

Telefon: 0 233 - 24518
- 24534
- 22789
Telefax: 0 233 - 24238

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-12
PLAN-HAII-51

**Städtebauliche Entwicklungsmaß-
nahme gem. §§ 165 ff. BauGB**

**Vorbereitende Untersuchungen
für den Bereich Münchner Nordosten**

**A) Integriertes Strukturkonzept Münchner
Nordosten:**

- Beginn der
Öffentlichkeitsbeteiligung auf
Grundlage der drei Varianten
- Erhöhung des Budgets

B) Erweiterung des Untersuchungsumgriffs

**C) Renaturierung des Hüllgrabens im
13. Stadtbezirk zügig einleiten
Antrag Nr. 14-20 / A 02415 vom 22.08.2016
Stadtratsfraktion Die Grünen - rosa Liste**

Stadtbezirk 13 Bogenhausen
Stadtbezirk 15 Trudering-Riem

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07772

Anlagen:

1. Broschüre „Stadtentwicklung Münchner Nordosten“
 - Band I : Bestandsaufnahme und -bewertung
 - Band II: Leitbild- und Variantenentwicklung
2. Ist-Analyse zur Öffentlichkeitsarbeit
3. Übersichtsplan SEM Bereich Münchner Nordosten (M 1:25.000, vom 01.03.2016)
4. Detailplan SEM Bereich Münchner Nordosten mit Umgriffsanpassungen
(ohne Maßstab, vom 01.03.2016)
5. Lage im Stadtgebiet (M 1:50.000, vom 01.03.2016)
6. Stellungnahme BA 13 vom 12.10.2016
7. Stellungnahme BA 15 vom 27.09.2016
8. Stellungnahme BA 15 vom 10.11.2016
9. Antrag Nr. 14-20 / A 02415 der Stadtratsfraktion
Die Grünen – rosa Liste vom 22.08.2016

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 18.01.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung**

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates, da mit dem Beschluss eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorbereitet wird und es sich daher um eine Angelegenheit handelt, die die Entwicklung der Stadt entscheidend berührt.

A) Integriertes Strukturkonzept Münchner Nordosten: Vorstellung der Varianten, weiteres Vorgehen und Rückblick auf die erfolgten Schritte

1. Vorbemerkung

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage soll dem Stadtrat der Landeshauptstadt München über die seit Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen für eine „städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten“ erfolgten Schritte berichtet sowie die Verwaltung beauftragt werden, die drei unter Ziffer 2.2.4 dargestellten Varianten eines integrierten Strukturkonzepts zur künftigen Siedlungs- und Landschaftsstruktur mit den betroffenen Bezirksausschüssen und der Öffentlichkeit zu diskutieren und an deren Weiterentwicklung zu beteiligen. Anschließend soll aus den drei Varianten auf Grundlage der aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gewonnenen Erkenntnisse ein integriertes Strukturkonzept erarbeitet werden, das die zukünftigen Entwicklungsziele im Münchner Nordosten darstellen wird. Das integrierte Strukturkonzept wird dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden und stellt dann eine Grundlage für die weiteren planerischen Schritte über Wettbewerbe hin zur Baurechtsschaffung dar.

1.1 Beschlusslage

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 05.10.2011 den Beschluss (Vorlagen-Nr. 08-14/V 07597) gefasst, für das Gebiet östlich der S-Bahnlinie S8 München-Flughafen zwischen Stadtgrenze, Lebermoosweg/ehemalige Gütergleisstrasse, Stadtgrenze und Bahnlinie München-Mühlendorf vorbereitende Untersuchungen zur Gewinnung von Beurteilungsgrundlagen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einzuleiten. Mit Beschluss vom 27.11.2013 (Vorlagen-Nr. 08-14/V 13044) wurde der Umgriff der vorbereitenden Untersuchungen um das Gebiet zwischen der Bahnlinie München-Mühlendorf (südlich) und der Riemer Straße (nördlich) erweitert. Bereits 2008 hatte der Stadtrat der Landeshauptstadt München für den Bereich des Münchner Trabrennbahn- und Zuchtvereins das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit der Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen nach §§ 165 ff. BauGB beauftragt (Vorlagen-Nr. 08-14/V 00552). Damit ist ein zusammenhängendes Gebiet mit einer Gesamtfläche von etwa 595 ha zu untersuchen.

Mit dem Anspruch einer integrierten Betrachtungsweise des Münchner Nordostens bei der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzeptes ergeben sich enge Beziehungen zur Weiterentwicklung des Handlungsraumansatzes der Stadtentwicklungskonzeption PERSPEKTIVE MÜNCHEN. Der Münchner Nordosten ist eines von zehn identifizierten Schwerpunktgebieten, die sich durch eine hohe Entwicklungsdynamik und erhöhte Handlungsbedarfe auszeichnen.

1.2 Viergleisiger Ausbau der S8-Trasse in Tunnellage

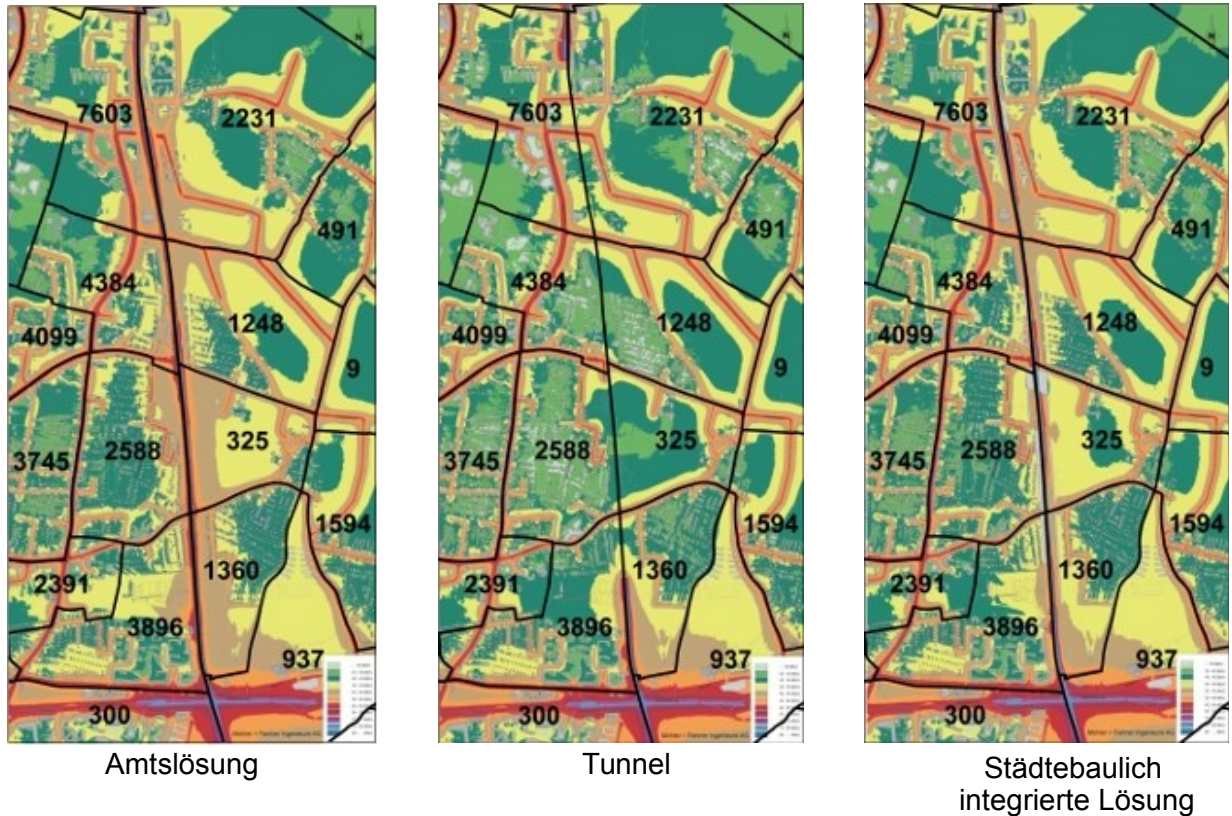
Eine wesentliche planerische Grundannahme für die Entwicklung des Münchner Nordostens ist eine künftige Führung des Güter- und S-Bahn-Verkehrs zwischen Daglfing und Johanneskirchen in Tunnellage, die im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Strecke hergestellt werden soll. Die Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München hat sich mit dem Beschluss "Ertüchtigung des Bahnknotens München: Schienenanbindung des Flughafens" am 24.03.2010 (Vorlagen-Nr. 08-14/V 03945), mit Beschluss der Vollversammlung vom 29.02.2012 (Vorlagen-Nr. 08-14/V 08238) sowie mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 02.05.2013 (Vorlagen-Nr. 08-14/V 10857) dazu bekannt, dass aus Sicht der Landeshauptstadt München für den entsprechend dem Bahnknotenkonzept des Freistaates Bayern angestrebten viergleisigen Ausbau im Münchner Nordosten nur eine Tunnelführung der Bahnstrecke (S8) im Bereich Daglfing-Johanneskirchen in Betracht kommt. Diese Entscheidung wurde durch den jüngsten Beschluss (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 05474) am 15.06.2016 erneut bekräftigt.

1.2.1 Abhängigkeiten Tunnellage – SEM

Durch die Tieferlegung der S8-Trasse eröffnet sich im Gebiet die einmalige Gelegenheit, die grundlegende stadträumliche Ausgangssituation nachhaltig zu verbessern. So entstehen zusätzliche Flächen, die im Rahmen einer Weiterentwicklung der Stadt städtebaulich wie landschaftsplanerisch genutzt werden können. Damit kann die Stadt an dieser Stelle strukturiert weiterentwickelt und weitergebaut werden. Auch die Bestandsquartiere westlich der Trasse profitieren deutlich von der Tieferlegung: Für sie wird die Immissionsproblematik beseitigt und so eine völlig neue Wohnraumqualität geschaffen.

Im Gegensatz zur Tunnellösung wären bei einer oberirdischen Trassenführung städtebauliche Auswirkungen auf die zu beplanenden Flächen in unmittelbarer Nähe zur S8-Trasse zu erwarten. Insbesondere die in den Varianten in S-Bahnnähe vorgesehenen neuen Siedlungsflächen und Zentren müssten auf deren Umfang und Lage hin überprüft werden.

Dies steht u.a. in einem engen Zusammenhang mit Fragen des Immissionsschutzes. Den nachfolgenden Abbildungen kann entnommen werden, wie sich die Belastungssituationen des Schalls im Vergleich Amtslösung, Tunnel und städtebaulich integrierte Lösung (von links nach rechts) darstellen. Dies ist überlagert mit den gesamten Einwohnerzahlen der angrenzenden Stadtviertel. Daraus ist ersichtlich, wie stark die trassenbegleitenden Bestandsquartiere belastet sind und wie sich deren Situation durch den Um- und Ausbau der S 8 verändert.



(Zeitraum jeweils nachts (22:00-06:00 Uhr), Aufpunkthöhe $h = 4\text{m}$)

Kartengrundlage: Gutachten zu, Ausbau der S8 München Ost Beurteilungspegel, München im Jahr 2011, Einwohner auf Stadtviertelebene (Stand: 2014)

Bei den oben dargestellten Karten ist zu berücksichtigen, dass die Einwohnerzahlen die Gesamtheit der in den Stadtvierteln lebenden Personen (Stand 2014) abbildet und nicht detailliert die Anzahl der durch den Lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger. Um detailliertere Aussagen machen zu können, wären hier vertiefende Untersuchungen erforderlich.

Für neu entstehende Siedlungsbereiche lässt sich aus diesen Karten u.a. erkennen, wie groß der Anteil an potenziellen Entwicklungsflächen ist, bei denen durch entsprechende Maßnahmen, u. a. des aktiven und passiven Lärmschutzes, reagiert werden müsste. Zudem wären vertiefte Betrachtungen in Bezug auf Erschütterungen, die durch die Verstärkung des Güterverkehrs zu erwarten sind, erforderlich. Die Bahn ist hierbei nur für bereits hinreichend konkretisierte städtebauliche Planungen zu aktiven Maßnahmen verpflichtet, was nach geltender Rechtslage aber nur bedeutet, dass von deren Seite ggf. ausschließlich die günstigeren Lösungen des passiven Lärmschutzes getragen werden müssen. Neben den Siedlungsflächen sind auch die Freiflächen von der Lärmbelastung betroffen. Für diese ist der Immissionsschutz durch technische Möglichkeiten aber stark eingeschränkt, so dass eine befriedigende Aufenthaltsqualität ohne die Tunnellösung nicht sichergestellt ist.

1.2.2 Zusätzliche Flächengewinne

Nach einer überschlägigen Betrachtung führt der Tunnel östlich der Bahntrasse zu einem zusätzlichen Flächengewinn von circa 45.000 qm, was nach derzeitigem Stand einem Gewinn von etwa 500 bis 1.000 Wohneinheiten entspricht. Hierbei ist noch nicht berücksichtigt, dass auch auf dem geplanten Tunnel selbst Grün- und Freiflächen in einem Umfang von circa sechs bis neun Hektar entstehen, die zu Flächengewinnen an anderer Stelle führen könnten und auch die Chance bieten, größere Teile des bestehenden Landschaftsraums zu erhalten, da die Bedarfe durch Freiflächen auf dem Tunnel zum Teil abgedeckt werden können. Zudem hat die Vollversammlung des Stadtrates am 15.06.2016 mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05474 („Anbindung des Flughafens München über die S8 Trasse im Münchner Nordosten“) die Verwaltung dazu ermuntert, höhere Dichten für den Nordosten zu prüfen. Vorbehaltlich der weiteren Untersuchungen kann die Zahl der zusätzlich durch den Tunnel gewonnenen Wohneinheiten im weiteren Planungsprozess genauer untersucht werden, wobei mit einbezogen werden muss, dass der Tunnel voraussichtlich erst nach 2035 in Betrieb gehen wird.

1.3 Hintergrund: Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

Das Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wurde in den Einleitungsbeschlüssen (siehe oben unter Ziffer 1.1) ausführlich dargestellt, weshalb an dieser Stelle nur dessen allgemeine Grundsätze erläutert werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in den Einleitungsbeschlüssen verwiesen.

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist ein in den §§ 165 ff. des Baugesetzbuchs (BauGB) geregeltes Instrument der Stadtentwicklung. Im Wesentlichen geht es darum, große Stadtentwicklungsprojekte (zum Beispiel die Neuplanung eines Ortsteils) für die Kommunen zu erleichtern. Ziel ist es, für das Entwicklungsgebiet eine am Allgemeinwohl orientierte Planung mit den notwendigen Infrastrukturen (zum Beispiel Straßen und Plätze, Kindertagesstätten, Schulen, Grünflächen) zügig durchführen und umsetzen zu können. Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme entsteht erst durch förmliche Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs mittels einer sogenannten Entwicklungssatzung. Für deren Erlass sieht das Gesetz zahlreiche Voraussetzungen vor. Insbesondere muss das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordern, die mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme angestrebten Ziele und Zwecke dürfen nicht durch mildere Mittel, wie beispielsweise städtebauliche Verträge erreicht werden können und die zügige Durchführbarkeit muss gewährleistet sein. Ob diese Voraussetzungen tatsächlich vorliegen, ist im Rahmen sogenannter vorbereitender Untersuchungen zu prüfen. In diesem Rahmen erfolgt auch die Klärung der allgemeinen Mitwirkungs- und Veräußerungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer, der Erforderlichkeit der Anwendung des besonderen Städtebaurechts und der konkret anzustrebenden Ziele der Entwicklung (vgl. Drucksache des Bundestags 12/3944, Seite 32). Die Ziele der Entwicklung für den Münchner Nordosten sollen durch das integrierte Strukturkonzept definiert werden. Grundsätzlich ist eine kooperative Vorgehensweise zwischen Stadt und privaten Eigentümerinnen und Eigentümern das vorrangige Ziel.

2. Integriertes Strukturkonzept in drei Varianten

2.1 Bisherige Vorgehensweise

Auf Grundlage des Stadtratsauftrags vom 13.11.2013, Vorlagen Nr. 08-14/V 13044, hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Juli 2014 vier externe Planungsteams aus den Fachbereichen Verkehr, Siedlung, Landschaft und Immissionen mit der Erstellung des integrierten Strukturkonzepts beauftragt. Darüber hinaus wurde zur Optimierung der Arbeitsprozesse eine externe Steuerungsunterstützung hinzugezogen. Ein weiteres externes Team begleitet die Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit.

Wie in der folgenden Abbildung dargestellt, wurde der Prozess mit dem Ziel der Erstellung eines integrierten Strukturkonzepts in zwei Phasen aufgeteilt. Dabei stellen jeweils die in rot dargestellten Beschlüsse der Vollversammlung des Stadtrates den Abschluss der einzelnen Phasen dar.

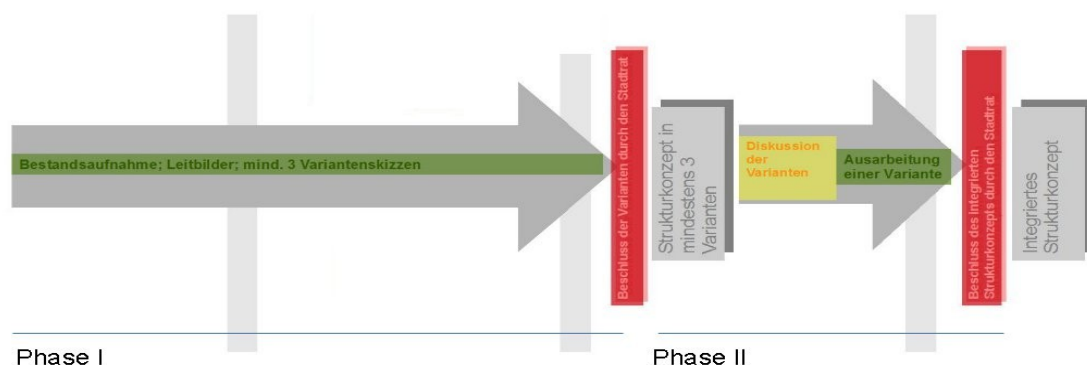


Abbildung: Phasen des integrierten Strukturkonzepts

Während der **Phase I**, die mit der Auftragsvergabe an die externen Büros im Sommer 2014 begonnen hat, wurde eine planerische Bestandsaufnahme erarbeitet, auf deren Grundlage Leitbilder für den Raum definiert und drei verschiedene Varianten für den Münchner Nordosten entwickelt worden sind. Begleitet wurde die Phase I durch eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung, bei der die Anwohnerinnen und Anwohner, die betroffenen Bezirksausschüsse 13 Bogenhausen und 15 Trudering-Riem sowie die gesamte interessierte Öffentlichkeit eingeladen waren, sich an dem Entwicklungsprozess zu beteiligen. Unter Ziffer 3 wird das Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit detailliert dargestellt.

Mit dem vorliegenden Beschluss beauftragt der Stadtrat die Verwaltung, die im Folgenden (siehe Ziffer 2 sowie in Anlage 1, Band II) dargestellten Varianten im Rahmen einer öffentlichen Diskussion weiter zu entwickeln. Der Beschluss stellt die Voraussetzung für den Übergang zu **Phase II** dar. Das Ziel des Bearbeitungsprozesses in der Phase II ist die inhaltliche Diskussion der Varianten, um diese nach der Bearbeitung der Ergebnisse der öffentlichen Diskussion und planerischen Überarbeitung zu einem integrierten Strukturkonzept zusammenzuführen. Dieses wird voraussichtlich 2019 abgeschlossen.

Anschließend können die darauf aufbauenden Schritte, eingeleitet werden. Insbesondere wird im Anschluss an Phase II zu klären sein, ob das rechtliche Instrumentarium der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erforderlich ist, oder ob die städtebauliche Entwicklung auf andere Weise, etwa durch Abschluss vertraglicher Regelungen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern, erreicht werden kann.

2.2 Drei Varianten für den Münchner Nordosten

Für den Vorentwurf des integrierten Strukturkonzeptes liegen nun drei Varianten vor, die das Entwicklungspotential des Untersuchungsraumes umfassend begründen und abbilden. Die Varianten stellen jeweils vollständig entwickelte Konzepte dar und beschreiben über die Festlegung von Entwicklungsstufen, dass eine Realisierung über einzelne Zwischenschritte mit entsprechenden begleitenden Maßnahmen, umsetzbar sind.

Die in der Anlage 1 zu diesem Beschluss dargestellten Varianten beruhen im Wesentlichen auf den drei Bausteinen Bestandsaufnahme, Leitbilderentwicklung und Ist-Analyse.

2.2.1 Planerische Bestandsaufnahme

In der Bestandsaufnahme und -bewertung (siehe Anlage 1 Band I) haben sich die einzelnen Planungsteams zunächst unter dem jeweiligen fachlichen Fokus, also Verkehr und Erschließung, Siedlungsentwicklung, Landschaftsentwicklung und Immissionen, dem Gebiet des Münchner Nordosten genähert. In der Zusammenführung der Ergebnisse werden die ersten übergreifenden planerischen Schlussfolgerungen gezogen.

Die vorliegende Analyse fokussiert die wesentlichen räumlich-strukturellen, sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen des Planungsgebiets. Damit bildet die Bestandsanalyse eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der Leitbilder und Varianten für die Stadtentwicklung im Münchner Nordosten.

Die folgenden Absätze sind Auszüge aus der von den Auftragnehmenden verfassten Zusammenfassung der Bestandsaufnahme:

„Der Münchner Nordosten liegt trotz der relativen Randlage im Stadtgebiet Münchens strategisch günstig in der Münchner Region. Über das bestehende übergeordnete Schienen- und Straßennetz ist das Planungsgebiet gut an die Innenstadt, den Flughafen, die Messe und die östlichen und nördlichen Nachbargemeinden angebunden. Im derzeit relativ dünn besiedelten Planungsgebiet stehen vor allem im Zwischenbereich der Bestandssiedlungen, aber auch im weiteren Umgriff noch ausreichend Flächenpotentiale für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Je nach Lage ergeben sich unterschiedliche Konflikte mit zum Beispiel dem Übergang zu Bestandssiedlungen, bestehenden Immissionsquellen, heutigen landwirtschaftlichen Nutzungen oder dem Natur- und Klimaschutz. Durch die Lage am Stadtrand hat sich im Planungsgebiet eine sehr spezielle ländliche Identität entwickelt. Neben den historischen Dorfkernen, den insularen Siedlungen, prägen die landschaftlichen Strukturen und Nutzungen das Gebiet. Landschaft und Stadt sind im Planungsgebiet nicht als gegensätzliche Phänomene gemäß einer „Stadt-Land-Dichotomie“ getrennt, sondern eng miteinander verwoben. Andererseits bestehen vor allem in der Ver- und Anbindung der bestehenden Siedlungen und der Infrastruktur teilweise erhebliche Defizite. Um den Raum entsprechend seinem speziellen Charakter zu entwickeln, müssen neue Infrastrukturen, Siedlungs- und Land-

schaftsstrukturen gemeinsam und in enger Abstimmung entwickelt werden. Es besteht großes Potential darin, die bestehenden Siedlungen gemäß ihrer „Gebietscharaktere“ weiterzuentwickeln und in einen übergeordneten funktionalen und räumlichen Zusammenhang einzubetten. Dabei können bestehende identitätsbildende Strukturen und Nutzungen, wenn sie behutsam weiterentwickelt werden, eine Art Ankerfunktion für die zukünftigen Quartiere des Münchner Nordostens übernehmen. So können die einzelnen Teilbereiche des Nordostens Münchens ein Gefüge ganz eigener Qualität bilden, welches die Chance auf einen Stadtraum eigener Prägung und Identität bietet – auch im Bezug auf die „Außenentwicklung“ in der Gesamtstadt und der Region.

Grundlage einer solchen Entwicklung ist die Lösung der bestehenden Erschließungsprobleme. Nur so kann ein deutlich höheres Gesamtpotential, als im gültigen Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung abgeschätzt, erreicht werden. Dies erscheint vor den prognostizierten Wachstumswerten für die Landeshauptstadt München und dem erheblichen Erschließungsaufwand notwendig, um qualitätsvolle und gemischte Quartiere entwickeln zu können. Zu berücksichtigen sind bei der Abschätzung des Potentials die in der Bestandsbewertung als besonders wertvoll erachteten Strukturen und Elemente. Dies sind vor allem die alten Dorfkern mit Landschaftsbezug, die gebietsprägenden Landschaftsstrukturen und Grünverbindungen, die wertvollen Gehölzbestände und Biotop, der weite Landschaftsraum und die identitätsstiftenden Nutzungen.

Notwendige Abstände und Übergangsbereiche zu Bestandssiedlungen und emittierenden Nutzungen sollen ein konfliktfreies Nebeneinander ermöglichen und setzen der Entwicklung zusätzlich Grenzen. Sich ergebende Zielkonflikte werden in den drei Varianten unterschiedlich gelöst.“

2.2.2 Leitbilder

Bei der Formulierung der Leitbilder (siehe Anlage 1 Band II) wurden neben den Ergebnissen der Bestands- und der Ist-Analyse weitere Aspekte und Anregungen aus aktuellen planerischen Diskussionen aufgegriffen und auf den Münchner Nordosten übertragen. Im Zuge der gemeinsamen Leitbilddiskussion wurden strategische Leitsätze formuliert, an denen sich die weitere Stadtentwicklung des Münchner Nordostens orientieren soll. Diese Leitsätze transportieren auf prägnante Weise Zielvorstellungen und Handlungsprinzipien zu verschiedenen Themenfeldern, ohne dabei die Bandbreite möglicher räumlicher Lösungen zu stark einzuschränken. Sie liefern in diesem Sinne thematische Vorgaben und bilden einen Rahmen für geeignete Umsetzungsmöglichkeiten. Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht der Leitsätze, die für den Münchner Nordosten formuliert wurden.

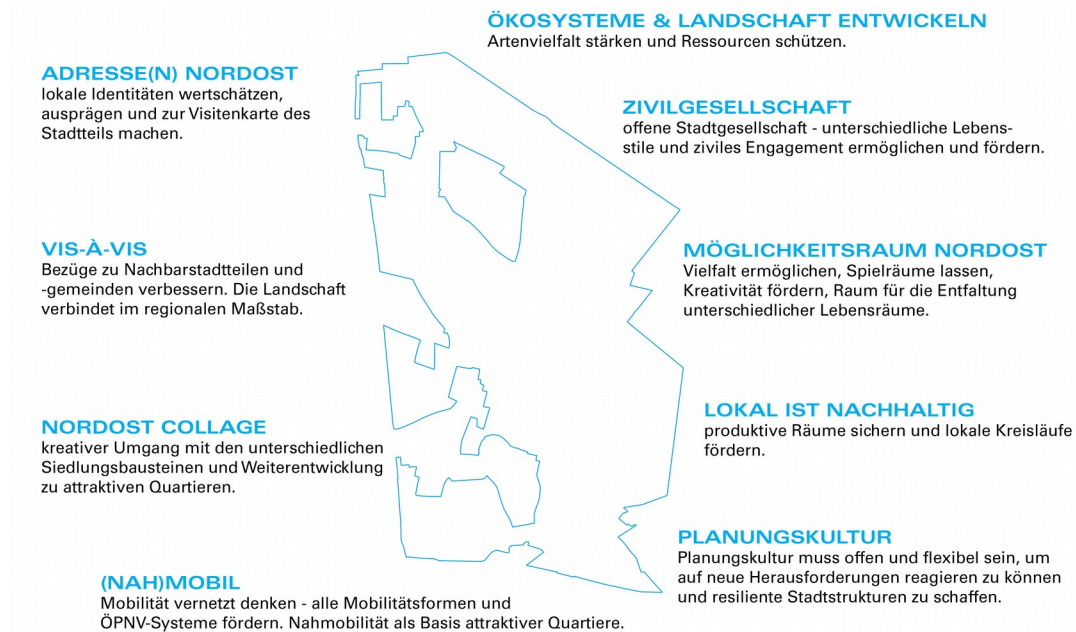


Abbildung: Leitsätze für den Münchner Nordosten

Die folgenden Punkte präzisieren die in der Abbildung gezeigten Leitsätze:

- Lokale Identitäten wertschätzen, ausprägen und zur Visitenkarte des Stadtteils machen.
- Mobilität vernetzt denken - alle Mobilitätsformen und ÖPNV-Systeme fördern. Nahmobilität als Basis attraktiver Quartiere.
- Kreativer Umgang mit den unterschiedlichen Siedlungsbausteinen und Weiterentwicklung zu attraktiven Quartieren.
- Produktive Räume sichern und lokale Kreisläufe fördern.
- Artenvielfalt stärken und Ressourcen schützen.
- Beziehungen zu Nachbarstadtteilen und -gemeinden verbessern. Die Landschaft verbindet im regionalen Maßstab.
- Offene Stadtgesellschaft - unterschiedliche Lebensstile und ziviles Engagement ermöglichen und fördern.
- Vielfalt ermöglichen, Spielräume lassen, Kreativität fördern, Raum für die Entfaltung unterschiedlicher Lebensräume.
- Planungskultur muss offen und flexibel sein, um auf neue Herausforderungen reagieren zu können und resiliente Stadtstrukturen zu schaffen.

Die denkbaren Entwicklungsvarianten für den Münchner Nordosten erfüllen nicht gleichermaßen alle in den Leitbildern formulierten Ziele, sondern setzen bewusst Schwerpunkte. Die Leitbilder können im Laufe des weiteren Prozesses diskursiv weiterentwickelt, präzisiert und in einem räumlichen Gesamtbild konkretisiert werden.

2.2.3 Ist-Analyse zur Öffentlichkeitsarbeit

Die Ist-Analyse (siehe Anlage 2) ist eine qualitative sozialräumliche Analyse, die die planerische Bestandsaufnahme und die Leitbilder sinnvoll ergänzt. Sie bildet eine fachliche Grundlage für die Öffentlichkeitsarbeit, u.a. über die Identifikation der zu beteiligenden Zielgruppen und gibt darüber hinaus andererseits wichtige Hinweise für die planerische Arbeit. In der Analyse wurden die räumliche Entwicklungsdynamik und die historische Entwicklung des Nordostens erfasst, Umfang und Charakteristik der verschiedenen Zielgruppen und die heutige Raumnutzung und Wahrnehmung des Münchner Nordostens sowie die Wünsche für die zukünftige Entwicklung dargestellt. Darüber hinaus gibt sie Aufschluss darüber, wie die verschiedenen Akteurinnen und Akteure ihre Mitwirkung im Prozess sehen. Methodisch stützt sich die Analyse auf die Ergebnisse des Auftaktworkshops mit Bürgerinnen und Bürgern im Sommer 2014, die Befragung von 36 Nutzerinnen und Nutzern und 30 Interviews mit Multiplikatorinnen und Multiplikatoren. Das Ziel ist, die Bandbreite konvergierender und divergierender Einschätzungen zum heutigen Zustand und zur Entwicklung einzufangen. Zugleich ist die Stadtentwicklung im Münchner Nordosten von gesamtstädtischer Bedeutung. Damit ergibt sich die Notwendigkeit die stadtweit aktiven Zielgruppen mit einzubinden.

Im Münchner Nordosten leben heute 8.275 Personen in knapp 4.000 Haushalten. Im stadtweiten Vergleich ist die Bevölkerungsdichte besonders gering. Die relativ homogene Bevölkerung zeigt eine besonders hohe Wohndauer sowie einen überdurchschnittlichen Motorisierungsgrad, Anteil von Haushalten mit Kinder und Kaufkraft sowie einen besonders geringen Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund. Der Altersdurchschnitt liegt in vielen Vierteln deutlich über dem stadtweiten Durchschnitt. Die Bevölkerung im Umfeld ist hingegen deutlich heterogener und gemischer.

Die Befragten nehmen im Münchner Nordosten heute eine Fülle von Qualitäten wahr. Die offene Landschaft mit dem Hüllgraben, die Dorfkerne, die aktive Landwirtschaft, der Pferdesport, die heutige soziale Struktur, die Nähe zur Innenstadt und der Zugang zur Region. Das wesentliche Defizit im Münchner Nordosten heute sind aus Sicht der Befragten die schlechte ÖPNV Erschließung, der fehlenden Barrierefreiheit der S-Bahnhöfe und die nicht ausreichende Verbindung in die angrenzenden Stadtgebiete im Westen und Süden sowie in die Region nach Osten. Der Nordosten wird zudem als von der Umgebung abgeschnitten und voller Barrieren wahrgenommen. Nahversorgungsangebote fehlen weitgehend und die sozialen Infrastrukturen werden als defizitär bewertet. Zudem werden die wenig attraktiven Dorfkerne und Zersiedelung im Münchner Nordosten vielfach negativ bewertet.

Die Befragten bringen eine große Palette von Wünschen und Anregungen ein. Ganz oben stehen Wünsche zu den Themen Landschaft-Freiflächen, Mobilität und Städtebau-Architektur. Die Befragten bekunden damit ein breites Interesse an der Entwicklung. Es besteht die Chance, nicht nur die einzelnen Themen zu erörtern, sondern auch die Abhängigkeiten zwischen den Fachthemen mit den damit verbundenen Zielkonflikten zu diskutieren.

Im Zusammenspiel von Landschaft und Siedlung stehen sich Wünsche nach einem maximal großen, offenen Landschaftsraum einerseits und nach einer Auflockerung der Siedlung durch Landschaft andererseits gegenüber. Zugleich bestehen

sehr vielfältige Wünsche an die Nutzungen der zukünftigen Landschaft, die von den verschiedenen Zielgruppen unterschiedlich priorisiert werden. Beim Thema Städtebau zeigen sich zwei gegenläufige Argumentationslinien. Einerseits werden eine hinreichende Dichte und damit verbundene urbane Strukturen gewünscht. Es wird die Notwendigkeit gesehen, Wohnraum für die Gesamtstadt zu schaffen. Dabei soll Bebauung im Nordosten konzentriert erfolgen, um Flächen zu sparen. Andererseits besteht der Wunsch nach behutsamer Dichte mit dem Erhalt des dörflichen Charakters und Respekt vor den Dorfkernen. Die Frage der Mobilität ist ein Schlüsselthema. Sehr deutlich wird der Wunsch nach einer prioritären Entwicklung des ÖPNVs geäußert. Die Verlängerung der U-Bahn, der Ausbau der S-Bahn und mögliche Tram-Verbindungen werden wiederkehrend genannt. Zugleich gibt es eine Reihe gegenläufiger Wahrnehmungen: der heutige hohe Motorisierungsgrad im Nordosten, die wichtige Rolle der Anbindung an die Autobahn und den Mittleren Ring in der heutigen Raumnutzung, der Wunsch nach einer leistungsfähigen Erschließung mit dem Auto.

2.2.4 Drei Varianten für den Münchner Nordosten

Die drei Varianten „Quartiere als Perlenkette“, „Neue Quartiere am Hüllgraben“ und „Küstenlinie“ (Anlage 1 Band II, Kapitel 3) werden im folgenden auszugsweise dargestellt. Aus den hier abgebildeten Piktogrammen lässt sich erkennen, dass mit jeder der drei Varianten eigenständige Ansätze entwickelt wurden, die sich augenscheinlich in der Ausformulierung des Stadtrandes unterscheiden, im Detail jedoch noch eine viel größere Varianz und unterschiedliche Schwerpunkte beim Umgang mit den Themen Landschaft, Siedlung, Einbettung in die Region und verkehrliche Erschließung bieten.

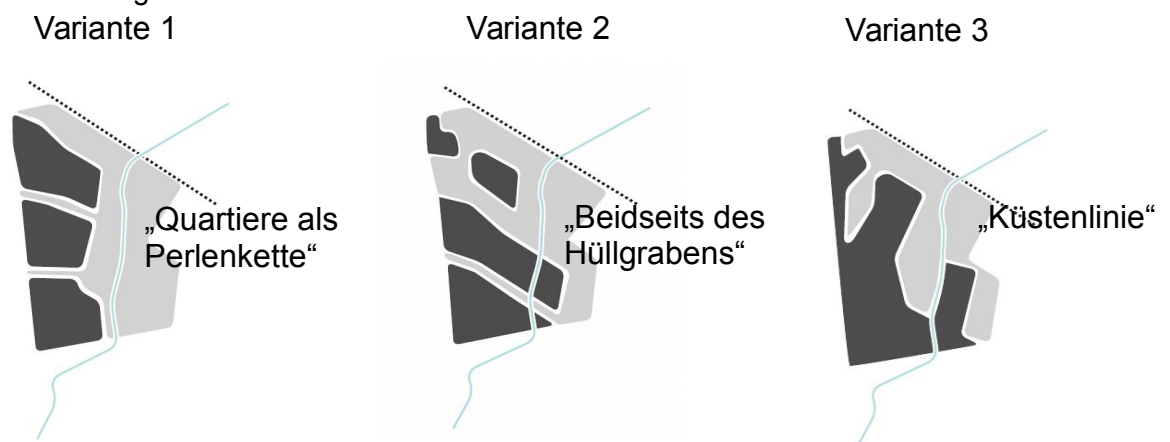


Abbildung: Piktogramme der drei Varianten

Allen drei Varianten ist gemeinsam, dass sie im Mittel ein Potential für ca. 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie für ca. 10.000 Arbeitsplätze bieten. Dies entspricht rund 15.000 Wohneinheiten. Im Rahmen der bisherigen Planungen wurden in erster Linie „Raumbilder“ erarbeitet, die die Qualitäten des Münchner Nordostens aufgreifen und weiterentwickeln. Hierfür wurde auf einer strukturellen Ebene im Maßstab 1:5.000 gearbeitet.

Das Siedlungspotential liegt unter den angenommenen Rahmenbedingungen für alle Varianten im Mittelwert bei ca. 30.000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern und circa 10.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen (siehe Band II Leitbild und Variantenentwicklung). Für jede Variante sind jeweils größere Spannbreiten angegeben, die von diesem Wert nach oben und unten abweichen. Die Spannen reichen aktuell von 27.500 bis 33.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, sowie von 9.500 bis 13.000 Arbeitsplätzen. Damit werden die im geltenden Flächennutzungsplan für das Gebiet angenommenen Potentiale in Höhe von etwa 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 2.000 Arbeitsplätzen von allen Varianten deutlich übertroffen (siehe Band I Kapitel 1.3 Einordnung des Planungsgebiets und Planungsgrundlagen). Darüber hinaus entstünde bei einem Wegfall oder einer Konzentration der großflächigen Pferdesportnutzungen ein zusätzliches Potential von bis zu 6.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 4.000 Arbeitsplätzen.

Die angenommenen Siedlungspotentiale sind Ergebnis einer ausgewogenen Berücksichtigung der unterschiedlichen Rahmenbedingungen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung, Landschaft und Immissionen.

Aus verkehrlicher Sicht begrenzen insbesondere die Aufnahmekapazitäten des bestehenden angrenzenden Straßennetzes vor allem Richtung Zentrum zu den Hauptverkehrszeiten die Entwicklung des Münchner Nordostens. Bestehende Knoten in den Bestandssiedlungen sind nur begrenzt erweiterbar. Mit einer Verlängerung des Schatzbogens und einer Anbindung an die M3 wird der Planungsraum jedoch relativ schnell an das übergeordnete Straßennetz angebunden, was zu einer Entlastung der bestehenden Anknüpfungspunkte führt und eine Verdrängung des MIV in das Nebenstraßennetz vorbeugt. Auch ein Anschluss an die A94 wäre möglich und kann entlastend wirken. Aus Gründen des Immissionsschutzes muss zudem auf starke Belastungen entlang der Hauptverkehrsachsen reagiert werden.

Im Bereich der Siedlungsentwicklung wurden mittlere Dichtewerte mit einer GFZ von 1,2 bis 1,5 angenommen. Dabei wurden in Bereichen, die unabhängig vom Bestand entwickelt werden können, höhere Dichten vorgesehen. In Bereichen, die an Bestandsgebiete grenzen, sind höhere Dichten kritisch, da hier sensible Übergänge geschaffen werden sollen. Ebenso wie die Übergänge zu bestehenden Siedlungen müssen die Übergänge zur freien Landschaft verträglich gestaltet werden. Die historischen Dorfkerne sind als Identifikationspunkte zu erhalten und müssen erlebbar bleiben. Daher rückt in den Varianten die geplante Bebauung von diesen ab.

Innerhalb der in den Varianten dargestellten Siedlungsflächen wurde eine gute Grün- und Freiraumversorgung unterstellt. Zudem wird für die neu geschaffenen Siedlungsflächen nicht ausschließlich Wohnungsbau vorgesehen, sondern auch ein geringer Anteil an Gewerbeflächen (ca. 10%).

Für die Entwicklung des Landschaftsraumes liegt eine wesentliche Zielvorstellung in dem Erhalt schützenswerter, identifikationsstiftender Landschaftselemente wie Hüllgraben, den weiten Feldfluren und dem ehemaligen Bahndamm. Eine besondere Bedeutung kommt zudem den qualitätsvollen Grün- und Freiflächen, wie bspw. den wertvollen Baumbeständen im Bereich der Olympiareitanlage und des Galopperareals zu, die für neue Siedlungsbereiche oder einer landschaftlichen Weiterentwicklung ein tragendes Gerüst darstellen. Der Landwirtschaft als prägendem landschaftlichen Element kann nur eine Zukunft geboten werden, wenn ausreichend große zusammenhängende Flächen erhalten bleiben.

Durch die Zunahme der Einwohnerinnen und Einwohner wird sich der Nutzungsdruck auf die Grünflächen erhöhen, was je nach Variante zu einem neuen Landschaftscharakter und zu einer Verdrängung von Flora und Fauna führen wird. Dennoch bieten die Varianten in den angebotenen Dichten einen verträglichen Erhalt der Schutzgüter, wie Boden, Luft und Wasser.

Die neuen Siedlungsstrukturen sollen eine Durchlässigkeit für die Bestandssiedlungen westlich der S8-Trasse ermöglichen, um zukünftig auch für diese einen Zugang zu den neu geschaffenen Grün- und Freiflächen zu ermöglichen. Hierbei ist es erklärtes Ziel der entwickelten Varianten, Grün- und Freiflächenbedarfe im Zusammenhang mit neuen Siedlungsbereichen zu decken und diesen als verbindendes Element auf lokaler Ebene, aber auch als Teil des Münchner Grüngürtels sowie als Übergang zu den angrenzenden Nachbargemeinden zu qualifizieren. Diese Strukturen halten zudem Frischluftschneisen offen und begünstigen so stadtklimatische Faktoren.

Als **nächste Schritte** sind vorgesehen, auf Grundlage einer intensiven öffentlichen Beteiligung und politischen Diskussion die Varianten zu einem integrierten Strukturkonzept weiterzuentwickeln. Für die Konkretisierung im Zuge der Phase II wird zunächst von einem vergleichbaren Siedlungspotential aller Varianten ausgegangen. In der weiteren Schärfung der planerischen Ziele bieten u.a. folgende Bereiche Spielräume:

- In Bezug auf die zeitliche Abfolge der Entwicklungsabschnitte und damit auch der Realisierung von Wohneinheiten wird der zügige Ausbau leistungsfähiger ÖPNV-Strukturen ein treibender Motor sein. In der weiteren Planung werden die Trassen für einen möglichen U-Bahnbau daher freigehalten. Eine Verlängerung der U-Bahn, die in allen drei Varianten als mögliche ÖPNV-Erschließung angedacht wird, setzt allerdings eine möglichst hohe Bebauungsdichte voraus.
- Mit einem Potential von bis zu 6.000 Einwohnerinnen und Einwohner und 4.000 Arbeitsplätzen ist der Umgang mit dem großflächigen Pferdesportnutzungen ein wichtiger Einflussfaktor.
- Eine Stellschraube in der Siedlungsentwicklung besteht in einer möglichen Änderung der Nutzungsanteile hin zu mehr Wohnen und weniger Gewerbe. Dies würde die Einwohnerzahl zwar erhöhen, die Nutzungsmischung stellt jedoch für einen urbanen Stadtteil eine wesentliche Voraussetzung dar und sollte dementsprechend nur moderat verändert werden.
- Bei der weiteren Konkretisierung der Planung wird zu prüfen sein, ob Teile des öffentlichen Grün- und Freiflächenbedarfes in die angrenzenden Grünzüge im Landschaftsraum verlagert werden könnten. Dabei ist auf eine sinnvolle Verlagerung im räumlichen Kontext eines konkreten Entwurfes zu achten.
- Angesichts der langfristigen Orientierung der SEM bieten zudem möglicherweise geänderte Rahmenbedingungen die Gelegenheit, bereits getroffene Einschätzungen neu zu bewerten.

Das integrierte Strukturkonzept wird die Entwicklungsziele für den Münchner Nordosten enthalten. Nach Fertigstellung wird es dem Stadtrat vorgestellt werden. Auf dieser Grundlage soll die Verwaltung beauftragt werden, weitere planerische Schritte, wie städtebauliche und landschaftsplanerische Wettbewerbe sowie Bauleitplanverfahren einzuleiten.

In dem weiteren Prozess wird sich das Potential der Einwohnerinnen und Einwohner für den Münchner Nordosten weiter konkretisieren. Mit einer geplanten Fertigstellung des integrierten Strukturkonzepts 2019 sowie den darauf aufbauenden alternativen Planungsverfahren ist mit den ersten Baurechtsschaffungen im Münchner Nordosten in den 2020er Jahren zu rechnen.

Für eine detaillierte Erläuterung der Varianten wird auf die textliche und grafische Ausarbeitung im Anhang (siehe Anlage 1, Band II, Kapitel 3) verwiesen, die die Inhalte und einen Vergleich der Varianten mit möglichen Auswirkungen, Stärken und Schwächen sowie Herausforderungen und Lösungsansätze darstellt. Nachfolgend werden die Varianten auszugsweise in ihren Grundzügen knapp erläutert und dargestellt. Zur besseren Orientierung für die Leserin bzw. den Leser dient die Karte der regionalen Einbettung.

2.2.4.1 Variante 1 „Quartiere als Perlenkette“

Die Variante 1 „Quartiere als Perlenkette“ würde sich stark an bestehenden Identitäten des heutigen Siedlungsraums orientieren. Sie würde die heute teilweise lose verbundenen Siedlungsbausteine um die Dörfer Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen zu drei eigenständigen Quartieren erweitern und ergänzen. Die neuen Siedlungsstrukturen wären kompakt, dicht und flächensparend, so dass ein weitläufiger Landschaftsraum erhalten bliebe. Der Hüllgraben würde eine deutliche räumliche Grenze zur freien Landschaft bilden. Grünzüge, die aus den Bestandsquartieren abgeleitet wurden, setzten die drei neu entstehenden Siedlungsfelder räumlich voneinander ab. Der Landschaftsraum östlich des Hüllgrabens mit den Flächen der Olympiareitanlage und den Flächen des Galopprennsports (Münchner Rennverein e.V.) bliebe in seiner heutigen Ausdehnung und erlebbaren Weite erhalten. Diese Flächen nähmen weitere Funktionen auf und könnten zu einem attraktiven Ort für Sport und Landschaftserleben werden. Die Nord-Süd gerichtete Siedlungsentwicklung würde durch ein entsprechendes Verkehrsnetz gestützt, dessen Rückgrat die S-Bahn, eine in das Planungsgebiet verlängerte U 4 und eine parallel zur S-Bahn verlaufende Trasse des öffentlichen Personennahverkehrs wären. Die neue Trasse würde als urbane Achse eine Verbindung zwischen den Siedlungsbausteinen herstellen. Damit würde sich das Gebiet im Wesentlichen auf das historisch begründete Siedlungsmuster der bestehenden Dörfer beziehen und dieses neu interpretieren. Durch die Tieferlegung und Überdeckung der S8 Trasse könnten die bisher getrennten Quartiere beiderseits der S-Bahnlinie zusammenwachsen und damit funktionale und stadträumliche Beziehungen auf- und ausgebaut werden.

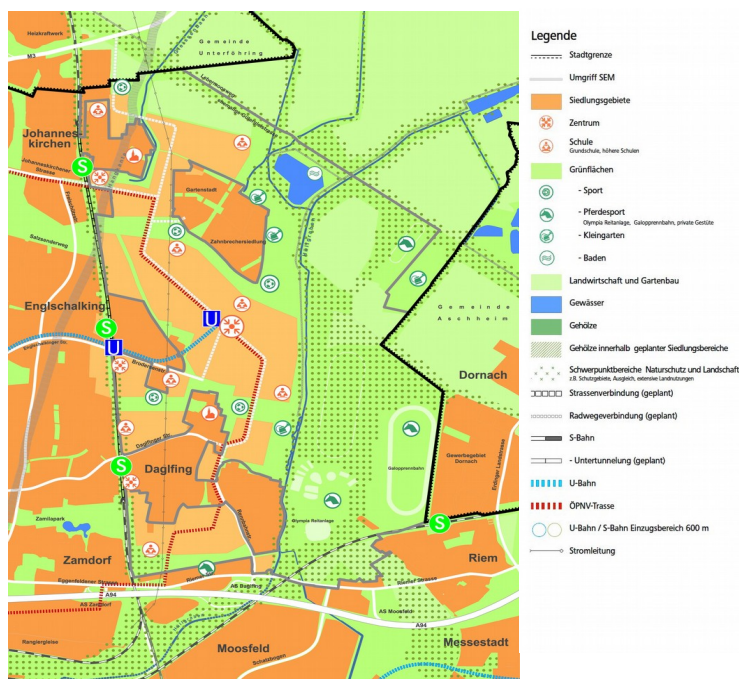


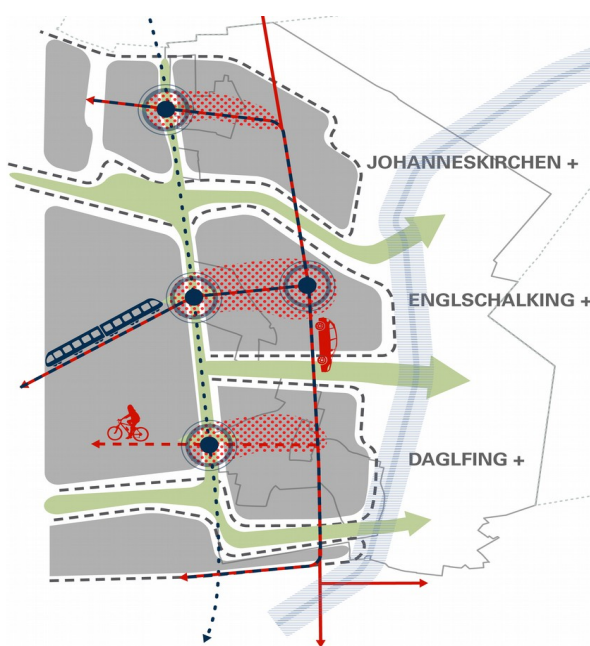
Abbildung:
Gesamtplan „Perlenkette“

Im ÖPNV würde sich die Variante 1 „Quartiere als Perlenkette“ durch eine gute Anbindung an den Schienenverkehr auszeichnen. Vom Westen her über die S-Bahn könnten zahlreiche neue Siedlungsgebiete erschlossen werden. Durch eine verlängerte U4 ins Plangebiet entstünde eine weitere attraktive Schnellverbindung mit gutem Taktangebot in die Innenstadt sowie nach Bogenhausen. Daher sieht die Variante 1 die Freihaltung einer entsprechenden U-Bahntrasse vor. Deren Umsetzung wird jedoch abhängig von möglichst hohen Dichten im Gebiet sein. Am S-Bahnhof Engelschalking entstünde ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen S- und U-Bahn. Eine Verlängerung der U4 in das Siedlungsgebiet wäre aufgrund der

notwendigen Kapazitäten in Richtung Innenstadt geplant, da die S8 dies allein nicht leisten könnte. Weiteres Merkmal im ÖPNV wäre eine „Nord-Süd ÖPNV-Verbindung“ östlich der S-Bahn und westlich des Hüllgrabens. Inwiefern die Nord-Süd-Verbindung als Tram-

oder Bus-Angebot ausgebaut würde, wäre erst zu einem späteren Zeitpunkt noch festzulegen. Hierzu ist es unter anderem notwendig, laufende Untersuchungen bezüglich eines möglichen S-Bahn-Nordrings in die Planung einzubeziehen. Eine tangentielle schienengebundene Verbindung aus dem Planungsgebiet in den Münchner Norden sollte aber auf jeden Fall realisiert werden. Über die genannte Achse würden weite Teile der östlichen Siedlungsflächen erschlossen. Durch die dichtere Folge von Haltestellen wäre die Naherschließung gesichert. Durch U- und S-Bahn sowie die „Nord-Süd ÖPNV-Achse“ wird ein Großteil der Siedlungsflächen durch hochwertige ÖPNV-Angebote erschlossen. U- und S-Bahn ermöglichen eine schnelle Anbindung an andere Stadtteile und die ÖPNV-Trasse sichert hauptsächlich die Erschließung innerhalb der neuen Siedlungsgebiete. Dies entspricht dem Wunsch zahlreicher Bürgerinnen und Bürger nach einer guten und zukunftsfähigen Anbindung. Ergänzend wäre das Busnetz auf die geplanten hochwertigen Schienenverbindungen auszurichten. Bestehende Linien sollten verlängert beziehungsweise in ihrem Fahrtweg angepasst werden. Hauptziel ist die Schaffung zahlreicher Verknüpfungspunkte zu den höherwertigen ÖPNV-Angeboten.

Die folgende Themenkarte zeigt schematisch den Aufbau des entstehenden Verkehrsnetzes in der Variante 1.



Im Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Haupteerschließung des Siedlungsgebietes über eine neu zu bauende Nord-Süd-Achse vorgesehen, deren Trassenverlauf hauptsächlich in den neu geplanten Siedlungsflächen liegen würde. Lediglich im südlichen Bereich verlief die Trasse über die Rennbahnstraße in der bestehenden Bebauung. Die bestehenden Siedlungsbereiche würden soweit wie möglich von potentiellen Lärmquellen im MIV frei gehalten, um die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs auf die Bestandsgebiete zu begrenzen. Die Anbindung an das bestehende Straßennetz für den MIV würde über insgesamt fünf Verbindungen beziehungsweise Knotenpunkte erfolgen. Dies wären die drei bestehenden Querungen der S8 (Johanneskirchner Straße, Engelschalkinger Straße und Daglfinger Straße). Die Stegmühlstraße wäre als Fuß- und Radverkehrsachse vorgesehen. Eine Nutzung für den MIV wäre hier nicht mehr vorgesehen. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, den schon derzeit hohen Auslastungen des bestehenden Straßennetzes und den bestehenden sowie den im Prognosenullfall prognostizierten hohen Belastungen an den Knotenpunkten in Bogenhausen wäre zudem eine nördliche Anbindung an die M3 erforderlich. Die südliche Anbindung würde über die Rennbahnstraße an die Riemer Straße erfolgen. Der damit schon heute stark belastete Knoten Rennbahnstraße / Riemer Straße würde zusätzlich belastet werden. Ein Ausbau des Knotens würde als notwendig anzusehen sein.

Abbildung:
Themenkarte Verkehr „Perlenkette“

Der damit schon heute stark belastete Knoten Rennbahnstraße / Riemer Straße würde zusätzlich belastet werden. Ein Ausbau des Knotens würde als notwendig anzusehen sein.

2.2.4.2 Variante 2 „Beidseits des Hüllgrabens“

Die Variante 2 „Beidseits des Hüllgrabens“ würde eine sehr kompakte städtebauliche Entwicklung entlang der bis zur Messestadt Riem verlängerten Trasse der U4 vor mit einer deutlichen städtebaulichen Kante vorsehen, die die Lage der ehemaligen Salzstraße räumlich nachzeichnet. Ein zentrales grünes Band mit Freizeit- und Sporteinrichtungen würde den Stadtteil gliedern und eine Grünverbindung bis zum Riemer Park schaffen. Durch die kompakte und urbane Entwicklung könnte nördlich der neuen Siedlungskante die landwirtschaftliche Nutzung großflächig erhalten werden. Die Insellage der Gartenstadt Johanneskirchen mit der Zahnbrechersiedlung bliebe bestehen. Die neu entstehende räumliche Figur mit klarem Siedlungsrand und in die Landschaft eingebetteten Inseln fände auch auf der benachbarten Aschheimer Flur mit dem Gewerbegebiet Dornach und dem Dorf Dornach ihre räumliche Fortsetzung.

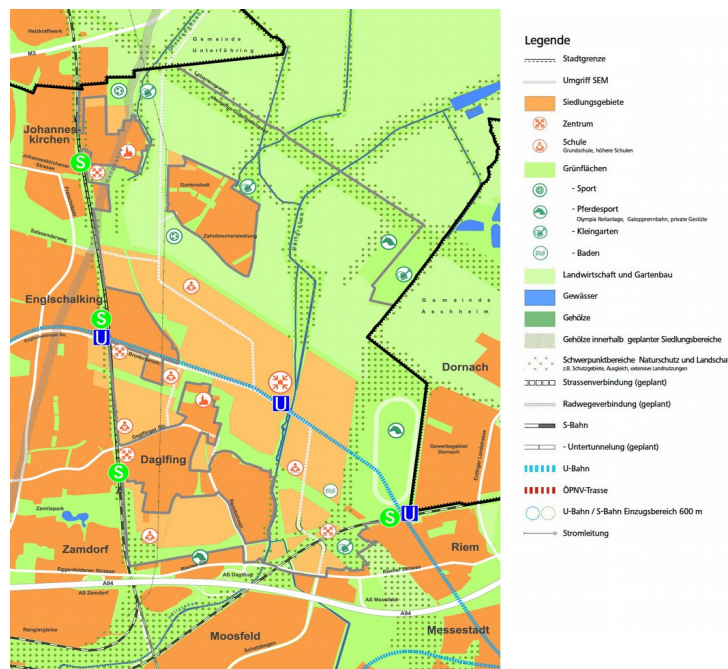


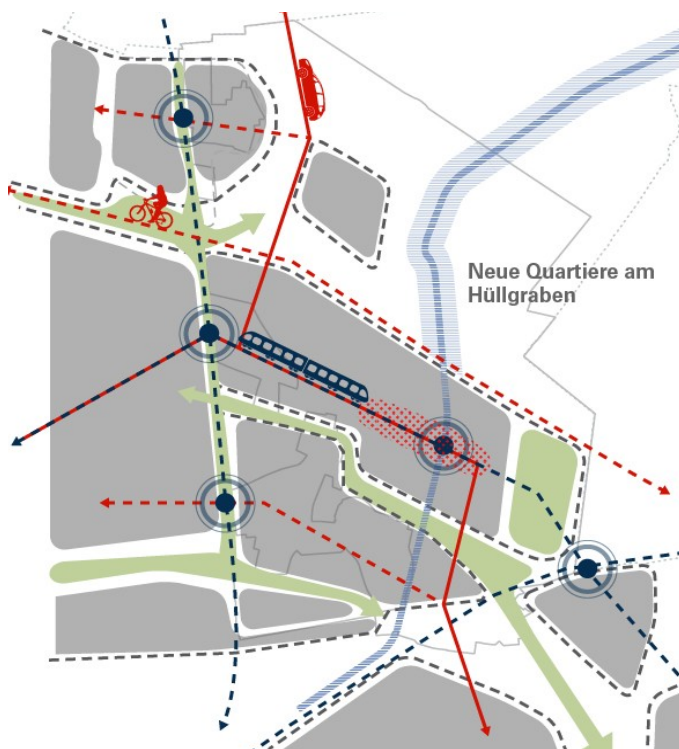
Abbildung:
Gesamtplan „Beidseits des Hüllgrabens“

Der Hüllgraben würde innerhalb der Siedlungsflächen zu einem urbanen Element und weitet sich in der freien Landschaft trichterförmig auf. Er wäre Namensgeber und wichtige Leitstruktur des neuen Stadtteils. Diese Variante würde bewusst auf neue, urbane Siedlungsschwerpunkte setzen. Damit würde die Variante neue räumliche und verkehrliche Beziehungen zwischen den bisher getrennten Stadtteilen Engelschalking, Daglfing und Riem schaffen. Um einen konsistenten Stadtkörper entwickeln zu können, würden die Flächen, die künftig für den Pferdesport genutzt werden, reduziert und die Pferdesportnutzungen auf der Fläche der Galopprennbahn komprimiert.

Auch in der Variante 2 „Neue Quartiere am Hüllgraben“ würde sich der ÖPNV durch eine fast flächendeckende Anbindung und Erschließung über den Schienenverkehr auszeichnen. Wie in der Variante 1 angenommen, kann das bestehende S-Bahnnetz einen Teil der Erschließung im westlichen Siedlungsgebiet übernehmen. Vom Westen her über die S-Bahn könnten zahlreiche neue Siedlungsgebiete angebunden werden. Zudem würde über den Bahnhof Riem mit der S2 der südliche Siedlungsbereich erschlossen. Durch eine klare Ost-West-Ausrichtung der neuen Siedlungsgebiete böte sich die Verlängerung einer U4 durch das Planungsgebiet an. Dadurch entstünde eine weitere attraktive Schnellverbindung mit gutem Taktangebot in die Innenstadt sowie nach Bogenhausen. Die geplante Verlängerung der U-Bahn über das Planungsgebiet und Riem hinaus bis zum U-Bahnhof Messestadt West würde zu einer wichtigen Netzergänzung und Lückenschluss im Münchner Osten führen. Hiervon würden nicht nur die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner des Planungsgebiets profitieren, sondern es ergäben sich auch für

die Bestandsgebiete durch die Verlängerung der U4 neue Fahrtmöglichkeiten (z.B. auf der wichtigen Verkehrsbeziehung Flughafen – Messe Riem). Daher sieht die Variante 2 die Freihaltung einer verlängerten Trasse vor. Deren Umsetzung ist abhängig von möglichst hohen Dichten im Gebiet. An den S-Bahnhöfen Engelschalking und Riem entstünden zwei neue Verknüpfungspunkte zwischen S- und U-Bahn. Im zentralen Siedlungsgebiet entstünde ein neuer U-Bahnhof. Durch U- und S-Bahn würde ein Großteil der Siedlungsflächen durch hochwertige ÖPNV-Angebote erschlossen. Lediglich der bestehende Siedlungsbereich der Zahnbrechersiedlung würde nicht über den Schienenverkehr angebunden. Das Busnetz müsste auf die geplanten schnellen Schienenverbindungen ausgerichtet und im Vergleich zum Bestand angepasst werden. Zentrale Merkmale im Busverkehr wären die Verlängerung vorhandener Linien ins Planungsgebiet sowie die Einrichtung eines zentralen Umsteigeknotens am neuen U-Bahnhof.

Die folgende Themenkarte zeigt schematisch den Aufbau des entstehenden Verkehrsnetzes in der Variante 2:



Themenkarte Verkehr
„Beidseits des Hüllgrabens“

Im MIV würde die HAUPTERSCHLIEßUNG des Siedlungsgebietes über eine neu zu bauende Nord-Süd-Achse erfolgen, deren Trassenverlauf fast vollständig in den neu geplanten Siedlungsflächen liegen würde. Somit bestünde die Möglichkeit, die bestehenden Wohnbaugebiete soweit wie möglich von potenziellen Lärmquellen im MIV frei zu halten. Die Anbindung an das übrige Straßennetz erfolgt über insgesamt sechs Verbindungen beziehungsweise Knotenpunkte. Dies wären im Westen die drei bestehenden Querungen mit der S8 (Stegmühlstraße, Engelschalkinger Straße und Daglfinger Straße). Aufgrund der in Johanneskirchen geplanten geringen Siedlungsverdichtung würde im MIV von einer Nutzung der Johanneskirchner Straße als HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE abgesehen werden. Diese Funktion würde in diesem Bereich von der Stegmühlstraße übernommen. Die südliche Anbindung erfolgte über die Verlängerung des Schatzbogens. Auch die Rennbahnstraße würde eine Anbindungsfunktion übernehmen,

die jedoch bezüglich ihrer Verbindungsfunktion gegenüber dem Schatzbogen weit abgestuft wäre. Somit könnte auch der Durchgangsverkehr in Daglfing weitestgehend minimiert werden. Diese Verkehre übernehme der nach Norden verlängerte Schatzbogen. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und den schon derzeit starken Auslastungen und Belastungen des bestehenden Straßennetzes und der Knotenpunkte in Bogenhausen wäre zudem eine nördliche Anbindung an die M3 erforderlich. Dies hätte eine Entlastung für die teilweise schon heute stark belasteten Knotenpunkte in Bogenhausen zur Folge. Zubringerverkehre in Richtung M3 beziehungsweise zur A99 könnten so Bogenhausen umfahren.

2.2.4.3 Variante 3 „Küstenlinie“

Für die Variante 3 „Küstenlinie“ würden sich die neuen urbanen Stadtteile um einen großen, zentralen Landschaftsraum entlang des Hüllgrabens gruppieren. Es entstünde eine intensive Verzahnung von Stadt und Landschaft. Die lange Stadtkante erinnert an eine Küstenlinie mit „Landschaftsbuchten“. Dabei würde sich das Gewerbegebiet Dornach in die neu entstehende Figur einpassen. Die Gartenstadt Johanneskirchen und die Zahnbrechersiedlung würden durch die Siedlungserweiterung an Engelschalking und Daglfing angebunden werden und bildeten zusammen einen der beiden großen „Siedlungsfinger“. Der zweite „Siedlungsfinger“ entstünde auf den Flächen der Galopptrainingsbahn und der Olympia Reitanlage. Die beiden großen „Siedlungsfinger“ wiesen eine jeweils eigenständige Identität auf. Die Pferdesportnutzungen sollten, wie in Variante 2 „Beidseits des Hüllgrabens“, auf den Flächen der Galopprennbahn neu geordnet und komprimiert werden. Jedes Gebiet wäre durch einen U-Bahnhof der U4, die in dieser Variante ebenfalls bis zur Messestadt Riem verlängert werden würde, erschlossen. Die Haupteinschließung für den motorisierten Verkehr würde im größeren Siedlungsbaustein über eine Nord-Süd-Achse erfolgen. Der zweite Siedlungsbaustein würde von Süden erschlossen werden. Als einzige Variante sähe die „Küstenlinie“ auch eine durchgehende Straßenanbindung nach Dornach vor. Die entstehenden Landschaftsbuchten wären als großzügige öffentliche Parks in die spezielle Siedlungsform eingebettet und funktional eng mit dieser verzahnt. Die neuen Bewohnerinnen und Bewohner erhielten einen direkten Zugang zum Landschaftsraum. Damit würde eine heutige Qualität des Raumes neu interpretiert und fortgesetzt werden.

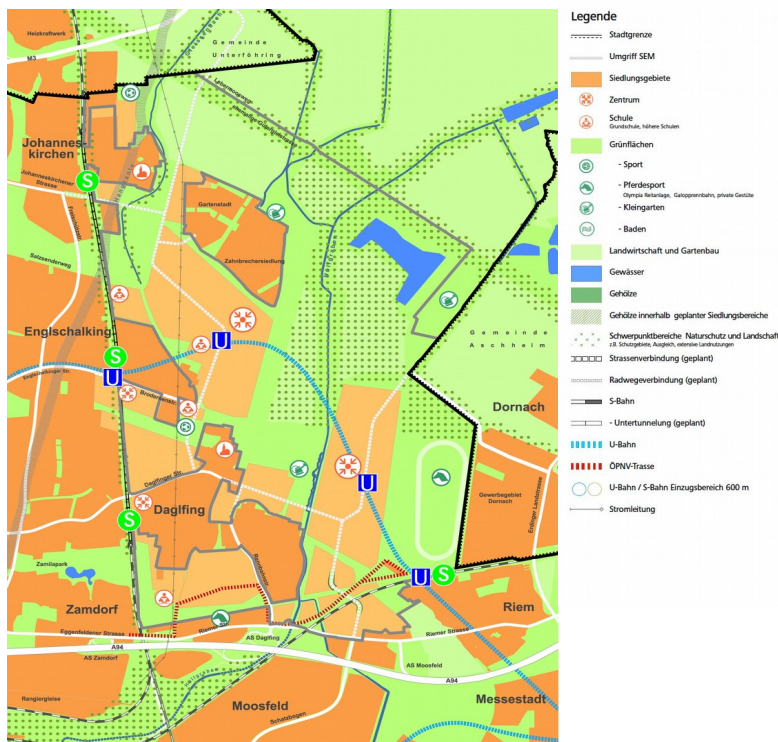


Abbildung:
Gesamtplan „Küstenlinie“

Auch in der Variante 3 „Küstenlinie“ würde sich der ÖPNV wie in der Variante 2 durch eine fast flächendeckende Anbindung an den Schienenverkehr auszeichnen. Vom Westen her über die S-Bahn könnten, wie schon in den Varianten 1 und 2, die neuen Siedlungsgebiete erschlossen werden. Zudem würde über den Bahnhof Riem der südliche Siedlungsbereich erschlossen. Ähnlich wie in der Variante 2 entstünde durch eine verlängerte U4 eine weitere attraktive Schnellverbindung mit gutem Taktangebot über Bogenhausen in die Innenstadt. Auch hier würde die Verlängerung der U-Bahn über das Planungsgebiet

und Riem hinaus bis zum U-Bahnhof Messestadt West zu einer wichtigen Netzergänzung führen. Die Umsetzung der auch in der Variante 3 freigehaltenen U-Bahntrasse erfordert möglichst hohe Dichten im Gebiet. Die Verknüpfung der beiden S-Bahnäste der S2 und S8 durch die U4 brächte Vorteile auf zahlreichen Relationen. Die Verbindung vom Flughafen zur Messe Riem würde sich verbessern. Am S-Bahnhof Engelschalking und Riem entstünden zwei neue Verknüpfungspunkte zwischen S- und U-Bahn.

Aufgrund der siedlungsstrukturellen Ausprägungen in der Variante 3 „Küstenlinie“ wären für die U4 gegenüber der Variante 2 jedoch zwei neue U-Bahnhöfe im Gebiet notwendig. Dies würde zu höheren Infrastrukturkosten führen. Eine weitere hochwertige ÖPNV-Achse (Tram bzw. Bus) wäre hier im südlichen Bereich des Planungsgebiets parallel zur Riemer Straße vorgesehen. Diese zusätzliche, attraktive Achse würde bis zum S-Bahnhof Riem geführt werden. Somit würde der Bahnhof Riem zu einer neuen zentralen Haltestelle mit Umsteigemöglichkeiten auf die verschiedenen ÖPNV-Verkehrssysteme. Das Busnetz wäre auf die geplanten schnellen Schienenverbindungen ausgerichtet und im Vergleich zum Bestand angepasst. An den zentralen Schienenhaltestellen mit der S-Bahn bzw. der U-Bahn würden Verknüpfungspunkte mit dem Busverkehr eingerichtet.

Die folgende Themenkarte zeigt schematisch den Aufbau des entstehenden Verkehrsnetzes in der Variante 3:

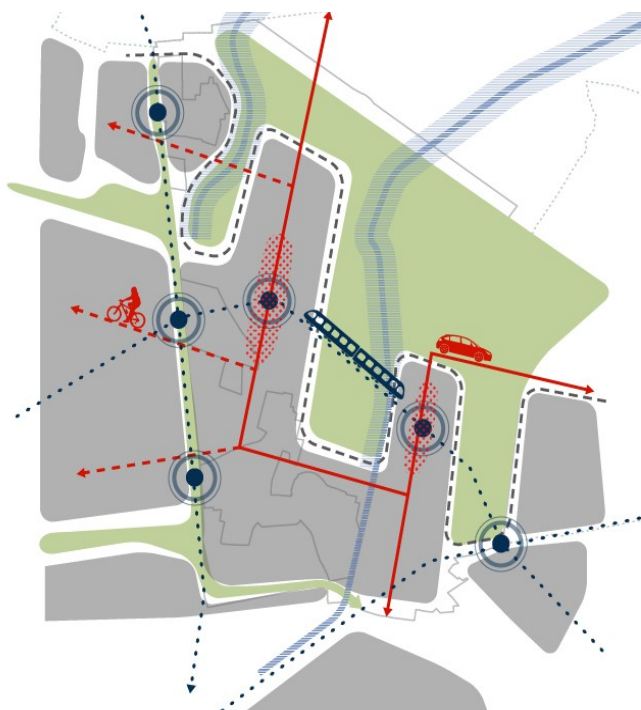


Abbildung:
Themenkarte Verkehr „Küstenlinie“

Die HAUPTerschließung des Siedlungsgebietes im MIV würde über eine neu zu bauende Nord-Süd-Achse erfolgen, deren Trassenverlauf fast ausschließlich in den neu geplanten Siedlungsflächen liegen würde. So würden, wie schon in der Variante 2, die bestehenden Wohnbaugebiete soweit wie möglich von Lärmquellen im MIV frei gehalten. Im Bereich Daglfing müsste der Trassenverlauf an den bestehenden Siedlungsflächen verlaufen, um die zusammenhängenden Freiflächen nördlich von Daglfing nicht zu zerschneiden. Die Anbindung an das bestehende Straßennetz würde über insgesamt sieben Verbindungen beziehungsweise Verknüpfungen erfolgen. Dies wären die drei bestehenden Querungen mit der S8 (Johanneskirchner Straße, Engelschalkinger Straße und Daglfinger Straße). Die Stegmühlstraße wäre, wie schon in der Variante 1 „Quartiere als Perlenkette“, als Fuß- und Radverkehrsachse vorgesehen. Eine Nutzung für den MIV wäre hier nicht vorgesehen. Die südliche Anbindung würde,

wie in der Variante 2, über die Verlängerung des Schatzbogens erfolgen. Auch die Rennbahnstraße würde eine südliche Anbindungsfunktion übernehmen, die jedoch, wie schon in der Variante 2, bezüglich des Niveaus gegenüber dem Schatzbogen weit abgestuft wäre. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und den schon derzeit starken Auslastungen des bestehenden Straßennetzes und Belastungen der Knotenpunkte in Bogenhausen wäre zudem eine nördliche Anbindung an die M3 notwendig. Als siebte und neue Verbindung würde durch die Verlängerung der Humboldtstraße aus Dornach kommend das östliche Siedlungsgebiet erschlossen und mit dem Straßennetz verknüpft. Durch das weit nach Nordosten reichende neue Siedlungsgebiet könnte eine attraktive Verbindung in den östlichen Siedlungsraum geschaffen werden und somit die Anbindung an die M3 beziehungsweise über den Schatzbogen an die Riemer Straße entlastet werden.

2.3 Umgang mit den Flächen des Münchener Rennvereins e.V. und der Olympia-Reitanlage

Der Münchner Nordosten ist derzeit u.a. stark durch die flächenintensive Nutzung des Pferdesports geprägt. Da ein Wegfall der Nutzungen auf den Flächen des Münchener Rennvereins e.V. und der Olympia-Reitanlage einen erheblichen Einfluss auf mögliche Entwicklungen hätte – auch auf das Potential der Einwohnerinnen und Einwohner, wurden die einzelnen Varianten auf diese Möglichkeit hin untersucht. Diese Szenarien, die allein für den Fall gelten, dass einzelne Nutzungen des Pferdesports mittel- bis langfristig nicht haltbar sind, sind für jede einzelne Variante in einem gesonderten Plan dargestellt und der Unterschied zum Hauptplan textlich begründet (siehe Anlage 1, Kapitel 3). Sie eröffnen ein zusätzliches Potential von bis zu 6.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie bis zu 4.000 Arbeitsplätzen.

3. Öffentlichkeitsarbeit – Diskussion der Varianten

Der öffentlichen Diskussion der Varianten kommt eine große Bedeutung zu. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung diskutiert damit erstmals seine planerischen Ideen für die Weiterentwicklung des Münchner Nordostens. Neben einer inhaltlichen Bereicherung bietet der intensive Austausch mit der Öffentlichkeit zudem die Chance, durch ein vertrauensvolles Miteinander auch in den darauf aufbauenden planerischen Schritten auf eine gemeinsame Basis zu blicken. Die öffentliche Diskussion wird voraussichtlich einen Zeitraum von ca. ein bis zwei Monaten einnehmen. Nach Auswertung fasst das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter fachlicher Einbindung der externen Planungsteams und der Auftragnehmer der Öffentlichkeitsarbeit die Ergebnisse zusammen und macht einen Vorschlag zur Entscheidung. Nach der Überarbeitung durch die externen Planungsteams wird dem Stadtrat dann das integrierte Strukturkonzept zur Beschlussfassung vorgelegt.

3.1 Bisherige Beteiligungsformate

3.1.1 Öffentlichkeitsbeteiligung

Bereits im Sommer 2014 ist eine intensive und besonders frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Münchner Nordosten begonnen worden. Insbesondere die hohen Anforderungen, die an den Raum aus den unterschiedlichen Fachdisziplinen gestellt werden, die Lage am Stadtrand sowie die vielfältigen und teilweise gegenläufigen Interessen von Eigentümerinnen und Eigentümern, Verbänden und der Öffentlichkeit erfordern eine zielgerichtete und umfassende Beteiligung aller Ak

teurinnen und Akteure. Im Folgenden werden die wesentlichen Zielgruppen und ihre bisherige Einbindung in den Prozess dargestellt.

Die **Bürgerinnen und Bürger** wurden erstmals Ende Juli 2014 mittels einer öffentlichen Auftaktveranstaltung zu dem Gebiet befragt. Erste Ergebnisse der Planungsteams in Form von Leitsätzen und Bestandsaufnahme wurden den Bürgerinnen und Bürgern dann im Rahmen eines „Sommer-Workshops“ ein Jahr später im Juli 2015 vorgestellt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten hierbei erneut die Möglichkeit, ihre Vorschläge und Ansichten einzubringen. Dabei wurde auch deutlich, dass die Anmerkungen aus dem ersten Workshop im Sommer 2014 in der Bestandsaufnahme und den u.a. daraus entwickelten Leitbildern Niederschlag gefunden haben bzw. bei deren Entwicklung berücksichtigt und erörtert wurden.

Während der laufenden Planungen können sich die interessierten Bürgerinnen und Bürger über den Newsletter, den projekteigenen Internetauftritt und das Journal zur Stadtentwicklung im Münchner Nordosten informieren. Letzteres ist mit insgesamt vier Ausgaben aufgesetzt, von denen bisher zwei erschienen sind.

3.1.2 Eigentümerinnen und Eigentümer

Eine herausgehobene Stellung kommt im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen den Eigentümerinnen und Eigentümern im Gebiet zu, da deren Mitwirkungsbereitschaft die Erforderlichkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 ff. BauGB entfallen lassen kann. Auf Grundlage des derzeitigen Untersuchungsumgriffs sind etwa 530 Eigentümerinnen und Eigentümer durch die Maßnahme betroffen.

Anfang Juli 2015 wurden zusätzlich zu den oben dargestellten allgemeinen Beteiligungsformaten alle Eigentümerinnen und Eigentümer im Untersuchungsumgriff durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung angeschrieben und über die rechtlichen Rahmenbedingungen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme informiert.

Eine erste vorläufige Grundlage für weitere Gespräche werden die mit dieser Beschlussvorlage vorgelegten Varianten darstellen, da diese eine erste Einschätzung der künftigen Flächenbedarfe ermöglichen und darstellen, wo welche Nutzungen möglich sind. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beabsichtigt daher, parallel zu der öffentlichen Diskussion der Varianten gesonderte Formate für die Eigentümerinnen und Eigentümer anzubieten (siehe dazu Ausführungen unter Ziffer 3.2.1.4). Darin sollen insbesondere die für die Eigentümerinnen und Eigentümer relevanten Informationen angeboten und die Möglichkeit für persönliche Gespräche mit der Verwaltung eröffnet werden.

3.1.3 Nachbargemeinden

Aufgrund seiner Größe, seiner Lage am Stadtrand und seiner überörtlich guten Erreichbarkeit (insbesondere vom Flughafen München und der Messe München) hat das Vorhaben eine „regionale Dimension“. Daher werden die regionalen Einflussfaktoren auf das Projekt einerseits und die zu erwartenden Auswirkungen des Projektes auf seine Umgebung andererseits von Anfang an in den Planungsprozess einbezogen. Hierzu wurde und wird ein kontinuierlicher Dialog mit den **Nachbargemeinden** Aschheim, Unterföhring, Feldkirchen und Haar, mit dem **Landkreis München** sowie dem **Regionalen Planungsverband** geführt. Seit Projektbeginn ha-

ben bereits mehrere Termine in Aschheim, in Unterföhring sowie in München stattgefunden, um über den Planungsprozess und die städtischen Ziele zu informieren und die Belange der Nachbarn für die weitere Planung aufzunehmen.

3.2 Weiteres Vorgehen

3.2.1 Variantendiskussion

Mit einer anschaulichen Präsentation der Planungsvarianten, ihrer Herleitung sowie ihrer fachlichen Abhängigkeiten, der gezielten Beteiligung einer großen Bandbreite unterschiedlicher, für die Entwicklung des Münchner Nordostens besonders wichtiger Zielgruppen und dem Angebot unterschiedlicher Diskussions- und Interaktionsformate aus der Öffentlichkeitsphase soll ein breites Stimmungsbild mit differenzierten Argumenten und einer Vielzahl von Anregungen und Ideen zu den Planungsvarianten entstehen. Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Planungsvarianten werden aus Sicht verschiedener Zielgruppen erörtert, Präferenzen artikuliert und Vorschläge zur Überarbeitung, Ergänzung oder zum Zusammenführen verschiedener Varianten eingebracht.

Die im Verlauf der Öffentlichkeitsphase gesammelten Rückmeldungen und Argumente werden systematisch ausgewertet und zusammengefasst. Damit können diese nach einer Abwägung gezielt in die politische Diskussion und in den Planungs- und Entscheidungsprozess einfließen – in die Weiterentwicklung der Varianten zu einem integrierten Strukturkonzept für den Münchner Nordosten.

Die Öffentlichkeitsphase setzt sich im Einzelnen aus den folgenden Bausteinen zusammen:

3.2.1.1 Öffentliche Auftaktveranstaltung

Mit einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung werden die drei Planungsvarianten präsentiert und anschließend diskutiert. Dabei bildet die begleitende Ausstellung (siehe Ziffer 3.2.1.2) den Rahmen. Die Veranstaltung erläutert zugleich, wie sich die Bürgerinnen und Bürger in der weiteren Öffentlichkeitsphase einbringen können.

3.2.1.2 Ausstellung

Eine öffentliche Ausstellung der Planungsvarianten stellt den verbindenden Rahmen für die verschiedenen Veranstaltungen während der gesamten Öffentlichkeitsphase dar. Die Ausstellung vermittelt die planerischen Inhalte auf Postern mit Plänen, Bildern und erläuternden Texten sowie mit einem Modell zum Münchner Nordosten. Die Ausstellung bietet den Besucherinnen und Besuchern die Möglichkeit, die Planungsvarianten wie auch den Beteiligungsprozess zu kommentieren. Sie ist damit der zentrale Informations- und Anlaufpunkt für alle Aktivitäten während der Öffentlichkeitsphase.

3.2.1.3 Workshops

Eine vertiefte inhaltliche Diskussion der Varianten wird im Rahmen öffentlicher Bürgerworkshops angeboten. In moderierten Arbeitsgruppen findet entlang von Plänen und dem Modell eine fokussierte Erörterung und Ideenfindung zu den drei Varianten statt. Aus den Erfahrungen der bisherigen Veranstaltungen ist ein sehr großes Interesse an der Diskussion der Planungsvarianten zu erwarten.

3.2.1.4 Geladene Gesprächsrunden

Neben den öffentlichen Workshops wird die Öffentlichkeitsphase genutzt, um mit speziellen Zielgruppen die Vor- und Nachteile der Planungsvarianten zu erörtern und spezifische Belange einzubringen. Gesprächsrunden richten sich an

- Eigentümerinnen und Eigentümer im Münchner Nordosten
- Vertreterinnen und Vertreter aus Landwirtschaft, Pferde- und Freizeitsport sowie der Umweltverbände und Bildungseinrichtungen im Münchner Nordosten
- Nachbargemeinden

Die gezielte Ansprache bestimmter Zielgruppen bietet die Chance die Perspektiven der einzelnen Gruppen einzufangen und zu spiegeln. Aufgrund der übergeordneten Bedeutung der Stadtentwicklung im Münchner Nordosten wird zugleich eine stadtweite Öffentlichkeit angesprochen.

Neben diesen öffentlichen Zielgruppen bietet die Öffentlichkeitsphase den Rahmen für einen vertieften Austausch zwischen den städtischen Referaten – im Sinne der integrierten Stadtentwicklung im Handlungsraum der Perspektive München – sowie für eine intensive Diskussion zwischen den Verantwortlichen aus der Politik auf unterschiedlichen Ebenen (Stadtrat, Bezirksausschüsse, Gemeinderäte der Nachbarkommunen, Landkreis München).

3.2.1.5 Einbindung Jugendlicher

Die Perspektive junger Menschen soll explizit in die Öffentlichkeitsphase einfließen. Dieser Wunsch wurde in der bisherigen Beteiligung mehrfach geäußert, da sich die langfristig orientierte Stadtentwicklung im Nordosten auch an die künftigen Generationen richtet. Ein erster Ansatz hierfür war die Zusammenarbeit mit den 10. und 11. Klassen der Rudolf-Steiner-Schule Daglfing im Rahmen des Sommer-Workshops 2015. Zugleich bedarf es dazu gezielter Formate, da zahlreiche Viertel im Nordosten heute einen überdurchschnittlich hohen Altersdurchschnitt aufweisen.

Um junge Menschen für die Stadtentwicklung im Münchner Nordosten in der wichtigen Phase der Variantendiskussion zu aktivieren, sollen mit Jugendlichen im Alter von 14 bis 18 Jahren bspw. über Digitalwerkstätten und eine öffentliche Jugendtagung angesprochen werden. Für die vorbereitenden Werkstätten zur Tagung wird die Kooperation mit den Schulen in und um den Münchner Nordosten gesucht. Das Ziel ist, die Beteiligung von Jugendlichen zu fördern, die Kompetenzen Jugendlicher in Bezug auf gesellschaftliche Beteiligungsprozesse zu stärken, innovative Methoden und digitale Medien einzusetzen und die Arbeit der Jugendlichen mit der Konferenz öffentlich sichtbar zu machen.

3.2.1.6 Abschlussveranstaltung – Symposium

Bei der öffentlichen Abschlussveranstaltung werden Verlauf und Ergebnisse der Öffentlichkeitsphase aus der Perspektive der verschiedenen Zielgruppen, Bürgerinnen und Bürger, der Politik und der Verwaltung diskutiert. Es erfolgt ein Ausblick auf das weitere Vorgehen im Planungsprozess.

3.2.1.7 Begleitende Medienarbeit

Für das Gelingen der Öffentlichkeitsphase ist die gezielte Ansprache, Information und Einladung der verschiedenen Zielgruppen wesentlich. Die dritte Ausgabe des Journals „Neues im Nordosten“ soll als Lesehilfe für die drei Varianten dienen, mit der diese in der notwendigen Tiefe präsentieren werden.

Die Ausstellung und die verschiedenen Veranstaltungen werden mit Postkarten und Plakaten und über den städtischen Projektnewsletter vor Ort bekannt gemacht und über Pressearbeit und die Projektwebseite stadtwweit gestreut. Nachbereitung und Ergebnisse der Öffentlichkeitsphase werden wiederum über die Webseite und den Newsletter veröffentlicht.

3.3 Ausblick: Integriertes Strukturkonzept – Fortführung der vorbereitenden Untersuchungen

In Phase II werden die dargestellten Varianten mit Beteiligung der Öffentlichkeit zu einem integrierten Strukturkonzept weiterentwickelt. Das integrierte Strukturkonzept bildet einen wichtigen Teil der vorbereitenden Untersuchungen. Insbesondere sind die konkreten Flächenbedarfe und -verteilungen für künftige Siedlungs- und Freiflächen erst nach dessen Beschlussfassung absehbar. Ab diesem Zeitpunkt kann auch beurteilt werden, ob und gegebenenfalls welche großflächigeren Teilgebiete des Untersuchungsumgriffs ausgeschieden werden können. Auch die bereits angelaufene Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer kann erst auf Grundlage feststehender, konkreter Flächenbedarfe abgeschlossen werden. Unter der Voraussetzung, dass das integrierte Strukturkonzept vom Stadtrat in 2019 beschlossen werden kann, ist mit einem abschließenden Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen einschließlich einer Empfehlung zum weiteren Vorgehen frühestens ab 2020 zu rechnen. Der weitere Prozess bis hin zur Schaffung von Baurecht und der baulichen Umsetzung hängt von Faktoren, wie bspw. der Verfügbarkeit von Flächen ab.

4. Kosten

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.11.2013 Vorlagen-Nr. 08-14/V13044, wurden Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 1.100.000,-- € für die Erstellung des integrierten Strukturkonzepts, 200.000,-- € für die Öffentlichkeitsbeteiligung sowie 240.000,-- € für eine externe Steuerungsunterstützung bereit gestellt.

4.1 Planungskosten

Die Komplexität des Projektes im Münchner Nordosten bedingt, dass die ursprünglich angenommenen Arbeitsaufwände für die Erstellung des integrierten Strukturkonzepts sowie für die vorbereitenden Untersuchungen in Teilen erweitert werden müssen. Im Laufe der Bearbeitung hat sich gezeigt, dass die angestellten Kostenschätzungen den tatsächlichen Mittelbedarf nicht vollständig erfasst haben. Auch die unter Buchstabe B dargestellte Erweiterung des Untersuchungsgebiets führt zu zusätzlichen Mittelbedarfen.

Den nun angesetzten Kosten liegt eine Schätzung der Verwaltung in Zusammenarbeit mit der externen Projektsteuerung zugrunde.

Zusätzlich bedingt die verlängerte Projektlaufzeit eine Erhöhung des Budgets für die Steuerungsunterstützung.

Im Folgenden sind die Kosten nach den einzelnen Aufgabenfeldern aufgeschlüsselt und abschließend in einer Tabelle (Ziffer 4.2) zusammengefasst.

4.2. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

4.2.1 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die oben genannten Ausgaben werden folgende Gesamtkosten geschätzt. Sie stellen sich wie folgt dar:

	Beträge (brutto)
Steuerungsunterstützung	50.000,-- €
Integriertes Strukturkonzept inkl. Gutachten	200.000,-- €
Vorbereitende Untersuchungen	50.000,-- €
TOTAL	300.000,-- €

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		300.000,-- € in 2018	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)		300.000,-- € in 2018	
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

4.2.2 Nutzen

Die oben genannten Ausgaben sind erforderlich, damit die im Beschluss dargestellten Arbeitsaufträge erteilt werden können und ein strukturierter Planungsprozess unter Einbindung der Öffentlichkeit stattfinden kann.

4.2.3 Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Vor dem Hintergrund der anhaltend starken Bevölkerungszuwächse wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgeschlagen, finanzwirksame Entscheidungen zur geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten zu priorisieren und insofern darüber abzustimmen. Das Projekt kann aufgrund seiner Dimension maßgeblich zur Entlastung der wohnungspolitischen Lage beitragen. Das oben skizzierte Verfahren kann erst nach der erfolgten Beauftragung fortgeführt werden. Dies ist erst möglich, wenn die Finanzmittel gesichert sind.

Durch die planerische Grundannahme einer tiefergelegten S8 in den entwickelten Varianten konnte der hier vorliegende Beschluss erst nach einer Bestätigung der bisherigen Beschlusslage des Stadtrates zur S8 im Tunnel, eingebracht werden.

Bereitstellung der erforderlichen Mittel im Haushaltsplan 2018

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Eine Umschichtung anderweitig vorhandener Budgetmittel ist für diesen Mittelbedarf nicht möglich. Soweit Spielräume vorhanden sind werden diese ausgeschöpft (s. Lfd. Nr. 4.3).

Eine endgültige Entscheidung über die Finanzierung soll in der Vollversammlung des Stadtrates im Juli diesen Jahres im Rahmen der Gesamtaufstellung aller bisher gefassten Empfehlungs- und Finanzierungsbeschlüsse erfolgen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Haushaltsplan 2018 aufgenommen werden.

Das Produktkostenbudget der HA II beim Produkt „Stadtplanung“ 5826000 erhöht sich vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im Juli um 300.000,-- €, davon sind 300.000,-- € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

4.3 Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit

Die Qualität der Begleitung des Planungsprozesses durch eine gute Struktur der Öffentlichkeitsarbeit, wie unter Ziffer 3.2 dargestellt, erfordert zur Durchführung und Beauftragung dieser Schritte weitere Finanzmittel. Der erhöhte Bedarf im Vergleich zur ursprünglichen Schätzung ergibt sich aus der Notwendigkeit einer konsequenten und professionellen Fortführung der bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Nur so kann sichergestellt werden, dass an die positive Stimmung und den konstruktiven Austausch mit den verschiedenen Akteurinnen und Akteuren auch in der bedeutenden Phase der Variantendiskussion angeknüpft werden kann. Die hierfür nötigen Mittel können erst jetzt auf Grundlage des in Phase 1 entwickelten Kommunikationskonzepts beziffert werden.

Anders als die unter 4.1 und 4.2 erforderlichen Finanzmittel können die Kosten in Höhe von ca. 325.000,00 € für die verfahrensbezogene beziehungsweise erweiterte Öffentlichkeitsarbeit aus den bereits mit Beschluss der Vollversammlung vom

16.03.2016 (Nr. 4-20 / V 04459) "Optimierung der Bebauungsplanverfahren und der Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit im Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Organisatorische Anpassungen in der Hauptabteilung II – Stadtplanung; Personalentwicklung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung" finanziert werden.

B) Erweiterung des Umgriffs für vorbereitende Untersuchungen östlich der S8 und Gesamtumgriff für vorbereitende Untersuchungen im Bereich des Münchner Nordostens

Im Rahmen der bisherigen Untersuchungen des Gebiets hat sich gezeigt, dass Flächen begleitend zur S8, die an das existierende Straßennetz anknüpfen, für eine evtl. künftige Erschließung von so hoher Bedeutung sind, dass eine Aufnahme in den Untersuchungsumgriff erforderlich ist. Eine Gesamtübersicht über die einzelnen Umgriffe nach erfolgter Anpassung, ist dem Detailplan (Anlage 4) zu entnehmen.

Begründung neuer Bedarfe und Abgrenzung

Bereits 2013 wurde der Umgriff des „Münchner Nordostens“ aufgrund von Erschließungsüberlegungen erweitert. Im Verlauf der bisherigen Planung hat sich gezeigt, dass für die Abwicklung des Verkehrs der neu entstehenden Siedlungsstrukturen neben den Zugängen im südlichen Bereich an der Riemer Straße über den Schatzbogen sowie einer Anbindung an die M3 im Norden auch eine verbesserte Erschließung von Westen über die geplante Verlängerung der Engelschalkinger Straße zur Brodersenstraße sowie die Verlängerung der Johanneskirchner Straße für eine städtebauliche Entwicklung des Münchner Nordostens notwendig ist. Die übergeleiteten Baulinien sowie die Darstellung des Flächennutzungsplans, wie in den folgenden Abbildungen dargestellt, zeigen die Bedeutung dieser Verbindungen als Anknüpfungspunkte an das bestehende Verkehrsnetz.



Abbildung: Querungsstellen Brodersenstr. und Johanneskirchnerstr.

Daher wird vorgeschlagen, den Umgriff des Einleitungsbeschlusses vom 27.11.2013 um die Korridore der beiden Straßen (Darstellung für den betroffenen Teilbereich im Detailplan in Anlage 4) zu erweitern und im Rahmen der durchzuführenden vorbereitenden Untersuchungen auch für diese Flächen zu prüfen, ob die Voraussetzungen zur Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß den §§ 165 ff. BauGB im Rahmen des Besonderen Städtebaurechts vorliegen. Zu den einzelnen Voraussetzungen und Rechtsfolgen des Instruments der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird auf Ziffer A 1.2 sowie auf die Ausführungen in den Beschlüssen vom 05.10.2011 (Vorlagen-Nr. 08-14/V 07597) und 27.11.2013 (Vorlagen-Nr. 08-14/V 13044) verwiesen.

**C) Renaturierung des Hüllgrabens im 13. Stadtbezirk zügig einleiten
Antrag Nr. 14-20 / A 02415 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom
22.08.2016:**

Der Antrag zur Renaturierung des Hüllgrabens (Anlage 9) bezieht sich auf den Abschnitt zwischen Riemer Feld und dem aufgelassenen Bahndamm am Lebermoosweg, der im Untersuchungsumgriff der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten liegt.

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste zielt mit ihrem Antrag auf die Entkopplung der Planungen für die Renaturierung des Hüllgrabens vom Prozess des integrierten Strukturkonzeptes für den Münchner Nordosten ab. Ziel sei es, hierdurch einen früheren ökologischen Nutzen herzustellen sowie schon im Vorfeld erster Bautätigkeit den nordöstlichen Stadtraum interessanter für künftige Wohnungssuchende zu machen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag wie folgt Stellung:

Die vorbereitenden Untersuchungen für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Münchner Nordosten, die die Erarbeitung eines integrierten Strukturkonzeptes mit einschließen, bestehen aus zwei Phasen. In der ersten Phase ging es in erster Linie darum, mit den beauftragten interdisziplinär aufgestellten Planungsbüros auf Grundlage von Bestandserhebungen und -analysen und der Ausarbeitung von Zielsetzungen mögliche Planungsvarianten für den Münchner Nordosten zu erarbeiten und erste Zielvorstellungen in Varianten zu erarbeiten. Diese werden in der Phase II nach einer breiten öffentlichen Diskussion zu einem integrierten Strukturkonzept vertieft.

Der von Süden nach Norden fließende Hüllgraben gehört zum östlichsten der drei städtischen Gewässersysteme - dem Hachinger Bach. Als einziges Fließgewässer auf der östlichen Schotterterrasse kommt ihm dabei eine wichtige Rolle im Biotopverbund zu. Neben seiner Bedeutung für den Artenschutz leistet er auch einen wichtigen Beitrag für den Erhalt, die Entwicklung und die Stärkung der Kultur- und Erholungslandschaft. Im Rahmen der Erstellung des integrierten Strukturkonzeptes für den Münchner Nordosten stellt der Hüllgraben einen wesentlichen Baustein sowohl für die Landschaftsentwicklung als auch die Siedlungsentwicklung dar. Ziel ist es, den Hüllgraben entsprechend seiner Bedeutung für den Münchner Nordosten in der Gesamtplanung zu berücksichtigen, seine Renaturierung zu befördern und diesen Bachlauf wieder stärker erlebbar zu machen. Alle erarbeiteten drei Varianten haben als Grundlage die Zielsetzung, den Hüllgraben als tragendes Gerüst landschaftlich und städtebaulich im Sinne der Bereicherung des Landschaftsbildes und der Kulturlandschaft einerseits sowie speziell für den Biotop- und Artenschutz und andererseits auch für die Erholungsnutzung für die Münchner Stadtbevölkerung weiterzuentwickeln. Dabei gehen die Varianten mit der Ausformulierung des Korridors für die Renaturierung des Hüllgrabens räumlich unterschiedlich um und setzen verschiedene Schwerpunkte.

Erst mit der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzeptes in Phase II können auch der Verlauf und die Ausprägung des Hüllgrabenkorridors genauer bestimmt und die weiteren Planungen ausformuliert werden. Dies bietet Raum, um noch notwendige Gutachten zu erstellen und deren Ergebnisse in die weiteren Planungen einfließen zu lassen.

Derzeit stehen wesentliche hydrologische Daten zum Hüllgraben, wie z.B. minimale und maximale Abflussmengen, Abflussmengen im Jahresverlauf und erforderliche Vorflut bei Hochwasserereignissen, nicht zur Verfügung. Daher ist im Zuge der Erstellung des Maßnahmenkonzeptes „Anpassung an den Klimawandel in der LH München“ die Beauftragung eines hydrologischen Gutachtens durch das Baureferat, mit Unterstützung des Referates für Gesundheit und Umwelt, vorgesehen, sofern der Stadtrat den Auftrag hierfür erteilt. Erste Ergebnisse daraus können gemeinsam mit bereits erhobenen Daten zum Makrozoobenthos (wirbellose Tiere, die den Gewässergrund besiedeln und als Indikatoren für die Wasserqualität herangezogen werden) im Zuge der Überarbeitungsphase zur Fertigstellung des integrierten Strukturkonzeptes eingearbeitet werden. Detaillierte Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen einer Bebauung im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungen im Münchner Nordosten auf den Grundwasserstand müssen folgen. Auch mögliche Auswirkungen eines renaturierten Hüllgrabens per se und an den angrenzenden Flächen müssen untersucht werden, um eine Qualifizierung des Hüllgrabenkorridors zu erreichen.

Im Rahmen des Konzeptgutachtens Freiraum München 2030 kann u.a. auch die Renaturierung des Hüllgrabens ein Schlüsselprojekt sein. Dabei sind die vorgenannten Untersuchungen wichtig, um in dem Rahmen die Grundlagen und Zielsetzungen herausarbeiten zu können.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02415 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen und des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem wurden bezüglich der Buchstaben A und B des Vortrags gemäß § 9 Abs. 2 und 3 Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2 i.V.m. § 13 der Bezirksausschusssatzung zum Entwurf der Beschlussvorlage angehört. Bezüglich des Buchstaben C dieses Beschlusses sieht die Bezirksausschusssatzung keine Beteiligung der Bezirksausschüsse vor. Da der Hüllgraben als Bestandteil des Strukturkonzeptes mit betrachtet werden wird, werden die Bezirksausschüsse im weiteren Verfahren beteiligt werden.

Sie haben folgende Stellungnahmen abgegeben, die wie folgt gewürdigt werden:

Bezirksausschuss 13 Bogenhausen: Stellungnahme vom 12.10.2016 (Anlage 6):
Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirks Bogenhausen hat dieser Sitzungsvorlage zugestimmt.

Hinweislich erfolgte eine Klarstellung zu verschiedenen Themenbereichen und Fragestellungen aus den Bereichen Freiraumqualitäten, Siedlungsentwicklung, Verkehr, Kosten etc., auf die die Verwaltung im Folgenden eingeht. Im Wesentlichen ist darauf hinzuweisen, dass ein Großteil der vorgebrachten Fragestellungen bereits in der Phase II der Arbeitsschritte zu einem integrierten Strukturkonzept für den Münchner Nordosten vorgesehen sind.

Varianten als Vorstufe eines integrierten Strukturkonzepts - Einbindung der Bezirksausschüsse im weiteren Prozess

Der BA stimmt der Einleitung der Öffentlichkeitsphase auf Basis der Varianten zu, solange hiermit keine Festlegung der Einwohnerpotenziale verbunden ist. Er sieht die Varianten als Arbeitsmodelle, deren Weiterentwicklung mit der Politik und der Bürgerschaft diskutiert werden müssen. Hierbei fordert er für die Bezirksausschüsse jeweils eine formelle Beteiligung vor jedem Überarbeitungsschritt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Unter Buchstabe A Ziffer 2.2.4 sind die nächsten Schritte für die Weiterentwicklung der Varianten zu einem integrierten Strukturkonzept dargestellt. Auch wenn die Anregungen, die aus der öffentlichen Diskussion der Varianten kommen, heute schwer vorhersehbar sind, steht bereits jetzt fest, dass es nach der Auswertung der Diskussion eine Abstimmung mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern geben wird.

Nach einer ersten Abstimmung auf Arbeitsebene, wird die Verwaltung aufzeigen, wie auf Einwände aus der öffentlichen Diskussion der Varianten planerisch reagiert werden kann. Danach schließt sich gegebenenfalls erneut eine Anpassung und Präzisierung des integrierten Strukturkonzeptes an, bevor es als Beschlussvorlage mit Anhörung der Bezirksausschüsse in den Stadtrat eingebracht wird.

Öffentlichkeitsarbeit

Der Bezirksausschuss fordert eine frühzeitige Information und Einbindung zu den geplanten Schritten der Variantendiskussion. Insbesondere bei der Kommunikation der Ergebnisse möchte der Bezirksausschuss vor der Weitergabe von Informationen informiert sein. Auch zu Workshops und anderen öffentlichen Terminen bzw. Veranstaltungen solle möglichst frühzeitig, mindestens jedoch 8 Wochen vor deren Durchführung, seitens der Verwaltung hingewiesen werden. Als besondere Akteursgruppe werden die Eigentümerinnen und Eigentümer angesprochen.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist die breit angelegte Variantendiskussion, die unter Buchstabe A Ziffer 3.2.1 dargestellt ist, die Grundlage für die Überarbeitung der Varianten hin zu einem integrierten Strukturkonzept. In der Variantendiskussion sind unterschiedliche Beteiligungsformate geplant. Über die Termine werden die Bezirksausschüsse frühestmöglich informiert. Bereits vor der breiten öffentlichen Diskussion wird es kurz nach der Beschlussfassung in der Vollversammlung des Stadtrates eine geladene Veranstaltung für die Eigentümerinnen und Eigentümer geben, zu der die Vertreterinnen und Vertreter der Bezirksausschüsse ebenfalls eingeladen werden. Darüber hinaus ist die Verwaltung stets bereit dem Wunsch nach individuellen Termine mit den Eigentümerinnen und Eigentümern, die durch die Ent-

wicklungen im besonderen betroffen sind, nachzukommen.

In der Phase der Variantendiskussion soll die konstruktive und bereichernde Zusammenarbeit mit den betroffenen Bezirksausschüssen¹³ Bogenhausen und 15 Trudering-Riem, die weit über die übliche Beteiligung der Bezirksausschüsse hinausgeht, fortgesetzt werden. Im bisherigen Prozess hat sich gezeigt, dass der Austausch mit den örtlichen politischen Vertreterinnen und Vertretern den Prozess stützt und gemeinsam an einer guten Diskussionskultur vor Ort gearbeitet wird. Hierfür werden die Mitglieder der Bezirksausschüsse rechtzeitig vor der Variantendiskussion informiert und in die Terminkoordination eingebunden.

Durch die begleitende Presseberichterstattung zum Beschluss besteht in der Öffentlichkeit die Erwartung, möglichst zeitnah offiziell über die Varianten diskutieren zu können. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat sich damit zum Ziel gesetzt, den unter Buchstabe A Ziffer 3.2 dargestellten Prozess möglichst bald nach dem Beschluss der Vollversammlung anzustoßen.

Hierbei ist es explizites Ziel des Referats für Stadtplanung und Bauordnung die begleitende Berichterstattung möglichst zeitnah zu streuen.

Im Gegensatz dazu wird es zum Abschluss der Variantendiskussion eine Dokumentation geben, die die wesentlichen Inhalte umfasst und die vor der Veröffentlichung in die unterschiedlichen politischen Gremien gespiegelt werden wird.

Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner und Arbeitsplätze

Der Bezirksausschuss 13 stellt die Frage nach dem Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial, von im Mittel ca. 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern der einzelnen Varianten. Hierbei nimmt er ebenfalls Bezug zu dem im Flächennutzungsplan hochgerechneten Potenzial von ca. 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 2.000 Arbeitsplätzen. Zudem wird das Thema möglicher Bautypologien im Zusammenhang mit dem Einwohnerpotenzial thematisiert. Aus Sicht des BA 13 wurde in den bisherigen Veranstaltungen stets verträgliche Dichten sowie sensible Übergänge zum Bestand gefordert.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Unter Buchstabe A Ziffer 3.2 ist der Kontext und die Rahmenbedingungen für das Projekt der städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten ausführlich dargestellt. Mit den darin angeführten Beschlüssen hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Auftrag erhalten Grundlagen, wie die Darstellung des aktuell gültigen Flächennutzungsplans und auch die Untersuchungen aus der langfristigen Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen, aber die Entwicklung des Münchner Nordostens ebenfalls vor den geänderten Rahmenbedingungen und aktuellen Fragestellungen neu zu denken. Aus der Zusammenführung mit den Ergebnissen aus der Bestandsaufnahme und den daraus entwickelten Leitbildern der beauftragten Planerinnen und Planern leitet sich das aktuelle Potenzial an Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Arbeitsplätzen in den einzelnen Varianten ab. Es wurden zudem erste städtebauliche Dichten angenommen. Aktuell treffen die Varianten jedoch keine Aussagen zu Bauformen oder -typologien. Dies wird Aufgabe der planerischen Vertiefung zu einem integrierten Strukturkonzept sein.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die weitere Konkretisierung und Vertiefung der drei Varianten zu einem integrierten Strukturkonzept u.a. durch die unter Buchstabe A Ziffer 2.2.4 genannten Fragestellungen und dort vorgesehene Aufga-

benpakte zu einer Präzisierung des Siedlungspotenzials führen werden. In diesen Prozess werden die betroffenen Bezirksausschüsse entsprechend der eingespielten Zusammenarbeit aus der Phase I des Projekts fortlaufend eingebunden.

Identitätsgeber „Pferdesport“ und Gut Riem

Der BA 13 betont die Bedeutung des Pferdesports als Breiten- und Rennsport als identitätsstiftendes Element ebenso, wie das Stadtgut Riems. Daher lehnt der BA die „Plus-Varianten“ (im Konzept als Varianten beim Wegfall des großflächigen Pferdesports“ bezeichnet) ab.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Weiterentwicklung der Flächen der großflächigen Pferdesportnutzung sind in allen drei Varianten als mögliche Optionen untersucht. Wie realistisch diese Szenarien zum Pferdesport sind, wird die Diskussion mit den betroffenen Akteurinnen und Akteuren zeigen. Hierfür war es jedoch wichtig zunächst zu untersuchen, welches Potenzial diese Flächen haben, und wie auch bei einer Entwicklung des Münchner Nordostens diesen identitätsstiftende Elemente, eine Zukunft gegeben werden kann. Die Varianten bieten hierfür eine gute Diskussionsgrundlage. Die Hofstelle des Guts Riem ist ein identitätsstiftender Ort und soll in allen drei Varianten erhalten werden.

Ausbau Verkehr und Entwicklungsabschnitte

Der BA 13 betont, dass für ihn eine Entwicklung der Flächen im Münchner Nordosten nur vorstellbar sind, wenn der Ausbau der verkehrlichen Infrastrukturen (motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Personennahverkehr) und die Entwicklungsabschnitte sinnvoll ineinandergreifen. Hierzu fordert der BA Zeitpläne.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Varianten zeichnen Raumbilder mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Eine wesentliche Gemeinsamkeit ist jedoch, dass in allen Varianten von einer schrittweisen Entwicklung ausgegangen wird. Hierbei beziehen sich die Varianten aktuell nicht auf konkrete Zeitpunkte, sondern definieren vielmehr Meilensteine die erreicht sein müssen, damit eine entsprechende Realisierung angestoßen werden kann. Die Entwicklung und der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs wird in allen Varianten dargestellt und mit den einzelnen Entwicklungsabschnitten in Zusammenhang gebracht. In der Phase II - nach der öffentlichen Diskussion – bei der Überarbeitung zu einem integrierten Strukturkonzept, werden hier die bestimmenden Elemente u.a. auch Fragen der Erschließung erneut diskutiert und in Zusammenhang gebracht, um in sich schlüssige Entwicklungsabschnitte zu bilden und ein bestmögliches Ineinandergreifen von verkehrlicher und städtebaulicher sowie landschaftsplanerischer Entwicklung des Münchner Nordostens abzubilden. Begleitend hierzu werden auch detailliertere Aussagen zu dem Ausbau der Fuß- und Radwegenetze erfolgen.

Eine Abschätzung der Kosten für einen Ausbau des ÖPNV wird in der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzeptes gemacht. Auf Basis einer vertieften Variante wird eine Kosten-Nutzen-Analyse für das entwickelte ÖPNV-Konzept berechnet. In diese Berechnung fließen unter anderem auch die Einwohnerdichten in Umkreis möglicher U-Bahnstationen ein.

Nach Maßgabe der oben gemachten Ausführungen wird den Anregungen des BA 13 entsprochen.

Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem

Die Rückmeldung des BA 15 Trudering-Riem setzt sich aus zwei Zuleitungen zusammen.

Stellungnahme vom 27.09.2016 (Anlage 7):

Mit seinem Schreiben vom 27.09.2016 (Anlage 7) regt der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem an, den Punkt 1 des Antrags der Referentin um den Wortlaut ...“Die betroffenen Bezirksausschüsse sind hier während des gesamten Prozesses mit eingebunden“ zu ergänzen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Dieser Anregung wurde und wird im weiteren entsprochen. Eine sowohl formelle als auch inhaltliche Einbindung der Bezirksausschüsse bei der Vertiefung der drei Varianten zu einem integrierten Strukturkonzept war bereits bei der Konzeption der Phase II vorgesehen, sodass die Ergänzung des Punktes 1 des Antrags der Referentin rein deklaratorisch erfolgt.

Schreiben vom 10.11.2016 (Anlage 8):

Grundsätzliches - Einbindung der Bezirksausschüsse im weiteren Prozess

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks betont, sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf keine der genannten Varianten festzulegen, da eine Bewertung derzeit noch nicht möglich sei. Insbesondere eine weitere Anhörung nach Abschluss der Bürgerbeteiligung wird erbeten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Hierzu wird auf die ähnlich lautende Anfrage des BA 13 und die entsprechende Antwort auf Seiten 31 bis 35 verwiesen.

Verkehr und Mobilität

In der Stellungnahme betont der Bezirksausschuss 15 die Bedeutung einer schlüssigen Verkehrserschließung. Hierbei geht er insbesondere auf die Anbindung Richtung Süden und damit den Übergang zum BA 15 ein.

Eine sehr konkrete Frage wird in Bezug auf die Umsetzbarkeit eines möglichen Ringeschlusses der U-Bahn gestellt. Verwiesen wird hier unter anderem auch auf bauliche Problemstellungen im Bereich der bestehenden Riem Arcaden. Hier wäre eine Machbarkeitsstudie einzuleiten. Ebenfalls im Zusammenhang mit den Varianten 2 und 3 wird einer dauerhaften oder interimsmäßigen Verkehrsführung des MIV allein über den Schatzbogen ablehnend gegenüber gestanden. Generell solle die Hauptlast des MIV über den Schatzbogen nach Norden abgewickelt werden. In diesem Zusammenhang wird die Erstellung eines neuen Verkehrsgutachtens gefordert. Ähnlich wie in der Stellungnahme des BA13 wird ebenfalls ein gutes Ineinandergreifen der Siedlungsentwicklung mit den begleitenden infrastrukturellen Maßnahmen im MIV und ÖV

gefordert wobei der BA 15 einen klaren Schwerpunkt auf den Ausbau des ÖPNVs legt. Darüber hinaus werden auch die weiteren Träger des Umweltverbunds, wie Rad- und Fußverkehr benannt und als wichtiger Bestandteil der weiteren Planungen identifiziert.

Insbesondere hinsichtlich der Variante 3 wünscht sich der Bezirksausschuss 15 eine rasche Kontaktaufnahme mit der Gemeinde Aschheim, da das Thema weiterer Entlastungsstraßen (neben der Humboldtstraße) im Süden noch zu klären sei.

Auch unter Verweis auf den Zeitfaktor einer möglichen Realisierung möge die Verwaltung oberste Priorität auf eine gute ÖPNV-Erschließung sowie ein funktionales und attraktives Fuß- und Radwegenetz legen. Ein schlüssiges Konzept müsse zügig mit dem Baufortschritt vorangetrieben werden. Auch die Frage nach einem Wiederaufleben der Diskussion einer Stadt-Umland-Bahn wurde aufgeworfen. Ein Augenmerk solle auch auf die Überwindung der trennenden Wirkung von derzeit im Süden bestehenden Bahn- und Autobahntrassen durch Errichtung geeigneter Fuß- und Radwegverbindungen gerichtet werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erkennt, dass der BA 15 in seinen Ausführungen zur Verkehrserschließung und der Mobilität einen Interessenschwerpunkt auf die mögliche Verlängerung der U4 zur Messestadt West in den Varianten 2 und 3 hat.

Die finanziellen Auswirkungen eines Ausbaus des ÖPNV werden u.a. in der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzepts untersucht. So wird dann aufbauend auf einer vertieften Variante eine Kosten-Nutzen-Analyse berechnet. Auf Basis dieser Berechnungen wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in dem integrierten Strukturkonzept einen schlüssigen Ausbau des ÖV-Netzes vorschlagen.

Mit einer möglichen Verlängerung der U4 bis zur Messestadt West und den Überlegungen zur Aktivierung des DB Nordrings für den Regional- bzw. S-Bahnverkehr werden die damals in der Planung zu einer Stadt-Umland-Bahn untersuchten tangentialen Korridore in der Entwicklung des Münchner Nordosten berücksichtigt.

Mit dem integrierten Ansatz des Strukturkonzeptes werden die Planungen im Zusammenspiel der fachlichen Disziplinen weiter vertieft. Hierbei wird es vom Verkehr erneut verkehrliche Berechnungen geben. Auch wenn das integrierten Strukturkonzept hauptsächlich Aussagen zu den Flächen innerhalb der Umgriff der Einleitungsbeschlüsse macht, ist der Untersuchungsraum der beauftragten Verkehrsplaner größer und betrachtet u.a. die angrenzenden Gebiete und Knotenpunkte.

Zum Zusammenhang zwischen Bauabschnitten und dem Ausbau des ÖPNV wird auf die Beantwortung der inhaltlich gleich lautenden Frage des BA 13 auf Seite 34 verwiesen.

Zu der baulichen Ausführung und der Umsetzung macht das Strukturkonzept keine Aussagen. Die Varianten sind jedoch eine erste Grundlage, um neben dem Dialog mit der breiten Öffentlichkeit ebenfalls an die betroffenen Fachstellen heranzutreten, um

weitergehende Fragestellungen zu erörtern und in die darauf aufbauenden Planungsschritte einfließen zu lassen.

In der entwickelten Varianten 1 ist anders als in den Variante 2 und 3 keine Verlängerung des Schatzbogens nach Norden vorgesehen. Anhand der bisherigen Verkehrsberechnungen lässt sich dadurch aber nicht auf eine Mehrbelastung von Alt-Riem und der Straße Am Mitterfeld im Vergleich zu den anderen beiden schließen.

Der Dialog mit den Nachbargemeinden und dem Landkreis München wird insbesondere zum Thema Verkehr fortgeführt. Die erarbeiteten Varianten sind mit dem Beschluss durch die Vollversammlung eine gute Diskussionsgrundlage und bieten mit der noch anstehenden Vertiefung zu einem integrierten Strukturkonzept noch ausreichend Spielraum, um auf vorgebrachte Einwände reagieren zu können.

Freiräume und Pferdesport

In den Ausführungen des BA 15 wird ein besondere Schwerpunkt auf die Entwicklungen der Freiräume, mit identitätsstiftenden Elementen, wie dem Hüllgraben und der Landwirtschaft gelegt. Hierbei begrüßt der BA 15 die mögliche Einbettung eines Badesees im Zusammenhang mit der Entwicklung des Münchner Nordostens, auch um den Nutzungsdruck Richtung Riemer Park und See möglichst gering zu halten.

Als besonderer Punkt werden eine Renaturierung des Hüllgrabens, der Erhalt des Stadtgut Riems sowie die Zukunft des Pferdesports betont. Insbesondere beim Pferdesport fordert der Bezirksausschuss 15 die Verwaltung auf, den Dialog mit den betroffenen Akteuren zu suchen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Aus den Raumbildern der Varianten lassen sich sehr unterschiedliche Ansätze in der Entwicklung des Landschaftsraums und der Freiräume ablesen. Rückgrat der Landschaftsentwicklung sind dabei in allen drei Konzepten vor allem der Hüllgraben und die ehemalige Gütergleisstrasse Lebermossweg. Die aktuelle Situation wurde zum einen aus naturschutzfachlicher Sicht durch Kartierung umfangreich abgebildet und dient zum anderen als wesentliche Grundlage für die landschaftsplanerischen Konzeptionen. Zudem spielen Erkenntnisse aus der Ist-Analyse (siehe Anlage 2) eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Leitbilder und Varianten. Die Bedeutung der vielfältigen, identitätsstiftenden Landschaftsräume im Münchner Nordosten ist sehr hoch. Daher hat die Landschaftsentwicklung im Planungsprozess einen ebenso hohen Stellenwert wie die Siedlungsentwicklung. Die Frage, wie und in welcher Form die geplanten Grün- und Freiflächen mit einem bestmöglichen Ineinandergreifen der unterschiedlichen Ansprüche von Erholungsnutzung, Landwirtschaft, naturschutzfachlichen Ausgleich etc. umgesetzt werden, wird im Rahmen des integrierten Strukturkonzepts - mit Hinweisen für die Umsetzung in den darauf aufbauenden Planungsschritten - behandelt werden.

Im Bezug auf die Renaturierung des Hüllgrabens wird auf die Ausführungen unter Buchstaben C dieses Beschlusses verwiesen.

Zum Thema Pferdesport wird auf die inhaltlich ähnlich lautende Anfrage des BA 13 und die entsprechende Antwort auf Seite 34 verwiesen.

Nach Maßgabe der obigen Ausführungen, wird den Hinweisen des BA 15 entsprochen.

Die Bezirksausschüsse 13 und 15 haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Die Stadtkämmerei hat den Buchstaben A und B dieser Sitzungsvorlage zugestimmt.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat dem Buchstaben C dieser Sitzungsvorlage zugestimmt.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Messinger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Öffentlichkeit auf Grundlage der in Anlage 1 dargestellten Varianten in dem unter Buchstabe A Ziffer 3.2 beschriebenen Umfang zu beteiligen, die Varianten zu einem integrierten Strukturkonzept fortzuentwickeln und dieses dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Die betroffenen Bezirksausschüsse werden hier während des gesamten Prozesses mit eingebunden werden. Eine erneute formelle Beteiligung erfolgt im Rahmen der Anhörung der Beschlussvorlage zum integrierten Strukturkonzept.
2. Der Umgriff des Einleitungsbeschlusses vom 27.11.2013 (Vorlagen Nr. 08-14/V 13044) wird um das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung schwarz umrandete Gebiet der Flurstücksnummern 812/3, 812/13, 812/24, 813/2 und 620/0 der Gemarkung Daglfing (siehe Detailplan in Anlage 4) ergänzt. Auch für dieses Gebiet wird zur Gewinnung von Beurteilungsgrundlagen über die Festlegungsvoraussetzungen für einen städtebaulichen Entwicklungsbereich auf der Grundlage des § 165 Abs. 4 BauGB beschlossen, eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einzuleiten. Der Übersichtsplan (Anlage 3) ist Bestandteil des Beschlusses.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diesen Beschluss ortsüblich mit dem Hinweis auf die Auskunftspflicht nach §§ 138, 165 Abs. 4 Satz 2 BauGB bekannt zu machen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, auch für die in Ziffer 2 des Antrags der Referentin ergänzten Bereiche die für den Erlass einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme notwendigen Voruntersuchungen mit der erforderlichen Beteiligung der Betroffenen und der öffentlichen Aufgabenträger gemeinsam für die in Anlage 3 und 4 dargestellten Gebiete durchzuführen.
4. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im Juli 2017 empfiehlt der Fachausschuss, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu beauftragen, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für die Steuerungsunterstützung in Höhe von 50.000,-- €, für das integrierte Strukturkonzept in Höhe von 200.000,-- € sowie für die vorbereitenden Untersuchungen in Höhe von 50.000,--€ im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget der HA II – Stadtplanung erhöht sich beim Produkt „Stadtplanung“ 5826000 vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im Juli um 300.000,-- €, die in dieser Höhe auch zahlungswirksam wird (Produktauszahlungsbudget).
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Planungen des Hüllgrabens während der Phase II des integrierten Strukturkonzeptes entsprechend dem Buchstaben C des Vortrags voranzutreiben. Hierbei sollen die Ergebnisse vertiefender Gutachten u.a. hydrologische Untersuchungen einfließen.

6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02415 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 22.08.2016 „Renaturierung des Hüllgrabens im 13. Stadtbezirk zügig einleiten“ ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Wv. Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/12

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.: Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An den Bezirksausschuss 13
2. An den Bezirksausschuss 15
3. An das Direktorium
3. An das Direktorium - HAI/CS
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Kulturreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
11. An das Sozialreferat
12. An die Stadtkämmerei
13. An die Stadtwerke München GmbH
14. An die MVG
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/3
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/4
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA III
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV/3
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV/4
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/01
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 2
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
26. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/12

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/12