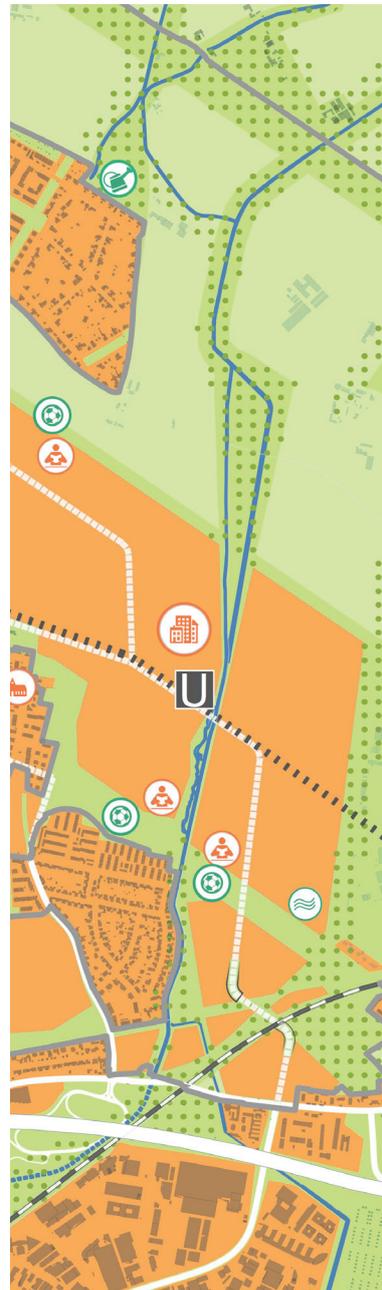




## Stadtentwicklung im Münchner Nordosten

BAND I: Bestandsaufnahme und -bewertung

**BAND II: Leitbildentwicklung und Varianten**



## **Herausgeberin**

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstraße 28b  
80331 München

## **Projektleitung**

Michael Hardi / Ruth Büchele (bis 2015)  
Michael Bacherl / Ruth Büchele (seit 2016)

## **Inhalte**

PTV Transport Consult GmbH  
Stumpfstraße 1  
76131 Karlsruhe

Pöyry Deutschland GmbH  
Lutzstraße 2  
80687 München

mahl gebhard konzepte  
Hubertusstraße 4  
80639 München

yellow z urbanism architecture zürich berlin  
Choriner Str. 55  
10435 Berlin

Burkhardt | Engelmayer  
Landschaftsarchitekten Stadtplaner Partnerschaft  
Fritz-Reuter-Straße 1  
81245 München

Prof. Schaller UmweltConsult GmbH  
Domagkstraße 1a  
80807 München

Möhler + Partner  
Ingenieure AG  
Paul-Heyse-Straße 27  
80336 München

## **Druck**

.....  
Gedruckt auf Papier aus zertifiziertem Holz, aus  
kontrollierten Quellen und aus Recyclingmaterial

München, August 2016

Liebe Leserinnen und Leser,

der Münchner Nordosten gibt uns die Chance, neben innerstädtischen Potentialen der Nachverdichtung und Umnutzung auch am Stadtrand dem steigenden Siedlungsdruck auf München und die Region zu begegnen. Bei der Entwicklung dieses Gebiets mit einer Fläche von knapp 600 ha ist es unser Ziel, bestehende Qualitäten, wie den weiten offenen Landschaftsraum, die Identifikationsorte der alten Dorfkerne von Johanneskirchen, Engelschalking und Daglfing zu stärken und gleichzeitig weiterzuentwickeln, um neuen Menschen Raum zu geben.

Die vorliegenden drei Varianten für den Münchner Nordosten bilden die Grundlage für ein integriertes Strukturkonzept. Sie bauen auf einer vertieften planerischen Auseinandersetzung mit dem Gebiet auf, greifen aber auch Anregungen aus dem intensiven und frühen Dialog mit der breiten Öffentlichkeit auf.



In einem iterativen, integrierten Planungsprozess in Zusammenarbeit der beauftragten Planerinnen und Planer mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurden „Raumbilder“ für den Münchner Nordosten entwickelt. In der aktuellen Planungstiefe stehen diese „Raumbilder“, die die Varianten zeichnen, im Vordergrund. Das aktuell angenommene Einwohnerpotential leitet sich dabei aus zu Grunde gelegten Dichtemodellen, den Dimensionen der Grün- und Freiräume sowie ersten Modellierungen des Verkehrs ab. Je nach Variante wurden in der fachübergreifenden Bearbeitung unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt. Für die drei Varianten wurde ein Potential von im Mittel ca. 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner und ca. 10.000 Arbeitsplätzen erarbeitet.

Eine reine Konzentration auf Fragen nach Dichte und den Einwohnerzahlen in der weiteren Vertiefung zu einem integrierten Strukturkonzept würde dem Anspruch, den wir uns bei der Entwicklung des Münchner Nordostens gesteckt haben, jedoch nicht gerecht werden. Bei dem anstehenden Maßstabssprung von groben Siedlungs- und Freiflächen sowie ÖPNV-Korridoren in den Varianten zu einem integrierten Strukturkonzept mit konkreten Aussagen zu städtebaulichen Strukturen, den genau bestimmten Bedarfen an technischen und sozialen Infrastrukturen sowie der Festlegung der Erschließung des Gebiets, wird dies weiter ausformuliert werden.

Die Ergebnisse der planerischen Arbeit sind in zwei Bänden zusammengefasst. Band I stellt die Inhalte der Bestandsaufnahme und -bewertung in konzentrierter Form vor. Band II hat die Leitbilder sowie die drei Varianten zum Inhalt.

Wir hoffen, dass der Zwischenschritt der Varianten als Einladung verstanden wird, sich in einem Planungsstadium einzubringen, in dem noch gemeinsam an den Stellschrauben gedreht werden kann. Der nun startende kooperative Prozess soll den Akteurinnen und Akteuren vor Ort sowie unseren Partnerinnen und Partnern aus der Region ermöglichen, die weiteren Schritte im Münchner Nordosten zu begleiten und gemeinsam zu tragen. In diesem Sinne freuen wir uns auf die gemeinsame Variantendiskussion mit Ihnen!

*Elisabeth Merk*

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin



# **Stadtentwicklung im Münchner Nordosten**

BAND I: Bestandsaufnahme und -bewertung

**BAND II: Leitbildentwicklung und Varianten**

# Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	8
1. Einführung	13
<b>1.1 Anlass der Planung</b>	<b>14</b>
<b>1.2 Ablauf und Methodik des Planungsprozesses für das integrierte Strukturkonzept</b>	<b>15</b>
2. Leitbildentwicklung	19
<b>3.1 Analyse verschiedener Ebenen</b>	<b>20</b>
<b>3.2 Leitsätze für den Münchner Nordosten</b>	<b>23</b>
3. Variantenentwicklung	29
<b>4.1 Die drei Varianten</b>	<b>30</b>
<b>4.2 Variante 1 Quartiere als Perlenkette</b>	<b>34</b>
Herleitung	36
Integrierter Hauptplan	38
Siedlungspotential	40
Arbeiten und Gewerbe	40
Versorgung und Kultur	41
Bildung und Sport	41
Landschaftsentwicklung	42
Erschließung MIV und ÖPNV	44
Regionale Einbindung	45
Entwicklungsphasen	46
<b>4.3 Variante 2 Beidseits des Hüllgrabens</b>	<b>48</b>
Herleitung	50
Integrierter Hauptplan	52
Siedlungspotential	54
Arbeiten und Gewerbe	54
Versorgung und Kultur	55
Bildung und Sport	55
Landschaftsentwicklung	56
Erschließung MIV und ÖPNV	58
Regionale Einbindung	59
Entwicklungsphasen	60

<b>4.4 Variante 3 Küstenlinie</b>	<b>62</b>
Herleitung	64
Integrierter Hauptplan	66
Siedlungspotential	68
Arbeiten und Gewerbe	68
Versorgung und Kultur	69
Bildung und Sport	69
Landschaftsentwicklung	70
Erschließung MIV und ÖPNV	72
Regionale Einbindung	73
Entwicklungsphasen	74
<b>4.5 Variantenvergleich</b>	<b>76</b>
4. Ausblick	79
5. Quellen	80

# Zusammenfassung

Der Münchner Nordosten hat zusammen mit Freiham das größte verbliebene Potential für die künftige Siedlungsentwicklung in München. Derzeit leben auf dem Stadtgebiet östlich der S8 und nördlich der S2 nur etwas mehr als 8.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Für eine langfristige und integrierte Entwicklung dieser Flächen hat der Stadtrat daher 2008 über einen Beschluss vorbereitende Untersuchungen für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) eingeleitet. Durch weitere Beschlüsse in den Jahren 2011 und 2013 wurde der Umgriff des Planungsgebiets erweitert und Inhalte für vertiefende Gutachten festgelegt. Für die Erstellung eines integrierten Strukturkonzepts hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung 2014 vier externe Arbeitsgemeinschaften von Fachplanerinnen und Fachplanern beauftragt (siehe Kapitel 1.2 Ablauf und Methodik des Planungsprozesses für das integrierte Strukturkonzept, Seite 15f.). Die interdisziplinäre Projektstruktur zeigt, dass die Aufgabe sehr

komplex ist und ein hohes Maß an fachlicher Expertise, aber auch einen intensiven Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, den Eigentümerinnen und Eigentümern und den zahlreichen Akteuren erfordert. Die Erarbeitung des integrierten Strukturkonzepts soll über einen Zeitraum von circa drei Jahren erfolgen.

Ziel ist es, den Münchner Nordosten nachhaltig und ganzheitlich zu entwickeln. Dabei sollen die Chancen und Potentiale, die in der Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Infrastruktur für den Raum liegen, bestmöglich genutzt werden. Die Befragung der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer ersten öffentlichen Auftaktveranstaltung im Sommer 2014 hat gezeigt, dass der Raum zwar große Qualitäten aufweist, aber auch einige Defizite bestehen (siehe Band I, Kapitel 2.1 Auswertung der öffentliche Auftaktveranstaltung, Seite 26f.). Das Strukturkonzept bietet die einmalige Chance, an diesen bestehenden Qualitäten

anzuknüpfen, sie sinnstiftend weiterzuentwickeln und dabei Schwächen und Defizite zu beheben.

Grundlage der Planung ist eine detaillierte Bestandsaufnahme und -bewertung zu den vier Themen Siedlungsentwicklung, Landschaftsentwicklung, Verkehr und Erschließung und Immissionen. Die Bestandsaufnahme und -bewertung wurde im Band I der zweiteiligen Broschüre „Stadtentwicklung im Münchner Nordosten“ zusammengefasst (siehe Band I, Kapitel 2. Bestandsaufnahme und -bewertung, Seite 25ff.).

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme und -bewertung folgte eine intensive Leitbilddiskussion. Es wurden drei Varianten entwickelt, die Möglichkeiten einer künftigen Entwicklung aufzeigen. Die Leitbild- und Variantenentwicklung wird in der vorliegenden Broschüre dokumentiert. Mit den Varianten endet die erste Phase der Entwicklung des integrierten Strukturkonzepts (vgl. Abbildung: Ablauf des Planungsprozesses, Seite 15).

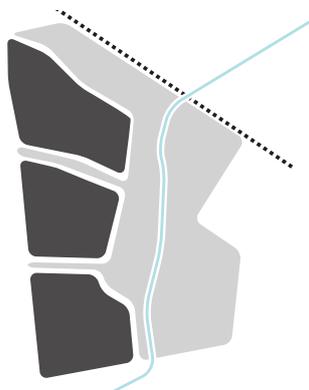
Voraussetzung für die zukünftige bauliche Entwicklung ist eine gegenüber heute deutlich verbesserte Erschließung des Planungsgebiets. Sowohl der viergleisige Ausbau der S8 zwischen Daglfing und Johanneskirchen in Tunnellage mit dem Ausbau der Johanneskirchner Straße und die Verlängerung der Engelschalkinger Straße, als auch die Verlängerung der U-Bahn in das Gebiet hinein und die Anbindung des Straßennetzes an die M3 werden für alle drei Varianten als sinnvoll eingestuft. Die Verlängerung der U-Bahn, die in allen drei Varianten als mögliche ÖPNV-Erschließung im aktuellen Planungsstand angedacht wird, setzt allerdings eine möglichst hohe Bebauungsdichte mit entsprechenden Einwohnerzahlen voraus.

Für die Entwicklung neuer Siedlungs- und Freiflächen bestehen hohe Ansprüche im Hinblick auf eine bestmögliche Anbindung an die Bestandsquartiere, Bereitstellen notwendiger Infrastrukturen und Integration in den vorhandenen Landschaftsraum. Rückgrat der Landschaftsentwicklung



Blick über die Daglfinger Flur auf das Hochhaus des Süddeutschen Verlags

sind für alle Varianten der Hüllgraben und die ehemalige Gütergleisstrasse am Lebermoosweg. Sie verbinden die Landschaft des Planungsgebiets über den Grüngürtel mit der Region. Die wertvollen Gehölzbestände und Lebensräume von Tieren und Pflanzen wurden bei der Konzeptfindung genauso berücksichtigt, wie bestehende Siedlungs- und Nutzungsstrukturen und die Belange des Klima- und Immissionsschutzes. So bleiben der Pferdesport und die Landwirtschaft als wichtige identitätsprägende Nutzungen in allen Varianten weiterhin in unterschiedlicher Ausprägung erhalten. Grundsätzlich soll der Pferdesport als Renn- und Breitensport in allen Varianten im Gebiet gehalten werden. Da die Zukunft dieser privaten Nutzer aber nur bedingt planerisch gesichert werden kann, wurden für jede Variante angepasste Konzepte erarbeitet, die sowohl den Verbleib, als auch den Wegfall der großflächigen Pferdesportnutzung zeigen. Wesentliche Unterschiede zwischen den Varianten bestehen in der räumlichen Anordnung der Siedlungsflächen, ihrer Erschließung, der Lage der Quartierszentren sowie den Bezügen zur bestehenden Bebauung und der Landschaft. Unterschiedliche Schwerpunktsetzungen bezüglich der aus der Bestandsaufnahme und -bewertung abgeleiteten Ziele lassen Quartiere unterschiedlichen Charakters entstehen:

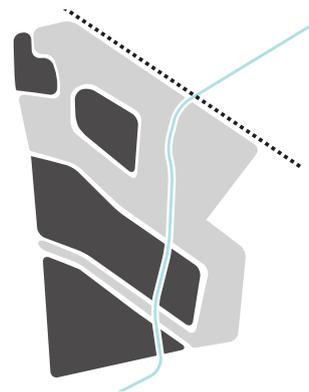


Variante 1 Quartiere als Perlenkette

Die **Variante 1 Quartiere als Perlenkette** orientiert sich am stärksten an bestehenden Identitäten des heutigen Siedlungsraums. Sie arrondiert und erweitert Siedlungsbausteine um die

Dörfer Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen zu drei eigenständigen Quartieren. Der Hüllgraben bildet eine deutliche räumliche Grenze zur freien Landschaft. Grünzüge, die aus den Bestandsquartieren abgeleitet wurden, setzen die drei Siedlungsfelder räumlich voneinander ab. Der Landschaftsraum östlich des Hüllgrabens mit den Flächen der Galopprenn- und Trainingsbahn bleibt in seiner heutigen Ausdehnung und erlebbaren Weite erhalten. Die Flächen des Pferdesports nehmen weitere Funktionen auf und werden zu einem attraktiven Ort für Sport und Landschaftserleben. Der Nord-Süd gerichtete Städtebau wird durch ein entsprechendes Verkehrsnetz gestützt, dessen Rückgrat die S-Bahn und eine parallel verlaufende Trasse des öffentlichen Personennahverkehrs sind. Damit bezieht sich das Gebiet im Wesentlichen auf das historisch begründete Siedlungsmuster der bestehenden Dörfer und interpretiert dieses vor dem Hintergrund der wichtigen räumlichen Verbindung zum Flughafen neu. Durch

den Ausbau, die Tieferlegung und Überdeckung der S8 Trasse können die bisher getrennten Quartiere beiderseits der S-Bahnlinie zusammenwachsen. Der weitläufige Landschaftsraum verbindet das Gebiet mit dem Münchner Grüngürtel und der Region.



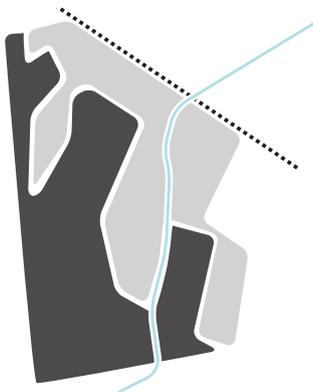
Variante 2 Beidseits des Hüllgrabens

Die **Variante 2 Beidseits des Hüllgrabens** sieht eine sehr kompakte städtebauliche Entwicklung entlang



Blick entlang des Hüllgrabens

der möglichen bis zur Messestadt Riem verlängerten Trasse der U4 vor. Es wird eine deutliche städtebaulichen Kante ausgeprägt, die die Lage der ehemaligen Salzstraße räumlich nachzeichnet. Ein zentrales grünes Band mit Freizeit- und Sporteinrichtungen gliedert die Quartiere und schafft eine Grünverbindung bis zum Riemer Park. Durch die kompakte Entwicklung kann nördlich der neuen Siedlungskante die landwirtschaftliche Nutzung großflächig erhalten werden. Die Insellage der Gartenstadt Johanneskirchen und Zahnbrechersiedlung bleibt bestehen. Die neu entstehende räumliche Figur mit klarem Siedlungsrand und in der Landschaft eingebetteten Inseln findet auch auf der benachbarten Aschheimer Flur mit dem Gewerbegebiet Dornach und dem Dorf Dornach ihre räumliche Fortsetzung. Der Hüllgraben wird innerhalb der Siedlungsflächen zu einem urbanen Element und weitet sich in der freien Landschaft trichterförmig auf. Er ist Namensgeber und wichtige Leitstruktur der Quartiere. Diese Variante orientiert sich bewusst weniger an den bestehenden Siedlungskernen, sondern setzt neue Siedlungsschwerpunkte. Damit werden räumliche und verkehrliche Beziehungen zwischen den bisher getrennten Stadtteilen Englschalking, Daglfing und Riem gestärkt. Um einen konsistenten Stadtkörper entwickeln zu können, wurden die Flächen, die künftig für den Pferdesport genutzt werden, reduziert und die ansässigen Pferdesportnutzungen auf der Fläche der Galopprennbahn komprimiert.



Variante 3 Küstenlinie

Bei der **Variante 3 Küstenlinie** gruppieren sich die zwei neuen Siedlungsfinger um einen großen, zentralen Landschaftspark entlang des Hüllgrabens. Es entsteht eine intensive Verzahnung von Stadt und Landschaft. Die lange Stadtkante erinnert an eine Küstenlinie mit „Landschaftsbuchten“. Dabei passt sich das Gewerbegebiet Dornach in die neu entstehende Figur ein. Die Gartenstadt Johanneskirchen und die Zahnbrechersiedlung werden durch die Siedlungserweiterung an Englschalking und Daglfing angebunden und bilden einen der beiden großen Siedlungsfinger. Der zweite Siedlungsfinger entsteht auf den Flächen der Galopprennbahn und der Olympia Reitsportanlage. Die beiden großen Siedlungsfinger weisen eine jeweils eigenständige Identität auf und werden aus unterschiedlichen Richtungen erschlossen. Die Pferdesportnutzungen sollen wie in Variante 2 auf den Flächen der Galopprennbahn neu geordnet und komprimiert werden. Jedes Gebiet ist durch einen U-Bahnhof der U4, die in dieser Variante ebenfalls bis zur Messestadt Riem verlängert werden soll, erschlossen. Als einzige Variante sieht die Küstenlinie auch eine durchgehende Straßenanbindung nach Dornach vor. Aufgrund des großzügigen öffentlichen Parks und der speziellen Flächenzuschnitte kann die Landwirtschaft in dieser Variante in größeren Umfang weiter im Gebiet erhalten werden.

Die im folgenden dargestellten **Erläuterungen zum Einwohner- und Arbeitsplatzpotential** wurden in enger Abstimmung zwischen den Gutachterinnen und Gutachtern und der Landeshauptstadt München erarbeitet.

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 1:5000 gearbeitet.

Das Einwohner- und Arbeitsplatzpotential liegt unter den angenommenen Rahmenbedingungen für alle Varianten im Mittelwert bei ca. 30.000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohner

und circa 10.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen (siehe Kapitel 3.1 Die drei Varianten, Seite 30ff.). 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, Seite 17ff.). 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. Da-

bei 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 der Landschafts- und Freiräume liegt eine wesentliche Zielvorstellung in dem Erhalt schützenswerter, identifikationsstiftender Landschaftselemente wie Hüllgraben, den weiten Feldfluren und dem ehemaligen Bahndamms am Lebermoosweg. Eine besondere Bedeutung kommt zudem den qualitätsvollen Freiflächen, wie beispielsweise den wertvollen Baumbeständen im Bereich der Olympiareitanlage und des Galopereareals 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 Freiflächen erhöhen, was je nach Variante zu einem neuen Charakter der Landschafts- und Freiräume 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 Bestandsiedlungen westlich der S8-Trasse ermöglichen, um zukünftig auch für diese einen Zugang zu den neu geschaffenen Freiflächen zu ermöglichen. Hierbei ist es erklärtes Ziel der entwickelten Varianten, Grünflächenbedarfe möglichst im Zusammenhang mit neuen Siedlungsbereichen zu decken und den Grünraum 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:

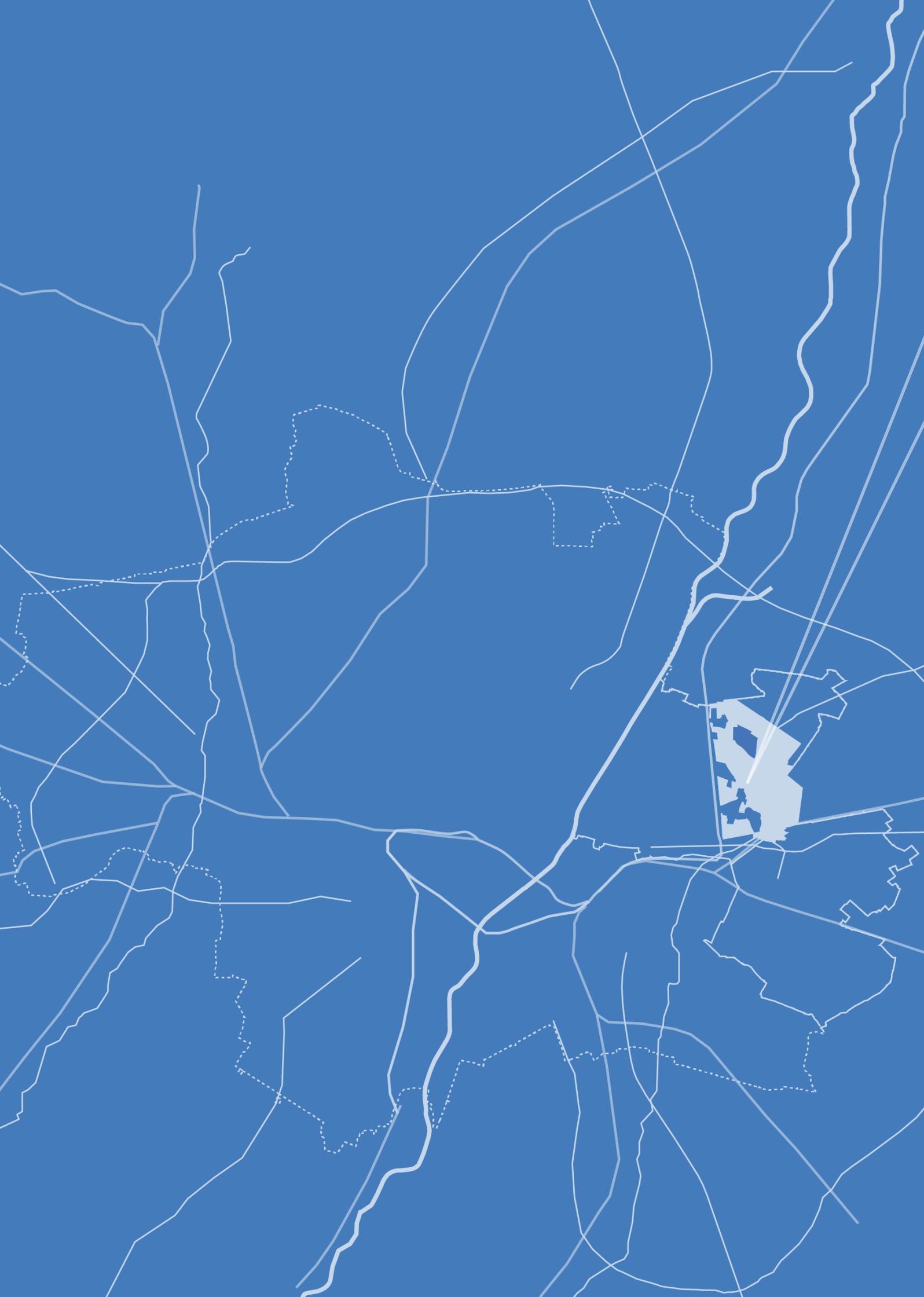
- In Bezug auf die zeitliche Abfolge der Entwicklungsabschnitte und damit auch der Realisierung von Wohneinheiten wird der zügige Ausbau leistungsfähiger ÖPNV-Strukturen ein treibender Motor sein. Eine Verlängerung der U-Bahn, die in allen drei Varianten als mögliche ÖPNV-Erschließung im aktuellen Planungsstand angedacht wird, setzt allerdings eine möglichst hohe Bebauungsdichte mit entsprechenden Einwohnerzahlen 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.

- In den geplanten Siedlungsflächen sind neben Verkehrsflächen private und öffentliche Grünflächen enthalten. 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 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bieten später 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 die Planung und damit auch das Potential der Einwohnerinnen und Einwohner für den Münchner Nordosten immer 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.



# 1. Einführung

## **Anlass der Planung**

Der Münchner Nordosten, das größte verbleibende Entwicklungsgebiet in München

## **Ablauf und Methodik des Planungsprozesses für das integrierte Strukturkonzept**

Sicherung der Planungs- und Prozessqualität durch ein interdisziplinäres Team und einen iterativen Prozess

## 1.1 Anlass der Planung

Der Münchner Nordosten, das größte noch verbliebene Entwicklungsgebiet in München

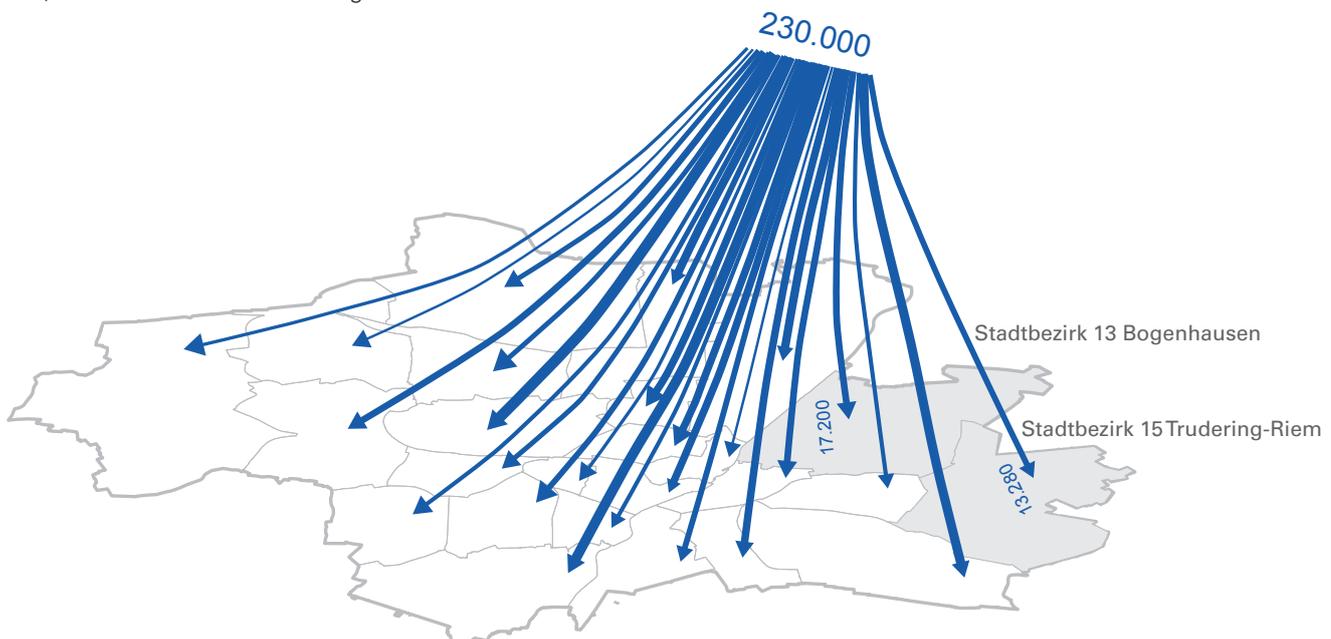
**München wächst** – aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums von ca. 15,4 Prozent werden bis 2030 rund 1,72 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner in München leben (Demografiebericht München, 2015). Damit steht die Landeshauptstadt München vor der großen Herausforderung, ausreichend Bauland bereitzustellen, um auf die steigende Nachfrage vorausschauend reagieren und dem steigenden Preisniveau auf dem Wohnungsmarkt entgegen wirken zu können.

Der Münchner Nordosten hat zusammen mit dem in Freiam geplanten neuen Stadtteil das größte verbliebene Potential für die künftige Siedlungsentwicklung in München. Derzeit leben auf einer Fläche von knapp 600 Hektar nur etwas mehr als 8.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Neben großen Qualitäten, die vor allem im Landschaftsraum des Münchner Nordostens liegen, bestehen auch erhebliche Defizite beispielsweise in der Infrastruktur und Erschließung des Gebiets.

Um das Gebiet, ohne die Bodenpreise durch planungsbedingte Wertsteigerung zu beeinflussen, zu einem attraktiven und aufnahmebereiten Stadtteil weiterentwickeln zu können, hat der Stadtrat im Jahr 2011 beschlossen, vorbereitende Untersuchungen

für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einzuleiten. Wesentlicher Bestandteil dieser Untersuchungen ist ein integriertes Strukturkonzept das von der Landeshauptstadt München extern vergeben wurde.

Das Strukturkonzept dient dazu, Ziele und Potentiale für die Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Infrastruktur zu überprüfen und zu definieren, damit der Münchner Nordosten einen Beitrag zur zukünftigen Entwicklung der Stadt München und der Region leisten kann.



Analyse: Zuzüge München nach Bezirken 2011

## 1.2 Ablauf und Methodik des Planungsprozesses für das integrierte Strukturkonzept

Sicherung der Planungs- und Prozessqualität durch ein interdisziplinäres Team und einen iterativen Planungsprozess

Für die Erarbeitung des integrierten Strukturkonzepts wurden vier externe Arbeitsgemeinschaften von Fachplanerinnen und Fachplanern beauftragt. Die vier Arbeitsgemeinschaften ermitteln jeweils eigenständig relevante Informationen zum Bestand und bewerten diese aus ihrer fachlichen Warte. Darauf aufbauend werden gemeinsam in einem iterativen Prozess und in intensiver Abstimmung mit Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen Fachämter Leitsätze und Varianten für eine künftige Entwicklung abgeleitet.

Die inhaltliche Ausrichtung der vier Arbeitsgemeinschaften spiegelt die besonders relevanten Fragestellungen, die es für den Münchner Nordosten zu lösen gilt, wieder. Fragen betreffen vor allem das Thema Siedlungsentwicklung, Landschaftsentwicklung, Verkehr und Erschließung und Immissionen.

Die Arbeitsgemeinschaft Siedlungsentwicklung besteht aus dem Büro yellow z urbanism architecture aus Berlin und dem Münchner Büro für Landschaftsarchitektur und Stadtplanung mahl. gebhard.konzepte. Für den Fachbereich Landschaftsentwicklung wurden die beiden Münchner Büros Burkhardt | Engelmayer Landschaftsarchitekten Stadtplaner PartG und das Büro Prof. Schaller UmweltConsult GmbH beauftragt. Die Arbeitsgemeinschaft Verkehr besteht aus der Karlsruher PTV Trans-

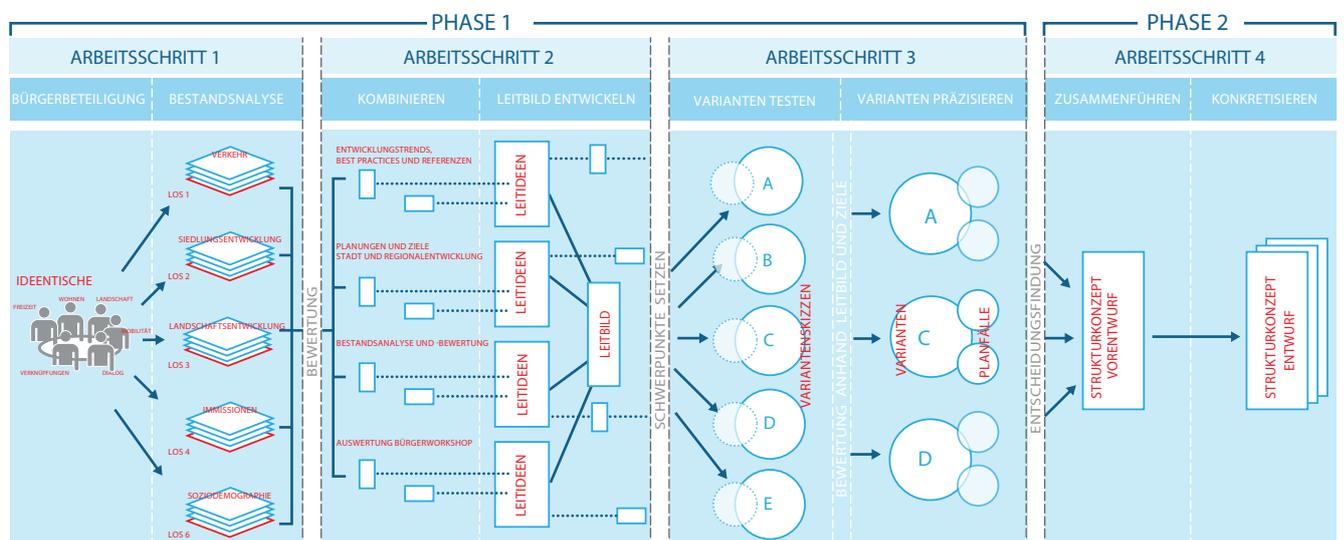
port Consult GmbH und dem Münchner Büro Pöyry Deutschland GmbH. Das Büro Möhler + Partner Ingenieure AG, ebenfalls aus München ist für den Bereich Immissionen beauftragt. Die Federführung des Projekts teilen sich die Arbeitsgemeinschaften Siedlungsentwicklung und Landschaftsentwicklung.

Zusätzlich zu den vier Arbeitsgemeinschaften, die das Gebiet planerisch bearbeiten, wurde eine Arbeitsgemeinschaft aus den Büros STUDIO | STADT | REGION, MUNDWERK und text:bau mit der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation beauftragt.

Der Prozess zur Erarbeitung des integrierten Strukturkonzeptes lässt sich in zwei Phasen untergliedern (vgl. Abbildung: Ablauf des Planungsprozesses, Seite 15). Die Broschüre mit ihren zwei Bänden dokumentiert die erste Phase der Erarbeitung, die mit der Vorstellung und dem Vergleich der drei Varianten endet. Auf dem Weg zu den drei Varianten wurden von den Fachplanungsteams drei Arbeitsschritte vollzogen:

**Arbeitsschritt 1** Auswertung der öffentlichen Auftaktveranstaltung und Bestandsaufnahme und -bewertung: Den Auftakt des Projekts bildete eine ganztägige öffentliche Auftaktveranstaltung, an der Vertreterinnen

und Vertreter der Landeshauptstadt München, die Fachplanerinnen und Fachplaner und die Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. Gemeinsam wurden Ziele und Wünsche für die weiteren Entwicklungen für den Münchner Nordosten diskutiert und dokumentiert. Anschließend folgte eine intensive Aufnahme des Bestandes durch die einzelnen Fachplanungsbüros. Über Ortsbegehungen mit Fotodokumentation, Kartierungen und Erhebungen wurden die wesentlichen räumlich-strukturellen, sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen und Prämissen für das Planungsgebiet analysiert. Die Bestandsaufnahme und -bewertung umfasst nicht nur das engere Planungsgebiet, sondern betrachtet das Gebiet auch im Kontext mit der Gesamtstadt und der Region. Die Ergebnisse dieses Arbeitsschritts sind im 2. Kapitel zusammengefasst. Es untergliedert sich gemäß der beauftragten fachplanerischen Leistungen in die vier Unterkapitel „Siedlungsentwicklung“, „Landschaftsentwicklung“, „Verkehr und Erschließung“ und „Immissionen“. Einleitend sind die Ergebnisse aus der öffentlichen Auftaktveranstaltung und eine Beschreibung der besonderen Identität des Planungsgebiets fachübergreifend zusammengefasst. Den Abschluss bildet ein ebenfalls fachübergreifendes Fazit und eine Zusammenfassung der abgeleiteten Ziele.



Ablauf des Planungsprozesses

**Arbeitsschritt 2** Leitbildentwicklung: Im zweiten Arbeitsschritt wurden auf Grundlage der Ergebnisse der ortsspezifischen Analyse (öffentliche Auftaktveranstaltung, Bestandsaufnahme und -bewertung) sowie unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Kontextes (städtische und regionale Konzepte und Programme) und globaler Entwicklungstrends (Trends der Stadtentwicklung) Leitsätze erarbeitet. Diese Leitsätze legen den Rahmen für die Variantenentwicklung fest und sind im 3. Kapitel der Broschüre beschrieben. Sie beschreiben Ziele und Handlungsräume, treffen Aussagen zu vorhandenen identitätsstiftenden und erhaltenswerten Strukturen, zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten, Anforderungen an den Planungsprozess und zeigen neue Perspektiven für den Raum.

**Arbeitsschritt 3** Variantenentwicklung: Auf Grundlage der Leitsätze wurden in einem iterativen und interdisziplinären Prozess räumliche Varianten entworfen. Die einzelnen Varianten schreiben

dabei den Leitsätzen bewusst verschiedene Prioritäten zu und führen so zu gleichwertigen, aber deutlich verschiedenen Lösungen. Alle Varianten haben dabei den Anspruch, zukunftsfähige und schlüssige Perspektiven für den Münchner Nordosten aufzuzeigen. Abschließend werden die grundlegenden Qualitäten und Unterschiede der drei Varianten zusammengefasst und verglichen.

**Arbeitsschritt 4** Konzeptfindung: Im letzten Arbeitsschritt, der bereits unter die Phase 2 fällt und damit nur als Ausblick beschrieben werden kann, wird auf Grundlage einer intensiven öffentlichen Beteiligung und politischen Diskussion die Planung dann weiter konkretisiert und die Ergebnisse werden zu einem integrierten Strukturkonzept zusammengefasst. Die Bearbeitung endet mit dem Beschluss des integrierten Strukturkonzepts durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München.



Gartenbaubetrieb nördlich der Kleingartenanlage an der Küstnerstraße



### ADRESSE(N) NORDOST

Lokale Identitäten wertschätzen, ausprägen und zur Visitenkarte des Stadtteils machen.

### (NAH)MOBIL

Mobilität vernetzt denken - alle Mobilitätsformen und ÖPNV-Systeme fördern. Nahmobilität als Basis attraktiver Quartiere.

### LOKAL IST NACHHALTIG

Produktive Räume sichern und lokale Kreisläufe fördern.

### NORDOST COLLAGE

Kreativer Umgang mit den unterschiedlichen Siedlungsbausteinen und Weiterentwicklung zu attraktiven Quartieren.

### VIS-À-VIS

Bezüge zu Nachbarstadteilen und -gemeinden verbessern. Die Landschaft verbindet im regionalen Maßstab.

### PLANUNGSKULTUR

Planungskultur muss offen und flexibel sein, um auf neue Herausforderungen reagieren zu können und resiliente Stadtstrukturen zu schaffen.

### ÖKOSYSTEME & LANDSCHAFT ENTWICKELN

Artenvielfalt stärken und Ressourcen schützen.

### MÖGLICHKEITSRAUM NORDOST

Vielfalt ermöglichen, Spielräume lassen, Kreativität fördern, Raum für die Entfaltung unterschiedlicher Lebensräume.

### ZIVILGESELLSCHAFT

Offene Stadtgesellschaft - unterschiedliche Lebensstile und ziviles Engagement ermöglichen und fördern.

## 2. Leitbildentwicklung

Im Zuge der gemeinsamen Leitbilddiskussion wurden strategische Leitsätze formuliert, an denen sich die weitere Stadtentwicklung des Münchner Nordostens orientieren soll. Die Leitsätze transportieren auf prägnante Weise Zielvorstellungen und Handlungsprinzipien zu verschiedenen Themenfeldern, ohne dabei die Bandbreite möglicher räumlicher Lösungen zu stark einzuschränken. Sie sollen in diesem Sinne thematische Vorgaben liefern und die Planungsbeteiligten über den gesamten Planungsprozess des integrierten Strukturkonzepts hinweg zur Entwicklung eigener Bilder und geeigneter Umsetzungsmöglichkeiten anregen. Im Laufe des Planungsprozesses werden die Leitsätze weiterentwickelt, präzisiert und durch unterschiedliche Schwerpunktsetzung in verschiedene räumliche Gesamtbilder überführt.

## 2.1 Analyse verschiedener Ebenen

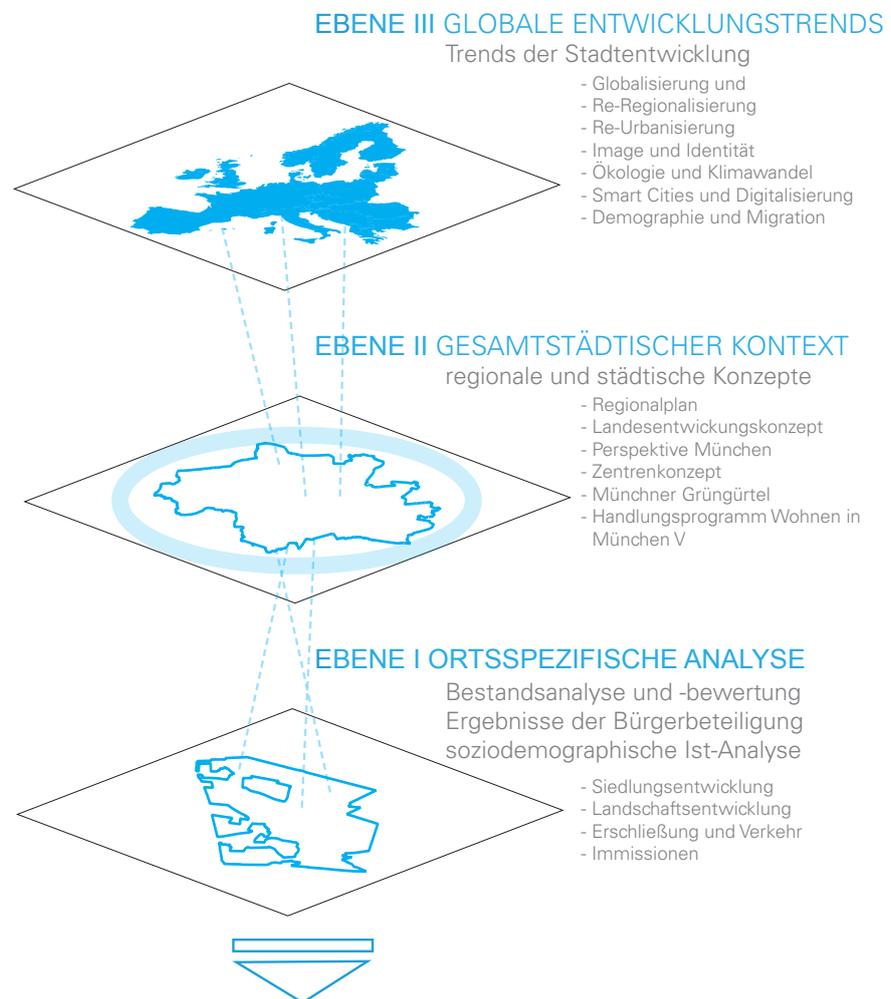
Um zukunftsfähige Leitsätze für den Münchner Nordosten zu formulieren, wurden verschiedene Planungsebenen in die Betrachtung miteinbezogen. Dies umfasst neben den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und -bewertung, der soziodemografischen Ist-Analyse und der Bürgerbeteiligung (Ebene I) auch die übergeordneten Konzepte und Programme der Stadt und der Region (Ebene II) sowie die Auseinandersetzung mit globalen Entwicklungstrends der Stadtentwicklung (Ebene III).

### Ebene I Ortsspezifische Analyse:

Wesentliche Grundlage der Leitsätze bilden die fachlichen Bestandsaufnahme und -bewertung, die Ergebnisse der Ist-Analyse und die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gesammelten Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, welche jeweils themenbezogen ausgewertet wurden (siehe Band I, Kapitel 2. Bestandsaufnahme und -bewertung, Seite 25ff.). Die aus den Bestandsaufnahmen und -bewertung der einzelnen Fachplanerinnen und Fachplaner abgeleitete Ziele können durchaus im Widerspruch zu einander stehen. Beispielsweise steht der Wunsch, die bestehende weitläufige Landschaft zu erhalten, dem Ziel entgegen, die isolierten Stadtquartiere zu verbinden und mit leistungsfähigeren Versorgungseinrichtungen und ÖPNV-Systemen auszustatten. Die Leitsätze sollten in der Lage sein, Ziele jeweils sektoral abzubilden, um den einzelnen Positionen gerecht zu werden und diese immer wieder gegeneinander und untereinander abzuwägen.

### Ebene II Gesamtstädtischer Kontext:

Darüber hinaus müssen die Leitsätze mit den übergeordneten Konzepten und Programmen der Stadt und der Region abgeglichen werden und die Erreichung bzw. Einhaltung der darin enthaltenen Ziele und Maßgaben unterstützen. Beispielsweise müssen vorhandene Siedlungspotentiale nicht nur im Hinblick auf den prognostizierten Bevölkerungszuwachs und den im Handlungsprogramm „Wohnen in München V“ ermittelten Wohnraumbedarf geprüft werden, sondern



## LEITSÄTZE FÜR DEN MÜNCHNER NORDOSTEN

Verschiedene Analyseebenen als Grundlage der Leitsatzentwicklung

auch mit gegenläufigen Zielen und Handlungsempfehlungen, wie sie beispielsweise im Arten- und Biotopschutzprogramm und dem Konzept des Münchner Grüngürtels enthalten sind, abgewogen werden.

### Ebene III (Globale) Entwicklungstrends:

Für die Entwicklung zukunftsfähiger Leitsätze wurden außerdem die wichtigen Trends und Megatrends, die auf europäischer oder auch globaler Ebenen wirken, in die Betrachtung einbezogen. Als Treiber eines sich bereits vollziehenden gesellschaftlichen Wandels sind sie in der Planung zu berücksichtigen, um Chancen für strategische Weichenstellungen zu nutzen und Risiken frühzeitig begegnen zu können. Der

lange Entwicklungshorizont erfordert eine hohe Flexibilität während des gesamten Planungsprozesses. Die gesellschaftlichen und städtebaulichen Zukunftstrends müssen kontinuierlich, vor allem auch bei nachfolgenden Planungsschritten, verfolgt werden und die Planung an die jeweiligen Umstände angepasst werden. Grundlage der Untersuchung sind die Bevölkerungsprognose für die Landeshauptstadt München (Demografiebericht München, 2015) und die Forschungsergebnisse von Trendforschern wie dem Zukunftsinstitut (Megatrend Dokumentation des Zukunftsinstituts, 2014), deren prognostizierte Trendfelder hinsichtlich ihrer Relevanz für das Planungsgebiet bzw. die Planungsaufgabe geprüft wurden.

Zusätzlich zu den Trends wurden verschiedene Referenzprojekte analysiert, die bei der Reaktion auf die genannten Trendfelder einen Vorbildcharakter haben. Als Ergebnis wurden folgende Trends genauer untersucht (vgl. Abbildung: Für das Planungsgebiet relevante Trendfelder und mögliche Folgeerscheinungen, Seite 22):

### **Demographie und Migration:**

München wächst - dabei beruht das starke Wachstum der Bevölkerung auch künftig auf einer Kombination aus Zuwanderung und natürlichem Wachstum. Vor allem die Zuwanderung aus dem Ausland nach München hat in den letzten Jahren zugenommen. Die starken Flüchtlingsbewegungen stellen eine weitere Herausforderung dar. Dieses Wachstum ist durch die Nachverdichtung in bestehenden Quartieren nicht mehr zu decken. Die Landeshauptstadt München benötigt Flächen für die Errichtung neuer Quartiere wie z.B. in Freiham oder dem Münchner Nordosten. Auch wenn die typischen Zuziehenden in Neubaugebieten häufig junge Familien mit Kindern sind, muss der allgemeine Trend einer „älter werdenden Gesellschaft“ unbedingt mitgedacht werden. Als Beispiel für ein gelungenes Referenzprojekt, das auf die sich verändernden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zukunftsweisend reagiert, wurde unter anderem das Projekt „Kosmopolis“ betrachtet, das im Rahmen der IBA Hamburg durchgeführt wurde. Hier entstehen mit konkreten Bauprojekten sowie mit sozialen und kulturellen Programmen neue Stadträume für die internationale Stadtgesellschaft des 21. Jahrhunderts, die Raum und Möglichkeiten für Begegnung und Austausch ermöglichen. Die öffentliche Auftaktveranstaltung hat gezeigt, dass die gesellschaftlichen Veränderungen schon heute im Gebiet wahrgenommen werden und ein Bewusstsein darüber über die Wichtigkeit von Gemeinschaftsorten, Barrierefreiheit und einen Städtebau der Integration und Austausch fördert besteht.

**Klimawandel und Ökologie:** Der Klimawandel verändert durch die ansteigenden Durchschnittstemperaturen und häufigere Extremwetterlagen die

heutige Landschaft und Landnutzungsformen. Darüber hinaus zeichnet sich in den letzten Jahren eine zunehmende Sensibilisierung der Menschen für Umweltthemen ab. Klimawandel und das stärkere Umwelt- und Verantwortungsbewusstsein beeinflusst verschiedene Verhaltensweisen, wie beispielsweise das Freizeit-, Mobilitäts- und das Konsumverhalten der Menschen. Der Trend hat also weitreichende soziale und ökologische Folgen auf unsere aller Handeln. Umweltschutz, Ressourcenschonung und Corporate Social Responsibility gewinnen an Bedeutung. Aus der städtebaulichen Rahmenplanung der Stadt Karlsruhe können beispielhafte planerische Strategien zur Vermeidung und Anpassung an diesen Trend abgeleitet werden. Im Münchner Nordosten gibt es die Chance, diese Anpassungs- und Vermeidungsstrategien an den Klimawandel von Beginn an mitzudenken, indem beispielsweise klimatisch bedeutsame wie Luftleitbahnen frei gehalten werden und intelligente Strategien zum Umgang mit Oberflächenwasser entwickelt werden.

### **Smart City und Digitalisierung:**

Einerseits ist die Digitalisierung der städtischen Infrastruktur ein großer Trend und geht einher mit der Vision eines vernetzten Lebens und Arbeitens. Andererseits ist der Transparenz- und „open source“-Gedanke allgegenwärtig. Das Beispiel „Berlin open data“ versucht, einen offenen Zugang sowie die freie Verfüg- und Nutzbarkeit von (öffentlichen) Daten zu ermöglichen und damit zur Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft beizutragen.

**Image und Identität:** Identität als das Selbstverständnis eines Ortes bzw. der ansässigen Bevölkerung und das Image als zugehöriges Bild und Vorstellung, das aus der Identität aufgebaut, geformt und nach außen kommuniziert wird, gewinnen als Gegenpol zu „globalen Angleichungsprozessen“ (Globalisierung) und sich „ausdifferenzierenden Lebensstilen“ an Bedeutung. Gelungene Konversionsprojekte, wie das Projekt „Alter Schlachthof“ in Karlsruhe oder das Konzept zum „Kreativquartier an der Dachauer Straße“ in München zeigen, dass ein

städtebaulicher Aufwertungsprozess sowohl durch die Weiterentwicklung des Bestandes als auch durch das Hinzufügen von Neuem (städtebaulichen Elementen und Strukturen, aber auch neuen, Bevölkerungs- und Nutzergruppen) und eine Neudefinition in Gang gesetzt werden kann. Die Ist-Analyse zum Münchner Nordosten zeigt eine Vielzahl von „typischen Qualitäten und Bauten“ (Ist-Analyse zur Öffentlichkeitsarbeit, 2015, Seite 59f.), die schon heute die Identität des Ortes prägen und zur weiteren Identitätsbildung genutzt werden sollten.

### **Globalisierung und Re-Regionalisierung:**

Einerseits sind die Weltwirtschaft und das tägliche Leben durch zunehmende Internationalisierung und globale Verflechtungen geprägt, andererseits werden regionale Produkte, weil diese eine gewisse Nähe zum Erzeuger sowie regionale Besonderheiten und Individualität versprechen, immer bedeutsamer. Neben den Stadtzentren stehen auch die Stadtrationen vor großen Herausforderungen, regionale Prozesse und Besonderheiten zu fördern. Eine politische Setzung eines Plans für die Großstadtregion Paris war der Wettbewerb „Le Grand Paris“. Dieser stellte grundsätzlich die Frage, wie sich die Stadt in Zukunft organisieren und auch, wie die dementsprechende Energieversorgung aussehen könnte. Durch die im Gebiet ansässigen Landwirtschafts- und Gartenbaubetriebe ergibt sich die Chance der Stadtbevölkerung auch künftig regionaltypische Produkte und Produktionsweisen näher zu bringen.

**Re-Urbanisierung:** Städte erfahren derzeit eine Renaissance als Lebens- und Kulturform. Es ist eine neue Lust auf Stadt, auf urbane Lebensstile, soziale Interaktion, Dichte und Urbanität im Entstehen. Neue Konzepte wie urban Manufacturing, urban Farming, Small-Networks und der öffentliche Frei- und Begegnungsraum gewinnen an Bedeutung. In diesem Sinne kann von dem Masterplan Köln gelernt werden, der sich als eine Art Regiebuch der künftigen Entwicklung versteht und Handlungs-konzept und Zielvorgabe für die Umsetzung einer Vielzahl von Einzelprojekten und Aktivitäten in

der Kölner Innenstadt formuliert. Urbanität betrifft nicht nur die Innenstadtbzirkel, auch in der äußeren Stadt wie im Münchner Nordosten können urbane Lebensweisen im Sinne eines ausgewogenen Verhältnisses von baulicher Dichte und sozialer Interaktion verwirklicht werden.

**Mobilität:** Unser Leben und unsere Ökonomie sind spätestens seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts gekennzeichnet von einer stetigen Zunahme an Mobilität und Beschleunigung. Gleichzeitig verändert sich das Mobilitätsverhalten. Das Auto verliert an Popularität und es etablieren sich neue Systeme wie Carsharing, E-Mobilität und der Modal Split verändert sich. Langsamverkehr und vor allem das Fahrrad gewinnen an Bedeutung. Die

große Fahrradkampagne in Kopenhagen zeigt eine Vielzahl von Möglichkeiten auf, wie das Mobilitätsverhalten planerisch beeinflusst werden kann. Für den Münchner Nordosten bedeutet dies, dass bei der weiteren Konzeption robuste und großzügige öffentliche Räume dem Fahrradverkehr und dem ÖPNV entsprechend Platz einräumen.

Die Entwicklung von Leitsätzen aus den genannten unterschiedlichen Betrachtungs- und Bedeutungsebenen erlaubt einerseits den „Blick über den Tellerrand“ des Planungsgebiets zu weiten, andererseits werden die identitätsprägende Eigenart des Gebiets

und dessen Rolle in der (Stadt)Region nicht aus den Augen verloren. Aufgrund der Langfristigkeit des Projekts sind neben den räumlichen Aspekten vor allem auch die zeitlichen Aspekte wichtig, um „enkeltaugliche Quartiere“ zu schaffen.



Für das Planungsgebiet relevante Trendfelder und mögliche Folgeerscheinungen

## 2.2 Leitsätze für den Münchner Nordosten

Die in einer intensiven Zieldiskussion herausgearbeiteten neun Leitsätze für den Münchner Nordosten bilden den konzeptionellen Rahmen der Variantenentwicklung. Sie formulieren grundlegende Forderungen zum Umgang mit vorhandenen und zukünftigen Qualitäten des Raumes, zu Aspekten des gelebten Alltags im Gebiet und nicht zuletzt zum Planungs- und Entwicklungsprozess selbst. Jeder Leitsatz besteht aus einem Titel und einem prägnanten Untertitel sowie einem kurzen Erläuterungstext, welcher die Herleitung aus der Analyse der unterschiedlichen Ebenen beschreibt. Ein Piktogramm stellt die textlichen Sachverhalte auch visuell dar. Die Leitsätze wurden mit den Bürgerinnen und Bürgern bereits im Zuge eines Beteiligungsworkshops im Juli 2015 diskutiert, angepasst und mit ersten Bildern besetzt. Dieser Workshop bildete einen weiteren Baustein des begleitenden Kommunikations- und Beteiligungskonzeptes und ist eine wichtige Vorbereitung für die spätere Diskussion der Varianten. Im Zuge des weiteren Prozesses sollen die Bilder weiter geschärft und anhand der Varianten erneut diskutiert werden.



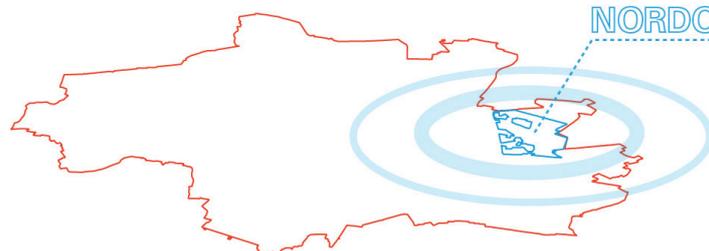
Fototürme die zu den Leitsätzen zusammengestellt wurden

### Adresse(n) Nordost

Lokale Identitäten wertschätzen, ausprägen und zur Visitenkarte des Stadtteils machen.

Die Befragung der Bürgerinnen und Bürger wie auch die Untersuchung durch die Fachplanerinnen und Fachplaner hat ergeben, dass die Identität des Münchner Nordostens vor allem durch den weitläufigen Landschaftsraum, den Pferdesport, die Dorfkerne und die Landwirtschaft geprägt wird. Die bestehenden identitätsstiftenden Qualitäten sollen im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung respektiert werden und weiterhin erlebbar bleiben. In Ergänzung dazu sollen gezielt neue Bausteine hinzugefügt werden, die eine breite Öffentlichkeit ansprechen. Attraktive öffentliche Freiräume sollen das Rückgrat des lebendigen Stadtteils werden und eine enge Verzahnung zwischen Bestand und Neuentwicklung ermöglichen. Identitätsbildung soll dabei - als maß-

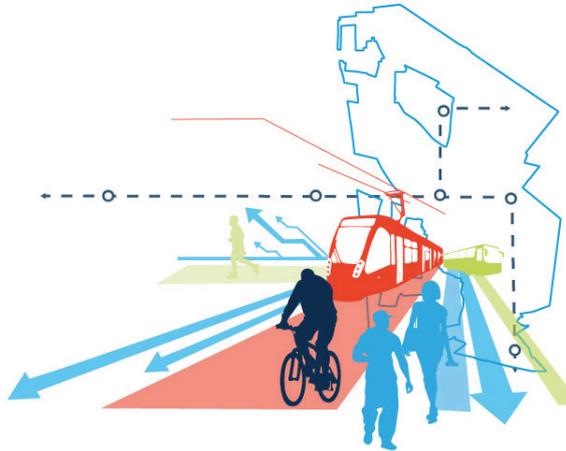
geblicher Faktor einer qualitätsvollen Stadtentwicklung - von Anfang an im Planungsprozess mitgedacht werden. Gelungene Beispiele der Stadtentwicklungsgeschichte Münchens zeigen, dass öffentlich nutzbare und identitätsstiftende Orte einerseits als Anker fungieren, andererseits auch Motor für die Entwicklung von etwas Neuem sein können. Durch eine behutsame und konsequente Förderung dieser Identitäten sollen im Nordosten Münchens unverwechselbare Quartiere entstehen.



## (Nah)mobil

Mobilität vernetzt denken - alle Mobilitätsformen und ÖPNV-Systeme fördern.  
Nahmobilität und ÖPNV als Basis attraktiver Quartiere.

Die Verkehrssituation im Münchner Nordosten wird derzeit als stark verbesserungswürdig wahrgenommen. Große Infrastrukturen wie die derzeitigen Trassen der S-Bahnen und die Bundesautobahn A94 wirken als Barrieren und trennen das Gebiet von den benachbarten Stadtteilen. Neben der S-Bahn ist der MIV das dominierende Verkehrsmittel. Schleichverkehre und enge Straßen und Knoten belasten das Gebiet. Im Zuge der Entwicklungsmaßnahme sollen innovative Strategien und Systeme zur Förderung der Nahmobilität entwickelt werden. Diese soll künftig einen hohen Stellenwert im Gebiet einnehmen. Das Fuß- und Radwegenetz soll die Siedlungsbereiche feinmaschig untereinander und mit dem Landschaftsraum verbinden. Für weiter entfernte Ziele soll der ÖPNV die attraktivere Lösung werden. Die verschiedenen Verkehrsmittel und -linien sollen an attraktiven Knoten- und Umsteigepunkte verknüpft und gebündelt werden. Straßenräume werden künftig als robuste und anpassungsfähige öffentliche Räume geplant, die die neuen Siedlungsbereiche mit den Bestandsquartieren, den Nachbarstadtteilen und der Region verbinden. Sie integrieren verschiedene Ansprüche, Nutzer und Verkehrsformen und sind dabei nicht nur Durchgangsräume für den Verkehr, sondern bilden durch eine attraktive Gestaltung zudem Aufenthaltsqualitäten aus, so dass sie als Begegnungsräume genutzt werden können.



## Nordost Collage

Kreativer Umgang mit den unterschiedlichen Siedlungsbausteinen und Weiterentwicklung zu attraktiven Quartieren.

Der Münchner Nordosten stellt sich heute als ein kleinteiliges Patchwork unterschiedlicher Siedlungsbausteine dar, die sich hinsichtlich Größe, Typologie, Alter, baulicher Dichte und Nutzung erheblich voneinander unterscheiden. So liegen historische Ortskerne, Einfamilienhaus- und Geschosswohnungssiedlungen, moderne Schulstandorte und Anlagen für den Pferdesport in direkter Nachbarschaft - teilweise jedoch nur lose miteinander verbunden.

Um im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung funktionierende Stadtteile auszubilden, gilt es, Strukturen zu entwerfen, die das Bestehende verbinden, einweben und sinnstiftend weiterentwickeln.

Das vorgefundene Patchwork soll zu einer Collage entwickelt werden, indem die verschiedenen - neuen und bestehenden - Elemente zu einem neuen Gesamtbild mit attraktiven und vermittelnden Freiräumen zusammengefügt werden.



### Lokal ist Nachhaltig

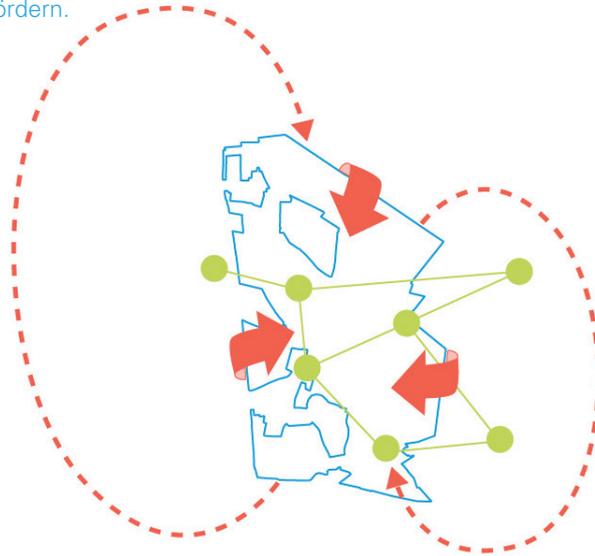
Produktive Räume sichern und lokale Kreisläufe fördern.

Der Münchner Nordosten ist ein produktiver Raum. Die Felder werden von privaten Landwirtschaftsbetrieben und dem städtischen Hofgut Riem bewirtschaftet. Bestehende Betriebe, lokale Initiativen und Vereine produzieren Nahrungsmittel und andere Güter auch auf kleineren „Zwischenflächen“. Auf Gewerbebrachen und im Bereich der Ortskerne haben sich kleinteilige und leistungsfähige Kunst-, Gewerbe- und Dienstleistungsstrukturen angesiedelt. Sie alle prägen das Bild und den Charakter des Projektgebiets.

Für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung gilt es, diese Qualitäten und Qualifikationen beizubehalten und zu fördern. Dazu sollen produktive Räume gesichert und lokale Kreisläufe unterstützt werden.

Künftig sollen Landwirtschaft und Gartenbau neben ihrer Rolle als Nahrungsmittel- und Energieproduzenten in ihrer Bildungsfunktion gestärkt werden, um der wachsenden Stadtbevölkerung Münchens das Wissen um das Leben mit der Natur und die Produktion von Lebensmitteln näher bringen zu können. Daneben ist die Versorgung mit Läden des täglichen Bedarfs, mit Gastronomie und kulturellen Einrichtungen ebenso Teil der Strategie für die neuen Quartiere.

So sollen Wohnen, Arbeiten, (Nah-) Versorgung, Dienstleistungen, Freizeit- und Bildungsorte gemäß dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ eng verzahnt werden.



### Ökosysteme und Landschaft entwickeln

Artenvielfalt stärken und Ressourcen schützen.



Im Planungsgebiet soll ein größtmögliches Maß an zusammenhängender Landschaft erhalten werden. Ausgehend von den vorhandenen naturnahen Lebensräumen (Baumbestände, Wiesen, Hüllgraben, alter Güterbahndamm und weitere kleinflächige Biotope) soll ein systematisch zusammenhängendes Netz an ökologischen Flächen entwickelt werden. Die Wegesysteme sollen so angelegt werden, dass Naturerfahrung ermöglicht und gefördert wird, ohne jedoch Flora und Fauna zu beeinträchtigen.

Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner schätzen das urbane Leben, sehen sich aber auch nach Natur, die man entdecken und erleben und in der man sich bewegen kann. Die Gleichzeitigkeit von Urbanität und Naturerleben ist von besonderem Reiz am Stadtrand. Von hoher Bedeutung sind ungestörte Rückzugsräume für Flora und Fauna in geeigneter Flächenausdehnung und Vernetzung. Daher sollen vor allem auch die wertvollen Lebensräume nordöstlich des Planungsgebiets bestmöglich vor Belastung und Beunruhigung geschützt werden.

Durch den steigenden Flächenbedarf für Wohnen, Gewerbe, Verkehr, und technische Infrastruktur, durch Lärm- und Schadstoffimmissionen, durch stoffliche Belastungen der Böden und des Grundwassers sowie durch die Folgen des Klimawandels und durch Zunahme der Erholungssuchenden stehen Landschaften, Ökosysteme und natürliche Ressourcen zunehmend unter Druck. Für die heimischen Tier- und Pflanzenarten sind die Lebensräume entsprechend knapp geworden.

### vis-à-vis

Beziehungen zu Nachbarstadtteilen und -gemeinden verbessern.  
Die Landschaft verbindet im regionalen Maßstab.

Die Landschaft ist das Bindeglied zwischen den Stadtteilen des Münchner Nordostens und der Region. In der weitläufigen Landschaft öffnen sich Blickbeziehungen auf die Münchner Stadtsilhouette und auf die Alpenkette. Noch heute ist der Landschaftsbezug der alten Dorfkerns größtenteils erhalten geblieben.

Entwicklungskonzepte für den Münchner Nordosten sollen bestehende Landschaftselemente sowie die vorhandenen Wege- und Blickbeziehungen weitgehend erhalten und die Erholungsmöglichkeiten ebenso wie die ökologischen Funktionen der Landschaft stärken. Die neuen Siedlungsformen sollen auf die landschaftliche Gliederung Bezug nehmen und die gewachsenen landschaftlichen Texturen und Formen interpretieren.

Es bietet sich die Chance, über die Gestaltung eines attraktiven Landschaftsraumes den Zusammenhalt mit den Nachbarstadtteilen und -gemeinden zu verbessern und so gut vernetzte, neue Quartiere zu schaffen. Das Planungsgebiet muss dazu im regionalen Kontext betrachtet werden.



### Zivilgesellschaft

Offene Stadtgesellschaft - unterschiedliche Lebensstile und ziviles Engagement ermöglichen und fördern.

Im Planungsgebiet konnte sich eine Kultur des „Selbermachens“ bzw. des „selbst in die Hand Nehmens“ entwickeln und bis heute erhalten. Dies wurde möglich durch die vergleichsweise leichte Verfügbarkeit von Fläche, die dörfliche bzw. landwirtschaftliche Prägung und die Lage am Stadtrand (auch im Hinblick auf den planerischen Fokus). Zahlreiche Vereine und Initiativen sind im Gebiet ansässig und wirken aktiv an der Gestaltung des Raumes mit.

Dieser spezielle Charakter soll genutzt und weiterentwickelt werden. Dazu sollen Orte für Begegnung, Austausch und Aneignung bereitgestellt, vorhandene Barrieren abgebaut und vielfältig nutzbare Strukturen ergänzt werden, die unterschiedliche Funktionen, Lebensstile und Bevölkerungsgruppen zusammenführen und das Mitgestalten ermöglichen und befördern. Bestehende Initiativen, Vereine und engagierte Bürgerinnen und Bürger können entscheidend dabei helfen, die künftigen Bewohner willkommen zu heißen und einen offenen, integrativen Stadtteil mit hoher Lebensqualität entstehen zu lassen. Insbesondere



spielen hier auch die Eigentümerinnen und Eigentümer eine wichtige Rolle und tragen eine soziale Verantwortung.

### Möglichkeitsraum Nordost

Vielfalt ermöglichen, Spielräume lassen, Kreativität fördern, Raum für die Entfaltung unterschiedlicher Lebensräume.

Durch den mehrstufigen Planungsprozess, die großen, unbebauten oder in einem Transformationsprozess befindlichen Flächen ergibt sich im Planungsgebiet die große Chance - aber auch die Verpflichtung - vorausschauende und kreative Lösungen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung zu entwerfen.

Es soll eine resiliente und widerstandsfähige Stadtstruktur entstehen, die lebenswerte Orte für alle Bevölkerungsgruppen bereitstellt und Möglichkeitsräume für Temporäres und Aneignung zulässt.

Durch die schrittweise Umsetzung der Maßnahmen können temporäre Nutzungen, Aneignung und provisorische Installationen sowohl einen Beitrag zur Identitätsbildung leisten, als auch bestimmte Entwicklungen vorstrukturieren. Neue Wohnmodelle und experimentelle Lösungen sollten im konkreten Raum und im Planungsprozess möglich sein.



### Planungskultur

Planungskultur muss offen und flexibel sein, um auf neue Herausforderungen reagieren zu können und resiliente Stadtstrukturen zu schaffen.

Neben den räumlichen Konzepten an sich wirkt sich vor allem die Kultur des Planens entscheidend auf die Qualität der Entwicklung aus. Um der besonderen Herausforderung gerecht zu werden, soll aktiv auf aktuelle ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Veränderungen und Trends eingegangen werden, um angemessene Lösungen auszuhandeln. Es gilt, mögliche Konzepte ressort- und ebenenübergreifend zu erarbeiten sowie das Wissen der Bürgerinnen und Bürger als kreatives Potential zu verstehen und zu nutzen. Auch die spätere Entwicklung soll schrittweise und unter intensiver Beteiligung der Bevölkerung gestaltet werden und gleichzeitig in enger Kooperation mit den Nachbargemeinden abgestimmt werden.



Aufgrund der Unvorhersehbarkeit bestimmter Ereignisse ist es wichtig, im Rahmen des Strukturkonzepts Raum für Korrektur und Anpassung zu belassen.



VI

VII

VIII





### 3.1 Die drei Varianten

#### Erste Raumbilder für den Münchner Nordosten

Die drei Varianten beschreiben jeweils unterschiedliche Raumbilder mit entsprechend abgestimmten städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Konzepten. Wesentliche Unterschiede zwischen den Varianten bestehen in der räumlichen Anordnung der Siedlungsflächen, ihrer Erschließung, der Lage der Zentren sowie den Bezügen zur bestehenden Bebauung und zur Landschaft. Daneben gibt es auch Gemeinsamkeiten. So leisten alle Varianten einen Beitrag zum Münchner Grüngürtel, als Teil des regionalen Freiraumverbundes, indem landschaftstypische Freiflächen in ausreichender Quantität und Qualität gesichert werden. Bedeutende identitätsstiftende oder besonders wertvolle Strukturen, wie der ehemalige Bahndamm, der Hüllgraben, die Dorfkerne mit ihrem Landschaftsbezug und gebietsprägende Nutzungsformen wie der Pferdesport, die Landwirtschaft und der Gartenbau, sollen weiterhin erlebbar sein und weiterentwickelt werden. Die Entscheidung, bestimmte bestehende Qualitäten zu erhalten bzw. weiter zu stärken, setzt der Siedlungsentwicklung Grenzen. Daneben ist die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, vor allem der Straßen in den benachbarten Stadtteilen, ein begrenzender Faktor der Siedlungsentwicklung. Insgesamt konnten jedoch für alle drei Varianten ähnliche und deutlich höhere Potentiale als in der Abschätzung für den Flächennutzungsplan erschlossen werden.

**Siedlungspotential:** Hinsichtlich des Einwohner- und Arbeitsplatzpotentials unterscheiden sich die Varianten nicht maßgeblich. In allen Varianten gibt es nach einer ersten Abschätzung ein Einwohnerpotential von im Mittel ca. 30.000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern und ein Potential von ca. 10.000 Arbeitsplätzen.

Die zukünftigen baulichen Dichten und Freiflächenanteile innerhalb der dargestellten Flächen für die Siedlungsentwicklung können in der weiteren Ausarbeitung noch erheblich variieren. Die Spanne reicht dabei bei allen Varianten von 27.500 bis 33.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, sowie von 9.500 bis 13.000 Arbeitsplätzen. Für die weitere

Konkretisierung im Zuge der Phase II wird zunächst von einem vergleichbaren Siedlungspotential aller Varianten ausgegangen.

**Wohnungsbau:** In allen drei Varianten wird bei den Wohntypologien schwerpunktmäßig von Geschossbau ausgegangen. Im Sinne eines gemischten Stadtteils ist es aber gewünscht und beabsichtigt, dass das Angebot ein möglichst breites Spektrum an Wohnformen abdeckt. Im Anschluss an bestehende Siedlungsbereiche wird zumeist von einer geringeren Dichte ausgegangen, um die Übergänge zum Bestand harmonisch zu gestalten. Ein direktes Anknüpfen an die bestehenden, gut durchgrünt Bestandsgebiete mit aktuell überwiegend geringen Dichten erschwert ein Heranrücken mit urbanen Strukturen in weiten Teilen. Ebenso wie die Übergänge zu bestehenden Siedlungen müssen die Übergänge zur freien Landschaft sehr behutsam und überlegt erfolgen. Chancen bietet eine Überlagerung und Kombination von Nutzungen. Dagegen können größere zusammenhängende Siedlungsflächen mit guter ÖPNV-Erschließung dichter bebaut werden. Differenziertere Aussagen zur bauphysikalischen Gliederung und baulichen Dichte der neuen Quartiere erfolgen in der Phase II des integrierten Strukturkonzepts.

**Arbeiten und Gewerbe:** Im Zuge der Neuplanung müssen teilweise heute im Gebiet vorhandene Gewerbebestände umgesiedelt werden. Ersatzflächen sollen nach Möglichkeit innerhalb des Planungsgebiets bereitgestellt werden. Dazu eignen sich aus Lärmschutzgründen vor allem die Gebietsränder im Süden und Bereiche entlang der Bahnlinie der S8, in welchen die Bahnlinie nicht im Tunnel geführt wird. Insgesamt sind Flächen für klassisches Gewerbe im Planungsgebiet nur begrenzt vorhanden. Die verkehrsgünstige Lage zwischen Flughafen und Messe macht das Planungsgebiet zu einem geeigneten Standort für höherwertiges Gewerbe (z.B. Büros). Für die Ansiedlung dieser Gewerbeformen eignen sich vor allem die durch den ÖPNV gut erschlossene Flächen im Umfeld der neuen Zentren. Bei den Va-

rianten wurde eine Nutzungsmischung von maximal 90% Wohnen und 10% Gewerbe angenommen. Um einen gemischten Stadtteil zu entwickeln, soll in jeder Variante ausreichend Fläche für Arbeiten und Gewerbe bereitgestellt werden. Welche Gewerbeformen jeweils geeignet erscheinen, soll im weiteren Planungsprozess weiter analysiert werden.

**Zentren und Versorgung:** Um die neuen Quartiere mit einem guten Netz an Versorgungseinrichtungen ausstatten zu können, werden neue Zentren im Gebiet geschaffen. Aktuell liegt das nächstgelegene Quartierszentrum im Bereich des Arabellaparks. Daneben gibt es drei Nahbereichszentren in Bogenhausen (siehe Band I, Kapitel 2.3 Siedlungsentwicklung, Seite 31ff.). Neue Zentren für Handel, Gastronomie, öffentliche Nutzungen und höherwertiges Gewerbe sollten bestehende Zentren sinnvoll ergänzen und sind in öffentlich gut erschlossenen Lagen vorgesehen. Geeignete Bereiche sind insbesondere die Halte- und Knotenpunkte der U- und S-Bahn. Lage und Größe der Zentren hängen von der Siedlungsstruktur und dem Siedlungspotential der Varianten ab und müssen im weiteren Planungsprozess konkretisiert werden.

**Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen :** Neben den neuen Versorgungsstrukturen generieren die neuen Siedlungserweiterungen auch erhebliche Bedarfe an sozialer Infrastruktur. Insgesamt werden nach derzeitiger Abschätzung ca. fünf neue Grundschulen und zwei weiterführende Schulen benötigt. Die Standorte der Grundschulen werden jeweils gleichmäßig im Gebiet verteilt und sind zumeist in Anschluss an Grünflächen geplant. Gleiches gilt für die neu zu errichtende Bezirkssportanlage. Die beiden weiterführenden Schulen, ein Gymnasium und eine Realschule, sollen in fußläufiger Entfernung zu den Haltestellen des ÖPNV liegen und zusätzliche Bedarfe aus benachbarten Stadtteilen abdecken. Im Rahmen der Neubebauung werden auch die erforderlichen Kinderbetreuungseinrichtungen mit geplant. Ziel ist es, Kindergärten und Kinderkrippen wohnortnah im

Gebiet zu platzieren, sodass sie gut fußläufig und möglichst auch mit dem ÖPNV erreichbar sind.

**Historische Dorfkerne:** In den Dorfkernen sollen beispielsweise kulturelle Nutzungen oder kleinteilige Versorgungsstrukturen gefördert werden. Sie können so zu Begegnungs- und Identifikationsorten für die künftigen Quartiere und die bestehenden Quartiere werden. Ferner soll der Landschaftsbezug – soweit noch vorhanden – erhalten und gestärkt werden.

**Verkehr:** Maßgeblich für die Entwicklung der Siedlungsflächen im Münchner Nordosten ist die Realisierung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur. 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.

Die Umsetzung des viergleisigen Ausbaus einschließlich Tieferlegung und Überdeckung der S8-Trasse ist Grundvoraussetzung für die verkehrliche Erschließung aller Varianten. Insgesamt zielen die entwickelten Verkehrskonzepte auf eine Stärkung des Umweltverbundes und damit eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ab. Ein möglicher Baustein ist in allen Varianten eine denkbare Verlängerung der U4 bis in das Planungsgebiet hinein. Die Umsetzung der Verlängerung der U-Bahn wird jedoch von den zu realisierenden Dichten und damit verbundenen Einwohnerzahlen abhängen. Linienführung, Anzahl der Haltestellen und Endhaltepunkte sowie ergänzende neue öffentliche Verkehrslinien unterscheiden sich je nach Variante. Eine hochwertige ÖPNV-Erschließung könnte zukünftig die entstehende Verkehrsbelastung im MIV vermindern. Aus Fragen des Immissionsschutzes hätte dies positive Effekte, da sich belastete Bereiche reduzieren könnten. Die Verbindungen für den Individualverkehr in die benachbarten Stadtteile und die Nachbargemeinden werden je nach Variante neu

organisiert. Unter der Annahme, dass der motorisierte Individualverkehr auch weiterhin eine hohe Bedeutung haben wird, erscheint eine Straßenanbindung aus dem Gebiet an die M3 in Richtung Föhlinger Ring und A99 sowie über den Schatzbogen in Richtung A 94 und den Münchner Südosten sinnvoll. Dies führt zu einer Entlastung von einzelnen bestehenden Knotenpunkten.

**Einbindung der Infrastruktur:** Die großen Straßen und die 110-kV Oberleitung (Bahnstrom) führen voraussichtlich in zahlreichen Siedlungsbereichen zu Einschränkungen, wirken sich negativ auf das Landschafts- und Stadtbild aus und können auch als Barrieren wirken. Im weiteren Planungsprozess müssen Konzepte entwickelt werden, wie die großen Infrastrukturen räumlich integriert und schädliche Auswirkungen möglichst minimiert werden können. Je nach Lage und Variante können in Phase II landschaftliche oder städtebauliche Konzepte entwickelt werden, die es schaffen, darauf geeignete Antworten zu finden.

**Regionale Bezüge:** Die Landschaft verbindet in allen Varianten die Stadtteile des Münchner Nordostens über die Stadt- und Gemeindegrenzen hinweg mit der Region. Rückgrat der Landschaftsentwicklung sind dabei vor allem der Hüllgraben und die ehemalige Gütergleisstraße am Lebermoosweg. Entlang von Hüllgraben und Hachinger Bach soll die übergeordnete Grünverbindung gestärkt werden, die vom Hachinger Tal durch den Münchner Osten hindurch bis in das Erdinger Moos reicht. Die ehemalige Güterbahntrasse verbindet als übergeordnete Landschaftsstruktur und Biotopverbundsachse die nördliche Isar mit dem Riemer Park, den Badeseen und Erholungsflächen der östlichen Nachbargemeinden und den Forsten im Münchner Südosten. Das regionale Trenngrün nach Aschheim und Dornach wird gesichert. Der neue Stadtrand wird je nach Variante unterschiedlich ausformuliert. Es sind keine direkten Anschlüsse von Siedlungsflächen an die Nachbargemeinden vorgesehen. Die Straßenverbindungen in die Nachbargemeinden werden neu organisiert.

**Landschaftsentwicklung:** Über die oben genannten Ziele im regionalen Maßstab hinaus werden je nach Variante unterschiedliche Akzente in der Landschaftsentwicklung gesetzt. Für die Entwicklung der Grün- und Freiräume ist es ein wesentlicher Bestandteil, dass schützenswerte, identifikationsstiftende Landschaftselemente wie der Hüllgraben, die weiten Feldfluren und der ehemalige Bahndamm erhalten werden. Durch die Zunahme der Einwohnerinnen und Einwohner wird sich der Nutzungsdruck auf die Grün- und Freiflächen sowie auf den Landschaftsraum erhöhen, was je nach Variante zu einem neuen Charakter der Landschafts- und Freiräume führen wird und zu einer Verdrängung von Flora und Fauna. So wird die städtebauliche Entwicklung in erheblichem Umfang Ausgleichsflächen erforderlich machen, die die zukünftige Landschaft mit prägen werden. Dennoch bieten die Varianten in den angebotenen Dichten einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Die neuen Siedlungsstrukturen sollen eine Durchlässigkeit ermöglichen. Hierbei ist es erklärtes Ziel der entwickelten Varianten, Grünflächenbedarfe möglichst eng verwoben mit den neuen Siedlungsbereichen zu decken und den Grünraum als verbindendes Element auf lokaler Ebene, aber auch als Teil des Münchner Grüngürtels sowie als Übergang zu den angrenzenden Nachbargemeinden zu qualifizieren. In den geplanten Siedlungsflächen sind neben Verkehrsflächen private und öffentliche Grün- und Freiflächen enthalten. 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. Die Landschaft muss zum einen zusätzlich erschlossen werden für extensive, landschaftliche Erholungsformen, zum anderen sollen auch intensiver nutzbare Angebote wie Sportanlagen oder zum Beispiel, auf Wunsch der Bevölkerung, ein Badesee bereitgestellt werden. Trotz der zusätzlichen Nutzungen und Überlagerungen sollen die Weite und Offenheit, die für die

Landschaft des Münchner Nordostens charakteristisch ist, gestärkt werden.

**Schutzgüter der Landschaftsplanung:** Es ist Ziel aller Varianten, die Auswirkungen auf die Schutzgüter möglichst gering zu halten. Dennoch bringt eine bauliche Entwicklung im beabsichtigten Umfang erhebliche Eingriffe z.B. in den Boden- und Wasserhaushalt oder in das Artenspektrum mit sich. Es wird dennoch versucht, die Eingriffe in den Landschaftsraum möglichst gering zu halten und wertvolle Strukturen, die für die Funktionsfähigkeit der Schutzgüter wichtig sind, zu bewahren und zu fördern. Der Umfang der erforderlichen Ausgleichsflächen ist wesentlich bestimmt davon, ob bestehende wertgebende Strukturen, wie die Wiesen und Gehölzbestände insbesondere der Pferdeareale, im Rahmen der baulichen Entwicklung erhalten bleiben können oder zusätzlich ersetzt werden müssen. Hier unterscheiden sich die Varianten deutlich. In Phase II ist darzustellen, wie wertvolle bestehende Elemente und Strukturen innerhalb der Siedlungsentwicklungsbereiche integriert werden können. Dies gilt insbesondere für den wertvollen Baumbestand. Auch der Umgang mit dem hohen Grundwasserstand im Norden wird noch genauer zu untersuchen sein.

Bei der Entwicklung der städtebaulichen Strukturen wird eine Optimierung hinsichtlich einer klimagerechten Stadtentwicklung angestrebt, z.B. durch eine möglichst kompakte Siedlungsentwicklung mit der Integration von unterschiedlichen Klimatopen, das Freihalten wichtiger Luftleitbahnen sowie eine Betonung des ÖPNV. Dennoch ist es nicht vermeidbar, dass die zukünftige Bebauung klimatische Effekte auf die Bestandsquartiere haben wird.

**Pferdesport:** Der Pferdesport soll als identitätsprägende Nutzung im Gebiet erhalten werden. Da es sich bei den Flächen des Pferdesports um mehrere Teilbereiche mit unterschiedlicher Nutzung handelt, bedarf es jeweils einer gesonderten Betrachtung. Die Trabrennbahn hat nach heutigem Kenntnisstand keine Zukunft am Standort und wird daher in allen Varianten überplant.

Für den Bereich der Olympiareitanlage und die Galopprenn- und Trainingsbahn stellen die drei Varianten unterschiedliche Szenarien der Entwicklung dar. Ansätze reichen von einem Fortbestand und Weiterentwicklung der Einrichtungen auf den heutigen Flächen bis hin zum Ansatz einer räumlichen Neuordnung und Konzentration der Pferdesportnutzungen. Bei einer räumlichen Konzentration der Pferderennsportnutzung werden vorrangig die Flächen der Galopptrainingsbahn überplant, das bestehende sehr gute Geläuf der Galopprennbahn und die charakteristischen Tribünenbauten erhalten werden. Im Bereich der Olympiareitanlage, die ebenfalls erhalten werden soll, sollen neue Nutzungen ergänzt werden. Im weiteren Planungsprozess gilt es zu prüfen, welche Nutzungen verträglich sind und wie die Zugänglichkeit der Flächen für beispielsweise Erholungszwecke erhöht werden kann. Da die Zukunft der privaten Nutzer auf dem Gelände aber nur bedingt planerisch gesichert werden kann, wurden für jede Variante angepasste Konzepte erarbeitet, die sowohl den Verbleib, als auch den Wegfall der großflächigen Pferdesportnutzung zeigen. Grundsätzlich gilt, dass auch bei einer Überplanung einzelne Bauwerke, wertvolle Bestandsbäume oder städtebauliche bzw. landschaftliche Strukturen als Identitätsträger erhalten oder auch umgenutzt werden können. Bei einem möglichen Wegfall oder einer Konzentration der großflächigen Pferdesportnutzungen gibt es unterschiedliche planerische Lösungen. Diese bieten ein darüber hinausgehendes Potenzial von bis zu 6.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Eine Verfügbarkeit der Flächen ist jedoch unter den oben angeführten Argumenten ungewiss und nur bedingt planbar. Durch die bereits heute gute Erschließung und Nähe zum S-Bahnhof Riem bieten diese Flächen jedoch große Vorteile.

**Gut Riem:** Das Gut Riem zählt ebenso zu den identitätsstiftenden Nutzungen des Münchner Nordostens. Das Gut benötigt ausreichend landwirtschaftliche Nutzfläche im unmittelbaren Umfeld, um weiterhin im Gebiet wirtschaften zu können (vgl. Ist-Analyse, 2015). Die Varianten zeigen unter-

schiedliche Konzepte, wie das Stadtgut in die künftige Entwicklung integriert werden kann, indem es entweder am aktuellen Standort verbleibt oder einen zusätzlichen bzw. neuen Standort erhält. Dabei kann das Gut auch weitere Aufgaben erfüllen und beispielsweise in seiner Bildungsfunktion gestärkt werden.

**Immissionen:** Die Beplanung des Gebiets führt zu einer zunehmenden baulichen Dichte innerhalb der dafür vorgesehenen Flächen. Dadurch entstehen naturgemäß weitere Emissionsquellen und Immissionsorte, das Konfliktpotential steigt. Diese Entwicklung ist zwangsläufig abhängig von der zu bebauenden Fläche, der geplanten Dichte, sowie der hierfür notwendigen Infrastrukturen in jeder Variante. Durch die derzeit bestehenden Vorbelastungen von Verkehrs- und Anlagenlärm, verkehrsbedingten Luftschadstoffen, Erschütterungen, elektromagnetischen Feldern und Gerüchen entstehen je Variante unterschiedliche Betroffenheiten innerhalb der geplanten Siedlungsflächen. Konkrete Maßnahmenvorschläge bzw. immissionstechnische Bewertungen der Varianten können aufgrund des derzeitigen Planungsstandes (Lage und Verlauf der Planstraßen sind räumlich noch nicht genau definiert, konkrete Baukörper gibt es noch nicht, etc.) nicht abschließend durchgeführt werden. Insgesamt erscheinen alle Varianten im Hinblick auf den Immissionsschutz bewältigbar. Konkrete Vorschläge hierzu werden in den kommenden Planungsschritten erarbeitet werden.

**Lesehilfe:** Die Variantenbeschreibungen sind nach dem folgenden Schema aufgebaut: Einleitend werden wichtige Charakteristika der jeweiligen Variante in kurzen prägnanten Stichworten beschrieben und in einem Stimmungsbild erfasst. Danach folgt eine Herleitung der Varianten anhand von Diagrammen, die die entwurfsbestimmenden Ideen und Prämissen beschreiben. Darauf aufbauend wird in einem Gesamtplan der Zielzustand in einer reduzierten Darstellung gezeigt. Zusätzlich wird immer auch eine Nachnutzungsperspektive bei komplettem Wegfall des Pferderennsports aufgezeigt. Die

darauf folgenden Seiten beleuchten die Varianten im Detail und zeigen Karten zu Siedlungspotential, Zentren, Bildung und Sport, Arbeiten und Gewerbe, zu landschaftsplanerischen Prinzipien, zu den Wirkungen auf die Schutzgüter der Umwelt sowie zum Erschließungskonzept und zur regionalen Einbindung. Anschließend wird die Entwicklung des Planungsgebiets in vier Phasen dargestellt. In diesem Sinne wären neben der Umsetzung des S-8-Tunnels weitere bedeutende Ergänzungen des ÖPNV-Angebots, bspw. eine mögliche Verlängerung der U-Bahnlinie 4, wichtige Meilensteine der Phasierung. Der erste Entwicklungsschritt (Phase 0) zeigt Entwicklungsflächen, die auch ohne großen zusätzlichen Erschließungsaufwand umsetzbar sind. Eine weitere wichtige Grundlage für die Phasierung ist die Flächenverfügbarkeit. Hier sollte für die Phase 1 eine zusammenhängende und ausreichend große Fläche ermittelt werden, die zeitnah zur Verfügung stehen kann. Ziel ist es, einen

zusammenhängenden Stadtraum in jeder Phase der städtebaulichen Entwicklung, der auch immer einen sinnfälligen Endzustand darstellen kann, umzusetzen. Die Darstellungen zu den Entwicklungsphasen sind erste Vorschläge. Sie müssen in der weiterführenden Planung weiter überprüft und konkretisiert werden, da zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht alle die Umsetzung bestimmenden Faktoren beurteilt werden können. Zum Abschluss des Kapitels werden in einer Zusammenfassung noch einmal die Kernqualitäten aller Varianten rezipiert und vergleichend gegenüber gestellt (siehe Kapitel 3.5 Variantenvergleich, Seite 76ff.).



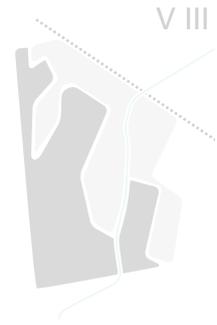
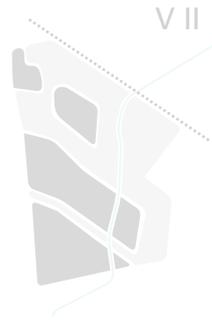
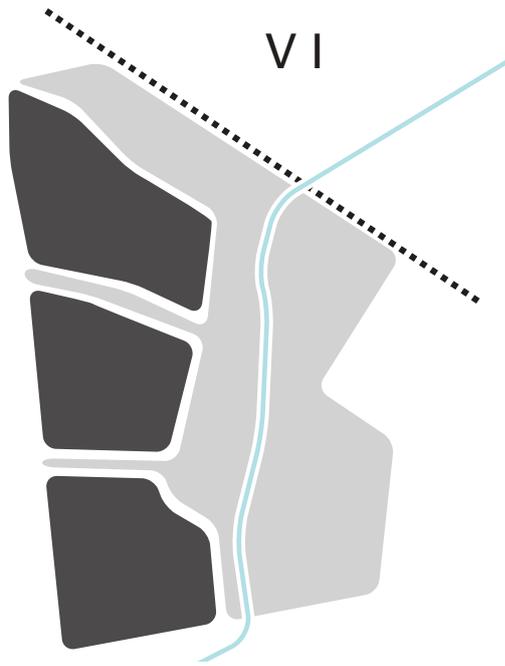
Katholische Kirche St. Nikolaus, Baudenkmal des alten Dorfkerns von Engelschalking

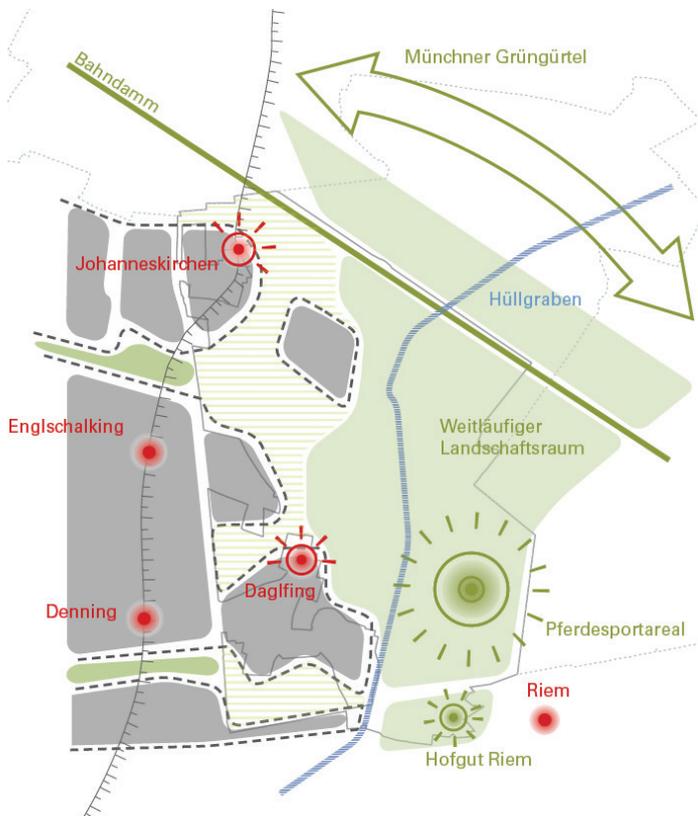
### 3.2 Variante 1 Quartiere als Perlenkette

Entwicklungssachse entlang der S8 stärken

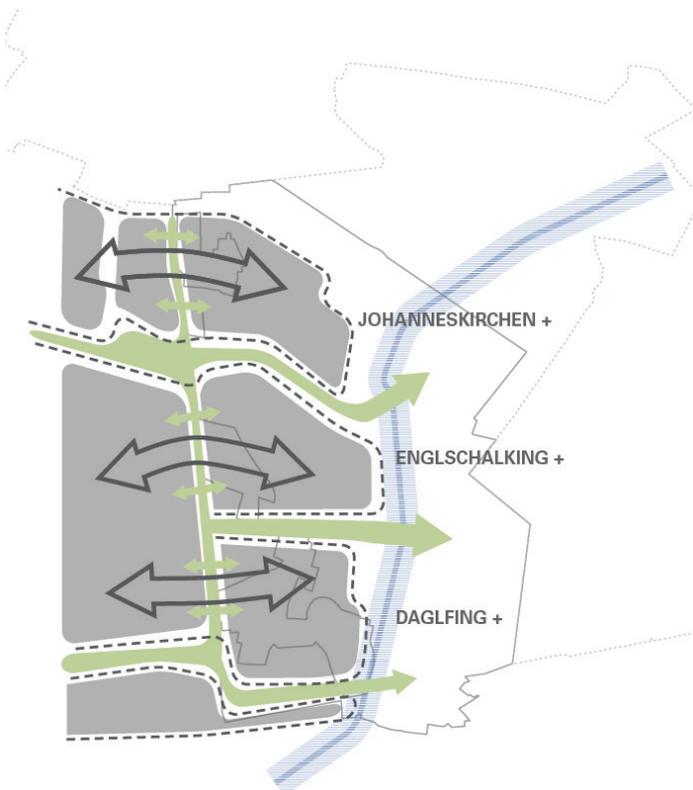
- kompakte Quartiere zwischen S8 und neuer Stadtkante am Hüllgraben
- bestehende Siedlungsbausteine werden zu drei eigenständigen Quartieren weiterentwickelt
- weitläufiger Landschaftsraum von Riem bis ins Moos integriert die Pferdewelt







identitätsstiftende Qualitäten als Ausgangspunkt für die städtebauliche Entwicklung



Entwicklungsrichtung und strukturelle Bezüge

## Herleitung

Entsprechend dem Leitsatz „Adressen Nordost“ werden bestehende identitätsstiftende Nutzungen und Strukturen als konzeptionelle Ausgangspunkte und für die Adressbildung genutzt. In der ersten Variante sind dies neben dem großen Pferdesportareal und dem Hofgut Riem vor allem der weitläufige Landschaftsraum mit den Leitstrukturen des Hüllgrabens und des ehemaligen Bahndamms und das historische Siedlungsmuster der Dorfkern entlang der Lösskante. Diese noch heute ablesbare Siedlungsstruktur dient als thematische Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung.

Ausgangspunkte sind neben den Dorfkernen auch die bestehenden Ortsteile im Gebiet. Je nach Lage und städtebaulicher Situation werden sie arrondiert oder um neue, eigenständige Siedlungsbausteine ergänzt. So entstehen entlang der S8 kompakte Quartiere, die sich wie Perlen auf einer Kette aneinanderreihen. Grüne Korridore setzen die Quartiere voneinander ab, zeichnen bestehende Strukturen wie die Salzstraße und den Zamilapark räumlich nach und stellen den Zugang zum Landschaftsraum her.

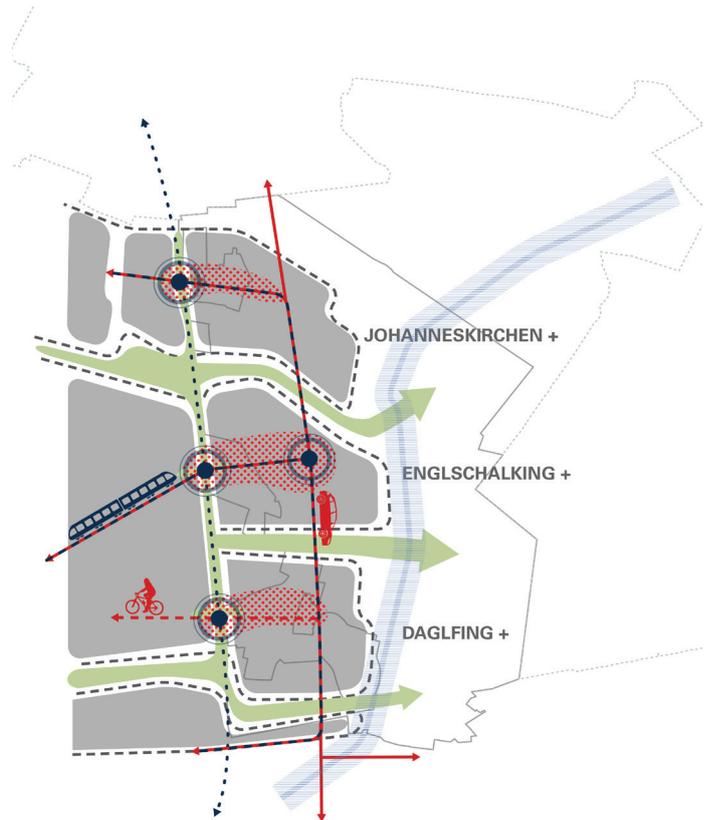
Die drei Perlen können gemäß dem Leitsatz „Nordost-Collage“ als eigenständige, durchaus unterschiedliche Stadtteile erfahren werden. Die bestehenden historischen Dorfkern werden in Ihrer Ausdehnung erhalten oder maßvoll durch Arrondierung erweitert und landschaftlich gerahmt. Östlich der Bahnlinie kann die Neubebauung gut an die bestehenden Siedlungsbereiche angeschlossen und eingewoben werden. Damit werden die heute dezentralen Wohnstandorte zu gemischten Quartieren weiterentwickelt. Bei unmittelbar an den Bestand angrenzender Neubebauung wird im weiteren Planungsprozess die Typologie und Dichte ortsspezifisch und angemessen gelöst.



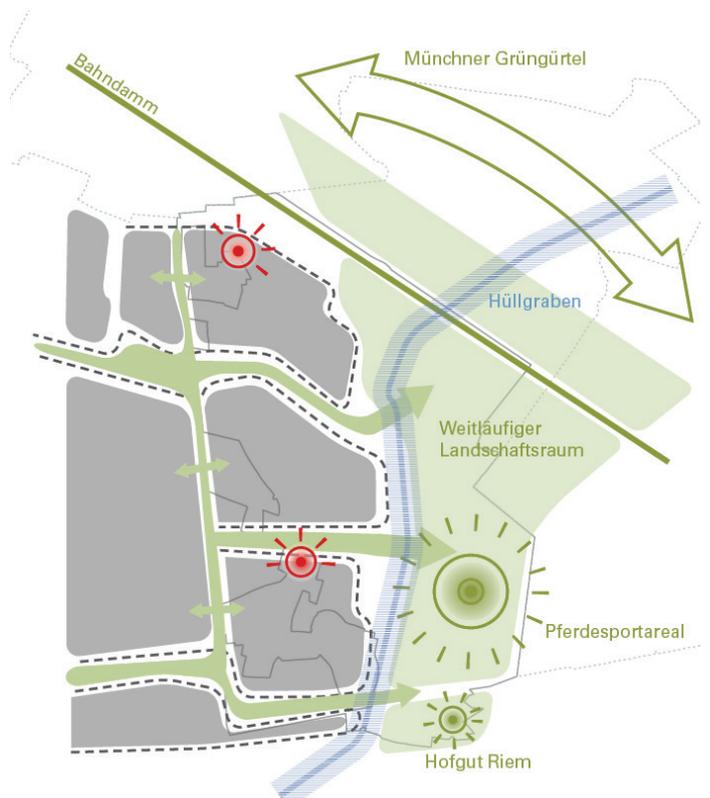
Der verkehrliche Entwicklungsschwerpunkt liegt gemäß dem Leitsatz „(Nah) mobil“ auf dem ÖPNV. So kann ein neuer U-Bahnhof an zentraler Stelle im Planungsgebiet verortet und die U-Bahnlinie 4 bis ins neue Zentrum des Nordostens hinein verlängert werden. Der Nord-Süd-gerichtete Erschließungskorridor führt als Tram- oder Bustrasse aus Norden und Süden auf diesen zentralen Punkt des Netzes zu. Gemeinsam mit der S-Bahn bildet er das verkehrliche Rückgrat des Stadtteils. Die Erschließung beschränkt sich analog zur Siedlungsentwicklung auf die Flächen westlich des Hüllgrabens. Kann der Pferdesport nicht im Gebiet gehalten werden, soll das Areal landschaftlich gestaltet werden.

Eine weitere Besonderheit der Variante 1 ist der neu ausgebildete Stadtrand entlang des Hüllgrabens. Hier entsteht ein direktes Gegenüber von Landschaft und Stadt entlang einer klaren Linie. Dies eröffnet die Möglichkeit, den Landschaftsraum als zusammenhängenden Raum und Teil des Münchner Grüngürtels vom Riemer Landschaftspark entlang der Leitstruktur des Hüllgrabens bis ins Erdinger Moos zu entwickeln. Das große Pferdesportareal wird dabei in seiner heutigen räumlichen Ausdehnung erhalten, weiter qualifiziert und mit sportlichen und kulturellen Nutzungen ergänzt. Das Areal kann so zu einer zentralen, vielseitig nutzbaren Anlaufstelle im Großraum des Münchner Nordostens werden. Auch die gebietsprägende landwirtschaftliche Nutzung inklusive Gartenbau soll gemäß dem Leitsatz „Lokal ist nachhaltig“ nicht nur erhalten, sondern als Kultur- und Bildungsträger ausgebaut und gestärkt werden.

Durch den geplanten S-Bahndeckel können die bislang getrennten Siedlungsbereiche von Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen räumlich verbunden werden. Zusammen mit den die Quartiere unterteilenden Grünzügen ist der auf dem Tunneldeckel entstehende öffentliche Freiraum Teil eines Freiflächennetzes, das den Landschaftsraum mit der Stadt verbindet.



Erschließungskonzept und Versorgungsschwerpunkte

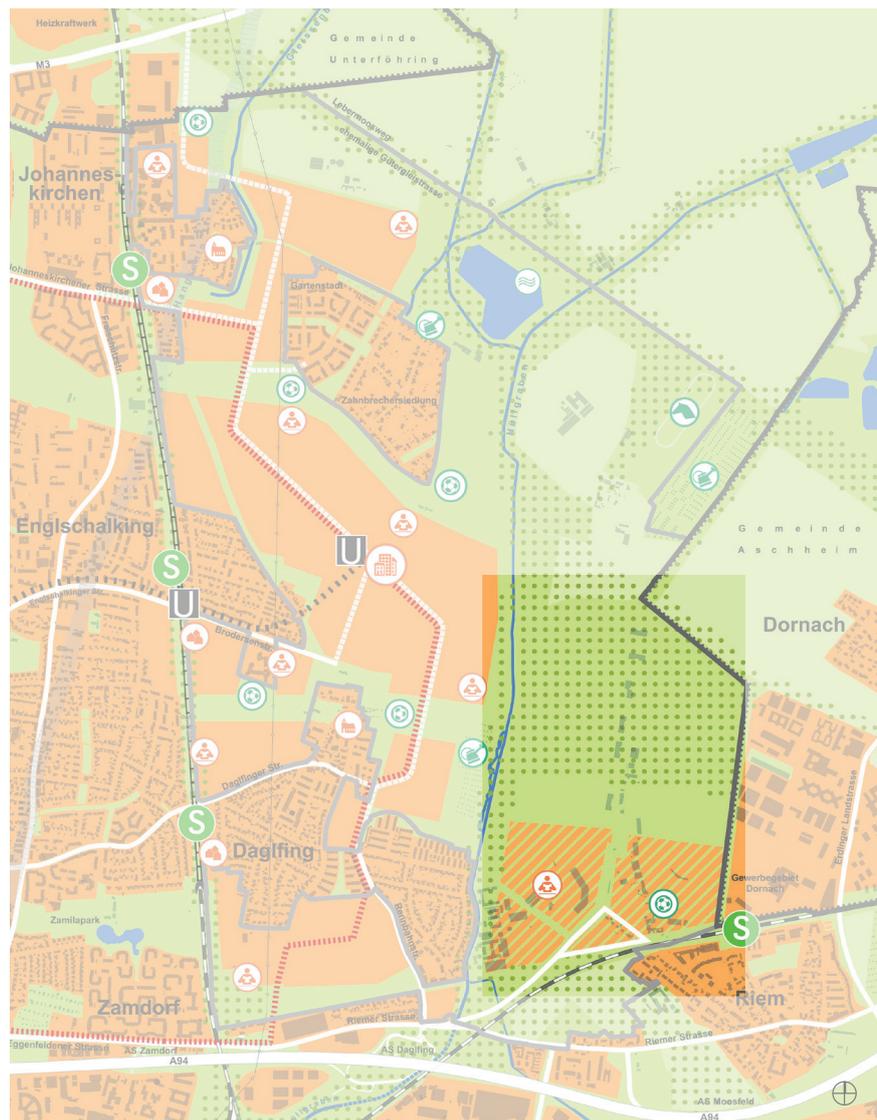


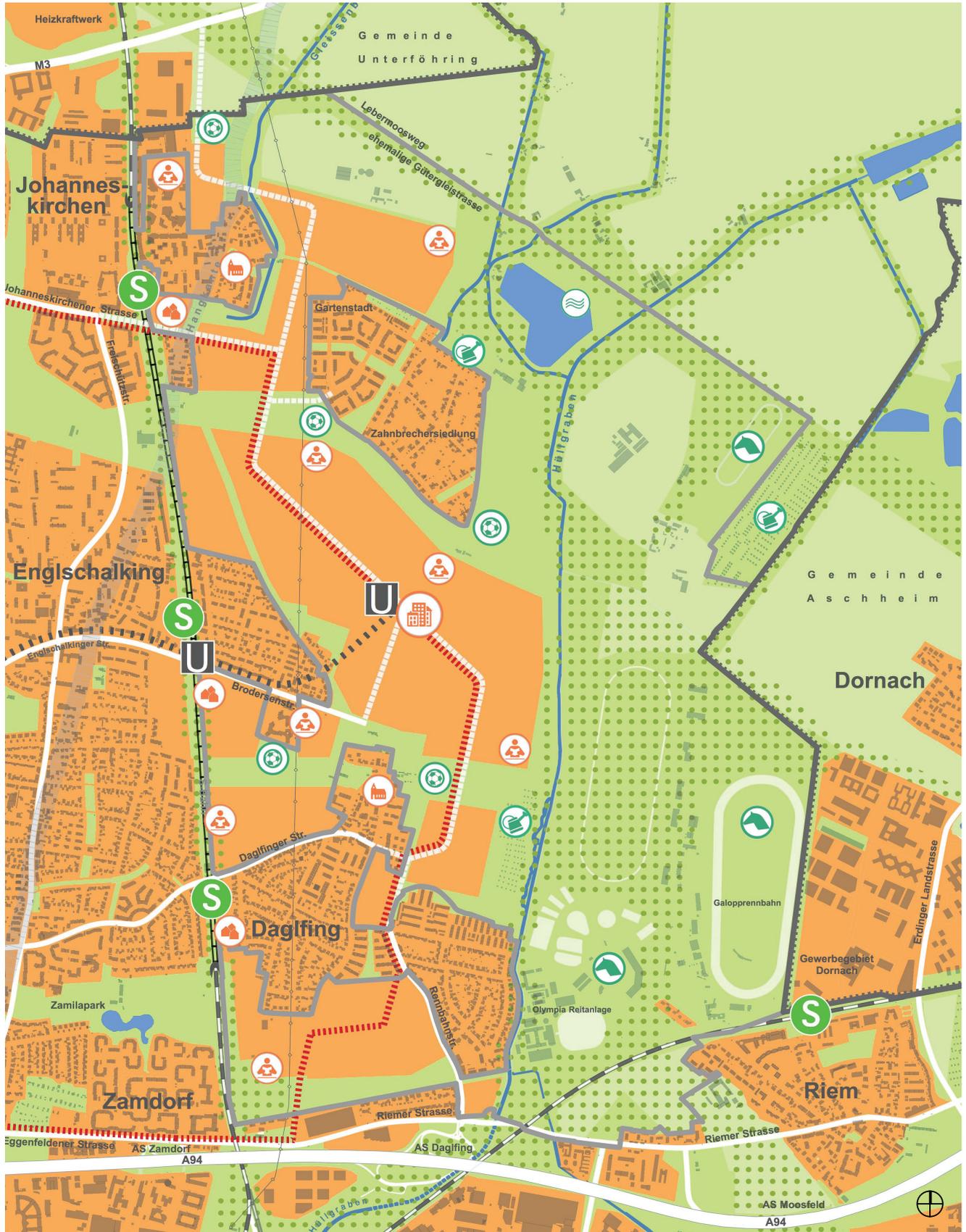
Gesamtbild „Quartiere als Perlenkette“

## Integrierter Hauptplan

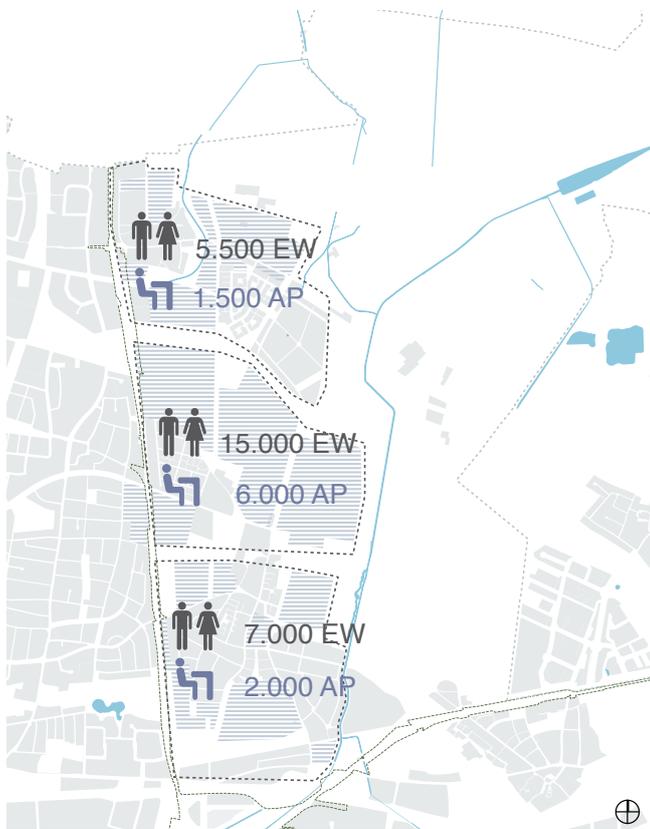
Die **Variante 1 Quartiere als Perlenkette** arrondiert die heute teilweise lose verbundenen Siedlungsbausteine und ergänzt sie um einen großen Baustein mit einem neuen Zentrum nördlich von Engelschalking. Der Nord-Süd gerichtete Städtebau wird durch ein entsprechendes Verkehrsnetz gestützt, dessen Rückgrat die S-Bahn und eine parallel verlaufende ÖPNV-Trasse sind. Die Grünzüge aus den Bestandsquartieren werden fortgesetzt und verbinden das Gebiet mit dem weitläufigen Landschaftsraum. Die Flächen des Pferdesports nehmen weitere Funktionen auf und werden zu einem attraktiven Ort für Sport und Landschaftserleben. Ein Badesee ergänzt die, die Siedlungsflächen rahmende Wasserlandschaft.

**Variante bei Wegfall des großflächigen Pferdesports:** Im Einzugsbereich des S-Bahnhalts Riem werden die frei werdenden Flächen der Olympiareitanlage und der Galopprenn- und Trainingsbahn baulich entwickelt. Es entsteht ein campusartiger Freizeit- und Sportbereich. Auf dem Areal der Galopprennbahn sind auch intensivere sportliche Nutzungen denkbar, die extensiven Wiesen der Trainingsbahn sollen hingegen weitestgehend erhalten werden. Eine zusätzliche Wohnnutzung ist nicht gewünscht, da in dieser Variante der Hüllgraben eine klare Kante für den Übergang von Siedlungs- und Landschaftsbereichen definieren soll. Um die Flächen zu erschließen ist eine untergeordnete Straßenanbindung an das Gewerbegebiet Dornach denkbar. Wichtige Strukturen, wie die Alleen und Gehölzbestände oder die Topographien der Olympiareitanlage, sollen in die neu entstehenden Strukturen möglichst integriert werden. Nördlich der campusartigen Bebauung beginnt der von extensiven Erholungsnutzungen und von Naturschutz geprägte Landschaftsraum. Der Campus bildet eine attraktive Adresse in der Region.





- |  |                         |  |                                |  |                    |  |             |
|--|-------------------------|--|--------------------------------|--|--------------------|--|-------------|
|  | Bestandsgebäude         |  | Naturschutz                    |  | Tunnel             |  | Schule      |
|  | Siedlungsfläche Planung |  | Hangkante                      |  | Bahnstromtrasse    |  | Sport       |
|  | Grünflächen             |  | Erschließung Bestand / Planung |  | Stadtgrenze        |  | Pferdesport |
|  | Landwirtschaft          |  | S-Bahn Bestand                 |  | Quartierszentrum   |  | Kleingarten |
|  | Gewässer                |  | U-Bahn Bestand / Planung       |  | Nahbereichszentrum |  | Baden       |
|  | Campus                  |  | ÖPNV-Tasse Planung             |  | Dorfkern           |  |             |

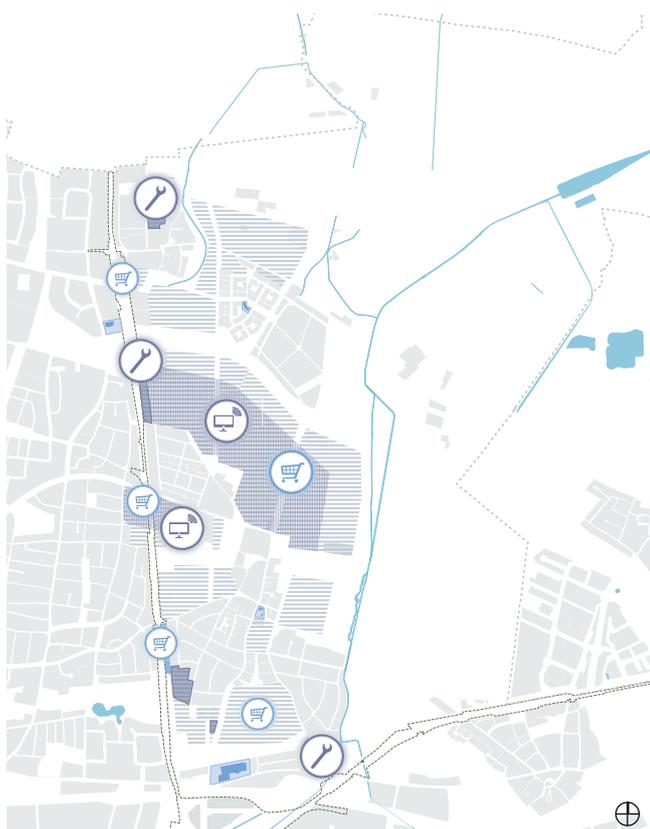


  
 Einwohnerzahl:  
 bis zu 27.500

  
 Arbeitsplätze:  
 bis zu 9.500

### Siedlungspotential

Die hier angenommenen Dichten sind etwas niedriger angesetzt als in den anderen Varianten, da ein größerer Anteil der Siedlungsfächen relativ nah an bestehenden Siedlungen liegt. Die Variante bietet sehr unterschiedliche Standortqualitäten: Urbanes Wohnen im Bereich der neuen Zentren, Wohnen an der Stadtkante zum Hüllgraben oder auch kleinteiligere Bebauungen im Umfeld der historischen Dorfkerne. Das höchste Arbeitsplatzpotential ist für den Bereich des neuen Quartierszentrums in Engelschalking vorgesehen, abgerückt vom durch Wohnen geprägten Bestand. Insgesamt hat die Variante ein Einwohnerpotential von ca. 27.500 Einwohnerinnen und Einwohnern und ein Potential für ca. 9.500 Arbeitsplätze. Wie einleitend ausgeführt, bilden die Zahlen zum derzeitigen Planungsstand nur eine erste Annahme der baulichen Dichten ab (siehe Kapitel 3.1 Die drei Varianten, Seite 30ff.)



   
 klassisches Gewerbe  
 neu / Bestand

   
 integriertes Gewerbe

   
 Handel  
 neu / Bestand

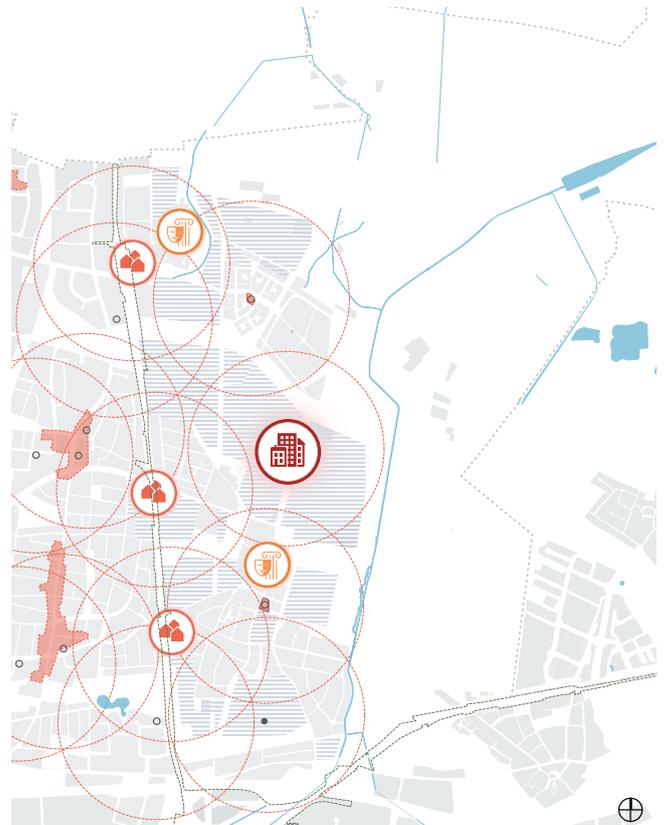
### Arbeiten und Gewerbe

Als Ersatzstandorte für das heute im Gebiet ansässige klassische Gewerbe eignen sich vor allem die Gebietsränder im Süden und die Bereiche an der Bahnlinie der S8, die nicht durch den Tunnel vor Lärmimmissionen geschützt sind. Die Flächen für klassisches Gewerbe sind in der sehr kompakten Variante 1 begrenzt. Für höherwertiges Gewerbe (z.B. Büros und Gewerbehöfe) sollen die hocherschlossenen Flächen im Bereich der S-Bahn-Haltpunkte und des neuen U-Bahnhaltepunkts genutzt werden.



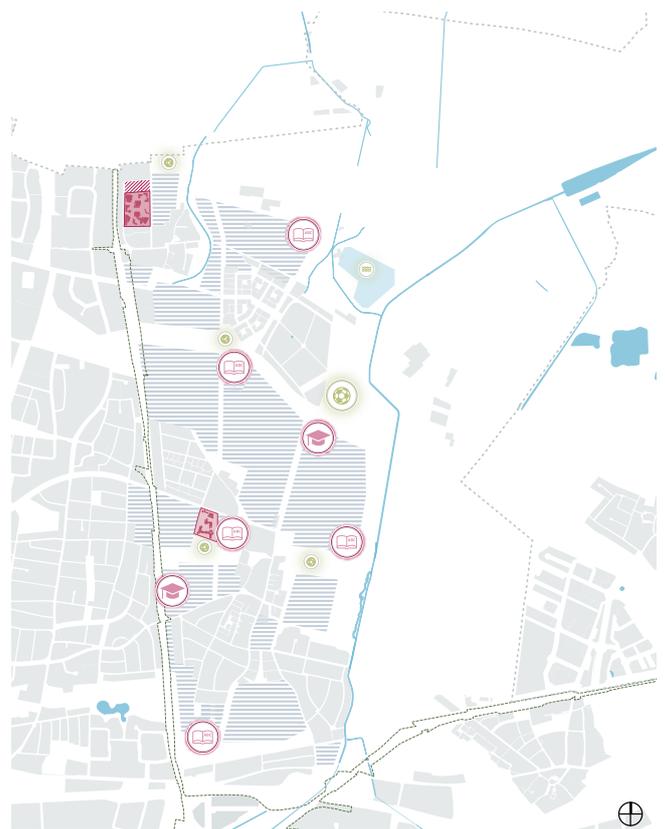
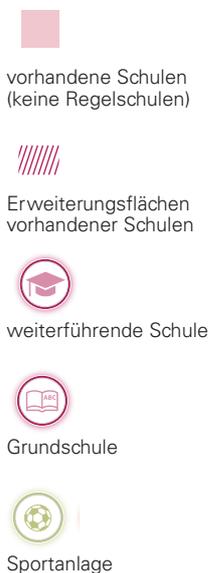
## Versorgung und Kultur

Ein wichtiges Konzept in dieser Variante ist die enge Anbindung der neuen Stadtteile an die bestehenden Siedlungsbereiche in Bogenhausen. Dazu sollen, wegen ihrer guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, besonders die Umsteigepunkte als Zentrum gestärkt werden. Grundsätzlich sollen aber in jedem der drei Quartiere Zentrumsfunktionen erfüllt werden. Nahbereichszentren liegen an den S-Bahn Haltepunkten und ermöglichen einen intensiven Austausch der bislang getrennten Quartiere. Die größte Siedlungsfläche nordöstlich von Engelschalking erhält zusätzlich als neuen Schwerpunkt im Münchner Nordosten ein Quartierszentrum im Umgriff des U-Bahnhofs. Dort werden Handel, Gastronomie, öffentliche Nutzungen und höherwertiges Gewerbe angesiedelt. Die historischen Dorfkern werden durch kulturelle Nutzungen aufgewertet.



## Bildung und Sport

Die notwendigen fünf neuen Grundschulen werden entweder an die vorhandenen Bildungsstandorte in Engelschalking und Daglfing angegliedert oder aufgrund der leichter zu lösenden Immissionsproblematik und um einen Zugang zu den Grünflächen herzustellen, im Bereich der Grünzüge angesiedelt. Die beiden weiterführenden Schulen werden aufgrund der guten überörtlichen Erreichbarkeit im Umfeld des S-Bahn-Haltepunkt Daglfing und am neuen Zentrum südlich der Zahnbrechersiedlung angeordnet. Zusätzlich soll hier die notwendige Bezirkssportanlage im Übergang zur Landschaft verortet werden. Kleinere Sportflächen werden in die neuen Grünzüge integriert.

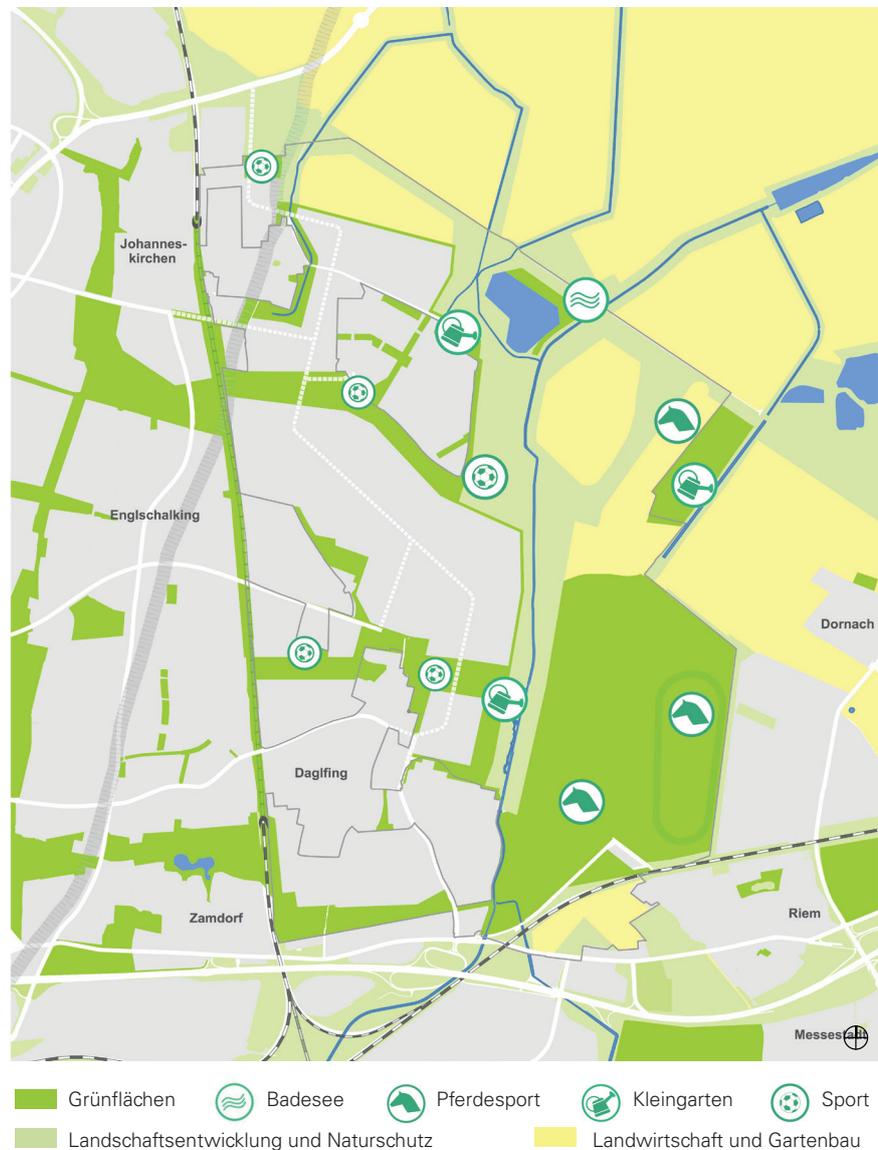


## Landschaftsentwicklung

Die weitläufige Landschaft mit ihren heutigen Strukturen und Qualitäten bleibt östlich des Hüllgrabens und im Norden entlang des ehemaligen Bahndamms erhalten. Pferdesport und -haltung prägen das Gesicht der Landschaft gemeinsam mit landschaftsbezogenen Erholungsformen und einer extensivierten Landwirtschaft. Die landschaftlich gestalteten Grünzüge bieten Raum für Erholungsfunktionen, dienen als Lebensraum mit Rückzugs- und Verbundfunktion und verbessern die bioklimatische Situation im Gebiet. Ausgleichsflächen werden so situiert und entwickelt, dass vor allem der Hüllgraben und der nördliche Bahndamm von naturnahen Vegetationsstrukturen begleitet werden. Auf dem Tunneldeckel der S8 werden naturnahe Flächen im Wechsel mit öffentlichen Grün- und Platzflächen angelegt. Die Olympiaanlagen, das Galopperareal und die nördlich angrenzenden Gebiete werden zu einem substanziellen, vielfältig strukturierten und räumlich integrierten Bestandteil der künftigen Landschaft. Der Hüllgraben bildet den neuen Stadtrand im Osten. Das bestehende Gerüst der Grünverbindungen im Münchner Nordosten wird fortgeführt und ausgebaut. Es reicht von der Isar bis zum Landschaftspark Riem und auf der Trasse der historischen Salzstraße von der Isar bei Oberföhring nach Osten in die offene Landschaft.

### Freiräume, Freizeit und Erholung:

Durch die Siedlungsentwicklung gehen zwar bestehende Erholungsflächen – größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen, die auch zur Erholung genutzt werden - verloren, es wurde aber großer Wert darauf gelegt neue Erholungsangebote zu schaffen, die noch das „Leben am ländlich geprägten Stadtrand“ vermitteln. Öffentliche Grünflächen sind in den Grünzügen zwischen den Siedlungskernen vorgesehen. Eine neue Grün-, Platz- und Wegeachse auf dem Tunneldeckel der S8 verbindet die alten und neuen Ortsteile miteinander. Sportflächen und Kleingärten befinden sich schwerpunktmäßig an den östlichen Ortsrändern. Die bestehenden größeren Anlagen bleiben erhalten. Zur Entlas-



stung der umliegenden Badegewässer und auf Wunsch der Bürgerinnen und Bürger besteht im Norden des Planungsgebiets die Option auf einen Badesee. Dieser wird in einem Bereich mit möglichst niedrigem Grundwasserflurabstand südlich des aufgelassenen Bahndamms zwischen Zahnbrechersiedlung und Hüllgraben angegliedert. Das Pferdesportareal bleibt östlich des Hüllgrabens in seiner Gesamtheit erhalten und wird nicht bebaut. Das Areal mit seinem wertvollen Baumbestand und der teilweise historischen Bausubstanz soll verstärkt auch für Freizeit und Sport nutzbar gemacht werden. Das Areal der Trainingsbahn wird Mittelpunkt des im Münchner

Nordosten befindlichen Landschaftsraumes zwischen dem Riemer Landschaftspark im Süden und der Erdinger Mooslandschaft im Norden. Die Wegeverbindungen durch das Gebiet zu den benachbarten Gemeinden und Stadtteilen sowie in die Landschaft werden geöffnet und gestärkt.

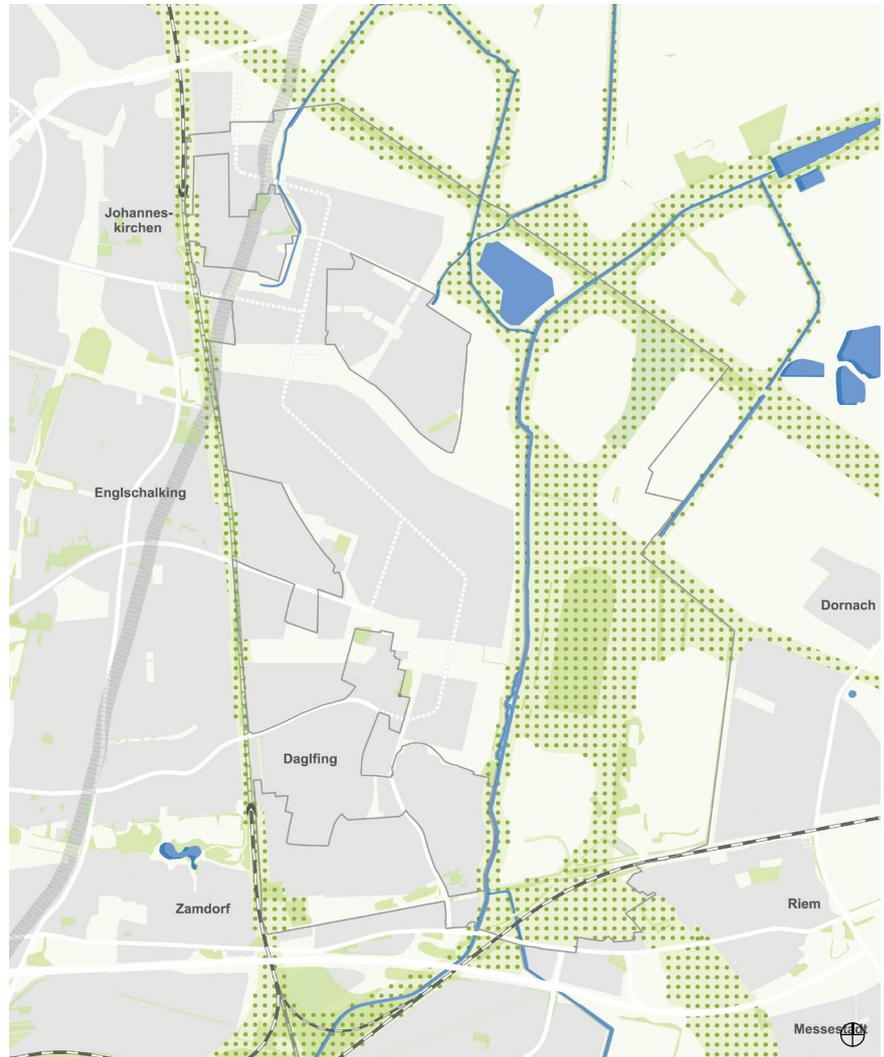
**Landwirtschaft:** Die großflächige und intensive ackerbauliche Nutzung weicht aus dem Gebiet zurück und konzentriert sich um die Hofstellen im Norden. Grünland für Pferdehaltung, Landschaftspflege und Sonderkulturen, insbesondere Gemüsebau, sind Schwerpunkte der zukünftigen Landwirtschaft.



**Kultur- und Sachgüter:** Die alten Ortskerne mit Kirchen, Kirchhöfen und historischen Gebäuden von Johanneskirchen und Daglfing sollen in Ihrem heutigen Erscheinungsbild bewahrt werden. Aufgrund des Heranrückens der neuen Siedlungsfläche wird zwar der ländliche Charakter und der Landschaftsbezug reduziert, durch die angelegte Grünbereich bleibt die Freistellung der Dorfkerne und bedeutende Blickbeziehungen weiterhin erlebbar. Die heutige Gestalt der Salzstraße wird überformt. Das Gut Riem bleibt unverändert erhalten, bildet einen wichtigen Trittstein in der Grünverbindung zum Riemer Landschaftspark und soll verstärkt der Identitätsbildung im Gebiet dienen.

**Naturschutz, Artenschutz und Ausgleich:** Aufgrund der Überbauung durch Siedlung und Verkehr gehen Ackerlebensräume, Wiesen, Gehölzstrukturen und strukturreiche Ortsränder im Westen verloren. Dennoch bleibt in dieser Variante ein großer Anteil an wertvollen Gehölzen, Biotopen und Ausgleichsflächen im heutigen landschaftlichen Kontext erhalten, insbesondere auch die weitläufige artenreiche Wiese auf dem Trainingsareal. Der Bedarf an Ausgleichsflächen bleibt geringer als bei den übrigen Varianten. Ein Teil der erforderlichen Ausgleichsflächen wird voraussichtlich außerhalb des Gebiets situiert werden. Im Gebiet werden Ausgleichsflächen vorrangig entlang der übergeordneten Biotopverbundachsen alter Bahndamm und Hüllgraben situiert. Hier bieten sich aufgrund der Standortunterschiede Potentiale für trockene bis feuchte Biotope.

Die vorhandenen Fließgewässer als solche werden renaturiert. Die Flur wird durch Feldgehölze und Alleen vielfältiger gegliedert, wobei die charakteristische Weite der Landschaft erhalten bleiben soll. Die im Bereich der künftigen Siedlungsflächen bereits heute vorhandenen Biotopstrukturen werden, soweit vor dem Hintergrund der heranrückenden Bebauung und der Nutzungsintensität in den neuen Quartieren möglich, gesichert, vernetzt und in die Baustrukturen integriert. Für die



■■■■■ Schwerpunktbereiche Naturschutz

Bodenbrüter des Offenlandes gehen die heute ohnehin schon minimal verfügbaren Flächen hingegen verloren. Diese müssen nördlich des Gebiets kompensiert werden. Im Bereich Daglfing, entlang der S8, kommen auf mageren halboffenen Brachflächen bedeutende Arten vor, die im Bereich des zu entwickelnden Grünzugs südwestlich der Trabrennbahn oder andersorts zu kompensieren sein werden.

**Klima:** Die städtische Wärmeinsel wird durch die neuen Siedlungsflächen ausgeweitet. Jedoch bleiben bei dieser Variante die wesentlichen Kaltluftproduktions- und Ausgleichsflächen erhalten. Der Anschluss an die Kaltluftreservate, die großen Wiesen

und Felder im Osten des Gebietes, ist gegeben. Auf die Zahnbrechersiedlung und Daglfing Ost entstehen bei autokthoner Wetterlage kaum klimatisch nachteilige Auswirkungen. Die Luftleitbahnen im Süden bleiben erhalten. Die Luftleitbahnen über die Ost-West Grünzüge werden hingegen stark geschwächt mit entsprechenden (lokalen) Auswirkungen auf Johanneskirchen und den Münchner Osten insgesamt. Die Klimavielfalt wird in Daglfing und Engelschalking durch die „Umbauung“ reduziert, dies soll mittels einer stärkeren siedlungsinternen Durchgrünung kompensiert werden.

**Boden und Wasser:** Durch die zu überbauenden Flächen gehen hochwertige,

produktive Ackerböden verloren. Auch ergeben sich Funktionsverluste im Bodenwasserhaushalt und Eingriffe in den Grundwasserstrom, insbesondere im Norden bei Johanneskirchen. Im Hüllgrabenkorridor bleibt jedoch viel Raum erhalten, der zur Verbesserung der Bodenfunktionen und des Wasserhaushalts dienen soll.

### Erschließung MIV und ÖPNV

Je Siedlungs- und Landschaftsvariante wurden verschiedene Möglichkeiten der verkehrlichen Erschließung im Zuge der Bearbeitung konzipiert und bewertet. Diese Möglichkeiten werden als Planfälle bezeichnet. Im Folgenden wird je Variante ein Planfall beschrieben, der in der Nummerierung der Variante entspricht. Im ÖPNV zeichnet sich der Planfall 1 durch eine gute Anbindung an den Schienenverkehr aus. Vom Westen her über die S-Bahn können zahlreiche neue Siedlungsgebiete erschlossen werden. Durch die verlängerte U4 ins Plangebiet kann eine weitere attraktive Schnellverbindung mit gutem Taktangebot in die Innenstadt sowie nach Bogenhausen entstehen. Am S-Bahnhof Engelschalking entsteht ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen S- und U-Bahn. Die Verlängerung der U4 in das Siedlungsgebiet ist aufgrund der notwendigen Kapazitäten in Richtung Innenstadt geplant, da die S8 dies allein nicht leisten kann. Weiteres Merkmal im ÖPNV ist eine „Nord-Süd ÖPNV-Verbindung“ östlich der S-Bahn und westlich des Hüllgrabens. Inwiefern die Nord-Süd-Verbindung als Tram- oder Bus-Angebot ausgebaut wird, wird erst zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. 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 werden weite Teile der östlichen Siedlungsflächen erschlossen. Durch die dichtere Folge von Haltestellen wird die Naherschließung gesichert. Durch U- und S-Bahn sowie die „Nord-Süd ÖPNV-Achse“ wird ein Großteil der Siedlungsflächen durch hochwer-



tige 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 ÖPNV-Anbindung. Ergänzend wird das Busnetz auf die geplanten hochwertigen Schienenverbindungen ausgerichtet. Bestehende Linien werden verlängert, beziehungsweise in ihrem Fahrtweg angepasst. Hauptziel ist die Schaffung zahlreicher Verknüpfungspunkte zu den höherwertigen ÖPNV-Angeboten.

Im MIV erfolgt die Haupteerschließung des Siedlungsgebietes über eine neu

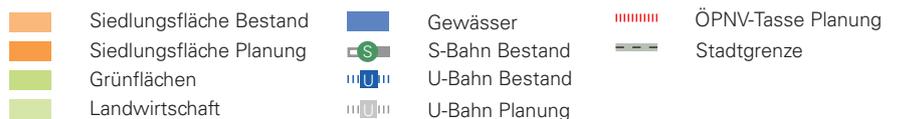
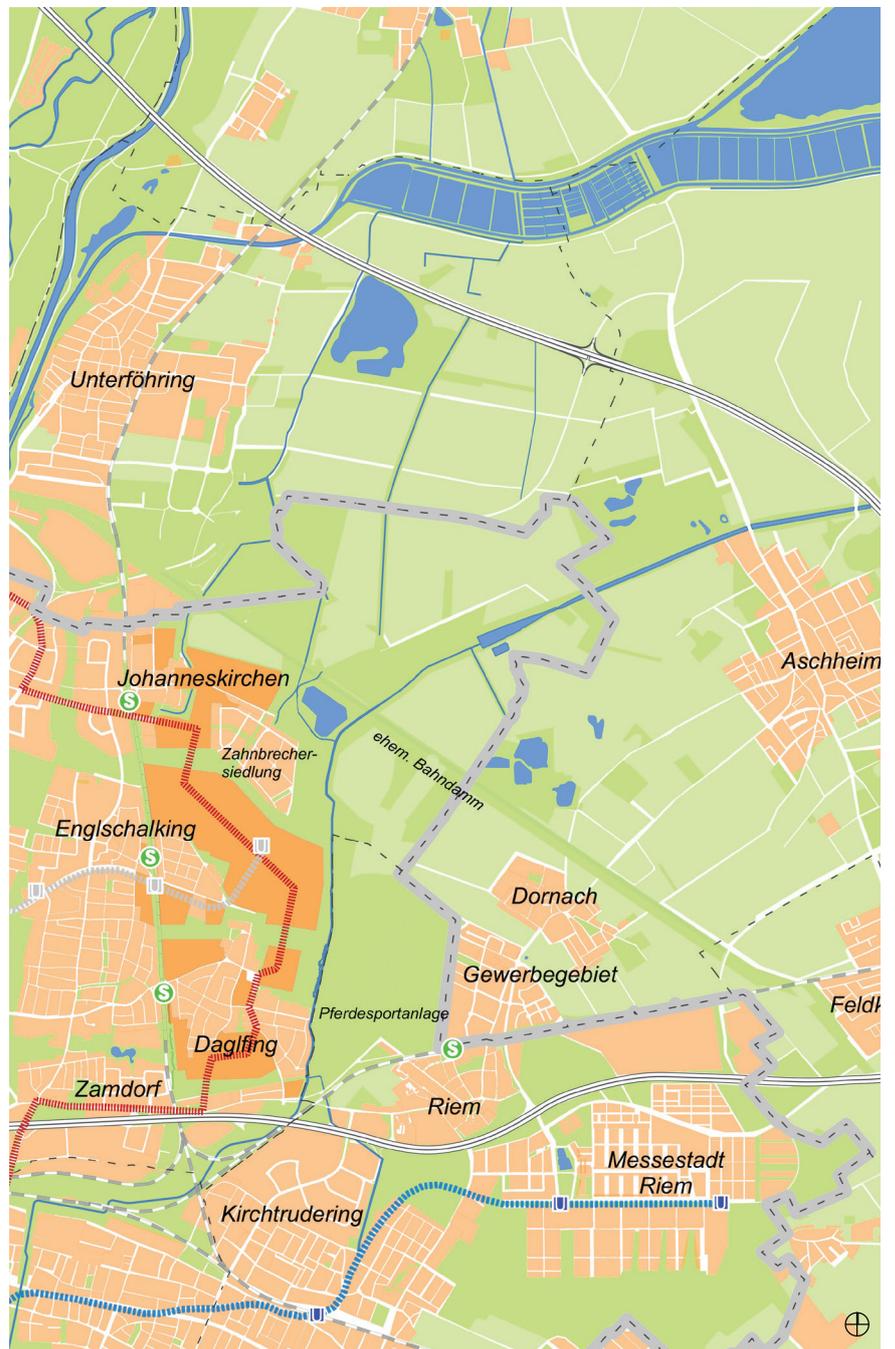
zu bauende Nord-Süd-Achse, deren Trassenverlauf hauptsächlich in den neu geplanten Siedlungsflächen liegen wird. Lediglich im südlichen Bereich verläuft die Trasse über die Rennbahnstraße in der bestehenden Bebauung. Die bestehenden Siedlungsbereiche werden soweit wie möglich von potenziellen Lärmquellen im MIV frei gehalten, um die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs auf die Bestandsgebiete zu begrenzen. Die Anbindung an das bestehende Straßennetz für den MIV erfolgt über insgesamt fünf Verbindungen beziehungsweise Knotenpunkte. Dies sind die drei bestehenden Querungen der S8 (Johanneskirchner Straße, Engelschalkinger Straße und Daglfinger Straße). Die Stegmühlstraße ist als



Fuß- und Radverkehrsachse vorgesehen. Eine Nutzung für den MIV ist hier nicht mehr möglich. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, den schon derzeit hohen Auslastungen des bestehenden Straßennetzes und den bestehenden sowie den im Prognosefall prognostizierten hohen Belastungen an den Knotenpunkten in Bogenhausen ist zudem eine nördliche Anbindung an die M3 erforderlich. So kann unter anderem der Knoten Johanneskirchner Straße / Cosimastraße maßgeblich in seiner Verkehrsbelastung reduziert werden. Die südliche Anbindung erfolgt über die Rennbahnstraße an die Riemer Straße. Der damit schon heute stark belastete Knoten Rennbahnstraße / Riemer Straße wird zusätzlich belastet. Ein Ausbau des Knotens wird als notwendig angesehen.

### Regionaler Einbindung

Besonderheit dieser Variante ist ein weitgehend unzerschnittener Landschaftsraum östlich des Hüllgrabens der sich vom Nordosten Riems bis zum Speichersee erstreckt. Die darin eingebetteten Pferdesportanlagen sind ein wesentliches identitätsstiftendes Merkmal und bleiben als klare landschaftliche Zäsur zwischen dem künftigen Stadtrand Münchens und der Nachbargemeinde Aschheim erhalten. Relevante Freizeitnutzungen in diesem regionalen Landschaftsraum sind bereits vorhandene Badeseen sowie ein neuer See im Norden des Plangebiets. Im regionalen Maßstab betrachtet stärkt diese Variante die beiden Achsen entlang der Bahnlinie. Der Individualverkehr verbindet die neuen Siedlungsgebiete vor allem über den Schatzbogen und den Zubringer zur M3 eng mit der Region. Die zentrale Achse mit ÖPNV-Trasse dient sowohl der internen als auch der externen Erschließung des Plangebiets. Übergeordnete Erschließungsachsen nach Osten sind nicht vorgesehen, so dass der Hüllgraben und die östlich davon liegenden Flächen ein Freiraumband als Stadtrand ausbilden.





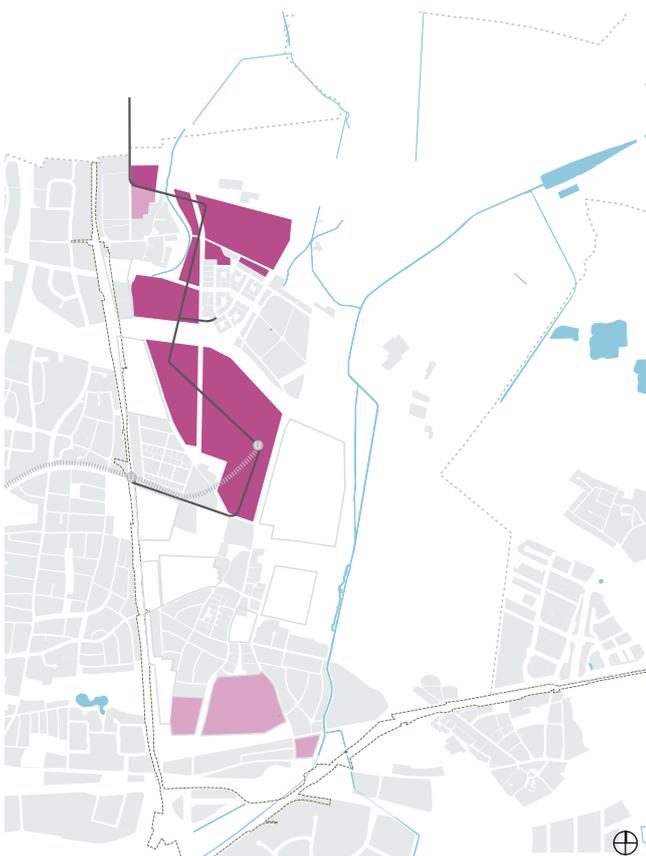
## Entwicklungsphasen

**Phase 0:** Ohne zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen im Bereich Verkehr ist der Bau der Siedlungsgebiete auf der ehemaligen Trabrennbahn und in direkter Nachbarschaft entlang der Rennbahnstraße möglich. Der späterer Ausbau der Rennbahnstraße sollte dabei bereits berücksichtigt werden. Nördlich von Johanneskirchen können außerdem in begrenztem Maße Flächen für Gewerbeentwicklungen aktiviert werden.

Im Zuge der Entwicklung sind kleinflächige Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen im Umfeld der Baugebiete erforderlich. Die Grünverbindung vom Zamilapark zum Hüllgraben kann bereits umgesetzt werden. Vorbereitend können schon in der Phase 0 Flächen für die übergeordneten Grünzüge gesichert werden. Zusätzlich können bereits Konzepte für die Optimierung und Öffnung der Pferdesportanlagen umgesetzt werden. Landschaftsentwicklung: Es sind kleinflächige Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen im Umfeld der Baugebiete erforderlich. Die Grünverbindung vom Zamilapark zum Hüllgraben entsteht. Vorbereitend können Flächen gesichert werden für die übergeordneten Grünzüge. Es sind Konzepte zu entwickeln für die Optimierung und Öffnung der Pferdesportanlagen

**Phase 1:** Zentraler Baustein ist die Realisierung der Siedlungsgebiete zwischen Engelschalking und der Salzstraße bis zur Glücksburger Straße um das neue Quartierszentrum und den angedachten Haltepunkt der U4. Diese Flächen sind zu einem großen Teil im Eigentum der Landeshauptstadt München und damit schnell verfügbar. Ein weiterer Schritt der Umsetzung ist die bauliche Anbindung der Gartenstadt Johanneskirchen und der Zahnbrechersiedlung an den Dorfkern Johanneskirchen unter Berücksichtigung des Grünzugs des Gleißbachs. Die Flächen für die künftige ÖPNV-Achse müssen bei der Umsetzung der Siedlungsbauwerke freigehalten werden. Um den Individualverkehr abwickeln zu können wird die Nord-Süd-Achse zwischen dem Anschluss zur M3 bis nördlich Daglfing benötigt. Ein Anschluss an die vorhandene Ortsdurchfahrt Daglfing nach Süden soll noch nicht erfolgen. Die Johanneskirchner Straße bleibt in dieser Phase erhalten. Somit kann in Phase 1 die Busanbindung über die Johanneskirchner Straße erfolgen. Die Unterführung Stegmühlstraße kann offen gehalten werden. Die Landshamer Straße, die Engelschalking Straße und die Daglfinger Straße werden beibehalten. Durch die Anbindung an die M3 im Norden kann mit der geplanten Besiedlung in der Phase 1 der zusätzliche Verkehr im MIV abgewickelt werden. Der Bau von temporären Querungsbauwerken entlang der S8 ist nicht notwendig.

Auch die Grünkorridore nach Bogenhausen und die übergeordneten Grünverbindungen entlang des Hüllgrabens und der Gütergleistrasse können parallel zur Bebauung entwickelt werden. Der Badensee sollte bereits den Bewohnerinnen und Bewohnern der ersten Bauphase als zentrales Freizeitangebot zur Verfügung stehen. Ein weiterer früher Schritt der Umsetzung ist die bauliche Anbindung der Gartenstadt Johanneskirchen und der Zahnbrechersiedlung an



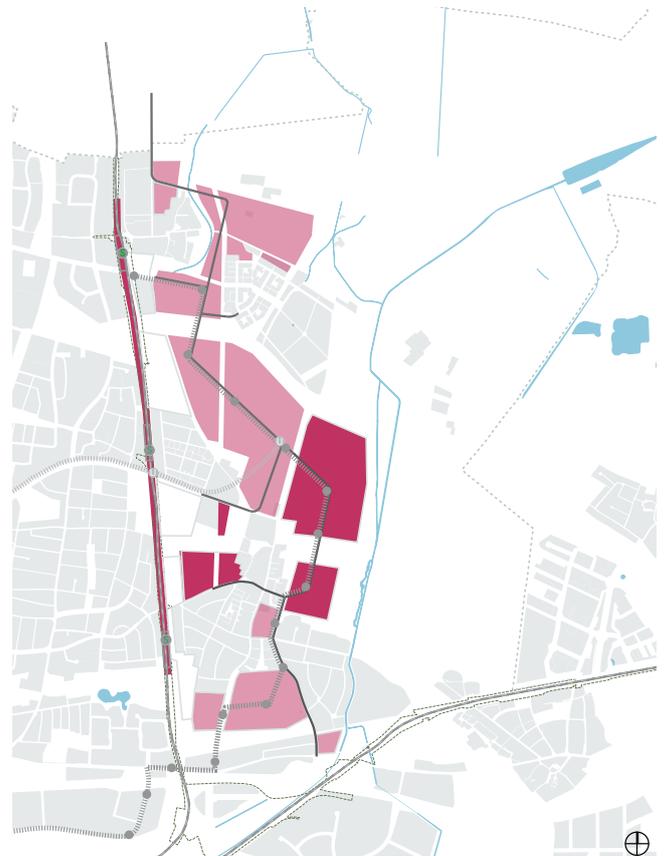


den Dorfkern von Johanneskirchen unter Berücksichtigung des Grünzugs des Gleißerbachs.

**Phase 2:** Die Tieferlegung der S8 und die mögliche Verlängerung der U-Bahn müssen planerisch und zeitlich aufeinander abgestimmt werden. Oberirdisch kann die zentrale ÖPNV-Nord-Süd-Achse als Busspur über den S-Bahnhof Johanneskirchen umgesetzt werden. Mit dieser Phase müssen weitere Anpassungen des Busnetzes vorgenommen werden. In der Phase 2 wird das große Baufeld am Quartierszentrum zwischen Glücksburger Straße und Hüllgraben ergänzt. Außerdem werden die Siedlungsgebiete westlich und östlich des Ortskerns Daglfing gebaut. Die Anschlüsse der Rennbahnstraße an die Riemer Straße müssen in dieser Bauphase ausgebaut werden, um das zu erwartende Verkehrsaufkommen abzuwickeln. Außerdem wird ein Umbau der Landshamer Straße mit der Anbindung an die Anschlussstelle München Daglfing benötigt. Die Landschaftsentwicklung östlich des Stadtrandes einschließlich Ausgleichsflächen sollte mit dieser Phase abgeschlossen werden. Die Pferdesportareale sollten für die Öffentlichkeit durchlässig und attraktiv gestaltet werden.

Landschaftsentwicklung: Die Landschaftsentwicklung östlich des Stadtrandes einschließlich Ausgleichsflächen sollte mit dieser Phase abgeschlossen werden. Die Pferdesportareale sollten für die Öffentlichkeit durchlässig und attraktiv gestaltet werden.

**Phase 3:** Mit der Fertigstellung des „Tunneldeckels“ der S-Bahn können die neuen Grünverbindungen für die Erholung und den Biotopverbund auf dem Tunneldeckel einschließlich der Anknüpfungspunkte an Zamilapark und Johanneskirchen realisiert werden. Damit können die verbleibenden Siedlungsgebiete entlang der S-Bahn umgesetzt werden und die Stegmühlstraße, Engelschalkinger Straße und Daglfinger Straße als niveaufreie Querungen der S8 hergestellt werden. Die Stegmühlstraße wird zu einer Rad- und Fußwegachse umgestaltet.

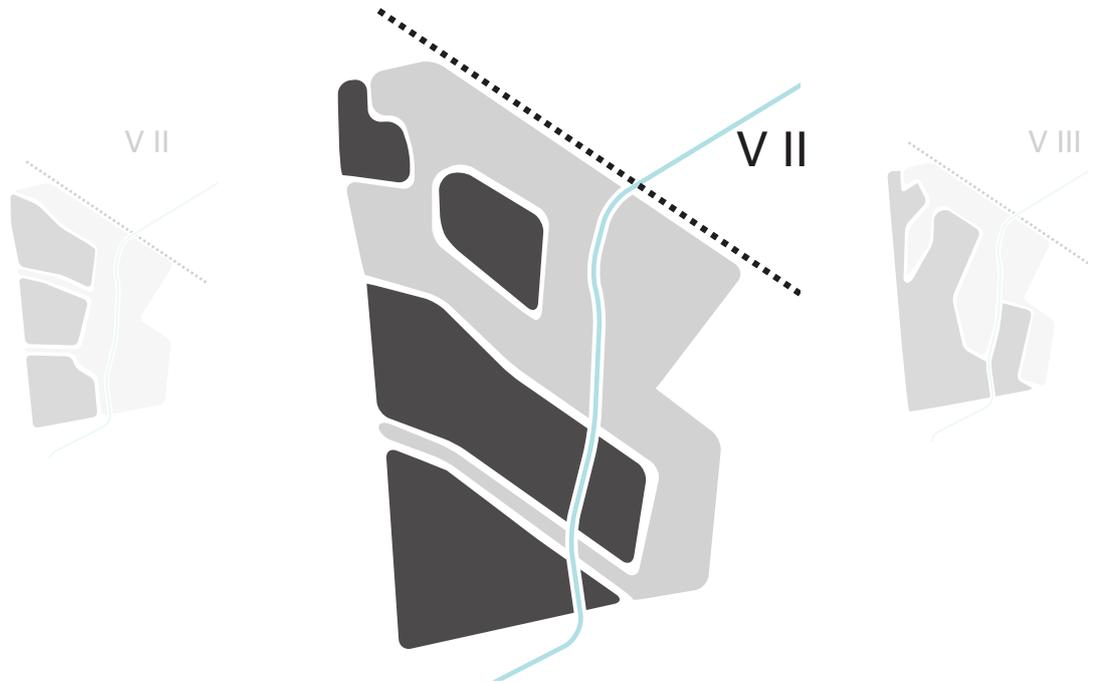


### 3.3 Beidseits des Hüllgrabens

Bogenhausen und Riem verbinden

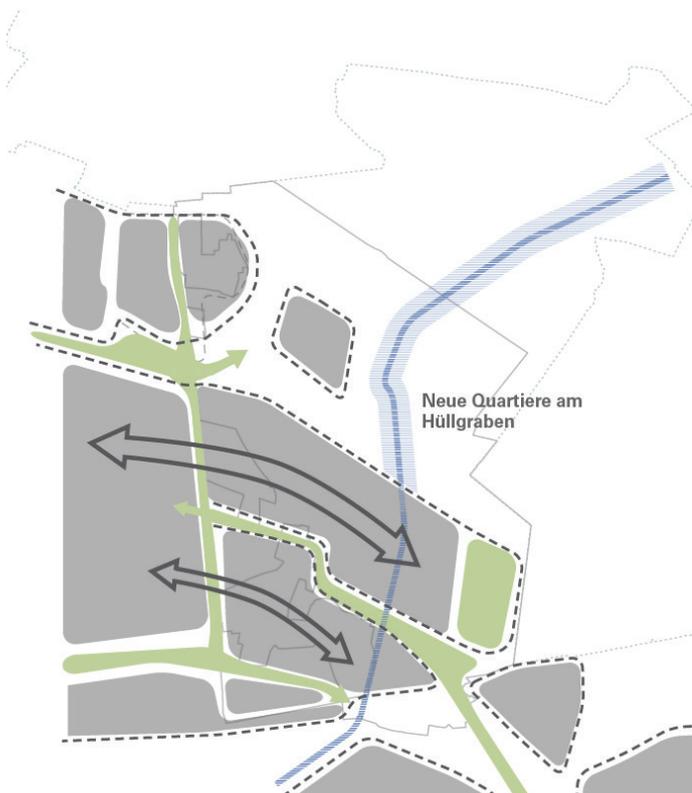
- neue Quartiere am Hüllgraben
- historische Salzstraße als Stadtkante zur Landschaft
- räumliche und verkehrliche Verbindung von Engschalking über Riem bis in die Messestadt Riem







Identitätsstiftende Qualitäten als Ausgangspunkt für die städtebauliche Entwicklung



Entwicklungsrichtung und strukturelle Bezüge

## Herleitung

In Variante 2 „Neue Quartiere am Hüllgraben“ dient insbesondere die landschaftsräumliche Abfolge – von der Schotterebene bis ins Moos – und die daran orientierten historischen Landschaftsstrukturen (Bahndamm, Salzstraße) als Grundgerüst für eine städtebauliche Entwicklung. Die räumliche Nähe zu Riem wird als Möglichkeit erkannt, neue städtische Bezüge herzustellen.

Die neuen Siedlungsflächen verbinden die Stadtteile Daglfing und Engelschalking über den Hüllgraben hinweg mit den südlichen Stadtteilen. So entsteht ein kompakter Siedlungskörper mit städtischen Wohnquartieren. Der Hüllgraben wird in die Siedlungsstruktur integriert und wird Namensgeber für die beidseitig anschließenden Quartiere. Im Norden definiert die Salzstraße die neue Grenze der Siedlungsentwicklung. Der Übergang zur weiterhin landwirtschaftlich geprägten Landschaft wird durch die Ausbildung einer prägnanten städtischen Kante betont.

Im Sinne des Leitsatzes „Ökosysteme und Landschaft entwickeln“ bleibt die heutige landwirtschaftliche Struktur im Norden des Planungsgebiets zusammenhängend und großflächig als Teil des Münchner Grüngürtels erhalten. Die Insellage der Gartenstadt Johanneskirchen und der Zahnbrechersiedlung wird als Besonderheit des Raumes anerkannt und bleibt als Teil des spezifischen Landschaftsbildes bestehen. Ein zentraler von West nach Ost gerichteter Grünkorridor untergliedert die Siedlungsbausteine und schafft eine durchgängige Verbindung von Engelschalking bis zum Riemer Park.

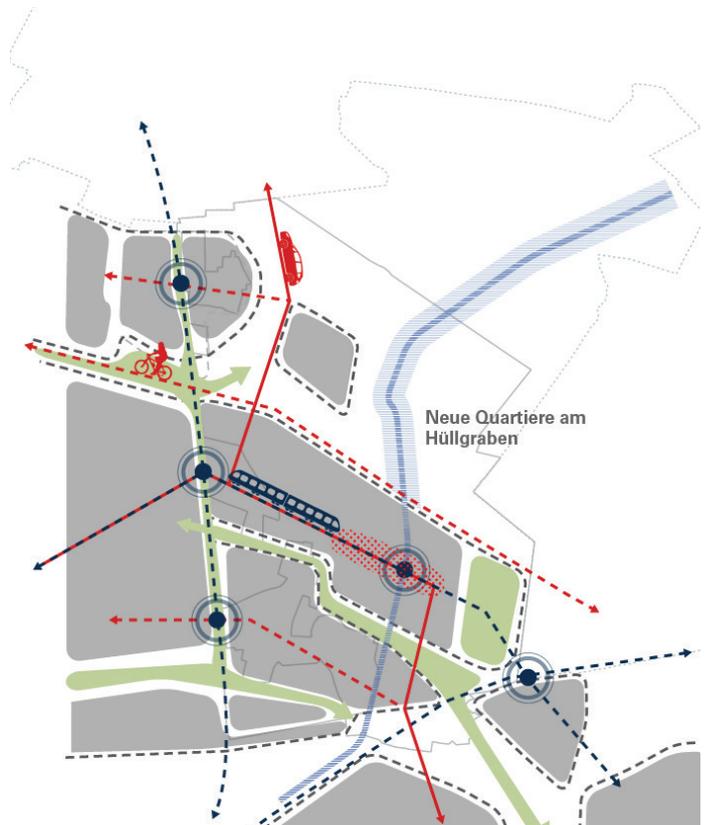


Auch die verkehrliche Entwicklung folgt der städtebaulichen Grundstruktur der Ost-West-Ausrichtung. Die Verlängerung der U-Bahnlinie 4 bis Messestadt West verbindet die Quartiere mit den Nachbarstadtteilen. Sie verläuft unterhalb des großzügigen zentralen Boulevards. Im Sinne des Leitsatzes „(Nah)mobil“ soll der Boulevard verschiedene Ansprüche, Nutzer und Verkehrsformen integrieren und als großzügiger und robuster öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität geplant werden.

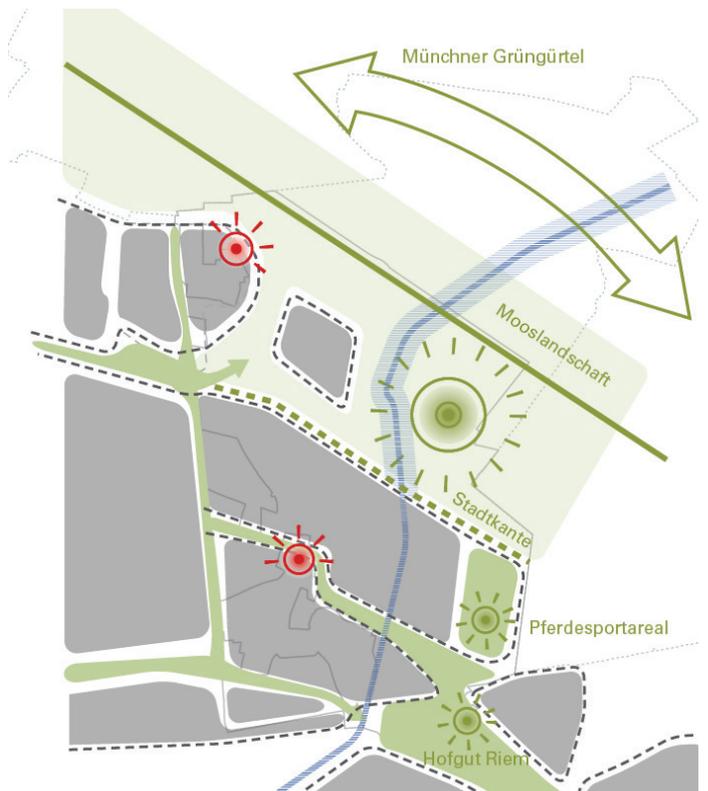
Im Bereich des zentralen U-Bahnhofs am Hüllgraben liegt der neue Versorgungsschwerpunkt der Quartiere. Er gibt dem bestehenden kleinteiligen Siedlungs-Patchwork des Nordostens eine neue klare Adresse (vgl. Leitsatz „Adressen Nordost“).

Nur mit der Inanspruchnahme der Trainingsbahn für die städtebauliche Entwicklung kann die angestrebte Verbindung der Stadtteile Daglfing und Englschalking über den Hüllgraben hinweg mit Riem und der Messestadt gelingen. Der Pferdesport wird auf der Fläche der heutigen Galopprennbahn konzentriert. Gemäß dem Leitsatz „Nordost Collage“ soll das Pferdeareal zugänglich gemacht werden und neben dem Riemer Park, dem Hofgut Riem und dem Dorfkern Daglfing eine attraktive Anlaufstelle am verbindenden Grünzug sein.

Auch beim Wegfall des Galopprennsports bleibt die Galopprennbahn als landschaftlicher Raum erhalten und wird zu einem verbindenden Landschaftselement mit Freizeitnutzungen zwischen dem im Norden vor allem von Landwirtschaft geprägtem Landschaftsraum und dem Riemer Landschaftspark im Süden umgestaltet.



Erschließungskonzept und Versorgungsschwerpunkte

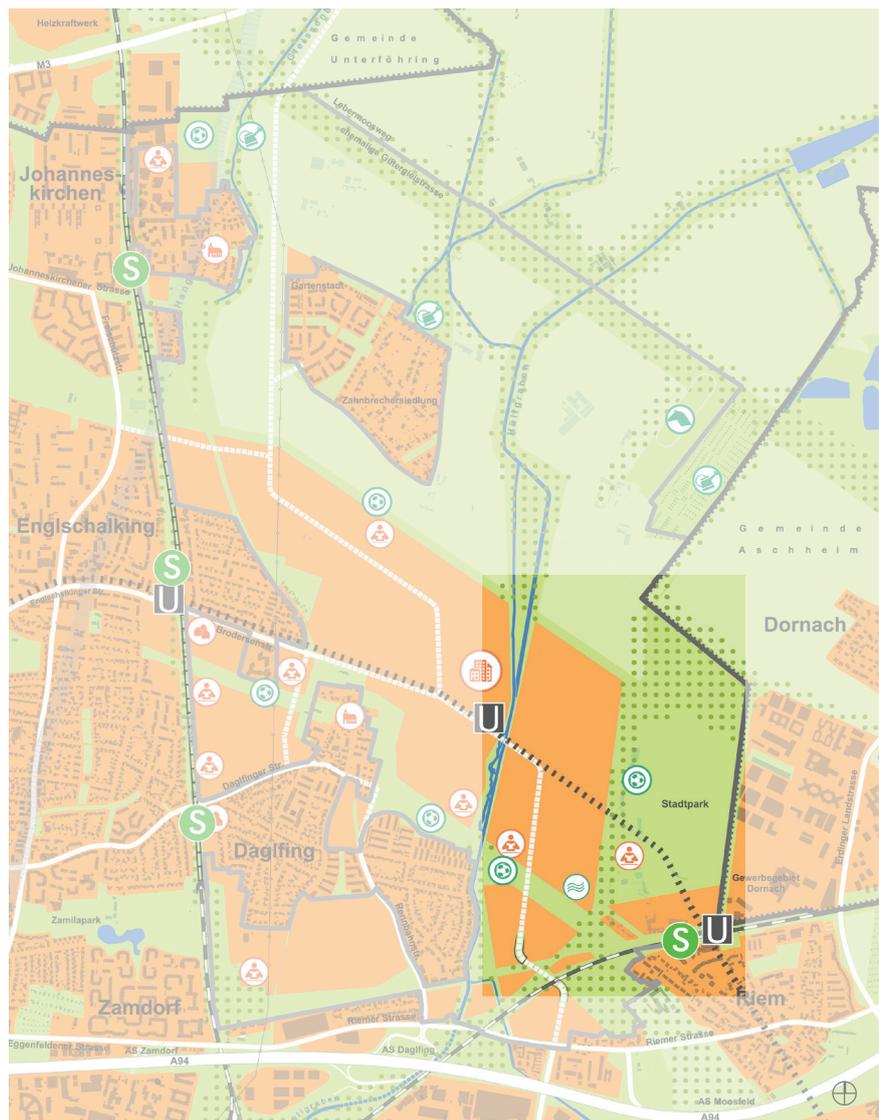


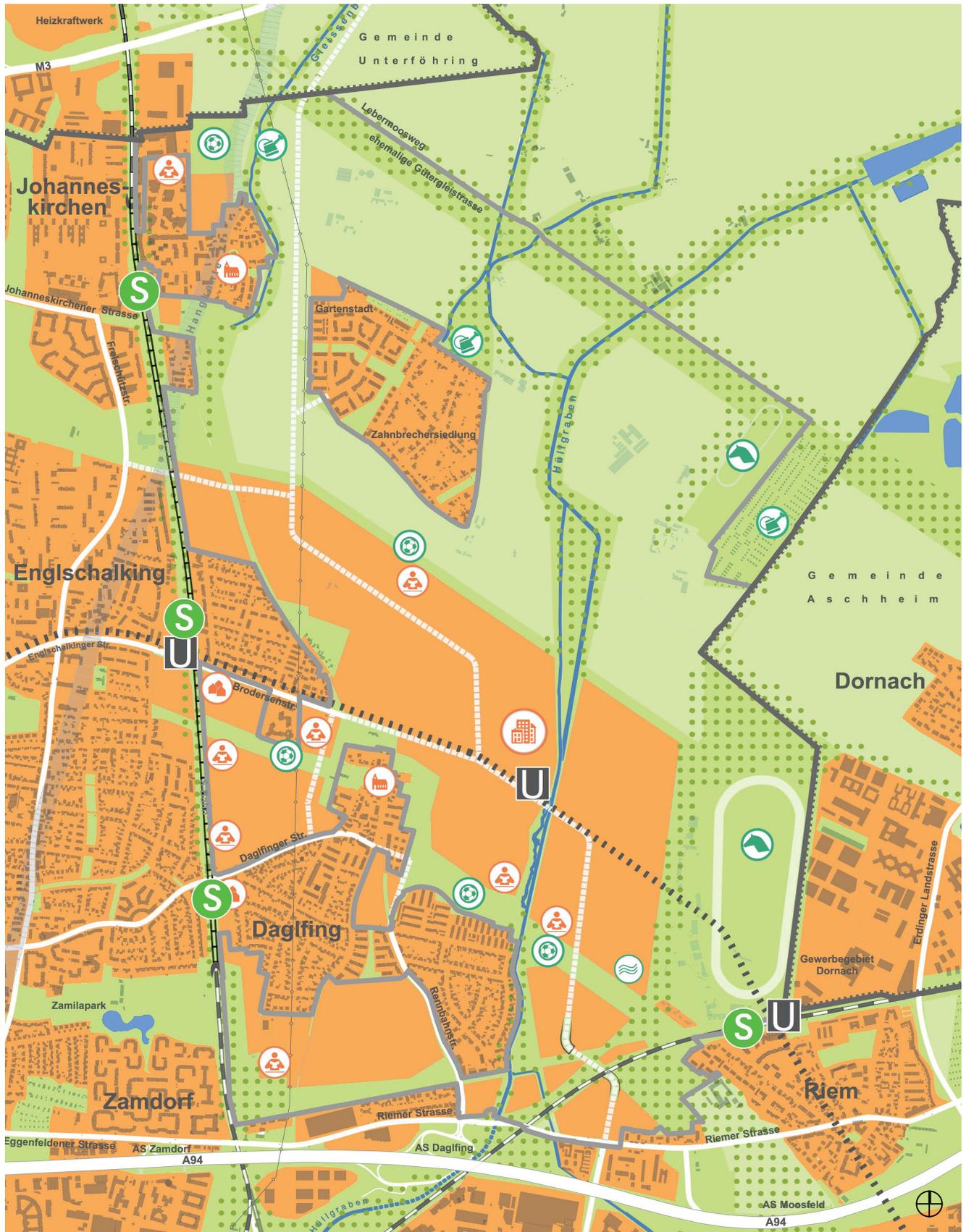
Gesamtbild „Beidseits des Hüllgrabens“

## Integrierter Hauptplan

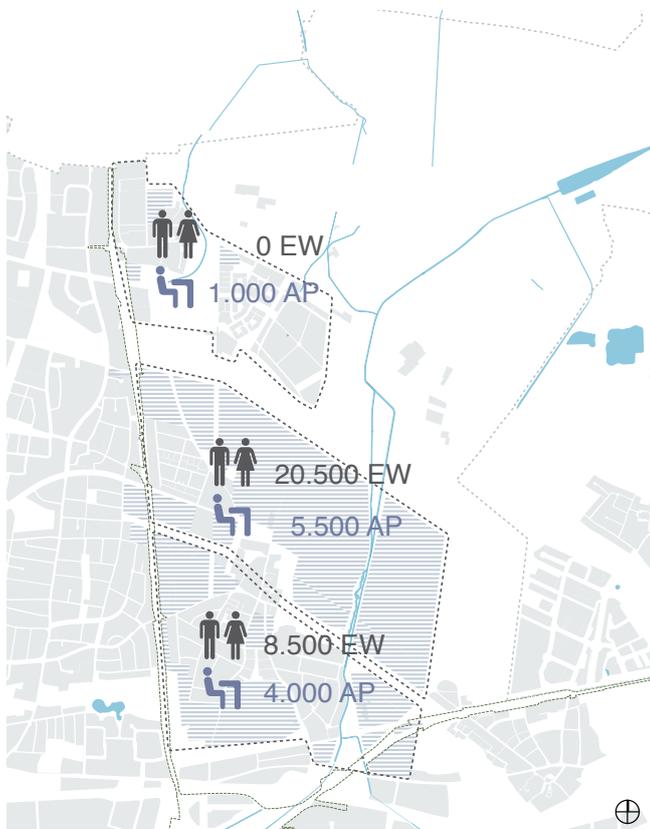
Die **Variante 2 Beidseits des Hüllgrabens** sieht eine sehr kompakte städtebauliche Entwicklung entlang der bis zur Messestadt Riem verlängerten Trasse der U4 vor mit einer deutlichen städtebaulichen Kante, die die Lage der ehemaligen Salzstraße räumlich nachzeichnet. Ein zentrales grünes Band mit Freizeit- und Sporteinrichtungen zwischen gliedert den Stadtteil und schafft eine Grünverbindung von Engelschalking über Daglfing bis zum Riemer Park. Durch die kompakte Entwicklung kann nördlich der neuen Siedlungskante die landwirtschaftliche Nutzung großflächig erhalten werden. Der Hüllgraben wird innerhalb der Siedlungsflächen zu einem urbanen Element und weitet sich in der freien Landschaft trichterförmig auf. Die Variante schafft neue räumliche und verkehrliche Beziehungen zwischen den bisher getrennten Stadtteilen Engelschalking, Daglfing und Riem. Um einen konsistenten Stadtkörper entwickeln zu können wurden die Pferdesportnutzungen auf der Fläche der Galopprennbahn komprimiert.

**Variante bei Wegfall des großflächigen Pferdesports:** Bei einem Wegfall der Pferdesportnutzung sollen die gut erschlossenen, unmittelbaren Nahbereich des kombinierten S-U-Bahnhofs Riem zusätzliche Bebauung aufnehmen. Die übrige Fläche der Galopprennbahn mit ihrer beeindruckenden Baumkulisse soll als Stadtpark für die umliegenden Quartiere entwickelt werden.





- |                         |                                |                    |             |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------|-------------|
| Bestandsgebäude         | Hangkante                      | Stadtgrenze        | Sport       |
| Siedlungsfläche Planung | Erschließung Bestand / Planung | Quartierszentrum   | Pferdesport |
| Grünflächen             | S-Bahn Bestand                 | Nahbereichszentrum | Kleingarten |
| Landwirtschaft          | U-Bahn Bestand / Planung       | Dorfkern           | Baden       |
| Gewässer                | Tunnel                         | Schule             |             |
| Naturschutz             | Bahnstromtrasse                |                    |             |

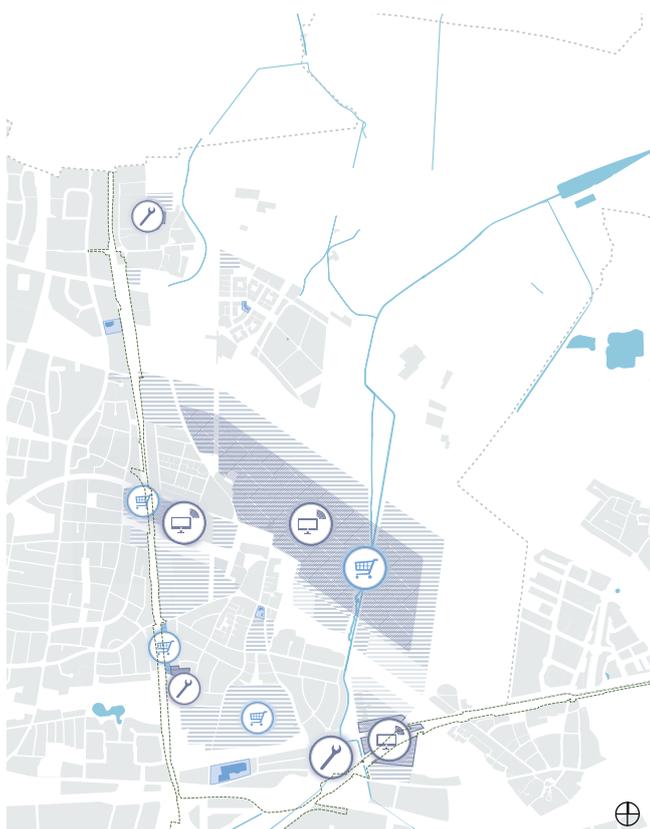


  
 Einwohnerzahl:  
 bis zu 29.000

  
 Arbeitsplätze:  
 bis zu 10.500

## Siedlungspotential

Die Variante liegt mit einem Potential von ca. 29.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und ca. 10.500 Arbeitsplätzen zwischen den beiden anderen Varianten. Wie einleitend ausgeführt, bilden die Zahlen zum derzeitigen Planungsstand nur eine erste Annahme der baulichen Dichten ab (siehe Kapitel 3.1 Die drei Varianten, Seite 30ff.). Der größte Siedlungsschwerpunkt liegt nordöstlich von Daglfing. Da durch die breiten Grünzüge die Berührungspunkte mit den Bestandssiedlungen relativ gering sind, können relativ hohe Dichten umgesetzt werden. Die qualitativ besonders hochwertigen Lagen mit engem Kontakt zum Hüllgraben und zur Landschaft bleiben dem Wohnen vorbehalten. Im Bereich um Johanneskirchen sind keine weitere Wohnbebauung und nur geringfügig Gewerbeausweisungen vorgesehen, so dass die insuläre Lage der Gartenstadt und der Zahnbrechersiedlung erhalten bleibt. Integrierte höherwertige Gewerbebestände werden vorwiegend in den zentralen Lagen und entlang des Boulevards vorgesehen.



   
 klassisches Gewerbe  
 neu / Bestand

   
 integriertes Gewerbe

   
 Handel  
 neu / Bestand

## Arbeiten und Gewerbe

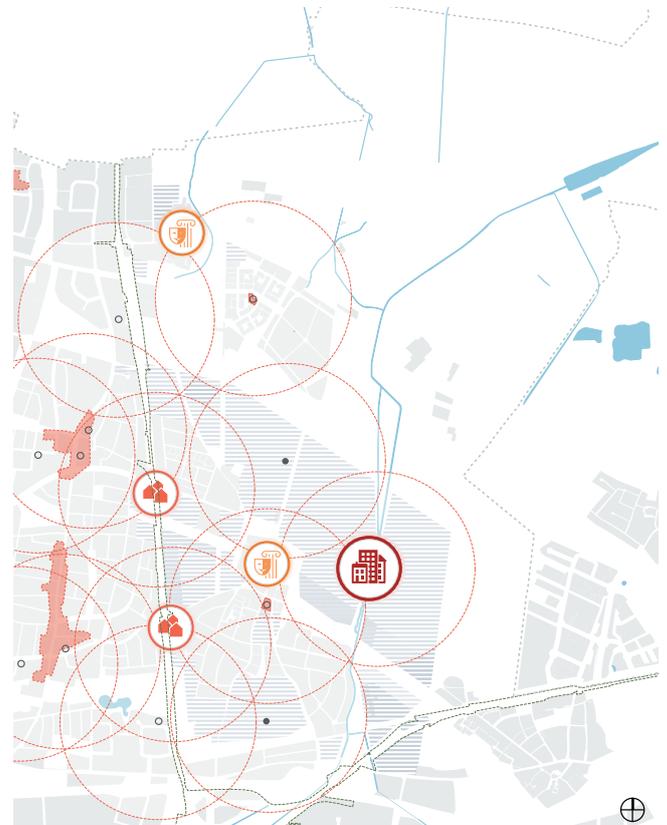
In dieser Variante eignen sich vor allem Flächen an der Südkante des Plangebiets und am südlichen Tunnelportal für gewerbliche Entwicklungen. Zusätzlich sind angrenzend an Johanneskirchen weitere Standorte für klassisches Gewerbe möglich. Höherwertiges Gewerbe in Form von Büros oder Dienstleistungsbetrieben wird im neuen Siedlungsschwerpunkt nordöstlich von Daglfing im Bereich der hoch erschlossenen Lagen im Umfeld der U-Bahn Haltestelle und entlang des zentralen Boulevards integriert. Es entstehen größtenteils urbane und gemischte Quartiere mit Wohn- und Gewerbenutzungen.



## Versorgung und Kultur

Der neue zusammenhängende Siedlungsschwerpunkt bietet den Vorteil, dass am Übergang des Hüllgrabens in Verbindung mit dem neuen U-Bahnhof ein urbanes Zentrum in Form eines Quartierszentrums entstehen kann. Neben Versorgungsangeboten des täglichen Bedarfs sind dort auch Nutzungen wie Handel, Gastronomie, öffentliche Nutzungen und höherwertiges Gewerbe geplant. Hinzu kommen die zu Nahbereichszentren ausgebauten S-Bahn-Knotenpunkte Daglfing und Engelschalking. Diese dienen den umliegenden neuen Quartieren aber auch den Bestandsquartieren als Versorgungsstandorte für den täglichen Bedarf. Der historische Dorfkern Daglfing erhält durch die Ansiedlung von kulturellen Nutzungen eine Aufwertung. Auch der historische Dorfkern in Johanneskirchen soll durch kulturelle Nutzungen eine neue Bedeutung bekommen.

-  Quartierszentrum
-  Nahbereichszentrum neu / Bestand
-  Dorfkern
-  Kulturelle Nutzung
-  Nahversorgung neu / Bestand
-  Einzugsbereich 600 m



## Bildung und Sport

Zwei der benötigten fünf Grundschulen werden am zentralen Grünzug verortet. Weitere Grundschulen sind am Siedlungsrand entlang des Salzsenderweg vorgesehen. Am zentralen Grünzug und in der Nähe der neuen U-Bahnstation und damit auch für einen weiteren Einzugsbereich gut erreichbar sind außerdem die erforderliche Bezirkssportanlage und ein Schwimmbad als Nachnutzung der Olympiareitanlage vorgesehen. Die weiterführenden Schulen werden im neuen Zentrum am Hüllgraben und am S-Bahnhof Daglfing geplant. Zusätzliche kleinere Sportflächen werden, wie die Grundschulen, gleichmäßig im Raum verteilt, so dass diese aus allen umliegenden Quartieren gut erreichbar sind. Hinzu kommen wohnortnah die erforderlichen Kinderbetreuungseinrichtungen wie z. B. Kindergärten und Kinderkrippen.

-  vorhandene Schulen (keine Regelschulen)
-  Erweiterungsflächen vorhandener Schulen
-  weiterführende Schule
-  Grundschule
-  Sportanlage

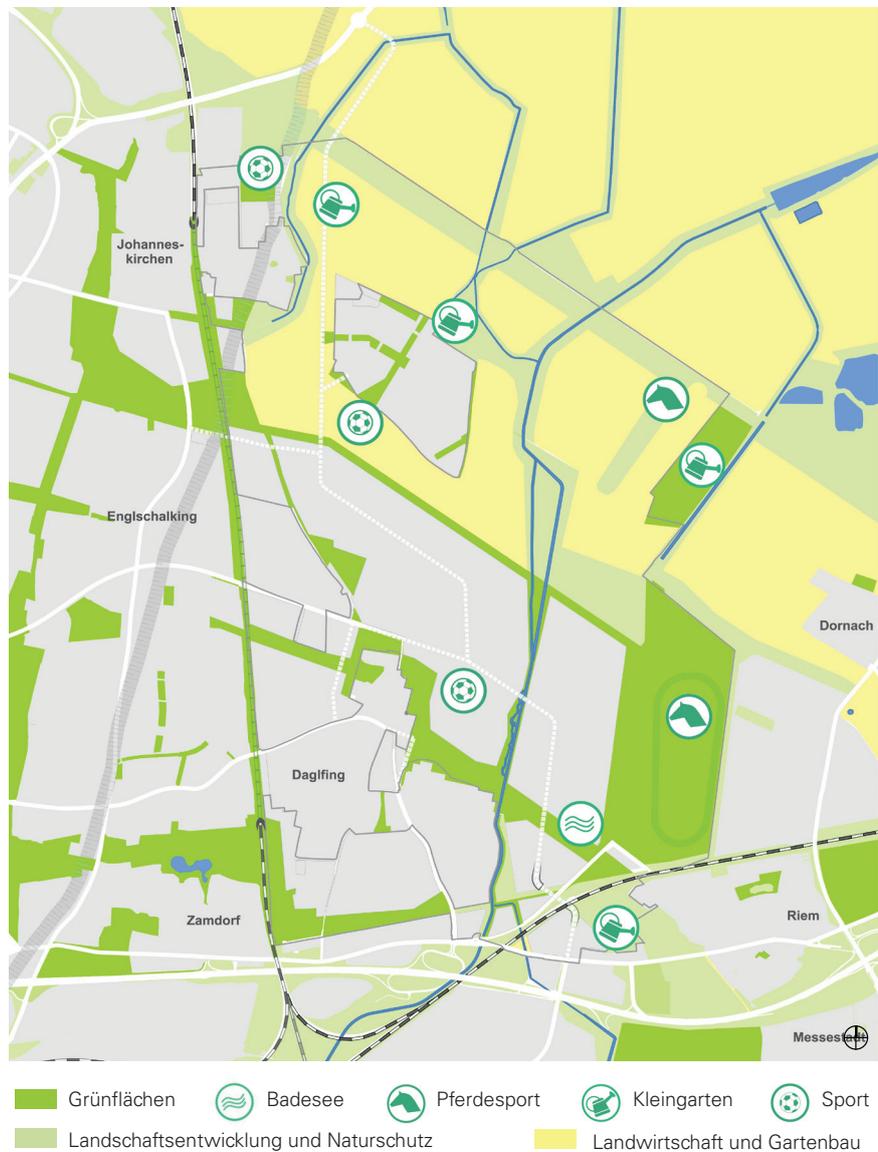


## Landschaftsentwicklung

Freie Landschaft und verdichtete Stadt treffen unmittelbar aufeinander. Die weitläufige Landschaft nördlich der prägnanten Stadtkante ist dabei vorrangig landwirtschaftlich geprägt. Von der Pferdewelt verbleibt im Wesentlichen noch das Areal der Galopprennbahn in der Form einer Landschaftsbucht. Der Hüllgraben ist im Süden in das Siedlungsgefüge eingebettet, er hat hier den Charakter eines Stadtbaches und gibt den angrenzenden neuen Quartieren eine unverwechselbare Identität. Eine großzügige urbane Grünverbindung mit einem dichten und attraktiven Angebot schafft neue Verbindungen vom Riemer Park bis nach Engelschalking. Am Hüllgraben nördlich der Stadtkante, am nördlichen Bahndamm und am Gleissenbach werden naturnahe Vegetationsstrukturen entwickelt. Auch bei dieser Variante entsteht auf dem Tunneldeckel der S8 - in Verbindung mit der Maßnahme Tieflegung - eine neue Grün- und Wegeachse als wichtige Zäsur im Siedlungsband.

### Freiräume, Freizeit und Erholung:

Durch die umfangreiche Siedlungsentwicklung verändern sich Identität, gewachsene Strukturen und Erholungsräume. Zugleich werden auf den verbleibenden Flächen neue Erholungsangebote geschaffen, die aber nur noch bedingt das „Leben am ländlich geprägten Stadtrand“ implizieren. Künftig wird bei den Bewohnern das Bewusstsein „Leben im neuem Quartier am Stadtrand“ vorherrschen. Intensive Einrichtungen wie Kleingärten, Anlagen für Sport und Spiel oder ein Freibad befinden sich entlang des urbanen Grünzugs im Süden. Dabei werden die vorhandenen wertvollen Grünstrukturen der Pferdesportanlagen in die neuen Grünzüge und in die Neubebauung integriert. Der Pferdesport wird auf dem Gelände der Galopprennbahn konzentriert. In der freien Landschaft im Norden werden die übergeordneten Verbindungen entlang der Bäche und Gräben für ruhige, landschaftsbezogene Erholungsformen aufgewertet und gestärkt.



**Landwirtschaft:** Der Ackerbau bleibt im Raum ebenso erhalten wie Pferdehaltung und Sonderkulturen. Extensivierungs- und Verbundmaßnahmen binden Erholungsnutzungen und Naturschutz ein, wobei die charakteristische Weite des Landschaftsbildes erhalten bleiben soll.

**Kultur- und Sachgüter:** Der alte Ortskern mit Kirchen, Kirchhof und die historischen Gebäuden von Johanneskirchen werden einschließlich des landschaftlichen Umgriffs im heutigen Zustand bewahrt. Auch der alte Ortskern von Daglfing wird bewahrt. Aufgrund des Heranrückens der neuen Siedlungsfläche wird zwar der ländli-

che Charakter und der Landschaftsbezug reduziert, durch die angelagerte Grünbereich bleibt die Freistellung der Dorfkerne und bedeutende Blickbeziehungen weiterhin erlebbar. Die heutige Gestalt der Salzstraße wird aufgegriffen und verstärkt, da hier die Grenze zwischen Siedlungskörper. Das Gut Riem verliert durch die bauliche Entwicklung und die Anbindung Schatzbogen den unmittelbaren Anschluss an die landwirtschaftliche Flur. Der heutige Standort bleibt als Bildungseinrichtung jedoch ein wichtiger Trittstein in der Grünverbindung zum Riemer Park.

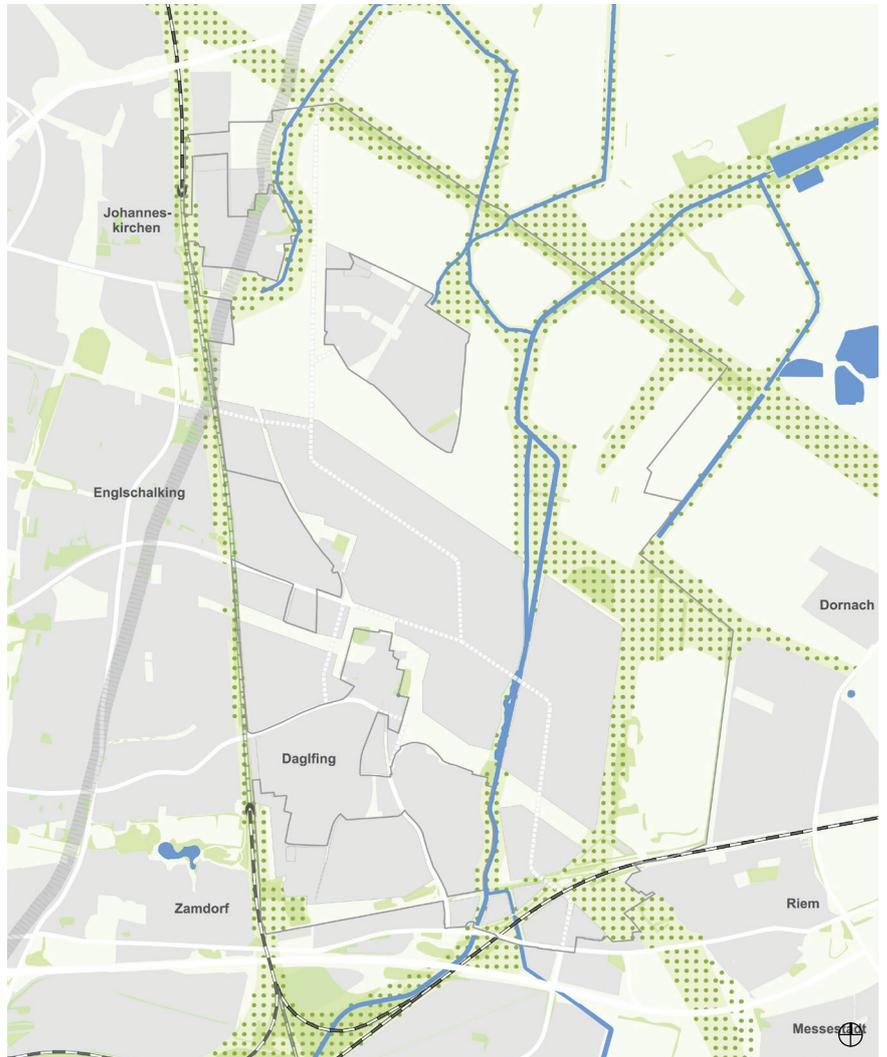


### Naturschutz, Artenschutz und Ausgleich:

Naturschutz und Ausgleich finden ihre Schwerpunkträume primär entlang der Biotopverbundachsen Hüllgraben mit Seitengraben und entlang des ehemaligen Bahndamms. In diesen Flächen können trockene bis feuchte Biotope entwickelt und Fließgewässer renaturiert werden.

Im zukünftigen Siedlungsbereich werden vorhandene Gehölz- und Biotopstrukturen so weit wie möglich als Teile der Grünzüge erhalten. Aufgrund der neuen Überbauung gehen Lebensräume des Offenlandes und Gehölzstrukturen im Bereich der Trainingsbahn verloren. Entsprechend umfangreiche Ersatz- und Ausgleichsflächen müssen vor allem außerhalb des Gebiets nachgewiesen werden. Die faunistische Artenausstattung an der alten Bahnachse und teilweise am Hüllgraben bleibt erhalten und kann mit entsprechenden Maßnahmen, z. B. Schaffung weiterer magerer Offenlandbereiche durch Gehölzentnahme am Bahndamm; Abflachung von Uferböschungen und Strukturanreicherung am und im Hüllgraben, noch weiter verbessert werden. In welchem Umfang wertvolle Bereiche am Hüllgraben im Bereich der geplanten Siedlungsflächen erhalten werden können, muss im weiteren Vorgehen noch geprüft werden. Ein Kompensation wäre in den nördlichen Bachabschnitt über einen längeren Entwicklungszeitraum hinweg möglich. Im Bereich des Seitengerinnes reduziert sich der Nutzungsdruck auf den Hüllgraben, es besteht die Möglichkeit der Aufteilung in einen Abschnitt der dem Natur- und Artenschutz zugute kommt und in einen Abschnitt für die Erholungsnutzung. Aufgrund der geringeren Wassermenge ist die Möglichkeit zur Anlage von Laichplätzen für Amphibien gegeben. Durch die in der Pferdewelt in Anspruch genommenen Flächen kommt es ebenfalls zu umfangreichen Verlusten bei der Tierwelt. Zu deren Kompensation (z. B. bei Fledermäusen, Schwalben) müssen geeignete Habitatstrukturen gefunden werden.

**Klima:** Die städtische Wärmeinsel wird durch die neuen Siedlungsflächen in Richtung Osten ausgedehnt. Wichtige und umfangreiche Kaltluftproduktions-



..... Schwerpunktbereiche Naturschutz

und klimatische Entlastungsräume v.a. auf den Flächen der Trainingsbahn, gehen dadurch verloren. Im Norden des Gebiets bleiben diese hingegen im vollen Umfang erhalten. Aufgrund der Seltenheit nördlicher Windrichtungen sind diese Flächen klimatisch von geringerer Wirkung auf die neuen Siedlungsgebiete. Die Luftleitbahn nach Südosten in Richtung Riemer Park bleibt abgeschwächt erhalten. Die klimatische Vielfalt im Siedlungsgebiet ist eher ungünstig, kann aber durch eine entsprechend kräftige Durchgrünung verbessert werden. Die Luftleitbahnen über die Ost-West Grünzüge sowie in Nord-Süd Richtung werden hingegen stark geschwächt mit entsprechenden (lokalen) Auswirkungen auf die südli-

chen Quartiere und den Münchner Osten insgesamt. Die Klimavielfalt wird in Daglfing und Engelschalking durch die „Umbauung“ reduziert.

**Boden und Wasser:** Durch die zu überbauenden Flächen gehen bis in den Bereich des Galopprennsports im Osten hochwertige, produktive Böden sowie deren jeweilige Funktionen im Bodenwasserhaushalt verloren. Die grundwasserbeeinflussten Böden im Norden bleiben erhalten. Der Hüllgrabenkorridor bleibt im nördlichen Abschnitt mit weiten angrenzenden Freiflächen erhalten. Dort bestehen Möglichkeiten für umfangreiche Verbesserungen von Bodenfunktionen und Wasserhaushalt.

## Erschließung MIV und ÖPNV

Auch im Planfall 2 zeichnet sich der ÖPNV durch eine fast flächendeckende Anbindung und Erschließung über den Schienenverkehr aus. Wie im Planfall 1 kann das bestehende S-Bahnnetz einen Teil der Erschließung im westlichen Siedlungsgebiet übernehmen. Vom Westen her über die S-Bahn können zahlreiche neue Siedlungsgebiete angebunden werden. Zudem wird über den Bahnhof Riem der S2 der südliche Siedlungsbereich erschlossen. Durch die klare Ost-West-Ausrichtung der neuen Siedlungsgebiete bietet sich eine Verlängerung der U4 durch das Planungsgebiet an. Dadurch kann eine weitere attraktive Schnellverbindung mit gutem Taktangebot in die Innenstadt sowie nach Bogenhausen entstehen. Die geplante Verlängerung der U-Bahn über das Planungsgebiet und Riem hinaus bis zum U-Bahnhof Mesststadt West führt zu einer wichtigen Netzergänzung und Lückenschluss im Münchner Osten. Hiervon profitieren nicht nur die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner des Planungsgebiets, sondern es ergeben sich auch für die Bestandsgebiete durch die Verlängerung der U4 neue Fahrtmöglichkeiten (z.B. auf der wichtigen Verkehrsbeziehung Flughafen – Messe Riem). An den S-Bahnhöfen Englschalking und Riem entstehen zwei neue Verknüpfungspunkte zwischen S- und U-Bahn. Im zentralen Siedlungsbereich entsteht ein neuer U-Bahnhof. Eine weitere schienenseitige Erschließung ist in Variante 2 nicht vorgesehen. Durch U- und S-Bahn kann ein Großteil der Siedlungsflächen durch hochwertige ÖPNV-Angebote erschlossen werden. Die Qualität des ÖPNV-Angebots hängt von den künftig umgesetzten Dichten ab. Lediglich der bestehende Siedlungsbereich der Zahnbrechersiedlung wird nicht über den Schienenverkehr angebunden. Das Busnetz wird auf die geplanten schnellen Schienenverbindungen ausgerichtet und im Vergleich zum Bestand angepasst. Zentrale Merkmale im Busverkehr sind die Verlängerung vorhandener Linien ins Planungsgebiet sowie die Einrichtung eines zentralen Umsteigeknotens am neuen möglichen U-Bahnhof. Im MIV erfolgt die Haupteerschließung



des Siedlungsgebietes über eine neu zu bauende Nord-Süd-Achse, deren Trassenverlauf fast vollständig in den neu geplanten Siedlungsflächen liegen wird. Somit besteht 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 sind im Westen die drei bestehenden Querungen mit der S8 (Stegmühlstraße, Englschalkinger Straße und Daglfinger Straße). Aufgrund der in Johanneskirchen geplanten geringen Siedlungsverdichtung wird im MIV von einer Nutzung der Johanneskirchner Straße als Haupteerschließungsstraße abgesehen. Diese Funktion wird in diesem Bereich von

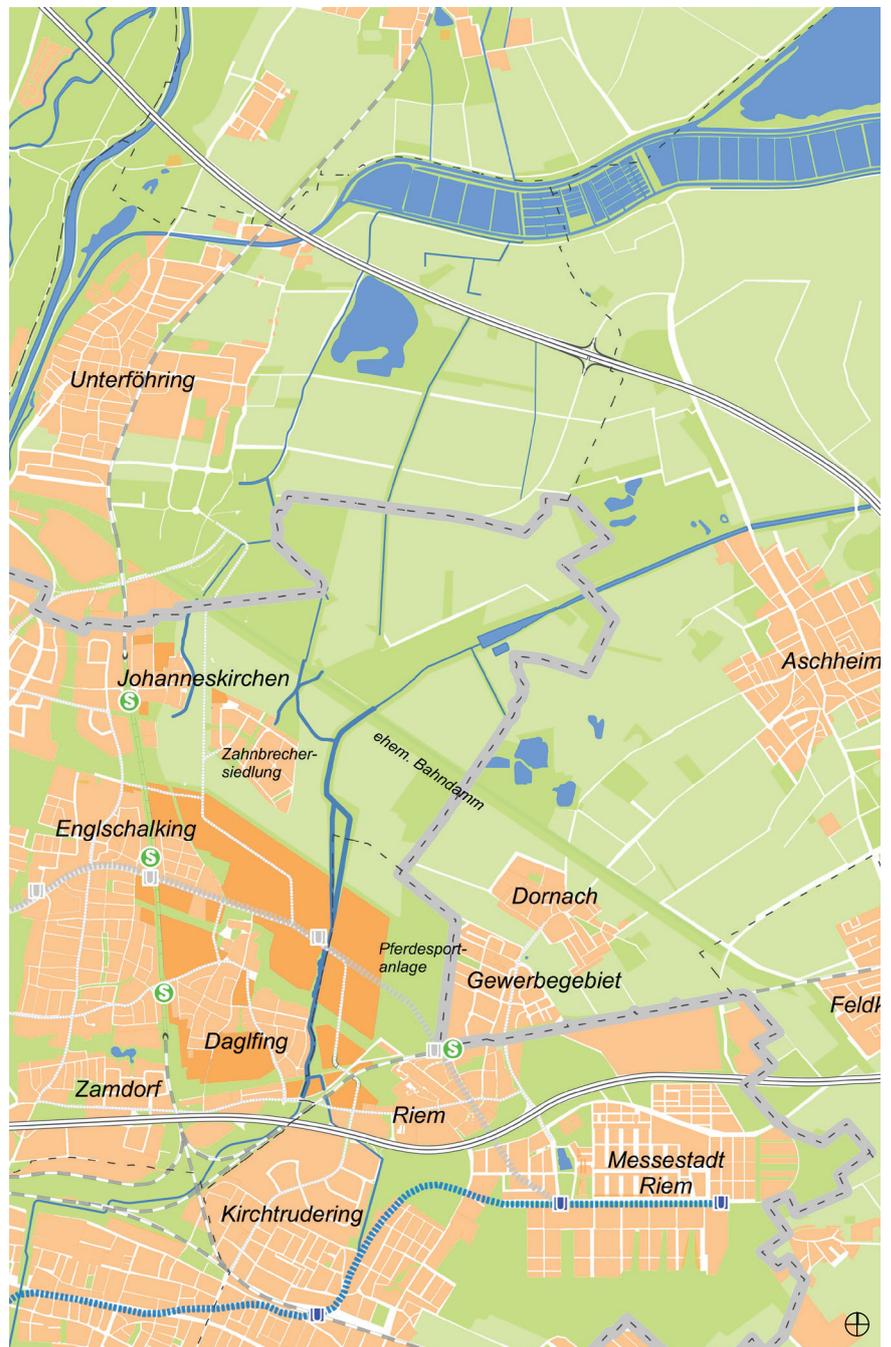
der Stegmühlstraße übernommen. Die südliche Anbindung erfolgt über die Verlängerung des Schatzbogens. Auch die Rennbahnstraße wird eine Anbindungsfunktion übernehmen, die jedoch bezüglich ihrer Verbindungsfunktion gegenüber dem Schatzbogen weit abgestuft ist. Somit kann auch der Durchgangsverkehr in Daglfing weitestgehend minimiert werden. Diese Verkehre übernimmt 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 ist zudem eine nördliche Anbindung an die M3 erforderlich. Dies bedeutet eine Entlastung für die teilweise schon heute stark belasteten Knotenpunkte



in Bogenhausen. Zubringerverkehre in Richtung M3 beziehungsweise zur A99 können so Bogenhausen umfahren und die dortigen Knotenpunkte entlasten.

### Regionale Einbindung

Die Anordnung der Siedlungsflächen und eines städtischen Grünzugs im Süden des Planungsgebiets sorgen für eine Verzahnung mit Riem und dem Gewerbegebiet Dornach. Damit wird der Siedlungszusammenhang in radialer Form ergänzt und eine städtebauliche Kante entlang der Salzstraße erzeugt. Die Quartiere um Johanneskirchen und die Gartenstadt Johanneskirchen mit Zahnbrechersiedlung und der Gemeindeteil Dornach behalten ihren ländlichen Charakter und bleiben als dem städtischen Siedlungszusammenhang vorgelagerte „Siedlungsinseln“ in der Landschaft erhalten. Die regionale Vernetzung auf der landschaftlichen Ebene wird durch die Verbindung des Riemer Parks mit bereits bestehenden Freizeitnutzungen gestärkt, die durch ein Schwimmbad an der Olympiareitanlage ergänzt werden können. Der ÖPNV wird in Ost-West-Richtung ergänzt, so dass eine Verbindung zur S-Bahn hergestellt und damit die Erschließungsqualität auch in Riem und im Ortsteil Dornach der Gemeinde Aschheim verbessert wird. Der Individualverkehr wird auch hier über Schatzbogen und Zubringer zur M3 angebunden. Der Zubringer verläuft ab der Stegmühlstraße als Landstraße entlang der Gartenstadt Johanneskirchen nach Norden.



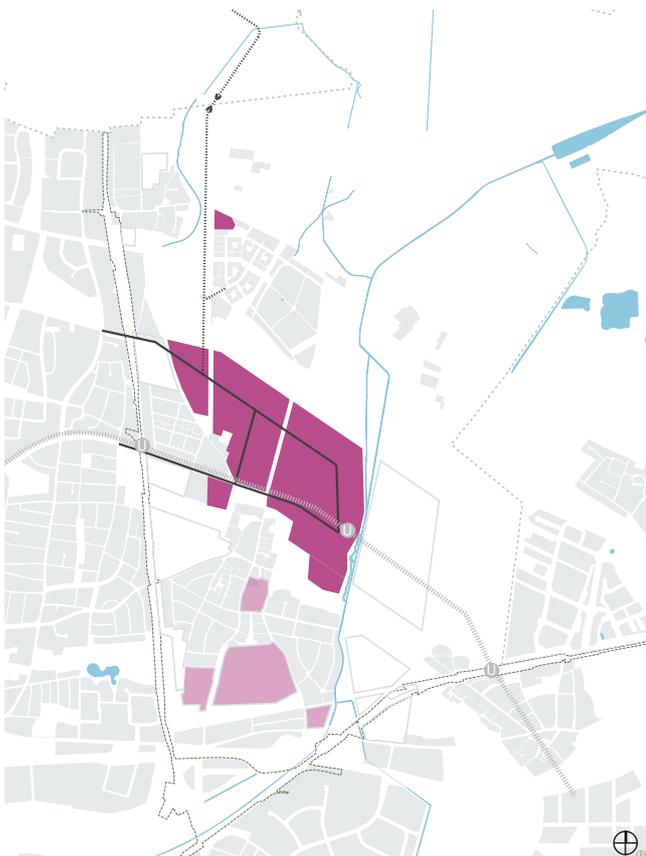


## Entwicklungsphasen

**Phase 0:** Ohne zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen im Bereich Verkehr ist der Bau der Siedlungsgebiete auf der Trabrennbahn und in direkter Nachbarschaft entlang der Rennbahnstraße möglich. Der spätere Ausbau der Rennbahnstraße sollte dabei bereits berücksichtigt werden. Nördlich von Johanneskirchen können außerdem in begrenztem Maße Flächen für Gewerbe aktiviert werden.

Im Zuge der Entwicklung sind kleinflächige Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen im Umfeld der Baugebiete erforderlich. Die Grünverbindung vom Zamilapark zum Hüllgraben kann bereits umgesetzt werden. Vorbereitend können in der Phase 0 Flächen für die übergeordneten Grünzüge gesichert werden. Zusätzlich können bereits Konzepte für die Optimierung und Öffnung der Pferdesportanlagen umgesetzt werden.

**Phase 1:** Für die Realisierung dieses Siedlungsbausteins ist eine wesentliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes erforderlich, um den neuen Siedlungsschwerpunkt anzubinden. Das kann z. B. durch die Verlängerung der U-Bahnlinie 4 über den Haltepunkt Engelschalking in das neue Planungsgebiet erfolgen. Darüber hinaus könnte das Netz durch eine Anbindung an die Messestadt West und somit an die U2 ergänzt werden. Erst im Anschluss kann mit dem Bau der Siedlungsgebiete von Engelschalking bis zur Trainingsbahn beziehungsweise zwischen Savitstraße und Hüllgraben begonnen werden. In diesem großen Entwicklungsschritt sollte auch das Quartierszentrum zu großen Teilen errichtet werden. Die notwendigen Flächen sind bis zur Glücksburger Straße überwiegend in Händen der Landeshauptstadt München und damit schnell verfügbar. Mit dieser Phase einher geht auch die Weiterentwicklung des Schulstandorts an der Brodersenstraße. Analog zur Variante 1 erfolgt auch hier die Erschließung im MIV zunächst von Norden her mit der erforderlichen Anbindung an die M3. Eine Führung durch Daglfing ist in dieser Phase nicht vorgesehen. Die Querungen der S-Bahnlinie S8 müssen vorübergehend beibehalten werden.



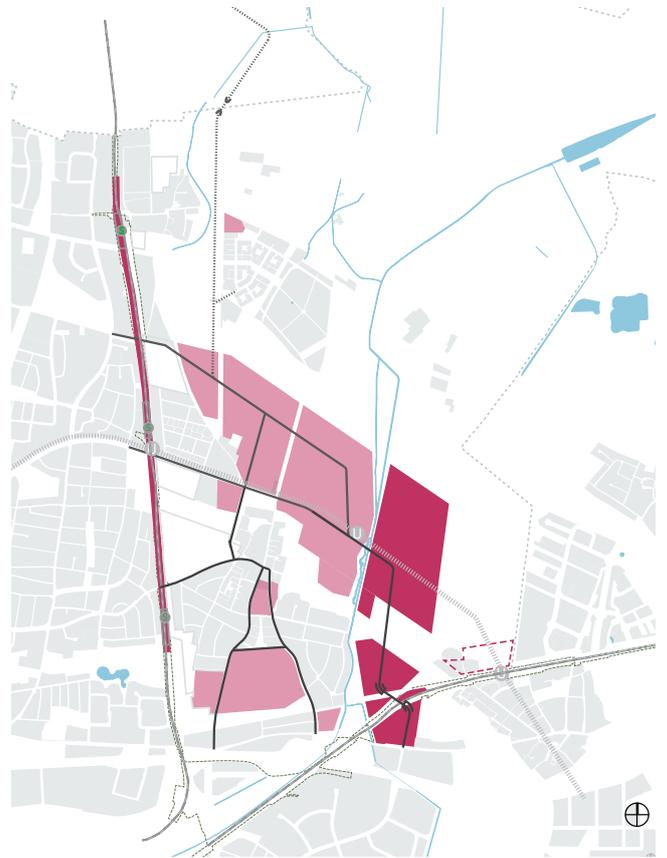
Die übergeordnete Grünverbindung von Bogenhausen zum Landschaftspark Riem ist einschließlich der angelagerten Freizeiteinrichtungen wie Freibad und Bezirkssportanlage parallel zur Bebauung zu entwickeln. Die Bahnquerungen für Fußgänger und Radfahrer ist provisorisch zu sichern. Die übergeordnete Grünverbindung entlang des Hüllgrabens sollte umgesetzt werden.



**Phase 2:** In Phase 2 erfolgt eine Straßenanbindung nach Süden über den Schatzbogen. Die zentrale Nord-Süd-Achse zwischen dem Anschluss an die M3 im Norden und den Knotenpunkt Schatzbogen / Riemer Straße ist somit vollständig realisiert. Zudem wird der Anschluss Rennbahnstraße an die Riemer Straße einschließlich der westlichen Umfahrung von Daglfing umgesetzt. Damit können die Baumaßnahmen der Siedlungsentwicklung östlich des Hüllgrabens auf der Trainingsbahn beginnen. Hier wird der zweite Teil des Quartierszentrums umgesetzt. Der Südeingang ins neue Quartier erfolgt über den Schatzbogen.

Die Landschaftsentwicklung nördlich und östlich des Stadtrandes einschließlich Ausgleichsflächen sollte mit dieser Phase abgeschlossen werden. Der Pferdesport wird auf den Flächen der Galopprennbahn neu geordnet und für die Öffentlichkeit durchlässig und attraktiv gestaltet.

**Phase 3:** Mit der Fertigstellung des Bahndeckels wird dieser als neue Freiraum- und Biotopverbindung zwischen Zamilapark und Johanneskirchen ausgebaut. Damit können die Stegmühlstraße, Engelschalkinger Straße und Daglfinger Straße als niveaufreie Querungen der S8 hergestellt werden und der Bau der restlichen Siedlungsgebiete entlang der S-Bahn kann eingeleitet werden.

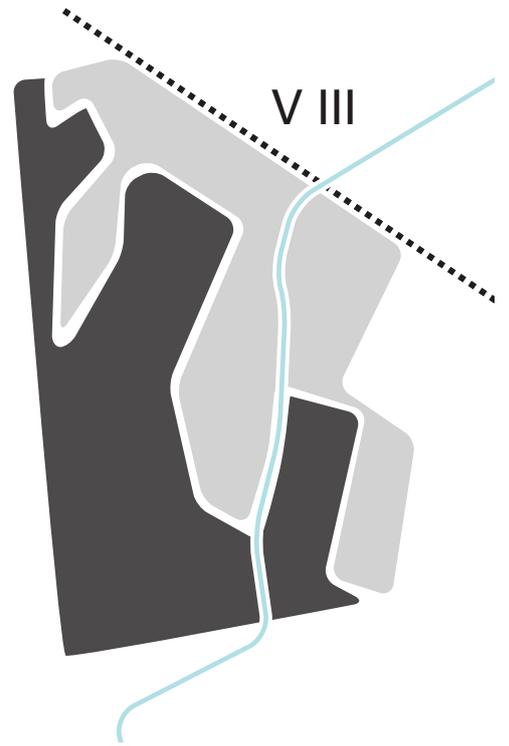


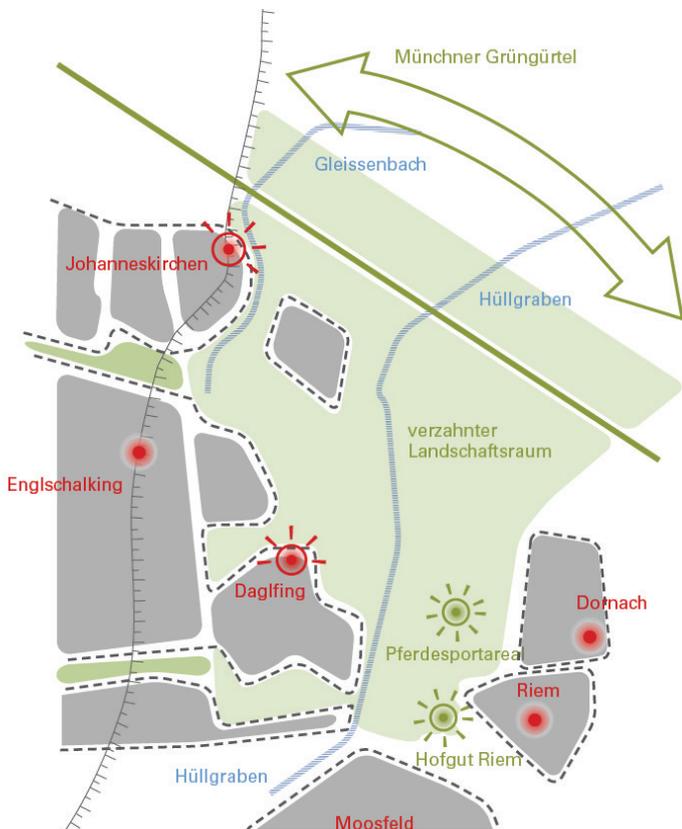
### 3.4 Variante 3 Küstenlinie

#### Landschaft in die Stadt vernetzen

- Siedlungsfelder im Landschaftsraum
- intensive Verzahnung von Stadt und Landschaft (lange städtische Kante)
- Hüllgraben im neuen zentralen Landschaftsraum







identitätsstiftende Qualitäten als Ausgangspunkt für die städtebauliche Entwicklung



Entwicklungsrichtung und strukturelle Bezüge

## Herleitung

Die enge Verzahnung von Siedlung und Landschaft und die Gewässer (Hüllgraben und Gleißenbach) ist in der Variante Küstenlinie strukturelle Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung. Es sollen zusammenhängende Quartiere mit intensivem Landschaftsbezug entstehen - Quartiere, die auch die benachbarten Siedlungsteile von Dornach berücksichtigen.

Ausgehend von den Bestandssiedlungen stoßen zwei neue Siedlungserweiterungen in den Landschaftsraum vor. Sie formen zwei langgestreckte, Nord-Süd-orientierte Siedlungsfelder, die auf beiden Seiten Kontakt zum Landschaftsraum haben. Die Gartenstadt Johanneskirchen mit der Zahnbrechersiedlung wird nach der Logik der „Nordost-Collage“ von Süden an eines der Siedlungsfelder angebaut und an den Bestand östlich von Engelschalking angebunden. Sie bildet fortan den nördlichen Schlusspunkt dieses Siedlungsfeldes. Die lange Stadtkante erinnert an eine fjordartige Küstenlinie mit „Landschaftsbuchten“ unterschiedlicher Ausprägungen. Die Landschaftsbuchten sind gleichzeitig das Bindeglied zwischen den Stadtteilen des Münchner Nordostens und der Region. Die alten Dorfkern erhalten größtenteils ihren Landschaftsbezug.

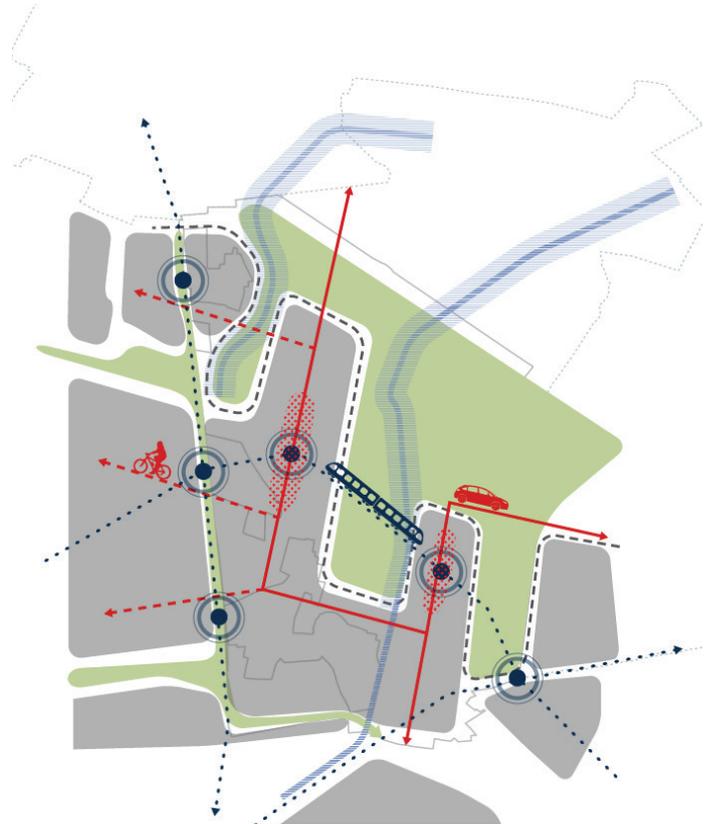
Hüllgraben, Gleißenbach und die Galopprennbahn bilden deutliche landschaftliche Zäsuren bis tief in die neuen Siedlungsflächen ein. Der so entstehende neue Landschaftsraum wird bestimmt von extensiven Ausgleichsflächen, extensiver Landwirtschaft und Flächen für Sport und Erholung. Ein an die ehemalige Bahntrasse angelagerter großer Badesee bildet eine besondere Attraktion, mit einem Einzugsbereich, der über das Gebiet hinausweist und die bestehenden Badeseen in der Region entlastet. Die Rolle der Landwirtschaft wird durch eine Verlegung des Guts Riem an den Hüllgraben östlich von Daglfing betont. Aus dem weitläufigen Landschaftsraum öffnen sich Blickbeziehungen auf die Münchner Stadtsilhouette und auf die Alpenkette.



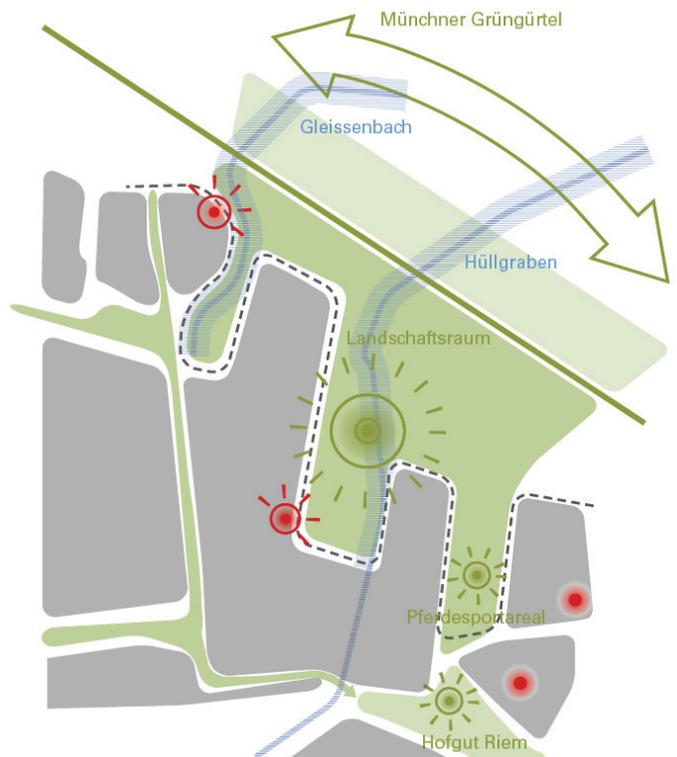
Die verlängerte U-Bahn und ein gut vernetztes Straßen- und Wegesystem verbinden die Siedlungsbereiche untereinander und mit den Nachbarstadtteilen und -gemeinden. Es entstehen zwei neue Zentren östlich und westlich des Hüllgrabens um die neuen U-Bahnbahnhöfe. Die räumliche Nähe zu den Zentren und zur Versorgungsinfrastruktur bei gleichzeitig sehr guten Zugangsmöglichkeiten in die Landschaft und Erholungsräume können als besondere Qualität der Variante Küstenlinie angesehen werden. Über das Straßensystem wird das Gebiet in alle Richtungen gut vernetzt und an die Nachbargemeinden Aschheim und Unterföhring angebunden.

Der Pferdesport wird auf der Fläche der heutigen Galopprennbahn konzentriert.

Durch die markanten Einschnitte der Bachräume Hüllgraben und Gleissenbach sind bereits großflächige Parks vorhanden, sodass bei einer Aufgabe der Rennbahn im Szenario „Wegfall des Galopprennsports“ die Pferdesportflächen als Siedlungsfläche herangezogen werden können.



Erschließungskonzept und Versorgungsschwerpunkte



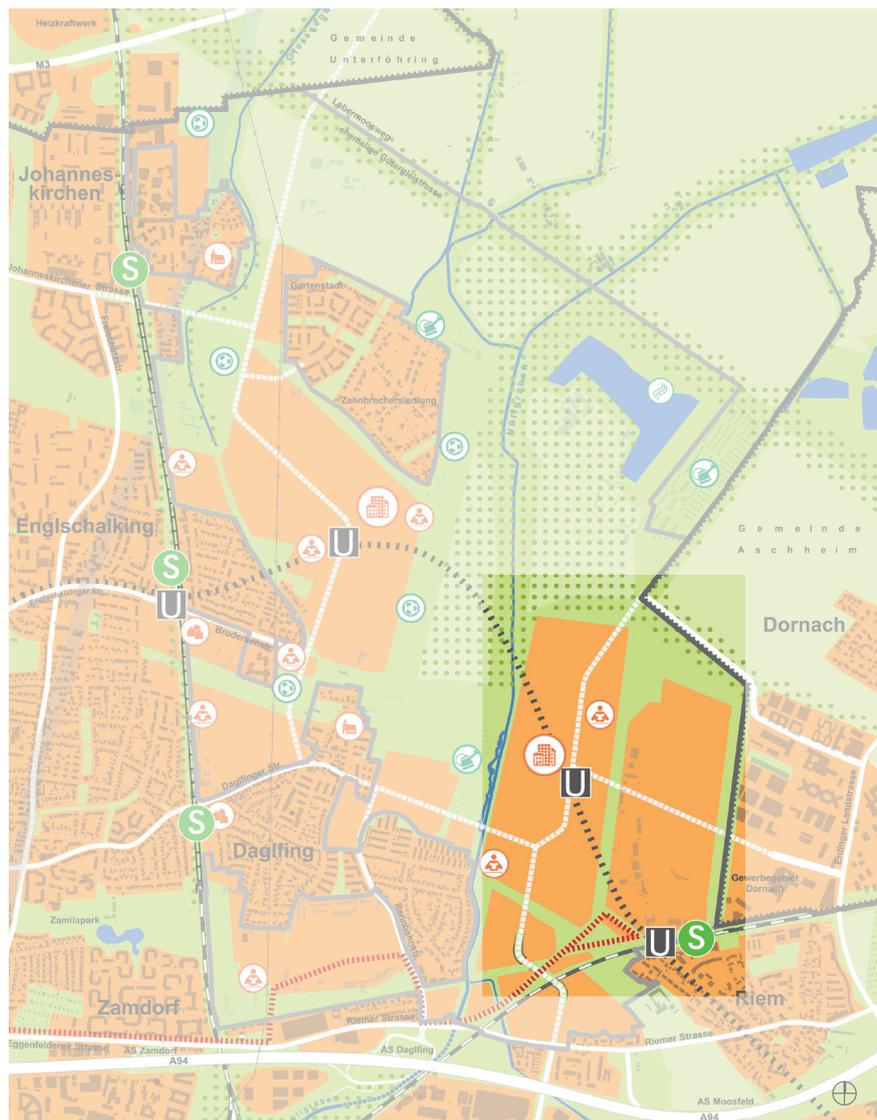
Gesamtbild „Küstenlinie“

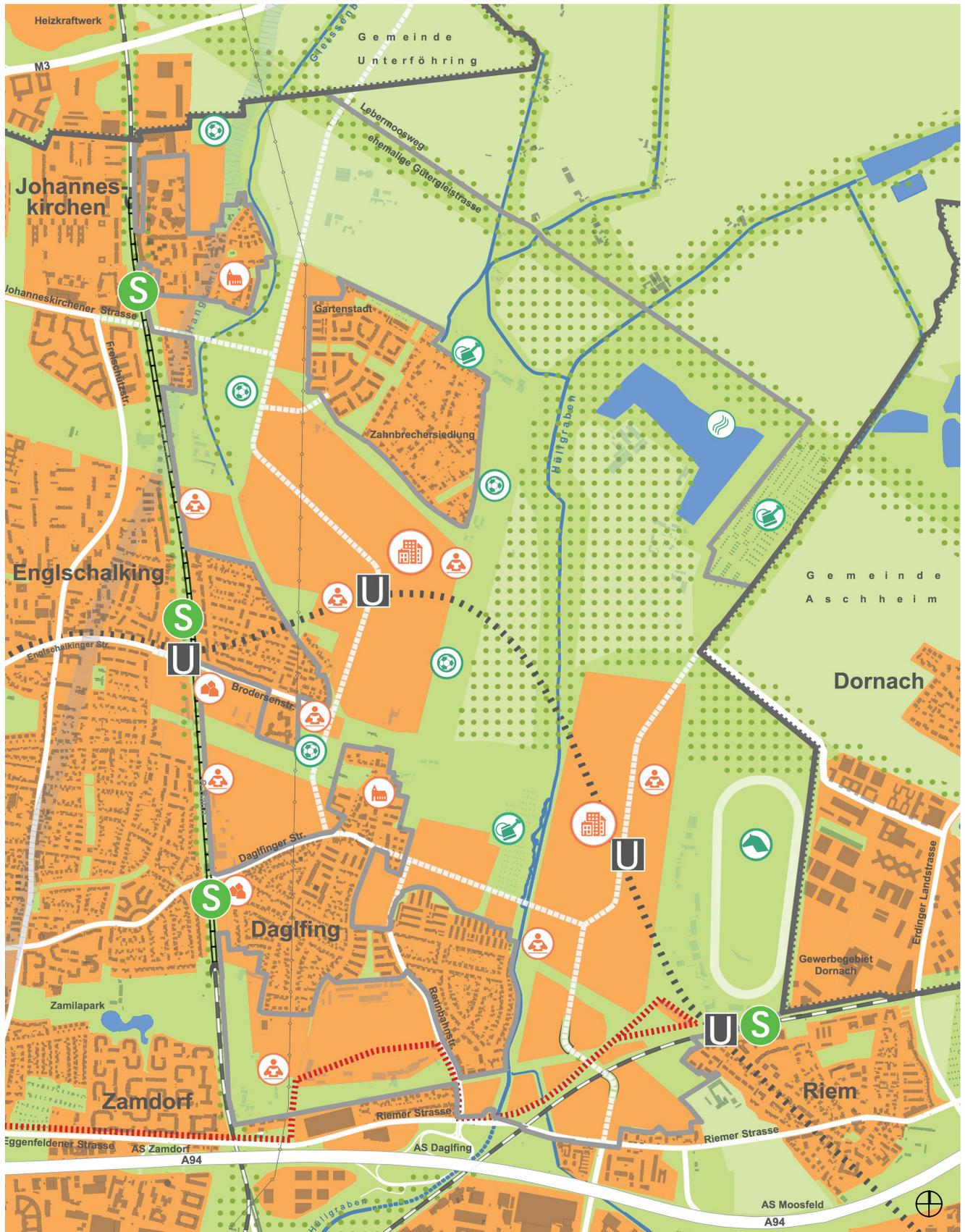
## Integrierter Hauptplan

Bei der Variante 3 Küstenlinie gruppieren sich die zwei neuen Stadtteile um einen großen, zentralen Landschaftsraum entlang des Hüllgrabens. Es entsteht eine intensive Verzahnung von Stadt und Freiräumen. Die lange Stadtkante erinnert an eine Küstenlinie mit „Landschaftsbuchten.“ Die Gartenstadt Johanneskirchen und die Zahnbrechersiedlung werden durch die Siedlungserweiterung an Engelschalking und Daglfing angebunden und bilden einen der beiden großen Siedlungsfinger. Der zweite Siedlungsfinger entsteht auf den Flächen der Galopptrainingsbahn und der Olympia Reitsportanlage. Die Pferdesportnutzungen sollen wie in Variante 2 auf den Flächen der Galopprennbahn neu geordnet und komprimiert werden. Jedes Gebiet ist durch einen U-Bahnhof der U4, die in dieser Variante ebenfalls bis zur Messestadt West verlängert wird, erschlossen. Als einzige Variante ist hier auch eine durchgehende Straßenanbindung nach Dornach vorgesehen. Ein Badesee ist im Nordosten des Gebietes angedacht.

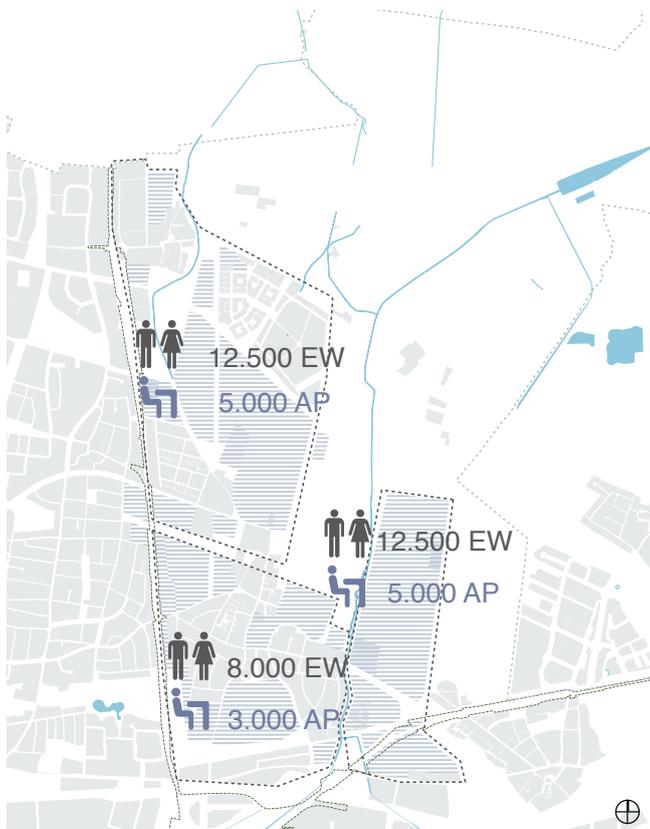
### Variante bei Wegfall des großflächigen Pferdesports

Die Galopprennbahn befindet sich bei dieser Variante im Einzugsbereich von zwei neuen U-Bahnhöfen und ist somit hervorragend erschlossen. Eine Straßenanbindung ist von Westen her wie auch von Osten über das Gewerbegebiet Dornach möglich. Da diese Variante außerdem über den großen Landschaftsraum entlang des Hüllgrabens eine sehr gute Versorgung mit Freiräumen aufweist, kann die Galopprennbahn weitgehend überbaut werden. Eine Straßenanbindung ist von Westen her wie auch von Osten über das Gewerbegebiet Dornach möglich: damit ist eine sehr gute Verkehrserschließung gegeben. Damit rückt der Stadtrand nahe an die benachbarten Siedlungsflächen der Gemeinde Dornach heran. Die Gehölzbestände bleiben als raumbildende Grünzäsuren erhalten. Es müssen allerdings in großem Umfang zusätzliche Ausgleichsflächen außerhalb des Gebiets gefunden werden.



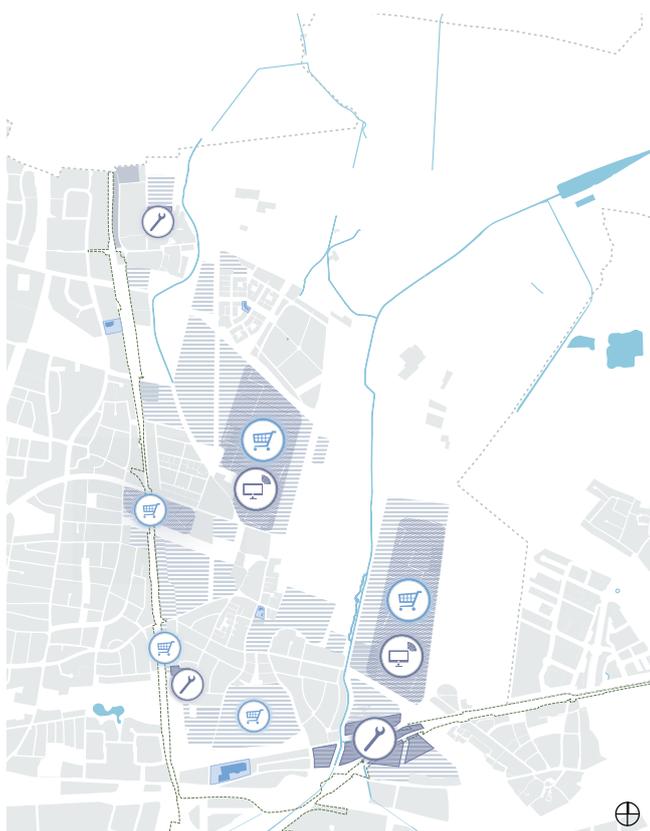


- |                         |                                |                    |             |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------|-------------|
| Bestandsgebäude         | Hangkante                      | Bahnstromtrasse    | Sport       |
| Siedlungsfläche Planung | Erschließung Bestand / Planung | Stadtgrenze        | Pferdesport |
| Grünflächen             | S-Bahn Bestand                 | Quartierszentrum   | Kleingarten |
| Landwirtschaft          | U-Bahn Bestand / Planung       | Nahbereichszentrum | Baden       |
| Gewässer                | ÖPNV-Tasse Planung             | Dorfkern           |             |
| Naturschutz             | Tunnel                         | Schule             |             |



### Siedlungspotential

Die Variante hält insgesamt das größte Siedlungspotential von 33.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 13.000 Arbeitsplätze bereit. Wie einleitend ausgeführt, bilden die Zahlen zum derzeitigen Planungsstand nur eine erste Annahme der baulichen Dichten ab (siehe Kapitel 3.1 VDie drei Varianten, Seite 30ff.). Es entstehen zwei große zusammenhängende Siedlungsfelder nördlich von Engelschalking und auf der Trainingsbahn. Die Variante verspricht aufgrund ihrer engen Verzahnung mit der Landschaft eine hohe Wohnqualität. Die Schwerpunktbereiche für Arbeitsplätze liegen im Bereich der neuen U-Bahnhaltestellen.



### Arbeiten und Gewerbe

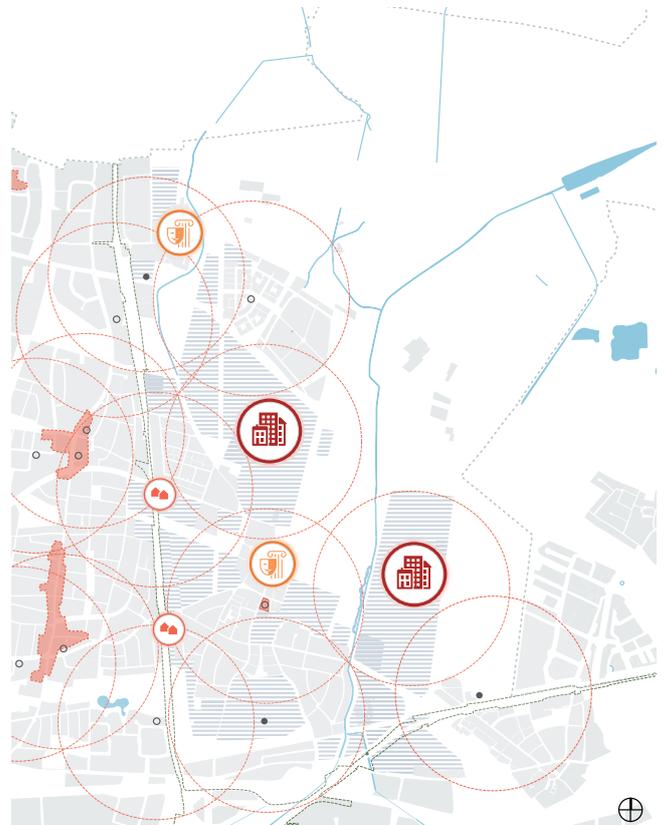
Ähnlich der Variante 2 eignen sich hier vor allem Flächen an der Südkante des Plangebiets und am südlichen Tunnelportal aufgrund der Lärmbelastung für gewerbliche Entwicklungen. Zusätzlich stehen kleinere Flächen nördlich von Johanneskirchen zur Verfügung. Integriertes höherwertiges Gewerbe ist im Umfeld der beiden Quartierszentren vorgesehen.



### Versorgung und Kultur

Innerhalb der städtebaulichen Figur mit zwei großen Nord-Süd-gerichteten Siedlungsfeldern entstehen auf beiden Seiten des Hüllgrabens auch eigenständige Zentren, die jeweils über einen U-Bahnhaltepunkt erschlossen werden sollen. Zusätzlich sollen die Bereiche um die Haltepunkte der S8 in Daglfing und Engelschalking als Nahbereichszentren gestärkt werden. Die historischen Dorfkern werden durch kulturelle Nutzungen aufgewertet.

-  Quartierszentrum
-  Nahbereichszentrum neu / Bestand
-  Dorfkern
-  Kulturelle Nutzung
-  Nahversorgung neu / Bestand
-  Einzugsbereich 600 m



### Bildung und Sport

In dieser Variante werden die langen Stadtränder dazu genutzt, die sechs neuen Grundschulen gut fußläufig erreichbar mit Landschaftsbezug zu platzieren. Die Bezirkssportanlage kann ebenfalls an der Schnittstelle von Stadt und Park verortet werden. Weitere kleinere Sportflächen sind auf den Grünflächen nahe den Dorfkernen Daglfing und Johanneskirchen geplant. Dagegen werden die weiterführenden Schulen zentral, im Bereich der neuen U-Bahnhaltepunkte platziert. Vorgesehen sind die Standorte auf den Flächen der ehemaligen Trainingsbahn unter Beachtung des vorhandenen Baumbestands und nördlich von Engelschalking. Im Rahmen der Neubebauung werden den neuen Bedarfen entsprechend Kinderbetreuungseinrichtungen wie z.B. Kindergärten und Kinderkrippen errichtet werden.

-  vorhandene Schulen (keine Regelschulen)
-  Erweiterungsflächen vorhandener Schulen
-  weiterführende Schule
-  Grundschule
-  Sportanlage



## Landschaftsentwicklung

Stadt und Landschaft sind vielfältig und intensiv miteinander verzahnt. Tiefe, parkartig gestaltete Landschaftsbuchten entstehen entlang des Gleisenbachs am alten Dorf Johanneskirchen, als großer Landschaftsraum entlang des Hüllgrabens sowie im Bereich der verbleibenden Galopprennbahn, bis zum Ortskern von Riem.

### Freiräume, Freizeit und Erholung:

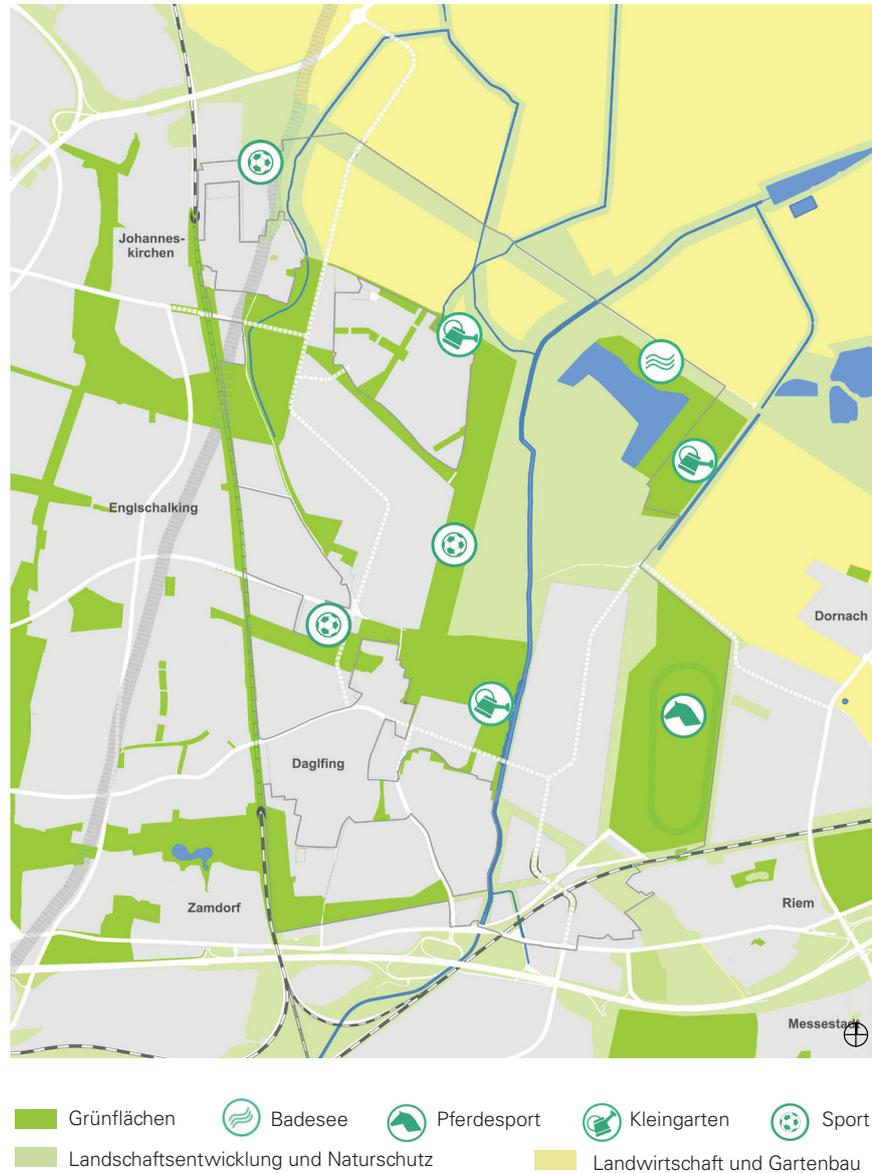
Durch die umfangreiche Siedlungsentwicklung kommt es auch in dieser Variante zu einem Verlust an gewachsenen Strukturen und damit an Identität und Erholungsraum. Zugleich werden auf den verbleibenden Flächen neue Erholungsangebote geschaffen. Insbesondere bei dieser Variante wird bei den Bewohnerinnen und Bewohnern das Bewusstsein in einem „neuen Quartier am Stadtrand“ zu leben, vorherrschen. Die intensive Verzahnung von Landschaft und Siedlung ermöglicht ein intensives alltägliches Landschaftserleben. Die beschriebene Verzahnung ergibt ein Maximum an Kontaktflächen zwischen Siedlung und Landschaft und damit an kurzen Wegen in die Freiräume. Neben extensiv genutzten Flächen sind an den Ortsrändern Freizeit- und Sporteinrichtungen sowie Kleingärten und Gartenland vorgesehen. Ein großer Badesee im Nordosten könnte ein überörtliches Freizeitangebot bieten. Der Pferdesport wird auf dem Areal der heutigen Galopprennbahn konzentriert.

### Landwirtschaft:

Südlich des alten Bahndamms entsteht eine neue, von Freizeit und extensiven Nutzungen geprägte Landschaft. Ein Teil der Flächenintensiven Nutzungen wie Ackerbau oder Pferdehaltung werden aus dem Gebiet verlagert bzw. beschränken sich auf den Nordrand. Landschaftspflege und gärtnerische Kulturen werden die neuen Schwerpunkte der landwirtschaftlichen Nutzung.

### Kultur- und Sachgüter:

Die alten Ortskerne mit Kirchen, Kirchhof und historischen Gebäuden von Johanneskirchen und Daglfing werden bewahrt, werden aber aufgrund des



Heranrückens der neuen Bebauung teilweise in ihrer ursprünglichen Wirkung und ihrem ländlichem Charakter beeinträchtigt. Die heutige Gestalt der Salzstraße wird auch hier überformt. Das Gut Riem verliert durch die bauliche Entwicklung und die Anbindung Schatzbogen, den unmittelbaren Anschluss an die landwirtschaftliche Flur. Der heutige Standort bleibt als Bildungseinrichtung jedoch ein wichtiger Trittstein in der Grünverbindung zum Riemer Park.



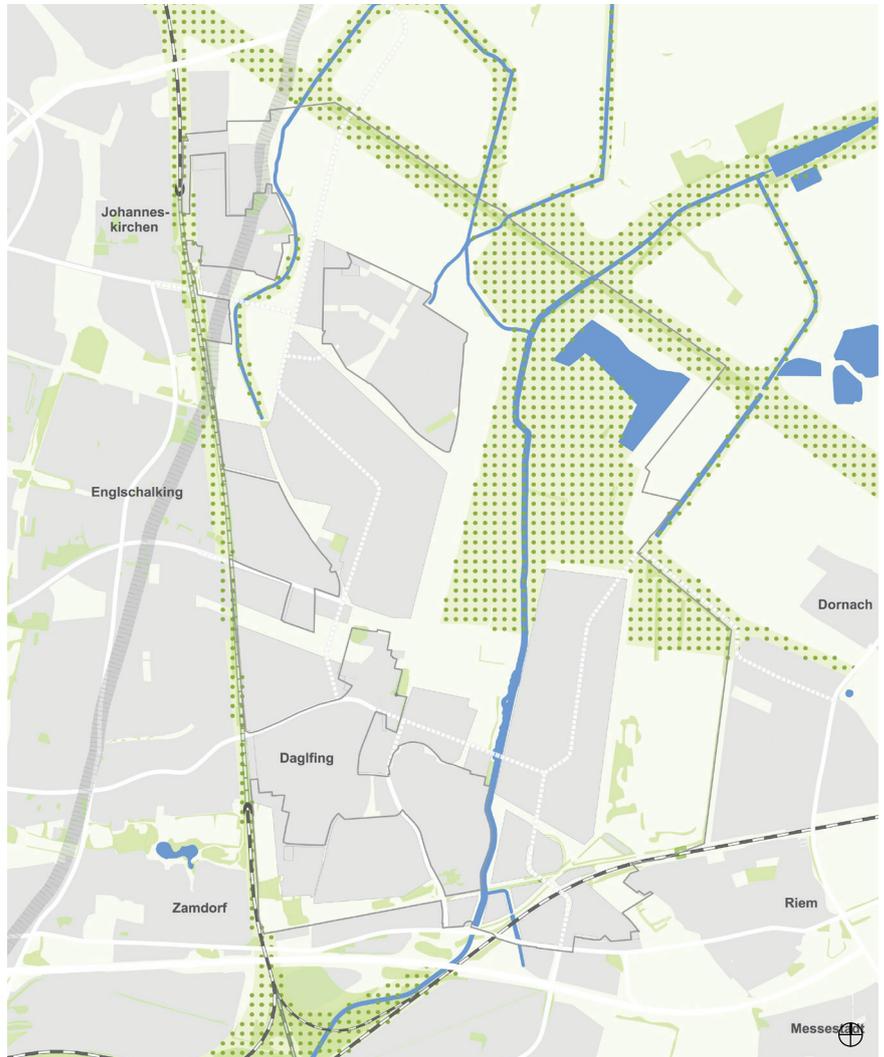
### Naturschutz, Artenschutz und Ausgleich:

Aufgrund der Überbauung durch Siedlung und Verkehr kommt es zu Verlusten von Ackerlebensräumen, im Bereich Engschalking-Johanneskirchen sowie von wertvollen Brachflächen, an der S8 sowie zwischen Trainingsbahn und Hüllgraben. Brachflächen haben eine hohe Bedeutung z. B. für die Regeneration des Bodens und die Strukturanreicherung der Landschaft.

Im Bereich der Siedlungsflächen Daglfing, Engschalking und Johanneskirchen kommt es zum Verlust von Wiesen, Gehölzstrukturen und strukturreichen Ortsrändern sowie im Bereich der Trainingsbahn zu hohen Beeinträchtigungen von Lebensräumen des Offenlandes, der Gebüsche und Wälder. Eingriffe durch Bebauung und Verkehrsflächen wie auch durch Veränderung und intensivere Nutzung des heutigen Pferdesportareals müssen ausgeglichen werden. Ausgleichsflächen wie artenreiche Wiesen und renaturierte Gewässer sind wichtige Bestandteile der neu entstehenden parkartigen Landschaft, sowohl südlich des Bahndamms als auch darüber hinaus. In diesen Flächen können trockene bis feuchte Biotope entwickelt und Fließgewässer renaturiert werden.

Ein erheblicher Teil der Ausgleichsflächen wird außerhalb des Gebiets nachzuweisen sein. Die heute schon minimal verfügbaren Flächen für die Bodenbrüter in den intensiv genutzten Ackerlebensräumen gehen gänzlich verloren und sind außerhalb des Gebiets zu kompensieren. Im zukünftigen Siedlungsbereich werden vorhandene Gehölz- und Biotopstrukturen so weit wie möglich als Teile der städtischen Grünzüge erhalten. Aus Artenschutzsicht können im Bereich alter Bahndamm und Hüllgraben die Vorkommen erhalten und durch entsprechende Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen gestärkt werden.

**Klima:** Die städtische Wärmeinsel wird durch die neuen Siedlungsflächen im Westen, Norden und im Bereich der Trainingsbahn ausgedehnt. Umfangreiche Kaltluftproduktions- und klimatische Entlastungsräume, die



●●●●● Schwerpunktbereiche Naturschutz

vor allem für die Siedlungsgebiete westlich der S8 Trasse wichtig sind, gehen dadurch verloren. Im zentralen Landschaftsraum und im Bereich der Galopprennbahn bleiben diese jedoch erhalten und werden, sofern Grünland auf den heutigen Ackerflächen entwickelt wird, in ihrer klimatischen Wirkung verbessert. Weite Teile der neuen Siedlungsränder werden gut belüftet. Der Landschaftsraum im Zentrum der Planung stellt eine große klimatische Ausgleichsfläche dar. Allerdings sind in der Variante alle Luftleitbahnen zum Teil deutlich geschwächt und die Durchgängigkeit in Nord-Süd Richtung ist gering. Die klimatische Vielfalt ist im nördlichen, stark mit der Landschaft

verzahnten Siedlungsgebiet erheblich günstiger als im südlichen Bereich um Daglfing.

**Boden und Wasser:** Die grundwasserbeeinflussten Böden im Norden bleiben erhalten. Der Hüllgrabenkorridor wird in einen weiten Grünzug eingebettet, in dem Möglichkeiten für umfangreiche Verbesserungen von Bodenfunktionen und Wasserhaushalt bestehen.

## Erschließung MIV und ÖPNV

Auch im Variante 3 zeichnet sich der ÖPNV wie im Variante 2 durch eine fast flächendeckende Anbindung an den Schienenverkehr aus. Vom Westen her über die S-Bahn können, wie schon im Planfall 1 und 2, die neuen Siedlungsgebiete erschlossen werden. Zudem wird über den Bahnhof Riem der südliche Siedlungsbereich erschlossen. Ähnlich wie im Planfall 2 kann durch die verlängerte U4 eine weitere attraktive Schnellverbindung mit gutem Taktangebot über Bogenhausen in die Innenstadt entstehen. Auch hier führt die Verlängerung der U-Bahn über das Planungsgebiet und Riem hinaus bis zum U-Bahnhof Messestadt West zu einer wichtigen Netzergänzung. Die Qualität des ÖPNV-Angebots hängt von den künftig umgesetzten Dichten ab. Die Verknüpfung der beiden S-Bahnäste der S2 und S8 durch die U4 bringt Vorteile auf zahlreichen Relationen. Wie auch im Planfall 2 verbessert sich die Verbindung vom Flughafen zur Messe Riem. Am S-Bahnhof Englschalking und Riem entstehen zwei neue Verknüpfungspunkte zwischen S- und U-Bahn. Aufgrund der siedlungsstrukturellen Ausprägungen in der Variante 3 sind für die U4 gegenüber dem Planfall 2 jedoch zwei neue U-Bahnhöfe im Gebiet notwendig. Dies führt zu höheren Infrastrukturkosten im Vergleich zu Planfall 2. Eine weitere hochwertige ÖPNV-Achse (Tram bzw. Bus) im Planfall 3 ist im südlichen Bereich des Planungsgebiets parallel zur Riemer Straße vorgesehen. Diese zusätzliche, attraktive Achse wird bis zum S-Bahnhof Riem geführt. Somit wird der Bahnhof Riem zu einer neuen zentralen Haltestelle mit Umsteigemöglichkeiten auf die verschiedenen ÖPNV-Verkehrssysteme. Das Busnetz wird auf die geplanten schnellen Schienenverbindungen ausgerichtet und im Vergleich zum Bestand angepasst. An den zentralen Schienenhaltestellen mit der S-Bahn bzw. der U-Bahn werden Verknüpfungspunkte mit dem Busverkehr eingerichtet. Die Hauptschließung des Siedlungsgebietes im MIV erfolgt über eine neu zu bauende Nord-Süd-Achse, deren Trassenverlauf fast ausschließlich in den neu geplan-



ten Siedlungsflächen liegen wird. So werden, wie schon im Planfall 2, die bestehenden Wohnbaugebiete soweit wie möglich von Lärmquellen im MIV frei gehalten. Im Bereich Daglfing muss der Trassenverlauf an den bestehenden Siedlungsflächen verlaufen, um die zusammenhängenden Freiflächen nördlich von Daglfing nicht zu zerschneiden. Die Anbindung an das bestehende Straßennetz erfolgt über insgesamt sieben Verbindungen beziehungsweise Verknüpfungen. Dies sind die drei bestehenden Querungen mit der S8 (Johanneskirchner Straße, Englschalkinger Straße und Daglfinger Straße). Die Stegmühlstraße ist, wie schon im Planfall 1, als Fuß- und Radverkehrssache vorgesehen. Eine Nutzung für den MIV ist hier nicht vorgesehen. Die

südliche Anbindung erfolgt, wie im Planfall 2, über die Verlängerung des Schatzbogens. Auch die Rennbahnstraße wird eine südliche Anbindungsfunktion übernehmen, die jedoch, wie schon in der Variante 2, bezüglich des Niveaus gegenüber dem Schatzbogen weit abgestuft ist. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und den schon derzeit starken Auslastungen des bestehenden Straßennetzes und Belastungen der Knotenpunkte in Bogenhausen ist zudem eine nördliche Anbindung an die M3 notwendig. Als siebte und neue Verbindung wird 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 kann 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.

### Regionale Einbindung

Der neue Stadtrand mit seinen tiefen Einbuchtungen erzeugt über den gemeinsamen Landschaftsraum vielfältige neue Verbindungen und Bezüge zu den Nachbarorten. Das überörtliche Freizeitangebot könnte um einen neuen Badesee ergänzt werden. Die Stadtstruktur dehnt sich durch die Bebauung der Pferdesportflächen in Richtung Dornach und Aschheim aus, lässt aber das regionale Trenngrün frei. In dieser Variante bestehen neben der Straßenanbindungen nach Unterföhring über die M3 auch eine Anbindung an das Gewerbegebiet Dornach vom neuen Siedlungsfeld auf der Trainingsbahn. Damit bietet diese Variante eine gute verkehrliche Vernetzung in die Nachbarkommunen und den Landkreis München.



	Siedlungsfläche Bestand		Gewässer		Stadtgrenze
	Siedlungsfläche Planung		S-Bahn Bestand		
	Grünflächen		U-Bahn Bestand		
	Landwirtschaft		U-Bahn Planung		



## Entwicklungsphasen

**Phase 0:** Ohne zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen im Bereich Verkehr ist der Bau der Siedlungsgebiete auf der Trabrennbahn und in direkter Nachbarschaft entlang der Rennbahnstraße möglich. Der spätere Ausbau der Rennbahnstraße sollte dabei bereits berücksichtigt werden. Nördlich von Johanneskirchen können außerdem in begrenztem Maße Flächen für Gewerbeentwicklungen aktiviert werden.

Im Zuge der Entwicklung sind kleinflächige Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen im Umfeld der Baugebiete erforderlich. Die Grünverbindung vom Zamilapark zum Hüllgraben kann bereits umgesetzt werden. Vorbereitend können schon in der Phase 0 Flächen für die übergeordneten Grünzüge gesichert werden. Zusätzlich können bereits Konzepte für die Optimierung und Öffnung der Pferdesportanlagen umgesetzt werden.

**Phase 1:** Wie in der Variante 2 könnte als wesentliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots die frühzeitige Verlängerung der U-Bahnlinie 4 bis zum neuen Endhaltepunkt Messestadt West erfolgen. Damit würde auch eine Anbindung an die U2 hergestellt. Bei einem Freiwerden der Trainingsbahn könnte in Variante 3 der erste große Realisierungsschritt im Osten erfolgen. Das erste der beiden Quartierszentren kann mit dem Bau der Siedlungsgebiete auf der Trainingsbahn und am Schatzbogen umgesetzt werden. Mit den Flächen östlich von Daglfing kann auch die Verbindung nach Westen hergestellt werden. Diese ist wichtig, um den neuen Stadtteil von Beginn an in das Siedlungsgefüge zu integrieren. In der Phase 1 ist die frühzeitige Anbindung der neuen Siedlungsgebiete nach Süden über den Schatzbogen und die Rennbahnstraße an die Riemer Straße und nach Osten über die Anbindung an die Humboldtstraße erforderlich. Im Westen werden die Querungen der S8 beibehalten. Somit kann eine ausreichende Kapazität für den MIV schon in Phase 1 bereitgestellt werden.

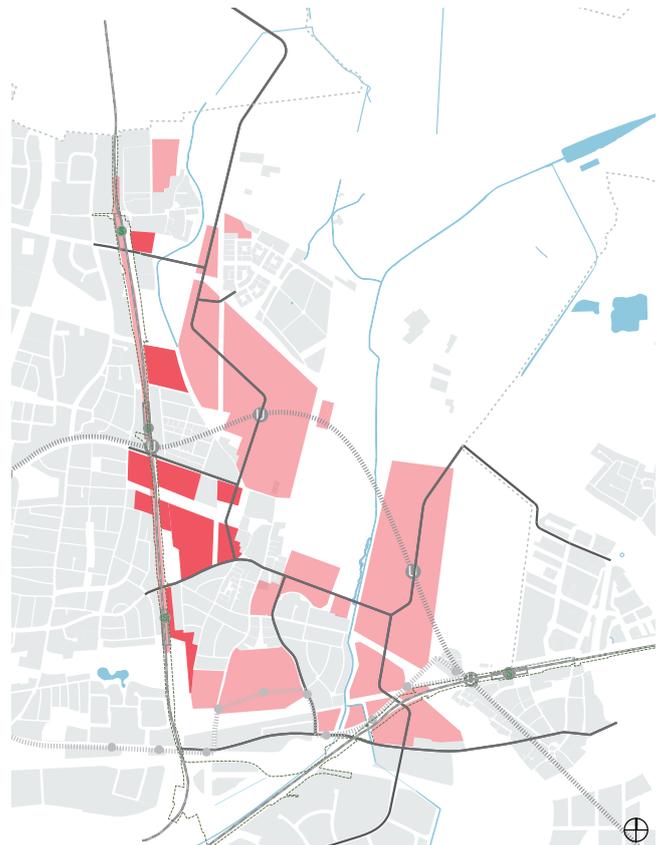
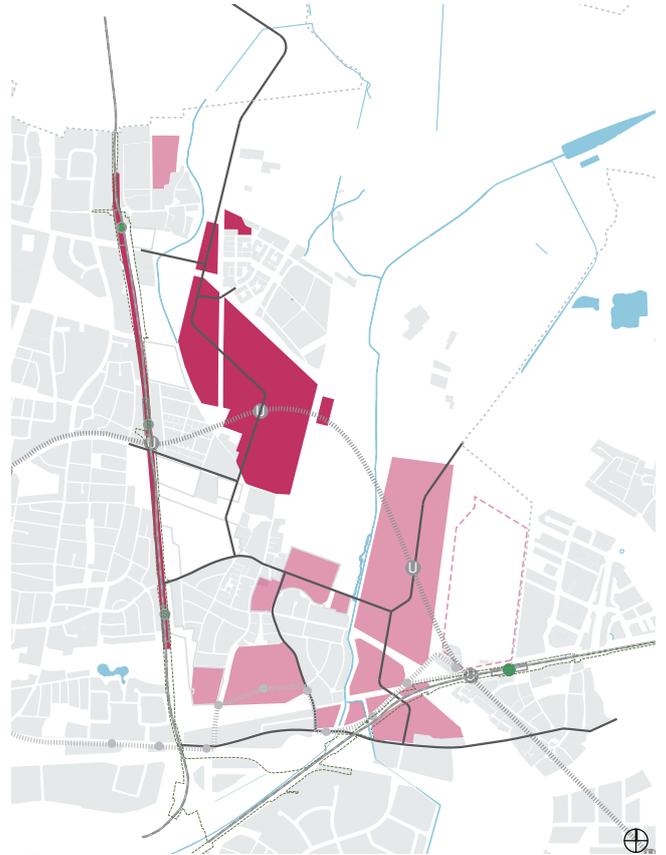


Der südliche Teil des Landschaftsparks und die übergeordnete Grünverbindung entlang des Hüllgrabens sollte bereits frühzeitig umgesetzt werden. Die Pferdenutzungen können auf den Flächen der Galopprennbahn zusammengelegt und für die Öffentlichkeit durchlässig und attraktiv gestaltet werden. Die Grünverbindung nach Riem ist parallel zur Bebauung zu entwickeln. Es sind zusätzliche, provisorische Querungen der Bahn für Fußgänger und Radfahrer zu sichern. Der Badensee könnte bereits den Bewohnern der ersten Bauphase als zentrales Freizeitangebot zur Verfügung stehen.



**Phase 2:** Der Bau des S-Bahn-Tunnels für die S8 ist die zentrale Maßnahme dieser Phase im ÖPNV. Im Süden soll die ÖPNV-Achse aus Westen kommend bis zum Verknüpfungspunkt S- und U-Bahnhof Riem gebaut werden. Wichtigste Maßnahme in der Phase 2 ist der Bau der Nord-Süd-Straßenachse zwischen Daglfing und dem Anschluss an die M3. Somit kann eine ausreichende Kapazität für die neuen Siedlungsflächen südlich der Gartenstadt Johanneskirchen zur Verfügung gestellt werden. Im Süden werden die Anschlüsse der Rennbahnstraße an die Riemer Straße ausgebaut. Damit kann der zweite große Baustein mit den Siedlungsgebieten zwischen Engelschalking und der Siedlungsinsel von Gartenstadt Johanneskirchen und Zahnbrechersiedlung umgesetzt werden. Diese werden zu einem „Finger“ zusammengefasst und um das zweite Quartierszentrum ergänzt. Die Landschaftsentwicklung nördlich des neuen Stadtrandes einschließlich Gleißbachgrünzug, Biotopverbund entlang der Gütergleisstrasse und der Ausgleichsflächen sollte mit dieser Phase abgeschlossen werden.

**Phase 3:** Mit der Fertigstellung des Tunnels können die Johanneskirchner Straße, Engelschalkinger Straße und Daglfinger Straße als niveaufreie Querungen der S8 hergestellt werden. Die Stegmühlstraße soll für den MIV gesperrt werden und die Grünverbindung für die Erholung und den Biotopverbund auf dem Tunneldeckel entsteht einschließlich aller Anknüpfungspunkte.



### 3.5 Variantenvergleich

#### Drei unterschiedliche tragfähige Lösungen für den Münchner Nordosten

Die vorgestellten Varianten zeigen drei grundsätzlich verschiedene Lösungen einer städtebaulichen und landschaftlichen Entwicklung des Münchner Nordostens. Gemäß der eingangs formulierten Zielsetzung, identitätsstarke neue Stadtteile mit mehreren Quartieren zu entwickeln, halten die Varianten entweder stark an den bestehenden Qualitäten und der Eigenart des Ortes fest (Bestandsorientiert) oder entwickeln neue Strukturen (Transformation) (vgl. Abbildung: Die drei Varianten im Vergleich, Seite 78). Durch die unterschiedliche räumliche Anordnung der Siedlungsflächen, der Erschließung und der zu erhaltenden wie auch der zu entwickelnden Landschaft unterscheiden sich die Varianten hinsichtlich Umfang (Quantität) und Intensität (Qualität) der Eingriffswirkungen auf die Schutzgüter. Allen Varianten ist gemeinsam, dass die geplante bauliche Entwicklung zu hohen Verlusten beim Schutzgut Boden kommt. Durch flächige Eingriffe im westlichen Bereich des Gebiets gehen in jeder Variante produktive Ackerböden samt ihren Funktionen für den Wasserhaushalt, für das Klima wie auch als Standort für Pflanzen und Lebensräume verloren. Die in diesem Bereich vorhandenen artenreichen Lebensräume, z. B. auf Brachen, können im Zuge der zu detaillierenden Planungen evtl. in die neuen Strukturen integriert werden. Da zu diesem Zeitpunkt zu Dichten und Baustrukturen innerhalb der dargestellten Entwicklungsflächen noch keine detaillierten Aussagen gemacht werden können (siehe Kapitel 1. Einführung, Seite 10f.), können noch keine Spanne für die Vermeidung und Minderung von Eingriffen festgelegt werden. Um die nicht zu vermeidenden Eingriffe auszugleichen, zeigen die Varianten unterschiedliche Konzepte, wie die Landschaft aufgewertet / weiterentwickelt werden kann.

Die **Variante 1 Quartiere als Perlenkette** orientiert sich am stärksten an bestehenden Identitäten des heutigen Siedlungsraums. Sie arrondiert die heute lose verbundenen Siedlungsbauweise um die mit kulturellen Nutzungen aufzuwertenden Dörfer Daglfing und Johanneskirchen zu drei eigenständigen Quartieren. Damit gibt

sie der heute heterogenen Situation östlich der S8 eine klare Ausprägung. Der Hüllgraben trennt die urbanen Bereiche von dem weitläufigen Landschaftsraum, der als Teil des Münchner Grüngürtels die Verbindung zur Region darstellt. Damit werden in der Variante 1 Quartiere als Perlenkette die naturschutzfachlich und kulturhistorisch besonders wertvollen Flächen des Pferdesports in ihrer heutigen Ausdehnung und erlebbaren Weite erhalten. Das großflächigen Anlagen des Pferdesports (Olympiareitanlage, Galopprenn- und -trainingsbahn) sollen aus seiner inhärenten Logik heraus erneuert und als Landschaftsraum für den Münchner Nordosten weiterentwickelt werden. Über das ÖPNV-System können die in Nord-Süd ausgerichteten Siedlungsfelder sehr gut erschlossen werden. Die Verlängerung der U4 mit dem neuen U-Bahnhof kann eine neue Verknüpfung mit der S8 in Engelschalking schaffen. Die neue ÖPNV-Trasse verbindet zusätzlich die einzelnen Quartiere untereinander in der Tiefe und kann mit dem neuen U-Bahnhof am Quartierszentrum mit der U4 verbunden werden. Die Variante orientiert sich bezüglich des MIV deutlich am bestehenden Netz und es wird im Gegensatz zu den beiden anderen Varianten - bewusst auf die Anbindung an den Schatzbogen verzichtet, um die Beeinträchtigung der Flächen östlich des Hüllgrabens möglichst gering zu halten.

Dadurch bleiben bei dieser Variante im östlichen Bereich des Planungsgebietes weiterhin Gebiete mit geringer Immissionsbelastung („ruhige Gebiete“) erhalten. Im westlichen Planungsgebiet sind Lärmkonflikte zwischen Bestand und geplanter Bebauung nicht auszuschließen, bzw. müssen in den weiteren Planungsphasen durch geeignete Schallschutzkonzepte (Gebäude- und Grundrissorientierung, aktive Schallschutzmaßnahmen, usw.) abgemildert werden. Um Lärmbelastungen zu reduzieren, verläuft die geplante Nord-Süd-Erschließungsachse ausgehend von der M3 fast vollständig durch neue Siedlungsflächen. Die Anbindung an die M3 soll als Stadtstraße ausgestaltet werden. Im Bereich der südlichen Anbindung über die Renn-

bahnstraße muss in den bestehenden Siedlungsbereichen in Daglfing mit einer zusätzlichen Lärmbelastung umgegangen werden. Der Umfang der baulichen Entwicklung führt zu hohen Eingriffen bezüglich aller Schutzgüter. Allerdings können in dieser Variante die zusammenhängenden Freiflächen östlich des Hüllgrabens, einschließlich der hochwertigeren Flächen des Pferdesportareals, erhalten und zu einem attraktiven Landschafts- und Erholungsraum weiterentwickelt werden.

Mit der **Variante 2 Beidseits des Hüllgrabens** wurde eine sehr kompakte städtebauliche Entwicklung beidseits des Hüllgrabens formuliert. Kennzeichen ist eine klare ost-west-gerichtete Abfolge städtischer Räume mit einer deutlichen städtebaulichen Kante, die den Verlauf der historischen Salzstraße nachzeichnet. Durch den „Ringschluss im Nordosten“, den die Variante zwischen Engelschalking, Daglfing, Riem und der Messestadt Riem stadträumlich und verkehrlich schafft, entstehen neue Bezüge in der Stadt. Ein grünes Band mit Freizeit- und Sporteinrichtungen strukturiert die Siedlungsflächen und schafft eine Verbindung bis zum Riemer Park. Der Pferdesport wird auf dem Areal der Galopprennbahn konzentriert.

Die Verlängerung der U4 über den Arbellapark hinaus bis zum geplanten Endhaltepunkt Messestadt Riem-West kann die Einzugsradien der Haltestellen optimal nutzen und sorgt damit für eine effiziente Erschließung der neuen Siedlungsgebiete. Es entstehen neue Verknüpfungen und damit Umsteigemöglichkeiten zwischen U-Bahn und S-Bahn und zwischen den beiden U-Bahnlinien 2 und 4. Dies führt zu einer starken Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gegenüber dem MIV. Da die Variante im Norden nur geringfügige Veränderungen vorsieht, erfolgt eine Anbindung nach Westen, nicht wie in den anderen Varianten über die Johanneskirchner Straße, sondern über die weniger leistungsfähige Stegmühlstraße. Die Verlängerung der Engelschalkinger Straße folgt ebenfalls der Hauptrichtung und soll als großzügiger Straßenraum (Boulevard) ausgestaltet werden. Im Süden bietet

die Anbindung an den Schatzbogen direkte Fahrmöglichkeiten auf die Autobahn (A94) und das übergeordnete Straßennetz, wodurch eine stärkere Belastung Bogenhausens vermieden wird. Im Norden verläuft die notwendige Anbindung an die M3 durch den freien Landschaftsraum und sollte daher unbedingt attraktiv landschaftlich eingebunden werden. Breite Grünverbindungen sollen mögliche Konflikte zwischen neuen Siedlungsflächen und Bestand entschärfen. Zukünftige Siedlungsfelder im Nahbereich der Bahnlinie München – Simbach und der Bundesautobahn A 94 sind hohen Verkehrslärmpegeln als auch Einwirkungen aus Erschütterungen und Luftschadstoffen ausgesetzt. Hier müssen entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen werden.

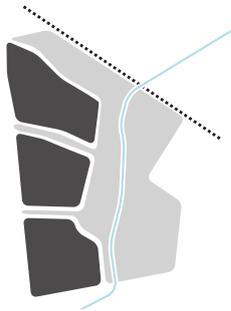
Auch bei der Variante 2 fährt der Umfang der baulichen Entwicklung zu hohen Eingriffen bezüglich der Schutzgüter. Insbesondere werden die hochwertigeren Flächen des Pferdesportareals umfassend überplant. Vorzug der Variante ist jedoch, dass der Landschaftsraum nördlich der neuen Stadtkante weniger stark überformt wird als in der Variante 3. Die Weiterentwicklung und Aufwertung der Landschaft orientiert sich am Bestand. Die Landwirtschaft kann noch flächig erhalten werden und so weiterhin den Charakter des Raums bestimmen.

Die **Variante 3 Küstenlinie** bietet die große Qualität einer intensiven Verzahnung der Stadt mit der Landschaft. Die Stadtteile gruppieren sich um neue großzügige Landschaftsbuchten. Landwirtschaftliche Strukturen werden zugunsten einer extensiven Freizeit- und Erholungslandschaft größtenteils aus dem Gebiet verlagert. Der Pferdesport wird auf dem Areal der Galopprennbahn konzentriert.

Die neuen Quartiere werden über das Verkehrssystem von unterschiedlichen Richtungen her intensiv miteinander vernetzt und an die Nachbarquartiere und über die Humboldtstraße an die Nachbargemeinde Aschheim angebunden. Verbindungen verlaufen größtenteils in neuen Siedlungsflächen. Auf der vorgesehenen U4-Verlängerung

können zwei zusätzliche Haltepunkte im Planungsgebiet entstehen, was trotz einer geringeren Effizienz der Einzugsradien der U-Bahn zu einer guten Versorgung mit kurzen Wegen in den Quartieren sorgt. Über den Schatzbogen und die M3 ist das Gebiet gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Durch das Füllen der Baulücken zwischen bestehenden Baugebieten sind Lärmkonflikte zwischen Bestand und geplanter Bebauung nicht auszuschließen, bzw. ist diesen durch geeignete Schallschutzkonzepte (Gebäude- und Grundrissorientierung, aktive Schallschutzmaßnahmen, usw.) zu begegnen. Wie in Variante 2 sind auch in Variante 3 Siedlungsflächen im Nahbereich der Bahnlinie München – Simbach und der Bundesautobahn A 94 geplant und somit hohen Verkehrslärmbelastungen als auch Einwirkungen aus Erschütterungen und Luftschadstoffen ausgesetzt. Durch das Heranrücken an die Galopprennbahn mit den anschließenden Stallungen sind Geruchseinwirkungen auf die Siedlungsfelder nicht auszuschließen. Auch hier müssen im weiteren Planungsverlauf entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen werden.

Bei der Variante 3 ergeben sich die stärksten Eingriffe bezüglich der Schutzgüter. Im Bereich der Olympiareitanlage und der Galopprennbahn kommt es im Variantenvergleich zu den höchsten Verlusten an Lebensräumen und Strukturen. Die Siedlungsfelder greifen relativ stark in übergeordnete Luftleitbahnen ein. Die starke Verzahnung von Siedlung und Landschaft führt zu einem Verlust an zusammenhängenden Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung. Der heutige Charakter der Landschaft verändert sich durch die große Kontaktzone mit der Siedlungsentwicklung deutlicher als bei den Varianten 1 und 2.



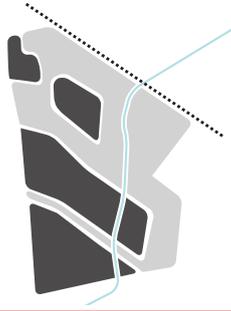
V1: Quartiere als Perlenkette  
Entwicklungsachse entlang der S8 stärken

Zusammenwachsen der bisher getrennten Quartiere beidseitig der S-Bahntrasse

Nord-Süd gerichteter Städtebau und Verkehrssystem

Hüllgraben als klare Grenze der städtebaulichen Entwicklung

Weiterentwicklung der bestehenden Quartiere / Identitäten



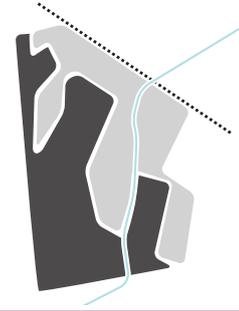
V2: Beidseits des Hüllgrabens  
Bogenhausen und Riem verbinden

neue stadträumliche Verbindungen von Daglfing und Engelschalking bis nach Riem

West-Ost gerichteter Städtebau und Verkehrssystem (Netzerweiterung ÖPNV)

klare städtische Kante entlang der Salzstraße

neue Quartiere mit eigenständiger Identität



V3: Küstenlinie  
Landschaft in die Stadt vernetzen

drei Stadtteile gruppieren sich um neue großzügige Landschaftsbuchten

Erschließung aus unterschiedlichen Richtungen (Anbindung an Dornach und Netzerweiterung ÖPNV)

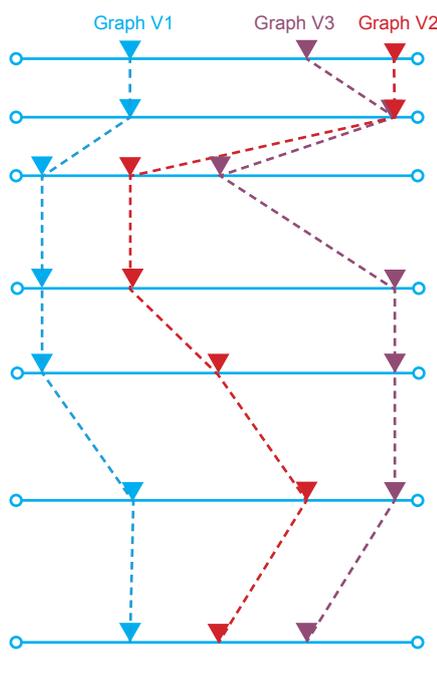
Intensive Verzahnung von Stadt mit der Landschaft

neue Quartiere mit eigenständiger Identität

IMMISSION VERKEHR LANDSCHAFT SIEDLUNG

**BESTANDSORIENTIERT**

- heutigen Charakter bewahren
- vorhandene Zentren ausbauen
- Orientierung an Nachbarstadtteilen
- weitläufiger Landschaftsraum, kompakter Siedlungsbereich
- landschaftliche Eigenart erhalten
- Bestehende Verbindungen optimieren, Netz verdichten
- Vermeidung von Immissionsbelasteten Gebieten



**TRANSFORMATION**

- neue Identitäten stiften
- neue Zentren entwickeln
- Orientierung an Nachbargemeinden
- enge Verzahnung Siedlung und Landschaft
- Neugestaltung der Landschaft
- Neue Verbindungen schaffen, Netz erweitern
- Lösungsansätze für Immissionsbelastete Gebiete erforderlich

Die drei Varianten im Vergleich

# 4. Ausblick

Mit den in dieser Broschüre präsentierten Varianten liegen nun drei unterschiedliche Ansätze für die Entwicklung des Münchner Nordostens vor. In einer breiten öffentlichen Diskussion, die neben den Bürgerinnen und Bürgern auch gezielte Teilnehmungsformate für bestimmte Gruppen, wie die Stadtpolitik, Nachbargemeinden sowie Eigentümerinnen und Eigentümern Raum bieten wird, sollen die Varianten zu einem integrierten Strukturkonzept zusammengeführt werden. Dies ist sowohl über die Vertiefung eines Ansatzes, aber eventuell auch über eine Kombination einzelner Bausteine aus unterschiedlichen Varianten, vorstellbar. In jedem Fall soll ergebnisoffen über die Varianten diskutiert werden.

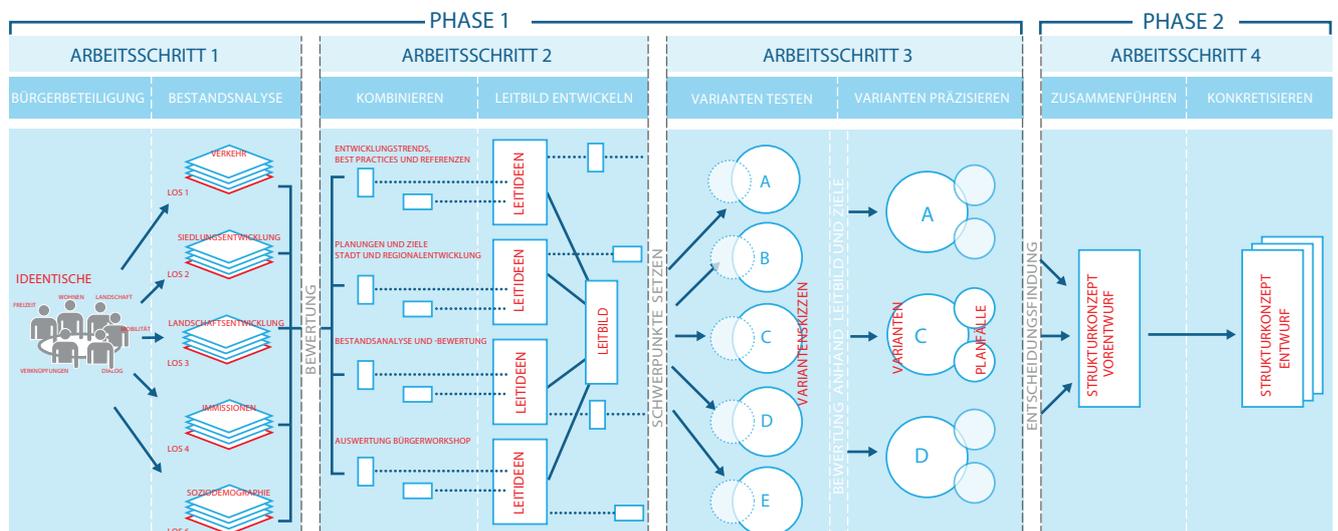
Die Überarbeitungsphase zu einem integrierten Strukturkonzept wird die Gelegenheit bieten, in den Varianten noch nicht gelöste oder als Herausforderung formulierte Aufgaben vertieft zu betrachten und Lösungsansätze, die sich aus der öffentlichen Diskussion ergeben, aufzugreifen. Darüber werden in der Phase II vorrangig flächenhaft dargestellte planerische Zielstellungen noch vertieft, indem beispielsweise Typologien oder Lösungen für konkrete Fragestellungen entwickelt werden. Ähnlich wie in der Phase I zur Erarbeitung der Varianten, werden die Fachplanerinnen und Fachplaner auch hier in einem integrierten Ansatz

zusammenarbeiten. So werden u.a. erneute verkehrliche Berechnungen mit den Nutzungsverteilungen in den feiner ausformulierten Siedlungsbereichen durchgeführt und die Einbettung von naturschutzfachlich wertvollen Flächen in den offenen Landschaftsraum und die siedlungsnahen Grün- und Freiflächen konkretisiert. In diesen wechselseitigen Spiegelungen und Anpassungen werden die Planerinnen und Planer an den vorgeschlagenen Siedlungs- und Landschaftsstrukturen weiterarbeiten. Zudem setzen sie sich u.a. mit Siedlungs- und Dichtetypologien, Freiraum und Landschaftstypologien, mit den notwendigen Infrastrukturen sowie mit dem sich daraus ergebenden Potential bezüglich Einwohnerinnen und Einwohnern und Arbeitsplätzen vertieft auseinander.

Mit dem Abschluss der Phase II wird der Stadtrat sich das integrierte Strukturkonzept über einen Beschluss zu eigen machen und die darin formulierten Planungen als Entwicklungsziele für den Münchner Nordosten festlegen. Damit liegt dann ein wesentlicher Baustein der vorbereitenden Untersuchungen vor.

Selbstverständlich werden auch in den daran anknüpfenden planerischen Schritten auf dem Weg zur verbindlichen Bauleitplanung und Baurechtsschaffung immer wieder

Beteiligungsfenster geöffnet. Damit wird der Anspruch einer größtmöglichen Transparenz und Mitwirkung der betroffenen Akteurinnen und Akteure, auch auf dem Weg der Umsetzung der neuen Quartiere, für den Münchner Nordosten weiterverfolgt.



Ablauf des Planungsprozesses

# 5. Quellen

## Literaturverzeichnis Band I und II gesammelt

Ernst Basler + Partner: Langfristige Siedlungsentwicklung München Konzeptgutachten (LaSie), im Auftrag der Landeshauptstadt München, 2013

Förster, Agnes; Schüller, Katharina; Siekermann, Kristina; Fabich, Stephanie: Zielgruppen, Raumwahrnehmungen, Entwicklungsvorstellungen. Ist-Analyse zur Öffentlichkeitsarbeit für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Münchner Nordosten“. Im Auftrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der LH München, 2015

Horx, Mathias, Zukunftsinsitut: Megatrend Dokumentation, 2014

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß §§ 165 ff. BauGB; Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen für den Bereich Nordosten; S-Bahnlinie S8 München – Flughafen (östlich), zwischen Stadtgrenze, Lebermoosweg / ehemalige Gütergleisstrasse, Stadtgrenze und Bahnlinie München – Mühldorf; -Einleitungsbeschluss- Vollversammlung des Stadtrates, Landeshauptstadt München; 05.10.2011

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: FNP Landeshauptstadt München, (digitaler Stand 2013)

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Grün- und Freiraumentwicklung München, Landschaftsplanerische Ziele im Flächennutzungsplan, (Stand 2013)

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Perspektive München, Zentrenkonzept München; Fortschreibung mit Schwerpunkt Nahversorgung – Kurzfassung; 2010

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Demografiebericht München – Teil 1; Analyse und Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030; 2012

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Demografiebericht München – Teil 2, Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2013 bis 2030 für die Stadtbezirke, 2015

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Konzept der Landschaftsplanung; 2011

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Ehemalige Dorfkerne als besondere Stadtstrukturen (München, Entwurf vom 22.01.2013)

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Kommunalreferat: Die Sozialgerechte Bodennutzung - Der Münchner Weg; 2009

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Flächennutzungsplan, 2013

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Konzept der Landschaftsplanung der Stadt München, 2011

LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Perspektive München: Handlungsräume der Stadtentwicklung – ausgewählte Projekte, 2014

LHM, Referat für Gesundheit und Umwelt Umweltschutz: Lärmaktionsplan, 2013

Regionaler Planungsverband München, Regionalplan der Region München, 2012

Schmidt & Wendt Partnerschaft: Nachhaltige Stadtentwicklung im Münchner Nor-

dosten; im Auftrag des Bund Naturschutz in Bayern e. V. Kreisgruppe München und des Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. Kreisgruppe München, 2013

Statistisches Amt München 2015: Indikatorenatlas München, Anzahl Einwohner/innen mit Hauptwohnsitz je Quadratkilometer Grundfläche, URL: <http://www.mstatistik-muenchen.de/indikatorenatlas/html5/atlas.html?indicator=i57&date=2014>

### **Bilnachweise**

Landeshauptstadt München, S.3, S. 8, S. 9, S.16, S. 23, S. 35, S.49, S.63



link: [www.muenchen.de/plan](http://www.muenchen.de/plan)