

Vorsitzender
Stefan Ziegler

PROTOKOLL

zur Sondersitzung des BA 15 - Trudering - Riem
Wahlperiode 2020 - 2026

am **Donnerstag, 11. März 2021, 19.00 Uhr**
im **Kulturzentrum Trudering, Wasserburger Landstr. 32**

Privat:
Telefon: 0172/ 894 33 34
Telefax: (089) 4 39 87 115
E-Mail:
ba@ziegler-muc.de

Geschäftsstelle Ost:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon (089) 233 – 6 14 90
Telefax (089) 233 – 989 61490
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

Beginn:	19.00 Uhr
Ende:	00:08 Uhr
Sitzungsleitung:	Stefan Ziegler
Protokoll:	Florian Schmauser

München, 11.03.2021

Es erfolgten stündlich 10-minütige Belüftungspausen.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

Teil A - Öffentlicher Teil:

1 **Begrüßung und Beschlussfähigkeit**

Herr Ziegler begrüßt Herrn Schmauser als Sachbearbeiter der Geschäftsstelle, die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat, die Teamleiterin und einen weiteren Vertreter der Planungsgruppe Bezirk Ost (Stbz. 14, 15) der HAll Stadtplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die Sachgebietsleitung des Sachgebiets Grünplanung für den Bezirk Ost der HAll Stadtplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die Vertreterin der Presse, die anwesenden Bürger sowie die Anwesenden der Plenumssitzung.

Herr Ziegler weist alle Anwesenden, die nicht Mitglieder*innen der Verwaltung, des BA oder der BAG sind, auf die Verpflichtung hin, einen Kontaktnachweis auszufüllen und in der aufgestellten Box zu hinterlegen. Herr Ziegler weist außerdem auf die geltende Pflicht zum Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung am Sitzplatz hin.

Zur Sitzung wurde frist- und formgerecht eingeladen. Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt. Es sind zu Beginn der Sitzung 27 Mitglieder anwesend. Frau Aftahy, Herr Gehrig und Frau Herzog sind entschuldigt. Herr Weinzierl tritt dem Plenum später bei.

1.1 **Ergänzungen zur Tagesordnung**

N zu 2 Fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem: Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/43 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n
Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02683
- *Anhörung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Entwurf des Beschlusses* -

Neue Version des Beschlussentwurfs des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.03.2021

N 2.1 Fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem: Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung Bereich VI/43 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n Kirchtrudering (östlich), Alter Riemer Friedhof (südlich), Riemer Park (westlich) Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich)

**Antrag zur Sondersitzung des BA15 am 11.3.2021 zur Erweiterung Kirchtrudering
(bisher bekannt als 5. Bauabschnitt Messestadt)**

Herr Sikder stellt einen GeschO-Antrag zur Vertagung des Antrags in den zuständigen Unterausschuss, da er den Antrag nicht mehr durcharbeiten konnte. Herr Danner legt Gegenrede ein und begründet die Stellung des Antrags wie folgt: Herr Sikder hat Recht, dass es sich um einen kurzfristigen Antrag handelt, aber die späte Stellung des Antrags liegt an der späten Zuleitung der Verkehrsuntersuchung. Deshalb war es nicht möglich den Antrag früher zu stellen. Herr Danner erklärt, dass er den Antrag gerne im Plenum vorträgt und bittet die anwesende Vertreterin des Mobilitätsreferats um Stellungnahme zum Antrag. Dem GeschO-Antrag wird, mit 14 Stimmen für die Vertagung in den UA, **mehrheitlich zugestimmt.**

Der Tagesordnung wird so **einstimmig zugestimmt.**

2 Anhörungen

**N zu 2 Fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem: Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/43 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n
Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02683
- Anhörung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Entwurf des Beschlusses -
Neue Version des Beschlussentwurfs des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.03.2021**

Der Bezirksausschuss bespricht zunächst den Ablauf der Beratung der einzelnen Punkte der Anhörung und der vorab, von den vier Fraktionen, schriftlich eingereichten Entwürfe für die Stellungnahme:

Herr Ziegler schlägt vor, dass der BA die Beratung der Anhörung nach der Synopse von Herrn Dr. Fuchs strukturiert und bittet hierzu Herrn Dr. Fuchs um Zusammenfassungen der einzelnen Themenkomplexe bzw. Ziffern.

Frau Blomberg erklärt, dass sie in der heutigen Sondersitzung gerne einen Beschluss, bis auf den Themenkomplex Verkehr, fassen möchte und spricht sich dafür aus bei allen anderen Themen abzustimmen.

Herr Ziegler erklärt, dass er über die einzelnen Punkte abstimmen möchte, soweit diese heute behandelt werden können, und dann über die gesamte Stellungnahme, mit dem vertagten Themenkomplex Verkehr, in der Sitzung am 25.03.21 abstimmen will.

Frau Dr. Weiß erklärt, dass sie dafür ist, die Basics der Stellungnahme abzustimmen, aber die genaue Ausformulierung im Unterausschuss besprochen werden sollte.

Herr Danner bittet darum die Beschlüsse vorbehaltlich zu fassen, da der Verkehr fast alle anderen Themenkomplexe beeinflusst und die Stellungnahme des Bezirksausschusses aus einem Guss sein muss.

Herr Heidenhain erkundigt sich bei der Vertreterin des Mobilitätsreferats, ob es für die Informationsveranstaltung zur Verkehrsstudie einen genaueren Zeitplan gibt. Die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat erklärt, dass dem BA für den fünften Bauabschnitt Messestadt Riem die wichtigen Fakten mitgeteilt wurden, aber der Termin für die Informationsveranstaltung zur Verkehrsstudie noch nicht festliegt. Auf die Angaben aus der dem BA vorliegenden Kurzfassung der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung Wohnen am Riemer Park WaRP kann man sich verlassen.

Herr Dr. Kronawitter erklärt, dass der Stadtrat die endgültige Entscheidung trifft und der Bezirksausschuss daher ein vorberatendes Gremium ist. Deshalb bittet Herr Dr. Kronawitter um Gelassenheit und führt weiter aus, dass eine zweiseitige Stellungnahme an den Stadtrat reicht.

Herr Danner erklärt, dass die Bedeutung der Stellungnahmen der Bezirksausschüsse zu Beschlussentwürfen im Stadtrat bereits zugenommen hat und weiter steigt.

**Themenkomplex 1.) Grundsätzliche Vorbemerkung (einschließlich Fragestellungen der Bürgerbeteiligung)
Ziffer 1 bis 4 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:**

Herr Dr. Fuchs erklärt, dass für den grundlegenden Inhalt der Stellungnahme bei Ziffer 2 der Zusammenfassung ein Konsens besteht. Der Vorschlag der Bündnis 90/Die Grünen Fraktion bei Ziffer 3, dass der Titel des Planungsprojekts „Erweiterung Kirchtrudering“ lauten soll, sollte besprochen werden.

Herr Danner erklärt, dass die Ausformulierung für die Punkte 2 und 3 in eine kleine Gruppe im Unterausschuss verwiesen werden kann und nun diskutiert werden sollte, ob das Planungsprojekt als Erweiterung Kirchtrudering bezeichnet werden soll. Herr Danner spricht sich für diese Bezeichnung aus.

Frau Blomberg erklärt, dass Sie sich mit der Umbenennung des Planungsprojekts in Erweiterung Kirchtrudering nicht abfinden kann, da dies Framing wäre. Nach der Planung wäre der fünfte Bauabschnitt eine Vereinigung der beiden Seiten Messestadt und Kirchtrudering. Deswegen will die SPD Fraktion bei dem Namen fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem bleiben.

Herr Sikder erklärt, dass die CSU das Baugebiet mehr in einer Relation zu Kirchtrudering als zur Messestadt sieht. Deshalb ist die CSU Fraktion auch für eine Änderung der Bezeichnung des Planungsprojekts. Die CSU Fraktion ist allerdings für den Begriff Arrondierung Kirchtrudering.

Herr Weinzierl tritt dem Gremium bei. Es sind nun 28 Personen anwesend.

Frau Beer erklärt, dass mit der Benennung des Bauabschnittes als fünfter Bauabschnitt eine einmalige Chance für ein Zusammenwachsen zwischen Trudering und der Messestadt besteht. Bei dem Begriff Arrondierung Kirchtrudering handelt es sich um eine Aussage, dass man die Trennung beibehalten möchte.

Frau Dr. Pouvreau fragt an, ob man den Bauabschnitt nicht mit einem Doppelnamen benennen kann.

Herr Dr. Kronawitter informiert, dass die Messestadt als städtisch geprägte Insel Messestadt geschaffen wurde. Herr Dr. Kronawitter erklärt, dass der Begriff fünfter

Bauabschnitt rein technokratisch ist.

Die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost erklärt, dass Sie dem BA Respekt zollen muss. Der Name des Bauabschnitts ist ein Thema, mit dem Sie sich als Planerin nicht beschäftigt. Sie hat den Namen technokratisch festgelegt.

Herr Ziegler trägt die folgenden, nach der Beratung des Bezirksausschusses vorliegenden, Namensvorschläge für den Bauabschnitt vor:

- 5. Bauabschnitt Messestadt Riem
- Arrondierung Kirchtrudering
- Erweiterung Kirchtrudering
- Arrondierung / Erweiterung Kirchtrudering
- 5. Bauabschnitt Messestadt / Arrondierung Kirchtrudering

Herr Ziegler bittet den Bezirksausschuss anschließend um Abstimmung, ob ein Doppelname oder nur Arrondierung Kirchtrudering als Bezeichnung für den Bauabschnitt verwendet werden soll.

Der Bezirksausschuss stimmt dem Namen **Arrondierung Krichtrudering mehrheitlich** zu. Die Ziffer 4 der Zusammenfassung wird anschließend für erledigt erklärt.

Thema Bürgerbeteiligung

Ziffer 6 und 7 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:

Frau Blomberg bittet zur Not um eine virtuelle Bürgerbeteiligung.

Der Vertreter der Planungsgruppe Bezirk Ost erklärt, dass auf Seite 33 des Beschlussentwurfs auf die Bürgerbeteiligung unter Coronabedingungen eingegangen wird.

Herr Danner erklärt, dass ein Unterschied zwischen den Entwürfen der Stellungnahme ist, dass die Bündnis 90 / Die Grünen Fraktion einen Bürgerworkshop möchte, der vor der endgültigen Festlegung der Eckdaten für den städtebaulichen Wettbewerb stattfindet. Herr Danner führt weiter aus, dass es im Münchner Osten schon einige Baugebiete gab, bei denen eine Bürgerbeteiligung vor dem Eckdatenbeschluss stattfand. Dies war z.B. beim Siemensparkplatz der Fall. Zusätzlich fragt Herr Danner an, bis wann der Wettbewerb gestartet wird. Der Vertreter der Planungsgruppe Bezirk Ost informiert, dass es noch keine konkrete Terminierung für den städtebaulichen Wettbewerb gibt und ein Verfahren in Anlehnung an die VgV durchgeführt wird.

Die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost informiert, dass der Aufstellungsbeschluss für die Eigentümer eine belastbare Bearbeitungsgrundlage darstellt. Es wird ein Entwicklungskonzept mit den Eigentümern abgesprochen, dass dem Ablauf zugrunde liegt. Es wird keine reine, frontale Informationsveranstaltung durchgeführt. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung kann erst nach dem Aufstellungsbeschluss stattfinden.

Herr Danner erklärt, dass er das Thema Bürgerworkshop aufrechterhalten will aber dieser vor dem städtebaulichen Wettbewerb reicht.

Frau Blomberg erklärt, dass die SPD Fraktion bei diesem Vorschlag mitgehen kann.

Herr Ziegler fasst den Beratungsstand zusammen und gibt diesen wie folgt zur Abstimmung:

Der BA fordert eine **Bürgerbeteiligung mit Bürgerworkshop im Anschluss an den Stadtratsbeschluss und vor der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs.**

Dieser Zusammenfassung der Forderung des BAs zur Bürgerbeteiligung wird

einstimmig zugestimmt.

**Themenkomplex 2.) Städtebau – Struktur, Dichte und Höhe (einschließlich der Fragestellungen Wohnkonzepte und SoBoN)
Ziffer 8 bis 13 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:**

Herr Dr. Fuchs erklärt, dass zwischen den Vorschlägen unter Ziffer 8 der Zusammenfassung Konsens besteht und man Ziffer 8 zusammenfassen könnte. Bei Ziffer 9 gibt es große Unterschiede bei den Vorstellungen zur regulären Höhe und den Hochpunkten. Die SPD Fraktion will bis zu 30m in Betracht ziehen, die CSU, Bündnis 90/Die Grünen und FW/ÖDP Fraktion wollen eine geringere Höhe. Insgesamt spricht sich jede Fraktion gegen die im Beschlussentwurf angegebene, maximale Höhe von 45m aus.

Bei Ziffer 10, der Dichte gibt es unterschiedliche Vorstellungen. Die SPD Fraktion könnte sich 2.500 Wohneinheiten vorstellen. Die CSU und Bündnis 90/Die Grünen Fraktion wollen eine geringere Dichte. Die Bündnis 90/Die Grünen Fraktion könnte sich eine Dichte von 1.800 bis 2.200 Wohneinheiten vorstellen.

Herr Danner regt an, dass die Formulierung des Textes für die Stellungnahme des Bezirksausschuss zu Ziffer 8, für die ein Konsens besteht, mit Ziffer 2 und 3 in einer kleinen Gruppe im Unterausschuss durchgeführt wird.

Herr Danner erklärt, dass eine Geschosshöhe von 4 bis 6 Geschossen eine gute Grundlage für das Gebiet ist, aber die Bündnis 90/ Die Grünen Fraktion kein Hochhaus im Bauabschnitt wollen. Herr Danner informiert, dass ein Haus mit 9 Geschossen für jeden Investor, aufgrund der hohen zusätzlichen Anforderungen, die sich mit dieser Geschossanzahl nicht refinanzieren, total uninteressant ist. Wenn die Höhe des Bauvorhabens in Richtung 35m geht, wird der Bau eines Gebäudes wieder interessant. Aber keine Fraktion will eine Höhe von 35m im Bauabschnitt. Aufgrund dieser Überlegungen ist die Bündnis 90/Die Grünen Fraktion für eine Begrenzung der Höhe auf 22m oberste Fußbodenhöhe. Wenn ein Städtebauer 2.200 Wohneinheiten überschreiten möchte muss dies begründet werden. Mit der Forderung einer Dichte von bis zu 2.200 Wohneinheiten soll vorgebeugt werden, dass ohne eine solche Begründung eine Dichte von 2.200 Wohneinheiten überschritten werden kann.

Frau Blomberg erklärt zu Ziffer 10, dass die SPD Fraktion die 2.500 Wohneinheiten als guten Kompromiss sieht, da der Wohnungsbedarf in München sehr hoch ist und Wohnungen gebaut werden müssen, um die Wohnungsnot zu lindern.

Herr Sikder erklärt, dass die CSU Fraktion für die Anzahl der Wohneinheiten keine Wunschzahl, sondern nur dass 2.500 Wohneinheiten zu hoch sind, angegeben hat. Herr Sikder fragt die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost, ob es möglich ist, einen Wettbewerb ohne Angabe einer Zahl für die Dichte bzw. Wohneinheiten auszuloben, um zu sehen, was der städtebauliche Wettbewerb ergibt.

Die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost informiert, dass der Stadtrat vom Referat eine Reichweite zur Anzahl der Wohneinheiten, die durch den Bauabschnitt geschaffen werden, wissen möchte.

Die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost erklärt weiter, dass alle Referate, nach einer groben Strukturuntersuchung, beteiligt werden und dann ein Konstrukt wächst und unterschiedliche Belange in die Planung mit eingebaut werden. Im Beschlussentwurf wird eine hohe Höhenentwicklung zugelassen, da das Quartier mit einer lang gezogenen Arrondierung der Fläche, mit wenig Bezugspunkten zum Bestand, und einer komplett neu geplanten verkehrlichen Struktur gut für die Erfüllung der Forderung des Stadtrates nach einer kompakten, modernen Bauweise und Hochpunkte, nach der städtischen Hochhausstudie, geeignet ist. Der Vorentwurf muss eine Qualität haben, die die Anforderungen des Stadtrats

erfüllt.

Herr Ziegler erklärt, dass, unter der Annahme dass die Information von Herrn Danner, ab wann sich Hochhäuser lohnen, stimmt, dies zu einer absoluten Höhe von maximal ca. 25m führt. Anschließend ist es eine Frage der Kreativität der Wettbewerbsteilnehmer, welche Anzahl an Wohneinheiten man vertraglich im Bauabschnitt unterbringt.

Frau Salzmann-Brünjes erkundigt sich zu den Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur durch eine Kürzung der Anzahl der Wohneinheiten.

Die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost erklärt, dass alle Parameter zusammenhängen und damit die für den Bauabschnitt eingeplanten soziale Infrastruktur, bei einer geringeren Anzahl der Wohneinheiten, weniger wird.

Herr Danner erklärt, dass er damit einverstanden ist in der Stellungnahme des Bezirksausschuss 2.000 bis 2.200 Wohneinheiten, und nicht 1.800 bis 2.200 Wohneinheiten, zu schreiben.

Frau Blomberg erklärt, dass sie gerne weiter 30m als maximale Höhe hätte.

Herr Ziegler fasst die vorliegenden Forderungen zusammen: Es werden jeweils keine Hochpunkte, sondern eine oberste Höhe von 25 bis 30 Metern, gewünscht.

Herr Danner spricht sich dafür aus, bei der Höhe im Bauabschnitt, unter der Hochhausgrenze nach der BayBo zu bleiben, also bis zu 8 Stockwerken.

Frau Dr. Miehle gibt zu Bedenken, dass es verschiedene Bezeichnungen für Hochpunkte gibt und man sich noch Akzenthochpunkte vorstellen könnte. Deshalb soll zwischen Hochpunkten und Akzenten differenziert werden.

Der Vertreter der Planungsgruppe Bezirk Ost informiert, dass sich die Verwaltung bei der Beschlussvorlage sehr stark an die Formulierung der Hochhausstudie orientiert.

Herr Ziegler bittet den Bezirksausschuss um eine Abstimmung, ob zugelassen werden soll den Bauabschnitt über der Hochhausgrenze zu bebauen oder man bei der Höhe der Bebauung unter der Hochhausgrenze bleibt.

Der Bezirksausschuss beschließt **mehrheitlich**, dass er im Bauabschnitt **keine Bebauung oberhalb der Hochhausgrenze** zulassen will.

Herr Ziegler schlägt 22m oberste Fußbodenkante als obere Grenze für die Höhe der Bebauung vor.

Herr Dr. Fuchs schlägt vor, der Regelhöhe von 5 bis 6 Stockwerken, wie im Beschluss dargestellt, zuzustimmen.

Herr Danner erklärt, dass die Bündnis 90/Die Grünen Fraktion eine Höhe von 4 bis 6 Geschossen fordert, weil man eine Wechselhöhe möchte.

Herr Ziegler regt an darüber abzustimmen, dass sich der Bezirksausschuss eine nicht monotone Höhenentwicklung mit 4 bis 6 Stockwerken und Akzenten vorstellen kann.

Frau Blomberg erwidert, dass Hochpunkte von bis zu 8 Stockwerken am Rappenweg und Friedhof hinzugefügt werden sollen.

Die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost erklärt, dass bei der städtebaulichen Entwicklung die Höhe, d.h. eine Bebauung mit sehr einheitlicher Höhe, als Monotonie wahrgenommen wird. Bei der derzeitigen Forderung des BA wird der städtebauliche Wettbewerb eine sehr schwierige Aufgabe haben, dass keine Monotonie gibt. Die Möglichkeit, Akzente nur in einem kleinen Rahmen

setzen zu können, macht dies sehr schwer.

Frau Dr. Weiß erklärt, dass Haidhausen sehr schön ist und man an diesem Beispiel sieht, dass man bei einer welligen, monotonen Bauweise auch schön bauen kann.

Herr Ziegler gibt den folgenden, zusammengefassten Vorschlag zur Abstimmung: **Der Bezirksausschuss fordert eine nicht monotone Höhenentwicklung mit 4 bis 6 Stockwerken und kann sich Akzente vorstellen. Diesen Auftrag auszugestalten ist dann Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmer.** Dem wird **einstimmig zugestimmt.**

Herr Ziegler schlägt für Ziffer 10., die Dichte, vor, dass sich das Gremium auf die grundsätzliche Höhe verständigt hat und der BA sich bei der Zahl der Wohneinheiten heraushält.

Frau Blomberg bittet darum zu streichen, dass die Zahl der Wohneinheiten zu hoch gegriffen ist.

Herr Ziegler erklärt, dass gar kein Bezug auf die Zahl genommen, sondern geschrieben werden soll, dass der BA interessiert ist, was der städtebauliche Wettbewerb ergibt. Die Zahl soll entsprechend aus den Wettbewerbsanforderungen entfernt werden.

Herr Heidenhain erklärt, dass die Nennung einer Zahl wichtig ist, da man sonst im Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs zu einer sehr hohen Anzahl von Wohneinheiten kommen wird.

Herr Sikder fragt nach, ob eine Orientierung von 2.000 bis 2.500 Wohneinheiten angegeben werden soll, um der Anforderung des Stadtrats zu genügen und den Willen des Bezirksausschusses zum Ausdruck zu bringen.

Frau Blomberg erklärt, dass eine Angabe von bis 2.500 Wohneinheiten in Ordnung ist, aber sie gegen eine Formulierung, dass maximal 2.500 Wohneinheiten gebaut werden dürfen ist.

Herr Danner erklärt, dass der Stadtrat, die Investoren und die Wettbewerbsteilnehmer eine Zahl zur Orientierung wünschen.

Herr Danner schlägt vor, dass 2.200 Wohneinheiten als Orientierung angegeben werden sollen und jede darüberhinausgehende Dichte von Wohneinheiten städtebaulich begründet werden muss.

Herr Ziegler gibt für die Ziffer 10, die Dichte der Bebauung, die folgenden, beiden Vorschläge zur Abstimmung:

- Der Bezirksausschuss kann sich bis zu 2.500 Wohneinheiten vorstellen. Was über die Maximalforderung hinausgeht muss städtebaulich begründet werden.
- Der Bezirksausschuss gibt 2.200 Wohneinheiten als Orientierung an. Was über die Maximalforderung hinausgeht muss städtebaulich begründet werden

Der Vorschlag, dass der Bezirksausschuss sich bis zu 2.500 Wohneinheiten vorstellen kann und was über die Maximalforderung hinausgeht städtebaulich begründet werden muss wird, mit 6 Stimmen für den Vorschlag, **mehrheitlich abgelehnt.**

Dem Vorschlag **2.200 Wohneinheiten als Orientierung anzugeben und was über die Maximalforderung hinausgeht muss städtebaulich begründet werden** wird **mehrheitlich zugestimmt.**

Die Grünen-Fraktion möchte den Vorschlag, dass bei einer Überschreitung der Anzahl an Wohneinheiten ergänzend auch ein schlüssiges Mobilitätskonzept vorgelegt werden muss, in der Endabstimmung bzw. in den UA nochmals einbringen.“

Herr Ziegler erklärt zu Ziffer 11, dass der Punkt zur sorgfältigen Planung des Zugangs zum Park und Kopfbau aus dem Entwurf der SPD für die Stellungnahme übernommen werden kann.

Herr Ziegler schlägt vor die beiden Absätze der CSU und SPD unter Ziffer 11 zu kombinieren.

Herr Danner schlägt vor als Zusatz zu fordern eine entsprechende Fachperson, die über Kompetenz in den kriminalpräventiven Aspekten der Bauleitplanung verfügt, im, bei Punkt 7.) Besetzung des Preisgerichts, geforderten Preisgericht hinzuzufügen.

Dem wird so insgesamt **einstimmig zugestimmt**.

Ziffern 12 und 13, sowie Wohnformen, Ziffer 14 und 15 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:

Herr Ziegler bittet den Ziffern 12 und 13 zustimmen und den Punkt Farbe mit einem Satz abzuhandeln, um die Farbgestaltung so herauszuheben, und die restlichen Punkte 14 und 15 in den UA zu verweisen.

Dem wird so **einstimmig zugestimmt**.

SoBoN

Ziffer 16, bis auf Ziffer 16d) der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:

Frau Blomberg erklärt, dass man die beiden vorliegenden Formulierungen zusammenfassen kann, dies soll eine kleine Gruppe aus dem UA übernehmen.

Herr Sikder erklärt, dass die neue SoBoN noch in Entwicklung ist und deshalb aus Sicht der CSU, ohne die konkreten Entscheidungen zur neuen SoBoN, noch keine Stellungnahme zu dieser abgegeben werden kann.

Dem Vorschlag von Frau Blomberg wird **mehrheitlich zugestimmt**.

Punkt 16 d) der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:

Herr Sikder erklärt, dass die CSU den ersten sieben Zeilen bis zur Gewichtung folgen kann. Allerdings ist die CSU gegen den Vorschlag zur Gewichtung, da man dem Preisgericht vorgreift.

Herr Dr. Fuchs schlägt vor, dass über die Vorschläge zu den Gewichtungen unter Punkt 7.) Besetzung des Preisgerichts zum Schluss der Sondersitzung abgestimmt wird.

Dem wird **einstimmig zugestimmt**.

Herr Ziegler lässt über die restlichen Teil von Ziffer 16 d), die ersten sieben Zeilen, abstimmen.

Diesem Teil von Ziffer 16d) wird **einstimmig zugestimmt**.

Herr Ziegler schlägt vor Punkt 4.) Grünplanung und Klimaverträglichkeit, aufgrund der anwesenden Referatsvertreter vorzuziehen.

Dem wird **einstimmig zugestimmt**.

**Themenkomplex 4. Grünplanung und Klimaverträglichkeit
Ziffer 24 und Ziffer 25 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:**

Frau Blomberg schlägt vor, dass bei Ziffer 24, Buchstabe b) des Entwurfs der

Stellungnahme der Bündnis 90/Die Grünen Fraktion zum ersten Satz "auch auf Privatflächen." hinzugefügt werden und sonst nichts weiter aus dem Vorschlag unter Buchstabe b) übernommen werden soll.

Herr Danner erklärt, dass der Vorschlag der Bündnis 90/Die Grünen Fraktion in der kleinen Gruppe aus dem UA umformuliert werden kann.

Ziffer 24 der Bündnis 90/Die Grünen Fraktion und anschließend Ziffer 25 der SPD Fraktion wird so **einstimmig zugestimmt**.

Ziffer 26 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:

Die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost informiert, dass die Ausgestaltung einer Gedenkstätte für den ehemaligen Flughafen nicht Gegenstand des Aufstellungsbeschlusses ist und der Kopfbau und die Tribüne nicht Bestandteil des Planungsumgriffs sind. Deshalb würde die Aufnahme von Ziffer 26 in der Stellungnahme schaden.

Herr Ziegler beantragt, aufgrund dieser Information, die Ziffer 26 abzulehnen. Dem wird **einstimmig zugestimmt**.

Themenkomplex 5.) Mobilität und Verkehr

Ziffer 27 bis 40 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:

Frau Dr. Miehle stellt die Entwürfe der CSU Fraktion zu dem Themenkomplex Mobilität und Verkehr vor. Das Wesentliche ist es die zwei Ebenen Lösungen hinzubekommen.

Frau Blomberg erklärt, dass die SPD Fraktion Probleme mit beiden Entwürfen, d.h. dem Entwurf der CSU Fraktion und der Bündnis 90/Die Grünen Fraktion hat und erläutert diese. Die SPD Fraktion wünscht sich eine ebenerdige Straße, aber könnte sich an der Emplstr., d.h. an einer Stelle, eine Grünbrücke vorstellen.

Herr Danner kritisiert eine Formulierung, mit dem Begriff Tunnel, aus dem ersten Entwurf der Stellungnahme der CSU Fraktion.

Herr Danner spricht sich gegen einen Tunnel oder ähnliche Formulierungen aus. Herr Danner führt weiter aus, dass man beim Mobilitätskonzept andere, neue Wege gehen muss und die Straßen mit zwei motorisierten Spuren, wie z.B. bei der Friedenspromenade, bauen soll. Der Busverkehr fährt bei der Friedenspromenade vor dem KfZ-Verkehr und bestimmt somit die Geschwindigkeit. Der Busverkehr soll nur an den Knotenpunkten eine eigene Spur bekommen. Insgesamt soll ein Beitrag zur, im Stadtrat beschlossenen, Verkehrswende geleistet werden.

Frau Fuchs erklärt, dass sie an der Studie die Aussagen, wie viele Fahrten das Einkaufen und Schüler nach sich bringen, erstaunt haben. Beim Schüler- und Bringverkehr müssten null Fahrten und nicht 300 Fahrten in der Studie stehen. Frau Fuchs führt weiter aus, dass 50% aller Fahrten in Deutschland unter 10km sind. Hier kann man viele KfZ-Fahrten sparen und sicheren und guten Verkehr mit dem Fahrrad fördern. Auch beim Ausbau der Busverbindungen und des MVV muss viel mehr gemacht werden. Frau Fuchs erklärt weiter, dass München Stauhauptstadt geworden ist, weil der ÖPNV nicht gefördert wurde und der Verkehr nicht automatisch zur Friedenspromenade gelenkt werden soll.

Die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat erklärt, dass sich das Mobilitätsreferat mit den von Frau Fuchs thematisierten Punkten beschäftigt. Durch das Wachstum der Stadt kann der KfZ-Verkehr nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden. Nach dem Auftrag des Stadtrats soll das Mobilitätsreferat Verkehrskonzepte entwickeln, damit möglichst viele Ziele autofrei erreicht werden können, man besser ohne Auto leben kann und sich bei Bedarf ein Auto mit CarSharing leihen kann. Das Mobilitätsreferat hat die Aufgabe, die KFZ-Nutzung durch Mobilitätskonzepte auf das Notwendige zu

reduzieren.

Das Mobilitätsreferat hat die verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung unter den Gesichtspunkten erstellt, welche Auswirkungen eine Planung der Erweiterung wie in den letzten Jahrzehnten hätte. Es geht in der Planung darum diese so zu erstellen, damit auf das Auto gut verzichtet werden kann. Damit befreit man sich von dem Zwang dem KfZ-Verkehr sehr viele Flächen widmen zu müssen. Wenn man also anders mobil wird, könnte man die gewonnenen Flächen für andere Zwecke verwenden.

Auf die hohen Zahlen von 17.000 bis 20.000 KfZ-Bewegungen, in der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung, kommt man ohne den Einsatz weiterer Maßnahmen, wie Mobilitätskonzepte. Dies ist somit der Worst Case Fall. Die Verkehrsbelastung soll sich zwischen der Entlastungsstraße und der Straße Am Mitterfeld verteilen.

Herr Ziegler erkundigt sich bei der Referatsvertreterin, ob trotz der Mobilitätskonzepte eine vierspurige Fahrbahn für erforderlich gehalten wird.

Die Erstellung des Gutachtens ist nach der Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat länger her. Das verwendete Verkehrsmodell muss zur Abbildung von Mobilitätskonzepten noch weiterentwickelt werden. Die Verkehrsbelastung muss mit den neuen Mobilitätskonzepten neu erstellt werden. Damit der ÖPNV zu jeder Zeit störungsfrei laufen kann sind eigene Busspuren ein geeignetes Mittel. Dies wäre wichtig, damit der ÖPNV gegenüber dem Auto attraktiv ist. Für den KfZ-Verkehr sind zwei Spuren, d.h. eine Spur pro Fahrtrichtung, notwendig. Mit der vorliegenden Planung bleiben 6,5m für den Kfz-Verkehr und 6,5m für den Busverkehr und damit jeweils eine Spur pro Richtung. Damit ist zu jederzeit ein ungestörter Busverkehr möglich.

Herr Dr. Kronawitter erklärt, dass die 32m breite Trasse mit überbreiten Radwegen, eigenen Busspuren und Bepflanzung Verkehrswende pur ist. Die Straße hat die Aufgabe als Entlastungsstraße und als Süd-West-Anbindung der Messestadt zu dienen und würde außerdem gut als Entlastung für die Straße Am Mitterfeld und die Feldbergstr dienen. Die CSU Fraktion ist dankbar für den Entlastungseffekt für die Kirchtruderinger Straßen. Herr Dr. Kronawitter erklärt, dass die CSU Fraktion das Verkehrskonzept realistisch findet.

Frau Blomberg fragt die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat zum Thema Bus, ob es realistisch ist, dass man nur eine Busspur baut und dann zwei Busse aneinander vorbeikommen.

Frau Blomberg erklärt, dass Sie Bedenken hat, dass bei einem Bau der Straße, wie geplant, ein dritter Ring kommt. Frau Blomberg erkundigt sich deshalb, ob man Angst vor der Entstehung eines dritten Ring haben muss.

Des Weiteren erklärt Frau Blomberg, dass der Bus ungestört fahren können und weitere Busverbindungen eingerichtet werden müssen, da der Bus attraktiver als das Auto sein muss. Frau Blomberg fragt hierzu an, ob andere Buslinien denkbar sind.

Herr Ziegler erkundigt sich bei der Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat was man dagegen machen kann, dass es keinen dritten Ring gibt.

Die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat erklärt, dass Sie nicht davon ausgeht, dass es diesen dritten Ring geben wird. Die Straßen sind keine Schnellstraßen. Deswegen werden diese normalen, innerstädtischen Straßen keine attraktive Ringstraße sein.

Durch die Entfernung einer Busspur schränkt man die Möglichkeiten zur Erhöhung des Taktes der Busse ein. Bei der ersten Verkehrsanalyse ist noch nichts in Stein gemeißelt.

Herr Ziegler bittet die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat um eine weitere Begründung, warum die Straße mit zwei Busspuren und zwei KfZ-Spuren geplant wird.

Die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat informiert, dass man auch mit umgesetzten Mobilitätskonzepten nur sehr langfristig zu staufreien Straßen in München kommen wird. Zu Hauptverkehrszeiten wird es immer zu Staus kommen. Deshalb sind die zusätzlichen Busspuren wichtig, damit der ÖPNV attraktiver als der motorisierte Individualverkehr und auch zu den Hauptverkehrszeiten pünktlich ist und nicht durch den Stau beeinträchtigt wird.

Herr Sikder betont, dass die Straße bereits jetzt, ohne den Bau der neuen Wohnungen, gebraucht wird.

Herr Heidenhain erklärt, dass die Straße mit vier Spuren einen massiven Eingriff bedeutet. Deshalb sollen keine eigene Busspuren errichtet, sondern der Bus nur an den Knotenpunkten begünstigt werden. Die Sorge ist, dass die Straße bei eigenen Busspuren zusätzlichen Verkehr anzieht, da sie schneller wird. Stattdessen sollen nur die Knotenpunkte ausgebaut werden.

Herr Heidenhain erklärt, dass in der Machbarkeitsstudie die Kapazitäten der Straßen Am Hüllgraben und Schatzbogen, die noch abgegriffen und gelenkt werden könnten, fehlen. Es fehlt auch der Wille zu einem zusätzlichen S-Bahn Haltepunkt in der Studie. Herr Heidenhain führt weiter aus, dass die verkehrliche Machbarkeitsstudie, die die Grundlage für den städtebaulichen Wettbewerb bildet, den Wunsch der Stadt, im Hinblick auf die Mobilitätskonzepte, abbilden sollte.

Herr Welzel erklärt, dass eine schnelle Straße auch für Notdienste, wie die Feuerwehr und Krankenwagen, wichtig ist.

Frau Dr. Weiß erkundigt sich bei der Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat, ob der Takt der U-Bahn noch erhöht werden kann und wie die Stadt über den ÖPNV in München denkt.

Die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat erklärt, dass die Überlegungen, wie der ÖPNV ausgebaut werden soll, bei der Präsentation des Verkehrsgutachtens diskutiert werden sollen. Die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat wiederholt, dass derzeit das Verkehrsmodell, zur Abbildung der Auswirkung von Mobilitätskonzepten auf die Verkehrsbelastung, noch entwickelt wird. Bei der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung handelt es sich um eine Prognose nach dem damaligen, besten Kenntnisstand.

Herr Danner bedankt sich bei der Referatsvertreterin für die Ausführungen, dass unbedingt eine Verkehrswende gebraucht wird, und kritisiert die Forderung, aus dem Entwurf der Stellungnahme der CSU Fraktion, nach einem Stellplatzschlüssel von 1:1. Herr Danner erklärt, dass das Verkehrsgutachten ein Schreckensszenario ist und nicht die Grundlage für den städtebaulichen Wettbewerb bilden darf. Man ist sich darüber einig, dass die Straße Am Mitterfeld entlastet werden soll. Aber Herr Danner spricht sich gegen das Delta von 5.000 KfZ-Bewegungen nach der Entlastung von 12.000 KfZ-Bewegungen für die Straße Am Mitterfeld und den 17.000 KfZ-Bewegungen durch den neuen Bauabschnitt aus. Dieses Delta will die Bündnis 90/Die Grünen Fraktion verhindern. Die zusätzlichen Busspuren sind nur an einigen Knotenpunkten notwendig, wie im Antrag der Bündnis 90/Die Grünen Fraktion geschildert.

Die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat erklärt, dass lange Strecken über Tempo 30 auch die Fahrtgeschwindigkeit des Busses ausbremsen und dieser dadurch unattraktiver

wird.

Herr Ziegler erklärt, dass das Thema Verkehr für heute beendet und über die Informationen der Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat nachgedacht werden sollte.

Herr Ziegler stellt deshalb einen GeschO-Antrag das Thema Verkehr in den UA Stadtentwicklung am 24.03.21 zu verwiesen und im Plenum am 25.03.21 zu behandeln. Herr Ziegler erklärt weiter, dass dort auch der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen behandelt wird.

Dem GeschO-Antrag zur Vertagung des Themenkomplexes Mobilität und Verkehr wird so **einstimmig zugestimmt**.

Herr Dr. Kronawitter erkundigt sich bei der Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost zu den Energiekonzepten.

Die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost erklärt, dass die Prüfung der Energiekonzepte im laufenden Verfahren durchgeführt werden muss.

Forderungen im Aufstellungsbeschluss wären verfrüht. Die Energiekonzepte werden gemäß des Koalitionsvertrags behandelt.

Themenkomplex 7.) Besetzung des Preisgerichts

Ziffer 48 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:

Zur Frage der Personen für das Preisgericht erklärt Herr Danner, dass im Preisgericht 50% der Fachpreisrichter aus der Kategorie Landschafts- und Grünplanung stammen sollen. Hierbei soll der Landschaftsplaner des Riemer Parks gesetzt sein. Die restlichen 50% der Fachpreisrichter sollen aus der Kategorie Architektur und Städtebau stammen. Die weiteren Personen werden als Berater gewünscht.

Der Vertreter der Planungsgruppe Bezirk Ost erklärt, dass es, nach den Vorschriften, sieben oder acht Fachpreisrichter geben wird. Das Thema Fachpreisrichter aus der Kategorie Landschafts- und Grünplanung wurde hierbei berücksichtigt. Es sind viele Experten für das Thema Mobilität vorgesehen. Zum Thema Fassadenbegrünung ist die Frage, in wie weit Landschaftsplaner Aussagen zu Hochbauthemen machen können.

Der BA ist im Preisgericht, gemäß dem Beschluss des Ältestenrats mit dem BA-Vorsitzenden und einem ständigen Stellvertreter berücksichtigt. Der Landschaftsplaner des Riemer Parks ist aufgrund des Anschlusses zum Riemer Park auch für das Preisgericht vorgesehen.

Herr Ziegler schlägt zusammenfassend vor, dass der BA will, dass Fachpreisrichter aus der Kategorie Landschafts- und Grünplanung im Preisgericht ausreichend berücksichtigt werden und auch Fachpreisrichter der Kategorie Architektur und Städtebau im Preisgericht berücksichtigt werden.

Herr Dr. Fuchs erklärt, dass nach dem Entwurf der Stellungnahme der SPD Fraktion auch der Aspekt Städtebau und Wohnen im Preisgericht berücksichtigt werden soll.

Frau Fuchs erkundigt sich, ob das Thema Energiekonzepte auch im Preisgericht enthalten ist.

Die Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost erklärt, dass der Schwerpunkt im Preisgericht die städtebauliche Entwicklung ist, der Rest, wie die Fassadenbegrünung, ist eine nachgeordnete Ebene.

Frau Bachhuber erkundigt sich als Gleichstellungsbeauftragte, ob bei dem Preisgericht an ein Gendergleichgewicht gedacht wird.

Dies wird nach dem Vertreter der Planungsgruppe Bezirk Ost beim Fachpreisgericht berücksichtigt.

Frau Dr. Weiß erkundigt sich zu einer Wechselwirkung zwischen Grünplanung und Fassadenbegrünung.

Nach der Teamleiterin der Planungsgruppe Bezirk Ost wird dies berücksichtigt und wird einen entsprechenden Berater in der Jury geben.

Frau Blomberg bittet um die Aufnahme eines Experten für das Thema Barrierefreiheit und Inklusion im Preisgericht und erkundigt sich zur Einbindung der Jugendlichen bei der Spielplatzgestaltung.

Die Sachgebietsleitung des Sachgebiets Grünplanung für den Bezirk Ost erklärt, dass die Einbindung der Jugendlichen bei der Spielplatzgestaltung ein Thema der Umsetzung und damit nachgeordnet ist.

Der Vertreter der Planungsgruppe Bezirk Ost erklärt, dass die Einbindung des Themas Barrierefreiheit und Inklusion im Preisgericht die Aufgabe des Referats ist.

Herr Ziegler fasst zusammen, dass das Thema der Berater und die prozentuale Einteilung der Fachpreisrichter in die kleine Gruppe im UA gegeben werden kann und stellt einen entsprechenden GeschO-Antrag hierzu.

Herr Sikder plädiert dafür keine Gewichtungen in der Stellungnahme aufzunehmen.

Der Vorschlag keine Gewichtungen in der Stellungnahme aufzunehmen wird **mehrheitlich angenommen.**

Dem GeschO-Antrag zur Vertagung der restlichen Themen aus dem Themenkomplex 7.) Besetzung des Preisgerichts, Ziffer 48 wird **einstimmig zugestimmt.**

Herr Ziegler stellte einen GeschO-Antrag zur Vertagung der Ziffern 2, 3, 8, 12, 13 und der weiteren Ziffern, bei denen dies gesagt wurde, in den UA Stadtteilentwicklung zur Formulierung der Stellungnahme.

Dem GeschO-Antrag wird so **einstimmig zugestimmt.**

Themenkomplex 3.) Nachhaltiges und energieeffizientes Bauen Ziffern 17. bis 23. der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:

Herr Danner bittet darum, dass bei Ziffer 18 das Thema Geothermie und Verbrennungsanlagen aus Buchstabe a) des Entwurfs der Stellungnahme der Bündnis 90/Die Grünen Fraktion in der Stellungnahme des Bezirksausschusses aufgenommen wird.

Herr Ziegler erklärt, dass die eigenen Verbrennungsanlagen kein Thema des Aufstellungsbeschlusses sind.

Frau Salzmann-Brünjes erklärt, dass bei der Messestadt im Aufstellungsbeschluss das Energiethema enthalten war.

Herr Ziegler erklärt, dass das Thema auch in der Umsetzung noch vom BA gefordert werden kann.

Frau Beer stellt einen GeschO-Antrag den Themenkomplex komplett in den UA zu vertagen, damit sich dieser überlegt, welche Informationen der Bezirksausschuss für dieses Thema braucht.

Herr Ziegler schlägt als Gegenrede vor, dass die Fragen der Energiegewinnung, einschließlich der Geothermie und der Verbrennungsanlagen, d.h. Ziffer 18, aus

der Stellungnahme herausgenommen und im UA Umwelt, Energie und Klimaschutz behandelt wird.

Dieser Herausnahme des Themas und Vertagung in den UA Umwelt, Energie und Klimaschutz wird **einstimmig zugestimmt**.

Des Weiteren stellt Herr Ziegler einen GeschO-Antrag zur Vertagung des Themas energieeffizientes Bauen, Ziffer 17 und 19 bis 20 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen, in den UA zu Formulierung, da man sich zum grundlegenden Inhalt der Stellungnahme einig ist.

Dem GeschO-Antrag wird **einstimmig zugestimmt**.

Herr Ziegler stellt für die Ziffern 21 bis 23 der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen den gleichen GeschO-Antrag zur Vertagung in den UA zur Formulierung.

Dem GeschO-Antrag wird **einstimmig zugestimmt**.

Themenkomplex 6.) Soziale und sonstige Infrastruktur Ziffern 41 bis 47. der Zusammenfassung der vier Entwürfe der Fraktionen:

Herr Ziegler für die Ziffern 41 bis 47 der Zusammenfassung der vier Entwürfe einen GeschO-Antrag zur Vertagung in den UA Stadtteilentwicklung zur Formulierung, weil man sich zum grundlegenden Inhalt der Stellungnahme einig ist, da sich die jeweiligen Entwürfe der vier Fraktionen für die Stellungnahme des Bezirksausschusses nicht ausschließen.

Dem GeschO-Antrag wird **einstimmig zugestimmt**.

Herr Ziegler schlägt dem Gremium vor, dass der BA die Formulierungsvorschläge des Unterausschusses, die nächste BA-Sitzung und die abschließende Stellungnahme abwartet, bis ergänzende, eigene Stellungnahmen der Fraktionen weitergegeben werden.

Herr Heidenhain schlägt vor die Geschäftsbereichsleiterin des Verkehrs- und Bezirksmanagements im Mobilitätsreferat um einen Termin für die Vorstellung der Verkehrsstudie zu bitten.

Herr Ziegler schlägt vor, die nächsten eineinhalb Wochen noch abzuwarten. Herr Ziegler geht aber davon aus, dass vielleicht auch in der nächsten BA-Sitzung keine endgültige Formulierung der Stellungnahme, inklusive des Themas Verkehr, vorliegt.

Dem Vorschlag von Herrn Ziegler zur Außendarstellung wird **einstimmig zugestimmt**.

N 2.1 Fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem: Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung Bereich VI/43 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n Kirchtrudering (östlich), Alter Riemer Friedhof (südlich), Riemer Park (westlich) Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich)

Antrag zur Sondersitzung des BA15 am 11.3.2021 zur Erweiterung Kirchtrudering (bisher bekannt als 5. Bauabschnitt Messestadt)

Der Antrag wurde unter 1.1 **mehrheitlich** in den UA **verwiesen**.

Die SPD Fraktion hat folgenden Entwurf für die Stellungnahme bei der Geschäftsstelle schriftlich eingereicht:

1.) Grundsätzliche Vorbemerkung (einschließlich Fragestellungen Bürgerbeteiligung)

Der 5. BA mit 2500 Wohneinheiten ist derzeit die größte Einzelmaßnahme in München zur Schaffung neuen Wohnraums. Dieses Projekt ist in unmittelbarem und engem Zusammenhang mit der zukünftigen Bebauung Heltauer Straße und Rappenweg Ost zu sehen ist. Sogar weitere Bebauungen in der Nähe (wie die Rahmenplanung Wasserburger Landstraße und die damit verbundene Verdichtung und die weitere Bebauung des Rappenwegs entlang der Bahnstrecke) kommen noch hinzu. Diese Dimension von künftig annähernd 10.000 Wohneinheiten bedarf einer Transparenz und sorgfältigen Planung ohne Zeitdruck.

Die Verkehrsstudie für den gesamten Raum Kirchtrudering (insbesondere auch bezüglich der weiteren Bebauungsvorhaben Heltauer Straße und Rappenweg) liegt dem BA15 nicht vor. Diese Stellungnahme kann deshalb nur als vorläufig bezeichnet werden, denn die im Beschlussentwurf dargestellten Teilaspekte sind nicht ausreichend um die Auswirkungen gänzlich einschätzen zu können.

Bürgerbeteiligung

Die Öffentlichkeit ist nicht eingebunden. Dies stellt einen gravierenden Mangel dar, der ebenfalls zu beheben ist.

Bei dieser großen Bebauung ist die Öffentlichkeit im 15-Stadtbezirk zwingend zu beteiligen. Das Planungsreferat wird aufgefordert eine öffentliche Veranstaltung vor der Auslobung des Wettbewerbs durchzuführen. Die Anregungen, die kritischen Äußerungen, etc. sind in den Auslobungstext aufzunehmen. Siehe auch das entsprechende Versprechen des Planungsreferats vom 1.9.2020 auf den diesbezüglichen Antrag des BA15 (20-26/ B 00192).

*In Zeiten einer Pandemie ist auch an eine virtuelle Veranstaltung zu denken, so wie es das Planungsreferat zur Rahmenplanung Wasserburger Landstraße mit Bürger*innen und Mitgliedern des Bezirksausschusses durchgeführt hat.*

2.) Städtebau - Struktur, Dichte und Höhe (einschließlich der Fragestellungen Wohnkonzepte und SoBoN)

Die im Beschlussentwurf dargestellten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ziele und Eckdaten (3.1 und 3.2) werden im Grundsatz begrüßt. Es ist ein städtebaulich herausragendes Stadtquartiers zu schaffen, das das Bestandsgebiet Kirchtrudering mit der Messestadt und dem Riemer Parks transparent verknüpft.

Hochpunkte werden erlaubt. Jedoch Höhen von über 30 m sollten ausgeschlossen sein. Hochpunkte sind nur im Ostteil und am Rappenweg vorstellbar. Die Höhenentwicklung muss so gestaltet sein, dass ein Übergang von der sehr niedrigen Bebauung entlang Straßl ins Holz /Am Mitterfeld stufenförmig ansteigend erfolgt und sich als nicht störend im Bestand auswirkt. Die angehobene Traufhöhe (5 bis 6 Geschosse) darf sich keinesfalls in einer monotonen Weise erstrecken. Es sind architektonisch abwechslungsreiche Baukörper (Holzbauweise und mit Begrünung) zu verwirklichen.

Eine Anzahl von 2500 Wohneinheiten wird als guter Kompromiss betrachtet, um sowohl bezahlbarer Wohnraum in größerem Umfang zu schaffen als auch die Eingriffe vertretbar gering zu halten.

Zugang zum Park und Kopfbau ist sorgfältig zu planen um insbesondere der nächtlichen Ruhestörung entgegen zu wirken. (Kriminalpräventive Aspekte in Bauleitplanung beachten.)

Das Aktivitätenband ist als Motto möglichst bis in den Kern des 5. BA weiter zu entwickeln. Die Sichtachsen (beiden Richtungen) ist dabei herauszuarbeiten.

Inbesondere ist die Sichtbeziehung vom bestehenden Aktivitätenband zur St. Peter und Paul Kirche in Kirchtrudering zu bewahren. Dies geht nur, indem ein entsprechender Korridor im 5. BA von einer Bebauung (und ggf. hohen Bäumen) freigehalten wird. Diese Anforderungen steht ggf. auch im Zusammenhang mit dem Zugang zum Kopfbau und wäre entsprechend zu beachten. Der Übergang zum Riemer Park ist durchlässig zu gestalten. Am Aktivitätenband und/oder der Promenade könnte jedoch der Zugang auch eine bestimmendere Form erfahren. Eine eintönige farbliche Gestaltung der Fassaden ist zu vermeiden. Die farbliche Gestaltung soll ästhetisch anspruchsvoll sein. Es ist auf die farbliche Gestalt der Umgebungsbebauung zu achten.

Wohnformen

Dauerhaft geförderte Wohnungen sollen in einem größeren Umfang realisiert werden. Den neuen Bewohnern ist eine langfristige Sicherheit zu bieten. Um dies zu erreichen ist ein großer Anteil an Genossenschaftswohnung anzustreben.

SoBoN

Der Stadtrat wird aufgefordert Möglichkeiten zu schaffen, die neu angestrebte SoBoN-Anforderungen als erneute Verhandlungsbasis zur Geltung zu bringen.

3.) Nachhaltiges und energieeffizientes Bauen

Ziel ist eine Klimaneutralität bezüglich des Wärmebedarfs. Dies ist durch effiziente Nutzung/Ausbau der Geothermie oder durch sonstige regenerative Energieformen zu schaffen.

Ziel ist ebenfalls eine weitgehende Klimaneutralität bei der Erstellung der Gebäude und insbesondere bei der Materialauswahl.

Die Lärminderung ist eine der wichtigsten Herausforderungen (leider fehlen technische Einzelheiten im Beschlussentwurf). Es ist darauf zu achten, dass der Lärm sowohl in den Gebäuden als auch in den Freibereichen die gesetzlich vorgegeben Grenzwerte sicher unterschreitet. Gebäude sind entsprechend auszurichten und passive Schallschutzmaßnahmen sind zu ergreifen.

Die Baukörper sind möglichst umfassend in Holzbauweise auszuführen. Für städtische Einrichtungen gilt dies ebenfalls.

4.) Grünplanung und Klimaverträglichkeit

Die Luftströmungs- und Klimabetrachtungen sind großskalig anzulegen, so dass die benachbarten Quartiere erfaßt sind.

5.) Mobilität und Verkehr

Das Stadtquartier ist mit einer Erschließungsstraße zu erschließen, die zugleich eine Entlastungsfunktion für den Verkehr Kirchtrudering übernimmt.

In der Weiterführung der Emplstraße ist für Fußgänger Fahrradverkehr eine sichere und bequeme Überquerung der Entlastungsstraße zu schaffen. Eine Brückenlösung wäre im weiteren Verfahren zu untersuchen. Das Brückenbauwerk und die Zufahrtsrampen sind dabei großzügig in das Gelände zu modellieren. Die seitliche Böschung an einer Rampe könnte auch als Rodelhügel ausformt werden.

Es ist darauf zu achten, dass diese Straße keinen zusätzlichen überörtlichen Durchgangsverkehr in N-S- Richtung generiert. Verkehr aus dem Gebiet der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Nordost (SEM-NO) ist fernzuhalten.

Zu prüfen ist, den Fahrradverkehr direkt neben der Straße zu führen, damit ein besserer und schnellerer Verkehrsfluss für den Fahrradverkehr erzielt wird.

Die Errichtung von zwei separaten Busspuren wird als überdimensioniert betrachtet. Die Reduktion auf eine Spur ist konzeptionell weiterzuentwickeln. Dabei ist es das Ziel, die Bevorrechtigung des Busverkehrs zu unterstützen

Die Busführung über die Kirchtruderinger Straße wird als nicht zukunftsfähig betrachtet. Eine separate Busspur wird generell als sinnvoll begrüßt. Ein Busverkehr, der lediglich das neue Stadtquartier an den Truderinger Bahnhof (Nord, neu) anbindet erscheint nicht ausreichend und auch vom Aufwand her nicht angebracht. Vorstellbar wäre ggf. eine neue N-S-Verbindung (etwa von der Messestadt über den 5. BA über die Friedenspromenade und Alexissiedlung zu U-Bahnhaltestelle Quiddestraße/Neuperlach-Zentrum. Eine Machbarkeitsstudie zu einer Busführung entlang der Bahnlinie zum Bahnhof-Nord ist zeitnah durchzuführen.

In die Überlegungen sind weitere Verkehrsbeziehungen (wie etwas neuer S-Bahnhalt Schwablhof, U4-Weiterführung) einzubeziehen.

Ein Konzept für die öffentliche Parkplätze ist aufzuzeigen, wobei lediglich Besucherparkplätze entlang der Erschließungsstraße zuzulassen sind. Blockweise Tiefgaragen sollen den primären Bedarf an Stellplätze decken. Diess sollen durch sog. Quartiersgaragen ergänzt werden. Diese Quartiersgargen sind sind zu präzisieren und innovative Vorschläge für den MIV sollen aufgezeigt werden. Weiterhin soll aufgezeigt werden, wie andere Bedürfnisse (sie Sport, Bewohnertreff) gleichzeitig gedeckt werden können.

Für Fahrräder, Lastfahrräder, Fahrradanhänger etc. sollen barrierefreie Einrichtungen mitgedacht werden, die für diese Belange ausreichend Platz bieten.

Es scheint angebracht, gleich von Beginn Ampelanlagen zur sicheren Überquerung der Erschießungs-/Entlastungsstraße zu installieren.

6.) Soziale und sonstige Infrastruktur

Es wird betont, dass die neu zu schaffenden sozialen Einrichtungen von außerordentlicher Wichtigkeit und Dringlichkeit für den 5. BA sowie für den gesamten Stadtbezirk 15 sind.

Die Grundschule und die Kitas sind (frühzeitig) sofort zu errichten, da die vorhandenen Einrichtungen ihre Kapazitätsgrenze bereits überschritten haben.

*Eine Einrichtung für Senioren und Menschen mit Behinderungen sollten in einem Bezug zu einem öffentlichen Platz stehen, damit die künftigen Bewohner*innen am Leben im Quartier, soweit wie es ihnen möglich teilhaben können. Dabei sollte auch ein Alten- und Service-Zentrum (ASZ) mit oder bei dieser Planung realisiert werden.*

Ein Bewohnertreff sollte, ggf. mit einer anderen sozialen Einrichtungen gemeinsam, mit angedacht werden um Synergieeffekte schaffen.

Ausreichende Flächen für die offene Kinder- und Jugendarbeit ist einzuplanen. 720 m² Geschossfläche und 800 m² Freifläche erscheinen zu gering, denn es soll auch möglich sein Veranstaltungen und Feste abzuhalten.

Auch im öffentlichen Raum sollen gezielt attraktive Plätze für Jugendliche geschaffen werden, wo sie sich selbstbestimmt aufhalten können. Hier herrscht sowohl in der Messestadt als auch in Kirchtruderling bisher ein eklatanter Mangel. Bei der konkreten Planung und Gestaltung dieser Plätze sollen Jugendliche von der ersten Idee an mit eingebunden werden, beispielsweise mit Workshops. Ein geeigneter Ort könnte beispielsweise in der Nähe des Kopfbaus sein. Auch bei der Planung von öffentlichen Spielräumen und anderen Freiflächen sollen Kinder und Jugendliche eingebunden werden und mitbestimmen. Ein aktuelles

Positivbeispiel für eine entsprechende Planung gemeinsam mit Kindern ist der neue Flaucher-Spielplatz auf dem ehemaligen städtischen Baumschulgelände.

Zur Nahversorgung gibt es nur zwei Läden im Umfeld in denen die täglichen Bedarfe gedeckt werden können. Ein sog. Citymarkt, Drogerie, Apotheke und ein grüner Wochenmarkt (ohne einen Parkplatz wie an der Friedenspromenade) sollen bereits jetzt planerisch aufgegriffen werden.

7.) Besetzung des Preisgerichts

Im Wettbewerb sind vorrangig die Aspekte des Wohnens und der sozialen Infrastruktur zu berücksichtigen. Dementsprechend sind Sachverständige aus den Bereichen genossenschaftliches Wohnen, Schule, etc. im Wettbewerbsverfahren hinzuzuziehen.

Städtebau und Wohnen sind mit insgesamt 40 % Gewichtung im Preisentscheid zu veranschlagen und die sozialen und infrastrukturellen Einrichtung mit 30 %.

Die CSU Fraktion hat folgenden Entwurf für die Stellungnahme bei der Geschäftsstelle schriftlich eingereicht:

ENTWURF

Stellungnahme zum Beschlussentwurf 5. Bauabschnitt Arrondierung Kirchtrudering

Der BA begrüßt im allgemeinen den Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss 5. Bauabschnitt Arrondierung Kirchtrudering

Grundsätzliche Vorbemerkung

Die Umsetzung des 5. Bauabschnitt Arrondierung Kirchtrudering wird eines der wichtigsten Vorhaben in Trudering für die nähere Zukunft sein und trägt bei, die Lücken wesentlicher noch offener stadtplanerischer Ziele im Stadtbezirk zu schließen, als da sind:

- *Arrondierung des bestehenden Kirchtrudering mit Ausformung des Siedlungsrand zum Riemer Park inklusive Zugänglichkeit zum Kopfbau*
- *Defizitdeckung im sozialen und Schulbereich (KiTa, GS, Pflege/Senioreneinrichtung)*
- *Einbindung der Entlastungsstraße Kirchtrudering*

Die Entwicklung 5. Bauabschnitt Arrondierung Kirchtrudering ist als erstes Glied in einer Kette von weiteren Planungsgebieten wie Heltauerstraße, Rappenweg, Rahmenplanung Wabula zu sehen und wird in der Verknüpfung von Herausforderungen aufgrund dieser weiteren Entwicklungen gerade auch unter verkehrlichen Aspekten gemessen werden müssen. Die verkehrliche Machbarkeitsstudie für Trudering-Riem wird dem BA zur Verfügung gestellt.

Im einzelnen nimmt der BA wie folgt Stellung:

Bürgerbeteiligung:

Der BA 15 begrüßt die vorgeschlagene Bürgerbeteiligung.

Städtebau – Struktur, Dichte, Höhe

Die Grundtraufhöhe des Planungsgebiets muss auf die bis 9 m vorgegebene Traufhöhe der ein- bis dreigeschossigen benachbarten Gartenstadtbebauung antworten: so sind 4-5 Geschosse bei einer 66% Erhöhung auf 15 m eine

zeitgemäße Fortschreibung des Siedlungsabschlusses Kirchtrudering. Ein Bruch wie zwischen Bebauung Moosfeld und Stahlgruberring ist zu vermeiden.

Hochpunkte als Akzente (bis max. 22 m) müssen fallweise auf Quartiersbildverträglichkeit diskutiert werden. Quartierszeichen mit 45 m Überhöhung werden abgelehnt, der BA kann sie sich eher an breiten Straßen im Stadtteil vorstellen.

Im Hinblick auf die bereits genannten sozialen Bedarfe geht der BA 15 davon aus, dass die in der Vorlage genannte Zahl von 2.500 Wohneinheiten zu hoch gegriffen ist.

Der BA bittet um eine Auslobung des Wettbewerbs ohne eine Festlegung der Anzahl der Wohneinheiten. Der BA bittet modellhaft, eine Einbringung kriminalpräventiver Aspekte in die Bauleitplanung aufzunehmen. Im Weiteren wird auf den separaten Antrag XXX zu diesem Thema verwiesen.

Nachhaltiges und energieeffizientes Bauen

Die Erweiterung der Geothermieanlage in der Messestadt wird als wesentlicher Teil der nachhaltigen Energieversorgung in dem Planungsgebiet gesehen. Ein Andockpunkt zur Weiterführung der Leitung ins Planungsgebiet Heltauerstraße ist vorzuhalten.

Eine ästhetische Gestaltung gerade auch in Holzbauweise und/oder Begrünung ist erwünscht. Die Farbgestaltung passt sich an die Gartenstadt an und ist durchaus auch als Kontrapunkt zur „Messestadtfarbe“ zu sehen.

Grünplanung und Klimaverträglichkeit

Der BA begrüßt die vorgesehene Freiraumgestaltung.
Der BA regt an, vor dem Platz oder in Nähe der Tribüne die Ausgestaltung einer Gedenkstätte für den ehemaligen Flughafen (vgl. Olympiapark) evtl. mit örtlichen Künstlern zu initiieren.
Ein vormaliger BA-Vorstoß zum Aufstellen der geschichtsträchtigen Lufthansamaschine „Landshut“ hatte ja bereits ein positives Echo ausgelöst.

Dafür können z.B. eingestellte Mittel für entsprechende Investitionen wie Kunst am Bau o.ä. verwendet werden.
Im Übrigen fordert der BA 15 den Kopfbau XXL als soziokulturelles Quartierszentrum zu entwickeln.

Mobilität

1. Mit dem 5. Bauabschnitt Arrondierung Kirchtrudering wird die künftige Entlastungsstraße Kirchtrudering hergestellt. Folgende Eckdaten sind hierzu:

- es sind 17.000 KfZ/Tag abzuwickeln
- langfristig mit den Planungsgebieten Heltauerstraße und Rappenweg bis 20.000 KfZ/Tag
- vorwiegender Anteil ist der Durchgangsverkehr
- die Straßenbreite ist mit 32 m bemaßt, sie braucht wegen der erwarteten Verkehrsdichte je eine eigenständige Busspur.

Gemäß dem eingebrachten Vorschlag bei der Webex-Veranstaltung mit dem PLAN am 18.02.2021 sollte das Splitten der Entlastungsstraße auf 2 Ebenen geprüft werden. D.h. eine komplette Tieferlegung ausschließlich für den Durchgangsverkehr vom Rappenweg bis zum Mitterfeld, im Gegenzug wird auf

eine 2. Spur, hier: gesonderte Busspur an der Oberfläche verzichtet.

Das Ziel ist, aus der 32 m-Trasse eine zweispurige sowie lärmreduzierte Straße zu ermöglichen, wo der Bus bei ausschließlichem Erschließungsverkehr auch vorwärtskommt. Die Oberflächenstraße hat mit Rad- und Gehwegen sowie Grünbestückung und nur je einer Fahrspur ausschließlich lokale Erschließungsfunktion mit hoher Aufenthaltsqualität. Das Verkehrs- und Emissionsproblem einer Entlastungs-/Durchgangsstraße ist so elegant gelöst.

Die entsprechende Auf/Abfahrt im Süden, ausgehend vom Rappenweg, und im Norden am Friedhof muss landschaftsverträglich geprüft werden. Ebenerdige Zugänge zu den Quartiers-TG sind möglich, mehrere lokale Zu- und Abfahrten in und aus der unteren Ebene über das Planungsgebiet verstreut sind aufgrund der Begrenztheit des Planungsgebiets nicht sinnvoll.

Da das Planungsgebiet „von Grund auf“ neu errichtet wird, kann die 2-Ebenen-Lösung mit Erstellen der Quartiers-TG „mitversorgt“ werden.

2. Die städtische Stellplatzsatzung von 1:1 kommt in den Grundzügen zur Umsetzung. Anders als in der Messestadt und in den zukünftigen Quartieren Heltauer Straße und Rappenweg hat der 5. Bauabschnitt Arrondierung Kirchtrudering keine 1A Erschließung an U- und S-Bahn, eine neue Busverbindung durch das Neubaugebiet als Anreiz auf einen Umstieg auf den ÖPNV mit einer weiteren Schnittstelle zur U/S-Bahn Trudering (Wartezeit) ist zu lückenhaft. Das Planungsgebiet liegt am Stadtrand, nicht jeder Weg führt in die Innenstadt.

Zusätzlich wird die Stadt gebeten Erfahrungen aus der Messestadt bzgl. der Unterbringung beruflich genutzter Fahrzeuge der zukünftigen Bewohner in die Planungen mit einfließen zu lassen.

Es sind großzügig Besucherparkplätze einzuplanen, gerne auch in den Quartiers-TG (Ausnahme: Behindertenparkplätze), um den Straßenraum freizuhalten.

Soziale und sonstige Infrastruktur

Der BA begrüßt die vorgesehenen Einrichtungen zur Abdeckung der gegenwärtigen Defizite. KiTas und Schulen sollen vor dem Wohnungsbau oder spätestens zeitgleich erstellt werden.

Die Bündnis 90/Die Grünen Fraktion hat folgenden Entwurf für die Stellungnahme bei der Geschäftsstelle schriftlich eingereicht:

ERWEITERUNG KIRCHTRUDERING

Vorschlag von BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN für die Stellungnahme des BA15 zum Beschlussentwurf

Fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem: Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung Bereich VI/43 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n Kirchtrudering (östlich), Alter Riemer Friedhof (südlich), Riemer Park (westlich) Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich)

Der BA15 nimmt zur o. g. Änderung des FNP und Einleitung des Bebauungsplanverfahrens wie folgt Stellung:

1) Grundsätzliche Vorbemerkung inklusive Themenkomplex Bürgerbeteiligung

Dem BA15 ist die Situation auf dem Münchner Wohnungsmarkt bestens bekannt. Der BA15 war deshalb in den vergangenen 3 Jahrzehnten stets verantwortungsvoller Partner der Stadtverwaltung und des Stadtrats, wenn es um die Ausweisung neuer Bauflächen oder um die Nachverdichtung im Bestand ging. Dies beweisen auch konkrete Zahlen, wonach sich die Bevölkerung im 15. Stadtbezirk in den letzten 30 Jahren seit dem Jahr 1990 mit ca. 38.000 Einwohnern auf ca. 76.000 EW etwa verdoppelte. Kein anderer Münchner Stadtbezirk hat in diesem Zeitraum einen vergleichbaren Beitrag zum Münchner Wohnungsbau geleistet. Der BA15 ist auch weiterhin bereit an der städtebaulichen Entwicklung im Stadtgebiet und im Stadtbezirk konstruktiv und kreativ mitzuwirken. Der BA15 ist sich aber insbesondere der Verantwortung gegenüber der bereits im Stadtbezirk lebenden Bevölkerung bewusst, hier konkret gegenüber den Bürger*innen in Kirchtrudering. Deshalb kommunizieren wir klar und selbstbewusst: Bei diesem Planungsprojekt 5. Bauabschnitt Messestadt geht es primär um die Erweiterung Kirchtrudering, daher sollte der neue Arbeitstitel künftig auch **ERWEITERUNG KIRCHTRUDERING** lauten.

Offen und frühzeitig kommuniziert werden sollte auch, dass der Stadtteil Kirchtrudering sich durch dieses Planungsprojekt und die beabsichtigten weiteren beiden benachbarten Planungsprojekte am Rappenweg und der Heltauerstraße elementar verändern wird. Aufgrund dieser Veränderungen nördlich der Bahnachse München – Rosenheim bleibt der BA15 bei seiner Forderung vom 16.7.2020 (siehe Anlage 8/Punkt 5 der Beschlussvorlage), die eine umfassende, qualifizierte und frühzeitige Bürgerbeteiligung in Form eines **Bürger*innen-Workshops** vorsieht, der **vor** der endgültigen Festlegung der Eckdaten für den städtebaulichen Wettbewerb stattfindet.

2) Städtebau – Struktur, Dichte und Höhe inklusive der Themenkomplexe Wohnkonzepte und SoBoN

Das Planungsprojekt ERWEITERUNG KIRCHTRUDERING kann sich bezüglich Höhe und Dichte nicht ausschließlich an der Bebauung der Messestadt orientieren, sondern muss auch einen verträglichen Übergang zur Bestandsbebauung in Kirchtrudering berücksichtigen.

a) Höhe:

Das bedeutet kein Plädoyer für eine Einzel- oder Reihenhausbauung, aber für eine angemessene **sensible Höhenentwicklung am bisherigen Siedlungsrand und eine verträgliche urbane Höhenentwicklung von 4 – 6 Geschossen**. Wohngebäude über der Hochhausgrenze (Höhe oberster Fußboden 22 m) gibt es nördlich der Bahn bislang überhaupt nicht, die vorhandenen Hochpunkte beschränken sich auf 3 Kirchtürme und die Sonderbauwerke ehemaliger Flughafentower und Messeturm. Es gibt also städtebaulich keine Veranlassung, Hochpunkte jenseits der Hochhausgrenze in dem neuen Planungsgebiet zuzulassen, weshalb der BA15 dies eindeutig ablehnt. Dass auch ohne Hochpunkte eine urbane und qualitätsvolle Dichte für eine Vielzahl an Wohnungen erreicht werden kann, zeigen zahlreiche innerstädtische Stadtbezirke.

b) Dichte:

Die angestrebte Anzahl von 2.500 WE erscheint uns für diesen sensiblen Ort am Riemer Park als zu hoch angesetzt. Der BA15 fordert deshalb, die angestrebte Anzahl an Wohneinheiten auf 1.800 – 2.200 WE zu reduzieren, und von den Wettbewerbsteilnehmenden bei Überschreitung von 2.200 WE eine gesonderte städtebauliche Begründung sowie ein funktionierendes autoarmes Mobilitätskonzept einzufordern.

c) Bewohner*innenstruktur:

Der BA15 erinnert daran, dass insbesondere der sog. „bezahlbare

Mietwohnungsbau“ in München in großem Umfang nachgefragt wird. Der BA15 fordert deshalb, dass unabhängig von der Frage, welche SoBoN zur Anwendung kommt, mindestens 50 % der gesamten Wohnbau-Geschossfläche dem **dauerhaft** bezahlbaren/geförderten Mietwohnungsbau mit **ausgewogener Bewohnerstruktur** (EoF, München Modell, KMB, genossenschaftlicher Wohnungsbau) gewidmet wird, also im Bestand der städtischen Wohnungsbaugesellschaften und gemeinnütziger Wohnungsbaugenossenschaften verbleibt. Der BA15 erwähnt in diesem Zusammenhang ausdrücklich, dass gerade in diesem Segment durch die Bewohnerdichte mit 2,6 Personen/WE ein deutlich höherer Beitrag gegen die Wohnungsnot geleistet werden kann als beim durchschnittlichen freifinanzierten Wohnungsbau mit 2,2 Personen/WE. (Erfahrungswerte des Planungsreferates der LH München)

d) Architektonische Qualität:

Um die architektonische und ästhetische Qualität im neuen Stadtviertel zu gewährleisten werden architektonische Realisierungswettbewerbe nachgeschaltet oder ein Beratergremium installiert, wie bei den Bauabschnitten 1 – 4 in der Messestadt oder in Freiamt. **Die Gewichtung der städtebaulichen Qualität bei der Preisgerichtsentscheidung veranschlagt der BA15 bei 30 % (s.a. Punkte 4 und 5)**

3) Nachhaltiges und energieeffizientes Bauen

Der BA15 nimmt die Beschlüsse des Münchner Stadtrats 2019 zum Klimanotstand und zur Klimaneutralität innerhalb des Stadtgebiets sehr ernst. Demnach reichen die bislang üblichen Gebäudeenergiestandards nicht mehr aus, um die vorgenannten Beschlüsse in der Praxis zukunftsfähig umzusetzen.

Grundlage für alle neuen und zukunftsfähigen Siedlungsbauprojekte muss die Einhaltung der am 12. Dezember 2015 beschlossenen „Pariser Klimaschutzziele“ sein.¹ Wir erneuern deshalb unsere Forderung vom 16.7.2020 (Anlage 8, Punkte 1 + 2 der Beschlussvorlage) und fordern für das Siedlungsgebiet

a) einen Energie-Mindeststandard KfW 40+ sowie den Anschluss an das Geothermienetz, und den Ausschluss dezentraler Energieerzeugung durch eigene Verbrennungsanlagen.

b) regenerative Stromerzeugung durch Photovoltaik auf/an allen Gebäuden

c) die Zielvorgabe klimaneutrales Bauen und intensive Fassadenbegrünung

d) einen Anteil der Holzbau/Holz-Hybridbauweise von mindestens 50 % (Positiv-Beispiel: Holzbausiedlung im Prinz-Eugen-Park)

e) die Anwendung des Ökologischen Kriterienkatalogs nicht nur auf städtische Gebiete und Gebäude sondern auf das gesamte Baugebiet (z.B. an/in Gebäuden integrierte Nistkästen für Vögel und Fledermäuse)

4) Grünplanung und Klimaverträglichkeit

Der besonderen Lage am Riemer Park und am Rande des gartenstadtähnlichen Siedlungsgebiets in Kirchtrudering muss mit einer qualitativ und quantitativ hochwertigen Grün- und Freiflächengestaltung entsprochen werden. Die Beschlussvorlage liefert dazu bereits erfreulich positive Ansätze.

a) Allerdings entspricht die Grünflächenversorgung aus den Testentwürfen nicht den erforderlichen Ansprüchen an eine für das Siedlungsgebiet eigenständige Grünausstattung. Die Nähe zum immer stärker frequentierten Riemer Park darf

1 Das Wichtigste aus dem „Emission Gap Report“ der UN vom Dezember 2020:

- das UN-Umweltprogramm prognostiziert die globale Erwärmung bei mehr als drei Grad bis zum Ende des Jahrhunderts, wenn nicht unverzüglich weitreichende Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt werden
- Die Ziele des Pariser Klimaabkommens können laut Bericht nur erreicht werden, wenn eine Abkehr von fossilen Brennstoffen erfolgt.
- Das Pariser Abkommen hat zum Ziel, die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu begrenzen.
- Auch in der Pflicht: private Verbraucher. Rund zwei Drittel der globalen Emissionen gehen auf private Haushalte zurück.

nicht zum Anlass genommen werden, eine Unterversorgung an Grün- und Ausgleichsflächen zu akzeptieren.

b) Das Volksbegehren Artenvielfalt soll auf der gesamten Fläche umgesetzt werden. Auch auf Privatflächen sollen Bäume und Sträucher, Wildblumenwiesen und Staudenbeete vorgesehen werden, die der Artenvielfalt dienen und zu jeder Jahreszeit etwas zu bieten haben. Urbanes Gärtnern ist mit ausreichend Fläche im Siedlungsgebiet zu berücksichtigen

c) Ebenfalls zu berücksichtigen ist die hohe klimatische Bedeutung der tangierten Frischluftschneisen sowie die Funktion der Kaltluftentstehungsgebiete der aktuellen Grün- und Freiflächen. Diese Funktionen müssen soweit als möglich auch künftig erhalten bleiben bzw. ausgeglichen werden.

Aufgrund der sensiblen Lage direkt am Riemer Park und wegen der hohen klimatischen Bedeutung für den 15. Stadtbezirk und weiter westlich liegende Stadtbezirke veranschlagen wir die Gewichtung der Grün- und Freiflächenplanung bei der Preisgerichtsentscheidung bei 40% (s.a. Punkt 2 und 5)

5) Mobilität und Verkehr

Wie bei nahezu allen Planungsvorhaben in der LH München wird auch bei dieser Planung der Bereich Mobilität intensiv und kontrovers diskutiert. Die Auswirkungen der Verkehrsplanung sind von elementarer Bedeutung für die Qualität des neuen Siedlungsgebietes und deren Bewohner*innen, sowie für die bereits dort wohnende Bevölkerung und für große Teile des gesamten Stadtbezirks. In dem neuen Siedlungsgebiet soll die Mobilität der Menschen im Fokus stehen und nicht das Auto.

Die Verkehrsplanung muss nachhaltige und zukunftsfähige Denkansätze berücksichtigen, existierende Stadtratsbeschlüsse (Bürgerbegehren „sauba sog i“, Radentscheid, „Vision zero“, Klimaneutralität) müssen die Grundlage für ein ganzheitliches, platzsparendes MIV-armes Mobilitätskonzept im gesamten Planungsgebiet sein, und nicht eine konservative Verkehrsstudie mit rückwärtsgewandten Modal-Split-Ansätzen und Prognose-Nullfall-Einschätzung von +30% gegenüber dem Istzustand. Wir erneuern hiermit unsere Forderung vom 16.7.2020 (Anlage 8, Punkt 3 der Beschlussvorlage).

a) Entlastungs- und Erschließungsstraße

Die vorgesehene Planung mit einer höchst leistungsfähigen und umgebungsbelastenden insgesamt **vierspurigen** „Entlastungsstraße“ (2 Spuren MIV, 2 Spuren Bus) und einer künftigen Verkehrsbelastung von bis zu 20.000 Kfz wird genauso abgelehnt, wie der Ausbau des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße – Friedenspromenade – Schwablfhofstraße.

Mit dieser Planung würde ein leistungsfähiger 3. Ring im Osten der Stadt entstehen, von der BAB 8 in Ramersdorf bis zur BAB 94 (über die Ständlerstraße, Neubaustraße im Alexisquartier, Friedenspromenade, Schwablfhofstraße, Rappenweg, Entlastungsstraße, Am Mitterfeld und Hüllgraben). Vor diesem 3. Ring wurde viele Jahre gewarnt, jetzt steht er kurz vor der Vollendung mit den aktuellen Verkehrsplanungen von Planungs- bzw. Mobilitätsreferat. Dadurch wird zusätzlicher Verkehr in die vorgenannten (Wohn-)Straßen geführt. **Es sollte jedoch unbedingt vermieden werden, dass die Entlastungswirkung der neuen Straße auch zusätzlichen Verkehr verursacht.** Auch mit Hinblick auf weitere Bebauungsplanungen nördlich der Bahntrasse müssen die umweltverträglicheren Mobilitätsformen bereits heute deutlich und präventiv gefördert bzw. ausgebaut werden.

Bei der „Entlastungsstraße“ muss in ihrer Funktion auch verstärkt der Erschließungscharakter für das neue Siedlungsgebiet betont werden. Ihr Querschnitt ist zu reduzieren, um die Trennungswirkung dieser Straße zu verringern. Um dies zu erreichen ist die Tieferlegung der Kfz-Spuren um ca. 1,5 m (Jahrhundert-Hochwasserstand) und die Querung für Fuß- und Radverkehr über breite und bepflanzte Grünbrücken zu prüfen. Durch die Tieferlegung der Straße (kein Tunnel!) und eine mögliche Anhebung der unmittelbar angrenzenden

Grundstücke können gestalterisch verträgliche Brücken-/Rampenbauwerke realisiert werden. Die Entlastungsstraße ist so anzulegen, dass Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 nach StVO umgesetzt werden kann. Eine geradlinige Führung zwischen Rappenweg und Friedhof ist zu vermeiden.

b) Verkehrslenkung großräumig:

Für den Ost-West-MIV soll künftig das vorhandene Hauptstraßennetz (Am Hüllgraben und Schatzbogen) viel stärker berücksichtigt werden. Die entsprechende Gestaltung der Knotenpunkte und verkehrsleitende Maßnahmen sind zu planen und konsequent umzusetzen.

c) Verkehrslenkung kleinräumig:

Eine Verbindung zwischen der „Entlastungsstraße“ und der Straße Am Mitterfeld darf nur im Norden des Siedlungsgebietes und über die Emplstraße/Kirchtruderinger Straße hergestellt werden, alle umliegenden kleinen Wohnstraßen (z. B. Truchthari-Anger, Straß ins Holz, Karotschstraße) sind künftig von Durchgangs- und Schleichverkehren konsequent freizuhalten. Die Straße Am Mitterfeld ist in ihrer Bedeutung für den MIV deutlich zurückzustufen und für den Radverkehr auf ganzer Länge sicher auszubauen.

d) Fuß- und Radwegenetz, u.a. zu den U- und S-Bahnstationen:

Ein ausgeklügeltes Fuß- und Radwegenetz für die Nahmobilität ist innerhalb des Planungsgebietes anzulegen, unter Berücksichtigung wichtiger Wegeverbindungen in die bestehenden umliegenden Wohngebiete und in den Riemer Park (z.B. vom Riemer Park in die Emplstraße oder entlang Straß im Holz.)

Herzustellen sind attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen zu den nächsten schienengebundenen Haltestellen (S-/U-Bahn) an den Bahnhöfen Trudering, Moosfeld und Messestadt West. An diesen ÖPNV-Haltestellen sind ausreichend Plätze für das überdachte Abstellen von Fahrrädern vorzusehen. Dieses Wegenetz sowie die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind in einem frühen Stadium der Baumaßnahmen umzusetzen.

An den Gebäuden sind ausreichend überdachte und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen. Für die Bewohner*innen muss es bequem und attraktiv sein, das Fahrrad zu benutzen. Dies wird durch geeignete, leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten gefördert.

e) Starker und bevorzogter ÖPNV:

Der ÖPNV ist angebotsorientiert zu planen und durch neue Buslinienwege umzusetzen, **durchgehende** eigene Busspuren auf der Entlastungsstraße sind aber wegen der negativen Begleiterscheinungen (verstärkte Trennungswirkung, Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität für den MIV inklusive für großräumiger Umfahrvorgänge) abzulehnen. **Vor den nördlichen und südlichen Knotenpunkten (also den Einfahrten ins Planungsgebiet sowie ins Mitterfeld bzw. in den verlängerten Rappenweg) ist der Busverkehr auf einer angemessenen Länge (50 – 100 m) auf eigener Spur zu führen und durch Ampelvorrangschaltung zu bevorzugen.** Das würde dann für diesen Streckenabschnitt eine 3-spurige „Entlastungsstraße“ bedeuten.

Eine Bus-Tangentialverbindung Friedenspromenade – Erweiterung Kirchtrudering – Schulcampus – Riem ist vorzusehen,

ÖPNV im Viertel und zu den U- und S-Bahnstationen:

Für die innere Erschließung des neuen Wohngebiets sowie eine sehr attraktive Anbindung der ÖPNV Knotenpunkte Bhf. Trudering (Nord), Moosfeld und Messestadt West sollen kreative Lösungen geprüft werden, wie z.B. ein Zubringershuttle in Ost/West-Richtung und/oder ein „Modellprojekt autonome Buserschließung“ (Beispiel Wien Aspern).

f) Verpflichtendes Mobilitätskonzept:

Für das neue Siedlungsgebiet ist ein umfassendes quartiersübergreifendes Mobilitätskonzept zu entwickeln, dem sich alle Investoren verpflichtend anschließen müssen, mit dem Ziel, den MIV und den ruhenden Verkehr im Siedlungsgebiet und auf der Entlastungsstraße deutlich zu reduzieren.

g) Ruhender Verkehr:

*Der ruhende Verkehr ist nahezu vollständig (mit Ausnahme von Lieferverkehr und Kurzzeitparken) in dezentralen Quartiersgaragen/Mobilitätshäuser am Siedlungsrand unterzubringen, die alle über die „Entlastungsstraße“ erreichbar sind. Dadurch ergeben sich erhebliche Flächengewinne für die Bewohner*innen und Grün. Die EG-Zonen dieser Mobilitätshäuser sind vorrangig den Mobilitätsstationen vorbehalten (Carsharing, Lastenfahrräder, E-Bike-Leihräder, Paketboxen Güterverteilung mit Lastenrädern, etc.) und möglichen gewerblichen Nutzungen, z. B. Einzelhandel, Service und/ oder Mobilitätsdienstleistern. Alle Mobilitätshäuser sind an den Fassaden zu begrünen. Für die Dachflächen sind neben Begrünungen öffentlich zugängliche, sozio-kulturelle und sportliche Nutzungen vorstellbar.*

h) Autofreie Wohnprojekte sind ausdrücklich erwünscht und sollten soweit möglich bei der Vergabe von Bauflächen bevorzugt werden.

i) Zur Förderung des Umweltverbundes und der Nahmobilität sollen folgende Schieneninfrastrukturprojekte im Nahbereich des Planungsgebietes intensiv gefördert werden:

*- S-Bahnhalt Schwablhofstraße / Riemer Park
- Trambahn-Verlängerung Linie 21 über die Wasserburger Landstraße nach Haar mit attraktivem ÖPNV-Knoten an der Friedenspromenade (Entlastung des Knotenpunkts Wasserburger Landstraße-Friedenspromenade-Schwablhofstraße vom MIV)*

j) In Ost-West-Richtung ist ein Korridor entlang der Bahnlinie für eine schnelle Radverbindung von Berg-am-Laim ins östliche Umland zu berücksichtigen.

k) Grundsätzlich muss bei den Planungen für die Erweiterung Kirchtrudering/5.Bauabschnitt die ÖPNV- und Rad- Nord-Süd-Verbindung von Trudering bis in das künftige SEM Gebiet vorausschauend mitberücksichtigt werden.

Aufgrund der elementaren Bedeutung der Mobilitätsplanung für das gesamte Siedlungsgebiet inklusive der umliegenden Bestandsbebauung veranschlagen wir die Gewichtung der Mobilitätskonzepte bei der Preisgerichtsentscheidung bei 30% (siehe Punkte 2 und 4)

6) Soziale und sonstige Infrastruktur

- Die Grundschule ist vom Flächen- und Raumbedarf her mit Ganztagsbetreuung zu konzipieren.

- Eine ausreichende Versorgung mit Krippen- und Kindergartenplätzen ist sicherzustellen. Einige Einrichtungen sollen so geplant werden, dass sie bei künftig eventuell wechselnden Bedarfen auch für andere Nutzungen umgebaut werden können.

- Es sollen Orte vorgesehen werden, an denen sich Jugendliche gerne aufhalten. In die diesbezüglichen Planungen sollen Jugendliche mit einbezogen werden.

- Es sollen Flächen für den Freizeitsport vorgesehen sein (Basketball, mehrere Tischtennisplatten, kleine Fußballfelder, Boule, etc.)

- Es soll eine innovative Alten- und Pflegeinfrastruktur geben, wie am 25.2.2021 vom BA15 beschlossen.

- Das Thema Inklusion soll von Anfang an mitgedacht werden, um ein möglichst barrierefreies Viertel zu schaffen. Hierbei soll der Behindertenbeirat in die Planung beratend einbezogen werden.

- Die Versorgung mit Arztpraxen ist unter Einbezug der Versorgung im Umfeld sicherzustellen.
- Der BA15 fordert eine zeitgerechte Infrastruktur für einen Stadtteil der kurzen Wege, der die Besorgungen der täglichen Bedarfe ohne eigenes Auto ermöglicht.
- Selten genutzte Räume (z.B. Besucherappartements, Werkstätten) sollen in gemeinschaftliche Einrichtungen ausgelagert werden, z.B. in Verbindung mit einem Bewohner*innentreff
- Das neue Viertel soll „eine Mitte“ haben.

7) Besetzung des Preisgerichts und Auswahl der Wettbewerbsteilnehmer

a) Aufgrund der Ausführungen zu Punkt 3, Grünplanung und Klimaverträglichkeit sehen wir es als angemessen an, dass 50 % der Fachpreisrichter aus der Kategorie Landschafts- und Grünplanung im Preisgericht vertreten sind; dabei gilt der Landschaftsplaner des Riemer Parks, wegen der hohen Bedeutung der Anschlussbereiche zum Riemer Park als stimmberechtigter Fachpreisrichter gesetzt. Zudem soll eine ausgewiesene Expertin/ ein ausgewiesener Experte zur Fassadenbegrünung einbezogen werden, um bereits in der Planungsphase die Bedürfnisse und Abhängigkeiten zwischen Pflanzen und bebauter Umgebung einbeziehen zu können.

b) 50 % der Fachpreisrichter sollten der Kategorie Architektur und Städtebau zugeordnet werden, darunter Personen mit Erfahrungen im ökologischen/nachhaltigen Bauen und nachhaltigem urbanem Städtebau sowie Holzbau-Experten.

c) Das Beratungsgremium ist ausreichend mit unabhängigen Expert*innen zum Klimaschutz, Klimaanpassung, energieeffizientem Bauen und nachhaltiger Mobilität zu besetzen. Wir denken bei der nachhaltigen Mobilität insbesondere an die ausgewiesene Expertise innerhalb der Münchner Wohnungsbau-Genossenschaften und der Gima.

d) Der BA15 ist im Preisgericht neben dem BA-Vorsitzenden mit einem „nicht stimmberechtigten, ständig anwesenden stellvertretendem Sachpreisrichter“ zu berücksichtigen.

e) Es soll versucht werden, 5 - 10 renommierte internationale Büros mit ausgewiesenen Erfahrungen im nachhaltigen urbanen Städtebau zu gewinnen, z. B. das international mehrfach ausgezeichnete Büro „Gehl Architects“ aus Kopenhagen.

Die FW/ÖDP Fraktion hat folgenden Entwurf für die Stellungnahme bei der Geschäftsstelle schriftlich eingereicht:
 Stellungnahme zum 5. Bauabschnitt Messestadt-Riem zur Diskussion in der Sondersitzung des BA 15 am 11.03.2021

1. Grundsätzliche Vorbemerkung:

Im Stadtteil Trudering-Riem entsteht mit dem 5. BA eines der größten Wohnbauprojekte Münchens, zusammen mit den in näherer Zukunft geplanten BV an der Heltauer Straße und dem Rappenweg. Da dies den Stadtteil nochmals neu verändern und prägen wird, ist eine sorgfältige Planung in Bezug auf Wohnqualität, Verkehr und Umwelt enorm wichtig. Die Bürger*innen, die schon in der Nachbarschaft leben, sind unbedingt durch Workshops o.ä. mit ihren Themen anzuhören und mit einzubinden.

2. Städtebau – Struktur, Dichte und Höhe

Das Wohngebiet grenzt im Westen und z. T. Süden an EFH-/RH-Bebauung an, dem muss Rechnung getragen werden durch einen sanften Übergang zu mehrgeschossiger Bebauung. Ebenso die Häuser, die an den Riemer Park angrenzen, sollen sich zum Park hin in der Höhe anpassen.

Es gibt in Trudering-Riem keine Hochhäuser, deshalb sollte auch hier von Hochhäusern abgesehen werden.

Genossenschaftlichen Bauprojekten ist der Vorzug zu geben, um die Preise für die Wohnungen/Häuser bezahlbar zu halten.

3. Nachhaltiges und energieeffizientes Bauen

Die gesetzlichen Anforderungen an neue Bauten sind nicht ausreichend, um München bis 2050 rechtzeitig klimaneutral zu machen, deshalb hat München einen ökologischen Kriterienkatalog entwickelt. Aber auch dieser ist nur unwesentlich besser als die gesetzlichen Anforderungen und bleibt weit hinter den technisch machbaren Möglichkeiten zurück.

Die Fraktion FW/ÖDP fordert deshalb für den 5. BA deutlich ambitioniertere Zielvorgaben für den verbleibenden Energiebedarf der Gebäude, einschließlich konsequenter Minderung durch Wärmerückgewinnung.

Ergänzend können Gebäude so geplant werden, dass sie selbst die Energie bereitstellen (Null-Energie), die in ihnen verbraucht wird, z. B. mit großen PV-Anlagen mit ausreichend dimensionierten Stromspeichern (Möglichkeit eines Mieterstrommodells für Mieter), thermische Solaranlagen, BHKW-Anlagen mit zertifizierten Öko-Brennstoffen, Wärmepumpen-Verbünde („kalte“ Nahwärme) in Verbindung mit PV-Anlagen zu deren Energiebereitstellung. Statt einem zwingenden Anschluss an Tiefen-Geothermie (sehr hoher Pumpaufwand) muss ein Wettbewerb um die besten und sparsamsten technischen Lösungen ermöglicht werden.

Einen Spitzenlast-Anschluss an die städtische Fernwärme des Steinkohlekraftwerks Unterföhring lehnen wir kategorisch ab.

Die Regenwassernutzung ist nicht nur als Gartenwasser zu verwenden, sondern auch für Toiletten in den Gebäuden.

4. Grünplanung und Klimaverträglichkeit

Hier schließen wir uns den Punkten der Partei Die GRÜNEN vollumfänglich an.

5. Mobilität und Verkehr

Für die Erschließungsstraße ist eine 2-spurige Straße zu bevorzugen, die Vorgaben des Radentscheid sind zu berücksichtigen. Es soll kein überregionaler Durchgangsverkehr angezogen werden, sondern eine Verbesserung des ÖPNV geschaffen werden. Die Straße ist so zu bauen, dass dort Tempo 30 realisiert werden kann.

Buslinien zum Truderinger Bahnhof und zur U-Bahn-Station Messestadt West sowie zum neu geplanten S-Bahn-Halt (Rappenweg/Schwablhofstraße) sollen eingeplant werden.

Die Verkehrsplanung muss einer neuen Mobilität Rechnung tragen, weg von immer noch mehr privatem KFZ-Verkehr, hin zu schnellem, attraktiven ÖPNV und sicherem Rad- und Fußverkehr.

Es sind vor allem auch Abstellplätze für Lastenräder und besonders Lasten-E-Bikes mit Ladestationen vorzusehen.

Die Quartiersgaragen sind so zu planen, dass jeder KFZ-Besitzer eine E-Ladestationen für sein Fahrzeug anschließen kann.

6. Soziale und sonstige Infrastruktur

Auch hier schließen wir uns den Vorschlägen der SPD und den GRÜNEN an und ergänzen, dass wir die geplante Einrichtung der offenen Kinder- und Jugendarbeit ausdrücklich begrüßen.

Begegnungsmöglichkeiten auf einem „Dorfplatz“ sollen geschaffen werden.

gez.

Stefan Ziegler
BA-Vorsitzender

gez.

Florian Schmauser
D-II-BA-BAG Ost