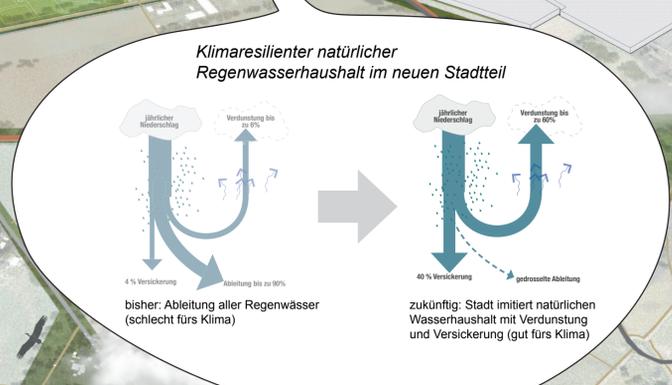
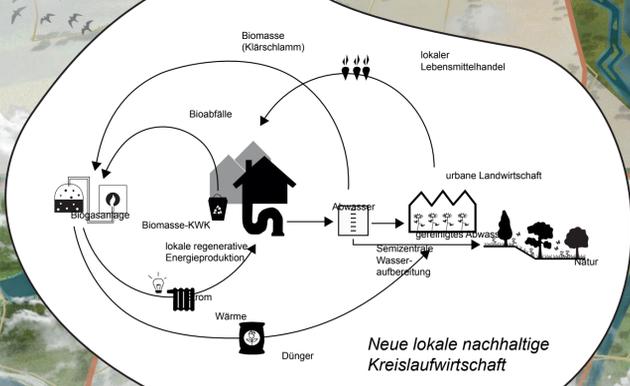
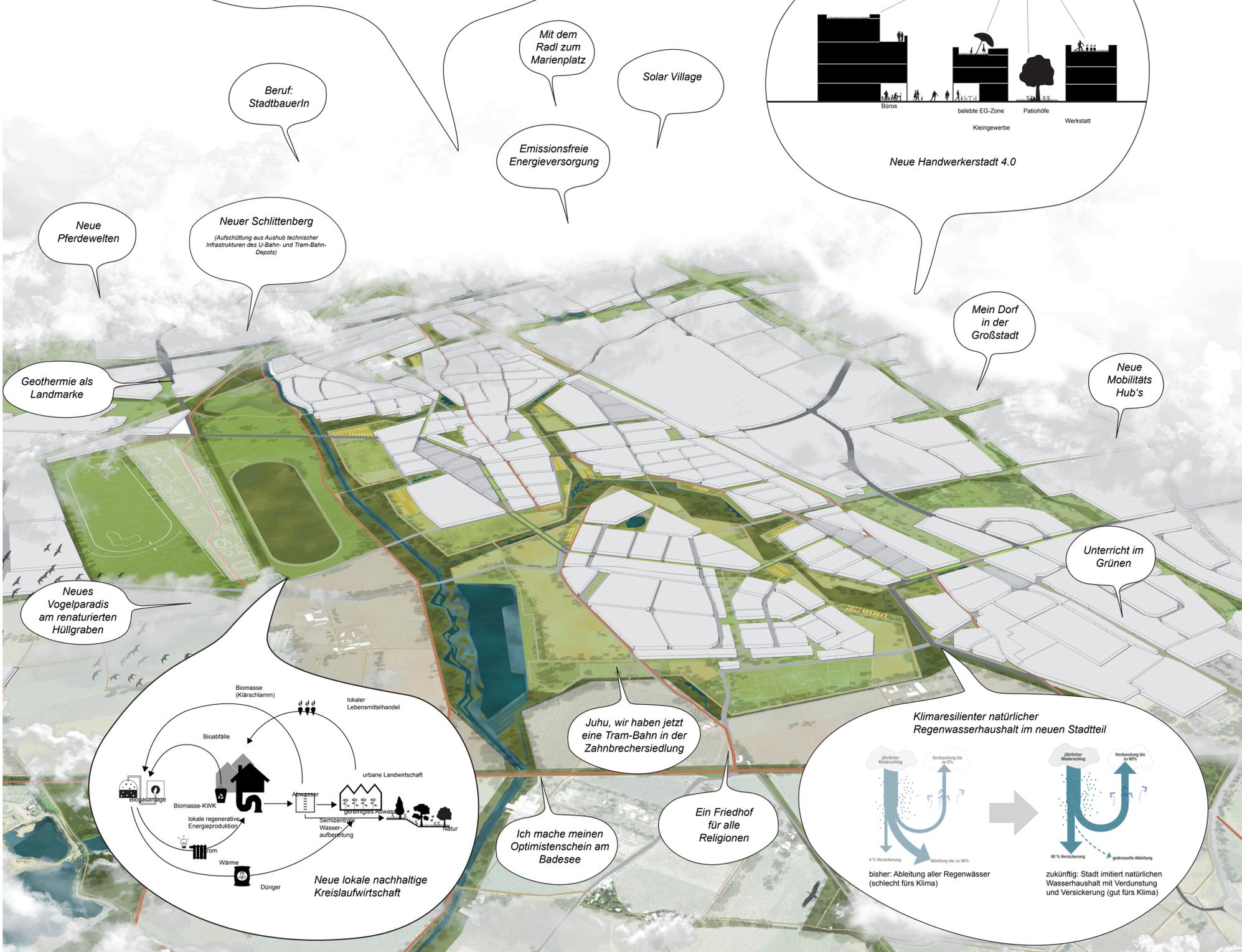
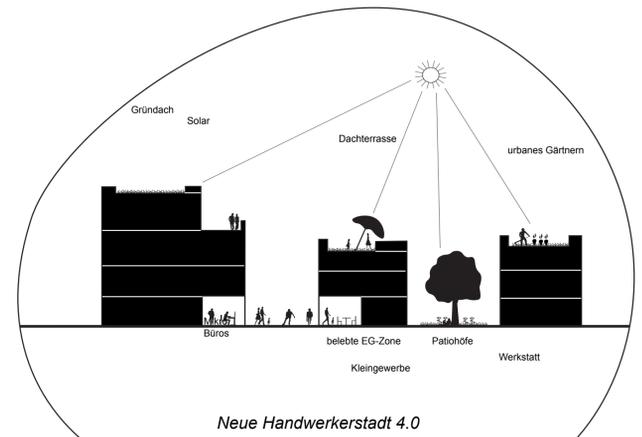
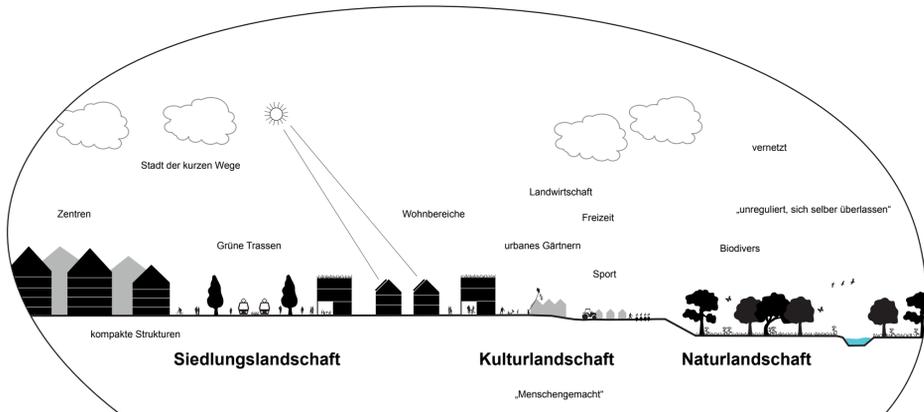


Vernetzte Grünräume & resilientes Stadtgerüst

Der Entwurf ist geprägt durch ein ökologisch und klimatisch wertvolles Freiraumgerüst. Dieses durchzieht das Gebiet und knüpft an die bestehenden Grünräume innerhalb und außerhalb der Stadt an. Im Herzen dieser vernetzten Grünräume werden Naturräume ausgebildet, die eine hohe Biodiversität aufweisen und sich positiv auf das lokale Klima auswirken. Die klaren Setzungen der Naturbänder sichern langfristige Bereiche vor einer Besiedelung oder einer landwirtschaftlichen Nutzung. Zwischen den Naturbändern entstehen Schollen, auf welchen Siedlungs- und Kulturlandschaften entstehen. Hierdurch entsteht ein robustes Grundgerüst, welches ganz unterschiedliche Entwicklungspfade zulässt. Die gesetzten Naturbereiche bleiben dauerhaft gesichert. Das Maß baulicher Entwicklung sowie eine Diskussion über eine zukünftige EinwohnerInnenzahl kann offen und transparent innerhalb dieses Gerüsts erfolgen. Wesentliche Setzungen des Freiraums, der ÖPNV-Erschließung sowie der Zentrenbildung haben in allen EinwohnerInnenentwicklungsszenarien Gültigkeit.

Stadt, Land, Bach



Urbane Wasserlandschaften

Der bestehende Hüllgraben durchzieht das Gebiet in Nord-Süd Richtung und wird für das Thema der urbanen Wasserlandschaft aufgegriffen. Durch eine Verbreiterung des Bachraums in allen Bereichen des Hüllgrabens wird dem Gewässer mehr Raum zur freien Lage und Ausgestaltung seines Bettes zugesprochen. Im nördlichen Bereich entsteht mit dem Badensee eine großzügige Wasserlandschaft mit angrenzender Liegewiese für Badegäste. Der See kann wahlweise über Grundwasser oder über den Hüllgraben gespeist werden. Durch die Renaturierung wird der Hüllgraben zugänglich und erlebbar für die Anwohner und Besucher des Gebiets gestaltet. Neben diesem bestehenden Gewässer, werden weitere vielfältige verästelte Wasserlandschaften in allen Grünfugen geschaffen. Basis hierfür bildet ein umfassendes nachhaltiges Wassermanagement. Sowohl neue Teilquartiere, als auch bestehende Siedlungsbereiche sollen mit eigenen semizentralen Abwasserbehandlungsanlagen ausgestattet werden. Diese reinigen das häusliche Abwasser über Membrananlagen und speisen anschließend damit neue Wasserflächen. Je nach anfallender Menge verbleiben diese neuen Wasserflächen als kleinere Seen, bzw. verbinden sich zu einem Netzwerk aus neuen Bachläufen. Neben dem gereinigten Abwasser werden auch Überschüsse anfallenden Regenwassers den Bachläufen zugeführt. Insgesamt wird durch die Speisung mit gereinigtem Abwasser ein ganzjährig gleichmäßiger und stabiler Wasserhaushalt in den vernetzten Naturräumen angestrebt. Hierdurch wird eine hohe Biodiversität in den ökologischen „Fingern“ gefördert.



Natur- und Kulturlandschaft

Die bestehenden und neuen Siedlungsbereiche werden mit einem „grünen Saum“ ummantelt. Diese neue Kulturlandschaft wird aktiv aus den jeweils angrenzenden Siedlungen bespielt und benutzt. Hier finden sich alle gemeinschaftlichen freiräumlichen Nutzungen der BewohnerInnen wieder. Der Saum soll als intensiv genutzte Kulturlandschaft mit neuen Mikrolandwirtschaften in unterschiedlichen Betreibermodellen, Kleingartenanlagen, Flächen für urbanes Gärtnern, Spielplätzen, Sportanlagen und dem neuen Friedhof ausgestattet werden. Der Saum grenzt sich zu neben gelagerten ökologischen Naturräumen durch einen moderaten Höhenversprung von einem halben Meter ab. Auch führt ein öffentlicher Wander- und Radweg entlang der Kante des Saums. Die durch Aufschüttung im Osten des Gebietes wird erhalten und zu einer neuen und attraktiven Kulturlandschaft ausgebaut. Die durch Aufschüttung aus dem Aushub unterirdisch vorgesehener technischer Infrastrukturen (U-Bahn- und Tram-Depot, Abfallzentrum) neu entstandene Topografie erlaubt einen Panoramablick über die angrenzende Pferdewelt und neuen Siedlungen, die Innenstadt sowie bei Föhn bis in die bayerischen Alpen.

Variante „10.000“





Neue zentrale Orte

Der Entwurf sieht die Entwicklung mehrerer zentraler Orte vor. Diese neuen Sub-Zentren orientieren sich an bestehenden und neuen öffentlichen Infrastrukturen sowie Erreichbarkeiten aus den umliegenden Quartieren. Entlang der bestehenden S-Bahn-Trasse entstehen an den vorhandenen Haltestellen neue Sub-Zentren mit einem höheren Anteil an Nicht-Wohn-Nutzungen und Angebote zur Deckung täglicher Bedarfe. Die vorgesehenen Nutzungen der Zentren orientieren sich an dem unmittelbaren Bedarf der jeweiligen Nachbarschaften. Die Zentren sollen ausdrücklich auch für die bestehenden Siedlungsbereiche ein ergänzendes und bereicherndes Angebot einer Nahversorgung und Arbeitsstätte bieten. Ziel dabei ist es lokale Strukturen aufzubauen und bestehende Strukturen zu festigen. So sollen lokal produzierte Lebensmittel in eigenen Geschäften der Zentren gehandelt werden. Gleichzeitig bieten insbesondere die Erdgeschosszonen lokale Bereiche für Homeoffice, Mikrobüros, Ladenzonen und Start-Ups. Als Leitbild dieser Entwicklung wird die ehemalige Handwerkerstadt mit ihren kleinteiligen produktiven Einheiten in unmittelbarer Nachbarschaft zum Wohnen, welches auf die zukünftigen neuen Arbeitswelten übertragen wird, definiert.



ÖPNV Netzwerk

Das neue Gebiet sowie die bestehenden Siedlungsräume sollen zu autarken Stadtgebieten entwickelt werden. Hierzu wird ein umfassendes ÖPNV Angebot geschaffen, welches auch die bestehenden, bisher abgekoppelten Gebiete einschließt. Durch die bestehende S-Bahn Trasse im Westen des Gebietes kann das Mobilitätsangebot flächendeckend ausgebaut werden. Die S-Bahn Haltestellen werden zu übergeordneten Mobilitäts-Hub's entwickelt und bieten ein breites Angebot unterschiedlicher Mobilitätsformen (z.B. Radverleih, E-Car-Sharing, etc.). Die Haltestelle Englschalking fungiert hierbei als Knotenpunkt zur neu entstehenden U-Bahn Trasse, welche sich von Westen in Richtung Südosten durch das Gebiet erstreckt. Im weiteren Verlauf der S-Bahn Trasse in Richtung Norden stellt die Haltestelle Johanneskirchen eine Anbindung zur neu geplanten Trambahnlinie dar. Großes Potential bietet die geplante Trambahntrasse, welche sich von Nordwesten in Richtung Süden durch das gesamte Gebiet erstreckt. Die Trambahntrasse verbindet die neu geplanten Sub-Zentren mit beispielsweise der Zahnbrechersiedlung im Norden und dem historischen Dagflingen im Süden des Gebietes. Mittelpunkt des neuen Mobilitätsangebotes stellt der Knotenpunkt zwischen der Trambahnlinie und der U-Bahntrasse „Neue Mitte“ dar. Hier entsteht das Stadtteilzentrum mit einer optimalen Anbindung von und zur Innenstadt Münchens.

Variante „20.000“





Rad- und Fußwegenetz

Das räumliche Gerüst führt bestehende Wegeverbindungen fort und verknüpft engmaschig neue Siedlungsbereiche mit dem Bestand im Plangebiet und in der Umgebung. Im Mittelpunkt hierbei steht eine gute Erreichbarkeit aller Orte mit dem Rad und zu Fuß. Dieses dichte Wegenetz verknüpft sich zudem synergetisch mit dem vorgeschlagenen ÖPNV System sowie die damit vorgeschlagenen Hub's. Die Querverbindungen in Richtung Westen und Süden sollen den Anschluss zur Innenstadt Münchens ausbauen und den Bezug zur umgebenen Bebauung wahren. Mehrere Radschnellwege durchziehen das Gebiet in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung (dicke Markierung). Die bestehenden Straßen - Glücksburger Str. und Savitsstr. werden zu überörtlichen Radschnellwegen ausgebaut. Die bestehenden historischen Ortskerne Johanneskirchen und Dagfling erhalten hierdurch eine neue ökologische und emissionsfreie Erschließung.



Individualverkehr / E-Mobilität

Der Entwurf verfolgt das Ziel eine MIV reduzierten Mobilität. Hierfür wird ein breites ÖPNV und Fahrradangebot geschaffen (vgl. vorangegangene Erläuterungen). Gleichwohl soll der Ort Raum für Produktion und Innovation bieten. Handwerksbetriebe und Mikroproduktion soll durch ein fein vermaschtes Straßennetz eine direkte und zügige Anbindung an Kunden erhalten. Aus diesem Grund ist ein Großteil der Straßen in den neuen Gebieten auch durch ansässige Unternehmen und Bewohner befahrbar. Es wird ein mäandrierendes Netz mit geschwindigkeitsreduzierten Knoten aufgebaut. Hierdurch werden alle Teilquartiere eng miteinander vernetzt, gleichzeitig wird ein Durchgangsverkehr (z.B. Nord-Süd-Richtung durch Geschwindigkeitsdrosselung und Teilsperren) verhindert. An den Haltestellen des ÖPNV (Trambahn, U-Bahn und S-Bahn) werden Mobilitätshubs mit Quartiersgaragen, Car-Sharing und E-Ladestationen errichtet. Hierdurch wird der Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität und eine Intermodalität befördert.

Variante „30.000“

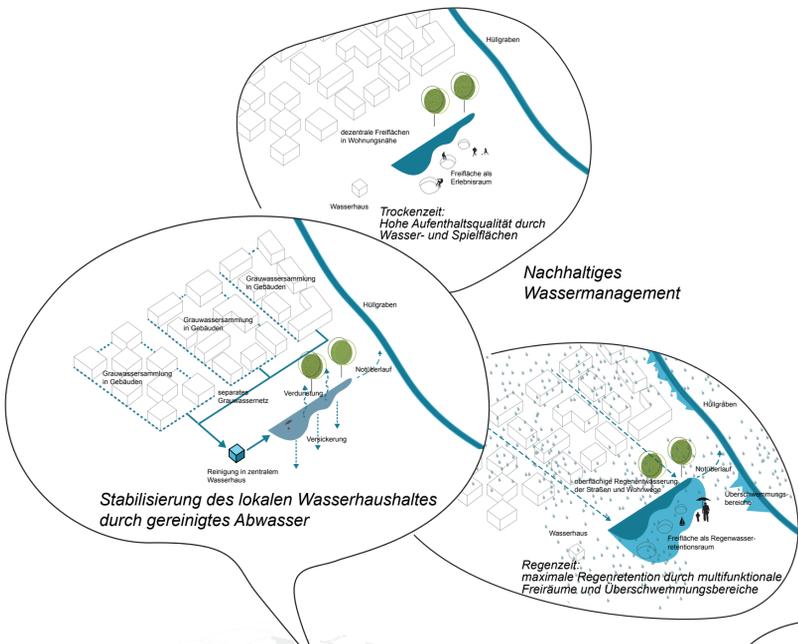


Eine neue Mitte

Nördlich und westlich des historischen Dorfkerns von Daglfing entsteht eine „neue Mitte“ mit Funktionen eines Stadtteilzentrums. Baulich schließen die neuen Bebauungen behutsam an die bestehenden Strukturen an. Insbesondere werden bestehende Straßen fortgeführt und die vorhandenen Gebäudehöhen in den Anschlusspunkten übernommen. Grünflächen schaffen Ausgleichsflächen zwischen alt und neu. Strukturell wird das historische Straßendorf mit seinen engen, teilweise grundgebundenen Baukörpern, seiner Nutzungsmischung (Arbeiten und Wohnen) sowie seiner Bedeutung in der lokalen Lebensmittelproduktion als Leitbild gewählt. Gleichzeitig soll ein gewisses Maß an Urbanität und Dichte den Neumünchner*innen ein breites lokales Angebot bieten. Innerhalb der städtebaulichen Grundfigur können ganz unterschiedliche Typologien umgesetzt werden. Offene Strukturen sorgen für eine ausreichende Belüftung und Belichtung. Neue, energieeffiziente Gebäude bilden Pufferzonen aus und bieten Raum für eigene lokale Lebensmittelproduktion für „Selbstversorger*innen“. Die Freiräume sind mit Obstbäumen und Beersträuchern nach dem Prinzip der „Essbaren Stadt“ bepflanzt. Mehrere dezentrale Teiche und Seen verbessern das Mikroklima durch Verdunstung. Gespeist werden diese urbanen Gewässer aus gereinigtem Abwasser (Grauwasser). Gleichzeitig können die vorgeschlagenen Freiräume in ausgewiesenen Teilbereichen mit zukünftigen Starkregenereignissen kontrolliert geflutet werden.

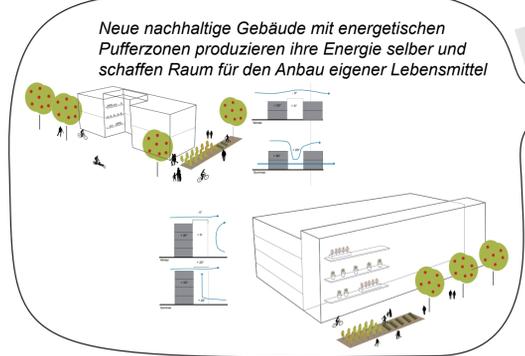


Autos dürfen nur in gedrosselter Geschwindigkeit auch auf den Hauptstraßen fahren



Eine neue Mitte

Eine eigene Schule im neuen Viertel



Autos parken in zentralen Mobilitätshubs mit Anschluss an die U- und Trambahn

Der Vorplatz von St. Philippus und Jakobus wird neu gestaltet und bekommt einen Anschluss an die neue Mitte

Bestehendes Grün in der Nachbarschaft bleibt weiterhin erhalten

Behutsame Weiterführung des bestehenden Wegenetzes und der Höhenentwicklung

Ich laufe noch ne schnelle Runde am neuen Sportpark

Ein Haus für alle Religionen

