

Telefon: 0 233-22825
22664
24881
22830
Telefax: 0 233-24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/32 P
PLAN-HA II/53
PLAN-HA II/32 V
PLAN-HA I/42

**Änderung des Flächennutzungsplanes
mit integrierter Landschaftsplanung
und
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g
Schwablhofstraße (östlich)
Riemer Park (südlich)
Gemeinde Haar, Ortsteil Gronsdorf (westlich)
Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich)
Mauerseglerstraße
für den Teilbereich des Aufstellungsbeschlusses Nr. A1728 vom 23.10.1991**

- Aufstellungsbeschluss -

Stadtbezirk 15 – Trudering - Riem

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06419

Anlagen:

1. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
2. Übersichtsplan M=1 : 5.000
3. Ausschnitt Flächennutzungsplan
4. Luftbild mit Bebauungsplanumgriff
5. Eigentümerplan
6. Stellungnahme des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes vom 28.07.2022

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 21.09.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrats gemäß § 2 Nr. 13 und § 4 Nr. 9 Buchst. B der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung).

1. Planungsanlass

Nachdem im Bereich der Gewerbeansiedlungen am Rappenweg ein Wechsel weitestgehend aller Eigentümer*innen seit 2016 bis Januar 2022 stattgefunden hat, gibt es eine Ausgangssituation mit neuen Ansätzen, die zur Lösung der Standortproblematik (verfüllte Kiesgruben mit bis zu 18 m Tiefe) führen können. Diese neuen Ansätze erfordern eine Anpassung und Änderung der Sanierung mit neuen Planungszielen. Die Eigentümer*innen sind mitwirkungsbereit. Für das Planungsgebiet unmittelbar an der östlichen Stadtgrenze zu Gronsdorf (Gemeinde Haar) soll damit eine umsetzbare, ökonomische, ökologische, dem

Umweltschutz entsprechende Lösung für die Flächen mit erheblicher Bodenkontamination entwickelt werden.

Der für diese Herangehensweise erforderliche geänderte Planungsansatz arbeitet mit neuer Dichte, Struktur und Nutzungsmischung (auch Mischnutzung und Wohnnutzung), mit neuen Erschließungsmaßnahmen sowie mit neuen Grün- und Freiflächenansätzen. Der neue Weg ist mit dem bisherigen Ansatz zur Bewältigung der Altlastensituation und Konzeptentwicklung nicht mehr vereinbar. In der Bekanntgabe „Messestadt Riem Gewerbegebiet Am Rappenweg“ vom 22.09.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 08 -14 / V 04950) wurde die „Entwicklung eines Gewerbegebiets einfachen Standards“ mit der rechtlichen Sanierung und städtebaulichen Ordnung des Bestands mit den bestehenden einfachen Gewerbebetrieben (A-Gewerbe) aufgezeigt. Dieser Weg hat sich in den letzten fünf Jahren als nicht umsetzbar dargestellt. Die nunmehr erfolgten Grundstücksverkäufe sind dieser Entwicklung geschuldet.

Aufgrund der weiterhin hohen Nachfrage nach Wohnraum innerhalb des Stadtgebietes ist die Prüfung der Schaffung von Wohnraum, insbesondere von bezahlbarem Wohnraum, auch an diesem innerstädtischen Standort in hohem städtischen Interesse und erforderlich. Ein Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohnflächen in der Landeshauptstadt München in Teilen des Planungsgebiets bietet sich an. Eine neue zweite Erschließung des Planungsgebiets ist notwendig. Im weiteren Verfahren sind geeignete Möglichkeiten zu prüfen.

Diese skizzierte, angestrebte künftige Entwicklung erfordert die Aufstellung eines Bebauungsplanes (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g) zur Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen.

Planungshistorie, Bestandssituation und rechtliche Grundlagen

Seit den 1960er Jahren siedelten sich auf wieder verfüllten Kiesabbauf Flächen am Rappenweg Gewerbebetriebe ohne baurechtliche Genehmigung an. Dadurch ist eine größere Gewerbeansiedlung entstanden, in der städtebauliche Missstände bestehen, wie zum Beispiel die fehlende verkehrliche Erschließung und fehlende Kanalisation. Anforderungen an Brandschutz, Umweltschutz und gesunde Arbeitsverhältnisse sind nur teilweise oder nicht hinreichend erfüllt. Das gewerblich genutzte Areal umfasst ca. 24,5 ha.

Bis Ende der 1980er Jahre zielten planerische Voruntersuchungen, Konzepte und Verhandlungen der Landeshauptstadt München auf eine Beseitigung der Gewerbebesiedlung ab. Das konnte nicht umgesetzt werden. Im Folgenden zielte man auf eine Klärung im Zusammenhang mit der Aufgabe des Flugverkehrs und Flughafengeländes und durch die Aufnahme in den Umgriff der Entwicklungsmaßnahme - Gesamtmaßnahme Messestadt Riem. Dafür wurde am 23.10.1991 der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 1728 gefasst. Verschiedene Planungsansätze zur rechtlichen Sanierung der Gewerbeansiedlung wurden von der Verwaltung unter Einbeziehung der Eigentümerschaft bis 2016 geprüft und verfolgt. Sie konnten nicht weitergeführt werden, weil die beteiligte Eigentümerschaft keine Mitwirkungsbereitschaft zeigte

und sich damit zur Bewältigung mit allen Folgen für die Sanierung (u.a. Ökonomie, Erschließung, Bebauung, Ökologie, Mitwirkungsintention) kein finanzierbarer umsetzbarer Weg abzeichnete.

Nach 2018 wurde von den neuen Eigentümer*innen ein Planungsansatz mit verdichteter gemischter Baustruktur als realistisch und auch finanziell umsetzbare Lösung vorgestellt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat diesen Ansatz bei der Gesamtbetrachtung der erkennbaren städtebaulichen Entwicklungen im 15. Stadtbezirk bereits mit berücksichtigt. Dementsprechend wurden Umsetzbarkeit und Auswirkungen auch bei einer verkehrlichen Gesamtbetrachtung geprüft. In der Beschlussvorlage „Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung - Wohnen am Riemer Park (WaRP)“ des Mobilitätsreferates (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03314 vom 19.05.2021) ist dieser Ansatz ebenfalls eingeflossen.

Auswirkungen und Maßnahmen im Straßennetz wurden durch das Mobilitätsreferat in der Beschlussvorlage dargelegt. Die Ergebnisse aus der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung WaRP haben gezeigt, dass ein zweiter Anschluss des Planungsgebietes zwingende Voraussetzung für die Erschließung und Umsetzbarkeit des Projektes ist.

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet, Umgriff, Größe, Eigentumsanteile

Das Planungsgebiet befindet sich im Osten Münchens an der Stadtgrenze zur Gemeinde Haar im 15. Stadtbezirk Trudering-Riem. Es wird im Westen durch die Schwablhofstraße, im Nordwesten, im Norden und im Nordosten durch den Riemer Park und im Osten durch die Gemeindegrenze zu Gronsdorf (Gemeinde Haar) begrenzt. Im Süden bildet die Bahntrasse München-Rosenheim und die S-Bahnstrecke die Grenze des Planungsgebiets. Der Planungsumgriff wird erweitert nach Süden durch die Aufnahme der Mauerseglerstraße zur verkehrlichen Anbindung an die Wasserburger Landstraße mit dem Ziel einer zweiten Erschließung des Planungsgebiets. Ein „verlängerter“ Rappenweg ist derzeit nicht umsetzbar und für das aktuell zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht geeignet. Ohne Aufnahme des an die Gemeinde Haar, Ortsteil Gronsdorf, angrenzende Grundstück Flurstück Nr. 199/1 (Gemarkung Trudering) in den Planungsumgriff ist eine Realisierung des „verlängerten Rappenwegs“ nach Osten nicht möglich. Die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer*innen des Grundstücks Flur Nr. 199/1 (Gemarkung Trudering) für eine Entwicklung ist weiterhin nicht vorhanden. Auch die intensiven Grundstückstauschverhandlungen der Landeshauptstadt München für die Umsetzung des „verlängerten Rappenwegs“ konnten nicht erfolgreich abgeschlossen werden.

Sie wurden auf Bitte des Stadtrats bis zum Abschluss des Strukturkonzepts zurückgestellt und können auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse nicht unverändert fortgeführt werden. Insbesondere müssten auf Basis der

mangelnden Entwicklungsaussichten der städtischen Flächen in Gronsdorf die Bewertungsparameter deutlich angepasst werden und die Konditionen können sich nur noch an den üblichen entschädigungsrechtlichen Grundsätzen für Straßengrunderwerbungen orientieren. Dazu besteht von Seiten der privaten Eigentümer*innen keine Verhandlungsbereitschaft.

Nördlich und östlich des Planungsgebiets liegt die Kolonie Gronsdorf. Diese Wohnsiedlung ist durchgängig mit Einfamilien- und Doppelhäusern, mit bis zu zwei Geschossen plus Dachgeschoss bebaut. Die rechtskräftigen Bebauungspläne der Gemeinde Haar Nr. 196 vom 03.08.2016 und Nr. 178 vom 29.06.2005 setzen Reines Wohngebiet (WR) fest, mit einer GFZ von max. 0,45. Der Bebauungsplan Nr. 186 vom 07.06.2017 setzt Allgemeines Wohngebiet (WA) und eine Geschossigkeit von maximal 4 Vollgeschossen fest.

Das Planungsgebiet umfasst folgende Grundstücke der Gemarkung Trudering, die im Eigentum der Landeshauptstadt München stehen:

Flurstücke Nr. 181 (Schwablhofstraße, Teilfläche), 182/1 (Schwablhofstraße), 183/13 (Schwablhofstraße), 183/15 (Schwablhofstraße), 195/5 (Rappenweg), 196 (Landwirtschaftsfläche), 205 (Teilfläche, Brachfläche), 211 (Verkehrsfläche Mauerseglerstraße).

Das Planungsgebiet umfasst folgende Grundstücke der Gemarkung Trudering, die im privaten Eigentum stehen:

Flurstücke Nr. 197, 198, 199, 199/2, 199/8, 200, 202/3, 199/5, 197/1, 605/55.

Das Planungsgebiet umfasst insgesamt ca. 24,5 ha, hiervon stehen ca. 4,5 ha in städtischem und ca. 20 ha in privatem Eigentum.

2.2. Städtebauliche Bestandsanalyse

2.2.1 Planungsrechtliche Grundlagen

Flächennutzungsplan (FNP) mit integrierter Landschaftsplanung

Der Kernbereich des Planungsgebiets ist im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Gewerbegebiet (GE) dargestellt. Der nordöstliche Bereich des Planungsgebietes - an der Grenze zur Gemeinde Gronsdorf - ist als Kleingärten (KG) dargestellt. Im Nordwesten ist Allgemeine Grünfläche (AG), im nördlichen Teil mit der landschaftsplanerischen Schraffur Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft überlagert, und Ökologische Vorrangfläche (OEKO) dargestellt.

Nördlich der Bahntrasse München-Rosenheim bzw. der S-Bahn-Trasse (Darstellung im Flächennutzungsplan als Bahnanlage BAHN) ist ein begleitender Grünstreifen als Sonstige Grünfläche (SG) dargestellt.

Südlich der Bahntrasse sind ein Gewerbegebiet, eine Ver- und Entsorgungsfläche (VE), Ökologische Vorrangfläche und ein Sondergebiet Fachmarkt (SOFM)

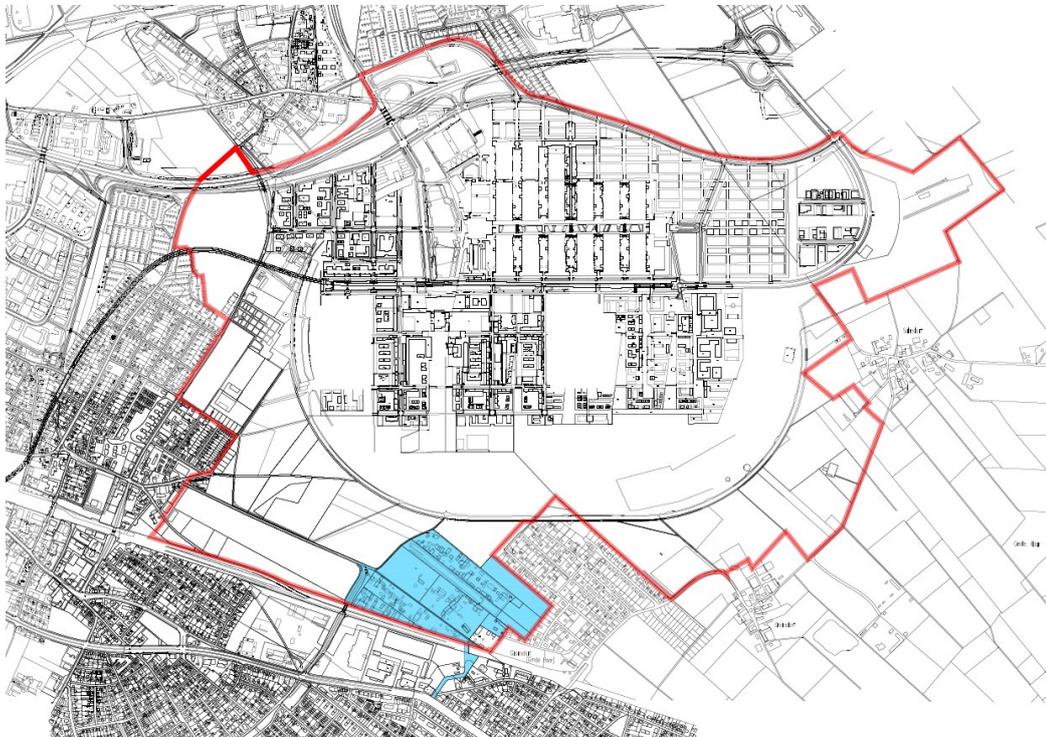
dargestellt. Des Weiteren verläuft hier im Bereich der Schwablhofstraße auf einer Allgemeinen Grünfläche eine Übergeordnete Grünbeziehung, die an die Grün- und Freiflächen des Riemer Parks anbindet. Der Planungsbereich ist fast vollständig als Fläche mit Bodenbelastungen gekennzeichnet (siehe Pkt. 2.2.5, Abb. 2., Flächennutzungsplan).

Vorhandenes Baurecht

Das Planungsgebiet ist im Bereich der Gewerbeansiedlungen als Innenbereich gemäß § 34 BauGB zu werten.

Das Planungsgebiet liegt im Bereich des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728 vom 23.10.1991 „Gesamtmaßnahme Messestadt Riem“ (siehe Abb. 1). Im Nordwesten und Nordosten grenzt der am 30.12.2003 durch Bekanntgabe im Amtsblatt der Landeshauptstadt München in Kraft getretene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728i „Messestadt Riem, Landschaftspark“ an.

Südlich der Bahntrasse liegen die zur möglichen zweiten Erschließung benötigten Flächen auf dem Gebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1552 Wasserburger Landstraße, Bahnlinie München-Rosenheim und Drosselweg, in Kraft getreten mit Bekanntmachung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München am 21.09.1998. Dieser setzt Gewerbe GE, Wohnen WA und die Straßenfläche Mauerseglerstraße mit Sackgasse und Wendehammer fest. Ein Teilbereich aus dem Grundstück Flurstück Nr. 205 (Gemarkung Trudering) an der unmittelbar angrenzenden Bahnlinie ist vom Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1552 nicht erfasst.



1. Abb.1: Aufstellungsbeschluss Messestadt Riem (1991) mit Darstellung des Planungsumgriffs Rappenweg,
Quelle: Landeshauptstadt München

Sonstige zu berücksichtigende Konzepte

Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (GEWI)

München ist bestrebt, die Versorgung mit Gewerbestandorten für Unternehmen aus Handwerk, Produktion, Dienstleistung, Forschung und Entwicklung mit Betriebsgrößen jeder Größenordnung langfristig gewährleisten zu können und dadurch die über viele Jahre und Jahrzehnte bewährte sogenannte „Münchener Mischung“ zu erhalten. Dieses Ziel knüpft auch unmittelbar an den Leitsatz der Perspektive München („Stadt im Gleichgewicht“) an.

Im Gewerbeflächenentwicklungsprogramm (GEWI, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/ V 02731 Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.12.2018) ist der Standort „Am Rappenweg“ bisher als sogenannte GEWI-A-Fläche, d. h. für „klassisches“, produzierendes Gewerbe, dargestellt. Sogenannte GEWI-B-Flächen, d. h. für „höherwertige“ Nutzungen wie beispielsweise Büros, waren bisher nicht vorgesehen.

Nachdem die Revitalisierung des Gewerbegebiets mit der zwingend notwendigen Lösung der spezifischen Standortproblematik (Altlasten im Boden) mit einer reinen A-Flächennutzung finanziell nicht umsetzbar scheint, soll nun neben einer Ausweisung neuer A- und B-Flächen eine dichte Bebauungsstruktur mit differenziertem Nutzungsmix mit überwiegend „hybrider“ Gewerbenutzung, d. h. einer

ausgewogenen und sich ergänzenden Mischung von A- und B-Nutzungen entwickelt werden. Der Standort ist dafür aus Sicht des GEWI sehr gut geeignet.

Im Beschluss des Stadtrates vom 20.07.2021 zur Fortschreibung des Gewerbehofprogramms (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03244) ist der Standort Messestadt Riem / Rappenweg als ein Gewerbehofstandort mit einer langfristigen Umsetzungserwartung beschrieben. Gemäß dieser Beschlussfassung soll die Möglichkeit zur Unterbringung eines Gewerbehofs am Rappenweg vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und den Grundstückseigentümer*innen sondiert werden.

Für die Kompensation verlorengender Gewerbe-A-Flächen soll insbesondere die Herstellung der o. g. „hybriden“ Gewerbenutzungen verfolgt sowie die Ansiedlung privater Gewerbehöfe geprüft werden.

Zentrenkonzept

Weder im Planungsgebiet Rappenweg (auf Münchner Gemeindegebiet) noch in der Siedlung und im Ortsteil Gronsdorf (auf Haarer Gemeindegebiet) ist ein Nahversorgungsangebot vorhanden.

Das Quartierszentrum Wasserburger Landstraße südlich des S-Bahnhalts Gronsdorf bietet in einem kleinteiligen Besatz ein vielfältiges Angebot verschiedener Sortimente. Der einzige großflächige Nahversorger im Quartierszentrum ist etwa 1,5 km vom S-Bahnhalt Gronsdorf entfernt. Eine Vielzahl zeitgemäßer Nahversorgungsangebote befinden sich weiter entfernt auf Haarer Gemeindegebiet an der Keferloher Straße. Weitere Versorgungsmöglichkeiten befinden sich im Quartierszentrum Straßtrudering, in Kirchtrudering und in der Messestadt Riem.

Für die Entwicklung des Planungsgebiets Rappenweg sollte im Zusammenhang mit dem künftigen S-Bahnhalt ein ergänzendes Nahversorgungsangebot geprüft werden.

Freiraum M 2030 – Konzeptgutachten für langfristige Freiraumentwicklung

Die Landeshauptstadt München hat mit dem Konzept „Freiraum M 2030“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04142 vom 16.12.2015) eine auf längere Sicht ausgelegte Freiraumkonzeption entwickelt. Sie zielt darauf ab, bestehende Freiräume zu sichern, neue Freiraumqualitäten zu aktivieren und auf künftige umweltbezogene und gesellschaftspolitische Entwicklungen zu reagieren.

Ein zentraler Baustein der Konzeption ist die Freiraumkulisse, die die maßgeblichen Strukturen und Potentialräume auf Gesamtstadtebene definiert. Innerstädtische Grünzüge sind darin planerisch als so genannte „Parkmeilen“ erfasst und als Kernelement der zukünftigen Freiraumentwicklung ausgewiesen. Sie verbinden größere innerstädtische Parkanlagen mit den Kulturlandschaftsräumen im Münchner Grüngürtel.

Das Planungsgebiet grenzt im Nordwesten unmittelbar an den Riemer Park an, der in der Konzeption Freiraum München 2030 als Freiraummarke mit Übergang in den Grüngürtel klassifiziert wird. Der westliche Bereich des Planungsgebietes ist Teil der Parkmeile Trudering – Neuperlach (Riemer Park – Truderinger Wald – Im Gefilde), die unter der Bahn hindurch Richtung Süden verläuft. Von Westen her knüpft die Parkmeile Gleispark Baumkirchen – Riemer Park an, die sich entlang der Bahntrasse erstreckt.

2.2.2. Erschließung, Baulicher Bestand und Nutzung

Der Rappenweg ist im Westen - mit der Schwablhofstraße - derzeit die einzige verkehrliche Anbindung an das städtische Straßennetz. Er ist nicht ausgebaut und als Feld- und Waldweg gewidmet. Straßenbegrenzungslinien sind nicht vorhanden. Der Weg endet im Südosten als Sackgasse an der Bahntrasse und entlang des Grundstückes Flurstück Nr. 199/5 (Gemarkung Trudering). Eine Anbindung nach Gronsdorf stellt der Rappenweg weder für den Pkw-Verkehr noch für Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen her. Vom zentral verlaufenden Rappenweg führen fünf Stichwege nach Norden über die privaten Grundstücke Flurstücke Nr. 199, 199/8 und 199/2 (Gemarkung Trudering). Nach Süden verläuft vom Rappenweg ein privater Stichweg über die Grundstücke Flurstücke Nr. 200 und 202/3 (Gemarkung Trudering).

Das Planungsgebiet erfasst alle Anwesen und Nutzflächen mit überwiegend einfacher Gewerbenutzung. Kfz-Betriebe sind vorherrschend. Diese Bauten und Nutzungen sind ungenehmigt und verkehrlich nicht erschlossen.

Nur das Grundstück Flurstück Nr. 199/5 (Gemarkung Trudering) im östlichen Planungsgebiet ist über das - gemeinschaftlich genutzte - Grundstück Flurstück Nr. 199/6 (Gemarkung Trudering) an die Herzogstandstraße in Gronsdorf angebunden und somit verkehrlich erschlossen.

Aus städtebaulicher Sicht wäre es sinnvoll und gewünscht gewesen, auch die Flächen Flurstücke Nr. 199/1 und 199/6 - angrenzend an die Gemeinde Haar, Ortsteil Gronsdorf - in den Planungsumgriff mit aufzunehmen. Für einen Einbezug dieser Grundstücke in die Bauleitplanung (inklusive des sogenannten ehemaligen „Schlüsselgrundstücks“) fehlen jedoch auch heute die Voraussetzungen, Grundzustimmung und Mitwirkungserklärung wurden bis Mai 2020 nicht abgegeben. Eine direkte Verbindung in die Gemeinde Haar über einen verlängerten Rappenweg für den Motorisierten Individualverkehr, Fußgängerverkehr und Radverkehr ist somit nicht möglich.

Im nördlichen Planungsgebiet ist eine städtische, landwirtschaftlich genutzte Fläche (Flurstück Nr. 196, Gemarkung Trudering) erfasst. Die Fläche eignet sich wegen ihrer Lage und Nichtbelastung zur Entwicklung von Wohnnutzung und Gestaltung des Ortsrands. Dieses Grundstück erstreckt sich bis zur Stadtgrenze. Die Landeshauptstadt München steht derzeit in Erwerbsverhandlungen, um die Fläche Grundstück Flurstück Nr. 197/1 (Gemarkung Trudering) mit ca. 1.200 m² zu erwerben.

Eigentümerin ist die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Die Parzelle war vormals gewerblich genutzt. Die Fläche ist nicht erschlossen.

Südlich der Bahntrasse umfasst der Planungsumgriff die Flächen für eine zweite Erschließung des Planungsgebiets über die Mauerseglerstraße. Diese Variante mit Eisenbahnüberführung (und neuer Straßenunterführung) und Anschluss an die Wasserburger Landstraße soll im weiteren Verfahren geprüft werden. Die Fläche umfasst die bestehende Mauerseglerstraße, Teile des bestehenden städtischen Wertstoffhofes und eine biotopkartierte Brachfläche zwischen Mauerseglerstraße und Bahntrasse. Nur im Kreuzungsbereich der Wasserburger Landstraße wird ein Flächentausch zwischen Verkehrsfläche und privater Grundstücksfläche notwendig. Das Kommunalreferat ist bereits in Tauschverhandlungen eingetreten. Sie gestalten sich positiv. Die Umsetzung dieser zweiten Erschließung mit einer neuen Bahnunterführung muss technisch und rechtlich auf ihre Machbarkeit geprüft werden. Nur durch Sicherstellung einer zweiten Erschließung des gegenständlichen Planungsgebietes kann aus verkehrlicher Sicht einer Entwicklung der unterstellten Strukturwerte zugestimmt werden. Dieses Ergebnis wird frühestens nach Abschluss der noch durchzuführenden baulichen Machbarkeitsuntersuchung zur Erschließung über die Mauerseglerstraße vorliegen.

2.2.3. Infrastruktur und Schulversorgung

Bestehende Schulen in der näheren Umgebung liegen in der Messestadt Riem. Das sind die bestehende Grundschule an der Lehrer-Wirth-Straße 31 mit Außenstelle Helsinkistraße 55 und die Mittelschule München an der Lehrer-Wirth-Straße 31 am Aktivitätenband / Promenade, die sich in ca. 1,3 km fußläufiger Entfernung vom Planungsbereich Rappenweg aus befinden.

Bereits Ende 2022, Anfang 2023 kann die Teil-Inbetriebnahme des Schulzentrums mit Sportpark (Realschule und Gymnasium) an der Joseph-Wild-Straße erfolgen.

Abhängig von der zeitlichen Entwicklung der maßgeblichen Baugebiete im 15. Stadtbezirk (Heltauer Straße, Fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem / Arrondierung Kirchtrudering, Rappenweg) ist derzeit das Vorhalten eines dreizügigen Grundschulstandortes als Worst-Case-Annahme für den Planungsbereich notwendig. Ein durch das Referat für Klima- und Umweltschutz für die hinsichtlich der Thematik Altlasten geeignete und gefahrenfreie Nutzung als Grundschule freigegebener Standort wird auch vom Referat für Bildung und Sport angenommen.

Mit Fortschreiten dieser maßgeblichen Baugebiete (in den neuen Quartieren) wird der Grundschulstandort bzw. werden andere Möglichkeiten zur Deckung eines Grundschul-Spitzenbedarfs in diesem Bereich Truderings geprüft.

2.2.4 Grün- und landschaftsplanerische Bestandsanalyse

Vegetation, Fauna, Biotopfunktion und Artenschutz

Die Qualität des Grünbestandes im Gewerbegebiet wurde anhand einer Bestandsaufnahme aus dem Jahr 1997 ermittelt, die zum Teil nur per Augenschein und Auswertung von Luftaufnahmen möglich war.

Das Gewerbegebiet weist demnach einen sehr heterogenen Zustand auf, der sich laufend im Wandel befindet. Der Baumbestand setzt sich im Wesentlichen aus Pioniergehölzen wie Erlen, Weiden, Pappeln oder Birken zusammen, an wenigen Stellen finden sich Ahorne oder Fichten. Die Bestände sind teilweise mit Wild- und auch Ziersträuchern durchsetzt.

Das Planungsgebiet liegt nicht im Geltungsbereich der städtischen Baumschutzverordnung, da es sich bis zur letztmaligen Aktualisierung der Verordnung 2013 um einen planungsrechtlichen Außenbereich handelte.

Die Gewerbeflächen des nördlichen Planungsgebietes weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf. Asphalt- und verdichtete Kiesflächen wechseln auf den Gewerbebarzellen. Teilflächen im Westen und Nordosten sowie eine Teilfläche zwischen den Gewerbeflächen werden landwirtschaftlich genutzt. Auf diesen Teil des Planungsgebiets bezogen ergibt sich ein versiegelter Flächenanteil von ca. 65 %; der Anteil der landwirtschaftlichen Flächen beträgt ca. 35 %.

In der städtischen Biotopkartierung ist entlang der südwestlichen Grenze des Grundstücks Flurstück Nr. 196 (Gemarkung Trudering) eine Biotopentwicklungsfläche (Altgrasbestand) erfasst. Der Bereich zwischen dem Wendehammer der Mauerseglerstraße und der Bahntrasse im südlichen Planungsgebiet ist Teil des kartierten Biotops M-322 „Brachfläche mit Weidengebüsch am Drosselweg“. Das Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München (ABSP) bewertet diese Fläche als überregional bedeutsam.

Das ABSP formuliert als wesentliches Ziel den Erhalt und die Optimierung von Trockenstandorten entlang der Bahnlinie als lineare Vernetzungsachse.

Für das weitere Verfahren müssen noch die erforderlichen Planungsgrundlagen erstellt werden. Es muss vor allem der Vegetations- bzw. Baumbestand aufgenommen und bewertet sowie eine faunistische Erhebung durchgeführt werden. Ebenso muss ein Gutachten erarbeitet werden, das die artenschutzrechtlichen Belange überprüft. Soweit Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zum Artenschutz erforderlich werden, müssen diese in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Stadtklima

Die bioklimatische Situation in den gewerblich genutzten Bereichen im Planungsgebiet ist aufgrund der Versiegelung überwiegend bioklimatisch ungünstig. Die an die Gewerbegebietsflächen angrenzenden Freiflächen haben eine sehr hohe

bioklimatische Bedeutung mit überwiegend hohem Kaltluftvolumenstrom. Entlang der Bahngleise im Süden besteht eine übergeordnete Ventilationsbahn mit hoher Wirkung.

2.2.5 Vorbelastungen

Altlasten

Im Umgriff des Planungsgebiets liegt eine Altlastenverdachtsfläche (siehe Abb. 2). Es handelt sich um eine rund 180.000 m² große ehemalige Kiesgrube, die bis in die frühen 1970er Jahre mit ortsfremdem Material sukzessive wieder verfüllt wurde. Seit 1994 wurde die Verfüllung durch mehrere groß angelegte Bohrkampagnen umfassend erkundet, das Grundwasser wird im Abstrom der Altablagerung seit dem Jahr 1993 regelmäßig durch das Wasserwirtschaftsamt München überwacht.

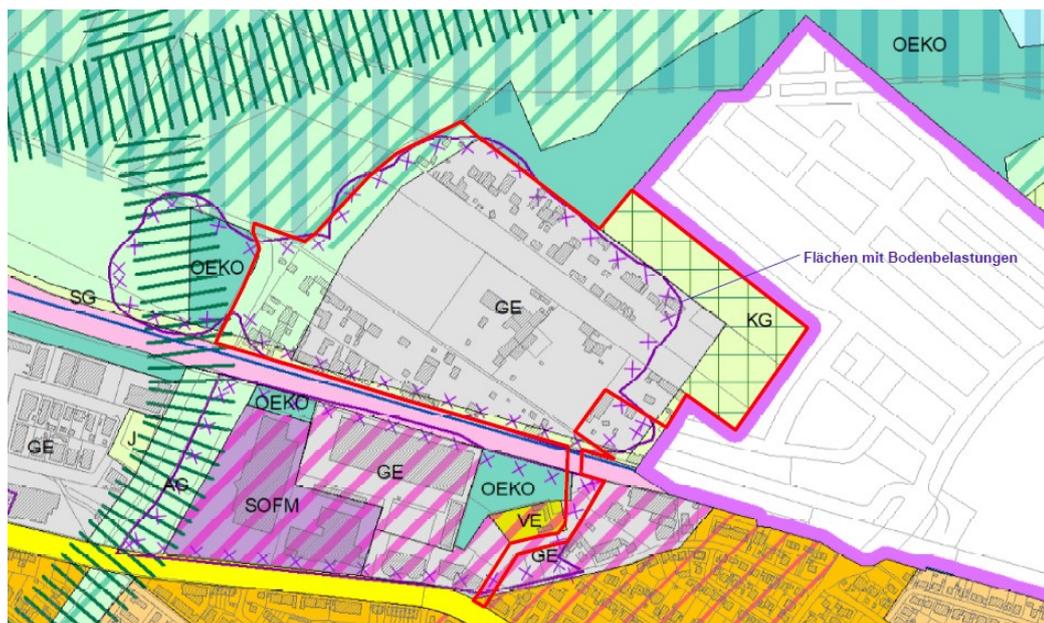


Abb. 2: Flächen mit Bodenbelastung, Quelle: Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, Landeshauptstadt München

Vorhandene Bodenbelastungen

Im Bereich der früheren Kiesabbauflächen wurden Verfüllungen bis in Tiefen von ca. 19,5 m unter Geländeneiveau angetroffen, die lokal hohe Schadstoffbelastungen aufweisen (siehe Abb. 3). Durch die bisherige und teilweise noch andauernde Gewerbenutzung ist zudem von oberflächennahen Schadstoffeinträgen auszugehen. Die Grundwasserüberwachung zeigt seit Beginn keine relevanten Schadstoffgehalte, die auf eine Verunreinigung des Grundwassers durch die Altablagerung hinweisen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht besteht daher keine Notwendigkeit, die Altablagerung zum Schutz des Grundwassers durch Aushub zu beseitigen. Aus ökologischen, nachhaltigen, ökonomischen und umweltpolitischen Gründen sowie

nach Prüfung der Umsetzbarkeit soll von einem vollständigen Aushub der Verfüllung Abstand genommen werden.



Abb. 3: Tiefe der Verfüllung aus Sanierungskonzept, Quelle: Copyright bei KRAFT DOHMANN CZESLIK Ingenieurgesellschaft für Geotechnik mbH Institut für Erd- und Grundbau Bayerwaldstraße 49, 81737 München

Sanierungsansatz durch Entwicklung

Um die anfallenden Aushubmengen bei der Entwicklung des Standorts so gering wie nötig zu halten, wird eine parzellen- und nutzungsbezogene Sicherung der Altlast angestrebt. So wird einerseits sichergestellt, dass das Grundwasser durch künftige Bautätigkeit nicht beeinträchtigt wird, sowie andererseits planungsrechtlich ausgewiesene Nutzungen nachhaltig möglich werden.

Dies ist mit vertretbarem technischen wie finanziellen Aufwand möglich, ohne die Verfüllung auszuheben, über weite Strecken transportieren zu müssen und andernorts erneut ablagern zu müssen.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz und das Wasserwirtschaftsamt München haben hierzu bereits 2018 Vorgaben zur Sicherung entwickelt, die in ein ökologisches Gesamtkonzept einmünden. Die Vorgaben vom Wasserwirtschaftsamt München und dem Referat für Klima- und Umweltschutz basieren darauf, dass kein Totalaushub der Altablagerung erforderlich ist.

Sicherung Boden - Grundwasser

Für baubedingte Maßnahmen jeweils an konkreten Standorten sind Schutzmaßnahmen für das Grundwasser erforderlich wie z. B. Grundwasser-Monitoring und eine temporäre, baubegleitende Grundwasserreinigung. Die Versickerung von Oberflächenwasser durch Verfüllungsschichten ist nicht gestattet.

Daher ist bei der Planung der Bodenaustausch im Bereich von Sickerrigolen oder Ähnlichem (z. B. Trichter) der Entwässerungsanlagen zu berücksichtigen.

Sicherung Boden - Mensch

Aus bodenschutzrechtlicher Sicht können für das Planungsgebiet Nutzungseinschränkungen für eine Neuplanung ausgeschlossen werden. Um die jeweiligen Nutzungsvoraussetzungen zu gewährleisten, ist ein Bodenaustausch oberflächennaher Schichten nötig. Diese Sicherungsmaßnahme ist für die Bebauungen und sonstigen Einrichtungen und Anlagen, die Freiflächengestaltungen und die Bepflanzungen notwendig. Der Umfang (Tiefe) der Sanierungsmaßnahme ist von der zukünftigen Nutzung abhängig und wird einzelfallbezogen festgelegt. Weiterführende Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet sind durch die Eigentümer*innen in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz zu leisten.

Aus gutachterlicher Sicht sind die Abbauvorgänge der Verfüllungen in der sogenannten Endphase. Hinweise auf entsprechende gasförmige Abbauprodukte liegen vor, die bei der technischen Planung berücksichtigt werden müssen (z.B. Einbau von Bodenluftdrainagen). Alle weiterführenden Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet sind kontinuierlich in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz und Wasserwirtschaftsamt München durchzuführen.

Tragfähigkeit Baugrund, Bebauung

Zur Gründung einer Bebauung auf Verfüllung sind bauliche Maßnahmen mit unterschiedlich hohem technischen Aufwand erforderlich. Zur Erfassung der Rahmenbedingungen für eine Bebauung und Gründung im Planungsgebiet sind Baugrund- und Gründungsgutachten erforderlich, die auch Kriterien wie die Wirtschaftlichkeit mit umfassen müssen.

Alle weiterführenden Untersuchungen und Gutachten zu Baugrund und Gründung sollen auch die Tragfähigkeitsnachweise für statische und dynamische Lasten für Verkehrsanlagen miteinfassen.

Alle weiterführenden Untersuchungen und Gutachten (Grundwasser, Gründung, Bebauung, Bodenaustausch, Emissionen, Versiegelung usw.) für diesen Sanierungsansatz sind als Grundlage für die Rahmenbedingungen einer Bauleitplanung erforderlich und grundlegend. Die Parzellenstruktur ist in diesem Kontext mit der Prüfung und Festlegung der Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Neben den Verfüllungen sind zusätzlich die Schadstoffeinträge durch die bisher ausgeübten (Gewerbe-) Nutzungen im Planungsgebiet in den Gutachten, Prüfungen und für die Festlegung der Rahmenbedingungen wie vorgeannt mit zu erfassen und abgestimmten Lösungen zu zu führen.

Alle Prüfungen, Gutachten und Rahmenbedingungen zur Altlastensanierung und

Bebauung sind sukzessive in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz und dem Wasserwirtschaftsamt München durchzuführen.

Immissionen

Für das Planungsgebiet ergeben sich vor allem im südlichen Teil entlang der Bahntrasse aus dem Schienenverkehr hohe Verkehrslärmbelastungen. Mögliche schalltechnische Konfliktpotentiale können durch Gewerbelärm bestehender Betriebe und dem nicht im Umgriff erfassten Gewerbebetrieb im südöstlichen Teil des Planungsgebiets entstehen. Gleiches gilt für Luftschadstoffe.

2.2.6 Verkehrliche Erschließung

Mobilitätsstrategie 2035

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 „Mobilitätsstrategie 2035“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) wurde der Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München beschlossen. Als konkretes Ziel sieht diese vor, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 % des Verkehrs im Münchener Stadtgebiet durch lokal abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr, sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Auch soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral sein. Weitere Ziele werden in aktuell 19 Teilstrategien konkretisiert. So soll z. B. in der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr dessen Anteil bis 2025 auf 30 Prozent an allen Wegen steigen. Für neue Stadtquartiere und die Sanierung bestehender Siedlungsbereiche sollen beispielsweise innovative Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die ein Leben ohne eigenes Auto bei voller Mobilität ermöglichen. Zukunftsfähige Planungen sollten sich daher fortan prioritär an den dargestellten Zielen und dem Kriterium der Flächeneffizienz von Verkehrsmitteln, d. h. zugunsten der Angebote des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und in Ergänzung Shared Mobility) orientieren, um die Mobilität in der nach wie vor stark wachsenden Stadt für alle Personen gewährleisten zu können, die konkreten Klimaziele zu erreichen und zusätzliche Flächen für Lebensqualität, Aufenthalt und grüne Infrastruktur freihalten zu können. Nach einer Beteiligungsphase mit allen interessierten Bürger*innen und Fachleuten sollen durch das Mobilitätsreferat noch im Jahr 2022 dem Stadtrat die Ergebnisse der Beteiligung und der überarbeitende Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt werden.

Radverkehr

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München - Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes“ vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08684) wurde beschlossen, bei Neu- und Umplanungen von Straßenzügen im Bestand, die ein Angebot für Kfz-Parken im Straßen(seiten)raum vorsehen, zukünftig vermehrt auch ein bedarfsgerechtes attraktives Angebot für den Radverkehr im

Straßen(seiten)raum zu schaffen. Dies gilt zusätzlich zu den auf Privatgrund zu errichtenden Fahrradabstellplätzen und wird im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt.

In der Vollversammlung des Stadtrats am 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572) wurde darüber hinaus beschlossen, dass die Forderungen des Bürgerbegehrens Radentscheid vollständig übernommen werden. Diese sehen weitreichende Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur vor. Die Ziele, wie beispielsweise die Einrichtung von 2,30 m breiten Radwegen zuzüglich Sicherheitsabstand an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen sowie in Straßen mit zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h sind im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen.

Zielnetz Tram 2025+

In der Vollversammlung des Stadtrates am 03.03.2021 wurde mit dem Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) der Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans aktualisiert. Dabei wurde u. a. ein Zielnetz mit notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen erarbeitet. Darin enthalten sind weitere Tram-Neubaustrecken, welche mit hoher Priorität untersucht bzw. geplant werden sollen. Die Stadtwerke München GmbH und die Landeshauptstadt München wurden vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beauftragt, die Untersuchungen und Planungen der Tramstrecken der Kategorie A aufzunehmen. Eine dieser Neubaustrecken ist die Tram Wasserburger Landstraße. Eine Untervariante führt als Sackstraße über die Schwablhofstraße mit einer Wendeschleife in den Bereich des Gewerbegebiets am Rappenweg. Flächen für diesen Korridor sind im weiteren Verfahren optional zu berücksichtigen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das gesamte Planungsgebiet wird derzeit über eine Zufahrtsstraße aus westlicher Richtung von der Schwablhofstraße bzw. dem Rappenweg erschlossen. In diesem Bereich soll auch künftig eine Anbindung des Planungsgebietes an das Straßennetz liegen. Für die langfristige Anbindung des Rappenwegs an die Schneiderhofstraße im Osten wird ein privates Grundstück benötigt, dessen Ankauf sich als sehr schwierig herausgestellt hat. Als Alternative wird derzeit eine Fußwegverbindung über ein nördlich gelegenes Grundstück angestrebt. Der Motorisierte Individualverkehr soll in dieser Variante über einen Durchstich (Unterführung Bahntrasse) zur Mauerseglerstraße und weiter zur Wasserburger Landstraße erreicht werden. In der ursprünglichen Variante sollte der Rappenweg bis nach Haar verlängert werden. Derzeit endet der Rappenweg im östlichen Bereich des gleichnamigen Gewerbegebiets kurz vor der Grenze zur Gemeinde Haar auf Stadtgebiet. Etwas weiter östlich besitzt die Landeshauptstadt München nördlich des S-Bahnhofs Gronsdorf Grundstücke auf dem Gemeindegebiet Haar. In den bisherigen Überlegungen des Kommunalreferats, des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und der Gemeinde Haar zur Entwicklung dieser städtischen Grundstücke im Planungsgebiet Gronsdorf bestand die Annahme, dass diese nur entwickelt

werden können, wenn sie über den sogenannten „verlängerten Rappenweg“ erschlossen werden. Hierzu sollte der heute bestehende Rappenweg über die Gemeindegrenze hinweg bis in das Planungsgebiet Gronsdorf verlängert und mit einer Brücke über die Schneiderhofstraße in Haar geführt werden und von Osten angeschlossen werden (siehe Abb. 4). Diese Verlängerung sollte einerseits der Erschließung des Planungsgebiets Gronsdorf über Münchner Flur und damit auch einer Ableitung des Schwerverkehrs aus der Bahnstraße dienen, andererseits sollte der verlängerte Rappenweg auch der Erschließung des Gewerbegebiets Rappenweg (Bestandssanierung des A-Gewerbes) dienen.

Ohne Aufnahme des dafür notwendigen Grundstücks in den Planungsumgriff ist eine Realisierung des „verlängerten Rappenwegs“ zum aktuellen Stand nicht möglich (s. Ziffer 2.1). Daher soll jetzt eine alternative Erschließung über die Mauerseglerstraße für eine zweite Erschließung des Planungsgebiets geprüft werden.

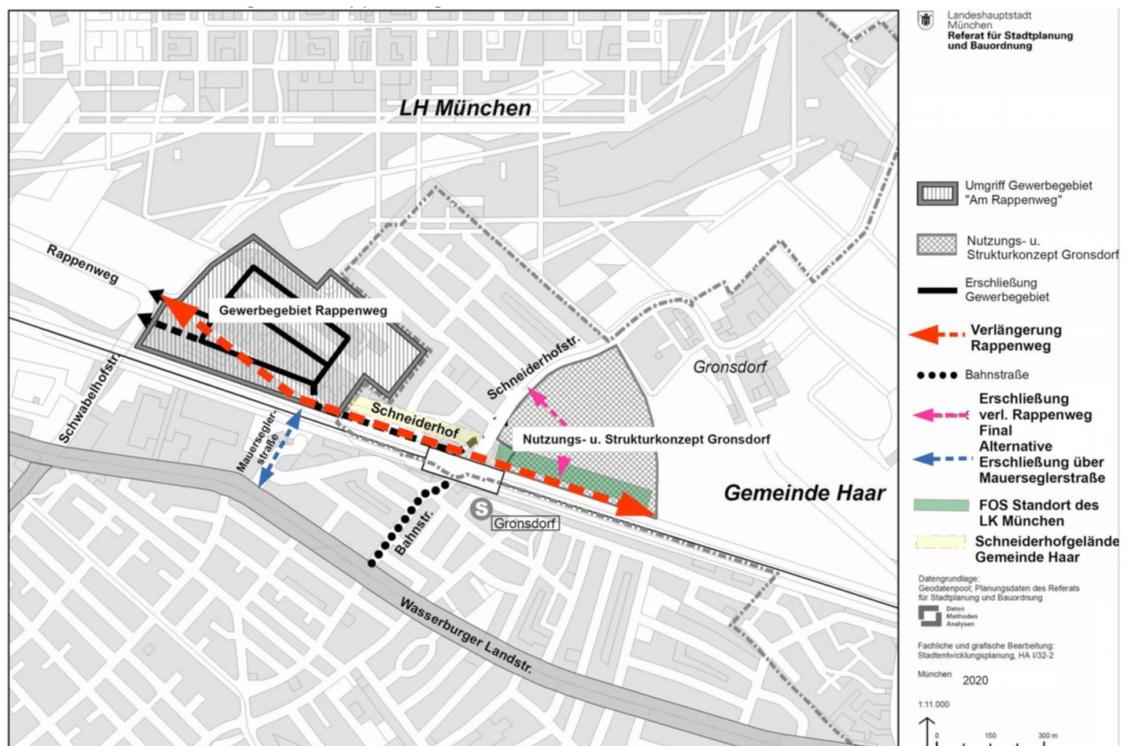


Abb. 4: Stadtentwicklungsplanung HA I/32-2, aus WaRP-Beschluss vom 19.05.2021, Quelle: Landeshauptstadt München

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der nächstgelegene S-Bahnhof Gronsdorf befindet sich in ca. 400 m Entfernung vom östlichen Rand des Planungsgebietes. Jedoch ist die tatsächliche fußläufige Erreichbarkeit derzeit nur mit sehr großen Umwegen über die Wohnsiedlung Gronsdorf oder im Süden über die Schwablhofstraße und den Drosselweg möglich. Auch mit einer Zweiserschließung über die Mauerseglerstraße wird eine gesicherte Fuß- und Radwegeverbindung im Bereich der Herzogstandstraße notwendig.

Derzeit liegen die Einzugsbereiche des Gewerbegebiets am Rappenweg gemäß Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München in einem Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte. Aufgrund der geplanten Quartiersentwicklung müssen diese jedoch auf eine hohe Nutzungsdichte aufgestuft werden, womit sich die Radien der Einzugsbereiche auf 400 m bis 600 m reduzieren. In der Folge liegt das Gewerbegebiet nur teilweise im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle Gronsdorf. Die ÖPNV-Erreichbarkeit des gegenständlichen Planungsgebiets ist folglich als unzureichend zu klassifizieren und insofern zu ertüchtigen.

Zur Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs wird als langfristige Maßnahme ein zusätzlicher S-Bahnhalt zwischen Gronsdorf und Trudering im Bereich der Schwablhofstraße untersucht. Das Bayerische Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat der Machbarkeitsuntersuchung eines weiteren S-Bahnhaltes bereits zugestimmt. Dieser S-Bahnhalt läge im Bereich der Schwablhofstraße und würde das Planungsgebiet optimal an den öffentlichen Nahverkehr anbinden.

Das Gewerbegebiet am Rappenweg ist nicht durch Busse erschlossen.

Rad- und Fußwegverbindungen

Die vorhandene Radwegeinfrastruktur weist derzeit erhebliche Mängel auf und wird an der Stadtgrenze unterbrochen. Im Westen ist die Nord-Süd gerichtete Hauptroute in Verlängerung der Schwablhofstraße bereits mit der Eröffnung des Truderinger Gymnasiums hergestellt worden. Eine neue Fußwege-Verbindung (in West-Ost-Richtung) kann aus dem Planungsgebiet mit Anschluss an die Herzogstandstraße hergestellt werden.

Das Planungsgebiet ist noch nicht in das bestehende Fuß- und Radwegenetz des Riemer Parks und der Messestadt Riem eingebunden. Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehr (VEP-R, siehe Abb. 5) der Landeshauptstadt München verläuft eine Hauptroute vom Rappenweg kommend in östlicher Richtung parallel zu den Bahngleisen durch das Gewerbegebiet und weiter Richtung Haarer Flur.

Eine neue Radwege-Verbindung nördlich der Bahntrasse aus dem Planungsgebiet ist derzeit nicht umsetzbar. Lösungen sind außerhalb des Planungsbereichs zu prüfen.

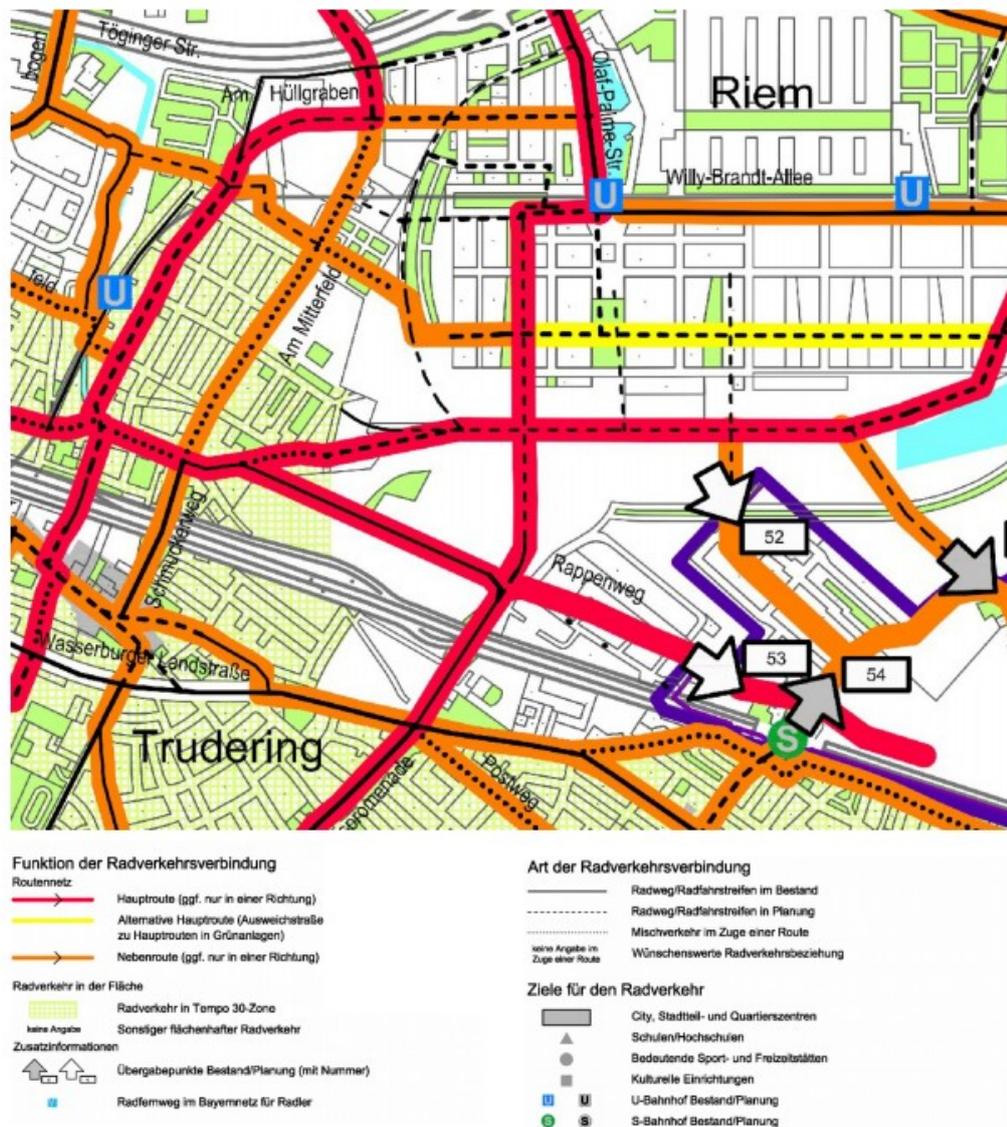


Abb. 5: Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr der Landeshauptstadt München, Quelle: Landeshauptstadt München

3. Planungsziele

Das Planungsgebiet Rappenweg wird die Gesamtmaßnahme Messestadt Riem faktisch zum Abschluss bringen. Mit der Planung sollen folgende übergeordnete Ziele verfolgt werden:

3.1. Städtebauliche Ziele

- Entwicklung eines modernen, städtebaulich dichten Gewerbestandorts für A- und B-Nutzungen in nachbarschaftlicher Ergänzung aber auch Überlagerung („Stapelung“)
- Prüfung der Einrichtung eines Gewerbehofstandorts (u.a. privates Trägermodell)
- Gestaltung eines angemessenen Ortsrandes und Übergangszonen
- Gestaltung eines eigenständigen Ortsbildes unter Beachtung des Landschaftscharakters (Riemer Park), angrenzender Siedlungsstrukturen und gewerblicher Nutzung
- Umweltschutz durch Altlastensanierung und städtebauliche Ordnung zur Sicherung der Oberflächennutzung
- Entwicklung eines zeitgemäßen, nachhaltigen, ökologischen, städtebaulich qualitätvollen und dichten Planungskonzepts für Gewerbe, Wohnen, der erforderlichen Infrastruktur (Kita, ggf. Schule siehe Ziffer 2.2.3) und Nahversorgung
- Entwicklung von innovativen Baustrukturen und Bebauungsdichten in flächenschonender und /-sparender Form und mit Berücksichtigung der Bodenbelastung und Eigentumsverhältnisse
- Beitrag zu den Klimazielen der Landeshauptstadt München (Nachhaltigkeit, Klimaanpassung, Klimaschutz und Energieversorgung)
- Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen (Gender Mainstreaming, Diversität, Inklusion)

3.2. Landschaftsplanerische Ziele

- Entwicklung eines prägnanten und funktionalen Grün- und Freiflächensystems im Zusammenspiel mit der neuen städtebaulichen Struktur unter Berücksichtigung der Altlastensituation (Berücksichtigung von Grün- und Freiflächen auf unbelasteten Böden)
- Schaffung von differenzierten öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen mit hoher Identität sowie Gebrauchs- und Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Durchlässigkeit des Planungsgebietes und dessen Einbindung in das System der Grün- und Wegebeziehungen im Umfeld, insbesondere zum Riemer Park bzw. zur Parkmeile Trudering – Neuperlach und Richtung Gronsdorf bzw. Haar

- Entwicklung eines angemessenen Übergangs zum Riemer Park und einer Freiraumgestaltung, die dessen Leitideen aufgreift und fortführt
- Schaffung einer öffentlichen Grünfläche zur Gliederung im Nordosten im Übergang zu Gronsdorf und Prüfung der Integration einer Kleingartennutzung
- Stärkung der Biotopfunktion entlang der Bahntrasse im Süden und Nachweis von Ausgleichsflächen soweit möglich im Planungsgebiet vorzugsweise in diesem Vernetzungsbereich
- Bestmöglicher Erhalt bioklimatisch bedeutsamer Grün- und Freiflächen im Planungsgebiet, insbesondere vor dem Hintergrund wichtiger Luftaustauschprozesse
- Berücksichtigung und Stärkung der übergeordneten Ventilationsbahn in Ost-West-Richtung entlang der Bahnlinie und Sicherstellung einer ausreichenden Durchlüftung im Planungsgebiet
- Schaffung von klimatisch wirksamen Grün- und Freiflächen und Grünstrukturen sowie deren Vernetzung zur Verbesserung des Mikroklimas im Planungsgebiet
- Stärkung des Naturhaushaltes im Planungsgebiet (vor allem Wasserhaushalt)

3.3. Verkehrliche Ziele

Mobilität und Erschließung

- Umsetzung einer klima- und umweltgerechten sowie energieeffizienten Mobilität basierend auf dem ÖPNV sowie den weiteren Verkehrsmitteln und multimodalen Diensten des Umweltverbunds
- Optimierung der Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Qualität und Dichte
- Sparsame interne Erschließung, insbesondere Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen
- Erstellung eines Erschließungs- und verkehrlichen Flächenmanagementkonzepts (u. a. Parkraumkonzepts) für alle Nutzungen. Hierbei ist der Fokus auf den Umweltverbund zu legen
- Schaffung einer hohen Durchlässigkeit im Planungsgebiet für Fuß- und Radverbindungen, insbesondere ein schneller Radweg München – Ebersberg (Radvorrangroute)

- Örtliche und überörtliche Vernetzung des Planungsgebiets durch gemeindeübergreifende Durchwegung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen insbesondere in die Gemeinde Haar zum S-Bahnhof Gronsdorf
- Förderung der Nahmobilität durch die städtebauliche Konfiguration (Stadt der kurzen Wege) und die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts mit vielfältigen Mobilitätsbausteinen zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze
- Umsetzung der Forderungen des Bürgerbegehren „Radentscheid“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572, beschlossen durch den Stadtrat am 24.07.2019)
- Bewältigung der verkehrlichen Auswirkungen für alle maßgeblichen verkehrlichen Knoten- und Anschlusspunkte
- Entwicklung eines Erschließungskonzepts mit zwei Anschlüssen an das städtische Verkehrsnetz
- Prüfung zur Herstellung einer zweiten verkehrlichen Erschließung (Mauerseglerstraße oder vergleichbare Erschließung)
- Berücksichtigung der Altlasten- und Baugrundsituation bei der Planung der Verkehrsanlagen im öffentlichen und privaten Raum

4. Weiteres Vorgehen

Altlasten- und Machbarkeitsuntersuchung

Um eine tragfähige und umsetzbare Gesamtlösung für das Areal am Rappenweg zu erreichen, sind die weiterführenden Altlastenuntersuchungen im Benehmen mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz und dem Wasserwirtschaftsamt München erforderlich.

Es ist eine verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung mit einer Gesamtbetrachtung und mit einer zweiten Erschließung mit Neubau einer Bahnunterführung und Anschluss an die Wasserburger Landstraße und ohne verlängerten Rappenweg durchzuführen. Ein städtebauliches und landschaftsplanerisches Planungskonzept mit Berücksichtigung der unter Ziffer 3 genannten Planungsziele und Vorgaben ist zu entwickeln.

Maßgebliche Faktoren für dieses Konzept sind ebenfalls die vorhandenen, unterschiedlich belasteten Grundstücksparzellen, erforderliche und geeignete Gründungsmaßnahmen und notwendige Umweltschutzmaßnahmen. Die Verteilung von Bauflächen und öffentlichen Grünflächen sowie die künftige Dichte und Struktur einer Bebauung des Areals ist in jedem Fall abhängig von dem Sanierungskonzept, seiner wirtschaftlichen und fachlichen Umsetzbarkeit und der Herstellung der vollständigen Erschließungsvoraussetzungen.

Realistische Zahlen und Daten für die Entwicklung (Geschoßfläche, Höhe, Dichte für WO, GE, MI, Grün- und Verkehrsflächen etc.) können erst mit Vorlage der

verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung und einem Planungskonzept belastbar benannt werden.

Erschließung für neuen Konzeptansatz Rappenweg, Wegeverbindung nach Osten

Die Entwicklung des Planungsgebiets in der vorgesehenen Größenordnung ist nur mit einer zweiten Erschließung möglich. Eine Verlängerung des Rappenwegs in Richtung Osten zur Gemeinde Haar ist wie im Beschluss dargestellt (s. Ziffer 2.1.) nicht möglich.

Das Kommunalreferat sieht keine Möglichkeit erfolgreich Tauschverhandlungen für das an die Gemeinde Haar, Ortsteil Gronsdorf, angrenzende Grundstück Flurstück Nr. 199/1 (Gemarkung Trudering) weiterzuführen. Die Voraussetzungen für den Einbezug des Grundstücks in die Bauleitplanung fehlen, insbesondere weil eine erklärte Mitwirkung und eine vor Beschlussfassung abgegebene Grundzustimmung der Grundstückseigentümerin fehlt. Da ein verlängerter Rappenweg ohne den Grunderwerb nicht umgesetzt werden kann, wird eine andere zweite Erschließung über die Mauerseglerstraße mit Anbindung über eine noch herzustellende Eisenbahnüberführung an die Wasserburger Landstraße geprüft. Eine Machbarkeitsuntersuchung mit grober Kostenschätzung und Maßnahmen zur Umsetzung (wie Verfahren nach Eisenbahnkreuzungsgesetz) soll durchgeführt werden. Nur durch Sicherstellung einer zweiten Erschließung des gegenständlichen Planungsgebietes kann aus verkehrlicher Sicht einer Entwicklung der unterstellten Strukturwerte zugestimmt werden.

Auch für die Herstellung einer Radwege-Verbindung aus dem Stadtgebiet in Richtung Osten zur Gemeinde Haar nördlich der Bahntrasse ist die Voraussetzung nicht gegeben. Bei sich gegebenenfalls neu abzeichnender Bereitschaft von privaten Eigentümer*innen zur Herstellung einer Wegeverbindung aus dem Stadtgebiet nach Osten, muss das Kommunalreferat gebeten bzw. aufgefordert werden, die notwendigen Kauf- und Tauschverhandlungen wieder aufzunehmen.

Konkurrierendes Verfahren

Sofern die erforderlichen Voruntersuchungen eine Umsetzbarkeit bestätigen, soll ein städtebauliches und landschaftsplanerisches Planungskonzept mit geeigneten konkurrierendem Verfahren für einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwurf durchgeführt werden. Dieses Ergebnis wird die Grundlage für das sich anschließende Bebauungsplanverfahren werden.

Öffentliche Straßen, Plätze und Grünflächen

Da die Tragfähigkeit des Untergrundes für öffentliche Verkehrsflächen nicht nachgewiesen ist, sollen mit den notwendigen Untersuchungen zu Baugrund und Gründungsmaßnahmen auch die Tragfähigkeitsnachweise für statische und dynamische Lasten aus Verkehrsanlagen nachgewiesen werden. Aussagen zu den Grün- und Freiflächen sind in Abhängigkeit mit dem Entwurfskonzept zu klären.

5. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)

Die durch die Planung entstehenden ursächlichen Kosten und Lasten werden gemäß den vom Stadtrat beschlossenen „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ von den Planungsbegünstigten getragen. Da für dieses Bebauungsplanverfahren zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zur Novellierung der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) 2021 vom 28.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03932) noch kein Aufstellungsbeschluss vom Stadtrat der Landeshauptstadt München für das Gebiet Rappenweg gefasst war, aber von allen Planungsbegünstigten Grundzustimmungen abgegeben wurden, findet die SoBoN 2017 Plus (Erweiterung zur SoBoN 2017) entsprechend des Beschlusses zur Novellierung der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) 2021 vom 28.07.2021 Anwendung (Übergangsfall).

Entsprechend den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN 2017 Plus ist auf den privaten Flächen der Wohnungsbau mit einer (Förder-) Quote mit 20 % preisgedämpfitem, 20 % einkommensorientiertem Wohnungsbau (EOF) und 10 % München Modell zu errichten. Das Modell Eigenwohnraum wird aufgegeben. Die Bindung liegt bei 40 Jahren.

Die Aufnahme der städtischen Fläche (Flurstück Nr. 196, Gemarkung Trudering) sowie der Fläche der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (Flurstück Nr. 197/1, Gemarkung Trudering) ohne bisherige bzw. ohne heutige gewerbliche Ansiedlung und Nutzung und die Aufnahme der Fläche (Flurstück Nr. 199/5, Gemarkung Trudering) unmittelbar an der Stadtgrenze, (erschlossen über Herzogstandstraße, Gronsdorf) sind rechtlich möglich und aus städtebaulichen Gründen gewünscht.

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe Sozialgerechte Bodennutzung hat sich am 16.02.2022 mit der Angelegenheit befasst und der vorgeschlagenen Vorgehensweise zugestimmt.

6. Interkommunales Strukturkonzept

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I Stadtentwicklung bereitet für die gleiche Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, in der dieser Aufstellungsbeschluss behandelt wird, die Bekanntgabe des Interkommunalen Strukturkonzepts der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Haar (Stand 03/2021) vor.

Abweichend vom Strukturkonzept Gronsdorf sieht der Aufstellungsbeschluss Rappenweg keine Verlängerung des Rappenwegs nach Gronsdorf vor. Die Erschließung der städtischen Flächen bei einer Entwicklung im Rahmen der Planungshoheit der Gemeinde Haar erfolgt zukünftig über die Schneiderhof- und Bahnstraße. Im Bericht des verkehrlichen Teils zum Nutzungs- und Strukturkonzept

Gronsdorf wird eine Erschließung ohne verlängerten Rappenweg für die erarbeiteten Varianten, allerdings mit Leistungsdefiziten an der Kreuzung Bahnstraße Wasserburger Landstraße, für machbar eingestuft. Ansonsten bleiben die Entwicklungsmöglichkeiten des städtischen Grundstücks in Haar-Gronsdorf von den Planungen zum Bebauungsplan Rappenweg unberührt.

Über die geänderte Erschließungssituation des Strukturkonzepts Gronsdorf wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den eingeleiteten Dialog mit der Gemeinde Haar fortsetzen.

Der Beschlussentwurf ist mit den jeweils zuständigen Stellen des Referats für Arbeit und Wirtschaft, des Referats für Klima- und Umweltschutz, des Referats für Bildung und Sport und dem Kommunalreferat abgestimmt.

Das Mobilitätsreferat hat den Beschlussentwurf mitgezeichnet.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung Ziffer 6.1) Bezirksausschusssatzung mit Schreiben vom 08.07.2022 zum Beschlussentwurf angehört. Der Bezirksausschuss hat sich in der Sitzung vom 28.07.2022 mit der Planung befasst und folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 6).

„A. Grundsätzliche Vorbemerkungen und Forderungen

Seit Jahrzehnten herrscht auf diesem Planungsgebiet mit den ungenehmigten „wildem“ Gewerbeflächen rund um den östlichen Rappenweg auf ca. 24,5 ha eine vollkommen unbefriedigende städtebauliche Situation. Alle Versuche von Stadtrat, Bezirksausschuss und der Bevölkerung, die Situation zu verbessern und einer geordneten Entwicklung zuzuführen scheiterten aus unterschiedlichen Gründen, häufig auch mangels Mitwirkungsbereitschaft der früheren Eigentümerschaft.

Die Beschlussvorlage zeigt eine außergewöhnlich schwierige Gesamtgemengelage auf und - aus Investorensicht - die Notwendigkeit und Forderungen eines außerordentlich hohen Baurechts zur kostenmäßigen Bewältigung des erwarteten hohen Bau- und Sanierungsaufwandes. Der Bezirksausschuss erklärt seine grundsätzliche Bereitschaft an einer deutlichen Verbesserung der unbefriedigenden Gesamtsituation konstruktiv mitzuwirken und den Weg freizumachen für eine neue städtebauliche Entwicklung in dieser privilegierten Lage am Südrand des Riemer Parks. Der Bezirksausschuss unterstützt deshalb in einem ersten Schritt den Aufstellungsbeschluss inklusive der daran anschließenden notwendigen Untersuchungen. Aufgrund der starken Betroffenheit fordert der Bezirksausschuss im weiteren Verfahren bis zum Eckdatenbeschluss und Billigungsbeschluss aktiv an den weiteren Schritten beteiligt und laufend (mindestens 1 x jährlich) informiert zu werden, z. B. über die zunächst anstehenden Untersuchungen und Gutachten. Vorrangig ist dabei die Frage der Verkehrserschließung und der Umgang mit den Altlasten, aber auch weitere Fragestellungen wie z. B. der Infrastruktur, der

Durchlüftung und der weitere Fortgang bezüglich des sog. „Schlüsselgrundstücks“ (Flurstück Nr. 199/1, einschließlich Nr. 199/6, beide Gemarkung Trudering).

Der Bezirksausschuss begrüßt, dass es nun zu Fortschritten gekommen ist und dass angesichts der misslichen Altlastensituation die Zuversicht besteht, das Gebiet in einem großen Umfang neu zu entwickeln mit einer Mischung aus Gewerbe und Wohnungsbau um den Wohnungsmangel abzumildern. Der Bedarf an Gewerbeflächen für das örtliche Gewerbe soll durch ein Konzept aus A- und B-Gewerbe ebenfalls gedeckt werden. Dies wird vom Bezirksausschuss unterstützt, ebenso die Absicht, den bereits vom Bezirksausschuss geforderten Gewerbehof aufzunehmen (siehe BA-Antrag Nr. 20-26 / B 03150).

Der Bezirksausschuss betont aber auch ganz deutlich, dass die Themen Klimaschutz und Weiterentwicklung des Riemer Parks mit attraktiven Grün- und Biotopstrukturen einen hohen Stellenwert im weiteren Planungsprozess erhalten müssen. Wichtige bioklimatische Flächen und Achsen (z. B. Parkmeile Trudering-Neuperlach und Biotope an der Mauersegler Straße) sind stark zu berücksichtigen, deren Funktionen müssen künftig gestärkt werden. Für den Verkehrsbereich werden größtmögliche Anstrengungen für eine umweltfreundliche Abwicklung der neuen Verkehre erwartet, inklusive einer proaktiven Mitwirkungsbereitschaft der privaten Investoren. Dies setzt konsequent umweltverträgliche Mobilitätskonzepte und neue ÖPNV-Angebote voraus, insbesondere unter Berücksichtigung der weiteren neuen Siedlungsgebiete an der Heltauer Straße des 5. Bauabschnitts Messestadt/Arrondierung Kirchtrudering sowie der Rahmenplanung Wasserburger Landstraße.“

***Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu A.
Grundsätzliche Vorbemerkungen und Forderungen:***

Der Bezirksausschuss wird im weiteren Verfahren bis Eckdatenbeschluss und Billigungsbeschluss beteiligt und mindestens einmal jährlich informiert (z. B. im Rahmen des Jahresgesprächs) und so zu weiteren Untersuchungen, Prüfungen und Gutachten in Kenntnis gesetzt.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter Stellung:

„Zahlen und Daten

Die Beschlussvorlage führt auf Seite 22 folgendes aus:

„Realistische Zahlen und Daten für die Entwicklung (Geschoßfläche, Höhe, Dichte für WO, GE, MI, Grün- und Verkehrsflächen etc.) können erst mit Vorlage der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung und einem Planungskonzept belastbar benannt werden.“

Diese vage Formulierung lässt erheblichen Spielraum für den weiteren Planungsprozess, ermöglicht es aber dem Bezirksausschuss zum jetzigen Zeitpunkt mit Verweis auf die genannten Ziele, die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens mitzutragen. Der Bezirksausschuss betont aber in diesem Zusammenhang deutlich, dass er den weiteren Planungsprozess aus der Verantwortung gegenüber der örtlichen Bevölkerung sehr kritisch begleiten wird.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Zahlen und Daten:

Für diesen Beitrag wurde folgende Stellungnahme des Mobilitätsreferates (MOR) eingeholt:

„Wie im Beschlussentwurf benannt sollen und werden die Ergebnisse der „verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung - Wohnen am Riemer Park (WaRP)“ des Mobilitätsreferates (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03314 vom 19.05.2021) in den Ansatz des Aufstellungsbeschlusses einfließen. Somit ist auch keine erneute verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung erforderlich. Hier liegt ein Missverständnis vor. Auswirkungen und Maßnahmen im Straßennetz wurden durch das Mobilitätsreferat in der o. g. Beschlussvorlage bereits dargelegt. Diese Ergebnisse haben gezeigt, dass neben der heutigen Zufahrt über die Schwablhofstraße ein zweiter Anschluss des gegenständlichen Planungsgebietes zwingend Voraussetzung für die Erschließung und Umsetzbarkeit des Projektes ist. Dieser zweite Anschluss über die Mauerseglerstraße wäre als netzergänzende Maßnahme aus Gründen der Verkehrsverteilung und -entlastung prinzipiell möglich. Allerdings fehlt noch eine „bauliche“ und keine „verkehrliche“ Machbarkeitsuntersuchung, die aufzeigen soll, dass eine Eisenbahnüberführung höhenteknisch möglich ist, die dafür erforderlichen Rampen in den zur Verfügung stehenden Grenzen möglich und mit welchem planungstechnischen und finanziellen Aufwand das Projekt für die Landeshauptstadt München und die Bauträger*innen zu realisieren ist.“

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Thema Stellung:

„Ziele laut Beschlussvorlage

Die städtebaulichen (3.1), landschaftsplanerischen (3.2) und verkehrlichen Ziele (3.3) werden vom Bezirksausschuss mitgetragen und unterstützt mit dem deutlichen Hinweis, dass der Bezirksausschuss im weiteren Verfahren zu beteiligen ist. Im Folgenden wird auf einzelne Ziele und Aspekte eingegangen, die dementsprechend anzupassen sind.

Umgriff

Der Bezirksausschuss fordert die Aufweitung des Umgriffs um den Bereich der Bahnunterführung Schwablhofstraße und südlich der Bahnlinie bis zur Wasserburger Landstraße. Die bestehenden Bebauungspläne der Landeshauptstadt München (Nr. 1976 und Nr. 1945) sind entsprechend zu ändern. Die in Abschnitt „B.3 Schwablhofstraße“ beschreibenden Ziele sind aufzunehmen.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Umgriff:

Für diesen Beitrag wurde folgende Stellungnahme des Mobilitätsreferates (MOR) eingeholt:

„Der Umgriff des Bebauungsplans kann nicht auf den Kreuzungsbereich Schwablhofstraße mit der Bahnlinie erweitert werden, da diese dem

Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) unterliegt. Dort heißt es unter § 8 Abs. 1 und 2 EBKrG „(1) Wenn an der Kreuzung ein Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, entscheidet als Anordnungsbehörde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Benehmen mit der nach Landesrecht zuständigen Behörde. (2) In sonstigen Fällen entscheidet als Anordnungsbehörde die nach Landesrecht zuständige Behörde.“

Eine erste Machbarkeitsuntersuchung durch die Auftragnehmer des Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (BayStMB) konnte mit positivem Ergebnis abgeschlossen werden. Das Mobilitätsreferat möchte analog den Planungen zum S-Bahnhalte Berduxstraße die Planungen weiterbetreiben und steht hierzu bereits in engem Kontakt zum BayStMB.“

Im Beschluss des Mobilitätsausschusses „verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung - Wohnen am Riemer Park (WaRP)“ des Mobilitätsreferates (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03314 vom 19.05.2021) werden Aussagen zum Ausbau des Knotenpunkts Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade unter Punkt 3 im Antrag des Referenten getroffen:

„Ziel der verkehrlichen Planung ist, durch entsprechende Maßnahmen des Punktes 1 zu gewährleisten, dass auf einen KFZ- / MIV-gerechten Ausbau des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade (mit erheblichen Eingriffen in bestehende ökologisch wertvolle Grün-/Ausgleichsflächen südlich der Bahntrasse) derzeit verzichtet werden kann. Weitere Überprüfungen eines Infrastrukturausbaus erfolgen in Abhängigkeit der allgemeinen verkehrlichen Entwicklung sowie im Rahmen der baulichen Entwicklungen der Planungsgebiete Wohnen am Riemer Park.“

Gegebenenfalls sind für die Planungsgebiete und Bebauungsplanverfahren Maßnahmen zur Anpassung erforderlich.

Der Bezirksausschuss führt in seiner Stellungnahme weiter aus:

„B. Verkehrliche Ziele

Hinsichtlich des Ziels einer möglichst umweltfreundlichen Abwicklung der Mobilität stellt der Bezirksausschuss weitergehende Forderungen:

1. Ein neuer **S-Bahnhof auf Höhe Schwablhofstraße** ist für den Bezirksausschuss eine Grundvoraussetzung für eine neue städtebauliche Nutzung des Planungsgebiets mit erhöhter Nutzung aus Wohnen und Gewerbe. Eine weiter in der Zukunft liegende Schienenplanungen für eine U4-Station (im Zuge Münchner Nordosten) ist erwünscht und einer Trambahnerschließung
 - a) mit Wendeschleife,
 - b) mit Erschließung des Planungsgebietes nördlich der Bahn und Rückführung zur Wasserburger Landstraße durch die Unterführung Mauersegler Straße oder
 - c) Weiterführung in Richtung Riem (im Zuge der Weiterführung der Tram nach Haar, Punkt 2.2.6) sollten perspektivisch mitgedacht werden.

2. Die Realisierung einer zweiten **Erschließung aus dem Osten** ist auch für den Bezirksausschuss eine weitere Vorbedingung für die Bebauung. Die Erschließung über die Mauerseglerstraße ist an folgende Ziele geknüpft, die in 3.3 aufzunehmen sind:

- Die Straßenführung – dabei insbesondere die Gefällstrecken – muss sich in die vorhandene Geländestruktur gut einfügen. Der Bezirksausschuss ist hier intensiv einzubinden.
- Durchgangsverkehr und Schleichverkehr über den Drosselweg ist planerisch zu verhindern.
- Die neue Unterführung an der Mauerseglerstraße muss eine attraktive Führung des Fuß- und Radverkehrs beinhalten, möglichst sind Rad- und Fußgängerwege in vom Kfz-Verkehr getrennten Röhren zu führen.

3. Die **Schwablhofstraße** ist für die Erschließung des Baugebiets essentiell. Im Sinne erhöhter Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr fordert der Bezirksausschuss eine 2. Unterführung unter der Bahnstrecke München – Rosenheim parallel zur Schwablhofstraße. Der Bezirksausschuss verweist auf den Antrag Nr. 20-26 / B 04178 „Unterführung Schwablhofunterführung 2.0 – die Schwablhofunterführung an die kommenden Herausforderungen anzupassen“, in dem eine zweite Röhre für Fuß- und Radfahrer zu untersuchen ist. Diese weitere Röhre ist auch im Zusammenhang mit einem möglichen weiteren S-Bahnhaltepunkt Schwablhofstraße zu denken. Des Weiteren wird die Aufweitung des westlichen Planungsumgriffs um den Bereich der Bahnunterführung Schwablhofstraße auch südlich der Bahntrasse bis zur Wasserburger Landstraße gefordert. Hervorzuheben ist der großräumige Zusammenhang, insbesondere die dauerhafte Schaffung eines weitläufigen Grünzugs nördlich der Bahnlinie und der sich bereits entwickelnden Parkmeile Trudering-Neuperlach vom Riemer Park bis ins Hachinger Tal. Insbesondere die ökologischen Anforderungen (gemeinsam mit dem Teilstück nördlich der Bahn) sind zu definieren und entsprechend dauerhaft zu gewährleisten.

4. An einer **Rad- und Fußgänger Verbindung entlang der Bahnlinie** wird festgehalten. Dies betrifft auch den Teilabschnitt am sog. „Schlüsselgrundstück“. Die entsprechenden Verhandlungen mit der Deutschen Bahn und der privaten Grundstückseigentümerin des Flurst. Nr. 199/1 sind dabei erfolgsorientiert weiterzuführen. Die mehrfach getätigte Aussage, z. B. unter Punkt 4. Weiteres Vorgehen – Erschließung für neuen Konzeptansatz Rappenweg, Wegeverbindung nach Osten: „Auch für die Herstellung einer Radwege-Verbindung aus dem Stadtgebiet in Richtung Osten zur Gemeinde Haar nördlich der Bahntrasse ist die Voraussetzung nicht gegeben.“

kann so nicht akzeptiert werden. Wir verweisen stattdessen auf das verkehrliche Ziel unter Punkt 3.3 Verkehrliche Ziele „Schaffung einer hohen Durchlässigkeit im Planungsgebiet für Fuß- und Radverbindungen, insbesondere ein schneller Radweg München – Ebersberg (Radvorrangroute)“ und den entsprechenden Beschlüssen aus Bezirksausschuss und Stadtrat, und fordern zeitnah nach kreativen Lösungen zu suchen, diese Radverbindung schnellstmöglich umzusetzen.

Dabei ist am östlichen Engpass am Übergang zu Gronsdorf auch die Option einer Aufständigung der Fahrradtrasse (eventuell mit Fußweg) in Erwägung zu ziehen. Der Bezirksausschuss unterstützt diese Lösungssuche gerne mit seiner Ortskenntnis und

fachlichen Expertise. Die alternative Führung über die Herzogstandstraße ist zurückzustellen. Der Bezirksausschuss bedauert die Blockade durch eine private Grundstückseigentümerin. Von einer Enteignung soll zunächst Abstand genommen werden. Die Möglichkeit eines Enteignungsverfahrens ist jedoch nicht grundsätzlich auszuschließen. Im weiteren Verfahren ist ein Enteignungsverfahren dann gerechtfertigt, wenn für den Bau der Bahnunterführung (an der Mauerseglerstraße) unverhältnismäßig hohe umzulegende Kosten drohen und/oder sich gravierende städtebauliche, verkehrliche und ökologische Mängel und Nachteile ergeben, die in die weite Zukunft wirken und zu Lasten der zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen, der Beschäftigten und der Allgemeinheit gehen. Bei einem Beitritt ist keine Befreiung von den neuen SoBoN-Vorgaben (2021) zu gewähren, denn dies würde das Instrument untergraben.

5. Auch das Gebiet am Rappenweg soll nach dem Prinzip „**Stadt der kurzen Wege**“ funktionieren, um unnötige Verkehre zu minimieren. Da es im näheren Umfeld keine Versorgungsmöglichkeiten gibt, sehen wir ein ergänzendes Nahversorgungsangebot als zwingend (siehe 2.2.1 Zentrenkonzept).

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu B. Verkehrliche Ziele:

1. S-Bahnhof auf Höhe Schwablhofstraße

Für diesen Beitrag wurde folgende Stellungnahme vom Mobilitätsreferat (MOR) eingeholt:

„Wie bereits erläutert, sind bereits Vorbereitungen zur Einleitung der Planungen zu einem neuen S-Bahnhaltepunkt in der Schwablhofstraße durch das Mobilitätsreferat erfolgt. Aufgrund des sehr langen zeitlichen Vorlaufs und der Zuständigkeiten des Freistaats für eine Entscheidung eines zusätzlichen S-Bahnhaltes an der Schwablhofstraße kann dieser S-Bahnhaltepunkt keine Grundvoraussetzung für das zeitlich näher liegende Bebauungsplanverfahren sein.

Darüber hinaus wäre den bisherigen Ergebnissen zur Folge die Erschließung des Planungsgebietes auch ohne einen zusätzlichen S-Bahnhaltepunkt gewährleistet – eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung ist allerdings weiterhin ein wesentliches Ziel des Mobilitätsreferates und wird selbstverständlich mit allen Anstrengungen zur Erreichung des Ziels des Verkehrswende unterstützt werden.“

2. Erschließung aus dem Osten

Für diesen Beitrag wurde folgende Stellungnahme des Mobilitätsreferates (MOR) eingeholt:

„Eine Erschließung aus dem Osten ist aus den im Aufstellungsbeschluss genannten Gründen nicht möglich. Die weiteren genannten Ziele werden berücksichtigt und Gegenstand der o. g. baulichen Machbarkeitsuntersuchung sein.“

3. Schwablhofstraße

Für diesen Beitrag wurde folgende Stellungnahme des Mobilitätsreferates (MOR) eingeholt:

„Die genannten Planungen stehen in keinem direkten Zusammenhang zu dem Aufstellungsbeschluss Rappenweg. Sie werden unabhängig mit den genannten BA-Antrag (BA-Antrag Nr. 20-26 / B 04178 vom 24.05.2022) beantwortet.“

4. Rad- und Fußgänger Verbindung entlang der Bahnlinie

Der Bezirksausschuss hält an der Fuß- und Radwegeverbindung nach Gronsdorf entlang der Bahnlinie fest und bittet um Erwerb der dafür notwendigen Flächen, notfalls im Wege der Enteignung.

Das Kommunalreferat (KR) nimmt dazu wie folgt Stellung:

„Wir haben das Anliegen bereits aufgegriffen und der Eigentümerin im April dieses Jahres das Erwerbsinteresse der Stadt München dargelegt. Leider ohne Erfolg. Es besteht im Moment keine Verhandlungsbereitschaft. Wir erhalten unser Interesse selbstverständlich aufrecht, sehen in dieser Angelegenheit aber wenig Aussichten auf einen erfolgreichen freihändigen Erwerb.“

Die Einleitung eines Enteignungsverfahrens würde neben dem Scheitern des freihändigen Erwerbs eine verbindliche planungsrechtliche Festsetzung sowie die Dringlichkeit der baulichen Maßnahme voraussetzen.“

Ergänzung vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Die Voraussetzungen für die Aufnahme der maßgeblichen Flächen des Grundstücks bzw. Teilflächen des Grundstücks Fl. Nr. 199/1 (Gemarkung Trudering) für eine Wegeverbindung in den Planungsumgriff liegen bisher nicht vor, werden aber ebenfalls im weiteren Verfahren geprüft.

Zudem werden im weiteren Verfahren werden auch Alternativen für Wegeverbindungen untersucht.

5. „Stadt der kurzen Wege“

Die Förderung der Nahmobilität durch die städtebauliche Konfiguration (Stadt der kurzen Wege) ist in dem Beschluss unter Punkt 3.3. Verkehrliche Ziele enthalten.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt Stellung:

„C. Altlastensanierung und Grundwasser

Das Sanierungskonzept, das darauf abzielt, dass nur wenig in den Verfüllungsraum eingegriffen wird, findet die Zustimmung des Bezirksausschusses. In der Vorlage werden detaillierte Angaben vermisst. So fehlt z.B. die Beschreibung der konkreten Altlastenstoffe, deren Ausmaß bzw. Konzentrationswerte, eine Beschreibung des Gefährdungspotentials und der zeitliche Verlauf der Stoffe sowie deren stoffliche Abbauprodukte im Untergrund sowie im Grundwasser, als auch gasförmig in den diversen Schichten. Somit kann der Bezirksausschuss nur auf die Angaben der Vorlage Nr. 14-20/V 00021 (2014)

zurückgreifen, bei der noch gegenteilige Schlussfolgerungen gezogen wurden. Deshalb fordert der Bezirksausschuss eine detailliertere Beschreibung. Des Weiteren wird eine regelmäßige Information des Bezirksausschusses und Aushändigung der Gutachten und Prüfergebnisse an den Bezirksausschuss gefordert.

Dies ist der Brisanz des Themas geschuldet und auch der Bedeutung für die Bereiche rings um das Bebauungsgebiet. Eine Gefährdung durch Altlasten ist nach bestmöglichem Ermessen auszuschließen. Besonderer Schutz gilt dabei Kindern in den Außenbereichen der Wohnungen, Freibereichen, Gartenanlagen, usw. Alle Maßnahmen müssen getroffen werden, um auch in Zukunft eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen und ein professionelles Bodensanierungskonzept umzusetzen.

Ein langjähriges Monitoring der Altlasten ist notwendig und entsprechende Pläne zur Begegnung von etwaigen Störungen sind aufzustellen. Die zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen und die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Gewerbebetriebe sind vertraglich verbindlich aufzuklären.

An Stellen, an denen ein größerer Eingriff in den altlastenbehafteten Untergrund unvermeidlich ist bzw. dringend empfohlen wird, bittet der Bezirksausschuss um ernsthafte Prüfung und ganzheitliche Abwägung, die "Gunst der Stunde" zu nutzen und mit der geplanten Bebauung da, wo umweltrechtlich und ökologisch vertretbar, eine umfassende "Auskoffnung" der Altlasten vorzunehmen und die entstehenden Baugruben für die Anlage von Quartiers-(Tief)-Garagen unter den Baukörpern zu nutzen. Es ist dem Bezirksausschuss darzustellen, welche Freiräume für unterschiedliche Nutzungen dadurch gewonnen werden könnten, z.B. für Grünanlagen, dringend benötigte Einrichtungen/Vorhaben wie Wohnungsbau, Schule/KiTa, Infrastruktur. Diese Anregung gilt selbstverständlich unter der Prämisse konsequenter Mobilitätskonzepte inklusive flächensparender Erschließungswege!"

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu C. Altlastensanierung und Grundwasser:

Für diesen Beitrag wurde folgende Stellungnahme vom Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) eingeholt:

„Die verfüllte Kiesgrube am Rappenweg wurde seit 1994 in mehreren Untersuchungskampagnen mit Boden- und Bodenluftprobenahme flächig untersucht, das Grundwasser wird seit 1997 überwacht.

Insgesamt wurden zur Altlastenerkundung bisher rund 370 Bodenaufschlüsse mittels Kleinrammbohrungen durchgeführt. Die angetroffene Auffüllung reicht in eine Tiefe von bis zu 19,5 m unter Geländeoberkante, besteht überwiegend aus Schluffen und Kiesen, die sehr variable Anteile an künstlichen Beimengungen verschiedenster Art aufweisen (z.B. Bauschutt, Glas, Asche, Schlacke, Keramik- und Kunststoffreste). Der kleinräumige und heterogene Aufbau des Auffüllungskörpers deckt sich mit der Annahme und Verfüllung von vorwiegend kleineren Transportgebinden im angegebenen Verfüllungszeitraum von Mitte der 50er- bis Anfang der 70er-Jahre.

Seit den 1990er-Jahren wurden über 3.000 Bodenproben der Auffüllungsschichten schadstofftechnisch untersucht. Hierbei zeigte sich eine nahezu flächendeckende

Belastung der Auffüllung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und punktuellen Gehalten bis zu 3.500 mg/kg. In den meisten Bereichen liegen die ermittelten Gehalte jedoch zwischen 10 mg/kg und 70 mg/kg. Bei den PAK handelt es sich um einen Summerparameter verschiedener Stoffe, die bei der unvollständigen Verbrennung organischen Materials entstehen. Sie liegen im Boden partikelgebunden vor, weisen eine sehr geringe Mobilität (Wasserlöslichkeit und Flüchtigkeit) auf und können mikrobiell nur sehr eingeschränkt abgebaut werden.

In ca. 300 untersuchten Bodenproben wurden zudem erhöhte Gehalte an Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) zwischen 300 mg/kg und 59.000 mg/kg ermittelt. Die angetroffenen MKW können entweder durch das Deponieren von bereits belastetem Bodenmaterial während der Verfüllphase der Kiesgrube oder später durch den Eintrag von Heizöl, Kraft- oder Schmierstoffen von der Oberfläche während der Nutzung als ungenehmigte Gewerbefläche in den Boden gelangt sein. MKW weisen im Boden eine geringe Mobilität auf und sind gut biologisch zu unbedenklichen Endprodukten abbaubar.

Die ermittelten Bodenluftkonzentrationen (BTEX, Alkane, LHKW und Deponiegase) waren lediglich bei sieben von 587 Untersuchungspunkten auffällig. Im überwiegenden Teil der Proben lagen die Konzentrationen unterhalb der Nachweisgrenze.

Die geringe Wasserlöslichkeit der angetroffenen Schadstoffe wird durch die durchgängig unauffälligen Grundwasseranalysen des seit 25 Jahren laufenden Monitorings bestätigt.

Da der vorliegende quasistationäre Zustand der Altablagerung durch spätere bauliche Maßnahmen gestört werden könnte, wären in diesem Zusammenhang an einzelnen Standorten Schutzmaßnahmen erforderlich, die jeweils auf die konkrete (Bau-) Maßnahme abgestimmt werden.

Aus bodenschutzrechtlicher Sicht können für das Planungsgebiet Nutzungseinschränkungen für eine Neuplanung ausgeschlossen werden. Um die jeweiligen Nutzungsvoraussetzungen zu gewährleisten, ist es in der Regel ausreichend, einen direkten Kontakt mit der Auffüllung zu verhindern. Dies erfordert die Überdeckung oder den Austausch oberflächennaher Schichten. Diese Sicherungsmaßnahmen sind zur nachhaltigen Gewährleistung planungsrechtlich ausgewiesener Nutzungen erforderlich (für die Bebauungen, sonstige Einrichtungen und Anlagen, Freiflächen- und Freianlagengestaltungen, die Bepflanzungen etc.). Der Umfang (Tiefe) dieser Sicherungs- und Sanierungsmaßnahme ist von der zukünftigen Nutzung abhängig und wird einzelfallbezogen festgelegt.

Um Arbeiter während der Bauphase sowie künftige Bewohner*innen vor gasförmigen Schadstoffen nachhaltig zu schützen, werden nach dem Rückbau der bestehenden Gebäude die bisher nur punktuell durchgeführten Bodenluftmessungen durch eine flächige FID/PID-Begehung ergänzt.

Grundsätzlich kann möglichen Gasaustritten mit bautechnischen Maßnahmen so begegnet werden, dass die Gewährleistung gesunder Arbeits- und Wohnverhältnisse nachhaltig gegeben ist.

Wie bereits dargestellt, wird das Grundwasser seit 25 Jahren überwacht. Zum Schutz des Grundwassers während der Bautätigkeit (hierbei könnten Schadstoffe durch den Eintrag mechanischer Energie in den Untergrund mobilisiert werden) wird behördlicherseits ein engmaschiges Grundwassermonitoring und das Vorhalten einer Grundwasserreinigungsanlage gefordert, um unverzüglich auf einen möglichen Schadstoffaustrag in das Grundwasser reagieren zu können. Im Bereich von Niederschlagsversickerungsanlagen ist grundsätzlich ein Bodenaustausch durchzuführen, um die Verschleppung von Schadstoffen durch gezielte Versickerung zu verhindern.

Diese engmaschige Überwachung des Grundwassers, der Bodenluft und selbstverständlich der korrekten Deklarationsanalytik des anfallenden Bodenaushubs zur schadlosen Entsorgung wird gegenwärtig im südlichen Bereich des Gewerbegebiets bei den Vorbereitungen einer Zwischennutzung realisiert.

Alle nötigen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen sind technisch und finanziell bewältigbar und werden zum Schutz der menschlichen Gesundheit und des Grundwassers laufend an die Ergebnisse des engmaschigen Monitorings angepasst.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird den Bezirksausschuss selbstverständlich satzungsgemäß über neue Erkenntnisse zeitnah informieren.“

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt Stellung:

„D. Klimaneutralität, Klimaschutz, Energie, Tiefen-Geothermie

Entsprechend den Zielsetzungen der Landeshauptstadt wird konsequent auf Klimaneutralität gesetzt. In diesem Zusammenhang ist ein Konzept verbindlich zu entwickeln und umzusetzen, das die Nutzung der Geothermie- bzw. Erdwärme in den Mittelpunkt stellt und vorrangig durch Photovoltaik sowie ggfs. Solarthermie ergänzt wird. Das Konzept soll dabei allumfassend Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur umfassen. Der Bezirksausschuss verweist deshalb nochmals auf die Anträge 20-26 / B 03595, 20-26 / B 03523 und 20-26 – B 04177, auch das Planungsgebiet Rappenweg mit Tiefen-Geothermie zu versorgen und fordert eine weitere Bohrung im Nahbereich der bestehen Geothermieanlage in der Messestadt, nachdem das Potential im Stadtbezirk Trudering-Riem noch nicht ausgeschöpft ist. Möglich wäre auch eine Kooperation mit der Gemeinde Haar/Gronsdorf.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu D. Klimaneutralität, Klimaschutz, Energie, Tiefen-Geothermie:

Dieser Ansatz wird im weiteren Verfahren geprüft.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt Stellung:

„E. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)

Der Bezirksausschuss bedauert, dass hier bereits zum dritten Male innerhalb eines Jahres bei neuen Planungsprojekten im 15. Stadtbezirk die Anwendung einer Altfall-Regelung festgelegt wird und nicht die aktuellste Fassung der SoBoN 2021 Anwendung

findet. Angesichts der dichten Baustruktur und der vergleichsweise sehr lang andauernden vorplanerischen Zeithorizonte ist es angebracht, die vorgeschlagenen SoBoN-Vereinbarungen nochmals auf den Prüfstand zu stellen mit dem Ziel, die (neue) SoBoN 2021 umzusetzen. Der Bezirksausschuss nimmt erfreut zur Kenntnis, dass zumindest eine 40-jährige Bindungsfrist zu Grunde gelegt wird. Auf den Grundstücksflächen der LHM im Norden des Planungsgebiet, unmittelbar am Rand des Riemer Parks, fordert der Bezirksausschuss (neben Gemeinbedarfsflächen) eine Wohnbebauung mit ausschließlich sogenanntem „dauerhaft bezahlbarem Wohnraum“ durch städtische Wohnungsbaugesellschaften und Genossenschaften, ohne Bindungsfristen.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu E. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN):

Die Vollversammlung des Stadtrates hat in dem Beschluss vom 28.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03932) das Bebauungsplanverfahren Rappenweg als Übergangsfall definiert, der zu den Konditionen der SoBoN 2017 Plus zu behandeln ist. Von allen beteiligten Eigentümer*innen im Umgriff liegt die Grundzustimmung und Erklärung der Mitwirkungsbereitschaft vor. Somit findet für das Bebauungsplanverfahren Rappenweg die aktuellste Fassung der SoBoN 2021 Anwendung, allerdings mit den hierfür definierten Konditionen als Übergangsfall (siehe auch Punkt 5. Sozialgerechte Bodennutzung) .

Für den Beitrag zu den Grundstücksflächen der Landeshauptstadt München wurde folgende Stellungnahme von der Hauptabteilung III/10 -Wohnungsprogramme und SoBoN vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) eingeholt:

„Ziel der städtischen Wohnbauflächenentwicklung ist es, bezahlbaren Mietwohnungsbau sowie den Grundsatz der Münchner Mischung zu sichern. Daher werden städtische Wohnbauflächen in aller Regel weit überwiegend an die städtischen Wohnungsbaugesellschaften GWG und GEWOFAG vergeben sowie die verbleibenden Flächenanteile an gemeinschaftsorientierte Wohnprojekte (Genossenschaften, Mietshäusersyndikate) bzw. KMB-Bauträger*innen (Bauträgeri*innen im Konzeptionellen Mietwohnungsbau) vergeben.

Die Vergabe im Erbbaurecht erfolgt nach derzeitiger Beschlusslage einheitlich für die Dauer von 80 Jahren.

Auf den städtischen Flächen realisieren die städtischen Wohnungsbaugesellschaften weit überwiegend geförderten und preisgedämpften Wohnungsbau (Einkommensorientierte Förderung - EOF, München Modell, Konzeptioneller Mietwohnungsbau – KMB plus weitere Sozialbedarfe). Genossenschaften erfüllen einen Fördermix aus EOF, München Modell und KMB.

Im München Modell und KMB gelten die Bindungsfristen gleichlaufend mit der Dauer des Erbbaurechts für 80 Jahre. Aufgrund der Förderbestimmungen des Freistaats Bayern beträgt die Bindungsdauer in der EOF derzeit 40 Jahre. Beschlüsse des Stadtrats, wie zum Beispiel das „Konzept der sozialen Mietobergrenzen“ stellen aber sicher, dass Wohnungen der städtischen Wohnungsbaugesellschaften auch nach Ablauf der

Bindungen weiterhin mietpreisreguliert vermietet werden. So wird sichergestellt, dass auf städtischen Flächen langfristig bezahlbarer Wohnraum sichergestellt wird.“

**Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt Stellung:
„F. Erschließung der städtischen Flächen in Gronsdorf, Bahnstraße und
Strukturkonzept**

Der Bezirksausschuss kritisiert die Aussage (Seite 24 oben) „Die Erschließung der städtischen Flächen bei einer Entwicklung im Rahmen der Planungshoheit der Gemeinde Haar erfolgt zukünftig über die Schneiderhof- und Bahnstraße“.

Er verweist auf die in der Vergangenheit wiederholt eingebrachten Anträge, dass eine Erschließung dieser städtischen Flächen nicht zu Lasten der Bahnstraße erfolgen kann. Ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist zu entwickeln, das zum Ziel hat, die Bahnstraße und deren Nebenstraßen sowie den Knotenpunkt Wasserburger Landstraße verträglich zu entlasten, anstatt sie weiter zu belasten. Es ist zu verhindern, dass neuer überörtlicher Verkehr aus Haar angezogen wird und über die Bahnstraße abgewickelt wird. Zum Schutz der eigenen Bürger sollte einem Verkauf von Flächen nur zugestimmt werden, wenn ein tragfähiges Verkehrskonzept vorgelegt wird. Insoweit ist der Punkt 10 im Antrag der Referentin entsprechend zu ändern.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu F. Erschließung der städtischen Flächen in Gronsdorf, Bahnstraße und Strukturkonzept:

Ohne Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer*innen von Flurstück Nr. 199/1 (Gemarkung Trudering) kann keine Erschließung über diese Flächen für einen verlängerten Rappenweg erfolgen.

Das Grundstück wird nicht in den Umgriff des Bebauungsplans „Rappenweg“ aufgenommen, weil in den letzten Jahren keine Grundzustimmung und Mitwirkungserklärung erteilt wurde.

Die Anregung betrifft Flächen außerhalb des Planungsbereichs Rappenweg in der Nachbargemeinde Gronsdorf-Haar. Die Anregung wurde zur Beachtung und Würdigung an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Hauptabteilung I Stadtentwicklungsplanung, das Kommunalreferat und das Mobilitätsreferat weitergeben.

Eine Änderung von Punkt 10 im Antrag der Referentin wird daher nicht für notwendig erachtet.

Wenn die städtischen Flächen in Gronsdorf entwickelt werden, sind die entsprechenden verkehrlichen Untersuchungen durchzuführen.

**Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt Stellung:
„G. Eckdatenbeschluss**

Der Bezirksausschuss fordert, frühzeitig und transparent in den Eckdatenbeschluss und das städtebauliche Wettbewerbsverfahren eingebunden zu werden.

Die Eigentümergemeinschaft wird aufgefordert, bereits vor der Durchführung des Wettbewerbs die Öffentlichkeit zu informieren und in Form eines Workshops zu beteiligen. Vorstellbar ist auch, dass mehrere themenorientierte Workshops durchgeführt werden, z.B. zu den städtebaulichen Zielen, zur Erschließungsproblematik oder zur Mobilität. Zu beteiligen sind dabei interessierte Anwohner der Umgebung, sowie die interessierte Allgemeinheit und auch diejenigen, die lediglich an Teilaspekten interessiert sind. Auch jüngere Menschen sind zu beteiligen. Die Beteiligungsergebnisse sind in die Unterlagen zum Wettbewerb aufzunehmen. Da die Fragen der Erschließung und der Altlasten momentan an vorderster Stelle stehen, wird sich die (erste) Bürgerbeteiligung darauf konzentrieren. Weitere Beteiligungsformate sind im weiteren Verfahren bereitzustellen, insbesondere zu Fragen der Schulen und Bildung, Sporthallen und -anlagen, der sozialen Infrastruktur, der Grünplanung und der Ökologie. Von großem Interesse für den Bezirksausschuss sind die Stellungnahmen weiterer Beteiligter, z. B. der Gemeinde Haar und der Umweltverbände BN und LBV. Der Bezirksausschuss bittet darum, darüber zeitnah in Kenntnis gesetzt zu werden.“

***Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu G.
Eckdatenbeschluss:***

Der Bezirksausschuss und die Öffentlichkeit werden über die weiteren Verfahrensschritte in Kenntnis gesetzt.

Des weiteren stellt der Bezirksausschuss 15 an die Stadtverwaltung die Frage, ob es möglich ist, und wenn ja in welchem Umfang, die Verursacher der Altlastenproblematik aus den Nachkriegsjahren und die Schadstoffverursacher der letzten 30 Jahre haftbar zu machen und an den Bodensanierungen zu beteiligen.

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

Für diesen Beitrag wurde folgende Stellungnahme vom Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) eingeholt:

„Eine Beteiligung der Verursacher an altlastenspezifischen Kosten ist nur möglich, wenn diese auf behördlich angeordnete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zurückzuführen ist. Von der Altlast Rappenweg geht jedoch weder eine Gefahr für das Grundwasser, belegt durch das jahrelange Monitoring, noch durch Ausgasung für die menschliche Gesundheit, belegt durch die überwiegend unauffälligen Bodenluftmessungen, aus. Die Grundlagen für eine behördliche Anordnung von Sanierungsmaßnahmen sind daher derzeit nicht gegeben.

Zudem wäre selbst für den Fall einer angeordneten Sanierung mögliche Verursacher*innen kaum eindeutig ausfindig zu machen. Eine Abgrenzung von Schadstoffbelastungen, die während der Verfüllphase eingebracht wurden von Schadstoffen, die während der anschließenden, größtenteils nicht genehmigten Nutzung in den Untergrund gelangt sind, ist nicht möglich.“

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem hat Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, der zuständigen Verwaltungsbeirätin der HA I, Frau Stadträtin Kainz und dem zuständigen Verwaltungsbeirat der HA II, Herrn Stadtrat Müller ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Für das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.02.2022 umrandete Gebiet, Schwablhofstraße (östlich), Riemer Park (südlich), Gemeinde Haar, Ortsteil Gronsdorf (westlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich), Mauerseglerstraße ist ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen und der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern. Der Übersichtsplan ist Bestandteil dieses Beschlusses.
2. Den Planungszielen mit der Darstellung des weiteren Vorgehens unter Ziffer 3 des Vortrages der Referentin wird zugestimmt.
3. Das Kommunalreferat wird gebeten, zügig die Grunderwerbsverhandlungen mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben weiterzuführen.
Das Kommunalreferat wird gebeten, die notwendigen Grundstückstauschverhandlungen von Privat- und Verkehrsflächen an der Mauerseglerstraße weiterzuführen.
4. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird gebeten, mit dem Wasserwirtschaftsamt München und sonstigen fachlich Beteiligten die Eigentümerschaft für die weiteren Altlastenuntersuchungen, Sanierungskonzept und planerische und technische Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung und städtebauliche und landschaftsplanerische Konzeptstudie (siehe Ziffer 4) zu begleiten.
5. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, für die Durchführung der planerischen und technischen Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung (siehe Ziffern 2.2.2, 2.2.6 und 4 des Vortrages der Referentin) zu gegebenem Zeitpunkt alle erforderlichen Grundlagen, Vorgaben und Daten zu liefern sowie die Durchführung konstruktiv zu unterstützen.
6. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Eigentümerschaft die planerische und technische Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung und städtebauliche und landschaftsplanerische Konzeptstudie in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung durchführt.

7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis der planerischen und technischen Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung und städtebaulichen und landschaftsplanerischen Konzeptstudie (siehe Ziffer 4 des Vortrages der Referentin) mit einem Eckdatenbeschluss zu berichten.
8. Die mit Auftrag des Stadtrats vom Kommunalreferat geführten Grundstücks-tauschverhandlungen für einen „verlängerten Rappenweg“ (Grundstück Flurstück Nr. 199/1, Gemarkung Trudering) sind gescheitert und eingestellt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08830, 26.07.2017, nichtöffentliche Sitzung). Von einer Fortsetzung der Verhandlungen wird abgesehen, solange keine Bereitschaft der privaten Eigentümer*innen zur Lösung einer West-Ost-Wegeverbindung zu angemessenen Konditionen nach Gronsdorf vorgetragen wird.
9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Kommunalreferat werden gebeten, im Rahmen der Bauleitplanverfahren sowie im Rahmen möglicher Entwicklungen des städtischen Grundstücks in Haar-Gronsdorf das Ziel einer Radwegverbindung nördlich der Bahn gemäß VEP-R, in der gleichen Routenführung wie die schnelle Radwegeverbindung München Ebersberg, weiterzuverfolgen.
10. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass das städtische Grundstück im Bereich des Strukturkonzepts Gronsdorf mit dem geplanten Schulcampus des Landkreises München nicht mehr über einen verlängerten Rappenweg, sondern über das bestehende Straßennetz erschlossen wird.
11. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister*in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/32 V

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 15
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Baureferat VR1
6. An das Baureferat
7. An das Gesundheitsreferat
8. An das Mobilitätsreferat
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Referat für Klima und Umweltschutz
11. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
12. An das Referat für Bildung und Sport
13. An das Sozialreferat
14. An die Stadtwerke München
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/32 P
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/53
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/34 B
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV/32 T
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/32 V