






LEGENDE

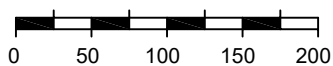
-  GELTUNGSBEREICH DES BEBAUUNGSPLANS GEM. BESCHLUSSVORLAGE
-  RECHTSVERBINDL. BEB.PL.
-  UMGRIFF MODIFIZIERTER AUFSTELLUNGSBESCHLUSS NR. 1930
-  LANDSCHAFTSBESTANDTEIL
-  TEILAUFBEBUNG DES BEP.PI NR 1930a IM WESTL. TEILBEREICH DES FL.ST NR. 501/67

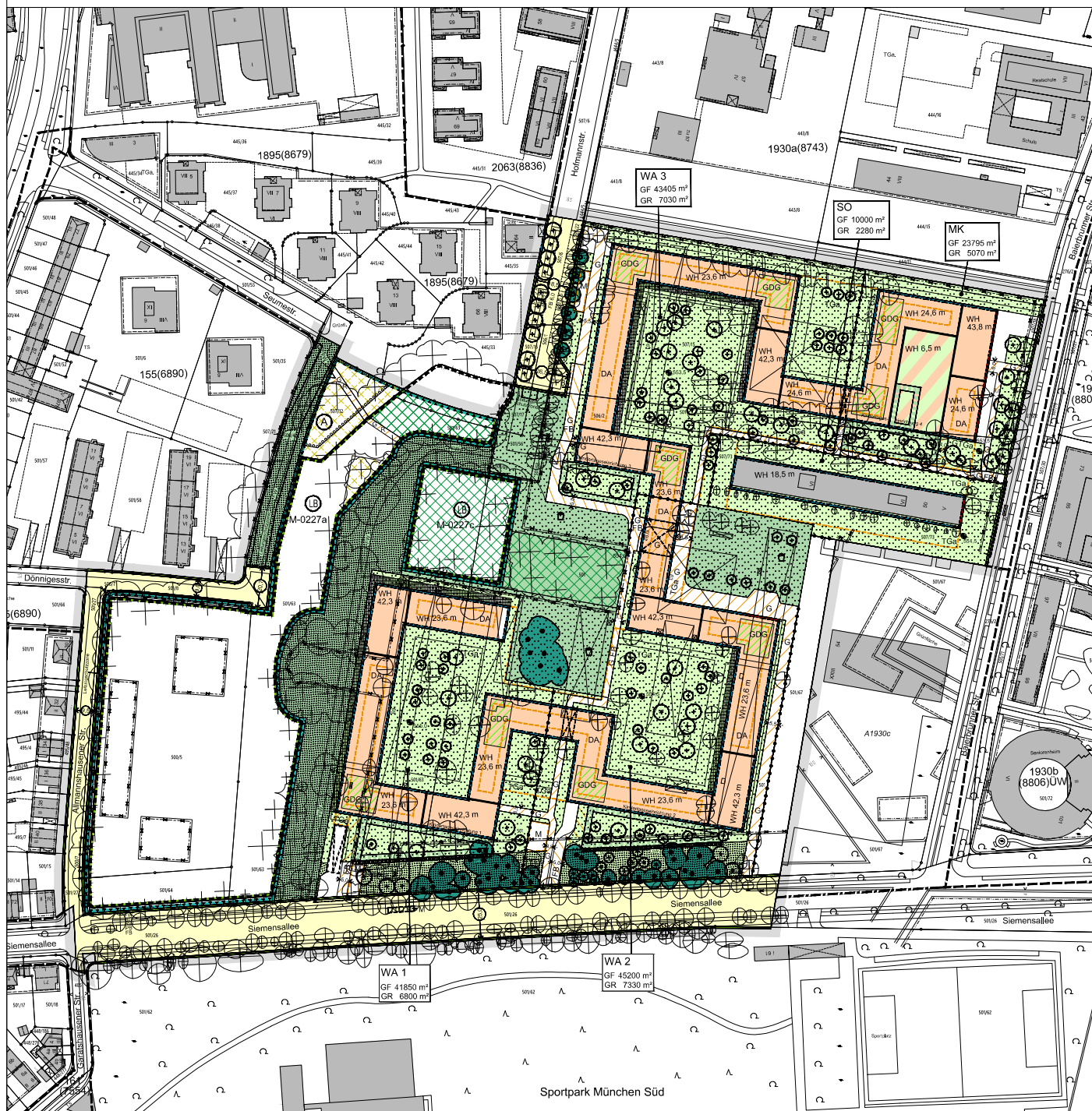
ÜBERSICHTSPLAN
ZUM BEBAUUNGSPLAN
MIT GRÜNORDNUNG NR. 1930d

BEREICH:
 HOFMANNSTRASSE (östlich),
 BAIERBRUNNER STRASSE (westlich),
 SIEMENSALLEE (nördlich),
 GLEISWEILERSTRASSE (östlich),
 ALLMANNSHAUSENER STRASSE (östlich),
 DÖNNIGESSTRASSE (südlich).
 (TEILAUFBEBUNG DES RECHTSVERBL. BEP.PI NR 1930a
 IM WESTL. TEILBEREICH DES FLURSTÜCKS NR. 501/67
 GEMARKUNG THALKIRCHEN)
 (TEILÄNDERUNG DER BEP.PL NRN 1930a UND 155)
 (ÄNDERUNG DES BEP.PL NR 303a)



M = 1 : 5000





Entwurf

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1930d der Landeshauptstadt München

Bereich:

Hofmannstraße (östlich),
 Baierbrunner Straße (westlich),
 Siemensallee (nördlich),
 Gleisweilerstraße (östlich),
 Allmannshausener Straße (östlich),
 Dönningesstraße (südlich)

(Teilaufhebung des Bebauungsplans Nr. 1930a im westlichen
 Teilbereich der Flurstück Nr. 501/67 Gemarkung Thalkirchen)
 (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 1930a und 155)
 (Änderung des Bebauungsplans Nr. 303a)

am 02.06.2021



Landeshauptstadt München
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung

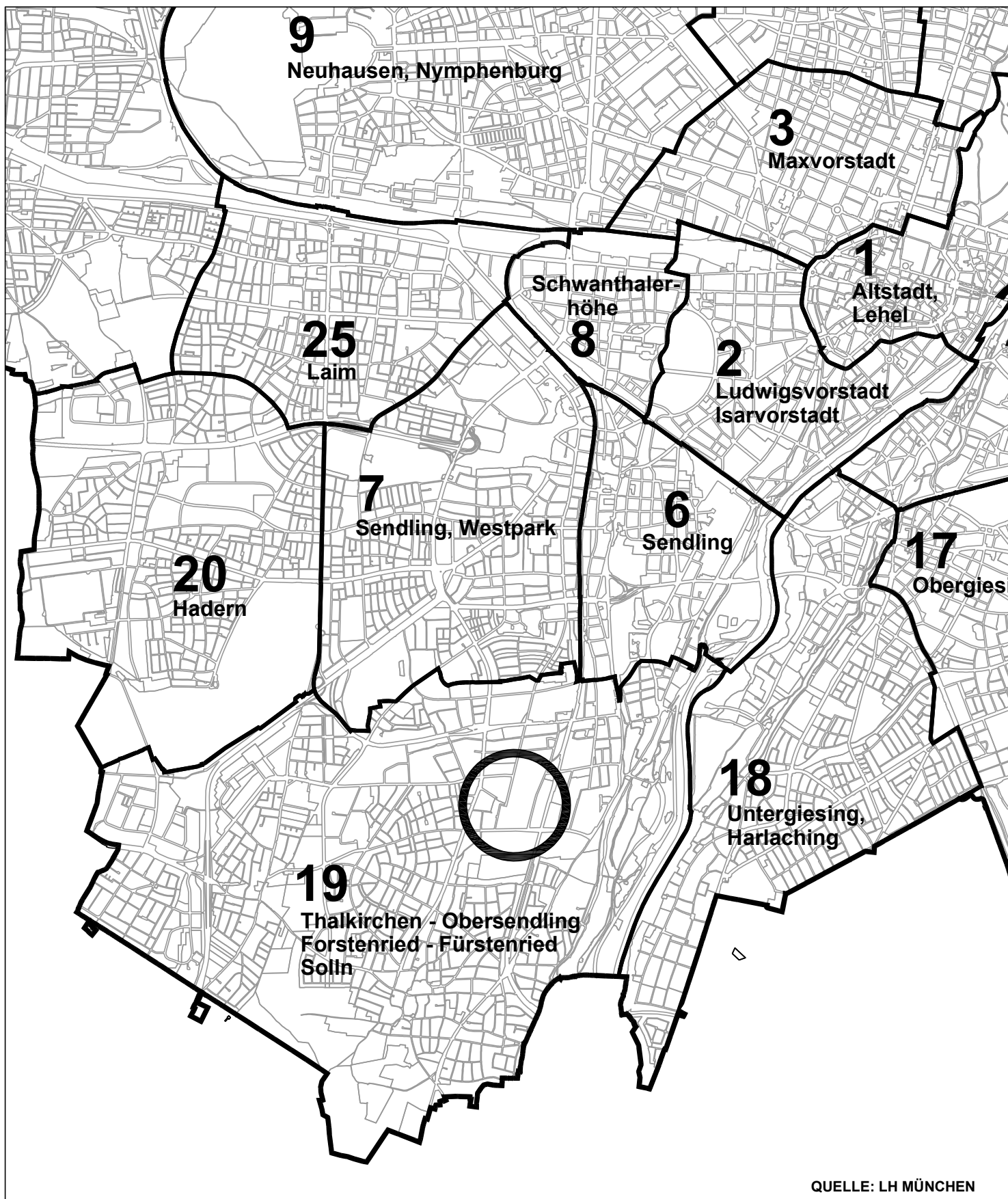
HA II / 33P
 HA II / 53
 HA II / 33V



PlanG 18.06.2021

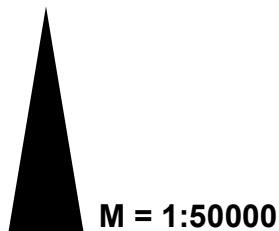
Quelle: KR-GSM-BO

nicht maßstabsgerechte Verkleinerung



QUELLE: LH MÜNCHEN

BEZIRKSÜBERSICHT



Bezirksausschuss des 19. Stadtbezirkes
**Thalkirchen - Obersendling - Forstenried -
 Fürstenried - Solln**



Landeshauptstadt
 München

Landeshauptstadt München, Direktorium
 BA-Geschäftsstelle Süd, Meindlstr. 14, 81373 München

Vorsitzender
Dr. Ludwig Weidinger

An das
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Geschäftsstelle:
 Meindlstr. 14, 81373 München
 Telefon: (089) 233-33883
 Telefax: (089) 233-33885
 E-Mail: ba19@muenchen.de

PLAN-HA II/33 P
 PLAN-HA II/33 V

München, 14.04.2021

**Stellungnahme des Bezirksausschusses 19 zum Beschlussentwurf zur Änderung
 des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich III/
 28 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1930d - Campus Süd**

Zusammenfassung

Obwohl der Bezirksausschuss die Zielsetzung des Bebauungsplans Nr. 1939d zur Umnutzung ehemaliger Gewerbeflächen zu Wohnzwecken grundsätzlich begrüßt, stimmt das Gremium zum jetzigen Verfahrensstand dem ihm vorliegenden Entwurf einer Stadtratsvorlage für den Billigungsbeschluss des Stadtrats zum Bebauungsplan Nr. 1930d nicht zu, da unter anderem noch folgende Punkte geklärt bzw. verbessert werden müssen:

- Die Sichtweise der Verwaltung, wonach das 3.1.-Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit bereits erfolgte und folglich keine erneute Bürgerbeteiligung vor dem Billigungsbeschluss stattfinden muss, teilt der BA 19 ausdrücklich nicht. Binnen der fünf Jahre seit dem letzten Verfahren hat sich die Bevölkerungsstruktur verändert, Menschen sind weggezogen, neue Anwohner*innen hinzugezogen. Zudem hat sich das Projekt in mehreren Ausprägungen verändert (deutliches Plus an Baumasse, etc.). Der BA 19 fordert deshalb das Verfahren zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung erneut durchzuführen und bittet die Verwaltung und den Stadtrat diese bereits vor dem Billigungsbeschluss zu ermöglichen.
- Es kann nicht sein, dass keine über das bestehende ÖPNV-Angebot hinausreichenden Linienergänzungen geplant sind (vergleiche Seite 44 der Entwurfsvorlage unter 4.9.5.), obwohl vor Ort ca. 3300 neue Bürger*innen einziehen werden, 950 Arbeitsplätze geschaffen werden, die 280 Wohnheimplätze im Bestand bleiben und nebenan im ehemaligen Siemenshochhaus überschlagen ca. 3500 Arbeitsplätze entstehen sollen. Der BA 19 fordert hier eine Verbesserung der Busanbindung, Taktverdichtungen bei U-Bahn, S-Bahn und Bus, sowie eine direkte Anbindung an die Tramwesttangente über eine Verlängerung Aidenbachstraße und Siemensallee. Insbesondere die noch nicht vorliegende Verkehrsprognose für 2035 ist für den BA von hoher Wichtigkeit. Da das diesbezügliche Ergebnis dem BA nicht vorliegt, bleiben seine Zweifel an der Erfüllbarkeit der Mobilitätsbedürfnisse der neuen Bewohner*innen und Arbeitnehmer*innen.
- Für eine Erhöhung der Baumasse um 35 % und der Wohneinheiten um 37 % im Vergleich zum Masterplan 2016 sind das Standard-Förderdelta, sowie lediglich zusätzlich 70 preisgedämmte Wohneinheiten zu wenig. Bei der in Frage stehenden Gewährung einer solchen Baumasse muss die langfristige Sicherung von bezahlbarem Wohnraum im Vordergrund stehen. Der Inves-

tor ist aufgerufen, hierzu weitergehende Vorschläge, wie z.B. die Vergabe eines Teilbereichs an Baugenossenschaften, zu unterbreiten. Andernfalls kann sich der BA 19 eine Erhöhung der Baumasse im geplanten Umfang nicht vorstellen.

- Die maximal zulässige Versiegelung durch die Neuplanung wird mit bis zu 7,37 ha angegeben (4.15., Seite 56). Damit liegt sie mit 1,36 ha (22,6 %) über dem Bestand der vorhandenen Versiegelung. Diesen Wert gilt es deutlich zu reduzieren. Mit im besten Fall 18 qm Freifläche pro Einwohner*in werden die Standards der LHM von 20 qm pro Einwohner*in unterschritten, was ebenfalls als ein Zeichen für übermäßige Versiegelung zu werten ist.
- Für die geplanten 137 Besucher*innenstellplätze ist bereits heute kein Platz im öffentlichen Straßenraum vorhanden.
- An mehreren Stellen im angrenzenden Straßenraum sind Querungshilfen oder Lichtzeichenanlagen einzuplanen.
- Der Bezirksausschuss 19 sieht bei den insgesamt drei Ein- und Ausfahrten zur Siemensallee (zwei aus dem Bebauungsplangebiet und eine aus dem Siemens-Hochhaus) erhebliche Probleme und Gefährdungen von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Der motorisierte Verkehr muss hier einen getrennten Geh- und Radweg überqueren, der nicht nur als Schulweg genutzt wird, sondern auch eine wichtige Radwegverbindung darstellt. Hier ist bei der Ausgestaltung ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu legen.
- Der BA kann nur eingeschränkt Stellung nehmen, da in dem ihm vorliegenden Entwurf einige Passagen zu den Themen Nachbarschaftstreff, Artenschutz und Anlagenlärm im Zusammenhang mit dem Hochhaus Baierbrunner Straße 54 nur mit Platzhaltern ausgestattet sind. Darüber hinaus liegen dem BA weder die zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchungen noch die Würdigung der Bürgereinwendungen aus dem Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3a Abs. 1 Baugesetzbuch, das auf Basis des Masterplans 2016 im Zeitraum vom 01.06. bis 15.06.2016 durchgeführt wurde, vor. Ebenso fehlen ein ausgearbeitetes Mobilitätskonzept mit Festsetzungen im Bebauungsplanverfahren, eine Untersuchung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Stadtklima und der „Energetische Leitfaden“.

Der beabsichtigten Änderung des Flächennutzungsplans stimmt der BA 19 hingegen zu, da sie die Herstellung allgemeiner Grünflächen unterstützt und die tatsächliche Hauptnutzung, nämlich Wohnen, zu Lasten des ehemaligen MK-Gebiets ausdrückt.

Der Bezirksausschuss 19 bedankt sich beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung für die gewährte Fristverlängerung und für die mündliche Beantwortung zahlreicher Fragen, die beim Bearbeiten des Beschlussentwurfes und der Erarbeitung dieser Stellungnahme entstanden sind.

Bürgerbeteiligung

Öffentlichkeitsverfahren § 13a Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB, 01.06.2016 bis 15.06.2016

Die Würdigung der Bürgereinwendungen aus dem Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3a Abs. 1 Baugesetzbuch, das auf Basis des Masterplans 2016 im Zeitraum vom 01.06. bis 15.06.2016 durchgeführt wurde liegen dem BA nicht vor, sondern nur die Zusage des Planungsreferats diese Einwendungen im Rahmen des Billigungsbeschlusses zu würdigen.

Die Sichtweise der Verwaltung, wonach das 3.1.-Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit bereits erfolgte und folglich keine erneute Bürgerbeteiligung vor dem Billigungsbeschluss stattfinden muss, teilt der BA 19 ausdrücklich nicht.

Gegenüber dem Siegerentwurf des Wettbewerbs haben sich zahlreiche Änderungen ergeben, wie z. B. die deutliche Erhöhung der Geschossfläche (35%) und damit der Wohneinheiten, die Verbrei-

terung der Hochpunkte, die Verbreiterung der Sockelbebauung, die Erhöhung der Wandhöhen, die Reduzierung der Anzahl der Hochpunkte und deren Drehung etc. Außerdem sollte *allen* - auch den zahlreichen neu hinzugezogenen - Anwohner*innen die Chance gegeben werden, sich zum aktuellen Verfahrensstand zu äußern.

Der BA 19 fordert deshalb das Verfahren zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung erneut durchzuführen und bittet die Verwaltung und den Stadtrat diese bereits vor dem Billigungsbeschluss zu ermöglichen.

Mobilität

Verkehrsgutachten

Die im Entwurfstext genannten Verkehrsgutachten und -berichte liegen dem BA 19 nicht vor, weshalb nicht darauf Bezug genommen werden kann. Insbesondere die noch nicht vorliegende Verkehrsprognose für 2035 ist für den BA von hoher Wichtigkeit. Da das diesbezügliche Ergebnis dem BA nicht vorliegt, bleiben seine Zweifel an der Erfüllbarkeit der Mobilitätsbedürfnisse der neuen Bewohner*innen und Arbeitnehmer*innen bestehen. Zu den nun um 370 Wohneinheiten erhöhten und damit ca. 800 zusätzlichen Bewohner*innen kommen weitere ca. 950 Arbeitsplätze, die im Umgriff des B-Plans entstehen.

Das auf Seite 14 der Vorlage die Querschnittsbelastung im Bestand in der Baierbrunner Straße mit 3.500 bis 6.000 Kfz/Tag angegeben wird, im Worst-Case-Szenario auf Seite 42 aber von 2.500 bis 6.000 Kfz/Tag die Rede ist, die sogar noch um 1000 Kfz/Tag reduziert werden könnten, wirkt nicht sonderlich realistisch. Auf Seite 43 der Vorlage wird bestätigt, dass trotz Optimierung der Signalprogramme die umliegenden Kreuzungsbereiche in den Morgenstunden an die „Grenze der Leistungsfähigkeit“ gelangen.

Die Auslastung des umliegenden Hauptverkehrsnetzes nach Realisierung des Bauvorhabens in beantragter Form muss ebenso Gegenstand einer nachvollziehbaren Verkehrsuntersuchung sein. Dabei sind auch weiter entfernt liegende Knotenpunkte im Stadtbezirk zu berücksichtigen.

Plänen, die Rupert-Mayer-Straße als Ausweichroute für die Boschetsrieder Straße auszuweisen (nach mündlicher Aussage des Planungsreferats), erteilt der BA 19 eine Absage. Das Hauptstraßennetz darf nicht nur aufgrund dieses Bauvorhabens ausgeweitet werden.

Besucherstellplätze

Die 137 Besucher*innenstellplätze können aus Sicht des BA 19 nicht vollumfänglich im öffentlichen Straßenraum oder den eh schon offensichtlich zu großen Tiefgaragen vorgesehen werden. Das würde den Parkdruck auf die umliegenden Wohngebiete deutlich erhöhen. Zudem ist damit zu rechnen, dass bestehende Parkplätze durch die Gestaltung der Ein- und Ausfahrten von und zu den Tiefgaragen, aufgrund von Sichtbeziehungen und Abbiegespuren, entfallen müssen. Die Siemensallee dient schon jetzt als Abstellraum für Lkws und Wohnmobile. Der Parkdruck in der Siemensallee und den umliegenden Straßen ist folglich bereits jetzt schon sehr hoch, wodurch die vorhandenen öffentlichen Stellplätze bereits jetzt durch Anwohner, Gewerbe und deren Besucher (über)belegt sind.

Tiefgaragen: Ein- und Ausfahrten

Der Bezirksausschuss 19 sieht bei den insgesamt drei Ein- und Ausfahrten zur Siemensallee (zwei aus dem Bebauungsplangebiet und eine aus dem Siemens-Hochhaus) erhebliche Probleme. So wird weder schlüssig erklärt, wie eine unzumutbare Blockierung des Radweges verhindert werden kann, noch wo Platz für eventuelle Abbiege- oder Einfädelspuren auf der Siemensallee ist.

Der BA 19 befürchtet insbesondere an den Tiefgaragenein- und -ausfahrten entlang der stark befahrenen Siemensallee untragbare Zustände für dort gehende bzw. fahrende Fußgänger*innen und Radler*innen. Bei den Ein- und Ausfahrten zur Siemensallee muss der motorisierte Verkehr einen getrennten Geh- und Radweg überqueren, der nicht nur als Schulweg genutzt wird, sondern auch eine wichtige Radwegverbindung darstellt. Hier ist bei der Ausgestaltung ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu legen. Es ist auch darauf zu achten, dass die Fahrzeuge nach dem Ausfahren aus der Tiefgarage nicht den Geh- und Radweg blockieren während sie an der Sichtlinie warten müssen, um in den fließenden Verkehr einzufahren. Der Bezirksausschuss erwartet hierzu ein schlüssiges Konzept.

Aufgrund von Engpässen bei der Ausfahrt aus den dortigen Tiefgaragen sollen diese laut Entwurf so aufgeweitet werden, dass mehrere Pkw nebeneinander aus- und einfahren können (vgl. 4.9.2. des Vorlagenentwurfs, der lange Rückstaulängen im Bereich des Knotenpunkts 1 prognostiziert). Diese Aufweitung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht hinnehmbar, da bei mehreren nebeneinander ein- und ausfahrenden Pkw das Unfallrisiko und die Gefahr für Leib und Leben von Fußgänger*innen und Radler*innen nicht mehr tolerierbar ist. Die Einhausung der Tiefgaragenrampen ist zwar vom Lärmschutz her zu befürworten, reduziert aber die Übersichtlichkeit der Ein- und Ausfahrten für alle Verkehrsteilnehmer*innen und erhöht damit zusätzlich die Gefahr von Unfällen. Diese Frage darf nicht erst im Rahmen der Baugenehmigung geklärt werden. Lichtzeichenanlagen an allen drei Tiefgaragenausfahrten könnten zwar die Sicherheit erhöhen, sind aber schon wegen der geringen Abstände nicht realisierbar.

Durchwegung des Planungsgebietes

Die Auflösung der Hofmannstraße auf weiten Teilen des Planungsgebiets ist essentiell und darf auch in weiteren Planungsschritten nicht angetastet werden. In den weiteren Planungen muss auch die Durchlässigkeit des Planungsumgriffs für den Radverkehr positive Ergebnisse bringen. Der BA spricht sich dafür aus, die als reinen Gehweg geplante Nord-Süd-Verbindung von der Hofmannstraße zur Siemensallee auch für Radfahrer*innen freizugeben, ohne die Breite der Durchwegung zu erhöhen. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen (z.B. Kitas, Gaststätten) auch innerhalb des Planungsgebietes für Radfahrende muss langfristig gewährleistet werden. Eine öffentliche Durchwegung des Plangebietes für Radler*innen hält der BA 19 in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung für erforderlich. Falls beabsichtigt wäre, den kompletten Radverkehr um das Planungsgebiet herumzuleiten, würden die Gefahrensituationen an den Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen noch weiter verschärft.

Radverkehr

Der Geh- und Radweg in der Hofmannstraße zwischen Kistlerhofstraße und Boschetsrieder Straße soll bereits gemäß Stadtratsbeschluss nach aktuell gültiger Norm ausgebaut werden. Der Bezirksausschuss fordert, dass auch der daran anschließende südliche Teil der Hofmannstraße bis zum neuen Wendehammer sicher für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut wird. Zusätzlich ist dafür zu sorgen, dass die Fahrradinfrastruktur entlang der Baierbrunner Straße, Rupert-Mayer-Straße, Gmunder Straße und der Siemensallee ertüchtigt werden. Nur so kann der zusätzliche Fahrradverkehr aufgefangen und in sichere Bahnen gelenkt werden, da sich ein nicht unwesentlicher Teil des Fahrradverkehrs Richtung Isar orientieren wird. Des Weiteren ist der Fahrradverkehr Richtung der umgebenden Schulen zu bedenken.

Für die neuen Bewohner*innen sind geräumige Zufahrten für Lastenräder an den Fahrradkellern, bzw. Tiefgaragen vorzusehen.

Lichtsignalanlagen/Querungshilfen

Der momentan nur als Gehweg geplante, nach Vorstellung des BA, aber auch für Fahrradfahrende freizugebende Weg durch den Grünzug an der Westseite des Planungsgebietes, sollte eine Signali-

sierung über die Siemensallee bekommen, um eine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten.

Die Fußgängerströme bei Querung der Hofmannstraße und Baierbrunner Straße sind zu bedenken und entsprechend zu sichern. Am nordwestlichen und nordöstlichen Rand des Planungsgebiets quert eine wichtige Fußwegverbindung die beiden Straßen und die Nutzungen im MK werden Besucherströme über die Baierbrunner Straße verursachen.

Die Kreuzung Hofmannstraße / Kistlerhofstraße ist neu zu konzipieren und mit einer Signalanlage auszustatten.

ÖPNV

Der Bezirksausschuss 19 fordert eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs im Umgriff des Bebauungsplangebietes. Es kann nicht sein, dass keine über das bestehende ÖPNV-Angebot hinausreichenden Linienergänzungen geplant sind (vergleiche Seite 44 der Entwurfsvorlage unter 4.9.5.), obwohl vor Ort ca. 3300 neue Bürger*innen einziehen werden, 950 Arbeitsplätze geschaffen werden, die 280 Wohnheimplätze im Bestand bleiben und nebenan im ehemaligen Siemenshochhaus überschlagen ca. 3500 Arbeitsplätze entstehen sollen.

Allein mit kurzfristigen Taktverdichtungen können die Mobilitätsbedarfe der neuen Bewohner*innen und der anliegenden Arbeitsplätze nicht befriedigt werden. Eine S-Bahn im 20-Minuten-Takt, die zudem die bekannten betrieblichen Defizite aufweist und die niedrigste Priorität bei Einfädelung in die Stammstrecke hat, ist kein Ersatz für eine leistungsfähige Anbindung des neu entstehenden Wohngebiets. Auch die U-Bahn-Stationen Aidenbachstraße und Obersendling können nicht als Argumente für eine akzeptable ÖPNV-Anbindung gelten, da diese nicht direkt an das Planungsgebiet angebunden sind. Konservativ gemessen liegen zwischen dem Mittelpunkt des neuen Quartiers und dem U-Bahnhof Aidenbachstraße 650 m und dem U-Bahnhof Obersendling 720 m (Eingang Baierbrunner Straße) Luftlinie. Die kürzesten fußläufigen Wege sind jedoch 780 bzw. 960 Meter. Mit diesen Werten gilt es weiter zu kalkulieren. Vor diesem Hintergrund darf bezweifelt werden, dass das gesamte Planungsgebiet mit dem jetzigen Linien- und Taktangebot komplett versorgt werden kann.

U-Bahn/S-Bahn

Die Taktverdichtung der Buslinie 136 wird für die Aufnahme der zuziehenden Bevölkerung nicht ausreichen. Taktverdichtungen bei U3 und S7 sind unumgänglich. An alle Beteiligten bleibt der Appell, bei der Staatsregierung für den Ausbau des S-Bahnnetzes zu werben.

Tram

Im vorliegenden Entwurf zum Bebauungsplan 1930d endet die Tram-Westtangente am Ratzingerplatz. Der BA 19 fordert gemäß seiner Beschlusslage eine direkte Anbindung an die Tramwesttangente über eine Verlängerung Aidenbachstraße und Siemensallee, die auch im Nahverkehrsplan als Teil der „Tram Parkstadt Solln“ mit „Abzweig Siemensallee“ vermerkt ist. Dieser Verbindung muss Priorität eingeräumt werden, auch wenn der BA weitere Verlängerungsoptionen über die Wolfratshauer Straße hinaus unterstützt. Hierbei ist vom Mobilitätsreferat zu prüfen, wie sich diese Forderung am besten mit dem Beschluss des Stadtrats vom 03.03.2021 zum Nahverkehrsplan verknüpfen lässt, damit eine zeitnahe Realisierung dieser Verbindung zur Baufertigstellung der Wohnnutzungen im Bebauungsplan 1930d erfolgen kann.

Bus

Wir fordern hier Nachbesserungen, mindestens eine taktverdichtete Busanbindung an die U-Bahn-Haltestellen Aidenbachstraße und Obersendling (Metrobus) oder die direkte Anbindung über eine neue Expressbuslinie.

Mobilitätskonzept

Dem BA liegt kein ausgearbeitetes Mobilitätskonzept vor. Ein Mobilitätskonzept muss auch zum jetzigen Stand des Verfahrens schon bauliche Festsetzungen enthalten. So wurde z. B. im Bebauungsplanverfahren Nr. 2109 Appenzeller Straße schon frühzeitig die Situierung eines Mobilitätsanlaufpunkts fixiert. Ähnliche Wege gilt es auch in diesem Umgriff zu beschreiben.

Wenn zukünftige Bewohner*innen zu lange brauchen, um aus der Tiefgarage auszufahren, werden sie diese nicht mehr nutzen und auf die bereits unter Parkdruck stehenden öffentlichen Stellplätze in der Umgebung ausweichen. Auch dies gilt es zu vermeiden. Schlussendlich muss die Zahl der Stellplätze entweder durch eine reduzierte Zahl der Wohneinheiten oder durch autofreies Wohnen, Carsharingangebote, eine Erweiterung des ÖPNV-Angebots und ein ambitioniertes Mobilitätskonzept, welches den Anreiz schafft, auf ein eigenes Kfz zu verzichten, reduziert werden.

Elektromobilität

In den Tiefgaragen sind ausreichend Hochvolt-Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu errichten. Weiterhin fordern wir E-Ladestationen für Lastenräder und die Einladung an Stattauto, oder eine andere Unternehmung, mit Erfahrung in solchen Projekten in München.

Städtebau

Baumasse

Der BA hat erhebliche Bedenken, ob die deutliche Erhöhung der Geschossfläche von 114.000 auf 154.000 m² und die Zahl der Wohneinheiten von 1000 auf 1370 noch gebietsverträglich sind. Das vorhandene Baurecht mit vergleichbarer Masse des nie realisierten Siemens-Kerngebiets kann kein Argument sein, da bei einer Wohnbebauung höhere Anforderungen, z.B. bezüglich Belichtung und Freiflächen, gestellt werden müssen. Der Auswahl des Siegerentwurfs lag ein niedrigeres Bauvolumen zugrunde. Eine Fortschreibung des Siegerentwurfs auf ein um 35 % erhöhtes Volumen stellt die Auswahl des Siegerentwurfs grundsätzlich in Frage. Dass der Wettbewerbssieger die baulichen Möglichkeiten bietet, die Geschossfläche so immens zu erhöhen, kann kein ausreichender Grund sein.

Für dieses hohe Baurecht braucht es Argumente wie langfristig gesicherten, bezahlbaren Wohnraum, auf den es jedoch keinerlei Hinweise gibt. Im Mittelpunkt muss die Frage stehen, welche Vorteile die Landeshauptstadt und der Stadtbezirk durch die Realisierung einer solch massiven Bebauung hätten und wie sich die zusätzliche Bebauung auf die Lebensqualität der alten wie der neuen Anwohner*innen auswirkt. Der BA fordert, dass im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages, besser noch im Rahmen einer Eintragung als Grunddienstbarkeit folgendes festgelegt wird: Die Bindungsdauer der öffentlich geförderten Wohneinheiten und die damit verbundene zeitliche Wohnungsbesetzungsbeschränkung zu Gunsten der Stadtverwaltung, wird, falls sich die bundesdeutsche, einschlägige Gesetzgebung zu Gunsten der Kommunen bzw. der Sozialmieter*Innen ändert - derzeit 30 Jahre - von der Investorin akzeptiert bzw. übernommen.

Bauträger

Eine weitere Möglichkeit, die Quote langfristig gesicherten, bezahlbaren Wohnraums zu erhöhen, wäre die Vergabe eines Teilbereichs an Baugenossenschaften.

Gewerbe

Eine ausreichende Nahversorgung mit Gütern des täglichen Gebrauchs ist langfristig (auch über Eigentümerwechsel hinaus) sicherzustellen. Daneben sollen kleine Handwerksbetriebe bevorzugt angesiedelt werden.

Platzgestaltung im Osten

Gerade im Zusammenhang mit den in Planung stehenden zusätzlichen Baukörpern im Norden und Süden des Maurer-Hochhauses in direkter Nachbarschaft des hier zu behandelnden Umgriffs stellt sich die Frage nach der Funktionsfähigkeit der Platzgestaltung im Osten des Planungsgebiets (im Bereich südlich des Wohnheims, nördlich des Maurer-Hochhauses und östlich des Mänders). Würde der Platz durch ein zusätzliches Gebäude direkt nördlich des Maurer-Hochhauses verstellt, sänke dessen Attraktivität und damit auch die Chance auf den wirtschaftlichen Betrieb des sinnvollerweise im EG des Mänders vorgesehenen kleinteiligen Gewerbes bzw. der weiteren Nichtwohnutzungen. Das Gebiet droht den nach Masterplan 2016 bestehenden offenen Charakter nach Osten hin zu verlieren, wenn nur noch das MK-Gebiet im Nordosten des Umgriffs Ankerfunktionen aufweist. Das SO Wohnheim wird bei seiner heutigen Nutzung nicht dazu beitragen, dass der südlich angrenzende Platz an Attraktivität gewinnt. Gastronomische Nutzung im Erdgeschoss des Wohnheims scheint bei der jetzigen Art der Nutzung unrealistisch. Deshalb sollte in der weiteren Planung – auch in Bezug auf das angrenzende Maurer-Hochhaus – darauf geachtet werden, dass der Platz im östlichen Planungsteil offen auf das Stadtviertel ausgerichtet ist und Nutzungen eine Chance erhalten, die den Platz attraktiv gestalten.

Umwelt

Artenschutz

Das Artenschutzgutachten liegt dem BA 19 nicht vor, weil dies noch aktualisiert und nachkartiert werden müsse. Der Bezirksausschuss bedauert dies, da die Ergebnisse somit nicht in diese Stellungnahme einfließen können. Er erwartet, dass das Artenschutzgutachten unmittelbar nach Erstellung übermittelt wird und er die Möglichkeit zur Stellungnahme erhält. Da/Falls keine erneute Beteiligung des BA dazu vorgesehen ist, weist der BA auf die bereits festgestellten Populationen von Fledermausarten, Mauerseglern und Turmfalken hin. Für diese und alle weiteren im Gutachten festgestellten Populationen müssen auch im Umgriff des Bebauungsplans 1930d Schutzmaßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören beispielsweise entsprechende Ersatzquartiere. Turmfalken halten sich nicht nur um Bereich des Maurerhochhauses auf, sondern überqueren auf Beutesuche natürlich auch die angrenzenden Flächen.

Recycling/Wertstoffinseln

Der Bezirksausschuss 19 fordert die Anordnung der Wertstoffinseln bereits frühzeitig festzulegen und dabei tragfähige Standorte auszuwählen. So ist der im Plan eingezeichnete Standort an der Siemensallee am südwestlichen Ende des Planungsgebietes mit Einwurf unmittelbar an einem viel befahrenen Radweg aus Sicht des Bezirksausschusses nicht genehmigungsfähig. Bei der Lage der geplanten Wertstoffinseln ist darauf zu achten, dass diese nicht zu nahe an die verkehrlich jetzt schon kritischen Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen situiert werden. Die Nutzung von Unterflurcontainern ist positiv zu bewerten. Da keine geeigneten öffentlichen Flächen zur Verfügung stehen, müssen die Unterflurcontainer jedoch auf Kosten des Investors auf privatem, öffentlich zugänglichem Grund entstehen.

Freiflächenversorgung

Die maximal zulässige Versiegelung durch die Neuplanung wird mit bis zu 7,37 ha angegeben

(4.15., Seite 56). Damit liegt sie mit 1,36 ha (22,6 %) über dem Bestand der vorhandenen Versiegelung. Diesen Wert gilt es deutlich zu reduzieren.

Das nach Realisierung des Bauvorhabens in der hier anvisierten Größenordnung 90 % der Flächen der Gebiete WA 1-3, SO Wohnheim und MK ver- oder untersiegelt sein werden, ist nicht hinnehmbar. Im Bestand sind 46 % des Planungsumgriffs versiegelt. Es entsteht der Eindruck, dass die Baustrukturen laut Plan nur deshalb so kompakt gehalten werden können, weil sämtliche Nebenbauwerke nicht aufgeführt sind. Laut der in der Vorlage auf Seite 28 abgebildeten Tabelle könnte die maximale GRZ mit Bauwerken nach § 19 Abs. 2 und 4 BauNVO 1,0 im MK, 0,9 im WA 3 und jeweils 0,8 im WA1-WA3 und SO betragen. Diese Werte sind teilweise mehr als doppelt so hoch wie die im Kartenmaterial angegebenen Werte und würden eine Versiegelung von 80 bis nahezu 100 % in den jeweiligen Bereichen bedeuten. Dies ist nicht im Ansatz akzeptabel. Von „kompakter Bauweise“ kann in diesem Zusammenhang nicht mehr gesprochen werden. Die maximale Versiegelung muss deutlich reduziert werden. Ein weiteres Indiz für die übermäßige Versiegelung des MK-Gebiets ist auf Seite 54 der Entwurfsvorlage im Abschnitt 4.14.5. zu finden: Die benötigten Kinderspielflächen können nur auf dem Dach der Einzelhandelsnutzung errichtet werden.

Mit im besten Fall 18 qm Freifläche pro Einwohner*in werden die Standards der LHM von 20 qm pro Einwohner*in unterschritten, was ebenfalls als ein Zeichen für übermäßige Versiegelung zu werten ist.

Baumschutz

Es gilt zu prüfen, ob und wie viele Bäume mit einer verringerten Ver- und Untersiegelung durch Reduzierung der Baumasse und Verkleinerung der Tiefgaragen erhalten werden könnten. Die Ersatzpflanzungen müssen vollumfänglich im Umgriff des Bebauungsplans 1930d nachgewiesen werden.

Die Methodik bei der Auflassung und dem Rückbau der bestehenden Tiefgarage ist nachvollziehbar. Sehr gute Arbeit hat die Grünplanung bei der Sicherung der Biotopstrukturen und deren Verbindung durch eine allgemeine Grünfläche geleistet. Die hier vorgeschlagenen Konzepte und Pflegemaßnahmen sind durchweg sinnvoll und positiv zu bewerten. Der BA erkennt die baumschutzoptimierte Planung entlang der Siemensallee an, bei der nur 8 % des dortigen Baumbestands gefällt werden müsste.

Biotope

Die Biotopflächen im Siemenswäldchen sind ökologisch erhaltenswert. Mit der Bebauung wird der Nutzungsgrad des Siemenswäldchens deutlich zunehmen. Es wird gefordert, die Biotope durch geeignete Maßnahmen dauerhaft zu schützen. Zur Pflege der Biotope auf privatem Grund sind langfristig angelegte Verträge abzuschließen, die auch nach einem etwaigen Eigentümerwechsel Bestand haben müssen. Die erfolgte Akquise von Grundstücken zur Sicherung und Unterschutzstellung von sensiblen ökologischen Gebieten ist sehr positiv zu bewerten und nach Möglichkeit weiter auszubauen.

Klima

Trotz kleinerer zusammenhängender Außenflächen muss Fassadenbegrünung eine sichtbare Rolle im weiteren Verfahren spielen. Außerdem sollten Sickerflächen für das Regenwasser angelegt werden.

Eine Untersuchung des Bauvorhabens auf das Stadtklima hat nicht stattgefunden. Sowohl ein 7-Stöckiger Bauriegel dieses Ausmaßes als auch die 7 Hochpunkte können die Luftzirkulation bremsen, die die Münchner Innenstadtbereiche kühlt. Das gilt insbesondere aufgrund der vorherrschenden

den Windrichtung Süd-West, als auch aufgrund der sogenannten Alpenen Pumpe, die vom Deutschen Wetterdienst in einer 2020 publizierten Studie eingehend untersucht wurde. Computergestützte Klimasimulationen sind Stand der Technik und wurden in verschiedenen Großstädten bereits zur Unterstützung der Stadtplanung eingesetzt. Dieses fordern wir auch für München, gerade für das Gebiet des BA19 und zusätzlich, weil weitere Hochhausprojekte im Stadtbezirk folgen können.

Energie

Dem BA liegt der „Energetische Leitfaden“ nicht vor.

Die Aussagen unter 7.2.9. wonach „mindestens“ die „Einhaltung der zum Zeitpunkt der Gebäudeherstellung energetischen Standards“ erreicht werden soll, versteht sich von selbst und ist nicht im Geringsten ambitioniert. Hier muss deutlich im Sinne der energetischen Optimierung und des Einsatzes nachhaltiger Baustoffe nachgearbeitet werden. Die Verpflichtung zur Nutzung von Recyclingbeton könnte hier ein Teilbaustein von vielen sein.

Die Nutzung von PV-Anlagen auf den Dächern ist positiv zu verzeichnen. Weitere Möglichkeiten aktiver, regenerativer Energiegewinnung, wie z. B. der Einbau von Paneelen in die Außenfassaden, sind zu prüfen und möglichst umfassend umzusetzen.

Es ist auch zu prüfen, inwieweit ein Anschluss an eine Geothermieanlage möglich ist bzw. inwiefern sich ein eigenes Kraftwerk, womöglich mit Pellets zu beheizen, anbietet bzw. Solarthermen mit Speichern einen relevanten Teil der Wärmeversorgung übernehmen können.

Luftqualität

Durch die Anordnung der Baukörper entstehen z. T. Räume mit stehender Luft, da in diesem Gebiet West-Ost-Luftbewegungen überwiegen. Hier ist insbesondere im Sommer mit Hitzestau zu rechnen. Daher ist insbesondere in diesen Bereichen Fassadenbegrünung zu prüfen, für eine ausreichende Durchlüftung zu sorgen, vereinzelte Wasserflächen und – elemente vorzusehen und vor allem eine ausreichende Begrünung der Innenhöfe sicherzustellen.

Lärmschutz

Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen im Süden des Planungsumgriffs, u. a. die Errichtung von durchgängigen Lärmschutzmauern in Höhe von 2,5m am WA 1 und 2, beweisen die bereits heute sehr hohen Emissionswerte des motorisierten Individualverkehrs auf der Siemensallee. Auch deshalb sind alle erdenklichen Möglichkeiten zu nutzen, um die Zunahme des MIV durch die vorgesehene Bebauung so gut wie irgendwie möglich zu beschränken. Zudem sollten auch die Lärmschutzmauern begrünt werden.

Soziales

Wir fordern eine Ausarbeitung der Ideen, wie gute Nachbarschaft in diesem Wohnkomplex gefördert werden kann.

Die teilweise gemeinsame Nutzung von Dachflächen ist positiv zu bewerten.

Der in der Entwurfsfassung noch als Platzhalter beschriebene Nachbarschaftstreff ist baulich zu sichern und mit Angeboten für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, die über die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen hinausgehen und sich im Rahmen „freiwilliger Einrichtungen“ bewegen, zu ergänzen.

Der BA hält das Einrichten eines „Bildungslokals“ für angemessen, da es im Münchner Süden eine solche städtische Einrichtung noch nicht gibt. Jetzt besteht die Chance, entsprechende Räumlichkeiten zu planen und zu errichten.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass das benachbarte Traffix seit langem personell unterbesetzt ist und die Aufgaben der Jugendsozialarbeit und offenen Jugendarbeit im Viertel nicht ausreichend erfüllt werden können.

Der Nachbarschaftstreff wird erweitert durch eine Anlaufstelle für Mobilitätsfragen und -angebote.

Den Innenhöfen kommt im vorliegenden Konzept eine wichtige soziale Bedeutung zu. Diese müssen deshalb darauf ausgerichtet sein.

Es ist sicherzustellen, dass die Ertüchtigung des Siemensparks rechtzeitig zur Fertigstellung der Baumaßnahme abgeschlossen ist – auch wegen der Bedeutung der Freiflächen. Auch die anvisierte Bezirkssportanlage auf dem Gelände des Siemensparks sollte so schnell wie möglich fertiggestellt werden.

Zusätzlich fordern wir Räumlichkeiten für Arztpraxen und für Versorgung des täglichen Bedarfs (Lebensmittelmarkt, Bäckerei, Apotheke, ...).

Öffentlich geförderter Wohnungsbau

Es muss gewährleistet sein, dass mindestens 30 % der Gesamtwohnfläche als geförderter und sozialorientierter Wohnraum dauerhaft zur Verfügung steht.

Für eine Erhöhung der Baumasse um 35 % und der Wohneinheiten um 37 % im Vergleich zum Masterplan 2016 sind das Standard-Förderdelta aus einem Zwischenfall der SOBON 2012 und 2017, sowie lediglich zusätzlich 70 preisgedämmte Wohneinheiten zu wenig. Bei der in Frage stehenden Gewährung einer solchen Baumasse muss die langfristige Sicherung von bezahlbarem Wohnraum im Vordergrund stehen. Der Investor ist aufgerufen, hierzu weitergehende Vorschläge zu unterbreiten. Andernfalls kann sich der BA 19 eine Erhöhung der Baumasse im geplanten Umfang nicht vorstellen.

Die EOF-Wohnungen sollten über das ganze Planungsgebiet verteilt und nicht nur im MK und WA 1 nachgewiesen werden.

Bildung

Positiv zu bewerten ist die Fertigstellung der Grundschule und des Gymnasiums an der Gmunder Straße bzw. Aidenbachstraße. Allerdings ist die Planung einer in absehbarer Entfernung befindlichen Realschule nirgends in Sicht. Hier besteht allerdings ein hoher Bedarf.

Noch bevor die Wohnungen des Campus Süd bezugsfertig werden, ist sicherzustellen, dass nachweislich ausreichend Kindergarten- und Grundschulplätze in unmittelbarer Nähe sowie Plätze in den weiterführenden Schulen zur Verfügung stehen.

Kultur

Im Areal sind vielfältige Möglichkeiten für ein gesellschaftliches Miteinander aller Generationen, wie für kulturelle Aktivitäten vorzusehen. Der zu erwartende große Zuzug in die neuen Wohnquartiere erfordert dabei besonders für Jugendliche und junge Erwachsene ausreichende Angebote an Freizeit- und Kultureinrichtungen anzubieten. Deren Umfang und Gestaltung sollten in Abstimmung mit den Planungen für das Stadtquartierszentrum Ratzingerplatz/Aidenbachstraße, Junges Quartier Obersendling, dem Kunst- und Kulturprojekt an der Helfenriederstraße und dem Kinderhaus am Ratzingerplatz entwickelt werden sowie diese ergänzen. Entsprechende Initiativen und Pläne sind zu fördern.