



# München bleibt cool

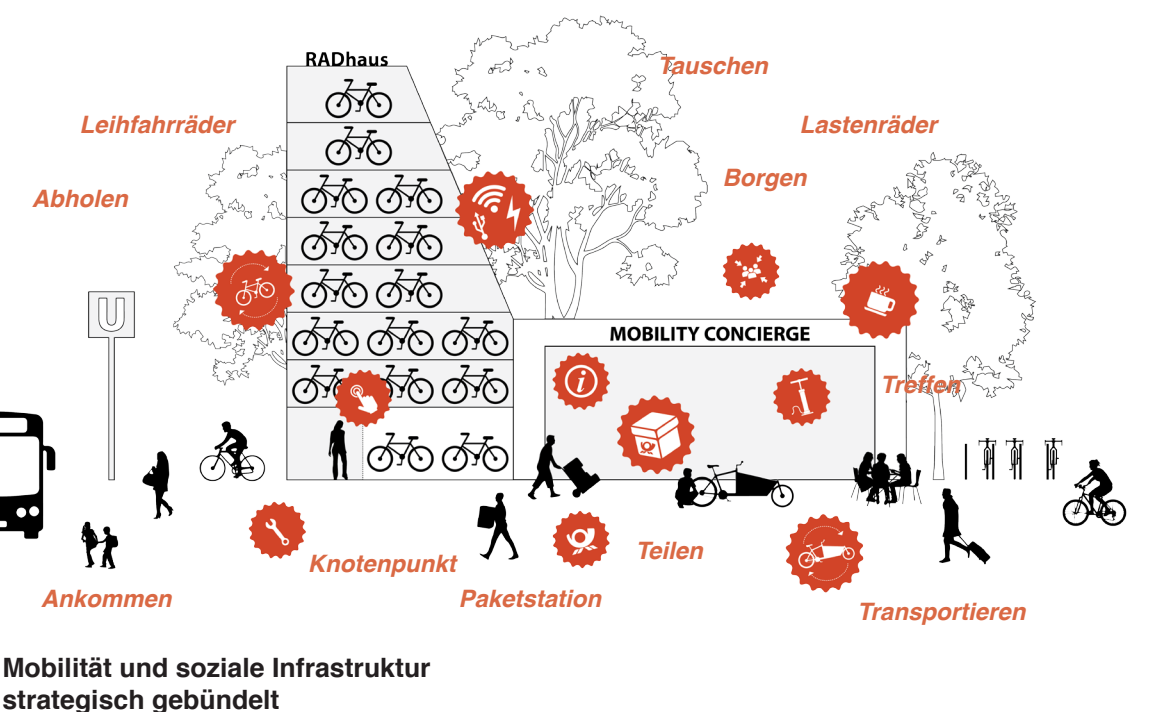
eine klimagerechte Stadtentwicklung für München Nordosten

Anlage 3\_04

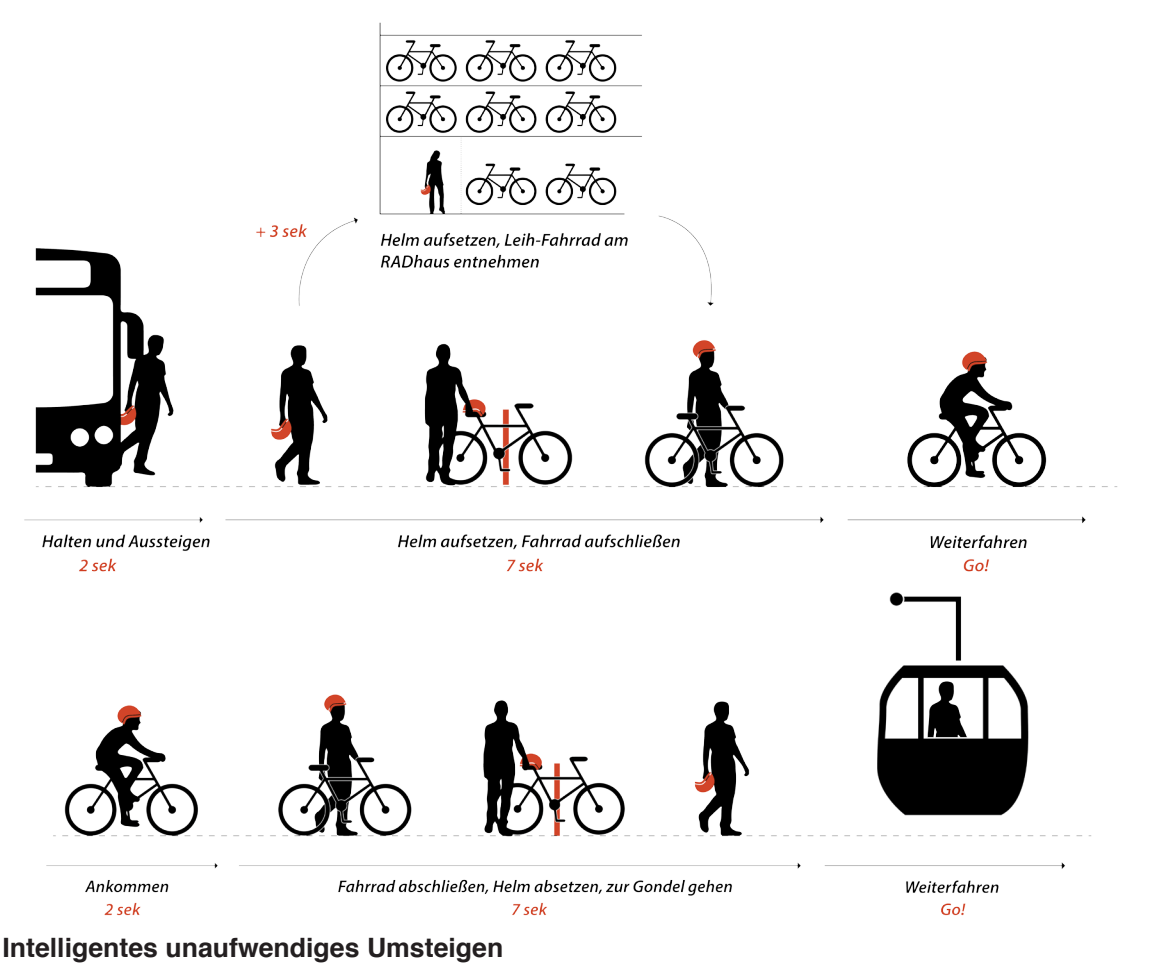
2003



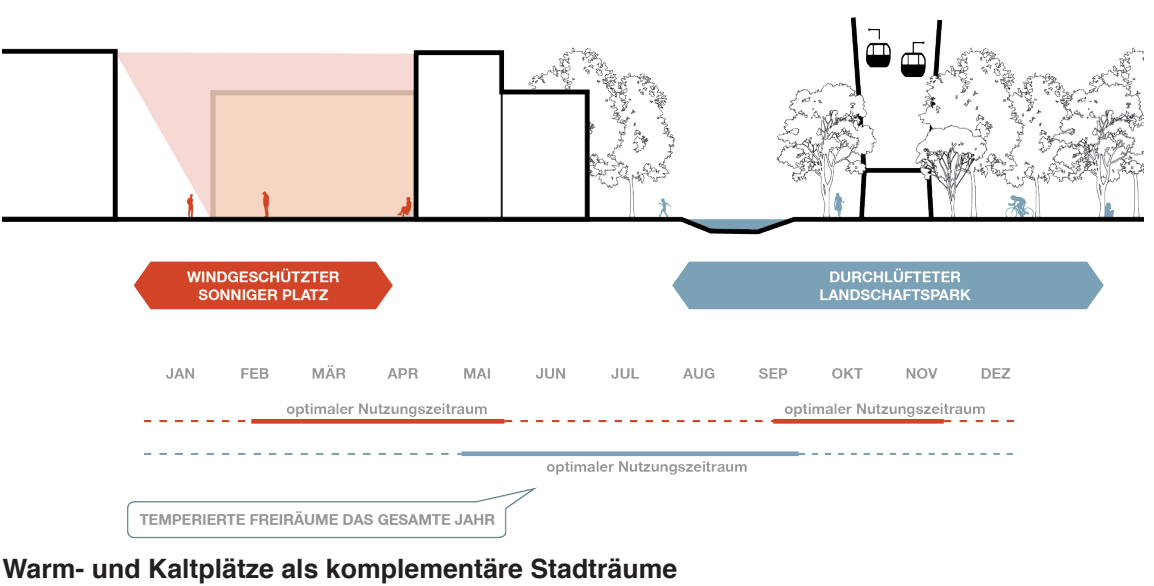
Mehrwert für Bestand und Neubau:  
neue Mobilität, soziale Infrastruktur und Freizeitangebote werden mit der Identität der historischen Siedlungen und des agraren Umlands verknüpft.



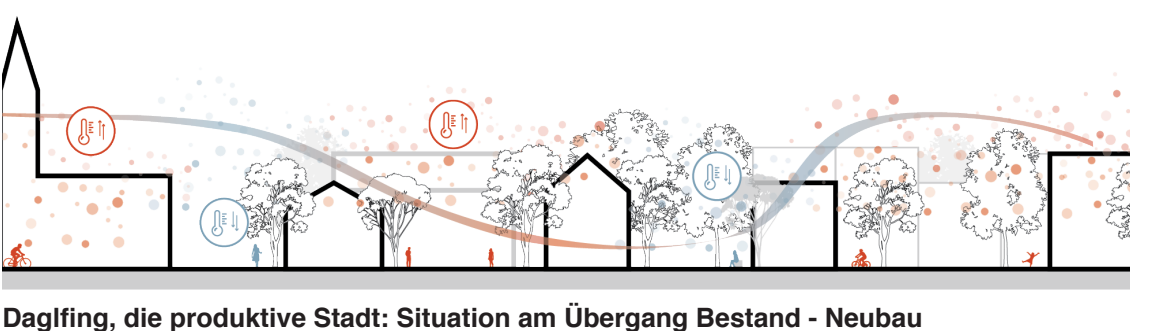
Mobilität und soziale Infrastruktur  
strategisch gebündelt



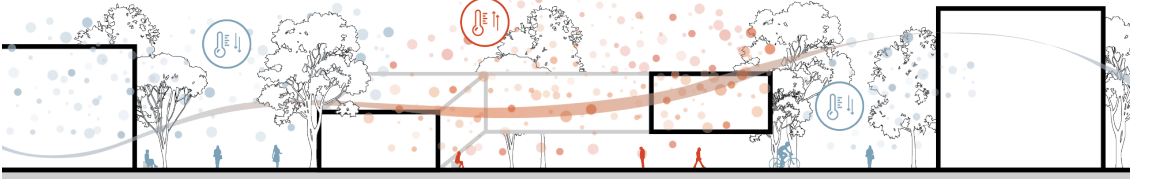
Intelligentes unaufwendiges Umsteigen



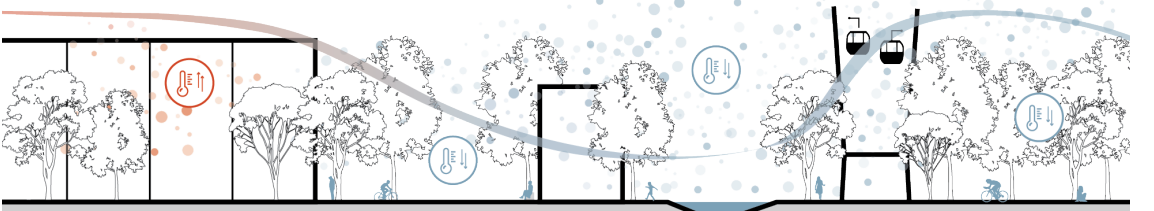
Warm- und Kaltplätze als komplementäre Stadträume



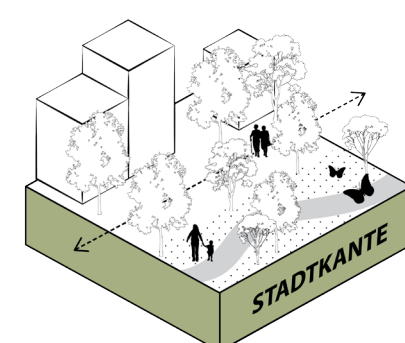
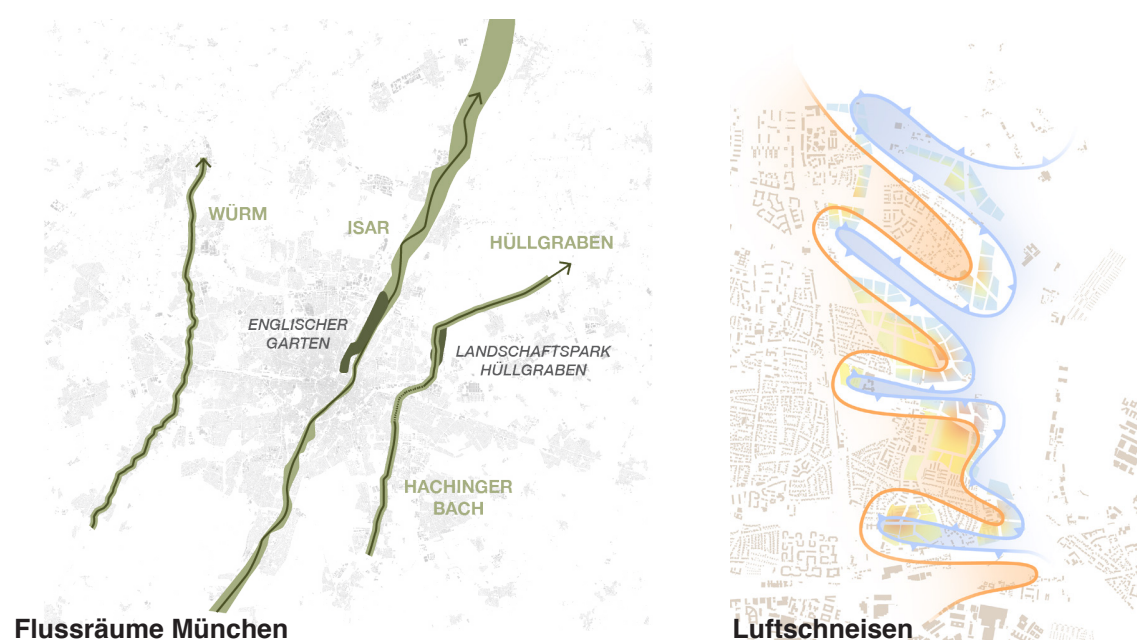
Dagfling, die produktive Stadt: Situation am Übergang Bestand - Neubau



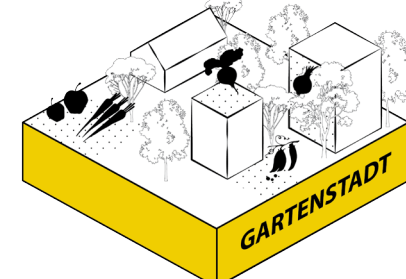
Engelschalking, mittendrin: Situation im Zentrum. Wohnen/öffentliche Einrichtung



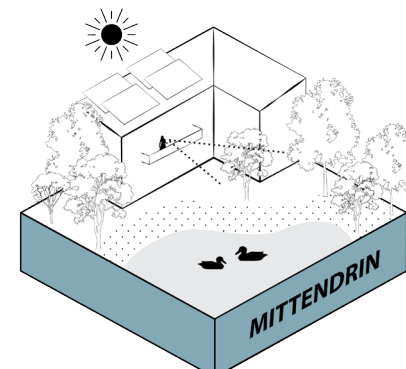
Zahnbrechersiedlung, die Gartenstadt: Übergang Stadt/Landschaft



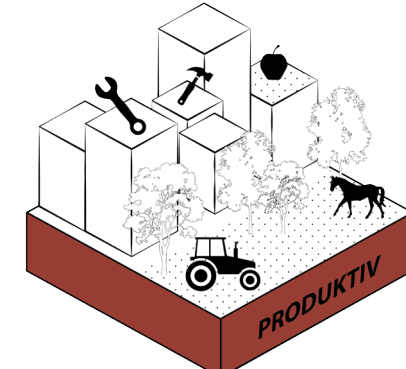
Johanneskirchen:  
Grenze Stadt-Land, Wohnen  
im Grünen, Spazier-Promenaden



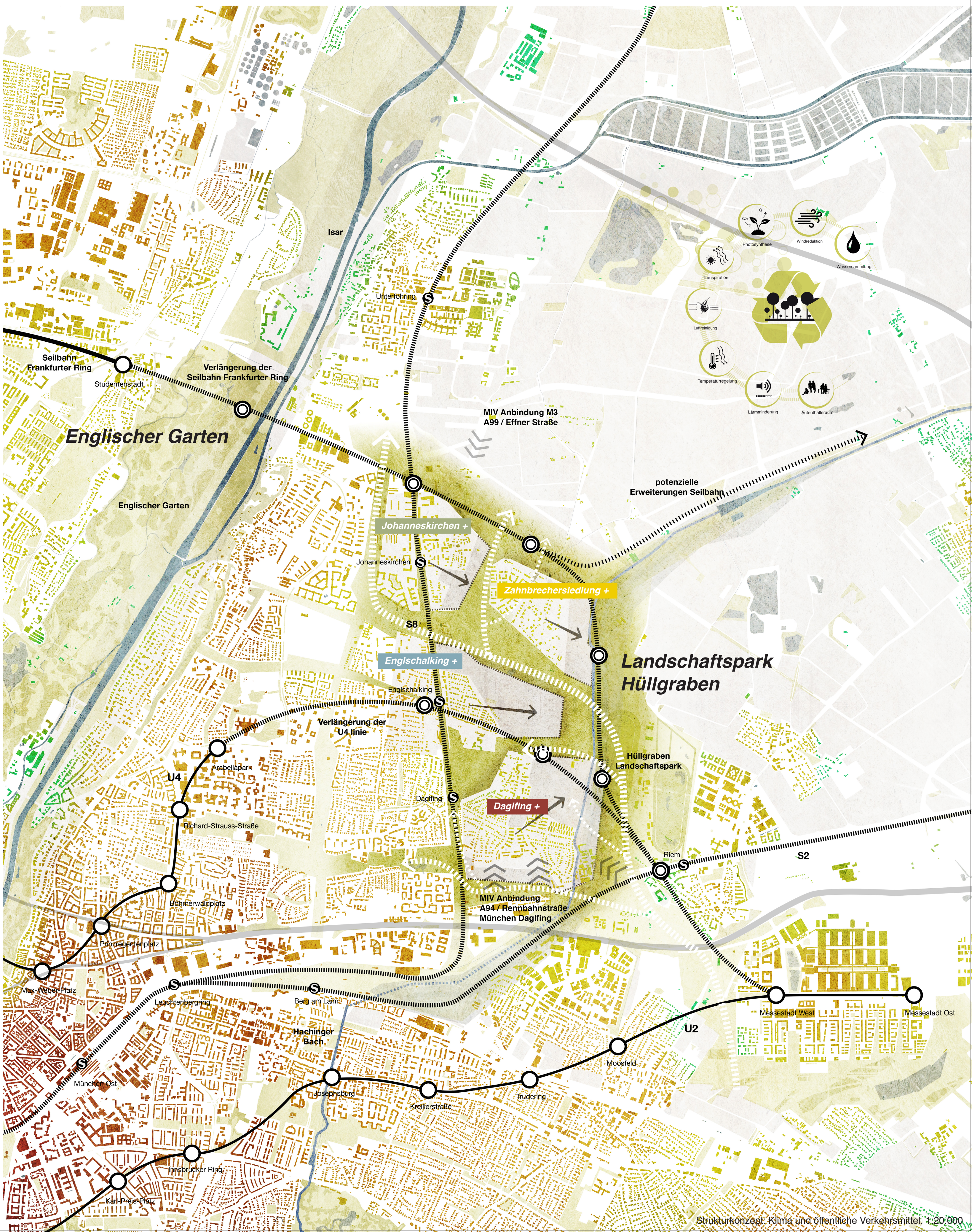
Zahnbrechersiedlung:  
Urban Gardening, Nachbarschaft,  
Austausch, Nähe Landwirtschaft



Engelschalking:  
Wohnen mit Ausblick, Badeseesee,  
Parkanlage



Dagfling:  
Handwerk, Urban Farming,  
produktive Stadt, Trambahn







# München bleibt cool

eine klimagerechte Stadtentwicklung für München Nordosten

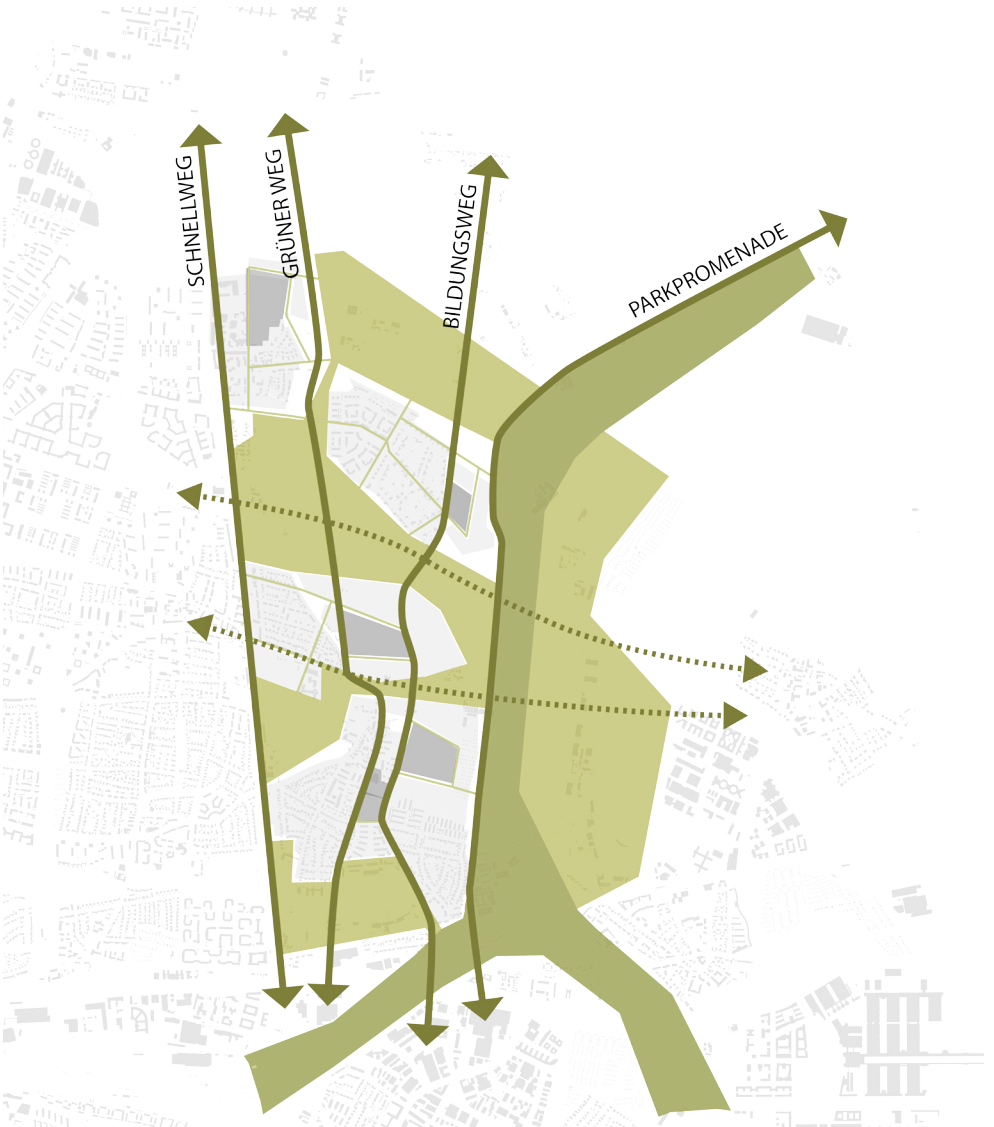
2003

**Klimadesign**  
Der städtebauliche Vorschlag orientiert sich an den bestehenden, historischen Ortskernen und setzt diese bewusst fort. Die neuen Quartiere wachsen behutsam in die Landschaft und bilden mit ihren Zentren eine synergetische Erweiterung der vorhandenen Strukturen. Die soziale Infrastruktur wird als Ankerpunkt jeweils zentral angeordnet, um kurze Wegeverbindungen sowohl zu den bestehenden Vierteln, als auch zu den neuen Wohngebieten zu schaffen. Die Entwicklung aus den alten Ortskernen schafft ein offenes Netz an Grünflächen, dessen Hauptstränge sich an den vorherrschenden Windrichtungen orientieren und als Frischluftschneise die Flurwind weit bis ins Innere der bebauten Gebiete führen. Somit wird ein nachhaltiges Freiraumgerüst erzeugt, das sowohl zur Temperierung des Stadtraums, als auch zur Reduzierung der Feinstaubbelastung im gesamten Stadterweiterungsgebiet beiträgt.

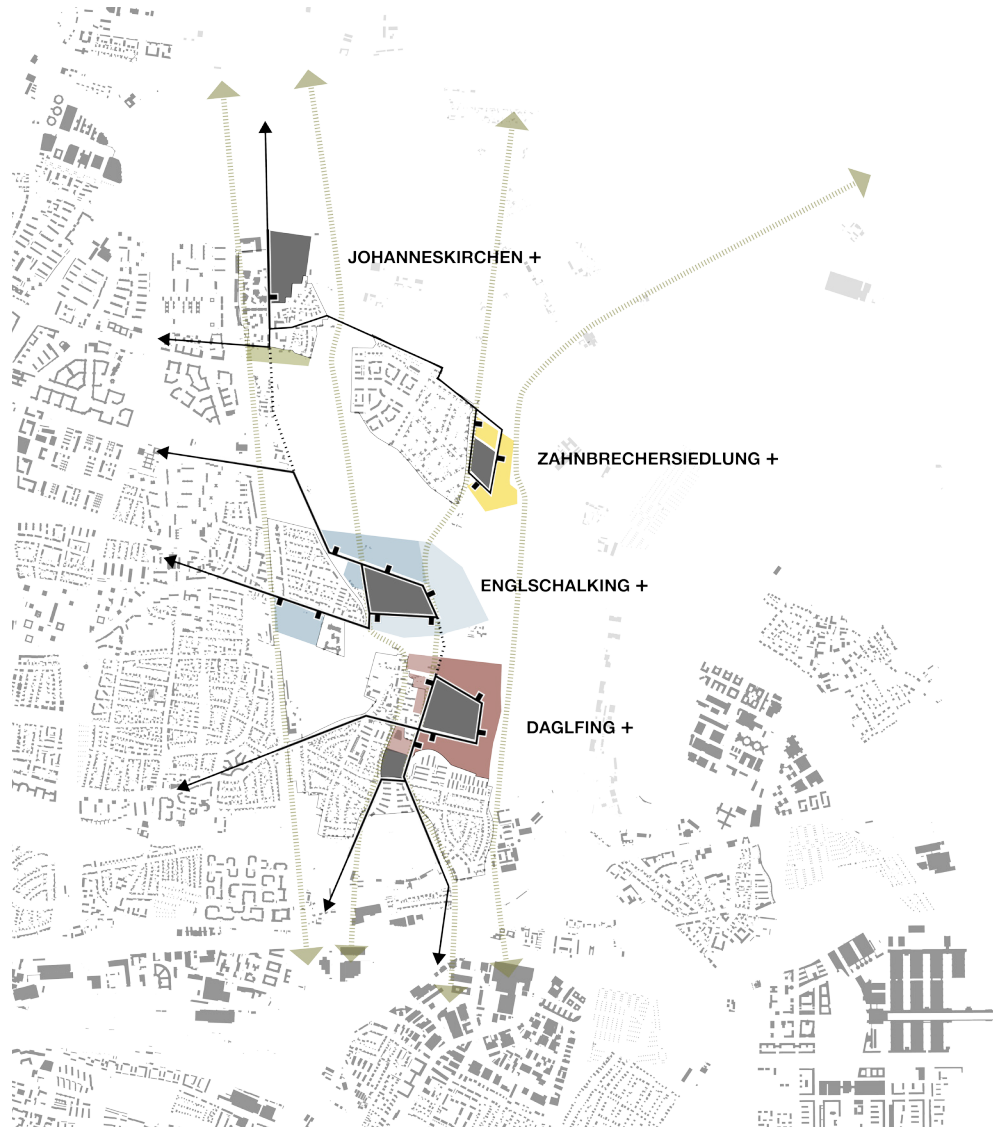
Für jeden Ortskern wird innerhalb des Freiraumsystems eine eindeutige Lageadresse formuliert, sodass der Spezifität der architektonischen Ausformulierung und der Identifikation mit der eigenen Adresse eine entscheidende Grundlage bereitgestellt wird: Johanneskirchen, Stadtkante im Grünen // Zahnbrechersiedlung, die Gartenstadt Engelschalking mittendrin // Dagfling, die produktive Stadt. So entsteht ein selbstbewusster, nachhaltiger Wohnstandort in Fortführung der vier bestehenden Quartiere. Die neu geschaffene Infrastruktur schlägt eine Brücke zwischen Bestand und Neubau, zwischen Ortsansässigen und Zugezogenen.

**Komplementäre Klimaplätze**  
Im kleineren Maßstab wird dieses Konzept durch Klimaplätze ergänzt. Kühle Aufenthaltsorte für heiße Sommertage sowie sonnige, windgeschützte Plätze für die kalte Jahreszeit ermöglichen ganzjährige Freiraumnutzungen. Die Freiräume dienen sowohl als atmosphärische als auch klimatische Komplementärräume, die ganzjährig genutzt werden können. Um das Thema des städtischen Mikroklimas zu unterstützen und erlebbar zu machen, werden als Ankerpunkt auf den Quartiersplätzen der vier Viertel vier begehbare Klimainstallationen vorgeschlagen: Evaporium, Ombrium, Ventorium und Inertium. Das Evaporium bietet Raum, in dem Wasser verdunstet, um die Lufttemperatur zu senken. Das Ombrium ist ein überdachter Ort in der Nähe von Kirchen - gleich dem Modell der römischen Basilika oder Kathedrale - an dem man vor der Sonne geschützt ist. Das Ventorium bietet Raum, in dem die Luft durch Konvektion gekühlt wird. Schließlich bietet das Inertium die Möglichkeit, sich abzukühlen und die angenehme Temperatur der Münchner Keller zu genießen, die ganzjährig um 10° Celsius warm sind.

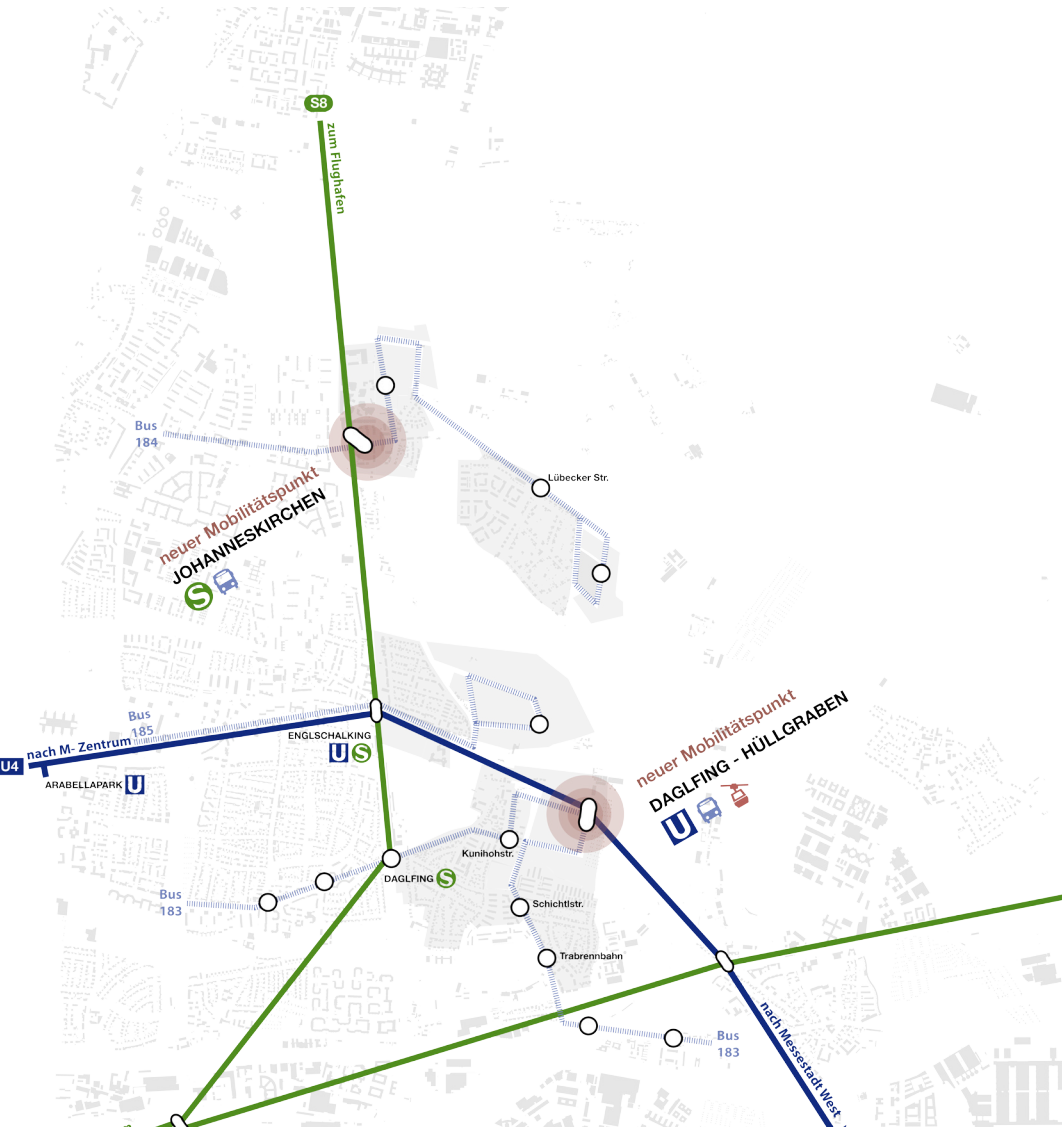
**Freiraum als Trägerstruktur**  
Auch in Zukunft wird München wachsen. Die großräumigen Freiluftkorridore dienen als nachhaltiges, langfristig wirksames Grundgerüst für frische Luft, Abkühlung und grüne Infrastruktur. Auch bei weiterer Ausdehnung - wenn München mit seinen Vorstädten zusammenwächst - wird der „Landschaftspark Hüllgraben“ als Bereicherung, Aufenthalts- und Rückzugsort dienen. Der Hüllgraben als Landschaftspark bildet analog zum Englischen Garten eine robuste Trägerstruktur, ergänzt um weitere, großzügige öffentliche Freiraumtypologien zwischen den vier Quartieren. Diese Grünräume fungieren als hochqualitative Naherholungsgebiete und bieten Lebensraum für Flora und Fauna. Allem voran stellen sie ein zukunftsfähiges Stadtwachstum sicher.



Vernetzung der Quartiere mit Grünverbindungen

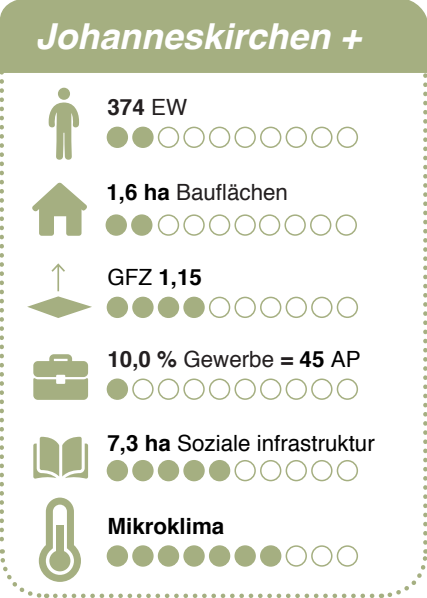
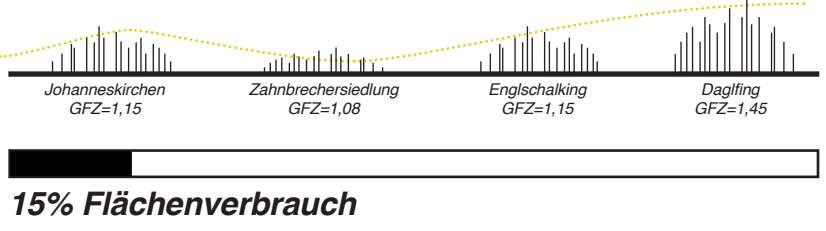


Bebauung und soziale Infrastruktur entlang des Hauptwegenetzes

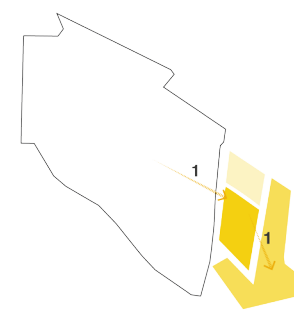
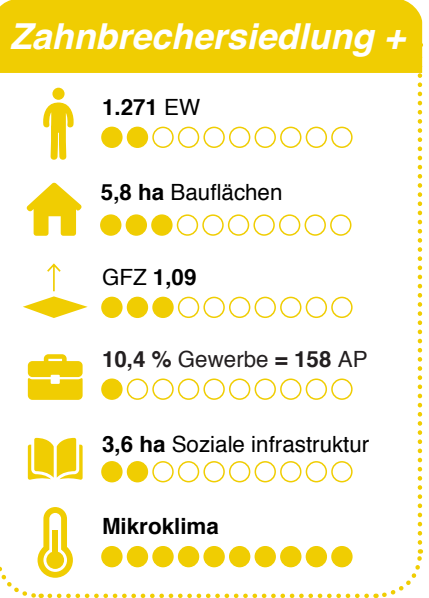


Öffentlicher Verkehr: gestärktes Mobilitätsangebot für Bestand und Neu

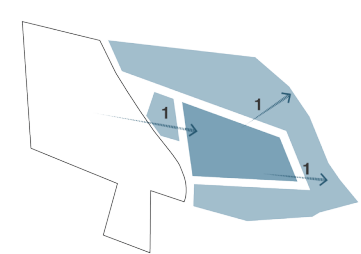
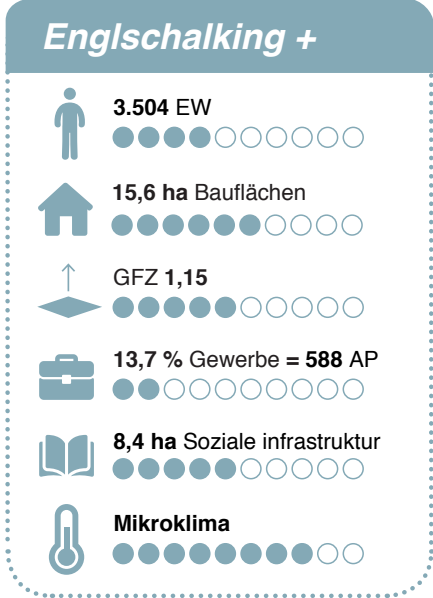
**10.000 EW**



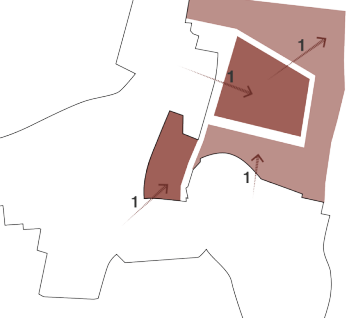
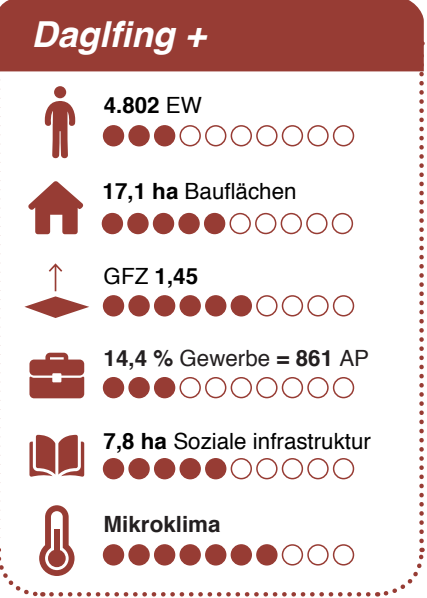
Entwicklungsabschnitte Johanneskirchen



Entwicklungsabschnitte Zahnbrechersiedlung



Entwicklungsabschnitte Engelschalking



Entwicklungsabschnitte Dagfling







# München bleibt cool

eine klimagerechte Stadtentwicklung für München Nordosten

2003



**Erlebbare Freiraum**  
Durch die Verlängerung der innerstädtischen Seilbahn über dem Hüllgraben und den Pferdesportflächen bis hin zur Messestadt wird der Freiraum auf einzigartige Art erfahrbar. Private Grünflächen und geschützte Biotope werden aus der Luft erlebbar. Bei sonnigem Wetter werden die regionalen Zusammenhänge zwischen Agrarlandschaft und Wasserspeicher im Nordosten und Stadtkulisse vor wunderbarem Bergpanorama im Südwesten sichtbar.

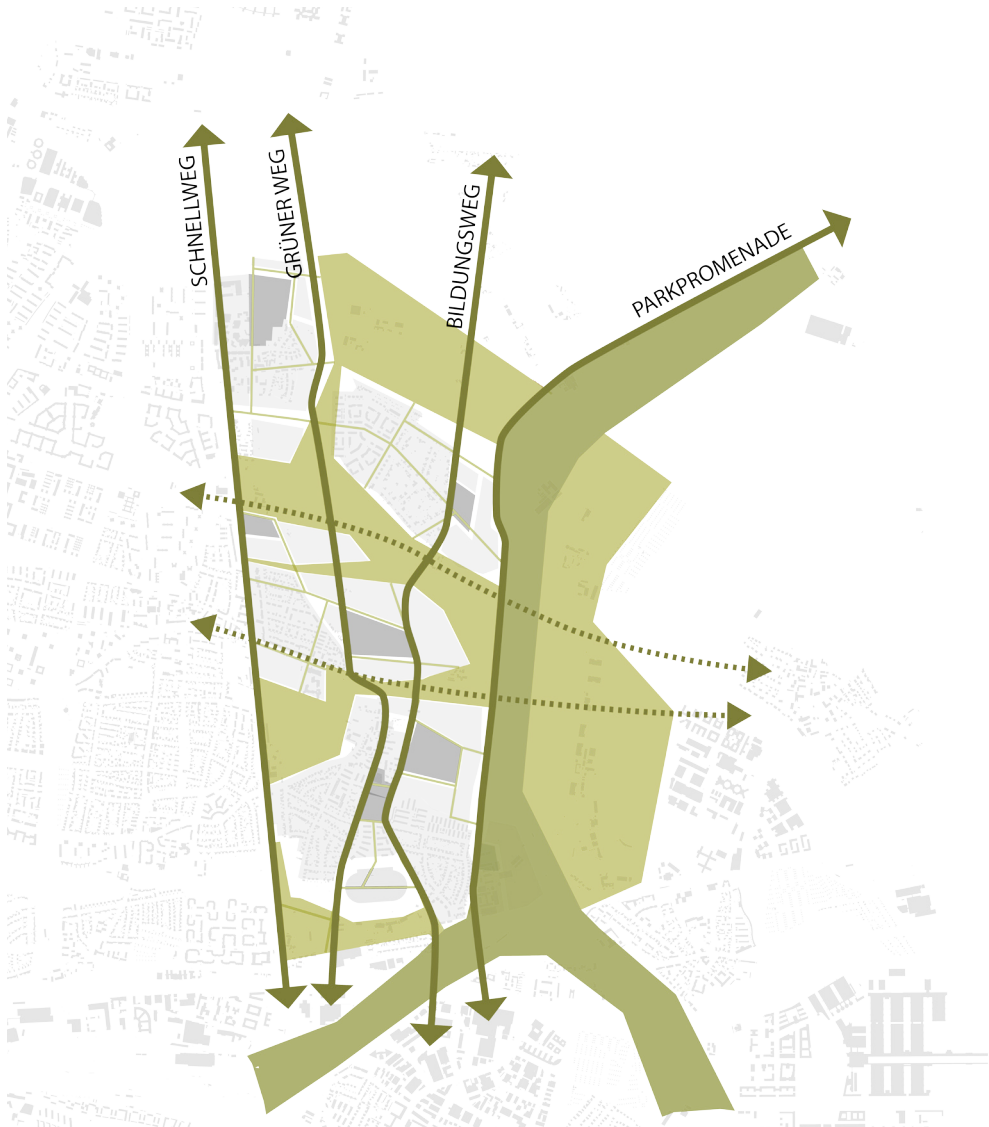
**Klimagerechte und kommerzielle Räume**  
In Zeiten der Klimakrise und aufgrund der sozialen Veränderungen der letzten Jahrzehnte kommt auf öffentliche Räume eine neue Bedeutung zu. Nicht nur die Wandlung der Mobilität, sondern auch neue soziale Nutzungsmuster werden in den frei verhandelbaren Raum integriert und im Sinne einer Ganzjahresnutzung mikroklimatisch optimiert.

**Klimagerechter Städtebau**  
Der Charakter des offenen Talraums des Föhninger Riedels soll zwischen kompakten Siedlungseinseln erhalten bleiben. Ansatz für die städtebauliche Konfiguration ist eine Verdichtung zu den Warmplätzen und aufgelockerte bauliche Strukturen zu den Siedlungsrändern. Unterschiedliche städtebauliche Typologien schaffen ein breit gefächertes Wohnungsangebot, die verschiedenen soziale Gruppen einschließt. Geschosswohnungsbauten im Baufeldinneren mit bis zu sechs Geschossen und niedrigere Punkthäuser/Townhäuser zum Siedlungsrand unterstützen Windzirkulationen vom Land in die Stadt.

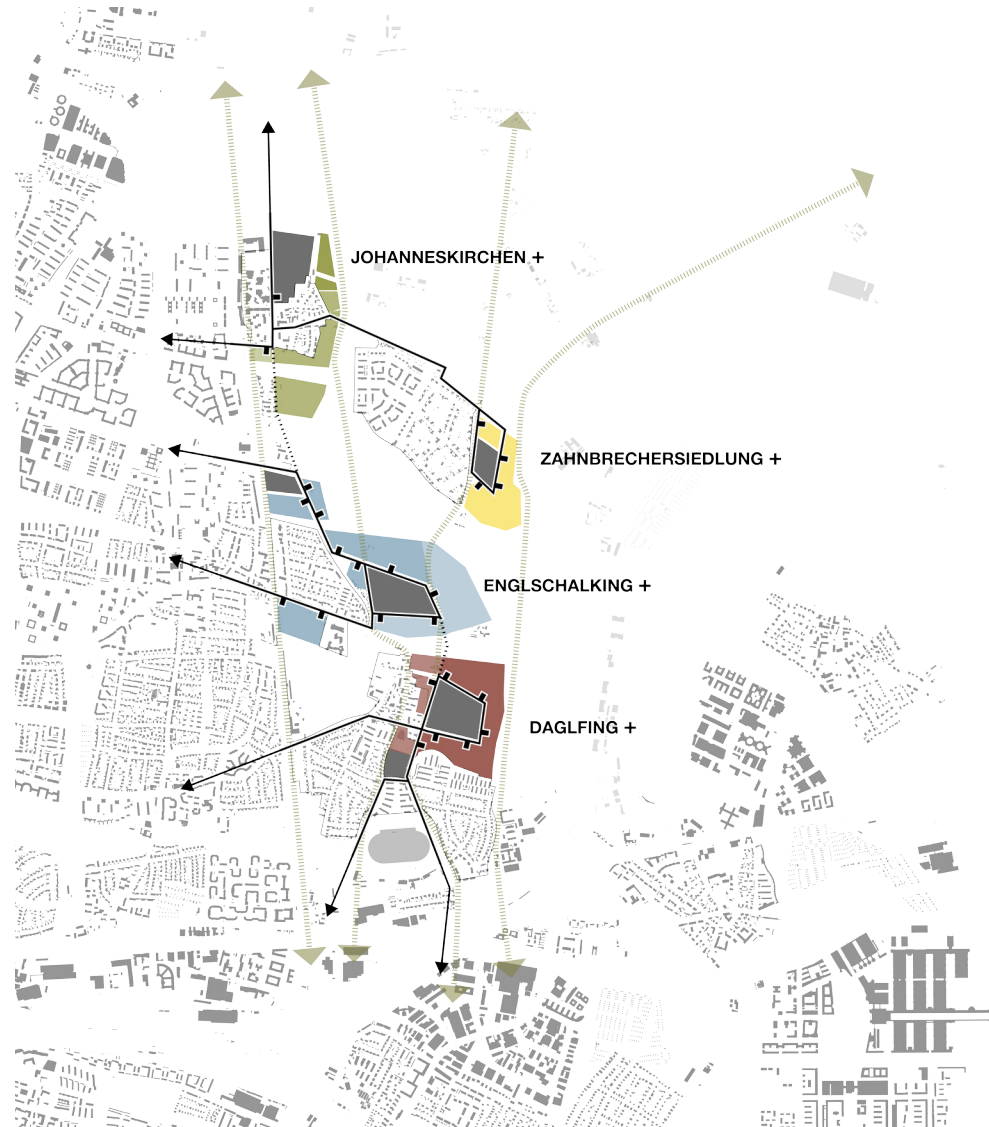
Auflösende Blockrandstrukturen bewirken einen verträglichen Übergang zu den Bestandswohngeländen mit überwiegend Einfamilienhäusern aus den 1930er bis 1980er Jahren. Gleichzeitig fördert der halböffentliche Hof den Gedanken von gemeinschaftlichem Wohnen.

**Lebendige Ortskerne**  
Eine Nutzungsmischung mit Einzelhandel und Kleingewerbe schafft lebendige Ortskerne und unterstützt durch tiefere Baukörper die städtebauliche Verdichtung zu den Plätzen. Es entsteht eine Stadt der kurzen Wege, die CO2 Emissionen aufgrund verkürzter Transportwege einspart. Die Nahversorgung über Stadt-Umland Beziehung (Bsp Stadtgut Riem) verstärkt auf einer funktionalen Ebene die Verflechtung mit der Kulturlandschaft. Gleichzeitig regen Selbstpfleckerkulturen zu einem Umdenken der Ernährungsweisen an, was ebenfalls zum Klimaschutz beiträgt. Auf den Dächern können aufgrund verstärkter Südausrichtung der Gebäude solare Gewinne erzielt werden. Biomasseerträge der Landschaft und Energiespeicher ergänzen das Konzept einer nahezu klimaneutralen Stadt.

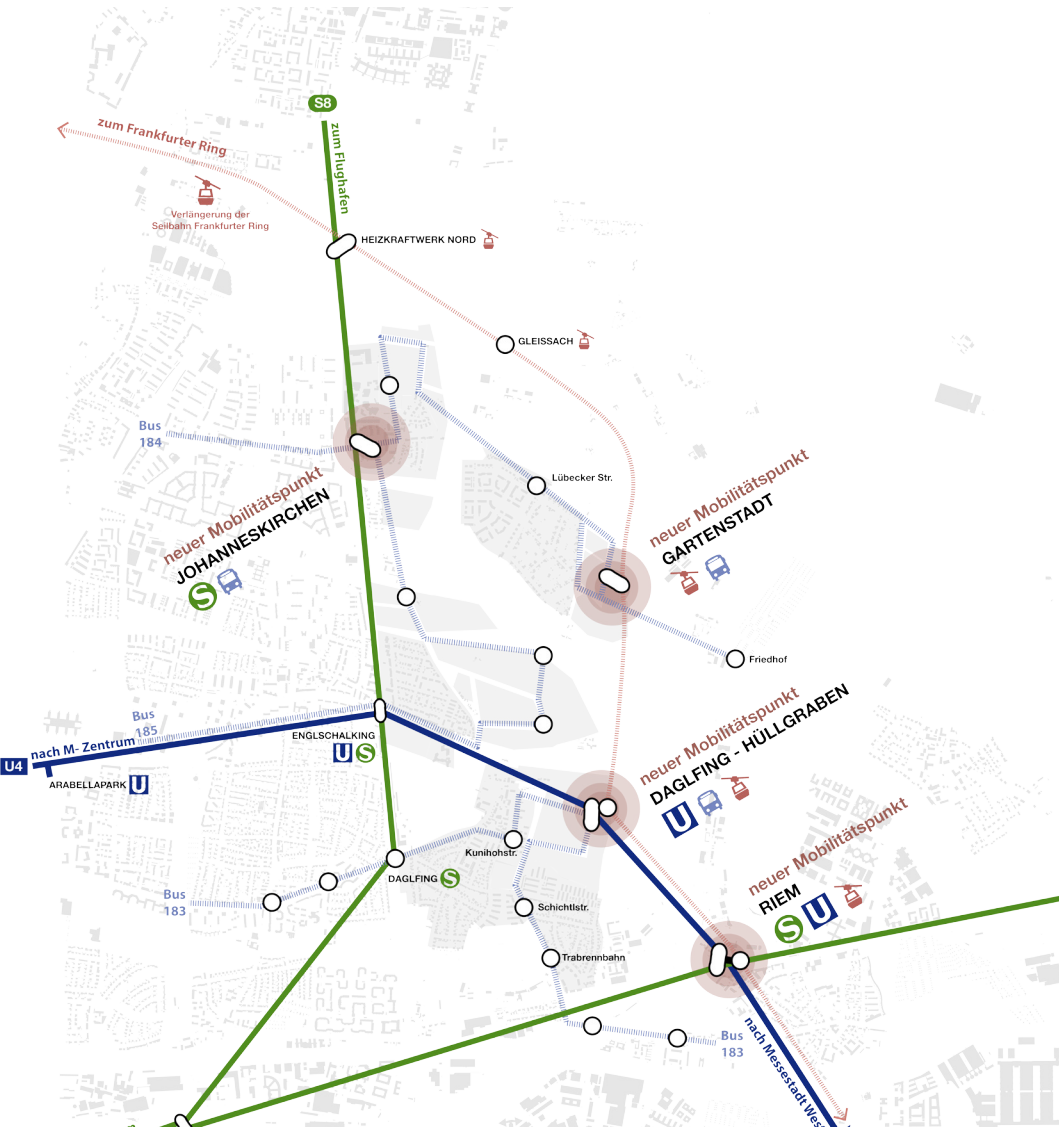
**Pferdesportflächen**  
Die Pferdesportflächen und das Hofgut Riem werden in den Entwurf integriert und bestehende Infrastrukturen weiter genutzt. Falls das Szenario der 30.000 Einwohner eintreffen wird, kann die Trabrennbahn Daglfing in einen neuen Campus als Identitätsträger integriert werden.



Vernetzung der Quartiere mit Grünverbindungen

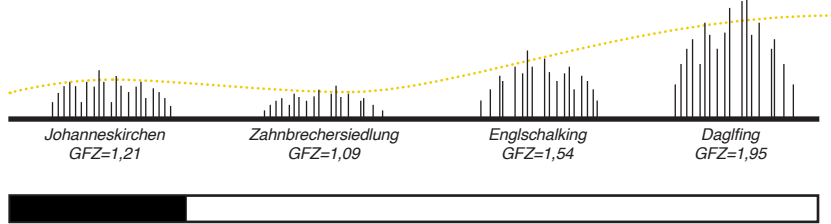


Bebauung und soziale Infrastruktur entlang des Hauptwegenetzes

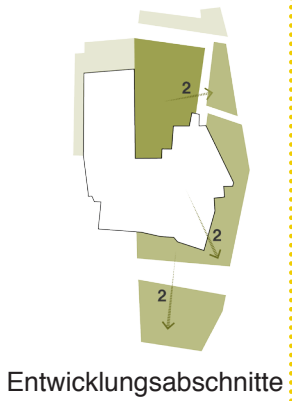
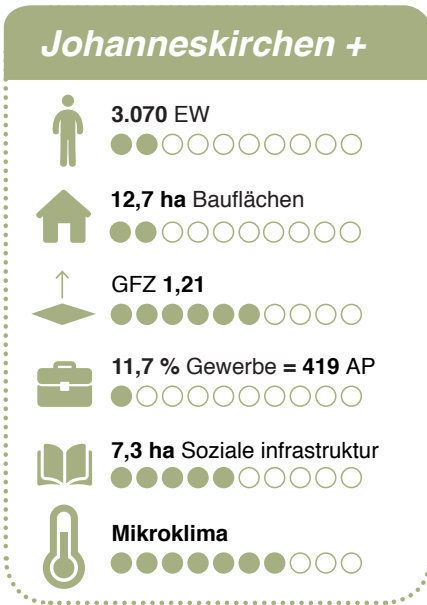


Öffentlicher Verkehr: gestärktes Mobilitätsangebot für Bestand und Neu

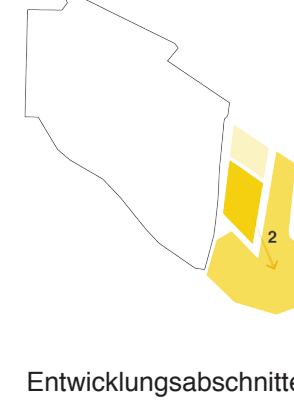
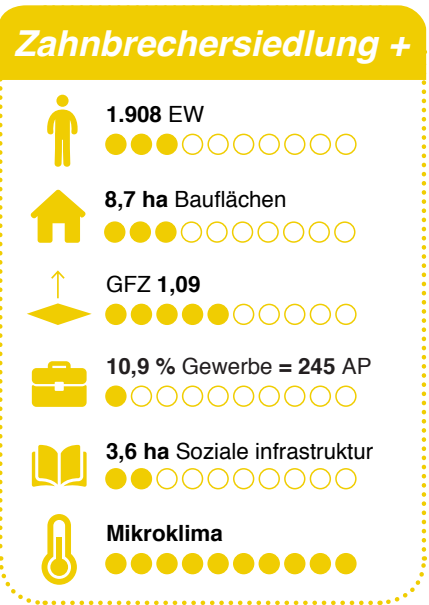
**20.000 EW**



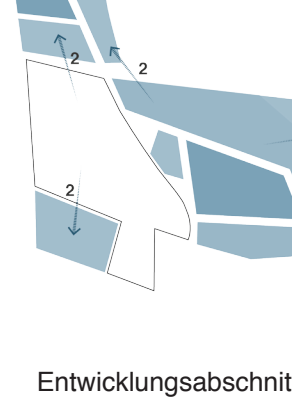
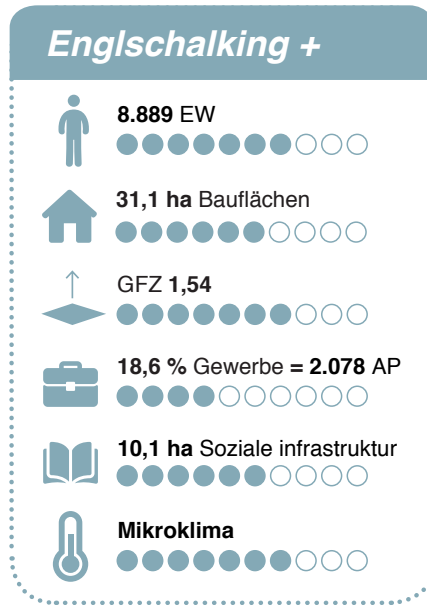
21% Flächenverbrauch



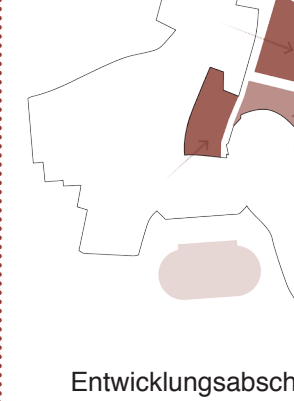
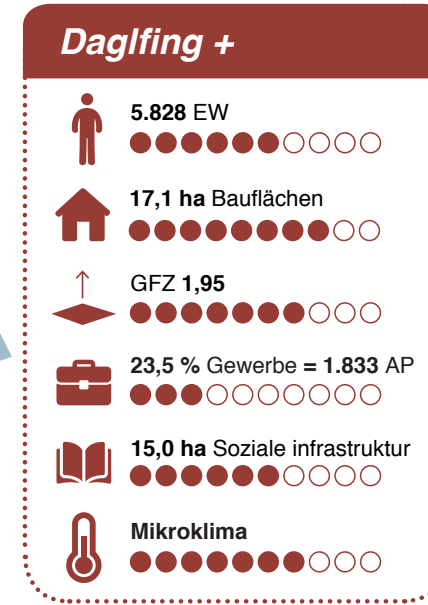
Entwicklungsabschnitte Johanneskirchen



Entwicklungsabschnitte Zahnbrechersiedlung



Entwicklungsabschnitte Engelschalking



Entwicklungsabschnitte Daglfing







# München bleibt cool

eine klimagerechte Stadtentwicklung für München Nordosten

2003



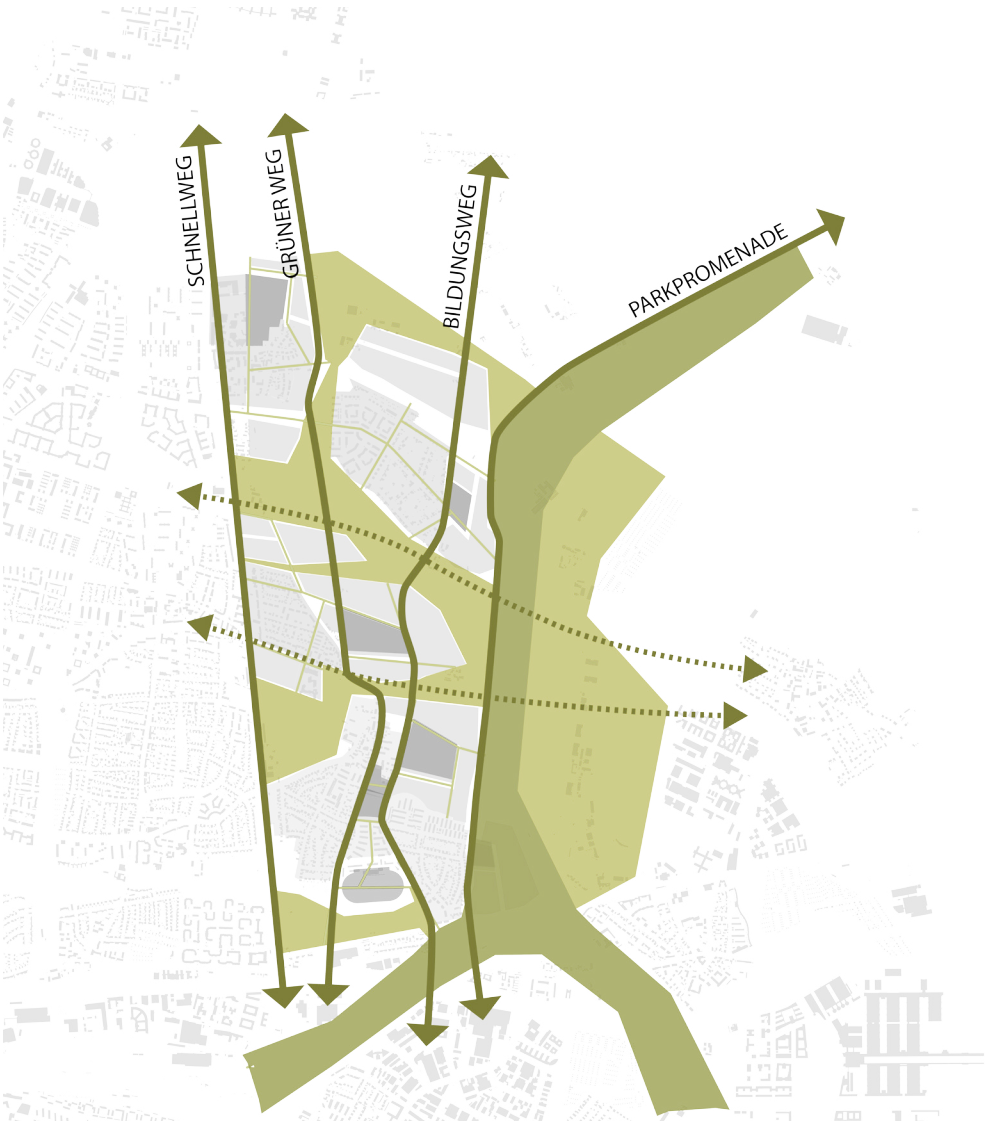
**Integrierte Mobilität**  
Das innovative Mobilitätskonzept sieht mit Hilfe von Sharing Angeboten ein reibungsloses Umsteigen zwischen diversen Verkehrsmitteln vor. An den Social/Mobility-Hubs bündeln sich unterschiedliche Transportmittel, wie U-Bahn, S-Bahn, Seilbahn, autonome Busse, Fahrradstationen und Sammelgaragen, was eine CO2 freundliche Mobilität sicherstellt.

**MIV**  
Die neuen Quartiere werden jeweils von Westen über die vier Bestandsquartiere erschlossen. Durch dezentrale Sammelgaragen kann ein Großteil des ruhenden Verkehrs vom öffentlichen Raum ausgelagert werden. Die Straßen sind auf ein Minimum reduziert und erschließen insbesondere alle sozialen und öffentlichen Infrastrukturen. Feuerwehr, Rettung, Anlieferung etc. können die Stichstraßen nutzen. Als grüne Boulevards mit dichten Baumreihen sind die Sammelstraßen ins Umfeld besonders für Fußgänger und Radfahrer attraktiv.

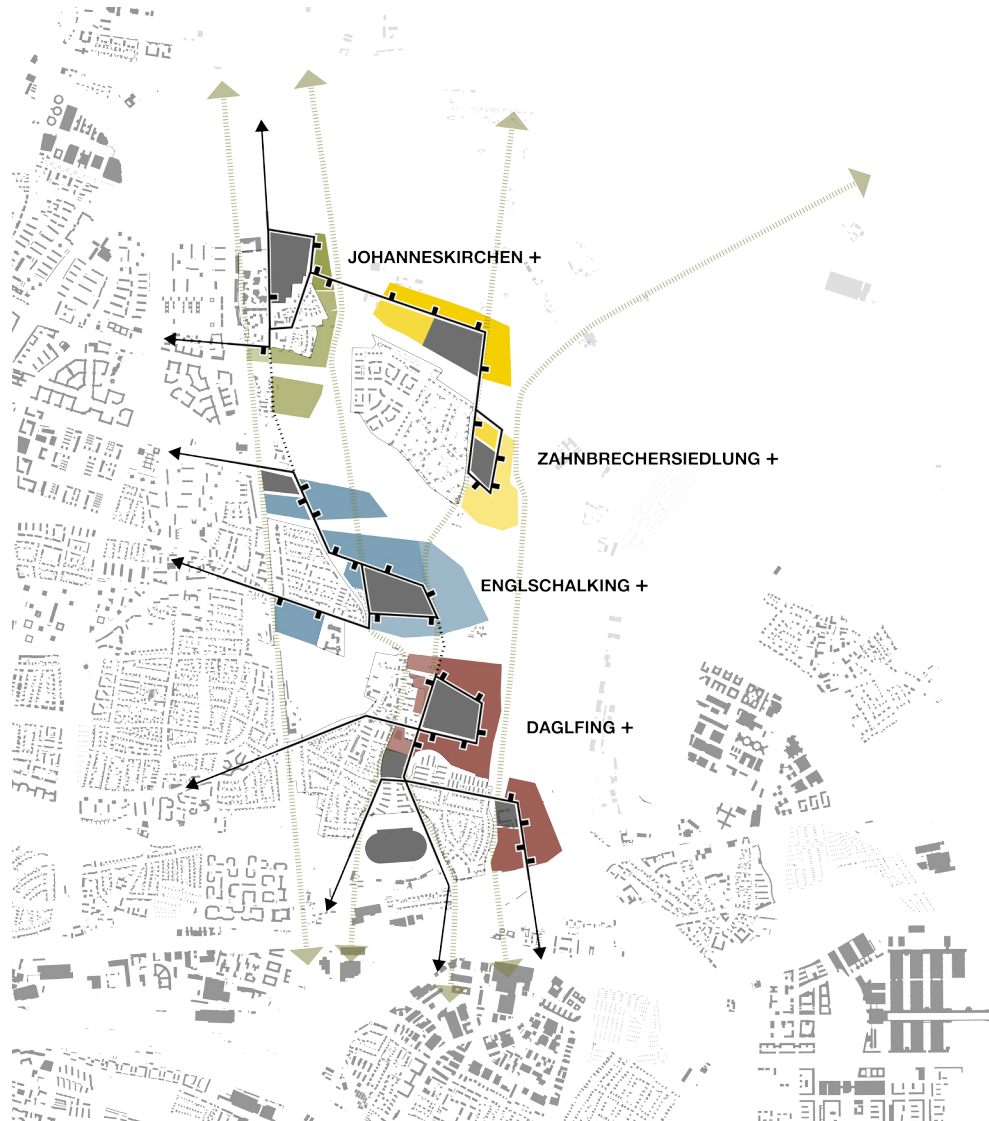
**ÖPNV**  
Die Haupterschließung bietet die S-Bahn im Westen, die Seilbahn im Osten und ein Strickleitersystem dazwischen. Die U-Bahn Linien U2 und U4 werden über eine Querverbindung miteinander vernetzt. Neue Haltestellen gibt es am neuen Warmplatz in Daglfing und in Engelschalking. Der Umkreis von 500m/750m um die Stationen deckt einen Großteil der Gebietsfläche ab. Von der optimalen ÖPNV Anbindung profitieren nicht nur die zukünftigen Bewohner des Münchner Nordostens, sondern auch die Anwohner.

Ein zusätzlicher Attraktor ist die Seilbahn, die Riem bis zum Frankfurter Ring verbindet. Als zusätzliches Verkehrsmittel kann sie den innerstädtischen Verkehr gerade auch für Berufspendler aus dem Umland entlasten. Sie markiert - parallel verlaufend zum Hüllgraben - die Abgrenzung zwischen Stadt und Land. Durch das insgesamt sehr dichte neue ÖPNV Netz können die Menschen bequem mit U-Bahn Bus und S-Bahn in die Arbeit kommen und womöglich auf das Auto ganz verzichten.

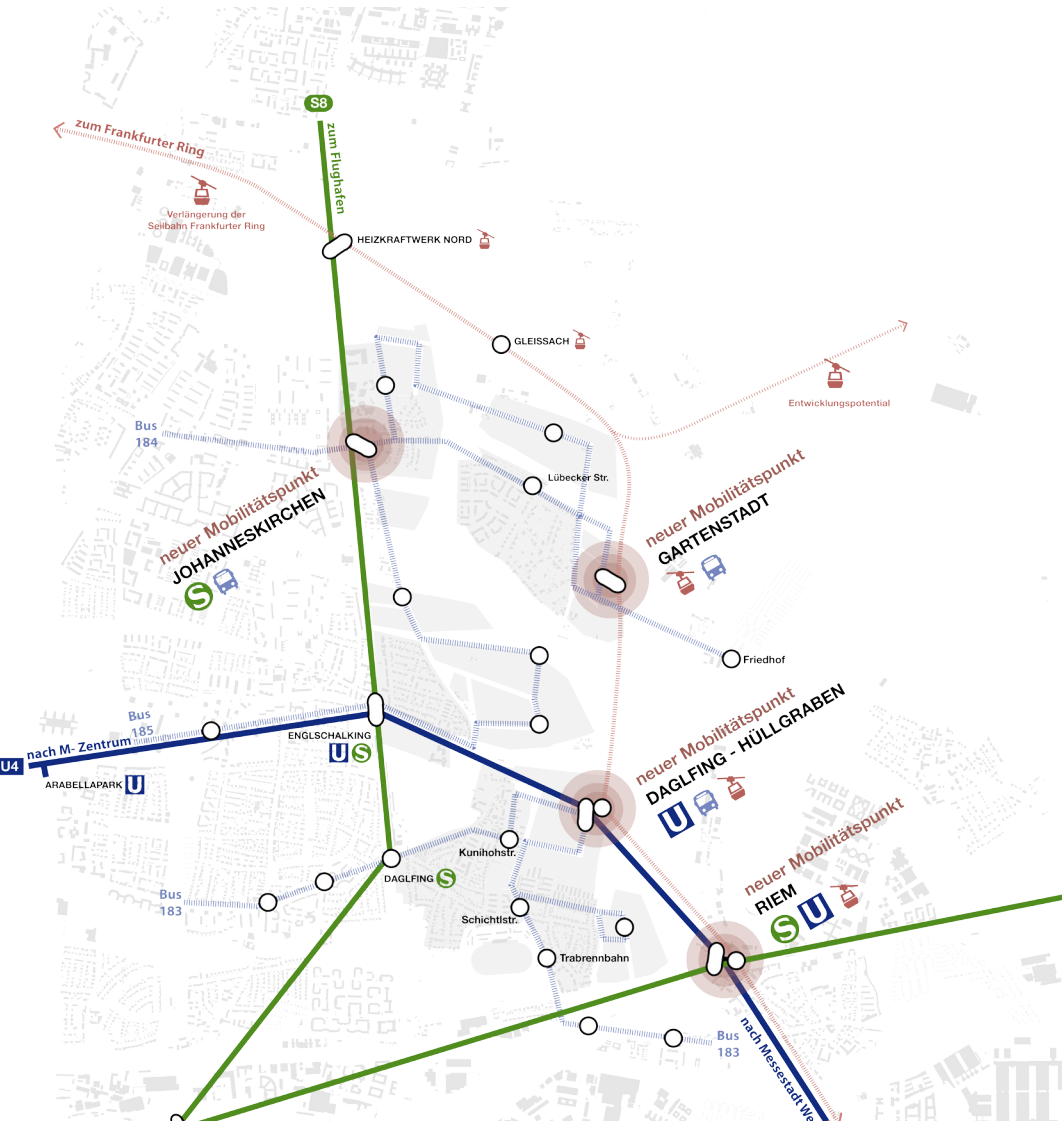
**Fuß- und Radverkehr**  
Die Wohngebiete sind nahezu autofrei, was den Fußgänger- und Radverkehr stärkt und sicher macht. Der Hüllgraben markiert nicht nur das Stadtwachstum, sondern dient auch als wichtiger Naherholungsraum für Radausflüge im Münchner Umland. Da Versorgung, Ausbildung, Arbeit und Öffentliche Gebäude auf kurzem Weg im Quartier erreichbar sind, können CO2 Emissionen eingespart werden. Innovative Angebote wie Dropboxen, Lieferdienste Applien und Co-Working ergänzen die Social/Mobility-Hubs. Damit kann ein nachhaltiges Quartiers- und Mobilitätsmanagement sichergestellt werden.



Vernetzung der Quartiere mit Grünverbindungen

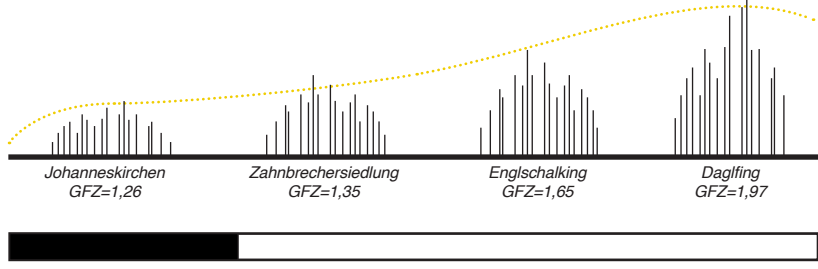


Bebauung und soziale Infrastruktur entlang des Hauptwegenetzes

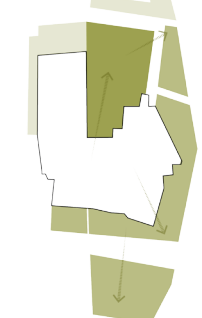
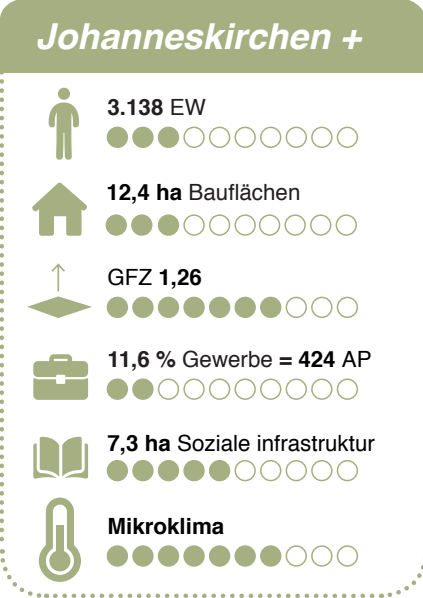


Öffentlicher Verkehr: gestärktes Mobilitätsangebot für Bestand und Neu

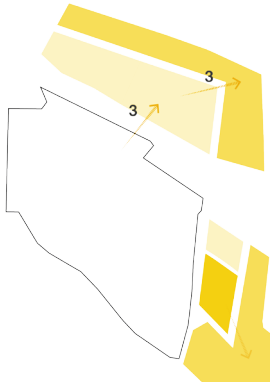
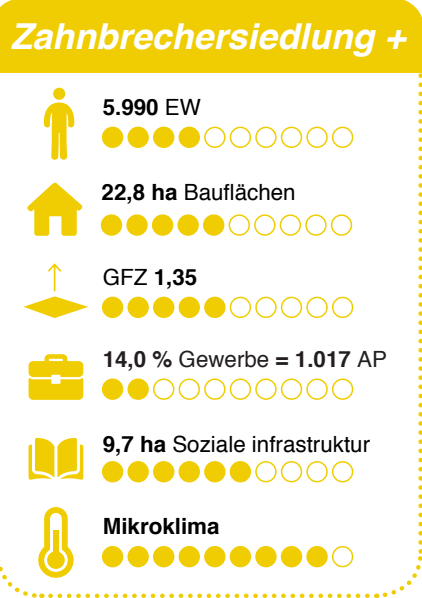
**30.000 EW**



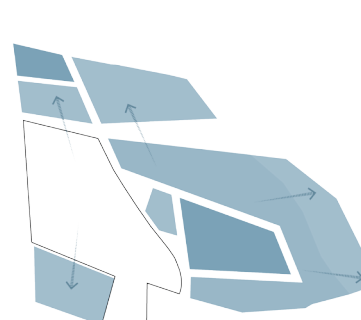
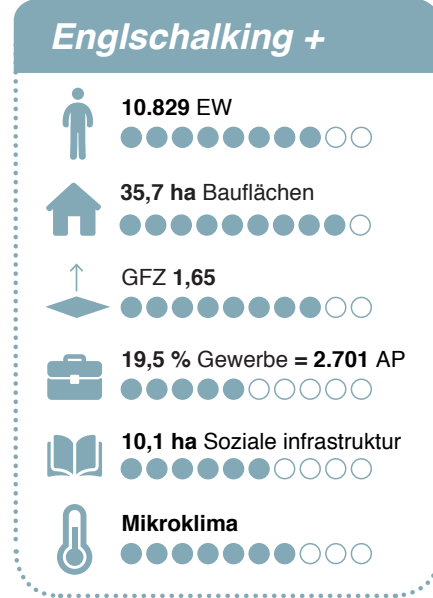
27% Flächenverbrauch



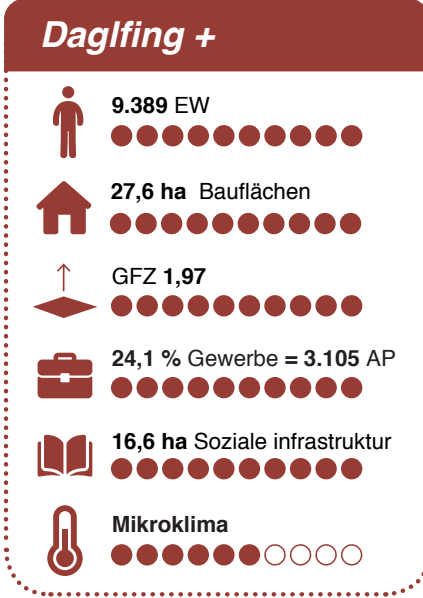
Entwicklungsabschnitte Johanneskirchen



Entwicklungsabschnitte Zahnbrechersiedlung



Entwicklungsabschnitte Engelschalking



Entwicklungsabschnitte Daglfing



**Johanneskirchen +  
Stadtkante im Grünen**

**Zahnbrechersiedlung +  
die Gartenstadt**

**Frischlufschneise**

**Frischlufschneise**

**Hüllgraben als  
Landschaftspark**

**Engelschalking +  
mittendrin**

**Frischlufschneise**

**Daglfing +  
die produktive Stadt**

**Frischlufschneise**





# München bleibt cool

eine klimagerechte Stadtentwicklung für München Nordosten

2003

