Telefon: 0 233 – 2 20 61
– 2 10 57
Telefax: 0 233 – 2 42 17

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/41P
PLAN-HA II/52
PLAN-HA II/41V

**Lerchenauer Straße (östlich)**
**Preußenstraße (südlich)**
**Riesenfeldstraße (westlich)**
**Petuelring (nördlich)**

**BMW Werk München – Stammgelände**

**A) Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes**

**B) Entwicklungsperspektive BMW Werk München**

Stadtbezirk 11 – Milbertshofen-Am Hart

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17379**

**Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.03.2026**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zur beiliegenden Bekanntgabe

| | |
|---|---|
| **Anlass** | • Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes<br>• Entwicklungsperspektive BMW Werk München |
| **Inhalt** | • Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes<br>  ○ Anlass und Ziel des Wettbewerbs<br>  ○ Wettbewerbsverfahren<br>  ○ Wettbewerbsergebnis<br>  ○ Öffentlichkeitsbeteiligung (Nachbarschaftsdialog)<br>• Entwicklungsperspektive BMW Werk München<br>  ○ Freiraumentwicklung<br>  ○ Mobilitätskonzept BMW AG<br>  ○ Sicherung einer flexiblen und geordneten Entwicklung des Werkgeländes |
| **Gesamtkosten / Gesamterlöse** | (-/-) |

| | |
|---|---|
| **Klimaprüfung** | Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein, bei Bekanntgabe nicht notwendig |
| **Gesucht werden kann im RIS auch unter** | BMW Werk München, Bekanntgabe Wettbewerb |
| **Ortsangabe** | Stadtbezirk 11 – Milbertshofen-Am Hart |

Telefon: 0 233 – 2 49 21
– 2 10 57
Telefax: 0 233 – 2 42 17

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/41P
PLAN-HA II/52
PLAN-HA II/41V

**Lerchenauer Straße (östlich)**
**Preußenstraße (südlich)**
**Riesenfeldstraße (westlich)**
**Petuelring (nördlich)**

**BMW Werk München – Stammgelände**

**A) Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes**

**B) Entwicklungsperspektive BMW Werk München**

Stadtbezirk 11 – Milbertshofen-Am Hart

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17379**

Anlagen:
1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Übersichtsplan Wettbewerbsgebiet

**Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.03.2026**
Öffentliche Sitzung

**Inhaltsverzeichnis**

I. Vortrag der Referentin ..... 3
A) Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes ..... 3
1. Anlass und Ziel des Wettbewerbs ..... 3
2. Wettbewerbsverfahren ..... 5
3. Wettbewerbsergebnis ..... 9
4. Öffentlichkeitsbeteiligung (Nachbarschaftsdialog) ..... 18
B) Entwicklungsperspektive BMW Werk München ..... 19
1. Entwicklung der „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ ..... 19
1.1. Synthese der Wettbewerbsbeiträge der 1. Preisträger ..... 19
1.2. Konzept der „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ ..... 19
2. Der Unternehmensstandort BMW Werk München ..... 28
2.1. Nachhaltigkeitsziele BMW Group ..... 28

2.2. Aktuelle Umsetzungsprojekte des Strukturwandels Werk München zur iFactory .. 30
3. Entwicklungsperspektive BMW Werk München ..... 34
3.1. Freiraumentwicklung ..... 34
3.2. Mobilität ..... 37
3.3. Sicherung einer flexiblen und geordneten Entwicklung des Werksgeländes ..... 39
4. Fazit ..... 41
Klimaprüfung ..... 41
Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten ..... 41
Anhörung des Bezirksausschusses ..... 41
II. Bekannt gegeben ..... 42

## I. Vortrag der Referentin

Zuständig ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Absatz 1 Nr. 11 der Geschäftsordnung des Stadtrats, da es sich um eine Angelegenheit der Bauleitplanung handelt.

## A) Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes

### 1. Anlass und Ziel des Wettbewerbs

### Ausgangslage

Das BMW Werk München, das Stammwerk der BMW AG, hat in seiner mehr als 100-jährigen Geschichte bereits viele Veränderungen erlebt und sich dabei immer wieder neu erfunden. Neben der einstigen Umstellung von der Fertigung von Flugzeugmotoren zum Automobilbau ist in der Liste der Veränderungen die erfolgreiche Einführung der Neuen Klasse in den 1960er Jahren ein Meilenstein in der Unternehmensgeschichte.

Ab 2026 wird das Werk München auf die Produktion vollelektrischer Modelle umgestellt. Damit ist das Werk München der erste Standort im bestehenden Produktionsnetzwerk der BMW AG, das ab Ende 2027 die Transformation zur E-Mobilität abgeschlossen haben wird.

Aus diesem Grund sorgen im Werk München derzeit mehrere Großbaustellen parallel für eine Herausforderung im laufenden Betrieb. Die Investition von 650 Millionen Euro beinhaltet insgesamt vier Gebäude, darunter eine neue Fahrzeugmontage inklusive Logistikflächen und ein neuer Karosseriebau. Eine vergleichbare Summe hatte die BMW AG bereits zwischen 2016 bis 2018 in das Stammwerk investiert.

Diese Maßnahmen dienen der Zukunftssicherung des Standortes und seiner Arbeitsplätze und bedeutet zugleich eine Investition in den Industriestandort Bayern. Die BMW AG unterstreicht mit dem Erhalt und der Modernisierung des Stammwerks seine gesellschaftliche Verantwortung. Soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit werden gleichermaßen berücksichtigt.

Abb. 01: Luftbild BMW Group Werk München (© BMW Group)

Im BMW Group Stammwerk München gehen inhaltliche Transformation und architektonische sowie freiraumplanerische Weiterentwicklung Hand in Hand. Unter dem Titel „BMW Werk München – Urbane Produktion“ wurde daher ab 2021 ein Wettbewerbsverfahren in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München entwickelt und durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden unter Berücksichtigung der inneren und äußeren Anforderungen planerische und gestalterische Lösungsvorschläge für das Werkgelände und sein direktes Umfeld abgefragt. Aus diesen sollten dann Strategien und Handlungsvorschläge für eine nachhaltige, langfristige Restrukturierung und geregelte Entwicklung des gesamten Standorts entwickelt und Bedarfe definiert werden.

Zur Entwicklung als Standort für „Urbane Produktion“ werden ganzheitlich alle Funktionen des Stammwerks und der angrenzenden Liegenschaften betrachtet bzw. berücksichtigt. Dieses betrifft gleichermaßen großmaßstäbliche Komponenten wie relevante Details. Ziel ist die Weiterentwicklung des Werks München zu einem nachhaltigen und mit dem städtischen Umfeld vernetzten Produktionscampus mit internationaler Strahlkraft.

Die Einbindung in den urbanen Kontext, auch unter Berücksichtigung der Herausforderung des Klimawandels und eine hochmoderne Produktion von E-Fahrzeugen – im Sinn einer industriell-handwerklichen Wertschöpfung – sind dabei wichtige Kernelemente. Der Wertstrom der Fahrzeugfertigung bildete dabei für die Produktion das zentrale Gestaltungselement.

Mit dem städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb wird die Chance genutzt aufzuzeigen, wie die Strukturen für Werk und Umfeld entsprechend nachhaltig, robust und zukunftsfähig gestaltet werden können.

Ziel des Wettbewerbes ist die Entwicklung eines grundlegenden gemeinsamen Verständnisses zur mittel- und langfristigen städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Entwicklung des BMW Werk München. Basierend auf dem Ergebnis des Wettbewerbes fand eine weitere Ausarbeitung zur Vision Urbane Produktion BMW Werk München unter Einbindung der LH-München statt.

## 2. Wettbewerbsverfahren

### Wettbewerbsgebiet

Das Planungsgebiet befindet sich im Norden der Landeshauptstadt München, angrenzend an den Mittleren Ring und in direkter Nachbarschaft zum Olympiapark. Es beinhaltet das Werkgelände und das südlich angrenzende Areal der Konzernzentrale. Die Ausdehnung reicht vom Petuelring im Süden, der Teil des Bundesstraßenrings „Mittlerer Ring“ um die Münchener Kernstadt ist, bis zu den Straßenzügen Preußen-, Pommern-, Konstanzer und Lüneburger Straße bzw. zu den südlich an diesen Straßen gelegenen Privatgrundstücken im Norden. In West-Ost-Richtung reicht es von der Lerchenauer Straße bis zur Riesenfeldstraße.

Seit der Gründung des Werks „vor den Toren Münchens“ ist die Stadt um das Werk herum weiter gewachsen, der Standort zu einem Teil des innerstädtischen Geflechts geworden. Das Werksgelände entwickelte sich über die Jahrzehnte zu einem Industrieareal mit gewachsenen auf die wechselnden Bedarfe reagierende Strukturen. Darüber hinaus etablierte BMW neben der Konzernzentrale und der BMW Welt im direkten Umfeld die Standorte BMW Classic und BMW M GmbH, weiter nordöstlich den Digital Campus Munich sowie nördlich des Eisenbahn-Nordrings das Forschungs- und Entwicklungszentrum FIZ.

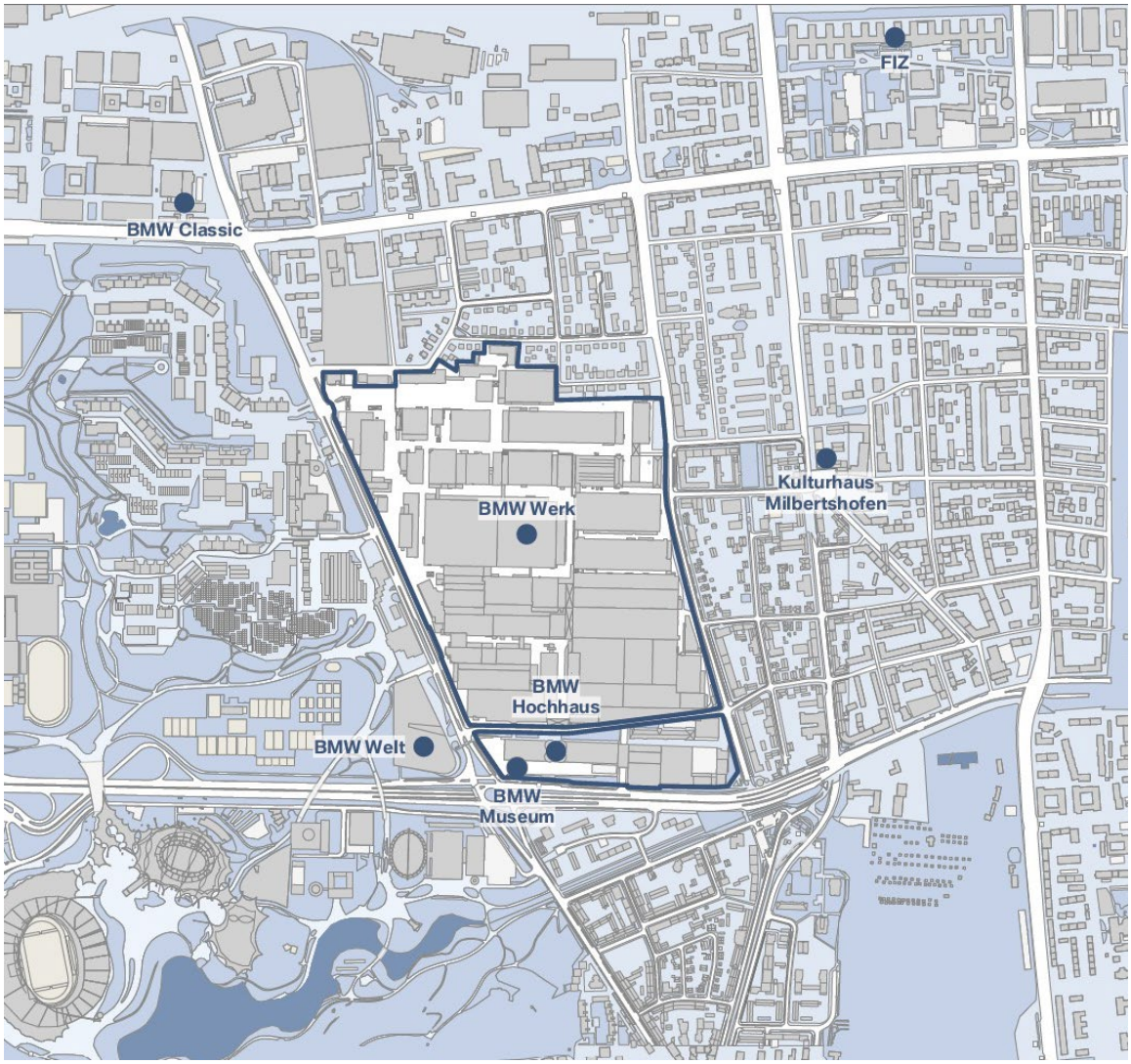



Abb. 02: Lageplan Werk und Umfeld (© [phase eins].)

Das Wettbewerbsgebiet umfasst das Werk München und die Konzernzentrale der BMW AG. Es misst ca. 44,4 ha und wird im südlichen Bereich durch die öffentliche Dostlerstraße durchquert. Zur übersichtlichen Bearbeitung wurde das Wettbewerbsgebiet in 13 sogenannte Handlungsfelder (I-XIII) mit spezifischen Handlungsprämissen unterteilt. Darüber hinaus sind drei Verflechtungsgebiete A, B und C definiert worden, die einer besonderen Betrachtung bedürfen, ohne jedoch Teil des unmittelbaren Bearbeitungsbereichs des Wettbewerbsgebiets zu sein: A) Die Lerchenauer Straße vom Kreuz mit dem Mittleren Ring bis zur Einmündung Preußenstraße einschließlich des Olympiabusbahnhofes, B) die Verbindung zum Quartierszentrum Milbertshofen am Curt-Mezger-Platz auf der östlichen Seite des Wettbewerbsgebiets, sowie C) die Dostlerstraße. Die Betrachtung der Verflechtungsgebiete im Rahmen des Wettbewerbs dient der Verzahnung mit dem Stadtraum.

Des Weiteren sind für den Wettbewerb die drei BMW Standorte in unmittelbarem Umfeld BMW Welt, „Gleisbrücke“ mit Parkhaus Nord und PKW-Verladung sowie BMW Classic aufgrund ihrer räumlichen Nähe als Bereiche a, b und c hervorgehoben worden.
Die Flächen von Werk und Konzernzentrale sind fast vollständig im Eigentum der BMW AG. Die Flächen der Verflechtungsbereiche an der Lerchenauer Straße, dem Ortsteilzentrum Milbertshofen sind Eigentum Dritter. Die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen, wie auch die Dostlerstraße sind im Eigentum der Landeshauptstadt München.

## Verfahrensart

Die Aufgabe zur Restrukturierung des Areals ist ebenso komplex wie außergewöhnlich. Deshalb wurde der Planungsprozess mit einem Planungswettbewerb initiiert. Um einen größtmöglichen Dialog zwischen den Teilnehmenden und dem Preisgericht zu ermöglichen, wurde der Wettbewerb als kooperatives Verfahren mit einer Zwischen- und einer Abschlusspräsentation organisiert.

Der Wettbewerb wurde insofern als nichtoffener interdisziplinärer Planungswettbewerb nach RPW 2013 (Richtlinie für Planungswettbewerbe 2013) im kooperativen Verfahren ausgelobt. Um einen Dialog zwischen Preisgericht und Teilnehmenden zu unterstützen, wurde, abweichend von den Empfehlungen der RPW 2013, die Anonymität zwischen Preisgericht und den einzelnen Teilnehmenden im Wettbewerb aufgehoben. Das Verfahren war entsprechend nicht anonym. An der Vorbereitung des Wettbewerbs haben die Bayerische Architektenkammer und die Bayerische Ingenieurkammer-Bau beratend mitgewirkt und das Verfahren registriert.

Ausloberin des Wettbewerbs war die BMW AG, vertreten durch Dr. Nicole Haft-Zboril (Leitung Immobilienmanagement BMW AG). Die Wettbewerbsunterlagen wurden in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München vorbereitet. Die Durchführung und Betreuung des Wettbewerbs einschließlich Vorprüfung erfolgte durch [phase eins], Berlin.

## Verfahrenstermine

- Nachbarschaftsdialog 30. September 2021
- Preisgerichtskolloquium 5. Oktober 2021
- Ausgabe der Unterlagen 12.Oktober 2021
- 1. Teilnehmendenkolloquium 15. Oktober 2021
- 2. Teilnehmendenkolloquium (Zwischenpräsentation) 15. & 16. November 2021
- Abgabe Januar 2022
- Preisgerichtssitzung 17. & 18. Februar 2022

**Teilnehmende Büros**

Durch die Ausloberin wurden sechs Büros für Architektur und Stadtplanung zur Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe eingeladen. Die Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekt*innen und Verkehrs- und Logistikplaner*innen war Voraussetzung für die Teilnahme am Wettbewerb. Eine Zusammenarbeit mit Fachplaner*innen für Stadtplanung, Energie-/ Technologieplanung und Nachhaltigkeitsplanung wurde zudem empfohlen. Folgende sechs Arbeitsgemeinschaften wurden ausgewählt:

- 3XN, Kopenhagen
  mit Latz + Partner, Kranzberg, WSP, Taastrup, und GXN, Kopenhagen
- Allmann Sattler Wappner . Architekten, München
  mit rabe landschaften, Hamburg, Urban Standards GmbH, München, Mobilty In Chain Srl, Mailand, und Werner Sobek Green Technologies GmbH, Stuttgart
- Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Zürich
  mit 3:0 Landschaftsarchitektur – Gachowetz Luger Zimmermann OG, Wien, Planungsbüro Dipl.-Ing. M. Angelsberger, München, und Amstein + Walthert AG, Zürich
- HENN GmbH, München
  mit Ramboll Deutschland GmbH / Ramboll Studio Dreiseitl, Überlingen, und Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG, München
- Office for Metropolitan Architecture (O.M.A.) Stedebouw B.V., Rotterdam
  mit Vogt Landschaft GmbH, Berlin, Systematica Srl, Mailand, und Transsolar Energietechnik GmbH, München
- SPACECOUNCIL, Zürich
  mit USUS Landschaftsarchitektur AG, Zürich, ERVECO, Basel, und HL-Technik, München

**Preisgericht**

Das Preisgericht setzte sich aus neun Fachpreisrichter*innen sowie acht Sachpreisrichter*innen zuzüglich Stellvertretungen zusammen.

Fachpreisrichter*innen:

- Prof. Brian Cody, Ingenieur, Wien
- Erasmus Eller, Architekt, Düsseldorf
- Prof. Almut Grüntuch-Ernst, Architektin und Stadtplanerin, Berlin
- Prof. Harry Gugger, Architekt, Basel
- Martin Hahm, Architekt, BMW AG, München
- Prof. Regine Keller, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin, München
- Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk, Stadtbaurätin, Landeshauptstadt München
- Prof. Uwe Plank-Wiedenbeck, Fachingenieur für Verkehrsplanung, Weimar
- Prof. Jürgen Reichardt, Architekt, Essen

stellvertretende Fachpreisrichter*innen:

- Björn Bodem, Landschaftsarchitekt, Hannover
- Falko Eschenlohr, Architekt, BMW AG, München
- Michael Hardi†, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landeshauptstadt München
- Sabine Steger, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landeshauptstadt München
- Lars Teichmann, Architekt, Hamburg
- Prof. Dr. Alain Thierstein, Stadtforscher, München

Sachpreisrichter*innen:

- Paul Bickelbacher, Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste, München
- Dr. Nicole Haft-Zboril, Leiterin Immobilienmanagement, BMW AG, München
- Ilka Horstmeier, Vorstand Personal- und Sozialwesen, BMW AG, München
- Fredy Hummel-Haslauer, Vorsitzender Bezirksausschuss Milbertshofen-Am Hart, München
- Christian Müller, Stadtratsfraktion SPD/Volt, München
- Dr. Milan Nedeljković, Vorstand Produktion, BMW AG, München
- Manuel Pretzl, Stadtratsfraktion CSU, München
- Dieter Reiter, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

stellvertretende Sachpreisrichter*innen:

- Sabine Bär, Stadtratsfraktion CSU, München
- Simone Burger, Stadtratsfraktion SPD/Volt, München
- Suzan Erdogan, Büro des Oberbürgermeisters, München
- Klaus Hauser, Leiter Immobilienmanagement Region München, BMW AG, München
- Maximilian Schöberl, Leiter Konzernkommunikation, Politik, BMW AG, München
- Florian Schönemann, Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste, München
- Erich Tomsche, Bezirksausschuss Milbertshofen-Am Hart, München
- Dr. Peter Weber, Leiter Leitwerk Mittelklasse Werk München, BMW AG, München

**Sachverständige**

Darüber hinaus standen der Ausloberin 34 sachverständige Berater*innen (ohne Stimmrecht) der BMW AG, der Landeshauptstadt München und weitere externe Fachleute zur Verfügung. Diese wirkten bei der Erarbeitung der Auslobungsunterlagen mit und standen im Rahmen des 2. Teilnehmendenkolloquiums für Arbeitstermine mit den Teilnehmenden zur Verfügung, aufgeteilt in fachthematische Gruppen. Außerdem wirkten sie an der Vorprüfung mit, indem sie die eingereichten Entwürfe wiederum in Gruppen begutachteten. Das Ergebnis wurde den Preisrichter*innen als Teil des Vorprüfberichts zur Verfügung gestellt.

**Beurteilungskriterien des Preisgerichts**

Die Hauptkriterien des Preisgerichts zur Beurteilung der Arbeiten betreffen folgende Punkte, die insgesamt die Nachhaltigkeit des Entwurfs betreffen, wobei die Reihenfolge keine Rangfolge oder Wichtung darstellt.

- Gesamtidee (Konzept, Identität)
- Städtebauliche Bezüge
- Gliederung der Baumasse
- Gliederung und Gestaltung der Freiräume
- Leitideen für die Gestaltung der Baukörper
- Verkehrliche innere und äußere Erschließung

- Erfüllung des Bedarfsprogramms, Nutzungsverteilung & -zuordnung, Logistik
- Flexibilität der Gebäudestruktur für variable Nutzungskonzepte
- Klima- und Energiestrategie
- Sicherheitskonzept
- Realisierbarkeit
- Wirtschaftlichkeit in Erstellung und Betrieb

## 3. Wettbewerbsergebnis

Das Preisgericht tagte am 17. und 18.02.2022 unter Vorsitz von Erasmus Eller im Auditorium der BMW Welt, Am Olympiapark 1 in München und zeichnete drei Projekte mit Preisen aus.

Nach Diskussion aller Entwürfe stellte das Preisgericht in einem 1. wertenden Rundgang fest, dass keiner der Entwürfe gravierende Mängel in einem der in der Auslobung genannten Beurteilungskriterien aufweist und stattdessen alle Entwürfe von großer Qualität gekennzeichnet sind. Vor diesem Hintergrund beschloss das Preisgericht einstimmig, keinen der Entwürfe im 1. Rundgang auszuschließen. Im 2. Wertungsrundgang, jeweils nach einem Antrag über einen Verbleib im Verfahren, wurden die Siegerentwürfe gewählt und dabei zwei erste und ein dritter Preis vergeben:

**1. Preis**: Office for Metropolitan Architecture (O.M.A.), Rotterdam

**1. Preis**: 3XN, Kopenhagen

**3. Preis**: HENN GmbH, München

Die drei Arbeiten von Allmann Sattler Wappner GmbH, München, Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Zürich, SPACECOUNCIL, Zürich schieden im 2. Rundgang aus.

## Siegerentwürfe

### 1. Preis: Office for Metropolitan Architecture (O.M.A.), Rotterdam

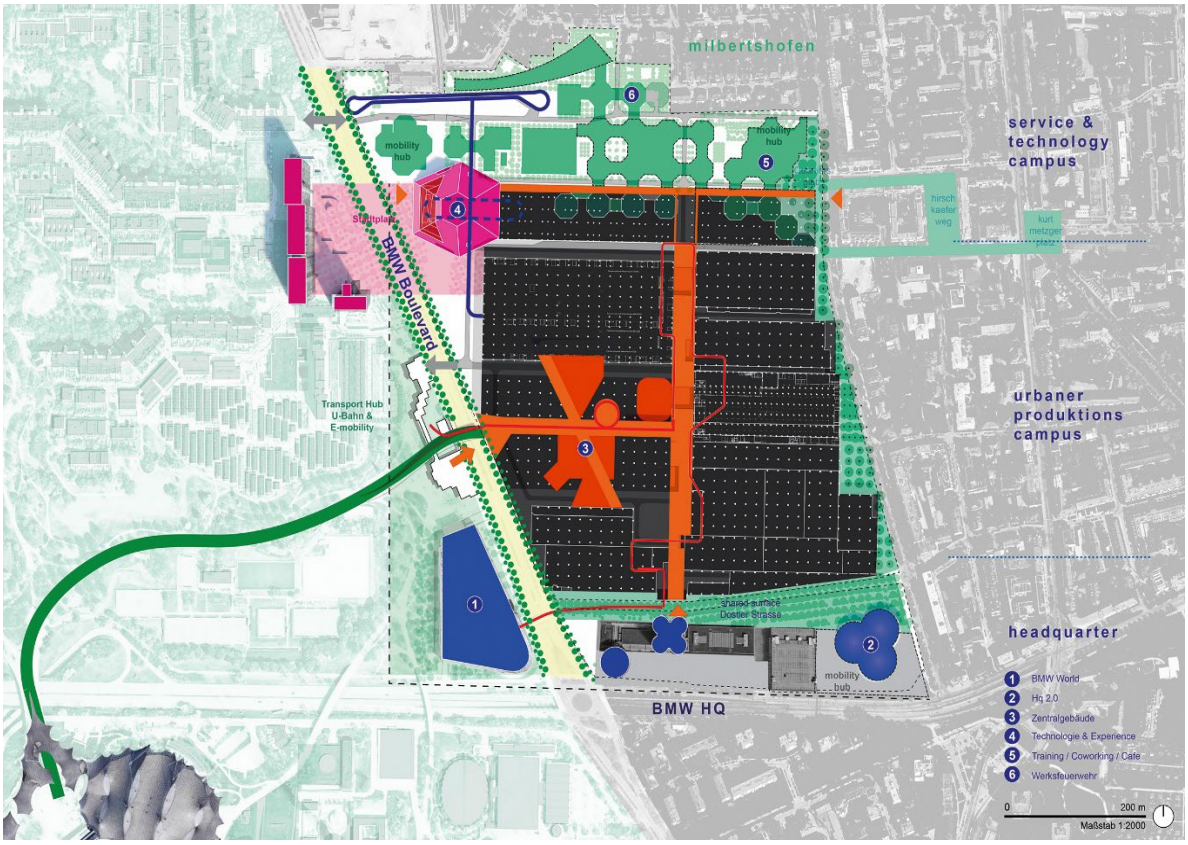



Abb. 03: Lageplan Entwurf O.M.A. (© O.M.A.)

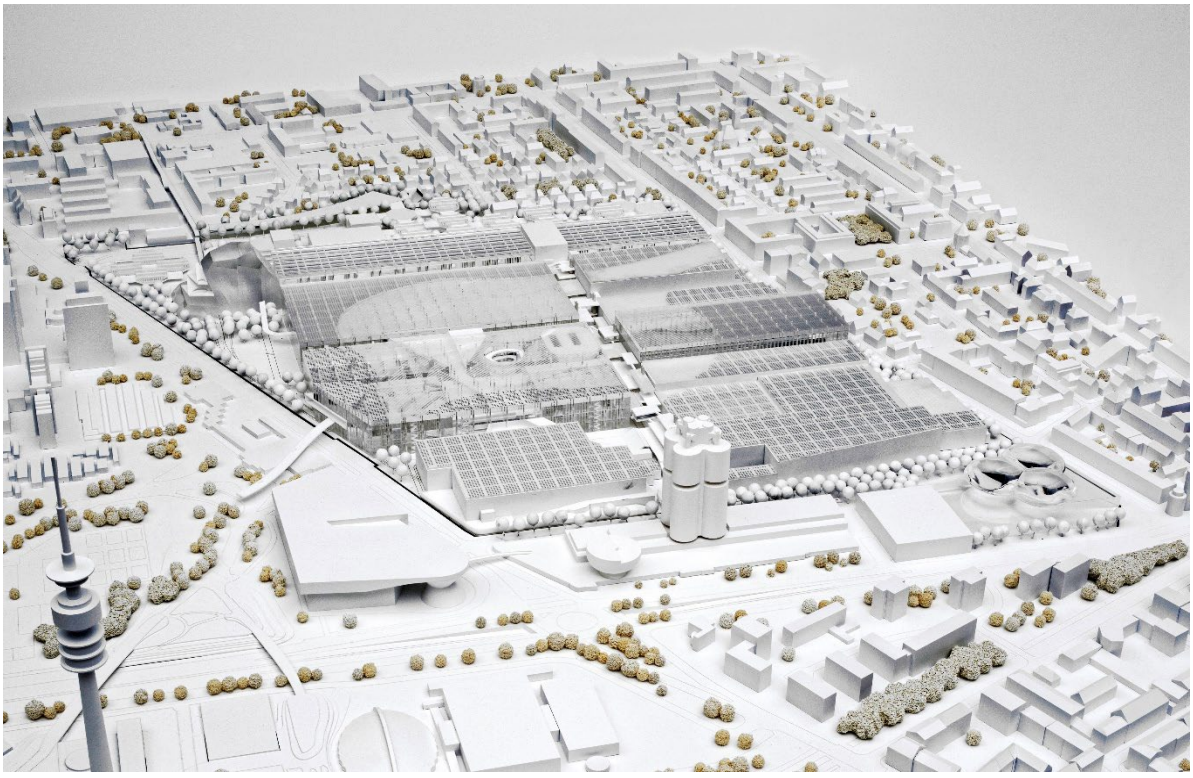


Abb. 04: Modellfoto Entwurf O.M.A. (© O.M.A./ H.-J. Wuthenow)

Beurteilung des Preisgerichts:

„In Bezugnahme auf die neueste Forschung von AMO, dem Forschungslabor von O.M.A., welches sich der Countryside widmet und dabei die dort abgelagerten anonymen Großstrukturen für Logistik, Produktion und Datenspeicherung kritisiert, wird für die großen Werkhallen eine totale Transparenz vorgeschlagen, welche die Funktion vom Werk München im urbanen Kontext nach Außen trägt – eine überzeugende Grundhaltung.

So wirkt der Masterplan von O.M.A. wie ein Vergrößerungsglas für die Produktionsprozesse im BMW Werk München. Ungeschönt wird alles transparent gemacht und es wird eine radikale Durchdringung vorgeschlagen, nicht nur der verschiedenen Arbeitsprozesse, sondern auch von Arbeiten und Erholung, sowie von Werkareal und städtischem Raum. Dabei beschränkt sich der Wille zur Integration und Überlagerung der verschiedenen Nutzungseinheiten nicht nur auf die vorgeschlagenen Neubauten, sondern nimmt auch die Bestandsbauten in Beschlag. Dies zeigt sich in den Flächenzahlen, welche im Vergleich den größten Rück- und Neubaubedarf vorschlagen. In diesem Zusammenhang muss die Machbarkeit und die Etappierung sorgfältig überprüft werden. Das Konzept wird vom Preisgericht für seine überzeugend präsentierte und in sich stimmige Konsequenz gewürdigt, vor allem aber aufgrund seiner mutigen Impulse für den zentralen Bereich des Werks.

Die kennzeichnenden Elemente des Entwurfs sind hier das raumgreifende, auch die Bestandsbauten integrierende Zentralgebäude und die als Rückgrat (Spine) bezeichnete Nord-Süd-Magistrale. Beide bilden den Fokus für eine sonst pragmatisch organisierte Werksstruktur, die Perspektiven für Fragen der Bauabschnittsbildung und Flexibilität von Gebäudevolumina aufzeigt.

Das Zentralgebäude mit sehr hohem Potential für Identitätsbildung nach Innen und Außen, das die geplanten Funktionen für die Mitarbeitenden, Flächen für innovative Produktion und die Schnittstelle zur Öffentlichkeit überlagert, kann als Herz der Anlage bezeichnet werden.
Im Wesen ist das Zentralgebäude eine riesige Werkhalle, welche auf verschiedenen Ebenen von Erschließungsachsen und Nutzungsergänzungen durchdrungen wird. Es ist an die Magistrale („Spine“) angedockt, welche ihrerseits ein Hybrid von Erschließungsachse und relativ kleinteiligen Nutzungseinheiten, aber auch zwischen Innen- und Außenraum ist. Während der konzeptionelle Ansatz ungeteilt unterstützt wird, sieht das Preisgericht noch Bedarf einer kritischen und detaillierten Prüfung und Weiterentwicklung der Maßstäblichkeit und Komplexität der verschachtelten Raum- und Nutzungsstruktur, um die notwendige Flexibilität für die Produktion zu erreichen und ggf. mehr Raum an der Lerchenauer Straße für die Verzahnung mit der Öffentlichkeit zu erlauben.
Bei der vorgeschlagenen Ausbildung der „Spine“ als komplexe Kombination aus innenräumlichen und außenräumlichen Flächen können sich viele positive Aspekte in der Vernetzung und Kommunikation des Produktionscampus entfalten.
Das vom Zentralgebäude und der Spine aufgespannte Erschließungs- und Nutzungsnetzwerk wird mit einem „romantischen Dachpark“ für Freizeitaktivitäten verknüpft. Dieser fügt sich in organischer Formgebung in die restliche als Solarkraftwerk ausgebildete Dachlandschaft ein.
Das Projekt schlägt auch auf dieser Ebene eine weitergehende Verknüpfung mit den umgebenden Stadtquartieren vor, indem es die brachliegenden Dachflächen auch der Nachbarschaft in einem großräumigen Radius zur erweiterten Stromproduktion nutzen will; ein Vorschlag der als interessante Anregung angenommen wird. Die praktische Realisierung wird vom Preisgericht jedoch auch kritisch gesehen, zumal davon auszugehen ist, dass die zukünftige eigene Energieversorgung der Umgebungsbauten mittelfristig über solare Dachlandschaften erfolgen muss.

Das Konzept für Verkehr und Erschließung ist grundsätzlich gut gelöst und bietet nach Einschätzung des Preisgerichts gleichermaßen funktionale Ansätze wie Denkanstöße, deren Umsetzung jedoch nicht sicher ist und daher Risiken im Gesamtsystem darstellen (z.B. Verlegung der Busstellplätze, Überlagerung von Funktionen im pyramidenförmigen Gebäude für Logistik, MA-Parken und Werkbussen am Bereich Tor 3). Hier müssten Anpassungen erfolgen, da es in der jetzt geplanten Form zu Konflikten zwischen Verkehrsströmen kommt. Auch die Standorte für das Parken und die Anbindung an den „BMW Boulevard“ müssten modifiziert werden. Diese Probleme erscheinen aber prinzipiell lösbar.

Sehr positiv wird die Gestaltung der inneren Wege und Räume bewertet, die sehr stark die Identität als Produktionsstandort aufgreifen.

Die zwei emblematischen Gebäude an den Rändern des Werksgeländes schaffen nach Einschätzung des Preisgerichts im Zusammenspiel mit sinnvollen landschaftsarchitektonischen Interventionen sinnfällige „Trittsteine“ mit adäquaten Funktionen zum Werk an den städtebaulich bedeutenden Orten. Sie werden jedoch in ihrer formalen Ausgestaltung zunächst als Platzhalter verstanden. Diese verbinden sich über die mit umfangreicher Bepflanzung (im öffentlichen Raum) aufgewerteten Straßenräume der Lerchenauer Straße und der Dostlerstraße mit den bestehenden Landmarken, der BMW Welt und dem Hochhausareal. Im Zusammenspiel mit den Schaufenstern zu den straßenbegleitenden Werkhallen verspricht diese Anordnung einen lebendigen, vielschichtigen, attraktiven und zukunftsträchtigen Auftritt des BMW Werk München.

Die Lösung im südöstlichen Handlungsfeld II wird vom Preisgericht aufgrund der Widersprüche zu Planungsrecht und funktionaler Flexibilität als wenig gelungen bewertet und vorerst als Chiffre registriert.
Neben diesen Ankergebäuden in den Ecken und der konsequenten Verbindung des Werks zum Olympiapark ist die Auseinandersetzung mit der notwendigen, behutsamen Integration in den urbanen Kontext nicht in allen Belangen überzeugend – sowohl in Bezug auf Gebäudehöhen resp. Abstand als auch in Bezug auf die Verteilung der baulichen Dichte.

Für die in ihrer Höhe angemessenen, in der Struktur jedoch wenig flexiblen Büro- und Hybridstrukturen im Nordosten werden Holzhybridbauweisen vorgeschlagen; was als ein sinnvoller Baustein innerhalb eines Gesamtkonzepts für ökologische Nachhaltigkeit anerkannt wird, das sonst einzelne positive Anregungen gibt, aber auch Fragen offen lässt.

Im Bereich des neuen Zentralgebäudes wäre die grundlegende Idee einer prägenden Multifunktionalität und Flexibilität insbesondere in Tragwerk, Haustechnik und Brandschutz im weiteren Verlauf eingehend zu prüfen.

Insgesamt bewertet das Preisgericht den Vorschlag als einen mutigen, konsequent entwickelte Beitrag, dessen herausragende Qualität die konzeptionell verankerte Interaktion der Werksinternen Prozesse und deren Öffnung zur Öffentlichkeit ist und damit das strategische Ziel des „Tech magic“ perfekt umsetzt.“

## 1. Preis: 3XN, Kopenhagen

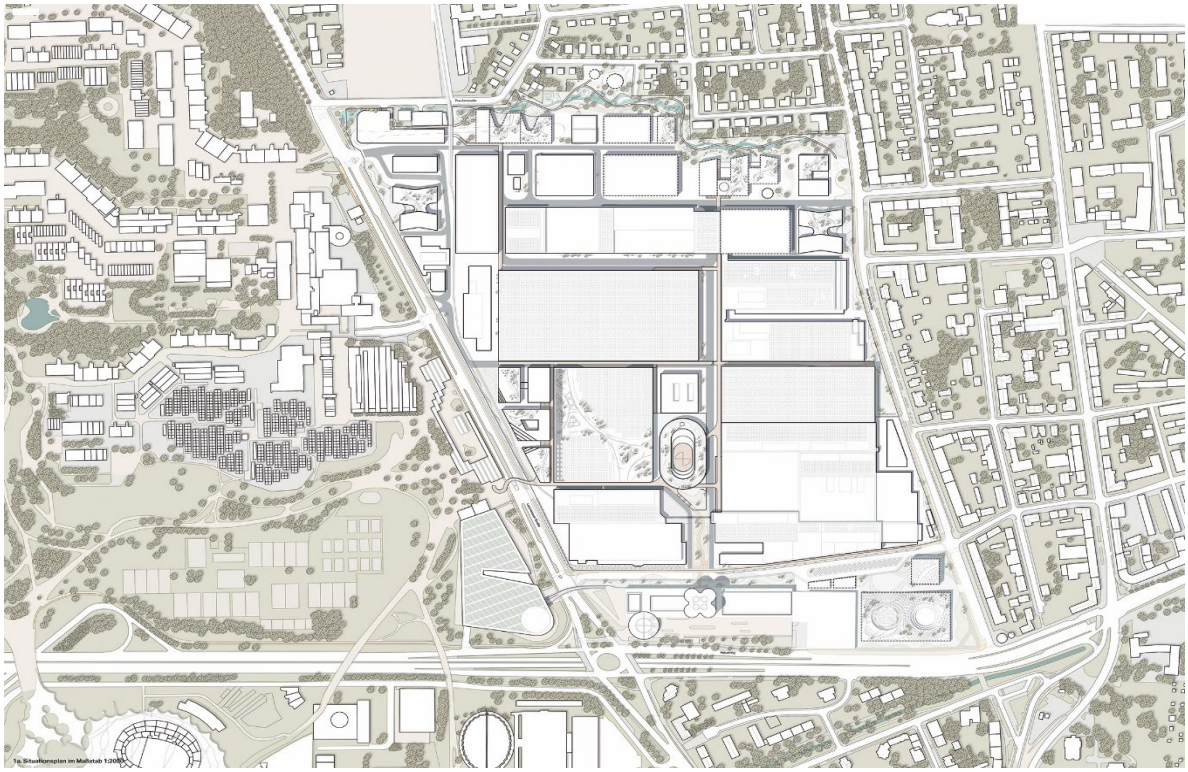


Abb. 05: Modellfoto Entwurf 3XN (© 3XN / H.-J. Wuthenow)

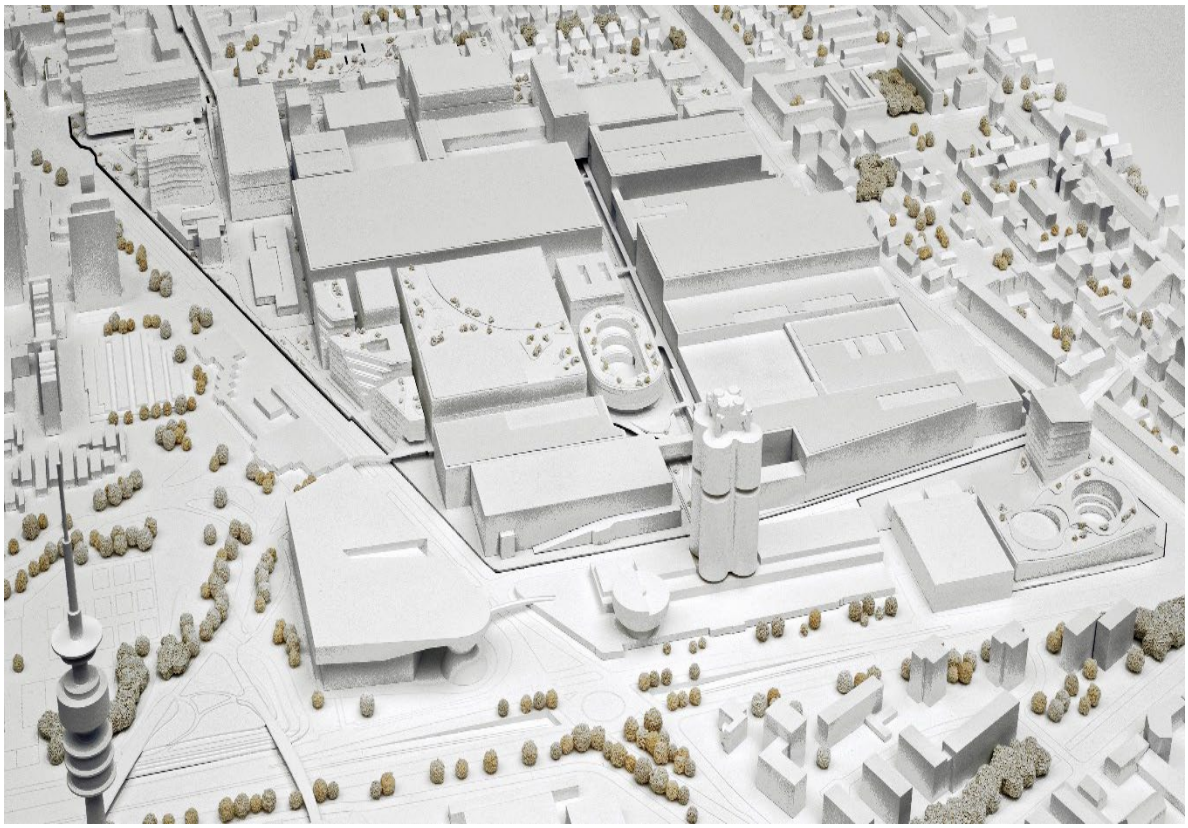


Abb. 06: Modellfoto Entwurf 3XN (© 3XN / H.-J. Wuthenow)

Beurteilung des Preisgerichts:

„The “Human Factor(y)” ist Motto des Entwurfs. Dieser Anspruch, den Mensch in den Mittelpunkt der Betrachtung zu setzen, gelingt nach Einschätzung des Preisgerichts in überzeugender Weise. Das Masterplankonzept nimmt den Faktor Mensch sowohl für die Werksstruktur als auch in Bezug auf die Verknüpfung des Areals mit seinem Umfeld ernst. Die angebotenen Lösungen sind gleichermaßen innovativ, wie sie einen umsetzbaren, inspirierenden und robusten Rahmen setzen.

Die städtebauliche Verknüpfung mit den umliegenden Stadtquartieren auf Ebene des öffentlichen Raums wird mit attraktiven Schnittstellenlösungen, vor allem mit einem überzeugenden linearen Park im Norden beantwortet, der darin auch das Potential für eine öffentliche Durchquerung aufzeigt. Der Versuch, auf alle Nachbarschaften zu reagieren, gelingt allerdings noch nicht in allen Himmelsrichtungen gleichermaßen gut.

Im Süden neben dem emblematischen Vierzylinder, überzeugt die sogenannte „Landscape of Ideas“ mit einer angemessenen dimensionierten und positionierten Gebäudestruktur, darin ein vom Petuelring zurückgesetzter Hochpunkt. Die hier positionierte Werksbushaltestelle und die Gestaltungsideen für die Dostlerstraße scheinen gut zu funktionieren.

Der zentrale Eingang im Westen, in direkter Anbindung an die U-Bahn-Haltestelle Olympiazentrum, wird vom Preisgericht aber als zu zaghaft empfunden. Hier könnte die Geste der Öffnung stärker formuliert und mit weiteren Angeboten für öffentliche Funktionen ausgestattet werden.

Der Brückenschlag über die Lerchenauer Straße wird als sinnvoller Bestandteil bestätigt, dessen konkrete Gestaltung ist in Bezug auf das Baudenkmal zu entwickeln.

Gewichtiges Element einer neuen Mitte im Areal ist ein arena-artiges Zentralgebäude, das als Verknüpfung zwischen Produktion, Bürowelt und Öffentlichkeit fungieren soll. Die Gebäudegeste, des introvertierten Ovals auf einer Terrassenlandschaft und die Gestaltung der Magistrale werden im Preisgericht kontrovers diskutiert. Das Zentralgebäude hat das Potential als Sonderbau im Quartier Identität zu stiften.

Bemängelt wird die zu zaghafte Verzahnung mit der Produktion, angefangen mit dem benachbarten Gebäude 16.3 und den in der Produktion tätigen. Die Magistrale wird räumlich als Achse gestärkt und auf der Null-Ebene belassen, aber räumlich und als Kommunikationsraum nicht wirklich qualifiziert. Hier wird das Raumpotential eines zentralen Rückgrats nicht ausreichend entwickelt.

Aufenthaltsqualität und das Potential für eine flexible Vernetzung und Kommunikation wird nicht ausgeschöpft und vom Preisgericht kritisch gesehen.
Einigkeit besteht über die Notwendigkeit eines solchen neuen Zentrums und dessen richtiger Positionierung im Gelände – vor allem aber auch dessen Verknüpfung, flexibel in den notwendigen Bauabschnitten.
In der Etappierung des Gesamtprojekts muss eine logistisch sinnvolle Eintaktung der Erstellung dieses Gebäudes weiter erörtert werden.

Das Flussprinzip der Logistik ist sehr gut umgesetzt, Interaktionen mit anderen Verkehren (Parken) sind störungsfrei organisiert.
Die Nebenfunktionen sind stimmig angeordnet und umfänglich abgebildet. Die Gastronomie liegt zentral und bietet Vernetzung und Freiflächen. Aufenthaltsqualität und Cafes auch im Norden.

Die Werksfeuerwehr wurde optimiert verortet. Die gewünschte Zentralisierung der Servicefunktionen wurde umgesetzt und das Sicherheitskonzept ist machbar bzw. umsetzbar. Eine Vertiefung des Entwurfs hinsichtlich der innovativen Perspektiven für die Produktionsbedingungen und deren Verzahnung mit den zentralen Funktionen für die Mitarbeitenden erscheint jedoch notwendig. Der Entwurf lässt gerade im Zentralbereich der Produktion Ideen zur gebotenen Wandlungsfähigkeit und Adaptierbarkeit des vorgeschlagenen Bauvolumens vermissen.

Das Preisgericht würdigt den innovativen Ansatz in Bezug auf das plausible Konzept für Zirkularität der Bauwerkserstellung.

Der Anspruch der Planung, ökologisch hochwertige Freiräume zu entwickeln, wird sehr differenziert dargestellt. Der Nachweis wird auf vielen Dächern und im nördlichen Grünzug überzeugend umgesetzt. Das Grünkonzept des zentralen Gebäudes wirkt mit Begriffen, wie z.B. Urban Farming und Yogagarten, im Verhältnis zu den sehr kleinen angebotenen Grünzonen, überambitioniert und im Entwurf leider nicht nachvollziehbar dargestellt.

Insgesamt schlägt die Arbeit eine attraktive Verknüpfung in das städtische Umfeld vor. Es entsteht ein evolutionär anmutender Masterplan für einen BMW-Standort der Zukunft. Insgesamt wird der Entwurf als hervorragender, ganzheitlicher Beitrag zum Wettbewerb beurteilt, der eine überzeugende Lösung für die strategischen Ziele „human centric“ und „intelligent reduction“ liefert und insgesamt als schlüssiges und robustes Gesamtkonzept ausgezeichnet wird, das konzeptionell die Interaktion von Produktion, Mensch und urbanem Kontext verankert, jedoch Schwächen bei der werksinternen Verzahnung und der räumlichen Anknüpfung entlang der Lerchenauer Straße hat.“

**3. Preis: HENN GmbH, München**

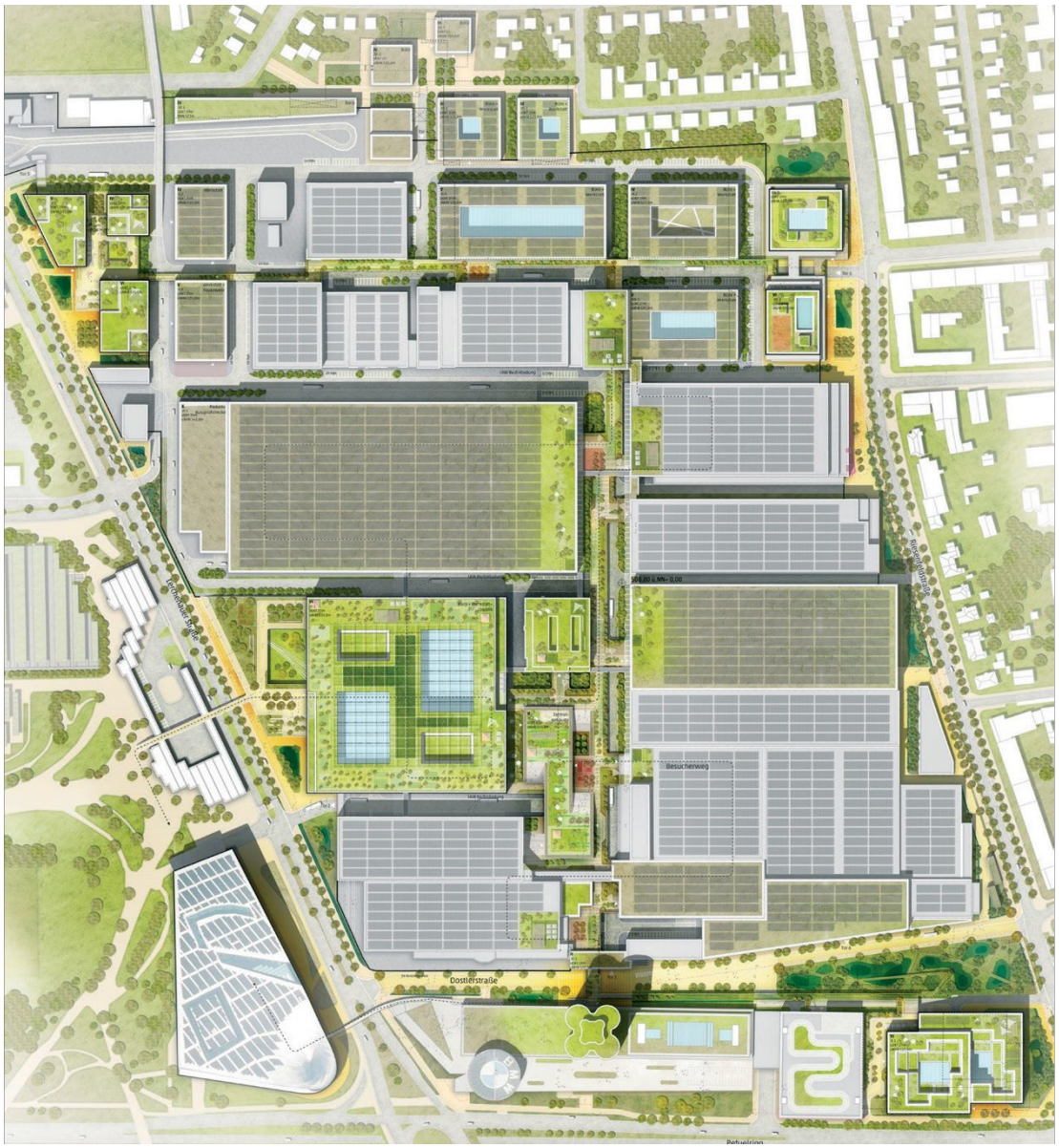



Abb. 07: Lageplan Entwurf HENN (© HENN)

Abb. 08: Modellfoto Entwurf HENN (© HENN / H.-J. Wuthenow)

Beurteilung des Preisgerichts:

„Das Preisgericht würdigt besonders die umfangreiche Durchdringung der Aufgabenstellung in allen Details, zu denen jeweils kluge, städtebaulich ausgewogene, funktionale und damit als Gesamtplan umsetzbare Antworten gegeben werden, die in Ihrer eigenen Logik absolut kohärent sind. Zugleich wohnt diesem Pragmatismus einer der Kritikpunkte des Preisgerichts inne – das insbesondere für die Frage der Verzahnung von Produktion und Mensch innovativere Antworten vermisst.

Im Zentrum steht das Future Lab im Handlungsfeld IV, dessen innere Typologie das Potential des Standorts nicht voll ausnutzt und deutlich zu viele Büroflächen anbietet. Mit dem Future Lab und dessen Vorbereich gelingt allerdings eine überzeugende Öffnung des Werks zum Straßenraum und eine außenräumlich angemessene Zugangssituation als Gegenüber zum Olympiapark.
Die Verkehrsführung und Position der Brücke können allerdings noch optimiert werden. Auch durch die Besetzung der Ecken des Werksgeländes entsteht das Potential, das Werksgelände stärker mit der Stadtstruktur zu verzahnen, und dem Werk auch eine Wertigkeit und Nutzung nach außen hin zu geben.

Die notwendige innere Verknüpfung der einzelnen Ströme auf dem Werksgelände (z.B. Mitarbeitenden, Logistik, Besucher*innen) wird über eine ausgeprägte, multifunktionale und vielschichtige Magistrale als „Green Connector“ gewährleistet. Die Ausformung der Magistrale und der grünen Stege wird auch hinsichtlich der entstehenden Qualitäten für alle Mitarbeitenden, z.B. im Sinne von Pausen- und Begegnungszonen im Werk gewürdigt.

Die Anforderungen von Gastronomie, Werksfeuerwehr und Werkssicherheit sind weitgehend berücksichtigt, allerdings ohne innovatives Potential für eine Verbesserung.

Das neue Zentralgebäude ist durch seine Lage und Integration in die Wege als Herzstück des Werks nachvollziehbar platziert.

Die Ausbildung der Magistrale als „Green Connector“, wobei mikroklimatisch behagliche Aufenthaltsräume im Außenraum zur Freizeit und Kommunikation entstehen können, wird gewürdigt. Die vorgeschlagenen doppelschaligen begrünten Fassadenzonen sind dabei ein wichtiges Element. Offen bleiben jedoch die Fragen der Wechselwirkungen mit den dahinter liegenden Gebäuden, insbesondere hinsichtlich der Belichtung.

Positiv werden die Ansätze zur Verminderung von CO2 Emissionen der neuen Gebäude-Konstruktionen anerkannt, z.B. im Hinblick auf Holzhybridbauweisen, wobei das Konzept in anderen Belangen der ökologischen Nachhaltigkeit teilweise zu additiv bleibt. Darin überzeugen die Vorschläge für die Nutzung der Dachflächen.

Eine gute Umsetzbarkeit in additiven, flexibel kombinierbaren Bauabschnitten ist strukturell gewährleistet.

Die angedachten Verkehrs- und Warenströme lassen eine deutliche Verbesserung der Bestandssituation erwarten, die Dostlerstraße wird grundlegend aufgewertet.
Die Anforderungen an die Logistik werden sehr gut umgesetzt, das Flussprinzip wird konsequent ermöglicht, die Anbindung an das Straßennetz ist gut gelöst. Es sind ideale Standorte für Parken und Busse identifiziert worden.

Als schwächer wird der Übergang und die urbane Einbindung des Werks in Richtung Norden empfunden, wo auch punktuell die notwendigen Abstandsflächen unberücksichtigt sind, und die vorgegebene Dichte überschritten wird.

Die Lösung im südöstlichen Handlungsfeld II wird vom Preisgericht aufgrund der Widersprüche zum Planungsrecht als nur bedingt gelungen zur Kenntnis genommen, auch wenn sie einen angemessenen Respekt ggü. dem denkmalgeschützten Bestand aufzeigt.

Insgesamt wird der Entwurf vom Preisgericht als gelungenes Konzept gewürdigt, dessen Anspruch „vom Werk zum Netzwerk“ in vielen Details überzeugend umgesetzt wird und aufgrund seiner Funktionalität und Wirtschaftlichkeit sowie des schlüssigen Gesamtkonzepts ausgezeichnet wird. Die spürbare Fokussierung des Entwurfs auf vorrangig Büroflächen in BMW bereits bekannterweise, lässt die angestrebte städtebauliche Vision einer zukünftigen urbanen Produktion jedoch ein wenig vermissen.“

**Empfehlung des Preisgerichts**

„Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig, die Verfasser der beiden mit einem 1. Preis ausgezeichneten Entwürfe im Rahmen des nächsten Planungsschritts parallel und unter Berücksichtigung der jeweiligen Anmerkungen des Preisgerichts mit einer Weiterentwicklung der Wettbewerbsentwürfe zu beauftragen, und dabei auch die Möglichkeit der Zusammenführung der Stärken beider Konzepte zu prüfen, um anschließend die endgültige Beauftragung gemäß Auslobung von einem oder beiden der 1. Preisträger zu entscheiden. Dabei sind auch die im Rahmen der Vorprüfung durch Sachverständige niedergelegten Aussagen zu beachten.“

**Bekanntgabe des Ergebnisses**

Das Wettbewerbsergebnis wurde am 21. Februar 2022 über eine Pressemitteilung der BMW AG veröffentlicht.

## 4. Öffentlichkeitsbeteiligung (Nachbarschaftsdialog)

Aufgrund der Größe und Lage des Planungsgebiets inmitten einer gewachsenen, heterogenen Stadtstruktur mit angrenzenden Wohngebäuden wurde die Öffentlichkeit und die betroffenen umliegenden Grundstückseigner durch die BMW AG frühzeitig über die Planungsabsichten informiert.
Vor dem Wettbewerb wurden die Projektziele mit dem Bezirksausschuss des Stadtbezirks 11 Milbertshofen - Am Hart diskutiert und den Bürger*innen im Rahmen eines digitalen Nachbarschaftsdialogs am 30. September 2021 vorgestellt. Dieser fand aufgrund der Corona Pandemie als reine Onlineveranstaltung statt und wurde durch das auf Partizipationsverfahren spezialisierte Büro Zebralog, Berlin, organsiert. Im Rahmen der Veranstaltung wurde über erste Planungsziele und -inhalte informiert, damit Anregungen der Betroffenen bereits in die Formulierung der Wettbewerbsaufgabe mit einfließen konnten. Seitens der Landeshauptstadt München nahmen Vertretungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie der Vorsitzende des Bezirksausschusses 11 Milbertshofen-Am Hart teil.

Die seitens der Bürger*innen während der Präsentation sowie der anschließenden Diskussion gestellten Fragen wurden thematisch gebündelt und direkt beantwortet.

Zum Ende des Nachbarschaftsdialoges wurde ein Ausblick zum weiteren Vorgehen gegeben sowie Anregungen der Teilnehmenden an die Projektbeteiligten geäußert.

# B) Entwicklungsperspektive BMW Werk München

## 1. Entwicklung der „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“

### 1.1. Synthese der Wettbewerbsbeiträge der 1. Preisträger

Entsprechend der Empfehlung der Wettbewerbsjury fand im Anschluss an den Wettbewerb eine von der BMW AG organisierte Überarbeitungsphase statt. Dabei haben die Büros der beiden mit einem 1. Preis ausgezeichneten Entwürfe, O.M.A. aus Rotterdam und 3XN aus Kopenhagen, ihre Entwurfsideen zusammengeführt und weiterentwickelt. Durch diesen Zusammenschluss zur gemeinsamen vertieften Ausarbeitung wurde die Kreativität der beiden renommierten Büros und die besten Ansätze ihrer Entwürfe gebündelt.

Die Zusammenführung der Entwürfe und Ausarbeitung erfolgte unter Beteiligung des mit der Koordination des Verfahrens beauftragten Büros [phase eins]. und in enger Zusammenarbeit mit dem BMW Projektteam. Beteiligt waren neben O.M.A. und 3XN die Büros GXN, Kopenhagen, knippershelbig GmbH, Stuttgart, Systematica Srl, Mailand, Transsolar Energietechnik GmbH, München, und Vogt Landschaft GmbH, Berlin.

Dieser Prozess fand in enger Abstimmung und im Rahmen von Workshopverfahren der BMW AG mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Mobilitätsreferat sowie mit weiteren von BMW beauftragten Fachplanerinnen und Fachplanern statt.

Das Ergebnis dieses nach Abschluss des Wettbewerbs ersten Folgeschritts wurde am 10. Mai 2022 Vertretenden des Preisgerichts präsentiert und bestätigt. Es wurde am 13. Mai 2022 über eine Pressemitteilung der BMW Group veröffentlicht.

Die dann darauf aufbauend bis März 2023 erarbeitete „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ soll in diesem Kapitel weiter beschrieben werden.

Für BMW stellt die Vision ein mögliches Entwicklungsszenario des Areals dar, vergleichbar mit einem architektonischen Visionsfahrzeug, welches als Prototyp innovative Impulse für eine später mögliche Serienproduktion liefert, ohne diese vorwegzunehmen.

### 1.2. Konzept der „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“

Architektur schafft neuen Raum für Zusammenarbeit und zeigt dabei kreative Lösungsansätze auf, um gesellschaftliche und industrielle Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Die Stärken der ursprünglichen Entwürfe von O.M.A. und 3XN ergänzen sich zu einem überzeugenden Gesamtkonzept in der „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“.

Diese kann als architektonisches “Visionsfahrzeug“ verstanden werden, welches wertvolle Impulse für ein mögliches stadträumliches Zukunftsbild des BMW Group Stammwerks in München skizziert und hierbei eine noch engere Verbindung und fließende Übergänge zur Nachbarschaft und der Stadt darstellt. Sie zeigt auf, wie es Architektur möglich ist, auf die sich immer wieder verändernden Prämissen eines Produktionsstandorts reagieren zu können und hierbei das Zusammenwirken von Mensch und Maschine unterstützen kann.
Die Vision vereint die technologischen Fortschritte der BMW Group Produktion mit einem menschzentrierten und nachhaltigen Design. Es ist die Vision einer grünen, diversen, transparenten, menschlichen und nachhaltigen Zukunft für den Münchner BMW Produktionscampus.

Die BMW AG verbindet ihren Weg hin zu einer Mobilität der Zukunft mit dem Ziel der

Entwicklung eines nachhaltigen und zukünftig möglichst klimaneutralen Werks als starkes Bekenntnis zum Münchner Standort. Damit übernimmt die BMW AG Verantwortung für ihre Mitarbeitenden und ihr unmittelbares Umfeld sowie hinsichtlich der Herausforderung des Klimawandels für die Stadtgesellschaft. Die mögliche bauliche Umsetzung der Vision folgt hierbei den Erfordernissen der Produktion und kann deshalb nicht per se als vordefiniertes Gesamtziel der weiteren städtebaulichen Entwicklung des Werks verstanden werden. Vielmehr dient die Vision als Planungshilfe, um einzelne wesentliche städtebauliche und freiraumplanerische Parameter aufzugreifen und somit sukzessive eine Verbesserung der stadträumlichen Situation herbeizuführen (s. Ziffer 3 Entwicklungsperspektive BMW Werk München).

Durch die Vernetzung des Werksgeländes mit seiner Umgebung und der Schaffung neuer Freiräume als Reaktion auf die Herausforderungen des Klimawandels (Heat Island) wird die Planung der besonderen Lage mitten in unserer Stadt gerecht. Hiervon profitieren die Mitarbeitenden des BMW Werks München, die angrenzende Wohnbevölkerung und letztlich die gesamte Stadt.

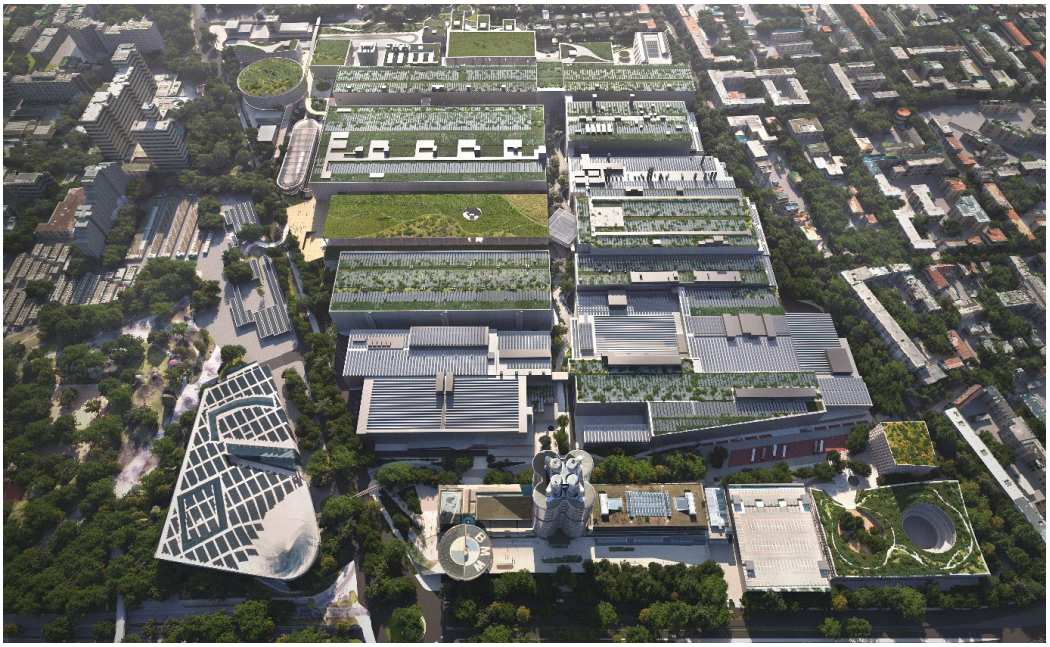


Abb. 09: Rendering der Vision Urbane Produktion BMW Werk München (© 3XN / O.M.A.)

**Struktur und Städtebau**

Die Vision unterteilt das Planungsgebiet in vier Quartiere mit unterschiedlicher städtebaulicher und freiraumplanerischer Struktur und Programmierung.

Der zentrale Bereich bietet der Produktion ein hoch effizientes, am Wertstrom orientiertes und hoch flexibles Produktionsumfeld, in bestehenden und ergänzten Strukturen.

Der westliche Teil wird als Mobilitäts- und Service Hub verstanden. Dieses Areal wird zum Knotenpunkt für Logistik, Neufahrzeuge, Distribution und Mitarbeitende. Der Süden des Planungsgebiets wird als BMW Ensemble mit den bestehenden ikonischen Gebäuden herausgearbeitet. Der nördliche Teil stellt mit flexiblen Hybrid-Typologien (Büro/Werkstatt) und kleinteiligen Funktionen und Bebauungsstrukturen sensibel den Übergang zur Wohnbebauung her.

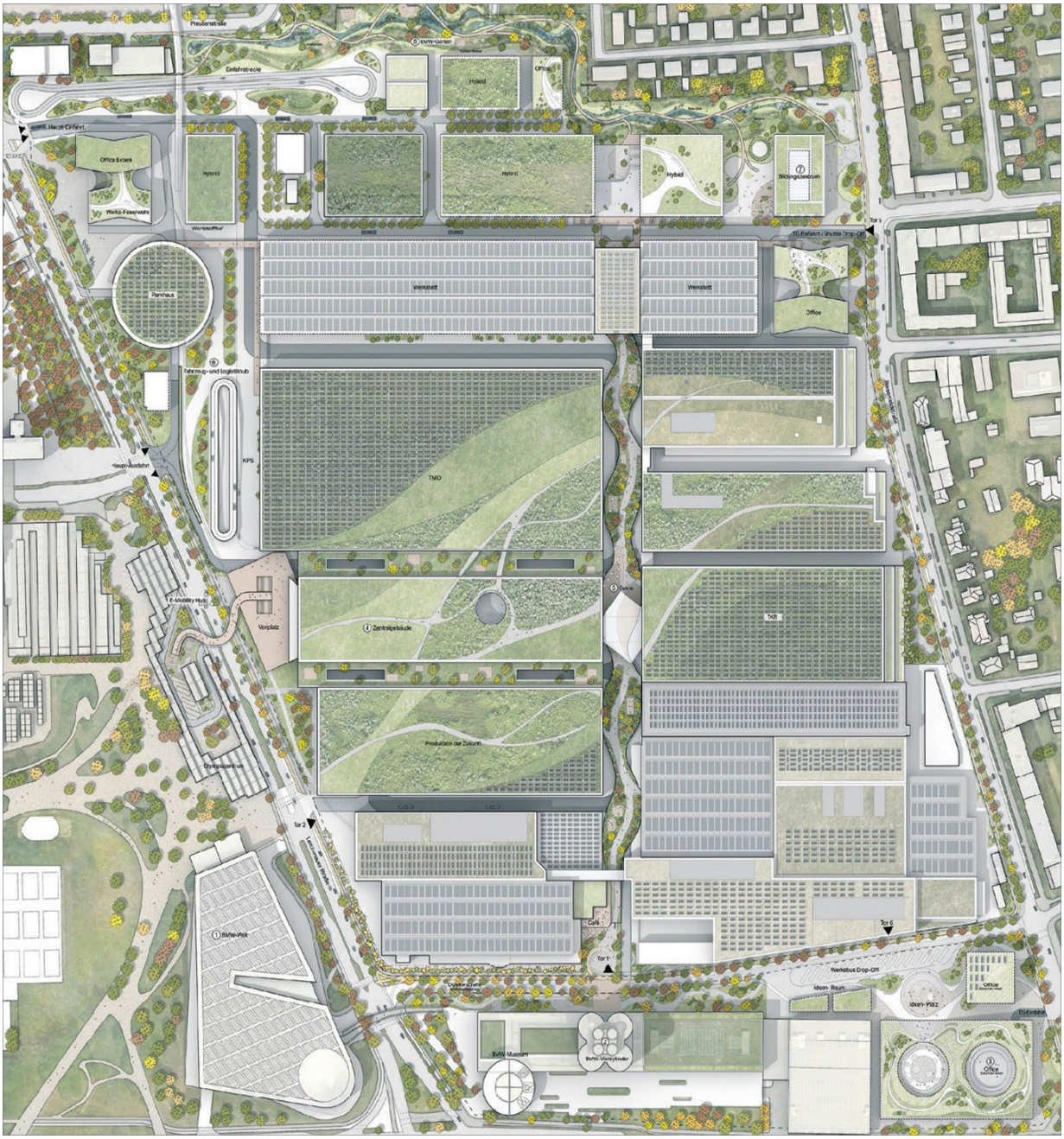



Abb. 10: Lageplan der Vision Urbane Produktion BMW Werk München (© 3XN / O.M.A.)

Das Communication Building als vorgeschlagenes neues zentrales Technologiegebäude auf dem Produktionscampus verbindet auf neue unmittelbare Weise Gemeinschaft und Technologie und macht das Endprodukt Automobil für alle Mitarbeitende an zentraler Stelle sicht- und erlebbar. Das Gebäude fungiert auch als der vorgeschlagene neue westliche Werkszugang. Ein Brückenschlag über die Lerchenauer Straße schafft eine mögliche Verbindung des Werks mit der U-Bahn Olympiazentrum und dem Olympiapark. Der angehobene Vorplatz wird zur städtischen Bühne und Aussichtsterrasse, von welcher Besucher*innen die Fahrzeugproduktion und das fertige Produkt erleben können. Ein Baufeld für Zukunftstechnologie schafft zudem Raum für künftige Entwicklungen.

Im Zentrum des Produktionscampus verbindet die „Spine“ als zentrale Achse die verschiedenen Bereiche und separiert auf intelligente und nachhaltige Weise Verkehrsströme der Logistik von Zirkulations- und Aufenthaltsflächen der Mitarbeitenden.

Die Ecken des Werks werden schließlich mit morphologischen Sonderbausteinen belegt, ausgehend von der BMW Welt im Südwesten. Für die nordwestliche Ecke wird in der Vision ein markantes Parkhaus vorgeschlagen, im Nordosten stellt der im Bau befindliche „Talent Campus“ einen solchen Sonderbaustein dar. Im Südosten wird eine Vervollständigung des BMW Ensembles in Form des „BMW Future Hub“ vorgeschlagen, der sich zurückhaltend in die Reihe der BMW Ikonen einreiht und diese sowie die gestalterischen Merkmale des Olympiaparks aufnimmt und invertiert.

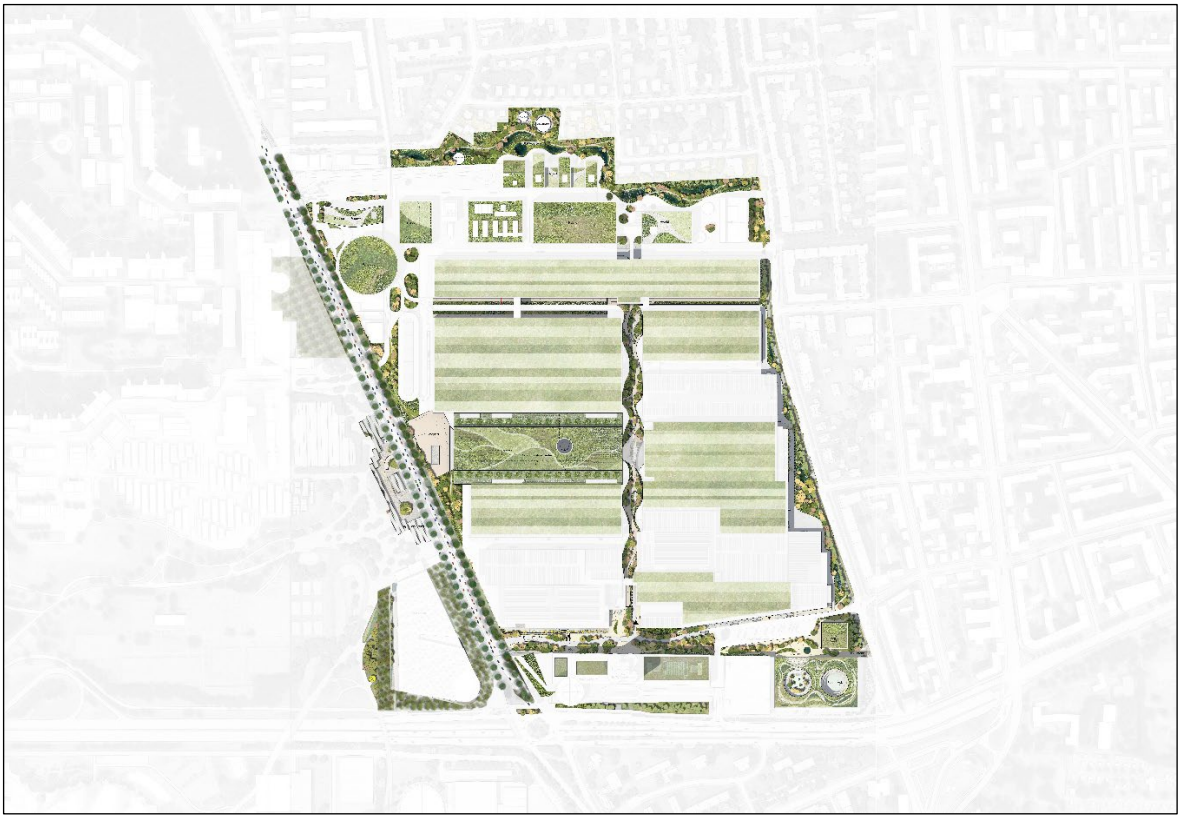


Abb. 11: Freiflächengestaltung Vision Urbane Produktion BMW Werk München (© 3XN / O.M.A.)

**Freiraum und Nachhaltigkeit**

In Anbetracht der Größe des gesamten Planungsgebiets ist es von entscheidender Bedeutung, innerhalb des beschriebenen, angestrebten homogenen und klaren städtebaulichen wie freiraumplanerischen Erscheinungsbildes auch besondere, gebietsprägende Schwerpunkte und Strukturen zu setzen. Dies soll die Orientierung im Gebiet erleichtern, eigene örtliche Identitäten schaffen und auf die Herausforderungen des Klimawandels reagieren. Städtebauliche und freiraumplanerische Mittel unterstützen sich in ihrer Wirkung dabei gegenseitig.

Die “Spine“ bildet in der Vision als Nord-Süd gerichtetes Rückgrat die zentrale Haupterschließung des zukünftigen BMW Werks München.

In der Vision wird aufgezeigt, dass Personen- und Logistikströme im Werk zukünftig getrennt und auf unterschiedlichen Ebenen abgebildet werden könnten. Die vorgeschlagene zentrale „Spine“ bietet auf der +6,00m Ebene einen neuen Freiraum als begrünte autofreie Erschließungs - und Aufenthaltsfläche. Dieser begrünte Freiraum verbindet die Produktionsgebäude miteinander, bietet attraktive Aufenthalts- und Erholungsflächen für Mitarbeitende und verbessert das Mikroklima durch die Reduktion von Heat Islands mittels

Begrünung und Regenwasserretention. Damit vereint die „Spine“ eine Verbesserung des Mikroklimas, der Biodiversität und des Regenwassermanagements mit einer verbesserten Durchwegung und Aufenthaltsqualität. In den aktuellen Realisierungsprojekten des Strukturwandels werden die Ansätze der „Spine“ bereits in der Positionierung der Gebäude berücksichtigt und damit der Raum für einen zentralen begrünten Freiraum geschaffen.

Im Norden, im Übergang zur angrenzenden Wohnbebauung sieht der Entwurf der Architekten einen „BMW Garten“ vor. Dieser Vorschlag verbessert die Integration des Produktionscampus in die urbane Nachbarschaft und schafft zudem eine neue Verbindung des Olympiaparks mit Milbertshofen. Dieser begrünte Freiraum übernimmt eine räumlich vernetzende Funktion zwischen dem BMW Stammwerk und dem umliegenden Quartier und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der bioklimatischen Situation, zum Schwammstadtprinzip und zur Biodiversität. Er könnte zum Beispiel folgende Gestaltungsmerkmale beinhalten: Spiel, Aufenthalt, Erholung, fußläufige Erschließung, Regenwassermanagement, Artenvielfalt.

Abb. 12: Vision Urbane Produktion - Illustration der Flächen auf der „Spine“ (© 3XN / O.M.A.)

Der Entwurf der Vision Urbane Produktion schlägt vor, die Randbereiche des BMW Werks München nach Osten zur Lerchenauer Straße, nach Westen zur Riesenfeldstraße und nach Süden zur Dostlerstraße, unter anderem durch die Schaffung von Vorzonen, Randeingrünung und Ergänzung von Straßenbäumen Zug um Zug zu erneuern. Ebenso werden neue einladend begrünte Freiräume in den Zugangsbereichen des Werks vorgeschlagen. In diesem Zuge könnte auch eine stellenweise mögliche Kleinerfassung des Sicherheitsbereiches geprüft werden, wie bereits im Bereich des aktuell in Umsetzung befindlichen Talent Campus geplant.

Neben der „Spine“ sehen die neugestalteten Ebenen für Personen- und Logistikströme neue begrünte Freiräume innerhalb des Produktionscampus vor, die zusammen mit dem BMW-Garten und weiteren neuen Grünflächen sowie einer extensiven Dachbegrünung einen wertvollen Beitrag zur Wasserretention, Steigerung der Biodiversität und zum Mikroklima und damit zur ökologischen Nachhaltigkeit des Werks leisten können. Zudem verbessern diese Freiräume entscheidend die Aufenthaltsqualität und

Erholungsmöglichkeiten für die Mitarbeitenden des Werkes.

Photovoltaikanlagen auf den Dächern können einen wesentlichen Anteil des Eigenenergiebedarfs der Gebäude decken. Zudem soll der Gesamtenergiebedarf durch Effizienz in der Logistik und durch optimierte Gebäudehüllen mit Tageslichtversorgung gesenkt werden.

In der Konstruktion von Gebäuden kann durch Vorfertigung, Wiederverwendbarkeit und flexible Gebäudestrukturen eine hohe Materialeffizienz erzielt werden. Dabei werden nach Möglichkeit auch erneuerbare und recycelte Materialien zum Einsatz kommen, wie aktuell bereits im Projekt Talent Campus in Holzhybridbauweise vorgesehen.

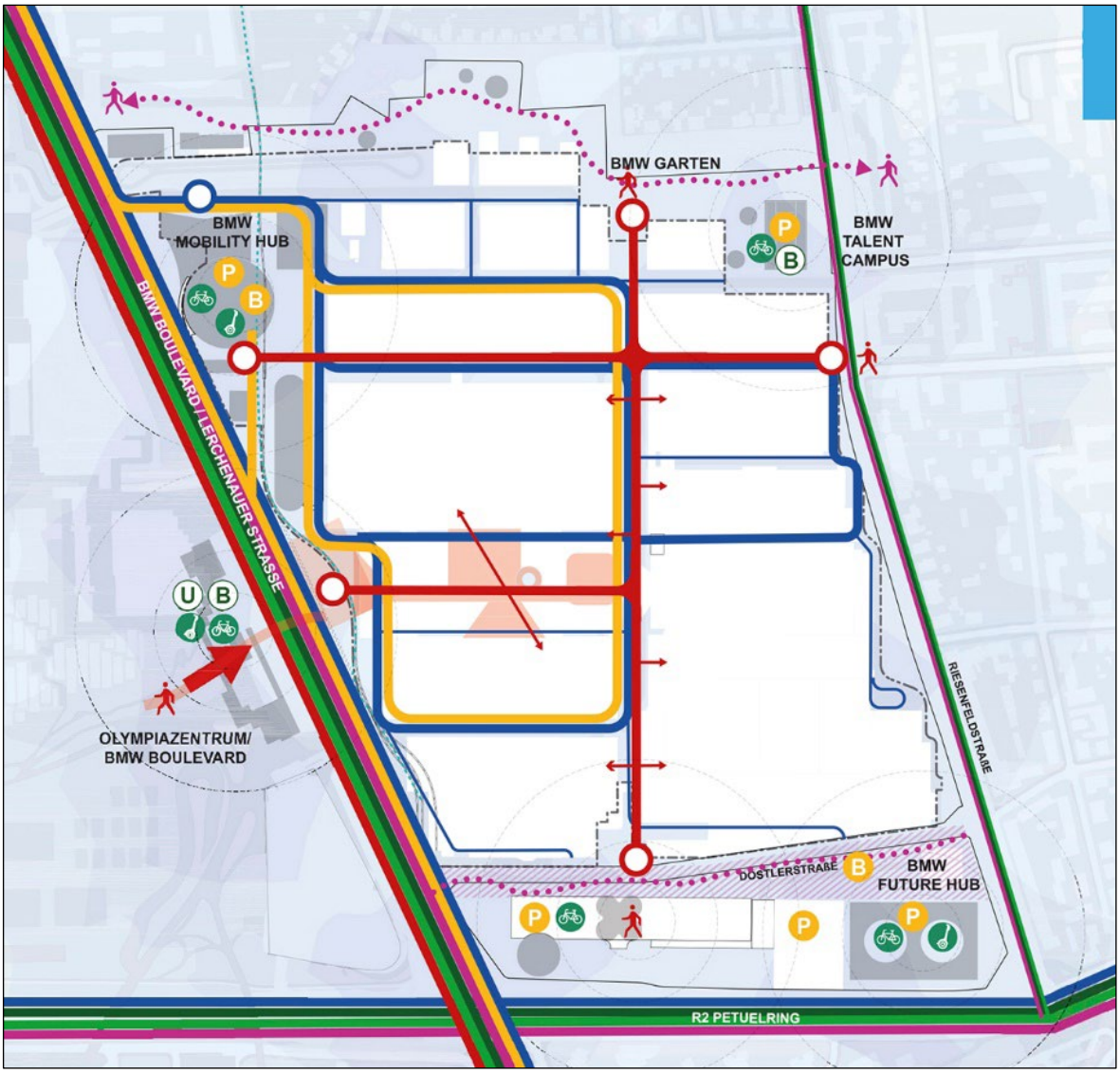



Abb. 13: Vision Urbane Produktion - Lageplan Erschließungskonzept (© 3XN / O.M.A.)

**Mobilität und Verkehr**

Ziel für BMW und die Landeshauptstadt München sind die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit aller Verkehrsinfrastrukturen, um eine langfristige und nachhaltige Sicherstellung der Arbeitsfähigkeit des Standortes zu gewährleisten und eine Verkehrsbelastung der an das Werk München angrenzenden Gebiete möglichst gering zu halten.

Im Hinblick auf den anlagenbezogenen Verkehr wird ebenfalls eine Optimierung angestrebt. Die Hauptverkehrsbewegungen werden möglichst im Zentrum des Werks und nicht an den Grundstücksrändern stattfinden, um infolge vorgelagerter Gebäude eine möglichst hohe Abschirmung nach außen zu realisieren. Des Weiteren wird bei der Anordnung von Gebäuden darauf geachtet, dass die überwiegende Anzahl von LKWs auf dem Grundstück möglichst kurze Wege zurücklegen muss, um damit die Einwirkzeit und damit die Emissionen durch den Fahrverkehr im Freien zu minimieren. Be- und Entladevorgänge, deren Emissionen in der Regel sehr hoch sind, werden wie oben beschrieben bestmöglich abgeschirmt.

Um die angrenzenden Wohngebiete zu entlasten, ist geplant zukünftig den Parkverkehr durch Mitarbeitende, resp. Besucher*innen eher über die Lerchenauer Straße (statt wie ehemals über die Riesenfeldstraße) abzuwickeln. Das Parkhaus in der Riesenfeldstraße wurde bereits abgerissen und bietet nun Raum für den Talent Campus, welcher die Vernetzung mit der Nachbarschaft fördert.

Der nordwestliche Bereich an der Lerchenauer Straße, in dem sich mit dem Tor 3 auch weiter die Hauptzufahrt ins Werk befinden wird, wird als neuer Logistik- und Servicehub verkehrlich komplett neugeordnet und entflochten. Der Warenstrom findet hier mit den fertig produzierten PKWs mittels Kurzprüfstrecke, Finish und Distribution seinen Abschluss. Neben der Verladung der Fertigfahrzeuge wird hier auch die Anlieferung abgewickelt, jeweils per Lkw & Schiene. In diesem Bereich wird ein möglicher Standort für ein neues Parkhaus als Mobilityhub für Mitarbeitende und Besucher*innen in der Vision vorgeschlagen und weiter untersucht.

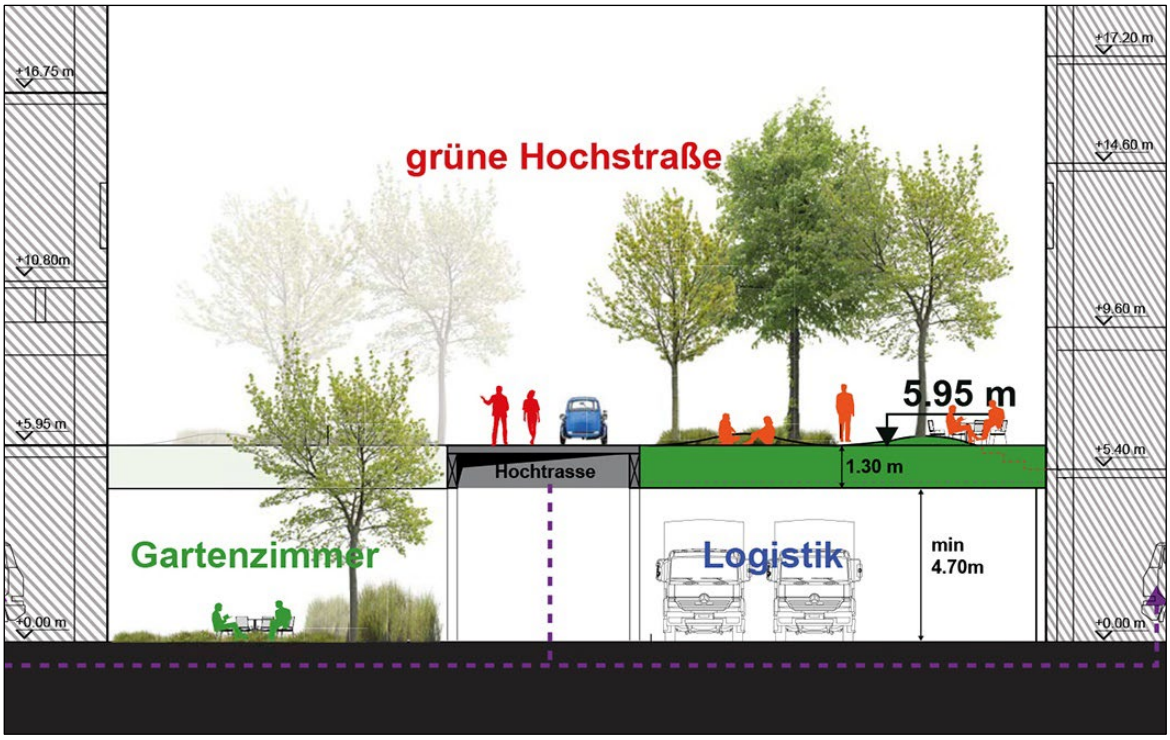



Abb. 14: Vision Urbane Produktion - Systemschnitt der Hochebene „Spine“ (© 3XN / O.M.A.)

Die “Spine“, welche als Nord-Süd gerichtetes Rückgrat die zentrale Haupterschließung des zukünftigen BMW Werks München bildet und alle Fachbereiche und Funktionen des Stammwerks auf möglichst kurzem Weg verbindet, stellt eine wesentliche Grundidee des Entwurfs dar. In der Vision wird aufgezeigt, dass Personen- und Logistikströme im Werk zukünftig getrennt und auf unterschiedlichen Ebenen abgebildet werden könnten. Die vorgeschlagene zentrale „Spine“ bietet auf der +6,00m Ebene eine neue Erschließungsebene innerhalb des Werks. Auf unterer Ebene wird die Logistik hoch effizient und ungestört

abgewickelt. Dies schafft Potenzial für einen zukünftig möglichen elektrifizierten und autonomen Betrieb. Die Logistikfahrflächen werden neu geordnet, um die Fahrten durch das Werksgelände effizienter zu gestalten und auf das nötige Minimum zu reduzieren. Auf der oberen Ebene entsteht gleichzeitig ein Freiraum in Form einer grünen Zirkulations- und Aufenthaltsfläche für Mitarbeitende, welche die Produktionsgebäude miteinander verknüpft.

Abb. 15: Vision Urbane Produktion - neuer Zugang Olympiabusbahnhof & U-Bahn (© 3XN / O.M.A.)

Damit vereint die „Spine“ neue Effizienzen und optimierte Produktionsprozesse mit einer verbesserten Durchwegung und Schaffung arbeitsplatznaher Aufenthaltsbereiche für Mitarbeitende mit erhöhtem Außenkomfort (Begrünung, Sitzmöglichkeiten, Sonnenschutz). Sie trägt zudem zur Regulierung des Mikroklimas durch Reduktion von Heat Islands bei. In den aktuellen Realisierungsprojekten des Strukturwandels wurden die Ansätze der „Spine“ bereits berücksichtigt und bisher nicht vorhandener qualitativer Freiraum geschaffen.

Der vorgeschlagene neue Haupteingang an der Lerchenauer Straße mit Brückenschlag zum Olympiabusbahnhof, dem U-Bahnhof Olympiazentrum und dem Olympiapark könnte zukünftig die Wegführung für Mitarbeitende und Besucher*innen optimieren. Das „Communication Building“ verbindet ihn mit der zentralen „Spine“. Vorgeschlagen wird zudem die Aktivierung des Busbahnhofs, welcher aktuell durch die SWM saniert wird, als E-Mobilitäts-Hub. Hier könnten Stellflächen für Carsharing, Ride-Hailing, Bike- und Kick-Scooter-Sharing entstehen, die den ÖPNV-Knoten ergänzen. Multimodalität kann durch die Integration von dezentralen Fahrradabstellplätzen, die um Ladestationen und Umkleiden für BMW Mitarbeitende ergänzt sind, an den Haupt- und Nebeneingängen gefördert werden.

Die vorgeschlagenen Bausteine ergänzen das vorhandene umfangreiche Mobilitätskonzept der BMW AG am Standort, welches gegenwärtig neben dem ÖPNV und bestehenden Pkw- und Radabstellanlagen u.a. Werkbusse, Pendelbusse, Deutschlandtickets und Jobräder umfasst und somit maßgeblich zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beiträgt (siehe Ziffer 3.2. Mobilität).

Maßnahmen im Straßennetz, wie beispielsweise Ausbauten der Knotenpunkte, werden im Rahmen anderer Konzepte und Planungen betrachtet. Der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur zur Optimierung des Personennahverkehrs und der Verkehrsführung ist ein wesentlicher Bestandteil eines stimmigen, effizienten und nachhaltigen Mobilitätskonzepts des Standorts.

## 2. Der Unternehmensstandort BMW Werk München

### 2.1. Nachhaltigkeitsziele BMW Group

Pariser Klimaschutzziele, Net Zero 2050

Die BMW AG hat sich den Pariser Klimaschutzzielen verpflichtet. Mit ambitionierten Schritten möchte sie ihren Beitrag zur fortschreitenden Dekarbonisierung leisten. Im Zentrum steht eine ganzheitliche Strategie zur CO2-Reduzierung. Bis spätestens 2050 möchte die BMW AG „Net Zero“ bezüglich der CO2-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette erreichen.

Die ambitionierten Ziele der BMW AG zur CO2-Reduzierung sind Bestandteil des integrierten Konzernzielesystems. Sie stehen im Einklang mit den Pariser Klimaschutzzielen und wurden durch die Science Based Target initiative (SBTi) validiert.

CO2-Reduzierung 40% auf Lebenszyklus

Folgende SBTi-validierte CO2-Reduzierungsziele hat sich die BMW AG bis 2030 gesetzt (Basisjahr jeweils 2019):

- CO2-Reduzierung um durchschnittlich 80 % je produziertes Fahrzeug in den eigenen Werken und Standorten. Diese Umsetzung erfolgt unter anderem durch Reduzierung des Energiebedarfs sowie durch die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien.
- CO2-Reduzierung in der Nutzungsphase des Fahrzeugs um durchschnittlich mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer. Dafür treibt BMW die Elektrifizierung des gesamten Produktportfolios voran und setzt neue, effizienzsteigernde Technologien ein.
- CO2-Reduzierung um durchschnittlich mehr als 20 % je Fahrzeug in der Lieferkette. Damit verfügt BMW auch in der Lieferkette über ein wissenschaftlich geprüftes und bestätigtes Ziel zur Reduzierung von CO2-Emissionen. Zum Erreichen des Ziels sollen insbesondere die Nutzung regenerativer Energieträger als Kriterium bei der Auftragsvergabe an Lieferanten sowie eine kontinuierlich steigende Sekundärrohstoffquote beitragen.

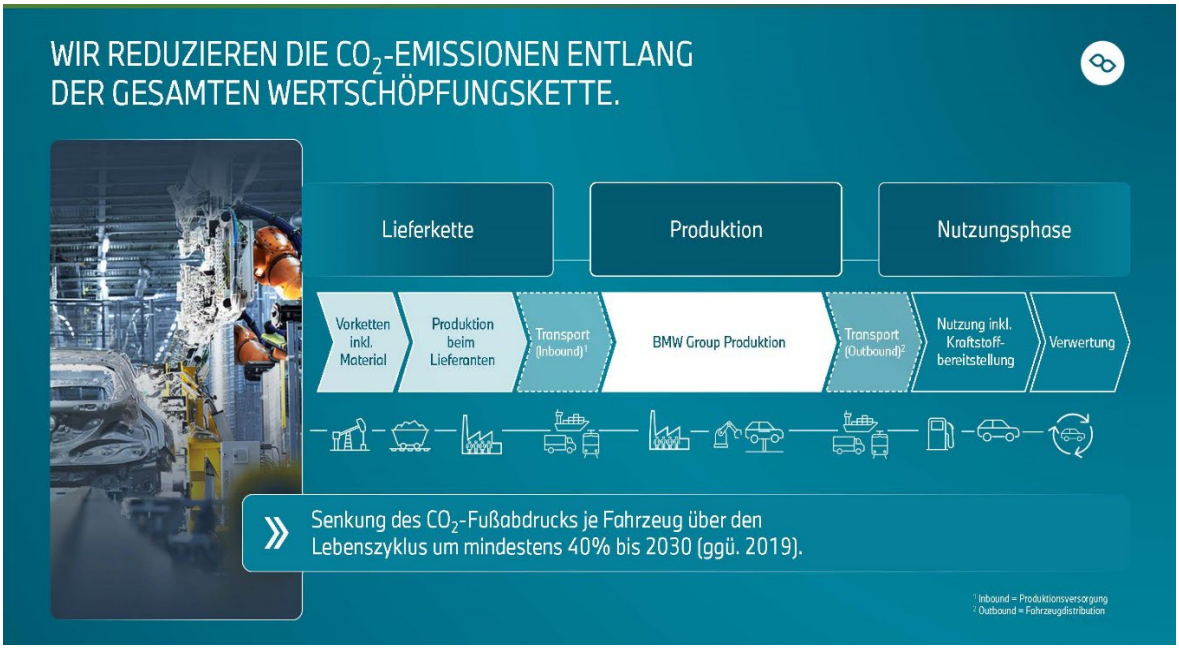



Abb. 16: Nachhaltigkeitsziele der BMW Group (© BMW Group)

Circular Economy 50% Sekundärquote

Um den Anteil wiederverwendeter Materialien zu erhöhen und damit die Kreislaufwirtschaft zu fördern:

- Materialkreisläufe schließen
- Investitionen in ressourcenschonende Technologien
- Ressourcenmanagement an allen Standorten (Energie, Wasser, Abfall, Lösemittel)

**iFACTORY** (Profitabilität, Nachhaltigkeit und Digitalisierung)

Die Grundsätze der BMW iFACTORY garantieren höchste Flexibilität, exzellente Prozesse und herausragende Integrationsfähigkeit an allen Standorten der BMW AG - vom komplett neu entstehenden Werk in Debrecen bis zum mehr als 100 Jahren alten Stammwerk in München, bei dem die Transformation in vollem Gange ist.

Abb. 17: BMW iFACTORY - Strategische Schwerpunkte (© BMW Group)

Die BMW iFACTORY steht für die herausragende Produktionskompetenz des gesamten Fertigungsnetzwerkes. Ein wichtiger Baustein ist eine umfassende Digitalisierung mit einem ganzheitlichen Ansatz im Zusammenspiel von Menschen, Prozessen und Systemen. Sie optimiert die Prozesse und soll die Mitarbeitenden bei ihren Tätigkeiten unterstützen. Die Umsetzung erfolgt in drei Stoßrichtungen: Data Science, Künstliche Intelligenz (KI) und Virtualisierung.

Die Produktion der BMW AG stellt mit BMW iFACTORY ein Schaufenster der Automobilproduktion der Zukunft dar. Effizienz, Nachhaltigkeit und Digitalisierung gestalten gemeinsam einen einzigartigen Produktionscampus, in dem Mensch und Produktion wie auch Wohnen und Industrie in einer Symbiose koexistieren.

Die Transformation des Werks München in Richtung der Elektromobilität und der BMW iFACTORY - Profitabilität, Nachhaltigkeit und Digitalisierung - umfasst den Bau neuer Montage-/Logistikhallen und eines neuen Karosseriebaus. Die geplanten Strukturoptimierungen und die damit verbundenen Produktionsprozesse werden höchste Flexibilität und Effizienz, nachhaltige Prozesse und herausragende Digitalisierung realisieren. Damit bereitet sich das Werk optimal auf die Produktion der Neuen Klasse vor.

## 2.2. Aktuelle Umsetzungsprojekte des Strukturwandels Werk München zur iFactory

Ab 2026 wird das Werk München auf die Produktion vollelektrischer Modelle umgestellt. Damit ist das Werk München der erste Standort im bestehenden Produktionsnetzwerk der BMW AG, das ab Ende 2027 die Transformation zur E-Mobilität abgeschlossen haben wird. Aus diesem Grund sorgen im Werk München derzeit mehrere Großbaustellen parallel für eine Herausforderung im laufenden Betrieb. Die Investition von 650 Millionen Euro beinhaltet insgesamt vier Gebäude, darunter eine neue Fahrzeugmontage inklusive Logistikflächen und ein neuer Karosseriebau. Eine vergleichbare Summe hatte die BMW AG bereits zwischen 2016 bis 2018 in das Stammwerk investiert.

Diese Maßnahmen dienen der Zukunftssicherung des Standortes und seiner Arbeitsplätze und bedeutet zugleich eine Investition in den Industriestandort Bayern. Die BMW AG unterstreicht mit dem Erhalt und der Modernisierung des Stammwerks seine gesellschaftliche Verantwortung. Soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit werden gleichermaßen berücksichtigt.

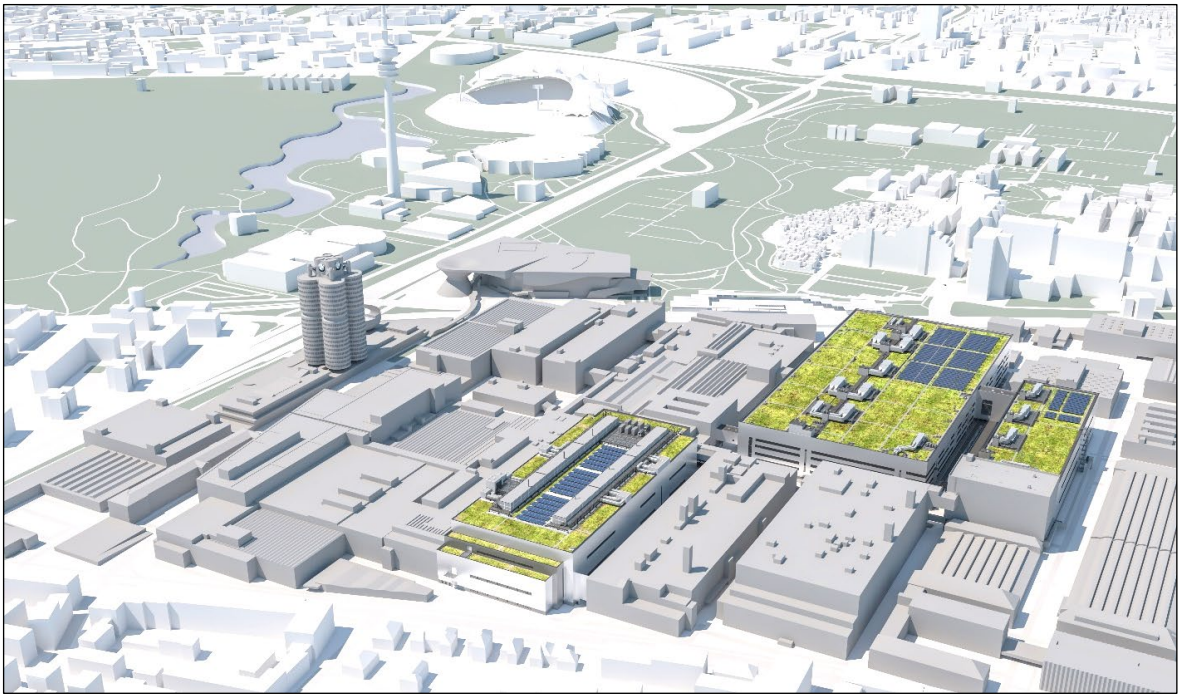


Abb. 18: 3d-Visualisierung Strukturwandel Werk München (© BMW Group)

**Neubau Karosseriebau**

Zur Umstellung auf die Fertigung von Fahrzeugen der „Neuen Klasse“ entsteht im östlichen Teil des Werks ein neues 3-geschossiges Produktionsgebäude für den Karosseriebau. Das Gebäude ersetzt bzw. erweitert bestehende Gebäude des Karosseriebaus. Der Neubau befindet sich in unmittelbarer Nähe der geplanten Montagehalle (siehe unten) und ist ein wichtiger Bestandteil im Gesamtkonzept für den neuen Produktionsprozess im Werk München.

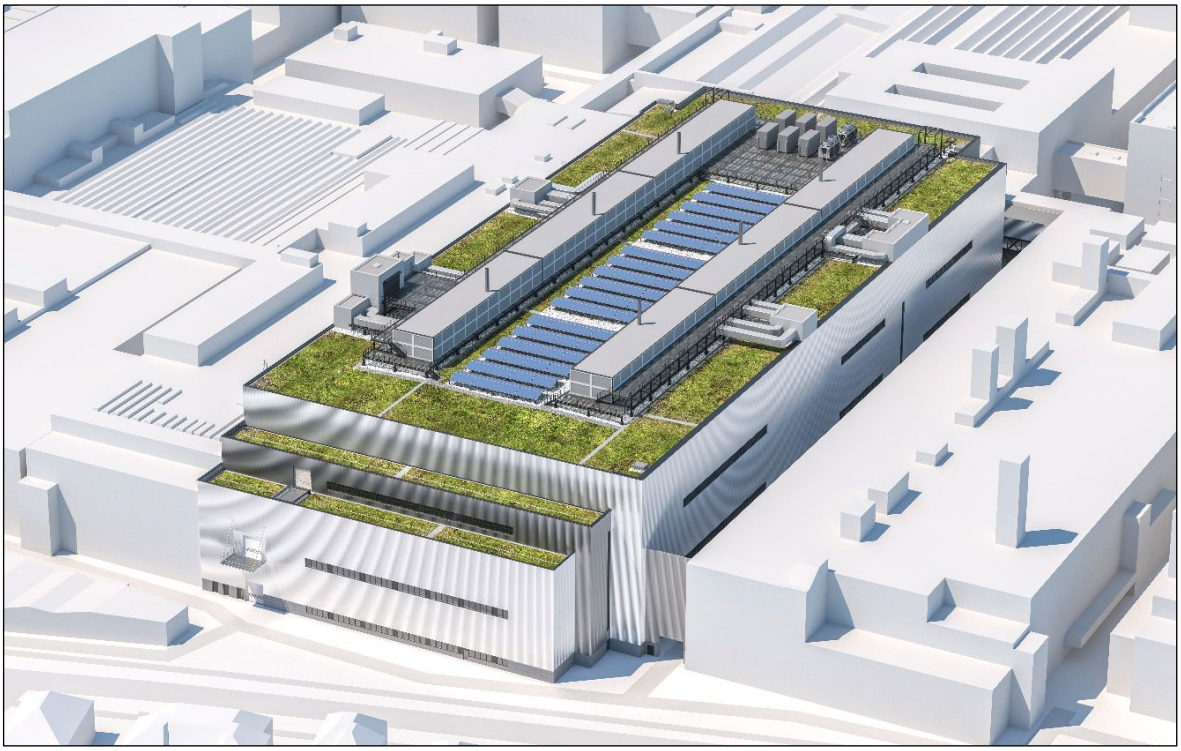


Abb. 19: 3d-Visualisierung Neubau Karosseriebau (© BMW Group)

**Neubau Montage**

Im Zentrum des Werks München entsteht ein Neubau für die Fahrzeugmontage, der planmäßig ab Sommer 2026 in Betrieb genommen werden soll. Der Bau startete Mitte 2024.

Abb. 20: 3d-Visualisierung Neubau Fahrzeugmontage (© BMW Group)

Der Neubau entsteht auf der Fläche des ehemaligen Motorenbaus, welcher auf andere Werke der BMW AG verlagert wird. Im Gebäude wird die Montage von Fahrzeugen der „Neuen Klasse“ erfolgen, die auf elektrische Antriebe ausgerichtet ist. Die dreigeschossige Montagehalle wird damit ein zentraler Bestandteil des neuen Produktionsprozesses.

Gleichzeitig werden die weiter südlich gelegenen Hallen, in denen bisher die Montage erfolgte, frei und stehen für zukünftige baulich-strukturelle Maßnahmen zur Verfügung. Damit stellt der Neubau der Montage den ersten Baustein in der Restrukturierung des Werksgeländes dar.

**Neubau Talent Campus**

Die BMW AG baut mit dem Talent Campus ein neues Aus- und Fortbildungszentrum im Nordosten des Stammwerks auf der Fläche des ehemaligen Parkhauses an der Riesenfeldstraße. Zusammen mit den bestehenden Gebäuden und Schulungsflächen im Werk München entsteht ein offener Campus für die Aus- und Weiterbildung der rund 40.000 Mitarbeitenden der BMW Group in München, darunter 900 Auszubildende.

Abb. 21: Renderings Talent Campus (© BMW Group)

Die „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ hat überzeugende Ansätze für eine exzellente und zukunftsfähige Produktion im urbanen Umfeld der Stadt München skizziert. Entstanden ist ein Zukunftsbild mit einer noch engeren Verbindung und fließenden Übergängen zwischen Produktion, Nachbarschaft und Stadt. Der neue Talent Campus ist nun das erste bauliche Ergebnis dieser Planungen. Zusammen mit den bestehenden Gebäuden und Schulungsflächen im Stammwerk in München entsteht ein offenes und integriertes Angebot mit einer neuen Aufenthalts- und Begegnungsqualität. Neben dem Gebäude selbst schaffen die neu gestalteten Außenanlagen einen attraktiven, öffentlichen Stadtraum, der deutlich zur Aufwertung des Stadtviertels beiträgt.

Zusätzlich zu den im Campus angesiedelten Schulungsräumen werden auf dem Campusgelände auch Werkstätten, ein Betriebsrestaurant und ein Café, welches auch für die Bevölkerung frei zugänglich sein wird, integriert. Darüber hinaus ist geplant, ausgewählte Flächen und Angebote auch für öffentliche Weiterbildungsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Damit soll der Talent Campus nicht nur intern, sondern auch extern zum Kompetenzzentrum und Impulsgeber für Stadt und Stadtteil werden

Bei der Konzeption und Gestaltung des Talent Campus als Holzkonstruktion liegt ein besonderer Fokus auf einer möglichst nachhaltigen und ressourcenschonenden Bauweise. Im Inneren entsteht ein warmes, natürliches Raumgefühl; nach außen eine ansprechende Gestaltung des Baukörpers. Die großzügigen Fensterflächen sorgen für eine helle, lichtdurchflutete Atmosphäre in allen Räumlichkeiten. Die Raumaufteilung selbst ist offen und variabel gestaltet, sodass eine flexible Nutzung der Flächen jederzeit möglich ist. Die Räumlichkeiten können bedarfsgerecht konfiguriert oder nachgerüstet werden. Hierdurch wird den Teilnehmenden ein optimales Lern- und Arbeitsumfeld geboten.

Durch die Öffnung des Gebäudes für den urbanen Raum, die neu gestalteten Freianlagen und seine lichte und moderne Holzbauweise wird die Begegnungsqualität im Münchener Norden deutlich erhöht. Im Oktober 2025 wurde der neue Talent Campus feierlich eröffnet.

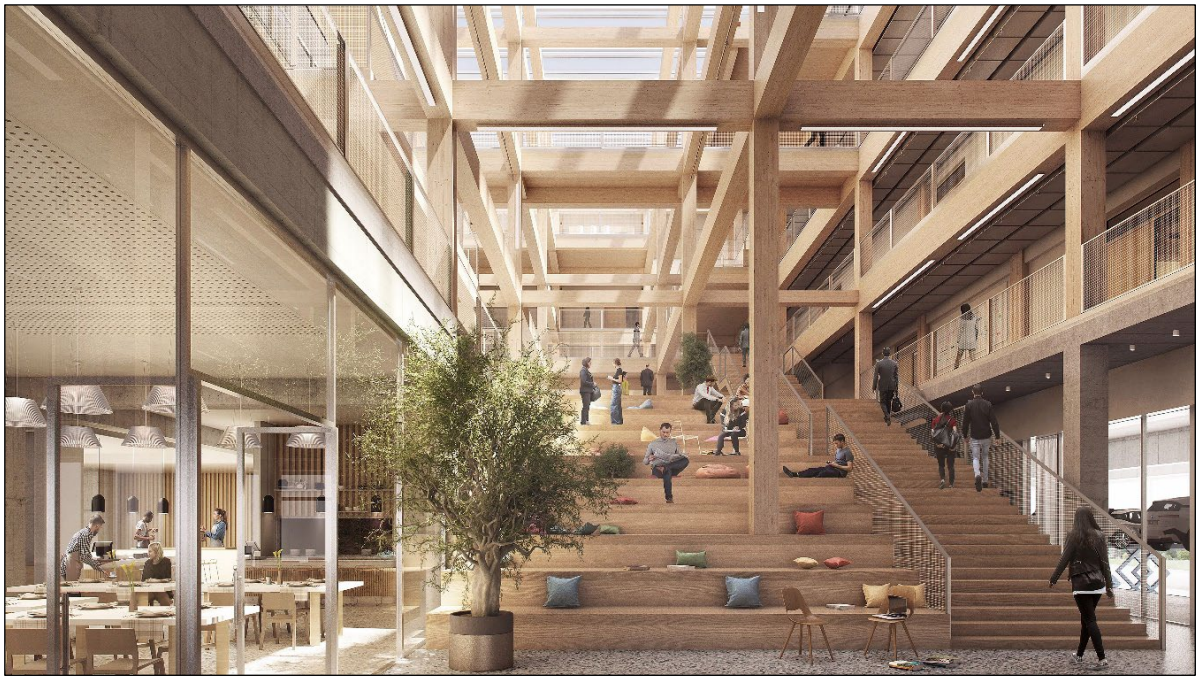


Abb. 22: Renderings Talent Campus (© BMW Group)

## 3. Entwicklungsperspektive BMW Werk München

Die innerstädtische Produktion im Stammwerk der BMW AG soll langfristig gesichert und städtebaulich wie freiraumplanerisch zukunftsfähig in das Umfeld eingebunden werden. Damit verbunden soll auch das Verkehrsaufkommen zukunftsgerichtet verträglich abgewickelt werden. Im Hinblick auf die Belange der Wirtschaftsförderung unterstützt die Landeshauptstadt München nachdrücklich die Planungen zur Sicherung des Produktionsstandortes mit internationaler Strahlkraft. Die Einbindung in den urbanen Kontext ist dabei wichtiges Kernelement.

Mit den Impulsen aus dem Wettbewerbsergebnis und der Weiterentwicklung der beiden Preisträgerentwürfe zur „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ soll die einmalige Chance genutzt werden, die Strukturen für Werk und Umfeld entsprechend nachhaltig, also robust und wandlungsfähig zu gestalten. Als Ergebnis der intensiven Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen der BMW AG und der Landeshauptstadt München im Zuge des Wettbewerbsverfahrens wird von der, zum Zeitpunkt der Auslobung des Wettbewerbs noch vorgesehenen Ausarbeitung eines umfassenden räumlichen Masterplanes abgesehen. Die aus dem Planungsprozess abgeleiteten Ziele der „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ beschreiben im gemeinsamen Verständnis den Korridor für die weiteren Abstimmungen zwischen der BMW AG und der Landeshauptstadt München zur städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Weiterentwicklung des Werksgeländes. Die Beteiligten verständigen sich. auf dieser Grundlage auf die Umsetzung einzelner, beim Um- und Ausbau des Werksgeländes zu berücksichtigende Parameter zur Freiraumentwicklung.

### 3.1. Freiraumentwicklung

Ziel der Freiraumentwicklung ist eine bestmögliche Integration des BMW Werks München in den urbanen Raum. Bisher geschlossen wirkenden Grenzen des Werks sollen neu gestaltet werden. Die Grenzen vom BMW Werk München zu Lerchenauer Straße, Riesenfeldstraße und zum Petuelring sind insbesondere von Bedeutung und sollen unter anderem durch die Schaffung von Vorzonen, Randeingrünung und Ergänzung von Straßenbäumen Zug um Zug erneuert werden. Des Weiteren sollen Eingangsbereiche definiert werden, die einen bestmöglichen Übergang zum öffentlichen Raum schaffen. Diesem Aspekt sollte besondere Bedeutung zukommen, da er maßgeblich die Wahrnehmung und Einbindung des Werks in den städtischen Kontext beeinflusst.

Auf dem Werkgelände sind im Zuge der Weiterentwicklung die Baustrukturen des Bestandes zu integrieren und im Hinblick auf eine innovative, zukunftsweisende Architektur und Stadtgestalt fortzuführen. Ziel ist es, den hoch flexiblen Produktionsstandort entsprechend dem zukünftigen Bedarf weiter städtebaulich und freiraumplanerisch zu entwickeln, in den urbanen Raum bestmöglich zu integrieren und hierbei den Herausforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung gerecht zu werden.

Neben der Architektur sollen auch für die Freiräume gestalterische Leitlinien definiert werden, sie sind mit dem Umfeld zu vernetzen, angemessen dimensioniert und möglichst zusammenhängend umzusetzen. Die Freiräume sollen sowohl den Anforderungen des Klimawandels und der Biodiversität Rechnung tragen als auch Aufenthaltsqualität und Erholungsraum für Mitarbeitende bieten.

Das Planungsgebiet ist gemäß der Klimafunktionskarte der Stadt München ein bioklimatisch stark belasteter Bereich. Hier ist eine weitere Zunahme der Hitzebelastung aufgrund des Klimawandels absehbar, mit einem erhöhten Risiko im Fall von Starkregenereignissen

durch die fast vollständige Versiegelung. Die städtebauliche und freiraumplanerische Zielsetzung ist hier eine Verbesserung des Mikroklimas durch blau-grüne Infrastruktur sowie eine Minimierung der Hitzebelastung und eine Reduktion der Gefahren durch Extremwetterereignisse durch die Anwendung des Schwammstadtprinzips.

**Grünstrukturplan 2026+**

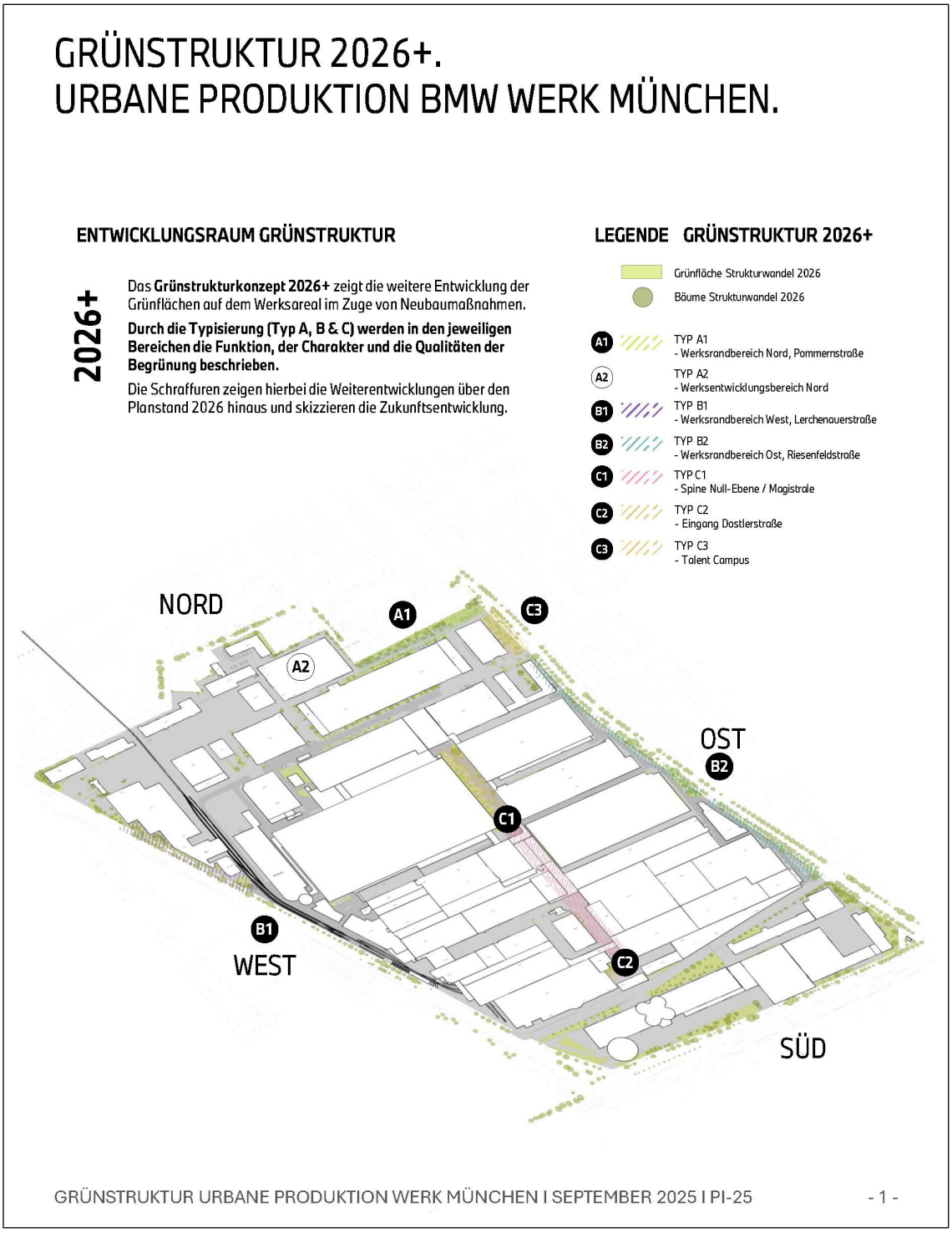



Abb. 23: Grünstrukturplan 2026+ (© BMW Group)

Basierend auf den vorgenannten Anforderungen wurde aus der „Vision Urbane Produktion Werk München“ der Grünstrukturplan 2026+ mit folgenden städtebaulichen und freiraumplanerischen Zielsetzungen für die mittel- und langfristige Entwicklung des Werkes entwickelt:

- Freiraumplanerische Aufwertung des Areals und Integration ins Stadtgefüge
- Schaffung von Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität als Erholungsflächen für Mitarbeitende
- Reaktion auf den Klimawandel - Verbesserung der bioklimatischen Situation, Anwendung des Schwammstadtprinzips
- Erhöhung der Biodiversität

Der Grünstrukturplan definiert Freiraumtypen zur Umsetzung dieser Zielsetzungen, diese sind:

**„Spine“ - Magistrale** – zentrale Erschließungsachse und gewonnener Freiraum

Die aufgeweitete Magistrale, die als Nord-Süd gerichtetes Rückgrat die mittige Haupterschließung des BMW Werks München bildet und alle Fachbereiche und Funktionen des Stammwerks auf möglichst kurzem Weg verbindet, stellt eine wesentliche Grundidee der Vision und des Grünstrukturplans dar. Die Magistrale dient der Vernetzung und Strukturierung der Freiräume im Werk. Die hier entstehenden Freiräume dienen als arbeitsplatznahes Freiraumangebot für Aufenthalt und Erholung der Mitarbeitenden im Werk sowie zur Verbesserung des Mikroklimas und der Biodiversität mittels Baumpflanzungen, Entsiegelungen und der Umsetzung des Schwammstadtprinzips.

**Werkrandbereich Nord** - Pommernstraße

Der Grünstrukturplan sieht den Werksrandbereich Nord als Pufferzone zwischen der angrenzenden Wohnbebauung und der Entwicklung des Werks vor. Dieser wichtige Grünbereich wird eine vernetzende Funktion zwischen dem BMW-Stammwerk und dem umliegenden Quartier übernehmen mit folgenden Zielsetzungen: Verbesserung des Erscheinungsbildes und des Übergangs zur Nachbarschaft, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Biodiversität, Klimatische Verbesserung durch Baumpflanzungen, Entsiegelung und Umsetzung des Schwammstadtprinzips.

**Werkrandbereich West** – Lerchenauer Straße

Der Grünstrukturplan beschreibt den Werksrandbereich West als Übergang zum Stadtraum mit dem Olympische Dorf im Norden und dem Olympiapark mit der BMW Welt im Süden. Hier befinden sich die zentrale Ver- und Entsorgung des Werkes sowie der Zugang der Mitarbeitenden von der U-Bahn Olympiazentrum. Die Möglichkeiten zur Aufwertung der Freiraum- und Grünzonen sind hier auf Grund der Funktion als Andienungsfläche der Produktion begrenzt, werden jedoch bestmöglich angestrebt, um Erscheinungsbild und Wahrnehmung aus dem Straßenraum aufzuwerten. Hierbei wäre ggf. zusätzlich auch eine Intensivierung des Straßenbegleitgrüns im öffentlichen Raum zu prüfen.

**Werkrandbereich Ost** - Riesenfeldstraße

Der Grünstrukturplan beschreibt den Werkrandbereich Ost als im Vergleich zur Westseite ruhigere „Rückseite“ der Produktion und Übergangszone zur Nachbarschaft. In Ergänzung zur bestehenden alleeartigen Bepflanzung der Riesenfeldstraße wird durch zusätzliche Baumpflanzungen, weitere Entsiegelung und der Umsetzung des Schwammstadtprinzips

sowohl eine Verbesserung des Mikroklimas und der Biodiversität als auch arbeitsplatznahe Aufenthaltsbereiche von Mitarbeitenden im Werk sowie eine Aufwertung der Freiräume hin zur Nachbarschaft geschaffen.

**Werkrandbereich Süd - Eingang** - Dostlerstraße

Der Gestaltung des Übergangs von der BMW Hauptverwaltung (Vierzylinder) zum nördlich anschließenden Werksgelände und nach Westen zur BMW Welt kommt eine besondere Bedeutung als funktionaler und repräsentativer urbaner Raum zu. Eine weitere Aufgabe ist die Begrünung und Stärkung der Aufenthaltsqualität der Dostlerstraße in ihrer Funktion als Verbindung zwischen dem Wohngebiet im Osten und dem Olympiapark im Westen. Eine mögliche Neugestaltung der öffentlichen Flächen ist in Kooperation mit der Landeshauptstadt München weiter zu prüfen

**Dachflächen**

Gründächer haben ein hohes Potential zur Umfeldverbesserung mit vielfältigem Nutzen für BMW und die Stadt München. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur Klimaanpassung durch Verbesserung der bioklimatischen Situation mittels Verdunstungskühle und Verschattung sowie durch Abpuffern von Starkregenereignissen und damit der Reduzierung von Umweltschäden. Als Trittsteine für die Flora und Fauna ermöglichen sie eine Erhöhung der Biodiversität in der Umgebung.

Durch die aktuellen Baumaßnahmen des Strukturwandels, wird bereits im Jahr 2026 eine Vergrößerung des Anteils der Gründachflächen im Werk von 42% erreicht werden.

Mittels der Aussagen der Leitlinie Freiraumentwicklung zur Gestaltung der Freiraum- und Grünstrukturen auf dem Werksgelände werden für Dachflächen zudem Entwicklungsziele für Neubauten über die regelmäßig zu erfüllenden Anforderungen hinsichtlich Klimaanpassung, Biodiversität und freiraumplanerischen Qualitäten hinaus angeboten.

## 3.2. Mobilität

Der Münchner Norden ist geprägt von einer hohen Dichte an Einwohner*innen und Arbeitsplätzen und gleichzeitig einem ganz erheblichen Wachstum, das sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Wesentlich sind dabei Entwicklungen beispielsweise in Neu-Freimann (der ehemaligen Bayernkaserne) oder die Rahmenplanung am Frankfurter Ring. Das Wachstum an den Standorten der BMW AG liegt deutlich unter dem durchschnittlichen Wachstum im Münchner Norden. Speziell am Standort Werk München wird die Anzahl der Mitarbeitenden und damit auch die Verkehrsmenge maximal konstant bleiben.

Schon seit vielen Jahren ist die Infrastruktur über alle Verkehrsträger hinweg besonders in den Spitzenstunden hoch belastet. Aufgrund dieser Herausforderungen wurde 2010 das Verkehrskonzept Münchner Norden entwickelt und bis heute laufend fortgeschrieben. Das Verkehrskonzept Münchner Norden enthält Maßnahmen über alle Verkehrsträger hinweg, also beispielsweise im ÖPNV den Bau diverser Trambahnlinien oder die Einführung von Personenverkehr auf dem DB-Nordring, im Individualverkehr eine Autobahnanbindung durch einen Straßentunnel, Parkraummanagement in Milbertshofen, der Ausbau der P+R-Anlage Karlsfeld oder im Radverkehr Netzlückenschlüsse oder Radschnellwege nach Garching und Dachau.

All diese Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept Münchner Norden dienen dazu, die Infrastruktur zu ertüchtigen und das Straßennetz durch eine weitestmögliche Verkehrsverlagerung zu entlasten, um so die Anwohnerinnen und Anwohner zu entlasten und die erforderlichen Kapazitäten für den notwendigen Wirtschaftsverkehr zu schaffen.

**Mobilitätskonzept BMW AG**

Produzierendes Gewerbe wie am Standort BMW Werk München, ist immer auch mit der Erzeugung von Verkehr verbunden. Hier ist es wichtig, die Fahrtzwecke und damit auch verlagerbaren und nicht verlagerbaren Verkehr zu unterscheiden. Ein Großteil des erzeugten Verkehrs entsteht durch An- und Abfahrten der Mitarbeitenden. Dieser Verkehr ist grundsätzlich von der Straße auf den Umweltverbund verlagerbar. Ein Maß für die Aufteilung dieses Verkehrs ist der Modal Split, also die Aufteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsträger. Berücksichtigt man, dass viele Beschäftigte aus dem teils weniger gut mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossenen nördlichen Umland kommen, so liegt der Anteil der Beschäftigten, die den Umweltverbund (einschließlich Werkbus) nutzen, mit derzeit mehr als 50% relativ hoch. Dieser positive Wert ist dem umfangreichen Mobilitätskonzept zu verdanken, welches die BMW AG bereits seit vielen Jahren an ihren diversen Standorten anbietet.

Die BMW AG ist bestrebt, die Zahl der Mitarbeitenden (Berufspendler), die den Umweltverbund nutzen, zu steigern. Hierzu hat die BMW AG ein Mobilitätskonzept entwickelt, das in der Stadt Vorreiterfunktion einnimmt, da nur sehr wenige andere Unternehmen deren Mitarbeitenden ein vergleichbar umfangreiches Mobilitätsangebot machen.

Die Konzeption baut auf die gut ausgebaute Anbindung an die unterschiedlichen ÖPNV-Angebote auf, die eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung des Umweltverbundes sind. Über die Stationen Petuelring, Olympiazentrum und Oberwiesenfeld ist die Erreichbarkeit mittels U-Bahn über zwei Linien von mehreren Seiten gegeben. Außerdem ist der Standort über diverse Buslinien angebunden. Zukünftig soll über die Einführung des Personenverkehrs auf dem DB-Nordring noch eine attraktive überörtliche Anbindung entstehen.

Die wesentlichsten und wirksamsten Bausteine dieses Mobilitätskonzeptes sind u. a. ein sehr umfangreiches Werkbussystem mit 36 Linien und das Angebot eines deutlich vergünstigten ÖPNV-Jobtickets (MVV IsarCardJob, DB/BRB-Jobticket oder Deutschlandticket Job). Bei Inanspruchnahme eines vergünstigten ÖPNV-Tickets entfällt, analog zur Nutzung des Werksbusses, die Parkberechtigung am Standort. Damit trägt dieser Baustein ebenfalls zu einer Reduzierung der Anzahl der Mitarbeitenden, welche mit dem eigenen PKW an- und abreisen, bei. Auch im Radverkehr gibt es umfangreiche Angebote von guten Abstellanlagen, Duschen und Spinden, Leasingangeboten für den Erwerb von privaten Fahrrädern bis hin zum Angebot von Diensträdern (BIKE4U) mit eigenen Abstellanlagen, welches für die Mitarbeitenden für den standortübergreifenden Pendelverkehr kostenlos nutzbar ist. Wichtige Bausteine des Mobilitätskonzeptes sind beispielsweise auch das Carpooling zur Erhöhung des Besetzungsgrades und weitere Sharingangebote, die über die BMW-eigene digitale Plattform für Shared Mobility Services (Urby App) nutzbar sind.

Über dieses Mobilitätskonzept hinaus unterstützt die BMW AG die Kooperationsinitiativen der Stadt München zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV). So war die BMW AG über die gesamte Laufzeit Mitglied bei der Inzell Initiative und ist auch in der Nachfolgeinitiative, der Mobilen Zukunft München (MZM), auf Vorstandsebene vertreten. Weiterhin engagiert sich die BMW AG im Klimapakt der Landeshauptstadt München und unterstützt die Initiative Jobride, um nachhaltiges Pendeln zu fördern.

Ein starkes Signal für eine Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV ist die in der Vision Urbane Produktion BMW Werk München vorgesehene Neuausrichtung des Haupteingangs von der Dostlerstraße an die Lerchenauer Straße auf Höhe des Busbahnhofes bzw. U-Bahnhofes Olympiazentrum. Es wird eine Fußgängerbrücke als eine direkte kreuzungsfreie Anbindung an den U-Bahnhof vorgeschlagen, die aus verkehrlicher Sicht die bestmöglich fußläufige Verbindung darstellt.

Neben den An- und Abreisevorgängen der Beschäftigten entsteht bei produzierendem Gewerbe naturgemäß auch in erheblichem Umfang Verkehr durch An- und Auslieferung. Diese Verkehre werden heute, soweit es möglich ist, über die Schiene abgewickelt. Im

Bereich des Logistikverkehrs wird es zukünftig insgesamt zu keiner Mehrung kommen. Trotz aller Bemühungen muss ein großer Teil der An- und Auslieferung über die Straße erfolgen. Dieser Verkehr ist nicht in nennenswertem Maße zu reduzieren oder zu verlagern, daher muss das Augenmerk darauf gelegt werden, diesen notwendigen Verkehr möglichst verträglich abzuwickeln. Dies geschieht gemäß der städtebaulichen und funktionalen Prämisse, Lieferverkehre über die Riesenfeldstraße soweit möglich zu vermeiden. Ausgenommen sind Notsituationen sowie die Belieferung des Ausbildungszentrums Talent Campus nördlich von Tor 5. Die Dekarbonisierung des Logistikverkehrs wird weiter durch den Einsatz batterieelektrischer und wasserstoffbetriebener LKW vorangetrieben. Der Lieferverkehr soll ausschließlich von Westen über die Lerchenauer Straße bzw. in sehr geringem Umfang über die Dostlerstraße abgewickelt werden. Über die Riesenfeldstraße und damit durch die Wohngebiete wird nur die Belieferung des Talent Campus abgewickelt werden. Nur in absoluten Notfällen z.B. einer Sperrung der Zufahrt über die Lerchenauer Straße aufgrund eines Unfalles würde kurzzeitig auch Lieferverkehr für das Werk über die Riesenfeldstraße geführt werden.

Die Weiterentwicklung des BMW Werks München entsprechend der „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ wurde einer verkehrsgutachterlichen Prüfung unterzogen. Diese hat ergeben, dass es durch die Umgestaltung des Werkes vorbehaltlich einer Evaluation zu keiner Zunahme des Verkehrsaufkommens kommen wird und dass damit die Belastung an den Knotenpunkten im Straßennetz nicht zunehmen wird. Durch den bereits vollzogenen Abriss des Parkhauses an der Riesenfeldstraße werden die Wohngebiete an der Riesenfeldstraße spürbar von fließendendem Verkehr entlastet. Ergänzt wird diese Entlastung durch die geplante Einführung von Parkraummanagement in Milbertshofen, durch das die Berufspendler aus dem Straßenraum im Umfeld des Werkes verlagert werden.

### 3.3. Sicherung einer flexiblen und geordneten Entwicklung des Werksgeländes

Die vorliegende, von der BMW AG und der Landeshauptstadt München gemeinsam getragene „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ spannt zusammen mit dem Grünstrukturplan 2026+ und dem Mobilitätskonzept der BMW AG einen Rahmen für die langfristige Weiterentwicklung des Standortes BMW Werk München auf. Die gefundene städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Konzeption für das Werkgelände zeigt auf, dass mit Berücksichtigung einzelner Parameter zur Freiraum- und Verkehrsentwicklung beim Um- und Ausbau des Werkgeländes sowohl eine flexible als auch geordnete Werkentwicklung am Standort gewährleistet ist. Der mit der „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ skizzierte stadträumliche Rahmen ermöglicht eine mittel- und langfristig hohe Flexibilität in der Ausgestaltung neuer Gebäude, Gebäudekomplexe und Freiräume.

Die Beteiligten verständigen sich als Instrument zur Zielerreichung auf die „Leitlinie Freiraumentwicklung“ zur Gestaltung der Freiraum- und Grünstrukturen auf dem Werksgelände. Das „Mobilitätskonzept BMW AG“ zeigt den notwendigen Rahmen zur Sicherung einer zukunftsgerichteten verträglichen Verkehrsabwicklung auf.

Als übergeordnete Leitlinien für das gesamte Werksgelände dienen bei zukünftigen Bauvorhaben beide Instrumente den Beteiligten als Orientierung für Planungs- und Genehmigungsentscheidungen. Somit wird eine sowohl flexible als auch städtebaulich geordnete Werksentwicklung gewährleistet. Bei der Realisierung der genannten aktuellen Umsetzungsprojekte werden bereits entscheidende Elemente aus der „Vision“ umgesetzt.

**Leitlinie Freiraumentwicklung**

Der Zielsetzung der Vision Urbane Produktion folgend und zur Sicherstellung einer geordneten Werksentwicklung, verständigen sich die Vertretungen der BMW AG und der Landeshauptstadt München, vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, für die zukünftige Werksentwicklung BMW Werk München eine Leitlinie für die Gestaltung von Freiraum- und Grünstrukturen zu vereinbaren. Als übergeordnete Leitlinie für das gesamte Werksgelände dient sie den Parteien bei zukünftigen Bauvorhaben als Orientierung für Planungs- (BMW) und Genehmigungsentscheidungen (LHM) im Einzelfall. Die Orientierung an dieser Leitlinie ermöglicht der BMW AG die zielgerichtete Planung von Freianlagen und Grünstrukturen zukünftiger Bauvorhaben. Die mit Bauantragsstellung dargelegte Umsetzung der Leitlinie fließt in die Genehmigungsentscheidung der LHM über das Bauvorhaben ein. Eine entsprechende Vereinbarung soll nach Vorlage dieser Bekanntgabe im Stadtrat im Verwaltungsweg abschließend seitens BMW AG und LH München unterzeichnet werden.

Grundlagen der Leitlinie Freiraumentwicklung sind der zwischen der BMW AG und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung entwickelte Grünstrukturplan 2026+ mit Aussagen zur Entwicklung der Freiräume im Werksareal sowie zugehöriger Typisierung der Freiräume und Aussagen Dachflächen. Mittels Typisierung der Freiräume werden Entwicklungsziele („Qualitäten“) definiert und Kennwerte zu Baumpflanzungen („Quantitäten“) entwickelt. Die Entwicklungsziele beinhalten Aussagen zu:

- Verbesserung der bioklimatischen Situation durch Entsiegelung, Bepflanzung und Umsetzung des Schwammstadtprinzips
- Verbesserung der Biodiversität
- Einbindung ins Stadtgefüge /Übergang zur Nachbarschaft/Erscheinungsbild
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

In der Leitlinie werden für Dachflächen zudem Entwicklungsziele für Neubauten über die regelmäßig zu erfüllenden Anforderungen hinsichtlich Klimaanpassung, Biodiversität und freiraumplanerischen Qualitäten angeboten.

**Mobilitätskonzept BMW AG**

Das vorgelegte Mobilitätskonzept definiert die verkehrsrelevanten strukturellen Voraussetzungen dafür, dass trotz Aus- und Umbau des Standortes eine verträgliche Verkehrsentwicklung angenommen werden kann. Die einzelnen Bausteine des Konzeptes können angepasst oder ausgetauscht werden, wenn die Wirksamkeit des Mobilitätskonzeptes vollumfänglich erhalten bleibt.

Die Wirksamkeit des Mobilitätskonzeptes wird über den realen Modal Split gemessen. Dieser Modal Split ist daher regelmäßig zu erheben und nachzuweisen. Sollte es durch technische oder anderweitige Entwicklungen effektivere Bausteine für ein Mobilitätskonzept geben, können bestehende Bausteine weiterentwickelt bzw. ausgetauscht werden. Dabei ist sichergestellt, dass es zu keinen Einbußen bei der Wirksamkeit kommt. Der IV-Anteil des Modal-Split soll langfristig 50% nicht überschreiten, wobei kurzfristige Überschreitungen aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse toleriert werden. Sollte sich eine langfristige Überschreitung des IV-Anteils von 50% abzeichnen, so sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um hier entgegenzusteuern.

Das Mobilitätskonzept soll künftig als mögliche Grundlage für die Ermittlung des Stellplatzangebotes auf dem Werksgelände herangezogen werden können, sodass dann z.B. auch ein Pkw-Modal-Split im Stellplatznachweis als eine Eingangsgröße berücksichtigt werden kann. Regelmäßige Überprüfungen können dann angezeigt sein, um den konkreten Stellplatzbedarf nachvollziehbar darzustellen.

Als Voraussetzung zur faktischen Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten im gewerblichen Bereich hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen der Anpassung des Münchner Stellplatzrecht für Kfz (Sitzungsvoralge 20-26 / V 17088) beschlossen, bis zum 31.12.2026 verwaltungsseitig zu prüfen, zukünftig bei der Berechnung pflichtiger Stellplätze auch bei Nicht-Wohnnutzungen Mobilitätskonzepte, wie das von der BMW AG vorgelegte, zu berücksichtigen. Die Stellplatzsatzung in der geplanten Novellierung könnte demnach z.B. auf einen Modal-Split als besonderer Umstand für die Nutzung abstellen, um die Zahl der notwendigen Stellplätze zu ermitteln. Eine entsprechende Änderung der Stellplatzsatzung der LH München ist im Jahr 2027 vorgesehen.

## 4. Fazit

Mit dem im Jahr 2021 ausgelobten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb, der bereits im Vorfeld intensiven Vorabstimmungsphase zwischen der BMW AG und der Landeshauptstadt München und schließlich der Zusammenführung der Preisträgerentwürfe zur „Vision Urbane Produktion BMW Werk München“ wurde unter allen Beteiligten ein gemeinsames Verständnis bezüglich der städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Entwicklungspotentiale und Anforderungen auf dem Gelände des BMW Werk München geschaffen. Wesentliche Impulse der „Vision Urbane Produktion“ finden bereits in den aktuellen Bauvorhaben des Strukturwandels BMW Werk München ihre Umsetzung.

Mit der vereinbarten Leitlinie Freiraumentwicklung sowie dem von der BMW AG vorgelegten Mobilitätskonzept wird zwischen den Beteiligten eine auch mittel- und langfristig geordnete Weiterentwicklung des Standortes hinsichtlich der zukünftigen Herausforderungen der Mobilität und des Klimawandels bei gleichzeitiger Sicherstellung der Flexibilität und Produktivität des Standorts gewährleistet.

**Klimaprüfung**

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein, bei Bekanntgabe nicht notwendig

**Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten**

Eine Abstimmung mit Querschnitts- bzw. Fachreferaten war nicht erforderlich.

**Anhörung des Bezirksausschusses**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Der Korreferent des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herr Stadtrat Bickelbacher, und die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Burger, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

**II. Bekannt gegeben**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende — Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in — Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk Stadtbaurätin

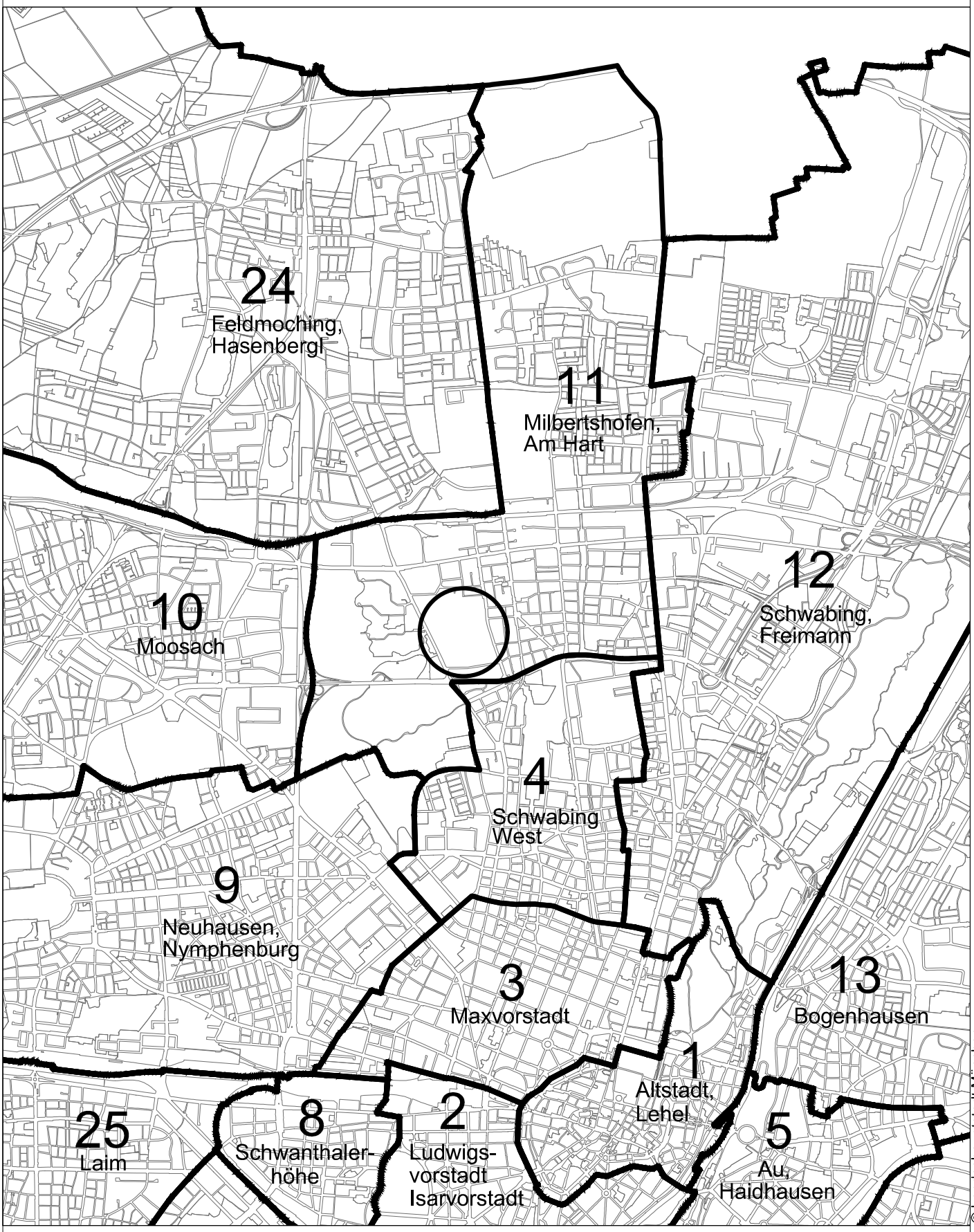
III. **Abdruck von I. - III.**
Über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV. **WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/41 V**
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:
1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 11
3. An den Bezirksausschuss 1
4. An das Kommunalreferat – RV
5. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
6. An das Baureferat VR1
7. An das Baureferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Gesundheitsreferat
10. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
11. An das Referat für Bildung und Sport
12. An das Sozialreferat
13. An das Mobilitätsreferat
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/41 P
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/52
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
    mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/41 V

Anlage 1




© Landeshauptstadt München

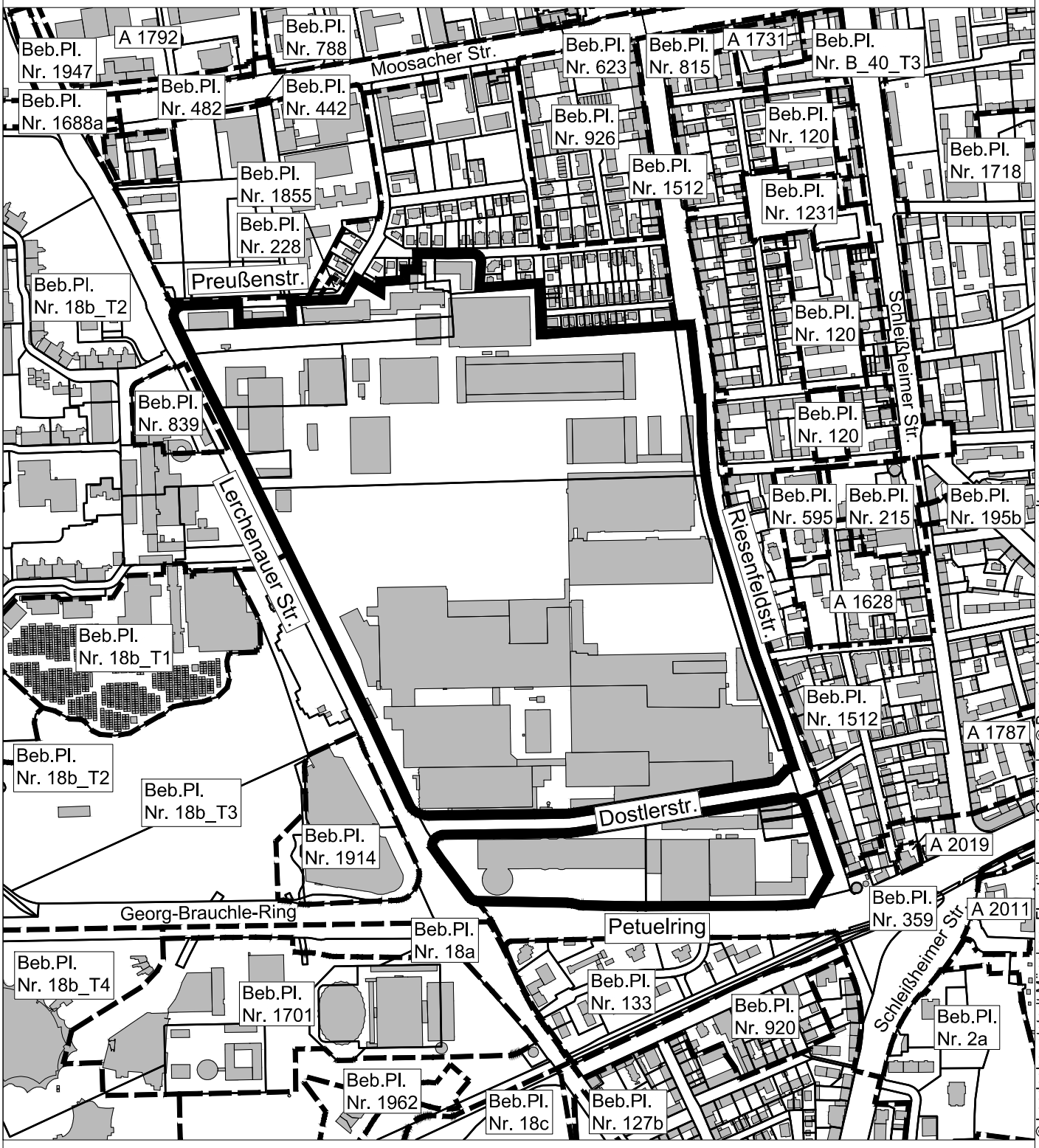
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

## Lage im Stadtgebiet

M = 1 : 50000

Lage der beabsichtigten
Überplanung

# Anlage 2




© Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Legende:

Umgriff

Geltungsbereich bestehender Bebauungspläne:

Rechtsverbindl. Beb.Pl.

Aufstellungsbeschluss

M = 1 : 7500

0 375

## Übersichtsplan zum BMW Werk München - Stammgelände

### Bereich:

Petuelring (nördlich),
Dostlerstr. (nördlich und südlich),
Lerchenauer Str. (östlich),
Preußenstr. (südlich),
Riesenfeldstr. (westlich)

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA II / 41 P

am 21.05.2025