

Telefon: 0 233-22514
-22424
-22632
Telefax: 0 233-24215

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-31 P
PLAN-HAII-52 Ost
PLAN-HAII-31 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183
Marienburger Straße (östlich),
Memeler Straße (nördlich),
Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich)**

- A) Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs
- B) Weiteres Vorgehen
- C) Mariengärten gleich richtig erschließen
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen am 20.10.2022
- D) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183 Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße
(nördlich), Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich) - Petition

Stadtbezirk 13 – Bogenhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12470

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.06.2024 (SB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Die Vollversammlung des Stadtrats hat am 21.12.2022 einen Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07026) gefasst und der Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs für den im Betreff genannten Bereich zugestimmt. Mit diesem Beschluss wurde das Referat für Stadtplanung auch beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des Wettbewerbs und das weitere Vorgehen zu berichten; Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 20.10.2022; Petition „500 neue Wohnungen in den „Mariengärten“ – So nicht!“
--------	---

Inhalt	Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs; weiteres Vorgehen; Behandlung der Empfehlung; Bericht über Petition
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)
Klimaschutz- relevanz	Keine Prüfung notwendig, da Bebauungsplanverfahren mit Klimafahrplan und ggf. Umweltprüfung
Entscheidungs- vorschlag	<ul style="list-style-type: none"> • Bekanntgabe • Vom Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183 wird Kenntnis genommen. • Im Wettbewerb wurden Konzepte für beide Ausbauvarianten sowie eine Erschließung des Planungsgebietes über die Engelschalkinger Straße geprüft. Insgesamt wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens auf eine bewohnerfreundliche Architektur hinwirken und gestalterische Qualitätskriterien sicherstellen. • Die Petition – für die Reduzierung der Wohneinheiten auf maximal 250 sowie für die Pausierung des Planungsverfahrens bis die Art des viergleisigen Bahn-Ausbaus feststeht und ein überzeugendes Verkehrskonzept vorliegt – wird zur Kenntnis genommen. Der Bitte der Petition wird nicht entsprochen. Die Verwaltung wird beauftragt, den Initiator*innen der Petition das Ergebnis der Stadtratsbefassung mitzuteilen. • Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 20.10.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183, Marienburger Straße, Memeler Straße, Bahnstrecke Nr. 5560
Ortsangabe	Stadtbezirk 13 - Bogenhausen

Telefon: 0 233-22514
-22424
-22632
Telefax: 0 233-24215

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-31 P
PLAN-HAII-52 Ost
PLAN-HAII-31 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183
Marienburger Straße (östlich),
Memeler Straße (nördlich),
Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich)**

- A) Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs
- B) Weiteres Vorgehen
- C) Mariengärten gleich richtig erschließen
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen am 20.10.2022
- D) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183 Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße
(nördlich), Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich) - Petition

Stadtbezirk 13 – Bogenhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12470

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 12.06.2024 (SB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin	1
A) Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs	2
B) Weiteres Vorgehen	13
C) Mariengärten gleich richtig erschließen – Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 20.10.2022	14
D) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183 Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße (nördlich), Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich) – Petition	16
II. Antrag der Referentin	19
III. Beschluss	19

Telefon: 0 233 - 22514
22424
22632
Telefax: 0 233 - 24215

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/31 P
PLAN-HA II/52 Ost
PLAN-HA II/31 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183
Marienburger Straße (östlich),
Memeler Straße (nördlich),
Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich)**

- A) Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs
- B) Weiteres Vorgehen
- C) Mariengärten gleich richtig erschließen
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen am 20.10.2022
- D) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183 Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße
(nördlich), Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich) - Petition

Stadtbezirk 13 - Bogenhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12470

Anlagen:

1. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
2. Übersichtsplan M=1 : 5.000
3. Rahmenbedingungsplan
4. Wettbewerbspläne der Preisträger*innen
5. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen am 20.10.2022
6. Petition
7. Stellungnahme des Bezirksausschusses 13 vom 13.03.2024

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.06.2024 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbezogen ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der

Bezirksausschüsse für den Bereich des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vorliegt.

A) Bekanntgabe des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs

Die Vollversammlung des Stadtrats hat am 21.12.2022 einen Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07026) gefasst und der Auslobung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes für den Bereich Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße (nördlich), Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich) zugestimmt (siehe Anlage 2).

Mit dem oben genannten Beschluss wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs und über das weitere geplante Vorgehen zu berichten.

1. Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideen- und Realisierungswettbewerb

1.1. Anlass

Die Grundstückseigentümerinnen beabsichtigen, das zirka 4,75 ha große Planungsgebiet östlich der Marienburger Straße zu einem urbanen Wohnquartier zu entwickeln.

Um ein qualitätsvolles Planungskonzept zu gewährleisten, wurde ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideen- und Realisierungswettbewerb durchgeführt.

1.2. Wettbewerbsaufgabe

Im Wettbewerbsgebiet, auf dem sich im Norden ein Baustoffhandel und im Süden eine unbebaute landwirtschaftlich genutzte Fläche befinden, soll ein urbanes Quartier mit hoher Freiraumqualität entstehen. Zusätzlich zu einem hohen Wohnanteil sollen neben Einzelhandel, nicht störendem Gewerbe auch soziale Infrastruktureinrichtungen sowie vielfältig nutzbare, lärmgeschützte private Frei- und öffentliche Grünflächen entwickelt werden.

Eine besondere Herausforderung der Wettbewerbsaufgabe stellte der Umgang mit dem künftigen viergleisigen Ausbau der direkt westlich angrenzenden Bahntrasse dar. Da eine Entscheidung über die Art des Ausbaus derzeit noch aussteht, ist heute noch nicht abzusehen, wann und in welcher Lage dieser erfolgen wird. Damit verbunden ist auch die künftige Lage der Verlängerung der Engelschalkinger Straße, die bei der Tunnelvariante ebenerdig geführt wird und bei einem ebenerdigen Bahnausbau als Unterführung.

Im Wettbewerb waren daher die verkehrlichen Belange beider Ausbauvarianten zu berücksichtigen (siehe hierzu detaillierte Ausführungen unter Punkt C)). Als Variante A war ein oberirdischer Verlauf der Bahnstrecke und als Variante B eine Führung im Tunnel anzunehmen.

Das Areal wurde aufgrund der genannten verkehrlichen Rahmenbedingungen in einen Ideenteil im Norden und einen Realisierungsteil im Süden gegliedert (siehe Anlage 3). Im Süden soll ein allgemeines Wohngebiet und im Norden ein gemischtes Gebiet mit Wohnen, nicht störendem Gewerbe bzw. Dienstleistungen entstehen.

Bei der Umsetzung der Wettbewerbsaufgabe waren neben dem viergleisigen Ausbau weitere komplexe Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, insbesondere:

- die Schaffung eines harmonischen Übergangs zur westlich angrenzenden, kleinteiligen Bestandsbebauung,
- die Schaffung eines Entrees zu den im Münchner Nordosten zu entwickelnden neuen Stadtteilen am künftigen Verknüpfungspunkt von U- und S-Bahn (Station Engelschalking),
- die Haupteinschließung über die künftige Engelschalkinger Straße sowie die verträgliche Einbindung des entstehenden Neuverkehrs in das bestehende Verkehrsnetz,
- der Immissionsschutz, insbesondere zur Bahn sowie die mögliche Rückbaubarkeit von Lärmschutzmaßnahmen im Falle der Tunnelvariante,
- der Nachweis der erforderlichen privaten Frei- und öffentlichen Grünflächen,
- der Erhalt der Klimafunktionen,
- die Optimierung der bioklimatischen Situation und die Umsetzung des Schwammstadtprinzips,
- der Erreichung der Klimaneutralität im Planungsgebiet,
- der Erhalt und Einbindung des Baum- und Gehölzbestandes in das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept,
- die Stärkung der Biotopfunktion entlang der Bahntrasse,
- der Erhalt und Integration des Baudenkmals Brodersenstr. 34,
- die Berücksichtigung der Mobilitätswende.
- Prüfung der möglichen städtebaulichen Dichte, die der Lage und den Rahmenbedingungen gerecht werden muss.

Nach Abschluss des Wettbewerbs soll das Ergebnis zunächst für den Realisierungsteil in einen Bebauungsplan mit Grünordnung umgesetzt werden. Das Planungsverfahren für den nördlichen Bereich wird erst dann weitergeführt, wenn – wie oben ausgeführt - die Art des viergleisigen Ausbaus und die damit verbundene Lage der Engelschalkinger Straße (Unterführung oder ebenerdige Führung) feststehen.

1.3. Wettbewerbsverfahren

Die Grundstückseigentümerinnen lobten im Juli 2023 in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerb aus.

Der Wettbewerb war als nicht offener, nicht anonymer Einladungswettbewerb im kooperativen Verfahren gemäß § 3 Abs. 5 Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 ausgeschrieben. Insgesamt wurden zwölf interdisziplinäre Planungsteams aus Architektur, Landschaftsarchitektur und Stadtplanung zur Teilnahme eingeladen.

Die Bayerische Architektenkammer hatte Kenntnis von der Auslobung erhalten und beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer 2023/-MUC-08 registriert.

Das Preisgericht bestand aus acht Fachpreisrichter*innen und sieben Sachpreisrichter*innen und deren Vertretungen, die von Sachverständigen ohne Stimmrecht beraten wurden.

1.4. Einbindung der Öffentlichkeit, Ausstellung des Wettbewerbsergebnisses

Im Zuge des Wettbewerbsverfahrens wurde die Öffentlichkeit im Rahmen einer

Informationsveranstaltung am 19.01.2023 eingebunden. Die Anregungen und Hinweise der Bürger*innen, die im Rahmen der Veranstaltung eingingen, wurden protokolliert und der Auslobung zum Wettbewerb beigefügt.

Nach der Sitzung des Preisgerichts wurden die Wettbewerbsarbeiten vom 19.12.2023 bis 12.01.2024 im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstr. 28 b ausgestellt.

2. Wettbewerbsergebnis

Das Preisgericht tagte am 07. und 08.12.2023 unter Vorsitz von Prof. Markus Allmann. Es wurden insgesamt vier Preise (siehe Anlage 4) vergeben.

Die Variante A stellt jeweils die Planung ohne Tunnel, die Variante B mit Tunnel dar.

1. Preis: **su und z Architekten, München mit studio B Landschaftsarchitektur, München**



Lageplan Variante A (maßstabslos)

Lageplan Variante B (maßstabslos)

© su und z Architekten, München, studio B Landschaftsarchitektur, München

Beurteilung des Preisgerichts der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit:

Leitidee

Der Entwurf besticht durch die Idee des Wohnens am bzw. im Park. Der Entwurf hat großen Charme und bietet eine gute Antwort auf die Potentiale und Herausforderungen des Ortes. Im Osten wird dazu eine in drei Teile untergliederte, leicht mäandrierende Bebauung vorgesehen, die dahinter liegende große, von Lärmemissionen geschützte Freibereiche schafft. Gen Osten sind die Baukörper gegliedert und strukturiert und bilden kleine Aufweitungen in Erwartung des auf dem

Bahndeckel entstehenden Parks. Im Westen dominieren Punkthäuser, die gleichsam Gebäudestempeln eine durchgehende Kette bilden, aber einen verhältnismäßig geringeren Anteil der Baumasse ausmachen. Die nordöstliche Grundstücksgrenze markiert ein Hochhaus, das so nicht befürwortet wird. Alles in allem gelingt es den Verfasser*innen, eine überzeugende städtebauliche Idee mit einem attraktiven, zusammenhängenden Freiraumverbund zu bieten.

Städtebauliche Struktur

Die städtebauliche Setzung birgt eine gewisse Imbalance, was die Verteilung der Baumassen im östlichen und westlichen Grundstücksteil angeht.

Realisierungsteil:

Hinsichtlich der Höhenentwicklung nimmt der Entwurf Bezüge zum Kontext auf. Während die Gebäude im Osten zwischen 6 und 8 Geschossen changieren und einen freien Blick gen Osten bieten, sind auf der westlichen Seite Gebäude mit 6 Stockwerken und 4-geschossigen Sockeln vorgesehen, die zur niedrigeren Nachbarbebauung vermitteln. Zudem entsteht entlang der Marienburger Straße ein qualitätvoller Freiraum, ausgehend vom Bestand, der einen großzügigen Abstand zur Bestandsbebauung bietet und zugleich die Nachbarschaft ins Gebiet einlädt. Eine von den Bestandsstraßen ausgehende Ost-West-Durchwegung sieht der Entwurf jedoch nicht vor, wohingegen die Anbindungen gen Süden überzeugt.

Ideenteil

Gelungen ist die Setzung des Platzes mit dem Denkmal der Villa Niggli als zentralem Ort, in der zukünftig ein Quartierstreif zu finden sein wird. Angeregt diskutiert wird jedoch die konkrete gebäudevolumetrische Komposition des Platzes, in dem die Villa von der mäandrierenden Bebauung wie eingeeengt wirken mag. Die Auffindbarkeit des Quartiersplatzes von inner- und außerhalb des Gebietes kann noch einmal geschärft werden. Auch der Kontrast zwischen Hochhaus und Villa scheint überzeichnet. Das Hochhaus wird so nicht befürwortet. Bemängelt wird ferner die Fortführung der westlichen Punktbebauung bis zur Engelschalkinger Straße, die im Ideenteil einen prägnanteren, städtischen Abschluss verdient. Alles in allem verdient die Ausformulierung des Ideenteils eine stärkere Auseinandersetzung.

Programmerfüllung

Die Programmbausteine sind soweit sinnvoll nachgewiesen und arrondiert. Der Entwurf liegt im unteren GF-Mittelfeld.

Wohnqualität

Diskutiert wird, dass der Entwurf zwei qualitativ unterschiedliche Wohnqualitäten vorsieht, bei zugleich ungleicher Volumenverteilung. Die im Osten, mit starker Lärmexposition und die aufgelockerte frei-stehende Bebauung im Westen. Die Punktbebauung bietet sehr qualitätvolle Grundrisse, umgeben von großzügigen Freiflächen. Die Schallschutzbebauung hingegen weist in den Grundrissen Mängel auf, die aber in der weiteren architektonischen Ausformulierung zu heilen wären. So haben die Wohnräume durchgängig einen schlauchartigen Zuschnitt und die Schlafräume sind gen Osten angeordnet. Die Ost-West-Spange ist übererschlossen, viele Flächen sind somit unnötig versiegelt.

Freiräume

Wenngleich die Darstellung einen stark durchgrüntem Raum suggeriert, werden aufgrund der notwendigen Erschließung, Feuerwehrezufahrt und Parkgarage, viele Bestandsbäume fallen. Auch scheinen viele Erschließungswege im Querschnitt zu gering dimensioniert, was wiederum zulasten der Freiräume gehen und im

Preisgericht kontrovers diskutiert wird. Die Freiräume bilden einen Verbund mit vielen halbprivaten Räumen, welcher keine stark zentrierende Wirkung entfaltet, was allerdings im Erlebnis des Quartiers womöglich nachbarschaftliche Interaktionen fördern mag.

Nachhaltigkeit

Der Entwurf reißt unterschiedliche Nachhaltigkeitsthemen an, die aber noch weiter vertieft werden müssen, insbesondere mit Blick auf Aspekte der Schwammstadt.

Verkehr

Die Ausformulierung der Erschließung von Norden bleibt vage. Die Einfahrt zur Tiefgarage ist nicht klar verortet. Die Geometrie der Tiefgarage bringt zudem viele Zwänge mit sich. Die übergeordnete Radverbindung im Osten wird nicht aufgenommen. Die gewünschte Profilierung der Marienburger Straße wurde ebenfalls nicht aufgenommen, was Rad- und Fußwegebreite anbelangt. Dafür ist das Profil der Engelschalkinger Straße als zu breit dargestellt und der U-Bahn-Eingang, gegenüber den Vorgaben, verschoben.

Wirtschaftlichkeit

Der Entwurf arbeitet mit gut strukturierten Bautypen und lässt daher prinzipiell eine wirtschaftliche Realisierung erwarten. Dabei muss die wichtige Abwägung zwischen Sondertreppenhäusern und Feuerweherschließung noch erfolgen.

Der Entwurf bietet eine schöne und adäquate Antwort auf den Ort - in Vermittlung zwischen den starken Lärmbelastungen im Osten und der Einfamilienhausbebauung im Westen, mit großzügigen und ansprechenden Freiräumen, die viel Raum für Aneignung erwarten lassen.

Hinweis:

Der Wettbewerbsbeitrag hat für den Realisierungsteil ca. 470 und für den Ideenteil ca. 50 Wohneinheiten ergeben. Die Geschossfläche liegt im Realisierungsteil bei ca. 47.900 m², im Ideenteil bei 13.500 m².

**2. Preis: ASTOC Architects and Planners, Köln, mit
Iohrer.hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner, München**



Lageplan Variante A (maßstabslos)

Lageplan Variante B (maßstabslos)

© ASTOC Architects and Planners, Köln, Iohrer.hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner, München

Beurteilung des Preisgerichts der mit dem 2. Preis ausgezeichneten Arbeit:

Die Arbeit leitet sich aus der genauen Analyse des Ortes und der gegebenen Rahmenbedingungen her. Dabei wird nicht nur betrachtet, wie sich die Situation im Augenblick zeigt – der Blick geht weiter und schließt bereits auch die mögliche Stadterweiterung östlich der Bahn mit ein.

Auf dem Grundstück vorgefundene Baumbestände, das Baudenkmal der alten Fabrikantenvilla sowie eine der alten Lagerhallen der Fa. Niggli wurden als für den Entwurf bindend betrachtet und in die neuen Baustrukturen eingewoben. Dadurch gewinnt der Entwurf eine stabile Bindung zum Ort – die Formung der Baukörper leitet sich aus diesen Bindungen und der schlüssigen Integration in der Nachbarschaft vorhandener und zukünftiger Wegebeziehung her.

Zwei große Baufelder (Realisierungsteil), die jeweils von außen erschlossen werden, bilden mit zwei Einzelbaukörpern die städtebauliche Figur des Entwurfs. Durch die äußere Erschließung und die dort verorteten Adressen entstehen gut einsehbare und sichere Durchwegungen im Quartier. Die Baufelder teilen sich in jeweils zwei Höfe, die ruhige Rückzugsorte für die Nachbarschaft bieten. Die Höfe können aufgrund der vorgeschlagenen Sicherheitstreppe von Feuerwehrzufahren freigehalten werden –

allerdings sind sehr breite befestigte Flächen in den Höfen dargestellt, die durchaus auch als Rettungsweg funktionieren könnten.

Die öffentlichen Funktionen haben einen Schwerpunkt an der Zugangssituation zu U- und S- Bahn an der Engelschalkinger Straße. Die Kindertagesstätten und der Quartierstreff in der alten Lagerhalle liegen im Quartier richtig und sind den Wohnnutzungen gut zugeordnet. Bei Umsetzung des Bahntunnels kann sich der Quartierstreff zu einem wichtigen Bindeglied in die geplanten Quartiere östlich der Bahn entwickeln.

Die Höhenentwicklung reicht von sechsgeschossigen Gebäuden an der Bahn – die den Schallschutz für das dahinterliegende Wohnfeld herstellen – über fünf Geschosse im Mittelbereich zu vier Geschossen an der Marienburger Straße. Der Abstand zur Marienburger Straße und ihrem Baumsaum scheint allerdings zu knapp bemessen zu sein. Zwischen den fünfgeschossigen Baukörpern im Südwesten und der angrenzenden Einfamilienhausbebauung schiebt sich das öffentliche Grün als vermittelndes Element. Der viergeschossige Solitär gegenüber der Putziger Straße wird in seiner direkten Nachbarschaft zu den angrenzenden Einfamilienhäusern kritisch gesehen – vielleicht kann der Baukörper so gedreht werden, dass sein zweigeschossiger Teil zur Straße zeigt. Im Ideenteil lässt die dreigeschossige Anschlussbebauung dem Denkmal genügend Raum, der Entwurf kommt ohne Hochhaus aus.

Zwischen den beiden Varianten hinsichtlich der Lage der Bahn werden unterschiedliche Baukörper Tiefen angeboten. Bei Führung der Bahn in Tunnelage können tiefere Baukörper geplant werden, die dann bei gleicher Geschoßfläche zusätzliche Fugen in der Randbebauung der Höfe erlauben. Die Variante mit den zusätzlichen Fugen wirkt besser in der Nachbarschaft integriert.

Die Grundrisse werden den Anforderungen an den Schallschutz weitgehend gerecht – lediglich an den Ecken mit Schallbeaufschlagung sind einige Grundrisse noch nicht gelöst. Die Grundrisse sind in der Regel mindestens Dreispänner und lassen eine wirtschaftliche Umsetzung erwarten. Neben den intensiv begrünten Höfen liegen große Qualitäten des Entwurfs in der Integration des vorhandenen Baumbestands, die insbesondere in einem Pocketpark an der Marienburger Straße als zusammenhängende Gehölzgruppe erhalten werden können. Schwächen in den Freianlagen bestehen noch an der Memeler Straße – hier sollten die von Norden ankommenden Wege mit der Memeler Straße verknüpft werden – ob die Lage der Kitafreifläche richtig verortet ist, muss ebenfalls überprüft werden.

Zum Regenwassermanagement und zum Schwammstadtprinzip sind umfangreiche nachvollziehbare Aussagen gemacht.

Die IV-Erschließung muss für den Realisierungsteil temporär hergestellt werden, liegt aber grundsätzlich richtig. Die Lage der Tiefgarage achtet die Bestandsbäume.

GF-Flächenkennwerte, Versiegelung, Grünversorgung sind nicht ganz eingehalten, bewegen sich im Vergleich der Arbeiten in einem günstigen Bereich.

Hinweis:

Der Wettbewerbsbeitrag hat für den Realisierungsteil ca. 480 und für den Ideenteil ca. 70 Wohneinheiten ergeben. Die Geschossfläche liegt im Realisierungsteil bei ca. 48.400 m², im Ideenteil bei 13.200 m².

3. Preis: Olaf Gipser Architects, Amsterdam, mit Cityförster, Rotterdam und Felixx Landscape Architects and Planners, Rotterdam



Lageplan Variante A (maßstabslos)

Lageplan Variante B (maßstabslos)

© Olaf Gipser Architects, Amsterdam, Cityförster, Rotterdam und Felixx Landscape Architects and Planners, Rotterdam

Beurteilung des Preisgerichts der mit dem 3. Preis ausgezeichneten Arbeit:

Der Entwurf reagiert auf die komplexe städtebauliche Situation mithilfe unterschiedlicher Strukturen. Eine mäandrierende Zeilenbebauung schirmt dabei das Quartier in Richtung Osten von den Lärmemissionen der Bahn ab. Daran im Westen anschließend stehen Solitäre in einem Grünraum in einer frei gewürfelten Anordnung. Zur Bebauung im Westen schließt eine gemischte Struktur aus Punkthäusern und einer Art Reihenhausstruktur ab. Die mäandrierende Struktur vermittelt dabei zwischen Süden und Norden in-

dem sie an der Grenze zum Ideenteil das Gebiet kreuzt.

Das Denkmal wird dabei freigestellt, die Grenze wird baulich jedoch zu formal und zu rigide gezogen. Der Platz rund um das Denkmal scheint zu groß und nach Nordosten nicht gefasst. Wenngleich die Punkthäuser eine hohe innenräumliche Qualität erwarten lassen und den Übergang in Richtung Westen großzügig gestalten, wirkt die Anordnung doch etwas ungeordnet. Der Grünraum zieht sich wie ein Park durch das gesamte Quartier, dennoch entsteht nicht wirklich ein zusammenhängender großflächiger und öffentlich nutzbarer Park.

Die komplizierte Aufgabenstellung wurde hinsichtlich der Programmerfüllung prinzipiell gelöst. Die Zentrierung der gewerblichen Nutzung in einem Baukörper scheint sinnvoll, in der Positionierung jedoch zu nah an der Engelschalkinger Straße. Das Quartier wird hierdurch abgeblockt, das Volumen scheint nicht stimmig gewählt. Der Ideenteil kann insgesamt nicht überzeugen, er erscheint zu fremd im Vergleich zum Realisierungsteil und in sich zu indifferent.

Die konzeptionelle Leitidee ist erfrischend spielerisch, wenngleich dadurch funktionale Schwächen vorhanden sind. So wurde in den Grundrissen auf die Lärmimmissionen keine Rücksicht genommen, der Baukörper im Südosten knickt zur schallzugewandten Seite ab was als problematisch aber heilbar erachtet wird. Die Punkthäuser lassen im positiven Sinne kleinteilige Nachbarschaften erwarten, die Rotationen führen jedoch zu suboptimal ausgerichteten Wohnungen insbesondere bei kleinteiligeren Grundrissorganisationen.

Die Idee des Wohnens im Park führt auf der anderen Seite dazu, dass die verschiedenen Außenräume kontrovers diskutiert werden. Es wird eine Hierarchisierung und Differenzierung in der Aufenthaltsqualität vermisst. Der Platz auf dem Ideenteil kann den urbanen Anspruch an den Verkehrsknotenpunkt stadträumlich nicht erfüllen. Weiter werden zusammenhängende öffentliche Spielflächen auch für größere Kinder vermisst. Es wird diskutiert, ob die Feuerwehraufstellflächen die Idee des Parks am Ende nicht zu sehr konterkarieren. Die Lage der Kitas sollte überprüft werden.

Die Entwurfsverfasser*innen haben sich intensiv mit den Themen der Klimaneutralität und -anpassbarkeit auseinandergesetzt und ein nachhaltiges Konzept erarbeitet. Es kann davon ausgegangen werden, dass die östliche Bebauung den Schall abhalten kann. Die Gebäude müssen dafür jedoch durch eine Schallschutzwand verbunden werden. Auch hier werden im Ideenteil Schwächen gesehen. Das Verkehrskonzept sieht nur eine TG-Einfahrt von Norden her vor, welche in das Gebäude des Ideenteils integriert werden soll. Teile der aufgehenden Gebäude des Quartiers sind nicht an die TG angebunden. Die formale Ausarbeitung der Fassaden wird gestalterisch begrüßt, da sie zur Differenzierung der langen Baukörper beitragen. Von Osten her gesehen ist zu betonen, dass die Gebäude nicht nur als Schallschutzwand wirken, sondern auch eine sehr attraktive Ansicht bilden. Die Versprünge und Winkel in der Planung erhöhen den baulichen

Aufwand jedoch etwas.

Insgesamt wird die intensive Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung gewürdigt, der Entwurf kann jedoch hinsichtl. Landschaftsplanung, Ideenteil und Schallschutz nicht vollends überzeugen.

Hinweis:

Der Wettbewerbsbeitrag hat für den Realisierungsteil ca. 430 und für den Ideenteil ca. 30 Wohneinheiten ergeben. Die Geschossfläche liegt im Realisierungsteil bei ca. 43.600 m², im Ideenteil bei 12.500 m².

4. Preis: AllesWirdGut, Wien/ München, mit D/D Landschaftsplanung, Wien



Lageplan Variante A (maßstabslos)

Lageplan Variante B (maßstabslos)

© AllesWirdGut, Wien/ München, D/D Landschaftsplanung, Wien

Beurteilung des Preisgerichts der mit dem 4. Preis ausgezeichneten Arbeit:

Städtebauliche Struktur und räumlich gestalterische Qualität

Der Entwurf komponiert unterschiedliche Bausteine zu einer originären stadträumlichen Figur. Zwei südliche Blöcke erzeugen einen ruhigen Innenraum mit einer hohen Wohnqualität durch teilweise konsequente Südausrichtung. Im nördlichen Bereich formen zwei Plätze ein angemessenes Entree. Das Baudenkmal wird angemessen (mit Abstrichen) präsentiert. Allerdings fehlt dem Platz etwas die Großzügigkeit. Der quadratische Block („Kastell“) wirkt als Fremdkörper. An dieser Stelle müsste eigentlich eine

wichtige vermittelnde Scharnierfunktion übernommen werden. Durch die städtebauliche Grundfigur entsteht der Marienburger Park, der eine hohe Qualität für die Bewohner und die Nachbarschaft entwickeln und eine vermittelnde Funktion zum angrenzenden Bestandssiedlungsraum erfüllen kann. Die südliche Kita ist hinsichtlich ihrer Freifläche aufgrund des Schalleintrags problematisch.

Programmerfüllung

Die Zielvorgaben hinsichtlich baulicher Dichte und Freiraumversorgung sind erfüllt. Die klimatische Versorgung im Süden weicht von den Vorgaben ab.

Qualität und Funktionalität der konzeptionellen Leitidee

Die Erschließung der beiden großen Wohnblöcke durch außenliegende Wege ist konsequent, so können die Innenhöfe einen halböffentlichen Charakter entfalten. Die spannende Grundfigur erzeugt unterschiedliche öffentliche und halböffentliche Räume. Die Wegebeziehungen durch das Quartier sind gut gelöst. Das heute für die Nachbarschaft vollständig verschlossene Gebiet wird geöffnet und vernetzt. Die Erschließung zum neuen Quartiersplatz und zum ÖPNV erscheinen plausibel.

Wohnqualität

In den beiden großen südlichen Blöcken können in einer Mehrzahl der Wohnungen eine hohe Wohnqualität erreicht werden. Wobei etliche Situationen entstehen, die schwierige Grundrissgestaltungen aufgrund von Lärmschutz und Belichtung und Gebäudetiefe erzeugen. Das Punkthaus mit dem innenliegenden Treppenhaus verspricht überzeugende Grundrisse. Aufgrund der Kubatur, Geschossigkeit und des Fußabdrucks des Gebäudes sind jedoch nachbarschaftliche Konflikte nicht auszuschließen.

Qualität und Funktionalität der Grün- und Freiraumplanung

Mit dem Konzept werden differenzierte Freiraumtypologien entwickelt. Das Prinzip der Schwammstadt wird konsequent umgesetzt. Ziele an ein abflussloses Siedlungsgebiet und Hitzevorsorge können so eingelöst werden. Der Baumbestand kann im Bereich des Mariendorfer Parks integriert und so erhalten werden. Die Klimaschneise im Süden fällt verkürzt aus. Das Potential der Dachflächen ist noch nicht genutzt. Die Freiflächenausstattung ist etwas zu gering.

Lärmschutz

Mit der weitgehend geschlossenen Bebauung wird mit einer Ausnahme der Lärmschutz gut gewährleistet und sieht für die spätere Tunnellösung eine Zugänglichkeit vor.

Qualität und Funktionalität der Verkehrskonzeption

Die Tiefgaragen werden unter den Gebäuden situiert, was für die Grünflächen und Klimaanpassung vorteilhaft ist. Gleichzeitig führt dies zu erhöhten baulichen Aufwendungen (Kosten, CO₂, Material). Es fehlen Stellplätze für die Nichtwohnnutzung. Die TG-Abfahrt auf Höhe Putziger Straße wird kritisch bewertet.

Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit

Es sind erhöhte Baukosten durch die polygonale Struktur der beiden großen südlichen Wohnblöcke zu erwarten. Die Ecksituationen erscheinen noch nicht in Gänze gelöst. Die Vermietbarkeit der Maisonette - Lösungen im Quadrat / „Kastell“, ist schwierig. Es werden hohe Kosten für die Tiefgarage erwartet.

Hinweis:

Der Wettbewerbsbeitrag hat für den Realisierungsteil ca. 470 und für den Ideenteil ca. 50 Wohneinheiten ergeben. Die Geschossfläche liegt im Realisierungsteil bei ca. 46.700 m², im Ideenteil bei 14.300 m².

Empfehlung des Preisgerichts

Das Preisgericht empfiehlt, den Entwurf des 1. Preisträgers zur Grundlage des weiteren Planungsverfahrens zu machen. Hierbei sind die Punkte der textlichen Beurteilung des Preisgerichts zu beachten. Ferner spricht sich das Preisgericht dafür aus, bei der weiten Planung

- Möglichkeiten einer Gliederung des kollektiven Freiraums mit entsprechender gemeinschaftlicher Zuordnung der Wohngebäude zu prüfen und
- Möglichkeiten zur Bildung einer Varianz, insbesondere in der Konzeption der freistehenden Einzelhäuser zu untersuchen.

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes war durch seinen Vorsitzenden als Sachpreisrichter im Preisgericht vertreten.

B) Weiteres Vorgehen

Gemäß dem Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss vom 21.12.2022 soll das Ergebnis des Wettbewerbes Grundlage der weiteren Gebietsentwicklung sein - entsprechend wird der Empfehlung des Preisgerichts gefolgt. Als erster Schritt soll das Wettbewerbsergebnis durch den ersten Preisträger überarbeitet werden und ein Masterplan entwickelt werden, welcher als Grundlage für die weitere Entwicklung geeignet ist.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 07.02.2024 mit 07.03.2024 beteiligt. Die Beteiligung erfolgte auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses sowie der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten aus dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Es ist vorgesehen, die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB ebenso auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses sowie der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten aus dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss zeitnah durchzuführen.

C) Mariengärten gleich richtig erschließen – Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 20.10.2022

Die Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen hat am 20.10.2022 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 (Anlage 4) beschlossen.

Den mit Schreiben vom 01.03.2023 und 25.10.2023 beantragten Fristverlängerungen wurde nicht widersprochen.

In der genannten Empfehlung wird ausgeführt, dass die Landeshauptstadt München plane, die Fläche südlich der Engelschalkinger/Brodersenstraße mit bis zu 550 Wohnungen zu bebauen. Die Verkehrserschließung solle über die Marienburger Straße (Fahrradstraße) sowie Putzingerstraße etc., d.h. durch kleine Straßen im reinen Wohngebiet erfolgen. Die Begründung der Stadt sei, dass noch keine Entscheidung zur Ausbauvariante der Bahnlinie Zamdorf-Johanneskirchen vorliege, und es auch nicht klar sei, wie die Engelschalkinger Straße weiter ausgebaut werde. Damit könne auch die Erschließung des Gebietes nicht darauf aufbauen. Die Bebauung sei mit Riegelbauwerken („bewohnten Lärmschutzwänden“) geplant, d.h. die zukünftigen Bewohner würden, wie schon nördlich der Brodersenstraße, vorsorglich missbraucht, um potenzielle Versäumnisse beim Bahnausbau zu kompensieren. Es wurde beantragt, dass die Planung für die Mariengärten einen Ausbau der Bahn im Tunnel annehmen und demzufolge die Erschließung über die Engelschalkinger Straße erfolgen und eine bewohnerfreundliche Architektur vorgesehen werde.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 wie folgt Stellung:

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07026) den Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 2183 Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße (nördlich) und der Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich) im Stadtbezirk 13 Bogenhausen gefasst. Dabei wurde unter anderem beschlossen, dass im Rahmen des Wettbewerbs und der weiteren Planung eine Erschließung der Tiefgaragenzufahrt über die provisorisch verlängerte Engelschalkinger Straße zu prüfen ist. Die Marienburger Straße soll von der Zufahrt freigehalten werden und Fahrradstraße bleiben.

Im Wettbewerb war daher eine Erschließung über die Engelschalkinger Straße zu untersuchen, um die Marienburger Straße so weit als möglich von dem Neuverkehr aus dem Neubaugebiet zu entlasten. In der Auslobung wurden entsprechende Vorgaben formuliert.

Wie im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss und unter Punkt A) 1.3 und unter Punkt A) 1.2 dieser Vorlage dargestellt, war die große Herausforderung für den Wettbewerb, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Entscheidung über die Form des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke vorliegt. Seitens der Deutschen Bahn wurde in einer Feinvariantenuntersuchung (durch die Landeshauptstadt München bezuschusst) die oberirdische sowie die unterirdische Führung in Tunnellage untersucht. Die Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung sowie das weitere Vorgehen sind im Beschluss „Brenner-Nordzulauf in München / Transeuropäische Netze - Viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen; Ergebnisse der Feinvariantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen“ der Vollversammlung vom 15.05.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12286) dargestellt.

Die Landeshauptstadt München hält nach wie vor an der Forderung zur Umsetzung der Tunnellage fest und kommuniziert die Forderung vehement gegenüber der Deutschen Bahn. Auch wenn aus Sicht der Landeshauptstadt München nur ein Ausbau in Tunnellage in Frage kommt, kann dies zum jetzigen Zeitpunkt nicht als gesichert angenommen werden. Wann eine Entscheidung über die Lage des Ausbaus der Bahnstrecke sowie die Ausgestaltung der Engelschalkinger Straße erfolgen wird, kann erst nach den weiteren Verhandlungen benannt werden. Ein Ergebnis hierzu wird im Laufe des Jahres 2024 erwartet.

Um zeitnah dringend benötigten Wohnraum schaffen zu können, soll das Planungsgebiet trotz der noch ausstehenden Entscheidung zum viergleisigen Ausbau möglichst zügig entwickelt werden. Im Rahmen des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs wurde ein geeignetes Planungskonzept gefunden, wobei die verkehrlichen Belange beider Ausbauvarianten zu berücksichtigen und zu untersuchen waren.

Das Wettbewerbsgebiet wurde in einen Ideenteil für den nördlichen Bereich an der zukünftigen Engelschalkinger Straße und einen Realisierungsteil für den übrigen Bereich gegliedert (siehe Anlage 5). Die Bebauungsplanverfahren für die beiden Teile werden aus folgenden Gründen voraussichtlich zeitlich entkoppelt entwickelt:

Das Planungskonzept für den nördlichen Bereich ist abhängig von der Höhenlage der Engelschalkinger Straße, da der städtebauliche Entwurf im Anschluss an den künftigen Straßenverlauf unterschiedlich gestaltet werden muss, wenn die Straße in eine Unterführung mündet oder ebenerdig verläuft.

Das Planungsverfahren wird daher erst dann weitergeführt, wenn die Art des viergleisigen Ausbaus und die damit verbundene Lage der Engelschalkinger Straße (Unterführung oder ebenerdige Führung) feststehen. So kann sichergestellt werden, dass die städtebauliche und landschaftsplanerische Entwicklung in ihrer Qualität und Ausprägung der besonderen Lage am Verknüpfungsbahnhof Engelschalking und der Funktion als „Entree“ zu den künftigen Stadtteilen im Nordosten Rechnung trägt.

Für den südlichen Realisierungsteil soll das Bebauungsplanverfahren gleich im Anschluss an den Wettbewerb basierend auf dessen Ergebnis weitergeführt werden. Dabei sind für den viergleisigen Ausbau ausreichend Flächen vorzuhalten, die beide Ausbauvarianten ermöglichen, da davon auszugehen ist, dass die künftige Wohnbebauung voraussichtlich weit vor der Realisierung des viergleisigen Trassenausbaus fertiggestellt sein wird.

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass bereits die heutige Lärmsituation durch den Schienenverkehr Schallschutzmaßnahmen bei der Situierung einer Neubebauung erfordert. Auch bei einer Entscheidung für die Tunnelvariante ist mit einer längerfristigen Übergangsphase bis zur Realisierung des Bahnausbaus zu rechnen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist daher ebenfalls ein entsprechender Lärmschutz vorzusehen.

Daher waren für den südlichen Bereich Konzepte mit einer Grundidee zu entwickeln, die für beide Ausbaufälle funktioniert.

Im Rahmen des Wettbewerbs wurden hohe gestalterische Qualitätskriterien insbesondere für den Schallschutz der künftigen Bebauung vorgegeben. Ziel ist es, den Eindruck einer „Bebauung mit Riegelbauwerken (bewohnte Lärmschutzwände)“ zu vermeiden.

Durch den Wettbewerb wurde gewährleistet, dass im Planungsgebiet ein Quartier mit

hoher städtebaulicher und landschaftsplanerischer Qualität entsteht. Neben dem Bebauungsplanverfahren werden zudem ein Gestaltungsleitfaden und ein Master-/Freiflächenrahmenplan erstellt, in denen detaillierte Vorgaben zur Ausgestaltung der Gebäude und der Freiflächen erarbeitet werden, die bei der Genehmigungsplanung zu berücksichtigen sind. Dadurch wird eine gute Architektur und Freiraumgestaltung im Planungsgebiet sichergestellt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 20.10.2022 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

D) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183 Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße (nördlich), Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich) - Petition

Am 28.06.2023 wurde Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter eine Petition mit fast 1000 Unterschriften zum Bebauungsplan Nr. 2183 Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße (nördlich), Bahnstrecke 5560 (westlich) am Rande der Vollversammlung übergeben.

Darin wurde gefordert, dass „die Rahmenbedingung für die Planung des bevorstehenden Architekten-Wettbewerbs von bisher 320 bis 500 Wohneinheiten auf maximal 250 zu reduzieren“ sei und das Planungsverfahren erst dann weitergeführt werden solle, wenn die Art des viergleisigen Bahnausbaus feststehe und ein überzeugendes Verkehrskonzept vorliege (siehe Anlage 6).

Um die Petition zu würdigen und in das Wettbewerbsverfahren einzubringen, wurden die Forderungen und Argumente der Petent*innen im Rahmen der Preisrichtervorbesprechung und des Rückfragenkolloquiums dem Preisgericht sowie den Wettbewerbsteilnehmer*innen dargestellt.

In der Auslobung des Wettbewerbes wurden keine Vorgaben zur Anzahl der künftigen Wohnungen getroffen. In Vorbereitung des Eckdaten- und Aufstellungsbeschlusses, der vom Stadtrat am 21.12.2022 gefasst wurde, wurden Testentwürfe für den Realisierungsteil mit 320 bis 500 Wohneinheiten untersucht. Dies ist im Beschluss sowie im Auslobungstext entsprechend formuliert und stellte somit keine verbindliche Vorgabe für die Wettbewerbsteilnehmer*innen dar, sondern war als Information im Rahmen der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Voruntersuchungen zu betrachten.

Aufgabe des Wettbewerbes war es, unter Berücksichtigung der verschiedenen Anforderungen und Rahmenbedingungen und der stadträumlichen Situation, städtebauliche und landschaftsplanerische Lösungen zu entwickeln, die einen maßgeblichen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfes in der Landeshauptstadt München leisten. Das neue Stadtquartier soll im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung hohe städtebauliche und ökologische Qualität vereinen und dabei eine eigenständige Identität und Atmosphäre entfalten.

Eine wesentliche Planungsvorgabe war die Schaffung eines harmonischen Übergangs zur angrenzenden Nachbarschaft, die von kleinteiligen Baustrukturen geprägt ist. Dies ist durch den Siegerentwurf gelungen, der entlang der Marienburger Straße eine lockere Punkthausbebauung vorsieht. Die Bebauung rückt von der Marienburger Straße ab und schafft einen straßenbegleitenden Freiraum, der sich zu einem für Bewohner- und Nachbarschaft gut nutzbaren kleinen Park aufweitet. Entlang der Bahn ist eine gestaffelte, in drei Teile gegliederte Bebauung vorgesehen,

die den Lärmschutz für die dahinter liegenden Punkthäuser und die bestehende Bebauung an der Marienburger Straße gewährleisten soll. Das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept soll nun die Grundlage für das Bebauungsplanverfahren bilden.

Im Rahmen dieses Verfahrens werden alle planungsrelevanten Belange wie Verkehr, Immissionsschutz, Klima, Durchlüftung, Versorgung mit sozialer Infrastruktur etc. sorgfältig geprüft. Ziel ist es, durch eine abgewogene Planung die für den Standort Marienburger Straße bestmögliche Lösung zu erzielen.

Wie unter den Punkten A) 1.2 und C) bereits ausgeführt, ist der von der Deutschen Bahn AG geplante viergleisige Ausbau der Bahnstrecke noch nicht entschieden. Für die Landeshauptstadt München ist der Ausbau in Tunnellage nach wie vor der einzig richtige Weg. Entsprechende Verhandlungen zwischen Bund und LHM sind notwendig. Wann eine Entscheidung vorliegen wird, ist derzeit jedoch leider noch nicht absehbar. Trotzdem soll das Wettbewerbsgebiet Marienburger Straße zeitnah entwickelt werden, um so dringend benötigte Wohnungen zu schaffen. Im Wettbewerb waren daher die planungsrelevanten Belange beider Varianten, also Tunnellage wie eine oberirdische Trasse, zu berücksichtigen.

Unter Punkt C.) wurde dargestellt, dass das Verkehrskonzept zur Erschließung des Planungsgebietes im Vorfeld des Wettbewerbes nochmals entsprechend des Eckdaten – und Aufstellungsbeschlusses überarbeitet wurde: Anstelle der ursprünglich vollständig von der Marienburger Straße aus vorgesehenen Erschließung erfolgt diese nun überwiegend von der künftig verlängerten Engelschalkinger Straße aus. Im Zuge des Baus des U-Bahnbauwerks ist jedoch mit Bauzuständen zu rechnen, in denen die Erschließung zeitweise im Norden der Marienburger Straße anknüpfen muss.

Der Forderung der Petition wird nicht entsprochen.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes - Bogenhausen hat sich in der Sitzung vom 12.03.2024 mit der Planung befasst und folgende Stellungnahme mehrheitlich beschlossen (s. Anlage 7).

Der Hochpunkt werde, wie auch in der Beurteilung dargestellt, so nicht befürwortet. Der Bezirksausschuss 13 wehrte sich gegen die Nutzung des Hochpunkts im Ideenteil als Bürofläche, studentisches Wohnen wird befürwortet. Der Bezirksausschuss 13 bekräftigte seine mehrfach geäußerte Forderung, zur Lösung der Probleme der Schulversorgung frühzeitig einen Schulcampus im SEM-Gebiet zu planen und zu realisieren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Konzept des ersten Preises wird derzeit auf Grundlage der Preisgerichtsempfehlungen überarbeitet.

Die Jury hat – ebenso wie der Bezirksausschuss 13 – das geplante Hochhaus so nicht befürwortet (siehe Seite 5, **Ideenteil**). Im Zuge der Überarbeitung ist insbesondere der Ideenteil konzeptionell zu überprüfen, da dessen Ausformulierung gemäß dem Preisgericht auch insgesamt eine stärkere Auseinandersetzung verdient.

Sofern im Zuge der Überarbeitung ein Hochpunkt an der nordöstlichen Ecke des Planungsgebietes situiert wird, kann die Unterbringung von studentischem Wohnen im weiteren Verfahren geprüft werden.

Um die Schulversorgung sicherzustellen, laufen derzeit verwaltungsinterne und referatsübergreifende Prüfungen, inwiefern ein Schulstandort im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen für eine mögliche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (Münchner Nordosten) für die Schulversorgung im Stadtbezirk 13 möglicherweise vorgezogen werden könnte.

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes - Bogenhausen hat Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Simone Burger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Vom Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183 wird Kenntnis genommen.
2. Im Wettbewerb wurden Konzepte für beide Ausbauvarianten sowie eine Erschließung des Planungsgebietes über die Engelschalkinger Straße geprüft. Insgesamt wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens auf eine bewohnerfreundliche Architektur hinwirken und gestalterische Qualitätskriterien sicherstellen.
3. Die Petition – für die Reduzierung der Wohneinheiten auf maximal 250 sowie für die Pausierung des Planungsverfahrens bis die Art des viergleisigen Bahn-Ausbaus feststeht und ein überzeugendes Verkehrskonzept vorliegt – wird zur Kenntnis genommen. Der Bitte der Petition wird nicht entsprochen. Die Verwaltung wird beauftragt, den Initiator*innen der Petition das Ergebnis der Stadtratsbefassung mitzuteilen.
4. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00938 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 20.10.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
5. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister*in

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

IV. Abdruck von I. - III.

Über Stadtratsprotokolle (D-II/V-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/31V

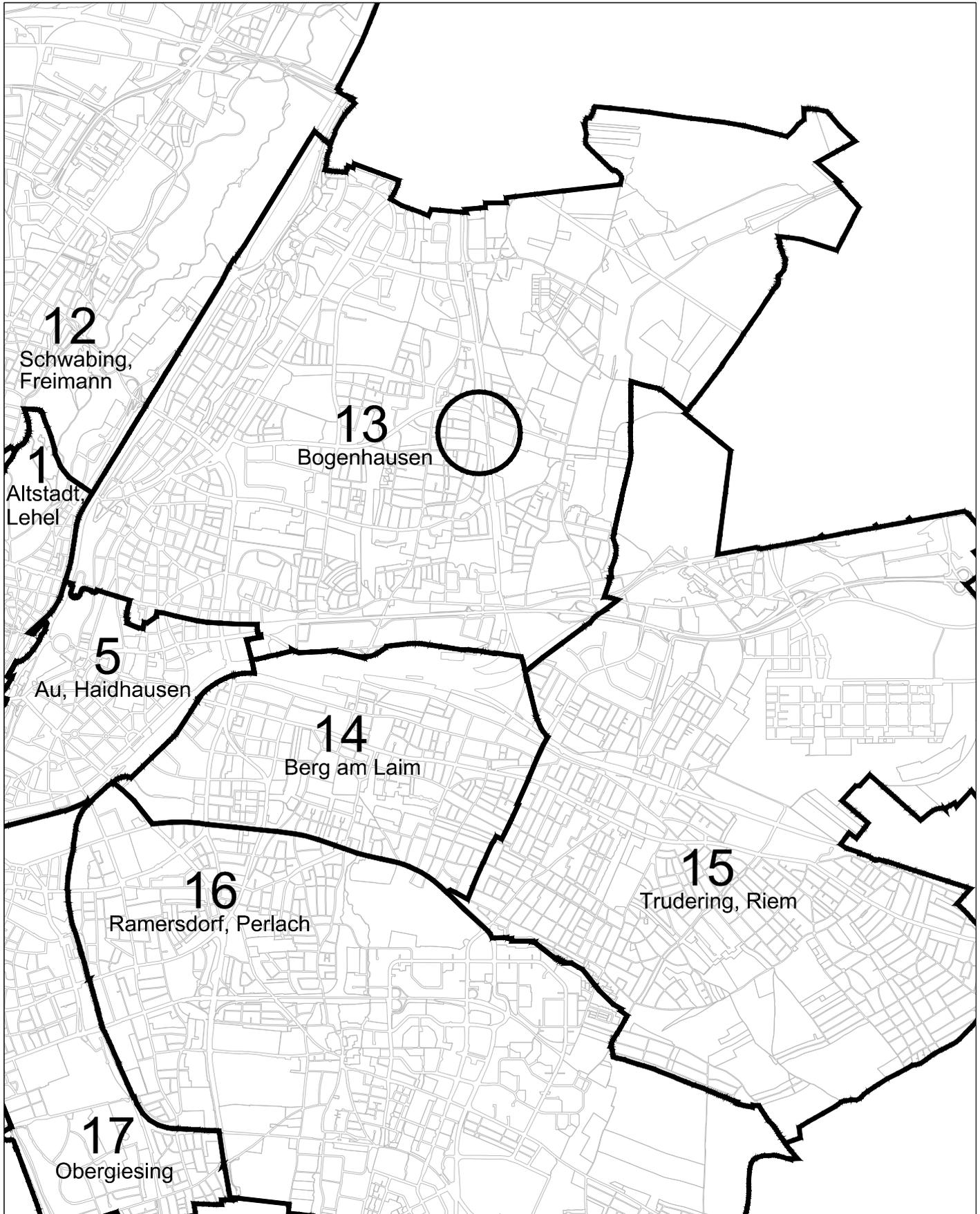
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (3x)
3. An den Bezirksausschuss 16
4. An das Kommunalreferat – RV
5. An das Kommunalreferat – GSM
6. An das Baureferat VR1
7. An das Baureferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
10. An das Mobilitätsreferat GB2.13
11. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
12. An die Stadtwerke München
13. An das Referat für Bildung und Sport
14. An das Sozialreferat
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/01
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/31P
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/52 Ost
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/34B
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/62P
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/31V



Copyright © LHM



1:50.000

Bezirksübersicht



Lage der beabsichtigten
Überplanung



Copyright © LHM

Legende:

 Geltungsbereich des Beb.Pl. gem. Beschlussvorlage

Geltungsbereich bestehender Bebauungspläne:

 Rechtsverbindl. Beb.Pl.
 Aufstellungsbeschluss



M. = 1 : 5000



Übersichtsplan Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss mit Planungsumgriff

Beabsichtigte Überplanung des Bereiches:
 Marienburger Straße (östlich),
 Memeler Straße (nördlich),
 Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich)

Landeshauptstadt München
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung
 HA II / 31 P

am 24.06.2022



Legende

Bewertung Arten und Biotoptypen

- hoch (Biotop)
- mittel
- mögliche Erweiterung Biotopschutzstreifen nach Abstimmung mit UNB
- Baum Bestand
- Baum Bestand Erhalt aufgrund Arten- und Biotopschutz
- Höhlenbäume für Vögel und Fledermäuse geeignet
- besonders erhaltenswerte Bäume

Sonstiges

- Flurstücksgrenzen
- Umgriff Bebauungsplan
- Wettbewerbsumgriff
- Ideenteil unter Berücksichtigung des gesamten Straßenraum der zukünftigen Engelschalkinger Str. / neue Bahnhofsplanung sowie Marienburger Straße
- Realisierungsteil
- Fließende Grenze zwischen Ideen- und Realisierungsteil in Abhängigkeit des jeweiligen Wettbewerbsentwurfes
- Gebäude unter Denkmalschutz

Verkehr

- Ergänzung Fußweg Marienburger Straße und innere Erschließung für bevorrechtigten Verkehr, Fußgänger
- Zukünftige U-Bahn-Trasse Verlängerung U4 von Arabellapark.
- Neue U-Bahn-Station am S-Bahn-Halt Engelschalking
- Zufahrtbereiche auf das Planungsgrundstück (TG)

4-gleisiger Gleisausbau (DB) worstcase (Tunnel + oberirdischer Ausbau berücksichtigt):

- Gleise Bestand
- Flächeninanspruchnahme Ausbau
- Baustraße mit 1m Grube + 3m Straße
- Pflege- und Wartungsweg LSW
- Lärmschutz Wand DB

Immissionen

- Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnnutzung

Wasser

- Kanalschutzzone (nicht über-/unterbauen, auf- oder anschütten, keine Baumpflanzungen)



LANGFRISTIGE STADTENTWICKLUNG IM SPANNUNGSFELD

Das Baugebiet an der S-Bahnlinie zum Münchner Flughafen grenzt direkt an das Stadterweiterungsgebiet Münchner Nordosten. Dieses zählt zu den wichtigsten strategischen Vorhaben der Stadtentwicklung in München hinsichtlich des Potentials zur Deckung des hohen Wohnraumbedarfes und zur langfristigen Entwicklung der Stadt. Durch seine Lage westlich der Bahntrasse direkt am neuen Knotenpunkt S8 – Verlängerung U4 und seine im Rahmen der zukünftigen Entwicklung zunehmende Bedeutung für das Bioklima der Stadt spielt das Wettbewerbsgebiet eine wichtige Rolle als Vermittler innerhalb der Stadt.

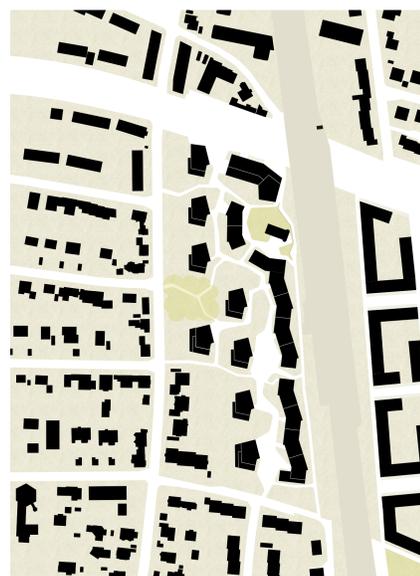
- zwischen kleinteiliger Wohnbebauung und Bahntrasse
- als Verbindungsglied über die Zäsur der Gleise hinweg
- und im Spannungsfeld zwischen der Bewältigung der Herausforderungen des Wohnraumbedarfes und gleichzeitig stadtklimatischer Anforderungen wie die Freihaltung von Frischluftschneisen und eine möglichst geringe Versiegelung der Flächen.

DAS GRUNDSTÜCK

Der vorgefundene heterogene Kontext sowie die vielfältigen und teilweise konträren Anforderungen bilden die Grundlage für das übergeordnete städtebauliche Konzept. Niedrige ein- bis zweigeschossige Wohnhäuser bestimmen das Bild im Süden und Westen. Dem gegenüber liegt das Grundstück selbst: Gewerbe- und Brachfläche ohne Nutzen für die Anwohner, wertvoller Baumbestand und ein Baudenkmal. Dahinter die Bahnschneise, einerseits Frischluftkorridor und Teil des Biotopverbundes in der Stadt, andererseits Lärmfaktor für die bestehenden Wohngebiete. Nordöstlich der zukünftige Knotenpunkt S8 – U4, Verbindung und Anknüpfungspunkt zur jenseitigen Stadterweiterung im Osten.

STÄDTEBAU – ZIELE UND QUALITÄT

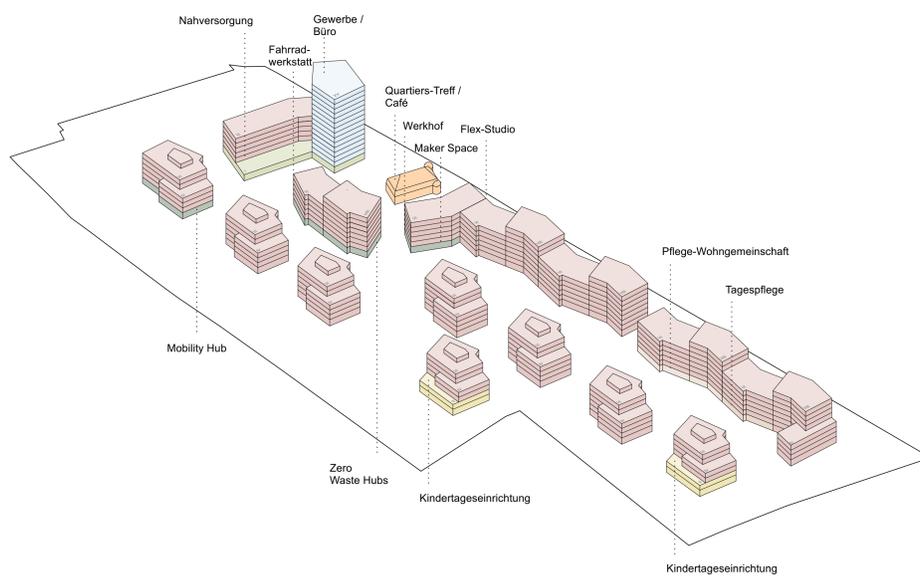
Ziel ist die Entwicklung eines urbanen, belebten, modernen und nachhaltigen Wohnquartiers unter Erhaltung und Aufwertung der bestehenden wertvollen Grünflächen; ein Anknüpfungspunkt am Knotenpunkt Bahn für zukünftige Entwicklungen im Münchner Nordosten. Große Flächen des Grundstücks bleiben frei von Bebauung. Die zentrale, mit alten Bäumen überstandene Grünfläche innerhalb der ursprünglichen Gewerbefläche bleibt als grüne Mitte erhalten. Im Zentrum des Entwurfs entsteht ein grüner Landschaftsraum für die Bewohner und die Nachbarschaft. Die Minimierung versiegelter Bereiche, große Versickerungsflächen, sowie zusätzliche Luft- und Luftaustauschräume bilden die Grundlage für ein gesundes Wohnklima vor Ort und für die umgebende Stadt zu schaffen.



Schwarzplan M 1:2500, Bahn oberirdisch



Schwarzplan M 1:2500, Tunnelvariante



Nutzungsverteilung / Höhenentwicklung





Vier- bis sechsgeschossigen Solitäre vermitteln zwischen der kleinteiligen Wohnbebauung im Westen und dem neuen Viertel. Die kristalline Grundform wird durch vertikale und horizontale Kanten weiter gebrochen. Am östlichen Rand wird ein ähnliches Volumen in Reihe gesetzt. Der Horizont – ebenfalls sechsgeschossig – formt mit achtgeschossigen Akzenten eine markante Stadtsilhouette. Durch die Stapelung der Wohnflächen am Rand, entlang der Gleise, entsteht ein schützender Rücken für die wertvolle grüne Mitte. Wie eine Wirbelsäule aus einzelnen Gliedern besteht, weist dieser Rücken Vor- und Rücksprünge auf, Knicke und Falten, die eine angemessene Maßstäblichkeit herstellen und das Volumen rhythmisieren. Zwischen den vor- und zurückspringenden Gliedern des Rückens und der Punkthäuser entsteht ein Gefüge aus bewegten und fließenden Räumen. Wege, Durchgangsfächen, Aufweitungen und Plätze durchziehen das Quartier. Sie laden Bewohner und Nachbarn ein zum Aufenthalt, zum Spielen und Verweilen, zum Durchqueren und Ausruhen. Im Zentrum dieses fließenden Landschaftsraums liegt mit der erhaltenen Baumgruppe die grüne Mitte des Quartiers. Als städtisches Pendant dazu spannt eine Geste der rückwärtigen Gebäudereihe schräg gegenüber den Quartiersplatz auf. Nordöstlich, am zukünftigen Knotenpunkt der S- und U-Bahn springt die randständige mäandrierende Bebauung weiter zurück und rahmt das Baudenkmal mit Cafe und Quartierstreff als Zentrum eines neuen Quartiersplatzes ein. Ebenenrig drum herum ist die für das Quartier erforderliche Nahversorgung angesiedelt sowie diverse Quartiersangebote. Der 15-geschossige Hochpunkt an der nordöstlichen Ecke markiert als weit sichtbares Zeichen den wichtigen neuen Knoten- und Anknüpfungspunkt in der Stadt.

ERSCHLIEßUNG UND VERKEHRSKONZEPT

Die Erschließung innerhalb des Quartiers erfolgt über den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden verkehrsberuhigten Quartiersweg für den Rad- und Fußverkehr, sowie Müllentsorgung und Feuerwehr. Oberirdisch führen Zugänge zu allen Gebäuden. Eine Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr in Ost-Westrichtung bindet die angrenzenden Viertel an. Der Quartiersweg ist ein multifunktionaler Erschließungsraum. Er bewegt sich spielerisch zwischen den Vor- und zurückspringenden Gebäudekanten, verändert sich mit den fließenden Grünräumen, lädt zu ihrer Nutzung und Bepflanzung ein. Er wird begleitet von Retentionsflächen und Pflanzungen, die zum Mikroklima beitragen. Der Individualverkehr wird nahe dem Quartierseingang in die Quartiersgarage abgeleitet, an die fast alle Häuser angebunden sind. Dadurch entsteht ein autofreier Raum.

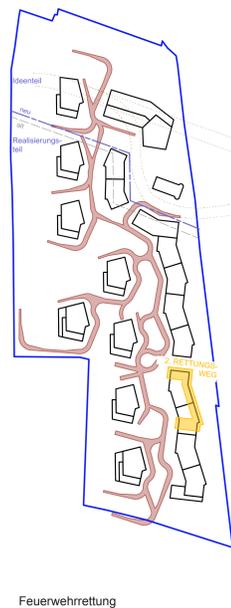
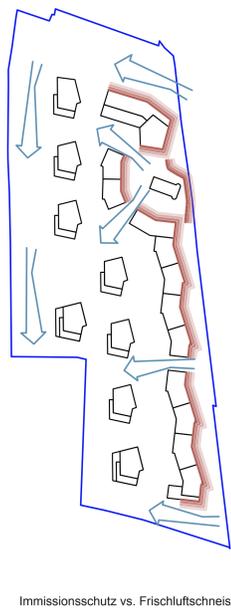
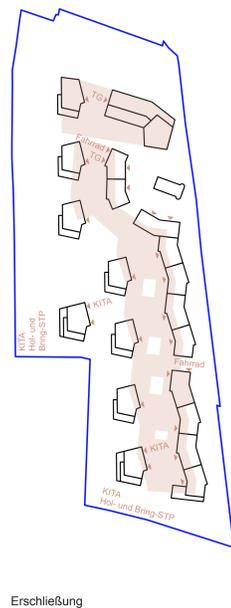
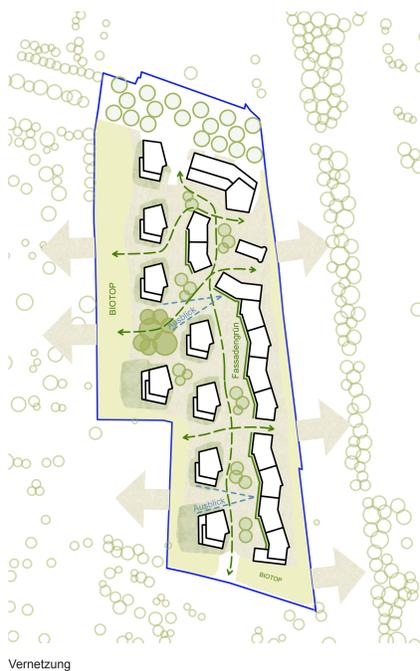
IMMISSIONSSCHUTZKONZEPT

Durch die Stapelung der Wohnflächen am östlichen Quartiersrand entsteht innerhalb des neuen Quartiers sowie für die angrenzenden Nachbarn die größtmögliche geschützte Fläche. Emissionen des Schienenverkehrs werden abgeschirmt. Schallschutzfenster und -Loggien schützen nach Osten orientierte Teilbereiche der Wohnungen. Die Öffnungen in der Gebäudereihe können durch Schallschutzwände geschlossen werden, sollte dies erforderlich sein. Bewachsene Dächer und begrünte Fassaden wirken lärmindernd. Die autofreie Organisation des Quartiers minimiert weitere Emissionsquellen. Öffentliche- und gewerbliche Nutzungen sind am städtischen Quartiersplatz verortet. Er öffnet sich zur Stadt, ist aber in Fußgängerenebene durch eine eingeschossige ebenfalls bewachsene Lärmschutzwand geschützt.

FREIRAUM

Die Durchlässigkeit der Punkthäuserarchitektur ermöglicht die Entstehung eines weitverzweigten, vielgestaltigen Spiel- und Streifraums durch die baumbestandenen Wiesenflächen im Westen über die kaum befahrenen Quartiersgassen hin zum hainüberstandenen Quartiersplatz im Osten. Im Wesentlichen den Fußgängern vorbehalten, bietet die baumgesäumte Quartiersstraße mit ihren grünen Schollen das urbane Pendant zu den gärtnerischen Einfamilienhausansiedlungen. Die Schollen sind mit unterschiedlichen Nutzungen besetzt. Mietgartenparzellen, gemeinschaftliche Obstgärten, Schmuckbeete, baumbestandene Spielwiesen, Retentionsflächen und gemeinschaftliche Treffpunkte finden sich überall in individuellen Anteilen und Anordnungsmustern. Das Angebot wird auf den Dachflächen fortgesetzt. Gemeinschaftlich nutzbare Sonnenterrassen, Gemüsegeräten oder Sportdächer bieten den Bewohnern privatere Naherholungsflächen.

Die Grüne Mitte entwickelt sich um einen nicht explizit geschützten hainartigen Baumbestand, der jedoch malerisch und prägnant ist und der Grünen Mitte von Anfang eine besondere Atmosphäre verleiht wird. Darüber hinaus wird er – zusammen mit den geschützten Baumbeständen die gewünschten klimaverbessernden und ökologischen Leistungen für das Quartier erbringen.





KLIMASCHUTZKONZEPT UND NACHHALTIGKEIT

Städtebau und Architektur folgen den Grundsätzen einer nachhaltigen Bauweise. Durch die lockere Bebauung und die Staffelung am Rand werden die freien Flächen innerhalb des Gevierts maximiert. Sie werden mit unterschiedlichsten Pflanzungen begrünt und dienen der Versickerung von Niederschlagswasser und als Retentionsflächen. Außenwände bestehen soweit möglich aus nachwachsenden Rohstoffen. Die zum Grün ausgerichteten Fassaden der begrenzenden und umspülten Gebäude sind in Teilen aufgelöst in begrünte Fassaden. Die baulichen Strukturen verweben und vernetzen sich mit dem Landschaftsraum. Dachflächen sind ebenfalls nach Schwammstadtprinzip begrünt. Die jeweils höchsten Dachbereiche sind mit der Nutzung für Photovoltaik der Erzeugung regenerativer Energien vorbehalten. Erdüberschüttete Bereiche der Tiefgarage werden als Retentionsdach ausgebildet. Nicht überbaute Flächen können Standort für Großbäume sein. Die freien Flächen dienen zugleich der Versorgung mit Frischluft im Quartier und in der Stadt.

VARIANTEN

a) Ausbau der Bahntrasse oberirdisch mit Querung der Engelschalkinger Straße unter der Bahntrasse

Realisierungsteil
 Der Entwurf stellt die erlebbare klimatisch wirksame Grünfläche ins Zentrum des Quartiers. Die Stapelung der Wohnflächen am Rand schirmt die grüne Mitte gegen aktuelle und zunehmende Immissionen ab. So entsteht ein Mehrwert für alle Bewohner. Die zweiseitig orientierten Wohnungen in der Randbebauung partizipieren zusätzlich an den unverbaubaren Blicken Richtung Osten. Die für eine mögliche zukünftige Verbindung und zusätzliche Durchlüftung geplante mittige Unterbrechung des Riegels kann durch eine Lärmschutzwand geschlossen werden, sollten Berechnungen ergeben, dass dies erforderlich ist.

Ideenteil
 Die Erschließung des Quartiers durch den Individualverkehr von Norden ist vorgegeben. Der Quartiersplatz wird aufgespannt im Dreieck zwischen Quartierserschließung, Kreuzungspunkt S-/U-Bahn sowie dem Baudenkmal. Der Bereich um den akzentuierten Hochpunkt wird durch die Nähe zur S- und U-Bahn sowie durch die Lage am Eingang ins Quartier bestimmt und belebt. Öffentliche und städtische Nutzungen sind hier verortet. Auf Fußgängerebene wird der Platz durch eine eingeschossige bewachsene Lärmschutzwand zur Bahntrasse hin geschützt.

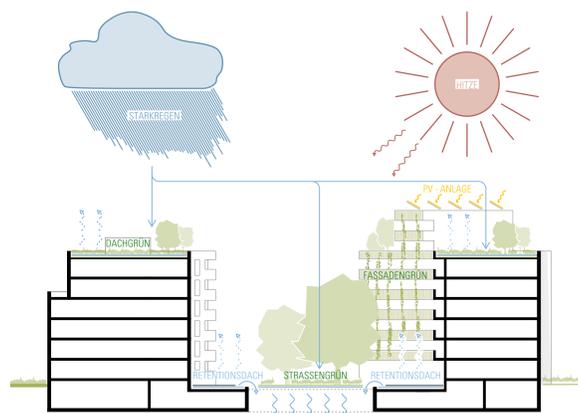
b) Tunnelvariante, Querung der Engelschalkinger Straße ebenerdig

Realisierungsteil
 Wie bei Variante a) steht im Zentrum die grüne Mitte. Die lockere Setzung

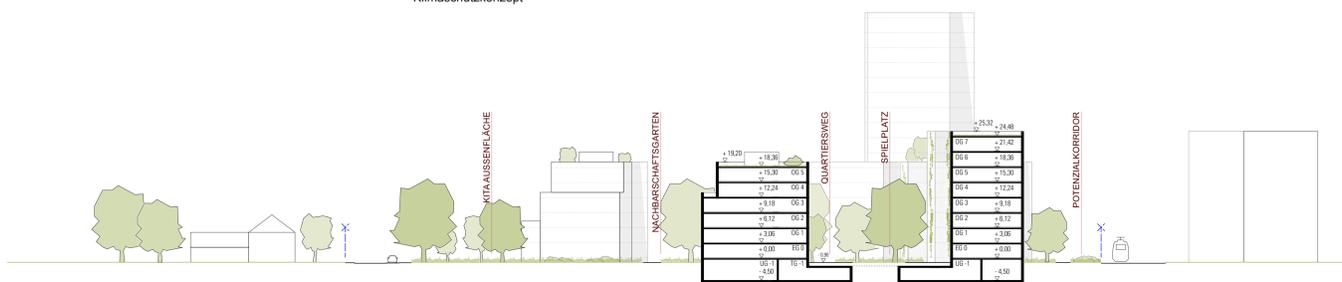
einzelner Volumen im Grünen sowie die Stapelung am Rand ergeben sich ebenso aus der Art und dem Maß der westlich angrenzenden Wohnbebauung wie aus den unterschiedlichen Szenarien, die östlich des Gevierts zukünftig denkbar sind: Die Vorschläge zur Stadterweiterung München Nordosten sehen direkt angrenzend und weiter östlich der Gleise Gebiete mit hoher stadtdicht dichter Bebauung vor. Der Flächennutzungsplan stellt östlich der Bahnanlagen ein Kern- und ein Gewerbegebiet sowie allgemeine Grünflächen dar. Erstere weisen auf weitere mögliche Emissionsquellen oder auf eine mögliche hohe Dichte hin. Immissionen sind unabhängig von der Trassenvariante denkbar.

Die Bahnbegleitflächen sind unverzichtbare Kernflächen des Biotopverbunds und wichtige Frischluftschneisen in der Stadt. Es ist davon auszugehen, dass der durch die Bahnschneise vorgegebene Abstand zwischen einer möglichen angrenzenden Bebauung westlich und östlich der Bahntrasse auch durch eine Tunnellösung nicht reduziert wird. Die Abstandsflächen ermöglichen eine entsprechende Höhe und generieren unverbaubare Ausblicke zweiseitig orientierter Wohnungen. Bei zeitlich versetzter Fertigstellung eines Tunnels wird lediglich eine mögliche Lärmschutzwand zwischen den beiden unterbrochenen Gebäudeteilen des Riegels rückgebaut. Der Rückbau weiterer baulicher Anlagen entfällt.

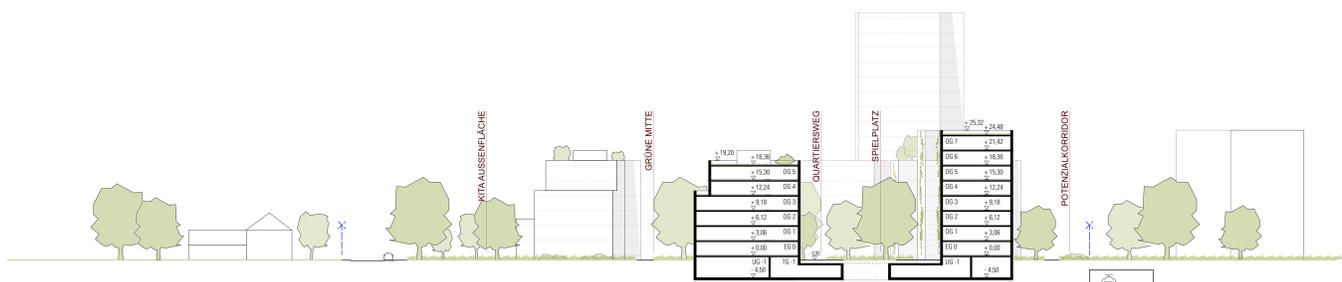
Ideenteil
 Die Vorgaben und Randbedingungen, die den Quartiersplatz bestimmen, sind für beide Varianten gleich. Ebenso seine Bedeutung für das Quartier und für angrenzende Stadtteile. Der Quartiersplatzes und der Ideenteil wird für beide Varianten a) und b) baulich gleich vorgeschlagen. Im Fall der Tunnelvariante entfällt die eingeschossige Lärmschutzwand.



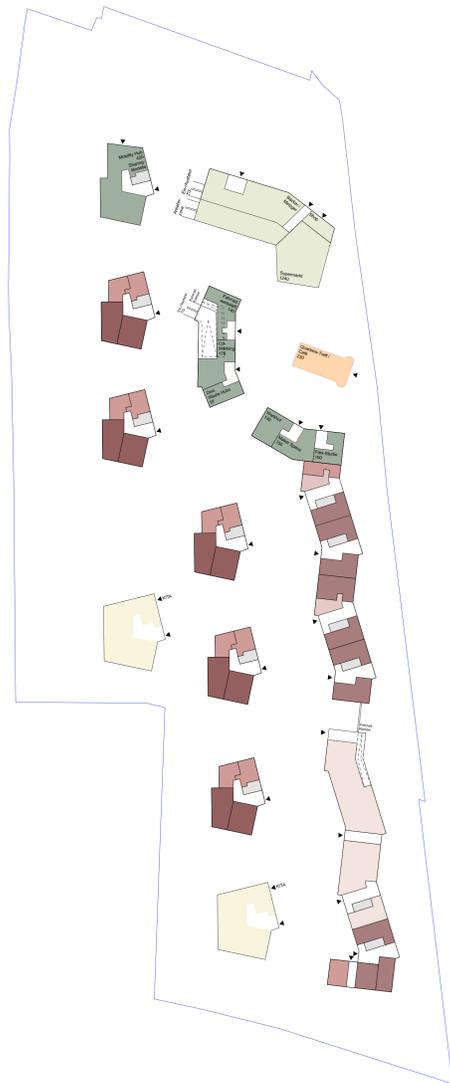
Klimaschutzkonzept



Schema-Schnitt Ost-West M 1:500, Bahn oberirdisch



Schema-Schnitt Ost-West M 1:500, Tunnelvariante



Schematische Nutzungsverteilung, Erschließungskerne, Zugänge EG



Schematische Nutzungsverteilung, Erschließungskerne Regelgeschoss

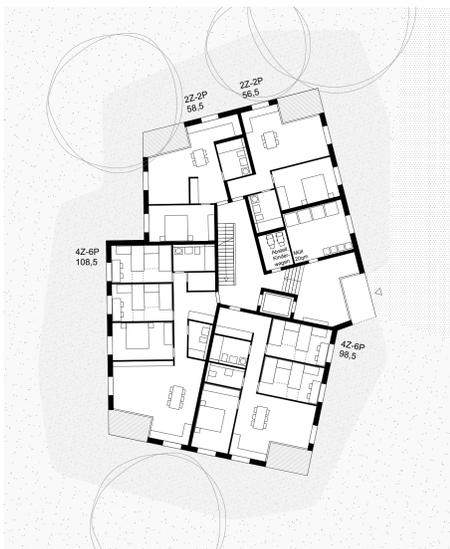
ARCHITEKTUR UND GRUNDRISSSE

Die gefaltete Struktur im Osten besteht aus einzelnen aneinander gereihten Volumina. Alle Wohnungen der Drei- und Vierspänner sind mit großzügigen Loggien nach Westen zur geschützten Grünfläche hin orientiert. Rund die Hälfte der Wohnungen ist zweiseitig orientiert und partizipiert auch an der unverbaubaren Aussicht nach Osten über die Bahngleise hinweg. Die Grundrissorganisation übernimmt dabei einen wichtigen Part des immissionsgeschützes der Wohnungen. Treppenhäuser und Bäder liegen an der östlichen Außenwand. Individualräume in diese Richtung sind durch Schallschutzloggien geschützt. Die vier- bis sechsgeschossigen Punkthäuser im Grünen öffnen sich nach allen Seiten. Je Etage werden bis zu fünf Wohnungen erschlossen,

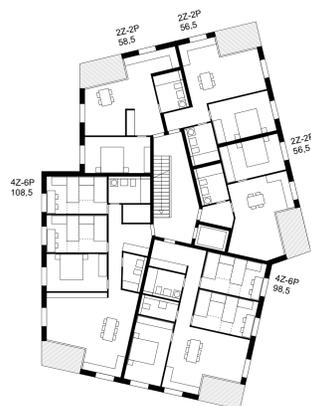
die jeweils nach zwei Richtungen orientiert sind. Knicke und Ausrichtung der Fassadenflächen sowie die Orientierung in die Höhe ermöglichen weite freie Blicke in unterschiedliche Richtungen. Alle Gebäude sind barrierefrei erschlossen. Erdgeschossige Wohnungen werden durch ihre Lage im Hochparterre vor Einblicken geschützt. Innerhalb der Strukturen entstehen unterschiedlichste Wohnungsgrößen und Wohnformen. Tagespflege und KiTa werden selbstverständlich in die Bebauung integriert. Sie liegen jeweils von außen erreichbar erdgeschossig im südlichen bzw. südwestlichen Teil der Punkthäuser (KiTa) und Randbebauung (Tagespflege). Es entsteht ein lebendiges Wohnquartier mit hoher Wohnqualität, das durch seine grüne erlebbare Mitte auch die Lebensqualität der angrenzenden Viertel aufwertet.

WIRTSCHAFTLICHKEIT UND REALISIERBARKEIT

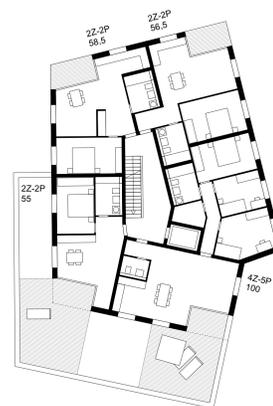
Tiefe Baukörper mit Ost-West-Ausrichtung generieren eine gute Ausnutzung. Trotz ihrer differenzierten Ausbildung treten die einzelnen Baukörper seriell auf und können wirtschaftlicher geplant und realisiert werden. Die Minimierung von reversiblen Maßnahmen trägt zu einer hohen Wirtschaftlichkeit bei. Die Grenze zwischen Ideen- und Realisierungsteil wird leicht nach Norden verschoben. Bei gleichzeitiger Sicherung des temporären Bahnübergangs kann so der früher zu realisierende Bereich vergrößert werden. Die Verschiebung wirkt sich ebenfalls positiv auf die Ausnutzung aus.



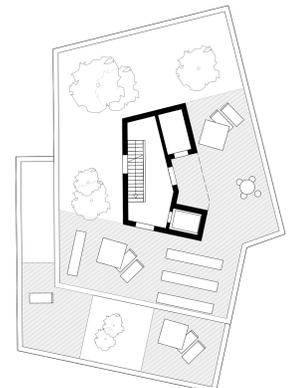
Grundriss Punkthaus EG M 1:200



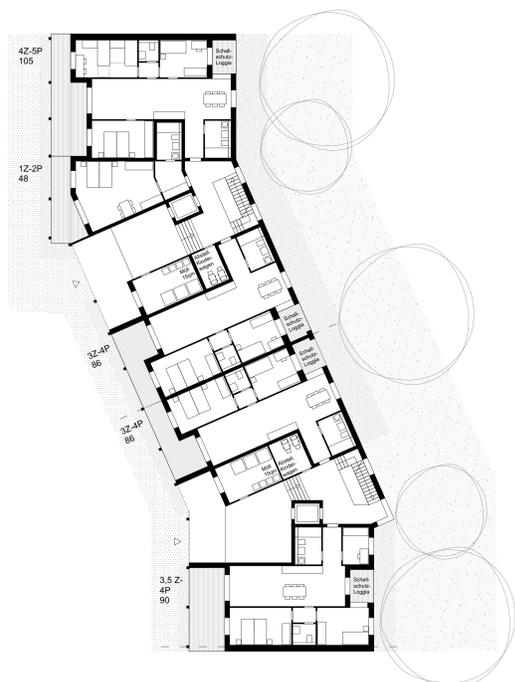
Grundriss Punkthaus RG M 1:200



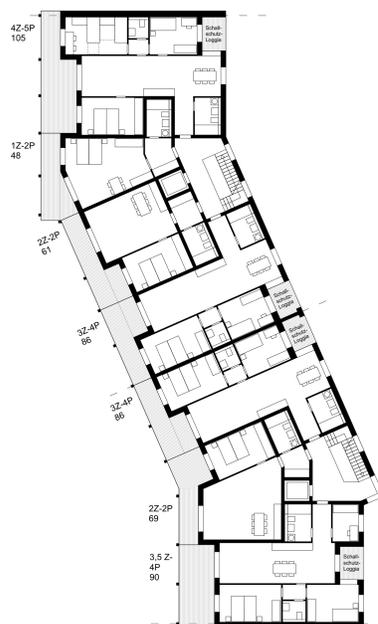
Grundriss Punkthaus 5.+6.OG M 1:200



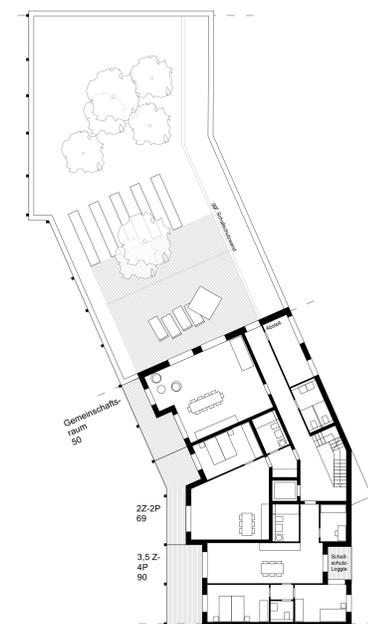
Grundriss Dachterrasse M 1:200



Grundriss Zeile EG M 1:200



Grundriss Zeile RG M 1:200



Grundriss Zeile 7.+8.OG M 1:200

Betreff - Antrag

Mariengärten gleich richtig erschließen

Antrag zum Themengebiet Bau/ Planung

Die LHM plant, die Fläche südlich der Engelschalkinger/Brodersenstrasse mit bis zu 550 Wohnungen zu bebauen. Die Verkehrserschließung soll über die Marienburgerstrasse (Fahrradstraße) sowie Putzigerstraße etc., d.h. durch kleine Straßen im reinen Wohngebiet erfolgen. Die Begründung der Stadt: da noch keine Entscheidung zur Ausbauvariante der Bahnlinie Zamdorf-Johanneskirchen vorliegt, sei auch nicht klar, wie die Engelschalkingerstraße weiter ausgebaut wird. Damit kann auch die Erschließung nicht darauf aufbauen. Die Bebauung ist mit Riegelbauwerken ("bewohnten Lärmschutzwänden") geplant, d.h. die zukünftigen Bewohner werden - wie schon nördlich der Brodersenstrasse - vorsorglich missbraucht um potentielle Versäumnisse beim Bahnausbau zu kompensieren. Antrag: Die Planung für die Mariengärten sollte einen Ausbau der Bahn im Tunnel annehmen und demzufolge die Erschließung über die Engelschalkingerstraße erfolgen und eine bewohnerfreundliche Architektur vorsehen.

Raum für Vermerke des Direktoriums

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Anwohner-Interessengemeinschaft Mariengärten, Sprecher Gerhard Forster

500 Wohnungen in den „Mariengärten“ – So nicht! Stoppen Sie das Planungsverfahren mit Ihrer Unterschrift !

Die Stadt München hat beschlossen, südwestlich der S-Bahn-Haltestelle Engelschalking auf dem Gelände des Bauunternehmens Geith-Niggel und der angrenzenden Wiese an der Memeler Straße **bis zu 500 Wohneinheiten (WE)** mit dem Projekt „Mariengärten“ bauen zu lassen. Damit werden das Planungsgebiet und die benachbarte Umgebung absehbar **massiv überlastet**, insbesondere

- durch die bauliche Dichte und Höhe (evtl. 6-geschossige Wohnungsbauten und Hochhäuser) und durch die damit verbundene fehlende städtebauliche Verträglichkeit mit der umgebenden Bebauung,
- durch den fließenden und ruhenden Verkehr (zusätzliche PKW bei 500 WE, evtl. Verlust der Marienburger Straße als Fahrradstraße, Verkehrslärm!),
- durch die Frischluft-Barriere wegen Schallschutzmaßnahmen zum oberirdischen Bahnausbau (eingeschränkte Durchlüftung durch Hochbauten und Schallschutz-Maßnahmen),

Weitere aus der Planung erwachsenden Probleme (zur Schulversorgung, zum Grundwasser, zur U-4-Verlängerung etc.) lesen Sie im Internet unter <https://www.openpetition.de/!mariengaerten>.

Die **negativen Auswirkungen** werden **in ganz Denning, Daglfing und Engelschalking** zu spüren sein. Der bevorstehende Architektenwettbewerb kann die Probleme nur lösen, wenn die Zahl der geplanten Wohnungseinheiten reduziert wird.

Eine sinnvolle Planung hängt von der Entscheidung über den Bahnausbau (Tunnel/oberirdisch) ab.

Deswegen fordern wir von Oberbürgermeister Dieter Reiter:

- 1. Die Rahmenbedingungen für die Planung des bevorstehenden Architekten-Wettbewerbs von bisher 320 bis 500 WE sind auf zukünftig maximal 250 WE zu reduzieren.**
- 2. Das Planungsverfahren ist erst dann weiterzuführen, wenn die Art des viergleisigen Bahn-Ausbaus feststeht und wenn ein überzeugendes Verkehrskonzept vorliegt.**

Unterschreiben Sie bis zum **30.4.2023** unsere Petition im Internet bei <https://www.openpetition.de/!mariengaerten> oder auf der Rückseite dieses Flugblatts und informieren Sie andere Betroffene!

Ihre Unterschrift können Sie bei den nachstehenden Mitgliedern der Interessengemeinschaft Mariengärten abliefern:



Gerhard Forster
Insterburger Straße 23
81929 München

Thomas Mühlbauer
Posener Str. 66
81929 München

Xenia Weimann
Marienburger Straße 70
81929 München

Lassen Sie uns gemeinsam sicherstellen, dass Denning lebenswert bleibt. Vielen Dank!

**BEZIRKSAUSSCHUSS DES 13. STADTBZIRKES
DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
BOGENHAUSEN**



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Florian Ring

Geschäftsstelle:

Friedenstr. 40, 81660 München
Telefon: 233-61483
Telefax: 233-61485
E-Mail: BA13@muenchen.de

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtplanung Bezirk Ost
HA II/31P**

München, 13.03.2024

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
TOP 2.2.1.1/12.03.2024

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183
Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße (nördlich), Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich)
- Beschlussentwurf -
Stellungnahme BA 13 Bogenhausen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 12.03.2024 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **mehrheitlich beschlossen**:

Der Hochpunkt wird, wie auch in der Beurteilung dargestellt, so nicht befürwortet. Der Bezirksausschuss 13 wehrt sich gegen die Nutzung des Hochpunkts im Ideenteil als Bürofläche, studentisches Wohnen wird befürwortet.

Der Bezirksausschuss 13 bekräftigt seine mehrfach geäußerte Forderung, zur Lösung der Probleme der Schulversorgung frühzeitig einen Schulcampus im SEM-Gebiet zu planen und zu realisieren.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Florian Ring
Vorsitzender des BA 13 Bogenhausen