

Telefon: 0 233-26657
22664
24822
22830
Telefax: 0 233-24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

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

- A) **Änderung des Flächennutzungsplanes
mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI / 44
und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2178
Heltauer Straße (beidseitig),
Karlsruher Straße (beidseitig),
Birnhälmer Straße (beidseitig)
Schatzbogen (östlich)
Salzmesserstraße (westlich)
(Änderung des Bebauungsplans Nr. 896,
Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 1222,
Verdrängung des Aufstellungsbeschlusses für den
Bebauungsplan Nr. 1711)**

- Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss -

- B) **Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes**

- C) **Bürgerversammlungsempfehlung**

- Zurückstellung des geplanten Bauleitverfahrens Heltauer Straße um mindestens 4
Jahre,
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02886 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 -
Trudering-Riem am 10.10.2019

Stadtbezirk 15 – Trudering - Riem

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 05732

Anlagen:

1. Übersichtsplan Stadtbezirke (M 1 : 50.000)
2. Übersichtsplan Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss (M 1 : 5.000)
3. Übersichtsplan Geltungsbereich bestehender aufzuhebender Aufstellungsbeschluss
(M 1 : 5.000)
4. Ausschnitt Flächennutzungsplan
5. Luftbild mit Bebauungsplanumgriff
6. Verlegung des Bachlaufs Hüllgraben
7. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02886 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 -
Trudering-Riem am 10.10.2019
8. Stellungnahme des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes vom 23.04.2021 zur
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02886
9. Stellungnahme des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes vom 25.03.2022

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.07.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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

A) Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung

1. Planungsanlass

Auf den bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzten Grundstücken soll ein Quartier mit Wohnnutzungen, Infrastruktureinrichtungen, nicht störendem Gewerbeanteil, Erschließungsmaßnahmen sowie Grün- und Freiflächen, auch zur Entwicklung der bahnbegleitenden Parkmeile, mit Einbettung des umgeleiteten Bachlaufes des Hüllgrabens (Fortführung des Hachinger Bachs nördlich der Bahntrasse) entwickelt werden.

Aufgrund der weiterhin hohen Nachfrage nach Wohnraum innerhalb des Stadtgebietes liegt die Schaffung von Wohnraum, insbesondere von bezahlbarem Wohnraum, in hohem städtischen Interesse. Mit der Entwicklung des Gebiets soll ein bedeutsamer Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohnflächen in der Landeshauptstadt München erfolgen.

Die angestrebte Entwicklung erfordert die Aufstellung eines Bebauungsplanes zur Schaffung der planungsrechtlichen Genehmigungsgrundlagen mit paralleler Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung.

Auf Grundlage der Interessenbekundung der Eigentümer*innen werden seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung die erforderlichen Maßnahmen zur Entwicklung des Gebiets eingeleitet.

Um die Entwicklungsmöglichkeiten zu eruieren, wurde seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung eine städtebauliche Voruntersuchung durchgeführt. Die städtebauliche Voruntersuchung basiert auf der Umlegung des Hüllgrabens in Südlage (Parkmeile). Zur Sicherung der Südlage des Hüllgrabens ist es erforderlich, die Planungsziele mit diesem Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss abzusichern.

Die städtebauliche Voruntersuchung ergibt, dass an dem Standort eine Wohnbebauung mit einem Spektrum von ca. 1.500 Wohneinheiten, ergänzende Gewerbenutzungen, eine vierzügige Grundschule und fünf Kinderbetreuungseinrichtungen ermöglicht werden können. Weiterhin soll die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der DB Netz AG Truderinger-Daglfinger-Kurve erforderliche Verlegung und Freilegung des Hüllgrabens in das Planungsgebiet integriert werden.

Für das Grundstück der Park & Ride (P+R) Stellplatzfläche nördlich des Bahnhofs Trudering hat die DB Station und Service die Entbehrlichkeitsprüfung für eine Entwicklung nach §23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) eingeleitet. Bei einer zum Bebauungsplanverfahren parallelen Entwicklung kann die Fläche im Bebauungsplanumgriff überplant werden.

Das Gesamtkonzept zur Entwicklung des Gebiets soll in einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb erarbeitet werden. Das Ergebnis des Wettbewerbs soll Grundlage für das Bebauungsplanverfahren werden.

2. Ausgangssituation

2.1 Lage im Stadtgebiet, Umgriff, Größe, Eigentumsanteile

Das Planungsgebiet befindet sich im 15. Stadtbezirk Trudering-Riem. Es wird im Westen durch den Schatzbogen, im Nordwesten von einem Wohngebiet, im Nordosten durch die BIRTHÄLMER Straße, im Osten durch die SALZMESSERSTRASSE und im Süden durch die Bahntrasse München-Rosenheim und die S-Bahnstrecke begrenzt.

Der Planungsumgriff mit einer Gesamtfläche von ca. 163.500 m² umfasst folgende Flurstücke der Gemarkung Trudering:

Landeshauptstadt München:

- 78/4 Teilflächen Salzmesserstraße
- 80/15 (Teilfläche Park & Ride und Bike & Ride Anlage, Westermeier Straße)
- 81/0 (Teilfläche der BIRTHÄLMER Straße)
- 84/0 (Teilfläche der FABINI Straße)
- 91/0 (Karlsburger Straße)
- 94/2 Teilfläche Straße Am Schatzbogen
- 97/0 (Heltauer Straße)

Private Eigentümer*innen:

- 80/0, 87/0, 88/0, 89/0, 89/5, 89/6, 89/7, 89/8, 93/0, 93/4 (Landwirtschaft)
- 87/20 (Grün-/Ausgleichsfläche)
- 87/2 Teilfläche (ehemalige Gärtnerei)

- 88/5, 80/11 (Gewerbe/Industrie/Handel)
- 80/14 (Teilfläche Park&Ride und Bike&Ride (P+R und B+R) Anlage)

Die sich überwiegend in Privatbesitz befindenden Flurstücke umfassen eine Fläche von ca. 151.000 m². Bei den städtischen Flächen handelt es sich ausschließlich um Straßenverkehrsflächen im Planungsgebiet, die ca. 12.500 m² umfassen.

2.2 Städtebauliche Bestandsanalyse

2.2.1. Nutzungen und baulicher Bestand, maßgebliche Nutzungen in der Umgebung

Die Flächen des Planungsgebiets werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. An der BIRTHÄLMER Straße gibt es vereinzelt Bebauung mit gewerblicher Nutzung und Einzelhandel, insbesondere:

- Trockenbaufirma und Autohändler (BIRTHÄLMER Str. 2),
- Abschleppdienst (BIRTHÄLMER Str. 4),
- Einrichtungsmarkt (BIRTHÄLMER Str. 7) - In einen öffentlich-rechtlichen Vergleichsvertrag vom 27.10.2006 verpflichtete sich die LHM die Nutzungsuntersagung bis 28.02.2026 nicht zu vollstrecken, wenn das Gebäude im Gegenzug bis zu diesem Zeitpunkt beseitigt ist.
- Lebensmittelanbieter, Baustoffhandel (BIRTHÄLMER Str. 14)
- Sanitärausstatter (BIRTHÄLMER Str. 16)
- Autohändler (BIRTHÄLMER Str. 18)

Zusätzlich befindet sich nördlich der S-Bahnstation Trudering an der BIRTHÄLMER Straße eine P+R Anlage mit ca. 166 KFZ-Stellplätzen und eine Bike & Ride (B+R) Anlage mit ca. 269 Fahrradabstellplätzen.

Westlich entlang der Straße Am Schatzbogen grenzt an das Planungsgebiet ein Wohngebiet mit dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern sowie zweigeschossigen Reihenhäusern jeweils mit Dachgeschossen.

Nördlich des Planungsgebietes sowie entlang der Karlsburger Straße, zwischen der Heltauer- und Kießlingerstraße liegen Wohngebiete mit Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern mit zwei bis drei Geschossen und Satteldächern.

Östlich des Planungsgebiets, entlang der Salzmesserstraße, grenzt kleinteilige Wohnbebauung in Form von Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern mit ein bis zwei Geschossen plus Dachgeschoss und der ehemalige Dorfkern Kirchtrudering an. Außerdem befindet sich dort die Grundschule am Lehrer-Götz-Weg sowie die Kirche und das katholische Pfarramt St. Peter und Paul. Auf einem schmalen Streifen zwischen der Bürgermeister-Keller-Straße und dem Bahngelände befinden sich Schrebergärten. Im Süden verläuft eine Bahntrasse für den Regional- und Fernverkehr (München-Rosenheim) mit einer Breite von ca. 27 m im Westen und bis zu 63 m im Osten, die in der städtebaulichen Struktur eine deutliche Trennung darstellt. Südlich der Bahntrasse befinden sich der Bahnhof Trudering mit einem S-/U-Bahnanschluss und mehreren Bus-

verbindungen sowie kleinteiliges Gewerbe und Autohändler. Der Bahnhof Trudering bietet P+R- und B+R Stellplätze sowie barrierefreie Zugänge beidseits der Bahntrasse an.

2.2.2. Höhenprofil / Stadtbild / Hochhausstudie

Für das Planungsgebiet wurde in der "Hochhausstudie - Leitlinien zu Raumstruktur und Stadtbild" von 1995 teilweise Verdichtungspotenzial in Anlehnung an die Traufhöhe der Umgebung aufgezeigt.

Der aktuelle Entwurf der Hochhausstudie München wurde mit Beschluss „Perspektive München – Fortschreibung der Hochhausstudie“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17706) am 05.02.2020 im Stadtrat bekannt gegeben. Im räumlichen Leitplan der Studie wird das Stadtgebiet in verschiedene Höhenkategorien (Zone I-IV) gegliedert. Die Zonen treffen Aussagen zum Höhenprofil sowie Bezugsmaßstab und beschreiben das Potenzial der Höhenentwicklung.

Die Bereiche des Planungsgebietes, die nördlich der Heltauer Straße liegen, sind in der Zone II erfasst. Der Planungsbereich südlich der Heltauer- und BIRTHÄLMER Straße ist nicht im Zonenplan dargestellt, da der Zonenplan nur Bauflächen des Flächennutzungsplan (FNP) behandelt. Die Höhenkategorie II sieht eine proportionale Weiterentwicklung des Höhenprofils vor. Der Maßstab der Traufhöhe bestimmt das Stadtbild. Das heißt, der Bezugsmaßstab für neue Planungen ist der Maßstab der vorhandenen Traufhöhen. Für den vorliegenden Fall der Entwicklung eines neuen Stadtbausteines kann durch planerische Ansätze mit geeigneten Übergangsbereichen diese Traufhöhe neu gesetzt werden. Darüber hinausgehend sind in der Zone II Akzente mit einer Überhöhung von bis zu 35 % der Traufhöhe als Gestaltungsmittel möglich.

2.2.3. Bestehende soziale Infrastruktur und Schulversorgung

Im Stadtbezirk 15 Trudering - Riem ist der angestrebte Versorgungsgrad für Krippenkinder aktuell noch nicht erreicht. In räumlicher Nähe, ca. 50 m östlich, befindet sich die Grundschule am Lehrer-Götz-Weg. Südlich der Gleisanlagen liegt in ca. 400 m östlicher Richtung an der Truderinger Straße die private Pestalozzi Realschule München und in ca. 1,5 km westlicher Richtung die Mittelschule am Inzeller Weg. Südwestlich gibt es in ca. 2 km Entfernung das Staatliche Gymnasium Trudering und in ca. 2,5 km Entfernung wird im Schuljahr 2022/2023 in der Messestadt Riem der neue Schulcampus mit Gymnasium und Realschule im Zuge einer Teilinbetriebnahme des Gymnasiums eröffnet.

2.2.4. Zentrenkonzept – aktuelle Nahversorgungssituation

Das südlich des Planungsgebietes bis zur Wasserburger Landstraße liegende Gebiet wird im Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München als Quartierszentrum dargestellt.

Das Quartierszentrum Trudering in ca. 0,5 bis 1 km Entfernung an der Truderinger Straße bietet eine Vollversorgung für die Güter des täglichen Bedarfs und hat zusätzlich noch Angebote für den mittelfristigen Bedarf. Weitere Nahversorgungsangebote

befinden sich im Nahbereichszentrum Kirchtrudering, das ca. 1 km entfernt ist. In einer nicht integrierten Lage an der Kreuzung Truderinger Straße und Schatzbogen befinden sich ein Lebensmitteldiscounter und ein Drogeriemarkt. Im Bereich des in etwa 1 bis 1,5 km entfernten 5. Bauabschnitts Wohnen Messestadt Riem, soll gemäß dem Zentrenkonzept ein zusätzlicher Standort für einen Nahversorger vorgesehen werden. In ca. 3 km Entfernung befindet sich das Stadtteilzentrum Riem mit den „Riem-Arcaden“ und einem großen, umfassenden Angebot für den täglichen und mittelfristigen Bedarf.

2.3 Grün- und landschaftsplanerische Bestandsanalyse

2.3.1. Naturhaushalt, Topographie

Das Gelände des Planungsgebiets ist weitgehend eben. Der natürlichen Topographie folgend fällt es leicht nach Norden ab. Im Westen schließt eine Böschung am Schatzbogen an, die zur Bahnüberführung auf rund 10 m ansteigt.

Die generelle Grundwasserfließrichtung ist von Südosten nach Nordwesten bzw. teilweise auch nach Norden gerichtet. Der Höchstgrundwasserstand (HW 1940) im Planungsgebiet liegt ca. 1,0 m unter der Geländeoberkante. Der mittlere Grundwasserstand liegt ca. 3,0 bis 4,0 m unter Geländeoberkante.

Die Versiegelung im Planungsgebiet beschränkt sich im Wesentlichen auf die bebauten Flächen mit gewerblicher Nutzung, die P+R- und B+R Anlage sowie die vorhandenen Straßen- und Wegeflächen. Das restliche Planungsgebiet ist unversiegelt.

Der ursprüngliche Bodenaufbau (Parabraunerde mit mittlerer bis großer Entwicklungstiefe) ist durch die bestehenden Nutzungen weitgehend überprägt bzw. nicht mehr gegeben.

2.3.2. Klima

Das Planungsgebiet besteht überwiegend aus landwirtschaftlich genutzten Flächen, welchen gemäß der Klimafunktionskarte eine hohe bioklimatische Bedeutung zukommt. Sie zeichnen sich durch einen mäßigen Kaltluftvolumenstrom aus. In den Bereichen des Planungsgebietes mit bestehender Gewerbebebauung und hoher Bodenversiegelung besteht eine ungünstige bioklimatische Situation. Die angrenzenden Siedlungsbereiche sind aufgrund der aufgelockerten Bebauung und geringen Versiegelung überwiegend bioklimatisch günstig bewertet.

Es besteht ein Luftaustauschpotential mit lokaler Wirkung in Ost-West-Richtung zwischen dem Schatzbogen und der Salzmesserstraße.

Der Bereich der Bahnlinie mit den begleitenden Freiflächen im Süden des Planungsgebiets, welcher im Flächennutzungsplan als übergeordnete Grünbeziehung in Ost-West-Richtung dargestellt ist, hat als Luftaustauschbahn („Frischluftschneise“) bei

austauscharmen Wetterlagen hohe stadtklimatische Relevanz und Wirkung. Die Luftaustauschbahn ist das Bindeglied zwischen den anliegenden Siedlungsräumen und den unbebauten Grün- und Freiflächen am östlichen Stadtrand. Sie führt Kaltluft an die Siedlungsbereiche heran. In einer vertiefenden Untersuchung (2015) wurde der Einfluss einer möglichen Bebauung, die im Süden über die im Flächennutzungsplan dargestellte Grenze der Bauflächen hinausgeht, überprüft und für möglich erachtet.

2.3.3. Vegetation

Ein Großteil des Planungsgebietes weist derzeit intensiv genutzte Ackerflächen auf. Der Bereich (Flurstücke Nr. 89, 89/5, 89/6, 89/7 und 89/8, Gemarkung Trudering) östlich der Karlsburger Straße wird als Lagerfläche genutzt und beinhaltet auch kleinere Brachflächen.

Baumbestand ist überwiegend an den Rändern des Planungsgebietes sowie entlang der bebauten Grundstücke und der Straßen vorhanden.

Entlang der westlichen Grenze des Planungsgebiets befindet sich eine naturnahe Hecke auf der Böschung am Schatzbogen. Ein schmaler Streifen dieser Hecke befindet sich im Planungsgebiet. Sie wurde im Jahr 1999 als Biotop M-0564, Teilfläche 2, kartiert. Im Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München (ABSP) ist sie als lokal bedeutsam bewertet.

Der Vegetations- bzw. Baumbestand als Planungsgrundlage für das weitere Verfahren muss noch aufgenommen und bewertet werden.

Das Planungsgebiet liegt nicht im Geltungsbereich der städtischen Baumschutzverordnung.

Im Osten des Planungsgebietes, nördlich der Heltauer Straße und westlich der Bebauung am Dollwiesenweg (Flurstück Nr. 87/20, Gemarkung Trudering) befindet sich ein Wiesenstreifen mit einer Obstbaumreihe. Dieser ist als Ausgleichsfläche (Entwicklungsziel Streuobstwiese, ca. 380 m²) durch ein Baugenehmigungsverfahren gesichert.

2.3.4. Fauna / Artenschutz

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

Gemäß einer ersten Einschätzung kann das Planungsgebiet mit seiner Habitatausstattung potenziell den relevanten Tiergruppen Vögel, Fledermäuse, Reptilien und Heuschrecken Lebensraum bieten.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird hierzu noch ein Gutachten erarbeitet, in dem die notwendigen Bestandserhebungen durchgeführt und die artenschutzrechtlichen Belange überprüft werden. Soweit Vermeidungs- und Kompensationsmaßnah-

men zum Artenschutz erforderlich werden, müssen diese in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

2.3.5. Orts- und Landschaftsbild

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen weisen keine gliedernden Gehölzstrukturen auf. Optisch wirksame Gehölzbestände kommen überwiegend am Rand des Planungsgebiets sowie entlang und innerhalb der bebauten Flächen und der Straßen vor. Die dicht bewachsene Böschung am Schatzbogen bildet im Westen des Planungsgebiets eine deutliche optische Begrenzung. Die bebauten Flächen und die P+R- und B+R Anlage unterteilen das Planungsgebiet. Die landwirtschaftlichen Flächen dazwischen sind jeweils als eigenständiger, zusammenhängender Freiraum erlebbar.

2.3.6. Erholung

Es sind weder im Planungsgebiet noch im direkten Umfeld des Planungsgebiets öffentlich nutzbare Grünflächen vorhanden. Die nächstgelegene öffentliche Grünfläche befindet sich an der Straße Am Moosfeld in ca. 0,5 km Entfernung. Der Riemer Park befindet sich in ca. 2,5 km Entfernung. Die Bahnlinie im Süden wirkt als Barriere. Über alle Versorgungsebenen ist daher die vorhandene Wohnbebauung im Bereich westlich der Salzmesserstraße mit öffentlichen Freiflächen deutlich unterversorgt, östlich der Salzmesserstraße im Einzugsbereich des Riemer Parks gut versorgt.

2.3.7. Freiraum M 2030 – Konzeptgutachten für langfristige Freiraumentwicklung

Die Landeshauptstadt München hat mit „Freiraum M 2030“ eine auf längere Sicht ausgelegte Freiraumkonzeption entwickelt. Sie zielt darauf ab, bestehende Freiräume zu sichern, neue Freiraumqualitäten zu aktivieren und auf künftige umweltbezogene und gesellschaftspolitische Entwicklungen zu reagieren.

Ein zentraler Baustein der Konzeption ist die Freiraumkulisse, die die maßgeblichen Strukturen und Potentialräume auf Gesamtstadtebene definiert. Innerstädtische Grünzüge sind darin planerisch als so genannte „Parkmeilen“ erfasst und als Kernelement der zukünftigen Freiraumentwicklung ausgewiesen. Sie verbinden größere innerstädtische Parkanlagen mit den Kulturlandschaftsräumen im Münchner Grüngürtel. Im Gegensatz zu schmaleren „Freiraumachsen“ weisen sie dabei eine hinreichende Breite auf, um genug Raum für verschiedene Freiraumfunktionen und -nutzungen zu bieten.

Der südliche Bereich des Planungsgebietes ist Teil der Parkmeile Gleispark Baumkirchen – Riemer Park, die sich entlang der Bahntrasse zwischen Leuchtenbergring und Riemer Park erstreckt.

Die Überplanung ermöglicht, dass ein wesentlicher Teil dieser Parkmeile innerhalb des Planungsgebietes gesichert und umgesetzt werden kann.

2.4 Verkehrliche Erschließung

2.4.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet wird im Westen durch den Schatzbogen an das örtliche und überörtliche Hauptstraßennetz und die Bundesautobahn (BAB) A94 angeschlossen. Den internen Anschluss bilden die Heltauer Straße, im Norden die Karlsburger Straße und im Osten die BIRTHÄLME Straße. Über diese Straßen ist das Planungsgebiet für den motorisierten Individualverkehr (MIV) an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Heltauer Straße ist von Osten kommend circa 150 m als zweispurige Straße mit Längsparkplätzen und Gehwegen, allerdings ohne Radwege beidseits ausgebaut. Zwischen der Karlsburger Straße und der Westermeierstraße ist die Heltauer Straße nicht ausgebaut. Die in Nord- Südrichtung verlaufende Karlsburger Straße ist eine schmale Anliegerstraße ohne Gehweg, die im Süden in die BIRTHÄLME Straße mündet. Die BIRTHÄLME Straße erschließt das kleinteilige Gewerbe und die Einzelhändler. Auf Höhe der Westermeierstraße in Richtung Westen läuft parallel zur BIRTHÄLME Straße auf der nördlichen Seite ein Fuß- und Radweg, der durch einen Grünstreifen von der Straße getrennt ist.

Das Planungsgebiet ist gut an das überregionale Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Nördlich befinden sich in ca. 1,5 km Entfernung die Anschlussstellen Daglfing, Am Moosfeld und Riem zur BAB A 94 und südlich liegt in ca. 0,5 km Entfernung die Wasserburger Landstraße.

2.4.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet ist optimal durch den ÖPNV erschlossen. Südlich der Gleistrasse liegt der Bahnhof Trudering mit der S-Bahn-Haltestelle Trudering (S4 und S6) und der U-Bahn-Haltestelle Trudering (U2). Außerdem wird die S/U-Bahn-Haltestelle von den Buslinien N79, 139, 185, 192, 193 und 194 angefahren.

2.4.3. Fuß- und Radverkehr

Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan - Radverkehr 2005 (VEP-R, siehe Abb. 1) der Landeshauptstadt München verläuft in Ost-West-Richtung eine Fahrradhaupttroute durch das Planungsgebiet auf der Heltauer- und BIRTHÄLME Straße in West-Ost-Richtung vom Marienplatz weiter zur Messestadt Riem. Die nördlich des Planungsgebietes in ca. 400 m Entfernung liegende Straße Am Moosfeld stellt eine Fahrradnebroute dar. Damit wird eine Anbindung des Planungsgebiets an das städtische Radroutennetz und eine Durchwegung des Planungsgebiets für den Radverkehr her- und sichergestellt.

Im Planungsgebiet sind derzeit an der Heltauer- und BIRTHÄLME Straße keine Fuß- und Radwege vorhanden.

Der nördliche Bahnhofszugang (siehe Pkt. 2.4.2.) sorgt mit seiner Unterführung für die fußläufige Erschließung des Bahnhofs Trudering und bietet die Möglichkeit die Bahntrasse zu unterqueren und den südlichen Stadtteil (Straß-)Trudering barrierefrei zu erreichen. Sowohl für den S- als auch den U-Bahnhof ist ein stufenloser Zustieg

möglich. Weiter östlich des nördlichen Bahnhofzuganges bietet in ca. 0,5 km Entfernung auf Höhe des Lehrer-Götz-Weges eine weitere Unterführung mit Rampen eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Kirchtrudering und (Straß-)Trudering an.

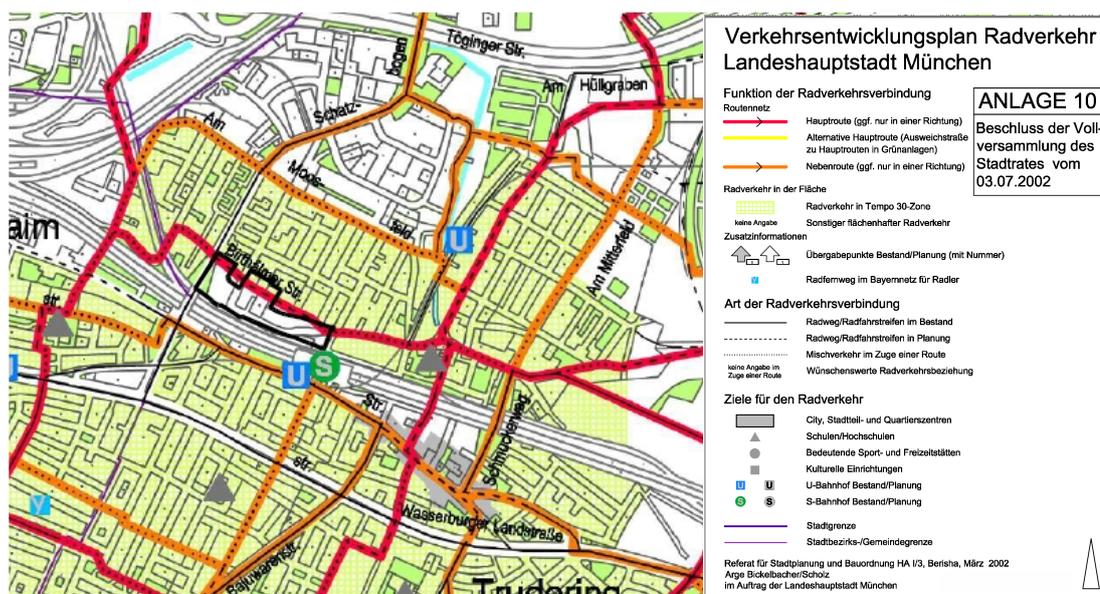


Abb. 1: Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr der Landeshauptstadt München
Quelle: Landeshauptstadt München

2.5 Vorbelastungen

2.5.1. Verkehrslärm

Für das gesamte Planungsgebiet ergeben sich hohe Verkehrslärmbelastungen, die von außen auf das Planungsgebiet einwirken. Das Planungsgebiet ist westlich durch den Schatzbogen belastet. Die höchsten Belastungen treten am südlichen Rand des Planungsgebietes aus dem Schienenverkehr auf. Südlich der Heltauer Straße und der BIRTHÄLMER Straße liegen die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehrslärm größtenteils über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts (siehe Lärmkarte des Eisenbahn-Bundesamtes).

2.5.2. Anlagenlärm (gewerbliche Anlagen außerhalb des Plangebietes)

Als mögliche schalltechnische Konfliktpotentiale durch Gewerbelärm wurden außerhalb des Planungsgebietes die südlich der Bahnanlage gelegenen Gewerbebetriebe ermittelt, von denen relevante Anlagenlärmimmissionen im Planungsgebiet maßgeblich ausgehen.

2.5.3. Luftschadstoffe / Lufthygiene

Die Luftschadstoffsituation für das Planungsgebiet wird durch die Kfz-Emissionen des Straßenraums (Schatzbogen, Heltauer-, BIRTHÄLMER- und Salzmesserstraße) geprägt. Amtliche lufthygienische Messstationen des Landesamtes für Umwelt (LfU) oder Messpunkte des freiwilligen Messnetzwerkes der LHM liegen im Untersuchungsge-

biet nicht vor. Hinweise auf die lufthygienische Situation können Immissionsprognosen geben. Gemäß einer Immissionsprognose des LfU, veröffentlicht in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern, sind im direkten Umgriff des Planungsgebietes keine Überschreitungen des Stickstoffdioxid (NO₂)-Jahresgrenzwertes für das Bezugsjahr 2020 prognostiziert. Auch gemäß der zeitlich vorausgehenden erstellten Immissionsprognose im „Referenzszenario S0 (Abbildung der zu erwartenden Verkehrs- und NO₂-Schadstoffbelastung für das Bezugsjahr 2020, ohne Berücksichtigung konkreter lokaler Maßnahmen zur Schadstoffminderung). Der NO₂-Jahresgrenzwert für das Prognosejahr 2020 wird nach dem von der LHM in Auftrag gegebenen Masterplan zur Luftreinhaltung der LHM (Juli 2018) im Planungsgebiet eingehalten. Im erweiterten Umgriff (Bereich der Straßenabschnitte Kirchtruderinger Straße und Am Mitterfeld) werden Grenzwertüberschreitungen prognostiziert. Die Grenzwerte für Feinstaub werden in München seit 2012 generell eingehalten.

2.5.4. Altlasten und Kampfmittel

Innerhalb des Planungsgebiets liegt eine Altlastverdachtsfläche (FlNr. 80/11, Gemarkung Trudering) an der BIRTHÄLMER Straße 14-18. Auf dem Grundstück wurde zwischen 1968 und 1972 eine Druckerei betrieben. Anschließend war bis 1977 unter der Adresse eine Lackiererei gemeldet. Aktuell wird auf dem Areal eine Kfz-Werkstatt betrieben. Da es sich hierbei jedoch um einen laufenden Betrieb handelt, fällt dieser trotz der umweltrelevanten Nutzung (noch) nicht unter den Altlastenbegriff. Zusätzlich befinden sich dort Lagerhallen und ein Gewerbebetrieb für Baustoffhandel. Weitere Altablagerungen befinden sich entlang der Bahnanlage außerhalb des Planungsumgriffs.

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um eine Verdachtsfläche für Kampfmittel. Zur genaueren Abklärung der Verdachtsmomente sind im weiteren Planungsverlauf zusätzliche Gutachten (historisch genetische Recherche, geophysikalische Untersuchungen) und ein angepasstes Räumkonzept nötig.

2.5.5. Erschütterung und Sekundärluftschall

Im östlichen Bereich des Planungsgebietes an der Salzmesserstraße verläuft die unterirdische Gleistrasse der U-Bahn-Linie U2. Geplante Wohnnutzungen und soziale Infrastrukturen sind vor den durch diese Gleisführung ausgelösten Erschütterungen und gegebenenfalls vor dem sekundären Luftschall durch entsprechende Maßnahmen zu schützen.

2.6 Planerische Ausgangslage und planungsrechtliche Ausgangssituation

2.6.1. Flächennutzungsplan (FNP) mit integrierter Landschaftsplanung

Das Planungsgebiet ist im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als reine Wohnbaufläche (WR), Allgemeine Grünfläche (AG) und Ökologische Vorrangfläche (OEKO) dargestellt. Innerhalb der Allgemeinen Grünfläche

sind symbolhaft eine Öffentliche Parkplatzfläche (P) und ein intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche (J) dargestellt. Zudem ist die Allgemeine Grünfläche mit der Darstellung Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft überlagert.

Im Süden des Planungsbereichs verläuft eine Übergeordnete Grünbeziehung in Ost-West-Richtung entlang der Bahntrasse München-Rosenheim. Nordöstlich des Planungsgebiets verbindet eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende örtliche Grünverbindung die allgemeine Grünfläche im Planungsgebiet mit der allgemeinen Grünfläche „Am Moosfeld“.

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung wird zeitgleich zur Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung geändert.

2.6.2. Rechtliche Ausgangslage

Baurecht, Bebauungspläne, planungsrechtliche Bewertung

Planungsrechtlich besteht für das Planungsgebiet mit Ausnahme der Teilfläche nördlich der nicht ausgebauten Heltauer Straße (Fl. Nrn 87, 87/2 und 87/20, Gemarkung Trudering) der Aufstellungsbeschluss Nr. 1711 vom 26.09.1990, in dem nördlich der Bahnlinie nicht störendes Gewerbe und im übrigen Bereich allgemeines Wohngebiet als Ziele formuliert wurden.

Zwischen Truderinger Bahnhof und BIRTHÄLMER Straße und in Fortsetzung der Westermeyer Straße besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 896, in dem die Wegverbindung zwischen BIRTHÄLMER Straße und Truderinger Bahnhof als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt wird. An der westlichen Grenze des Planungsgebiets am Schatzbogen wird im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1222 ein Teilbereich der im Planungsgebiet einmündenden Heltauer Straße als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Für alle weiteren angrenzenden bzw. im Planungsgebiet liegenden Straßen sind, mit Ausnahme der südlichen Karlsburger Straße und der westlichen BIRTHÄLMER Straße, übergeleitete planungsrechtliche Festsetzungen in Form von Straßenbegrenzungslinien vorhanden. Zusätzlich gelten im Planungsgebiet übergeleitete planungsrechtliche Festsetzungen in Form von Baugrenzen auf den Flächen nördlich der Heltauer Straße sowie auf der Fläche südlich der BIRTHÄLMER- und westlich der Salzmeserstraße.

3. **Wesentliche städtebauliche, landschaftsplanerische und verkehrsplanerische Ziele und Eckdaten**

Die städtebauliche Neuordnung des Planungsgebietes soll entsprechend der Prinzipien einer nachhaltigen Stadtentwicklung erfolgen. Dabei werden folgende Ziele formuliert:

3.1 Wesentliche städtebauliche Ziele

- Entwicklung eines zeitgemäßen, nachhaltigen, städtebaulich qualitätvollen und kompakten Stadtquartiers mit hoher Freiraumqualität und differenzierten Wohnformen für verschiedene Einkommens- und Bevölkerungsgruppen, das seinem besonderen Umfeld (Lage an der Bahnlinie) gerecht wird, mit einem städtebaulichen Gesamtkonzept priorisiert mit Umsetzung des Hüllgrabens in Südlage (Parkmeile)
- Integration aller notwendigen und ergänzenden Angebote zur Versorgung mit Infrastruktur, Grundschule, Dienstleistung, Gewerbe und Einzelhandel in das Planungskonzept
- Entwicklung von zukunftsweisenden Baustrukturen und Bebauungsdichten in flächenschonenden und -sparenden Formen und unter Berücksichtigung des vorhandenen, heterogenen städtebaulichen Gefüges Trudering sowie unter Berücksichtigung der weltweiten Ziele an die Klimaneutralität
- Berücksichtigung der typischen Ansprüche verschiedener Nutzungsgruppen im Sinne des Gender Mainstreaming, Diversität und der Inklusion
- Schaffung von stadt- und nähräumlichen Qualitäten
- Entwicklung eines Schallschutzkonzeptes und Bewältigung der auf das Planungsgebiet einwirkenden Emissionen
- Entwicklung eines Konzeptes im Sinne der Nachhaltigkeit und eines klimaneutralen Gebietes unter Berücksichtigung der Klimaanpassung und des Klimaschutzes mit dem Ausbau erneuerbarer Energien (Energieeffizienz)
- Entwicklung eines attraktiven und gut funktionierenden nördlichen Bahnhofsvorfeldes auch mit ergänzender Nichtwohnnutzung bei entsprechender Verfügbarkeit der im Eigentum der Deutschen Bahn Netz AG befindlichen Flächen (Entwidmung)

3.2 Wesentliche landschaftsplanerische Ziele

- Entwicklung eines prägnanten Grün- und Freiflächensystems für das Quartier im Zusammenspiel mit der neuen städtebaulichen Struktur
- Erhöhung der Durchlässigkeit des Planungsgebietes und dessen Verknüpfung mit der bebauten Umgebung und dem Zugang zur Bahnunterführung
- Entwicklung und Planung der Parkmeile mit Freilegung und Einbindung des Hüllgrabens in das städtebauliche und landschaftsplanerische Gesamtkonzept
- Schaffung von differenzierten öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen im Quartier mit hoher Identität und Gebrauchs- und Aufenthaltsqualität

- Berücksichtigung von ökologisch wertvollen Vegetationsstrukturen und notwendigen Erfordernissen zum speziellen Artenschutz
- Stärkung der Biotopfunktion entlang der Bahntrasse und Nachweis von Ausgleichsflächen soweit möglich im Planungsgebiet bzw. im räumlichen Kontext
- Schaffung von klimatisch ausgleichenden Grün- und Freiflächen sowie klimatisch wirksamen Grünstrukturen und deren Vernetzung sowie die Berücksichtigung und Stärkung der übergeordneten klimatischen Aspekte der Frischluftschneise in Ost-West-Richtung entlang der Bahnlinie
- Sicherstellung einer ausreichenden Durchlüftung in Süd-Nord-Richtung auch für die angrenzende nördliche Bestandsbebauung
- Minimierung der Auswirkungen, insbesondere durch Versiegelung, auf den Naturhaushalt

3.3 Wesentliche verkehrsplanerische Ziele

- Verträgliche Einbindung des Neuverkehrs in das bestehende örtliche, regionale und überregionale Hauptstraßennetz, Bewältigung der verkehrlichen Auswirkungen für alle maßgeblichen verkehrlichen Knoten- und Anschlusspunkte sowie Schaffung einer optimalen Vernetzung der Wegeverbindungen des Planungsgebietes mit den angrenzenden Stadtvierteln
- Herstellung bzw. Ausbau der bestehenden Heltauer- und östlichen BIRTHÄLMER Straße zwischen dem Schatzbogen und der Salzmesserstraße für die Haupterschließung des neuen Quartiers sowie teilweise Rückbau der westlichen BIRTHÄLMER Straße und der südlichen KARLSBURGER Straße.
- Optimierung der Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Erschließung) auf der nördlichen Seite des Truderinger Bahnhofs
- Flächensparende Unterbringung der erforderlichen pflichtigen Stellplätze und der notwendigen Besucherstellplätze für das neue Quartier, beispielsweise in Tief- oder Hochgaragen bevorzugt in Quartiersgaragen sowie Übernahme und Unterbringung der erforderlichen P+R- sowie B+R Stellplätze
- Planerische Vorbereitung und Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes zur Minimierung des zusätzlich vom Planungsvorhaben ausgelösten Verkehrsaufkommens im MIV sowie Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund und zur Steigerung des ÖPNV-Anteils im Modal-Split sowie Förderung der Nahmobilität durch die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts mit vielfältigen Mobilitätsbausteinen zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze

- Sicherstellung einer möglichst geringen verkehrlichen Zusatzbelastung auf dem Bestandsstraßennetz im großräumigen Umgriff des Planungsgebietes (Einfallstraßen in Richtung Innenstadt) zur Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte,
- Herstellung attraktiver Fuß- und Radwegverbindungen durch Sicherstellung einer hohen Durchlässigkeit im Planungsgebiet unter Berücksichtigung der überörtlichen Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere die Erschließung zum Bahnhofszugang Nord sowie Umsetzung des Radentscheids

Die konkrete Ausgestaltung der wesentlichen städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrsplanerischen Ziele soll ausdrücklich Aufgabe des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs sein.

3.4 Planungskonzept

Die durchgeführte Voruntersuchung (Prämisse „Hüllgraben in Südlage/Parkmeile“ - siehe Punkt 3.6.5.) hat ergeben, dass ca. 1.500 Wohneinheiten im Zusammenspiel mit den Grün- und Freiflächen der Parkmeile im Planungsgebiet städtebaulich, landschaftsplanerisch und verkehrlich qualitativvoll realisiert werden können. Die bestehenden Nutzungen sollen mit Überplanung des Gebietes aufgegeben werden.

3.4.1. Städtebauliche Struktur / Höhenentwicklung

Das Ergebnis der Voruntersuchung zeigt, dass eine Bebauung mit aktuellen Baustrukturen und einem rhythmischen Wechsel des Höhenprofils mit drei bis zu acht Geschossen im Planungsgebiet städtebaulich, landschaftsplanerisch, verkehrlich abwickelbar, qualitativvoll und verträglich realisiert werden kann. Der Übergang zum vorhandenen städtebaulichen Gefüge (wie Am Moosfeld nördlich, Kirchtrudering östlich) kann über eine moderate Höhenentwicklung (drei bis vier Geschosse) erfolgen.

Mit einem gesamtheitlichen Entwurfsansatz für das Planungsgebiet soll ein Standort mit seinen besonderen Anforderungen, darunter die Gestaltung des nördlichen Bahnhofsbereiches, Akzentuierung und angemessene Ausformung des Höhenprofils entsprechend entwickelt werden:

In den Planungsbereichen südlich der Heltauer- und Birthälmer Straße, zur Bahnstrecke hin, kann unter Berücksichtigung der übergeordneten Ventilationsbahn eine Höhenentwicklung mit sechs- bis achtgeschossigen Baukörpern auch aus Emmissionschutzgründen erfolgen. Der Formulierung von adäquaten stadträumlichen Übergängen zwischen der nördlich, westlich und östlich angrenzenden Bebauung sowie der südlichen Parkmeile kommt wesentliche Bedeutung zu. Die Traufhöhen der neuen Quartiersentwicklung sollen sich insbesondere an der bereits vorhandenen, räumlich wirksamen Bebauung im Westen (Berg am Laim), Norden (Am Moosfeld) und Osten (Kirchtrudering) orientieren.

Eine Höhenentwicklung wie in die Voruntersuchung mit drei in den Übergangsbereichen und in weiteren Bereichen bis sechs Geschossen (ca. 9 m bis 18 m) bildet eine neu definierte Grundtraufhöhe für ein Quartier mit eigener Identität ab. Entsprechend

des Entwurfs der Hochhausstudie sind zusätzlich Akzente mit einer Überhöhung von bis zu 35 % (bis acht Geschosse) als Gestaltungsmittel möglich.

Im Bereich des nördlichen Bahnhofzuganges ist die Realisierung eines Orientierungspunktes (Quartierszeichen) mit einer höheren Geschossigkeit (bis zu 150 % Überhöhung gegenüber der Traufe; maximal 15 Geschosse) als besondere Setzung mit entsprechender Begründung vorstellbar.

Im Zuge der weiteren Planung soll mit einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb sowohl das Maß der Nutzung als auch die qualitätsvolle städtebauliche Struktur konkretisiert werden.

Dabei sind Auswirkungen und Veränderungen auf das Stadtbild und das Höhenprofil durch die geplante Bebauung in Abhängigkeit vom möglichen Nutzungsmaß zu berücksichtigen.

Falls die vorgeschlagene Höhenentwicklung ein oder mehrere Quartierszeichen beinhalten sollte, ist eine besondere städtebauliche Begründung zur Positionierung und Ausformulierung der Hochpunkte zu führen. Dabei sind die Qualitätskriterien aus dem Entwurf der Hochhausstudie (Kapitel 06, S. 81 - 86) zu berücksichtigen und deren Anwendung darzustellen in Bezug auf:

- die städtebauliche Setzung als Gestaltungsmittel im räumlichen Bezug und im Verhältnis zum Maßstab des Umfelds,
- den architektonischen Ausdruck im Stadtraum und im öffentlichen Raum
- die programmatischen und technischen Anforderungen durch die angestrebte Nutzung im Kontext der Themen: Mehrwert für Stadtgesellschaft, Öffentlichkeit, Nachhaltigkeit und Stadtklima.

Darüber hinaus ist dem Verfahrensvorschlag des Entwurfs der Hochhausstudie zu folgen. Das heißt die Umsetzung der Qualitätskriterien ist kontinuierlich zu verfolgen und die Stadtbildverträglichkeit durch eine Untersuchung im weiteren Bauleitplanverfahren aufzuzeigen.

3.4.2. Art und Maß der baulichen Nutzung

Im Planungsgebiet soll ein attraktives Quartier mit einem großen Angebot an Wohnraum mit unterschiedlichen Wohnformen und -typologien geschaffen werden.

Flächen für nicht störendes Gewerbe, sozialen Einrichtungen und Einrichtungen für die Nahversorgung sollen zur Belebung des Quartiers mit ca. 1.500 Wohneinheiten beitragen.

Die Situierung von kleinen Gewerbeeinheiten, Anlagen für kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke mit zugehöriger Gastronomie und Freischankflächen soll an geeigneter Stelle im zentralen Bereich der Bahnhofsnähe geprüft und in angemessenen Umfang ermöglicht werden.

Gemäß der Voruntersuchung kann so eine Geschossfläche (GF) von ca. 160.000 m² bis 170.000 m² mit angemessener Dichte und Höhenentwicklung realisiert werden. Mit der Möglichkeit der Überplanung der nördlich des Truderinger Bahnhofs liegenden Fläche der Deutschen Bahn Netz AG kann der künftige Bedarf der erforderlichen

P+R- und B+R Stellplätze nachgewiesen sowie weitere verkehrliche Anlagen wie z. B. ein Busbahnhof geprüft werden. Ergänzt durch Mobilitätsangebote, wie u. a. Car- und Bikesharing, Radwerkstatt, Paketannahmestelle soll nördlich der Bahngleise eine Erweiterung und Stärkung des Knotenpunkts Truderinger Bahnhof entstehen.

3.4.3. Nahversorgung

Es besteht Bedarf für zwei Nahversorgungsstandorte; einer soll nördlich des S- und U-Bahnhalts Trudering und ein weiterer im nordwestlichen Bereich am Schatzbogen situiert werden.

Der geplante Standort nördlich des ÖPNV-Knotenpunkts Trudering soll das direkt südlich angrenzende Quartierszentrum Straßtrudering in seiner Nahversorgungsfunktion stärken und erweitern und die Nahversorgung in den vorhandenen Wohngebieten nördlich des Planungsgebiets verbessern. Aufgrund der direkten Anbindung an den Bahnhof Trudering kann von einer hohen Frequenz an Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ausgegangen werden. Der Standort ist daher gut für ein erweitertes Nahversorgungsangebot geeignet. Neben einen großflächigen Lebensmittelanbieter (1.000 m² bis max. 1.200 m² Verkaufsfläche (VK); entspricht ca. 1.500 m² bzw. 1.800 m² GF, soll auf einer Fläche von bis zu 800 m² VK (1.200 m² GF) ein Drogeriemarkt oder ein Biomarkt situiert werden. Das Angebot soll durch zusätzliche Anbieter wie z.B. Bäcker, Metzger in kleinteiligen Ladenflächen ca. 50 m² bis 100 m² VK (ca. 80 m² bis 150 m² GF) ergänzt werden. Weitere Dienstleistungs- und Gastronomieangebote sind vorzusehen. Insgesamt sollte die GF ca. 4.000 m² betragen.

Die räumlich-funktionale Erweiterung des Quartierszentrum Straßtrudering soll ein Thema des städtebaulichen Wettbewerb sein.

Unter Berücksichtigung der bereits ansässigen und der künftigen Bevölkerung sowie den Arbeitnehmer*innen im nördlich gelegenen Gewerbegebiet „Schatzbogen“ wird für das Planungsgebiet zudem Bedarf für einen weiteren ergänzenden und integrierten Nahversorgungsstandort im Nordwesten gesehen. Dieser soll aus einem großflächigen Lebensmittelanbieter (1.000 m² bis max. 1.200 m² VK mit einem zusätzlichen Anbieter aus dem Lebensmittelhandwerk (z.B. Bäcker) bestehen. Die GF sollte max. 2.000 m² betragen.-

3.4.4. Soziale Infrastruktur

Unter Berücksichtigung der unter Ziffer 3.4. genannten Wohneinheiten stellt sich der Bedarf zum jetzigen Zeitpunkt wie folgt dar:

- fünf Häuser für Kinder mit jeweils zwei bis vier Kinderkrippen- und zwei bis vier Kindergartengruppen zur Deckung des langfristigen Bedarfes (drei Häuser) und zur Versorgung der Spitzenbedarfe (zwei Häuser)
- vierzügige Grundschule nach dem Münchner Lernhauskonzept (mit Ganztagsbetreuung, Mensa und Sportflächen, voraussichtlich mit außerschulischer Nutzung)

Die vorgenannten Kinderbetreuungseinrichtungen (Häuser für Kinder) sollen als integrierte Einrichtungen und an geeigneten Stellen untergebracht werden. Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens sind im weiteren Planungsverfahren die Bedarfe der sozialen Infrastruktur auf die tatsächliche Nutzungsdichte zu aktualisieren, anzupassen und fortzuschreiben.

Das Sozialreferat hat darüber hinaus nicht ursächliche Bedarfe und verschiedene besondere Wohnformen gemeldet, wie Wohnen für junge Menschen in der Jugendhilfe, Mehrgenerationenwohnen (Senior*innen/Familien), ambulant betreute Wohngemeinschaft für Menschen mit Pflegebedarf, Wohngruppe für Menschen mit und ohne Behinderungen (Grundlage für eine „Ambulant betreute Wohngemeinschaft“), sorgende Hausgemeinschaft für ältere Menschen ab 55 Jahre, Wohnhaus für akut wohnungslose Haushalte, Frauenhaus sowie große Familienwohnungen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird auf die Eigentümer*innen zugehen und die Bereitschaft zur Realisierung und Integration abklären. Da im Umgriff keine ausreichenden städtischen Flächen liegen, ist eine Umsetzung nur im Konsens mit den privaten Eigentümern*innen möglich. Im weiteren Bebauungsplanverfahren bzw. im Umlegungsverfahren wird eine mögliche Umsetzung der Nutzungen untersucht und geprüft.

3.4.5. Freiraum

Im Zusammenspiel mit der städtebaulichen Idee soll im Wettbewerb ein Freiraumsystem entwickelt werden, das die Parkmeile im Süden aufgreift und umsetzt sowie öffentliche und private Grün- und Freiflächen mit hoher Freiraumqualität ermöglicht.

Im künftigen Quartier soll ein abgestuftes Konzept mit ausreichend großen öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen vorgesehen werden. Das Freiraumkonzept soll vielfältige Nutzungen ermöglichen und durch eine prägnante Gestaltung maßgeblich zur Attraktivität und Identitätsbildung des künftigen Quartiers beitragen. Mit Grün- und Wegeverbindungen soll das neue Quartier durchlässig gestaltet und an die umgebenden Siedlungsflächen angebunden werden.

Im Planungsgebiet soll im Süden die öffentliche Grünfläche als möglichst zusammenhängende Fläche entwickelt werden, um ausreichend Raum für attraktive Spielflächen und intensive Erholungsnutzungen bieten zu können. Dabei soll auf eine gute räumliche Zuordnung und Verknüpfungen der Wohnquartiere mit der öffentlichen Grünfläche im Süden geachtet werden. Damit die übergeordneten, vielfältigen Freiraumfunktionen und -nutzungen Freizeit und Erholung, Naturschutz und Klimaschutz, die ihr als Parkmeile zukommen, gesichert werden können, soll diese in West-Ost-Richtung verlaufende öffentliche Grünfläche/Parkmeile im überwiegenden Bereich eine Mindestbreite von 60 m ab der südlichen Grenze des Planungsgebietes aufweisen. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob mit dieser Mindestbreite von 60 m den genannten Funktionen entsprochen werden kann oder eine zumindest stellenweise deutliche Aufweitung erforderlich ist.

Wesentlicher Bestandteil des zukünftigen Freiraumkonzepts wird der verlegte und offene Hüllgraben sein (siehe Punkt 3.6.5.).

Bei der Gestaltung der zukünftigen öffentlichen Grünfläche (Parkmeile) muss sowohl die tieferliegende Bachsohle eines verlegten, offenen Hüllgrabens berücksichtigt als auch der Lärmschutz zur Bahn bewältigt werden

Darüber hinaus liegen die bahnbegleitenden Bereiche im Planungsgebiet in einer günstigen Vernetzungssituation mit weiteren Extensivstandorten und stellen ein gutes Potenzial dar, um Ausgleichsflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft im Planungsgebiet verorten zu können. Zur Auflösung von Zielkonflikten mit intensiver Erholungsnutzung sind stimmige, integrierte Konzepte zu entwickeln oder hinreichende Puffer- und Abstandsbereiche vorzusehen.

Ebenso sollen zahlreiche Baumpflanzungen für angenehme öffentliche Räume bzw. Straßenräume sorgen.

Für die privaten Freiflächen ist ein qualitativvolles, differenziertes Konzept zu entwickeln. Neben einem möglichst geringen Anteil an versiegelten Flächen sind auf den Bauflächen umfassende Durchgrünungsmaßnahmen wie Baumpflanzungen, Fassaden- und Dachbegrünung zu planen, die die Entwicklung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeldes unterstützen und sich positiv auf den Naturhaushalt, insbesondere das Kleinklima auswirken. Die Freiraumstruktur im Wohnquartier soll durch nutzbare Dachgärten auf den Wohngebäuden ergänzt werden.

Die städtischen Orientierungswerte zur Freiflächenversorgung sind der Planung zu Grunde zu legen. Die Anforderungen durch die zu berücksichtigende klimatische Funktion der Luftaustauschbahn und die Umsetzung der Parkmeile mit ihrer über das Planungsgebiet hinausreichenden Bedeutung für den Freiraumverbund erfordern einen ausreichend großen Grünraum im Süden des Planungsgebietes. Um diese Anforderungen und Funktionen umsetzen zu können, kann sich ergeben, dass nicht ursächliche, öffentliche Grünflächenanteile erforderlich werden. Diese müssten dann aus dem städtischen Haushalt finanziert werden (Kosten für Flächenerwerb und Herstellung). Dieser Sachverhalt steht in Abhängigkeit mit den Eigentumsverhältnissen, die sich im Bereich des beabsichtigten verlegten und offenen Hüllgrabens ergeben. Dies ist im weiteren Verfahren zu klären.

3.5 Klimafahrplan

3.5.1. Klimaanpassung und Nachhaltigkeit

Aspekte der Nachhaltigkeit sind essentielle Bestandteile aller Planungsschritte. Im Rahmen der Planung werden dabei – unter Bezug auf die zuvor genannten Rahmen-

bedingungen und Eckdaten – insbesondere soziokulturelle, ökonomische und ökologische Qualitätskriterien integriert betrachtet und bewertet.

Dies sind insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

Als wichtiger Baustein zur nachhaltigen Entwicklung ist der Belang des Klimaschutzes zu berücksichtigen. Die Landeshauptstadt München hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu werden. Es sollen daher bereits in der Auslobung zum beabsichtigten Wettbewerb Anforderungen wie etwa die Konzeption kompakter Bauformen, flächensparender Erschließungskonzepte sowie klimaschützender und ressourcenschonender, wenn bereits möglich klimaneutraler Bauweisen berücksichtigt werden.

Die Förderung der Nahmobilität (siehe Punkt 3.6.7.) soll durch die städtebauliche Konfiguration (Stadt der kurzen Wege) und die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes mit vielfältigen Mobilitätsbausteinen zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze und zur Förderung der Nahmobilität (z.B. Carsharing, E-Ladestationen) zu einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Quartiersentwicklung beitragen. Die Planungskonzeption soll dabei die Nahmobilität durch Verbesserung der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeiten einschließlich der Sicherung und Herstellung der Durchwegung des gesamten Planungsgebietes für den Fuß- und Radverkehr fördern.

Die Quartiersentwicklung soll mit nachhaltigen Energiekonzepten und geeigneten zukunftsorientierten Versorgungskonzepten die Reduzierung des CO²- Ausstoßes angemessen berücksichtigen.

3.5.2. Stadtklima und Durchlüftung

Das Planungskonzept soll die übergeordneten klimatischen Aspekte, vor allem die Luftaustauschbahn im Süden, die auf und entlang der Bahntrasse verläuft, angemessen berücksichtigen. In einer vertiefenden Untersuchung wurde der Einfluss einer Bebauung, die im Süden über die im Flächennutzungsplan dargestellte Grenze der Bauflächen hinausgeht, überprüft.

Bei einer Bebauung dieser Potenzialflächen darf der verbleibende Querschnitt der Luftaustauschbahn 100 m (Bahntrasse und Grünzug neu) nicht unterschritten werden, um die Beeinträchtigung der Funktion als übergeordnete Ventilationsbahn zu verhindern.

Die Bebauung soll durchlässig gestaltet sein, um die Wirksamkeit des Luftaustausches weiterhin sicherzustellen. Gleichzeitig sind dabei die Belange des Schallschutzes zu beachten.

Um eine ausreichende Durchlüftung bei Wetterlagen mit einer Anströmung aus Osten sicherzustellen, sollen neben einer ausreichend dimensionierten Luftaustauschbahn geeignete Gebäudestrukturen und Gebäudehöhen gewählt werden.

Auch sind die Wetterlagen mit einer Südanströmung zu berücksichtigen. Eine Beeinträchtigung der Durchlüftung durch eine Bebauung des Planungsgebietes ist im nördlich angrenzenden Bestand sehr wahrscheinlich. Um die Durchlässigkeit für Luftströmungen aus südlicher Richtung sicherzustellen, ist eine adäquate Baustruktur mit ausreichend breiten Grün-/Abstandsflächen in Nord-Süd-Richtung zu entwickeln.

Neben den Vorgaben dieser vertiefenden Untersuchung fließen die Ergebnisse aus der Untersuchung Reallabor Heltauer Straße (siehe Pkt. 3.5.3.) in die Wettbewerbsauslobung und -durchführung ein. Das Wettbewerbsergebnis wird durch ein weiteres vertiefendes stadtklimatisches Gutachten geprüft und die Planung auf dieser Grundlage im weiteren Verfahren begleitet.

3.5.3. „Grüne Stadt der Zukunft“

Das Forschungsvorhaben „Grüne Stadt der Zukunft - Klimaresiliente Quartiere in einer wachsenden Stadt“ beschäftigt sich mit den Auswirkungen des Klimawandels auf Städte. Das Planungsgebiet an der Heltauer Straße ist eines von sechs sogenannten Reallaboren. Diese sind ausgewählte Stadtquartiere mit unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen und verschieden stark ausgeprägter grüner Infrastruktur. Im Reallabor Heltauer Straße wurden anhand stadtklimatischer Modellierungen jeweils die Ist-Situation des Kaltluftvolumenstroms sowie die Auswirkungen verschiedener Testentwürfe auf die Durchlüftungssituation simuliert und bewertet. Dabei wurde ein besonderer Untersuchungsschwerpunkt auf stadtklimatische Modellierungen auf Quartiers- und Blockebene gelegt. Um die bioklimatische Situation im Planungsgebiet selbst zu verbessern, ist es wichtig, eine umfangreiche und vernetzte grüne Infrastruktur zu erstellen.

Die Untersuchungen haben die Aussagen des bereits vorliegenden Gutachtens grundsätzlich bestätigt. Die Ergebnisse des Reallabors Heltauer Straße sollen ebenfalls als Handlungsempfehlungen in den weiteren Planungsprozess (u.a. in den Auslobungstext zum geplanten Wettbewerbsverfahren) Eingang finden.

3.5.4. Dezentrales Regenwassermanagement

Neben einer umfassenden Be- und Durchgrünung (siehe Pkt. 3.5.) ist es vor dem Hintergrund der erwarteten Zunahme von seltenen und außergewöhnlichen Starkregenereignissen sowie Trockenphasen im Zuge des Klimawandels auch notwendig, effiziente Anpassungsmaßnahmen zum bestmöglichen Abpuffern von Starkregenereignissen und Minderung von Trockenstress zu entwickeln. Niederschlagswasser sollte lokal vielfältig genutzt werden, u.a. durch Regenwasserrückhalt, -versickerung, -verdunstung und -nutzung (Schwammstadt-Prinzip). Es müssen daher an der Oberfläche Lösungen für den Umgang mit Niederschlagsereignissen inklusive seltenen und außergewöhnlichen Ereignissen entwickelt und umgesetzt werden. Um einen weitestgehenden Überflutungsschutz zu gewährleisten, bedarf es der gezielten und frühzeitigen Einbeziehung von Verkehrs- und öffentliche Freiflächen bzw. einem mög-

lichst geringen Anteil an Versiegelungsflächen zur Zwischenspeicherung des Wassers und eines Objektschutzes zur Schadensbegrenzung im Starkregenfall.

Allgemein sind Maßnahmen zur Förderung des dezentralen Regenwassermanagements im Sinne des Schwammstadt-Prinzips wie beispielsweise wasserdurchlässige Beläge, Versickerungs- und Verdunstungsmulden, Fassaden-/ Dachbegrünungen und Baum-Rigolen zu berücksichtigen.

3.5.5. Bauweise und Energetischer Standard

Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen und klimagerechten, möglichst klimaneutralen Stadtentwicklung sollen mindestens die Ziele und Vorgaben zum energetischen Standard des Wohnungspolitischen Handlungsprogramms „Wohnen in München VI“ umgesetzt werden.

Weiterhin soll gemäß dem Entwurf des Stadtentwicklungsplanes 2040 auf der Fläche des Planungsgebietes ein klimaneutrales Gebiet mit erneuerbaren Energiequellen entwickelt werden und die oberflächennahe Geothermie ausgeweitet und genutzt werden.

Für das Planungsgebiet ist in Abstimmung mit den Fachreferaten ein nachhaltiges Energiekonzept zu entwickeln. Die Zielsetzung liegt auf einer Reduzierung des CO²-Ausstoßes und einer Optimierung der Gebietsversorgung mit geeigneten und zukunftsorientierten Versorgungskonzepten. Hierzu zählen beispielsweise die Nutzung oberflächennaher Geothermie und eine maximale Solarisierung im Gebiet. Darüber hinaus soll die Erweiterung eines potenziellen neuen Nahwärmenetzes zur Versorgung der angrenzenden Nachbarschaften und Planungsgebiete geprüft werden.

3.6 Allgemeine verkehrliche Entwicklungen; Auswirkungen und Konzepte im 15. Stadtbezirk Trudering – Riem

Eine durch die Landeshauptstadt München beauftragte verkehrliche Untersuchung zur vorbereitenden Planung für vier Planungsgebiete im Bereich des Riemer Parks wurde dem Stadtrat im Rahmen des Beschlusses „Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung – Wohnen am Riemer Park“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V03314) am 19.05.2021 vorgelegt. Hierbei wurden die vier Planungsgebiete 5. Bauabschnitt Wohnen Messestadt Riem, Rappenweg, Heltauer Straße und Gronsdorf betrachtet (siehe Abb. 3: PG 1-3 und PG G), die in einer engen räumlichen Beziehung stehen. Eine verkehrliche Betrachtung wurde im Zusammenspiel aller Planungsgebiete aufgezeigt.

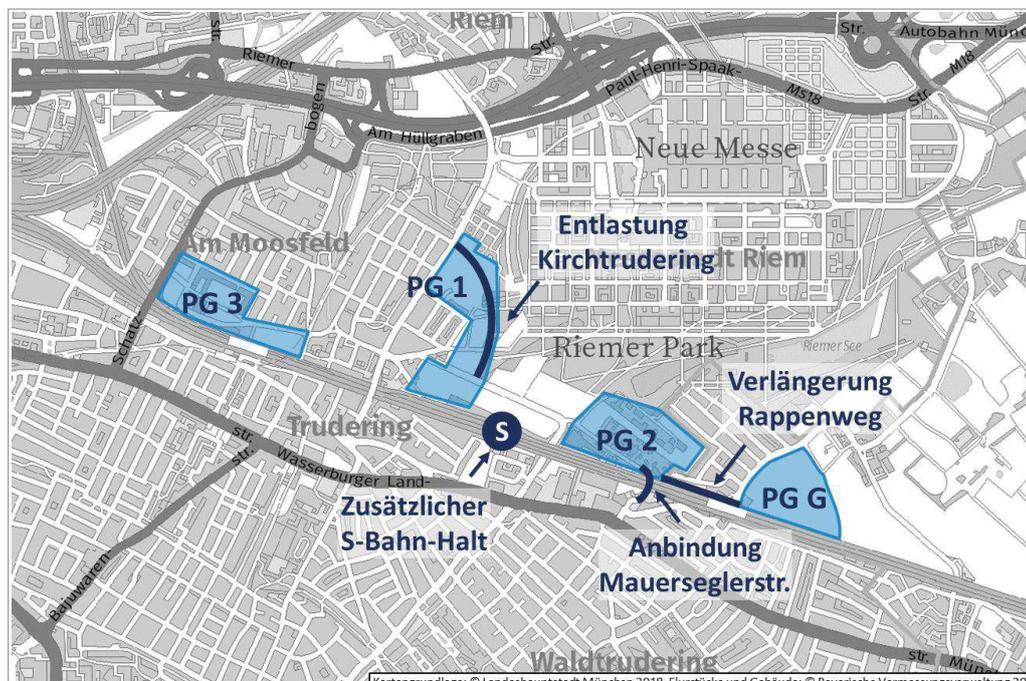


Abb. 3: Lage der Planungsgebiete PG1 – PG 5G
Quelle: MOR GeoInfo

PG 1: Planungsgebiet 5. Bauabschnitt Wohnen Messestadt Riem

PG 2: Planungsgebiet Rappenweg

PG 3: Planungsgebiet Heltauer Straße

PG G: Planungsgebiet Gronsdorf

3.6.1. Allgemeine Verkehrszunahmen im sogenannten Prognosenullfall 2030

Die verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung „Wohnen am Riemer Park“ zeigt die zu erwartende Verkehrsbelastung im 15. Stadtbezirk im Prognose-Nullfall 2030 auf und weist auf notwendige Ausbaumaßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur hin.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung der Planungsgebiete ist auf Grundlage der aktuellen verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung „Wohnen am Riemer Park“ ein eigenes Verkehrsgutachten zu erstellen. In diesem wird der Prognosehorizont auf den Betrachtungszeitraum 2035 erweitert werden.

3.6.2. Verkehrsentwicklungen im Planfall der Heltauer Straße

Die Ergebnisse der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung „Wohnen am Riemer Park“ zeigen, dass die Verkehrsmengen im Planungsgebiet Heltauer Straße mit zusätzlichen Ausbaumaßnahmen bewältigbar sind.

Das Planungsgebiet Heltauer Straße (PG 3) wird im Osten über die BIRTHÄLMER Straße an die Kirchtruderinger Straße und im Westen über die Heltauer Straße an den Schatzbogen angeschlossen.

Der Anschluss an den Schatzbogen soll im Zuge der Gebietserweiterung voraussichtlich durch eine Rechts- und Linksabbiegespur ertüchtigt werden. Die Heltauer Straße benötigt hierbei eine Linksabbiegespur sowie eigene Geh- und Radwege. Die für den Umbau des Anschlusses der Heltauer Straße an den Schatzbogen erforderlichen Belange zu Themen wie Flächenverfügbarkeit, Grünplanung, Ausgleichsmaßnahmen, Straßenplanung usw. sind im Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen und mit den dafür zuständigen Dienststellen abzustimmen.

„Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen des Knotenpunktausbaus Schatzbogen / Heltauer Straße zu gewährleisten, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Bebauungsplanverfahren Heltauer Straße den Planungsumgriff um den Knotenpunktbereich erweitern.“ (siehe Verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung „Wohnen am Riemer Park“, Punkt 3., Abs.7, S. 12). Die Aufnahme des Knotenpunktes Schatzbogen / Heltauer Straße in den Planungsumgriff erfolgt, um eine Leistungssteigerung des Kreuzungspunktes zu überprüfen.

Zusätzlich soll die Leistungssteigerung des weiter nördlich liegenden Knotenpunktes Schatzbogen / Stahlgruberring ohne eigenes Bauleitplanverfahren innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt werden.

Darüber hinaus werden ebenfalls die vom Stadtrat festgelegten Aspekte des Radentscheids vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572) mit aufgenommen.

3.6.3. Verkehrsentwicklungen durch weitere Planungsgebiete

Nachdem es neben den Vorplanungen an der Heltauer Straße weitere konzeptionelle Überlegungen zur Entwicklung der gewerblich genutzten Flächen am Rappenweg, der Entwicklung der städtischen Flächen in der Messestadt Riem mit dem 5. Bauabschnitt Wohnen und in Haar-Gronsdorf mit einem Schulstandort des Landkreises München (siehe Abb. 3) gibt, wurden in der unter Ziffer 3.6.1. erwähnten verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung die Auswirkungen oben genannter Planungsgebiete untersucht.

Die durch die unter Punkt 3.6. genannten vier Planungsgebiete im 15. Stadtbezirk induzierten zusätzlichen Verkehrsbelastungen haben weitere Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur zur Folge. Diese Infrastrukturmaßnahmen sollen nicht von vornherein maximal ausgebaut werden, sondern in Anbetracht der einzuleitenden Verkehrswende behutsam bei Bedarf durchgeführt werden.

3.6.4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet Heltauer Straße grenzt unmittelbar nördlich an den Bahnhof Trudering an und hat durch einen U- und S-Bahnanschluss einen optimalen Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr.

Im Zuge der Planungen für die neuen Baugebiete (PG1-3, PG G) soll durch weitere Maßnahmen die Erschließung durch den ÖPNV untersucht und optimiert werden. Da gemäß Beschluss zur verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung „Wohnen am Riemer Park“ die Auslastung des Truderinger Busbahnhofes bereits heute an ihre Belas-

tungsgrenzen stößt, wird eine alternative Buserschließung im Zusammenhang mit den Planungsgebieten zum Truderinger Bahnhof Nord über die heutige P+R Anlage untersucht und geprüft (siehe Abb. 4) . Das Mobilitätsreferat wird eine Machbarkeitsuntersuchung unter Beteiligung der SWM / MVG in Auftrag geben.

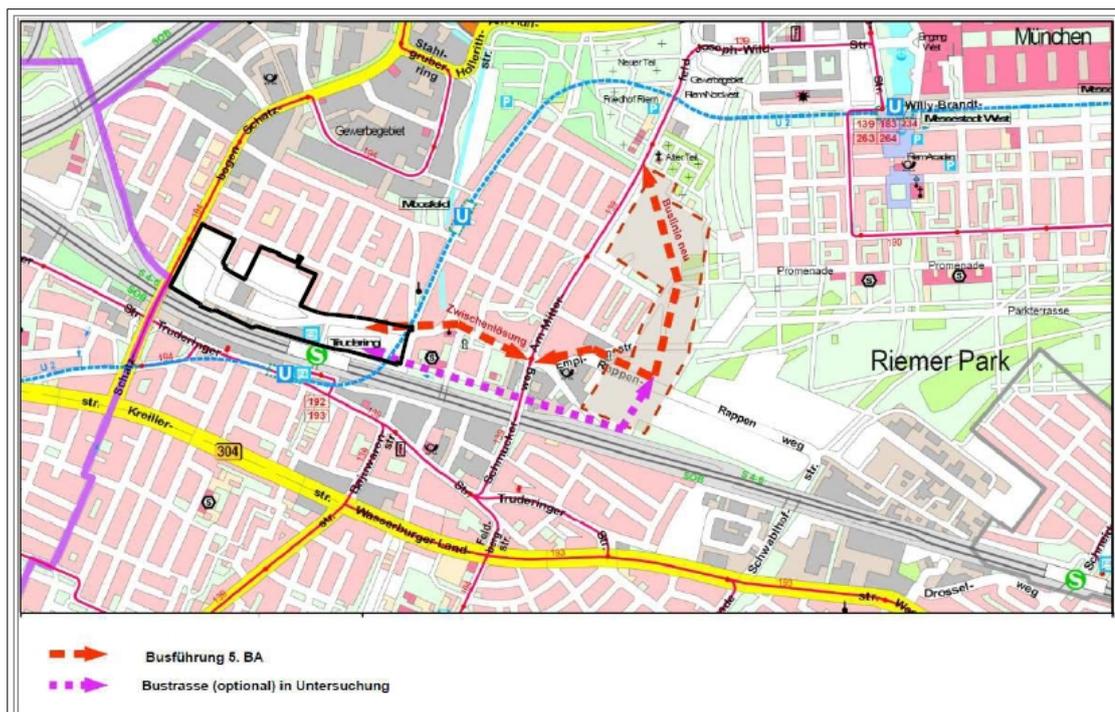


Abb. 4: Busführung 5.BA / optionale Bustrasse
Quelle: MOR und GeolInfo

Erste Betrachtungen lassen eine Bustrasse nördlich der Bahngleise zwischen der östlichen Kirchtruderinger Straße und im Westen der Salzmesserstraße als möglich erscheinen. Diese Bustrasse führt die Busspuren auf der Entlastungsstraße weiter bis an die Bahnlinie heran und unterquert das Brückenbauwerk des Schmuckerwegs, durchquert das Planungsgebiet Heltauer Straße bis hin zum P+R Parkplatz nördlich des Truderinger Bahnhofs (siehe Abb. 4).

Auf Grundlage eines P+R- und B+R Bedarfsgutachtens der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH vom April 2018 besteht wegen der andauernden Überlastung der bestehenden Anlage und den prognostizierten kurz- und mittelfristigen Entwicklungen die Notwendigkeit, die im Planungsgebiet bestehende P+R Anlage mit derzeit 169 Pkw-Stellplätzen dringend zu erweitern. Wegen der außerordentlichen Attraktivität des Standorts zum Umstieg auf den ÖPNV ist mit einem Ausbau ein Angebot von ca. 400 Pkw-Stellplätzen anzustreben.

In Verbindung mit den bisherigen Befassungen zum Bebauungsplanverfahren Heinrich-Wieland-Straße (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2152) wurde zudem die

dauerhaften Grunderwerb im Bereich südlich der BIRTHÄLMER Straße und unmittelbar östlich der Schienenüberführung am Schatzbogen. Der Planungsumgriff wird im Planungsverfahren gegebenenfalls angepasst.

Planfeststellungsverfahren zur Truderinger- / Daglfinger Kurve – Verlegung des Hüllgrabens aufgrund des Schienenprojektes

Durch den geplanten Ausbau der Schieneninfrastruktur der Truderinger und der Daglfinger Kurve muss der Bachlauf des Hüllgrabens verlegt und offen gelegt werden. Im Planfeststellungsverfahren der DB Netz AG soll der neue Bachlauf auch im Planungsgebiet festgelegt werden.

Die DB Netz AG hat hierzu bereits eine technische Machbarkeitsuntersuchung für den neuen Bachlauf entlang der Heltauer- und BIRTHÄLMER Straße durchführen lassen, die eine mögliche Realisierung einer Verlegung des Baches in dieser Nordlage technisch bestätigt.

Die städtebauliche Voruntersuchung des Planungsgebietes mit der Entwicklung von Wohnbauflächen, des nördlichen Bahnhofsvorplatzes und der West-Ost Parkmeile/ künftigen öffentlichen Grünflächen wurde die Situierung des neuen Bachlaufs in Südlage im Bereich der Parkmeile entlang der Bahntrasse zu Grunde gelegt. Die Südlage ist die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung städtebaulich und landschaftsplanerisch priorisierte Lage des neuen Bachlaufs, deren technische Machbarkeit allerdings noch in Abstimmung mit der DB Netz AG geprüft werden muss. Das Bauleitplanverfahren und das DB-Planfeststellungsverfahren sind dabei eng abzustimmen.

Dabei muss das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Umsetzung der Verlegung des Hüllgrabens in Südlage (Parkmeile) mit den betroffenen Referaten prüfen und auf den Weg bringen.

3.6.6. Fuß- und Radverkehr

Die Planungskonzeption soll eine umwelt- und umfeldverträgliche Abwicklung des Verkehrsaufkommens durch eine Verbesserung der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeiten einschließlich Sicherung und Herstellung der Durchwegung des gesamten Planungsgebietes für den Fuß- und Radverkehr fördern. Dem Fuß- und Radwegenetz kommt deshalb unter Berücksichtigung des Radentscheids vom 24.07.2019 eine besondere Bedeutung zu. Im Planungsgebiet soll ein durchgängiges, attraktives Wegenetz entstehen, das es erlaubt, wichtige Punkte (Erholungs- und Spielflächen, Kindertageseinrichtungen, Nahversorger, die Haltestellen des ÖPNV) auf kurzem und sicherem Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen und an das übergeordnete Netz anzubinden. Dazu sollte ein entsprechender Ausbau der Radinfrastruktur gemäß den Vorgaben des Radentscheids mit einer Mindestbreite von 2,30 m (zuzüglich entsprechender Sicherheitsabstände) sowie eine vom Fußverkehr getrennte Führung innerhalb des Planungsgebietes vorgesehen werden. Auf Grund der vorhandenen Mängel in der Verkehrsinfrastruktur sollen im Zuge der Quartiersentwicklung eigene Geh- und Radwege neu angelegt werden. Eine damit einher-

gehende Aufweitung der Straßenprofile soll im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt und gesichert werden.

Der im VEP-R dargestellten Ost-West-Fahrradhauptroute kommt für den Radverkehr eine wesentliche Bedeutung zu (siehe Punkt 2.4.3.). Die Details werden im weiteren Bebauungsplanverfahren eruiert, gutachterlich begleitet und mit zuständigen Fachstellen abgestimmt.

3.6.7. Nahmobilität / Mobilitätskonzept

Für das Planungsgebiet soll bereits während der Vorbereitung des Wettbewerbs eine erste Überlegung für ein Mobilitätskonzept berücksichtigt werden, das auf Basis des Ergebnisses des Wettbewerbsverfahrens weiter entwickelt und in die Bebauungsplanung Eingang findet. Dies soll insbesondere durch die Definition beziehungsweise Vorbereitung von Mobilitätsbausteinen zur Förderung der Nahmobilität durch Verbesserung der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeiten einschließlich Sicherung und Herstellung der Durchwegung des gesamten Planungsgebietes für den Fuß- und Radverkehr (z.B. Carsharing, E-Ladestationen) sowie zur Reduzierung des MIV geschehen. Dem Fuß- und Radwegenetz kommt deshalb unter Berücksichtigung des Radentscheids vom 24.07.2019 eine besondere Bedeutung zu (siehe Punkt 3.6.6.). Vielfältige Mobilitätskonzepte und / oder Mobilitätsbausteine sollen wesentlicher Bestandteil der Auslobung für den Wettbewerb sein. Vor diesem Hintergrund sind dafür erforderliche Flächen (z.B. Mobilitätshäuser, Mobilitätszentrale, E-Ladesäulen) bereits im Wettbewerb zu berücksichtigen und nachzuweisen.

3.6.8. Ruhender Verkehr

Die nach Art. 47 Bayerische Bauordnung (BayBO) in Verbindung mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge sollen durch oben genannte Mobilitätskonzepte reduziert werden. Die dann noch erforderlichen Stellplätze sollen flächenschonend in Mobilitätshäusern als Hoch- oder Tiefgaragen untergebracht werden, um die Freibereiche möglichst wenig zu beeinträchtigen. Ein großer Teil der Besucherstellplätze soll bevorzugt möglichst zentral in Quartiersgaragen nachgewiesen werden. Die örtliche Nähe zu Infrastruktureinrichtungen ist zu beachten.

Fahrradabstellplätze sind gemäß Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit in Wohnungsnähe vorzusehen. Sie müssen leicht erreichbar und gut zugänglich sein. Zusätzlich sind oberirdisch, möglichst an den Hauszugängen, eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen für Besucher*innen vorzusehen.

Die Übernahme und Unterbringung der erforderlichen P+R- sowie B+R Stellplätze ist innerhalb des Planungsgebietes zu berücksichtigen.

3.7 Immissionsschutz

3.7.1. Lärm

Das Planungsgebiet unterliegt den Verkehrslärmimmissionen des umliegenden Straßen- und Schienenverkehrsnetzes sowie den Anlagenimmissionen aus dem südlich an der Gleisanlage liegendem Gewerbe und aus gewerblichen Nutzungen auf dem Planungsgebiet. Letztere werden im Zuge der Entwicklung entfallen.

Zur Vorbereitung des Wettbewerbsverfahrens ist eine schalltechnische Voruntersuchung vorzunehmen (Verkehrslärm, Anlagen- und Gewerbelärm, Sportanlagenlärm), die ein besonderes Augenmerk auf den Lärmschutz der öffentlichen Grünfläche (Parkmeile) nördlich der Bahngleise und der daran nördlich anschließenden Bebauung richten soll. Im Rahmen dieser Voruntersuchung ist die Machbarkeit einer Bebauung bis zu sechs Geschossen und punktuellen Höhenakzenten aus schalltechnischer Sicht vor Auslobung des Wettbewerbs zu prüfen.

Verkehrslärm

Relevante Verkehrslärmimmissionen für das Planungsgebiet gehen von den Gleisanlagen der Bahnstrecke im Süden sowie von bestehenden Straßen innerhalb und im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebiets aus. Dementsprechend sind geeignete Schallschutzmaßnahmen, wie Gebäudestellung oder bauliche Maßnahmen in der Planung festzulegen und die Gebäude mit den vorgesehenen Nutzungen (Wohnen und soziale Infrastruktur) und den zugehörigen Freiflächen entsprechend zu situieren. Schallschutzwände sollen möglichst vermieden oder möglichst in die Bebauung oder in Form von Lärmschutzwällen in den Freianlagen integriert werden.

Die unter Punkt 3.4.6. aufgeführten und geplanten Ausbaumaßnahmen der DB Netz AG zum (Teil-)Projekt „Ausbau Bahnhof Trudering“ sehen verschiedene Schallschutzmaßnahmen vor. Zu den aktiven Schallschutzmaßnahmen gehören u. a. Schallschutzwände und -wälle, Schienenstegdämpfer und Flüsterbremsen bei Güterwagen. Zum passiven Schallschutz gehören u. a. schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämmten Lüftern.

Schallschutzmaßnahmen der DB Netz AG sollen trotz früher Phase des Ausbauprojektes zum Schienennetz der DB Netz AG bei der Erstellung des Schallschutzkonzeptes im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt werden. Das für das Planungsgebiet aufzustellende Schallschutzkonzept wird frühzeitig mit dem Maßnahmenkonzept der DB Netz AG abgestimmt. Die Umsetzung und Finanzierung ist im weiteren Verfahren zu klären.

Anlagen-/Gewerbelärm

Das Planungsgebiet wird von gewerblich genutzten Flächen südlich der Bahntrasse beeinträchtigt, die planerisch zu bewältigen sind.

3.7.2. Altlasten

Gemäß Auskunft des Referats für Klima und Umweltschutz (RKU) liegt für das Flurstück Nr. 80/11, Gemarkung Trudering eine Altlastverdachtsfläche vor (siehe Punkt 2.5.4.). Zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen auf dem betroffenen Grundstück noch orientierende Bodenuntersuchungen durchgeführt werden.

3.7.3. Schutz vor Erschütterung und sekundärem Luftschall

Aufgrund der U-Bahnlinie, die im östlichen Bereich des Planungsgebiet zum Teil unterhalb der Salzmesserstraße verläuft, sind Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen nach DIN 4109 - Schallschutz im Städtebau -, die nicht den notwendigen Abstand zur Außenkante des U-Bahn-Bauwerkes aufweisen (unterirdische Bauteile wie Tiefgaragen sind mit zu berücksichtigen) unter besonderen Auflagen zu errichten. Durch entsprechende bauliche Ausbildung der Gebäude oder durch andere technische Vorkehrungen ist sicher zu stellen, dass die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 sowie die Immissionsrichtwerte für Innenschallpegel gemäß der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) eingehalten werden.

Südlich des Planungsgebietes verlaufen S-Bahn- sowie Fernbahngleise der DB Netz AG. Die geplanten Wohnnutzungen sind vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall von diesen Bahnstrecken durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Eine erschütterungstechnische Untersuchung ist notwendig und durchzuführen.

3.7.4. Lufthygiene

Durch das Vorhaben sind gegenüber der Bestandssituation Mehrverkehre zu erwarten. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses ist sicherzustellen, dass im klein- und großräumigen Untersuchungsumgriff die lufthygienische Zusatzbelastung so gering wie möglich zu halten. Die einschlägigen lufthygienischen Grenzwerte im Planungsumgriff gemäß 39. BImSchV im direkten und erweiterten Planungsumfeld sind einzuhalten.

Die im Rahmen der Planung durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen sind vor diesem Hintergrund in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz gegebenenfalls um lufthygienische Untersuchungen zu ergänzen.

3.7.5. Elektromagnetische Verträglichkeit

Aufgrund der südlich angrenzenden Bahntrasse ist eine Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit im weiteren Planungsverfahren erforderlich.

3.8 Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen, Gender Mainstreaming

Die Planung soll zudem im Sinne einer gendergerechten Planung und gemäß den Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen entwickelt wer-

den. Im Sinne des Gender Mainstreaming, der Diversität und Inklusion soll deshalb beispielsweise beim Entwurf der Freibereiche eine angstfreie Benutzung in einer hohen Aufenthaltsqualität erreicht werden, insbesondere durch die Schaffung gut einsehbarer und belebter öffentlicher Bereiche und Wege sowie durch Sichtverbindungen dorthin und zu Orientierungspunkten. Es soll ein kinder-/senioren- und familien-gerechtes Wohnquartier entstehen.

3.9 Charta für ein lebendiges, soziales und nachhaltiges Stadtquartier

„Die im städtebaulichen Wettbewerb und in den ergänzenden Gutachten und Konzepten erarbeiteten Lösungen und Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung werden - soweit sie mangels Rechtsgrundlage weder im Bebauungsplan festgesetzt noch in einem städtebaulichen Vertrag mit der/dem Planungsbegünstigten geregelt werden können - in einer Charta für ein lebendiges, soziales und nachhaltiges Stadtquartier aufgegriffen. Die Charta soll spätestens zum Billigungsbeschluss dem Stadtrat zur Kenntnis vorgelegt werden.“ (siehe Beschluss Klimaneutrales München bis 2035, Punkt 4.1.1., Buchstabe h).

4. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)

Die durch die Planung entstehenden ursächlichen Kosten und Lasten müssen gemäß den vom Stadtrat beschlossenen „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ von den Planungsbegünstigten getragen werden.

Da für dieses Bebauungsplanverfahren zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zur Novellierung der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) 2021 vom 28.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V03932) noch kein Aufstellungsbeschluss vom Stadtrat der Landeshauptstadt München gefasst war, aber von allen Planungsbegünstigten Grundzustimmungen abgegeben wurde, findet die SoBoN 2017 Plus (Erweiterung zur SoBoN 2017) entsprechend dem Beschluss Novellierung der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) 2021 vom 28.07.2021 Anwendung (Übergangsfall).

Entsprechend den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN 2017 Plus ist auf den privaten Flächen der Wohnungsbau mit einer Quote des geförderten und preisgedämpften Wohnungsbaus mit 20% preisgedämpften, 20% einkommensorientiertem Wohnungsbau und 10% München Modell zu errichten. Das Modell Eigenwohnraum wird aufgegeben. Die Bindung liegt bei 40 Jahren.

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe Sozialgerechte Bodennutzung hat sich am 22.09.2021 mit der Angelegenheit befasst und der vorgeschlagenen Vorgehensweise zugestimmt.

B) Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes

Um ein qualitätsvolles Gesamtkonzept zu gewährleisten, ist die Auslobung eines nicht offenen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbs nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) geplant.

Dabei sind komplexe Rahmenbedingungen entsprechend des Vortrags der Referentin (Kapitel 3) zu berücksichtigen.

Ausloberin ist eine private Eigentümergemeinschaft. Die Auslobung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Am Wettbewerb sollen ca. 15 ausschließlich interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaften aus den Fachrichtungen Städtebau / Architektur und Landschaftsplanung / Landschaftsarchitektur mit ausdrücklicher Beratung zur Klimaanpassung bzw. -neutralität teilnehmen. Die unter Buchstabe A) Ziffer 3 im Vortrag genannten wesentlichen städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrsplanerischen Ziele und Eckdaten werden der Auslobung zugrunde gelegt und weiter konkretisiert.

Die Landeshauptstadt München ist im Preisgericht des Wettbewerbs zu beteiligen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk als Fachpreisrichterin im Preisgericht aus den Fachrichtungen Städtebau, Freiraum und Klima vertreten. Der Stadtrat soll durch drei Mitglieder der drei großen Stadtratsfraktionen und den Vorsitzenden des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes das Sachpreisgericht komplettieren. Die private Grundstückseigentümergemeinschaft ist im Sachpreisgericht vertreten. Jeweils drei weitere Mitglieder der großen Stadtratsfraktionen werden als ständig anwesende stellvertretende Sachpreisrichter*innen, jeweils ein Mitglied der drei kleineren Stadtratsfraktionen als Sachverständige Berater*innen am Preisgericht teilnehmen. Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden je nach Bedarf als Sachverständige Berater*innen hinzugezogen.

Durch die privaten Eigentümer*innen sollen im Vorfeld des Wettbewerbes in enger Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine informelle Veranstaltung durchgeführt werden, die den Bürger*innen die Möglichkeit eröffnet, sich an der Entwicklung des Planungsgebietes zu beteiligen. Die in der Veranstaltung vorgebrachten Anregungen der Bürger*innen sollen den Wettbewerbsteilnehmer*innen für die Bearbeitung der Planungsaufgabe als Anlage zur Wettbewerbsauslobung zur Verfügung gestellt werden.

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens wird dem Stadtrat durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung das Wettbewerbsergebnis bekanntgegeben und ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

C) Bürgerversammlungsempfehlung

Zurückstellung des geplanten Bauleitverfahrens Heltauer Straße um mindestens 4 Jahre, Empfehlung Nr. 14-20 / E 02886 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem am 10.10.2019

Die Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem hat am 10.10.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02886 (Anlage 7) beschlossen.

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

Es wird in der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02886 beantragt, das geplante Bauleitplanverfahren für die Bebauung der Kirchtruderinger Ackerflächen an der Heltauer Straße und an der BIRTHÄLMER Straße um mindestens 4 Jahre zurückzustellen. Es gebe bereits zu viele laufende Nachverdichtungsprojekte in Trudering, ohne dass die Infrastruktur erweitert werde.

Zwischennachrichten ergingen mit Schreiben vom 04.11.2019, vom 13.05.2020 und vom 16.11.2020.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Empfehlung wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München steht vor der Aufgabe der Wohnraumschaffung und den damit verbundenen vielfältigen Anforderungen u.a. an Mobilität, Infrastruktur, Versorgung, Erholungs- und Grünflächenversorgung. Vor diesem Hintergrund wird die Bereitschaft privater Eigentümer*innen, wie diese im Planungsgebiet Heltauer Straße, begrüßt, um Entwicklungen anzustoßen.

Im Rahmen der Voruntersuchungen und Grundlagenermittlung werden, anhand der geplanten Wohneinheiten, Bedarfe der sozialen Infrastruktur, der Schulversorgung, Erholungs- und Grünflächen, Nahversorgung sowie Bewältigung der Mobilität, des Lärmschutzes und sonstiger Auswirkungen und Folgen geprüft und im Kontext aufeinander abgestimmt. Daraus entstehen programmatische Vorgaben für die Planung. Das heißt, es werden u.a. die Anzahl von erforderlichen Kindertageseinrichtungen und ob gegebenenfalls ein Schulstandort im Planungsgebiet nachzuweisen ist, ermittelt.

Bezüglich der bestehenden verkehrlichen Infrastrukturlage stellt die optimale Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr eine der positivsten Rahmenbedingung für die Entwicklung des Gebiets um die Heltauer Straße dar. Das Areal ist direkt und barrierefrei an den S- und U-Bahnhof Trudering über den Zugangsbau nördlich der Gleise angebunden.

Die Hauptanbindung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an das übergeordnete Straßennetz kann unmittelbar über den Anschluss der Heltauer Straße zur Straße „Am

Schatzbogen“ erfolgen. Die Straße „Am Schatzbogen“ ist eine örtliche Hauptverkehrsstraße, die im Norden an die Bundesautobahn BAB 94 und im Süden an die Bundesstraße B 304 Wasserburger Landstraße anschließt. Ihre Leistungsfähigkeit hat noch größere Reserven, die somit eine Entwicklung des Gebiets an der Heltauer Straße ermöglichen. Ziel der Bauleitplanung ist eine verträgliche Einbindung des Neuverkehrs aus dem Planungsgebiet in das bestehende überregionale, regionale und örtliche Hauptverkehrsstraßennetz.

Alle aktuelle städtebauliche Entwicklungen in Trudering (Heltauer Straße, 5. Bauabschnitt Wohnen Messestadt Riem und Rappenweg) sind von einer übergeordneten verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung erfasst. Diese wurde von der Verwaltung beauftragt, um die Entwicklungen und Auswirkungen im 15. Stadtbezirk verträglich und abgestimmt zu steuern. Die Beschlussvorlage des Mobilitätsreferats „Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung Wohnen am Riemer Park“ wurde am 19.05.2021 vom Stadtrat beschlossen (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03314).

Alle drei Entwicklungen in Trudering sind aufeinander zeitlich abgestimmt, im Hinblick auf die verkehrliche Infrastruktur aber insbesondere auch auf die Vermeidung von temporären Spitzenbedarfen bei der Schulversorgung.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02886 der Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem am 10.10.2019 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem wurde zu der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 14-20 / E 02886 gemäß § 13 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung mit Schreiben vom 01.04.2020 angehört. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 15 hat die in Anlage 8 anliegende Stellungnahme vom 23.04.2021 abgegeben.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich wie folgt Stellung:

Im Rahmen der weiteren Planung zur Heltauer Straße wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat die verträgliche Bewältigung der motorisierten Verkehre anhand von MIV-armen Mobilitätskonzepten sowie Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes auf Grundlage der Verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung Wohnen am Riemer Park prüfen.

Des Weiteren wurde der betroffene Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering - Riem gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Planungsreferates, Ziffer 2 und 6.1 Bezirks-

ausschuss-Satzung) mit Schreiben vom 16.02.2022 zu dieser Beschlussvorlage zum Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 9).

„der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem hat sich in seiner Sitzung am 24.03.2022 mit o.g. Anhörung, nach Vorberatung im Unterausschuss Stadtteilentwicklung, befasst und folgenden Beschluss einstimmig gefasst:

Zu A)

Der Bezirksausschuss begrüßt die Bauleitplanung „Heltauer Straße“, die darauf abzielt, die Nordseite des Truderinger S-U-Bahnhofes städtebaulich neu zu ordnen, die vom ÖPNV sehr gut erschlossenen Flächen vorrangig einer Wohnnutzung mit zugehöriger Infrastruktur zuzuführen und mit einer MVG-Buslinie zusätzlich zu erschließen und mit einem mindestens 60 m breiten Ost-West-Grünzug einerseits den klimatischen Anforderungen zu begegnen und andererseits einen qualitativ hochwertigen Grün- und Naherholungsraum an dieser Stelle neu zu schaffen.

Er nimmt im Einzelnen zu folgendem Punkten im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss kritisch Stellung:

Städtebau, Wohnen / Höhenentwicklung

Der Bezirksausschuss unterstützt, dass hier durch Geschosswohnungsbau mit urbaner Dichte möglichst viel Wohnraum geschaffen werden soll, erwartet aber durch geschickte Höhenstaffelung der neuen Gebäude, dass Rücksicht auf die nördlich anschließende Bebauung genommen wird und die Auswirkungen hinsichtlich Verschattung auf ein Minimum reduziert werden.

Den Übergang zum vorhandenen städtebauliche Gefüge (wie Am Moosfeld nördlich, Kirchtrudering östlich) über eine moderate Höhenentwicklung (drei bis vier Geschosse) sieht der BA als notwendig und gelungen an. Die neu definierte Grundtraufhöhen der neuen Quartiersentwicklung mit bis zu sechsgeschossigen Baukörpern im Planungsbereichen südlich der Heltauer- und BIRTHÄLMER Straße zur Bahnstrecke ist auch aus Schallschutzgründen noch hinnehmbar.

Kritisch und fragwürdig zu sehen sind die Akzente mit VIII Geschossen (24 m) und das Quartierszeichen mit bis zu XV Geschossen (45 m).

Es sei vor Augen geführt, dass bei einer Parkmeile mit einer angestrebten Mindestbreite von 60 m von dem oben angeführten Streifen südlich der Heltauer- und BIRTHÄLMER Straße mit ca. 100 m „nur“ noch 40 m! zur Bebauung verbleiben. In diesen verbleibenden 40 Meter-Streifen die Ergebnisse der Hochhausstudie mit „neuer Grundtraufhöhe (18 m)“ - zusätzliche „Akzente“ mit einer Überhöhung von bis zu 35 % (bis acht Geschosse) als Gestaltungsmittel - und bis zu 150 % Überhöhung gegenüber der Traufe mit maximal 15 Geschossen ein „Quartierszeichen“ als besondere Setzung hineinzupressen ist verfehlt – zumal besagtes Planungsgebiet gerade 100 m vom alten Kirchtruderinger Dorfkern mit Kirche und bestehendem Ortskern aus dem Boden wächst. Diese direkte Nachbarschaften lehnt der Bezirksausschuss an solch sensibel-historischer Stelle ab und hält das experi-

mentelle Ausloten der Ergebnisse der Hochhausstudie bei einem gerade 40 m-Streifen und 100 m vom alten Ortskern entfernt für städtebaulich zu „gewollt“.

Eine Höhenstaffelung mit höheren Gebäuden im Süden zur künftigen Parkmeile hin soll nicht erfolgen. Dadurch entstünde ein "Nordviertel" mit wesentlich niedrigerer Aufenthaltsqualität als Viertel mit Sonneneinstrahlung vom Süden her. Da auch eine Abstufung zu den Nachbarvierteln erfolgen soll, ist dies eine planerische Herausforderung, die im Wettbewerb ausdrücklich Erwähnung finden soll.

Deshalb betrachtet der Bezirksausschuss den Bereich zwischen verlängertem Dollwiesenberg und der Salzmesserstraße (östliches Siedlungsgebiet) mit einer gestaffelten Höhenentwicklung mit III bis V Geschossen als verträglich an. Eine höhere Riegelbebauung im südlichen Teil des Siedlungsgebietes ist aus Gründen der Verschattung abzulehnen. Im westlichen Bereich des Siedlungsgebietes ist eine Höhenentwicklung mit maximal VII bis VIII Geschosse denkbar. Eine Höhenentwicklung jenseits der Hochhausgrenze laut Bayerischer Bauordnung (BayBO) sieht der Bezirksausschuss kritisch bzw. lehnt entsprechende Hochpunkte über VIII Geschosse ab.

Die Deutsche Bahn muss verlässliche Angaben bezüglich der zukünftigen Belastung durch Zugbewegungen und bezüglich des Ausbaus des Truderinger Bahnhofs liefern, damit die Lärmbelastung evaluiert werden kann. Die Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen sind nach maximalem Neubaustandard zu erfolgen.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Städtebau, Wohnen / Höhenentwicklung:

Die Möglichkeit einer Höherentwicklung auf maximal 15 Geschosse nur für den Bereich der nördlichen Bahnhofsvorzone wird im Wettbewerbsverfahren eröffnet, aber nicht zwingend vorgegeben. In Ergänzung zur Entwicklung der Bebauung an der Heltauer- und Birtlhälmer Straße ist die Setzung und eine prägende Wirkung als Orientierungspunkt für das neue Quartier begründbar.

Im Wettbewerbsverfahren soll ein neues Quartier mit einer eigenen Identität und räumlichen Qualität entwickelt und dabei eine auch qualitativ optimale Lösung zur Höhenentwicklung vorgegeben werden.

Der vorgesehene Bereich für einen möglichen Hochpunkt nördlich des Truderinger Bahnhofs und dem alten Kirchtruderinger Ortskern mit Kirche ist über 400 Meter entfernt. Dadurch ist kein städtebaulicher Bezug zwischen dem Bahnhofsvorplatz und dem alten Ortskern vorhanden. Die räumliche Entfernung wird als angemessen angesehen.

Im Bereich des Planungsgebietes verlaufen keine historisch relevanten Sichtachsen.

Wie in den städtebaulichen Zielen beschrieben und vorgegeben, sind in der Höhenentwicklung der Neubebauung moderate Übergänge zur vorhandenen Bestandsbebauung zu berücksichtigen.

Die Wirkung der geplanten Bebauung im Stadtbild und auf die angrenzende Umgebung wird durch Visualisierungen der Wettbewerbsbeiträge aus verschiedenen maßgeblichen Blickrichtungen und im Bebauungsplanverfahren mit einer Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung dargestellt werden.

Unter Berücksichtigung der geplanten Parkmeile mit einer Breite von überwiegend 60 m verbleibt für eine Bebauung zwischen Parkmeile und südlich der Heltauer- und BIRTHÄLMER Straße ein Streifen für Baugebiete mit einer ausreichenden Breite, der sich nur im Bereich des nördlichen Bahnhofsvorplatzes auf ca. 40 m verringert.

Vor diesem Hintergrund ist eine ausreichend große Entwicklungsfläche für eine neues Quartier mit eigener städtebaulicher Struktur und Höhenentwicklung gegeben.

Die Bebauungsstruktur und Höhenentwicklung der Bebauung südlich der Heltauer- und BIRTHÄLMER Straße hin zur Bahnstrecke ist maßgeblicher Teil der Aufgabenstellung des Wettbewerbsverfahrens. Dabei sind die übergeordnete Ventilationsbahn und Durchlüftungszonen, Emissionsschutzmaßnahmen, Ausbildung der Übergangszonen zur Bestandsbebauung sowie ausreichende Belichtung und Besonnung als maßgebliche Aspekte zu lösen. Hierzu sind zu diesen Themen im weiteren Verfahren entsprechende Gutachten zu erstellen.

Hinsichtlich der DB-Ausbaumaßnahmen zum Bahnhof Trudering finden regelmäßig Abstimmungsgespräche statt. Erforderliche Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen werden sowohl von der DB Service und Station im Planfeststellungsverfahren als auch im weiteren Bebauungsplanverfahren geprüft und berücksichtigt werden. Ein Konzept zur Bewältigung des Lärmschutzes wird mit Bebauung, mit baulichen Maßnahmen zum Lärmschutz sowie mit entsprechenden Gutachten im weiteren Bebauungsplanverfahren erstellt.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss kritisch Stellung:

„Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)

Die Schaffung von sehr langfristig bezahlbaren/günstigen Wohnraum für einen Großteil der in München Wohnenden muss zentrales Anliegen bei der Entwicklung neuer Bebauungsplangebiete sein. Die „alte“ SoBoN reicht dafür leider nicht aus, hinsichtlich Umfang bezahlbarer Wohneinheiten aber auch hinsichtlich der Laufzeit. Deshalb fordert der Bezirksausschuss die Anwendung der neuen SoBoN 2021 auf das neue Planungsgebiet Heltauer Straße, insbesondere sind Laufzeiten von 60 – 80 Jahre für die vergünstigten Mietwohnungen unbedingt anzustreben.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN):

Die Novellierung der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) 2021 wurde am 28.07.2021 in der Vollversammlung des Stadtrates beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V03932). Das Bebauungsplanverfahren an der Heltauer- und BIRTHÄLMER Straße ist hiernach als sogenannter Übergangsfall zu behandeln und folglich die sogenannte die „SoBoN 2017 Plus“ mit den geforderten Erweiterungen zur SoBoN 2017 anzuwenden (siehe hierzu die Ausführungen unter Punkt 4).

Die Anwendung der neuen SoBoN 2021 ist somit nicht möglich. Bindungsdauern von 60 bis 80 Jahren auf privaten Flächen wären zudem auch nach neuer SoBoN 2021 nicht möglich.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss kritisch Stellung:

„Infrastruktur

Nach 20 (!) Jahren muss endlich eine Projektsicherheit für das Sozialbürgerhaus Berg am Laim / Trudering mit Außenstelle der Münchner Volkshochschule etc. von der Stadt geliefert wird. Mit der Umsetzung von bereits mit Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss

- a) belegten Planungsgebiet Arrondierung Kirchtrudering / 5. BA Messestadt Riem,
- b) dato angestrebten Planungsgebiet Heltauer Straße und
- c) zukünftigem Planungsgebiet Rappenweg

wächst der Stadtbezirk auf knapp 100.000 Einwohner!

Auch hier gilt: das Sozialbürgerhaus Trudering-Riem als wesentlicher Bestandteil der sozialen Infrastruktur muss bei Bezug der Wohnungen in den o.g. Plangebietten erstellt sein!

Die Infrastruktur des neuen Bahnhofsquartiers (Nord) ist im ersten Schritt zu realisieren.

Die soziale Infrastruktur muss mit dem Baufortschritt der Wohnungen erstellt sein.

Eine Fläche für eine Sporthalle für Trendsport (wie Pasinger Modell) ist vorzusehen (siehe dazu die bereits bestehende Forderung des Bezirksausschusses). Ein privater Betreiber sollte hierzu gefunden werden.

Ein zusätzlicher Nahversorgungsstandort auf der nordwestlichen Seite (am Schatzbogen) wird begrüßt. Die Erschließung hat direkt über den Schatzbogen zu erfolgen.

Die geplanten Kindertageseinrichtungen werden ausdrücklich begrüßt. Wichtig ist, dass auch von Anfang an ausreichend Betreuungsplätze für Kinder im Grundschulalter geschaffen werden. Auch benachbarte Schulen haben aktuell noch zu wenig entsprechende Plätze. Die Kindertageseinrichtungen sollten entsprechend teilweise als Häuser für Kinder mit Hort geplant werden. Zudem ist die Grundschule mit einem Tagesheim und einer Mensa zu versehen.

Kleinere Kindertagesstätten könnten in Erdgeschoss der Wohnungsbebauung unterkommen.

Die Etablierung eines Alten- und Service-Zentrums (ASZ) ist zu prüfen.

Ein Verbot von Spielhallen ist im Bebauungsplan verbindlich aufzunehmen.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Infrastruktur:

Nach aktueller Rückmeldung des Sozialreferates und des Kommunalreferats ist die Realisierung eines Sozialbürgerhauses (SBH) mit Außenstelle der Münchner Volkshochschule (VHS) an der Karpfen-/Ecke Truderingerstraße vorgesehen. Das Sozialreferat favorisiert die Realisierung eines Alten- und Service-Zentrums für den 15. Stadtbezirk im geplanten Sozialbürgerhaus. Diese Grundstücksfläche liegt außerhalb des Planungsgebietes. Derzeit werden aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen (SBH, Biblio-

thek, VHS und Flächen für die Feuerwehr) Synergien der künftigen Nutzerschaft geprüft und abgestimmt.

Die Entwicklung des SHB wird derzeit vom Kommunalreferat vorbereitet. Gleichzeitig ist die Beantwortung einer weiteren Anfrage des Bezirksausschusses 15 zum Thema SBH durch das Kommunalreferat in Bearbeitung, die dann voraussichtlich auch über eine zeitliche Entwicklung des SHB informieren wird.

Nach Rückmeldung des Referats für Bildung und Sport (RBS) wurde im 1. Quartal 2022 eine Stellungnahme an den Bezirksausschuss 15 im Kontext einer Sporthalle für Trendsportarten abgegeben. In dieser RBS-Stellungnahme wurde ausgeführt, dass städtische Sporthallen grundsätzlich nur im Rahmen von Schulbauprojekten realisiert werden. Schul- und vereinsunabhängige Sporthallen können aus wirtschaftlichen Gründen nur äußerst selten umgesetzt werden, wie beispielsweise der Bau der Actionsporthalle in Pasing. Projekte mit dieser Nutzung werden für den stadtteilübergreifenden Bedarf errichtet.

Im Münchner Osten wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zum Eis- und Funsportzentrum Ost geprüft, wie diese Fläche nach Abschluss der anstehenden Sanierung zusätzlich genutzt werden kann.

Die geplante Grundschule wird laut Stellungnahme des Referates für Bildung und Sport (RBS) nach dem Münchener Lernhauskonzept, welches eine ganztägige Betreuung der Schüler*innen im Grundschulalter in Form des Kooperativen Ganztags (KoGa) vorsieht, konzipiert. Die Kooperative Ganztagsbildung unterstützt und entlastet Familien durch individuelle, qualitativ hochwertige Ganztagsbildung und -betreuung im Grundschulbereich in Kombination mit Vormittags- oder Ganztagesunterricht

Eine Mensa ist im Standardraumprogramm enthalten. (siehe https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:f0dcf70c-2035-48aa-bde1-2ecbd7274c98/flyer_kooperative_ganztagsbildung.pdf).

Die im Planungsgebiet notwendigen Kinderbetreuungseinrichtungen (Häuser für Kinder) sollen als integrierte Einrichtungen und an geeigneten Stellen untergebracht werden. Sie sind in Erd- und ersten Obergeschossen als integrierte Einrichtungen in der Neubebauung geplant.

Die optimale Erschließung und Situierung der vorgesehenen Nahversorgungsstandorte wird Aufgabe des Wettbewerbs- und weiteren Bebauungsplanverfahrens sein.

Ein Ausschluss von Spielhallen im Planungsgebiet wird berücksichtigt.

Die zeitliche angemessene Umsetzung der sozialen Infrastruktureinrichtungen werden mit den SoBoN-Verträgen bedarfsgerecht, zeitlich und verbindlich geregelt.

Darüber hinaus werden konkrete Bedarfe für soziale Nutzungen und Infrastrukturmaßnahmen im weiteren Bebauungsplanverfahren mit den zuständigen Referaten weitergehend abgestimmt.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss kritisch Stellung:

„Landschafts- und Grünplanung

Neben der Frischluftschneise in Ost-West-Richtung sollen auch ausreichend grüne „Durchlüftungsfenster“ in Nord-Süd-Richtung fester Bestandteil der Planungen werden. Insgesamt fordert der Bezirksausschuss ein stark durchgrüntes neues Wohngebiet, das den klimatischen Herausforderungen der Zukunft gerecht wird. Auch vernetzte öffentliche Grünzüge in und zu den einzelnen Wohnquartieren sind zu realisieren und mit viel Spiel- und Freizeitattraktivität für Kinder und Urban Gardening auszustatten.

Die Planungen einer Parkmeile und eines neu geführten Hüllgrabens im Ost-West-Grünzug wird ausdrücklich begrüßt. Ein spezieller Ideenworkshop zur planerischen Detailgestaltung der Parkmeile ist durchzuführen.

Ein Aktivitätenband mit Freizeitmöglichkeiten für Kinder, Jugendliche, Familien und Senioren ist in die Parkmeile zu integrieren.

Ein umfassendes Gutachten zur Frischluft ist zu erstellen. Dies ist im weiteren Verfahren dem Bezirksausschuss in voller Fassung vorzustellen.

Der ortsbildprägende Baum an der Kreuzung BIRTHÄLMER STR. / SALZMESSERSTRASSE ist zu erhalten (Aufnahme als Naturdenkmal ist beantragt). Auf die weiteren Bäume ist, soweit möglich, Rücksicht zu nehmen.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Landschafts- und Grünplanung:

Die Anregungen des Bezirksausschusses zu „Durchlüftungsfenstern“, einem anzustrebenden klimaresilienten Wohnquartier und zu Spiel- und Freizeitmöglichkeiten decken sich mit den Zielen des vorliegenden Aufstellungsbeschlusses und werden im weiteren Verfahren u. a. in der Wettbewerbsauslobung aufgegriffen und präzisiert. Die Anregung einen speziellen Ideenworkshop zur Detailgestaltung durchzuführen wird zur Kenntnisnahme und weiteren Veranlassung an das Baureferat weitergegeben.

Die stadtklimatischen Belange werden gutachterlich u. a. auch durch das Forschungsvorhaben „Grüne Stadt der Zukunft“ über das gesamte Verfahren begleitet. Sobald diese Gutachten bzw. Forschungsberichte einen entsprechenden Stand erreicht haben, können diese dem Bezirksausschuss vorgestellt werden.

Die Anregungen in Bezug auf den Baumbestand werden aufgegriffen. Der Baumbestand muss als Planungsgrundlage für das weitere Verfahren, wobei der Wettbewerb der nächste Schritt sein wird, erst noch aufgenommen und bewertet werden.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss kritisch Stellung:

„Energie und gebauter Klimaschutz

Der Schwerpunkt liegt auf einer klimaneutralen Bauweise. Die beschriebenen Zielsetzungen (in 3.1, 3.5.5 und 3.9) erscheinen zu vage.

Der Bezirksausschuss fordert, den Energie-Standard KfW-40 als Mindeststandard festzusetzen. Dringend soll neben maximaler Solarisierung gerade vor dem Hintergrund der weltpolitischen Konstellation eine Energieversorgung über die vorhandene (Tiefen-)Geothermieanlage der Messestadt oder bei nicht ausreichender Kapazität eine eigene Neubohrung geprüft werden. Dächer und geeignete Fassaden sind mit Photovoltaik-Modulen energetisch zu nutzen. Die Prüfung der Erweiterung eines potenziellen neuen Nahwärmenetzes zur Versorgung der angrenzenden Nachbarschaften und Planungsgebiete wird begrüßt.

Die Holzbauweise sollte vergleichbar mit dem Vorbild Prinz-Eugen-Park eine zentrale Rolle spielen, mit einem Mindestanteil von 50 %.

Eine intensive und artenreiche Durchgrünung der Freiräume mit Großbäumen, eine Minimierung versiegelter und unterbauter Flächen nach dem Schwammstadt-Prinzip sowie ausreichende Fassaden- und Dachbegrünungen setzt der Bezirksausschuss wie selbstverständlich voraus.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Energie und gebauter Klimaschutz:

Die energetischen Mindeststandards für den Wohnungsbau sind in „Wohnen in München VI“ beschrieben. Für den geförderten Wohnungsbau auf privaten Grundstücksflächen gilt derzeit dem KfW Energiehaus (EH) 70 (*siehe Sitzungsvorlage 14-20 / V 07205:*

„*Wohnungspolitisches Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“ 2017-2021, Seite 70*).

Für alle Bauvorhaben auf städtischen Grundstücken (Wohnungsbauvorhaben – freifinanziert oder finanziert mit Mitteln aus öffentlichen Haushalten sowie Gewerbebauten und Industriebauten) ist der Ökologische Kriterienkatalog der LHM (aktuell Stand: 2021) verpflichtend, der bei Wohngebäuden einen Energieeffizienzhaus (EH) 40 Standard vorsieht bzw. bei Nichtwohngebäuden nicht überschritten werden darf (*siehe unter: https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:606d0934-14be-4c6c-b388-a21dfa1d2e63/Oekologischer_Kriterienkatalog-2017.pdf*).

Die Forderung den Energie-Standard KfW-40 als Mindeststandard auch für private Flächen festzulegen, wird aktuell im Planungsreferat thematisiert und behandelt im neuen wohnungspolitische Handlungsprogramm „Wohnen in München VII“, das voraussichtlich im Herbst 2022 dem Stadtrat vorgelegt werden soll. Eine Anpassung der Energiestandardanforderungen auch für Bauvorhaben auf privaten Grundstücksflächen soll enthalten sein.

Laut dem Beschluss „Klimaneutrales München bis 2035“ vom 07.07.2021 (*siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873*) sind Eigentümer*innen von Neubauten nach den Vorgaben des bis 31.10.2020 gültigen Erneuerbaren-Energien-Wärmeesetze (EEWärmeG)

und des seit 01.11.2020 in Kraft getretenen Gebäudeenergiegesetz (GEG) verpflichtet, ihren Wärme- und Kälteenergiebedarf zu einem bestimmten Prozentsatz aus erneuerbaren Energien bereit zu stellen oder Ersatzmaßnahmen vorzunehmen. Solare Strahlungsenergie, feste, gasförmige und flüssige Biomasse sowie Geothermie und Umweltwärme sind als erneuerbare Energieträger zulässig. Die Nutzung von Abwärme, Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen und Fernwärme sind ersatzweise einsetzbar.

Die Forderung nach einer Energieversorgung durch eine Geothermieanlage (Mitnutzung der Geothermieanlage in Riem oder ggf. Prüfung eines neuen Standortes durch Neubohrungen) wird vorgemerkt und im weiteren Verfahren in Abstimmung mit den Stadtwerken München geprüft.

Steht kein Fernwärmeanschluss zur Verfügung, soll zur Wärmeerzeugung für die Grundlast soll die Verwendung von Brennkessel, Wärmepumpen oder Blockheizkraftwerke geprüft werden.

In der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne wurde zur Realisierung einer ökologische Mustersiedlung die Grundstücke von der Stadt München als Eigentümerin ausschließlich an städtischen Wohnungsbaugesellschaften GEWOFAG und GWG, Baugemeinschaften und Genossenschaften vergeben, die ihre Konzepte nach ökologischen und sozialen Kriterien bewerten lassen mussten. Dazu zählten vor allem eine Holz- oder Holzhybridbauweise. Im Planungsgebiet an der Heltauer- und BIRTHÄLMER Straße können diese Vorgaben aufgrund von privaten Eigentumsverhältnissen nur als gewünschte Option empfohlen, aber nicht zwingend vorgegeben werden.

Die vom Bezirksausschuss 15 angeführten Klimaanpassungsmaßnahmen (intensive Durchgrünung mit Bäumen, Fassaden- und Dachbegrünungen, minimierte Versiegelungsflächen, Schwammstadt-Prinzip usw.) decken sich mit den Zielen des vorliegenden Aufstellungsbeschlusses und werden im weiteren Verfahren entsprechend berücksichtigt.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss kritisch Stellung:

„Verkehrsplanung, Mobilität

Verkehr

Die Schaffung einer optimalen Vernetzung der Wegeverbindungen des Planungsgebietes mit den angrenzenden Stadtvierteln ist ein Muss.

Der Bezirksausschuss begrüßt die verkehrspolitischen Ziele unter Punkt 3.3 fordert aber auch entsprechende präventive Maßnahmen um neuen Durchgangsverkehr durch Kirchtrudering zwischen Schatzbogen und der Straße Am Mitterfeld zu verhindern. Eine Verkehrsführung wie im Alexisquartier könnten dazu ein Ansatz sein.

Eine Erreichbarkeit der Nordseite des Truderinger Bahnhofs mit MVG-Bussen ist sinnvoll, eine neue Bustrasse unmittelbar nördlich der Bahnlinie unter der Schmuckerweg-Brücke sehen wir weder als notwendig an noch als zielführend.

Aussagekräftige Szenarien bezüglich der Busführung in Richtung Osten sind zu entwickeln und dem Bezirksausschuss vor der Durchführung des Wettbewerbs vorzustellen.

Eine Busverbindung in Richtung Westen (Schatzbogen) und anschließende Weiterführung in Richtung Norden ist zu untersuchen und entsprechend zu etablieren.

Die verbesserte Durchwegung am ertüchtigten Truderinger Bahnhof von nördlich der Bahntrasse auf die Südseite und Zugang zum Nahversorgungszentrum Truderinger Straße hält der Bezirksausschuss für unabdingbar. Dies gilt auch für den seit Jahren im Rahmen der Stadtsanierung geplanten barrierefreien Ausbau der Unterführung am Lehrer-Götz-Weg, der für Trudering äußerst wichtig ist und angesichts der beiden Neubauquartiere "Arrondierung Kirchtrudering" und "Heltauer Straße" und als Teil einer Rad-Haupttroute auf jeden Fall gesichert und vor Bezug realisiert werden muss.

Der Bezirksausschuss erneuert seine zwei Jahre alte interfraktionelle Forderung nach einer gleichwertigen Wegeverbindung auch für Radfahrer. Eine durchgehende Fuß-/Radwegunterführung am Westkopf von U/S-Bahn von der Truderinger Straße bis ins neue Baugebiet, sollte wesentlicher Bestandteil des künftigen Wegenetzes sein, z. B. durch Ertüchtigung und Verlängerung des bestehenden Fußgängertunnels und/oder einer neuen Fahrradröhre. Falls das nicht durchführbar ist, muss die bestehende Unterführung für den Radfahrverkehr ertüchtigt werden.

Ruhender Verkehr

Ein umfassendes Konzept hinsichtlich der Minimierung der versiegelten Flächen ist zu erstellen. Abstellplätze für Kfz und Fahrräder sind generell geordnet in den entsprechend zu errichtenden Garagen anzulegen.

Zusätzliche Stellplätze für Fahrräder aller Größen sind im öffentlichen Raum anzulegen. Die Optimierung der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr auf der nördlichen Seite des Truderinger Bahnhofs ist ein Mehrwert nicht nur für das neue Planungsgebiet. Dazu gehören auch:

Die „flächensparende“ Unterbringung der erforderlichen Stellplätze und der notwendigen Besucherstellplätze für das neue Quartier, beispielsweise in blockweisen Tief- und Hochgaragen (Quartiersgaragen) bzw. mit Wohnungen überbaute Quartiersgaragen mit Übernahme und Unterbringung der erforderlichen P+R sowie B+R Stellplätze begrüßt der Bezirksausschuss, weist aber ausdrücklich darauf hin, dass wirklich „flächensparend“ im eigentlichen Sinn nur die Ausführung als Tiefgarage gelten kann – eine Quartiershochgarage verbraucht für diese Anzahl an erforderlichen PKW zu viel wertvollen Grund und Boden, der anderweitig dann fehlt und wird – wie das Beispiel in der Messestadt zeigt – nicht angenommen.

Die P&R-Stellplatzanzahl darf nicht erhöht werden.

Die Auflösung der P&R-Stellplätze am Michaelibad darf nicht zu Lasten Truderings gehen. Vielmehr soll darauf gedrängt werden, dass das P&R-Parkhaus Messestadt-Ost besser genutzt wird.

Garagen sind so zu planen, dass möglichst wenig Fläche verloren geht.

Geordnete B&R-Abstellplätze sind in genügender Anzahl und Qualität in einem Untergeschoss mit direkter Verbindung zur bestehenden bzw. zur zusätzlichen Bahnunterführung unterzubringen.

Ein reduzierter Stellplatzschlüssel ist festlegen.

Mobilität

Der Bezirksausschuss macht seine weitere Zustimmung zum weiterentwickelten Bebauungsplanverfahren (Billigungs- und Satzungsbeschluss) von schlüssigen MIV-armen Mobilitätskonzepten abhängig und fordert hierzu klare Aussagen im geplanten Wettbewerb. Neben einem Kfz-armen Mobilitätskonzept für den fahrenden und ruhenden Verkehr fordert der Bezirksausschuss ein attraktives Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr – inklusive des von Bezirksausschuss und Stadtrat beschlossenen Trassenabschnitts für einen schnellen Radweg vom Ostbahnhof nach Ebersberg.

Eine neue Treppe vom östlichen Scheitelpunkt der Schatzbogenbrücke ins neue Planungsgebiet ist - analog zu den südseitigen Treppen an der Truderinger Straße - zu realisieren.

Digitale Autoteilen- und Elektromobilitätskonzepte sind zu verwirklichen.

Im Zusammenhang mit einer Mobilitätsstation ist ein kostenpflichtiges P&R-Angebot mit der bisherigen Stellplatzzahl in flächensparender Bauweise denkbar. Die Fahrradabstellanlage muss auf mindestens 500 überdachte Stellplätze erweitert werden.

Der Bezirksausschuss befürwortet die Realisierung einer weiteren Leih-E-Mobilstation nach dem Vorbild „Elektromobil-Verleih, Pilot Quartier Mitterfeldstraße“: ein weiterer städtischer Service steht damit Seniorinnen und Senioren zur Verfügung, die das Quartier nicht zu Fuß erlaufen können und mobilitätseingeschränkt sind. Die LHM zeigt damit gelebte Inklusion. (<https://www.die-mitterfelder.de/aktuelles/start-des-elektromobil-verleihs-im-quartier-mitterfeldstrasse>, <https://www.wochenanzeiger-muenchen.de/pasing/mobile-mitterfelder,141089.amp.html>)“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Verkehrsplanung, Mobilität:

Verkehr

Die vom Bezirksausschuss 15 geforderten präventiven Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr im geplanten Quartier werden vom Mobilitätsreferat nachdrücklich unterstützt und in dem nachfolgenden verkehrlichen Gutachten in entsprechender Weise verankert werden.

Die angesprochenen aussagekräftigen Szenarien zur Busführung sind zum Zeitpunkt der Erstellung des Eckdaten- und Aufstellungsbeschlusses noch nicht vorliegend und nicht angedacht. Vielmehr werden die erforderlichen Voraussetzungen zum derzeitigen Planungsstand berücksichtigt und aufgenommen, um die Szenarien vorausschauend zu ermöglichen.

Die Voruntersuchung des Planungsreferats, entwickelt nach den Grundsätzen des flächensparenden Bauens, also auch der flächensparenden Erschließung, führt zu einer durchgehenden Erschließungsstraße zwischen der Kirchtruderinger Straße und dem Schatzbogen. Diese Erschließungsstraße wird die für den Busverkehr erforderlichen Fahrbahnbreiten enthalten, um den Busverkehr in west- und östlicher Richtung zu ermöglichen. Dies ist für eine umfangreiche Erschließung des Truderinger Bahnhofs von Norden

und als Teil der Vorbereitung einer Verkehrswende durch Ertüchtigung des ÖPNV unabdingbar. Hierdurch werden alle Optionen einer Busführung offen gehalten.

Die angesprochene Machbarkeitsuntersuchung einer Bustrasse nördlich der Bahnlinie wurde mit dem Stadtratsbeschluss „Wohnen am Riemer Park“ vom 19.02.2021 in die Wege geleitet und ist Teil der auszuschreibenden Untersuchung zur Ertüchtigung des ÖPNV im Bereich der Planungsgebiete Wohnen am Riemer Park (WaRP). Die Ergebnisse werden in das Bauleitplanverfahren einfließen. Mit dem Abschluss der Untersuchung ist frühestens im nächsten Jahr zu rechnen.

Die inhaltliche Abstimmung der Ziele dieser Untersuchung des Mobilitätsreferates sind mit den Zielen des Bebauungsplankonzeptes im weiteren Verfahren abzustimmen und zu optimalen gemeinsamen Lösung zu führen.

Eine verbesserte Durchwegung des Truderinger Bahnhofs ist nicht direkter Bestandteil des Bauleitplanverfahrens Heltauer Straße. Sie spielt jedoch im Zusammenhang mit der ÖPNV Erschließung des Planungsgebiets eine wichtige Rolle und wird dementsprechend betrachtet werden. Die Unterführung als Erschließungsbauwerk für S- und U-Bahn wird zukünftig als Stadtteilverbindung wahrgenommen werden. Ob und in welcher Größenordnung dabei Erschließungsbauwerke für U- und S-Bahn erhalten können, darüber gibt es keine Kenntnisse. Es kann jedoch sicher angenommen werden, dass bei der heute bereits bestehenden hohen Belastung an Fußgänger*innen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten wie Bus und U- und S-Bahn eine gemeinsame Nutzung als Radverbindung nicht möglich sein wird.

Zudem ist unter diesem Gesichtspunkt die Bahnzugänglichkeit auf Nord- und Südseite im Kontext zu betrachten. Für den Radverkehr werden relativ lange Rampen erforderlich, deren Situierung auf der Südseite (einschließlich eines Anschlusses an das U-Bahnbauwerk mit Ausgang im Bereich der Busplattform) nur schwer zu realisieren scheint.

Im Zusammenhang mit den Überlegungen zum Zukunftsbahnhof Trudering, die im Rahmen eines Stadtratsauftrags begonnen wurden, spielt die durchgehende Fußgängerverbindung am Westkopf der U- und S-Bahn eine Rolle und ist in die Überlegungen eingeflossen. Sie ist kein integraler Bestandteil der Planungen zum Bebauungsplan Heltauer Straße.

Ruhender Verkehr

Den Forderungen zum Ruhenden Verkehr wird mit Ausnahme der Anzahl an B+R Stellplätzen zugestimmt. Die LHM hat sich zum Ziel gesetzt eine Mobilitätswende herbeizuführen. Dies ist nur mit umfangreichen Mobilitätskonzepten möglich, die die vom Bezirksausschuss Trudering Riem gewünschten Anforderungen aufnehmen wird. Mit Implementierung eines Mobilitätskonzeptes in das Planungsgebiet kann dann die Anzahl an Stellplätzen (Stellplatzschlüssel) für den öffentlichen und privaten Raum festgelegt werden.

Von besonderer Bedeutung wird hierbei auch eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen für den Radverkehr, ebenfalls im öffentlichen sowie privaten Raum, sein. Dieses Ziel wird ein zentraler Baustein des noch zu erarbeitenden Mobilitätskonzepts werden.

Der Ausbau der P+R-Anlage Trudering Nord ist nur untergeordnet mit der Reduzierung (nicht der Auflösung) der P+R-Stellplätze der Anlage Michaelibad verknüpft. Maßgeblich ist vielmehr ein P+R- und B+R-Bedarfsgutachten der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH vom April 2018, welches auf Grundlage der andauernden Überlastung der bestehenden Anlage und den prognostizierten kurz- und mittelfristigen Entwicklungen die Notwendigkeit zur Anlagenerweiterung attestiert. Verantwortlich dafür ist insbesondere die besonders attraktive Erschießung von S- und U-Bahn gleichermaßen, die im Störfall das Ausweichen auf das jeweilig andere Verkehrssystem ermöglicht, die nur am Bahnhof Trudering gegeben ist. Auch in Verbindung mit dem Bau der 2. S-Bahnstammstrecke und der Einrichtung eines Haltepunkts für die Express-S-Bahnen steigt der Bedarf an Stellplatzkapazitäten vor Ort weiter an und kann nicht an anderen Anlagen kompensiert werden. Die Vorhaltung eines bedarfsgerechten Angebots für Umsteiger*innen ist notwendig, um ungeordnete Parkvorgänge und Parksuchverkehr in der Nachbarschaft vorzubeugen.

Die bedarfsgerechte Erweiterung der P+R-Anlage mit derzeit 169 Pkw-Stellplätzen ist unter Berücksichtigung der Verbundsicht an eine schnelle und direkte Anbindung an das Straßennetz, der verfügbaren Flächen sowie der neuen Planungsentwicklungen im weiteren Verfahren zu prüfen und mit den zuständigen Stellen abzustimmen.

Mobilität

Alle genannten Forderungen für ein Mobilitätskonzept zur Förderung eines Kfz-armen Quartiers werden in das Bauleitplanverfahren und das dann parallel noch zu erarbeitende Mobilitätskonzept eingebracht und abgewogen werden.

Dem Mobilitätsreferat ist bewusst, dass Bedarf für eine (schnelle) Radverbindung von der Innenstadt in Richtung Münchner Osten vorhanden ist. Daher wird das Mobilitätsreferat eine Radwegverbindung entlang des Gleiskörpers der Bahnstrecke Trudering – Grafing zwischen dem Ostbahnhof und der Stadtgrenze prüfen und in das zu erarbeitende Radvorrangnetz mit aufnehmen, sodass auch eine Fortsetzung im Landkreis München möglich wäre. (siehe Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 06.04.2022, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04418).

Im Umgriff des Eckdaten- und Aufstellungsbeschlusses Heltauer Straße stimmt die Route des schnellen Radwegs mit der Haupttroute gemäß VEP-R überein. Sie wird entlang der Haupterschließung zwischen der Kirchtruderinger Straße und dem Schatzbogen verlaufen und in Form von eigenen Radwegen berücksichtigt werden. Somit wird der Bebauungsplan Heltauer Straße den schnellen Radweg München Ebersberg in seinem Bereich realisieren.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss kritisch Stellung:

„Zu B)

Vor der Durchführung des Wettbewerbs ist ein Bürger-/Anwohnerworkshop unter Beteiligung des Bezirksausschusses durchzuführen. Für Jugendliche ist ein eigener Beteiligungsprozess verpflichtend vorzusehen.

Sachverständige aus den Gebieten der Klimatologie, des Klimaschutzes und der Inklusion sind zu bei der Durchführung des Wettbewerbs zu beteiligen.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Punkt „zu B)“:

Die Forderung nach einem Bürger-/Anwohnerworkshop unter Beteiligung des Bezirksausschusses bzw. einem eigenen Beteiligungsprozesses für Jugendliche vor der Durchführung des Wettbewerbs wird an die Eigentümer*innen weitergetragen, um die Durchführung eines geeigneten Verfahrens zu prüfen und abzustimmen.

Der Bezirksausschuss nimmt weiter zu folgendem Punkt im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss kritisch Stellung:

„Zu C)

Die Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wird befürwortet.

Zu „II. Antrag der Referentin“

Dem „Antrag der Referentin“ wird zugestimmt mit der Maßgabe der oben angeführten Stellungnahmen zu den einzelnen Punkten und den in Fettdruck aufgeführten Ergänzungen.

2. Von den im Vortrag der Referentin unter Buchstabe A) aufgeführten städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrsplanerischen Eckdaten und den Rahmenbedingungen wird zustimmend Kenntnis genommen und den weiteren Planungen zugrunde gelegt, **unter Berücksichtigung nachfolgender Ergänzungen/Änderungen.**

4. Die im Vortrag der Referentin unter Buchstabe A), Ziffer 3 „Planungsziele“ genannten Eckdaten und Rahmenbedingungen werden diesem Wettbewerb zugrunde gelegt, **unter besonderer Berücksichtigung der vorgenannten Stellungnahme des Bezirksausschusses mit den einzelnen thematischen Schwerpunkten, insbesondere ist davon folgende Forderungen zu berücksichtigen**

- der Verzicht auf ein sogenanntes Quartierszeichen mit bis zu XV Geschossen (3.4.1). Die Höhenentwicklung sollte VIII Geschosse nicht überschreiten.

- Der neue Nahversorgungsstandort nördlich des Bahnhofs sollte unbedingt die beschriebene Kfz-arme Mobilität im Planungsgebiet berücksichtigen (3.4.3).

- Die Holzbauweise soll entsprechend dem Musterbeispiel Prinz-Eugen-Park wesentliches Element des neuen Quartiers werden, als energetischer Mindeststandard ist KfW40 anzustreben, die Wärmeversorgung über Tiefengeothermie (3.5.5).
- Der Verzicht auf eine vergrößerte P&R-Fläche (3.6.4).“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu den Punkten „zu C)“ und „zu II. Antrag der Referentin“:

Es wird auf die o. g. Ausführungen zu den einzelnen Themen verwiesen.

Der Bezirksausschuss führt einen Zusatz bezogen auf den Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss auf:

„Zusatz: Weitergehende Information für den Bezirksausschuss

Der Bezirksausschuss bittet darum, zeitnah die geplante Parkmeile mit Hüllgraben Gleispark Baumkirchen – Riemer Park, die sich entlang der Bahntrasse zwischen Leuchtenbergring und Riemer Park erstreckt, vorgestellt zu bekommen.“

Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Thema Parkmeile mit Verlegung des Bachlaufs Hüllgraben:

Die vom Bezirksausschuss 15 geforderte Information zur weiteren Entwicklung der „geplanten Parkmeile mit Hüllgraben Gleispark Baumkirchen – Riemer Park, die sich entlang der Bahntrasse zwischen Leuchtenbergring und Riemer Park erstreckt“ wird zur Kenntnis genommen und zum gegebenen Zeitpunkt übermittelt.

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

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

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Für das im Übersichtsplan (Anlage 2) des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.11.2021, (M = 1 : 5.000) schwarz umrandete Gebiet östlich des Schatzbogens, südlich der Wohnbebauung Moosfeld und der BIRTHÄLMER STRASSE, westlich der SALZMESSERSTRASSE und nördlich der Bahnlinie München – Rosenheim ist der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen.
Der Übersichtsplan (siehe Anlage 2) ist Bestandteil dieses Beschlusses.
2. Von den im Vortrag der Referentin unter Buchstabe A) aufgeführten städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrsplanerischen Eckdaten und den Rahmenbedingungen wird zustimmend Kenntnis genommen und den weiteren Planungen zugrunde gelegt.
3. Es besteht Einverständnis, dass die Planungsbegünstigten in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerb nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe B) für das Planungsgebiet mit vorgeschalteter Bürger*inneninformation durchführen.
4. Die im Vortrag der Referentin unter Buchstabe A), Ziffer 3 „Planungsziele“ genannten Eckdaten und Rahmenbedingungen werden diesem Wettbewerb zugrunde gelegt.
5. Die Landeshauptstadt München ist im Preisgericht des Wettbewerbs zu beteiligen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk als Fachpreisrichterin vertreten. Der Stadtrat soll durch drei Mitglieder der Stadtratsfraktionen und den Vorsitzenden des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes das Sachpreisgericht komplettieren. Die private Grundstückseigentümergeinschaft ist im Sachpreisgericht vertreten. Vertreterinnen und Vertreter der zu beteiligenden städtischen Fachdienststellen werden als sachverständige Beraterinnen und Berater hinzugezogen.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs zu berichten und einen Vorschlag für das weitere Vorgehen zu unterbreiten.
7. Von den Ausführungen zum notwendigen Anschlussausbau der Heltauer Straße an den Schatzbogen und zum Knotenpunktumbau Schatzbogen / Stahlgruberring unter Buchstabe A) Ziffer 3.7.1 und 3.7.2 wird Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat Umfang

und Zeitpunkt der erforderlichen planungsrechtlichen Maßnahmen ermitteln und deren Umsetzung einleiten.

8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, in Abstimmung mit den betroffenen Referaten die Machbarkeit zur Umlegung des Hüllgrabens in Südlage (Parkmeile) zu prüfen. Hierfür erforderliche Finanzmittel sind zu gegebener Zeit zu beantragen.
9. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02886 der Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem am 10.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
10. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

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

IV. Abdruck von I. - III.

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

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

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

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

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/32 V