



**Erster öffentlicher Dialog am 15. und 16. März 2019**

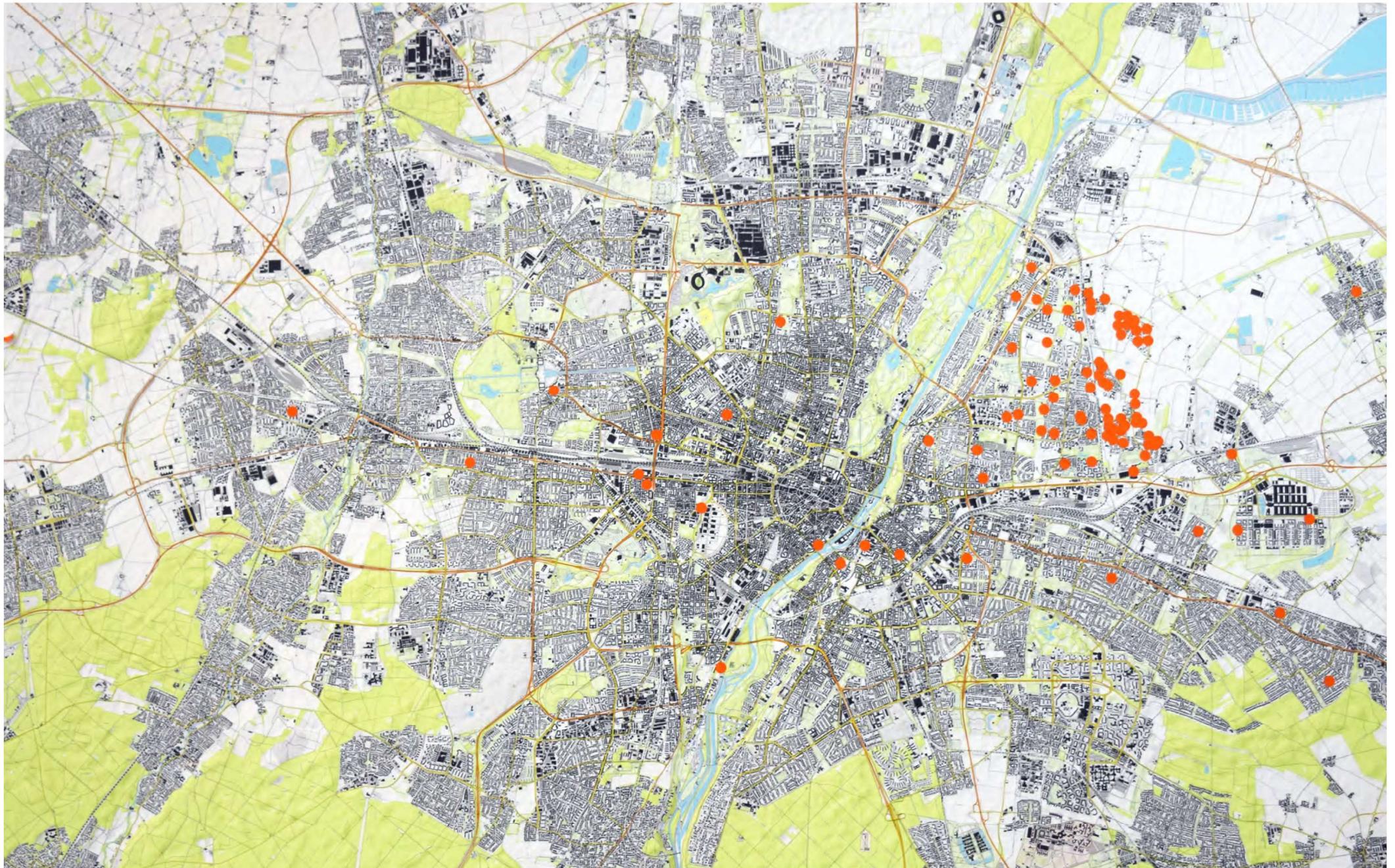
**Münchener Nordosten**

Städtebaulicher und landschaftsplanerischer  
Ideenwettbewerb

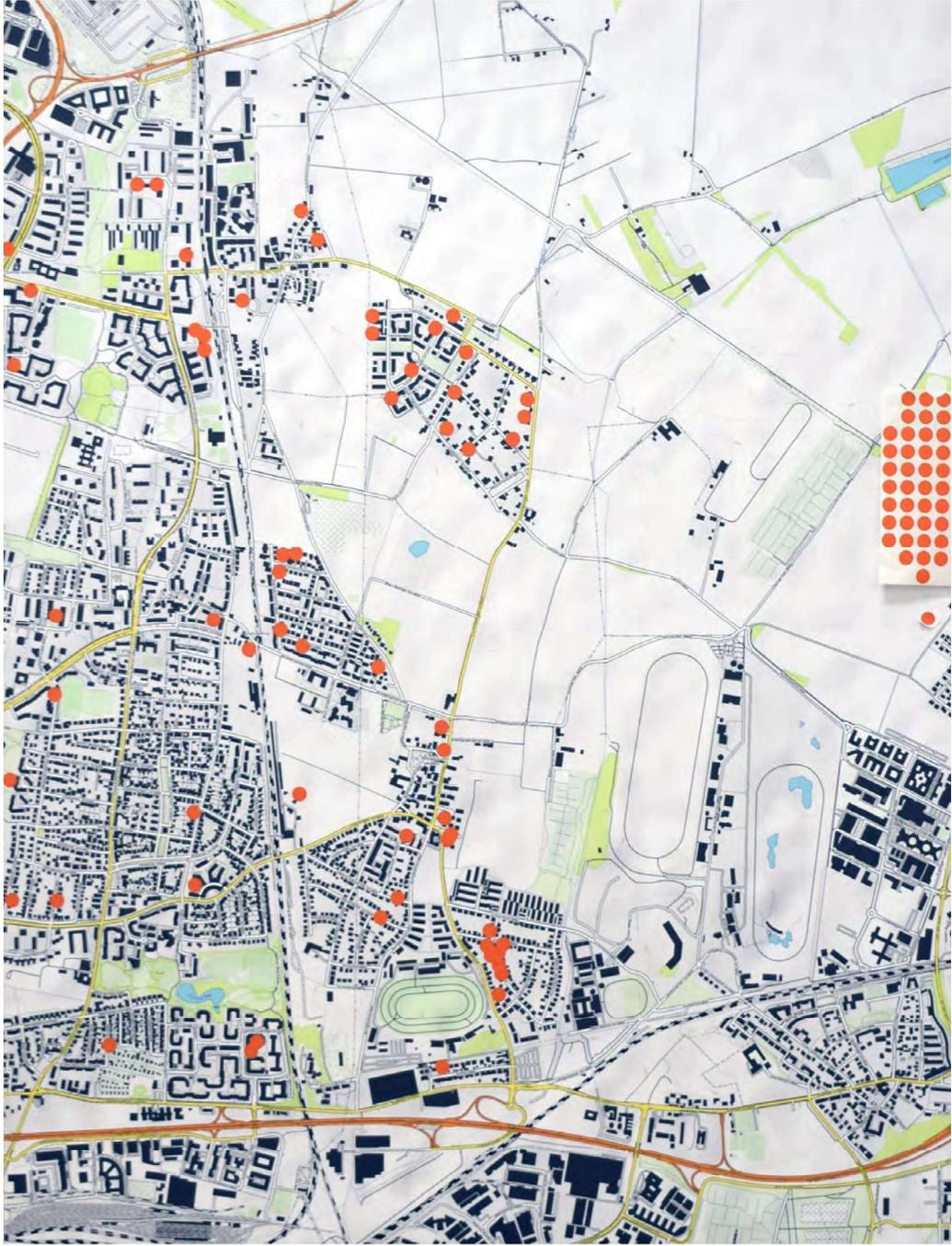
**3**

**Ergebnisse und Eindrücke**

Dragomir Stadtplanung GmbH, München,  
im Auftrag der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
11. April 2019



**Abfrage des Wohnortes der Teilnehmenden im Stadtgebiet**  
freiwillige Angabe, ungefähre Lage



# Erster Dialog mit Eigentümerinnen und Eigentümern am 15. März 2019

## Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich übergeordnete Planungsziele und Siedlung

### SEM

Maximal 10.000 Neubürger, keine SEM, städtische Flächen zuerst bebauen

Die Drohkulisse der SEM (Enteignungen) abbauen

Keine SEM nur Sobon -> 10.000 - keine Arbeitsplätze auf städtischem Grund! Zuvor S- + U-Bahn

Keine SEM - viel zu komplex! Wir wollen seit 40 Jahren bauen 14 Familien und werden von der Stadt blockiert - jetzt vielleicht sogar direkt oder indirekt enteignet

Keine SEM (zu groß), individuelle Entwicklung kleinteiliger Areale

Keine SEM, Stadt soll eigene Flächen zuerst bebauen, Landwirtschaft schützen

SEM weg! (3)

Keine SEM (2)

SEM = Schwert, verhandeln bei gezogener Waffe?

### Einwohnerzahl

Hohe EW-Zahl als bessere Verhandlungsbasis für Verbesserung von ÖPNV-Anschluss (Finanzierung)

Wieso eine Planung für 30.000 Menschen wenn rein statistisch mit etwa 100.000 Menschen zu rechnen ist?

Ziel 100.000 +

Nur 10.000 Menschen!  
laut Bund Naturschutz

Maximal 10.000 Einwohner, KEINE neuen Arbeitsplätze schaffen

Max. 10.000 Einwohner

Lieber 30.000 EW mit sinnvoller ausreichender Infrastruktur, als später nur Stückwerke als Ergänzung

Soziale Durchmischung „München Mischung“

Enge schafft soziale Brennpunkte!  
Was tut die Planung dagegen?

### Bebauung

Nur Flächen beplanen die der Stadt gehören!

Bebauung nur von städtischen Grundstücken

Glücksburgerstr. Flur NR. : 176 + 176/1 + 177 + 177/1 + 178/1 Arrondierung zur oberen und unteren Bebauung und Zahnbrechersiedlung. Wir wollen bauen!

Glücksburgerstr. Gegenüber Zahnbrechersiedlung - ca. 50.000 m<sup>2</sup>, wir wollen bauen - Entwicklung zum Wohnungsbau. Wir unterstützen Sobon

Glücksburgerstr. 113/115 + Appenzellerstr. Flure 723/1-7 + 724/2-8 wir wollen bauen (Familien)

Begrüdnung der Flächen an der Glücksburgerstr. 113-115 Flur 723/1-7 u. 724/1-7

Ingenieur  
Erzieherin  
3 Kinder  
Wir sind keine Immobilienhaie!  
Wollen Sie uns enteignen?  
Wir wollen SELBST bauen!!!

Historischer und kultureller Bestand soll in der Planung berücksichtigt werden

Häuser mit Dach (Satteldach)

Ausreichend Abstand von bestehender Bebauung

Schöne Architektur!  
(keine Flachdächer, keine Rasterfassaden, keine Kasernen-Optik)

Berücksichtigung der Bestandsbebauung + -nutzungen Tauwerk „Wahrnehmen“

Das Grundstück des Tauwerks soll ein Gebiet mit urbaner Nutzung bleiben und zukünftig ein urbanes Gebiet werden. ("Kreuzberger Mischung")

### Sonstige Anmerkungen

Prioritäten der Planungsziele bei WB-Entscheidung? -> Transparenz!

WB-Verfahren Entscheidung Preisgericht

Warum werden strukturschwache Gebiete nicht gefördert? - Es gab mal Zonenrandförderung

1999 wurde ein überörtlicher Landschaftspark entlang des Hüllgrabens geplant. -Was ist daraus geworden?

Das Voranbringen einer qualitätsvollen u. effektiven Stadterweiterung ist sinnvoll! Ziel sollte auch Schaffung von Identität im neuen Quartier sein.

Erst S-Bahn Tunnel dann der Rest für die 10.000 Menschen

S-Bahn in einen Tunnel verlegen -> Troglage reicht nicht

Erholungsqualität der Landschaft erhalten

Frischluftschneise erhalten!

Große, zusammenhängende Grünflächen statt unnützes Abstandsgrün!

# Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

## Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich übergeordnete Planungsziele

### Übergeordnete Themen

Chance einer vertraglichen Zusammenarbeit

Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden bspw. regionale Freizeitangebote -> Kiesgrube in Badeseen umwandeln

Gute Nachbarschaft erhalten, Altin-gessene gut einbinden

Gemeinwohl in allen Bereichen be-rücksichtigen

Weichen stellen für Zukunft

Umdenken in fast allen Bereichen

Wachstum verteilen in Bayern

Wieso dauert die Bebauung so lan-ge - wenn wir doch jetzt den Wohn-raum brauchen

Keine Bebauung!

Stadt hat auch die Aufgabe für Da-seinsvorsorge (Wohnen, Mobilität, Licht, Elektrizität, Wasser...) zu sorgen und nicht nur profitorientiert zu sein!

Bedarf decken  
Die Wohnungen fehlen. Werden die hier nicht gebaut, müssen sie anderenorts entstehen; zu wenige Wohnungen verschieben das Pro-blem nur.

Wieso blockieren Stadt und Planung eine zügige Entwicklung?  
.... und verursachen 250 Mio. € Kosten dadurch

Die Politik soll sich trauen!  
Nicht nur „sichere, bestehende Lö-sungen“ wiederholen!

### Kommunikation

Kommunikation des Planungsrefe-rats verbessern

Eigentümer-Dialog:  
Interessen + Ziele der Eigentümer ernst nehmen

Planungsablauf genauer erklären  
Konzept + Planung

Bewerbung der Veranstaltung -> Flyer nicht ausreichend + nicht in betreffenden Gebieten

Eigentümer umfassender informieren

Anwohnerbedenken aufnehmen, aber aus Sicht der gesamten Stadt-gesellschaft abwägen und entschei-den

### SEM

Keine SEM (4)

Keine SEM! Nicht mehr als 10.000 Menschen

SEM Nordost komplett stoppen!  
Nur private kleinflächige Entwick-lung

Keine Enteignung!!! Landwirtschaft erhalten

- Keine SEM
- Keine Enteignung
- Keine Erpressung von Grundbe-sitzern

Keine SEM! da dadurch kein günsti-ger Wohnraum geschaffen wird

NO SEM  
≤ 10.000 EW  
S-Bahn Tunnel

Erst eigene Flächen der Stadt be-bauen!

nur städtische Grundstücke bebau-en

Eigene Flächen vorrangig bebauen

Rechtlich verbindliche Zusagen, dass Flächen nicht enteignet wer-den. Rechtssicherheit für Grundei-gentümer -> Fairness

Wie wird das Problem  
keine Enteignungen <-> Grund-stückseigentümer verkaufen nicht für 12,50/m2 gelöst?

Die derzeitigen Grundstückseigner sollten angemessen entschädigt werden oder sich in einem Eigentü-mermodell beteiligen

Wieso nimmt man den Grund der-jenigen Bauern, die nicht aufhören wollen, nicht aus dem SEM-Gebiet heraus? Der Grund muss dann eben nicht in naher Zukunft enteignet werden.

Positive Seiten einer SEM verständ-lich für alle kommunizieren

30.000 Einwohner planen - mit SEM - um preiswerter, sozialer Wohnen sicherzustellen

Unbedingt für SEM! Sonst entsteht kein bezahlbarer Wohnraum!

Pro SEM! > 30.00 Einwohner/ hohe Dichte/ wenig Fläche verbrauchen

Sofortige Einstellung der SEM  
-> weil die Stadt München bereits 150 ha an Grundstücken in ihrem Besitz hat!

SEM für sozial gerechten und be-zahlbaren Wohnraum!

SEM = viele Bewohner = Mischung aus Neuperlach + Hasenberg!

Unbedingt SEM!

SEM ist die Chance für die Entwick-lung eines lebenswerten Stadtteils

SEM zur Finanzierung einer großzü-gigen ÖPNV-Infrastruktur  
->U-Bahn

SEM durchziehen, viel bezahlbaren Wohnraum, in die Höhe bauen, mind. 20.000 Einwohner (oder mehr)

Einwohner - Querschnitt so struktu-risieren, dass künftige Bewohner der SEM auch die dort geschaffenenen Arbeitsplätze nützen können. Ziel: Dezimierung des Berufsverkehrs sonst kommen die Arbeitnehmer für die ca. 10 000 Arbeitsplätze doch wieder zusätzlich von außen (Negativbeispiel: Messestadt)

bezahlbarer Wohnraum (Planungs-gewinn für bezahlbaren Boden u. Infrastruktur) geht nur mit SEM

Bitte auf das Instrument der SEM nicht verzichten, um eine übergeord-nete Planung zu gewährleisten und einen Fleckenteppich aus einzelnen B-Plänen zu vermeiden

Hätte SEM vor Verwaltungsgerichts-verfahren Bestand oder würde die SEM gekippt werden? VG/ BVG/ EuGH

### Bebauung

Höhenverdichtung 6-7-Stockwerke  
-> Erdgeschoss für Läden, Kultur, Nachbarschaftstreffs  
möglichst ressourcenschonend

es sollte einen Bereich futuristisch wirkender Bauten/ Hochhäusern ge-ben, um das neue Quartier interna-tional berühmt zu machen und Mün-chen noch attraktiver zu machen

Bei Hochhäusern gut die kleinen Häuser berücksichtigen

Keine Hochhäuser! Planungsumgriff erweitern, LSG im Moosgrund mit berücksichtigen (Zielerhalt aus LSG)

Urbane Bebauung, die der Größe + Zuzug Münchens entspricht -> Dich-te + Einwohnerzahl

Kleinere Baufelder

Städtebaulich-architektonische Vielfalt

Breites Angebot an Wohnformen für soziale Durchmischung

Dichte Quartiere sind sehr beliebt: Schwabing, Maxvorstadt, Haidhau-sen etc.

Wieso betreiben wir "Tiefbau" mit 5-7 Stockwerken, wenn nur 20 Stockwerke ausreichen die Men-schen unterzubringen

In der Nähe der S-Bahn und U-Bahn-stationen sollte es Blockrandbebau-ung im Stile der Gründerzeit geben um urbanes Leben zu ermöglichen

Identifizierbare / identitätsstiftende räumliche Struktur: Quartiersbildung

Bebauung von Gut Riem! (2)

Einbezug der Fläche des Gut Riem

Identitätsstiftende Bauwerke und Landschaftsbestandteile erhalten

Neu bauen heißt 2050 CO2-frei in allen Sektoren!

An der S-Bahn hohe Dichten zur Landschaft abflachend auslaufend

Nur Bereich direkt an der S-Bahn bebauen

- sozial verträgliche Dichte wahren!
- GFZ begrenzen!
- maximal 12.000...!
- nur Gewerbe zur örtl. Versorgung

Bestehende Bebauung:

- keine Änderung des Bebauungs-charakters in der direkten Umge-bung
- Bestandschutz
- Übergänge gut gestalten

Schaffung eines zentralen Quartiers-zentrums an ÖPNV Knotenpunkt analog Münchner Freiheit belebt das Viertel und macht es attraktiv  
keine amorphe Schlafesiedlung

- Keine Trabantenstadt! Massvolle Bebauung
- Pferdesport erhalten
- Bauliche Nutzflächen!

Soziale Treffpunkte, Plätze begrümt mit Sitzgelegenheit, z.B. Bänken, Fahrradstellplätze, Cafés, Liege-stühle ohne Gebühr, autofrei

Begegnungsräume  
Kinder<-> Erwachsene  
Lokale, Einheimische <-> Fremde  
Reiche <-> Arme  
Frauen<-> Männer etc.

Integrative Planung mit gleicher Be-deutung: Verkehr, Wohnen (bezahl-bar), "grün", Schule - Gemeinschafts-gebäude - Ärzte

Bauträger sollen Genossenschaften sein. Anteilig so hoch wie möglich. Hier gibt es bezahlbare Wohnungen und keine sozialen Brennpunkte!

Bezahlbarer Wohnraum für einkom-mensschwache Einkommensschich-ten, die keine Förderung bekom-men: Kinderpfleger, Krankenpfleger, Polizisten, etc.

wenn Bauträger / Investoren den Zu-schlag bekommen, werden sie - wie die Erfahrung zeigt - eine dichtere Bebauung einklagen u. die ursprüng-liche Planung nichtig machen

Nicht nur Genossenschaftswoh-nungsbau, auch familienfreundliche Einzelbebauung

Förderung sozialen und genossen-schaftlichen Bauens -> Vorbild Wien

nur privat finanzierte Wohnungen. Häuser

Wohnungen nur in Erbpachtrecht vergeben

# Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

## Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich übergeordnete Planungsziele

### Soziale Brennpunkte

Keinen neuen sozialen Brennpunkt im Münchner Nord-Ost  
-> siehe Parkstadt Riem

Enge schafft soziale Brennpunkte!  
Was tut die Planung dagegen?

Bildung von sozialen Brennpunkten durch geeignete Maßnahmen vermeiden

Keine sozialen Brennpunkte wie Messestadt Riem, Neuperlach & Hasenberg!

Keine sozialen BRENNPUNKTE schaffen

Keine Sozialwohnung

### Nutzungen

Ausgewogene Mischung aus Wohnungen, Geschäften, Ärzten, Handwerkern + sozialen Einrichtungen um Verkehr zu vermeiden

Urbane Dezentralität entwickeln:  
- Unterhaltung - Wohnen  
- Sport - Arbeiten  
- Versorgung - Heterogenität

Urbane Entwicklung zulassen!  
Dezentrales Gewerbe und Einkaufsmöglichkeiten, KEINE weiteren ARCADEN-Zentren!

Anthroposophie: Die schon vorhandenen Strukturen (Rudolf Steiner Schule-Friedel-Eder-Schule weiter ausbauen, z.B. Wohnungen nach anthroposophischen Gesichtspunkten, Altenheim, Behindertenzentrum

Erholungsflächen erhalten

Keine Nutzung der gesamten Fläche: bäuerliche Struktur behalten

Pferdesport erhalten

Pferdesport im Nordosten sichern

Nur so viele Arbeitsplätze planen, wie sie in diesem Bereich gebraucht werden

Nur 5% Gewerbe! Nicht durch Großgewerbe- und Arbeitsplätzeansiedlung den Zuzug fördern. München erstickt sonst! Unsere Infrastruktur ist schon am Anschlag!

Keine isolierten Gewerbegebiete

### Einwohnerzahl

Nur Genossenschaftsbau für 5.000 Einwohner höchstens!  
Keine Ghettos

Keine systematische, nachträgliche Erhöhung der Bewohneranzahl über 30.000

Max. 10.000

Max. 10.000 Einwohner  
-> Gutachten BUND

10.000 Anwohner maximal (Gutachten BUND Naturschutz)

10.000 - 15.000 - Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Nutzflächen

Max. 10.000 Einwohner

nicht mehr als 5.000 neue Einw.

Max. 10.000 Bewohner vorher Verkehr klären

Mindestens für 90.000 planen!

Bebauung auf 10.000 Einwohner begrenzen  
Negativ-Bsp.: Prinz-Eugen-Park

Keine neues Gewerbe max.> 10.000 Einwohner, 5 Stockwerke, Grünflächen erhalten und neue schaffen

Wieso reden wir nur über 30.000 Menschen, wenn ca. 100.000 bis 2038 zu erwarten sind?

Maximale Bebauung von 10.000 Personen -> mehr verträgt das Viertel nicht -> Verkehr, öffentlicher Verkehr etc.

Max 5.000 Bewohner

600 ha = 6 km<sup>2</sup> für 30.000 EW = 5.000 EW pro km<sup>2</sup>

Keine deutsche Großstadt erreicht diese Bevölkerungsdichte!

München = ca. 4.600 EW / km<sup>2</sup>

30.000 EW, damit sich optimale ÖV-Anbindung rechnet (zeitlich gestaffelt in Bauabschnitten - Anpassung an Bedarf)

Max. 10.000 - 15.000 Einw.  
1. Prio Untertunnelung S8 zeitnah!

Max. 10.000 kein Verkehrschaos

Max 10.000 Bewohner!

Neuer Wohnraum möglichst gering kleiner 10.000!

- Max 5.000 Bewohner/Innen
- Analog Prinz-Eugen-Park
- Keine Wohnsilos!!
- „Humanes Wohnen“
- Grünes Wohnhaus in Mailand als Vorbild?? Gegebenenfalls.

- Max. 10.000 Einwohner
- Bebauung erst nach Untertunnelung für S8
- Moderate und abwechslungsreiche Bebauung

Es sollten so viele neue Wohnungen wie möglich geschaffen werden, da Wohnraum in München viel zu knapp ist (Ziel könnte sein > 100.000 Personen)

Es gibt weder für 10.000, 20.000 oder 30.000 Einwohner noch für 10.000 Arbeitsplätze schöne individuell gestaltete Bauten! Immer nur Einheitsbrei zu teuren Preisen, die letztlich der Käufer trägt.

Höhere Dichte! Mehr Einwohner!

### Verkehr

Kein Verkehrs-Chaos

Gebiete ohne Autoverkehr sind wünschenswert ebenso sollte es Gebiet mit Autoverkehr geben

Ausreichend Infrastruktur für Individualverkehr mit PKW: Straßen & Parkplätze

KEINE DURCHGANGSSTRASSEN

Infrastruktur auch für Interimszeiten -> Vertrauensbildende Maßnahmen der Stadt

Versorgungszentrum gut an ÖPNV angeschlossen + erreichbar für medizinisch, Dienstleistung, Daseinsvorsorge

Keine geeignete Verkehrsinfrastruktur; keine U-Bahn. Verkehrskollaps; massive Beeinträchtigung der Naturflächen! Zerstörung der Lebensflächen von Insekten;

ÖPNV total überbelastet. Verkehrswege total überbelastet. Und dann ein riesiges Neugebiet, das ist Wahnsinn und zerstört das Konzept "Gartenbaustadt" München!!!

Verkehrskonzepte weiterdenken autofreie Quartiere+ Carsharing+ U-Bahn

Verkehrskonzept: öffentliche Verkehrsmittel gut und ausreichend planen + umsetzen

Verkehrskonzept "Autofreundlich" genügend Stellflächen, keine Diskriminierung von Autofahrern bei ungenügend öffentlicher Anbindung

Verkehrskonzept!!! Bezahlbare Wohnungen schaffen!

Erst Infrastruktur, dann Siedlungsbau!

Erst ÖV/U-Bahn bauen, dann die Wohnungen

Erst U-Bahn fertigstellen, Dann Bauen anfangen!

Ausbau des ÖPNV bevor gebaut wird

Zuerst Verkehrsverbindungen und Infrastruktur planen und bauen

Zuerst: vorhandene Infrastruktur ertüchtigen -> Gehwege und Fahrradwege in den vorhandenen Siedlungen anlegen  
dann erst: Bebauung

Infrastruktur zuerst!  
Tunnel für die S-Bahn!  
Erst städtischen Grund bebauen!

Tieflege Bahn endlich realisieren

Untertunnelung Bahnlinie S8 & Güterzüge

Untertunnelung Bahnlinie S8 & Güterzüge

Erst der Tunnel, dann wird gebaut

Erst Tunnel für die S-Bahn -> dann Bebauung!

S-Bahn komplett in den Tunnel führen

S-Bahnring Nord erst fertigstellen

Erst U-Bahn fertigstellen, Dann Bauen anfangen!

- Zuerst S8 im Tunnel, danach Baubeginn
- 10.000 Neubewohner oberstes Limit
- Bebauung maximal E + 2 + D wie "Reiterhöfe" (Burgauer-Rennbahnstr.)

Keine Straßenbahn und keine engen Straßen! Grundrecht auf Mobilität!

Keine Straßenbahn in Rennbahnstraße

Keine Straßenbahn in der Rennbahnstraße (2)

Biergarten am Hüllgraben oder nahe Daglfinger Ortskern + ÖPNV Anbindung (Don't drink and drive)

„car-sharing“ Angebote fördern

Aktuelles Radwegenetz einbinden und ausbauen

So lange Radfahrer nicht auf den Radweg fahren müssen, brauchen wir keine neuen Radwege bauen

### Grundwasser

Grundwasserspiegel steigt -> wer haftet?

Sollte das Grundwasser durch die Bebauung steigen - wer haftet? (Bestandsbauten)

Unbürokratische Hilfe bei Grundwasserschäden an Bestandsbauten durch Bautätigkeit (Zahnbrechersiedlung/ Gartenstadt)

Gefahr für den Grundwasserspiegel

Problem: Grundwasserspiegel

Grundwasser!  
Altbestand schützen!

Die Grundwasserproblematik analysieren und beachten!

Das hohe Grundwasser im Hinblick zu den Bestandsbauten berücksichtigen

## Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich übergeordnete Planungsziele

### Freiraum

Landschaft schonen,  
kompakt bauen

Erhaltung des biologischen Erholungsgebiets, alle Bürger brauchen Sauerstoff, keine neuen Wohnsilos

Erhaltet unsere Biokrautgärten! z.B. an der Stegmühlstraße (Dagfing). Sie sind ein Stück Lebensqualität und unverzichtbar für die Zukunft unserer Stadt.

Biotopflächen erhalten

Natur Ressourcen erhalten

Baumfällungen vermeiden, ggf. für jeden gefällten Baum Ersatzpflanzungen obligatorisch

Trainingsbahn als ökologische Ausgleichsfläche erhalten

Energieversorgung

- Klimaneutral
- Dezentral ("autark")
- Innovativ

CO2-freies Stadtgebiet planen

5G flächendeckend damit wir aus unseren Heimen heraus arbeiten können

Glasfaser für alle damit wir die moderne Welt abbilden können

- Sparen!
- Keine Beraterhonorare mehr
- Verantwortung soll das Planungsreferat bzw. die LHM alleine tragen
- „Raugeschmissenes Geld“
- Berater sind empathielos

Masterplan

- Abdeckung "Wachstum"
- Klimaveränderung / Luftqualität
- Wegfall fossiler Brennstoffe

Zwangsannektion der Umlandgemeinden Unterföhring, Dornach, Aschheim, um auch an deren Geld zu kommen

Frischluftschneise!

Keine SEM!  
Keine Ghettos!  
Nur 1.000 Bewohner

- Alten Baumbestand erhalten
- Ländlichen Charakter erhalten (wo noch vorhanden)
- Durchmischung von Wohnformen (keine Reihenhäuser bzw. Hochhausghettos)
- Erschließung durch öffentlichen Verkehr bevorzugen (S-Bahn/ U-Bahn/ Tram// extra Busspuren) aber auch für Senioren + Familien Taxis und Autos ermöglichen

Wer haftet, wenn der Grundwasserspiegel steigt? Was wird getan um soziale Brennpunkte zu vermeiden?

Enteignung von Grundeigentümern um Neubürger anzusiedeln? Die DDR ist seit 30 Jahren tot, weil Sozialismus nicht funktioniert

### Weitere Anmerkungen

Warum bewirbt die Stadt München bei internationalen Immobilienmessen den Standort München als ausgezeichneten Investitionsstandort?

- Messe in Cannes -> MIPIM

Wo bleiben die bezahlbaren Wohnungen?

Aussagen in Immobilienmesse in Cannes widersprechen bezahlbarem Wohnraum in München

Bitte machen Sie (die Entscheider von der Stadt) ein sauberes Requirements Engineering d.h. Anforderungsanalyse! Berücksichtigen Sie die Bedürfnisse der (jetzigen) Münchner Bevölkerung, wägen sie klug und mit Blick auf die Zukunft die Aspekte dieses komplexen Problems ab und machen Sie keine Schnellschüsse, die oberflächlich befriedigen aber auf lange Sicht nicht taugen. Vielen Dank!

# Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

## Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich Siedlung

### Übergeordnete Themen

München ist die Stadt mit

- Der höchsten Einwohnerdichte
- Der geringsten Freiflächen in ganz Deutschland!

Warum Siedlung? Wir wollen STADT! Keine Siedlung!

Studien/Erhebungen einbeziehen, die für Menschen eine „gesunde“ Umgebung schaffen

Möglichkeiten & gute Beispiele für eine Entwicklung an der S-Bahn

Anbindung und Verzahnung mit den bestehenden Nachbarschaften (Bogenhausen / Unterföhring / Riem / Trudering), keine eigene Stadt oder Siedlung

Baulich sensibler Übergang zu den alten Dorfkernen / der bestehenden Bebauung, z.B. Dorfkern Riem

Offene Treffpunkte (Flächen begrünt) für Allgemeinheit mit Sitzmöglichkeiten, z.B. Bänke, Liegestühle aus Holz zum Sonnen, z.B. Cafés

Funktionierendes Viertel statt Architekturentropien wie in Riem

Bitte besser machen als Messestadt Riem!

Keine Trabantenstadt wie Neuperlach!

Keine seelenlose Trabantenstadt wie

- Messestadt Riem
- Neuperlach
- Hasenberg!

### Flächen der Stadt - SEM

Als Erstes die Grundstücke der Stadt bebauen. Gut Riem macht 1,5 Mio. Verlust, das wäre die erste Baufläche!!

Zuerst Grundstücke bebauen, die der Stadt bereits gehören! Inklusive Gut Riem mit horrenden Summen jedes Jahr subventioniert wird!

Wie kann man planen und hat keinen Grund, wenn die Bauern nicht enteignet werden?

Der Stadt gehört ca. 91 ha Fläche. Zuerst diese bebauen. Warum ist Gut „Riem“ aus der SEM?! Hat genug Fläche für max. 10.000 Einwohner!

Keine Enteignung mittels SEM, Kooperative Modelle wie SOBON

SEM nutzen, um Interessen Einzelner und der Allgemeinheit unter einen Hut zu bringen

SEM ist nahezu Enteignung oder glaubt jemand, dass nach Kostensteigerung tatsächlich später noch was ausgeschüttet wird?

Bezahlbare Wohnungen nach Wiener Modell mit SoBon statt SEM

SEM abschaffen

Langsame, schrittweise Überplanung. Ein „großer Wurf“ (=SEM) geht in die Hose!

### Soziale Brennpunkte

Keine Schlafstätten und keine Brennpunkte!

Was wird getan, damit keine sozialen Brennpunkte entstehen? Oder Vermeidung von sozialen Brennpunkten, siehe Parkstadt Riem

Keine Wohnbunker, die zu sozialen Brennpunkten führen!

Keine SEM! Infrastruktur zuerst! Grundwasserschutz, kein Ghetto, nur für 10.000 Bewohner

Sozialer Brennpunkt! Siehe Neubaugebiet Riem

Hoher Anteil sozial geförderter Wohnungen bedeutet Gefahr für neues „Hasenberg!“

Große Kästen mit ihren Problemen sozialer Art verhindern.

Keine neuen sozialen Brennpunkte, siehe Messestadt Riem

### Bezahlbarer Wohnraum

Bezahlbarer Wohnraum!

SEM als Voraussetzung für bezahlbaren Wohnraum zugrunde legen!

Wohnungen für Normalverdiener! SEM ist vernünftig, bietet lange Sozialbindung für die Wohnungen. Gesamtplanung nötig!

SEM bietet die Möglichkeiten, Flächen zu tauschen

Es sollten so viele Wohnungen wie möglich geschaffen werden, um den Wohnungsmarkt zu entlasten und die Notwendigkeit weiterer Pendelwege zu verringern.

Genug Wohnungen und genug Lebensraum für die Tiere

Bezahlbarer (d.h. auch für Krankenschwestern leistbar) Wohnraum ist sehr wichtig, aber ich denke, dies kann nicht allein von der SEM Nordost geleistet werden. Es gibt in München v.a. in der Innenstadt so viele Luxuswohnungen, an denen Investoren ein Heidengeld verdienen. Man muss das Ganze im Blick behalten!

Geeignete Siedlungsstrukturen für selbstbestimmte Wohnformen wie Genossenschaften

Gemeinwohlmodell (= SEM) statt Investorplanung!

Soziale Durchmischung ermöglichen und dabei Schwerpunkt auf bezahlbaren Wohnraum legen!

Wenn schon ..., dann wenn am Ende "bezahlbare Wohnungen" herauskommen!

3.-7. Etage nicht bewohnbar wegen extremen Lärm! Nur "Unterkünfte" für sozial Schwache!

Nicht Wohnnugen bauen, die letzten Endes nur Superreiche sich leisten können!

### Bebauung

Intelligent genutzten Wohnraum ermöglichen -> flexible Grundrisse (Alte, Arebti, WG, Kinder, ...) -> qm-Bedarf pro Nase senken! Tiny Houses machen es vor!

Kompakt bauen! Durchschnittlich 5-stöckig oder mehr -> Mehr unverseigelte Fläche!

Kompakt, urban (5-7 Geschosse), viel Freiraum

Moderne urbane Bebauung -> Höhe und Dichte und Funktions- und Generationendurchmischung

Höher bauen!

Mischung an Wohnungen -> Prinz-Eugen-Park als gutes Beispiel, bis zu 8 Geschossen, genossenschaftliche Wohnungen

Dichte und Nutzungsgemischte Quartiere sind flächensparend, nachhaltig und lebenswert! Urbane Mischung fördern!

Wohngrundrisse flexibel

- Nur max. 4-geschossig
- Keine Betonhochhäuser, alternative Baumaterialien, z.B. Holz
- Bauten sollen sich in die Landschaft einfügen

Keine kompakte Bebauung, dörflicher Charakter

Max. 5-stöckig, begrünter Dachgarten, Photovoltaik-Anlage

Keine Hochhäuser! Dort fehlt der soziale Zusammenhalt in der Anonymität der Masse. Soziale Brennpunkte vermeiden! Max. E+4

Bei den Tieren sind die Grünen gegen Massentierhaltung, was ist dann mit den Leuten in den Hochhäusern? Massenmenschhaltung??

Ansprechende Übergänge zur bestehender Bebauung: keine Hochhäuser über 2 Stöcken

Maßvolle Einwohnerzahl 10.000 - 15.000 reichen, denn es werden nie genug Wohnungen sein

Für max. 5.000 Bewohner planen und bauen

Max. 5.000 Einwohner in nur Genossenschaftswohnungen. Denken Sie an Neuperlach-Süd

Bandbreite an Wohnformen -> soziale Durchmischung

Wohnraum auch f. größere Familien

Ausschließlich Reihenhäuser / DHH mit Gärten

Keine sterilen Hochhäuser mit 15 Stockwerken

80% der Gesamtgebäude Reihenhäuser oder DHH

Süd-Orientierung, große Balkone, helle Wohnungen, Wohnküchen

Der rechte Winkel ist nicht naturgegeben -> organische Formen bei Blöcken / Straßen / Grünanlagen

Menschenfreundliche Gestaltung -> abwechslungsreich, nicht nur Flachdächer -> Satteldächer, Runddächer, gegliederte Fassaden, etc.

Identitätsstiftende Mitten entwickeln und Plätze, wo Menschen sich wohlfühlen. Punktuell lockere Bebauung.

Im Wohnbau integrierte Gemeinschaftsflächen, Dachgärten, Gemeinschaftsbereiche, Fassadenbegrünung

Phantasievolle Neubauten nicht lauter Schuhschachteln

Experimentelle verschränkte Architektur

Max. 10% der Gesamtfläche bebauen

Max. 2.000 Wohnungen, max. Platz für 5.000 Menschen

Gemeinschaftliche Architektur Lösungen, Offenheit statt Lochfassaden

Offenes Bebauungskonzept (ohne halbhohen Pflichtmauern zur Abgrenzung, sondern Hecken), verspielterer Häuserbau (nicht nur viereckig rechteckig)

- Bauhöhen von wenigen Hochhäusern, vielen 3-6 stöckigen Häusern (= ökologisch-wirtschaftlichste Form) bis zu Reihenhäusern
- Nicht nur rechte Winkel (kein 2. Hirschgarten oder Hochackerstraße) -> mehr „Baumkirchen Mitte“
- Verschiedene Plätze mit dörflichem und städtischem Charakter
- Genug Flächen für Kleingewerbe nah an Wohnungen
- Seniorengerecht bauen (Zufahrten für Taxis/Autos planen)

## Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

### Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich Siedlung

Keine Betonbunker, solider Ziegelbau, nicht höher als 4 Stöcke, vernünftige Straßenführung

Nicht zu dichte Bebauung, denn ansonsten: zu viel Verkehr, soziale Spannungen

Keine neuen Großmärkte (z.B. OBI), kleinere Geschäfte, keine "Riem"-Arcaden

In den angestrebten "Zentren" KEINE weiteren Großmärkte der "Arcaden" Investments! "Cash+Carry-Märkte? Nein!

Zentrale Orts-/Einkaufszentren (klein), hohe Dichte, in die Höhe bauen

Infrastruktur! Krankenhäuser, Feuerwehr, Ärzte, Schulen, KiGa und KiTa

Klimaschutz: Fernwärme? Energie-Plus-/Passivhäuser -> Ziel: CO2-Neutralität „2.000W-Lebensstil“

- PV-Anlagen auf den Dächern
- Wärmepumpen & Fernwärme
- Smart-Grid
- Glasfaser für IKT
- E-Mobilität berücksichtigen

2050 = CO2-frei Wohnen

Seniorenrechtliche Bebauung und Einrichtungen, z.B. auch „Mehrgenerationen-Projekte“

Einladende Begegnungsflächen für alle Altersgruppen

Bedürfnisse der Menschen beachten, Treffpunkte schaffen

### Weitere Anmerkungen

1. Hausaufgabe der Stadt: Bürgersteige und Radwege in ganz Johanneskirchen und Umgebung

Wer haftet für steigenden Grundwasserspiegel?

Grünflächen, urban gardening

Landwirtschaft erhalten, kurze Wege (CO2-neutral), ökologischer Anbau, regionale Produkte (Viktualienmarkt)

Lebensraum für Bienen und Insekten erhalten

Wo bleiben unsere Bauern? Einkaufen aus der Region, wo sollen auf den Betonflächen unsere Nahrungsmittel wachsen? Was ist mit unseren Bienen?

1. Hausaufgabe der Stadt: Bürgersteige in Johanneskirchen und Umgebung

Ohne Lärmschutz (Tunnel) ist alles andere nachrangig!

MVRDV Architekten: Amsterdam, so geht mehr GRÜN statt GRAU

Teamwerk Architekten: OpenScale Wettbewerb 2009

Aus urheberrechtlichen Gründen kann dieses Bild nicht veröffentlicht werden.

Aus urheberrechtlichen Gründen kann dieses Bild nicht veröffentlicht werden.

Aus urheberrechtlichen Gründen kann dieses Bild nicht veröffentlicht werden.

## Erster Dialog mit Eigentümerinnen und Eigentümern am 15. März 2019

### Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich Nutzungen

Nutzungen erscheinen vollständig

Offen + positiv gegenüber Entwicklung, maßvolle Bebauung

Bebauung sollte kompakt und auch mit einer urbanen Dichte stattfinden, damit zugleich qualitative und quantitative Freiflächen entstehen

Was für eine Stadt soll entstehen?  
Ziel: hohe Sozial-Verträglichkeit!  
Besser gewachsene Strukturen, die sozial ausgeglichen sind.

Das WIE ist wichtig! Im Bezug auf soziale Durchmischung und auf die Architektur! Ziel: Mischung kein Ghetto!

Nördlich von Johanneskirchen soll alles so bleiben wie es ist.

Aufwertung der historischen Dorfkerne

Urbane, lebenswerte Bebauung (Urbanes Gebiet)  
Eher 30.000 statt 10.000 EW -> an alle Münchner denken, nicht nur an ein paar wenige!

Savitsstr. Letztes Haus Nr. 24 -> Es sollte ein kleines Stück abgetreten werden -> das ist ok  
Allerdings 3-4 m sind zu viel für den Gehweg (neben Grundstück Strommast auf unbebauten Grund)

Neue Arbeitsplätze stark limitieren!

Einfamilienhäuser mitbauen

MRV: Trainingsfläche soll einer Entwicklung zugeführt werden.

Landwirtschaft im großen Umfang erhalten

Bestehende Waldorf Schule (inkl. Friedel-Eder-Schule) einbeziehen  
-> Impulse aus spezieller Schultyp Nachhaltigkeit

Erhalt des Standorts der Berufsschule München-Land und Sicherung des Erweiterungsbedarfs auf dem Schul- und dem benachbarten Landkreisgrundstück

Nutzung: S-Bahnhof Daglfing  
Ziel neue Nutzung (aktuell gewerbliche Nutzung +Betrieb)

S8 untertunneln und Deckel als Ausgleichsfläche nutzen!

P+R Parkplätze notwendig um Verkehrskonzept Quartier nicht durch Pendler „auszuhebeln“, die i.d. Parkmöglichkeiten drängen.  
Sinnvolle Anordnung P+R nötig!

# Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

## Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich Nutzungen

### Übergeordnete Themen

Wie viel Geld wurde bis jetzt für Planungen von der Landeshauptstadt München "verplempert"?  
Was leistet das Planungsreferat?

Diese neuen "Unterkünfte" machen niemanden glücklich! Nicht die Enteigneten und erst recht nicht die sehr lärmgeplagten neuen "Zwischennutzer", die bald wieder ausziehen werden! (Güterzuglärm!)

Welche Fehler gegenüber Freiam, Prinz-Eugen-Park und Neuperlach will München NICHT machen?

Negativbeispiel: Prinz-Eugen-Park

Beispiele für gute Mischung:  
+ Zamila-Park  
+ Neubaugeb. S-Bahn Englschalking  
+ Ackermannbogen  
+ Domagkpark  
- Riem  
- Reihenhaussiedlung am Gaußring

Eine gemischte Nutzung Wohnen - Arbeiten - Freizeit sollte realisiert werden, um Beziehungen mit kurzen Wegen zu ermöglichen

Modernes Quartier mit Durchmischung von Wohnen + Arbeit + Freizeit -> Verkehr reduzieren

Fokus auf Wohnen und Nahversorgung  
Kulturelle + soziale Einrichtungen

Vermeidung einer tagsüber menschenleeren Schlafstadt

Lebendiger sozialer Begegnungsraum mit Einkaufsmöglichkeiten & Lokalen & Restaurants & Freizeiteinrichtungen => analog eines Stadtkerns

Umgriff inkl. Hofgut + südlicher Anschluss auch beplanen

Erst städtische Flächen bebauen, keinerlei Enteignung von Privatleuten; Gut Riem von Bebauung nicht ausnehmen;  
Soll Kirchgrund/Bahngrund auch enteignet werden?

Ein nennenswerter Anteil (>ein Drittel) der neuen Wohnungen sollte auf Dauer dem sozialen Wohnungsbau zur Verfügung stehen, damit Wohnen für viele bezahlbar bleibt/wird.

Flächen des städt. Gutes als Wohnungsbau nutzen; Gut wirtschaftet im Minus; wurde zu Schulzwecken umgestaltet

Findet das Bestand + Entwicklungspotenzial des "Tauwerks München-Daglfing Berücksichtigung?

Planungsideen vom Tauwerk München - Daglfing (Mischnutzung) berücksichtigen!

Keine sterilen Bürohochhäuser á la „Bavaria Towers“!

Nur Häuser, Reihenhäuser, DHH  
Keine Wohnblocks!

### Gewerbe, Einzelhandel, Dienstleistung

Quartiersbezogene Arbeitsplätze und Gewerbe (Urbanes Gebiet) -> keinen zusätzlichen Bedarf an Wohnfläche auslösen!

Reines Wohngebiet mit Eigenbedarfsversorgung (Einzelhandel, Ärzte) keine Büros oder Gewerbe

Nur Nutzung für Eigenversorgung (Einzelhandel, Ärzte)

Attraktives Gewerbe, Restaurants, Geschäfte vor Ort

Einkaufsmöglichkeiten Dezentral!  
KEINE weiteren "Arcaden"!

Nahversorgung fußläufig und barrierefrei erreichbar (dezentral)

kleinteiliges Gewerbe im EG

Realistisch bleiben!  
Ohne einen(zwei) Discounter werden die Bewohner weiterhin das Auto zum Einkaufen nutzen!

Kein Gewerbe

Bestehende Geschäfte im Zentrum von Daglfing berücksichtigen und erreichbar halten.

(Kleine) Gewerbe im EG vorsehen, keine Wohnungen quasi auf der Straße!

Erdgeschosse, mindestens in zentralen Bereichen, nicht mit Wohnnutzung; Mischung aus Gemeinschaftsnutzung, Einzelhandel Handwerk, Gastronomie,...

Wie viele "kleine" Handwerksbetriebe braucht der Nordosten?  
Bitte keine weitere "Service-Wüste" wie in der Messestadt

Keine Gewerbeansiedlung jeder zusätzlich geschaffene Arbeitsplatz benötigt Wohnraum

Kein verkehrsintensives Gewerbe

Kein Gewerbe, das zu weiterem Zugang führt!

Nur notwendige Arbeitsplätze (Bäcker, Einzelhandel, usw.)  
Kein zusätzliches Gewerbe!  
"Arbeitsplätze"

Keine Büros - Nur Wohnungen und kleine Geschäfte, Arztpraxen usw.

Mehr Wohnungen, weniger Büros

Moderne Arbeitsplätze  
z.B. Co-Working

Nur Kleingewerbe und Nahversorgung

Postbank soll berücksichtigt werden

### Altersgerechte Planung

Gemeinschaftsräume für alle Altersgruppen, Senioren, Kinder, Familien, „young professionals“

Angebote für das "gute Wohnen im Alter": Mobile Pflegedienste aus einem festen Service-Point vor Ort, "Betreutes Wohnen", Ärztezentrum für SOplus!

Senioren: Stufe vor Pflegeheimen betreutes Wohnen + Tagespflege

Für alle "Phasen" des Alterns Lösungen anbieten: z.B.:

- Barrierefreiheit im öffentl. Raum, nicht bei den Wohnungen
- Mehrgenerationen-Projekte
- Betreutes Wohnen
- Pflegeeinrichtungen

Einrichtungen für Senioren & Kinder (Schulen, Kita's) nah beieinander planen! Mehrgenerationen-Konzepte

### Medizinische Versorgung

Für so ein großes Bebauungsgebiet bräuchten wir auch ausreichende medizinische Versorgung. Ein eigenes Krankenhaus sollte da auch drin sein.

Medizinische Versorgung: Basisversorgung sichern mit Allgemeinarzt / Gynäkologe / Kinderarzt

Medizinische Versorgung: Synergien schaffen, z.B. Altenzentrum mit integrierter Arztpraxis

Dezentrale medizinische Versorgung

Medizinische Versorgung (Versorgungszentrum)

Für 30.000 Einwohner (=Kleinstadt) braucht man ein eigenes Krankenhaus

### Bildung

Bitte eine Fakultät (oder Teil davon) der TU oder LMU miteinplanen -> Gentrifizierung vorbeugen!

Zeitnaher Bau neuer Schulen: Realschule => entkoppeln von SEM

Schulische Infrastruktur zukunfts-gerecht ( $\geq 10$  Jahre) planen und realisieren

Schulen/Schulzentrum/KiGa im direkten Anschluss an das "Pferde- und Freizeitsport"-Gelände

### Freizeit

Reit- und Voltigierverein auf neue städt. (Bezirks-) Sportanlage -> Therapiezentrum (Arztetaus, Physio, Therap. Reiten) -> Freizeitsport integrieren (Skatepark, Spielplatz, Biergarten)

Auch Olympia-Reitanlage erhalten! (wird vielseitig genutzt, kulturell,...)

Freizeitgestaltung: Schwimmbad, Kino

Spielplätze, Schwimmteich, Badesees

Ein Badesees für Naherholung vor Ort

### Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Nutzung unbedingt erhalten!

Wieso noch „Alibi“-Landwirtschaft wo 100.000 Menschen leben sollen

An die Landwirtschaft denken!

Landwirtschaftliche Nutzung erhalten -> lieber Verkaufsmöglichkeiten für regionale Produkte schaffen als den 1000. Discounter

Landwirtschaft in die Entwicklung der Grünflächenplanung einbeziehen

50% der Fläche muss landwirtschaftliche Nutzung bleiben.

### Weitere Anmerkungen

Ansprechendes, vielfältiges kulturelles Angebot, z.B. Bibliothek, Kleinkunst, Angebot für Kinder...

Schwerpunkt auf genossenschaftliche Wohnraumschaffung!!

- Innere Erschließung besser planen
- Intelligente Verkehrskonzepte

U-Bahn und öffentliche Verkehrsmittel müssen zeitgleich entstehen, nicht erst 10 Jahre später!

Keine Straßenbahn!  
Autos notwendig für Familien, Ältere und nicht so körperlich fitte Personen!

Keine Straßenbahn!  
Kein neues Viertel ohne Erreichbarkeit mit Auto!

Bezahlbarer Wohnraum auch für untere Einkommensschichten, die aber keine soziale Förderung erhalten (Kindererzieher, Krankenpfleger, etc)

2050 = CO2-frei! Wohnen+Arbeiten

Erhalt der Krautgärten an der Stegmühlstraße + des Bolzplatzes dahinter

Krautgarten stehen lassen

Natur für die Bienen!

## Erster Dialog mit Eigentümerinnen und Eigentümern am 15. März 2019

Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich Freiraum

Welchen Stellenwert hat freie, nahe Erholungsfläche für die Stadt München? Höherwertig als die schiere hohe Einwohnerzahl?

Stadtrandqualitäten erhalten

Der Hüllgraben als Grünzone erhalten. Bei der Zahnbrechersiedlung Baustruktur beibehalten

Grünflächen an den bestehenden Siedlungsrändern erhalten

Grünflächen und ausreichender Abstand zu bestehender Bebauung

Harmonische Übergänge zu bestehender Bebauung

Auf die Übergänge Alt - Neu achten (z.B. Grünzäsuren)

Zusammenhängendes Grünsystem schaffen – am Besten Weiterführung bis zur Isar

Bestehenden Altbaubestand und Biotope erhalten. (Wäldchen hinter Savitsstr. + See Steinlager)

Glücksburgerstr. 113/115  
= keine Grünfläche  
= keine landwirtschaftliche Fläche  
-> Arrondierung mit privater baulicher Entwicklung

Savitsstr. --> Freiraum erhalten (nördlich Savitsstr.) wie in Variante 3 „Küstenlinie“

Grundwasserstand auf (Messung Salzstraße) ca. 2,45m -> Bebauung bewirkt Überflutung der Siedlung Johanneskirchen? Glücksburgerstraße/Westerlandanger

Hohen Grundwasserstand berücksichtigen.

Keine Hochhäuser neben Einfamilienhäuser!

# Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich Freiraum

## Übergeordnete Themen

Gutachten vom BUND zugrunde legen

Aus der bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligung - Rückmeldungen, Vergleich um 4. Variante (BUND-Gutachten) und neue Ideen erweitern

Auch unsere Nachkommen brauchen noch Grünflächen und Frischluftschneisen

Durchmischung der notwendigen urbanen Bebauung mit Naherholungsflächen

1994-2019: kompakt-urban-grün? 2038: grün + kompakt = urban -> mehr grün als grau

Wohnen + viele Menschen erhöht den Konflikt zwischen Mensch und Natur -> wir brauchen mehr Grün und weniger Mensch

Grünflächen auf Dächern

Wo bleibt die Frischluftschneise für die Stadt? (Stadtbaurat Zech hat sie seinerzeit versprochen)

Flächenversiegelung begrenzen (Mikroklima!)

## Grünflächen

Grünflächen erhalten! Stadtrand als Übergang ins Land erhalten

München ist die Stadt mit den geringsten Freiflächen in Deutschland, Erhaltung der Freiflächen

Mind. 70% Freiflächen (Wiesen, landwirtschaftliche Flächen, Brachflächen)

Durch das neu zu bebauende Gebiet sollten sich breite Grüngebiete ziehen, die der Naherholung dienen können

Durchgehende Grünflächen in West-Ost-Richtung

Weitläufige Grünflächen und Landwirtschaft zur Erholung (für Spaziergänge, Hundebesitzer, ...) erhalten! Flächenversiegelung begrenzen!

Breite Grünzonen Regenwasserbecken, Rückhalt

Grüne Infrastruktur sichern, Landwirtschaft, Ausgleichsflächen, Biotope, Gewässer, öffentliche Grünflächen, private bzw. gemeinschaftliche Grünflächen

2-3 Landschaftsparks vorsehen (großflächig, strukturreich, naturnah)

Durchgehende Grünzüge, durchlässige Bebauung (nicht zu viele geschlossene Höfe), ländlichen Charakter erhalten (wo möglich)

Möglichst hoher Anteil an naturnahen, ökologisch wertvollen Flächen (Landschaftserlebnis, Entdeckungsräume, Abenteuer für Stadtkinder)

Wiese am Edeka für Spiel+Begegnung als Park (Grünfläche) erhalten und Verbindungsweg zum Hüllgraben schaffen

Glatthaferwiese am Edeka zum Bürgerpark umgestalten

Bitte die Felder und Wiesen nicht mit Häusern zerstören. Die Natur wird für Erholung benötigt. Spazierwege werden heutzutage benötigt.

Laubenkolonien/Kleingärten sollten durch öffentliche Grünflächen ersetzt werden, um das Privileg weniger durch einen Vorteil für alle zu ersetzen

Erhalte unsere Bio-Kräutergärten! z.B. an der Stegmühlstr. (Daglfing), sie sind ein Stück Lebensqualität und unverzichtbar für die Zukunft unserer Stadt

Allee mit alten Bäumen zwischen Gärtnerei Westermeyer und Bahndamm erhalten

Alten Baumbestand im Bereich der Rennbahnen erhalten

## Hüllgraben

Von der Wiese (Daglfing/Edeka) schon bestehenden Grüngürtel zum Hüllgraben verbreitern

Hüllgraben schützen und ausbauen

Hüllgraben bereits jetzt renaturieren

Weitere Renaturierung des Hüllgrabens, keine weiteren Gewerbeflächen am Hüllgraben ausweisen

Hüllgraben bis zum Bahndamm als Biofläche ausbauen

Frischluftschneisen beachten, mind. 1 Park, Hüllgraben renaturieren und schützen, Baumbestand auch im Wohngebiet fördern

Naherholungsgebiet entlang des Hüllgrabens, Reitwege erhalten

Hüllgraben (Hachinger Bach) unbedingt naturnah ausbauen, ggf. als vorgezogene Maßnahme

Biofläche am Hüllgraben muss unbedingt erhalten bleiben

## Landwirtschaft

Ackerflächen ersetzen keine Erholungsflächen, gute Erholungsflächen

Auch die landwirtschaftlichen Nutzflächen erhalten! Gartenstadt-Charakter Münchens muss bleiben! Luftschneisen! Grün- und Erholungsflächen!

Landwirtschaft und Grünflächen erhalten!

Landwirtschaft muss bleiben

Landwirtschaft auslagern aus dem Stadtgebiet

2050 = CO2-frei! Landwirtschaft, Ernährung

Regionale Nahversorgung erhalten!

Landwirtschaft erhalten, regionale Erzeugnisse

Landwirtschaftliche Flächen erhalten im nördlichen Bereich (Wiesheu-Hof)

Die Landwirtschaft soll in ein ökologischeres Grünkonzept integriert werden, Umdenken zur biologischen Vielfalt

Frischluftzufuhr, Landwirtschaft/Gärtnereien erhalten, keine „Landschaftsparks“ in bestehende und gewachsene Natur pflastern

## Fauna

Alle sprechen von „Rettet die Bienen“. Wir haben Tiere, die unter gefährdetem Artenschutz stehen und die keine Grenzen kennen. Was ist mit dem eigentlichen Naturschutz? Man braucht Grünflächen!

Bienenkulturen auf Dächer / in Gärten, ...

Fledermäuse schützen

Krötenwanderwege beachten, öffentliche Wiesen und Grünanlagen im Sinne v. Landschaftsschutz behandeln (nur 1x pro Jahr mähen, Magerwiesen bevorzugen, usw.)

Lebensräume für die Tiere

## Grundwasser

Kein Anstieg des Grundwasserspiegels, ganz wichtig!

Was passiert mit der Zahnbrechersiedlung, wenn das Grundwasser steigt und die Keller überfluten? Wer haftet dafür??

Grundwasser! Planungsreferat wollte 1933 die Zahnbrechersiedlung nicht genehmigen, 1940 Jahrhunderthochwasser

In meinem Notar-Vertrag 1982 (Gartenstadt Johanneskirchen) wird dezidiert auf das Grundwasser hingewiesen. Das Grundwasser stand 1940 ebenerdig. Sollen wir dann absaufen??

## Fauna

Benötigte Ausgleichsflächen auch über einen Badesee mit naturnahen Uferbereichen schaffen

Ein Badesee ist ein Muss

Einen schönen Badesee

Badesee ohne Parkplätze

Badesee auch per ÖPNV anbinden – so gut wie alle Badeseen sind öffentlich kaum zu erreichen

Unbedingt Badesee und Rodelhügel bauen, um den Freizeitverkehr einzudämmen, Ziel: weniger Verkehr

Cosimabad um Freibad erweitern

MRV: wünscht sich bauliche Entwicklung der Trainingsbahn

„Begegnungspark“, siehe AOK Begegnungsinsel im Olympiapark

Erhalt der Olympia-Reitanlage mit altem Baumbestand

Anstelle Trainingsbahn-Gelände die Fläche auf der Galopprennbahn bebauen! Die Galopprennbahn kommt auf das Gelände der Trainingsbahn anstelle wie bisher vorgesehen die Trainingsbahn auf das Gelände der Galopprennbahn. Der Pferdesport mit Rennbetrieb bleibt auch so damit erhalten. Prinzip: Austausch der jeweiligen Flächen „Freiraum“ <-> „Bebauung“ vom Eckdatenabschluss.

Begründung: 1) wertvolle Biotop- bzw. Ausgleichsflächen (Bestand) auf der Trainingsbahn bleiben erhalten, 2) „Freifläche Trainingsbahn“ grenzt so direkt an den zu renaturierenden Hüllgraben an, d.h. große zusammenhängende Freifläche und: „Bebauung Galopprennbahn“ dockt an die Gewerbegebietsbebauung Dornach an, d.h. zusammenhängender Bauraum im Osten, 3) „Bebauung Galopprennbahn“ ist durch die S-Bahn Riem im ÖPNV hervorragend angebunden.

Lokale Sportmöglichkeiten:

- Rad entlang grüner Wege
- Joggingstrecken von Park zu Park
- Fitness im Park, z.B. Gleisdreieckpark in Berlin (Stangen, Brücken, Steine)

## Weitere Anmerkungen

Grün mit Mix-Use Playgrounds, Pavillions, kleiner Kommerz, freie Flächen ohne Konsumzwang

Mehr Kunst @ öffentlichen Raum & zwischen Gebäuden, Platz für Spontanität, experimentelle Kunst/Architektur

Am Siegestor soll die Umgehung aufgehübscht werden, um der Betonwüste entgegen zu treten (SZ von voriger Woche). Wieso muss hier eine Betonwüste geschaffen werden?

Reitwege entlang des Hüllgrabens, Wanderweg auf altem Bahndamm

## Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

### Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich Freiraum

Der "Moosgrund Biergarten" im Jahr 2040: Dafür müssten jetzt die Kastanien gepflanzt werden



Aus urheberrechtlichen Gründen kann dieses Bild nicht veröffentlicht werden.

München ist die Großstadt mit der höchsten Bevölkerungsdichte in Deutschland -> Reduktion!

Dimension der Planung: EW-Zahl in Bezug auf derzeitige Einwohnerzahl: max. 10.000

Grundsätzliche politische Notwendigkeit der Planungen nicht ausreichend nachvollziehbar

Dringend notwendigen Wohnraum und soziale Infrastruktur zu ermöglichen

- 1) Zunächst Verkehrsplanung -> autofreier Stadtteil: große Chance für München
- 2) Nur Flächen, die der Stadt München gehören, bebauen
- 3) Landwirtschaft belassen -> regionale Produkte
- 4) Für Bebauung Anregungen von nachhaltigen Baukonzepten einholen
- 5) Unbedingt Gutachten von BUND beachten

Kein Wohnungsbau ohne vorheriges Überarbeiten und Ausbauen der Infrastrukturen

S-Bahn und Güterverkehr zwischen Daglfing und Johanneskirchen untertunneln, bevor gebaut wird

Ohne S-Bahn-Tieferlegung keine Bebauung möglich!

S-Bahn und Straßen stören die Natur, wir brauchen die autofreie Stadt

Voraussetzung für jegliche Planung ist die Tieferlegung der S-Bahn in Engschalking und Daglfing

Untertunnelung S8 Flughafen S-Bahn vor Baubeginn und Erweiterung auf 4 Gleise wegen Fertigstellung Brenner Basistunnel

# Erster Dialog mit Eigentümerinnen und Eigentümern am 15. März 2019

Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich übergeordnete Vernetzung und Quartiersmobilität

## Übergeordnete Themen

Einbindung in ein übergreifendes Verkehrskonzept der Stadt des Münchner Ostens

Mut zur Innovation – in 10-20 Jahren haben wir eine ganz andere „Mobilität“ als heute. Wir gehen, radeln oder sitzen nur noch im Home-Office.

Erschließung des östlichen Gebiets?

Aufwertung Dorfkern Daglfing durch neue Nutzungen z.B. soziale Nutzungen und Erweiterung

## Individualverkehr

Ausbau des Schatzbogens für eine leistungsfähige Nord- Süd Verbindung

Schatzbogen muss ausgebaut werden, damit der Verkehr nicht noch mehr durch Daglfing geht.

Die Sackgasse am Ende der Daglfinger Str. soll bestehen bleiben.

Kein Verkehr durch Wohngebiete

Verknüpfung Humboldtstr. (Dornach) zu An der Point muss ausgebaut werden. Engstelle (A. d. Point) ist zu beseitigen

## ÖPNV

Leistungsstarker ÖPNV (U-Bahn, S8-Tunnel, Buslinien) um autozentrierte Stadtplanung zu verhindern => Hohe EWV-Zahl / Dichte! erforderlich

Benennung U/S-Bahn-Haltestelle „Riem“ in „Riem-Dornach“

U-Bahn alleine reicht nicht aus. Wir brauchen mehr ÖPNV (Tram etc.)

U-Bahn sollte an der Brodersenstr. verlaufen

U-Bahn nicht unter bebaute Wohngebiete

S-Bahn muss in Tunnel verlegt werden, um Anbindung an westliche Teile sicherzustellen

S8 vierspurige Untertunnelung vor Baubeginn

Erst Tunnelbau (S8) dann Wohnungsbau

S8 muss zuerst tiefer gelegt werden, bevor das Quartier bezogen werden kann.

Wie ist das zu verstehen: Kein leistungsfähiger Durchgangsverkehr im neu entstehenden Gebiet? 1980 sprach man von „Dorfkernberuhigung“. Daraufhin wählten wir das Eckhaus Kunihohstr. 12 als neues Zuhause! Ich hoffe auf die Erfüllung dieses Versprechens wenigstens für meine Kinder! (Außerdem auf Erhalt der bäuerlichen Flächen)

Verkehrsinfrastruktur IST- verbessern z.B. Häussler-Streifen an der S-Bahn Engelschalking abkaufen

Kunihohstraße soll als beruhigte Verkehrszone den dörflichen Charakter von Daglfing widerspiegeln

„Autofreies Stadtquartier“ Super! Chaos in der bestehenden Umgebung. Wie vermeiden, dass die Umgebung zum Parkplatz des Stadtquartiers degradiert wird?

Autofreies Stadtquartier ist eine Illusion! Individuelle Mobilität ist notwendig.

# Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich Überörtliche Vernetzung

## Übergeordnete Themen

Einbindung in ein übergreifendes Verkehrskonzept der Stadt des Münchner Ostens

Mut zur Innovation – in 10-20 Jahren haben wir eine ganz andere „Mobilität“ als heute. Wir gehen, radeln oder sitzen nur noch im Home-Office.

Erschließung des östlichen Gebiets?

Aufwertung Dorfkern Daglfing durch neue Nutzungen z.B. soziale Nutzungen und Erweiterung

## ÖPNV

Leistungsstarker ÖPNV (U-Bahn, S8-Tunnel, Buslinien) um autozentrierte Stadtplanung zu verhindern => Hohe EW-Zahl / Dichte! erforderlich

Benennung U/S-Bahn-Haltestelle „Riem“ in „Riem-Dornach“

U-Bahn alleine reicht nicht aus. Wir brauchen mehr ÖPNV (Tram etc.)

U-Bahn sollte an der Brodersenstr. verlaufen

U-Bahn nicht unter bebaute Wohngebiete

S-Bahn muss in Tunnel verlegt werden, um Anbindung an westliche Teile sicherzustellen

S8 vierspurige Untertunnelung vor Baubeginn

Erst Tunnelbau (S8) dann Wohnungsbau

## Individualverkehr

Ausbau des Schatzbogens für eine leistungsfähige Nord-Süd Verbindung

Schatzbogen muss ausgebaut werden, damit der Verkehr nicht noch mehr durch Daglfing geht.

Die Sackgasse am Ende der Daglfinger Str. soll bestehen bleiben.

Kein Verkehr durch Wohngebiete

Verknüpfung Humboldtstr. (Dornach) zu An der Point muss ausgebaut werden. Engstelle (A. d. Point) ist zu beseitigen

Wie ist das zu verstehen: Kein leistungsfähiger Durchgangsverkehr im neu entstehenden Gebiet? 1980 sprach man von „Dorfkernberuhigung“.

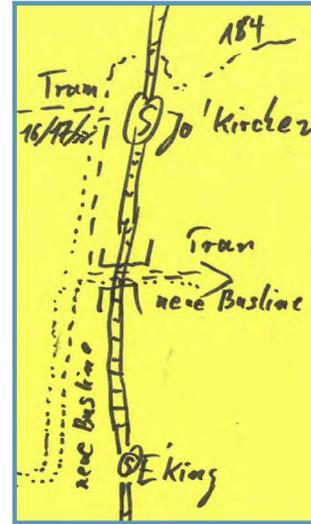
Daraufhin wählten wir das Eckhaus Kunihohstr. 12 als neues Zuhause! Ich hoffe auf die Erfüllung dieses Versprechens wenigstens für meine Kinder! (Außerdem auf Erhalt der bäuerlichen Flächen)

Verkehrsinfrastruktur IST- verbessern z.B. Häussler-Streifen an der S-Bahn Engelschalking abkaufen

Kunihohstraße soll als beruhigte Verkehrszone den dörflichen Charakter von Daglfing widerspiegeln

„Autofreies Stadtquartier“ Super! Chaos in der bestehenden Umgebung. Wie vermeiden, dass die Umgebung zum Parkplatz des Stadtquartiers degradiert wird?

Autofreies Stadtquartier ist eine Illusion! Individuelle Mobilität ist notwendig.



## S-Bahn Tunnel

Untertunnelung der S-Bahnen + der weitere öffentliche Nahverkehr sollte zeitnah zur Bebauung errichtet werden

S8 Tunnel oder kein Güterverkehr durch München Daglfing-Engelschalking-Johanneskirchen

OHNE Tunnel KEINE Bebauung!

Keine Bebauung ohne Untertunnelung von S-Bahn und Güterverkehr

Erst Tunnel, dann bauen!

Untertunnelung der S-Bahnhöfe sollte zeitnah passieren.

Erst S-Bahn komplett untertunneln, dann Start der Bebauung.

Keine Bebauung vor Fertigstellung des Bahntunnels!

Untertunnelung/Ausbau S8 zeitlich vorantreiben/priorisieren (2037 ist viel zu spät)

1. Tunnelbau (S8) dann Wohnungsbau

Maßgeblich müsste zunächst die Untertunnelung der S-Bahn Strecke sein und DANN der Ausbau/die Verlängerung der U-Bahn nach Riem!

Erst die S-Bahn untertunneln und dann bauen!

Untertunnelung der S8 Infrastruktur vor Bebauung

Warum Tunnel? -> sehr teuer! Besser: Graben, der mit Brücken bestückt wird und situativ Überbauungen zulässt!

## Individualverkehr

Leistungsfähige Zubringerstraßen für PKW

Wie soll der jetzt schon bestehende Durchgangsverkehr aus dem Gebiet verdrängt werden?

Keine Verbindung A99 zur M3

Eine leistungsfähige übergeordnete Straßenbeziehung soll enthalten sein, um den notwendigen Verkehr abwickeln zu können.

Bestehende Viertel vor vermehrtem Durchgangsverkehr wirksam schützen.

autofreier Stadtteil

autofreier Stadtteil löst Verkehrsprobleme (IV) (siehe andere Städte)

## Radwege

Durchgängiger Rad-Schnellweg S->N, nur bspw von Berg am Laim/ Bogenhausen zum Feringasee zu kommen (auch Rennrad-tauglich!)

Schnelle Radanbindung in Innenstadt + Umland

Großzügige + übergeordnete + lokale Fahrradverbindungen ("Kopenhagen")

- Anbindung "Fahrradfernverkehr" aus Umland Nord/Nord-Ost
- Radschnellwege (nur dann ist das Fahrrad ein vollwertiges Verkehrsmittel = Alternative)

Denkt auch an Rad-"Autobahnen": komfortabel mit dem E-Bike aus dem Viertel in die Stadt!

Radwegverbindung Daglfing - Ausgleichsfläche "Amazon" (mit Querung Bahngleis) ->Berg am Laim

## Weitere Anmerkungen

nieder mit dem Warschauer Pakt!

CO2-frei -> 2050!

Trotz unterschiedl. politischer Führung UNBEDINGT Kompromisse mit den Umlandgemeinden suchen. Wohnmöglichkeiten im Umland!

Bebauung des Gutes Riem und der städtischen landwirtschaftlichen Flächen an erster Stelle!

Synergien zwischen Randbezirke (kulturelle Infrastruktur)

"städtische" Landwirtschaft erhalten

Lebensraum für Bienen und Insekten

Was ist mit der Frischluftschneise für die Innenstadt?

Wohnwägen weg von der Johanneskirchnerstraße

# Erster öffentlicher Dialog am 16. März 2019

Anregungen der Teilnehmenden zum Themenbereich Quartiersmobilität

## Übergeordnete Themen

Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden trotz unterschiedlicher politischer Parteien

Kein SEM, max. 10.000 Einwohner. Erst der Tunnel, dann wird gebaut. Natur erhalten. Lebensraum für Bienen und Insekten erhalten

Welche Großprojekte der letzten Jahre haben geklappt? (BER, Stuttgart 21, Maut, Gesundheitskarte)

Unbedingt vorher das Verkehrsproblem lösen. Die Kapazitäten sind jetzt schon ausgelastet. U-Bahnbau bis Engelschalking

Mut zu Neuem: Überbauung der S-Bahn u. Bahntrasse (1-3 Stock: Parkplätze), Effekt: Lärmschutz, Schonung von Freiflächen. Siehe China und London!

Umweltfreundliche Mobilität: ÖPNV, E-Bikes, E-Autos -> Ladepunkte, gemischte Straßen für Verkehrsmittel

2050 = CO2-frei!

Keine geographische Tunnel-Effekte, von A bis B soll auch was passieren und entstehen, zwischendurch Belegung

## ÖPNV

Leistungsfähigere ÖPNV muss den Bürgern von allem Anfang an zur Verfügung stehen

MW jetzt schon überlastet zu Stoßzeiten

Mehr Mobilitätskonzept, weniger MIV

ÖPNV ausbauen (stadtweit!), MIV-Infrastruktur minimieren (Stellplatzschlüssel reduzieren)

Akzeptanz des ÖPNV durch Subventionen für die Bewohner erhöhen

Viel zu lange Pendelzeiten mit ÖPNV  
ÖPNV: 1h nach Schwabing  
Auto: 15 min. nach Schwabing

S-Bahn nahe Bebauung

U-Bahn-Anbindung, vor Beginn der Nutzung! Car- & E-Bike-Sharing mit einplanen

Erhöhung des Takts der S-Bahn S8 von derzeit 20 auf 15 min. Frankfurt am Main, wo ich herkomme, schafft es auch! Ehrlich gesagt war ich bei meiner Ankunft in München schockiert, wie viel schlechter der MVV im Vergleich zu RMV/VGF ist! Der ÖPNV hält nicht Schritt mit der Bevölkerungsentwicklung

Ich wünsche mir eine ÖPNV-Anbindung an die S-Bahn-Haltestelle in Engelschalking (Bus). Für mich ist die Haltestelle nur fußläufig in ca. 22 Minuten erreichbar (ich wohne Nähe Wilhelm-Dieß-Weg). Selbst mit der Bushaltestelle an der Freischützstraße sind es immer noch gut 10 min. Fußweg.

Trambahn in das neue Wohngebiet, aber mit Wendeschleife für Notfälle, falls die Tram in der Innenstadt nicht weiter kommt

U-Bahn bis Engelschalking, nicht weiter, Grundwasser, noch mehr Leute

Anbindung an Dornach via Bus

## S-Bahn Tunnel

Ohne S-Bahntunnel und ohne Verlängerung U4 nach Engelschalking und ohne geeignetes Wege- und Straßennetz keine Bebauung

Zuerst Untertunnelung S-Bahn, dann weitere Konzepte des öffentlichen Nahverkehrs!

Übergeordnete Aspekte für den Verkehr: Untertunnelung der S-Bahn und U-Bahnverlängerung, sonst erleben wir's nicht mehr

Tunnel für S8, barrierefreie und nicht versifft S-Bahnstation Johanneskirchen

Tunnel zuerst bauen: Zulauf Brennerbasistunnel!

Erst der Tunnel, dann Bebauung -> Verkehrschaos bereits heute

Zuerst der Tunnel und ein verbessertes ÖPNV-System

Erst den Tunnel für die S8, dann bauen

Keine Bebauung ohne Untertunnelung von S-Bahn und Güterverkehr

Tunnel nicht für S8 (=leise), sondern für extrem laute Güterzüge!!

Alle reden von der S-Bahn. Das eigentliche Problem sind die Güterzüge. Vorschlag: Güterverkehr entlang der Autobahn.

## Individualverkehr

Infrastruktur für PKW Individualverkehr: Straßen & Parkplätze

Keine altmodische Trennung von Arbeit + Wohnen, sondern Arbeitsplätze vor Ort (keine Produktion), wenig Autos!

Transformation des Individualverkehrs mitplanen, d.h. 2030 fahren Kfz elektrisch autonom! Mobilität wird ein Service per App! Nicht eine Blechmaschine vor der Wohnung!

Erreichbarkeit lokaler Geschäfte mit Autos gewährleisten im Zentrum von Daglfing

Weniger Durchgangsverkehr, wohn wird der Durchgangsverkehr verdrängt?

Für Autos sollten sehr viele Garagen (Tiefgaragen) zur Verfügung stehen, die allgemein zugänglich sein sollten, um den Parksuchverkehr zu minimieren

## Autofreies Stadtquartier

Autofrei und CO2-frei

Autofrei planen!

Autofreies Quartier!

Autofreie Blöcke  
-> Vorbild Barcelona

Autofrei funktioniert nicht: Winter, Regen, Glätte, ÖPNV hat zu viele Ausfälle -> Fallbach Auto!

Autofrei? 10.000 Arbeitsplätze sollen her und das dann autofrei? Nicht jeder, der hier arbeitet, wohnt auch hier!

„Autofreies Stadtquartier“ ist die übliche Theorie von idealistischen aber realitätsfernen Planern am Tisch. Planen Sie realistisch mit PKW und schaffen Sie die Infrastruktur dafür!

Wie soll „Autofrei“ funktionieren?? Konzept!!

## Barrierefreiheit

Altersgerechte Mobilität insbesondere für ältere Menschen

Barrierefreiheit im privaten und öffentlichen Bereich durchgängig sichern!

Mobilität so gestalten, dass auch für Senioren (und wirklich alten Menschen) tragbar/nutzbar. Irgendwann geht auch das Fahrrad nicht mehr!  
„Kurze Wege zur Versorgung“

## Fuß- und Radwege

Viele Verbesserungen wie Fuß- und Radwege sind auch heute schon realisierbar, es gibt keinen Grund zu warten -> Vertrauen schaffen

Breite Radwege, viele ÖPNV-Haltestellen (denn der Autoverkehr lässt sich sonst nicht stoppen)

Bessere Anbindung an den Isarradweg. Fahrrad in Trassen planen

Fahrradstellplätze und Ladestationen in ausreichender Zahl

Wenn Fahrradnetz, dann wie in Holland: Getrennt vom Straßenverkehr, ausreichend BREIT und wenn Mischverkehr, dann Rad-PRIOR! (siehe z.B. Lelystad)

Reitwege einplanen

## Weitere Anmerkungen

Max. 10.000 Einwohner

Stadteigene Grundstücke bebauen

Als Erstes: Auflösung von Gut Riem zur Bauung, Bebauung der landwirtschaftlichen Flächen der Landeshauptstadt München

Enge Verzahnung von Gewerbe/Handwerk und Wohnung -> kurze Wege, d.h. keine Trennung in Gewerbe- und Wohngebiet, sondern Gewerbe in EG, Wohnung darüber

Keine zusätzlichen Arbeitsflächen für Gewerbe und Industrie

keine „provisorischen“ Brücken über Bahngleise

Weniger Wege durch flexible shared workspaces in Wohnungsnähe

Landwirtschaft erhalten, keine Enteignung der Grundstückseigentümer

Wer haftet, wenn durch Bebauung das Grundwasser steigt?

Vincent Callebaut; naja, München wird nie Paris sein.

Aus urheberrechtlichen Gründen kann dieses Bild nicht veröffentlicht werden.

## Weitere Bemerkungen 1/4

Ich begrüße es sehr, dass gemäß Stadtratsbeschluss vom 13.2.2019 zum Nordostquartier im Bereich Engelschalking / Daglfing / Johanneskirchen / Riem ein „autofreies Stadtquartier“ entstehen soll und mit einem „innovativen Mobilitätskonzept“ untermauert wird. Im allgemeinen Sprachgebrauch sind mit „autofreien Stadtquartieren“ nicht etwa Wohnparks gemeint, die oberflächlich betrachtet keine Autos aufweisen, bei denen aber die Autos der Bewohner unter der Erde abgestellt werden oder am Rand des Quartiers. Vielmehr handelt es sich um Quartiere, die sich in Grundsatz an Haushalte richten, die kein eigenes Auto besitzen und deshalb auch am Rand des autofreien Quartiers im Regelfall keine Parkplätze und Autostraßen benötigt. Eine Planung wie im Freiburger Vauban, wo mit dem Auto in das Quartier hereingefahren werden kann, und lediglich das Parken in einigem Abstand von den Wohnhäusern möglich ist, stellt erst recht kein autofreies Quartier dar.

Allerdings läßt der Beschluss des Stadtrats offen, ob sich die Bezeichnung „autofreies Stadtquartier“ auf die gesamte Planung bezieht, oder nur einen Teil davon, und wenn letzteres, in welcher Größe ein autofreies Stadtquartier geschaffen werden soll. Daher ist eine Präzisierung bzw. – soweit die Stadtratsentscheidung dies absichtlich offen lässt – eine auch weiterhin ergebnisoffene Planung erforderlich.

Nach bisherigen Erfahrungen mit derartigen Projekten sind autofreie Ansätze im Verlauf der Planung wiederholt wieder heruntergefallen. Wo autofreie Wohngebiete nicht bereits an der Stadtplanung gescheitert sind, wurden sie hingegen zu einem Erfolg. Das gilt auch für das kleine Autofrei-Projekt in München-Riem, das dieses Jahr das zwanzigste Jubiläum des Erstbezugs feiert.

Allerdings waren diese Projekte zu klein, um umfassend die Vorteile dieser Lebensweise und städtebaulichen Option auszuschöpfen. Das autofreie Quartier in Köln Nippes umfasst immerhin einige hundert Meter und ergibt damit einen gewissen autofreien Aktionsradius (z.B. für Kinder, zum Frühsport). In einem autofreien Gebiet in der SEM Nordost sollte es hingegen möglich sein, eine der ohnehin zusätzlich benötigten Grundschulen auf sicheren Wegen zu erreichen, ohne sich in Quartiere mit Autoverkehr zu begeben. Auch Geschäfte und (soweit bei Neubau möglich) die Station des öffentlichen Nahverkehrs sollten möglichst inmitten eines Autofrei-Gebietes liegen.

Im Rahmen der SEM Nordost soll Wohnraum für etwa 1 bis 2 Prozent der Münchener geschaffen werden. Der Anteil autofreier Haushalte an der Gesamtzahl der Haushalte ist weitaus größer. Auch die Zahl der autofreien Haushalte in der nordöstlichen Peripherie (rechts der Isar, außerhalb des Mittleren Rings und nördlich der S-Bahnlinie nach Riem) beträgt mehr als 2 Prozent der Gesamtzahl der Münchner Haushalte.

Für ohnehin schon autofreie Haushalte ist es aber im Zweifel höchst attraktiv, in einem autofreien Wohngebiet zu leben, aus Gründen wie:

- Bessere Nahversorgung mit Gütern des täglichen und (je nach Gebietsgröße) des gehobenen Bedarfs, weil weniger Einkäufe in „autogerechten“ Einkaufsstätten außerhalb des Wohnquartiers getätigt werden;
- Bessere Erreichbarkeit der Ziele innerhalb des Quartiers, schon dadurch, dass Wege nicht durch Straßen und Ampeln behindert werden und eine direktere, im Grundsatz strahlenförmige Wegeführung zu den zentralen Orten ermöglicht wird und nicht durch Belange der Auto-bezogenen Straßenführung erschwert wird.
- Das gilt besonders für in ihrer Mobilität beeinträchtigte Personen, dazu gehören insbesondere Kinder, deren Mobilität durch die Gefahren des Straßenverkehrs in Verbindung mit dem Sicherheitsbedürfnis der Eltern eingeschränkt wird.
- Aussicht auf eine insgesamt bessere Gestaltung der Wege für den nicht motorisierten Verkehr im und zum Quartier, beispielsweise mit Überdachung bestimmter Hauptwege und einer guten äußeren Erschließung für den Fahrradverkehr nach Westen und Süden (z.B. qualitativ mit östlicher Isar-Parallele vergleichbar).
- Weitgehende Vermeidung von Verkehrslärm und -Abgasen
- Höherer Grünanteil durch weniger Straßenverkehrsflächen
- Bei gleicher Einwohnerzahl auf derselben Fläche des Wohngebiets ist ein höherer Anteil „individueller“ Wohnlösungen möglich, weil weniger Fläche für Straßen „verloren“ geht und somit als Teil der bebaubaren Fläche nutzbar ist. Anders ausgedrückt, bei gleicher Wohnfläche ist die GFZ im Nettobauland niedriger und erlaubt damit entsprechende Bauformen (falls das gewünscht wird).
- Keine Quersubventionierung von Parkplätzen durch die Wohnnutzung, wie sie durch die Stellplatzvorschriften beabsichtigt wird, und Nutzung der sonst für Stellplätze vorgesehenen Geschoßflächen (in quantitativer Hinsicht) durch andere Nutzungsarten, vorzugsweise (auch) solche, die die Attraktivität als Wohnstandort erhöhen.
- Die Mehrzahl der vorstehenden Vorteile nehmen mit der Gebietsgröße zu. Außerdem gibt es bei kleiner Größe mehr Grenzbereiche zu normal erschlossenen Bereichen, was dann u.a. zu Auto-Verkehrslärm auch in dem „autofreien“ Gebiet führt und z.B. bei Autofrei Riem 2 zu einer Abluftleitung einer benachbarten Tiefgarage durch das „Autofrei“-Gebäude mit Ausstoß verschmutzter Luft über das Dach. Bei dem einzigen Autofrei-Projekt mit gewissen Problemen in Münster hingen diese ebenfalls mit der geringen Gebietsgröße zusammen: Dort waren Sozialwohnungen an Mieter vergeben wurden, die keine Auswahl zwischen unterschiedlichen Wohnungen in einem autofreien und einem konventionellen Bereich hatten, und unter denen ein paar die Auffassung hatten, ihr bereits vorhandenes Auto dann doch in der Nachbarschaft parken zu können. Dies wird durch genügende Gebietsgröße vermieden. Natürlich sollten derartige Wohnungsvergaben an eigentlich desinteressierte möglichst auch vermieden werden.

## Weitere Bemerkungen 2/4

Da aus solchen Gründen die Mehrzahl der ohnehin autofreien Haushalte bei sonst ähnlichen Verhältnissen eine Wohnung in einem autofreien Gebiet bevorzugen würde, und es bislang noch keine derartigen Angebote von Relevanz in München gibt, kann auch eine relativ gute Ausschöpfung des entsprechenden Nachfragepotentials angenommen werden. Natürlich unterscheidet sich die Nachfrage zwischen Menschen, die ohnehin in der nordöstlichen Peripherie leben bzw. dort wollen (unter jenen wird es bei vielen autofreien Haushalten eine Präferenz für das neue Gebiet geben), und anderen, die z.B. in erster Linie rechts der Isar zentrumsnah wohnen möchten oder die eher Bezüge zur anderen Isarseite aufweisen (geringere Präferenz, d.h. unter diesen Mitbürgern kommt das neue Quartier weniger in Frage, selbst wenn sie ohnehin kein Auto besitzen). Dass sich das Interesse unterscheidet, gilt aber bei konventioneller Erschließung entsprechend. Gerade, weil es nicht so viele Wohnungssuchende gibt, die gerade im Münchener Nordosten wohnen möchten, kann das Interesse mit einem autofreien Charakter besser geweckt werden. Zugleich werden auch einige bisherige Autobesitzer das Auto gegen ein besseres Wohnumfeld austauschen wollen.

Wegen der ausreichend hohen Nachfrage ist es **mein prioritärer Vorschlag**, in der SEM Nordost nicht etwa nur einen gewissen, kleinen Anteil für ein autofreies Quartier vorzusehen, sondern dieses **insgesamt als autofreien Stadtteil** zu konzipieren. Das würde auch dann auch vermeiden, dass die bislang ungedeckte Nachfrage auf ein zu enges Angebot eines zu kleinen Autofrei-Quartiers trifft und daraus allzu hohe Mieten und Kaufpreise resultieren.

Aus stadtplanerischer Sicht wird damit zusätzliche äußere Verkehrserschließung für den Autoverkehr weitgehend vermieden und damit die Akzeptanz in der vorhandenen Nachbarschaft erhöht. Die reduzierten Erschließungsanforderungen erlauben es insbesondere, mit autofreien Teilquartieren in Nähe der vorhandenen S-Bahn-Stationen einen schnelleren Baubeginn zu gewährleisten.

### Politische Realität:

Während die frühere, Rot-Grüne Stadtregierung Interesse an einer gesamtstädtischen Verkehrswende bekundet hatte, ist das in der Rot-Schwarzen Zusammenarbeit kein Leitbild mehr. Gerade wenn man aber in den Wohnungsbeständen Einschränkungen für die dort nun mal lebenden Autofahrer vermeiden möchte, wird es umso wichtiger, Menschen eine Alternative zu bieten, die andere Wohnumfeldqualitäten suchen. Damit gibt es in der geänderten Koalition eigentlich umso mehr einen Grund, diesen Bedarf in neuen Stadtquartieren zu decken, nämlich an einer Stelle, wo kein Autofahrer in seinen bisherigen Verkehrsgewohnheiten beeinträchtigt wird.

Andererseits sehe ich natürlich auch, dass ein alsbaldiger Beschluss für einen signifikanten oder einen 100%-igen Autofrei-Anteil nicht zu erwarten ist.

### Signifikanter Anteil Autofrei

Als signifikanter Anteil für Autofreies Wohnen könnte beispielsweise die folgende Größenordnung definiert werden:

- Autofreies Quartier mit mind. 10.000 Einwohnern und mind. einem Drittel der Fläche des Bruttobaulands (einschließlich aller Straßen). [Das entspricht dann so ungefähr dem Anteil der autofreien Haushalte an allen Münchener Haushalten, aber ohne Berücksichtigung der bislang fehlenden Versorgung.] Übergangsbereiche, die beispielsweise an der Oberfläche autofrei sind, aber durch Tiefgaragen erschlossen werden oder Sichtkontakt zu Straßen haben, sollten bei dem Drittel nicht mitzählen.
- Vorgezogener Baubeginn der Autofrei-Fläche (statt erst 2030), da ungedeckter Bedarf und weil Realisierung ohne aufwändige (Autoverkehrs-) Erschließung bereits jetzt möglich ist. Damit ist auch ein gewisser Nachfrage- und Akzeptanztest gegeben.
- Wenigstens soll der Umkreis der S-Bahn-Halte (soweit noch unbebaut) und evtl. neuer U-Bahn-Stationen (oder Tram? Oder Ring-S-Bahn auf alter Güterbahntrasse?) bis mind. 500 m Radius autofrei sein.
- Daran anschließend käme ein Übergangsbereich mit umweltfreundlicherer, individuell motorisierter Mobilität in Betracht (z.B. nur Elektroautos, Parken nur in Tiefgaragen). Auf jeden Fall kann die Abgrenzung des autofreien Gebiets nicht bis zur nächsten Straßenkante definiert sein, weil dann wenigstens die erste Häuserreihe an der Straße gerade keine autofreien Qualitäten mehr aufweist.

### Vorschlag für den Planungsprozess

Eine Vorgehensweise wie folgend würde eine faire Chance erlauben, dass die besonderen Gestaltungsmöglichkeiten in einem autofreien Quartier zum Ausdruck kommen und damit dies damit auch im Planungsprozess als Option erhalten bleibt, bis endgültige Entscheidungen in Form von Bebauungsplänen mit der Festsetzung von Straßenräumen fallen.

- Im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb sollen in der ersten Stufe 10 Entwürfe und damit Büros vorausgewählt werden. Es sollte zusätzlich festgelegt werden, dass unter den Entwürfen, die für die zweite Runde ausgewählt werden, mindestens ein Entwurf sein wird, der **ein autofreies Gesamtkonzept** vorsieht.

## Weitere Bemerkungen 3/4

- Mindestens drei Entwürfe bzw. Teilnehmer sollten in die zweite Runde gehen, bei denen ein **signifikanter autofreier Teilbereich** mit mind. 1/3 der zu bebauenden Fläche und für mind. 10.000 Einwohner vorgesehen und durch spezifische städtebauliche Formen erkennbar ist. Dabei sollte mindestens eine zusammenhängende Autofrei-Fläche gebildet werden, die ein Sechstel der zu bebauenden Fläche umfasst (also z.B. die Hälfte des autofreien Bereichs zusammenhängend, weitere Flächenanteil könnten in einer zweiten oder mehreren Teilflächen gebildet werden).
- Es wäre damit möglich, dass auch die beiden weiteren Entwürfe deutlich mehr als das Drittel-Quorum vorsehen, insoweit sollte keine zu enge Vorgabe gemacht werden.
- Umgekehrt wäre es dann auch fair, auf jeden Fall **mit wenigstens einem Entwurf** in die zweite Runde zu gehen, der **auf der Gesamtläche eine konventionelle Erschließung** aufweist (das schließt halbwegs attraktive Fuß- und Radwege im Rahmen des damit möglichen nicht aus). Einschließlich dessen sollten wenigstens drei Entwürfe in die zweite Phase gehen, bei denen keine größeren autofreien Bereiche städtebaulich wahrnehmbare Bereiche ausbilden (also ähnlich, wie es in Freiham, Riem oder bei der Prinz-Eugen-Fläche der Fall war).
- Für die übrigen vier der 10 Entwürfen, die in die zweite Runde gehen, gäbe es damit keine Vorgabe für oder gegen eine Aufteilung in autofreie und konventionelle Bereiche. Die Auswahl richtet sich nach der Qualität der Entwürfe und in einem gewissen Maße auch nach der Schwerpunktbildung der Teilnehmer.
- In der anschließenden **zweiten Phase** sollen drei Entwürfe ausgewählt werden. Hier sollte die Vorgabe lauten, dass **wenigstens ein Entwurf ausgewählt wird, der einen signifikanten autofreien Teilbereich mindestens wie o.g. beinhaltet**. Mindestens ein auszuwählender Entwurf soll überwiegend eine konventionelle, d.h. an den Bedürfnissen des Autoverkehrs orientierte Erschließung aufweisen. Nur eine derartige Gegenüberstellung erlaubt in der anschließenden Bürgerbeteiligung einen fairen Vergleich zwischen Konzepten, bei denen es einen spürbaren Anteil für autofreies Wohnen gibt, und anderen Konzepten, die eine konventionelle Erschließung vorsehen.
- Für den dritten in der zweiten Stufe auszuwählenden Entwurf bräuchte es dann keine vergleichbare Vorgabe geben, die Auswahl richtet sich auch hier nach der Qualität.

Dieses Kriterium für die Auswahl zur zweiten Phase des Wettbewerbs soll bereits bei Auslobung des Wettbewerbs explizit und verbindlich benannt werden. Sollte das nicht mehr möglich sein, sollten die Preisrichter (insbesondere die Sachpreisrichter) diese Intention deutlich machen, z.B. bei einem Termin für Rückfragen, und auf eine entsprechende Auswahl von Entwürfen hinwirken.

Auf diese Weise wäre gewährleistet, dass autofreie Konzepte und die damit verbundenen Konsequenzen und städtebaulichen Möglichkeiten (z.B. wenig äußere Erschließungsstraßen, direktere Wegeführung für Rad- und Fußverkehr, weniger Einschränkung der Gestaltungsmöglichkeiten des städtebaulichen Bildes durch Autostraßen, höherer Grünanteil bei vergleichbarer Bebauungsdichte usw.) eine **faire Chance im Vergleich durch Jury, Stadtrat und Bürger** erhalten. Nur bei entsprechenden Planentwürfen können – bei positiver Beurteilung – die städtebaulichen Möglichkeiten auch tatsächlich ausgeschöpft werden. Damit würde sich das Planungsverfahren deutlich hervorheben gegenüber Projekten wie z.B. in Neu-Riem, wo zuerst eine Planung mit Autoerschließung erfolgt ist und erst nachträglich Quasi-Autofreie Flächen gesucht wurden, die für (äußerst kleine) Autofrei-Pilotprojekte genutzt werden konnten.

### Bisherige Erfahrungen: Keine offenen Entscheidungen, trotzdem Verhinderung

Bei früheren Bestrebungen für autofreie Quartiersentwicklung gab es eher selten explizit geäußerte Ablehnung, oder eine Ablehnung nach einem öffentlich geführten Diskurs. Vielmehr kam es eher durch eine Art der Guerilla-Taktik zu konventionellen Planungen: Üblicherweise handelt es sich bei größeren Neubauquartieren um mehrstufige Planungsverfahren mit einer Vielzahl Beteiligter. Wenn autofrei-Konzepte in einer Planungsstufe nicht explizit gefordert wurden, bestand bei den Wettbewerbsteilnehmern in der Regel der Eindruck, mit solchen würden sie sich eher disqualifizieren. Damit kam es auch gar nicht erst zu spezifischen Planentwürfen.

Die nächste Stufe war dann die Auswahl von Baukonzepten, die an sich für eine konventionelle Erschließung geeignet sind. Sobald in einem Bebauungsplan Straßenflächen festgesetzt werden, besteht keine realistische Chance mehr, ein autofreies Quartier zu entwickeln.

Gleichwohl haben in München einige Baugemeinschaften und die Genossenschaft WoGeNo äußerst kleine „autofrei-Projekte“ – eigentlich eher stellplatzfreie Wohngebäude – errichtet. Diese haben die wirtschaftliche Machbarkeit und langfristige Zufriedenheit der Bewohner unter erschwerten Bedingungen unter Beweis gestellt. Nachdem eben kein geändertes Wohnumfeld erreicht wurde, und weil die meisten Immobilienerwerber von Bauträgern kaufen, kann mit derartigen Projekten aber kein durchschlagender Erfolg erreicht werden, falls sie nicht ohnehin nur eine Alibifunktion erfüllen sollen.

Die Verwässerung bzw. Ablehnung von autofreien Konzeptansätzen – nicht nur in München – hängt wohl auch damit zusammen, dass in einem mehrstufigen Prozess wenigstens auf einer Ebene die „normale“ Vorgehensweise durchsetzt.

Sie mag auch damit zusammenhängen, dass sich Städteplaner häufig mit unbebauten Arealen beschäftigen, in denen es naturgemäß noch keine öffentliche Verkehrserschließung gibt, so dass sie es gewöhnt sind, in Teilen ihres Berufslebens auf ein Auto „angewiesen“ zu sein. Bei anderen Mitbürgern bzw. Berufsgruppen ist das nicht der Fall.

## Weitere Bemerkungen 4/4

### **Mobilitätskonzept:**

Gegen weitere, innovative Ansätze der Verkehrsgestaltung bestehen keine Einwände; erfahrungsgemäß fallen die Ergebnisse solcher Überlegungen dann aber doch weniger effektiv aus, wenn nicht zuletzt eine umfassende Ausstattung mit Parkplätzen vorgegeben ist.

Im Grundsatz stellt bereits das autofreie Wohnen selbst ein wesentliches Element des Mobilitätskonzept für autofreie Haushalte dar, mit der größten Verbesserung durch sichere und ohne Straßenquerung durchgehende, direkte Fuß- und Radwege, während autofreie Haushalte woanders in der Stadt ganz ohne derartige Vorteile auskommen (müssen). Ob es nun z.B. einen Verleih von Lastenrädern oder andere kleinere Maßnahmen als Ergänzung des Mobilitätskonzepts gibt, ist in der jetzigen Entwurfsphase ohnehin unerheblich.

Ein Element des Mobilitätskonzeptes könnte indes darin bestehen, dass es einen recht großen Abstand (z.B. einige hundert Meter) zwischen dem eigentlichen autofreien Quartier und den nächstgelegenen, von ihnen nutzbaren Parkmöglichkeiten (in Garagen) gibt. Dies hätte zum Ergebnis, dass es für Autobesitzer wegen der weiten Wege äußerst unattraktiv würde, sich eine Wohnung in dem autofreien Quartier zuzulegen. Entsprechend würden nur wenige Parkplätze benötigt werden, und auch die äußere Verkehrsanbindung kann den angepasst werden. Sollten geänderte Lebensumstände jedoch doch einmal für die Anschaffung eines Autos sprechen, gäbe es keine unüberwindlichen oder vertraglichen Hürden, sich doch eines anzuschaffen, bis auf den weiten Fußweg zu einem dann zu mietenden oder zu kaufenden Parkplatz.

Sind derartige Wegstrecken zu Parkplätzen ein Teil des Mobilitätskonzeptes, muss das autofreie Quartier entsprechend kompakt und groß gestaltet werden, mit längeren Fußwegen bzw. einer deutlichen Abgrenzung zu Gebietsteilen, in denen Parkplätze zulässig sind.

### **Öffentliche Verkehrserschließung:**

Neben einer Verlängerung der U4 soll auch

- eine Verlängerung der Tram 16 (oder ggf. der 17 nach Tausch des Außenastes) sowie eine Führung der Tramlinie durch den Englischen Garten in das Nordostquartier und
- eine Führung einer Ring-S-Bahn von Freimann her durch das Nordostquartier
- eine Neutrassierung der S8 vom Umkreis der dünnbesiedelten derzeitigen Stationen nach Osten oder eine Verschiebung der Haltestellen zu künftigen Stadtteilzentren in Betracht gezogen werden.

Die U4 kann nur begrenzt gute Taktzeiten erreichen, da sie sich am Max-Weber-Platz die Strecke mit der U3 teilt. Außerdem hat ein U-Bahn-Zug eine recht hohe Kapazität; bei einer Einwohnerzahl von max. 30.000 Einwohnern des Nordostquartiers, von denen zudem viele die S-Bahn oder andere Verkehrsmittel nutzen, kann somit keine gute Auslastung bei guter Taktfolge erreicht werden. Eine Tram erlaubt das besser. Indes führt der autofreie Charakter zu einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs und damit zu einer besseren Auslastung und des Angebots und damit potentiell besserer Qualität.

Die Tram könnte zwischen Arabellapark und Querung der S-Bahn relativ wenige Halte erhalten, der geringeren Bebauungsdichte entsprechend, um das Tempo zu erhöhen. Bei Kreuzungen (wie zur Ostpreußenstraße) wären kurze Tunnels in Betracht zu ziehen.

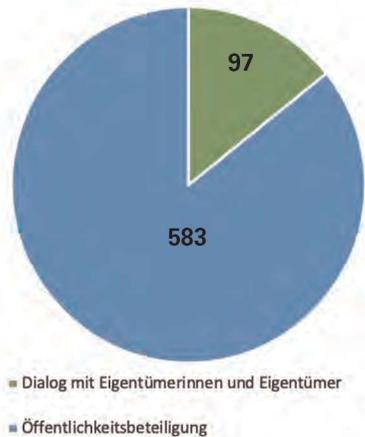
Innerhalb des Quartiers würde eine Straßenbahn eine bessere Feinverteilung erlauben als ein Verkehrsmittel wie die U-Bahn mit höherer Kapazität je Fahrzeug.

Für eine hochwertige Anbindung zur Innenstadt für den Radverkehr lässt sich mehr Unterstützung erreichen, wenn hier ein autofreies Quartier gebaut wird. Davon würden dann auch andere Ortsteile im Nordosten profitieren.

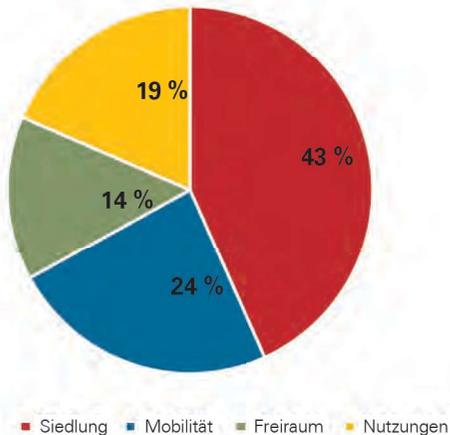
# Gesamtauswertung

## Ungefähre Verteilung abgegebener Anregungen

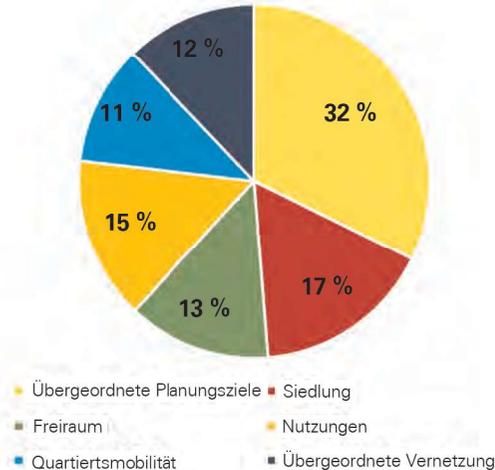
Vergleich der absoluten Kartenanzahlen von der Eigentümerinnen- und Eigentümerveranstaltung am 15. März und der Öffentlichkeitsbeteiligung am 16. März



Vergleich der Kartenanzahlen der Eigentümerinnen- und Eigentümerveranstaltung nach Themen in Prozent



Vergleich der Kartenanzahlen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach Themen in Prozent



## Häufig genannte Themengruppen

### Übergeordnete Planungsziele

- Kontroverse Meinungen zum Thema Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM)
- Kontroverse Meinungen zur geplanten Einwohnerzahl
- Bildung sozialer Brennpunkte verhindern
- Berücksichtigung der Bestandsbebauung in Planungen
- Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Anwohnerinnen und Anwohner ernst nehmen und verbesserte Kommunikation mit dem Planungsreferat

### Siedlung

- Kontroverse Meinungen zu Art der Bebauung, Bebauungsdichte und -höhe
- Etablierung eines lebendigen Stadtviertels
- Schaffung von bezahlbarem Wohnraum
- Wunsch nach einer abwechslungsreichen Bebauung
- Sicherstellung einer funktionierenden Infrastruktur
- Forderung nach (Gemeinschafts-) Dachgärten

### Nutzungen

- Gemischte Nutzungsformen vereinen
- Vermeidung der Bildung einer Schlafstadt
- Zukunftsgerechte Schulplanung
- Kulturelles Angebot und medizinische Versorgung sicherstellen
- Erhalt der Landwirtschaft
- Soziale Treffpunkte und Erholungsflächen in Planungen integrieren

### Freiraum

- Gefahr des steigenden Grundwasserspiegels analysieren und beachten
- Übergang zu bestehender Bebauung naturnah belassen
- Hüllgraben schützen und renaturieren
- Grünflächen erhalten
- Integration eines Badesees in Planungen

### Übergeordnete Vernetzung

- Schlüssiges Verkehrskonzept in Zusammenarbeit mit Umlandgemeinden
- Untertunnelung der Bahngleise (S8, Güterverkehr)
- Verkehrsinfrastruktur zeitlich vor Bebauung sicherstellen
- Sicherstellung attraktiver Radwegeverbindungen (z.B. Radschnellwege)
- Schaffung von Querverbindungen

### Quartiersmobilität

- Forderung eines ÖPNV-Ausbaus
- Kontroverse Meinungen zu autofreien Stadtquartieren

## **Dokumentation der 2. Veranstaltung mit Eigentümer\*innen und der Öffentlichkeit**

### **Münchner Nordosten -**

Präsentation der Preisgruppen-Entwürfe des  
städtebaulichen & landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb  
am 19. und 20. Juli 2019

# 2

## **Allgemeine Anmerkungen und Eindrücke zu den Entwürfen**

DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH, München,  
im Auftrag der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
27. April 2020

**ABSCHRIFT DER EINGEBRACHTEN ANMERKUNGEN AUS DER EIGENTÜMERSCHAFT****GRÜN + FREIRAUM**

## LANDWIRTSCHAFT

- Landw. Flächen im Plangebiet nicht zu bearbeiten -> neben Schule usw.
- Biofeld am Ende der Daglfingerstr. erhalten. Flächen der Stadtgüter -> keine Durchschneidung
- Statt Eingriff in Landwirtschafts- / Freiflächen, Gelände der Trabrennbahn nutzen
- Ldw Restflächen müssen nutzbar bleiben
- Kleine landwirtschaftliche Flächen zwischen den bebauten Bereichen: höherer Zeitbedarf für den Nutzer (Landwirt/Landschaftsgärtner/...) für die Bearbeitung und Ärger mit den Bewohnern, wenn die großen Maschinen durch die verkehrsberuhigten Wohngebiete fahren müssen (wenn diese nicht durch die parkenden KFZ ein Durchkommen verhindern).
- Beerencafé - in einem Vorschlag sogar mit Bild aufgeführt - wenn dann die Flächen angesehen werden, fehlt die gesamte Fläche für den Anbau der Beeren. Ich glaube nicht, dass ohne die Anbauflächen das Café weitergeführt werden kann.
- Landwirtschaftliche Flächen sind nicht mehr zugänglich bzw. nutzbar! Anregung: Regional?
- Urban Gardening sorgt für regionale Gemüseversorgung
- Größe der landwirtschaftlichen Flächen zwischen den bebauten Bereichen sieht für mich aus wie "Alibi": Ein Betrieb, welcher sich im Konkurrenzkampf mit anderen Betrieben in und um München befindet, benötigt für ein wirtschaftliches Funktionieren gewisse Flächen, und diese sind bei etlichen Ideen nicht mehr gegeben.

## ÜBERGÄNGE

- Bitte Grünflächen zwischen bestehender Bebauung und neuer Bebauung. Um Abstand zu halten und den Menschen, die gewöhnt sich am Stadtrand zu wohnen, weiterhin ins Grün gehen zu können. Am Rande von Engelschalking, Daglfing u. Johanneskirchen
- Wohnungsnahe Grünflächen erhalten in Daglfing. Nicht alles zubauen bitte

## STADTKLIMA

- Die Aspekte von Grüntrassen und Frischluft-Durchzug sollen weiterverfolgt werden
- Luftschneisen von West nach Ost – nicht von Nord nach Süd – Windrichtung beachten
- Priorität: Frischluftschneisen beachten!
- bitte große Frischluftzonen für die Stadt berücksichtigen
- positiv, weil Grünzüge und Bäche für gutes Klima und Biodiversität sorgen!

## GRÜN- &amp; FREIFLÄCHEN

- Grünes Netz wichtig
- Es sollten nicht nur schmale, ökologisch annähernd wertlose Grünschnitten sondern größere Grünzonen übrig bleiben.
- Grünanlagen: Schön geplant, aber:

- » Dringend den „Pflegermangel“ der Zukunft berücksichtigen
- » Laubbäume verursachen jährlich steigende Betriebskosten (mehr Laubentsorgung, Schnittkosten)
- » Zu mähende Flächen, mehr Wiesen, weniger mähen?

- Dem Entwurf, der möglichst wenig Freifläche verbraucht und möglichst wenig Flächen versiegelt, ist Vorrang zu gewähren
- Gemeinschaftsgärten wären wünschenswert

## BIOTOP- &amp; ARTENSCHUTZ

- Artenschutz? Luftschneise? Klimaschutz?
- Wo soll sich die bestehende und zu schützende Natur (Rehe, Fasane, Frösche, Eulen, Echsen, Feldhasen...) zurückziehen? Wo sind sie geschützt?
- Gutachten vom Bund Naturschutz kompromisslos als Vorgabe übernehmen

## AUSGLEICHSFLÄCHEN

- Ökologische Ausgleichsflächen? Bitte darstellen!.

## GEWÄSSER

- Bäche freilegen und durch das neue Viertel führen
- Ein Spaziergang am Bach ist etwas Tolles!
- Starke Bebauung am Hachinger Bach bringt viel Müll, Grillplätze, Verunreinigung vom Wasser, Verkehr mit sich und sollte aus Naturschutzinteresse nicht geplant werden!

**STÄDTEBAU + NUTZUNGEN**

## STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

- Wer am Stadtrand wohnt und sich ein Einfamilienhaus im Grünen ausgesucht hat, möchte sich nicht plötzlich in der dichtesten Bebauung wiederfinden! Die neue Bebauung rückt bei den Plänen viel zu nah an die bestehende Bebauung! (siehe Schnitsstr. Bzw. Steinlager)
- Hier ist viel zu nah an die bestehende Bebauung angerückt. Die Menschen, die heute bewusst an den Stadtrand gezogen sind, wollen sich nicht plötzlich innerhalb der dichtesten Bebauung wiederfinden. Das zieht nur Unmut auf sich!!!
- Entzerrung der dichten Bebauung durch Einbezug auch nicht mehr benötigter Reitsportflächen
- Lasst uns unseren Dorfcharakter beibehalten. !!KEINE SEM!
- Senioren würden ihre zu großen Wohnungen und Häuser für gut geführte, personalisierte Altenheime, betreutes Wohnen freimachen und man bräuchte nicht so viel Freifläche/Naturgebiete zerstören, versiegeln.
- Bezahlbares Wohnen geht nur mit höherer Bebauung -> mind. 4-5 Stock Höhe -> Lifte müssen sich rentieren
- Ich suche eine großartige Vision. Gibt es keine Stadtbaukünstler mehr?

- Keine EFH's -> nur für Reiche -> Flächenfraß
- Stadtrand ist immer geschossig abfallend zu planen! Für Luftzug
- Eine Stadt hat einen Rand! Einen klaren Rand zur Grünfläche ist vorrangig

#### STÄDTEBAU & ERSCHLIESSUNG

- Die meisten Ideenplanungen berücksichtigen nicht, dass große Flächen in S-Bahn-Nähe (Freistaatl. Flächen) aufgrund der guten ÖPNV-Erschließung in das Nutzungskonzept einzubeziehen sind. FB hat keine zu erhaltenen Pferdesportnutzungen. Gerade weil S-Bahn-Anbindung vorhanden, ist Olympia-Reitanlage / PPM-Reiterstaffel zwingend in Bebauungsplanungen einzubeziehen.
- Die getunnelte S-Bahn-Trasse zur intensiv Energiegewinnung + dichter Büro- / Gewerbebebauung nutzen -> Finanzierungshilfe für den Tunnel
- Wieso ist eine dichte Bebauung der unterirdisch verlaufenden S-Bahn (z.B. zur Finanzierung des Tunnels) kein wirkliches Thema?!

#### VERKEHR + MOBILITÄT

##### ÜBERÖRTLICHE MOBILITÄT & VERNETZUNG

- U-Bahntrassen angeben
- Die BAHN genauso zwingen wie andere Eigentümer sich finanziell zu 100% am Tunnel zu beteiligen, z.B. durch intensive Überbauung des Tunnels
- Olympia-Reitsportanlage + Reiter-Stadion in Planungen einbeziehen; beim Erhalt der Bestandsnutzungen! S-Bahn-Anschluss vorhanden u. muss genutzt werden durch nahe Überplanungen
- Keine Untertunnelung S8; zieht noch mehr Verkehr an.
- Tunnel S-Bahn (keine Troglage)
- Keinerlei Bebauung vor Untertunnelung S8
- Besonders wichtig ist die S-Bahn vornweg tiefer zu legen und auch die U-Bahn zu verlängern, damit die neuen Bewohner (ca. 30.000) nicht auf ein Auto angewiesen sind.
- Bewusste Einbindung eines Seilbahnkonzeptes in Ergänzung zum bisherigen ÖPNV
- U4-Verlängerung -> Riem = Top!! -> die 30.000 Einwohner Variante bevorzugen, mehr Nutzer = weniger Kosten für den Einzelnen
- Entwicklung wird nicht bei ca. 10.000 enden – U-Bahn sollte von Anfang an da schon mit realisiert werden!
- Klare verkehrliche Erschließung (ÖPNV) muss von Anfang an erkennbar sein – sonst ist keine Reduzierung des Individualverkehrs sinnvoll möglich....
- Erst ein funktionierendes Verkehrsnetz bevor Bebauung kommt.
- Erst die Erschließung dann die Bebauung!
- Infrastruktur zukunftsfähig denken (weitere Entwicklung)
- Wenn Infrastruktur jetzt neu geplant wird, sollte dies großzügig geschehen! Lieber eine Fahrspur mehr die zunächst als Fahrradweg genutzt werden kann. Nachträgliche Erweiterung ist mit höheren Kosten und höherem Aufwand verbunden.

- Auf allen Plänen fehlt eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung, die nicht über die Rennbahnstraße geht. Es fehlt der Anschluss an den Schatzbogen.
- bei vielen Vorschlägen wird im Beispiel 10.000 nur von einer ÖPNV-Erschließung mit Bus und Tram ausgegangen (sowie der Hoffnung, die S-Bahn hat noch Kapazität für weitere Fahrgäste) - da langfristig auch bei dieser Variante von einer Steigerung auszugehen ist, sollten die ÖPNV-Planungen auf jeden Fall gleich mit U-Bahn stattfinden.

#### QUARTIERSMOBILITÄT

- Hoffentlich schaffen es hier die Verkehrsplaner/Entwurfsarchitekten durchgehende Fahrradverbindungen, die auch gefahrlos von Kindern genutzt werden können mit einzuplanen
- keine Weiterführung der Daglfinger Str. (Sackgasse am Ende beibehalten)
- Trambahn durch das neue Viertel planen + nicht am Rand entlang
- P&R bei Plan für 10.000/20.000 in Engelschalking bringt viel Verkehr in die jetzt schon vollen Straßen im Stadtviertel
- Wie gestaltet sich die Verkehrsverbindung zum Friedhof? Es gibt viele Trauergäste und Fahrzeuge, brauchen gute Straßen- + Parkmöglichkeit
- Was passiert bei Wind und Sturm mit der Seilbahn? Ist die Beförderung zur Arbeit, Schule gesichert?
- Konzept der randständigen Quartiersparkkonzepte fördern um autoarme Zonen zu generieren
- Wenn Sie wie ich direkt an der Daglfinger Str. wohnen und die Bahnschranke Daglfing geschlossen ist, haben Sie ca. 500m von der Bahnschranke entfernt im Winter und im Sommer „laufende“ Autos (Heizung, Klima) bis die Schranke (im schlimmsten Fall) nach ca. 20 Minuten öffnet. Tempo „30“ interessiert sowieso niemand! Soviel zur Infrastruktur (bestehend)
- Seilbahnidee sieht aus wie auf einer Messe und ist nicht schön in Wohngebiet
- Keine Parkplätze an den Badeseen, Kleingartenanlagen usw.
- Parkplätze Badeseesee

#### PROGRAMMERFÜLLUNG

- Max. 10.000 EW -> keine neuen Arbeitsplätze (außer für die unmittelbare Infrastruktur)
- Max. 10.000 Einwohner -> Bebauung E+2+D, nicht höher. KEINE WOHNTÜRME wie am Hirschgarten. OPTIMAL Doppelhäuser oder Reihenhäuser – SOIAL MIX
- Mehr als 10.000 Menschen geht nicht und wäre eine unzumutbare Belastung für die bestehende Bevölkerung, die es sich ausgesucht hatte am Stadtrand zu wohnen!!!
- Es sollte auch Entwürfe für mehr als 30.000 Einwohner geben. Bis es zur Realisierung kommt, sind diese Zahlen überholt
- Wachstum hat Grenzen! 10.000 Einwohner mehr sind genug. Mehr Wohnungen bewirken nur weiteren Zuzug.
- Begrenzung 15.000 Einwohner
- Konzept max. umsetzbar für 10.000 -> nicht für 20.000 oder 30.000, da dann eine Verzahnung der Stadt mit dem Umland einfach in der Größenordnung unmöglich ist

- Max. 10.000 EW
- Das Trabrennbahngelände sollte grundsätzlich mit Nutzungsflächen für Wohnungen überplant werden
- Bebauung überschaubar! Wir brauchen auch Essen nicht nur Wohnraum!!
- Nutzungsideen sollten die entwicklungswilligen Eigentümer berücksichtigen.
- Möglichst dicht / kompakt bauen, um Flächen zu sparen und Grün-/ Landwirtschaftsflächen zu erhalten!
- Bebauungsdichte mindestens 30.000 -> Liftanlagen zu teure Betriebskosten bei E+3 Bebauung, mind. 5-stöckig -> bezahlbares Wohnen! -> bezahlbare Betriebskosten!
- Begrenzung auf max. 10.000 EW
- Warum wurden bevölkerungsrealistische Einwohnerzahlen von 50.000 – 100.000 Menschen einfach außer Acht gelassen?!
- Begrenzung der Gewerbeflächen auf Versorgung der Bewohner.
- Keine Konzentration von öffentlichen / sozialen Einrichtungen, sondern über Viertel verteilen
- Wenn gebaut wird, sollte eine möglichst hohe Dichte umgesetzt werden. Nur mit Dichte lohnen sich Zentren und sind auch so nur lebensfähig
- Erhalt der Bestandsnutzungen auf freistaatlichen Flächen, Flächen Stadibau GmbH (ehem. Voreigentum Reiter Stadions GmbH) falsch. Staat will Polizeireiterstaffel verlagern. Verpachtungen an Reitvereine enden! -> Flächen in S-Bahn-Nähe des Staates daher auch zwingend für neue Nutzungen vorzusehen!
- Krankenhaus / Altenheim / Pflegeeinrichtung einplanen!
- Ärztezentrum ist ein zusätzlich wichtiger Punkt in der Planung
- Berücksichtigung der aktuellen Infrastruktur und Einbeziehung in die Planung (z.B. Schulen)
- Kirche, Moschee, Synagoge direkt nebeneinander ist Parkplatz-technisch wahrscheinlich überlastet
- Betrieb der Rennbahn nicht möglich. (bei 30.000) Eckdatenbeschluss!

#### QUALITÄT DER KONZEPTIONELLEN LEITIDEE

- Das ist auch für die Steuerzahler billiger!!
- Trotz x-fachen Hinweis, schriftl. U. mündlichen Eingaben, Gespräche mit OB, Prof. Merk etc. sind unsere Grundstücke nicht zur Bebauung (64 Familien) vorgesehen. Glücksburgerstr. 113-115
- Warum wird nicht zuerst mit den Eigentümern gesprochen und die SEM aufgelöst
- Wen enteignen wir dann? Wenn nichts mehr da ist
- Stadt München soll ihre eigenen Flächen ca. 200 ha im Planungsgebiet verbauen
- Planungen bitte erst, wenn die Eigentumsverhältnisse geklärt sind!
- Flächenverfügbarkeiten im Auge behalten
- SEM als Planungsinstrument muss fallen -> nur so kann der Eigentümer nicht zum Verkauf gezwungen werden und bspw. Bauer bleiben

- SEM ist Sozialismus. Die DDR ist seit 30 Jahren tot. Enteignung auf keinen Fall. Grundstückstausch -> Landwirte gegen städtische Flächen
  - Eine Bebauung der geplanten Fläche ist nur ohne „Enteignung“, Abschaffung der „SEM“ und nach Gesprächen mit den Eigentümern möglich. Liebe Grüße an Fr. Dr. Merk!
  - Keine SEM!! -> Bebauung nur ohne SEM
  - Strategie für Münchens Wachstum -> keine neuen Arbeitsplätze mehr schaffen
  - Rückabwicklung Kaufvertrag 100 ha Bayernkaserne an BMW -> Fläche für Wohnungen nutzen
  - Im Zeitalter von Klimaschutz verbauen wir unsere landwirtschaftlichen Flächen und karren unsere Lebensmittel von weit her!! Hoch dem CO2!!!
  - Solange die Stadt jedes Jahr ca. 27.000 neue Arbeitsplätze schafft, ist das alles hier nur ein Tropfen auf den heißen Stein.
  - Wohnungsnot kann nicht mit Wohnungsbau bekämpft werden!!
  - Komplettes Verlassen des Begriffes „SEM“ und des damit verbundenen „Raubrittertums“ -> Miteinander statt Gegeneinander
  - SEM abschaffen! Es sollte jedem Eigentümer überlassen sein ob er sein Grundstück zur Verfügung stellen möchte. Planungen über die Köpfe der Grundstückseigentümer schaffen Unwillen!
  - Keine SEM!
  - Bestehende Bebauung berücksichtigen!
  - Zwischen Altbestand und Neubebauung muss unterschieden werden!!! Teilweise werden bestehende Häuser in die Planung miteinbezogen und sind auf den Entwürfen gar nicht mehr vorhanden. Abstand halten!
  - Verlassen des idiotischen „Geheimhaltungsprinzips“ im Planungs- und Wettbewerbsverfahren, um eine optimale Symbiose zu schaffen
  - Keine SEM!
  - Keine SEM -> Grundstückseigentümer sind die wichtigsten Partner um Stadtentwicklung zu ermöglichen
  - Präsentiert sich die Stadt München ständig damit den Dialog zu den Eigentümern zu suchen. Eine Weltstadt wie München kämpft mit unfairen Mitteln -> z.B. SEM!
  - es wird geplant ohne eine vernünftige Grundlage zu schaffen. Z.B. die Einladung zu dieser Veranstaltung bekamen wir 5 Tage vorher zugesendet. Und in den Medien.
  - Kommunikation verbessern! Einladungen rechtzeitig verschicken! „Puffer für Post“ mitberechnen
  - Stadt München muss selbst Einzelgespräche suchen und auf den Eigentümer zugehen, um Informationen weiterzugeben.
  - Einladungen viel zu spät rausgekommen! Wollte man uns nicht sehen?
  - Es gibt keinen guten Dialog mit den Eigentümern!!
  - Einladung zum Infoabend ist zu kurz. Mindestens 4 Wochen vorher mitteilen!
  - Die zugrunde liegenden Lagepläne sind unterschiedlich alt, die alten sind nicht aktuell.
- Umgriff in Plan darstellen
  - Plandarstellung ungünstig und unübersichtlich!
  - Freistaatliche Flächen / Flächen Stadibau GmbH (ehem. Reiterstadion GmbH) nach staatlichen Planungen nicht mehr für Reiterstaffel o. Verpachtung an Reiterpolizeivereine vorgesehen. Daher abzubilden als Überplanungsfläche, zwingend neu zu denken und beim Erhalt der Bestandsnutzungen

**ABSCHRIFT DER EINGEBRACHTEN ANMERKUNGEN AUS DER BÜRGERSCHAFT****GRÜN + FREIRAUM**

## LANDWIRTSCHAFT

- Landwirtschaft einbeziehen
- Parkanlagen sind ökologisch besser als Landwirtschaft
- Kleingartenanlage + Landwirtschaftsfläche als Parkanlage planen, Biotop und Bachverlauf belassen
- Landwirtschaft erhalten wirkliche Landwirtschaft und nicht „geförderte“ LW (Gut Riem)
- „Parks“ -> Grünschnitten auch für behutsame Landwirtschaft nutzen -> kleinteilige, diverse + ökologische Landwirtschaft (eventuell auch mit Tierhaltung)
- Biologische Landwirtschaft
- Zerstörung der Landwirtschaft durch Parks. Warum? Die Grünflächen sind heute auch schon da!
- Wie wird sichergestellt, dass die in den Plänen dargestellten landwirtschaftlichen Flächen auf Dauer erhalten bleiben?
- Mögliche Landwirtschaft soll Bewohnern + Landwirten nutzen: Hofläden + Ackerbau erleben + vielleicht Selbstanbau (urbane Gärten) ...
- Exklusiv-Nutzung für Pferdesport reduzieren
- Wer soll die Münchner mit Gemüse und Getreide versorgen, wenn keine Landwirtschaft mehr da ist?
- Alle wollen Bio- Produkte, loben das schöne Umfeld. Wo ist das dann noch? Zuzügler und Freizeitirrsinnige. Keine Möglichkeit des Bio- Anbaus!!
- Landwirtschaft: möglichst nur noch Bio- Bauern
- Keine konventionelle Landwirtschaft mitten im Wohngebiet! Wenn, dann nur Bio- Bauern (keine Maisfelder!)
- Das Ende der regionalen Versorgung mit Lebensmitteln aus der Landwirtschaft. Ist das ökologisch sinnvoll?
- Wo bleibt bei den Entwürfen die „ländliche“ Struktur?? Die letzten Bauern werden vertrieben – der Münchner Osten verliert sein Gesicht, wenn es tatsächlich zu einer maximalen Bebauung kommt
- Die regionale Nahversorgung durch Landwirtschaft erhalten!
- Wo bleibt die Landwirtschaft? Bauern als Rasenmäher degradiert. Nahversorgung nicht mehr wichtig?

## ÜBERGÄNGE &amp; VERKNÜPFUNGEN

- Bitte Grünflächen zwischen bestehender Bebauung und neuer Bebauung. Um Abstand zu halten und den Menschen, die gewohnt sind am Stadtrand zu wohnen, weiterhin ins Grün gehen zu können. Am Rande von Engelschalking, Daglfing u. Johanneskirchen
- Wohnungsnahe Grünflächen erhalten in Daglfing. Nicht alles zubauen bitte

## GRUNDWASSER

- Planung wie der Grundwasserspiegel gesenkt wird bei so viel Neubau! Aktuell ist er bei ca. 1,5 m! Viele Anwohner haben jetzt schon Probleme mit dem Grundwasser!!
- Große Grundwasserprobleme durch zu dichte Bebauung
- Hohes Grundwasser berücksichtigen
- Grundwasserstand beachten:
- Keine Bebauung nördlich der Zahnbrechersiedlung
- „Entlastungsbäche“ freilegen
- Die Bebauung hebt den Grundwasserspiegel -> überschwemmte Keller und Tiefgaragen
- Grundwasserproblematik für die Alt- Anwohner berücksichtigen
- Achtung Bodenbeschaffenheit hohes Grundwasser
- Wurde auf die Bodenbeschaffenheit geachtet. Hohes Grundwasser! – führt zu Dauerüberschwemmung in der Zahnbrechersiedlung
- Zahnbrechersiedlung: Bebauung rundherum bewirkt Anstieg des Grundwassers -> keine Bebauung rundherum

## GRÜN- &amp; FREIFLÄCHEN

- Die Grüne- Verlängerung des Zamilaparks Richtung Hüllgraben ist wichtig
  - » Luftzufuhr für die Stadt
  - » Fahrrad- High- Way
- Vernetzung vorhandener Anger (Eschbichel) mit anderen Grünzügen
- Vernetzung der Anger = lange Spazierwege
- Grünverbindungen
- Alte Bäume erhalten
- Trinkwasserbrunnen
- Fußgängerzonen
- Übergänge zum Bestand mit Bedacht gestalten -> Grünflächen und gradvoll ansteigende Bebauungshöhe/dichte
- Grüner Saum um Bestandsraum und neuer Bebauung --> Gut
- Grüne Anbindung zwischen den existierenden Häusern und neuer Bebauung
- Bitte grüner Saum um aktuell bestehende Siedlungen (z.B. Zahnbrechersiedlung u.a.) dann fühlt sich der aktuelle Bestand ggf. weniger „bedroht“ durch Wohnbunker!
- Zwischen neuer und alter Bebauung: öffentliche Grünstreifen.
- Bitte viele Grünflächen zwischen bestehender und neuer Bebauung planen
- Altbestände in ihrem Charakter belassen, hier weite Abstandsflächen zur Neubebauung in Form von Krautgärten, Grünzügen usw.
- Die Stadt und ihre Kante soll klar begrenzt sein hin zur offenen Landschaft. Ein Grünzug vom Hüllgraben in das Wohngebiet ist positiv zu bewerten. Der Badensee sollte möglichst fußläufig oder mit dem Rad erreichbar sein. Die Höhenentwicklung bei U- und S- Bahn sollte Hochpunkte haben.

- Grünzug Zamilapark bis Hüllgraben schaffen
- Grünzüge breit genug gestalten, unterschiedliche Qualitäten verwirklichen für verschiedene Nutzer
- Nicht nur Ost- West- Grünzug auch Nord- Süd- Grünzug zusätzlich zu Hüllgraben
- Zentraler See mit Grünanlage ohne Verkehrsanbindung/ Parkmöglichkeit für Autoverkehr
- Parkwege, Verbindung der Grünzüge und Anger ergibt Parkstadt Nordost
- Die grüne Schneise (Grünzone) entlang der Stegmühlstraße zwischen Hüllgraben und Isar ist richtig
- Viele kleinteilige Grünzüge und kompakte Bebauung
- Erhalt von natürlichen Grünflächen mit altem Baumbestand (hohe Laubbäume) keine sterilen Parks und Badeseen
- Viele Plätze (klein + groß) im neuen Viertel
- Aufgelockerte Grünflächen, keine Grünschneise
- Gut ist, landwirtschaftliche Flächen bis direkt an die Bebauung angrenzen zu lassen, ohne dass es gestaltete Parks zum Übergang zur landwirtschaftlichen Fläche gibt. Warum? Weil das gerade den heutigen Charme ausmacht, dass gleich neben Bebauung mit geringer Dichte das Feld beginnt.
- Grünzug auf tiefergelegter S- Bahn mit Radweg
- Die Erhaltung des Naturraums an bestehenden Flüssen sollte verfolgt werden.
- Grünband (Bahndamm) über die Stadtgrenze Richtung Feringasee/Speicherseen als natürliche Bahngrenze
- Bestehende wertvolle Grünflächen und Biotope behalten und in den Plan einbeziehen. Plan sollte sie aufwerten und ausbauen, nicht umgestalten oder gar vernichten. (Hüllgraben!!)
- Beibehaltung der „Grünstreifen“ O-> W; N-> S
- Keine Bebauung am Hüllgraben
- Grünzonen ganzheitlich planen, Radkonzepte + Naherholung überregional im Bestand bewerten
- Wirkliche Grünflächen und Parkanlagen – auf keinen Fall diese Handtuchstreifen wie im Prinz- Eugen- Park
- Enge Verzahnung der Grünflächen & Grünflächen, welche den Stadtteil komplett durchziehen
- Architekt Berlage Amsterdam 1900
- Innovative Architektur, die in erster Linie die Natur berücksichtigt
- Möglichst viel Grün! Auch Obst- und Waldflächen einplanen.
- Wenig Fläche versiegeln, sonst heizt die Stadt sich zu sehr auf! -> max. 10.000 Einwohner
- Genügend Parks zwischen Bebauung planen. Siehe Wiese beim Edeka
- Viele Grünflächen
- Genügend unbebaute Grünflächen bzw. Parks für umliegende Anwohner/ Kinder/ Hunde
- Viel zu kleine Grünflächen bei einzelnen Entwürfen
- Viele Wasserflächen -> Kühlung der Stadt
- Erholungsflächen schaffen
- Landnutzung (2)
- Regionale Produkte zum täglichen Leben erhalten
- Wenn Friedhof dann bestehenden (Daglfing) erweitern -> Friedhofskultur verändert sich
- Einen Golfplatz gibt es bereits nebenan in Aschheim
- Ausreichend Naherholungsbereiche (Parks, Badeseen) beachten!
- Die Freiflächen werden für Interessensgruppen reserviert - Golfplatz/ Reiter/ Gemüsegarten - andere werden ausgesperrt
- Grünflächen sollten vielfältig sein, Äcker sind es nicht.
- Trabrennbahn soll Park werden
- Ich wünsche mir einen Spielplatz und Bäume
- Pferdesportanlagen sinnvoll kombinieren und in Erholungsanlagen integrieren
- Furchtbar ist die Idee, einen Friedhof neben einen Badesee zu legen.
- Dörflichen Charakter erhalten -> keine sterile Riemer „Gartenstadt“
- Pferde brauchen Koppeln- Reitpfade von den Stallungen zu offenen Feldern (bis Aschheim)
- Bestehende Parks + Spielplätze erhalten

- Bitte keine Kästen für Gemüseanbau, wo später Unkraut wächst. (Prinz- Eugen- Park)
- Entwicklungszellen in Grüngürteln abgetrennt, statt „Einheitsflächen“ mit Straßengitter.
- Das Grün- Geländer muss mit Hüllgraben und Bächen modelliert werden! Siehe Gegensatz (Riemer Park) Ostpark (wunderbar) – Bürgerpark (öde)
- Es ist nicht erkennbar, ob bei den Entwürfen die vorhandenen ökologischen wertvollen Flächen erhalten bleiben
- Existierende Grünflächen erhalten – auch bei den Pferdesportanlagen
- Grünfläche am Edeka erhalten! Als Begegnungsmöglichkeit für Familien/ Kinder = Park
- Seenplatte
- Toll ist die Idee, durch zusätzliche oberirdische Gewässerstrukturen den Freiraum zu strukturieren

#### MONOFUNKTIONALE FREIFLÄCHEN

- Großer Biergarten mit 5.000 und mehr Plätzen
- Attraktive Freizeit- Angebote fest einplanen und früh entwickeln:
  - » Biergärten
  - » Spielplätze
  - » Badensee
  - » Parks
- Großer Badensee
- Badensee einplanen ist super!
- Badensee zerstört die Wohnqualität der Anwohner: Lärm, Stau, Parkplatzmangel durch Auswärtige
- Stark frequentierter Badensee (aus der Umgebung -> Verkehr/ zu viele Menschen) zerstört Wohnqualität
- Warum müssen moderne Badeseen eckig & gerade sein. Es lebe der Bogen, die Krümmung & die Kurve
- Gut ist, wie für den Münchner Norden üblich, den Badensee nicht an einem Bach oder existierenden Gewässer zu orientieren, sondern ihn künstlich (wie ein Baggersee) an Infrastruktur zu verorten + ihn aus stadtklimatischen Gründen bis an die existierende Bebauung (an der S- Bahn) zu verschieben.
- Badensee auf heutiger bestehender und angrenzender Kleingartenanlage hinter der Kunihohstraße planen
- Der kleine Badeplatz am Hüllgraben, darf nicht einer Tram geopfert werden. Wenn hier überhaupt etwas verändern, dann: Badeplatz/ -strand vergrößern!
- Den Badensee bitte gleich im Osten der Alten Wiedefabrik ausbaggern. Dankeschön!
- Naturnaher Badensee (kein Rechteck) und lieber mehrere dezentrale Naherholungsflächen am Wasser (See, Bach) -> 10k an einem See (nicht lustig!)
- Badeseen und Grünflächen. Wenn's schön ist wird's von allen übermäßig genutzt und verschmutzt. Keine Qualität mehr für die, die da wohnen.
- Planung von Badegewässern am Siedlungsrand vorsehen.

- Der See wird, so wie der Buga- See, veralgen, verdrecken und nicht nutzbar sein
- Badensee zentral
- Badeseen sind eine super Idee! Aber ein Friedhof neben einem See? Nein!
- Ein See soll gebaut werden, der wird genauso versifft sein wie der BUGA- See in Riem!
- Ein so riesiger Stadtteil braucht auch eine Festwiese!
- Badensee mit Frischwasserzulauf!
- Fußballplatz am Wertstoffhof erhalten!
- Volleyballfelder
- Golfplatz zum Park umwandeln
- Statt Golfplatz lieber Parkfläche/ Badensee
- Badensee im Anschluss an Hüllgraben am Stadtrand +++
- Sportplätze/ Fußballplätze, Seen, große Wiesen, wichtig: Fußballplatz am Wertstoffhof muss bleiben

#### BIOTOP- & ARTENSCHUTZ

- Wie ist es mit dem Insektenschutz? Die Bautätigkeit (Baustaub/ -lärm) ist für die Natur eine Katastrophe
- Erst stimmen wir für die Bienen und jetzt zerstören wir deren Lebensraum!
- Unmöglich! Straße + Straßenbahnführung durch renaturierte Bereiche! Bitte nicht!
- Gutachten Bund Naturschutz wird nicht berücksichtigt warum?
- Artenschutz, Bienen, Natur. Leider hat man das Gutachten vom Bund Naturschutz nicht berücksichtigt!
- Bereits bestehende ökologische Gebiete nicht durchschneiden
- Wie sollen bis zu 30' Personen sich in den „ausgewiesenen“ Naturflächen erholen? Da bleiben viel zu wenig Naturflächen übrig und diese werden die Beanspruchung nicht aushalten!
- Das neue Artenschutzgesetz ist nicht eingearbeitet. Es fehlen deshalb kleinteilige Biotopflächen und naturnahe Gestaltungsflächen.
- Erhalt von: natürlichen freien Flächen = keine künstlich angelegten Grünflächen
- Erhalt von: Ruhiger Pfad ins offene Gelände für viele Reiter (besonders Kinder und Jugendliche) und ihre Pferde!! 30 km Zone

#### HÜLLGRABEN

- Der Hüllgraben muss unbedingt als Freiraum erhalten bleiben.
- Hüllgraben großflächig als Naturschutzgebiet ausweisen
- Breiter Grünstreifen am Hüllgraben
- Der Hüllgraben sollte als Naherholungsgebiet erweitert werden.
- Schlecht ist, dichte Bebauung westlich des Hüllgrabens gleich an landwirtschaftliche Flächen angrenzen zu lassen, auch wenn man offene Baustrukturen vorsieht.
- Hüllgraben als Stadtbach mit ökologischen + klimatischen Vorteilen -> Aufwerten und erweitern

- Großzügiger Abstand der Bebauung zum Hüllgraben planen
- Wird der Hüllgraben dann in „Stufe 2“ auch zugebaut? Andere Grünzonen geplant als Ersatz?
- Den Hüllgraben mit Ausbau als Naturzone z.B. See oder Wasserwege nutzen ist prima!
- Breiter Grünstreifen am Hüllgraben, bei Bebauung des Trainingsgeländes Riem
- Grünbereich hinter (östl.) Hüllgraben erhalten (Galopprennbahn, Felder)
- Naturschutzgebiet = Hüllgraben wird von Straßen überquert!
- Aufwertung Hüllgraben wichtig!
- Der Hüllgraben muss erhalten und aufgewertet werden! Ein bloßes Ufer- Begleitgrün reicht nicht!
- Hüllgraben als „grüne Ader“
- Der Hüllgraben, wird mit seiner Natur, wird in den allermeisten Vorschlägen nicht berücksichtigt!
- Bitte erhalten Sie das Naturgebiet des Hüllgrabens großzügig, damit wir die Artenvielfalt erhalten!
- Das renaturierte Stück Hüllgraben auf Höhe Daglfing soll auf jeden Fall erhalten werden und vor zu naher Bebauung geschützt werden, z.B. durch Erhaltung der bestehenden Kleingartenanlage.
- Berücksichtigung Freizeitgelände am Hüllgraben, Bio- Anbau + Natur (Vogelschutzgebiet)
- Dringend mehr Abstandsflächen am Hachinger Bach freihalten für brütende Vögel und Tiere (= Naturschutz) keine 30.000 Einwohner planen!

## STÄDTEBAU & NUTZUNGEN

### STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

- Keine Bebauung des „Riemer Feldes“!
- Hände weg vom Riemer Feld!! Das brauchen wir als Frischluftschneise
- Der Klimawandel verbietet die Versiegelung und überbordende Bebauung
- Kein neues Gewerbegebiet
- Parzellen statt dichte ununterbrochene Bebauung „Grüne Schneise“
- keine durchgängige kompakte Bebauung – Luft – Wind – Klima – Schneisen sind unerlässlich
- das ist keine Bürgerbeteiligung, sondern eine Vergewaltigung der Natur und der Anwohner. Keine Bebauung um jeden Preis! Wir müssen hier auch leben können!
- Effiziente Nutzung von Flächen, wie Golfanlagen & Pferderennbahn, zur Bebauung von Wohnflächen.
- Frischluft + Kälte aus dem Nordosten nutzen der ganzen Stadt. Deshalb nur geringste Bebauung
- Als Münchner (mit Wurzeln bis 1850) bin ich enttäuscht, dass „Neumünchnern“ mehr angeboten werden soll als den anderen 1,3 Mio...

- Warum immer nur wohnen; was ist mit „Leben“
- Mehr darüber nachdenken, in der Umgebung des Flughafens zu bauen
- Klare CO2-Ziele definieren und umsetzen
- Überbauung von Parkplätzen, Autobahnen, Bahnlinien in Betracht ziehen, Beispiel: „Die Schlange“
- Der Dorfkern in Johanneskirchen, mit der alten Kirche und dem Maibaum, müssen auch im Vorfeld erhalten bleiben (evtl. Erweiterung mit Ein- und Zweifamilienhäusern) um den Charakter des Viertels nicht zu verlieren
- Neuperlach, Hasenberg, Neue Messe -> nichts gelernt?
- Keine hohen Etagen! Passt nicht in die Gegend. Zwei-Klassenbauweise
- Die Aufwertung der historischen Ortsteile ist ganz wichtig!
- Die Großstädte sind out. Dezentrale Besiedlung ist notwendig. -> Fokus aufs (Um-)Land
- Das Ziel in den Mittelpunkt: Die Pferdewelt, Freizeitpark, Pferde + Naturmuseum – als Ausflugsziel in alle Entwürfe besser einarbeiten. Fragen und Antworten dazu: we.rk@web.de
- Leider fehlt jeder Ansatz für eine echte ökologische Planung!
- Mehrgeschossige Häuser mit begrünten Fassaden
- Hier soll ein Viertel 30 Jahre verfehlter Stadtbauplanung ausbaden
- Wie in Freiham, wird auch hier kein bezahlbarer Wohnraum entstehen, für die Menschen die kein Wohngeld bekommen.
- Bloß nicht „Neues Riem“ nachbauen. Keine „Raketentartplatz“ Architektur
- Keine neue „Messestadt Riem“

- Kein Riem III! viele Menschen fühlen sich dort unwohl. Lernen aus Fehlern!
- Wie soll es werden? Wie in Laim? Wie in Schwabing? Wie in Trudering?
- Keine Trabantenstadt! Ein kurzer Blick in die Umgebung von Paris genügt um zu sehen, wohin das führen kann...
- Bebauungskonzept ähnlich Cosimapark
- Phantasielose Massenbebauung nach Bauklotzkonzept. Wo bleibt der Mensch.
- Die Identität der bestehenden Ortskerne (Englschalking, Johanniskirchen, Daglfing...) erhalten und die Qualitäten auf die Neuentwicklung übertragen -> Naturnähe als Qualität den Entwürfen zugrunde legen.
- Häuser, Dächer begrünen und geballt höher bauen, die auch begrünen, um Grünzüge großzügig zu erhalten.
- Bei der Dichte sollte man auf Privatsphäre achten und auf Raum der Entfaltungsmöglichkeiten: genug Gemeinschaftsraum, Gemeinschaftsgärten etc. (wie z.B. im Prinz-Eugen-Park)
- Rücksicht auf die Grundrechte der Menschen nehmen: Platz für Autos, Rad, E-Roller etc. sowie genug Platz zwischen den Häusern.
- Ein See ist unnötig, dient letztlich nur für die Kiesgewinnung!
- Dorfkerne erhalten und einbinden
- Abstandsflächen 0,4! Das ist zu wenig!!
- Schön ist die Idee, die südliche Pferderennbahn (zunächst) von Bebauung freizuhalten, weil die zu einer einzigartigen städtebaulichen Struktur führt. A place to treasure.
- Höchstens 3-stöckig; keine Hochhäuser
- Das gemütliche Bild erhalten
- Bebauung nicht zu einheitlich
- Das Ziel Alle Pferderennbahnen besser als Ausflugsort entwickeln -> Ort neu entwickeln. Fragen/Antworten bei: we.rk@web.de
- Kronenpark-Konzept Wohnen + Arbeiten unter Parklandschaften; synergetisch grün bauen mit voller Infrastruktur integriert
- Strenge, ambitionierte ökologische Kriterien, über den gesamten Lebenszyklus
- Geschwungene Straßen
- Bitte keine Raster
- Organische Strukturen; organischer Straßenverlauf; locker angeordnete Häuser
- Unterschiedliche Haustypen (vgl. Ackermannbogen)
- Bitte nicht ausschließlich an Kinder denken. Alle haben ein Recht auf Lebensqualität!
- Die Vernichtung bezahlbaren Wohnraums in München bekämpfen (Luxussanierungen, Wohnungen als leer stehende Spekulationsobjekte); genossenschaftliches Bauen fördern.
- Wie ist das Verhältnis zwischen „Investoren“, „Bauträgern“ und der „Stadt“ und dem Planungsreferat
- Es kann nicht um die Frage gehen, möglichst viele Menschen in Schuhkartons zu stecken! Lebensqualität sieht anders aus!

- Der dörfliche Charakter von Daglfing ist ein Schatz, der nicht leichtfertig geopfert werden darf. – Keine Urbanisierung wie in Englschalking, mit „eingeschlossenen“ Höfen inmitten von sterilen Wohnblocks.
- Die Verbindungen zwischen Bauwirtschaft und Stadtrat hinterfragen (inkl. Prof. Merk)
- Lebenswerten Wohnraum schaffen, nicht Menschen auf engstem Raum einsperren!
- Keine Einheitsbauten wie in Neuperlach oder die scheußlichen Bauten entlang der Johanneskirchner Straße!
- Architektonische Vielfalt – kein Einheitsbrei – mehr Mut!
- behutsam entwickeln -> Eigentümer- und Anwohnerinteressen berücksichtigen -> Charakter erhalten -> Behutsam an Bestand anschließen
- Bebauung: keine Cluster-Bauten mit Handtuchgärten, die dann Villenviertel vortäuschen. Keine enge Bebauung – in die Höhe!
- Wir wollen keine gesichtslosen Wohnsilos, sondern Bebauung mit Maß für ein lebenswertes München
- Präsentationsräume sehr gut gewählt. NS-Gebäude vs. Bebauung am Willen des Volkes vorbei (Enteignung, Vertreibung)
- AWM-Anlagen + Betriebshöfe sind in dem geplanten Areal bürger- und kinderunfreundlich
- Keine zu rechteckigen Straßenzüge (wie in der Messestadt)
- Bestehende Wohnstruktur berücksichtigen
- Gemütliche Architektur, keine „Klötze“/„Schuhschachteln“
- Keine Hochhäuser unmittelbar angrenzend an die bestehende niedrige Bebauung
- Bitte nicht so bauen wie in Neuperlach, dort möchte keiner wohnen und gilt als „asoziales“ Wohnviertel!
- Grünplanung lassen wie es ist!!!
- Gemischte soziale Struktur – nicht nur Sozialbau
- Keine Hochhäuser

#### STÄDTEBAU & ERSCHLIESSUNG

1. Ausbau S-Bahn im offenen Trog oder Untertunnelung 4-spurig
  2. Genügend Parkmöglichkeiten
  3. Keine Trambahnlinie durch Grünflächen
  4. Möglichst viele Grünflächen erhalten
- Ohne S-Bahn (4 Gleise) im Tunnel ist jegliche Neuplanung in den vorgesehenen Größenordnung und Dichten nicht möglich. Wann kommt die Verlängerung der U4 wenigstens bis zur S-Bahn?
  - S-Bahn in Tunnel unbedingt!!!
  - 5.000 Meter Bahntunnel – Betondecke sind ein absolut perfekter Bodengrund, um viele Hektar Fläche von der Versiegelung zu bewahren.
  - Zuerst den Lärm der Güterzüge eindämmen! Danach erst „Unterkünfte“ planbar.

- Güterzüge gehören nicht in die Stadt. Die Stadt schläft hier. Jedes Bauerndorf im Inntal wehrt sich vehement!
- An dieser Güterstrecke kann man nicht „wohnen“. Dort kann man nur „Unterkünfte“ erstellen!
- Hier verläuft nicht nur eine niedliche S-Bahn! Das ist eine extrem laut tobende Güterzugstrecke! (Brennerzulauf)
- Alles Planen ist doch umsonst solange die S-Bahn nicht im Tunnel verschwindet!!
- Bahntunnel mit Gebäuden überbauen
- Bebauung nah an der S-Bahntrasse planen und teilweise auf Tunnel
- Den Schwerpunkt der Bebauung auf das überbaute S-Bahn-Gleis zu setzen, finde ich stark!!
- Bevor der Bahntunnel nicht gebaut ist. Kein „Stückerweise“ Bebauung und dann keine „Bahnlösung“
- Erst wenn die S-8 untertunnelt ist, kann man bauen, das ist Stadtratsbeschluss aller Fraktionen
- Warum werden Millionen von Euros ausgegeben (Steuergeld) für eine Planung, die nach Stadtratsbeschluss (Tunnel S-Bahn) nicht umgesetzt wird?
- Bebauung nur dann, wenn die S-Bahn untertunnelt ist! -> dann erst die Bebauung!
- Warum plant man (Kosten) ehe die Untertunnelung der S-Bahn gesichert ist und noch keine Grundstücke erworben wurden!

## VERKEHR & MOBILITÄT

### ÜBERÖRTLICHE MOBILITÄT & VERNETZUNG

#### ÖPNV

- Verkehrskonzept mit Dt. Bahn – Freistaat muss von der Planung entschieden sein. Ansonsten sind die Planungen Sandkastenspiele
- Voraussetzung für die Stadtentwicklung NO: S8 in den Tunnel (gesamte Länge des geplanten Gebiets)
- Verkehrsprobleme sind voraussehbar
- U-Bahnpläne sind nicht realisierbar. Erst U-Bahn, dann Bau!
- Zuerst -> übergreifendes, vernetztes und ganzheitliches Verkehrskonzept mit Zeithorizont (d.h.: - Bahntunnel (warum?) – Tram, U-Bahn, Seilbahn – Fahrradkonzept (Wege/ Parkplätze) - Mobilitätsstationen!) -> erst dann: Planung der möglichen Bebauung, angepasst an das Verkehrskonzept
- Erst Verkehrserschließung (Untertunnelung) dann Bauplanung.
- Die Stadt trifft keine definitive Aussage über den Tunnelbau. Verzögerungstaktik. Jeder schiebt es auf den anderen bzw. DB!!!
- Verkehrschaos pur!!!
- Ohne S-Bahn-Tunnel ist das Viertel isoliert und versinkt im Verkehrsinfarkt
- Voraussetzung für jegliche Bebauung ist die Untertunnelung der S-Bahn!!!

- Keine Bebauung vor Tieferlegung der S-Bahn!
- S-Bahn in Tunnel Alternativlos!!
- U4: - dicht bauen um U-Bahnhöfe – U-Bahn zur Messe erschließt SEM Gebiet zu schlecht – Tramtangente Johanneskirchen Messe statt U4
- Wird die S-Bahn vor Erstellung der Wohnbebauung untertunnelt? -> zwingende Voraussetzung, um die Straßenverkehrserschließung in die neuen Gebiete zu gewährleisten!
- Keine Bebauung vor S8 im Tunnel ist.
- Tunnel 4-gleisig wegen Güterzügen Brennerbasistunnel?
- S8 zwischen Daglfing und Johanneskirchen – Tieferlegung oder Untertunnelung
- Die Tieferlegung der S-Bahn ist unbedingt nötig! Siehe Unterföhring und Ismaring
- Erschließung mit einer U-Bahn und einer Tram zu wenig -> weitere U-Bahn für den Norden des Gebiets
- Bau des S-Bahn-NORDRINGS – wieso wird die projektierte S-Bahn auf dem Nordring nicht nach Johanneskirchen weitergeführt?
- KEINE SEILBAHN
- Engelschalking wird Halte-Bf der Express-S-Bahn
- Engelschalking U/S – Knotenbahnhof muss Umsteigebahnhof zum Flughafen werden
- Alle 4-Gleise der S-Bahn/Cargo-Strecke tiefergelegt?
- 4-gleisige S-Bahn/Güterzugstrecke in den Tunnel?
- Tunnellösung für viergleisige (S-) Bahnstrecke (geht weiter nach Mühldorf / Burghausen Chemiedreieck)
- U-Bahn als erstes bauen -> danach Häuser!
- Zuallererst muss der S-Bahn-Tunnel gebaut werden! Sonst ist eine Bebauung gar nicht möglich.
- S-Bahnstation Daglfing überdenken -> Verlegung nach Süden!
- Verknüpfung von bestehender mit zukünftiger Tram und U-Bahnlinie
- ÖPNV in Randlage -> lange Wege -> Unattraktiv
- U-Bahnanschluss auch bei 20.000 Bewohner
- Mit der Dt. Bahn ein ordentliches Konzept erarbeiten, das die Bahnübergänge tiefer gelegt oder überbaut werden -> großes Verkehrschaos jetzt schon!!!
- Lärmschutz an der Bahnstrecke Daglfing – Johanneskirchen – endlich Tunnellösung voranbringen!
- U4-Anbindung <-> S8 – es wurden bisher keine Flächen reserviert für den Knotenpunkt – es wurden bisher keine Flächen reserviert für den Knotenpunkt – am S-Bahnhof Engelschalking entstand kürzlich ein Wohnprojekt -> hier hätte man vorplanen können!
- S-Bahn Haltestelle zwischen Daglfing und Leuchtenbergring
- Untertunnelung der S8
- ÖPNV (Tram, Bus) Fortführung Süd -> Nord nach Unterföhring Gewerbegebiet (oder Seilbahn)
- Anbindung am Dornach ÖPNV

- S-Bahn Daglfing bei Tunnelbau südlicher setzen am Wohngebiet Zamilapark Gisser anzuschließen (Abstand in Engelschalking damit sehr gering)
  - Kein Güterverkehr auf der S-Bahn-Strecke!
  - Keine Seilbahn
  - Alle 4 Gleise Güter + S im Tunnel
  - U-Bahnbau + öffentlicher Nahverkehr sind Investitionen in die Zukunft! Planung für eine lebenswerte Welt in Zukunft ist jetzt notwendig!
  - Planung für ÖPNV Richtung Freimann/Milbertshofen fehlt -> S-Bahn oder Tram
  - Tram von Berg am Laim umgehend zur Trabrennbahn verlängern – Zamdorf braucht die Tram jetzt und nicht erst 203x
  - S- und U-Bahn verbinden
  - Tieferlegen der S-Bahn
  - Anbindung Tram SEM an Tram 19 an Haltestelle Berg am Laim beachten (Erschließung Gewerbe hinter SZ)
  - Die „S8“ ist eine Güterzugstrecke! Die S-8 ist ein Fake!
  - U-Bahn Arabellapark – Engelschalking – Riem zwingend erforderlich
  - S-Bahn: Was ist geplant? Jetzt schon Wartezeiten an der Schranke > 15!
  - ÖPNV – Anbindungen nach Norden + Osten in den Landkreis planen
  - Der Güterzugverkehr vom Brenner kommend gehört nicht in die Stadt! Die Politiker im Inntal sind nicht so verschlafen wie die in München!
  - 4-gleisige Strecke in den Tunnel von Zamdorf – Johanneskirchen
  - Beachten: Zuwachs an Güterzügen (Brennerzulauf, auf Mühlendorfer Strecke)
  - Güterverkehr („Daglfinger Kurve“) nicht durch das Wohngebiet! -> Tunnel?
  - U-Bahn Verlängerung nicht unter bestehender Bebauung, sondern entlang der Straßen
  - Trambahn durch Wohngebiet – Irrsinn – Straßen viel zu eng und mitten im Wohngebiet.
  - Absenken der S-Bahn mit Schallschutz verändern
  - Untertunnelung der S8 von Anfang an
  - Keine Seilbahn!
  - Auch für 10.000 EW Untertunnelung von S8 + Güterverkehr = Grundvoraussetzung!
  - Braucht man eine Tram? Mitten durch urbane Wohngebiete? Verlängerung bis an den Rand ausreichen? Busse möglich?
  - Anbindung an A94 ist nicht die Lösung für die Mobilität im Süden. Die Autobahn ist heute schon jeden Morgen voll! Die neuen Einwohner werden die kleinen Straßen stadteinwärts verstopfen.
  - Die A94 kann die Anbindung nicht sein. Jeden Morgen verlassen Pendler die A94 um sich durch Daglfing Richtung Westen / Norden „durchzuschlagen“
  - Trambahnlinie über Rennbahnstraße nicht realistisch, ebenso Kunihohstraße
  - Ohne Tunnel keine Bebauung! Wie im Stadtrat beschlossen
  - Öffentlicher Nahverkehr jetzt schon komplett überlastet
  - Bebauung auch ohne S-Bahn-Tunnel?
  - Querung der S-Bahn klären und vorab umsetzen
  - ÖPNV noch mehr stärken!
  - Der Ausbau von öffentlichem Nahverkehr soll fokussiert vorangetrieben werden – S-Bahn, U-Bahn, Tram, wobei eine unterirdische Verkehrsführung am sinnvollsten
  - Mit einer starken Bebauung droht ein noch stärkerer Verkehrskollaps. Busse, Bahnen und Trams sind jetzt schon überfüllt.
  - U- und S-Bahn bitte so bald wie möglich verbinden – unabhängig von städtebaulichen Umsetzungen.
  - Massiven Druck auf die Bahn ausüben, dass ihre Profit-Güterzugstrecke auch von ihr incl. Tunnel finanziert und schnell gebaut wird.
  - S-Bahn-Untertunnelung, U-Bahnausbau und ggf. Tram-Bahnausbau müssen umgesetzt werden. Egal wie viele Einwohner. Da die vorh. Verkehrswege für die zusätzliche Bebauung nicht ausreichend sind.
  - Aufgrund der Tatsache, dass keine Infos über die Eintunnelung der S-Bahn vorliegen, ist die ganze Planung hinfällig, da die Infrastruktur Vorlauf haben muss.
  - Ohne S-Bahn-Untertunnelung gibt das ein Chaos! Ein Verkehrsabfluss über die Pausauer Autobahn Richtung Steinhausen ist aufgrund der jetzt schon bestehenden Überlastung nicht möglich.
  - Straßenverbindungen nach Osten und Norden sind nicht zu erkennen – U-Bahn zur Messe unbedingt!
  - Vor Bebauung zuerst Verkehrswege! Sonst Staufalle
  - Alternative Mobilität: weg von Auto!
  - Auf öffentliche Verkehrsmittel setzen, Car Sharing, Car On Demand
  - Verkehrsinfrastruktur: S-Bahn alle 10 Min. max. – genug Spuren für Verkehr & nicht nur 1-spurige Straßen.
  - Ggf. S-Bahnhof im Zamilapark?
  - Die U-Bahn sollte auch über Riem/Dor. Nach (Umsteigemöglichkeit zur SZ) und Aschheim geführt werden
  - Das A&O ist für mich eine intelligente und zukunftsorientierte Verkehrsplanung für 30.000 EW! ÖPNV -> ausgebaute Radwege – Sharing-Modelle berücksichtigen bitte! Die Lösung „naturnahe Stadt“ hat schon einen guten Ansatz
  - U-Bahn und Straßenbahn bilden gute Anbindung und Umsteigemöglichkeiten
  - Möglichst gründliche ÖPNV-Planung im Vorfeld
  - ÖPNV (U + Tram Bahn)
- PKW
- Wie sollen die PKW abgeleitet werden? Auf den Plänen sind keine Erweiterungen der bisherigen Straßen erkennbar! Bei bis zu 30.000 neuen Anwohnern wird das ein riesen Problem
  - Bitte keine Verlängerung der Johanneskirchner Str.! -> wenn, dann Tieferlegung / Untertunnelung. Im Bereich S-Bahn ist Hochpunkt.

- Bei neuen Straßen müssen bestehende Gebäude vor Lärm geschützt werden. Jetzt schaue ich auf einen Acker + Hühner, dann auf eine 4-spurige Straße??????
- Verkehrserschließung – Anbindung M3: genügend Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung einhalten!
- Ableitung Verkehr im Norden über M3 (Kreisstraße)
- Gute Anbindung für Individualverkehr per PKW
- Nicht gut ist, dass alle Verkehrsinfrastruktur Richtung Osten nicht durchgängig ist, bzw. von den Baustrukturen auch nicht nach Osten durchgängig ist. Wie soll sich die Stadt in 50 Jahren nach Osten erweitern können? Bei vielen Entwürfen „brandet“ die Landschaft an eher harten, hohen Stadtkanten, um den neuen U-Bahnhof und fließt dann über Grünzüge in die Stadt. Wie aber kommen die Menschen aus der Stadt? Sollen sie gefangen sein?
- Verkehrsanbindung nach Süden an A94: morgens und abends stehender Verkehr jetzt schon ab Messe! Wie soll hier weiter Verkehr aufgenommen werden?
- Individual-Verkehr in den Norden + Osten zur Entlastung -> Einbindung Umlandgemeinden
- Überlastung Johanneskirchner Straße verhindern -> Nordanbindung an M3
- Autofreie Planung spart Flächen! -> Minimierung des MIV
- Hauptverkehrsachsen nicht über bestehende (Anwohner-)Straßen: Insbesondere Rennbahnstr. Und Flensburger Str.
- Großzügige Straßenstruktur einziehen -> Fließender Verkehr! Kein Cosimastraßen-Chaos!
- Die Verkehrserschließung (Straßennetz für Auto, Rad etc.) ist vernachlässigt worden. Es wurde vorwiegend ÖPNV betrachtet)

## QUARTIERSMOBILITÄT

### FUSS- & RADVERKEHR

- Gut ist die Idee, die Johanneskirchner Straße als Ader nach Osten offenzuhalten, ob als Radschnellweg oder zum Gütertransport
- Radschnellwege: Rennbahnstr., Savitstr., Stegmühlstr., Salzsanderweg -> Schwabing
- Radbrücken solarbeheizt = ganzjährig nutzbar! Siehe Niederlande
- Radwege, Rad-Autobahnen, Rollerwege einplanen. Ansonsten gibt es Verkehrslage wie in Indien...
- Fahrrad-Autobahnen einplanen!
- Bis jetzt noch keine Fußwege (siehe Savitstraße) vorhanden. Planung der Infrastruktur muss Vorrang haben!!!
- Neue Planung großer Fahrrad-Wege enden im Westen auf dem Plan? Wo schließen diese an in Richtung Innenstadt oder Richtung Süden?
- Rad- + Fußweg über S8 – Tunnellösung nötig
- Guter Ausbau der Straßenergänzungsinfrastruktur (Fuß- und Radweg, baulich abgetrennt an allen Straßen)

## PROGRAMMERFÜLLUNG

- Neue urbane Zentren an S-, U- und Trambahnhaltestellen. Dies bedeutet hohe Gebäude, autofreie Erschließung
- Mut zu höheren Gebäuden 7/8/9-Etagen
- Mehr Mut zur URBANITÄT
- Mut zur höheren Bebauung!
- Noch dichter bitte, gerne unterschiedlich hoch. Die Stadt der Vielen ist Realität
- Höhere Bebauung, Schwerpunkte Urbanität, Arbeitsplätze
- Zur Urbanität gehört ein schönes Leben mit Möglichkeiten zur Erholung in naturnahen Räumen. Parks waren immer urban.
- Egal wie, aber 10.000 sind absolute Obergrenze!
- Max. 5-stöckige Gebäude! Starke Verdichtung = große Probleme
- Planung für mind. 50.000 bis 100.000 Menschen, alles andere ist zu wenig
- Die 30.000 Einwohner Varianten sind überall zu dicht! Zu viel Ballung schafft soziale Brennpunkte und keinen Erholungswert.
- Frischluft – ja! Naherholung – ja! 30.000 Menschen – nein! Ausbau der öffentlichen Verkehrswege – ja! Für ein lebendiges, herzliches München mit Charakter und Charme.
- Der Nordosten soll so naturnah wie möglich gehalten werden: Landwirtschaft, Pferderennbahn und den weiten Blick beibehalten -> max. für 10.000 Menschen bauen!
- Extrem hohe Besiedlungsdichte mit GFZ ca. 3.0. Hier wird eine Stadt wie Erding (30.000 Einwohner) in engsten Raum gepresst.
- Mit welcher Einwohnerdichte wird hier geplant? 1.1 Neuperlach! 2.3 ?; 3.0 ?
- Menschlich bleiben: 10.000 EW sind genug!
- Max. 10.000 – 15.000 mehr geht nicht auch in die Höhe -> keine Legebatterien für Menschen.
- Alle Vorschläge sind so ausgelegt, dass eine spätere Erweiterung auf 20.000 oder 30.000 Wohnungen möglich ist. D.H. langfristig landen wir zwangsläufig bei 30.000
- Anstatt 30.000 Menschen einzupferchen auf engstem Raum braucht es einen Masterplan für die Metropolregion München (Stadt & Umland)
- 10.000 Einwohner sind genug! Damit der Nordosten lebenswert bleibt!
- GFZ nicht über 2,0!
- 10.000 EW = 5.000 Autos; 20.000 EW = 10.000 Autos; 30.000 EW = ALPTRAUM!
- Nicht unter 30.000 Einwohner. Die Vorschläge sind teils sehr gut!!
- Viel Grünflächen erhalten! Nicht das Maximum Personen pro Fläche umsetzen (bitte nur 10.000 Personen!)
- Maximal 10.000 EW -> mehr verkraftet das Gebiet nicht!!
- 30.000 nicht machbar!!! 20.000 schwierig
- 10.000 Einwohner sind ausreichend
- Max. 10.000 EW

- Die Konzepte kippen ab 20.000 EW; bei 30.000 ist Daglfing verschwunden, mit Allem, was es heute lebenswert macht
- Bei 20.000/30.000 EW mehr auf Verdichtung achten
- 30.000? Nein
- Die Entwürfe zeigen: 10.000 Einwohner verkraftet das Gebiet unter Erhalt der Struktur -> egal welche Variante 20.000 oder 30.000 sind nicht verträglich
- Von Anfang an für 30.000 EW + 10.000 Arbeitsplätze planen. Kein Stückwerk
- Bitte keine 30.000 Leute in dieses Viertel. Infarkt pur! Außerdem brauchen wir nicht noch mehr Leute hier!
- Wenn weitere Bebauung am Stadtrand vorgesehen wird, dann max. 10.000 Einwohner nachdem die Erschließung nicht nur im Plan sondern auch tatsächlich vorhanden ist
- Aufgrund des hohen Bedarfs in München ist bei großen Neubauprojekten eine Dichte von mindestens 20.000 Einwohner sinnvoll.
- Hohe Bebauung
- Entscheidung ob 10k, 20k oder 30k sollte nicht „ausschließlich“ sein. Stufenweise Ausbaubarkeit – falls immer noch nötig in der Zukunft – sollte möglich sein.
- Arbeitsplätze nur mit Ortsbezug (Schulen, Kita, Nahversorgung)
- Mehr Arbeitsplätze lösen weiteren Zuzug aus!
- Bebauungsfelder möglichst hohe GFZ einplanen zur Flächeneinsparung
- Flächenverbrauch begrenzen
- Bitte auf soziale Durchmischung achten, d.h. nicht nur Wohnungen für soziale Unterschicht bauen -> z.B. auch mal Doppelhaushälften einplanen oder größere Penthouse-Wohnungen für größere Familien. Sonst droht Ghetto!
- Nicht nur kleine Wohnungen für „kleine Leute“, sonst droht Ghetto! Auch für größere Familien bauen, z.B. zwischendrin Inseln mit Doppelhaushälften!!
- Auf hohe Dichte setzen – Grünverzahnung
- Bitte keine soziale Wohnungen/Brennpunkte vor der Haustür und vor den Kindereinrichtungen
- Häuser zw. 6-8 Stockwerken um Flächen zu sparen (mehr Grün) und städtisches Lebensgefühl statt ausgestorbenen Straßen
- Eine maßlose Verdichtung ohne die Rücksichtnahme auf den Bestand wird abgelehnt. Die Lage am äußeren Stadtrand trägt die vorgesehenen Dichten nicht!!! Gebot der Rücksichtnahme
- Nutzungsdichte erschreckend hoch
- Funktionseinheiten (Schulen, Alteneinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten) eher dezentral planen.
- Gut: -> Planung von Ortszentren mit Infrastruktur
- Medizinische Versorgung: wichtig sind Hausarztzentren in Nähe von Altenheim + Zentren (hohe Nutzungsdichte)
- Schulcampus + Sportcampus im neuen Viertel
- Gut ist die Idee, die Dorfstrukturen zu stärken (z.B. über die Allmende Idee, ggf. in Kombination mit den Krautgärten), weil sie ein identitätsstiftendes Element darstellen können.
- Die Bauern-(höfe) werden geopfert, der Museumsbauernhof „Gut Riem“ bleibt. Ist das gerecht?
- Mehr auf die bestehende Siedlungsstruktur (Dörfer Johanniskirchen, Daglfing, Engelschalking) ausgehen. Sie sind der Ausgangspunkt jeglicher Planung!
- Keine Discounter
- Ökologisch
- Autofrei
- Niedrige Geschossflächenzahl
- Hochwertig
- Ruhig
- Beibehaltung Ortskern Daglfing
- Erhalt der Reitkultur
- Aufteilung der Bebauungsflächen in Zellen ist gut, aber mit zentralem Begegnungsort
- Nutzungskonflikte Badeseen- Wohnbebauung vermeiden
- Arbeitsplätze nur für soz. Infrastruktur, Einzelhandel, Schulen (usw.) zur Deckung des Grundbedarfs
- Behörden, Bürgerbüro, ASZ u.a. im Zentrum (Engelschalking) konzentrieren!
- Kultursaal f. d. 13. Stadtbez. Hier im Planungsgebiet
- Netzknotenpunkt U4/S8
- Engelschalking muss ZENTRUM für Stadtbez. 13 werden
- Dorfkerne Johanneskirchen & Daglfing -> Denkm. Ensembles viel besser beachten! Freistellen, besser i. d. Nachbarbebauung einbinden
- U-/S- Bahnhof Engelschalking ausbauen als Geschäftszentrum (vgl. Moosach, Feldmoching, Harras, Pasing, ...) -> kein WOHNEN dort
- „Zentren“ mit Infrastruktur, Kultur, Einkaufs- und Arbeitsmöglichkeiten vor Ort (Kleingewerbe, Handwerk, Dienstleistungen) schaffen
- Flughafen- Nähe nutzen: Singlewohnungen, Hotels, Büros etc. in S-/U- Bahn- Nähe
- Quartierszentrum in Engelschalking muss Stadtbezirkszentrum für Stadtbez. 13 werden
- Dorfkerne Johanneskirchen/ Daglfing besser mit Neubaugebieten vernetzen, Wegebeziehungen, beleben durch Cafés etc.
- Infrastruktur, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten etc. in die Bebauung integrieren, fußläufig erreichbar -> kurze Wege
- Mischnutzung! Keine 30.000 neuen Pendler.
- Mischnutzung? Gewerbe? Oder bis zu 30.000 Pendler
- Arbeitsplätze sollen nur der lokalen Versorgung dienen, z.B. Läden, Gastronomie, Handwerker, ... keine Gewerbegebiete, Einkaufszentren... keine Betriebe, die wieder weiteren Zuzug nach München bewirken

- Kombiniertes Hallen/ Freibad um Cosimabad zu entlasten
- Warum brauchen wir für bis zu 10' Menschen neue Gewerbebebauung? Das zieht wieder weitere Menschen an, für die Whg. benötigt werden. Es sollten unbedingt nur Gewerbeeinrichtungen für die unmittelbare Versorgung gebaut werden
- Ein klares, neues Zentrum an U- Bahn schaffen. Eher hoch als Flächenfraß
- Sinnvoll ist wohl nur, eine möglichst dichte Bebauung direkt an der S- Bahn („Vorhandene Infrastruktur“) um dann möglichst viele Flächen in der bisherigen Struktur mit den ortsansässigen Bauern usw. zu erhalten! Das geht aber sicher nicht bei 30' neuen Menschen
- Zentrale Einkaufsstraße à la Ostpreußenstraße
- Kirche einplanen! St. Emmeran ist deshalb kein Pfarrverband geworden.
- Gewerbe ja, aber nicht mehr als 10 % - 15 % und dann Handwerk & High-Tech, keine Amazon- Lager wie an Hüllgraben
- Gut ist, eine Erweiterung der Zahnbrechersiedlung vorzusehen. Das eröffnet langfristig ein besseres Potenzial, in der Zahnbrechersiedlung zu verdichten.
- Keine Schlafquartiere, kein Riem II, sondern Wohnen, Öffentlichkeit und Arbeiten gut mischen
- Platzbedarf bei Großfirmen, Unis etc. ermitteln, für z.B. -> Uni- Campus Nordost
- Mehr soziales Leben wie Gastronomie, Kulturhäuser, Kino, Cafés berücksichtigen!
- Flächen der Stadt „tauschen“ und Nahversorgung durch lokale Betriebe erhalten
- Keine neuen Arbeitsplätze schaffen! Das erzeugt nur noch mehr Zuzug!
- Heterogene Strukturen -> hohe Durchmischung auch mit Gewerbe
- Keine neuen GE Gebiete. Es wird nur neuer zusätzlicher Wohnbedarf erzeugt. Die erf. Nichtwohnbedarfe können auch in den üblichen WA, Mi, So usw. untergebracht werden.
- Bitte auf ausreichende kulturelle Angebote achten. Keine reinen Wohnflächen wie in der Messestadt.
- Gute Infrastruktur wichtig:
  - » Genug Schulungen, Kindertagesstätten
  - » Dezentrale Verteilung von Gewerbeflächen, Geschäfte etc. & Schulen, Kitas etc.
- Keine zusätzliche Gewerbeflächen nur für notwendige Arbeitsplätze (Bäcker usw.)
- Statt religiöser Einrichtungen lieber allgemein- kulturell und Freizeiteinrichtungen für alle.
- Neue religiöse Einrichtungen nicht in die Nähe bestehender Bebauung
- Keine zusätzlichen Gewerbeflächen
- Ein paar Entwürfe erreichen die Integration der schützenswerten historischen Substanz Daglfing
- Friedhof: bitte einen Friedhof in Verlängerung des bestehenden Daglfinger Friedhofes planen -> richtiger Kirchenfriedhof
- In Engelschalking gibt es aktuell fast kein Angebot an Gastronomie. Planen Sie in dem Neubaugebiet ein ausreichendes Gastronomie- Angebot ein, das auch Bürger von Engelschalking nutzen können!
- Nicht nur an Kinder denken (Schulen, Kitas, ...)! Der Großteil der Bevölkerung ist erwachsen. Es braucht auch Infrastruktur für diese größte Zielgruppe: Gastronomie, Kino, Seniorentreffpunkte, ...
- Alten Dorfkern von Daglfing nicht durch Hochhäuser in der unmittelbaren Umgebung entwerten!
- Kreuzungspunkte Tram/ U- Bahn als Zentrum (Geschäfte/ Boulevard)
- Das „Gewerbe“ genauer definieren wieviel davon ist sozial (Schulen, Kita, AWO, etc.), wieviel toter Büroraum. Es stehen bereits viele Bürogebäude leer.
- Wir finden es richtig die Fläche zwischen Engelschalking und Daglfing entlang der S- Bahn dicht zu bebauen und nach außen weniger dicht
- Zentraler Platz (oder je nach Planung Plätze) für diverse Nutzungen (Herz des Viertels):
  - » Wochenmarkt (regional)
  - » Weihnachtsmarkt
  - » Zirkus
  - » Etc.
- Bitte aus den Erfahrungen des Neubaugebietes Riem lernen (bessere Durchmischung der Bevölkerungsschichten)
- (auch kleine) Läden müssen für die Betreiber finanzierbar bleiben. Steuerung durch die Stadt!?
- Sozialer Raum muss entwickelt werden. -> das Viertel muss auch wachsen können!
- Moderne Arbeitsplätze fördern: Co- Working- Spaces für Freiberuflerinnen + Kreative
- Alten Dorfkern (Johanneskirchen, Daglfing) unbedingt erhalten! Nicht dem Verkehr opfern! Niedrige Bebauung!
- Einwohnerzahlen + GFZ Zahlen zu hoch
- Erst noch mit 10.000 anfangen, dann schaue wie das mit der Infrastruktur überhaupt funktioniert. Step by Step!
- Sehr zu begrüßen, dass im 1. Schritt Leitbilder entwickelt werden. Die Einwohnerzahl sollte 20.000 nicht überschreiten!
- Höchstens 10.000 Einwohner. Wir brauchen unsere Grüngürtel! Kein Gewerbegebiet ausweisen
- Maximal 10.000 entlang S8 im Tunnel, dafür Flächentausch Landwirte % Stadt
- Nicht mehr als 10.000 Menschen
- Naturnah und eigenes Stadtzentrum
- Kulturangebot (Kino, Theater etc.)
- Restaurants
- Geschossflächenzahl von >3 – sozialen Brennpunkt – Abschieben der sozial Schwachen an den Stadtrand = schlimmer als Messestadt Riem
- GFZ nicht höher als 2.0

- Frage: Braucht man wirklich so viele Trainingsbahnen – besser so viel Fläche für die Galopp – Rennbahn. Vielleicht könnte man diese Fläche auch „Wohnen“ integrieren?!
- Warum wird zugunsten weniger Reiter der Rest der Fläche dicht bebaut? Gibt es eine starke Reiterlobby?
- Wer braucht mitten in der Großstadt mit der wenigsten Grundfläche einen Golfplatz? (Als Zwischennutzung o.k. -> s. Pferdesport)
- In den Planungen fehlen die Traber
- Die Olympia-Reitanlage sollte mit der Galopp-Rennbahn + Trainingsbahn als Freizeitzone geplant werden
- „Pferdesport“ nach aktueller Nachfrage berücksichtigen! Einzelne kleinere Zentren + Ausritt Möglichkeiten (vgl. Englischer Garten)
- Integration der Trabrennbahn in das Pferdesportzentrum!
- Eine „Zwischenbebauung“ der vorhandenen Pferdesportanlagen ist für den Pferdesport unzumutbar! Das führt unmittelbar zu Konflikten mit den Menschen „drumherum“
- Eigentum „Haus“ wurde in Plänen als „hybrides Gebäude“ überplant -> was soll das bedeuten. Es sind also nicht nur Agrarflächen bedroht!

#### PROGRAMMERFÜLLUNG

- Eine sinnvolle Auseinandersetzung mit den „Ideen“ war nicht möglich, da nicht klar wurde, nach welchen Kriterien Sie ausgewählt wurden. Viele Ideen enthalten völlig unrealistische Prämissen (sind unqualifiziert). Schade.
- Sollte es wieder eine „Ausstellung“ für die Bürger geben, bitte 2 Wochen früher eine Mitteilung an die „betroffenen“ Haushalte. Diesmal war’s viel zu kurzfristig!
- Bürgerveranstaltungen da veranstalten wo es die Leute betrifft
- Danke für die Veranstaltung. Bitte weiter den Dialog zu den Bürgern suchen!
- Die Veranstaltung fand am falschen Ort statt. Es hätte im Bezirk 13 Bogenhausen stattfinden sollen!!
- Tipp: Für Ideenwettbewerbe, die in der Öffentlichkeit dargestellt werden sollen, zusätzlich Darstellungsvorgaben (bauliche Dichte, Freiraum) etc. machen. Verstehen wir Laien besser
- Tolle Veranstaltung! Danke!
- Allgemein:
  - » Es fehlen Erklärungen der Farben
  - » Beschriftung zu wenig + zu klein
  - » Geplante U- S- Trambahnlinien sind kaum zu erkennen
- Folgende Details sollten auf den Plänen deutlicher eingezeichnet werden:
  - » Vorhandene Bebauung + neue Bebauung
  - » Bachverlauf
  - » Verlauf der S- U- Bahn + Tram mit Haltestellen + Zufahrtswegen
- Schlechte Plandarstellung, die dermaßen erklärungsbedürftig ist und nicht einmal eine Legende beinhaltet (Entwurf 1)

- Bestehende Bebauung aus dem Plan gelöscht und rücksichtslos überbaut.
- Tipp: Eine Tafelwand vorbereiten, in der die gesetzten Vorgaben für die Planung dargestellt sind. Dann kann man leichter vergleichen, wie die Probleme mit Ideen gelöst worden sind.
- Tipp: Struktur für Kommentarkarten vorgeben, z.B. „Gut finde ich...“, „schlecht finde ich...“, „mir gefällt die Idee...“, weil ...“
- Vielen Dank für die gute Veranstaltung!
- Die Darstellungen (Visualisierung) sind wirklichkeitsfremd und die Texte irreführend. Die Planer sollten sich um Ehrlichkeit bemühen.
- Manche Pläne sind für Normalbürger – keine erklärende Legende – verständlich!
- Die ungünstige Lage ohne Parkmöglichkeiten hat viele meiner Nachbarn abgehalten heute teilzunehmen. Schade!
- Warum ist diese Infoveranstaltung nicht näher am betroffenen Quartier? (Möchten Sie möglichst viel der wenig Beteiligung?)
- Es sieht so aus als würden sich die Varianten mit 10/20/30.000 EW nur hinsichtlich unterschiedlicher Ausbaustufen unterscheiden. Warum keine grundsätzlich unterschiedlichen Entwürfe mit unterschiedlicher Dichte?
- Die Darstellung der heutigen Ausstellung ist hervorragend gelungen!
- Und danke für die Veranstaltung! Gut gemacht!
- Nicht viel Neues!
- + Ausstellung sehr gut!
- - Darstellung einzelner Entwürfe teilweise unglücklich:
  - » Bestand – Neu z.T. schlecht lesbar
  - » Wohnen sollte sich an der PlanVZ orientieren (mit Grau wird Gewerbe assoziiert)
- Legenden fehlen; Darstellungen sollten durch einheitliche Legenden vergleichbar sein
- Z.T. fehlen Legenden -> schwierige Lesbarkeit der Pläne (Unterscheidung Bestand + Planung!)
- Aus den Plänen ist die angestrebte Dichte der verschiedenen Entwürfe für 10/20/30.000 Einwohner nicht leicht zu entnehmen. Eine standardisierte Darstellung würde hier helfen (Farbskala für Dichte)
- Bezahlbar wohnen auf Kosten der Bauern + Eigentümer!!! Die Bauern zahlen die Rechnung
- Keine SEM Enteignung = Mittelalter unsäglich
- Ohne Tunnel keine SEM! Keine SEM mit 20’ und 30’ Einwohner + 10.000 Arbeitsplätze
- Erweiterungsplanungen für die Zeit nach der aktuellen SEM möglich machen „Nach der SEM ist vor der SEM!“
- Die Stadt setzt nur auf die SEM.
- SFM
  - = Enteignung
  - = jahrzehntelange Prozesse
  - = Stillstand

- Kooperative Modelle wie SOBON werden nicht genutzt (fairer, schneller)
- Die Stadt plant auf Grund, der ihr nicht gehört. Das ist nicht realistisch.
- Konzepte können ohne Enteignung nicht umgesetzt werden. Wo bleibt der Rechtsstaat?
- Es kann nicht sein, dass Eigentümer enteignet werden. Das ist gegen jedes Rechtsverständnis!
- Keine SEM durch Enteignungen!! (2)
- Keine Enteignung!
- Gegen Enteignung.
- Keine SEM! (2)
- Scheinheiligkeit der Stadt! Verarschung! Den Reibach machen nicht die Bauern, sondern die Stadt mit Investoren.
- Die Meinung vom Bürger ist nicht erwünscht
- Bauland nur über Erbbaurecht in 1/3 Mix
  - » Öffentliche Hand (die Stadt muss selber bauen)
  - » Privat
  - » Genossenschaften
- Partikularinteressen stehen einer sinnvollen + mutigen Stadtentwicklung entgegen. Leider. Oft
- Mut zur SEM denn: unsere Stadt soll schöner werden!
- Ja zur SEM! Es sollen nicht einige Wenige den großen Reibach machen zu Lasten der Allgemeinheit
- Wer wagt gewinnt! Die Möglichkeiten wagen und umzusetzen, dass für Menschen geplant wird – werden soll. Earthship! Genossenschafts- Stadt
- Bürgerbeteiligung wurde schon ignoriert. Der Wettbewerb hätte für max. 5.000 – 10.000 ausgelobt werden dürfen
- Enteignung in unserer Zeit, das geht gar nicht! Wir brauchen auch unsere Landwirte!
- Bauen ist nicht die Lösung allein. Dadurch wird nicht automatisch bezahlbarer Wohnraum geschaffen. Irrglaube!
- Grundstücksvergabe nur im Erbbaurecht
- Genossenschaften, städt. Baugesellschaften und Baugruppen Vorrang geben
- Keine SEM, keine Bebauung
- Keine SEM notwendig. Mit Betroffenen reden!
- Warum sind bewohnte/ bebaute Flächen als Grüngürtel geplant?
- Warum wird Gut Riem mit 1,3 Mio. subventioniert und erhalten und die Eigentümer (Landwirte) müssen weichen? Wohl, damit, dass Kinder in der Stadt kennenlernen, wie Landwirtschaft funktioniert hat.
- Keine SEM, bitte fairen und echten Dialog mit den Eigentümern und der Bevölkerung!
- Bürgerbeteiligung ist etwas anderes
- Keine SEM sondern Verhandlungen auf Augenhöhe
- Warum werden voll städtische Flächen z.B. Gut Isarland aus einer geplanten SEM ausgesperrt, aber private Landwirtschaftsflächen überplant.
- Keine SEM: auch als Nicht- Eigentümer bin ich gegen Enteignungen oder ähnliche „Übergriffe“
- Die Umlandgemeinden wurden nicht berücksichtigt -> Verträge mit den Umlandbürgermeistern
- Nur Baugenossenschaften
- Gerechte Ablösung der Grundstücke
- München ist groß genug – Einbindung der Umlandgemeinden, des Speckgürtels
- Wirkliche Bürgerbeteiligung
- Die Überplanung bestehender Gebäude ist nicht akzeptabel. Anpassung an das Bestehende!
- Grundstücksvergabe an verschärfte ökologische und energetische Kriterien koppeln (Holzbau, minimalen Betonverbrauch, Passivhaus)
- Gesamtes Gebiet mit Geothermie- Fernwärme mit Anschlusszwang
- Direkte Kommunikation mit den Anwohnern verstärken
  - » Ernstnehmen
  - » Wahrnehmen
- Jeder Planer sollte oft vor Ort sein.
- Respekt + Wertschätzung in der Kommunikation verstärken. Ziel: die verschiedenen Ansichten sind nicht gleichgültig, sondern gleichwertig.
- Durch die Bebauung der Randbereiche, wird die Stadt noch „heißer“. Wie steht es mit dem „Klima“
- Entsteht wirklich bezahlbarer Wohnraum (Feuerwehr, Krankenschwester etc.) oder werden nur Bauträger bedient?
- Entsteht hier wirklich günstiger Wohnraum?
- Für die Bürger die hier sind bauen, nicht für die, die evtl. hierher wollen



**Abfrage des Wohnortes der Teilnehmenden im Stadtgebiet**  
freiwillige Angabe, ungefähre Lage

## **Dokumentation der Ausstellungseröffnung mit Eigentümer\*innen und der Öffentlichkeit**

### **Münchner Nordosten -**

Ausstellung der Entwürfe des  
städtebaulichen & landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb  
vom 03.-16. Februar.2020

# 2

## **Anmerkungen und Eindrücke zu den Entwürfen**

DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH, München,  
im Auftrag der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
27. April 2020



**Abfrage des Wohnortes der Teilnehmenden im Stadtgebiet**  
freiwillige Angabe, ungefähre Lage



**Abfrage des Wohnortes der Teilnehmenden im Stadtgebiet**  
freiwillige Angabe, ungefähre Lage



● : Angaben während Ausstellungseröffnung  
● : Angaben während öffentlicher Ausstellung



Dokumentation der Ausstellungseröffnung mit Eigentümer\*innen und der Öffentlichkeit

# 1. Preis

rheinflügel severin, Düsseldorf mit  
bbz bbz landschaftsarchitekten berlin gmbh bdla, Berlin



**"Das finde ich gelungen"**

**MOBILITÄT UND VERKEHR**

Gute Anbindung an den ÖPNV und Abstand vom Neubaugebiet.

**"Hier sehe ich Überarbeitungsbedarf"**

**STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN**

Der Entwurf nimmt zu wenig Rücksicht auf vorhandene Bebauung! Zu wenig Abstand !

Unser bestehender Alpenblick wird durch Hochhäuser verdeckt !

**FREIRAUM UND GRÜN**

Landwirtschaftliche Bewirtschaftung ist auf den ausgewiesenen Flächen nicht möglich

Wenn so viele neue Menschen kommen ist die Natur durch Müll verdeckt. Und die Tiere, die jetzt hier leben werden vertrieben.

Frischluftschneise für Menschen nicht mehr wichtig? Nur 10.000 Einwohner lt. Bund Naturschutz !!! Keine SEM !!!

**NUTZUNGSDICHTE**

Aus Rücksicht auf die (unsere) Lebensgrundlage und unsere Lebensqualität max. 10.000 Einwohner und das ohne SEM.

**ALLGEMEINE ANMERKUNGEN**

Keine SEM!

Mit uns hat seit 2008 noch nie jemand zwecks Planung bzw. guter Dialog gesprochen !!

Keine Enteignung der Grundstückseigentümer. Wir sind keine Immo-Haie. Wir wollen selber bauen.

Mit uns Eigentümern fand bis jetzt keine Kommunikation statt

Gebt den Eigentümern ihre Planungsfreiheit zurück

Wir haben alles Geld in unser Grundstück investiert !

Das was Sie hier treiben ist pervers!

Pure Hinhalte-Taktik nix anderes !

Wir sind sehr enttäuscht! Dialog ist anders

Alle Anregungen in den ganzen Vorgesprächen werden nicht berücksichtigt

Hier werden die Eigentümer nur veräppelt!

Betrug an ehrlichen Bürgern!

Wir werden seit 40 Jahren am Bauen von der Stadt gehindert!

Sie nehmen uns nicht nur unsere Lebensgrundlagen sondern auch jetzt schon unsere Zukunft !!!

Wie sollen wir planen !!

Was soll diese Spaltung der Gesellschaft !!



**"Das finde ich gelungen"**

**STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN**

Die Verbindung der bestehenden Dörfer ist gut gelungen

Dichteverteilung dicht – weniger dicht ist spannend

Dicht + grün

Badesee + Biergarten

See als Orientierungs-/ Versammlungspunkt + Tramhalt

**FREIRAUM UND GRÜN**

Idee nachhaltiger Frei-/ Grünflächenentwicklung

Positiv – die Verbindung der diversen Grünzüge

Wichtig: Wiese bei Edeka muss grün bleiben

Beim Sieger: Der „Aktivitätsstreifen“ in den 3 Varianten

Aktivitätengrünzug = starke Idee

**MOBILITÄT UND VERKEHR**

Kein N-S-Richtung „Hauptstraße“ Neubaugebiet.

**NUTZUNGSDICHTE**

Sehr schön, vor allem die 30.000er-Variante

Möglichkeit mit 10.000 anzufangen und bis auf 30.000 aufzustocken. Die Vision fügt sich gut in den Bestand ein.

**ALLGEMEINE ANMERKUNGEN**

2 Mio. je Town House  
Reiche Bauern  
Yes !!!

**"Hier sehe ich Überarbeitungsbedarf"**

**STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN**

Friedhof direkt an der S-Bahn  
• Wieso hier nicht eine dichtere Bebauung (Schule, Wohnung, Gewerbe), die die S-Bahn auch nutzen?

Sieht wie Vorstadt aus

Sportplatz der Rudolf-Steiner-Schule ist im Siegerentwurf nicht mehr vorhanden!

Verbindung mit dem Bestand auf der Westseite der S-Bahn nach der Untertunnelung

Keine zusätzlichen Gewerbeflächen !

Abstand zu vorhandener Bebauung wird nicht immer gewahrt

Dichte zu hoch! Dorfkern besser erhalten! Einwohnerzahl um Gebiet herum steigt auch massiv

Bitte Rücksicht zu der bestehenden Bebauung an den Rändern.

Im Anschluss sollten die Häuser trotz Abstand nicht so hoch sein! Wo Steinlager jetzt ist. Der Abstand reicht sonst nicht

Stellenweise zu schroffe Übergänge zur vorhandenen Bebauung. Abstufung wäre gefragt !

Sechs Stockwerke direkt neben Reihenhäusern? Nein danke!

Das höchste Gebäude hat 12 Stockwerke ! Das ist kein Plan für 2040 ! Einzelne (!! ) Hochpunkte müssen höher sein.

Die Bebauung ist zu dicht

Mehr Höhe, mehr Freiräume

GFZ-Zahl (2,7!!) an der Brodersenstraße deutlich zu hoch → Verschattung des bestehenden Viertels (großflächig!!!) ..... abgestufte Bebauung !

Es macht keinen Sinn in ein Quartier mit GFZ 3 Menschen reinzupressen.

Es braucht einen Gesamtplan f. d. Metropolregion mit einem lebenswerten Konzept

Es macht keinen Sinn in ein Quartier mit GFZ 3 Menschen reinzupressen.

Es braucht einen Gesamtplan f. d. Metropolregion mit einem lebenswerten Konzept

**FREIRAUM UND GRÜN**

Grünzug entlang der Achse Brodersenstraße ist wichtig!!

Grünzug mit Rad- und Fußweg an der Brodersenstraße

Kalt- bzw. Frischluftschneise wird nicht ausreichend berücksichtigt

Frischluftschneisen, wenig berücksichtigt

Kalt- und Frischluftschneisen werden zu wenig berücksichtigt!

Grundwasser

Einschluß durch U-Bahn. (Problem dann in Daglfing)

Austrocknung im „Moos“  
Landschaftsschutzgebiet

MOBILITÄT UND VERKEHR

S-Bahn Anschluss mit U-Bahn muss zeitgleich mit Start des neuen Viertels erfolgen !!

Bitte erst den Bahntunnel fertigstellen! → dann Bebauung mit 10.000 Einwohner.

Warum gibt es keine Vorschläge zur S-Bahn Unter-/Überführung

Keine Realisierung ohne Bahntunnel

Was ist mit der S-Bahn-Überführung? Vorher kann gar nichts geplant werden ?!

Erschließung:  
Erst Bahntunnel  
wann? „nach 2038“?!

Brodersenstraße sollte verkehrsberuhigt sein (Schulweg !)

10 000 sind vorstellbar, alles darüber hinaus, frage ich mich, wie das mit der Infrastruktur funktionieren soll  
→ z.B. sind keine Garagen geplant → Parkplätze sind in Johanneskirchen teilweise jetzt schon rar...

Die Erschließung des neuen Zentrums soll über vorwiegend EINE Verkehrsader erfolgen? (Verlängerung der Engelschalkinger – Brodersenstraße)

Zu hohe Belastung !!!

Geringe individuelle Mobilität

Aber der bleibende Autoverkehr des neuen Stadtteils darf nicht in Richtung Bogenhausen erfolgen (Freischütz, Engelschalkinger am Arabella sind jetzt schon voll !!!)

Es ist realitätsfremd im Mobilitätskonzept den PKW-Verkehr & Parkplätze nicht angemessen einzubeziehen

Infrastruktur in J-Kirchen Richtung Gartenstadt ist jetzt schon komplett überlastet!

Trambahn durch den Spielplatz (Reiterhöfe)?

Keine Tram durch die Reiterhöfe in Daglfing!

Ausgewogener, vielfältiger Entwurf.

Aber es fehlt die Weiterentwicklung für 40.000 Einwohner

Mir fehlt der Entwurf für 50.000 – 100.000 Einwohner

10.000 Einwohner sind genug.

20.000 + 30.000 er Variante zu dicht bebaut!

NUTZUNGSDICHTE

Was soll das alles? Niemand möchte diese Masse !!

10.000 EW  
mehr ist nicht vertretbar und kann auch nicht erweitert werden

Entwürfe bis 20.000 sind gelungen ... danach wird es eng ...

ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

Townhouses = Privatisierung hoch 10  
vs. was braucht München?

Der Planung fehlt die Grundlage, da die Stadt nicht über die Grundstücke verfügt

Ich frage die SEM-Gegner nach ihren Alternativen für die Stadtentwicklung!?

Orientierungspunkte zum besseren Verständnis

Die Dörfer im Umland sollten mit ihrer Infrastruktur gestärkt werden, so dass nicht so viel Landflucht herrscht. Für mich ist es keine Lösung München noch stärker zu besiedeln, da der E-Garten & die Isarauen bereits jetzt schon im Sommer an ihre Grenze der Belastbarkeit stoßen...

Was ist mit dem Grundwasser ?!

Johanneskirchen!!!

Es muss gewährleistet sein, dass bestehende Häuser in der Siedlung keine Probleme bekommen

Was ist mit der riesigen Betonfläche – der Theresienwiese? Diese wird nur 2-3x im Jahr wirklich genutzt! Ansonsten liegt sie brach. Warum wird diese Fläche nicht für Wohnungsbau genutzt? Grün ist sie auch nicht...

This is not just a future we are creating, but also a legacy. Please ensure that there is beauty in the architecture, that in 150 years time we can look back and be proud.

We make the buildings, and ultimately the buildings make us.

Frage: Wann werden die Flächen vom Land Bayern bebaut?

Wann werden die Flächen von der Galopprennbahn bebaut?

Wie viele Einwohner kommen dann noch dazu?

Größenverhältnisse falsch

- Trambahn ist nur ein Strich-Dünn
- Bestand zu Neubau

Keine SEM!

"Das finde ich gelungen"

STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN

Sport- / Infrastruktur Ideen!

Hohe Dichten = weniger Flächenversiegelung = mehr Grün

Hohe Dichte erhält viele Grün- und Erholungsflächen

Die hohe Dichte gelingt, wenn Wohnen und Arbeiten gut gemischt wird

Modern gebaut!

Eine tolle Seestadt mit viel Respekt für den Bestand  
→ nur gemeinschaftswohlorientiert entwickeln!

Hier kann hohe Wohnqualität entstehen! Urban, gut mit ÖV und Rad erschlossen, nahe am Grün,... Wir müssen die neuen Quartiere nun gut entwickeln! (Konzeptvorgabe)

Wo wären auch Einfamilienhäuser, Reihenhäuser?

Keine 8-10 stöckigen Hochhäuser

Abstand zu Bestandsbebauung durch Grünstreifen ist super gut  
(Anmerkung einer anderen Person: "Damit könnten wir leben")

Ausgearbeitetes Gebiet mit 10.000 sieht nicht schlecht aus

→ Gebäudevielfalt

→ nicht lauter rechteckige Einheitsblöcke

...Aber: Wo sind die Hochhäuser?

Schön, dass nicht sofort alles zugebaut wird! Schöne Ausnutzung der gesamten Fläche!

Schön, dass die Zahnbrechersiedlung nicht „eingemauert“ wurde

Puffer zwischen altem Dagleiting und neuer Bebauung

Keine Zerstörung v. ländl. u. bäuerl. Kulturlandschaft u. Erhalt v. Frischluftschneise u. Erholungsfläche

Guter Übergang von alt nach neu

Identifikation der Siedlung mit dem See (Biergarten? -zusätzlich zur Terrasse)

Auch Gartenstadt und Zahnbrechersiedlung sind identitätsstiftend

Größtenteils nicht zu hohe Gebäude (im Vergleich zu den bereits bestehenden Gebäuden)

Größtenteils nicht zu hohe Gebäude (im Vergleich zu den bereits bestehenden Gebäuden)

Respektvoll mit (alten) Bestandssiedlungen umgegangen, ebenso mit wertv. Grün!

FREIRAUM UND GRÜN

Grünzug vom Zamilapark bis zum Hofgut Riem!

Grünzüge vor bestehende Bebauung

Toll! Landschaftsflächen → 1. Preis ist spitze

1. Preis  
Variante 20.000  
Akzeptabel

- Grün
- Natur
- Verbindung

Starke Landschaftsarchitektur formt Stadt

Viel Natur gelassen!

Gelungene Grünschnitten

Gut, dass der Zamila Park in östlicher Richtung verlängert wird und dort Schulen sind, deren Schüler den Park genießen können

Positiv sind die vielen Freiflächen!

Ich finde es super, dass die Rennbahnen erhalten geblieben sind! :)

Bin insgesamt sehr positiv überrascht!

Es bleibt viel Grün und es wird weniger Fläche überbaut als ich dachte!

Reit- und Voltigierverein einigermaßen nah am heutigen Standort

Wunderbar! Ein neuer Badesee im Osten!

Der See als Scharnier zwischen Stadt und Landschaft mit echter Promenade!

1. Preis ist toll!!!  
→ Grünflächen; Friedhof top;  
→ Badesee

Gut angebundener See

Badesee

Badesee und frei bleibende Grünflächen

See: Guter Übergang zur Landschaft, allerdings noch mehr „Freiflächen“ drum herum nötig („Feri“ ist jetzt schon überbevölkert)

MOBILITÄT UND VERKEHR

Erschließung Tram gut

Gelungene Integration ÖPNV

Quartiersgaragen, die die parkenden Autos aufnehmen

→ mehr Platz für Fußgänger & Radfahrer & ÖPNV

S-Bahn fahren macht Spaß?

Und ÖPNV sinnvoll U-Bahn an Zentrum

Allerdings: U-Anbindung an Riem muss kommen

Guter Ansatz der Verkehrsanbindung MIV mit allen Share-Angeboten...

Verbindung öffentlicher Verkehr u. Straße zu Aschheim fehlt, z.B. S-Bahnring

Memeler Straße sollte als Radwegeverbindung zu den Kirchenzentren Immanuel und Emmeram konzipiert werden (und weiter zum Hausenstein (?))

Den Straßenbau nicht vernachlässigen- Auch großzügige Radspuren wären toll.

NUTZUNGSDICHTE

Höchstens 10.000

München darf nicht zu „Münchhatten“ werden

Kein weiterer Flächenfraß zu Lasten der Bürger

Höchstens 10.000 Einw.

Keine ausreichende Infrastruktur (U-Bahn, S-Bahntunnel Dalgling/Johanneskirchen, usw. Angebot ÖPNV vorhanden → soll alles im NO zusammenbrechen?)

Höchstens 10.000 Einw.

Bebauung mit höchstens 20.000 Einwohnern!

1. Preis ist toll!

Schön die Variante für 20.000

Gute Dichteverteilung

Variante 30.000 = gelungen

aber: bitte mit SEM

Mindestens 30.000

Haidhausen hat 80.000 Einwohner

30.000 sind nicht zu viel

ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

Auf alle Fälle als SEM, damit das Gemeinwohl Vorrang hat vor dem Eigenwohlinteresse der Hausbesitzer und Grundstücksspekulanten!

Mit der SEM kann es sozial gerecht werden und die Infrastruktur finanziert werden

Die SEM-Gegner sollten endlich zugeben, dass es ihnen um die Abschöpfung der Planungsgewinne geht.

SEM als super Möglichkeit günstigen Wohnraum zu schaffen & Infrastruktur

Wenn sich Normalverdienende hierdurch in München Eigentum leisten können und sich der Immobilienmarkt entspannt, dann ist das Projekt begrüßenswert. Alles andere ist weiteres Futter für die Immobilienhaie.

Mit SEM bekommen die Investoren günstig Grund! Über Subunternehmen steigen die Kosten und zum Schluss zahlt die Stadt und die neuen Bewohner

→ Und die jetzigen Eigentümer gehen leer aus.

Die Bauern behalten ihr Land und das Essen bleibt regional

Unbedingt den großen Wurf wagen! Mit Klein-Klein entsteht keine Qualität, und es trägt nichts zur Linderung der Probleme bei.

Münchner Nordosten unbedingt realisieren: Gemeinschaftswohlorientiert, solidarisch, mit viel Raum zum Mitmachen und Mitgestalten auch für die Menschen, die dort schon heute leben!

Wohnungen für Alle!

Nicht nur für die, die schon Häuser haben

"Hier sehe ich  
Überarbeitungsbedarf"

STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN

Sind Windverhalten, Aufheizung der Bauten oder Sonneneinstrahlung ausreichend berücksichtigt?

Schon in der 10.000 Variante ist die Bebauung zu dicht und die Gebäude zu hoch

Warum noch mehr Gewerbe, Fass ohne Boden! So wird Wohnraum nie reichen

Kein Gewerbe im Norden Johanneskirchen

Abstand zu bereits bestehender Bebauung vergrößern!!! Bestands-Anwohner schonen!

Wieso keine Nachverdichtung der angrenzenden Einfamilienhäuser? Einfamilienhäuser sind nicht mehr zeitgemäß!

Keine Sozialwohnungen in der Naturlandschaft!

Wäre schön, wenn die Kleingartenanlage auch in der 30.000 Variante noch bestehen würde.

Zuerst Gut Riem mit 8-stöckigen Häusern bebauen! Unehrlische Stadt

Wohnen in der Lützenkirchenstr. in zweiter Reihe (Hammergrundstück). Hinter unserem Grundstück ist jetzt eine Straße geplant. Bitte hinter dem Grundstück entweder noch eine Zeile 2-3 geschossiger Häuser planen u. dann die Straße oder einen Grünzug. (1. Preis)

Bei einem so großen Entwurf sollten Trabrennbahn/ Trainings+Galopprennbahn als Flächen für alle zugänglich/durchgängig gemacht werden. Diese Flächen auf Dauer als Anlage für Rennsport geht gar nicht!

Bebauung weiter östlich beginnen lassen

Totale Zersiedelung wozu?

Zu viel Gewerbe! München braucht Wohnungen, keine zusätzlichen rd. 10.000 Arbeitsplätze, die nur Zuzug provozieren, was den Wohnungsmangel verlängert!

Umriss Rennbahn bebauen! Daglfing muss erkennbar sein!

Nicht so viel Bebauung!!!

Jugendzentrum? Altersversorgung?

Lieber Natur als solche hässliche Neubauten.

Keine Fußballplätze oder andere Beschäftigungen für Kinder. Müllhalden zu nah an Wohnorten

Beerencafé erhalten, Sportanlage verschieben z.B. in Reitstadion (wie bei Platz 2)

Wäre schön, wenn der Wertstoffhof und das Beeren-Café erhalten bleiben könnten!

Wieso Friedhof an S-Bahn? → besser nach unten auf „Reservefläche Schulcampus“, dafür Wohnungen/Gewerbe aus dem Norden nach Engelschalking zur S-Bahn. Reservefläche dafür nach oben

Badesee nördlicher, dafür niedrigere Bebauung

Der 1. Preis lässt mich ratlos zurück. Die Erschließung erschließt sich mir nicht. Statt Freizeitflächen gibt es See. Die GFZ ist im zentralen Teil größer als in Neu-Perlach.

Oft zu hohe Dichte. Keine GFZ über 1,5 bis 1,7!

Nicht ansprechender Ort für Zentrum, weit weg von S-Bahn

FREIRAUM UND GRÜN

Ihr redet selber immer von Artenschutz dabei zerstört ihr durch den Neubau den Wohnraum der Bienen!!!

Es widerspricht dem Schutz der Bienen! Sie sind lebensnotwendig!

Vor einem Jahr die Bienen retten, und jetzt das?!

Hüllgraben muss Naturschutzgebiet werden!

Badesee in Natur einbetten! Keine Promenade

Lage des Badesees äußerst unglücklich

Buh!!! Der See ist viel zu eckig. Lieber etwas schönes rundes. Ganz offen der erste Preis ist Sch...

Badesee zu klein!

Eckiger See = schrecklich!

Bitte keinen „eckigen“ See (zu künstlich)

Trabrennbahn überbaut Grünzug abgeschnitten. :(

Wo ist in Zukunft noch Platz für Feldlerche, Goldammer, Turmfalke u. co.? Biodiversität hat zu wenig Platz!

Bitte die Kleingartenanlagen integrieren und erhalten!

Mehr Natur!!!

Parkanlagen eingeklemmt zwischen den S-Bahn- & Bahntrassen, die wg. Brenner-Basistunnel ohnehin noch ausgebaut werden, ist nicht sinnvoll, da sie nicht genutzt werden und nur die Statistik für Grünflächen schönen. Grün zwischen den Häusern + Siedlungen planen ist besser.

Mehr Natur soll erhalten bleiben!!!

Natur kaputt!

Kulturlandschaft erhalten! (statt gleichförmiger Park)

#### MOBILITÄT UND VERKEHR

Die Autoverbindung der gesamten Areals kann nicht nur über die Rennbahnstraße erfolgen. Es muss eine weitere Verbindung Richtung Osten (Salzstraße oder Galopprennbahn) geschaffen werden. Am besten als Tunnel zu den "Quartiersgaragen"

Klärung der Verkehrslage/ Erschließung: Klartext zu Bahntrassen! Totale Unklarheit: wie soll das Gebiet erschlossen werden?

Die Zahnbrechersiedlung ist hier von Westen erreichbar!

Selbst bei moderater Erhöhung des Verkehrs ist die Straßenführung ein massives Problem: Dauerstau und zu viele Engstellen!

Unterirdische Quartiersgaragen

Nicht ersichtlich, wie der Verkehr vom Neubaugebiet auf die andere Seite der S-Bahn kommen soll!

Aussage fehlt: S-Bahn-Untertunnelung ist ein Muss

S-Bahn-Tunnel?

Höheres Verkehrsaufkommen auf der Brodersenstraße als Erschließungsstraße. Lärmschutz für die Häuser mit Gärten zur Brodersenstr.? Schutz auf dem Schulweg von U-/S-Bahnhof zu den vergrößerten und vermehrten Schulen? Wenn die Brodersenstr. den S-Bahntunnel überquert und auf der U-Bahn weitergeführt wird, kann sie das vorgesehene Niveau – 1m tiefer als jetzt – halten?

Der Bahntunnel muss her! In Ismaning geht es auch!

Grundlage der Neubebauung muss ein gutes Verkehrskonzept sein! Dies fehlt bei allen Vorschlägen! Keinerlei Kalkulation von Verkehrsströmen! Keine Angaben zur Verkehrsbelastung und zum Aus-/Umbau bestehender Straßen! Hier muss dringend nachgebessert werden! 20.000 od. 30.000 übersteigt jede Kapazität!

Hauptstraßen sollten durch das Neubaugebiet verlaufen → Glücksburgerstr. muss bleiben

Verkehrsumleitung? S-Bahn-Unterführung? Kulturzentrum?

Zum Schutz der Anwohner in der Brodersenstr. sollte die U-Bahn einen Bogen über das Feld südlich der Schule nehmen. Hier günstige offene Bauweise!

Zuerst die U-Bahn bauen (günstige offene Bauweise), dann die Siedlungen! Nicht den selben Fehler wie Freiham!

Was ist mit der „historischen Salzstr.?

Wozu zusätzlicher Bahnhof an der S2? P+R kann auch in Riem errichtet werden (Schatzbogen verlängern) Hier besteht auch der Umstieg zur U4

Tempo 80 km/h auf Autobahn A94 (Lärmschutz)

Straßenanbindung von Norden (M3); sonst zu viel Verkehr durch Johanneskirchen

Die Verkehrsanbindung ist nicht ausreichend geplant, der Straßenverkehr bleibt unberücksichtigt – jetzt schon Dauerstau. Bei 30.000 ??? Unsinn!

Die fehlende Anbindung nach Norden und Osten ist eine Katastrophe für Englschalking und Denning.

Bitte keine Tram durch die Reiterhöfe in Daglfing!

Tram entlang der Rennbahnstraße nicht durch die Reiterhöfe

Keine Tram durch die Reiterhöfe! (- Wo sollen unsere Kinder spielen? – Lärmbelästigung!)

Keine Tram. Wir spielen

Ich bin 7 und ich spiele gerne dort wo die Tram ist(Schade!!) :(

Durchgangsverkehr vermeiden ist ja ok, aber vom Zentrum sollte man auch zur M3 kommen!

Keine Tram durch Daglfing! Wer soll dort fahren? Bus reicht vollkommen aus.

Trambahn geht mitten durch den schmalen Grünstreifen der „Reiterhöfe“. Ernsthaft?? Hier wohnen junge Familien mit Kindern und die einzige Spielfläche mit Schlittenberg fällt weg?

Keine Trambahn durch die Grünanlage zwischen Rennbahnstr. und Burgauerstr. (Spielwiese Reiterhöfe)

Tram zwischen den Wohngebäuden Burgauerstr./Rennbahnstr.

→ Spielgrund für die Kinder

→ Lärmbelästigung/Erschütterung

Tram durch die Reiterhöfe kann nur ein Witz sein. Wo sollen Radfahrer, Fußgänger u. vor allem spielende Kinder hin?

Absolut unmöglich: Tramlinie durch eine schmale Grünfläche in einem bestehenden Wohngebiet – einer Fläche auf der jetzt Kinder spielen.

Tram durch Wohngebiet?! (Reiterhöfe) → nicht maßstabsgetreu gezeichnet Tram ist keine dünne Linie sondern nimmt dort den gesamten Grünstreifen ein

Die Tram geht mitten durch den Grünstreifen (bei Burgauerstr.) der jetzt von den Kindern der Siedlung zum Spielen genutzt wird! Wo gehen die jetzt hin?

Besser Tram in der Rennbahnstraße. Nicht Burgauerstraße

Radweg durch die Reiterhöfe statt Tram

Radweg zum Schulweg durch die Reiterhöfe statt Tram!!!

Trambahn sollte auf Rennbahnstr., nicht durch Reiterhöfe

Straßenbahnführung durch Park schlecht (auch wg. Fledermäuse)

Der Hüllgraben darf nicht von der Bahn umgeleitet werden!

Ist eine Busanbindung wirklich attraktiv? → Hier müssen autonome E-Busse mit tollen Panoramafenstern in die Stadlandschaft fahren

Keine 20.000 od. 30.000 Bewohner! Das ist eindeutig zu viel! Man denke an den Autoverkehr. (Pro Fam. meist 2 Autos!) Kein Wachstum mehr in München!

Bei beiden Isarbrücken (Kennedy-Brücke u. Föhringer Ring) ist jetzt schon Extrem-Stau zu Stoßzeiten. Wie wird das bei 30.000 EW mehr? Die 3. Isarbrücke? Aber wo? → Dauerstau bis zu der Brücke? Nein Danke!

Die Stadt sollte aber auch wirklich dafür sorgen, daß die S-Bahn untertunnelt wird! = Radweg in Süd-Nord Richtung

Die Neubewohner sollen ruhig und idyllisch wohnen, aber das Altgebiet wird zerstört (Tram durch Reiterhöfe!) sodass die Wohnqualität der Alt-Bewohner extrem leidet!

Ich finde es nicht gut, dass die Straßenbahn gebaut wird, weil sie laut ist.

Morgendlicher Berufsverkehr ist jetzt schon untragbar. Wo sollen weitere 10.000 – 30.000 Autos morgens Platz finden? z.B. Freischützstraße/Joh.kirchen Straße

Den Verkerssinfarkt sehe ich bei Allen! Modellen kommen :(

Erst Verkehrskonzept, dann Hochhausbau. Bitte Mischbebauung beachten hochpreisig + sozialer Wohnungsbau!!!

Straßenplanung passt nicht A94/A9/M3 Anschluss fehlt

Primäre Bedeutung für jede Planung hat der Bahn-Tunnel!

Voraussetzung für alle Maßnahmen SEM ist die Untertunnelung d. S-Bahn

Die Savitsstraße ist bei der Nr. 1 als große Durchgangsstr. geplant, durch gewachsene Siedlungen, entlang Reihenhaussiedlungen. Das ist nicht akzeptabel. Die bestehenden Siedlungen und der Ort Dagfing müssen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Auch die „Insel“lösung des Naubaugebiets und der Zahnbrechersiedlung ist verkehrstechnisch unsinnig.

Das Verkehrskonzept fehlt völlig

Planung für Radverbindungen fehlt komplett.

Wie sollen die kleinen Straßen (Brodenser Str. und Stepmühlstraße) den zusätzlichen Verkehr verkraften? Neue Straßen, wenn Bahngleise unterirdisch verlaufen, sind nicht zu sehen!

NUTZUNGSDICHTE

Max. 10.000 EW!

10.000 sind genug!

Keine SEM!

Keine weitere unzumutbare Belastung der Münchner Bürger durch ein Monster-Neubaugebiet ohne Infrastruktur. Deshalb nur 10.000 als Kompromiss.

10.000 Einwohner reichen... und sind noch zu viel!!

30.000 EW, 20.000 EW sind zu viel

Maximal 10.000 EW!

Keine „Salomitaktik“: Erst 10.000 : dann 20' schließlich Nachverdichtung auf 30.000.

30.000 ist zu viel

30.000 → → → Wo ist die Stadt?

Vollausbau verdrängt Schrebergärten am Hüllgraben

→ Lösungsansatz für 25.000 bauen

= Mischung aus 20k & 30k Ansatz

Schon in der 10.000 Variante ist die Bebauung zu dicht und die Gebäude zu hoch

Bitte planen Sie eine Bebauung, die den Realitäten des Zugzugs entspricht: 50.000 bis 100.000 Einwohner

Warum nur 30.000?

ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

Wo bitte sind im Entwurf die bebauten Flächen und die entsprechenden Straßennamen. Ohne diese Orientierungshilfe wird mancher schwer erkennbar. Deshalb ist alles fragwürdig

Ohne Straßennamen sind die Modelle nicht sinnvoll gestaltet; haben zur Orientierung keine Aussagekraft!

Leider kann man sich überhaupt nicht orientieren, da keine Straßennamen da sind!

(Anmerkung einer anderen Person: „Modelle völlig unübersichtlich“)

Warum gibt es weder auf den Modellen noch auf den Plänen Straßennamen etc. (bestehend) an denen man sich orientieren kann? Man steht davor und rätselt lange, wo was ist!!!

(Anmerkung einer anderen Person: „Orientierung wird an Galopprennbahn möglich“)

Nichts

Ohne Straßennamen sind die Modelle nicht sinnvoll gestaltet; haben zur Orientierung keine Aussagekraft!

Klebefunkte zum Wohnort anzeigen sind ausgegangen

Für Laien sind Pläne kaum zu lesen

→ Informationsgehalt dadurch sehr gering!

(Anmerkung einer anderen Person: „Vielleicht ist das ja aber auch die Absicht“)

Ganz allgemein:

chaotische Ausstellung, nicht übersichtlich,

keine leichte Zurechtfindung und damit Information

Leider haben die 10.000/20.000/30.000 Menschen, die hier mal (hoffentlich bald!) wohnen werden, keine Stimme!

München darf nicht am Wachstum zugrunde gehen. München muss unverwechselbar bleiben!!!

Dass die Leute jetzt glauben sie hätten eine echte Mitsprachemöglichkeit

(Anmerkung einer anderen Person: "Der Meinung bin ich auch!!!")

Himmel, bewahr uns

Wer soll das bitte mögen

Wir wollen keine SEM :(

Regional kaufen ist ohne Bauern nicht möglich

Keine SEM!

Stop SEM!

Das geht gaaaar nicht!

Ehrlich – Heimat bewahren

Wozu 30.000 neue „Zuagroaste“?

geht's noch?Do san mia dahom!

Welcher Hanswurst will denn da wohnen.

Lieber Natur als hässliche Wohnviertel!!!

Lieber Natur als Neubauviertel! (Durch den Bau von neuen Häusern zerstört)

Jeder Wettbewerb ist nur so gut wie die dazugehörige Ausschreibung. Hier fehlt der „Human Scale“.

München: Zuzug-Stop!

Andere Regionen entwickeln

Der Siegerentwurf ist lange nicht so gut wie 2. Stufe Anerkennung

Zuzug-Stop für München!!

Andere bayr. Regionen weiterentwickeln! Kein Wasserkopf

Was für ein Armutszeugnis für den Entwicklungsstand der heutigen Stadtplanung!

Wo steht es geschrieben, dass München so viele Einwohner haben muss?? In der Uckermark ist genügend Platz!!!

Abstimmung durch Bürger!  
Oder die nächste Wahl f. OB  
„stimmt ab“!

Infrastruktur, Erhaltung der Heimat, Vermeidung von „Neu Daglfing“ im Sinne von Neu Perlach + Neu Riem

Nein zu: „Auf unsere Kosten – Chaos im Osten“

Wien hat Stadtteile mit 250 Einw. / ha, Paris mit über 400 Einw. / ha, Hongkong mit über 4.000 Einw. / ha – nur München geht weiterhin sehr verschwenderisch mit der begrenzten Resource Boden um!

Grundwasserspiegel ist schon jetzt gefährlich hoch

Bitte Schluss mit dem Märchen, dass München zwangsläufig wächst! München muss nicht immer mehr Einwohner anziehen

Nachverdichtung wäre Alternative zu Neubaugebiet. Oder #2027.Landwirtschaft!. Flächen müssen erhalten bleiben!!! → Für Nahrungsversorgung regional, Klimaschutz, Artenvielfalt u.v. m.

Kein Ankauf v. Grundflächen durch Enteignung (50€ f. qm) d. bisherigen Eigentümer

Hier wird von der Landeshauptstadt viel gelogen!

Wachstum an sich muss hinterfragt werden

Keine weitere Bodenversiegelung

Gier frisst Hirn!!!

Welcher Hanswurst von Architekt hat den Siegerentwurf erstellt

Der erste Entwurf ist ein eckiges hässliches Neubauviertel!!!

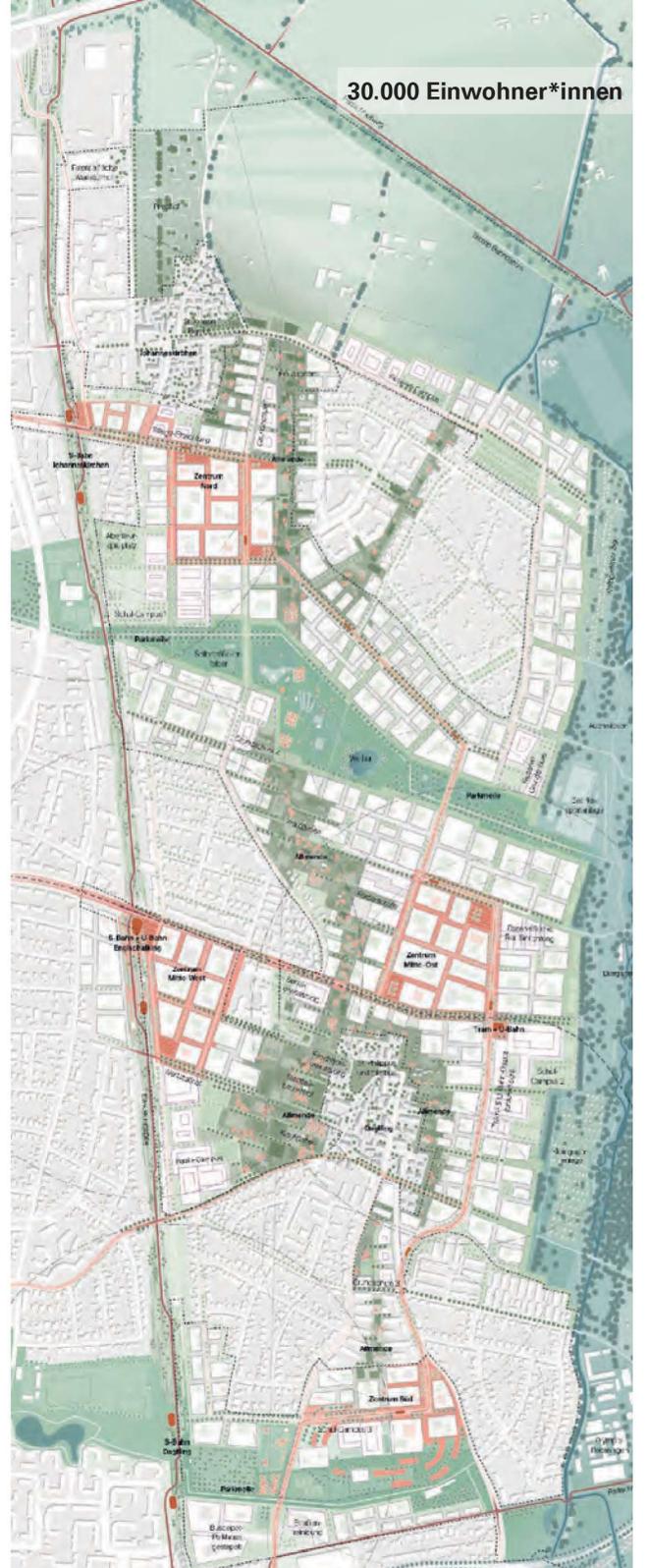
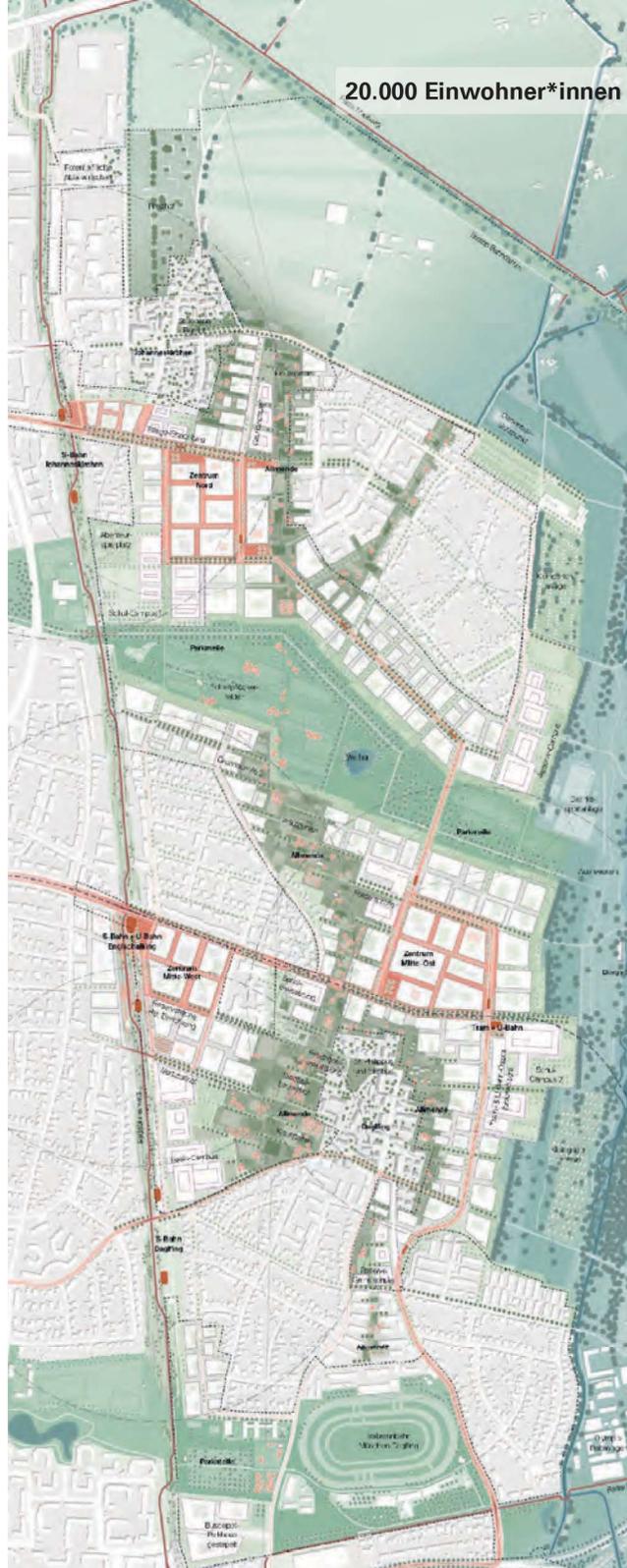
Warum betreut „die Stadt“ (Verantwortliche) diese Ausstellung nicht! OB Reiter war nie dabei



**Dokumentation der Ausstellungseröffnung mit Eigentümer\*innen und der Öffentlichkeit**

## **2. Preis**

**CITYFÖRSTER architecture + urbanism, Hannover mit  
freiwurf landschaftarchitekturen, Hannover &  
urbanegestalt PartGmbB, Köln**



**Ausstellungseröffnung mit Eigentümerinnen & Eigentümern am 01.02.2020**

Im Lauf dieser Veranstaltung wurden keine Anmerkungen eingebracht.

**Öffentliche Ausstellungseröffnung am 03.02.2020**

**"Das finde ich gelungen"**

**STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN**

Dichte & Urbanität an S-/U-Bahn !

Anbindung des Olympia Reitstadions als Bezirkssportanlage

- Lebensqualität in den neuen Siedlungen → nicht gar so hoch bauen, man kann noch den Boden sehen + die Kinder rufen o.ä.
- Allmendegedanke zum gemeinsamen Leben für alte + neue Bewohner

Verbindung Urbanität mit dörflichen Strukturen sehr gelungen!  
Durch die Allmende

- Allmende
- Übergang von niedrigen Häusern und hohen + z.B. Verbindung der Menschen aus „Alt“ & „Neu“

Klare Definition urbaner Zentren

**FREIRAUM UND GRÜN**

Die grünen Schneisen/Säume  
Das Almende-Konzept

Allmende

Hüllgraben Aue

**MOBILITÄT UND VERKEHR**

Orientierung am ÖPNV

Anbindung an M3 an der bestehenden Auffahrt

**ALLGEMEINE ANMERKUNGEN**

Starke planerische Ansätze. Insbesondere der 2. Preis beinhaltet tolle Themen: Allmende, Saum, etc.

Eine geordnete Stadtplanung ist immer besser als der Wildwuchs !!!

Allmende super!  
weil Raum für Ideen entsteht.  
Prozesshaft

Pro SEM

**"Hier sehe ich Überarbeitungsbedarf"**

**STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN**

GFZ-Zahl an der Bestandsbebauung (insbes. an der Brodersenstraße) ist zu hoch; Verschattung (großflächig)  
→ Abstufung notwendig!!!!

Bestandsgebäude Glücksburger Str., Salzstraße, Pellegrinistraße müssen bestehen bleiben

**MOBILITÄT UND VERKEHR**

Alle Varianten nur mit Bahntunnel

Keine Realisierung ohne Bahntunnel

KFZ bitte nicht nur über das vorhandene bestehende Netz anbinden / Auch von außen

Bitte keine geraden Straßen in Windrichtung eher rund und windbrechend

**ALLGEMEINE ANMERKUNGEN**

Wände während der Ausstellung stehen lassen, damit man auch später noch Meinungen kundtun kann. Sonst ist es eine Überforderung

**"Das finde ich gelungen"**

**STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN**

Zentrum am S-Bahn viel besser als an Badeseesee

Die schönen Wohnanlagen!

Tolle Wohnanlagen danke!!! Extrem gelungen!!!

Wohnungen

Nettes Stadtzentrum mit Bar, Tieren, Gewächshäusern...

**FREIRAUM UND GRÜN**

Viel Natur, erlebbares Wasser+ Landwirtschaft ermöglichen

Mehr Natur

Es wird ein wenig „Luft und Grün“ zwischen den alten Dorfkern „Daglfing“ und der neuen Bebauung gelassen

Guter Grünstreifen + Erhaltung der Trabrennbahn

Charmantere „Verzahnung“ von Stadt und Natur. Schöner Naturerhaltungplan

Badeseesee in knick → schöne grosse zusammenhängende Grünfläche = Naherholungsgebiet

Trabrennbahn begrünt gelassen! Super

→ zusammenhängender Grünzug bis Denninger Anger – über Zamilasee

Lebendige Säume

Allmende – interessante Idee!

Hüllgraben Aue

**MOBILITÄT UND VERKEHR**

Guter Anschluss über Tram, U-Bahn

Am besten Gleise über- oder unterquerbar machen oder Tunnel für S

Trambahn als zentrales Element

**NUTZUNGSDICHTE**

2. Preis ist der beste Entwurf mit max. 20.000 Einwohnern

Max. 20.000 planen

**ALLGEMEINE ANMERKUNGEN**

Gut, super, Daumen hoch zehn & zehn Punkte!!!!

Die Idee eines Ideenwettbewerbs! Mehr davon!

Bester Entwurf!

Wie sich die Stadt Muc selbst feiert für Mittelmaß

**"Hier sehe ich Überarbeitungsbedarf"**

**STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN**

Entwurf zerstört dörfliche Strukturen

Die dörflich-Struktur findet keine Berücksichtigung

Gartenstadt sollte nicht komplett mit hohen Gebäuden umbaut werden

Gartenstadt durch Grünzug von der übrigen Bebauung trennen, um Wohncharakter zu erhalten.

Abstand halten zur bestehenden Bebauung!

Bitte Abstände zu Bestandsbauten mitberücksichtigen!

Abrupter Übergang zwischen alter und neuer Bebauung

Dezentrale Energie, Solar, Dächer auf den Häusern nicht so planen wie Pionierkaserne

Gibt's eigentlich auch mal wieder Häuser mit richtigen Dächern? Arkadengänge, wie im Süden, Plätze mit Brunnen

Kindergarten, Schulen und sogar Friedhöfe sind geplant, aber wo bitte schön, sind die Altenheime geblieben?

**FREIRAUM UND GRÜN**

Man sollte etwas mehr Natur und Felder frei lassen!!!

Bitte mehr Natur!!!

Mehr Natur!

Mehr Natur und Felder freilassen!

Der Gedanke „Allmende“ ist ganz gut, der Begriff für München aber unpassend. Der heimische Begriff wäre „Anger“ oder noch authentischer „Gmain“.

Viel zu viel Flächenverbrauch :(

Zu hoher Verbrauch von landwirtschaftlichen Flächen

Wo sollen die Tiere hin?

Verlust BeerenCafé für Selbstpflückfelder?

Nähe S-Bahnhof Engelschalking sieht grausam aus. Wo bleibt eine Grünfläche?

#### MOBILITÄT UND VERKEHR

Bitte S-Bahn-Tunnel !!!!!!!!!!!!!

Lieber Tunnelausbau

Keine Bebauung ohne S-Bahn-Tunnel!

Keinerlei Bautätigkeit vor S8 im Tunnel ist

Stadtrastbeschluss!

Das ist keine S-Bahnstrecke!

→ Das ist eine lärmende Güterzugstrecke!

Nicht gelöst ist die extreme Lärmbelastung durch die auch nachts verkehrenden Güterzüge!

Schilder mit Straßennamen

Standort für U-Bahn-Depot unter der Siedlung ist unglücklich. Zudem in diesem Grundriss nicht realistisch/ nicht praktikabel

Straßenanbindung von Norden (M3)

Tiefgaragen statt Parkhäuser vgl. Connolly-Str.

Eine Tram durch die Rennbahnstr. ist zwar besser als direkt durch die Reiterhöfe, aber am besten gar keine laute Tram!

Keine Tram durch Rennbahnstraße!!! O. Reiterhöfe

30 Zone/ Kinder/ Stau

Bus reicht! Wer soll da fahren?

Straßenkonzept ungenügend. Note 6!

Radschnellweg durch Zahnbrechersiedlung ist aus Platzgründen nicht möglich!

Kein Bedarf für Radschnellweg auf Bahndamm

Verkehrsanbindung? Reicht nicht mal für 5.000 Menschen!

Es ist schon Verkehrschaos vorprogrammiert, man steht schon jetzt im Verkehr

Thema Einbindung und ÖPNV + Bestand verfehlt!

#### NUTZUNGSDICHTE

10.000 Ew. Nicht mehr

Fürchterlich! Diese flächige Bebauung! Da bleiben kaum mehr Grünflächen! Max. 10.000!!

Nicht mehr als 10.000!

Max. 10.000

Nicht mehr als 10.000

Mehr als 20.000 sind nicht verträglich und alle Pläne werden dann zu dicht!

→ 30.000 zu stark bebaut

→ auch bei 10.000 braucht es eine bessere Infrastruktur

#### ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

Nicht zukunftsweisend genug

Zu viel Glas, Beton etc. keinerlei Innovation oder Mut zu herausragenden Lösungen

Spießig

Wenn man Idioten die Planung überlässt

Hässlich! Ein zweites Riem! Gesichtlos! Unmenschlich!

(Auf der Rückseite:

Fazit: Eine Kombination von 1. Preis und 3. Preis wäre ein gelungener Entwurf. Die begrünter Dächer des 3. Preises sowie die elliptische organische Form der Häuser wären eine neue Attraktion für München. Allerdings bis zur maximalen Bebauung von 15.000!!!)

Keine Enteignung!!!

Wo ist die städtebauliche Qualität liebe Fr. Merk?!

Keine Überarbeitung! In die Tonne!! Viel zu viel verbaut

Habe ich meiner Exfrau schon gesagt, aus diesem Haus bringt ihr mich nur mit den Füßen voraus hinaus!!! Das gilt auch für die SEM Nordost, liebe Planer!!! Anlieger Johanneskirchen

Ideenwettbewerb: Die Beschränkung auf max. 30.000 Einwohnerinnen. Wieso nicht mehr? Nicht weniger?



**Dokumentation der Ausstellungseröffnung mit Eigentümer\*innen und der Öffentlichkeit**

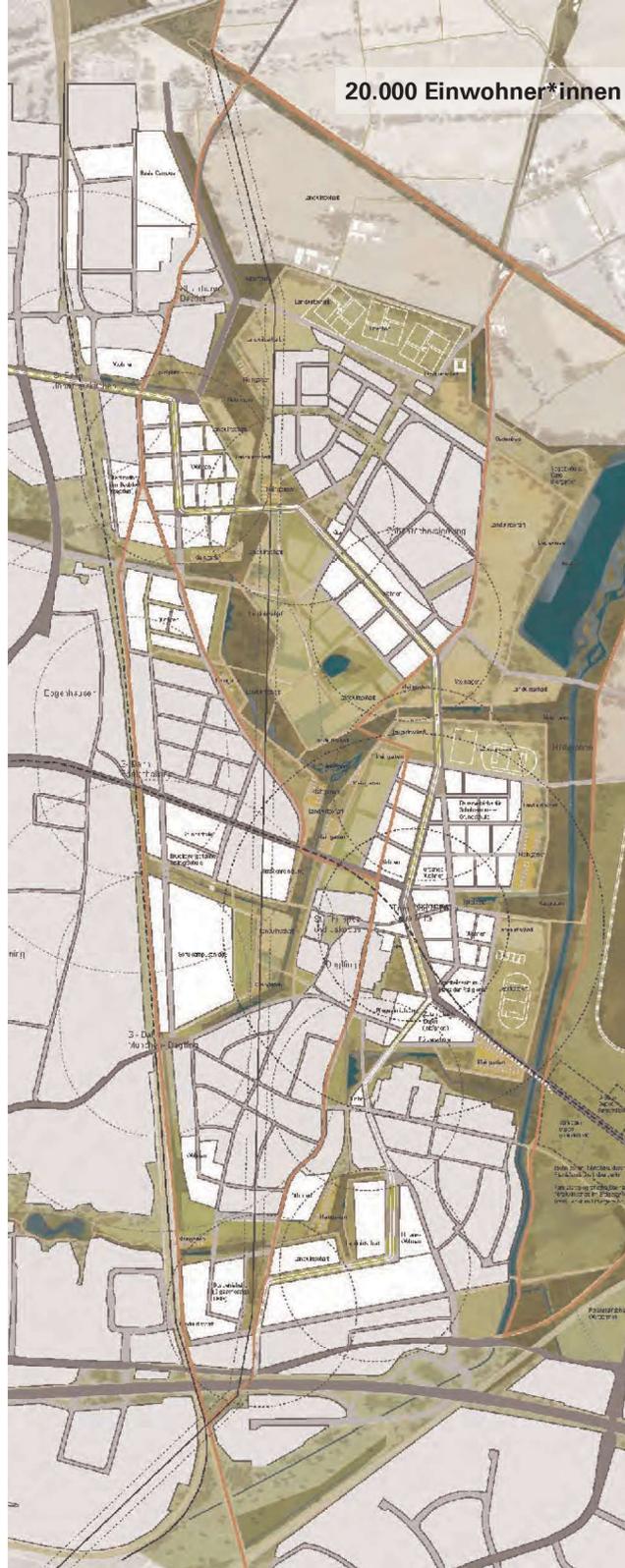
# **3. Preis**

**performative architektur, Stuttgart mit  
UTA Architekten und Stadtplaner GmbH, Stuttgart &  
Grüne Welle Landschaftsarchitektur, Grünkraut**

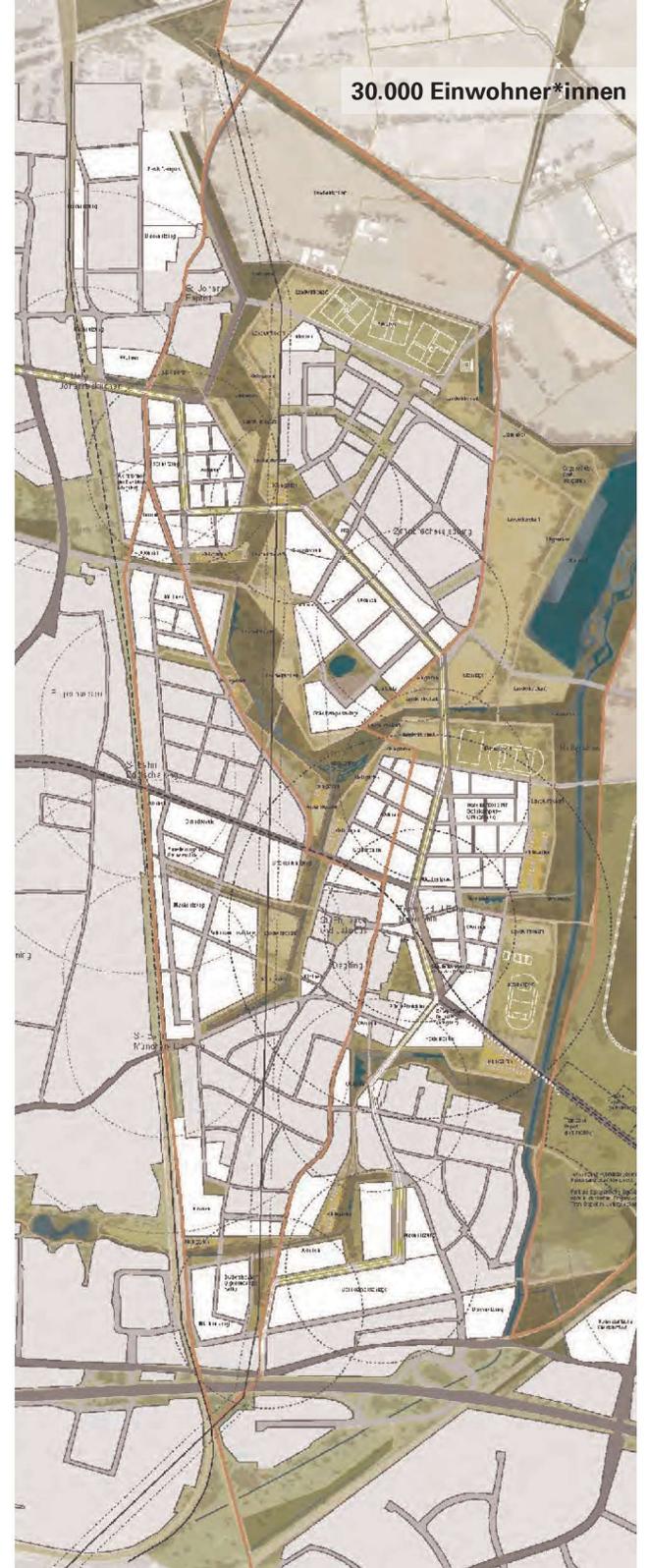
10.000 Einwohner\*innen



20.000 Einwohner\*innen



30.000 Einwohner\*innen



**Ausstellungseröffnung mit Eigentümerinnen & Eigentümern am 01.02.2020**

"Das finde ich gelungen"

MOBILITÄT UND VERKEHR

Die Wasserwege

FREIRAUM UND GRÜN

Beste Variante zur Schaffung von Biodiversität und Lebensqualität für bisherige und neue Bewohner!

"Hier sehe ich Überarbeitungsbedarf"

MOBILITÄT UND VERKEHR

Bitte keine Straße über dem Hüllgraben! → Biotop

**Öffentliche Ausstellungseröffnung am 03.02.2020**

"Das finde ich gelungen"

STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN

Vergleichsweise schonende Übergänge zur Bestandsbebauung – gut! Abgestufte GFZen!

Die verschiedenen kleineren Zentren sind für die Bewohner nutzungsfreundlicher als längere Wege in ein großes Zentrum!

FREIRAUM UND GRÜN

Sehr gelungen der sorgfältige Umgang mit ökologisch wertvollen Naturflächen. Sehr gut auch die Entwicklung der Siedlungen aus dem Bestand heraus

Biodiversität wird gefördert

Essbare Stadt (Obstbäume im öff. Raum)

MOBILITÄT UND VERKEHR

Mobilitäts-Hubs

ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

Bester Entwurf

- Viele Grünflächen
- Wasserwege sind immer interessant
- Gute Verkehrsplanung: Radwege, Tram und Fußweg

Nutzung von Grauwasser

Die Idee von Brauchwassernutzung finde ich sehr gut !

"Hier sehe ich Überarbeitungsbedarf"

MOBILITÄT UND VERKEHR

Breite Fahrradwege, getrennt von Fußgängern

Keine Realisierung ohne Bahntunnel

Runde Straßen keine Windkanäle

ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

Löst dieser Entwurf aktuelle stadtplanerische Fragen?

Was ist der Mehrwert für Mü?

**"Das finde ich gelungen"**

**FREIRAUM UND GRÜN**

Viel Grün + Wasser

Viel Wasser + Grün!!!

Toll! Viel Wasser und Grün! :)

**MOBILITÄT UND VERKEHR**

Die neue Mitte  
Mehr Mobilität

Straßen gut gelöst

**ALLGEMEINE ANMERKUNGEN**

Das ist der beste und anwendungsfreundlichste Entwurf!  
Super Wasserwege!

Mein persönlicher Gewinner

2. Stufe / 3. Platz

Bester Entwurf; Wasserlandschaften

In allen 3 Ausbaustufen gelungener Entwurf, der verschiedene Interessen anspricht!!!

Der 3. Entwurf hat die besten Qualitäten:

- Einbindung städtebeulicher Kontext Bestand
- Flora + Fauna
- Einbindung ÖPNV
- Ausrichtung + Achsen Einbindung!

Schöne Wohnanlagen, Seen und sehr viel Natur!!! Das ist ein klasse Projekt!!!

Gemeinsame Planung von ÖPNV und Wohnbebauung.

Keine Tram durch die Reiterhöfe

Tram auf der Straße + gute Lage des Zentrums

Die Radschnellwege

**"Hier sehe ich Überarbeitungsbedarf"**

**STÄDTEBAU UND NUTZUNGEN**

Wenig Rücksicht auf bestehende Siedlung. Kein abstand kein Grünzug

Wertminderung höher als erforderlich!

Lärmende Güterzüge verhindern jede Wohnqualität!!  
→ Balkonnutzung ist unmöglich!

An den westlichen Teil der Zahnbrechersiedlung wird (südlich davon) eine Durchgangsstraße gebaut ohne „Schallschutz“: das bedeutet einen erheblichen Einschnitt i.d. Wohnqualität

Wohnungsriegelbauten in einer wunderbaren, einzigartigen Kulturlandschaft: Versündigt da man sich?

Höhere oder hohe Verdichtung → Hochhäuser, Trabantenstadt in einem herrlichen ländlichen Raum?!!!

Wie hoch sind die Gebäude?

Die Höhe der geplanten Gebäude ist nicht angegeben: 74m, 100 Meter, oder über 100 Meter? Riegelbauten, unpersönliche Wohnklötze, Wohnsilos? Bei starker Dichte? → Negativerinnerung an Messestadt Riem und Neuperlach

Warum schon wieder solche „Bunker“? Diese großen Blöcke sorgen nur wieder für Ghetto-Bildung wie auch in der Messestadt. Nicht schön

Der alte Dorfkern Dagfing wird direkt von Neubauten erdrückt

Besiedlungsschwerpunkt zu weit von der S-Bahn entfernt

Es fehlt an Dichte und einer stadträumlichen Idee!

**FREIRAUM UND GRÜN**

Nicht noch einen langen und eckigen Badesee wie den Buga-See

Kein eckiger See- sehr unschön! Und wenig naturnah

Der Badesee ist sehr wichtig für das Stadtteilklima. Daher dürfte er etwas liebevoller mit mehr Buchten und Einteilbereichen für Kinder, Ältere, FKK und Gastronomie gestaltet werden!

Viele Grünflächen werden bebaut die Tiere und Pflanzen die bedroht oder selten sind verschwinden. Kinder werden das Interesse zur Natur verlieren.

Landwirtschaft muss erhalten bleiben!!

Keine Bebauung der Trabrennbahn, bitte!

MOBILITÄT UND VERKEHR

Keine Ableitungsstr. richtung Nord-Osten! Das ist doof!

Keine große Ableitungsstr. richtung Nord-Osten

Johanneskichner-Str (4 Spurig!) nach Osten weiterführen und dann nach den S-Bahnstrasse nach Norden und Süd-Ost splitten!

Kein vernünftiges Verkehrskonzept!!

Vor Baubeginn erst für eine entsprechende Infrastruktur sorgen

Wo sieht man das Radwegnetz?

Vergesst mir die 5602 nicht! Unterföhring, Hüllgraben, Feldkirchen Containerterminal Riem Messe Ost Haar SEV und S-Bahn

NUTZUNGSDICHTE

3.000 – 5.000 auf Trabrennbahn + brachliegender Fläche am Rand von Engelschalking absolut ausreichend

Bei einem Entwurf von 10.000 wird bereits angekündigt, dass man später die Zahl der Einwohner erhöht → 30.000, 40.000

Ist das ehrlich gegenüber dem Bürger?

10.000 sind schon viel zu viel

Bitte erhalten Sie den ländlichen, stressfreien und grünen Charakter von Daglfing! Dieser ORT verkraftet maximal 10.000 zusätzliche Einwohner und staufreie Straßen mit 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung!

Es gibt noch genügend Bauland weiter außerhalb des Stadtkerns von München.

30.000 er Variante ist zu eng  
Viel zu wenig Grünflächen

ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

SEM ist die Enteignung unserer Bauern!

Essen regional, nicht aus China!

Mit SEM zieht man noch mehr Menschen nach München!!! Ein Schneeballeffekt!! Stoppt SEM!!

München darf nicht am Wachstum zugrunde gehen! Lebensgefühl, Lebensqualität gehen verloren!

Beerencafé?

Stoppt den Wahnsinn!

Ehrlichkeit: Gut Riem bebauen

Sinnlose Planspielereien, solange kein Entscheid über die Bahntrasse getroffen wird

Ganz schlechte Darstellung

Welcher Entwurf ist aktuell präsentiert? Absichtlich unübersichtliche Gestaltung: warum??

Vollkommen unübersichtlich!! Scheint beabsichtigt?!

Wieso keine 3D-Modelle, die optisch sofort Höhe/Geschosszahl erkennen lassen??! gewollt? :)

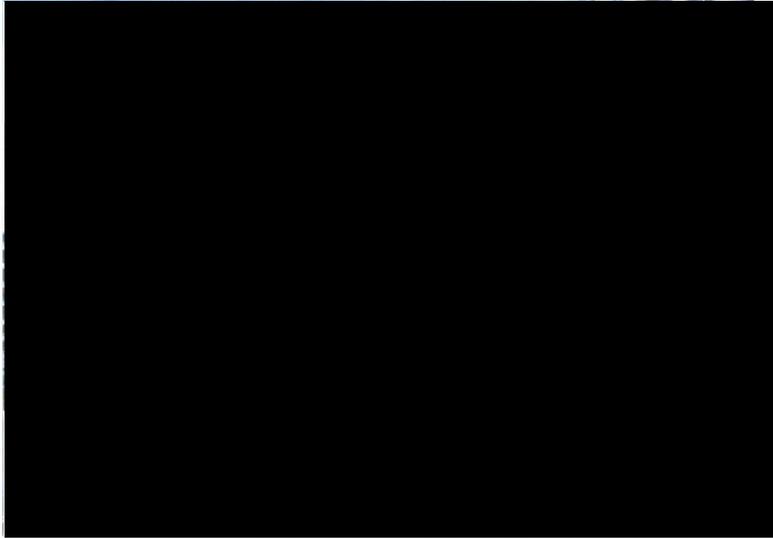
Schlechte Darstellung/Aufbereitung  
→ Fehlende Übersicht

Höhenprofil sehr mangelhaft wahrnehmbar

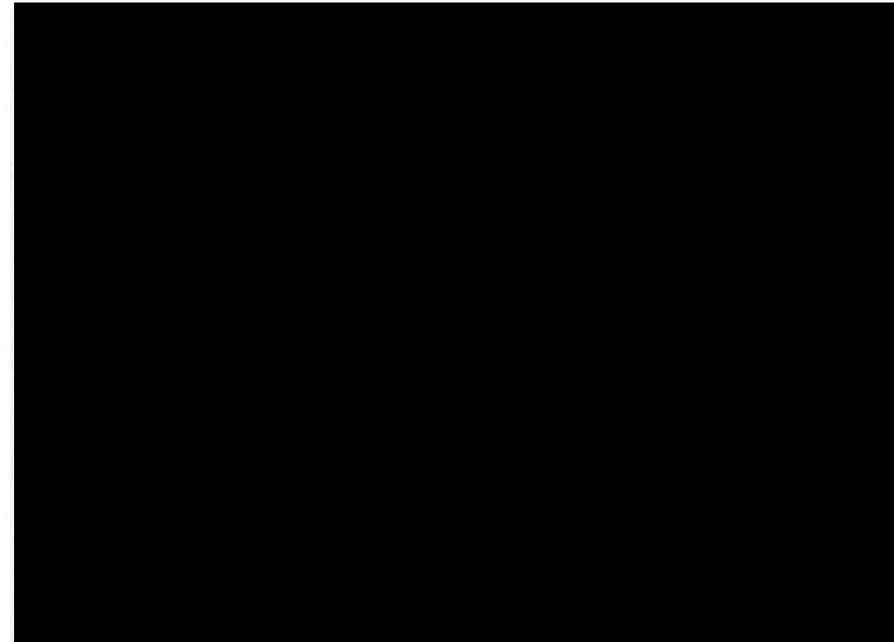
Schade, dass keine Bebauungshöhe erkennbar ist. Entwurf 1 sieht anwohnerfreundlicher aus.

Auf den Plänen + Modellen bitte Straßennahmen angeben

öko-urbanes Volumen über dem S-/U-Bahnlopf



EUGLSCHEINLÄNG 2.0



braucht oder darf ausserhalb zum L22

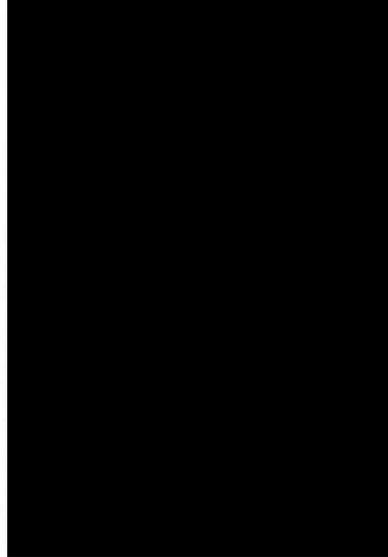
So ein Ackerboden ist schnell weggesagert, er

Volumen im Öko-Plan-Tower über

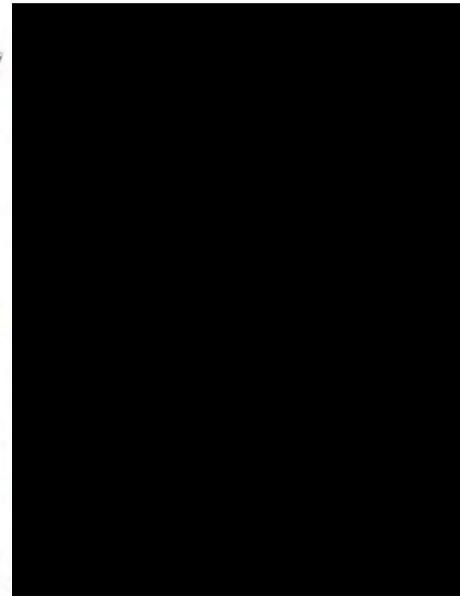


dem S-Bahnlopf ) DARMESKIRCHEN ...

... über über dem S-Bahnlopf  
DKGLTMS



1. Zi. Frucht steht wohl weiterhin für die S8 und den Güterverkehr eine Tunnelbauung an, was aus der vorgestellten Bebauungskonzeption nicht ohne Weiteres ersichtbar ist. Bei einem Tunnelkonzept sind jedoch tunnelbegrenzende oder tunnelnahe Bebauungen, wie die z.B. zwischen der Meweler Straße und der Brockenstr. geplant sind, weniger erstrebenswert, da sich dort im-mer noch durch die Tag und Nacht und künftig häufiger fahrenden Güterzüge un-vermeidbare Untergrundgeräusche in störender Weise bemerkbar machen werden. Vielmehr wäre zu überdenken, ob nicht diese Fläche und ein Teil mit der Friedhoffläche dazu genutzt werden sollte, einen breiten Grünstreifen mit Bäu-ern und Sträuchern nach dem Vorbild Paulungr. oder der Petrus-Tunnelbegrenzung zu schaffen, der sich vom Zankelpark bis JohannisKirchen in Augensichtbarer Breite erstreckt und Verbindungen zu anderen Grünflächen ermöglicht. (siehe Zeichnung)
2. Die innerhalb einer Bebauungsbereich ge-plante Gestaltung und Verfüllung gesellen (siehe Beschreibung in Planen!)
3. Eine Bebauung für 10000 Einwohner ist unpraktisch.



## weitere mitgebrachte allgemeine Anmerkungen

OHNE BAHNTUNNEL  
KEIN NEUES BAURECHT  
ÖSTL. DER BAHNTRASSE

nicht 30' - nicht 20' - nicht 10'000 EW !!

Wann kommt endlich  
der von der LH. NÜ. erprobte  
Bahntunnel ?

Was hat die Stadt bisher unternommen ?  
Kann man Zusagen der Stadt noch glauben ?

Notwendige Kleinanbauten = mehr Verkehr auf die Gleise,  
sonst der Bogen-Basis-Tunnel führt zwangsläufig  
zu mehr Bahnverkehr !!

Wie kein Güterverkehr auf der Straße muß auch kein  
Schienenverkehr eine geeignete Umfahrung um München  
geschiehen werden.

Nur der verbleibende stromunabhängige Güterverkehr  
(Zug - u. Querverkehr von Mü.) kommt in den Tunnel.  
Eine vernünftige 40m breite Absperrung für den  
Schienenverkehr durch München kann nicht durchgenommen  
werden !! Planungsbehörde der Stadt München !!

Kein zusätzliches Gewerbe östl.  
der Bahn; denn es würde die  
bestehende Wohnnutzung zusätzlich  
vergrößern. Für Gewerbe reicht das  
vorhandene u. das geplante  
Verkehrssystem nicht aus !

Mü = Partnerhauptstadt. Der LKW-Vkr nimmt / Jahr 2% zu !!

Wohnungsmangel in München - ja  
Stadt soll Grundstücke auf Vorrat  
kaufen. (s. Zweckverband Freiamt  
vor mehr als 30 Jahren).

Eine Stadt für 30'000 EW + 10'000 AP  
mit einer SEM ist völlig unrealistisch  
keine Entzerrungen !

Gesundes Wachstum

statt Zuzugswahn !!

max. 10'000 EW östl. der Bahn  
wenn die est. Infrastruktur gesichert ist.

Der Stadtrat hat über 10 Jahre  
die absehbare Entwicklung verschlafen !!  
Wo steht das erforderliche realistische  
Verkehrskonzept ?? Für Mü + Nord Ost.  
Ein Radfahrkonzept allein reicht nicht !

MOBILITÄT FÜR ALLE !  
AUCH FÜR AUTOFAHRER !  
TRÄUMEREIEN ALLEIN  
HELFEN NICHT WEITER !

Welche konkreten Maßnahmen  
im ÖPNV sind bis wann vorgesehen.  
Konkrete Zeitpläne ? Kosten ?  
Rechtliche Grundlagen, Verfahren ?  
gesicherte Finanzierungen ?

## ÜBERPRÜFUNG SÜDANBINDUNG

### Erschließung

Die Überprüfung der Südanbindung stellt eine Weiterentwicklung des Wettbewerbsentwurfs für den Münchner Nordosten dar. Ausgehend von der geringen Leistungsfähigkeit der Burgauerstraße und der Rennbahnstraße sowie des sehr begrenzten Ausbaupotentials beider Straßen, sieht die Überarbeitung nun die in der Auslobung geforderte Südanbindung der neuen Quartiere im Münchner Nordosten vor. Die Anbindung erfolgt über die Landshamer Straße, welche durch den Knotenpunkt Riemer Straße / Rennbahnstraße mit der A94 verbunden ist. Dabei wird der Verlauf der Riemer Straße zugunsten der Landshamer Straße verändert. Östlich des Hüllgrabens verschwenkt die Hauptverkehrsstraße mit Tram in Mittellage nach Norden, um die neuen Quartiere zu erschließen. Im nördlichen Bereich der Olympia-Reitanlagen erfolgt ein Richtungswechsel der Trasse über den Hüllgraben nach Nordwesten mit Anbindungsmöglichkeit an die Daglfinger Straße. Hier verlässt die Tramlinie das Straßenprofil, um den Weg unabhängig vom MIV am Rande der Baufelder und unter Einbeziehung der Freizeitlandschaft fortzusetzen. Die Haupteerschließung verzweigt sich kurz vor dem Zusammentreffen mit der Daglfinger Straße nach Norden. Hierdurch erhalten auch die urbanen Quartiere am Badeseesee eine Anbindung nach Süden und die Bestandsquartiere in Daglfing werden von zusätzlicher Verkehrsbelastung verschont.

### Quartiere

Das neue Quartier östlich des Hüllgrabens entwickelt sich parallel zum Wasserlauf von Süden nach Norden. Der wertvolle Baumbestand um den Hufeisenplatz und entlang der Schichtlstraße wird erhalten und in einen großzügigen Freiraum integriert. So bleibt auch die Schichtlstraße mit Anbindung an das Wohngebiet westlich des Hüllgrabens bestehen. Die Flächen werden jedoch neu gestaltet und auf die Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer eingeschränkt. Das neue Quartier erhält an dieser Stelle einen zentralen Platz mit einer räumlichen Öffnung nach Osten. Von hier aus fällt der Blick auf die Walltribüne des Olympia-Reitstadions im Osten und weiter südlich bis zum Gut Riem. Auf der Ostseite des Quartiers wird ein Grundschulstandort vorgesehen, dessen Außenanlagen sich räumlich mit den großzügigen Freiflächen der Umgebung verbinden. Aufgrund des neuen Grundschulstandorts kann die Reservefläche für eine Grundschule westlich des Hüllgrabens entfallen. Das Quartier zwischen dem Daglfinger Ortskern und dem Hüllgraben erhält dafür einen Nachbarschaftsplatz.

### Freiraum

Die Überarbeitung ermöglicht auch eine Verlängerung des breiten Naturraums entlang des Hüllgrabens nach Süden und ist hierdurch ein wichtiger Beitrag zur Grünraumvernetzung im Münchner Nordosten. Neben der Verlängerung dieses Naturraums kann auch das Band der Freizeitlandschaft von Nordwesten kommend weiter nach Südosten fortgesetzt werden. Unter anderem werden hier Kleingärten angeboten. Im Bereich der Walltribüne weitet sich das Freizeitband in Analogie zum nördlichen Abschluss nochmals auf. Dies ermöglicht einen eigenen Themenschwerpunkt zur Umnutzung der Tribünentopographie, welche auf der Ostseite einen Gehölzbestand aufweist, der selbstverständlich integriert wird. So sieht der Entwurf einen vollständigen Erhalt der Topographie vor und geht von einer Einbettung in den Kontext des umgebenden Freiraums aus.

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

Gerhard Mayer  
Alexander Reissl  
Renate Kürzdörfer  
Haimo Liebich  
Bettina Messinger  
Dr. Constanze Söllner-Schaar  
*Stadtratsmitglieder*

München, 12.07.2017

### **Gartenschau ab 2029 im Bereich der SEM Nordost**

#### **Antrag**

Das Referat für Stadtplanung für Bauordnung und das Baureferat werden aufgefordert eine Bewerbung der Landeshauptstadt München für eine IGA ab 2029 im Bereich der SEM Nordost zu prüfen. Ebenfalls zu prüfen ist, ob diese IGA nicht in Kombination mit einer IBA stattfinden kann, um urbane und grüne Stadtentwicklung damit in Kombination zu entwickeln.

#### **Begründung:**

Im Bereich der SEM Nordost kann eine IGA als eingebundenes stadtplanerisches Instrument eine weitere Aufwertung für das neu zu entwickelnde Siedlungsgebiet werden. Auch die Auseinandersetzung mit neuen urbanen Bauformen, die angesichts steigender Einwohnerzahlen bei endlichen Flächen und gleichzeitigem Freiraumbedarf notwendig sind, könnte in diesem Zusammenhang durch eine Kombination mit der IBA gelingen.

Erfahrungen, die 2022 bei einer ähnlichen Veranstaltung (Floriade 2022 mit IBA in Almere) in den Niederlanden gemacht werden, sind zu berücksichtigen.

*gez.*

Gerhard Mayer  
Alexander Reissl  
Renate Kürzdörfer  
Haimo Liebich  
Bettina Messinger

#### **MünchenSPD Stadtratsfraktion**

Postanschrift: Rathaus, 80313 München  
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München  
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99  
E-Mail: [spd-rathaus@muenchen.de](mailto:spd-rathaus@muenchen.de)  
[www.spd-rathaus-muenchen.de](http://www.spd-rathaus-muenchen.de)

Dr. Constanze Söllner-Schaar  
*Stadtratsmitglieder*

MünchenSPD Stadtratsfraktion ■ Rathaus ■ 80313 München

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

München, 05.04.2019

## **Beratungsstelle für GrundeigentümerInnen**

### **Antrag**

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, eine externe Beratungsstelle für an der städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten interessierte Grundeigentümerinnen und –eigentümer einzurichten. Dort sollen Expertinnen und Experten persönlich und vertraulich für Auskünfte zur Verfügung stehen und zu Lösungsmöglichkeiten der verschiedenen Interessenslagen beraten.

### **Begründung**

Im Rahmen der Diskussionen um städtebauliche Entwicklungen im Münchner Nordosten und Norden wurde immer wieder gefordert, auf die konkreten Interessenslagen der Grundeigentümerinnen und –eigentümer einzugehen. Insbesondere das Steuerrecht und Erbrecht, aber auch die Frage von Ersatzflächen stellen durchaus Hürden für landwirtschaftliche Betriebe dar, selbst wenn Interesse besteht, sich an einer Entwicklungsmaßnahme zu beteiligen. Um auf diese Problemlagen individuell eingehen zu können, bedarf es einer entsprechenden Beratungsstelle, die außerhalb der Verwaltung angesiedelt werden soll.

*gez.*

Heide Rieke  
Bettina Messinger  
Christian Müller

Renate Kürzdörfer  
Jens Röver  
Hans Dieter Kaplan

Anne Hübner  
Dr. Ingo Mittermaier  
Simone Burger

*Stadtratsmitglieder*

### **MünchenSPD Stadtratsfraktion**

Postanschrift: Rathaus, 80313 München  
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München  
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99  
E-Mail: [spd-rathaus@muenchen.de](mailto:spd-rathaus@muenchen.de)  
[www.spd-rathaus-muenchen.de](http://www.spd-rathaus-muenchen.de)

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

München, 05.04.2019

## **Lebensqualität und Infrastruktur im Münchner Nordosten schon heute verbessern**

### **Antrag**

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, zeitnah Vorschläge zu unterbreiten, wie noch vor Beginn der geplanten Stadtentwicklungsmaßnahme für die dort lebenden Menschen Verbesserungen im Hinblick auf Infrastruktur und Lebensqualität ermöglicht werden können. Dabei ist insbesondere auf folgende Punkte einzugehen:

- Busverbindungen
- Fuß- und Radwegnetz
- Aufwertung der Ortskerne
- Spielplätze und Parkflächen

### **Begründung**

Frühestens in zehn Jahren wird es im Münchner Nordosten zu größeren baulichen Veränderungen kommen. Bereits jetzt können aber verschiedene infrastrukturelle Maßnahmen getroffen werden, um Leben und Zusammenleben in Dagfing und Johanneskirchen qualitativ zu verbessern.

*gez.*

Anne Hübner  
Heide Rieke  
Christian Müller

Renate Kürzdörfer  
Jens Röver  
Hans Dieter Kaplan

Bettina Messinger  
Dr. Ingo Mittermaier  
Simone Burger

*Stadtratsmitglieder*

### **MünchenSPD Stadtratsfraktion**

Postanschrift: Rathaus, 80313 München  
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München  
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99  
E-Mail: [spd-rathaus@muenchen.de](mailto:spd-rathaus@muenchen.de)  
[www.spd-rathaus-muenchen.de](http://www.spd-rathaus-muenchen.de)

## ANTRAG

An Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



11.05.2021

## Echte Bürgerbeteiligung für die Entwicklung des Münchner Nordostens

Die Landeshauptstadt bietet vor der anstehenden Befassung des Stadtrats auch Präsenzveranstaltungen an, um allen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit der Teilnahme zu eröffnen. Die vorgesehene Bürgerbeteiligung für die Entwicklung des Münchner Nordostens kann nicht allein in rein digitaler Form durchgeführt werden. Inhaltlich sollen statt einer Vorfestlegung auf 30.000 Einwohner alle Varianten (auch die mit 10.000 und 20.000 Einwohnern) im Rahmen der Bürgerbeteiligung nochmals dargestellt und erörtert werden. Dabei ist auch Transparenz über weitere Planungen herzustellen, die in unmittelbarem Umgriff zum Gebiet des Ideenwettbewerbs in Vorbereitung sind und zu dem genannten Umfang noch hinzukommen würden. Sollte dies bis in den Herbst hinein coronabedingt nicht möglich sein, ist die Befassung des Stadtrats zu verschieben.

### Begründung

Die geplante Siedlungsentwicklung im sog. „SEM-Gebiet“ wird den Münchner Nordosten und seinen dörflichen, landwirtschaftlich geprägten Charakter nachhaltig verändern. Bei derlei wegweisenden Entscheidungen ist es wichtig, alle Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen, sie mit maximaler Transparenz zu informieren und ihnen die Möglichkeit zur Teilnahme zu eröffnen. Gerade hier darf Bürgerbeteiligung nicht zu einer reinen Show werden, von der einige ausgeschlossen sind. Aufgrund unterschiedlicher digitaler Kompetenzen können sich noch nicht alle Bürgerinnen und Bürger an rein digitalen Veranstaltungen gleichermaßen beteiligen und einbringen. Zudem haben die bisherigen Online-Veranstaltungen zu diesem Thema unter Beteiligung des Planungsreferats gezeigt, dass eine offene, kritische Diskussion über wesentliche Punkte aufgrund einer starken Filterung der Beiträge nicht aufkommen konnte. Daher sind auch Formate nötig, die eine Präsenzteilnahme ermöglichen.

**Jens Luther**  
Stadtrat

**Fabian Ewald**  
Stadtrat

**Sebastian Schall**  
Stadtrat

**Sabine Bär**  
Stadträtin

## ANTRAG

An Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



11.05.2021

## Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten nur mit Bahntunnel

Die Realisierung der Tunnellösung im Rahmen des Ausbaus der Bahntrasse zwischen Zamdorf und Johanneskirchen wird unmissverständlich als notwendige Voraussetzung für die Fortführung der Planungen zur Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten festgesetzt. Der Oberbürgermeister stellt öffentlich klar, dass es östlich der Bahntrasse keinen Siedlungsbau – auch nicht einzelner Teilabschnitte aus dem Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs – ohne den Bahntunnel geben wird. Die zeitliche Planung muss dergestalt sein, dass zunächst der Tunnel und anschließend dann die ersten Siedlungsabschnitte zu errichten sind. Alle Planungen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur müssen zudem auf der Grundlage der Bahntieferlegung in Form eines Tunnels erfolgen.

### Begründung

Der Stadtrat hat sich per Stadtratsbeschluss mehrfach dazu bekannt eine Tunnellösung beim Ausbau des Streckenabschnitts von Zamdorf bis Johanneskirchen durchzusetzen. Nur mit ihm kann eine ausreichende verkehrliche Anbindung neuer Siedlungsgebiete im Nordosten gewährleistet werden. Alle untersuchten Varianten (10.000, 20.000 oder 30.000 Einwohner) für das Planungsgebiet würden anderenfalls einen Verkehrskollaps bedeuten. Ohne den Bahntunnel, der angesichts massiv steigender Zugzahlen für den Lärmschutz absolut notwendig ist und zugleich die städtebauliche Trennung der Stadtteile östlich und westlich der Bahn deutlich reduziert, ist die Realisierung neuer Siedlungen, auch in Teilabschnitten, nicht denkbar. Entsprechende Überlegungen diesbezüglich sind einzustellen. Es wäre für die bestehende Verkehrsinfrastruktur nicht zu bewältigen, wenn die Baustellenverkehre des Bahntunnels und der Siedlungsgebiete gleichzeitig auftreten.

**Jens Luther**  
Stadtrat

**Fabian Ewald**  
Stadtrat

**Sebastian Schall**  
Stadtrat

**Sabine Bär**  
Stadträtin

Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes am 25. 10. 2018

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

SEM

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder** Anfrage:

Ich beantrage die Einstellung der  
SEM München Nord-Ost.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit angenommen mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des 213 Stadtbezirkes am 24 10 2019

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen): Verstärkte Berücksichtigung des hohen Grundwasserspiegels bei Planung und Bebauung (SEH) im Umfeld der Zehnbrochersiedlung und Gartenstadt Johanneskirche, + Sicherstellung der Einhaltung von Vorgaben im Ideenwettbewerb

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Beim Ideenwettbewerb fand das Grundwasserproblem in einem großen Teil der ausgewählten Modelle keine Berücksichtigung trotz Vorgaben in der Ausschreibung.

Ich fordere dringlichst Maßnahmen, dass diese Vorgaben sicher ~~erfüllt~~ berücksichtigt werden.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes am 24. 10. 2019

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Bau/Planung

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder** Anfrage:

Ich möchte erneut beantragen, dass bei der geplanten Bebauung des Mündner Nordostens unbedingt das hohe Grundwasser berücksichtigt werden soll und bitte die Bürgerversammlung darüber abzustimmen.

[Redacted signature]

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

<input checked="" type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen	<input type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen
<input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt	<input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des  Stadtbezirkes am

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Aussetzung der SEM (Sofort!)

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Sofortige Aussetzung und Beendigung  
der SEM mit ca. 30000 Einwohnern und  
10.000 Arbeitsplätzen! Keine Enteignungen!

- Nur 10000 Einwohner

- eine Bebauung jenseits der S-Bahn  
erst dann, wenn die Strecke Jaglfing -  
Johanneskirchen untertunnelt

U. Stadtratsbeschluss vom 15.06.2016.

→ Dieser muß eingehalten werden!

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit angenommen

mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des  Stadtbezirkes am

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Sofortiger Stopp SEM München Nord-Ost

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

- keine Bebauung
- keine Gewerbeansiedlung
- keine Zerstörung von Grünflächen ~~zugunsten~~ von Bienen und Insekten
- Förderung von Regionalen Produkten - Bauern - Landwirte

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit angenommen

mit Mehrheit abgelehnt

## Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirks am 24.10.2019

**Betreff - Antrag**

Moratorium für Siedlungsbauten im Planungsgebiet der SEM München Nordost

## Antrag zum Themengebiet Bau/ Planung

Die Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirks Bogenhausen fordert den Münchner Oberbürgermeister auf, öffentlich ein Moratorium für den Siedlungsbau im Planungsgebiet der SEM München Nordost für den Zeitraum zu erklären, bis der viergleisige Ausbau der S8-Trasse von Zamdorf bis Johanneskirchen in Verbindung mit der Verlängerung der U4 erfolgt ist.

Begründung: Nach Angaben der DEUTSCHEN BAHN AG bzw. der DB NETZ AG wird sich mit der Eröffnung des Brenner Basis-Tunnels (wahrscheinlich 2027) das Güterzug-Aufkommen im Münchner Nordosten verdreifachen. Von Seiten der DB NETZ AG gab es auch schon eine erste Ansage, dass der viergleisige Ausbau der S8-Bahntrasse nicht vor 2038 stattfinden wird. Zuerst müsse der zweite Stammstrecken-Tunnel (tief unter der Münchner Innenstadt) fertiggebaut worden sein.

Unter diesen widrigen Bedingungen kann die Münchner Stadtpolitik zusammen mit der Stadtverwaltung (noch) keine neuen Wohngebiete abseits des heute schon überlasteten ÖPNV-Randbereichs bauen.

## Raum für Vermerke des Direktoriums

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

2

## Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes am 28. 10. 2021

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Name:	Vorname:	Staatsangehörigkeit:
_____	_____	_____
Straße, Nr.:	PLZ, Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig)
_____	_____	_____

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja  nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja  nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung - auch im Internet - einverstanden?

ja  nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme "SEM Nordost". Forderung einer Bebauung für 10.000
2. Menschen damit erhalten wird die Natur, die Kalt- und Frischluftschneisen, die Landwirtschaft
3. und den Pferdesport.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegens (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Meine Forderung ist, dass der Nordosten (SEM Nordost) mit 10.000 Einwohnern ohne eines zusätzlichen Gewerbegebietes bebaut wird, damit die Natur, die Kalt- und Frischluftschneisen, die Landwirtschaft und der Pferdesport erhalten bleibt.

Begründung:

Nur mit einer Bebauung für 10.000 Menschen ist der Erhalt der Natur, der für die Stadt enorm wichtigen Kalt- und Frischluftschneisen, die Landwirtschaft und des Pferdesport möglich. Die letzte Rechtssprechung des BVerfG vom 29.04.2021 hebt das staatliche Klimaschutzgebot (Art. 20 a GG) hervor. "Art. 20a GG genießt ... keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen, sondern ist im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Das gilt auch für das darin enthaltene Klimaschutzgebot. .... (weiter) Zudem nimmt das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitenden Klimawandels weiter zu."

Gerade der Klimawandel wird auch München betreffen.

Raum für Vermerke des Direktoriums – **Bitte nicht beschriften**

- ohne Gegenstimme angenommen  
 mit Mehrheit angenommen  
 ohne Gegenstimme abgelehnt  
 mit Mehrheit abgelehnt



Sehr geehrte Damen und Herren,

**bitte beachten Sie vor dem Ausfüllen des umseitigen Wortmeldebogens die nachfolgenden Hinweise:**

#### **Antrag oder Anfragen/Anliegen: Was ist der Unterschied?**

Über **Anträge** an die Bürgerversammlung **stimmt die Versammlung** am Ende der Bürgerversammlung ab. Stimmt die Versammlung dem Antrag mehrheitlich zu, ist er innerhalb einer Frist von drei Monaten dem **Stadtrat oder dem Bezirksausschuss** zur Behandlung **vorzulegen**.

Über **Anfragen oder Anliegen** finden **keine Abstimmungen** statt. Sie werden entweder gleich während der Versammlung beantwortet oder, falls dies nicht möglich ist, Herrn **Oberbürgermeister vorgelegt und** von ihm bzw. der Verwaltung so bald wie möglich, in der Regel innerhalb von vier Wochen, **beantwortet**.

Deshalb bitten wir Sie zu überlegen, ob Ihr Anliegen statt mittels eines formellen Antrags an die Bürgerversammlung nicht auch durch eine - in der Behandlung wesentlich kostengünstigere und in der Regel weniger zeitaufwändige - formlose Eingabe eingebracht werden kann.

#### **Mündlicher Vortrag gewünscht?**

Sowohl Anträge als auch Anfragen und Anliegen **müssen Sie nicht unbedingt mündlich vortragen**. Bitte kreuzen Sie auf dem Wortmeldebogen die entsprechende Rubrik an. Falls Sie sich nicht zu Wort melden, aber einen Antrag stellen, wird dieser Antrag bei der Abstimmung unter Nennung Ihres Namens nur in seinem Tenor, jedoch ohne Begründung, von der Versammlungsleitung verlesen. Achten Sie aber in diesem Fall besonders darauf, dass Sie Ihren Antrag aussagekräftig formulieren, damit er nach dem Vorlesen durch die Versammlungsleitung mit „ich stimme zu“ oder „ich stimme nicht zu“ beantwortet werden kann.

Falls Sie sich zu Wort melden, werden Sie unter dem Punkt "Die Bürgerinnen und Bürger haben das Wort" von der Versammlungsleitung namentlich aufgerufen und an das Rednerpult gebeten.

Das **Recht auf Mitberatung** in der Bürgerversammlung **kann nur persönlich ausgeübt werden**. Eine rechtliche Stellvertretung ist daher unmöglich.

#### **Sie haben einen Antrag mitgebracht?**

In diesem Fall bitten wir Sie, nur den oberen Teil des Meldebogens (Name, Anschrift usw.) auszufüllen und Ihrem Schriftstück beizufügen.

#### **Sonstige Fragen?**

Bitte wenden Sie sich an die anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Direktoriums, die Ihnen diesen Bogen übergeben haben.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

Telefon: 233-24642  
Telefax: 233-27966

Referat für Arbeit  
und Wirtschaft  
Wirtschaftsförderung  
Standortentwicklung

**Mitzeichnung der Beschlussvorlage**  
*Münchner Nordosten*  
*Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02908*

I. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
per mail vorab an: plan.ha2-60v@muenchen.de

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die o.g. Beschlussvorlage aus folgenden Gründen nicht mit und bittet, diese Stellungnahme als Anlage anzuhängen.

Das Stadterweiterungsgebiet Münchner Nordosten ist neben einer möglichen Entwicklung im Münchner Norden das letzte Entwicklungsgebiet Münchens mit einem sehr großen Planungsumgriff von 600 ha.

Nach Auffassung des Referats für Arbeit und Wirtschaft ist das dem Siegerentwurf zugrunde liegende Verhältnis von Einwohnerzahl (30.000) zu Arbeitsplätzen (10.000) nicht angemessen, zumal dabei auch die Arbeitsplätze für Infrastruktur und Versorgung der Bevölkerung sowie nicht gewerbliche Arbeitsplätze davon umfasst sind.

Das bedeutet, dass von maximal 5.000 neuen Arbeitsplätzen ausgegangen werden kann, die nicht unmittelbar zur Versorgung des Gebietes beitragen.

Im Zuge der Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02731) haben das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Planungsreferat gemeinsam den eklatanten Mangel an Gewerbeflächen in der Stadt festgestellt. Teil der Maßnahmen war dabei auch die Entwicklung neuer Gewerbeflächen im Bereich des Münchner Nordosten.

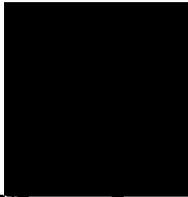
Das in der Beschlussvorlage dargestellte Verhältnis von Wohnen zu Arbeiten von 3:1 bei der vollständigen Neuentwicklung der Stadterweiterung reicht nicht aus, das Flächendefizit für das Gewerbe erkennbar zu lindern. Nach Auffassung des RAW bleibt die Entwicklung Münchner Nordosten auch deutlich hinter den Potentialen des Standorts zurück, insbesondere wenn man den hohen notwendigen Erschließungsaufwand für den Münchner Nordosten betrachtet.

Nach Auffassung des Referats für Arbeit und Wirtschaft wird eine Erhöhung der Arbeitsplatzzahl auf 15.000 als unterste Grenze gesehen. Wir verweisen auf die Siedlungsentwicklung in Freiham die auf über 500 ha Planungsumgriff, heute ein Verhältnis von Einwohner zu Arbeitsplätzen von 2:1 erreichen wird.

Das in den Wettbewerbsplänen dargestellte Gewerbegebiet nördlich von Johanneskirchen (Baustein F) ist grundsätzlich gut gelegen, wenn es an die Umgehungsstraße M3 angeschlossen werden kann. Aber auch bei einer hohen Flächeneffizienz (40m<sup>2</sup> /1 Arbeitsplatz), die üblicherweise bei Büronutzung anzunehmen ist, werden dort nicht mehr als 5000 Arbeitsplätze angesiedelt werden. Produzierende Nutzungsanteile würden diese Arbeitsplatzzahl noch verringern.

Darüber hinaus fehlt dem RAW in der Beschlussvorlage ein Planungshorizont für die Entwicklung des Baustein F und damit eine vermittelbare Perspektive für das Gewerbe.

Nach Auffassung des RAW sind die vorgestellten Wettbewerbsentwürfe hinsichtlich der Ausweisung von Gewerbeflächen im oben genannten Sinne zu überarbeiten.



Clemens Baumgärtner

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



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium  
Friedenstraße 40, 81660 München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
PLAN-HAII-60V  
per eMail

**Florian Ring**

**Privat:**

Buschingstr. 16, 81677 München  
Telefon: 0179/5495463  
E-mail: florianring@web.de

**Geschäftsstelle:**

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

München, 22.06.2021

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

TOP 9.1/15.06.2021

**Fachgespräch zur Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme im Münchner Nord Osten**  
Stellungnahme BA 13 Bogenhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich mit der o. g. Anhörung in seiner Sitzung am 15.06.2021 befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

**Der Bezirksausschuss Bogenhausen hält es auf Grund der durchaus fundamentalen Unterschiede zwischen ursprünglicher Planung und der nun vorliegenden Planung für den Stadtratsbeschluss als unabdingbar, hier nochmals eine ausführliche Bürgerbeteiligung durchzuführen. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass durch Videokonferenzen die Unzufriedenheit eher gesteigert wird. Bezirksausschuss, Stadtrat und Verwaltung brauchen aber einen guten Start des Verfahrens und maximale Anstrengungen, die Bevölkerung vor Ort mitzunehmen.**

**An der Bürgerbeteiligung sollen auch das Referat für Bildung und Sport, das Sozialreferat und das Mobilitätsreferat teilnehmen.**

**Diese Bürgerbeteiligung kann nur mit Präsenzveranstaltungen durchgeführt werden, die höhere Besucherzahlen zulassen. Daher sind die entsprechenden Workshops im September durchzuführen und vorher gut zu planen.**

**Wichtig bei der Bürgerbeteiligung ist, dass nicht erneut die bereits behandelten Themen lediglich vorgestellt werden, sondern mit den Bürger\*innen intensiv gerade die verkehrliche und bauliche geplante Situation erörtert wird. Hierzu sind mindestens 2 getrennte Workshops anzubieten. Zudem ist dem Bezirksausschuss ein eigener Workshop zur Verfügung zu stellen, bei dem die neuralgischen Punkte (baulich und verkehrlich) abgefahren werden und vor Ort die jeweiligen Kernpunkte erörtert werden.**

**Erst anschließend wird der Bezirksausschuss seine Stellungnahme zur Stadtratsvorlage abgeben. Das Format der Workshops ist mit dem BA eng abzustimmen.**

**Zudem bedarf es besserer Visualisierungen, hinsichtlich des Straßennetzes als auch der Nutzungsdichte. Die LH München soll hierfür Visualisierungen als „Virtual Reality“ in Auftrag geben, um das zukünftige Plangebiet besser begreifen zu können. Hierfür sind entsprechende Mittel bereitzustellen.**

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Florian Ring', written in a cursive style.

Florian Ring  
Vorsitzender des BA 13 Bogenhausen

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes  
**Trudering-Riem**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, Direktorium  
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

**PLAN-HAII-60V**

**Vorsitzender  
Stefan Ziegler**

**Privat:**

Telefon: 0172/ 894 33 34  
Telefax: (089) 4 39 87 115  
E-Mail: ba@ziegler-muc.de

**Geschäftsstelle Ost:**

Friedenstraße 40  
81660 München  
Telefon: (089) 233 - 61490  
Telefax: (089) 233 – 989 61490  
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 18.06.2021

Ihr Schreiben vom  
12.05.2021

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
7.3.1 - 06/21

**Münchner Nordosten: Beschluss des Ergebnisses des städtebaulichen und  
landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 17.06.2021 mit o.g. Angelegenheit befasst und gibt im Folgenden eine Erststellungnahme ab. Bitte beachten Sie, dass eine endgültige Stellungnahme erst nach der Durchführung des Bürgerworkshops erfolgen wird.

Der BA fordert, dass der Bürgerworkshop im Präsenzformat im Münchner Nordosten oder Osten stattfindet, wenn es die Pandemiesituation erlaubt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler  
Vorsitzender

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



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium  
Friedenstraße 40, 81660 München

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
PLAN-HAII-60V  
Stadtplanung**

**Florian Ring**

**Privat:**

Telefon: 0179/5495463

E-mail: florianring@web.de

**Geschäftsstelle:**

Friedenstr. 40, 81660 München

Telefon: 233-61483

Telefax: 233-61485

E-Mail: BA13@muenchen.de

München, 17.11.2021

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

TOP 2.2.2/16.11.2021

**Beschlussentwurf zum Münchner Nordosten  
Entwurf der Beschlussvorlage  
Stellungnahme BA 13 Bogenhausen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 16.11.2021 mit der o.g. Anhörung beschäftigt und folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

- I. **Der Bezirksausschuss Bogenhausen stimmt der Beschlussvorlage entsprechend Anlage 1 in der modifizierten Form zu.**
- II. **Bevor weitere Schritte bzw. Vertiefungen hinsichtlich einzelner Planungen stattfinden, sind allerdings folgende Punkte umzusetzen/sicherzustellen:**

**Der Bezirksausschuss spricht sich grundsätzlich dafür aus, den Siegerentwurf aus dem Wettbewerb anzukaufen.**

**Allerdings haben die Workshops mit dem Planungsreferat sowie den anderen zuständigen Referaten gezeigt, dass nach Auffassung des Bezirksausschusses noch viele klärungsbedürftige Punkte vor einer weitergehenden Planung zu klären sind. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Planung macht erst dann Sinn, wenn obige Aspekte hinreichend berücksichtigt bzw. umgesetzt wurden.**

1. **Für die Erschließung des Gebietes ist eine Alternative zu der derzeitigen vorgesehenen Erschließung Süd-West aufzuzeigen.**

**Die bisher angedachte und im Plan niedergelegte Erschließung beruht nicht auf den Stadtratsbeschluss. Vielmehr hat die Verwaltung selbstständige eine eigene Überplanung vorgenommen. Die jetzige Planung mit einer Erschließungsstraße von Ost nach West stellt**

entgegen des Eckdatenbeschlusses eine Durchgangsstraße dar und generiert zu dem Schleichverkehr für Fahrzeuge, die auf der A94 nicht im Stau stehen wollen bzw. den Stau in angrenzenden Straßen (Richard-Strauss-Straße/Prinzregentenstraße) umgehen wollen. Durch die derzeit vorgesehene Erschließung würde der externe Verkehr nicht aus dem Quartier herausgehalten werden. Daher sind andere Erschließungsmöglichkeiten zu suchen.

Die Lösung kann nicht in etwaigen nachträglichen Tempobeschränkungen oder Sperrungen von einzelnen Straßenabschnitten liegen. Es gilt die Zahl von Fahrzeugbewegungen, die nicht unmittelbar dem Quartier zuzuordnen sind möglichst gering zu halten.

Zudem muss sichergestellt werden, dass die Quartiere und die vorhandene Bebauung verkehrlich aneinander angeschlossen sind und ein Queren untereinander möglich ist; ohne Anbindung an die M3. Weitere Details sind im Rahmen des Verkehrsgutachtens näher zu untersuchen.

2. Sofern Gewerbebetriebe bzw. Gewerbeeinheiten vorgesehen sind, bedarf es für die weitere Planung einer Konkretisierung: Der Bezirksausschuss begrüßt zwar das Ansiedeln der Gewerbebetriebe, die für die unmittelbare (Nah-)Versorgung des Quartiers notwendig sind, er spricht sich aber klar dagegen aus, dass größere, externe Gewerbebetriebe sich vor Ort ansiedeln.

Daher soll hinsichtlich der Gewerbegebiete folgende Regelung gelten:

- a) Gewerbegebiete werden ausschließlich im nordöstlichen Teilbereich (Johanneskirchen) ausgewiesen.
  - b) Bei der Gestaltung der Gewerbegebiete ist darauf zu achten, dass aufgrund klarer Vorgaben hinsichtlich der Höhe der Baumasse und der Volumen es ausgeschlossen ist, dass sich größere Gewerbebetriebe (wie beispielsweise Amazon) dort ansiedeln können. Der Bezirksausschuss lehnt vor allem die Errichtung großer Bürokomplexe ab.
  - c) Bei der Verteilung der Gewerbeeinheiten ist darauf zu achten, dass diese ausschließlich der Versorgung des örtlichen Wohnquartiers dienen sollen. Denkbar wäre eine Gewerbehof und Ateliers für Kunst und Kultur. Externe Gewerbeeinheiten sollen nicht geschaffen werden.
  - d) Die Regelung für den Gewerbebetrieb gilt ebenfalls für Industriegebiete. Mit anderen Worten: Lediglich kleinteilige, örtlich notwendige Gewerbeeinheiten sind zulässig. Externe Gewerbe-/Industrieeinheiten werden abgelehnt.
3. Hinsichtlich der Gutachten, die im weiteren Verfahren zu beauftragen sind, müssen alle Gutachten auf einmal und in Abstimmung zueinander beauftragt werden.

Es ist aus Sicht des Bezirksausschusses gänzlich verfehlt aus Kostengründen die Gutachten zu splitten und im Jahr 2022 einen Teil der Gutachten und im Jahr 2023 den zweiten Teil der Gutachten zu beauftragen. Wie gerade die Machbarkeitsstudie zur SEM gezeigt hat, ist es unausweichlich und dringend notwendig die Gutachten gleichzeitig und entsprechend aufeinander abgestimmt zu beauftragen.

Darüber hinaus beantragt der Bezirksausschuss, bei der Vergabe der Gutachten vorher angehört zu werden und entsprechende Vorschläge für die Ausschreibungsdetails bzw. -grundlage der jeweiligen Gutachten darlegen zu können.

4. Im Rahmen der Workshops wurde deutlich, dass bisher keine klare Aussage bzw. Übersicht darüber existiert, wie viel Ausgleichsfläche, wie viel allgemeine Grünfläche, wie viel private Grünfläche bzw. wie viele Doppelungen in Bezug auf die Flächen vorliegen.

Daher möge die Landeshauptstadt München unverzüglich hier dem Bezirksausschuss den Flächenverbrauch darstellen inklusive einer vorläufigen Schätzung der durch Bebauung zu erwartenden Versiegelungsfläche.

Dabei ist aus Sicht des Bezirksausschusses auch für die weitere Planung unabdingbar, dass die Ausgleichsflächen im Stadtgebiet Bogenhausen (BA-13) selbst liegen und nicht an anderen, entfernten Orten nachgewiesen werden.

Das Gelände der Olympia-Reitanlage/Polizeireiterstaffel sowie der in unmittelbarer Nähe befindliche Hüllgraben haben einen hohen Wert für den Natur- und Artenschutz. Der Bezirksausschuss lehnt daher in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der bisherigen Bürger\*innenbeteiligung jedwede Bebauung auf Flächen dieses Bereichs kategorisch ab.

Zudem soll festgehalten werden, dass im Rahmen der nun angedachten nachzuverdichtenden Flächen es sich um ausschließliche jene Flächen der Nachverdichtung handelt; mithin soll aufgezeigt werden, mit welchem Instrumentarium und in welchem Umfang zukünftig abgesichert wird, dass über die nächsten Jahrzehnte keine sukzessive Umwandlung von auch Grünflächen in Bauland stattfindet. Es muss sichergestellt werden, dass eine Erweiterung der Bauflächen über die aktuellen Planungen hinaus konsequent ausgeschlossen ist.

6. Es ist sicher zu stellen, dass hinreichend bezahlbarer Wohnraum entsteht.
7. Für ein klimaneutrales Stadtquartier ist neben Kalt- und Frischluftschneisen, genügend Grün- und Freiflächen und eine klimaneutrale Energieversorgung von zentraler Bedeutung. Zum einen sollte der Wärmebedarf der ressourcenschonend gebauten Gebäude möglichst gering sein. Zum anderen sind PV-Anlagen auf den Dächern und eine Sicherstellung von erneuerbarer Wärmeversorgung wesentlich. Dazu sollten Untersuchungen eingeleitet werden, insbesondere ob eine Geothermieanlage möglich ist.
8. In der Planung muss von Beginn an neben der üblichen sozialen Infrastruktur wie Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime, kulturelle Einrichtungen, Bürgerhaus etc. auch ein kommunales Gesundheitszentrum berücksichtigt werden. Eine medizinische Versorgung wie in Riem ist unbedingt zu vermeiden.
9. Um die Planungsziele vollumfänglich zu gewährleisten, ist sicherzustellen, dass der Stellenplan für die beteiligten Referate entsprechend den ursprünglichen Vorgaben eingehalten wird. Ohne ausreichende personelle Ressourcen ist eine SEM im Nordosten nicht zeitnah zu verwirklichen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Florian Ring

Vorsitzender des BA 13 Bogenhausen

## Münchner Nordosten

### Entwurf der Beschlussvorlage

### Stellungnahme BA 13 Bogenhausen

#### Anlage 1

#### II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Vom Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs wird Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbsentwurf des 1. Preisträgers rheinflügel severin, Düsseldorf mit bbz landschaftsarchitekten berlin gmbh bdla, Berlin zur Grundlage der weiteren Planung zu machen. Dabei ist allerdings eine andere Erschließung der weiteren Planung zu Grunde zu legen, als derzeit die Süd-West-Trasse aufzeigt.
3. Der Stadtrat stimmt zu, dass die Nutzungsrechte des 1. Preisträgers aus dem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb ~~Polizeireiterstaffel~~ durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung angekauft werden.
4. Der Stadtrat beschließt auf Grundlage des Entwurfs des 1. Preisträgers folgende Planungsziele:
  - Der Münchner Nordosten soll ~~möglichst~~ klimaneutral und ökologisch, auto- und lärmarm sowie lebendig und sozial sein.
  - Im Planungsgebiet soll schrittweise die Nutzungsdichte von bis zu ~~ca.~~ 30.000 Einwohner\*innen möglichst boden- und ressourcenschonend erreicht werden.
  - Das Planungsgebiet dient vorrangig dem Wohnungsbau. Arbeitsplätze sind nur in der Größenordnung einzuplanen, die für die Aufrechterhaltung der sozialen Infrastruktur und Nahversorgung benötigt wird. Der Fokus soll demnach bei Handwerk, Einzelhandel und Dienstleistungen liegen, nicht auf dem sogenannten höherwertigen Gewerbe. Das Gewerbe soll zur Durchmischung des Gebiets beitragen und vornehmlich in gemischter Nutzung im Erdgeschoss angesiedelt werden. Im Rahmen der Planung ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Baufenster und Höhenentwicklungen eine größere Ansiedlung von Gewerbe, konzentriert auf einem Raum, ausgeschlossen sind.
  - Der Hüllgraben ist von jeglicher Bebauung freizuhalten und als renaturierte Naherholungsfläche zu planen. Eine Erschließungsstraße über den Hüllgraben ist keine Option.
  - Das Gelände der Olympia-Reitanlage und der Polizeireiterstaffel ist in seiner bisherigen Nutzung und Umfang zu erhalten. Von einer Bebauung oder Erschließung des Baugebiets über das Gelände ist aus Gründen des Natur- und Artenschutzes abzusehen.
  - Die im Entwurf freibleibenden Flächen sollen für die Zukunft so gesichert werden, dass eine spätere Nachverdichtung ausgeschlossen ist. Insbesondere sind Grünflächen und Naherholungsgebiete umfassend auszuweisen und zu sichern.

5. Das Planungsreferat wird gebeten, folgende für die nachfolgenden Planungsschritte notwendigen Gutachten vorzubereiten:
  - Verkehrs- und Mobilitätsgutachten mit Ausdifferenzierung eines autoarmen Mobilitätskonzepts
  - Landschafts- und Ausgleichsflächenkonzept
  - Klimaneutralitätsgutachten
  - Stadtklimatisches Gutachten
  - Agrarstrukturelle Untersuchungen
  - Hydrogeologische und hydrologische Untersuchungen zum Grundwasser und zum Hüllgraben inklusive eines hydrologischen Modells
  - Soziales Nutzungs- und Versorgungskonzept (SNVK)
  - Machbarkeitsstudie Badeseen
  - Immissionsschutzgutachten

Die Gutachten sind gemeinsam zu beauftragen und aufeinander abzustimmen. Eine Teilung der Gutachten aus Kostengründen ist nicht sinnvoll, da andernfalls eine nachträgliche Anpassung sich als schwierig erweisen dürfte. Für die jeweiligen Gutachten ist im Rahmen der Ausschreibung bzw. der Gutachterfragestellung der örtliche Bezirksausschuss Bogenhausen zu beteiligen, sodass dieser Anregungen für die Begutachtung von Beginn an mit einbringen kann.

6. Das Planungsreferat wird gebeten, im Benehmen mit dem Mobilitätsreferat mögliche Alternativen zur verkehrlichen Erschließung der Quartiere zu entwickeln und dem Stadtrat sowie den beteiligten Bezirksausschüssen vorzulegen. Diese Alternativen sollen neben den Fragen der Kapazität auch ökologisch wertvolle Flächen berücksichtigen und die Forderung des Eckdatenbeschlusses befolgen, nach dem es keine leistungsfähige Durchgangsstraße in dem Gebiet geben soll. Der ÖPNV hat entsprechend des Eckdatenbeschlusses grundsätzlich Vorrang vor dem MIV.
7. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, im Rahmen der nächsten Aktualisierung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München die Verlängerungen der U-Bahnlinie U4 bis zur Messestadt oder alternativ Richtung Osten sowie der Trambahnlinie 17 ab Johanneskirchen in das Entwicklungsgebiet in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „in Untersuchung“ aufzunehmen.
8. Das Baureferat wird gebeten, sobald die erforderlichen Ressourcen geschaffen sind, im Benehmen mit dem Mobilitätsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie den SWM/MVG die Vorplanung für eine Verlängerung der U4 Arabellapark über Engelschalking mit einem weiteren Halt im Münchner Nordosten zu erstellen und dem Stadtrat über das Ergebnis zu berichten. Eine Verlängerung der U4-Ost bis zu Messe Riem sowie in Richtung Osten ist offen zu halten. Bei der Planung ist eine unterirdische Abstell- und eine Wendeanlage zu berücksichtigen.
9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Rahmen eines gesonderten externen Gutachtens aufzuzeigen, welcher Bedarf für die soziale, kulturelle, grüne und technische Infrastrukturmaßnahmen abhängig von der Einwohnerzahl bestehen. Dabei ist die besondere Lage des Gebiets (Ortsrand) zu berücksichtigen. Dabei sind gewachsene, ältere Siedlungsstrukturen aus München wie beispielsweise Schwabing als Referenzobjekte zu berücksichtigen.
10. Dabei wird die Anordnung eines Tram-Betriebshofes im Norden des Siedlungsgebietes geprüft, um eine funktionsfähige Anbindung über die verlängerte Tram-Linie 17 zu gewährleisten.
11. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Kommunalreferat, den entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert aller im Untersuchungsumgriff gelegener Grundstücke ermitteln zu lassen.

12. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die unter Buchstabe B Ziffer 8 des Vortrages dargestellte erweiterte Organisationsstruktur auf strategisch bzw. politischer Ebene einzurichten. Auf Grund der Tragweite des Projekts ist sicherzustellen, dass mindestens 3 Vertreter aus jedem betroffenen Bezirksausschuss mit einbezogen sind.
13. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, eine Anwaltskanzlei mit der Einrichtung einer Ombudsstelle mit einer externen Ansprechperson für die Eigentümer\*innen zu beauftragen. Für die Beauftragung werden Teilbeträge bereits bewilligter Mittel aus dem mit Beschluss vom 10.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 02019) zusammen geführten Budget für den Münchner Nordosten sowie für Feldmoching-Ludwigsfeld verwendet.
14. Wenn die Ergebnisse der Gutachten vorliegen, ist eine umfassende Bürger\*innenbeteiligung durchzuführen, bei der themenspezifisch an mehreren Tagen Bürger\*innen in Arbeitsgruppen Fragen stellen sowie Anregungen und Kritik einbringen können. Für diese Bürger\*innenbeteiligung ist eine umfassende Visualisierung zu sorgen, beispielsweise als virtual reality Simulation sowie gut nachvollziehbare und lesbare Pläne. Die Bezirksausschüsse sind bei der Vorbereitung der Bürger\*innenbeteiligung einzubeziehen, es müssen sowohl Termine für eine online-Beteiligung als auch Termine für eine Präsenzteilnahme stattfinden.
15. Vom weiteren Vorgehen in Bezug auf Überlegungen zu einer IGA/BUGA wird Kenntnis genommen.
16. Die angrenzenden Gemeinden, insbesondere Aschheim, Kirchheim und Unterföhring sind frühzeitig umfassend mit einzubeziehen, damit eine Abstimmung untereinander stattfinden kann (interkommunale Abstimmung), insbesondere zu verkehrlichen und infrastrukturellen Themen.
17. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03245 der Stadtratsfraktion der SPD vom 12.07.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
18. Der bisher aufgegriffene Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 05197 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
19. Die Bürgerversammlungsempfehlungen des Stadtbezirks 13 – Bogenhausen Nr. 14-20 / E 02235 vom 25.10.2018, Nr. 14-20 / E 02930, Nr. 14-20 / E 02954, Nr. 14-20 / E 02919 und Empfehlung Nr. 14-20 / E 02929 und Nr. 14-20 / E 02931 vom 24.10.2019 sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes  
**Trudering-Riem**



Landeshauptstadt  
 München

Landeshauptstadt München, Direktorium  
 D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung**

**PLAN-HAII-60V**

per E-Mail vorab an:  
 plan.ha2-60v@muenchen.de

**Vorsitzender  
 Stefan Ziegler**

**Privat:**

Telefon: 0172/ 894 33 34  
 Telefax: (089) 4 39 87 115  
 E-Mail: ba@ziegler-muc.de

**Geschäftsstelle Ost:**

Friedenstraße 40  
 81660 München  
 Telefon: (089) 233 - 61490  
 Telefax: (089) 233 - 989 61490  
 E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 19.11.2021

Ihr Schreiben vom  
 12.05.2021

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
 7.3.1 - 11/21

**Münchner Nordosten: Beschluss des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 18.11.2021, nach Vorberatung in seinem Unterausschuss Stadtteilentwicklung, mit o.g. Anhörung beschäftigt und mehrheitlich dafür gestimmt folgende Stellungnahme abzugeben:

**Stellungnahme zur Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02908, Mai 2021  
 Münchner Nordosten: Beschluss des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs**

**1. Grundsätzliches**

Der Bezirksausschuss nimmt wie folgt Stellung.

Der Bezirksausschuss unterstützt den Ankauf der Nutzungsrechte des 1. Preisträgers und die Weiterarbeit auf dieser Grundlage. Allerdings wird betont, dass unabdingbar weitere vertiefende Untersuchungen notwendig sind. Gutachten zu Verkehr, Natur und Landschaft einschließlich Stadtklima stehen hierbei an erste Stelle. Aber auch Gutachten zur sozialen Struktur und der schulischen, sozialen und kulturellen Einrichtungen, des Nutzungskonzepts, der Immissionen und der Hydrologie sind unverzichtbar. Der Bezirksausschuss wünscht in die einzelnen Schritte direkt eingebunden zu sein. Außerdem ist die Öffentlichkeit stets umfassend zu informieren.

**2. Olympia-Reitanlage (Teilabschnitt B)**

Der Bezirksausschuss fordert, dass die Galoppsportflächen vollständig erhalten bleiben und der wertvolle Baumbestand der Olympia-Reitanlage sowie die ökologisch wertvollen Flächen entlang des Hüllgrabens geschützt werden.

Der Bezirksausschuss nimmt das Bestreben des Freistaats, Wohnraum für seine Bedienstete und die dafür benötigte Infrastruktur zu schaffen, zur Kenntnis. Daneben soll auch Wohnraum für Studenten und Studentinnen bereitgestellt werden. Selbstverständlich wird dabei vorausgesetzt, dass es zu einer gütlichen Übereinkunft zwischen dem Freistaat und den Pferdesportverbänden und -vereinen kommt. Der Bezirksausschuss spricht sich dafür aus, dass die zu überplanende Fläche für Wohnbebauung, Infrastruktur und Erschließung schwerpunktmäßig auf den versiegelten Flächen umgesetzt wird.

Der Freistaat wird aufgefordert die Baukörper um die zu erhaltenden Bäume herum zu gruppieren, so dass im Ergebnis die Bauwerke die alten, geschützten wunderschönen Bäume quasi „umarmen“. Gleiches gilt auch für den Baumbestand entlang des Hüllgrabens.

Der Freistaat wird aufgefordert, die Planungsziele zur Olympia-Reitanlage darzustellen. Zu klären sind insbesondere, die Bedarfe der ansässigen Pferdesporteinrichtungen. Es wird auch eine Klärung darüber erwartet, ob und in welchem Ausmaß Wohnungsbau angestrebt wird. Entsprechend sind die durchzuführenden Gutachten auch darauf abzurichten.

Der Freistaat, das Planungsreferat und das Kommunalreferat sollen auch Stellung beziehen, ob eine Bebauung auf einem anderen Grundstück mittels eines Grundstückstauschs (Umlegungsverfahren) angedacht ist, um damit die Olympia-Reitanlage von einer neuen Bebauung freihalten und als Erholungsfläche für die Öffentlichkeit nutzbar machen zu können.

### **3. Hofgut Riem (Teilabschnitt G)**

Der Bezirksausschuss lehnt einen Busbetriebshof im Teilabschnitt G ab. Weiterhin wird auch eine optionale städtebaulichen Überplanung der Flächen des Hofgut Riem bzw. angrenzender Flächen abgelehnt. Denn neben der ökologischen landwirtschaftlichen Nutzung hat sich ein gemeinwohlorientierter Bildungs- und Begegnungsort etabliert. Dieser soll dauerhaft erhalten bleiben und die Fläche dafür - wenn möglich - eher ausgeweitet werden.

Eine Ausformulierung des noch nicht renaturierten Truderinger Hüllgrabens nördlich des Tierheims muss gleich mitgedacht werden.

### **4. Erschließung und Mobilität**

#### **U-Bahn, Tram, Mobilität:**

Die städtebauliche Entwicklung muss sich an den bestehenden und geplanten Schienenverkehrsmitteln (S-U-Trambahn) orientieren, um von Beginn an einen größtmöglichen Anreiz für maximal autoreduziertes Wohnen geben zu können. Ein erweitertes ÖPNV-Angebot (z. B. Tram) ist prioritär bereits für die ersten neuen Siedlungsprojekte anzubieten.

Eine baldige Klarheit für die künftige Trassierung der S8-Gleisanlagen und der Gütergleise inklusive dem S/U-Verknüpfungsbahnhof Engelschalking ist hochgradig wünschenswert. Allerdings muss die Stadt Handlungsfreiheit gegenüber der DB Netz AG gewinnen. D.h. ein jahrelanges Warten auf Entscheidung und Bau eines Bahntunnels würde eine geordnete Erschließung des neuen (und alten) Siedlungsgebiets mit eindeutigem Schwerpunkt ÖPNV und Umweltverbund nicht hinnehmbar verzögern. Daher sollte die Stadt von sich aus einen U-Bahnhof Engelschalking auf der Ebene -2 als reale Option ins Auge fassen. Dies erlaubt eine spätere Tieferlegung der Bahntrasse auf Ebene -1. Mit dieser Kreuzungsoption in Engelschalking würde viel Zeit bei der dringend notwendigen schienengeborenen ÖPNV-Erschließung des Münchner Nordostens gewonnen werden.

Der Bezirksausschuss sieht in einer tangentialen U-Bahn-Spange von der U4 zur S2 Riem und zur U2 Messestadt West einen unverzichtbaren Beitrag zu einer Stärkung des ÖPNV im gesamten Münchner Nordosten. Er fordert daher die Verlängerung der U4 in das Plangebiet und weiter über S-Bahnknoten Riem bis zum Knoten Messestadt West. Eine Weiterführung nach

Süden soll konzeptionell mitverfolgt werden. Der U-Bahnanschluss Messestadt West soll auch einen großen Beitrag zur besseren Erreichbarkeit der Messe leisten und dazu beitragen, Kfz-Verkehr zu verringern.

Entsprechende Machbarkeitsstudien, Vorplanungen und Planungen dürfen nicht von der Priorisierung anderer U-Bahn-Projekte (U6 Martinsried, U5 Freiham, U9) abhängig gemacht werden. Ein früher Baubeginn erlaubt über weite Abschnitte des heute noch kaum besiedelten Gebiets eine kostengünstig offene Bauweise. Die Planung soll daher zügig begonnen und die Finanzierung gesichert werden. Der U-Bahnabschnitt ist auch deswegen zwingend vor dem Bezug der Wohnungen fertigzustellen, damit die zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen ein ansprechendes Mobilitätsangebot vorfinden und nicht notgedrungen auf den motorisierten Individualverkehr setzen müssen.

Die bereits seit Jahren vorliegenden Überlegungen für eine Seilbahn zwischen S8, S2 und Messe sollten als Vorläufer-Option für die vorgesehene U-Bahn-Linie geprüft werden.

Eine erschließende Führung der Tram durch die neue Bebauung auf dem Gelände der heutigen Trabrennbahn (abseits von Burgauer- und Rennbahnstraße) ist zu prüfen.

Die personellen und finanziellen Kapazitäten der Verwaltung sind gezielt zu erweitern, um die – derzeit scheinbar nicht mögliche - parallele Planung mehrerer U-Bahn-, Tram- oder auch Stadt-Umland-Trassen zu ermöglichen.

### **Süderschließung:**

Die Erschließung von Süden über den Teilabschnitt B wird als eine passende Lösung betrachtet. Die Straße ist einspurig in jede Richtung auszuführen. Entsprechend starke Erschließungsstraßen nach West und Nord sind zu ergänzen. Eine ostseitige Erschließung über Dornach ist ebenfalls vorzusehen.

Eine direkte Anbindung an den Schatzbogen wird abgelehnt. Das würde zu einer unzumutbaren Belastung der Truderinger Quartiere führen. Eine direkte Anbindung an den Kreisel der BAB 94 wird als die beste Lösung betrachtet.

Der Bezirksausschuss fordert die LH München auf, unabhängig von der am Ende tatsächlich umgesetzten Einwohnerzahl-Variante, die Gutachten zur verkehrlichen Erschließung auf die Maximalzahl von 30.000 Einwohnern zu erstellen.

Vor der Festlegung der südseitigen Verkehrserschließung sind weitere Gutachten bzw. Untersuchungen notwendig. Es sind Szenarien aufzuzeigen und demgemäß Variantenuntersuchungen durchzuführen. Das Verkehrsgutachten soll Szenarien untersuchen, in denen ein autoarmes Leben im Siedlungsgebiet bequem möglich ist. Der Bezirksausschuss ist in die Festlegung der verschiedenen Szenarien und Varianten einzubeziehen.

Die Brücke über den Hüllgraben ist äußerst sorgfältig auszuführen. Der Eingriff in die Natur ist möglichst gering zu halten. Der Bezirksausschuss fordert eine vorgelagerte Untersuchung in der verschiedene Konzepte beschrieben und die verschiedenen Güter abgewogen werden.

### **Mobilität:**

Neben einem leistungsfähigem ÖPNV sind auch leistungsfähige und vernetzte Fahrradrouen (auch abseits von Straßen) vorzusehen, die auch die Nachbarstadtteile und -gemeinden anbinden.

Der geplante Radschnellweg nördlich Bahnhof Riem-Dornach (von Bogenhausen nach Markt Schwaben) ist prioritär zu realisieren (auch zur optimalen Anbindung des Gewerbegebiets Dornach).

Eine attraktive und direkte Ost-West-Verbindung Aschheim – Engelschalking/Daglfing per Rad und ÖPNV (-Verlängerung) nördlich der Galopprennbahn sollte untersucht/angestrebt werden.

Eine neu gebaute Brücke über die Gleisanlagen an der Riemer Straße muss Fahrrad- und Tram-kompatibel konzipiert und gebaut werden.

## **5. Sonstiges**

### **Arbeitsplätze:**

Die 10.000 angestrebten Arbeitsplätze sollten im Zuge der voraussichtlichen Umstrukturierung des Bürosektors nochmals sorgfältig überprüft und möglichst nach unten korrigiert werden. Keinesfalls darf eine Erhöhung auf bis zu 15.000 Arbeitsplätze angestrebt werden.

Bei der Siedlungsmaßnahme ist darauf zu achten, dass sie einen großen Beitrag zur Lösung des Münchner Wohnungsproblems darstellt und dieses nicht durch neue attraktive Bürostandorte weiter verschärft. Wir bitten die Stadt daher darzulegen, wie viele Arbeitsplätze die Siedlungsmaßnahme für die Daseinsvorsorge benötigt.

### **Eck-Grundstück Riemer Straße/Rennbahnstraße:**

Dieses Eckgrundstück liegt unmittelbar an der Autobahnanschlussstelle Daglfing und an der Ost-West-Verbindungsstraße Riemer Straße, sowie am Beginn der Siedlung Daglfing und gegenüber des neuen Wohnbaugebiets auf der Trabrennbahn. Hier bietet sich aufgrund der verkehrsgünstigen Lage an, mit dem Bezirksausschuss 13 über folgende Anregung zu diskutieren: Auf der seit Jahrzehnten als Trabrennbahn-Parkplatz genutzten Fläche könnte für das SEM-Gebiet ein künftiges Logistikzentrum mit Quartiersgarage und Mobilitätsstation entstehen, mit Anschluss an die BAB 94 und das Hauptstraßennetz. Dadurch könnte das bestehende und neue Siedlungsgebiet, sowie Wohngebiete im 15. Stadtbezirk erheblich von Kfz-Verkehr entlastet werden. Die Stadtverwaltung (Planungsreferat und Mobilitätsreferat) werden gebeten, diesen Gedanken frühzeitig aufzugreifen und mit beiden Bezirksausschüssen 13 und 15 erste Planungs Ideen zu diskutieren.

### **Badesee:**

Sehr erfreut ist der Bezirksausschuss über einen weiteren Badesee auf dem Gebiet München Nordosten, wird dieser doch den hoffnungslos überlaufenen Riemer Badesee ein Stück weit entlasten.

### **Beteiligung:**

Der Bezirksausschuss befürwortet die Einsetzung eines Projektbeirats und eines Steuerungsgremiums. Ihre Arbeit richtet sich nach den politisch getroffenen Entscheidungen und darf diese keinesfalls ersetzen. In diesem Sinne sind auch die betroffenen Bezirksausschüsse kontinuierlich zu beteiligen. Bürgerbeteiligungen müssen regelmäßig durchgeführt werden. Eine transparente Öffentlichkeitsarbeit - am besten mit eigener Webseite - ist erforderlich.

**Antrag der Referentin:**

Zu 2.:

Ergänzung:

„Die optimierte Südanbindung darf nicht zu Lasten der Wohnquartiere des Stadtbezirks Trudering-Riem gehen. Die Erschließung mittels U-Bahn und Trambahn ist dabei Priorität zuzuweisen.“

Zu 3.:

Ergänzung:

„Das Planungsreferat wird beauftragt, Szenarien zu benennen und entsprechende Varianten mittels Gutachten zu untersuchen und zu bewerten. Bei der Festlegung der Szenarien sind die Bezirksausschüsse 13 und 15 einzubinden.“

Zu 4.:

Änderung:

„ - Der Münchner Nordosten soll klimaneutral und ....“

Ergänzung:

„ - Kitas, Schulen und soziale Einrichtungen sind bedarfsgerecht mit Herstellung und Bezug der neuen Wohnungen zu erstellen.

- Die Deckung des täglichen Bedarfs soll vor-Ort möglich sein.

- Den geänderten Bedürfnissen bzgl. Homeoffice muss Rechnung getragen werden.“

Zu 9.:

Ergänzung:

„Die Öffentlichkeit ist in alle Phasen intensiv zu beteiligen.“

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler  
Vorsitzender

Datum: 22.02.2022



Landeshauptstadt  
München  
**Stadtkämmerei**

Tel.: +49 (89) 233-22828

E-Mail: [REDACTED]@muenchen.de

Investitionsplanung  
und -controlling  
SKA 2.21

### **V02908 Münchner Nordosten**

- A) Beschluss des Ergebnisses des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs
- B) Weiteres Vorgehen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen (VU)
- C) Anträge und Empfehlungen

Stadtbezirk 13 Bogenhausen  
Stadtbezirk 15 Trudering-Riem

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02908**

**Beschlussvorlage für den Ausschuss am 30.03.2022 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

### **An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung**

Die Stadtkämmerei erhebt gegen o. g. Beschlussvorlage keine Einwendungen, zumal es sich bei vorliegender Beschlussvorlage um keinen Finanzierungsbeschluss handelt und somit auch um keine Haushaltsausweitung.

Da in den Antragspunkten 11, 13 und 17 der Beschlussvorlage beschrieben wird, dass zusätzliche erforderliche Mittel zum Eckdatenbeschluss angemeldet werden oder dem Stadtrat ein gesonderter Finanzierungsbeschluss für zusätzliche Ausweitungen vorgelegt wird, weisen wir in diesem Zusammenhang vorsorglich darauf hin, dass aufgrund der aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen im mittelfristigen Finanzplanungszeitraum kein Spielraum mehr für weitere Ausweitungen ohne Kompensation gegeben ist.

Gezeichnet

Dittrich  
Dittrich, Robert am 21.02.2022



Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft  
Herzog-Wilhelm-Straße 15, 80331 München

---

**Clemens Baumgärtner**  
Referent für Arbeit und Wirtschaft

An das Planungsreferat PLAN HA II  
per mail vorab  
an: [plan.ha2-60v@muenchen.de](mailto:plan.ha2-60v@muenchen.de)

Datum  
24.02.2022

**Mitzeichnung der Beschlussvorlage**  
**Münchner Nordosten**  
*Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02908*

Die erneute Vorlage des Beschlusses Münchner Nordosten lässt keine Berücksichtigungen der Einwände des Referates für Arbeit und Wirtschaft vom März 2021 erkennen. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die o.g. Beschlussvorlage aus folgenden Gründen nicht mit und bittet, diese Stellungnahme als Anlage anzuhängen.

Das Stadterweiterungsgebiet Münchner Nordosten ist neben einer möglichen Entwicklung im Münchner Norden das letzte Entwicklungsgebiet Münchens mit einem sehr großen Planungsumgriff von 600 ha.

Nach Auffassung des Referats für Arbeit und Wirtschaft ist das dem Siegerentwurf zugrunde liegende Verhältnis von Einwohnerzahl (30.000) zu Arbeitsplätzen (10.000) nicht angemessen, zumal dabei auch die Arbeitsplätze für Infrastruktur und Versorgung der Bevölkerung sowie nicht gewerbliche Arbeitsplätze davon umfasst sind.

Das bedeutet, dass von maximal 5.000 neuen Arbeitsplätzen ausgegangen werden kann, die nicht unmittelbar zur Versorgung des Gebietes beitragen.

Im Zuge der Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02731) haben das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Planungsreferat gemeinsam den eklatanten Mangel an Gewerbeflächen in der Stadt festgestellt. Teil der Maßnahmen war dabei auch die Entwicklung neuer Gewerbeflächen im Bereich des Münchner Nordosten.

Das in der Beschlussvorlage dargestellte Verhältnis von Wohnen zu Arbeiten von 3:1 bei der

Herzog-Wilhelm-Str. 15  
80331 München  
Telefon: (089) 233-24642  
Telefax: (089) 233-27966

vollständigen Neuentwicklung der Stadterweiterung reicht nicht aus, das Flächendefizit für das Gewerbe erkennbar zu lindern. Nach Auffassung des RAW bleibt die Entwicklung Münchner Nordosten auch deutlich hinter den Potentialen des Standorts zurück, insbesondere wenn man den hohen notwendigen Erschließungsaufwand für den Münchner Nordosten betrachtet.

Nach Auffassung des Referats für Arbeit und Wirtschaft wird eine Erhöhung der Arbeitsplatzzahl auf 15.000 als unterste Grenze gesehen. Wir verweisen auf die Siedlungsentwicklung in Freiamt die auf über 500 ha Planungsumgriff, heute ein Verhältnis von Einwohner zu Arbeitsplätzen von 2:1 erreichen wird.

Das in den Wettbewerbsplänen dargestellte Gewerbegebiet nördlich von Johanneskirchen (Baustein F) ist grundsätzlich gut gelegen, wenn es an die Umgehungsstraße M3 angeschlossen werden kann. Aber auch bei einer hohen Flächeneffizienz (40m<sup>2</sup> /1 Arbeitsplatz), die üblicherweise bei Büronutzung anzunehmen ist, werden dort nicht mehr als 5000 Arbeitsplätze angesiedelt werden. Produzierende Nutzungsanteile würden diese Arbeitsplatzzahl noch verringern.

Darüber hinaus fehlt dem Referat für Arbeit und Wirtschaft in der Beschlussvorlage ein Planungshorizont für die Entwicklung des Baustein F und damit eine vermittelbare Perspektive für das Gewerbe.

**II. vor Auslauf  
an Leitung RAW**  
mit der Bitte um Kenntnisnahme und Zustimmung  
**Termin zur Vorlage im Planungsreferat: 25.02.2021**

**III. Abdruck an  
RS/BW**

**IV. Wv. RAW/FB**

Clemens Baumgärtner