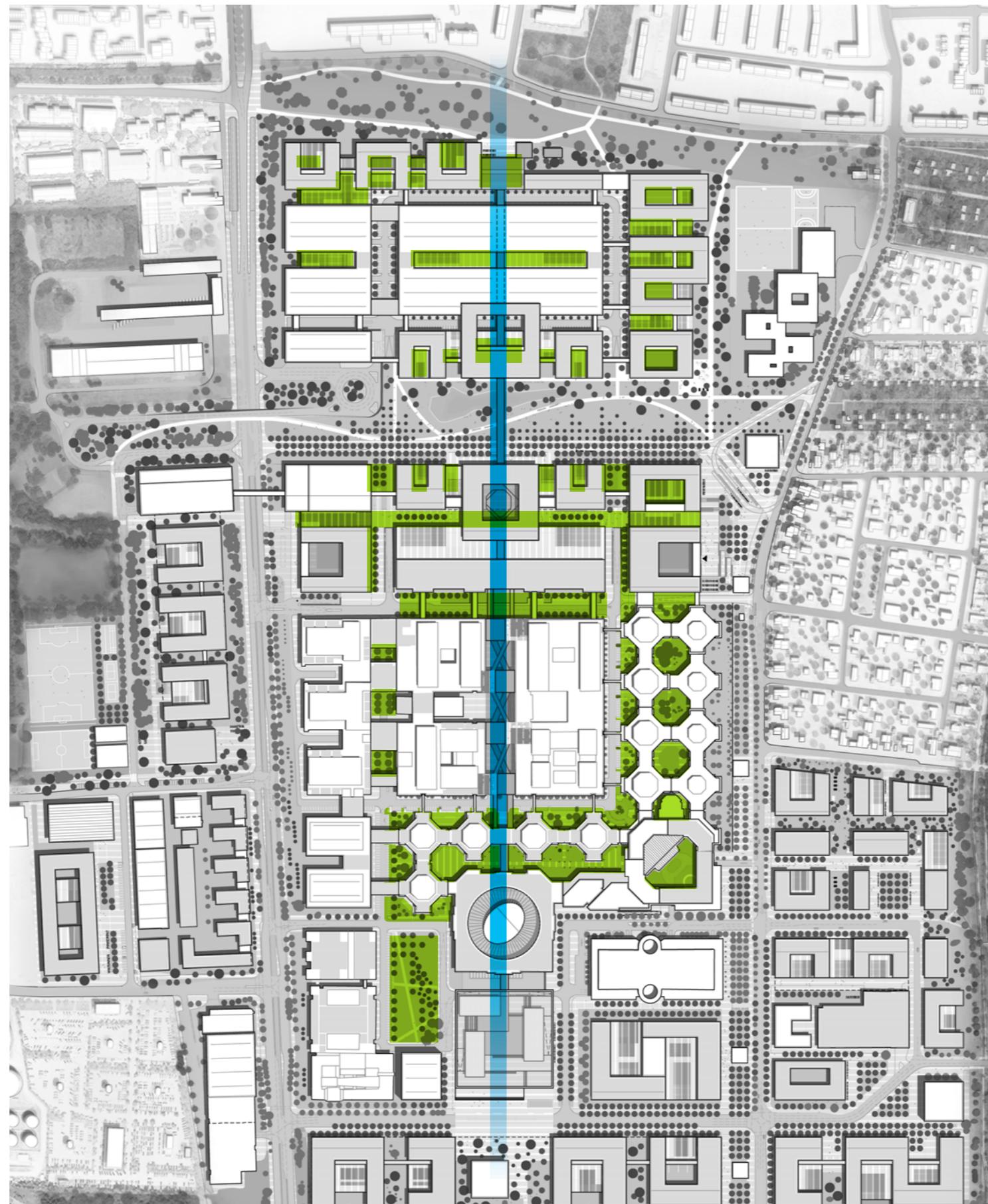
## 6.1 FIZ HÖFE UND POCKET PARKS

### BEGRÜNTE INNENHÖFE

Ergänzt wird das System der FIZ-Passage und der Außenraum durchwegung durch die Aktivierung von Höfsituationen analog zu dem bereits bestehenden Innenbereich zwischen den südlichen Büromodulen und dem Projekthaus.

Diese Höfe bieten eine hochwertige Aufenthalts- und Rückzugsqualität und fördern durch Ihre transparente Anbindung an die erdgeschossige Gebäudeerschließung Orientierung und Identität. Ebenso werden die Innenhöfe der östlichen Büromodule zur Passage hin transparent geöffnet. Sie fördern durch ihre individuelle Gestaltung die Orientierung und dienen den angelagerten Kommunikationsbereichen als „kontemplative“ Fixpunkte.

Der Boulevard im FIZ Nord erweitert sich zwischen den Gebäuden und der Passage in begrünte Rückzugsbereiche, sogenannte „Pocket Parks“.



### POCKET PARKS UND TERRASSEN

Das Prinzip der „Pocket Parks“ findet sich auch an anderer Stelle des Masterplans als wiederkehrendes Gestaltungselement wieder. Die an die größeren Verbindungsräume angelagerten individuell gestalteten Höfsituationen schaffen kleinmaßstäbliche Aufenthaltsräume mit eigenständigen Identitäten und gliedern die Volumen der Bebauung.

In analoger Weise werden Terrassen auf den erweiterten Sockelzonen bei Hybridgebäuden behandelt. Es entstehen nutzbare Freibereiche mit Raum- und Blickbeziehungen zur Umgebung. Bänke, Sonnenliegen und Sonnenschirme laden zum informellen Arbeiten und Entspannen ein.

Der größte „Pocket Park“ ist westlich des FIZ Forums sowie des Projekthauses vorgesehen.

### BEGRÜNTE DÄCHER

Wie auch die Pocket Parks schaffen begrünte Dächer intimere Aufenthaltsbereiche und Treffpunkte für Mitarbeiter. Die Begrünung bietet hierbei flexible Aufenthaltsbereiche und verknüpft verschiedene Gebäude auch auf den höheren Ebenen.

Die Dachbegrünung kann dabei mit Photovoltaik Elementen auf den Dächern kombiniert werden. Grundsätzlich ist das Areal für Photovoltaik auf den Dachflächen perfekt geeignet, da diese keine Verschattungsminderung durch Hochhäuser erfahren.

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 6.2 NACHBARSCHAFTSGARTEN

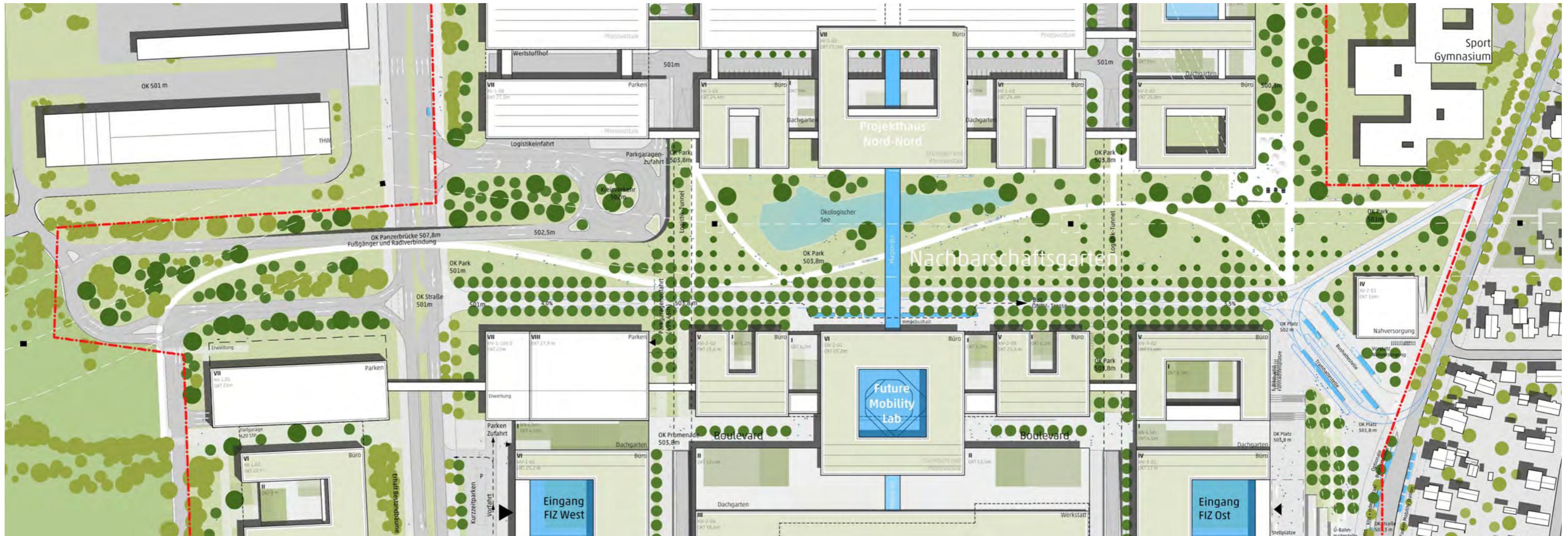
HE  
NN



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 6.2 NACHBARSCHAFTSGARTEN

### LAGEPLAN



Der Nachbarschaftsgarten stellt als Landschaftselement eine öffentlich zugängliche Zäsur im Gelände des FIZ dar. Dieser Park ist ein wichtiges Verbindungselement der bestehenden Grünzüge im Münchener Norden und dient gleichzeitig als vielschichtig nutzbarer Aufenthalts- und Erholungsraum sowohl für die BMW-Mitarbeiter als auch für die benachbarte wohnende Bevölkerung. Zusätzlich nimmt der Nachbarschaftsgarten eine ÖPNV-Trasse (Tram/Bus) auf, welche auch für den Werkbusverkehr befahrbar ist (vor dem Eingang FIZ Nord befindet sich eine wichtige Werkbushaltestelle). Zugang Nord und ÖPNV-Trasse werden in ein Raster aus Platanen integriert,

welches den südlichen Teil des Nachbarschaftsgartens prägt und ebenso das FIZ östlich und südlich umschließt.

Der mittlere Bereich des Nachbarschaftsgartens wird - entsprechend der neuen Eingangssituationen sowie der Logistik-Durchquerungen im Bereich des ersten Untergeschosses - in Form eines höheren Niveaus ausgebildet wobei sich dieses in sanften Böschungen zur Schleißheimer Straße sowie zur Knorrstraße auflöst.

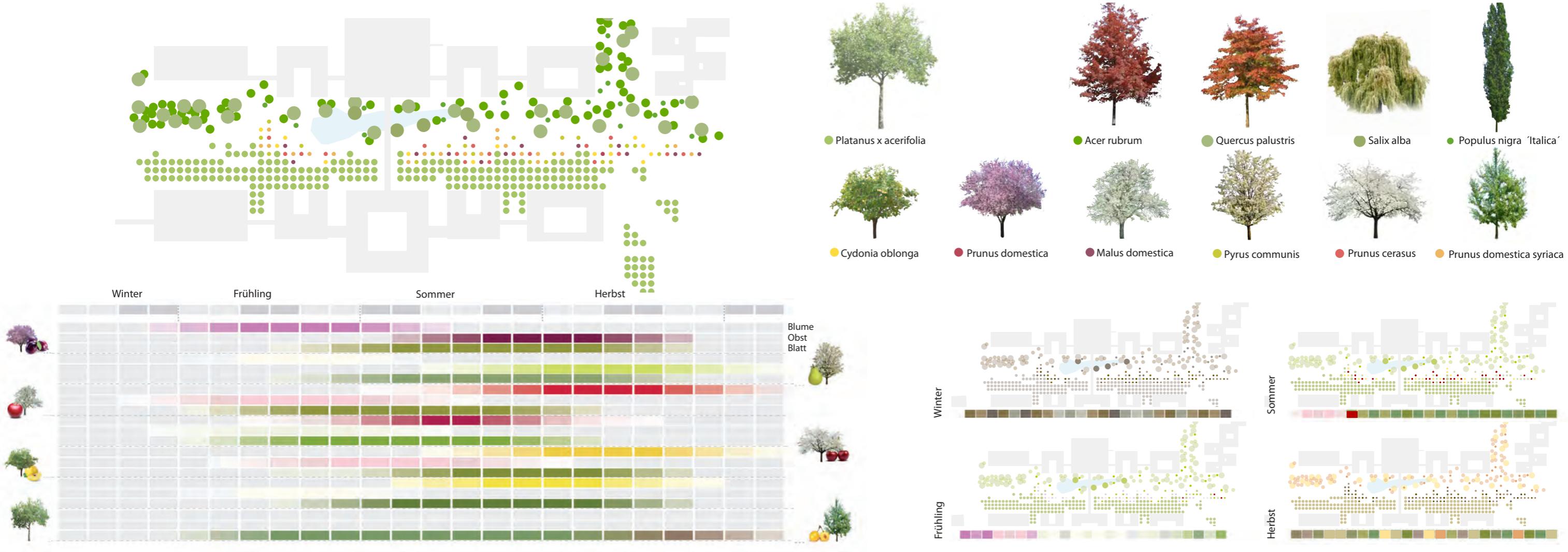
Der Park erhält ein leicht geschwungenes Wegesystem welches die wichtige Ost-West Verbindung genauso aufnimmt, wie die Verbindungen zwischen dem FIZ Nord Nord und dem Eingang FIZ Nord sowie dem Eingang Ost und der Trambahnhaltestelle. Im Übergang zum FIZ Nord Nord entstehen kleinere Platzflächen, die als Caféterrassen und Aufenthaltsbereiche nutzbar sind. Hier ist auch Raum für räumlich zugeordnete Aktivitäten (z.B. Tischtennis).

Der Nachbarschaftsgarten wird ansonsten als weitläufige Wiesenfläche ausgebildet, welche Raum für alle möglichen Aktivitäten, wie Ballspiele oder Picknick bietet. Auf eine funktionale Zuordnung der Aktivitäten und stärkere Möblierung des Parks wird indes bewusst verzichtet. Sitzgelegenheiten sind auf den Platzflächen, entlang der Wege bzw. am Wasser vorhanden.

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 6.2 NACHBARSCHAFTSGARTEN

### KONZEPT



Das Baumraster aus Platanen (*Platanus acerifolia*) löst sich zum Zentrum des Parks in Richtung Norden auf und wird fortschreitend durch Obstgehölze (*Malus domestica*, *Prunus cerasus*, *Prunus domestica*, *Cydonia oblonga*, *Prunus domestica* subsp. *syriaca* und *Pyrus communis*) ersetzt. Die kleinmaßstäbliche und dekorative Solitärbaum-Struktur bildet hierbei eine Art freie „Spielwiese“ als verbindendes charakteristisches Element im öffentlichen Raum, auf der Südseite in geordneten linearen Strukturen, auf der Nordseite

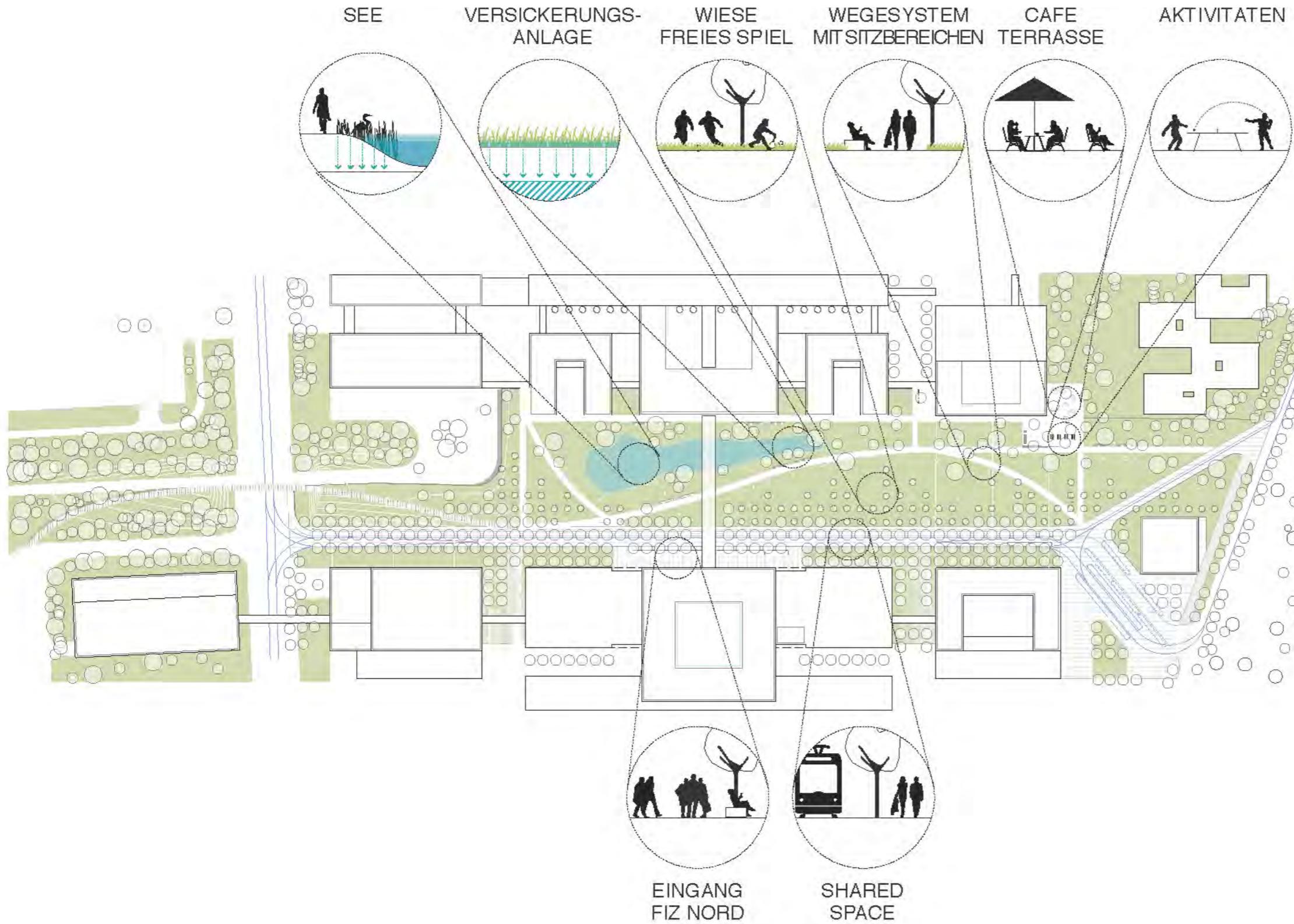
aufgelöst in einer landschaftlichen Gestaltung als Fortsetzung der landschaftlichen Rahmung des gesamten FIZ Nord Nord.

Überraschende Vegetationsmomente inszenieren spielerisch den Raum. Die konsekutive Blüte im Frühjahr, die differierende Färbung im Herbst (*Quercus palustris*, *Acer rubrum*) und die unterschiedlichen Ernte-Zeitpunkte geben dem Nachbarschaftsgarten eine sich stetig wandelnde Erscheinung im Laufe der Jahreszeiten.

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 6.2 NACHBARSCHAFTSGARTEN

### FUNKTIONEN



Als besonderes landschaftliches Element wird ein See vorgesehen, der dem Park als attraktive Mitte dient. Neben dem ökologischen Wert einer solchen Anlage entsteht so ein besonderer Aufenthaltswert. Dem ökologischen Leitbild folgend soll das anfallende Regenwasser der angrenzenden Dachlandschaften einer weiteren Nutzung zugeführt werden. Bepflanzungen des Uferbereichs mit Schilfrohr, Seggen und Binsen sorgen für eine Biofiltration des Wassers und tragen zur Versickerung bei. Das überschüssige Wasser kann mit Hilfe von offenen Versickerungsanlagen in den angrenzenden Bereichen in das Grundwasser infiltriert werden.

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 6.2 NACHBARSCHAFTSGARTEN

HE  
NN

### QUERSCHNITT



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 6.3 KNORRSTRASSE

## KONZEPT

### PROMENADE

Das bestehende Baumraster entlang der Knorrstraße wird aufgegriffen und vom südlichen S-Bahn Zugang bis zum neuen Eingang FIZ Ost mit Neupflanzungen (Platanus x acerifolia) in Rasenflächen komplettiert. Eine Rahmung von Wegen generiert hierbei eine Promenade, die als übergeordnete Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung fungiert und Funktionen wie U-Bahnzugänge und Kioske integriert. Als Rückgrat und zentrale Achse wird diese zum gestaltprägenden städtischen Element mit hoher Aufenthaltsqualität.

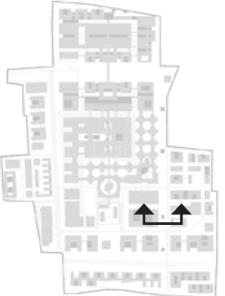
Auch die Freiraumstruktur des Wagner-Areals mit seinen Straßen und Plätzen nimmt eindeutig Bezug zum neuen Boulevard entlang der Knorrstraße.



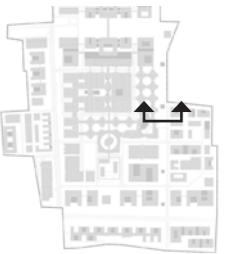
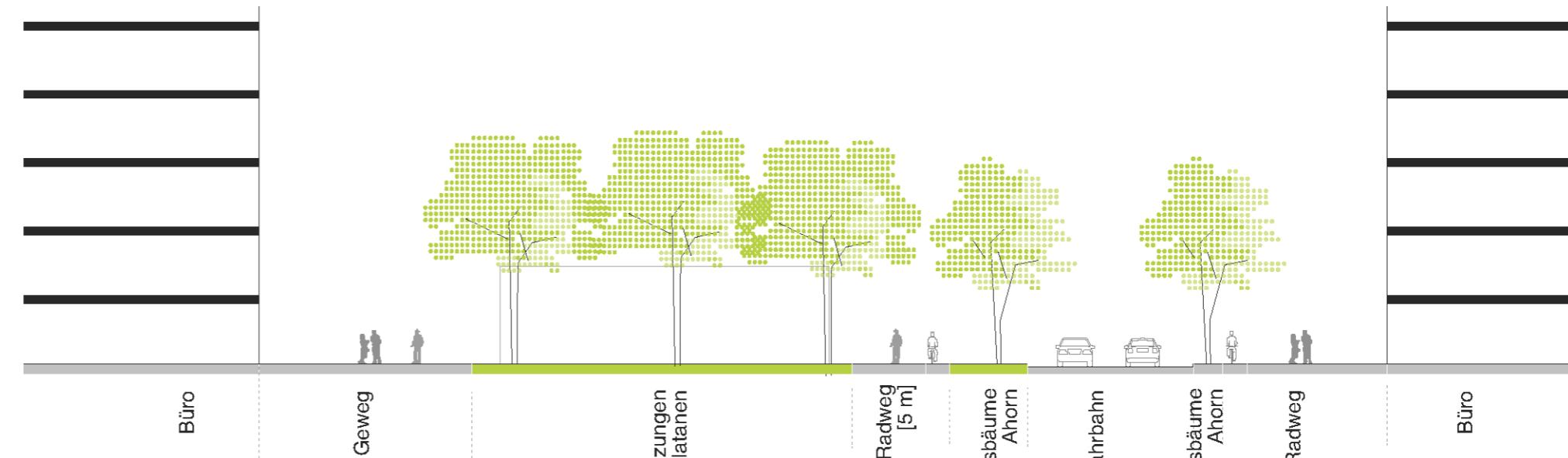
# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 6.3 KNORRSTRASSE

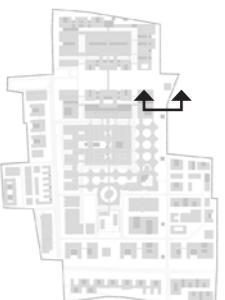
### STRASSENQUERSCHNITTE



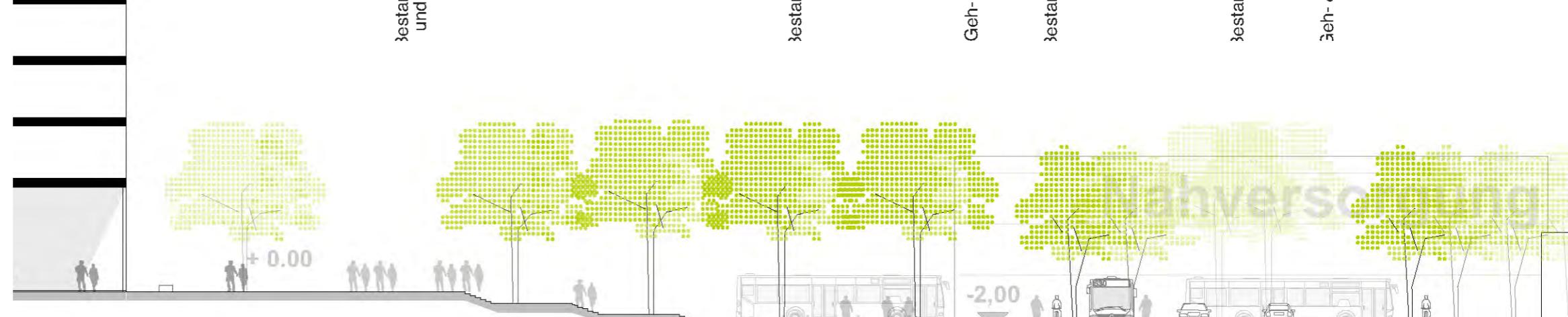
Bereich Hufelandstraße



Bereich FIZ Sterne



Bereich FIZ Eingang Ost



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 6.4 MAX-DIAMAND-STRASSE

HE  
NN

## LAGEPLAN



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 6.4 MAX-DIAMAND-STRASSE

HE  
NN

## KONZEPT

### FIZ PLAZA

Von der Max-Diamand-Straße kommend, welche von zwei doppelten Reihen von Bäumen (*Platanus acerifolia*) begleitet wird, öffnet sich dem Besucher ein großzügiger befestigter Platz. Die Unterbrechung der Baumreihen schafft Raum für einen repräsentativen Vorplatz mit einem Wassertisch, welcher die Besucher und Mitarbeiter am Eingang begrüßt.

Der Platz lädt ein, die Kernzone zu betreten, indem er die Terrassen des neuen Haupteingangsgebäudes einschließt und sich weiter bis zum Projekthaus erstreckt. Das Mobiliar ist reduziert, der Fokus liegt auf der Inszenierung der Dynamik, die das Innovationszentrum prägt, hier kommt man an, trifft sich und wird ins Innere des Kerngebiets geleitet.

### FORUM PARK

Südlich schließt sich als beruhigender Gegenpol zum verkehrsintensiven Vorplatz ein grüner Park als Aufenthaltsbereich an. Der Forum Park verbindet das FIZ mit dem Biotop entlang der Bahntrasse, und über eine Brücke mit der potentiellen S-Bahn Haltestelle und dem südlich gelegenen BMW IT-Zentrum.



Schnittdarstellung

# FIZ FUTURE MASTERPLAN 6.5 SCHLEISSEIMER STRASSE

## KONZEPT

Entlang der Schleißheimer Straße wird die bereits vorhandene eher landschaftlich geprägte Bestandsvegetation soweit möglich erhalten und weiter entwickelt.

Die bestehende Baumstruktur aus Ahorn- und Obstgehölzen östlich der Straße (im Vorfeld des FIZ) wird dabei erhalten und durch punktuelle Neupflanzungen ergänzt, die den landschaftlichen Charakter verstärken.

Auf der westlichen Seite im Bereich zum BIMA-Gelände entsteht durch Öffnungen der in Teilen dichten vorhandenen Gehölzstrukturen sowie durch punktuelle Neupflanzungen ein landschaftlich geprägtes Bild.

Ähnlich wird in den weiter südlichen und nördlichen Bereichen verfahren, so dass entlang der Schleißheimer Straße ein stark landschaftlich geprägter Raum entsteht. In Mittellage der Straße wird Raum für eine begrünte Straßenbahntresse vorgesehen.

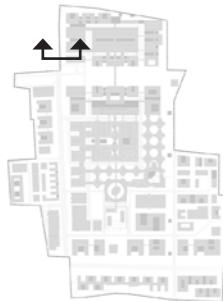
Welche Auswirkungen die vorgesehenen Eingriffe in den Baum- und Biotopbestand und auf geschützte Tierarten haben, wird noch zu untersuchen sein, genauso wie Spielräume für eine Optimierung der Planung zur Minimierung der Eingriffe.



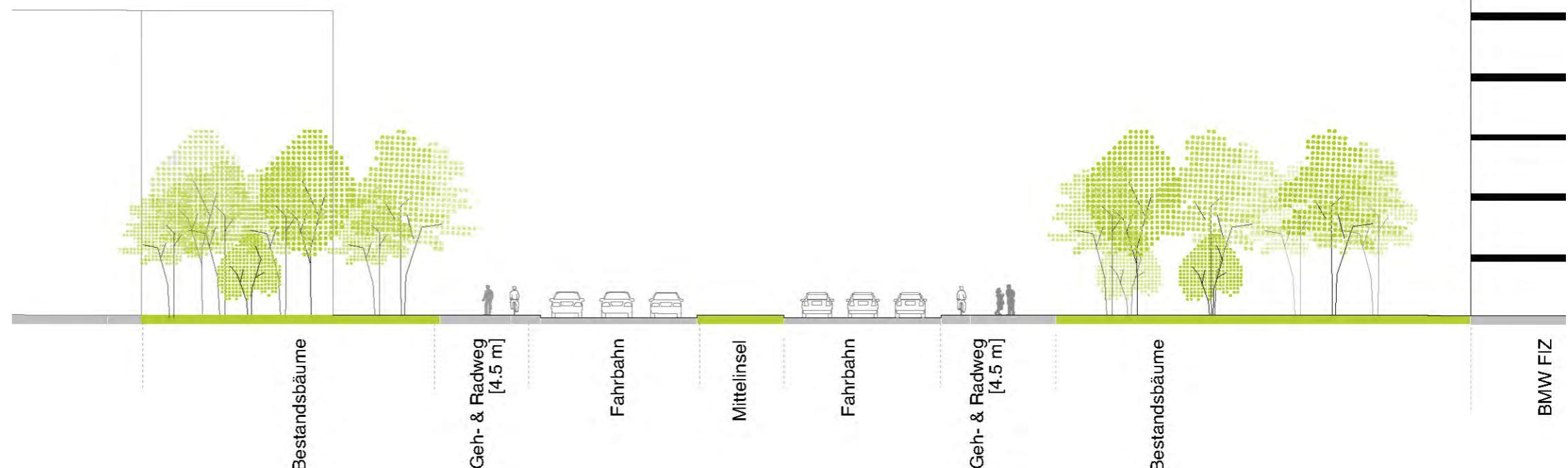
# FIZ FUTURE MASTERPLAN 6.5 SCHLEISHEIMER STRASSE

HN  
NN

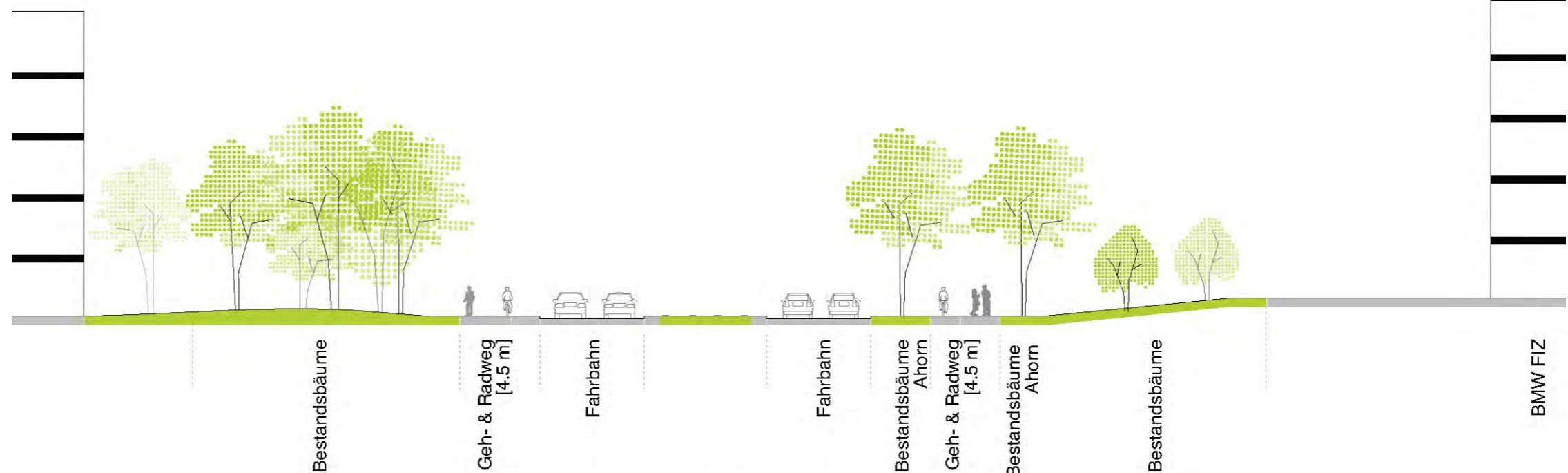
## STRASSENQUERSCHNITTE



Nördlich der Panzerbrücke



Südlich der Panzerbrücke



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 7 - VERKEHR

### VERKEHRSPLANERISCHE ZIELE

#### UMFELD-VERTRÄGLICHE BEWÄLTIGUNG DES GESAMTEN VERKEHRS

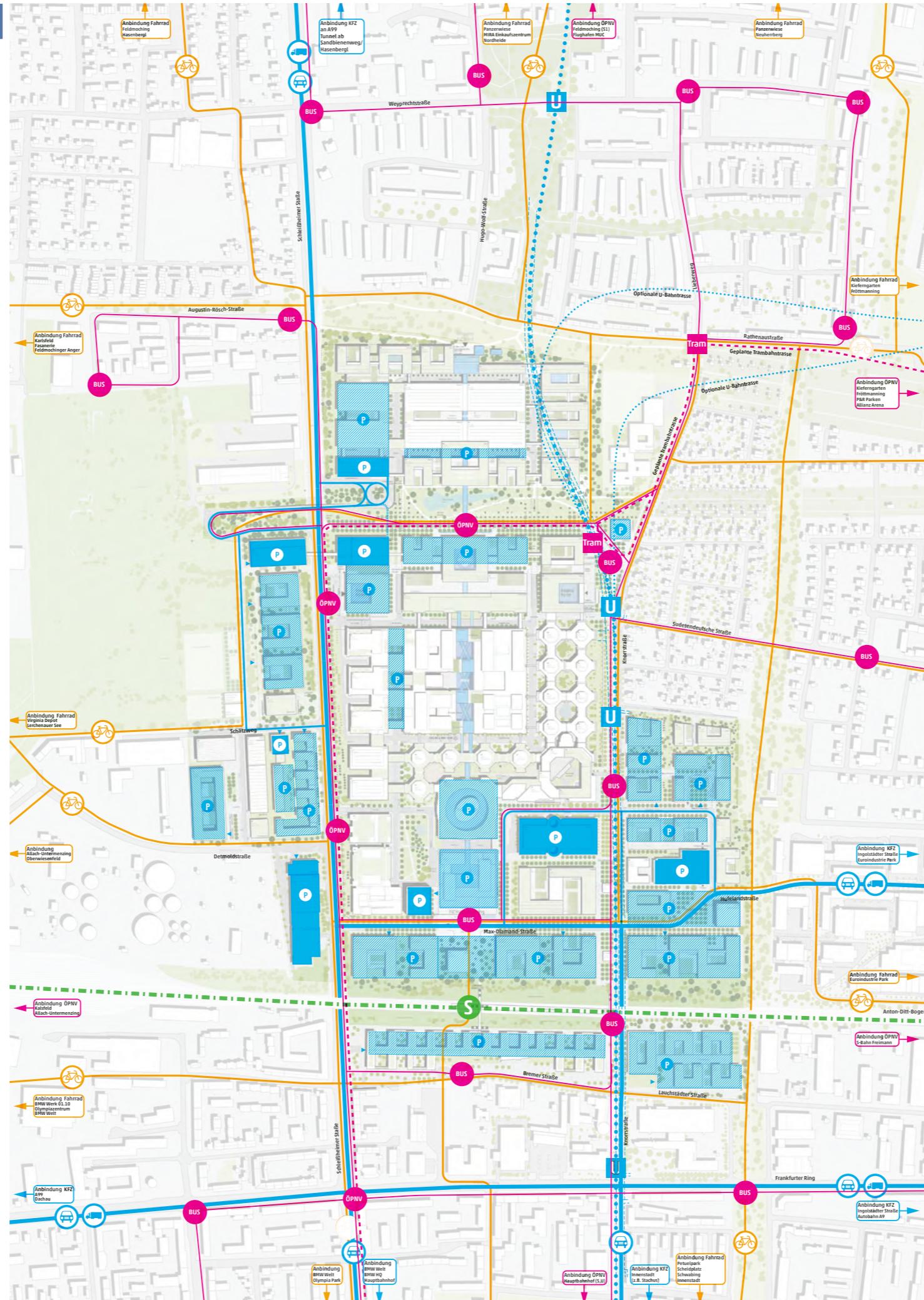
- durch Anordnung von städtebaulichen Verdichtungsbereichen mit arbeitsplatzintensiven Nutzungen in der Nähe des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem Ziel der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV),
- durch direkte Ableitung des regionalen Straßenverkehrs zur Entlastung von Wohngebietsdurchfahrten,
- durch ausreichende Kapazitäten für die zusätzliche Verkehrsbelastung im ÖPNV, im Straßenverkehr und für den nicht-motorisierten Verkehr,
- durch verkehrstelematische Optimierung der Verkehrsabwicklung auf Straßen und Schienen zur besseren Infrastrukturauslastung,

#### STÄRKUNG DER NUTZUNG DES ÖPNV

- durch gute und attraktive Erreichbarkeit der Haltestellen,
- durch Ausbau der Kapazitäten bzw. Schaffung ergänzender Kapazitäten,

#### VERBESSERTE ANBINDUNG DES PLANUNGSGEBIETES AN DAS BESTEHENDE FUSS- UND RADWEGENETZ,

- insbesondere auch durch Angebot zusätzliche Routen unabhängig von Verkehrsstraßen bzw. Schaffung ergänzender Kapazitäten.



### ANBINDUNG STRASSENNETZ

Die Straßenerschließung des FIZ erfolgt im Westen über die leistungsfähige Anbindung der Hauptlogistikzufahrten, des Zugangs West und der Max-Diamond-Straße an die Schleißheimer Straße. Im Süden liegt der Schwerpunkt der Straßenanbindung an der Max-Diamond-Straße und der südlichen Knorrstraße.

Die Verkehrsführung zur Max-Diamond-Straße wird durch eine neue „fließende“ Verschwenkung der Hufelandstraße optimiert. Dadurch wird zum Einen die Querverbindung des FIZ nach Osten zur Ingolstädter Straße verbessert und zum Anderen die Sudetendeutsche Straße in den Wohngebieten deutlich entlastet.

Die nördliche Knorrstraße wird vom Durchgangsverkehr entlastet durch den Entfall der Parkangebote am Zugang Ost, durch die Aktivierung der Querverbindung Hufelandstraße mit Max-Diamond-Straße und durch einen entsprechende Gestaltung der nördlichen Knorrstraße.

Ergänzt werden könnten die Maßnahmen durch einer Parkraumbewirtschaftung in den nahegelegenen

### HAUPTZUGANGSBEREICHE

Die Zugangsbereiche werden als Mobilitätsdrehscheiben ausgebildet, an denen eine Überlagerung und Verdichtung verschiedener Verkehrsmittel erfolgt.

Die Zugänge liegen an den Schwerpunkten der arbeitsplatzintensiven Zonen des FIZ und ermöglichen eine schnelle und direkte Verbindung zum Arbeitsplatz. Carsharing und E-Mobility konzentrieren sich an den Drehscheiben im Süden und Westen.

- Bus
- U-Bahn
- Tram (geplant)
- S.Bahn (geplant)
- PKW / LKW
- Fahrräder

## **RUHENDER VERKEHR NACH NUTZUNGSGRUPPEN**

## LAGE / ERSCHLIESSUNG

Durch die gezielte Anordnung der Parkhäuser und Garagen und direkte Zuordnung zu den Zugängen und den arbeitsplatzintensiven Bereichen im FIZ erfolgt eine Entzerrung des PKW Verkehrs und eine schnelle und unmittelbare Erschließung für Mitarbeiter und Besucher. Die Zufahrten der Parkhäuser erhalten entsprechende Rückstaubereiche.

Im Bereich der nördlichen Knorrstraße und am Zugang Ost gibt es bis auf Parkplätze für die Nahversorgung kein Angebot an Parkmöglichkeiten, um die gewünschte Verkehrsberuhigung zu den angrenzenden Wohngebieten zu ermöglichen.

Die bestehende Praxis der straßenbegleitenden internen Parkplätze für Versuchsfahrzeuge soll beibehalten werden. Ergänzend hierzu werden Tiefgaragenbereiche ausgewiesen sowie eine Teilbelegung der Parkhäuser vorgesehen.

## BILANZ

Summe MA Bestand 2015	10.250
Summe MA zusätzlich bis 2050	5.500
Gesamt MA	15.750 (72%)
Summe VT Bestand 2015	3.700
Summe VT zusätzlich bis 2050	2.500
Gesamt VT	6.200 (28 %)
<b>Gesamtsumme</b>	<b>21.950 (100%)</b>



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 7.1 VERFLECHTUNG INDIVIDUALVERKEHR



## ÖFFENTLICHER PERSONEN-NAHVERKEHR

# S BAHN

Eine potentielle S-Bahn-Haltestelle im Süden würde das Verkehrsaufkommen deutlich entlasten. Es erfolgt eine direkte Verknüpfung mit der Magistrale über Forum Park und FIZ Forum. Die erforderliche Bahndammüberführung ermöglicht eine direkte fußläufige Anbindung des ITZ und zudem die Schaffung einer weiteren Fahradwegeverbindung direkt nach Süden.

# TRAMBAHN UND BUS

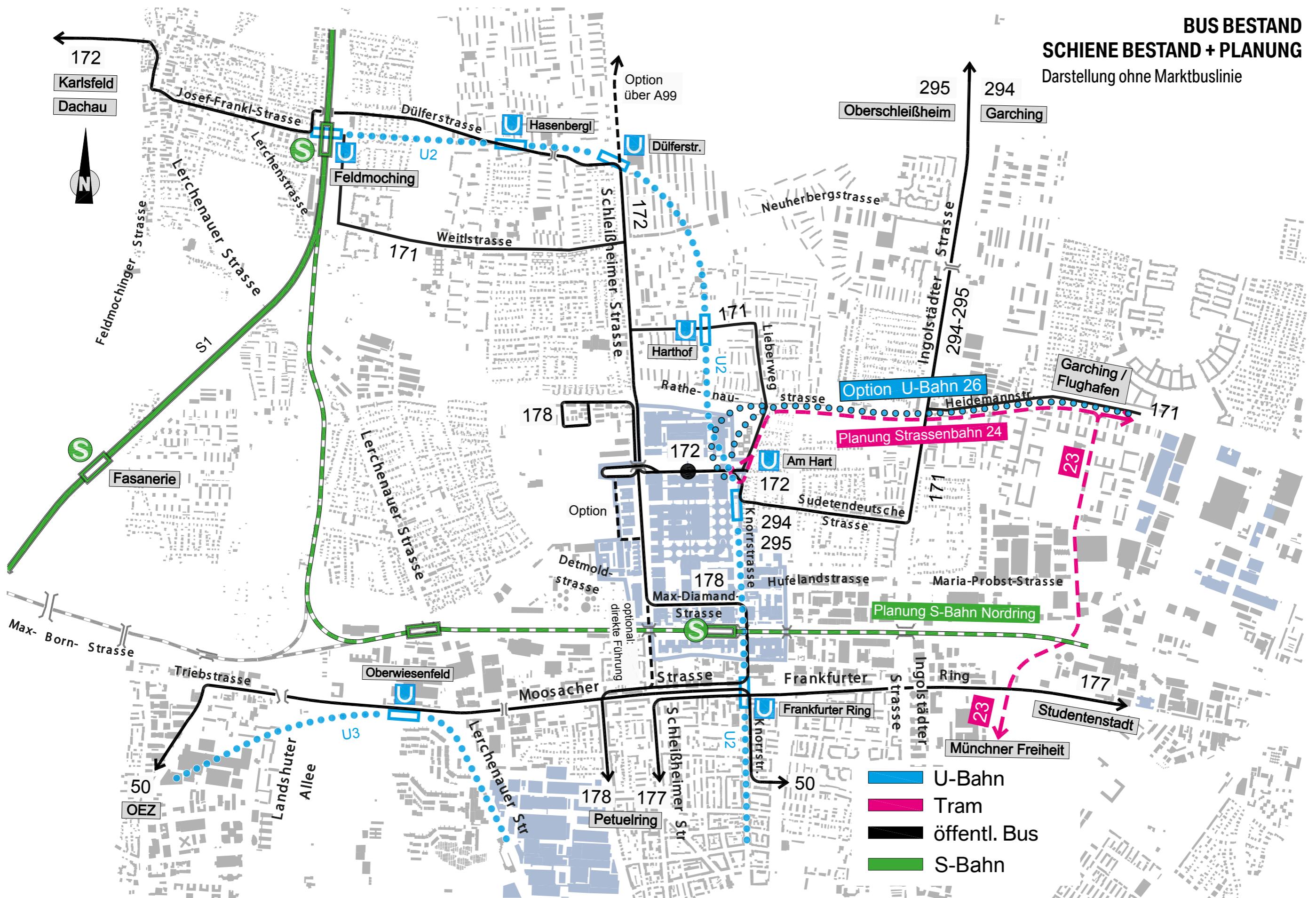
Ein vorläufiger Endpunkt der Trambahn liegt an der Knorrstraße vor dem FIZ Osteingang mit direkter Anbindung an die U-Bahn. Der zukünftige Verlauf der ÖPNV-Trasse Richtung Innenstadt führt nach Westen über den Nachbarschaftsgarten in die Schleißheimer Straße. Die Hauptzugänge des FIZ werden angebunden, die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln wird optimiert.

## FAHRRÄDER

An allen mit dem Fahrrad erreichbaren Zugängen und Nebeneingängen wird eine entsprechende Infrastruktur bereitgestellt (Fahrradparken, Ladestationen e-bikes, Umkleiden).



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 7.2 VERFLECHTUNG ÖPNV



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

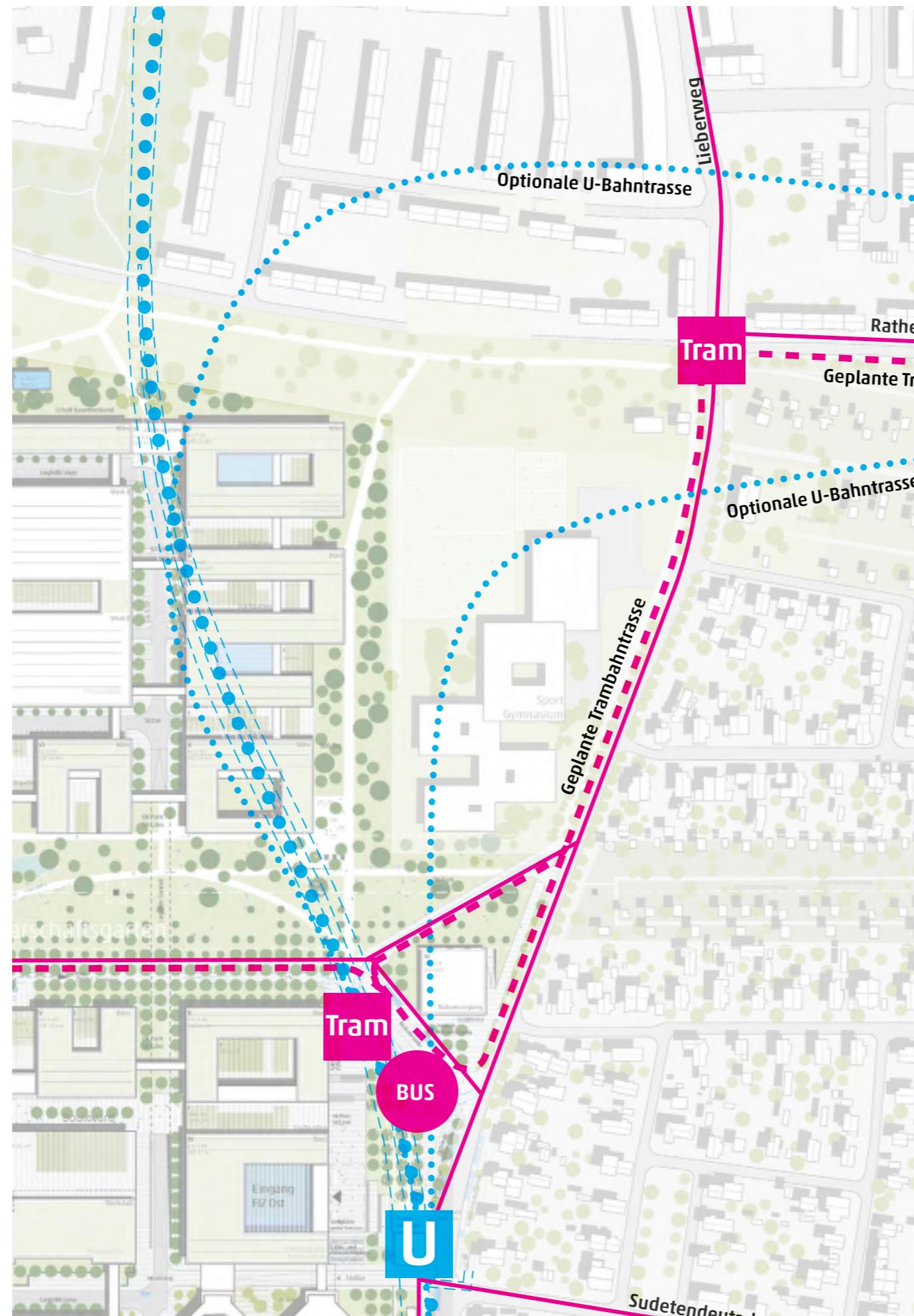
## 7.2 U-BAHN U26

### ALTERNATIVE U-BAHN TRASSE ZWISCHEN KIEFERNGARTEN - AM HART

Im Rahmen des Verkehrskonzepts Münchener Norden werden u.a. geeignete Maßnahmen für den zukünftigen Bedarf des ÖPNV geprüft. Unter anderem ist eine tangentiale Tramverbindung im Osten des Wettbewerbsgebietes zwischen den U-Bahn-Haltestellen „Kieferngarten“ (U6) und „Am Hart“ (U2) mit Wendeschleife im Bereich der Haltestelle „Am Hart“ geplant. Die Vorplanung ist in den Informationsplänen berücksichtigt.

In Prüfung ist die Weiterführung der tangentialen Tramverbindung über die Haltestelle „Am Hart“ hinaus bis zur Schleißheimer Straße.

Alternativ wird eine Ausführung der Tangente als U-Bahn geprüft, die eine Aufgabelung der U2 an der Station „Am Hart“ erfordern würde. Die Trassenvorhaltung für die U-Bahn ist in den Informationsplänen gestrichelt dargestellt.



Der Masterplan berücksichtigt die mögliche U-Bahn Trasse sowohl im Rahmen des Maßnahmenplans als auch durch die gewählte Anordnung der Baufelder im Bereich FIZ Nord Nord.

So kann das Werk 0 als erste Baumaßnahme im Bereich FIZ Nord Nord unabhängig von einer möglichen späteren Herstellung einer U-Bahn Trasse erfolgen.

Die östliche Randbebauung des FIZ Nord Nord liegt teilweise über sowohl der bestehenden U-Bahn Trasse als auch über der optionalen Trasse, welche tiefer als die bestehende Trasse liegen wird.

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 7.3 VERKEHRSKONZEPT BMW

### INTERNE VERKEHRSERSCHEISSLUNG MIT MOBILITÄTSEINRICHTUNGEN FÜR BINNEN- UND INTERSTANDORTVERKEHR

Die bestehenden FIZ-internen Straßen werden aufgenommen und fortgesetzt. Personenbewegungen und Material- und Fahrzeugverkehr werden entzerrt.

Die Straßenerschließung besteht aus geradlinigen Ringsystemen, um eine optimale Orientierung und Leistungsfähigkeit zu erreichen. An Kreuzungen, Zu- und Ausfahrten werden ausreichende Rückstaulängen vorgesehen.

#### LOOP

Durch die konsequente Fortführung der Erschließung werden alle Gebäude an ein durchgängiges Ringsystem angebunden, das der Logistikversorgung, dem internen Fahrverkehr, der Feuerwehr und der Medienerschließung dient.

Der Boulevard im FIZ Nord Gelände ist ebenso befahrbar und für die Versorgung der Gebäude nutzbar. Die Zufahrten an der Schleißheimerstraße werden erhalten und an das Ringsystem angeschlossen. Im Bereich des Projekthauses bleibt die Rampenerschließung des Tiefhofs bestehen und wird ebenso an das interne Straßennetz angebunden wie eine neue Zufahrtmöglichkeit von der Max-Diamond-Straße zwischen FIZ Forum und i-Parkhaus.

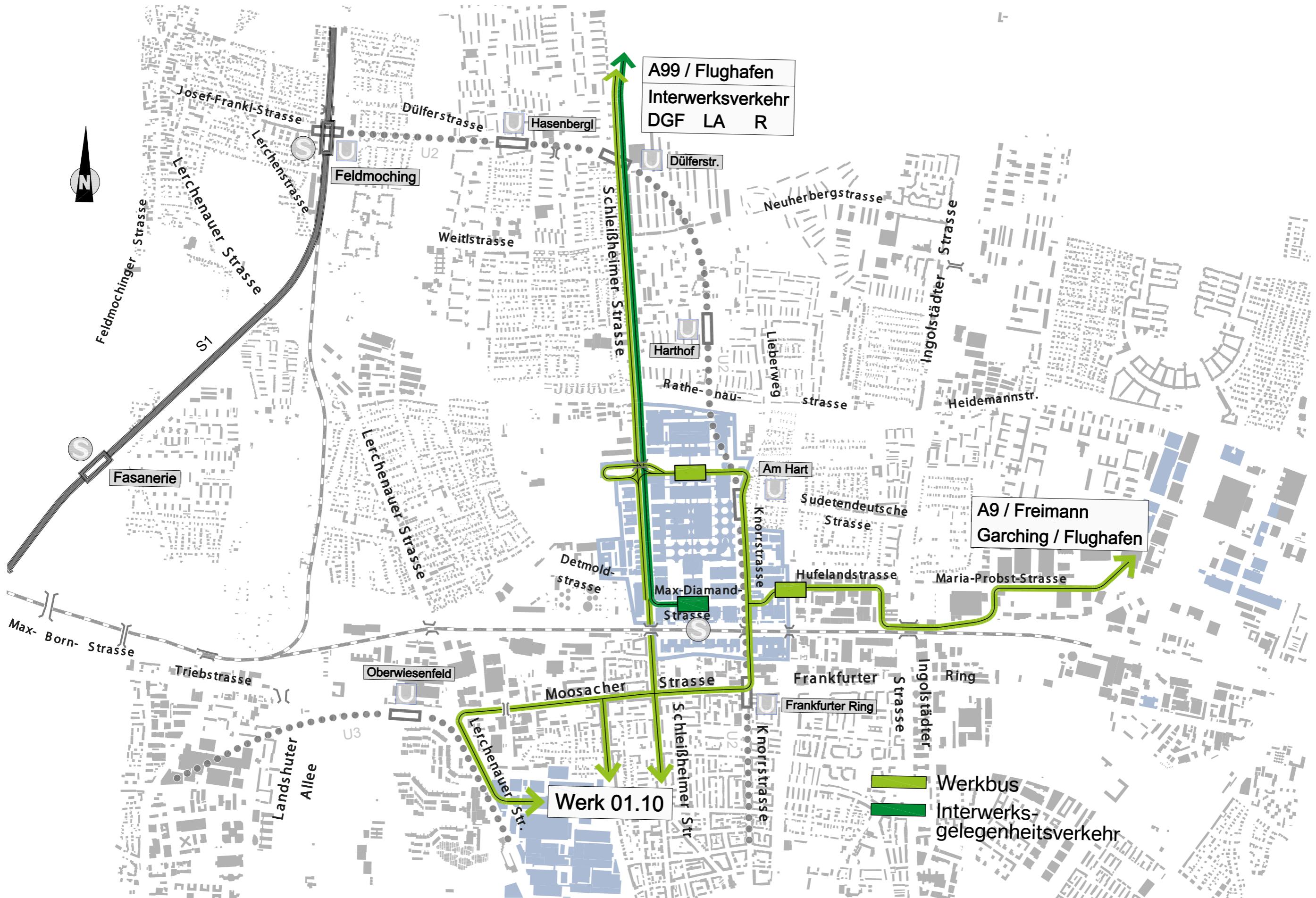
#### ANSCHLUSS NORD NORD

Um den Sicherheitsanforderungen der internen Erschließung Rechnung zu tragen und eine Durchgängigkeit des Grünraumes zu erhalten erfolgt die Verkehrsverbindung zum Nord Nord Gelände unterhalb des Nachbarschaftsgartens über Tunnels. Die Magistrale wird über eine transparente Brücke über die Landschaft geführt.



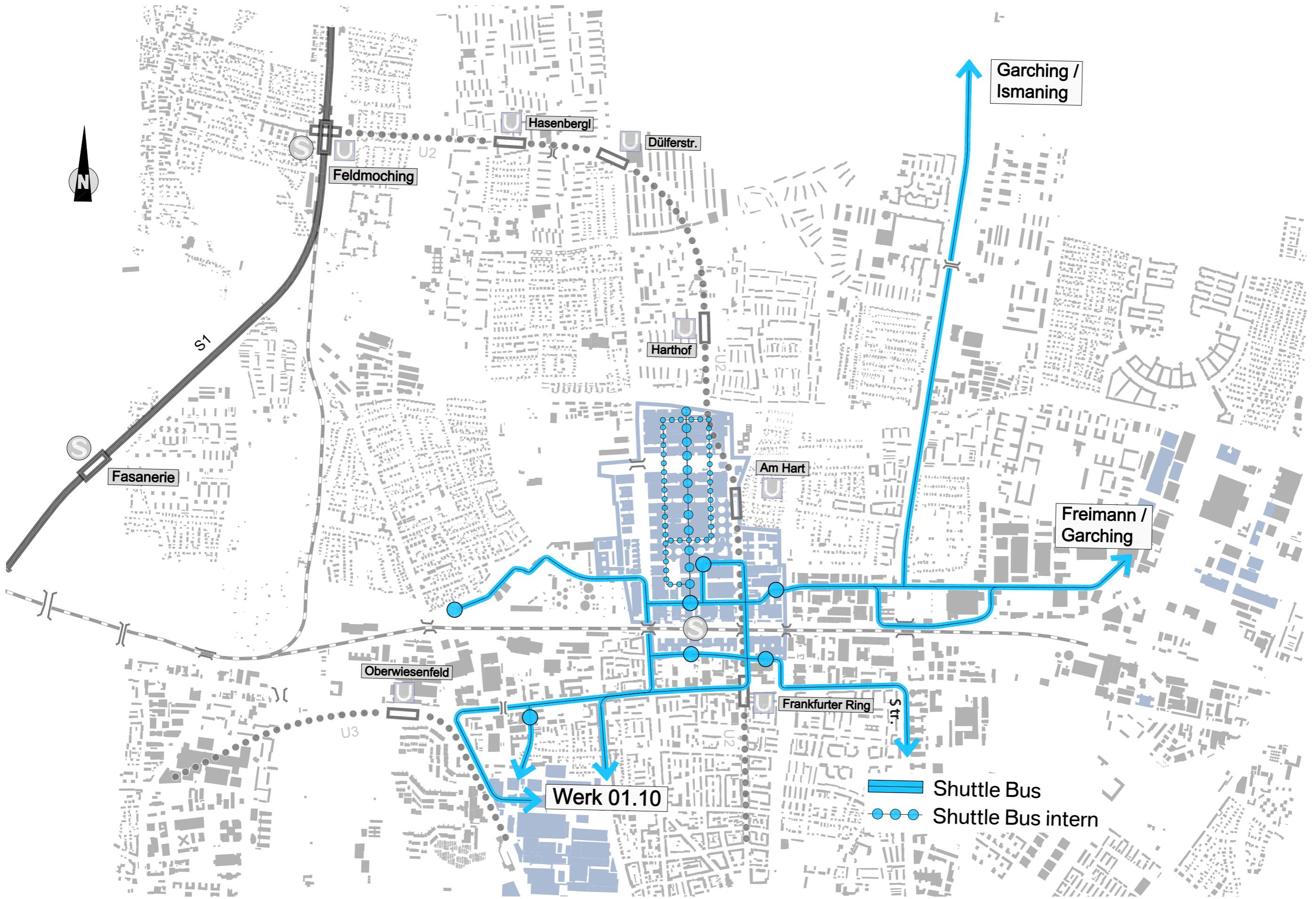
# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 7.3 VERFLECHTUNG BMW WERKSBUSSE



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 7.3 VERFLECHTUNG BMW SHUTTLE



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 7.4 ÖPNV TRASSE NACHBARSCHAFTSGARTEN

### LAGEPLAN



1. Hauptzufahrt / Logistik

2. Parkhaus Nord Nord

3. Parkhaus Nord

4. Parkhaus BlmA

5. Panzerbrücke

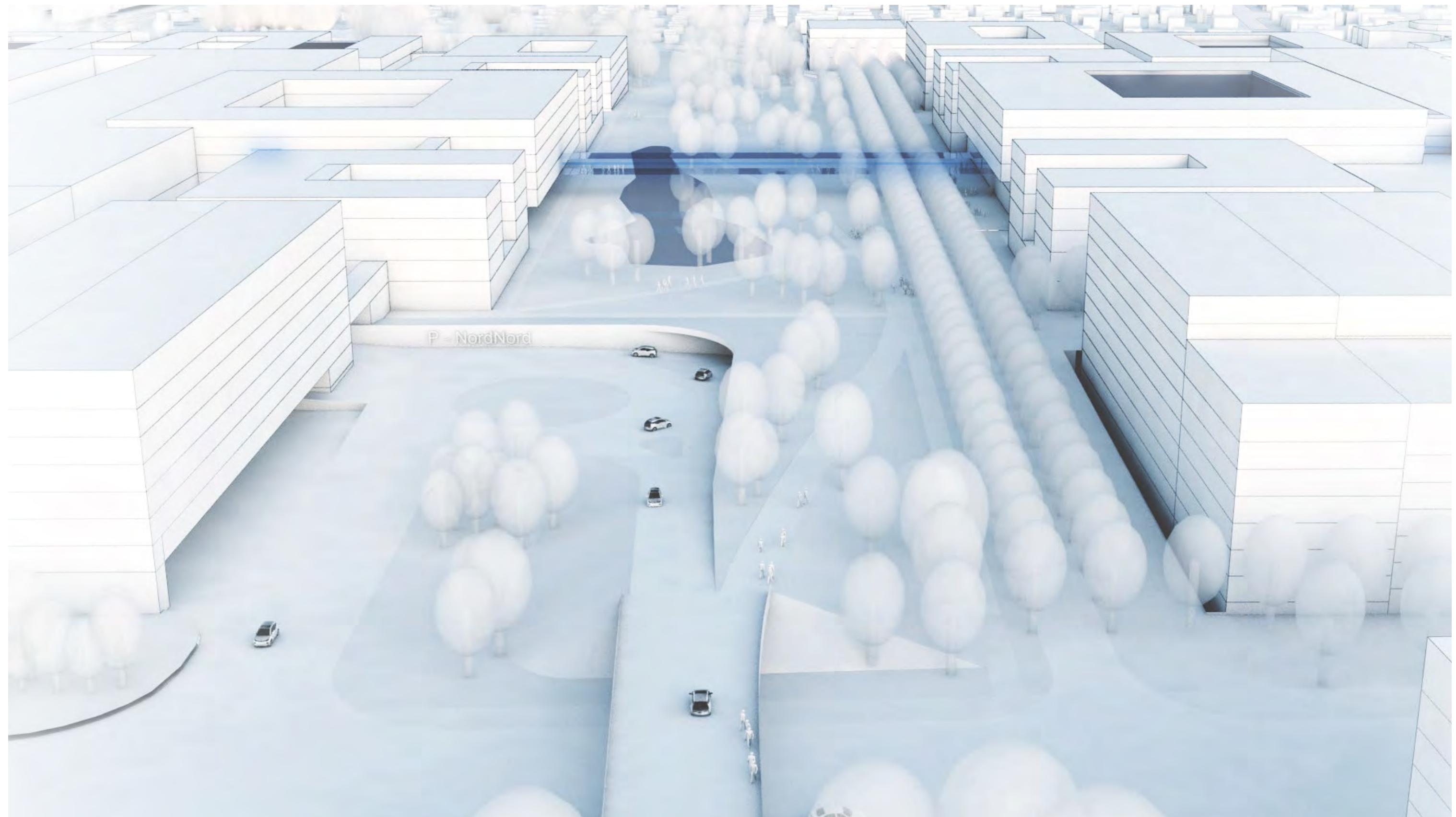
6. Verkehrstrasse

7. Bus-/Tramhaltestelle „Am Hart“

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 7.6 HAUPTZUFAHRT

Blick in den Nachbarschaftsgarten aus Richtung der Panzerbrücke



### KREUZUNGSFREIE ANBINDUNG ÜBER PANZERBRÜCKE

#### ZUFAHRT

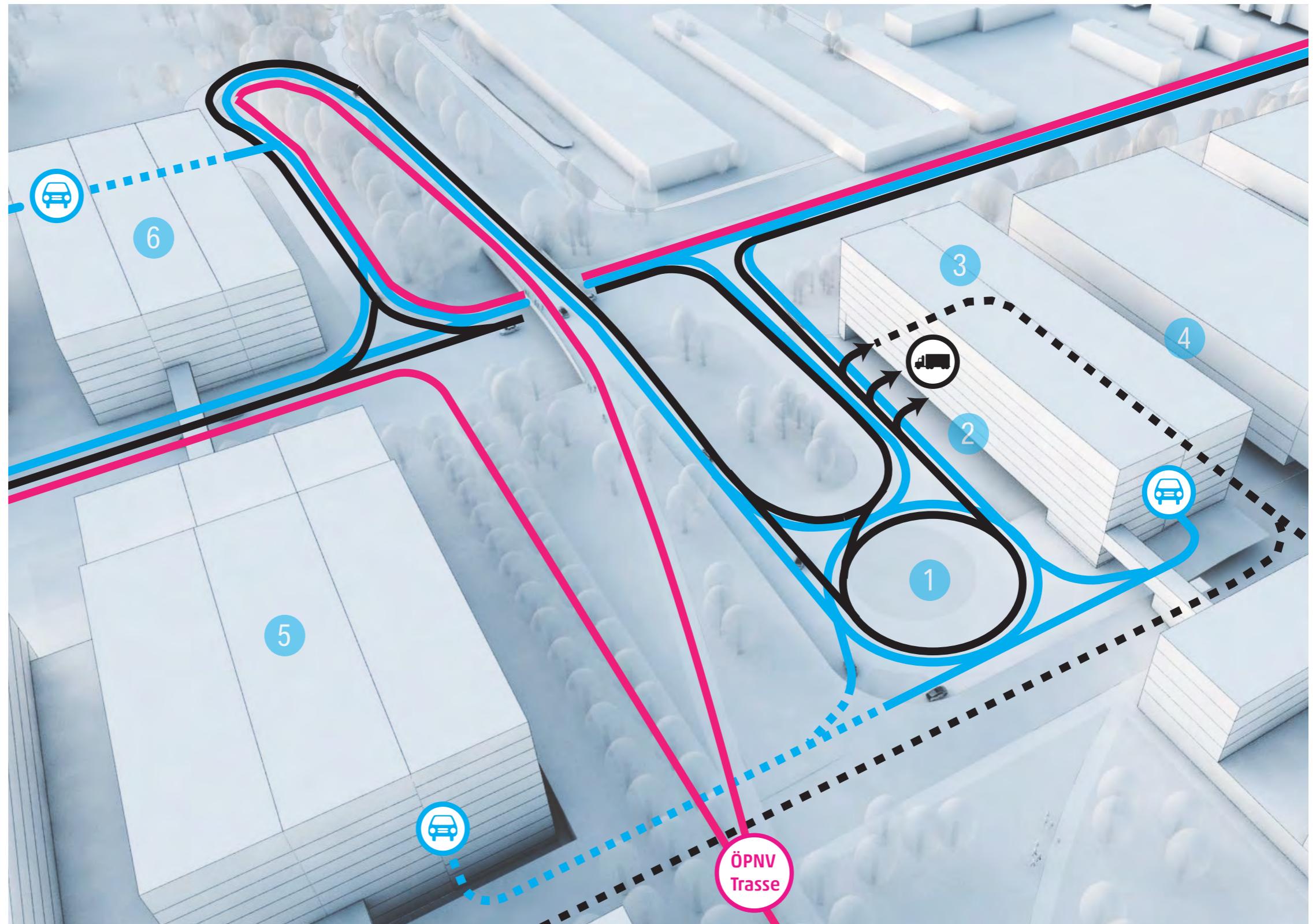
Die Zufahrt zur neuen Hauptzufahrt erfolgt von der Schleißheimer Straße aus. Unter Einbeziehung der bestehenden Panzerbrücke ist die Zufahrt auch für aus Norden kommende Fahrzeuge kreuzungsfrei.

#### LOGISTIK- UND WERTSTOFFHOF

Der neue Logistikhof und der Wertstoffhof werden in der Schnittstelle zwischen der Ringerschließung und den Zu- und Ausfahrten an der Panzerbrücke plaziert, um einen schnellen und störungsfreien Fahr- und Transportverkehr in und aus dem Kengelände zu gewährleisten.

1. FIZ Hauptzufahrt
2. Logistikhof
3. Parkhaus Nord Nord (über Logistikhof)
4. Wertstoffhof
5. Parkhaus Nord
6. Parkhaus BlmA

 ÖPNV Trasse  
 LKW  
 PKW



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

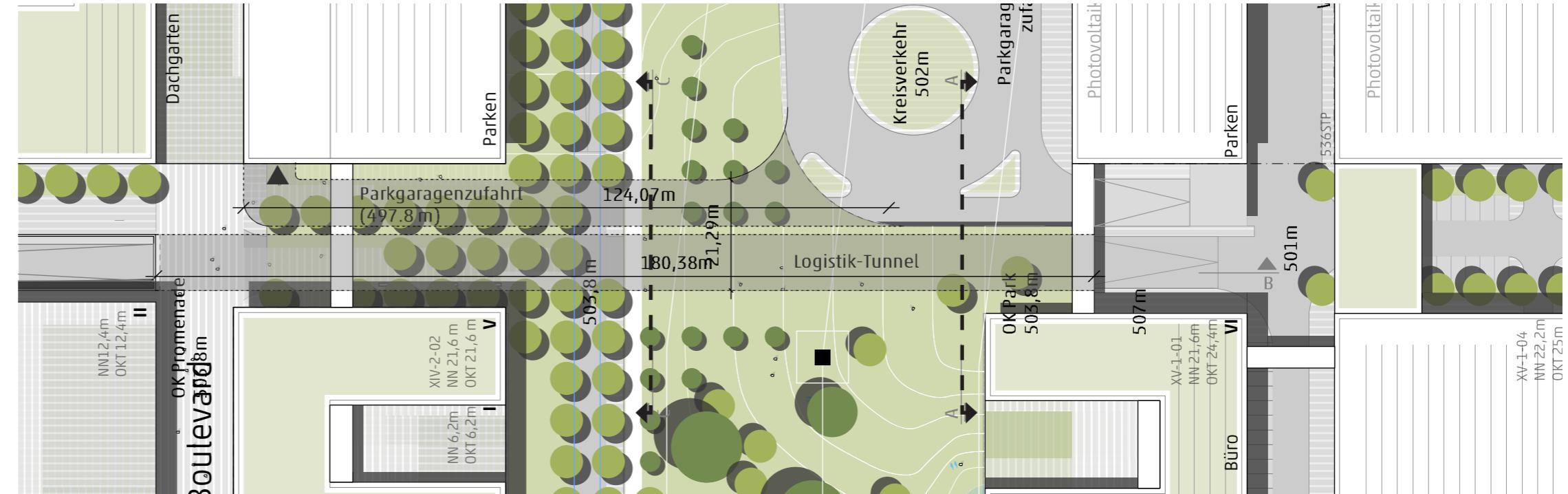
## 7.6 TUNNEL NACHBARSCHAFTSGARTEN

### LOGISTIKTUNNEL

#### UNTERIRDISCHE MASSNAHMEN

Als öffentlich zugängliche und übergeordnete Grünverbindung und Durchwegung muss der Nachbarschaftsgarten frei von Querverkehren gehalten werden. Um diese attraktiven und durchgehenden Grünflächen ausweisen zu können, werden im Bereich Nachbarschaftsgarten die Verbindungsstraßen zwischen FIZ Nord und FIZ Nord Nord unterirdisch in Tunnels geführt. Neben zwei LKW tauglichen Logistiktunneln im Westen und Osten des Gesamtareals wird auch die Zufahrt zum bestehenden Parkhaus FIZ Nord über eine unterirdische Zufahrt vom neuen Verteilerkreisel der Hauptzufahrt erreicht.

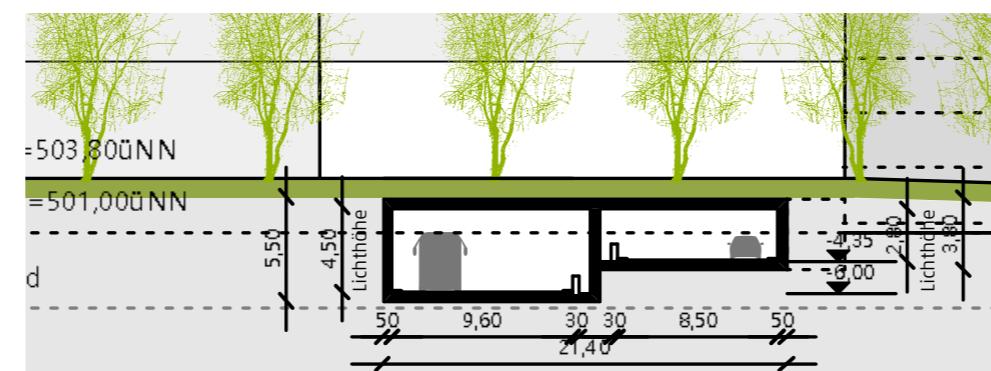
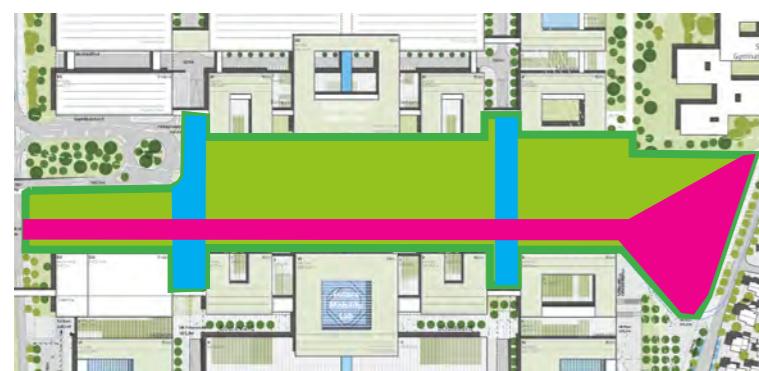
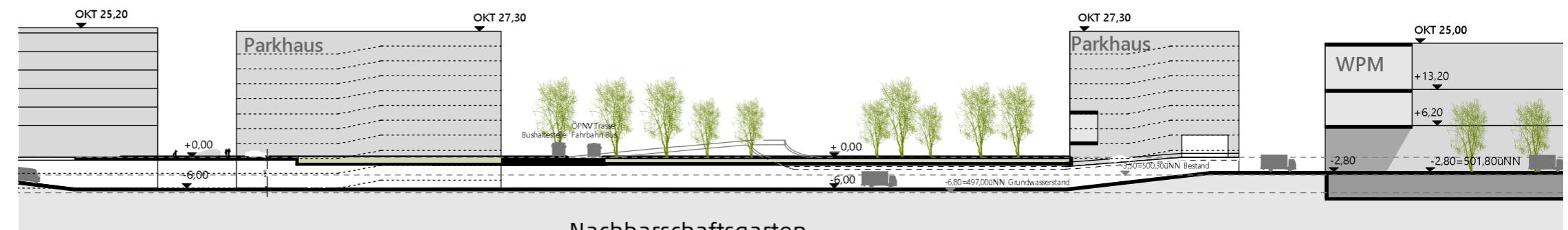
So werden auf insgesamt rd. 4.000 m<sup>2</sup> (2.400 m<sup>2</sup> + 1.600 m<sup>2</sup>) Logistikstraßen unter die Erde verlegt.



#### FLÄCHENBILANZ

Nachbarschaftsgarten	48.000 m <sup>2</sup>
Untertunnelung BMW	3.200 m <sup>2</sup>
Untertunnelung Zufahrt Parkhaus Nord	800 m <sup>2</sup>
Oberirdische ÖPNV Trasse inkl. Wendeschleife	12.000 m <sup>2</sup>

- █ Nachbarschaftsgarten
- █ Untertunnelung
- █ ÖPNV Trasse / Tram Wendeschleife



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 7.7 AM HART - KNORRSTRASSE

## PLATZ „AM HART“

### BMW FIZ ZUGANG OST

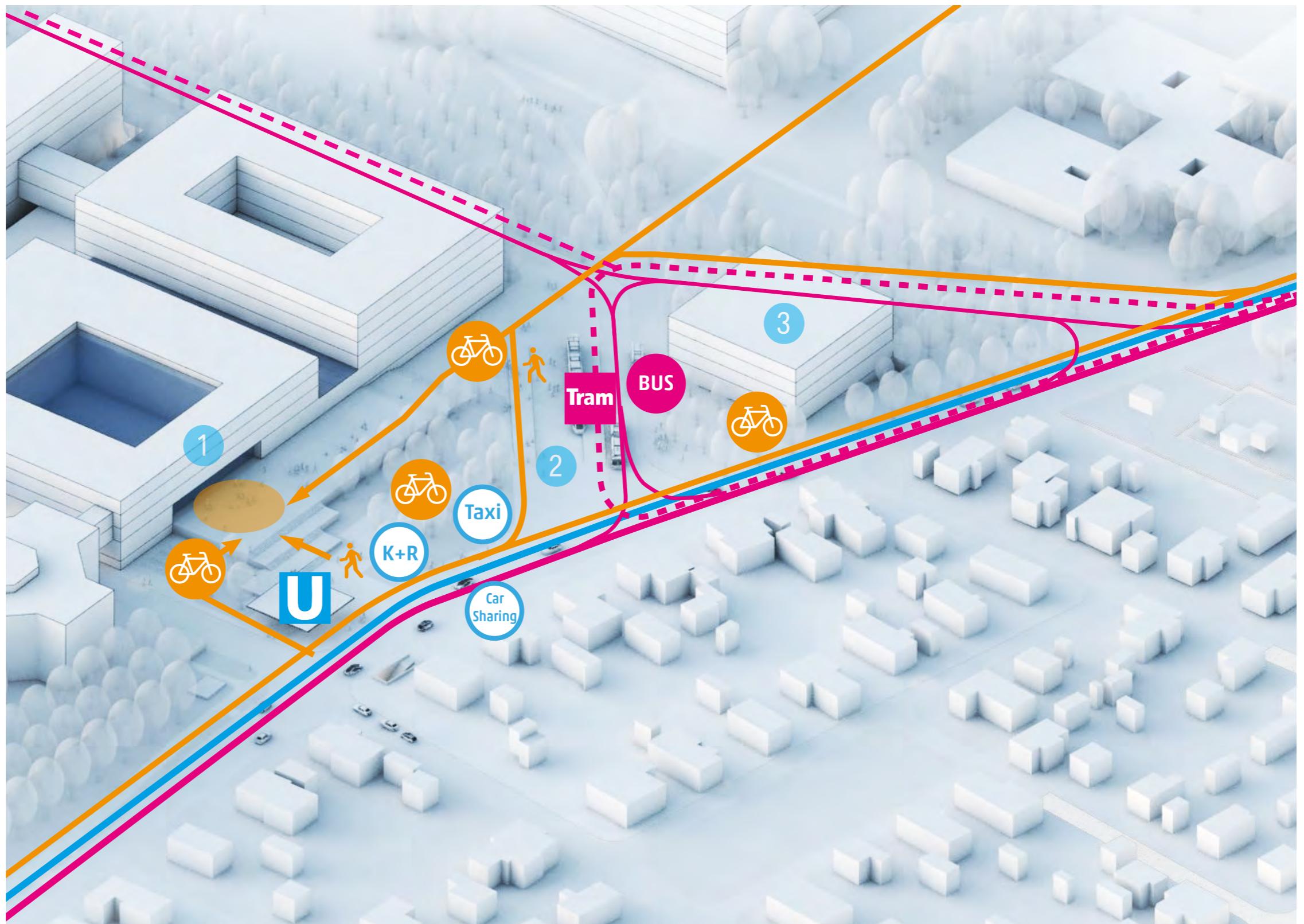
Ein wichtiger Mitarbeiterzugang zum FIZ befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den ÖPNV-Haltestellen „Am Hart“. Der Vorplatz vor diesem Eingang FIZ Ost bietet alle wichtigen Funktionen des Nahverkehrs:

- U-Bahn Zugang
- Öffentlicher Bushalt
- Trambahnhalt
- Carsharing
- Fahrradstellplätze
- Taxistand
- Vorfahrt (K&R)

Die Bus- und Trambahnhaltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Nahversorgung im Nachbarschaftsgebäude. Dieses kann zusätzliche Funktionen aufnehmen wie: Fahrradwerkstatt, Informationscenter etc., die im weiteren Verfahren noch zu konkretisieren sind.

Bei der Darstellung des ÖPNV Umsteigehaltpunktes handelt es sich um eine schematische Darstellung.

1. Eingang FIZ Ost
2. Trambahnschleife
3. Nahversorgung



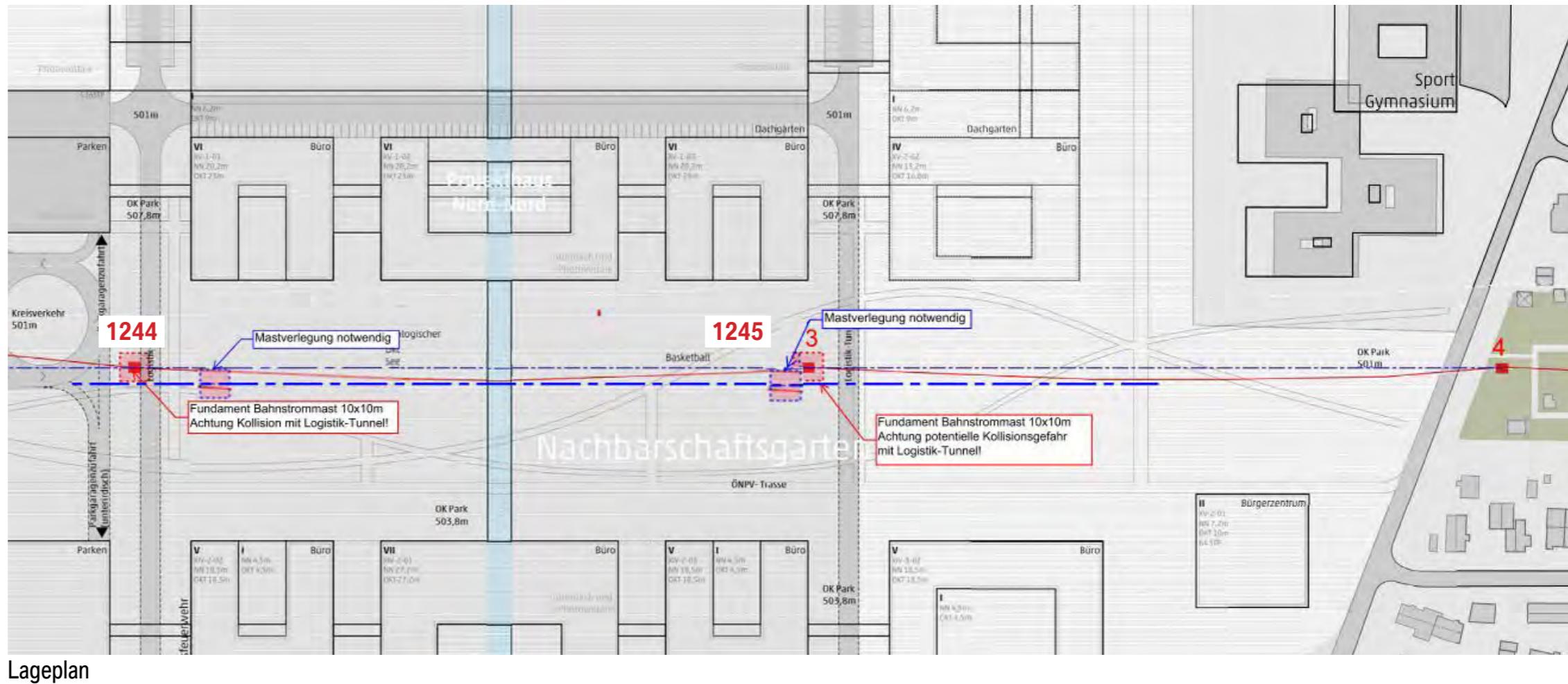
# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 7.8 BAHNSTROMTRASSE

### NOTWENDIGE MASSNAHMEN

Aufgrund der zukünftigen Lage von 2 Logistiktunneln sind die Masten 1244 (Abspannmast) und 1245 (Tragmast) zu versetzen. Zudem muss die zukünftige Trasse die Magistralen Brücke überspannen. Unter-/Oberkante der Brücke: ca. 5,7m/13m

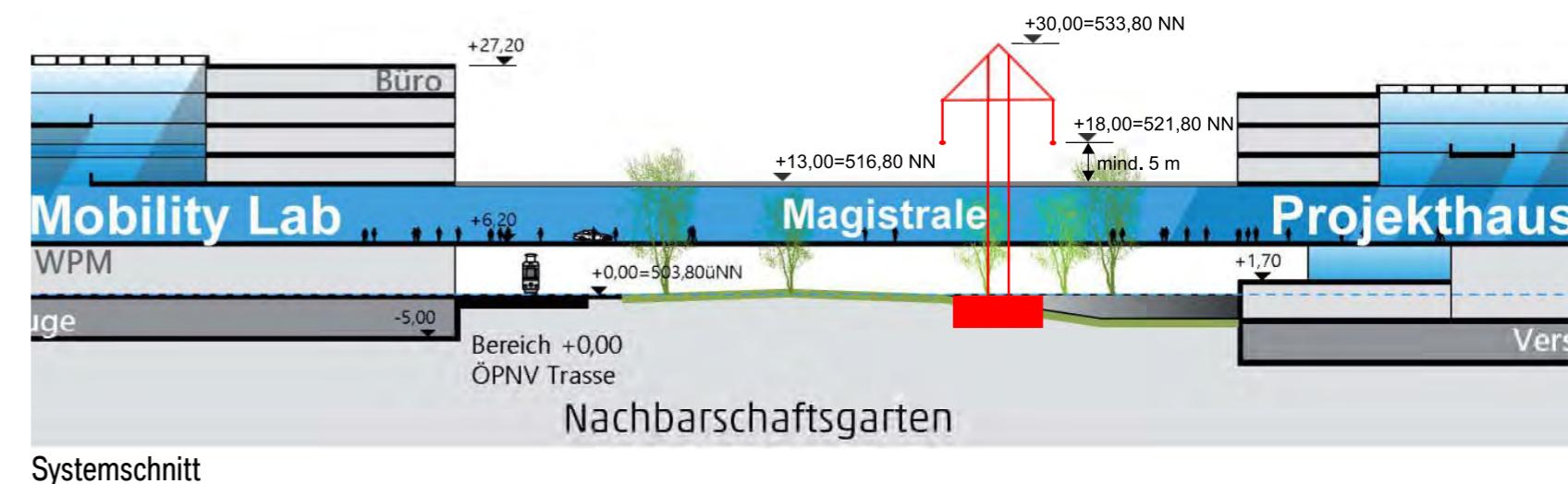
Fundamente: 503,80 ü. NN = Zukünftiges Niveau  
Nachbarschaftsgarten (= 2,80 m Aufschüttung zu Bestandshöhe).



**Abspannmast 1243** (westlich Schleißheimer Straße) braucht nicht versetzt zu werden.

**Abspannmast 1244 und Tragmast 1245** müssen versetzt werden

Lageplan



Systemschnitt

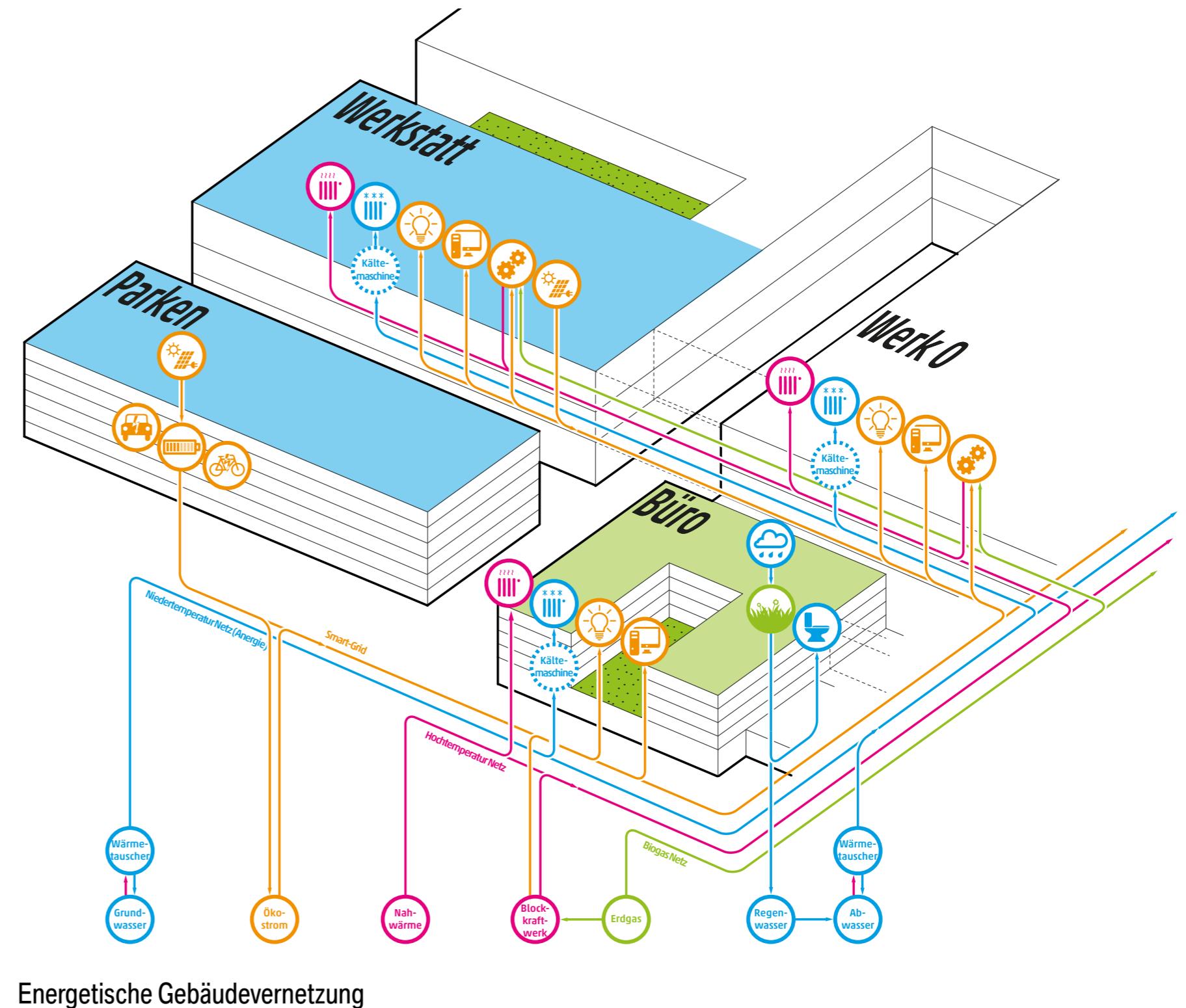
### ENERGIEKONZEPT

Auch der neueste Klimareport zeigt auf, dass die CO2-Belastung in der Atmosphäre ungebremst ansteigt und dass Handlungsbedarf besteht. Die EU hat daher beschlossen, dass ab 2019 alle Neubauten als sogenannte Niedrigenergiehäuser mit einem hohen Deckungsanteil an erneuerbaren Energien erstellt werden müssen.

Eine nachhaltige Arealentwicklungsstrategie sollte daher Ziele und Visionen beinhalten, welche zu einer hohen Nutzungsflexibilität, Arbeitsqualität, Wirtschaftlichkeit und zu schonenden Umgang mit Ressourcen führen.

### INSTRUMENTE

Heute stehen der Masterplanung bereits einige Instrumente von „DGNB“ oder der „2000 Watt Gesellschaft“ zur Verfügung, um die Nachhaltigkeit von Arealen und deren Entwicklung zu bewerten und zu begleiten. Insbesondere das einfache Planungsinstrument der „2000 Watt Gesellschaft“, welche die Erstellung der Gebäude (graue Energie), den Betrieb (Betriebsenergie) und Mobilität (Energiebedarf für Auto, Bus, Zug etc.) behandelt, ist bestens geeignet zur Anwendung in einer frühen Entwicklungsphase.



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 8 - NACHHALTIGKEIT

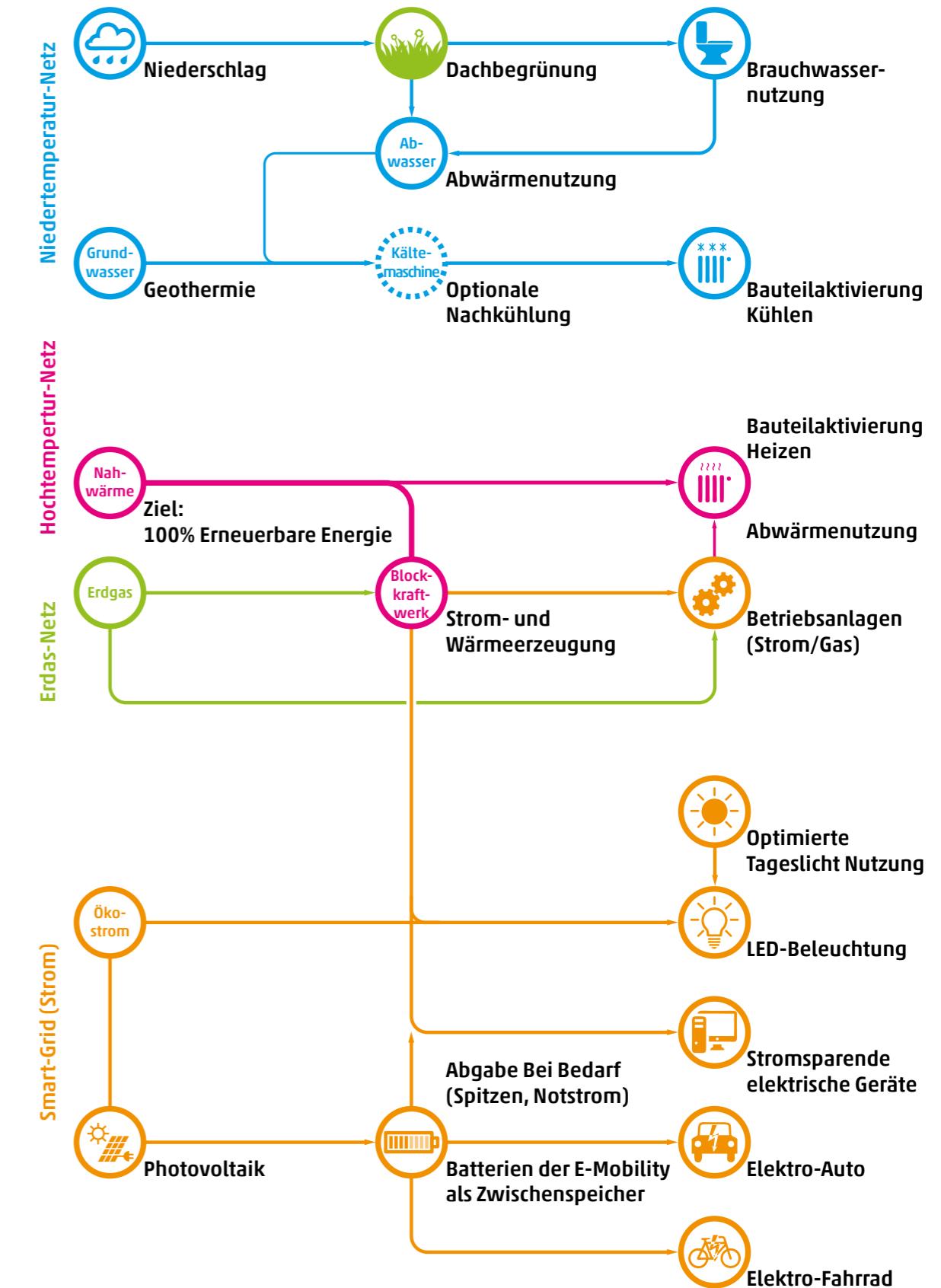
### ENTWICKLUNGSSZENARIO

Nachfolgend wird ein überschlägiges Bild in Bezug auf die Nachhaltigkeitsaspekte „Energie“ und „CO2-Belastung“ gezeichnet, wo das BMW FIZ Areal heute in etwa steht und wohin eine nachhaltige Entwicklung führen könnte.

	2015 heute	2050 zukünftig
BGF ca.	1'204'617 m <sup>2</sup>	2'292'280 m <sup>2</sup>
spez. Stromverbrauch * pro m <sup>2</sup> a	100 %	110 %
spez. Wärmeverbrauch * pro m <sup>2</sup> a	100 %	60 %
graue Energie Gebäude * pro m <sup>2</sup> a	100 %	85 %
Energie für Mobilität. * pro m <sup>2</sup> a	100 %	50 %
Gebäude	- Massivbau	- Massivbau - Holzbau
Stromversorgung	- öffentliches Stromnetz	- öffentliches Stromnetz (Ökostrom) - Photovoltaik - BHKW
Notstromversorgung	- Dieselaggregate	- Smart Grid (e-Mobility Batterien) - Photovoltaik - Dieselaggregate
Wärmeversorgung	- Fernwärme	- Fernwärme und BHKW für Altbauten und WW-Bereitung - Reversible KM/WP
Kälteversorgung	- Kältemaschinen	- Geothermie - Reversible KM/WP
Mobilität *	- 4.8 Liter pro 100 Personenkilometer (bei 1.5 Personen pro Fahrt)	- 50% Hybridauto (entspricht 3.0 Liter pro 100 Personenkilometer pro Fahrt) - 50% Elektromobilität (entspricht 1.5 Liter pro 100 Personenkilometer pro Fahrt)
CO <sub>2</sub> Belastung total ca.	100 %	35 %

\* Da keine detaillierten Betriebsenergieverbrauchskennzahlen vorliegen, wurden Annahmen getroffen

### SYSTEMSKIZZE ENERGIE



### VERSORGUNG

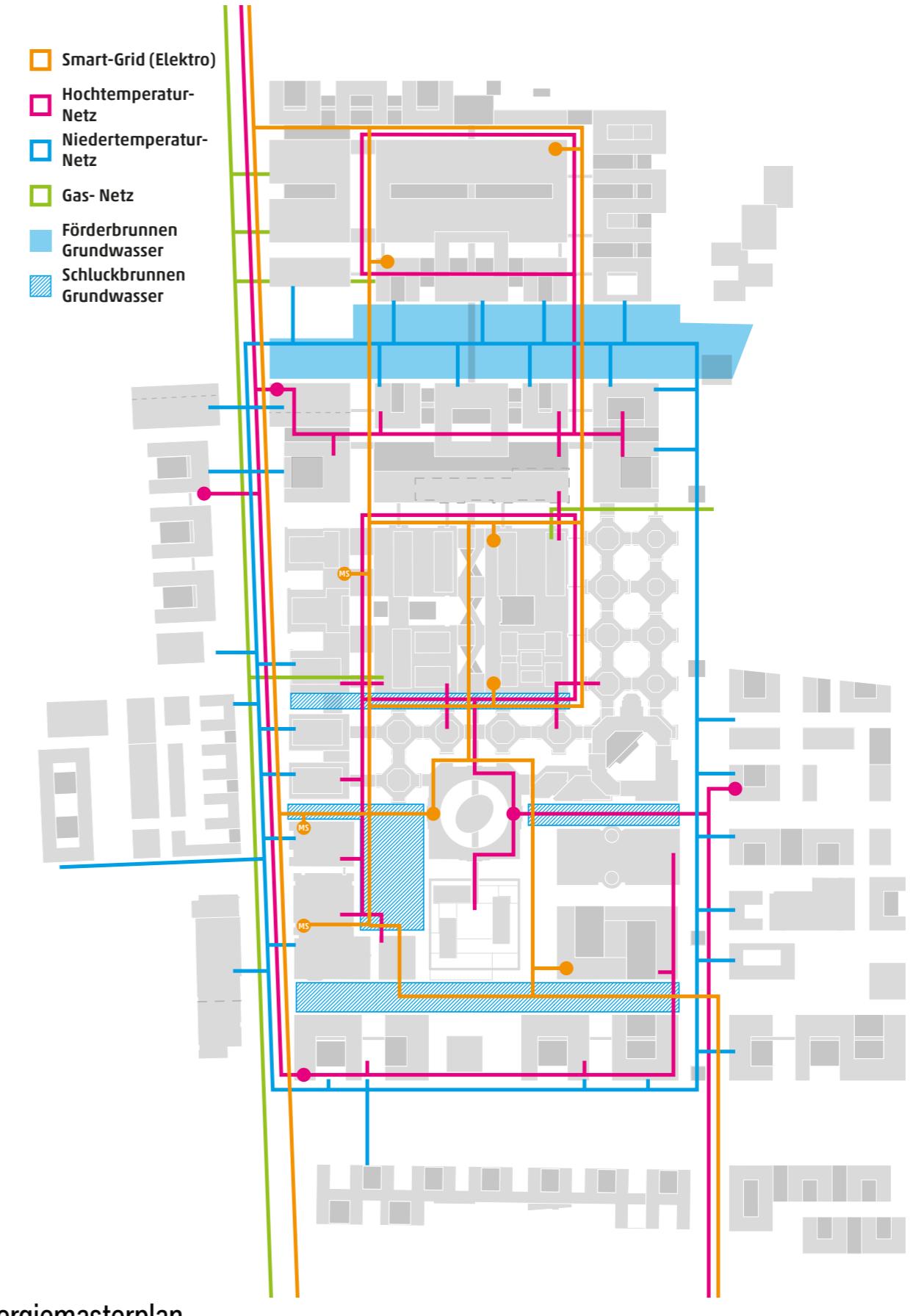
Das BMW-Areal wird heute im Wesentlichen mittels Fernwärme und Gas versorgt. Die Fernwärme entstammt aus WKK. Die Stromversorgung erfolgt aus dem öffentlichen Netz.

Zukünftig soll ein „Smart Grid“ das Energiemanagement übernehmen. Photovoltaik- und BHKW-Anlagen, welche bis zur 15% des Betriebsenergiebedarfs decken könnten, e-Mobility, Gebäudetechnik sowie Notstromversorgung werden in das „Smart Grid“ eingebunden. Dadurch kann eine wirtschaftliche, nachhaltige Energieversorgung sowie eine höhere Betriebssicherheit erreicht werden. Die Batterien der e-Mobility (Für PKW und Fahrräder) würden bei einem Stromausfall das Areal mit Energie versorgen. Der Bezug vom Strom bzw. Ökostrom wird den Restbedarf decken (Anmerkung: bei grossen Photovoltaikanlagen ist heute die Parität erreicht. Das heisst, dass die Energiekosten aus dem öffentlichen Netz gleich hoch oder höher sind als die Gestehungskosten von Photovoltaikstrom und dies ohne Berücksichtigung von Subventionen). Das Areal ist für Photovoltaik auf den Dachflächen perfekt geeignet, weil keine grossen Unterschiede bei der geplanten Bauhöhe vorhanden sind (Verschattungsminderung durch Hochhäuser).

Die Wärme- und Kälteenergieversorgung des Areals wird durch eine sinnvolle Mischung von Energieträgern gewährleistet. Dank Geothermie (Grundwasser) und Abwasser (Abwärmenutzung) wird ein Anergie-Netz (Niedertemperatur) versorgt. Dieses wird mittels Wärmepumpenanlage Wärme für die Neubauten (Äusseres Kerngebiet) liefern. Die Realisierbarkeit der geothermischen Nutzung für das Gelände wurde in einer Vorstudie von UBeG Dr. E. Mands & Dipl. Geol. M. Sauer GbR untersucht.

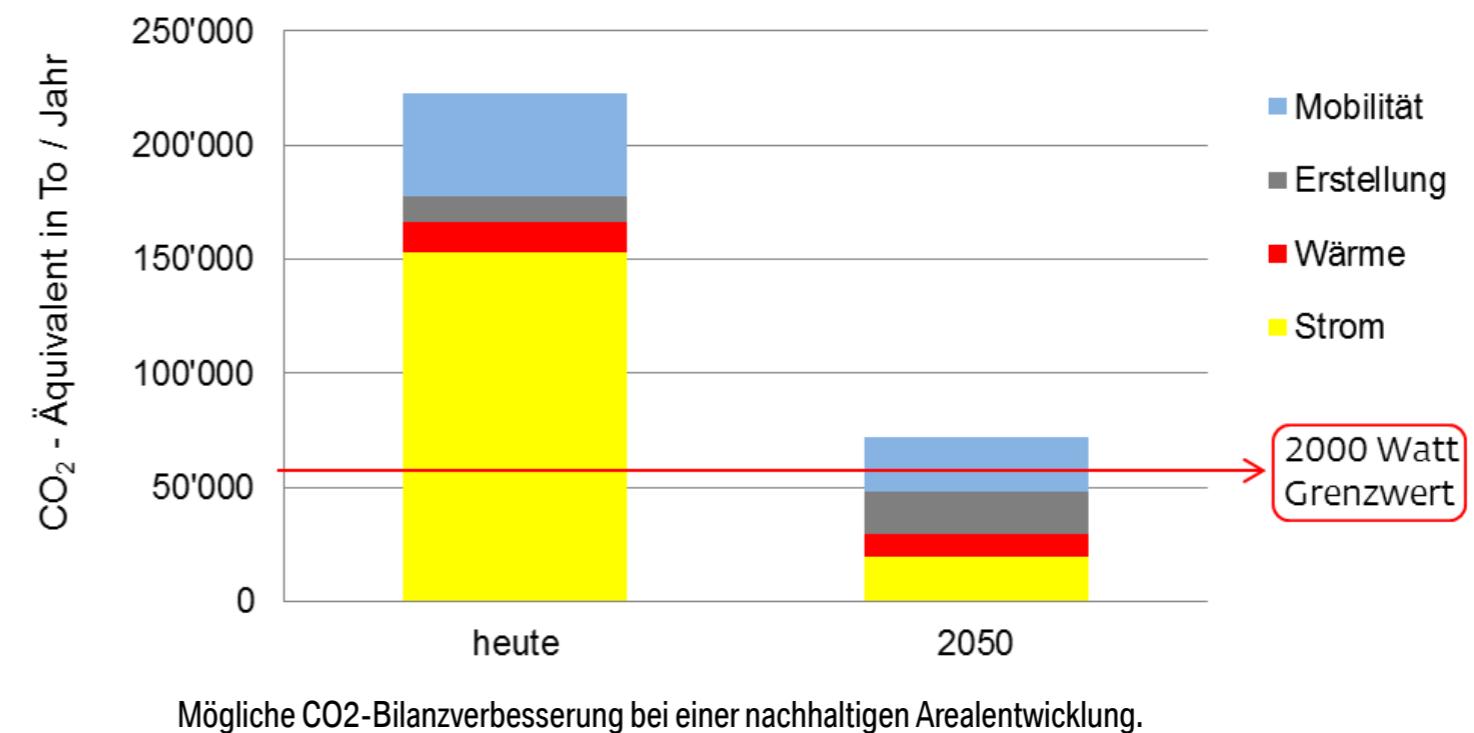
Für die sanierten Gebäude (Inneres Kerngebiet), in denen noch Hochtemperatur-Abgabesysteme vorhanden sind, wird das bestehende Hochtemperaturnetz weiterbetrieben. Dieses wird mit Fernwärme (bis 2040 soll, gemäss SWM, die Fernwärme in München zu 100% aus Erneuerbaren Energien gewonnen werden) und BHKW versorgt.

Im Sommer kann das Areal zum Teil direkt über die Grundwasserbrunnen gekühlt werden. Bei Bedarf kann mittels reversibler KM/WP nachgekühlt werden.



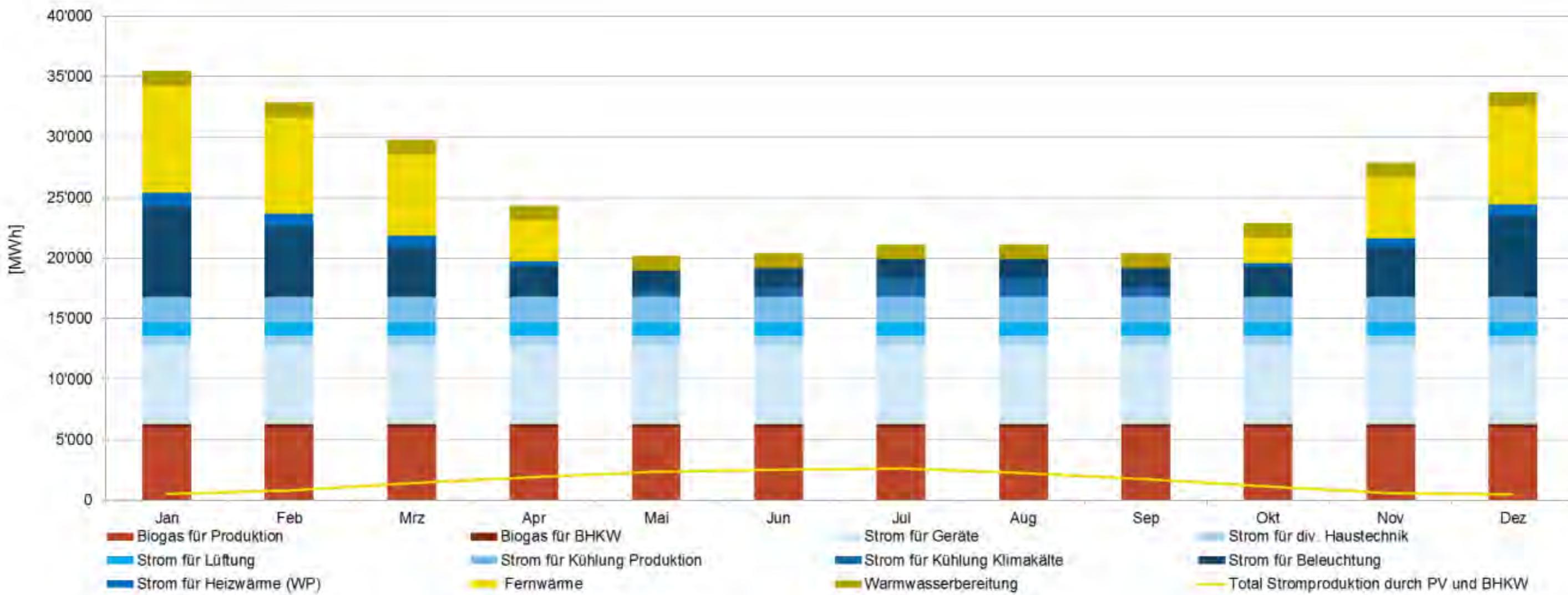
### REDUZIERUNG CO<sub>2</sub> AUSSTOSS

In der nachfolgenden Grafik ist ersichtlich, dass sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss trotz Vergrösserung der BGF-Fläche infolge Neubauten um ca. 2/3 reduzieren lässt, falls eine nachhaltige Arealentwicklungsstrategie konsequent umgesetzt wird.



### AUSBLICK STROMBILANZ

Zugrundegelegt sind 2'292'280 m<sup>2</sup> BGF.



# ZUSAMMENFASSUNG

Am Standort des BMW-Areals nördlich des Frankfurter Rings und östlich der Schleißheimer Straße in München sind grundsätzlich mehrere Varianten der Geothermienutzung

- Oberflächennahe Geothermie mit Erdwärmesonden
  - Oberflächennahe Geothermie mit Grundwasserbrunnen
  - Tiefe Geothermie (Hydrogeothermie)

Nach ersten Untersuchungen auf Basis verfügbarer Dokumente und Datenbanken muss die Variante Erdwärmesonden ausgeschlossen werden, da entsprechend dem Online- Standortcheck im Geothermieatlas des LfU Bayern voraussichtlich nur Bohrtiefen bis max. 20 m zugelassen werden.

Für Oberflächennahe Geothermie mit Grundwasserbrunnen bieten sich in der Münchener Schotterebene grundsätzlich günstige Bedingungen. Die vorhandenen Angaben lassen jedoch befürchten, dass am Standort eine Hochlage tertiärer Sande vorliegt; diese weisen wesentlich geringere Durchlässigkeiten auf als die pleistozänen Kiese. Günstigere Bedingungen können am ehesten am Nordrand des Areals erwartet werden. Folgende Fördermengen und thermischen Leistungen können vermutlich erzielt werden:

Leistung pro Brunnen (bei  $\Delta T = 5 \text{ K}$ )  
Bei Kies: Förderung 50-80 m<sup>3</sup>/h 290-470 k  
Bei Sand: Förderung 20-40 m<sup>3</sup>/h 120-230 k

Mit einer Galerie von 40 Förder- und 40 Schluckbrunnen könnte somit eine Leistung von 12-16 MW bei ausreichender Kiesmächtigkeit und 5-9 MW bei vorwiegend sandigem Untergrund erbracht werden. Dies würde im günstigsten Fall unter Einsatz von Wärmepumpen ausreichen, etwa ein Drittel der Heizleistung / Heizarbeit und ein Viertel der Kühlleistung / Kühlarbeit abzudecken. Diese Aussagen sind nur eine Vorab-Einschätzung. Für eine Anlagenplanung müssten zu Fragen der Lage der Brunnen, ausreichender Mächtigkeit des

Grundwasserleiters, Durchlässigkeit, etc. weitere Untersuchungen einschließlich Probebohrungen durchgeführt werden.

Der Raum München bietet gute Möglichkeiten für die Nutzung tiefer Geothermie. Vor allem der Obere Jura (Malmkarst) wird an verschiedenen Stellen als geothermisches Reservoir zur Wärmeversorgung genutzt. Unter dem vorgesehenen Areal kann nach Daten aus dem GeotIS -3D-Modell (LIAG Hannover) mit einer Temperatur von 75-80 °C an der Obergrenze des Reservoirs (hier bei 1300-1400 m unter Gelände) gerechnet werden. Diese ist für Heizen gut geeignet, für den Antrieb von Absorptions-Kältemaschinen aber etwas zu niedrig. Aus den Erfahrungen mit anderen Anlagen kann bei Nutzung von Tiefengeothermie mit einer (Heiz-)Leistung von rund 5-10 MW pro Brunnendoublette gerechnet werden; die tatsächliche Leistung ist stark von der nutzbaren Temperaturspreizung abhängig.

Diese Aussagen sind ebenfalls nur eine Vorab-Einschätzung. Für eine Anlagenplanung müssten weitere geologische und geophysikalische Untersuchungen erfolgen. Bei der Tiefen Geothermie müsste dazu ein bergrechtliches Aufsuchungsfeld beantragt werden. Da im Raum München bereits viele solche Felder auf Geothermie beantragt wurden, kann es sein, dass es auch für den Standort BMW bereits einen Rechteinhaber gibt. Eine Karte der Bergrechtsfelder ist in Bayern nicht öffentlich zugänglich, sondern nur als Einzelauskunft bei „berechtigtem Interesse“, daher kann in dieser Vorstudie noch keine Aussage gemacht werden. Eine inoffizielle Karte zeigt mit Stand Juni 2010 für den Bereich nördlich der Innenstadt München allerdings noch einen freien Bereich. Sollte ein Aufsuchungsfeld inzwischen vergeben sein, müsste ggf. eine Einigung mit dem Rechteinhaber erfolgen.

Die Stadtwerke München (SWM) planen, die Fernwärmeversorgung bis 2040 auf erneuerbare Energie umzustellen, und setzen dazu vor allem auf Geothermie. Sollte eine (teilweise) Versorgung des BMW-Areals mit

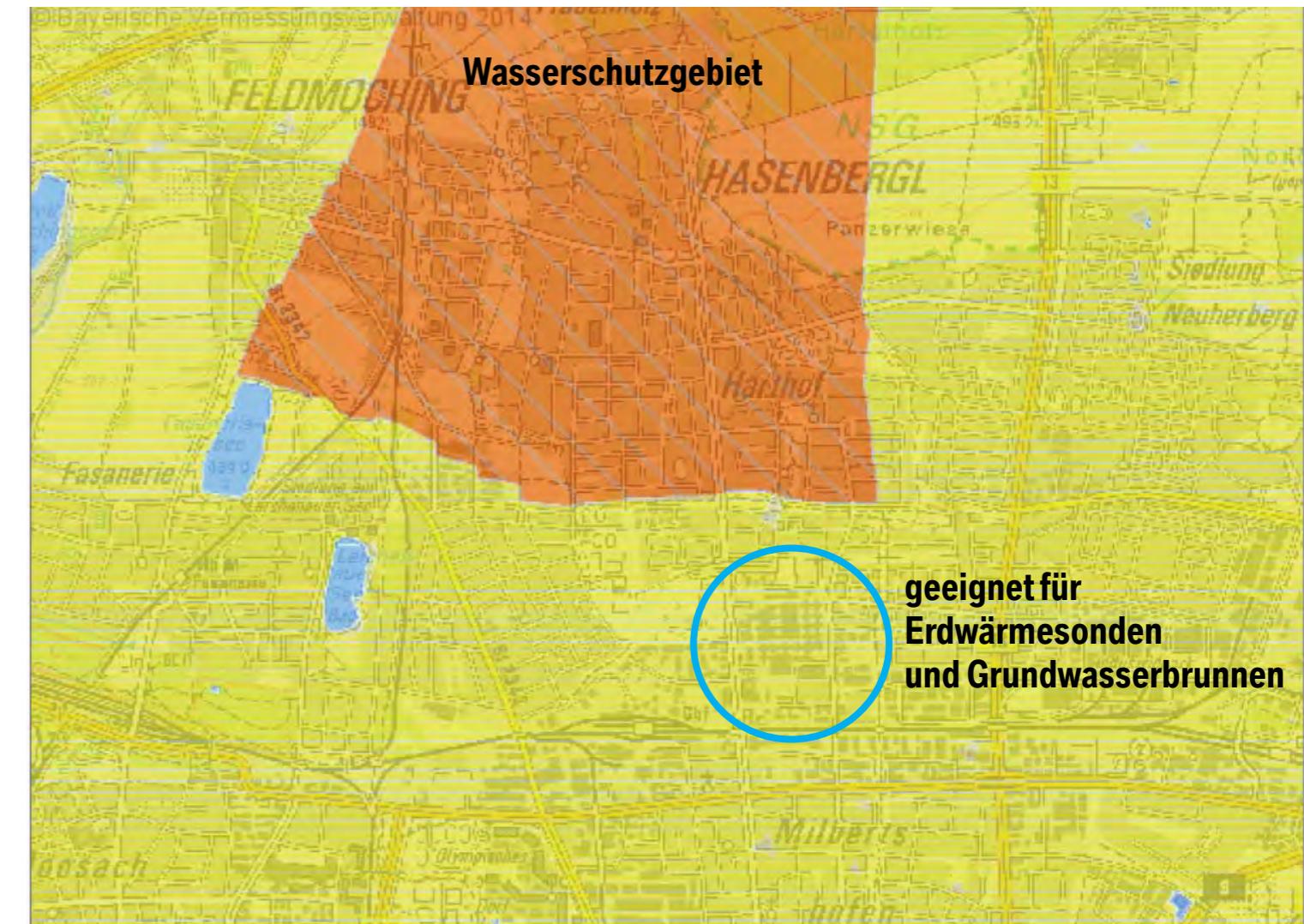


Abb. 1: Lage des BMW-Areals in Bezug zu Schutzgebieten, nach Informationssystem Oberflächennahe Geothermie (IOG), LfU Bayern; Eintragungen in grün durch HENN

Fernwärme der SWM erfolgen, so wäre darin bereits heute ein Anteil an Tiefer Geothermie enthalten, der in den kommenden Jahren erheblich steigen dürfte. So könnte statt des Baus einer Anlage der Tiefen Geothermie am Standort auch die Nutzung von Geothermie über Fernwärme von außerhalb erfolgen.

Direkt am östlichen Rand des Projektareals führt eine U-Bahn-Linie in Nord-Süd-Richtung vorbei. Diese ist bei allen weiteren Überlegungen zur oberflächennahen Geothermie unbedingt zu berücksichtigen (Wärmeeintrag, bauliche Einschränkungen).

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 9 - FUNKTIONEN

### ÜBERSICHT FUNKTIONEN



# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 9.1 GASTRONOMIE FIZ

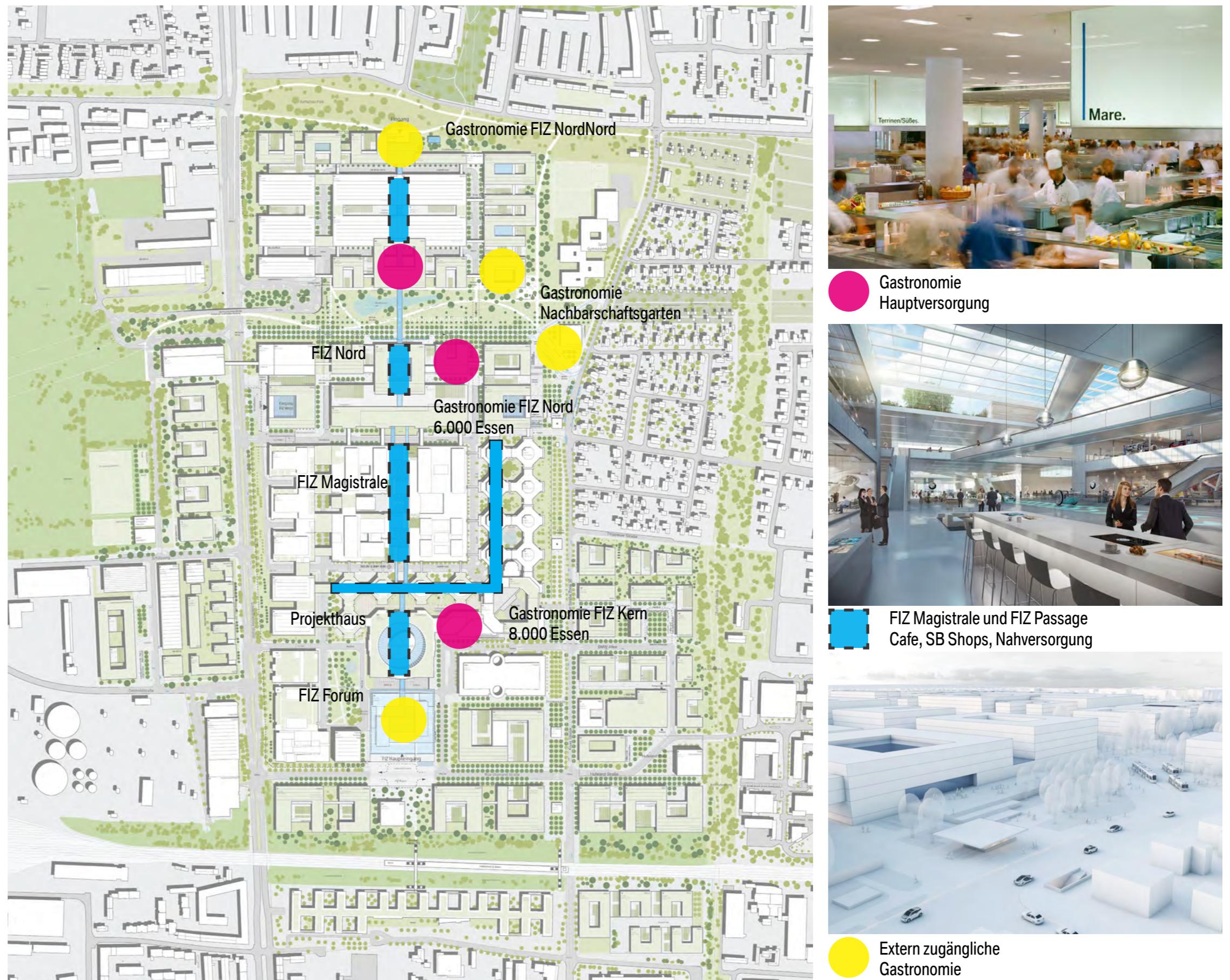
### STANDORTE

Mit den Erweiterungsmaßnahmen in FIZ Nord und FIZ Nord Nord wird sich auch die Anzahl der auf dem FIZ-Gelände tätigen BMW Mitarbeiter sowie der dort tätigen externen Partner gegenüber heute stark erhöhen.

Es ergibt sich somit die Notwendigkeit, die Kapazitäten der Gastronomie analog den prognostizierten Wachstumsszenarien am Standort zu erweitern. Die BMW Gastronomie wird neben FIZ Süd einen weiteren gastronomischen Schwerpunkt im östlichen Bereich der Teilfläche XIV (FIZ Nord) bilden.

Die gastronomischen Einrichtungen dienen vorrangig der Mitarbeiterverpflegung und erlauben in definierten Bereichen, z.B. im Café oder im Shop, eine öffentliche Nutzung.

Es wird vorausgesetzt, dass durch die Gastronomie in FIZ Nord eine Entlastung der Gastronomie FIZ Kern zu erwarten ist.



# FIZ FUTURE MASTERPLAN 9.2 KINDERTAGESSTÄTEN

# BMW UND ÖFFENTLICH

## BESTAND

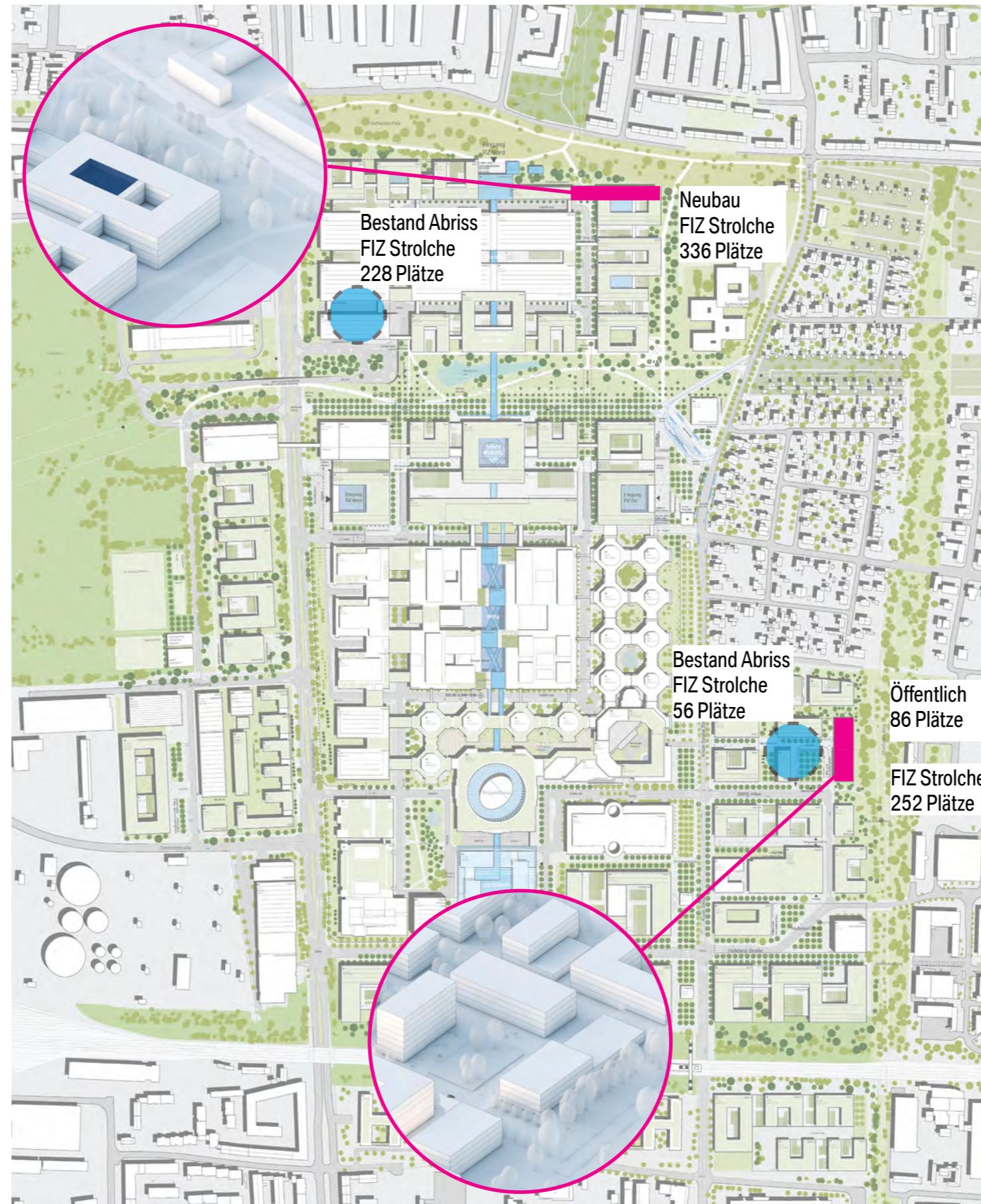
Im nördlich angrenzenden Wohnquartier Harthof liegt die Versöhnungskirche der evangelischen Gemeinde mit dem angrenzenden Gemeindehaus und der Kindertagesstätte „Arche Noah“. Etwas weiter nördlich liegt die katholische St.-Gertrud- Kirche, die ebenfalls eine Kindertagesstätte betreibt

Im westlichen Teil der Teilfläche XV (FIZ Nord Nord) befindet sich zurzeit ein befristet genehmigter BMW Kindergarten (FIZ Strolche mit 228 Plätzen) mit eigener Küche und großzügigen Außenspielflächen.

Auf der Teilfläche IV „Wagnerareal“ östlich der Knorrstraße liegt seit 2001 die Kindertagesstätte „FIZ Strolche“ mit 56 Plätzen. Ebenfalls auf dieser Teilfläche ist die Münchener Volkshochschule Stadtteilbereich Nord angesiedelt.

## **BEDARFE**

BMW	
FIZ Strolche NordNord	532 Plätze (ca. 6600 m <sup>2</sup> BGF)
FIZ Strolche Wagnerareal	56 Plätze (ca. 7000 m <sup>2</sup> BGF)
GESAMT BMW	588 ( ca. 7300 m <sup>2</sup> BGF)
Öffentlich	
Kindertagesstätten	3 Kinderkrippengruppen 2 Kindergartengruppen
GESAMT ÖFFENTLICH	86 (ca. 1000 m <sup>2</sup> BGF)
	bei 12,5 m <sup>2</sup> pro Kind und Gruppengröße von ca. 14 Kindern



## PLANUNGSKONZEPT

Beide bestehenden Einrichtungen „FIZ Strolche“ werden in die neue Masterplan-Gebäudestruktur integriert.

Die jetzige Kindertagesstätte auf dem Areal FIZ Nord Nord wird am Rathenau Park vorgesehen. Im Bereich Wagnerareal wird eine kombinierte Kindertagesstätte (öffentlich / FIZ) vorgeschlagen.

WAGNERAREAL

BMW  
Grundfläche 1.050 m<sup>2</sup> 3-geschossig  
BGF = 3.150 m<sup>2</sup>  
max. Anzahl Kinder bei 12,5 m<sup>2</sup>/Kind = 252 Kinder

Öffentlich  
BGF = 1.000 m<sup>2</sup>  
86 Kinder

E17 NORD NORD

BMW  
Grundfläche 1.400 m<sup>2</sup> 3-geschossig  
BGF = 4.200 m<sup>2</sup>  
max. Anzahl Kinder bei 12,5 m<sup>2</sup>/Kind = 336 Kinder

## ANGEBOTE

BMW  
ÖFFENTLICH 252 + 336 = 588 Kinder  
86 Kinder

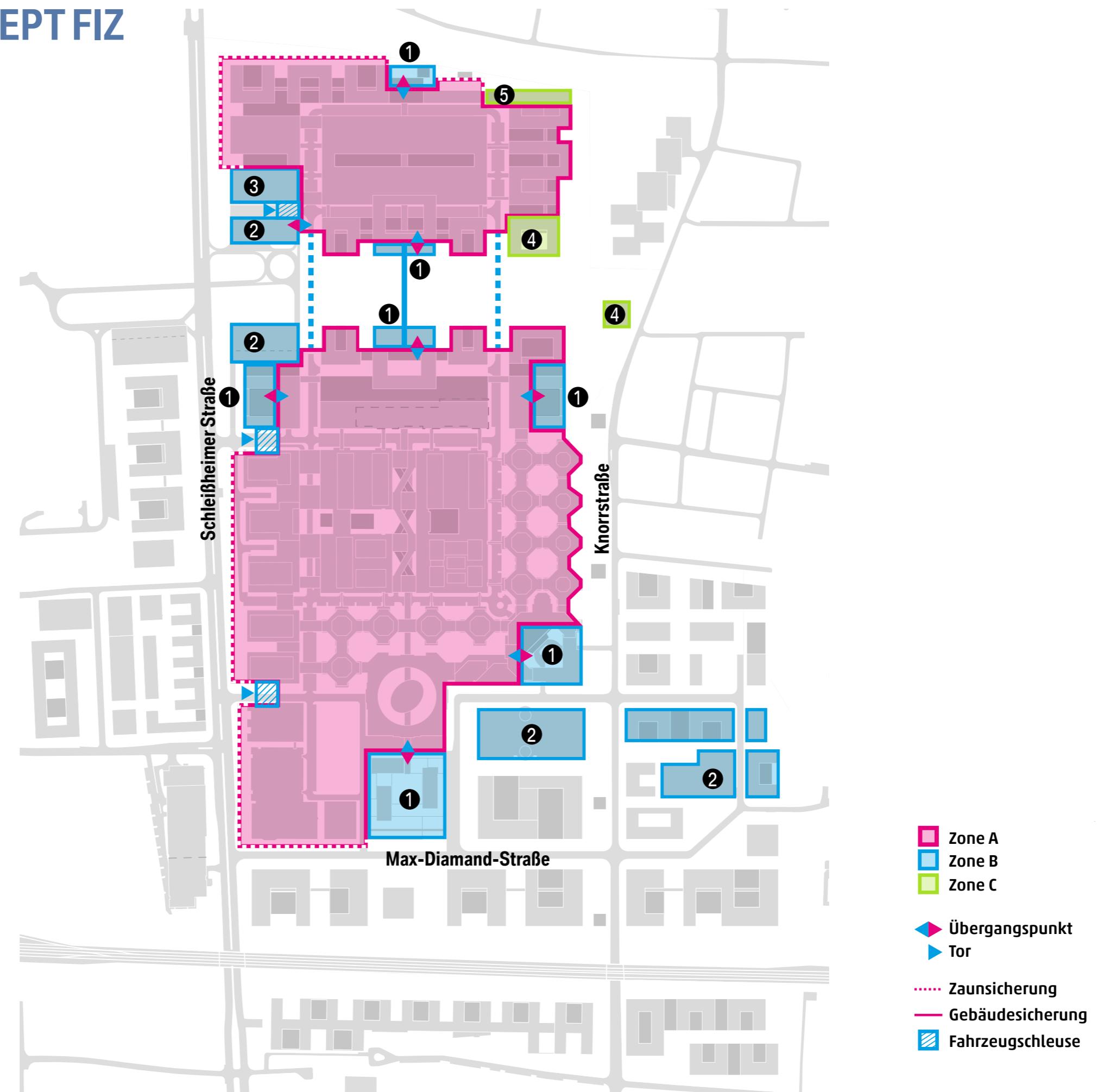
# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 9.3 SICHERHEITSKONZEPT FIZ

### SICHERHEITSZONEN

Das Konzept unterscheidet drei Sicherheitszonen mit unterschiedlichen Zugangsberechtigungen:

- **Zone A:** Gebäude und Außenräume, die für BMW Mitarbeiter und Besucher nur mit Zugangsberechtigung zu betreten sind. Der Zugang erfolgt durch Personenvereinzelungsanlagen (Speedgates, Drehkreuze etc.) in Verbindung mit einer technischen Ausweiskontrolle. Innerhalb dieser Zone sind einzelne Gebäude oder Gebäudeteile zusätzlich gesichert und nur für besonders berechtigte Personen zugänglich (Zone 0).
- **Zone B:** Nicht-öffentliche Gebäude mit öffentlich zugänglichen Außenräumen, teilweise auf Privatgrundstücken.
- **Zone C:** Gebäude in öffentlich zugänglichen Außenräumen, die, je nach Nutzung, eine mehr oder weniger gemischte Zugangssicherung aufweisen.



- ① Eingangshalle
- ② Parkhaus
- ③ Wertstoffhof
- ④ Nahversorgung / externe. Gastronomie
- ⑤ Kindertagesstätte

- Zone A
- Zone B
- Zone C
- Übergangspunkt
- Tor
- Zaunsicherung
- Gebäudesicherung
- Fahrzeugschleuse

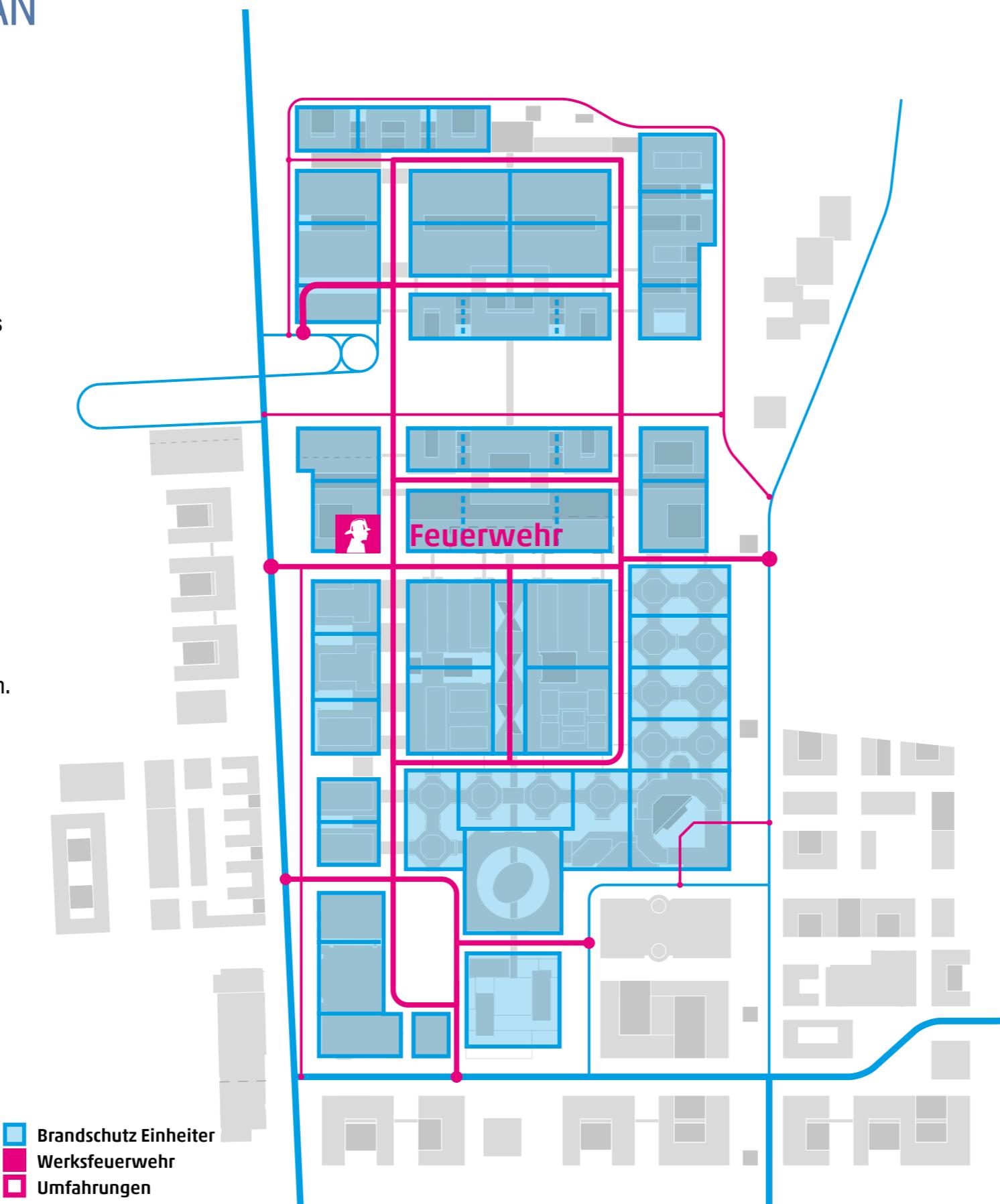
### ABWEHRENDER BRANDSCHUTZ

Die Zuständigkeit für den abwehrenden Brandschutz im FIZ liegt bei der BMW-Werkfeuerwehr. Es besteht eine Einsatzbereitschaft über 24 Stunden. Bei Feuermeldungen im FIZ werden die Kräfte zusätzlich aus dem Werk 01.10 ergänzt.

Eine automatische, parallele Alarmierung der Berufsfeuerwehr München erfolgt nicht. Diese wird im Bedarfsfall durch den Einsatzleiter der Werkfeuerwehr nachgefordert. Entsprechend müssen Zufahrtsmöglichkeiten für die öffentliche Feuerwehr auf das Gelände bestehen, die über die gegebenen und zukünftigen Werkzufahrten ausreichend gegeben sind.

Vorliegende Abweichungen vom Baurecht in einzelnen Genehmigungsverfahren wurden (und werden) auch mit dem Vorhandensein der Werkfeuerwehr bewertet werden. Hierbei wird eine entsprechende Mannschaftsstärke, sowie der hohe Ausbildungsstandard der BMW Werkfeuerwehr berücksichtigt.

Im Rahmen der Norderweiterung erfolgt auch die Neuerrichtung der Feuerwache. Die Verortung (Eingang FIZ West) erfolgt dabei in enger Abstimmung mit der Werkfeuerwehr.



### FLÄCHEN FÜR DIE FEUERWEHR

Aufgrund der Werksgröße, der Art und Nutzung der einzelnen Gebäuden, sowie der Tatsache, dass es sich nahezu ausschließlich um Sonderbauten handelt, werden Rettungswege baulich sichergestellt. Dies gilt grundsätzlich für Neubauprojekte und auch den Bestand.

Etwaige bestehende Abweichungen bei einzelnen Situationen/ Gebäudeteilen werden/ wurden z.B. im Rahmen des Projekts „Genehmigungskonformität“ analysiert und zukünftig abgestellt.

In vorbehaltlicher Zustimmung durch die Branddirektion geht der Masterplan nicht von der Notwendigkeit aus, Rettungswege über Hubrettungsgeräte durch die Feuerwehr sicherstellen zu müssen. Aufgrund dessen sind dann auch formal keine Aufstellflächen für Hubrettungsgeräte notwendig. Etwaige Abweichungen (z.B. zur Brandbekämpfung auf „übergroßen“ Dachflächen von Werkstattgebäuden) werden in Abstimmung mit der Werkfeuerwehr festgelegt.

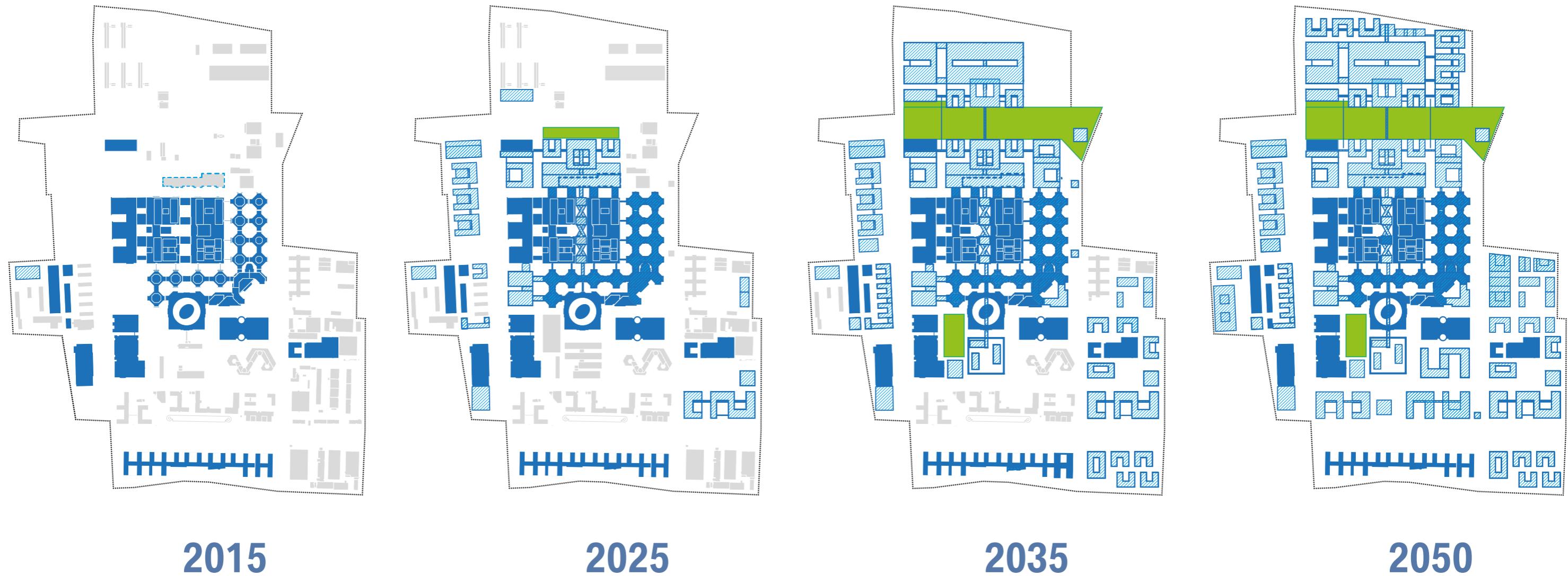
Zufahrten zu Gebäuden (incl. deren Bewegungsflächen) sind generell so einzurichten, dass die Treppenräume bzw. andere (einsatztaktisch relevante) Gebäudezugänge in der Größenordnung von 15 m fußläufig erreicht werden können (und dies grundsätzlich auf dem selben Niveau wie die Bewegungsfläche erfolgt).

Aus der Industriebaurichtlinie (IndBauRL) ergibt sich, dass freistehende sowie aneinandergebaute Industriebauten mit einer Grundfläche von insgesamt mehr als 5.000 m<sup>2</sup> eine Umfahrung für Feuerwehrfahrzeuge haben müssen. In Ermangelung weiterer, ähnlicher Regelungen aus anderen Rechtsverordnungen wird diese Anforderung sinngemäß auf alle Gebäude im Werk mit Grundflächen > 5.000 m<sup>2</sup> angewendet.

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 10 - MASSNAHMENPLAN

### REALISIERUNGSPHASEN



Abriss  
Bestand  
Neubau  
Grünfläche

# FIZ FUTURE MASTERPLAN

## 10.1 ENTWICKLUNGSSCHRITTE

### ENTWICKLUNG BAURECHT ZUR UMSETZUNG DER ZIELE DES MASTERPLANS

Bebauungsplan vorhanden

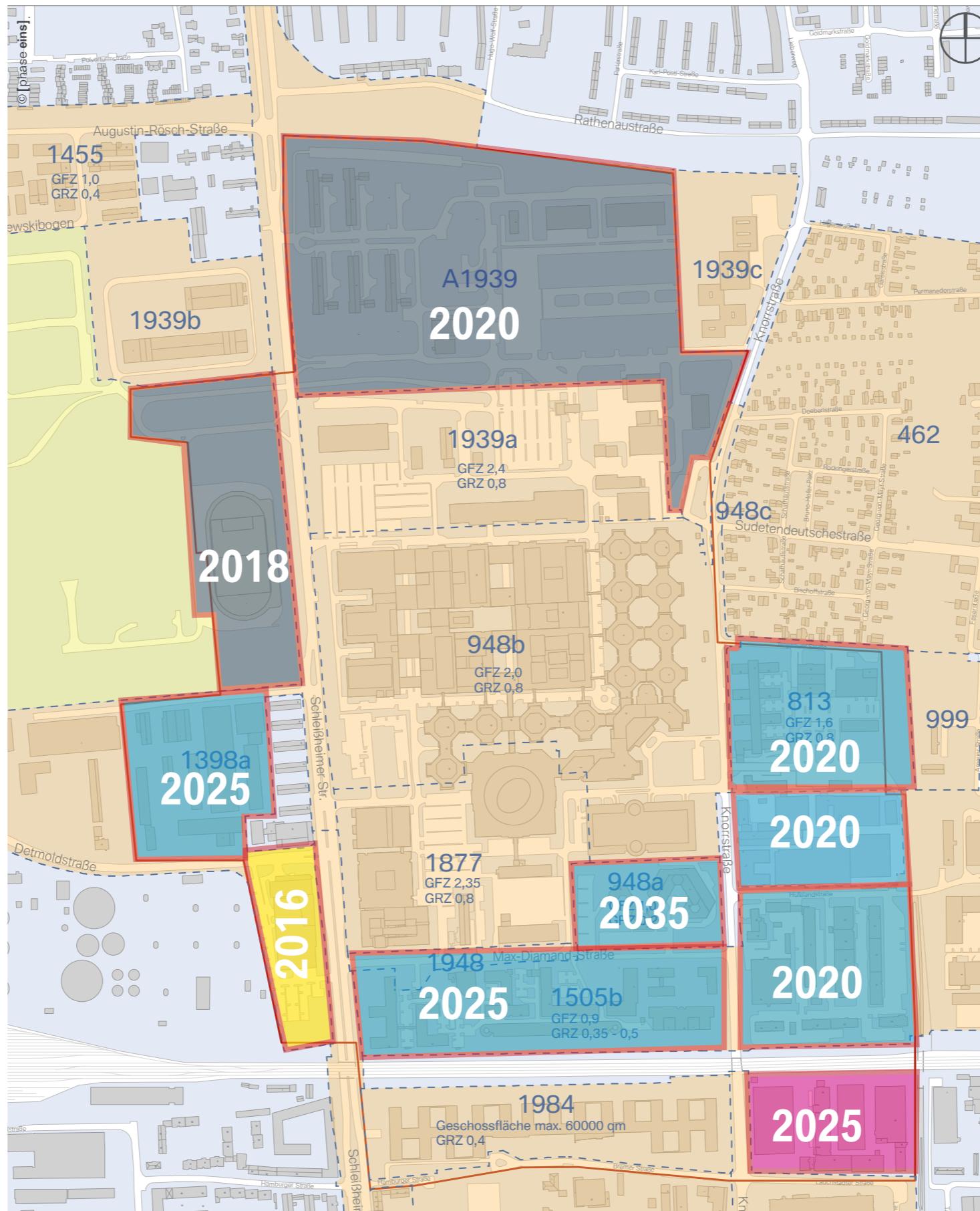
Bebauungsplan vorhanden, Befreiung vrs.  
erforderlich

Bebauungsplan zu ändern / zu erstellen

Bebauungsplan zu erstellen  
(in Aufstellung)

Baurecht nach §34

Jahreszahlen bezeichnen den vrs. Zeitpunkt der  
Baurechtschaffung bzw. den Beginn der baulichen  
Umsetzung gemäß den Zielen des Masterplans



# KONTAKT

**BMW Group**  
PA-Z, Programm FIZ Future  
Petuelring 130  
80788 München  
T. +49 382 44 801  
[info.fizfuture@bmwgroup.com](mailto:info.fizfuture@bmwgroup.com)

**Landeshauptstadt München**  
Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung  
Stadtplanung Abt. 4 Bezirk West  
Blumenstraße 28b  
80331 München  
T. +49 89 233 22466  
F. +49 89 233 24217  
[plan.ha2-4@muenchen.de](mailto:plan.ha2-4@muenchen.de)

**HENN GmbH**  
Augustenstraße 54  
80333 München  
T. +49 89 52 357 0  
F. +49 89 52 357 123  
[info@henn.com](mailto:info@henn.com)

**Regierungsbaumeister Schlegel**  
GmbH & Co. KG  
Güntherstraße 29  
80639 München  
T. +49 89 17 902 0  
F. +49 89 17 902 129  
[mail@ib-schlegel.de](mailto:mail@ib-schlegel.de)

**Topotek 1**  
Sophienstraße 18  
10178 Berlin  
T. +49 30 24 62 58 0  
F. +49 30 24 62 58 99  
[topotek1@topotek1.de](mailto:topotek1@topotek1.de)