

Telefon: 233 - 22035
22936
22632
Telefax: 233 - 24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/31 P
PLAN-HA II/53
PLAN-HA II/31 V

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

- Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss -

**B) Durchführung eines städtebaulichen und
landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs**

C) Weiteres Vorgehen

Stadtbezirk 13 Bogenhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07026

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 07.12.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung für den oben genannten Bereich.
Inhalt	- Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung für den oben genannten Bereich - Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs - Behandlung der Stellungnahme des Bezirksausschusses 13
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)
Entscheidungsvorschlag	Beschlussfassung über die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2183; Zustimmung zu den aufgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten und Planungszielen. Zustimmung zur Auslobung und Durchführung des Planungswettbewerbs und Auftrag dem Stadtrat anschließend über das Ergebnis zu berichten. Beteiligung der Landeshauptstadt München in der Jury des Wettbewerbsverfahrens.
Gesucht werden kann im RIS nach	Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183, Marienburger Straße, Memeler Straße, Bahnstrecke Nr. 5560
Ortsangabe	Stadtbezirk 13 - Bogenhausen

Telefon: 233 - 22035
22936
22632
Telefax: 233 - 24215

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/31 P
PLAN-HA II/53
PLAN-HA II/31 V

**A) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183
Memeler Straße (nördlich),
Marienburger Straße (östlich),
Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich)
- Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss -**

**B) Durchführung eines städtebaulichen und
landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs**

C) Weiteres Vorgehen

Stadtbezirk 13 Bogenhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07026

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 07.12.2022 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
A) Bebauungsplan Nr. 2183, Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße (nördlich), Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich),	2
B) Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs	24
C) Weiteres Vorgehen	25
II. Antrag der Referentin	37
III. Beschluss	38

Telefon: 0 233-22035
22936
22632
Telefax: 0 233-24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/31 P
PLAN-HA II/53
PLAN-HA II/31 V

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

- Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss -

**B) Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen
Planungswettbewerbs**

C) Weiteres Vorgehen

Stadtbezirk 13 Bogenhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07026

Anlagen:

1. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirke (M 1:50.000)
2. Übersichtsplan Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss (M 1:5.000)
3. Ausschnitt Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (M 1:5.000)
4. Luftbild
5. Rahmenbedingungsplan
6. Stellungnahme des Bezirksausschusses 13 – Bogenhausen vom 12.10.2022

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 07.12.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrats gemäß § 2 Nr. 3 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

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

1. Planungsanlass

Zwei Bauträgergesellschaften beabsichtigen, das ca. 4,75 ha große Areal an der Marienburger Straße und Memeler Straße im Stadtbezirk 13 Bogenhausen gemeinsam mit der Landeshauptstadt München als neues Stadtquartier zu entwickeln.

Das Gebiet grenzt im Osten unmittelbar an die Bahnstrecke Nr. 5560 an, auf der Schienengüterverkehr u.a. von und zum Rangierbahnhof München Nord sowie Schienenpersonennahverkehr abgewickelt wird. Für deren viergleisigen Ausbau werden derzeit seitens der Deutschen Bahn in einer Feinvariantenuntersuchung (durch die Landeshauptstadt München bezuschusst) die oberirdische sowie die unterirdische Führung in Tunnellage untersucht. Ein Ergebnis hierzu wird im Laufe des Jahres 2023 erwartet. Obwohl aus Sicht der Landeshauptstadt München nur ein Ausbau in Tunnellage in Frage kommt, kann die künftige Lage der Trasse bzw. deren Ausdehnung in Richtung des Planungsgebiets zum jetzigen Zeitpunkt nicht als gesichert angenommen werden.

Abhängig von der später tatsächlich realisierten Ausbauvariante der Bahntrasse sind auch der künftige Verlauf der erforderlichen Verlängerung der Engelschalkinger Straße, die die im Nordosten Münchens geplanten neuen Stadtteile erschließen wird, sowie die genaue Lage und Ausgestaltung des S-Bahnhaltepunkts Engelschalking (künftiger Verknüpfungsbahnhof S8/U4) festzulegen.

Somit ist heute noch nicht abzusehen, wann und in welcher Lage der Ausbau der Bahnstrecke sowie die Ausgestaltung der Engelschalkinger Straße erfolgen wird. Trotz dieser derzeit noch nicht abschließend konkretisierten Rahmenbedingungen soll das Planungsgebiet zeitnah entwickelt werden, um so einen Beitrag zur Deckung des dringenden Wohnraumbedarfs zu leisten. Dabei sind die verkehrlichen Belange beider Ausbauvarianten zu berücksichtigen.

Um den in Bezug auf den Ausbau der Bahn und die Lage der künftigen Verlängerung der Engelschalkinger Straße noch offenen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen, ist folgende Vorgehensweise vorgesehen:

Für das gesamte Areal soll im Rahmen eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs ein geeignetes Planungskonzept gefunden werden, das seiner Lage im Stadtgebiet mit einer angemessenen baulichen Dichte und Struktur gerecht wird. Dabei soll das Areal in einen Realisierungsteil im Süden und einen Ideenteil im Norden gegliedert werden (siehe Anlage 5). Im Süden soll ein allgemeines Wohngebiet und im Norden ein gemischtes Gebiet mit Wohnen, nicht störendem Gewerbe bzw. Dienstleistungen entstehen.

Die Bebauungsplanverfahren für die beiden Teile werden aus folgenden Gründen voraussichtlich zeitlich entkoppelt entwickelt:

Das Planungskonzept für den nördlichen Bereich ist abhängig von der Höhenlage der Engelschalkinger Straße, da der städtebauliche Entwurf völlig anders gestaltet werden muss, wenn die Straße in eine Unterführung mündet oder ebenerdig verläuft.

Somit muss ein für beide Planfälle schlüssiges Konzept im städtebaulichen

Zusammenhang mit dem südlich geplanten Wohngebiet erarbeitet werden, da der Wettbewerb voraussichtlich vor der Entscheidung über die Ausbau-Varianten durchgeführt werden wird.

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

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

Im Rahmen von Machbarkeitsstudien wurden für den Realisierungsteil städtebauliche Entwürfe mit ca. 320 bis ca. 500 Wohneinheiten untersucht.

Aufgrund der hohen Immissionsbelastung aus dem Schienenverkehrslärm ist für beide Bereiche eine Wohnnutzung nur bei Umsetzung umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen möglich. Es besteht ein besonderes Planungserfordernis darin, bei der Konzeption von Maßnahmen wie Lärmschutzwänden/-wällen eine mögliche Rückbaubarkeit einzuplanen, um auf eine geforderte Trassenführung in Tunnellage reagieren zu können.

Durch den vorliegenden Beschluss sollen die planerischen Ziele sowie ein Rahmen für die Eckdaten des Wettbewerbs festgelegt werden, die jedoch noch unter dem Vorbehalt des Nachweises einer sinnvollen und städtebaulich verträglichen Lösung für die im weiteren beschriebenen Fragestellungen und Konflikte stehen.

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse

Das sich im Bezirksteil Engelschalking befindende Planungsgebiet liegt im Nordosten von München im Stadtbezirk 13 - Bogenhausen.

Es umfasst die im Eigentum der Planungsbegünstigten stehenden Flurstücke mit den Nummern 621, 623/3, 623/4, 624/2, 624/6, 624/7, 624/8, 87/2, 87/6, Gemarkung Daglfing, sowie die im Westen bzw. im Süden angrenzende Marienburger Straße und die Memeler Straße (Teilflächen der städtischen Flurstücke Nrn. 350 und 86).

Im Osten schließt die Trasse der Bahnstrecke 5560 an das Planungsgebiet an. Im Norden wird das Planungsgebiet durch den geplanten Ausbau und die Verlängerung der Engelschalkinger Straße in Richtung Osten mit Querung der Bahntrasse und Verbindung mit der östlichen Brodersenstraße auf dem städtischen Flurstück Nr. 620 (außerhalb des Umgriffs) begrenzt.

Der S-Bahnhof Engelschalking der S 8 befindet sich nordöstlich der Brodersenstraße in unmittelbarer Nähe. Die breit ausgebaute Engelschalkinger Straße kommt von Westen und trifft an der westlichen Grenze auf die von Süden kommende Marienburger Straße, die ab dem Kreuzungsbereich im Norden als Barlowstraße

weitergeführt wird.

Mit der zukünftigen Verlängerung der Engelschalkinger Straße nach Osten zur Erschließung der geplanten neuen Siedlungsbereiche im Münchner Nordosten sowie mit der Verlängerung der U4 wird das Planungsgebiet künftig an einem hervorragend erschlossenen Verkehrsknotenpunkt liegen und die Eingangssituation für die neuen Stadtteile bilden.

2.2. Städtebauliche und landschaftsplanerische Bestandsanalyse

2.2.1. Städtebauliche Struktur, Infrastruktur

Das Planungsgebiet wird heute von einer Gewerbefläche sowie einer landwirtschaftlich genutzten Fläche geprägt.

Die bestehende Gewerbefläche umfasst ca. 30.000 m² an Lagerflächen für Baucontainer, Baumaschinen und Baumaterialien, Hallen und einen nicht unerheblichen Lärm emittierenden Baufachhandel mit erheblichem Zu- und Abfahrtverkehr. Auf Höhe der Libauer Straße, nahe der Bahntrasse, befindet sich ein denkmalgeschütztes Bürogebäude. Die Bestandsnutzung soll aufgegeben bzw. verlagert und die Bestandsbebauung mit Ausnahme des Baudenkmals zu Gunsten der städtebaulichen Entwicklung beseitigt werden. Für das Baudenkmal soll eine neue Nutzung gefunden werden.

Die landwirtschaftliche Fläche südlich davon wird als Grünland bewirtschaftet. Im Westen grenzt sie an eine östlich der Marienburger Straße gelegene kleinteilige Wohnbebauung. Die südlich und westlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bereiche sind durch Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser geprägt. Im Bereich der Brodersenstraße geht die Baustruktur in Geschosswohnungsbau über.

Östlich der Freischützstraße befindet sich das Ensemble des ehemaligen Dorfkerns, westlich der Freischützstraße eine gut durchgrünte Hochhausbebauung. Östlich der Bahntrasse und südlich der Brodersenstraße liegen vorwiegend landwirtschaftliche Flächen, einzelne Gewerbenutzungen, kleinteilige Wohngebäude sowie Wohnheime. Nördlich der vorgesehenen Verlängerung der Engelschalkinger Straße befindet sich eine Fläche mit überwiegend Wohnbebauung und einem Gewerbebetrieb.

In der näheren Umgebung des Planungsgebiets befinden sich mehrere soziale Einrichtungen, wie die Grundschule an der Ostpreußenstraße mit Kita, weitere Kitas an der Engelschalkinger Straße und der Schnorr-von-Carolsfeld-Straße, eine Waldorfschule (Max-Proebstl-Straße) und das Wilhelm-Hausenstein-Gymnasium (Elektrastraße bzw. künftig Fideliostraße).

Versorgungsangebote, wie Arztpraxen, Apotheken, Discounter, Gastronomie etc. sind vor allem im Bereich der Ostpreußen-/Freischützstraße sowie im westlichen Teil des Bezirksteils Engelschalking im Bereich Cosimastraße vorhanden.

Für die Erholungs- und Sportnutzung bestehen an der Engelschalkinger-/Cosimastraße ein Wellenbad, an der Engelschalkinger Straße die Bezirkssportanlage, im Süden der Zamilapark mit der Sportanlage Zamdorf und östlich der Bahntrasse am östlichen Ende der Brodersenstraße die Galopprennbahn München-Riem und das Golfzentrum München Riem.

Das Orts- und Landschaftsbild spiegelt die derzeitige gewerbliche sowie landwirtschaftliche Nutzung wider. Im Bereich der gewerblichen Nutzung ist das Ortsbild von versiegelten Flächen geprägt, die zur Marienburger Straße durch eine

begrünte Fläche mit z.T. dichtem Baumbestand eingerahmt wird. Eine weitere große, mit Bäumen überstandene Grünfläche befindet sich im zentralen Bereich der gewerblichen Nutzung. Der gewerbliche Teil ist großflächig abgezäunt und der Allgemeinheit nicht zugänglich. Der südliche Teil des Planungsgebiets ist als landwirtschaftlich genutzte Fläche unversiegelt, der im Westen zur bestehenden Wohnbebauung an der Marienburger Straße hin als auch im Osten zu den Bahngleisen vorhandene Baumbestand befindet sich auf den angrenzenden Nachbargrundstücken.

2.2.2. Naturhaushalt

Naturraum, Boden, Versiegelung, Grundwasser

Das Planungsgebiet liegt innerhalb der Münchner Schotterebene auf einer Höhe von 514-516 m ü. NHN. Das Relief ist weitgehend eben und fällt leicht ab von Süd nach Nord. Östlich des Planungsgebiets (Bahndamm) und im Bereich der nordwestlichen Grenze befinden sich kleinere Aufschüttungen.

Im nördlichen Bereich liegt der Versiegelungsgrad durch die Nutzung als Gewerbe und Lagerflächen bei ca. 70 %. Auf den unversiegelten Flächen entlang der Marienburger Straße sowie im Zentralbereich der Gewerbeflächen im nördlichen Teil des Planungsgebietes ist größtenteils Baumbestand vorhanden. Der südliche landwirtschaftlich genutzte Teil des Planungsgebiets ist unversiegelt.

Der Höchstgrundwasserstand (HW1940) beträgt 2,4-2,6 m unter Geländeoberkante (GOK), der mittlere Grundwasserstand liegt bei 4,0-4,5 m unter GOK.

Biotope, Flora, Vegetation, Fauna

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keinerlei kartierte Biotope. Die Gewerbefläche mit der keilförmigen Grünfläche entlang der Marienburger Straße ist knapp zur Hälfte als Biotopentwicklungsfläche (Altgrasbestand, Hecke) erfasst. Nordwestlich angrenzend an das Planungsgebiet an der Barlowstraße sind die Gehölzbestände als Biotop M-0560-013 erfasst. Nordöstlich und südöstlich des Planungsgebietes entlang der Bahnstrecke Engelschalking/Daglfing sind darüber hinaus mehrere Teilflächen des Biotops M-0164 (Brachflächen und Hecken) erfasst.

Während der nördliche Teil des Planungsgebietes mit den Gewerbeflächen durch teilweise dichten Baumbestand gegliedert und zu den Randbereichen hin eingerahmt wird, ist die südliche, landwirtschaftliche Fläche frei von Baumbestand. Lediglich auf den angrenzenden östlichen und westlichen Nachbargrundstücken ist Baumbestand vorhanden. Der Baumbestand sowie die im Planungsgebiet vorhandenen Gebäude wurden in Bezug auf ihre Habitateignung insbesondere für Vögel und Fledermäuse untersucht. Die Gebäude und Konstruktionen stellen aufgrund ihrer Bauweise grundsätzlich eine Fülle und Komplexität an potentiellen Quartieren für Gebäudebrüter zur Verfügung. Eine vollständige Erhebung aller potentiellen Quartiere war bislang nicht möglich. Insgesamt verzeichnen acht Gebäude eine mittlere bis hohe Quartierseignung. Ebenso konnten alte und aktuelle Vogelneester an mehreren Stellen im Gebälk gefunden werden. Der Großteil der Gehölze ist noch jung und von mittlerer Bedeutung. Besonders erhaltenswerte Gehölzbestände finden sich vor allem im heutigen Zufahrtsbereich des Baustoffhandels, auf den unversiegelten Flächen innerhalb des Betriebsgeländes und in den Randbereichen des Planungsgebiets. Im Planungsumgriff bzw. unmittelbar angrenzenden Strukturen wurden sechs

Habitatbäume erfasst. Vier der Bäume sind als Lebensraum für Vögel und Fledermäuse gut geeignet. Naturschutzfachlich hochwertig sind die Brachstreifen und Kies-Böschungen zwischen der östlich angrenzenden S-Bahnlinie und dem Planungsgebiet, welche Lebensraum für gefährdete Tierarten wie Zauneidechse und Blauflügelige Ödlandschrecke bieten.

Im Planungsumgriff sowie den unmittelbar angrenzenden Strukturen wurden zahlreiche Vogelarten nachgewiesen, die z.T. dort auch brüten.

Des Weiteren wurden einige Fledermausarten erfasst, außerhalb des Planungsgebiets im Bereich der angrenzenden Bahnflächen konnten zudem Zauneidechsen als artenschutzrechtlich bedeutsame Arten nachgewiesen werden.

Der überwiegende Teil des Planungsgebiets weist eine geringe arten- und naturschutzfachliche Bedeutung auf. Den zusammenhängenden Gehölzbeständen mittleren Alters wird eine mittlere Bedeutung zugewiesen. Einzelne ältere Gehölze bzw. Höhlenbäume besitzen eine hohe Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz als (potentielles) Bruthabitat für Vögel und Fledermäuse. Die Flächen entlang der Bahnlinie als Verbundkorridor für Arten magerer Lebensräume (u.a. für Zauneidechsen) haben eine hohe arten- und naturschutzfachliche Bedeutung.

Klima

Das sich überwiegend im Siedlungsraum befindliche Gebiet weist günstige bioklimatische Bedingungen auf. Das Planungsgebiet befindet sich im Wirkungsbereich lokal entstehender Strömungssysteme innerhalb der vorhandenen Bebauung. Das Grünland im südlichen Teil des Planungsgebietes ist mit einer mittleren bioklimatischen Bedeutung gekennzeichnet und begünstigt das Bioklima der näheren Nachbarschaft. Die Gleisflächen der Bahntrasse östlich des Planungsgebiets haben eine mittlere Wirkung als übergeordnete Ventilationsbahn. Bei nördlichen und südlichen Winden stellt diese eine schmale Luftleitbahn dar, welche lokal einen geringen Luftaustausch bewirkt. Bei autochthonen Wetterlagen kann durch südöstliche/östliche Windrichtungen vergleichsweise wenig belastete Luft bodennah verteilt werden.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades von zirka 70 % ist der Wasserhaushalt im nördlichen Bereich des Planungsgebietes nicht mehr im natürlichen Gleichgewicht und eine vollständige natürliche Versickerung des anfallenden Niederschlags mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht möglich. Im südlichen Bereich hingegen liegt für die Niederschlagswasserversickerung und -verdunstung aufgrund des hohen Freiflächenanteils eine günstige Situation vor. Dieser Bereich weist durch ein erhöhtes Wasserspeichervermögen im Vergleich zu versiegelten Bereichen eine hohe Bedeutung für den Regenwasserrückhalt und die Grundwasserneubildung auf. Durch Rückhalt von Niederschlag kann eine größere Wassermenge der Verdunstung zurückgeführt werden.

Erholungsflächenversorgung

Im Planungsgebiet selbst sind derzeit keine ausgewiesenen Erholungsflächen vorhanden. Das Gewerbegebiet mit den Gehölzflächen ist eingezäunt und nicht zugänglich. Die landwirtschaftliche Fläche steht aufgrund fehlender Wegeverbindungen ebenfalls für eine Erholungsnutzung nicht zur Verfügung. Östlich des Planungsgebiets befinden sich v.a. verschiedene Anlagen für den Pferdesport

sowie landwirtschaftliche Nutzflächen, die der extensiven Erholungsnutzung dienen. Die Bahnlinie stellt allerdings eine deutliche Barriere dar. Nördlich des Planungsgebiets befindet sich der Quartierspark des neuen Wohngebiets an der Barlowstraße, südwestlich eine Nord-Süd gerichtete öffentliche Grünanlage. Der übergeordnete Grünzug Parkmeile „Grünes Band Ost“ mit dem Ökologischen Bildungszentrum mit seinen ausgedehnten Freiflächen liegt in ca. 900 m Entfernung südwestlich des Planungsgebietes und ist über die Memeler Straße daran angebunden.

2.2.3. Verkehrliche Erschließung

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet wird im Westen über die örtliche Hauptverkehrsstraße Engelschalkinger Straße und weiter über die Marienburger Straße erschlossen, die von der Engelschalkinger Straße nach Süden abzweigt. Im Süden wird das Planungsgebiet über die Memeler Straße erschlossen.

Derzeit wird der stadtauswärts fahrende Kfz-Verkehr von der Engelschalkinger Straße am nordwestlichen Rand des Planungsgebiets nach Norden über die Barlowstraße auf die Brodersenstraße geführt, die weiter über einen ebenerdigen Bahnübergang nach Osten führt.

Der im Planungsgebiet noch bestehende Baustoffhandel wird über eine private Erschließungsstraße entlang der Bahngleise mit Anbindung an die Brodersenstraße erschlossen. Zukünftig soll die Engelschalkinger Straße geradlinig in Richtung Osten weitergeführt werden, die Bahntrasse queren und mit der Brodersenstraße östlich der Bahntrasse verbunden werden. Ausführung und Umsetzungshorizont dieser Planung hängen vom DB-Projekt „Viergleisiger Ausbau Johanneskirchen – Daglfing“ ab.

Radwege - und Fußwegeverbindungen

Die Erschließung des Planungsgebiets für den Radverkehr erfolgt vornehmlich entlang der ausgeschilderten Fahrradrouten an der Marienburger Straße in Nord-Süd-Richtung. Aus westlicher Richtung wird das Planungsgebiet mit beidseitig der Engelschalkinger Straße verlaufenden Fahrradwegen erschlossen. Für den östlichen Abschnitt der Engelschalkinger Straße ist eine Umgestaltung gemäß den Vorgaben des Radentscheids vorgesehen. Sowohl Marienburger Straße als auch Engelschalkinger Straße sind gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr Radnebenrouten. In der Marienburger Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, da diese eine Tempo 30 -Zone ist; die Gehwege sind mit zwei Metern sehr schmal, stellenweise sind nur einseitig Gehwege vorhanden. In der Memeler Straße ist ein einseitiger, sehr schmaler Gehweg vorhanden.

Ruhender Verkehr

Aktuell wird in der Marienburger Straße abschnittsweise einseitig am Fahrbahnrand geparkt. Viele der umliegenden Anwohnerinnen und Anwohner verfügen über Stellplätze auf Privatgrund. Eine Parkraumbewirtschaftung findet nicht statt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhalts Engelschalking der Linie S8 und ist damit sehr gut erschlossen. Zusätzlich verkehren

350 m westlich in der Ostpreußenstraße / Freischützstraße mehrere Buslinien. Über diese ist sowohl die Tram 16 wie auch die U-Bahn-Linie U4 Arabellapark zu erreichen. Gemäß Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München soll die U-Bahn-Linie U4 vom Arabellapark nach Engelschalking in das Entwicklungsgebiet Münchner Nordosten verlängert werden.

Bahnanlagen

Im Osten verläuft die im Bestand zweigleisige Bahnstrecke Nr. 5560, auf der Schienengüterverkehr u.a. von und zum Rangierbahnhof München Nord sowie Schienenpersonennahverkehr (S 8, Flughafen-S-Bahn) abgewickelt wird, welcher in den nächsten Jahren tendenziell zunehmen wird. Der S-Bahnhalt Engelschalking befindet sich unmittelbar nordöstlich des Planungsgebiets und soll perspektivisch zum Umsteigebahnhof zwischen S8 und U4 ausgebaut werden. Die Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 vom Arabellapark nach Engelschalking zählt zu den wichtigsten künftigen U-Bahn Bauvorhaben für das öffentliche Verkehrsnetz in München. Das Vorhaben ist im Nahverkehrsplan in der Kategorie „In Planung / im Bau“ enthalten und hat daher höchste Priorität.

Das DB-Projekt „Viergleisiger Ausbau Johanneskirchen - Daglfing“ (Bahnstrecke 5560) befindet sich derzeit in Planung. Die Stadt München hat zum wiederholten Mal bekräftigt, dass ein Ausbau der Trasse nur in Tunnellage in Frage kommt, zuletzt mit Beschluss „Flughafenanbindung - viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen - Ergebnisse der Grob-Variantenuntersuchung sowie weiteres Vorgehen – Vergabeermächtigung für eine Begleitung der Fein-Variantenuntersuchung des viergleisigen Ausbaus Daglfing-Johanneskirchen“ der Vollversammlung vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554). Der Zeitpunkt der Realisierung der Verlängerung der Engelschalkinger Straße ist abhängig von der Fertigstellung des DB-Projekts und dabei insbesondere von der gewählten technischen Lösung.

Sollte die Bahntrasse künftig weiter und entgegen dem erklärten Willen der Landeshauptstadt München oberirdisch verlaufen, so müsste die Engelschalkinger Straße unter der Bahntrasse durchgeführt werden. Hierzu würden umfangreiche Rampenbauwerke benötigt, welche auch eine Erschließung des nördlichen Teils des Planungsgrundstückes erschweren würde.

2.3. Vorbelastungen

Verkehrslärm

Die maßgebliche Schallbelastung auf das Planungsgebiet ergibt sich von Osten durch den Schienenverkehr der angrenzenden Bahntrasse. In den Voruntersuchungen zum Schallschutz wurde die Variante eines viergleisigen oberirdischen Ausbaus der Bahnstrecke 5560 als Worst-case berücksichtigt.

Dadurch ist mit einer hohen Lärmbelastung des Planungsgebietes mit Beurteilungspegeln von über 70 dB(A) tags und über 60 dB(A) nachts zu rechnen. Damit werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Daher sind entsprechende städtebauliche Maßnahmen, wie Schallschutzriegelbebauung mit strikter Raumorientierung und/oder aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände/-wälle notwendig, um eine ausreichende Abschirmung der Freibereiche des Quartiers und den ausreichenden Lärmschutz schutzbedürftiger

Aufenthaltsräume sicherzustellen. Im Nordwesten und Nordosten ist das Planungsgebiet von Straßenlärmeinwirkungen betroffen.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete werden teilweise überschritten. Im weiteren Verfahren werden die Lärmimmissionen gutachterlich geprüft.

Gewerbe- und Anlagenlärm

Die im Bereich der geradlinigen Verlängerung der Engelschalkinger Straße ehemals gelegenen Gewerbebetriebe wurden bereits abgesiedelt und abgebrochen. Der heute im nördlichen Teil des Planungsgebiets befindliche Baustoffhandel soll ebenfalls abgesiedelt werden.

Die schalltechnische Begutachtung wird im weiteren Planungsverlauf gemäß den Vorgaben und der Abstimmung mit dem Referat für Klima und Umweltschutz (RKU) vertieft.

Erschütterungen und Sekundärluftschall

Durch die Zugfahrten können störende Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen entstehen. Im Rahmen der Voruntersuchung wurden auf Basis von Erschütterungsmessungen auf Geländeneiveau die zu erwartenden Immissionen im Planungsgebiet und in den geplanten Gebäuden berechnet und beurteilt.

Auf Basis der Messergebnisse auf Geländeneiveau und unter Annahme ungünstiger Verhältnisse können die berechneten Erschütterungsimmissionen in den gleisnahen Gebäuden in Einzelfällen schwach spürbar werden. Die Erschütterungen werden dabei maßgeblich durch Güterzüge verursacht. Die Erschütterungen durch S-Bahnzüge sind im Allgemeinen nicht spürbar. Die Anforderung an den Erschütterungsschutz nach DIN 4150-2 für ein Wohngebiet WA/WR wird an den gleisnahen Messpunkten eingehalten bzw. nachts ausgeschöpft. Bei einer Gebietseinstufung als „Misch/Kerngebiet“ würden die Anforderungen an den Erschütterungsschutz nach DIN 4150-2 sicher eingehalten werden. Ab ca. 60 m Entfernung zu der Bahntrasse werden die Anforderungen an den Erschütterungsschutz grundsätzlich eingehalten.

Sekundärluftschall: Bedingt durch die hohen Verkehrshäufigkeiten für das Prognosejahr 2030 (Quelle: DB Netz AG) und die lange Vorbeifahrzeit der Güterzüge kommt es im Nachtzeitraum zu deutlichen Überschreitungen der Anforderungen der TA-Lärm. Der Mittelungspegel übersteigt den Immissionsrichtwert von 25 dB(A) deutlich um bis zu 6 dB; der mittlere Maximalpegel übersteigt den Immissionsrichtwert für kurzzeitige Geräuschspitzen von 35 dB(A) erheblich um bis zu 12 dB. Ab ca. 60 m Entfernung zur Mitte der Bahntrasse werden die Anforderungen an den Sekundärluftschall grundsätzlich eingehalten.

Elektrische und elektromagnetische Felder

Voruntersuchungen der elektrischen und elektromagnetischen Felder der Oberleitungen der Bahntrasse ergaben, dass die Grenzwertvorgaben der 26. BImSchV im Bereich der geplanten Bebauung im Planungsgebiet eingehalten werden.

Luftschadstoffe/ -hygiene

Auf Grundlage einer modelltechnischen Untersuchung (NO₂-Immissionsprognose des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU), enthalten in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans) wird von keiner Überschreitungssituation des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) im Planungsumfeld ausgegangen. Die Jahresgrenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) werden im gesamten Stadtgebiet seit 2012 und damit auch im Planungsgebiet und dessen Umfeld eingehalten.

Altlasten und Kampfmittel

Das Planungsgebiet ist nicht als Altlastenverdachtsfläche ausgewiesen, weist aber dennoch Auffüllungen auf. Die im Rahmen der Altlastenuntersuchungen angetroffenen Auffüllungsschichten reichen bis in eine maximale Tiefe von 2,5 m ü. GOK. In den Auffüllungsschichten aus schluffigen, sandigen Kiesen bis zu kiesigen, sandigen Schluffen waren geringe Anteile (Durchschnitt 2%) anthropogener Fremdbestandteile, z.B. Ziegelbruch und Verbrennungsrückstände bestehend aus Aschen und vereinzelt Schlacken, enthalten.

Das Bohrgut aller im Zusammenhang mit der Altlastenuntersuchung vorgenommenen Sondierungen wies keinen auffälligen, auf Schadstoffe hinweisenden, Geruch auf. Aus gutachterlicher Sicht ist eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Grundwasser auf Grundlage des vorliegenden Befundes für das Untersuchungsgelände als gering anzusehen. Im Zuge ggf. anstehender Erdarbeiten anfallender Bodenaushub ist einer geeigneten Entsorgung zuzuführen.

Untersuchungen bezüglich Kampfmitteln werden im weiteren Planungsverlauf in Abstimmung mit dem Kommunalreferat durchgeführt.

2.4. Planerische und planungsrechtliche Ausgangssituation

2.4.1. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) der Landeshauptstadt München ist das Planungsgebiet überwiegend als Allgemeines Wohngebiet (WA) dargestellt. Im Südwesten ist ein Teil als Reines Wohngebiet (WR) und im Nordosten ein kleiner Bereich als Kerngebiet (MK) dargestellt. Im Bereich der Memeler Straße ist eine örtliche Grünverbindung dargestellt. Südlich und westlich des Planungsgebiets grenzen große Bereiche mit Reinen Wohngebieten (WR) an. Unmittelbar nördlich des Planungsgebiets ist die geplante Verlängerung der Engelschalkinger Straße als örtliche Hauptverkehrsstraße, die auch dem Durchgangsverkehr dient, dargestellt. Wiederum nördlich der neuen Straßenführung befindet sich ein in ein Allgemeines Wohngebiet (WA) eingebettetes Mischgebiet (MI). Östlich der Bahnanlagen stellt der FNP ein Kern- und ein Gewerbegebiet (GE) sowie Allgemeine Grünflächen (AG) dar.

2.4.2. Bestehendes Baurecht

Das Planungsgebiet befindet sich im Umgriff des Aufstellungsbeschlusses Nr. A85, welcher bereits 1963 gefasst wurde. Für das hier gegenständliche Planungsgebiet wurde das Bauleitplanverfahren nicht fortgeführt.

Der nördliche, durch den Baustoffhandel belegte Bereich des Planungsgebietes ist heute als planungsrechtlicher Innenbereich nach §34 BauGB zu bewerten. Die

südliche, landwirtschaftlich genutzte Fläche ist dem planungsrechtlichen Außenbereich nach §35 BauGB zuzuordnen.

2.4.3. Planungen zum viergleisigen Ausbau der Gleistrasse Daglfing-Johanneskirchen und dem Verknüpfungsbahnhof Engelschalking; Ausbau Engelschalkinger Straße

Im Zuge des fünf Kilometer langen Ausbaus der derzeit noch zweigleisigen Bahnstrecke 5560 zwischen Daglfing und Johanneskirchen sind für den Abschnitt bei Engelschalking derzeit verschiedene Ausbauvarianten in Untersuchung:

Gemäß den Beschlüssen des Stadtrates (siehe Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03945 vom 24.03.2010 „Ertüchtigung des Bahnknotens München: 2. Stammstrecke“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 08238 vom 29.02.2012) „Flughafenanbindung auf der S8-Trasse... Sachstandsbericht“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10857 vom 02.05.2013 „Flughafenanbindung auf der S8-Trasse... Machbarkeitsuntersuchung“, Sitzungsvorlage Nr. 14 -20 / V 05474 vom 15.06.2016 „Anbindung des Flughafens über die S8 Trasse im Münchner Nordosten(...)“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11729 vom 25.07.2018 „Flughafenanbindung – viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanneskirchen (...)“) setzt sich die Landeshauptstadt München von Anfang an für einen Ausbau der Bahntrasse zwischen Daglfing und Johanneskirchen für den Güterverkehr und die S-Bahn (S8) in Tunnellage ein. In der Vollversammlung des Stadtrates am 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01554) wurde vom Stadtrat weiterhin die Durchführung einer parlamentarischen Befassung nach Abschluss der Fein-Variantenuntersuchung gefordert und das Ziel bekräftigt, einem viergleisigen Ausbau der Strecke Daglfing - Johanneskirchen nur im Tunnel zuzustimmen. Der Oberbürgermeister wurde beauftragt, weiterhin mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zu verhandeln, um eine faire Kostenverteilung für eine Realisierung der Variante Tunnel zwischen Bund, Land und Stadt zu erwirken. Derzeit findet die Fein-Variantenuntersuchung statt, die sowohl die oberirdische als auch die Tunnellösung untersucht. Letztere Variantenuntersuchung wird von der Landeshauptstadt München bezuschusst. Wann die Ausbaumaßnahmen abgeschlossen werden können, ist derzeit noch nicht bekannt.

2.4.4. Planungsgebiet Münchner Nordosten

Das Stadterweiterungsgebiet Münchner Nordosten zählt zu den wichtigsten strategischen Vorhaben der Stadtentwicklung in München. Mit einem Planungsumgriff für vorbereitende Untersuchungen von über 600 ha hat der Münchner Nordosten das Potenzial, mittelfristig einen bedeutenden Beitrag zur Deckung des hohen Wohnraumbedarfes vor allem an bezahlbarem (Miet-)Wohnungsbau und der erforderlichen öffentlichen, sozialen und technischen Infrastruktur sowie zur Schaffung von Arbeitsplätzen in angemessenem Umfang zu leisten.

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07772) hat der Stadtrat den Umgriff der vorbereitenden Untersuchungen zur Verbesserung der Erschließung von Westen über die geplante Verlängerung der Engelschalkinger Straße zur Brodersenstraße beschlossen. In den Umgriff ist die unmittelbar nördlich an das Planungsgebiet angrenzende Fl.-Nr. 620/0, Gemarkung Daglfing eingeschlossen. Am 25.01.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07915) wurde durch die Vollversammlung ebenfalls eine Satzung über ein besonderes

Vorkaufsrecht für das Gebiet des Beschlusses zu Voruntersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Münchner Nordosten beschlossen. In den Jahren 2019/2020 wurde ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb für das Stadterweiterungsgebiet durchgeführt. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 27.04.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02908) wurde der 1. Preisträger mit einem Entwicklungspotenzial für bis zu 30.000 Einwohner*innen als Grundlage für die weiteren Voruntersuchungen beschlossen.

Das Planungsgebiet Marienburger Straße ist durch die Bahntrasse vom östlich angrenzenden Gebiet des Stadterweiterungsgebiets Münchner Nordosten getrennt. Im Bereich des S-Bahnhofs Engelschalking ist der Ausbau einer Umsteigebeziehung mit der Verlängerung der U4, vom Arabellapark kommend über Engelschalking in das Stadtentwicklungsgebiet vorgesehen. Hier besteht das Potenzial, ein ergänzendes Mobilitätsangebot in Form von Quartiersgaragen und/ oder Mobilitätshäusern zu positionieren.

2.4.5. Perspektive München und Stadtentwicklungsplan 2040

Das Stadtentwicklungskonzept „Perspektive München“ bildet mit seinen strategischen und fachlichen Zielen die Grundlage für eine nachhaltige und am Gemeinwohl orientierte Entwicklung der Landeshauptstadt München im Sinne einer „Stadt im Gleichgewicht“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04420, Vollversammlung des Stadtrates vom 02.02.2022). Zu nennen ist beispielsweise die strategische Leitlinie „Qualitätvolle und Charakteristische Stadträume“, welche u.a. die Stadt der kurzen Wege mit stadt- und klimaverträglicher Mobilität, den Erhalt der sozialen Mischung, bezahlbarem Wohnraum sowie eine flächensparende, klimaangepasste und möglichst klimaneutrale Siedlungsentwicklung umfasst. Dabei soll eine ausreichende Versorgung mit qualitätsvollen Erholungs- und Freiflächen und sozialer Infrastruktur gewährleistet werden. Außerdem spielt die strategische Leitlinie „Weitsichtige und kooperative Steuerung“ eine wichtige Rolle, d.h. frühzeitig und systematisch auf zukünftige Entwicklungen zu reagieren, globale Herausforderungen zu lösen, den Nachhaltigkeitsgedanken zu beachten und das aktive Zusammenarbeiten der Behörden zu fördern.

Der Stadtentwicklungsplan 2040 ist ein zentraler Bestandteil der Perspektive München, in dem die Ziele und Strategien zur räumlichen Entwicklung gebündelt, konkretisiert und visualisiert werden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03346, Vollversammlung des Stadtrates vom 28.07.2021). Betrachtet werden die Handlungsfelder Freiraum, Mobilität, Stadt- und Quartiersentwicklung, Klimaanpassung, Klimaschutz und Energie sowie Region.

Das Planungsgebiet grenzt an ein fachübergreifendes Schwerpunktgebiet der Stadtentwicklung (Handlungsraum „Münchner Nordosten“). In diesen Gebieten zeigen sich besondere Chancen, aber auch Risiken, weshalb sie ein hohes Maß der planerischen Zuwendung und Sorgfalt bedürfen. Verflechtungen und Wechselwirkungen zu den benachbarten Quartieren spielen dabei eine große Rolle.

Als übergeordnetes Stadtentwicklungskonzept soll die Perspektive München bei der Entwicklung des Areals an der Marienburger Straße berücksichtigt werden.

2.4.6. Zentrenkonzept

Das Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München basiert auf der Leitvorstellung einer hierarchisch gegliederten, polyzentrischen Versorgungsstruktur. Die Stadtteil- und Quartierszentren sind dabei die tragenden Säulen. Sie entlasten die City und bieten eine urbane Nutzungsmischung. Die Nahbereichszentren und integrierten Nahversorgungsstandorte ergänzen diese polyzentrale Struktur und tragen zu einer wohnortnahen Versorgung der Bürger*innen bei.

Im näheren Umfeld des Planungsgebiets befinden sich zwei Nahbereichszentren:

Das nördlich gelegene Nahbereichszentrum Englschalking und das südlich gelegene Nahbereichszentrum Denning. Die nächste Nahversorgungsmöglichkeit für das Gebiet befindet sich im Nahbereichszentrum Denning in ca. 1km Entfernung.

Ziel des Zentrenkonzepts ist ein engmaschiges Versorgungsnetz mit einer fußläufigen Erreichbarkeit von ca. 600 Metern zum nächsten Lebensmittelmarkt für alle Münchner*innen. Aus diesem Grund ist im Zuge der geplanten Entwicklung der Bedarf für einen ergänzenden integrierten Nahversorgungsstandort mit umfassendem Angebot durchaus gegeben. Eine mögliche städtebauliche Verbindung zur langfristigen Planung im Nordosten sollte bei der Platzierung innerhalb des Gebiets berücksichtigt werden, um auch die Bestands- und Neubewohner*innen östlich der S-Bahntrasse mit versorgen zu können.

2.4.7. Hochhausstudie

Im Februar 2020 wurde der Entwurf zur Fortschreibung der Hochhausstudie vom Stadtrat zur Kenntnis genommen und das Referat für Stadtplanung beauftragt, einen Beteiligungs- und Diskussionsprozess mit den Bezirksausschüssen, Fachleuten, Verbänden und der Öffentlichkeit durchzuführen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17706, Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 05.02.2020). Im Rahmen der Einzelfallprüfung von Standorten wird der Entwurf der Studie bis zu einer endgültigen Entscheidung des Stadtrats als Prüfebene herangezogen. Der Entwurf der Hochhausstudie setzt die Rahmenbedingungen und Anforderungen für den Umgang mit Hochhäusern. Dazu wird unter anderem ein räumlicher Leitplan eingeführt, der eine Ersteinschätzung der Höhenentwicklung ermöglicht. In diesem wird das Stadtgebiet in vier Raumkategorien gegliedert, denen verschiedene Höhenstufen zugeordnet sind.

Das Areal an der Marienburger Straße ist der Raumkategorie „Maßstäblich gestalten“ zugeordnet. Der Maßstab der Traufhöhe soll als Bezugsmaßstab das Stadtbild bestimmen, eine proportionale Weiterentwicklung des Höhenprofils ist jedoch möglich. Als städtebauliches Gestaltungsmittel sind an stadträumlich geeigneten Orten zusätzliche Akzente mit einer Überhöhung von bis zu 35 % der prägenden Traufhöhe möglich. Bei der umfassenden Überplanung und Ergänzung eines Standortes im Sinne eines zusammenhängenden Quartiers, wie im vorliegenden Fall, kann diese Traufhöhe neu gesetzt werden.

2.4.8. Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) München

Gemäß ABSP ist die östlich an das Planungsgebiet angrenzende Bahnlinie zwischen Daglfing und Englschalking als überregional bedeutsamer Trockenlebensraum (ABSP-Fläche Nr. 627) ausgewiesen.

In den Zielen des ABSP wird die Bahntrasse dezidiert als lineare Vernetzungssachse

aufgeführt, deren begleitende Trockenstandorte erhalten und optimiert werden sollen. Die Bahnbegleitflächen entlang der Bahntrasse gehören zu den aus naturschutzfachlicher Sicht unverzichtbaren Kernflächen des Biotopverbunds in München und wurden im ABSP demzufolge gesondert aufgeführt und mit einer Reihe von Zielen und Maßnahmenvorschlägen versehen.

2.4.9. Artenschutz

Im Jahr 2020 wurde eine artenschutzrechtliche Voreinschätzung erstellt, aus der hervorgeht, dass mehrere Tiergruppen für die weitere Planung relevant sein können. Um die tatsächlichen Bestände ermitteln und die Auswirkungen des Vorhabens auf diese Arten abschätzen zu können, wurden daran anschließend faunistische und floristische Kartierungen durchgeführt. Bei der Kartierung wurden diverse Vogelarten, Fledermausarten sowie außerhalb des Plangebiets Zauneidechsen als artenschutzrechtlich bedeutsame Arten festgestellt.

Durch die geplante Bebauung können die vorkommenden artenschutzrechtlich relevanten Arten gefährdet oder ihre Lebensräume zerstört werden. Im weiteren Planungsverlauf ist deshalb die Erstellung eines Gutachtens zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) notwendig.

Darin ist auf die konkreten Auswirkungen des Vorhabens für die geschützten Arten detailliert einzugehen. Vorrangiges Ziel sollte es sein, Beeinträchtigungen der genannten Arten durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen so gering wie möglich zu halten.

Insgesamt sind nach aktuellem Kenntnisstand – bei Einhaltung von entsprechenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen – keine unüberwindlichen artenschutzrechtlichen Hindernisse für eine Bebauung des Gebiets zu erkennen. Je nach Art der Bebauung können jedoch externe Ausgleichsflächen zur Sicherung des Bestands der vorkommenden Arten notwendig werden. Eine endgültige Beurteilung ist jedoch erst möglich, wenn die Grundzüge der geplanten Bebauung feststehen.

2.4.10. Denkmalschutz

Innerhalb des Planungsumgriffs befindet sich das Baudenkmal D-1-62-000-997 mit der Adresse Brodersenstraße 36. Es handelt sich um ein villenähnliches Bürogebäude aus dem Jahre 1914 mit Mansardwalmdach, zwei runden turmartigen Eckausbauten mit dazwischen eingespanntem Balkon und Dachreiter.

In näherer Umgebung befindet sich im Nordwesten das Ensemble des ehemaligen Ortskerns von Engelschalking, das westlich gelegene Volksschulgebäude inklusive Bibliotheksgebäude von 1935/36 sowie das Ensemble des ehemaligen Ortskerns von Daglfing.

3. Städtebauliche und landschaftsplanerische Eckdaten und Rahmenbedingungen

3.1. Planungsziele

Die städtebauliche Neuordnung des Planungsgebietes soll entsprechend genereller Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung erfolgen und sich dabei an folgenden

Zielen orientieren:

3.1.1. Städtebauliche Ziele

Im Planungsgebiet soll ein neues Quartier mit eigenständigem Charakter, abwechslungsreicher Gestaltung sowie vielfältigen und differenzierten Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden

Das Planungsgebiet gliedert sich in zwei Bereiche:

- Nördlicher Bereich:
Entwicklung eines gemischten Gebietes mit Wohnen und nicht störendem Gewerbe bzw. Dienstleistungen, das seiner Lage am künftigen Verknüpfungspunkt von U- und S-Bahn sowie insbesondere seiner künftigen Funktion als Entree zu den im Münchner Nordosten zu entwickelnden neuen Stadtteilen Rechnung trägt (Abgrenzung nördlicher Bereich/südlicher Bereich: „Korridor“ in Verlängerung der Libauerstraße, siehe Anlage 5)
- Südlicher Bereich:
Entwicklung eines Wohngebiets mit Wohnformen für unterschiedliche Einkommensgruppen mit ergänzenden, dem Gebiet dienenden Nutzungen und kleinflächigen Einzelhandelsnutzungen zur Versorgung des Gebiets im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“
- Entwicklung eines Wohnquartiers mit hoher Wohnqualität und hochwertigem Wohnumfeld unter Berücksichtigung von Maßnahmen zum erforderlichen Immissionsschutz (insbesondere Verkehrslärm)
- Findung einer städtebaulich guten Lösung, die dem Zielkonflikt des Lärmschutzes gegenüber dem Bahnlärm und der erforderlichen Durchlüftung des Gebietes und der angrenzenden Wohngebiete Rechnung trägt. Auch sollen ggf. erforderliche aktive Lärmschutzmaßnahmen im Fall der Realisierung des Ausbaus der Bahntrasse im Tunnel rückbaubar sein.
- Integration der erforderlichen sozialen Infrastruktur mit zugehörigen Freiflächen in die geplante Wohnbebauung
- Gewährleistung eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden durch verdichtete Gebäudetypologien und flächensparende Bauweise
- Schaffung eines städtebaulich harmonischen und verträglichen Übergangs zwischen den kleinteiligen städtebaulichen Strukturen im westlichen und südlichen Umfeld des Planungsgebiets insbesondere im Hinblick auf eine angemessene Höhenentwicklung
- Denkmalgerechter Erhalt und Integration des Baudenkmal Brodersenstraße 36 in das zukünftige städtebauliche Konzept
- Erreichung der Klimaneutralität im Planungsgebiet

3.1.2. Freiraumplanerische Ziele

- Entwicklung eines prägnanten Grün- und Freifächensystems im Zusammenspiel mit der städtebaulichen Struktur
- Schaffung eines qualitativ vollen Wohn- und Arbeitsumfeldes mit ausreichend großen und vielfältig nutzbaren lärmgeschützten privaten Frei- und öffentlichen Grünflächen
- Nachweis der erholungsrelevanten privaten Freiflächen und öffentlichen Grünflächen innerhalb des Planungsgebietes

- Durchlässigkeit des Planungsgebietes und dessen Verknüpfung mit der Umgebung. Dabei ist eine Verknüpfung des Planungsgebietes in östlicher Richtung bei Realisierung der Tunnelvariante für den viergleisigen Bahnausbau zu berücksichtigen.
- Erhalt und Einbindung des erhaltenswerten und sehr erhaltenswerten Baum- und Gehölzbestand in das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept
- Schaffung von klimatisch ausgleichenden Grün- und Freiflächen sowie klimatisch wirksamer Grünstrukturen in den Baugebieten,
- qualitätsvolle Bepflanzung und Begrünung der Baugebiete unter Berücksichtigung von nicht unterbauten Großbaumstandorten (Erhalt und Neupflanzung)
- Minimierung der Versiegelung zur Erhöhung der Verdunstung und Unterstützung der Grundwasserneubildung.
- Stärkung der Biotopfunktion entlang der Bahntrasse durch Sicherung einer mindestens 10 m breiten, durchgängigen, unverschatteten Biotopvernetzungszone für Magerlebensräume innerhalb des Planungsgebietes unmittelbar angrenzend an die Vorhalteflächen der Bahn (inkl. Bahnpflegestreifen) für einen oberirdischen Ausbau der Bahnstrecke. Der Biotopstreifen ist von Erholungsnutzung freizuhalten.
- Nachweis erforderlicher Ausgleichsflächen soweit möglich innerhalb des Planungsgebiets in Verbindung mit der Biotopvernetzungsachse bzw. im räumlichen Kontext.

3.1.3. Verkehrsplanerische Ziele

- Schaffung eines weitestgehend autoarmen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität
- Stärkung des Umweltverbundes - öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr - durch ein Mobilitätskonzept
- Entwicklung einer guten Durchwegung des Planungsgebiets durch attraktive öffentlich nutzbare Wegeverbindungen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung sowie eine attraktive Anbindung des S-Bahnhaltes Engelschalking und eines zukünftigen U-Bahnhaltes
- Ertüchtigung der im Planungsumgriff vorhandenen Straßenräume insbesondere für den Fuß- und Radverkehr
- Verträgliche Einbindung des entstehenden Neuverkehrs in das bestehende Verkehrsnetz, insbesondere auch des möglichen Bring- und Holverkehrs für die soziale Infrastruktur
- Reduzierung der Flächen für ruhenden Verkehr
- Berücksichtigung der Erfordernisse der geplanten verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen der DB: viergleisiger Ausbau der Gleistrasse und des S-Bahnhaltes Engelschalking
- Berücksichtigung der geplanten Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 mit Haltestelle Engelschalking mit den erforderlichen Zugangsbauwerken und Haltestelleninfrastruktur (z. B. B+R und Mobilitätspunkt, ggf. Bushaltestelle), Ausbau der Engelschalkinger Straße (betrifft Ideenteil des Wettbewerbs)

3.1.4. Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Klimaanpassung und Klimaneutralität, Klimafahrplan

Die Zielsetzungen des Klimafahrplans werden dem weiteren Planungsprozess zugrunde gelegt. In der weiteren Planung sind entsprechende Konzepte zur Klimaanpassung und Klimaneutralität zu entwickeln, die folgende Kriterien erfüllen:

- Entwicklung eines zeitgemäßen und nachhaltigen Energiekonzeptes unter Berücksichtigung aktueller ESG-Kriterien ((Umwelt (Environmental), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance)) mit dem Ziel einer mindestens klimaneutralen Energieversorgung (Strom, Wärme, Kälte) des Quartiers und lokaler Produktion von regenerativen Energien (Strom, Wärme, Kälte) im eigenen Quartier sowie ggf. Versorgung umliegender Quartiere
- Minimierung des Wärmeenergiebedarfs durch entsprechend hohe energetische Gebäudestandards unter Beachtung der grauen Energie, des Baustoffrecycling und der Klimarelevanz der Baustoffe (Neubau Standards möglichst EH40 oder besser)
- Schaffung eines möglichst hohen Potentials zur CO₂-Bindung durch eine qualitätsvolle Bepflanzung und Begrünung mit Berücksichtigung von nicht unterbauten Großbaumstandorten (Erhalt und Neupflanzung)
- Nutzung der Potenziale des Regenwassermanagements für eine klimaresiliente Planung mit möglichst ortsnaher, oberflächiger und naturnaher Entwässerung von Regenwasser (in privaten Freiflächen) und nicht über technische und unterirdische Anlagen (z.B. Rigolen)
- Schaffung von Speicherkapazitäten zur Zurückhaltung und Speicherung von Niederschlagswasser durch Dachbegrünung sowie Überdeckung von unterbauten Flächen mit erhöhtem Aufbau
- Schaffung einer vernetzten blau-grünen Infrastruktur und Umsetzung des Schwammstadt-Prinzips (Retention, Speicherung, Versickerung, Verdunstung)
- Bestmögliche Nutzung der Potenziale für Fassaden- und Dachbegrünung (insbesondere der Süd- und Westfassaden)
- Erhalt der guten Durchlüftungssituation im Planungsgebiet und den angrenzenden Bestandsbebauungen unter Berücksichtigung der Anforderungen des Lärmschutzes
- Schaffung einer hohen Durchgrünung im Planungsgebiet unter Ausschöpfung aller Potentiale, v.a. Erhalt der Bestandsbäume und Neupflanzung von Großbäumen, zur Schaffung eines hohen thermischen Komforts und zur Verbesserung des Mikroklimas

3.1.5. Art und Maß der baulichen Nutzung, Höhenentwicklung

Im Planungsgebiet soll südlich der Verlängerung der Libauer Straße ein Allgemeines Wohngebiet mit der erforderlichen sozialen Infrastruktur sowie ergänzenden, dem Wohngebiet dienenden Nutzungen sowie kleinflächigen Einzelhandelseinrichtungen zur Versorgung des Gebiets realisiert werden.

Im nördlichen Bereich - zur zukünftigen Engelschalkinger Straße und zum S-Bahnhalft Engelschalking orientiert - ist ein Nutzungsmix aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe bzw. Dienstleistungen vorgesehen. Gemäß den Darstellungen des Flächennutzungsplans ist hier ein Kerngebiet geplant. Im weiteren Verfahren kann jedoch geprüft werden, ob insbesondere unter Berücksichtigung der Lärmsituation und des erforderlichen Freiflächennachweises ein höherer Wohnanteil im Sinne eines

Urbanen Gebiets verträglich unterzubringen ist.

Zum benachbarten Umfeld an der Marienburger- und Memeler Straße sind moderatere Dichten anzustreben, die einen harmonischen städtebaulichen Übergang zum Umfeld ermöglichen. Entsprechend der angestrebten Nutzungsverteilung, der Lage und Funktion im Gebiet und der erforderlichen städtebaulichen Reaktion auf die Erfordernisse des Schallschutzes sind im nördlichen Teil des Planungsgebiets sowie bahnseitig unter Berücksichtigung entsprechender Schallschutzmaßnahmen höhere bauliche Dichten vorstellbar.

Testentwürfe haben die Unterbringung von zwischen rund 32.000 und 51.000 m² Geschossfläche (d.h. ca. 320 bis 500 Wohneinheiten, 10 % Nichtwohnnutzungen) im geplanten Allgemeinen Wohngebiet bzw. Realisierungsteil untersucht. Für das Kerngebiet bzw. den Ideenteil wurden zwischen rund 10.000 bis ca. 15.000 m² Geschossfläche untersucht. Setzt man für das MK einen Anteil von max. 30 % für Wohnnutzung an, ergeben sich daraus bis zu rund 50 Wohnungen im Ideenteil.

Über den Wettbewerb soll nun die der Lage und den Rahmenbedingungen gerecht werdende städtebauliche Dichte geprüft werden. Ziel ist es, unter Berücksichtigung der Lärmsituation, des Nachweises der erforderlichen privaten Frei- und öffentlichen Grünflächen, der Biotopverbundachse entlang der Bahngleise sowie der baulichen Strukturen in der Umgebung einen Betrag zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum zu leisten.

3.1.6. Grün und Freiraum

Im Zusammenspiel mit der städtebaulichen Idee soll ein prägnantes Grün- und Freiflächensystem entwickelt werden, das sensibel auf die örtlichen Gegebenheiten des Planungsgebiets eingeht, die erhaltenswerten Gehölzbestände einbezieht, vielfältige Räume schafft und das Leben im Quartier bereichert. Öffentliche Grün- und private Freiflächen sollen so entwickelt und gestaltet werden, dass sie vor den Lärmeinwirkungen geschützt sind und als Erholungsflächen mit hoher Aufenthaltsqualität dienen können. Es soll für die Bewohner*innen aller Altersstufen ein attraktives Wohnumfeld mit vielfältig nutzbaren und gut erreichbaren privaten Freiflächen und öffentlichen Grünflächen entwickelt werden, das durchlässig für den Fuß- und Radverkehr und gut mit der Umgebung vernetzt ist.

Die öffentlichen Grünflächen sollen als möglichst zusammenhängende Flächen entwickelt werden, um ausreichend Raum für attraktive Spielflächen und intensive Erholungsnutzungen bieten zu können. Dabei soll eine gute räumliche Zuordnung und Verknüpfungen in Bezug auf die Wohnbebauung berücksichtigt werden.

Für die privaten Freiflächen wird eine gute Zonierung mit privat zugeordneten und gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen erwartet. Es sind auf den Bauflächen Begrünungsmaßnahmen wie Baumpflanzungen und Dachbegrünung zu berücksichtigen, die die Entwicklung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeldes unterstützen und sich positiv auf den Naturhaushalt, insbesondere das Kleinklima auswirken.

Eingriffe in erhaltenswerte und sehr erhaltenswerte Baumbestände und die Habitate der geschützten Tiere sind durch die Planung weitestgehend zu vermeiden. Zum Erhalt der nachgewiesenen Vogelarten soll außerdem eine intensive, gehölzreiche Durchgrünung der neuen Bebauung angestrebt werden. Die Gehölze im Nordwesten des Untersuchungsgebietes dienen als Leitlinie für Fledermäuse und sollten erhalten

oder durch Neupflanzungen wieder hergestellt werden.

Es ist ein stabiles Grüngerüst aus großen und mittelgroßen Bäumen zu entwickeln auf weitestgehend nicht unterbauten Flächen. Zusammen mit dem zu erhaltenden Baumbestand sollen diese den Charakter des neuen Quartiers wesentlich prägen und zu dessen Identität beitragen.

Es ist eine möglichst geringe Versiegelung der Baugrundstücke als Beitrag zur Minimierung der Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt anzustreben.

Die städtischen Orientierungswerte zur Freiflächenversorgung (10 m² private und 10 m² öffentliche Grünfläche pro Einwohner*in) sind zu Grunde zu legen.

Zur Stärkung der Biotopverbundachse entlang der Bahngleise für trockenheitsliebende Arten ist bei der Planung ein durchgängiger, mindestens zehn Meter breiter, unverschatteter und von Erholungsnutzung ungestörter Biotopverbundkorridor innerhalb des Planungsgebietes unmittelbar angrenzend an die Vorhalteflächen der Bahn inkl. Bahnpflegestreifen) für einen oberirdischen Ausbau der Bahnstrecke vorzuhalten, um die Funktionsfähigkeit des Biotopverbunds zu gewährleisten. Die genaue Breite und Ausgestaltung des Biotopverbundkorridors ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Eine ausreichende Besonnung der Biotopflächen ist bereits im Rahmen des Wettbewerbs nachzuweisen. Bei entsprechender Ausformung kann der Biotopverbundkorridor gleichzeitig als Ausgleichsfläche für Eingriffe in Natur und Landschaft fungieren. Zur Auflösung von Zielkonflikten mit intensiver Erholungsnutzung sind stimmige, integrierte Konzepte zu entwickeln oder hinreichende Puffer- und Abstandsbereiche vorzusehen. Sofern darüber hinaus weitere Ausgleichsflächen erforderlich sein sollten, sind diese nach Möglichkeit im räumlichen Zusammenhang zum Eingriffsort zu situieren.

3.1.7. Soziale Infrastruktur

Ein unterschiedlicher Wohnungsmix löst unterschiedliche soziale Infrastrukturbedarfe aus. Daher wird eine möglichst robuste städtebauliche Grundfigur angestrebt, die eine gewisse Flexibilität bezogen auf die Wohnungsgrößen und die aktuell noch nicht abschließend bezifferbaren sozialen Infrastrukturbedarfe zulässt.

Die Zahl der im Planungsgebiet zu realisierenden Kitas ist abhängig vom Ergebnis des Wettbewerbs und der gemäß Wettbewerbsergebnis möglichen Zahl der Wohneinheiten.

Das Erfordernis weiterer sozialer Einrichtungen im Gebiet wie Senior*innenwohnen, Flexi-Heim, Nachbarschaftstreff etc. ist im Vorfeld des Wettbewerbs mit dem Sozialreferat abzustimmen.

Zur Sicherstellung der Grundschulversorgung im Planungsgebiet werden derzeit zwei Varianten durch die Fachdienststellen geprüft.

Eine Machbarkeitsstudie des Baureferates hat ergeben, dass eine Erweiterung der Pavillonanlage an der Grundschule Ostpreußenstraße grundsätzlich möglich ist.

Derzeit werden hierfür die weiteren Rahmenbedingungen untersucht.

Nach Auskunft des Referates für Bildung und Sport wird alternativ geprüft, ob ein Teil des Grundschulsprengels Ostpreußenstraße ab Ende der 2020er Jahre an den benachbarten Schulsprengel Knappertsbuschstraße (inkl. Dependance Ruth-Drexel-Straße) abgegeben werden kann, da dieser aus heutiger Sicht ab Ende der 2020er

Jahre Kapazitäten frei haben wird, um die steigenden Schüler*innen- und Klassenbedarfe des Grundschulsprengels Ostpreußenstraße, in dem das Baugebiet Marienburger Straße liegt, versorgen zu können.

Somit kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass die Grundschulversorgung durch eine der beiden Maßnahmen sichergestellt werden kann.

3.1.8. Verkehrliche Erschließung und Mobilität

Eine funktionsfähige Erschließung des Planungsgebiets soll von der bestehenden Marienburger Straße über je eine Zufahrt auf Höhe Libauer Straße und Putziger Straße entwickelt werden. Das Quartier soll von motorisiertem Individualverkehr (MIV) freigehalten werden. Daher ist eine Erschließung der Neubebauung für den MIV jeweils über Tiefgaragenzufahrten unmittelbar von den öffentlichen Verkehrsflächen aus vorgesehen.

Im Zuge der Planung soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, mit dem Ziel, möglichst vielen Bewohner*innen Alternativen zum privaten Pkw anzubieten und einen hohen Wegeanteil im Umweltverbund Verkehr abzuwickeln. Es sollen verschiedene Mobilitätsbausteine geprüft werden, wie z.B. Quartiersgaragen mit neuen, innovativen Mobilitätsangeboten (Car-/ Bikesharing Angeboten und ähnliche Maßnahmen) und fuß- und radverkehrsfördernde Infrastrukturmaßnahmen in Verbindung mit der Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Kfz und einer Erhöhung des Stellplatzschlüssels für Fahrräder.

Diese grundlegenden Bausteine des Mobilitätskonzepts, die sich auf Flächenbedarfe oder den städtebaulichen Entwurf auswirken können (z.B. Unterbringung der Stellplätze in Quartiersgaragen), werden im Vorfeld der Wettbewerbsauslobung mit dem Mobilitätsreferat abgestimmt, so dass sie in der städtebaulichen Konzeption berücksichtigt werden können.

Die Marienburger Straße soll zu Gunsten ausreichend breiter öffentlicher Gehwege sowie einseitiger Parkbuchten zwischen Baumgräben ausgebaut werden. Bei der Erschließungsplanung ist der wertvolle Baumbestand an der Marienburger Straße zu berücksichtigen.

Tempo 30 sowie die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr in der Marienburger Straße sowie der Memler Straße sollen beibehalten werden.

Eine flächenschonende Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen unter Berücksichtigung der Grundwassersituation wird angestrebt, sofern er nicht als Baustein des Mobilitätskonzepts in Quartiersgaragen untergebracht wird. Der Stellplatznachweis ist grundsätzlich zunächst entsprechend der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München zu führen. Eine Reduktion der Anzahl der Kfz-Stellplätze auf Grundlage eines Mobilitätskonzeptes wird jedoch angestrebt.

Fahrradstellplätze sind gemäß Fahrradstellplatzsatzung (FABs) in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit vorzusehen. Sie müssen leicht erreichbar und gut zugänglich sein.

Bei der Planung der zukünftigen Erschließung des Planungsgebietes und der Erweiterung der Marienburger Straße und der Memeler Straße ist auf eine möglichst geringe Versiegelung, z.B. durch Zusammenlegung von Wohnwegen und Feuerwehzufahrten sowie erforderliche Versickerungsflächen zu achten.

Entlang der Bahn ist die erforderliche Vorbehaltsfläche für den Ausbau und die

Baustelleneinrichtung im Zuge des geplanten Bahnausbaus zu berücksichtigen. Seitens der Deutschen Bahn wird ein Streifen von 4 m Breite ab der zukünftigen Tunnelaußenwand (im Ausbaufall Tunnel, gemäß Planstand der Grobvariantenuntersuchung vom Oktober 2019) gefordert.

3.1.9. Immissionsschutz

Lärmschutz

Aufgrund der sehr hohen Lärmbelastung durch den Schienenverkehr auf der Bahnstrecke 5560 östlich des Planungsgebiets sind bahnseitig erhebliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Um eine möglichst gute Abschirmung sowohl der schutzbedürftigen Bebauung als auch der Freiflächen zu erhalten, sind möglichst lückenlose Schallschutzwände bzw. eine durchgängige Riegelbebauung erforderlich. Dadurch ergibt sich ein Zielkonflikt hinsichtlich der Durchlüftung des Gebiets in West-Ost-Richtung und der Forderung einer mindestens zehn Meter breiten unverschatteten Biotopfläche entlang der Bahntrasse.

Im Rahmen erster Voruntersuchungen mit unterschiedlichen Testentwürfen konnte nachgewiesen werden, dass durch entsprechende städtebauliche Maßnahmen, wie Schallschutzbebauung mit Grundrissorientierung und/oder aktiven Schallschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwänden/-wällen eine ausreichende Abschirmung der Freibereiche des Quartiers und ein ausreichender Lärmschutz schutzbedürftiger Aufenthaltsräume in den künftigen Gebäuden hergestellt werden kann.

Die notwendigen schalltechnischen Maßnahmen müssen im weiteren Planungsverlauf in einem schalltechnischen Gutachten gemäß den Vorgaben und in Abstimmung mit dem RKU weiter vertieft werden. Dabei ist auch zu prüfen, ob trotz der hohen Verkehrslärmpegel Öffnungen in der Lärmschutzbebauung möglich sind, um die Durchlüftung des Planungsgebiets und der angrenzenden Siedlungsbereiche nicht zu sehr einzuschränken. In Abstimmung mit dem RKU sind die weiteren Anforderungen im Hinblick auf Lärmschutz und Klimaanpassung für die Wettbewerbsauslobung festzulegen. Ein wichtiger Planungsaspekt wird hierbei insbesondere sein, bei der Konzeption von Lärmschutzwänden/-wällen eine mögliche Rückbaubarkeit einzuplanen (für den Fall der Tunnelvariante). Dies ist als besondere Aufgabenstellung in der Auslobung hervorzuheben und von den Wettbewerbsteilnehmern die Entwicklung von Lösungsvorschlägen zu fordern.

Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall

Auf der Grundlage der Voruntersuchungen werden im Einflussbereich von Erschütterungen und sekundärem Luftschall Schutzmaßnahmen an Gebäuden z.B. elastische Gebäudelagerungen empfohlen. In welchem Umfang diese Maßnahmen erfolgen müssen, ist unter Berücksichtigung der Nutzungsart sowie der Bauweise (Massiv-, Leicht- oder Holzbauweise) der geplanten Gebäude weiter zu untersuchen und mit der Fachdienststelle beim RKU abzustimmen.

Schutz vor elektromagnetischen Feldern

Das vorliegende Gutachten wird im weiteren Planungsverlauf gemäß den Vorgaben und der Abstimmung mit dem RKU vertieft werden, um der Vorsorgepflicht

nachzukommen. Die vertiefenden Untersuchungen berücksichtigen die Minimierungsempfehlungen des Bundesamtes für Strahlenschutz sowie das Vorsorge- und Minimierungsgebot der 26. BImSchV.

3.1.10. Lufthygiene

Die Situation der Lufthygiene wird im weiteren Planungsverlauf gemäß den Vorgaben und in Abstimmung mit dem RKU detailliert geprüft. Vorliegende Zwischenergebnisse bezüglich des prognostizierten Verkehrsaufkommens lassen eine deutliche Verkehrszunahme für das Umfeld des Planungsgebietes erwarten. Negative Auswirkungen mit Blick auf die Luftqualität lassen sich zum jetzigen Stand nicht vollkommen ausschließen. Eine tiefergehende gutachterliche Untersuchung der Lufthygiene kann somit erforderlich werden.

Die unter Punkt 3.1.3 genannten Verkehrsplanerische Ziele sind im Bezug auf die lufthygienischen Belange grundsätzlich anzustreben.

3.1.11. Hydrogeologie

Bereits eine eingeschossige Unterbauung wird in das Grundwasser eingreifen. Im Rahmen der Bauleitplanung muss ein hydrogeologisches Gutachten zum Grundwasseraufstau erstellt werden. Durch eine entsprechende Ausrichtung und Beschränkung der Tiefe der Unterbauung von Baukörpern muss ein Kontaminationsrisiko und ein Aufstauen des Grundwassers vermieden werden. Der Grundwasserfluss darf nicht gestört werden.

3.1.12. Klimaschutz, Klimaanpassung, Nachhaltigkeit

In einem Gutachtenentwurf zum Stadtklima („Klimaexpertise zum Projekt „Marienburger Straße“ in München“, Entwurfsstand Mai 2022) wurde untersucht, welche Veränderungen der klimaökologischen Situation durch das Planvorhaben zu erwarten sind. Die Begutachtung ergab, dass sich die Planung nach der Umsetzung in die bioklimatische Situation der umgebenden Siedlungsflächen einfügen kann. Unter Annahme bestimmter definierter Planungshinweise (z.B. möglichst lockere Bauweise) ist eine bioklimatisch günstige Situation im Planungsgebiet zu erwarten. Jedoch ergibt sich sowohl im Planungsgebiet als auch im Umfeld durch die Bebauung eine Reduktion des Kaltluftvolumenstroms von > 10 %. Auch wenn sich das Vorhaben auf die nächtliche Durchlüftung des angrenzenden Siedlungsbestandes auswirkt, kann das günstige Bioklima auf den benachbarten Flächen unter den genannten Voraussetzungen voraussichtlich erhalten bleiben (d.h. die Lufttemperaturen bleiben auf einem vergleichbaren Niveau). Dazu sind im weiteren Planungsverfahren jedoch vertiefende Untersuchungen notwendig, die mit dem RKU abgestimmt werden. Dabei ist vor Wettbewerbsauslobung auch zu prüfen, ob Öffnungen in der Lärmschutzbebauung (in Abstimmung mit dem Lärmschutz) möglich sind, um die Durchlüftungssituation in Ost-West Richtung zu erhalten.

Da eine gewisse Beeinträchtigung der Durchlüftung nicht zu vermeiden sein wird, gewinnen Klimaanpassungsmaßnahmen im Planungsgebiet noch mehr an Bedeutung, um das günstige Bioklima sicherzustellen und zu optimieren. Dazu zählen:

- eine geringe Versiegelung,
- der Erhalt des Baumbestands

- Neupflanzungen, möglichst von Großbäumen für das Mikroklima am Tage
- Fassadenbegrünung (v.a. an südlichen und westlichen Fassaden)
- Extensive und intensive Dachbegrünung
- großflächige entsiegelte Flächen und hohe Durchgrünung
- Retentions- und offene Wasserflächen

Im Zuge des Klimawandels ist zukünftig mit erhöhter thermischer Belastung und vermehrten Starkregenereignissen zu rechnen, so dass grundsätzlich eine wassersensible Planung anzustreben ist.

Um die Klimaziele der Landeshauptstadt München erreichen zu können, kommt den Neubauvorhaben eine besondere Bedeutung zu. Für diese ist mindestens das Ziel eines klimaneutralen und klimaresilienten Vorhabens anzustreben. Ferner ist zu prüfen, welche Unterstützungsleistungen Neubauvorhaben im Sinne einer gesamtstädtischen Erreichung der Klimaneutralität für Bestandsquartiere leisten können.

Diese Ziele sollen wie folgt erreicht werden:

Eine vernetzte blau-grüne Infrastruktur sowie eine qualitätsvolle und durchgrünte Wege- und Platzgestaltung wird angestrebt. Die Planung sollte darauf mit den folgenden Maßnahmen reagieren:

- Nach Möglichkeit lockere Bauweise ohne geschlossene Innenhöfe und Schaffung von Durchlüftungsfugen in Ost-West Richtung zur Förderung der Durchlüftung im Planungsgebiet, mögliche Zielkonflikte mit dem Lärmschutz sind frühzeitig zu berücksichtigen, um Lösungsansätze zu entwickeln.
- Möglichst geringer Versiegelungsgrad
- Größtmöglicher Erhalt von Bäumen: Unvermeidbare Baumfällungen sollen soweit möglich im Planungsgebiet durch Neupflanzungen, insbesondere von Großbäumen kompensiert werden.
- Umfassende Untersuchungen von Potentialen für Begrünung (u.a. Dach- und Fassadenbegrünung) und Grünausstattung zur Verbesserung des Mikroklimas
- Nachhaltiges Regenwassermanagement nach dem Schwammstadt-Prinzip (Regenwasserrückhaltung, Verdunstung, Versickerung, Starkregenvorsorge) sowie Berücksichtigung von Regenwasserrückhalteflächen, u.a. durch eine qualitätsvolle und durchgrünte Wege- und Platzgestaltung, Dach- und Fassadenbegrünung an Gebäuden
- Das anfallende Niederschlagswasser ist auf den Grundstücken selbst zu versickern. Geeignete und ausreichend dimensionierte Versickerungsflächen im künftigen Areal sind unter den Schwammstadtprinzipien zu integrieren.
- Bei Anordnung von Photovoltaikanlagen sollen diese möglichst mit den Gründächern bzw. mit einer Fassadenbegrünung kombiniert werden.

Eine treibhausgasfreie Energieversorgung (bezüglich Strom, Wärme, Kälte) des Quartiers und lokale Produktion von regenerativen Energien (bezüglich Strom, Wärme, Kälte) im eigenen Quartier sowie ggf. Versorgung umliegender Quartiere wird angestrebt. Zur Minimierung des Wärmeenergiebedarfs sind sehr hohe energetische Gebäudestandards (Neubau Standards möglichst EH40 oder besser) unter Beachtung der Grauen Energie, des Baustoffrecyclings und der Klimarelevanz der Baustoffe umzusetzen. Möglichkeiten zur Energieversorgung durch Fernwärme und Geothermie im Gebiet sollen integriert werden. In der weiteren Planung werden

entsprechende Konzepte zur Energieversorgung entwickelt.

4. Sozialgerechte Bodennutzung

Für den Planungsumgriff gelten die „Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung in der Fassung vom 28.07.2021“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03932 (SoBoN 2021). Die Planungsbegünstigten haben jeweils die Grundzustimmung zu den „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung in der Fassung vom 28.07.2021“ abgegeben.

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe Sozialgerechte Bodennutzung (AG SoBoN) hat sich am 13.07.2022 mit der Angelegenheit befasst.

B) Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs, weiteres Vorgehen

Um ein qualitätsvolles Gesamtkonzept unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zu gewährleisten, wird von der Planungsbegünstigten in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München die Auslobung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbs durchgeführt.

Die unter Buchstabe A) Ziffer 2. im Vortrag genannten Ausführungen zur Ausgangssituation sowie die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten und Rahmenbedingungen gemäß Buchstabe A) Ziffer 3. im Vortrag werden in der Auslobung berücksichtigt und konkretisiert.

Da die Anbindung an die Engelschalkinger Straße derzeit noch offen ist, wird eine Zweiteilung des Planungsgebietes für den Wettbewerb wie folgt vorgeschlagen:

Ideenwettbewerb:

Die Aufgabe für die Neuordnung des nördlichen Bereichs des Planungsgebiets entlang der Achse der verlängerten Engelschalkinger Straße Brodersenstraße bis etwa zur gedachten Verlängerung der Libauer Straße nach Osten besteht darin, Vorschläge für die Neubebauung in Verbindung mit dem Ausbau der Engelschalkinger Straße und des S- und U-Bahnknotens Engelschalking zu entwickeln. Im Rahmen des Ideenteils des Wettbewerbs sollen jeweils ein städtebaulicher Vorschlag a) für die Variante Ausbau der Bahntrasse im Tunnel mit oberirdischer Querung durch die Engelschalkinger Straße und b) Ausbau der Bahntrasse oberirdisch mit Querung durch die Engelschalkingerstraße unter der Bahntrasse hindurch erarbeitet werden.

Realisierungsteil:

Innerhalb des Bereichs von gedachter Verlängerung der Libauer Straße, der Marienburger Straße im Westen und der Bahntrasse im Osten bis zur Memeler Straße im Süden soll eine Planung vorgeschlagen werden, die zeitnah umgesetzt werden kann. Sie soll eine flexible Anpassung des nördlichen Teils entsprechend der später erfolgenden verkehrlichen Neuordnung ermöglichen.

Die Landeshauptstadt München ist in der Jury zu beteiligen, wobei das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz)

Merk als Fachpreisrichter in der Jury vertreten sein soll. Ferner sollen der Stadtrat durch Mitglieder der Stadtratsfraktionen sowie der Vorsitzende des BA 13 als Sachpreisrichter*innen in der Jury vertreten sein. Im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB zur Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung wird ein Teil der Jury als ein*e sachverständige*r Berater*in der entsprechenden Fachdisziplin (Energiekonzept, Mobilitätskonzept, Stadtklimakonzept) besetzt.

Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden als Sachverständige Berater*innen hinzugezogen.

Die Kosten für das Wettbewerbsverfahren werden durch die Auslobenden/Grundstückseigentümer*innen übernommen.

C) Weiteres Vorgehen

Im Vorfeld des Wettbewerbs soll eine Bürger*inneninformationsveranstaltung durchgeführt werden, die den Bürger*innen die Möglichkeit geben soll, sich an der Entwicklung des Planungsgebietes zu beteiligen. Die in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgebrachten Anregungen der Bürger*innen werden der Auslobung beigefügt. Im Zuge des weiteren Verfahrens werden die Fragen/Themen geklärt.

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens wird dem Stadtrat über das Ergebnis und das weitere Vorgehen berichtet.

Das Ergebnis des Realisierungswettbewerbs soll die Grundlage für die anschließende Bauleitplanung bilden.

Im weiteren Verfahren wird geprüft, ob das Bebauungsplanverfahren nach § 13a BauGB durchgeführt werden kann.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen wurde gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2 und 6.1.) Bezirksausschuss-Satzung angehört. Der Bezirksausschuss 13 hat sich in seiner Sitzung am 11.10.2022 mit der o.g. Anhörung befasst und hat die drei anliegenden Stellungnahmen der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen und der CSU-Fraktion einstimmig beschlossen:

Stellungnahme der CSU-Fraktion

Der Bezirksausschuss möge beschließen:

Der Bezirksausschuss könne zum geplanten Vorhaben wegen zahlreicher ungeklärter Probleme derzeit keine positive Stellungnahme abgeben. Folgende Fragen müssten baldmöglichst umfassend geklärt werden:

- 1) Das größte Problem sei die Vorbelastung durch den Bahnlärm im Planungsgebiet. Diese Thematik sei zum jetzigen Zeitpunkt in keiner Weise

gelöst. Die Lärmemissionen im derzeitigen Worst-Case-Szenario (noch ohne Anbindung an den Zulauf zum Brenner-Basistunnel) würden schon heute mit tagsüber 70 dB(A) und in der Nacht mit 60 dB(A) angegeben. Damit lägen sie weit über den gesetzlich vorgegebenen Grenzwerten.

Stellungnahme der Verwaltung zu 1):

Basierend auf der schalltechnischen Voruntersuchung sind bei der geplanten baulichen Entwicklung für Wohnnutzung entsprechende Schallschutzmaßnahmen zur Verbesserung der schalltechnischen Situation in Zukunft erforderlich. Diese bestehen in passiven Maßnahmen in Form von Schallschutzbebauung entlang der Bahnstrecke sowie in aktiven Maßnahmen in Form von Schallschutzwänden (siehe Punkt 3.1.9). Die passiven Schallschutzmaßnahmen erfordern eine Grundrissorientierung mit schützenswerten Aufenthaltsräumen auf der lärmabgewandten Seite bzw. Schallschutzvorbauten, wie zum Beispiel verglaste Loggien sowie fensterunabhängige, gedämmte Lüftungseinrichtungen. Diese baulichen Möglichkeiten wurden in zahlreichen vergleichbaren Projekten erfolgreich angewandt. Die gesetzlichen Grenzwerte für Wohnen werden mit diesen Maßnahmen eingehalten.

Die planerische Konzeption der passiven und aktiven Maßnahmen ist wesentlicher Teil der Wettbewerbsaufgabe. Eine Ausplanung der konkreten Schallschutzmaßnahmen erfolgt im Rahmen des sich an den Wettbewerb anschließenden Bebauungsplanverfahrens.

- 2) Es sei zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erkennbar, wann welche Entscheidung zum viergleisigen Ausbau der Bahntrasse erfolgen werde. Damit sei auch die zukünftige Lage der Verlängerung der Engelschalkinger Straße ungeklärt (Tunnellage oder Überquerungsbauwerk). Auch die Klärung der Trasse für die U4-Verlängerung könne Stand heute nicht seriös angegeben werden. Diese Fragen seien aber für die weitere Überplanung des Gebiets von essenzieller Bedeutung.

Stellungnahme der Verwaltung zu 2):

Dem Umstand der noch nicht entschiedenen Art der baulichen Umsetzung des viergleisigen Ausbaus der Bahntrasse wird mit einer Gliederung des Areal (Wettbewerbsgebiets) in einen Ideenteil für den nördlichen Bereich an der zukünftigen Engelschalkinger Straße und einen Realisierungsteil für den übrigen Bereich Rechnung getragen (siehe Punkt B.). Während der Realisierungsteil von einer worst-case-Betrachtung eines oberirdischen Ausbaus ausgeht, soll der Ideenteil von den teilnehmenden Planungsbüros in zwei Varianten bearbeitet werden und zwar

- a) Engelschalkinger Straße in Unterführung der Bahntrasse und
- b) Engelschalkinger Straße in oberirdischer Kreuzung der unterirdischen Bahntrasse im Tunnel.

Die mögliche Gestaltung des räumlichen Anschlusses des Planungsgebiets an die Engelschalkinger Straße sowie an den S-Bahn- und zukünftigen U-Bahnhalte kann dadurch für beide Fälle bereits grundsätzlich vorbereitet und nach Entscheidung zur Ausbauvariante im Nachgang zum Wettbewerb vertieft bearbeitet werden. Die worst-case-Betrachtung mit hohen Lärmbelastungen bei oberirdischem Ausbau für den Realisierungsteil ist sinnvoll, da mit einer mehrjährigen Übergangsphase bis zur

Realisierung des Bahnausbaus zu rechnen ist und bereits die heutige Lärmsituation des Schienenverkehrs Schallschutzmaßnahmen wie unter Punkt 1 beschrieben erfordert. Ebenso ist eine Lärmabschirmung während der Bauphase erforderlich. Im Hinblick auf eine Umsetzung der Tunnelvariante sollen bereits im Rahmen des Wettbewerbs Konzepte für reversible aktive Schallschutzmaßnahmen entwickelt werden. Auch für die Schallschutzbebauung werden im Rahmen des Wettbewerbs hohe gestalterische Qualitätskriterien vorgegeben.

Die Landeshauptstadt München hält nach wie vor an der Tunnellage fest und kommuniziert die Forderung vehement gegenüber der Deutschen Bahn.

- 3) Aus dem Entwurf der Hochhausstudie ergebe sich, dass die Marienburger Straße der Raumkategorie „maßstäblich gestalten“ zugeordnet werde, in der Akzente mit einer Überhöhung um 35% von der Traufhöhe der Umgebung gesetzt werden könnten. In der Sitzungsvorlage sei die Rede davon, dass "bei der umfassenden Überplanung und Ergänzung eines Standortes im Sinne eines zusammenhängenden Quartiers, wie im vorliegenden Quartier", diese Traufhöhe "neu gesetzt" werden könne und, ausgehend von dieser neuen Traufhöhe Akzente mit einer Überhöhung von 35 % gesetzt werden könnten. Dies führe zu einer neuen Bautypologie, die sich im vorhandenen Quartier nicht wiederfinde und deshalb zu städtebaulichen Spannungen führen könne und erhebliche Akzeptanzprobleme bei den Bewohnern vor Ort auslösen werde.

Stellungnahme der Verwaltung zu 3):

Ein vorrangiges Ziel des Wettbewerbs und des sich daran anschließenden Bebauungsplanverfahrens besteht in einer harmonischen städtebaulichen Entwicklung des Planungsgebietes, die den Charakter der bestehenden Bebauung im Umfeld berücksichtigt und entsprechende Übergänge gestaltet. Da zur Bahntrasse durch die erforderliche Schallschutzbebauung sowie an der zukünftigen Engelschalkinger Straße durch den Ausbau des Bahnhofsumfeldes mit einer im Vergleich zu heute höheren baulichen Dichte zu rechnen ist, ist im städtebaulichen Entwurf durch z.B. Einhaltung von Abständen zur Bestandsbebauung, räumlicher Gliederung des Planungsgebiets mit Grün- und Freiflächen sowie durch bauliche Höhenstaffelung entsprechend zu reagieren, um städtebauliche Spannungen zu vermeiden. Das Aufzeigen qualitätvoller Möglichkeiten der städtebaulichen Gestaltung ist Gegenstand des Wettbewerbs.

- 4) Im Eckdatenbeschluss werde ausgeführt, dass eine funktionsfähige Erschließung des Planungsgebiets „von der bestehenden Marienburger Straße über eine Zufahrt auf Höhe Libauer Straße und Putziger Straße“ erfolgen solle. Die Marienburger Straße sei aufgrund ihres Straßenquerschnitts und ihrer Funktion als Fahrradstraße derzeit nicht geeignet, um die zu erwartenden Verkehrsmengen des südlichen Teils aufzunehmen.

Da nur zwei Tiefgaragenzufahrten vorgesehen seien, sei davon auszugehen, dass die Tiefgaragen mehrstöckig ausgeführt werden müssten. Das bedeute, dass sie auf jeden Fall in die grundwasserführenden Schichten hinabreichen würden. Eine flächenhafte, eingeschossige Tiefgarage würde den formulierten

Klimazielen widersprechen, da dadurch große Flächenanteile versiegelt werden müssten und großkronige Baumpflanzungen nicht mehr möglich wären. Außerdem wäre die ungehinderte, natürliche Versickerung stark eingeschränkt.

Stellungnahme der Verwaltung zu 4):

Die verkehrliche Voruntersuchung sieht eine überwiegende Aufnahme des Neuverkehrs aus dem Planungsgebiet möglichst im nördlichen Bereich der Marienburger Straße vor (siehe Punkt 3.1.8). Hier soll mindestens 2/3 des Neu-Kfz-Verkehrs über eine Tiefgaragenzufahrt im Planungsgebiet geführt und abgewickelt werden. Ein geringerer Anteil des Verkehrs soll in eine zweite Zufahrt im südlichen Bereich des Planungsgebiets geführt werden. Die Marienburger Straße soll vor allen zugunsten ausreichend breiter öffentlicher Gehwege ausgebaut werden. Unter Berücksichtigung des schützenswerten Baumbestandes ist die Fußgängererschließung auf der Ostseite der Marienburger Straße durch entsprechende Flächen im Planungsgebiet sicherzustellen. Der Radverkehr soll auch weiterhin im Mischverkehr geführt werden. Die Gestaltung der verkehrlichen Erschließung für den Kfz-Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr ist Gegenstand des Wettbewerbs.

Voruntersuchungen zeigten auf, dass die Unterbringung des ruhenden Verkehrs zwar in einer nur eingeschossigen Tiefgarage möglich ist. Dabei wurde auch darauf geachtet, dass der schützenswerte wertvolle Baumbestand erhalten wird. Qualitätskriterium im Wettbewerb wird jedoch eine klimaangepasste Konzeption sein, bei der die versiegelten Flächen minimiert werden und ausreichende Flächen für Versickerung und nachhaltige Großbaumpflanzungen verbleiben, beispielsweise mit Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen. Im Rahmen des Wettbewerbs sind die Möglichkeiten der konkreten Umsetzung zu prüfen.

- 5) Mobilitätskonzepte erschienen prinzipiell möglich, müssten jedoch so ausgestaltet werden, dass sie einwandfrei den tatsächlichen Stellplatzbedarf des neuen Bauquartiers und seiner zukünftigen Bewohner zu 100% abdecken würden. Voraussetzung müsse sein, dass Ziel- und Quellverkehr im angrenzenden Straßennetz reibungslos abgewickelt werden könnten und dass angrenzende bestehende Wohnquartiere nicht als „Ersatzparkraum“ wegen fehlender Stellplätze der Neubebauung zweckentfremdet werden müssten. Es sei davon auszugehen, dass eine erhebliche Anzahl an Stellplätzen geschaffen werden müsste und die völlig wirklichkeitsfremden Stellplatzreduzierungen nur zu mehr Parksuchverkehr im gesamten Quartier führen würden. Dies sei nicht akzeptabel.

Stellungnahme der Verwaltung zu 5):

Im Rahmen des Wettbewerbs wird der Nachweis der pflichtigen Stellplätze nach gültiger Stellplatzsatzung vorgegeben. Möglichkeiten zur Unterbringung zusätzlicher Mobilitätsangebote zum Erreichen der Verkehrswende sollen im Wettbewerb aufgezeigt werden. Insbesondere ist die hervorragende Erreichbarkeit des S-Bahn- und zukünftigen U-Bahnhaltes miteinzubeziehen, um den Umstieg auf den Öffentlichen Nahverkehr zu fördern.

Gemäß des Beschlusses Klimaneutrales München bis 2035 (Sitzungsvorlage Nr. 20-

26 / V 03873) sind in allen Bebauungsplänen Mobilitätskonzepte zu berücksichtigen. Ein Bestandteil ist die Reduktion der öffentlichen und privaten Flächen für den motorisierten Individualverkehr und das Vorhalten entsprechender alternativer Mobilitätsangebote.

Die Ausgestaltung des vorgesehenen Mobilitätskonzeptes und einer damit verbundenen Stellplatzreduzierung wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens unter Berücksichtigung der vorherrschenden Verkehrssituation im Umfeld überprüft. Ziel ist es, alle benötigten Stellplätze im Planungsgebiet vorzusehen, um die umliegenden Bestandsstraßenräume nicht mehr als nötig zu belasten. Die verkehrliche Voruntersuchung zeigt auf, dass der Neuverkehr an den maßgebenden Knoten des umgebenden Hauptstraßennetzes verträglich abgewickelt werden kann.

- 6) Die wichtige stadtklimatische Durchlüftung über Grünzüge in den Außenräumen müsse auf alle Fälle sichergestellt werden. Das sei mit den erforderlichen Lärmschutzwänden im Fall des viergleisigen oberirdischen Bahnausbaus kaum erreichbar.

Stellungnahme der Verwaltung zu 6):

Bezüglich der Durchlüftungssituation und dem Erfordernis des Lärmschutzes besteht ein Zielkonflikt. Im Rahmen der Voruntersuchungen wird eine möglichst weitgehende Synchronisierung von Lärmschutzanforderungen und klimatischen Anforderungen angestrebt. Dabei wird derzeit über ein Gutachten ermittelt, welche Auswirkungen eine Lärmschutzbebauung bzw. Lärmschutzwände auf die Durchlüftung im Planungsgebiet und der angrenzenden Siedlungsbereiche hat und welche Maßnahmen ggf. erforderlich sind, um mögliche Auswirkungen auszugleichen oder zu minimieren.

In die Wettbewerbsauslobung werden entsprechende Vorgaben aufgenommen, um die derzeit insgesamt günstige bioklimatische Situation soweit als möglich zu sichern.

- 7) Das Referat für Bildung und Sport lege umgehend vor der Weiterführung des Verfahrens detailliert dem Bezirksausschuss 13 Bogenhausen die jetzige und zukünftige Schul- und Kitaversorgung für die zu erwartenden Kinder im neuen Quartier vor. Es sei darzustellen, wie die zu erwartenden Bedarfe für die Kinderbetreuung im neuen Quartier sichergestellt werden sollten. Besonderen Stellenwert müsse die schon heute vorhandene Überlastung der bestehenden Kindertagesstätten und Grundschulen haben. Die Grundschulen seien seit Jahren überlastet und mit Schulraumcontainern maximal ausgebaut worden. Wie weitere Schülerzahlen vernünftig untergebracht werden sollten, sei bis heute völlig unklar.

Stellungnahme der Verwaltung zu 7):

Wie unter Punkt 3.1.7 dargestellt, sind die Bedarfe an notwendigen Kindertageseinrichtungen im Planungsgebiet abhängig von der möglichen Anzahl der Wohneinheiten, die das Ergebnis des Wettbewerbes erbringen wird. In Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen werden die erforderlichen Planungsvorgaben für Zahl und Größe der Einrichtungen mit Freispielflächen in Abhängigkeit von der Zahl der Wohneinheiten/Einwohner festgelegt. Im Wettbewerbsentwurf sind diese

Vorgaben gestalterisch überzeugend nachzuweisen.

Im Hinblick auf die Grundschulversorgung haben sich gegenüber dem Stand der Beschlussvorlage, die dem BA 13 Ende Juli zur Anhörung vorgelegt wurde, neue Erkenntnisse ergeben. Unter Punkt 3.1.7 wird daherein entsprechender Absatz neu ausgeführt.

Nach derzeitiger Datenlage ist durch das Baugebiet Marienburger Straße mit einem zusätzlichen Grundschulbedarf von einem Grundschulzug zu rechnen. Dieser Mehrbedarf rechtfertigt allerdings keinen Bau eines neuen Grundschulstandorts. Der konkrete Lösungsvorschlag wird im weiteren Verfahren entwickelt.

- 8) Die Anbindung des Planungsgebiets an die Verlängerung der U4 sei realistisch nicht vor dem Jahr 2040 zu erwarten, da sich das Projekt in einem sehr frühen Stadium befinde. Der Planungszusammenhang mit der SEM im Münchner Nordosten führe dazu, dass die Infrastrukturplanung räumlich und zeitlich mit der SEM synchronisiert werden müsse.

Die aufgrund der Bebauung entstehenden erheblichen Verkehrszunahmen seien in der Marienburger Straße (derzeit Fahrradstraße) aktuell nicht realisierbar.

Vor einem erfolgten viergleisigen Ausbau der Bahntrasse führe die geplante Bebauung zu massiven Verkehrsproblemen bei der Erschließung des Planungsgebiets und des gesamten Umfelds. Wegen der zu erwartenden Baumaßnahmen und des daraus folgenden Baustellenverkehrs bei der Verlängerung der Engelschalkinger Straße und dem Bau der U4-Verlängerung werde die ohnehin schon fehlende verkehrliche Leistungsfähigkeit weiter in Mitleidenschaft gezogen.

Stellungnahme der Verwaltung zu 8):

Aufgrund des zu erwartenden Planungshorizonts der Stadterweiterung im Münchner Nordosten im Vergleich zum voraussichtlichen Planungszeitraum für das Planvorhaben wird eine schrittweise Entwicklung der Infrastruktur für sinnvoll erachtet, die den bedarfsgerechten Ausbau für die Erfordernisse des Planvorhabens sicherstellt. Die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen für das Planvorhaben sowie für den Münchner Nordosten werden miteinander abgestimmt und etwaige Abhängigkeiten aufgezeigt.

Die verkehrliche Voruntersuchung des Planvorhabens zeigt auf, dass der Neuverkehr an den maßgebenden Knoten des umgebenden Hauptstraßennetzes verträglich abgewickelt werden kann. Grundsätzlich ist das Planvorhaben mit der Lage an der Engelschalkinger Straße als leistungsfähige Hauptverkehrsstraße gut angebunden (siehe hierzu auch Punkt 4).

Bezüglich der Belastungen durch Baustellenverkehr scheint die phasenweise Gliederung des Planvorhabens geeignet, um den Baustellenverkehr zeitlich zu entzerren. Jedoch ist diese Thematik nicht Gegenstand der vorliegenden Verfahrensschritte des Wettbewerbs und des Bebauungsplans, sondern der nachgeordneten Planungsebenen des Bauvollzuges.

Stellungnahme SPD-Fraktion

Die SPD-Fraktion im BA 13 Bogenhausen könne sich vorstellen, dass das Bauvorhaben in der Marienburgerstrasse sich in ein lebens- und liebenswertes Wohnquartier umplanen und bebauen ließe, wenn folgende Bedingungen, die für die SPD wichtig seien, eingehalten würden.

- 1) Ein umfassendes Verkehrskonzept werde aufgestellt, das vor allem beinhalte:
 - beschränkte Nutzung der Marienburgerstrasse
 - Tiefgaragenzufahrten ohne Belästigung der Nachbarschaft
 - ausreichende Lösungen für den ruhenden Verkehrs, unter- und oberirdisch
 - beste ÖPNV-Anbindung
 - keine Genehmigung einer Ablöse vom aktuellen Stellplatzschlüssel

Stellungnahme der Verwaltung zu 1):

Unter Punkt 3.1.8 werden die Grundzüge des der Planung zugrunde liegenden Verkehrskonzepts beschrieben. Im weiteren Bebauungsplanverfahren wird das Verkehrskonzept basierend auf dem Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes konkretisiert. Dabei ist es ein vorrangiges Ziel, die Neuverkehre so verträglich wie möglich in das bestehende Verkehrsnetz einzubinden (siehe hierzu auch Behandlung von Punkt 4) der Stellungnahme der CSU-Fraktion) und die damit zusammenhängende Infrastruktur, wo nötig, anzupassen.

Zudem wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens ein Mobilitätskonzept erarbeitet, um den Anteil der motorisierten Individualverkehre zu minimieren und Alternativen zum privaten PKW anzubieten.

Das Planungsgebiet ist bereits derzeit durch seine Lage am S-Bahnhof Engelschalking sehr gut an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebunden. Im Rahmen der Verlängerung der U-Bahnlinie U4 soll der Bahnhof perspektivisch als Verknüpfungsbahnhof ausgebaut werden, wodurch sich die ÖPNV-Erschließung des Planungsgebiets noch weiter verbessern wird.

Aufgrund der künftig hervorragenden ÖPNV-Anbindung und der Vorhaltung von vielfältigen Nutzungsangeboten im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird im weiteren Verfahren eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels gemäß des Beschlusses Klimaneutrales München bis 2035 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873), welcher vorsieht die öffentlichen und privaten Flächen für den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und entsprechende alternative Mobilitätsangebote vorzuhalten, geprüft.

- 2) Mehr Kinderbetreuungsplätze über den aktuellen Bedarf hinaus, also für die Zukunft, speziell für behinderte Kinder, müssten in den Mariengärten mitgeplant werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 2):

Für das Bauvorhaben werden Plätze für die Kindertagesbetreuung in ausreichender Anzahl eingeplant, so dass der durch die Wohnbebauung entstehende Bedarf an Kita-Plätzen gedeckt werden kann (siehe hierzu auch Behandlung des Punkt 7) der Stellungnahme der CSU-Fraktion).

Die Errichtung weiterer Kita-Plätze zur Deckung von Umgebungsbedarf ist nicht notwendig. Das Bauvorhaben liegt im Kita-Planungsbereich 13.5 (Arabellapark-Denning-Zamdorf-Steinhausen-Parkstadt Bogenhausen). Ausgehend von der derzeit gültigen Prognose zur kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung sowie der gesicherten Planungen wird sich die Versorgung mit Plätzen für die Kindertagesbetreuung im genannten Planungsbereich folgendermaßen entwickeln:

- Für die Altersgruppe der unter-3-Jährigen steigt der Versorgungsgrad bis zum Jahr 2030 auf 70,8 %.
- Für die Altersgruppe 3 Jahre bis zum Schuleintritt steigt der Versorgungsgrad bis zum Jahr 2030 auf 101,7 %.

Somit ist die bedarfsgerechte Versorgung mit Kita-Plätzen gewährleistet. Der kommunale sowie die privaten und freigemeinnützigen Träger von Kindertageseinrichtungen haben die Notwendigkeit, die Anzahl der Integrationsplätze zu erhöhen, erkannt und weiten ihr Angebot diesbezüglich in zunehmendem Maße aus.

- 3) Sofortiger Beginn der Ertüchtigung aller umliegenden Schulen müsse gewährleistet sein, um bei der wachsenden Schüler*innen-Zahl auch in den Mariengärten eine gute Bildungsversorgung zu garantieren. Das Lehrpersonal müsse sofort angeworben werden, das dann in ca. 2-3 Jahren zur Verfügung stehen könne.

Stellungnahme der Verwaltung zu 3):

Wie unter Punkt 3.1.7 und der Behandlung von Punkt 4) der Stellungnahme der CSU-Fraktion ausgeführt wurde, kann die Grundschulversorgung für das Planungsgebiet sichergestellt werden.

Bezüglich des Anwerbens von Lehrpersonals kann seitens der Landeshauptstadt München keine Aussage getroffen werden, da die LHM nur Sachaufwandsträgerin ist.

- 4) Es solle geprüft werden, ob der nördliche „Ideen-Teil“ des Baugebiets „Mariengärten“ in ein MU (Urbanes Gebiet) umgewidmet werden könne.

Stellungnahme der Verwaltung zu 4):

Im weiteren Verfahren wird geprüft, ob insbesondere unter Berücksichtigung der Lärmsituation und des erforderlichen Freiflächennachweises ein höherer Wohnanteil im Sinne eines Urbanen Gebiets verträglich untergebracht werden kann (siehe hierzu Punkt 3.1.5).

- 5) Das denkmalgeschützte Haus auf dem Gelände der neuen „Mariengärten“ sollte für soziale und kulturelle Nutzung vorgesehen werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 5):

Seitens der Investorin ist beabsichtigt, das denkmalgeschützte Gebäude Brodersenstr. 36 für eine soziale oder kulturelle und/ oder gemeinschaftliche Nutzung

vorzusehen. Im Rahmen des Wettbewerbs werden von den Teilnehmer*innen entsprechende Vorschläge im Ideenteil erwartet.

- 6) Die energetische Versorgung der Mariengärten sollte dem neuesten Stand der technischen Entwicklung entsprechen, klimaneutral und bezahlbar sein.

Stellungnahme der Verwaltung zu 6):

Das Planungsgebiet wird entsprechend dem vorrangigen Klimaschutzziel der Landeshauptstadt München „Klimaneutralität bis 2035“ als klimaneutrales und klimaresilientes Quartier entwickelt. Unter Punkt 3.1.12 wird dargestellt, durch welche planerischen und technischen Maßnahmen dies erreicht werden soll.

Ziel der städtebaulichen Neuordnung des Planungsgebietes ist es u.a. unterschiedliche Wohnformen für unterschiedliche Einkommensgruppen zu schaffen. Die Planungsbegünstigte hat, wie unter Punkt A) 4. ausgeführt, die Grundzustimmung zur Anwendung der Regularien über das sog. Baukasten-Modell der SoBoN 2021 abgegeben. Die SoBoN 2021 sieht hohe Anteile an gefördertem Wohnraum bei Ausübung des entstehenden Wohnbaurechts vor, wozu die Planungsbegünstigte im städtebaulichen Vertrag verpflichtet wird. Der konkrete Anteil des geförderten Wohnraums bemisst sich am Zuschnitt der jeweiligen Bausteine, über die sich die Planungsbegünstigte mit der LHM verständigen wird.

- 7) Jede Form der Fassaden- und Dachnutzung der Neubebauung Mariengärten sei denkbar, die Nutzung dürfe vielfältig, müsse aber immer klimaneutral sein.

Stellungnahme der Verwaltung zu 7):

Es ist Planungsziel, die Potentiale von Dächern und Fassaden soweit als möglich zu nutzen, um das Ziel der Klimaresilienz und Klimaneutralität im Planungsgebiet erreichen zu können. Im Wettbewerbsverfahren ist eine schlüssige Konzeption für die Dachflächen- und Fassadennutzung zu erarbeiten, um Lösungsvorschläge für die Kombination von Dach- und Fassadenbegrünung, Photovoltaikanlagen und Freiflächennutzung auf den Dächern zu erarbeiten.

Stellungnahme der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Der BA 13 stimme der Vorlage unter der Maßgabe zu, dass folgende Forderungen in den Aufstellungsbeschluss aufgenommen würden:

- 1) Die Verlängerung der Engelschalkinger Straße müsse von Anfang an bedacht und von Bebauung freigehalten werden. Eine vorzeitige provisorische Verlängerung der Engelschalkinger Str. sei auch im Sinne einer Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und Bus zu überlegen.

Stellungnahme der Verwaltung zu 1):

Für den Ausbau der Engelschalkinger Straße wird das gesamte städtische Grundstück Flurnummer 620 vorgehalten. Dieses liegt nicht im Umgriff des künftigen Bebauungsplanes (siehe Anlage 5 Rahmenbedingungsplan), wird aber in den

Wettbewerbsumgriff mit einbezogen, da die Anbindung der künftigen Verlängerung der Engelschalkinger Straße an den Ideenteil des Wettbewerbes wesentliche Planungsaufgabe ist.

Weiterhin ist derzeit auf dem Grundstück keine dauerhafte Bebauung vorgesehen. Ob und wie eine provisorische Verlängerung und verbesserte ÖPNV-Vernetzung (Bus/ S-Bahn) erreicht werden kann, wird im weiteren Verfahren und unter Einbindung der erforderlichen Fachdienststellen geprüft.

- 2) Die Marienburger Str. müsse weiterhin als Fahrradstraße erhalten bleiben und weitmöglichst von zusätzlichem MIV freigehalten werden. Stattdessen solle eine schwerpunktmäßige Zufahrt über die – wenn notwendig provisorisch verlängerte – Engelschalkinger Straße geprüft werden. Zusätzlich sollten für alle im Wettbewerbsverfahren eingereichten Entwürfe die zu erwartenden Auswirkungen auf die Marienburger Str. und die angrenzenden Straßen quantitativ dargestellt werden. Dies müsse in den Auslobungstext aufgenommen werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 2):

Das Verkehrskonzept und die geplante Ausgestaltung der Marienburger Straße wird unter Punkt 3.1.8 und in der Behandlung von Punkt 4) der Stellungnahme der CSU-Fraktion beschrieben. Hier wurde dargestellt, dass die Neuverkehre in der Marienburger Straße unter Einhaltung der Vorgaben aus der verkehrlichen Voruntersuchung verträglich abgewickelt werden können.

Eine Erschließung des Planungsgebietes über die künftige Verlängerung der Engelschalkinger Straße ist nur bei der Variante „Viergleisiger Ausbau in Tunnellage“ möglich.

Eine quantitative Darstellung der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen auf die Marienburger Straße und die umgebende Bebauung wird im weiteren Verfahren gutachterlich geprüft.

- 3) Das Mobilitätskonzept solle auch an die zukünftigen Bewohner*innen vermittelt werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 3):

Das Mobilitätskonzept ist ein essentieller Baustein der städtebaulichen Planung insbesondere des Verkehrs- und des Klimaschutzkonzeptes. Daher ist die Vermittlung an die künftigen Bewohner*innen Voraussetzung für dessen Akzeptanz und Annahme. Die genaue Ausgestaltung des Mobilitätskonzeptes muss im weiteren Verfahren entwickelt werden.

- 4) Bei der Planung müsse eine gute Durchlüftung des Quartiers gerade auch mit den ggf. notwendigen Lärmschutzwänden sichergestellt werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 4):

Es ist Ziel, die derzeit günstige klimatische Situation im Planungsgebiet und den benachbarten Arealen unter Berücksichtigung der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zu erhalten. In die Wettbewerbsauslobung werden daher entsprechende Planungsvorgaben aufgenommen, um die Auswirkungen der Lärmschutzbebauung/-wände auf die Durchlüftung soweit als möglich zu reduzieren. (siehe hierzu die Behandlung von Punkt 6) der Stellungnahme der CSU-Fraktion).

- 5) Eine Lösung für die fehlenden Kapazitäten bei der Grundschulversorgung müsse dem BA vor Baubeginn vorliegen! Ggf. sei ein Bau der mittelfristig zugesagten Grundschule im Stadtbezirk – insbesondere im betroffenen Schulsprengel – vorzuziehen.

Stellungnahme der Verwaltung zu 5):

Wie unter Punkt 3.1.7 und Punkt 4) der Stellungnahme der CSU-Fraktion ausgeführt wurde, kann die Grundschulversorgung für das Planungsgebiet sichergestellt werden.

- 6) Der BA fordere tatsächliche Partizipationsmöglichkeiten für die Anwohnerschaft sowie eine Bilanz, welche der eingebrachten Anregungen übernommen oder (fachlich begründet) nicht weiterverfolgt werden würden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 6):

Im Vorfeld des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes soll neben den nach § 3 Baugesetzbuch gesetzlichen vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, eine informelle Informationsveranstaltung statt finden (siehe Punkt C.). In diesem Rahmen können Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürgern vorgebracht und diskutiert werden.

Es ist vorgesehen, dass die Dokumentation der Veranstaltung Teil der Auslobung werden soll. Somit ist es Wettbewerbsaufgabe, sich mit allen Anregungen intensiv auseinander zu setzen und diese soweit als möglich zu berücksichtigen.

Die Investorin hat angeboten, dass nach Vorlage des Wettbewerbsergebnisses eine Bilanzierung und Information über aufgenommene und ggf. nicht umgesetzte / nicht umsetzbare Anregungen z.B. im Rahmen einer Zwischenvorstellung im Planungsausschuss des BA13 erfolgen kann.

- 7) Die Stadtverwaltung werde aufgefordert, im Rahmen der Bebauung neue Kapazitäten zur dringend benötigten stationären Pflegeversorgung von Senior*innen und Demenzerkrankten insbesondere mit Pflegegrad 3 und 4 zu schaffen. Der BA sei über den Stand der diesbezüglichen Planungen laufend zu informieren.

Stellungnahme der Verwaltung zu 7):

1995 ist mit Einführung der Pflegeversicherung ein Pflegemarkt geschaffen worden.

Somit hat die Kommune nur sehr beschränkte Möglichkeiten auf diesen Einfluss zu nehmen. Durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen im Pflegemarkt obliegt die Entscheidung über eine entsprechende Realisierung hier der Investorin. Diese beabsichtigt, im Planungsgebiet vorrangig dringend benötigten Wohnraum mit ausreichenden öffentlichen und privaten Freiflächen sowie die hierfür notwendige soziale Infrastruktur zu schaffen.

Seitens der Investorin fand bereits ein Gespräch mit dem Sozialreferat bezüglich der Berücksichtigung von Pflegeangeboten im Planungsgebiet statt. Aufgrund der Größe des Areals und der geplanten Bebauung, ist die Unterbringung einer vollstationären Pflegeeinrichtung aufgrund des hierfür notwendigen, erheblichen Flächenbedarfes schwer möglich. Im Rahmen des Wettbewerbs sollen jedoch die Qualitätsanforderungen des seniorengerechten Wohnens berücksichtigt werden; die Integration von Modellen des betreuten Wohnens mit mobilen Pflegediensten wird begrüßt. Weiter gehende Service- und Betreuungsangebote der Altenpflege werden im Zuge des weiteren Bebauungsplanverfahrens geprüft.

Das Sozialreferat setzt sich darüber hinaus weiterhin dafür ein, im Stadtbezirk 13 eine geeignete Fläche für eine vollstationäre Pflegeeinrichtung zu finden. Im Prinz-Eugen-Park steht die Eröffnung einer vollstationären Pflegeeinrichtung bevor. Im Areal der SEM Nord-Ost wurde ein entsprechender Bedarf angemeldet.

- 8) Das Kerngebiet des nördlichen Ideenteils müsse in Absprache mit dem Planungsreferat in die gesamtheitliche Planung des Quartierszentrums westlich und östlich der Bahntrasse integriert werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu 8):

Die Integration des nördlichen Bereichs des Planungsgebietes (Ideenteil) in den städtebaulichen Kontext des Quartiers ist wesentlicher Teil der Wettbewerbsaufgabe. Dabei muss der Lage am künftigen Verknüpfungsbahnhof von U- und S-Bahn sowie insbesondere der Funktion als "Entree" zum Stadterweiterungsgebiet im Münchner Nordosten besonders Rechnung getragen werden. Eine Abstimmung der jeweiligen städtebaulichen Planungen und Zielsetzungen wird bereits mit Erstellung der Auslobung zum Wettbewerb sichergestellt werden. Dazu wird der 1. Preis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten der Auslobung zum Wettbewerb Marienburger Straße zur Information der Teilnehmenden und der Jury beigefügt.

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

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, und der zuständige Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Christian Müller, ist 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 24.06.2022, M 1:5.000 schwarz umrandete Gebiet Marienburger Straße (östlich), Memeler Straße (nördlich), Bahnstrecke Nr. 5560 (westlich) ist der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2183 aufzustellen.
2. Den im Vortrag der Referentin unter Buchstabe A, Ziffer 3. aufgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten und den Planungszielen wird zugestimmt.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Auslobung und Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs mit Realisierungs- und Ideenteil für das Planungsgebiet durch die Planungsbegünstigten eng zu begleiten und nach Maßgabe der im Vortrag der Referentin unter Buchstabe A, Ziffer 2 aufgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ausgangssituation sowie der unter Buchstabe A, Ziffer 3. dargestellten Planungsziele durchzuführen.
4. Die Landeshauptstadt München ist in der Jury des Wettbewerbsverfahrens entsprechend Buchstabe B zu beteiligen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat der Landeshauptstadt München über das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und über das weitere Verfahren zu berichten und auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses das Bauleitplanverfahren fortzuführen.
6. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Ober-/Bürgermeister

Die Referentin

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

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/31 V

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 13
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Baureferat VR1
6. An das Baureferat
7. An das Gesundheitsreferat
8. An das Mobilitätsreferat GB2.13
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
11. An das Referat für Bildung und Sport
12. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
13. An das Sozialreferat
14. An die Stadtwerke München
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/31 P
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/53
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/34 B
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/31V