

Telefon: 0 233 - 22825
0 233 - 24822
0 233 - 22171
Telefax: 0 233 - 24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtplanung – Planungsgruppe
Bezirk Ost (Stadtbezirk 14, 15)
PLAN-HA II/ 32 P
PLAN-HA II/ 52
PLAN-HA II/ 32 V
PLAN-HA I/ 42

- A) Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g Schwablhofstraße (östlich) Riemer Park (südlich) Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf (westlich) Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich) Mauerseglerstraße (westlich) für den Teilbereich des Aufstellungsbeschlusses Nr. A1728 vom 23.10.1991 (Teiländerung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1552)**
- Eckdatenbeschluss -**
- B) Modifizierung des Aufstellungsbeschlusses vom 05.10.2022 mit Vergrößerung des Umgriffs**
- C) Antrag des Bezirksausschusses Nr. 15 Trudering-Riem Nr. 20-26 / B 04178 vom 30.06.2022 - „Unterführung Schwablhofstraße 2.0 – die Schwablhofunterführung an die kommenden Herausforderungen anpassen“**

Stadtbezirk 15 – Trudering - Riem

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17559

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.09.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g und Teiländerung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1552
Inhalt	- Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1728g - Modifizierung des Aufstellungsbeschlusses vom 05.10.2022 mit Vergrößerung des Umgriffs - Behandlung des BA-Antrages vom 30.06.2022 des 15. Stadtbezirkes Trudering - Riem

Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja Im Bebauungsplan werden durch den Klimafahrplan und die Umweltprüfung die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt.
Entscheidungsvorschlag	1. Der Ausweitung des Umgriffs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1728n auf die Flurstücke Nr. 205/2, 206/3, 206/28, 206/19 (Gemarkung Trudering) und die westliche Teilfläche des Flurstückes Nr. 205 (Gemarkung Trudering), wird zugestimmt. Ebenso wird der Reduzierung der östlichen Teilfläche des Flurstückes Nr. 205 (Gemarkung Trudering) zugestimmt. Die von dem Flurstück Nr. 606 benötigte Teilfläche der Deutschen Bahn AG wird aufgrund der empfohlenen Erschließungsvariante nach Westen verschoben. 2. Den im Vortrag der Referentin, unter Ziffer 3 (Bericht über die planerische und technische Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung) und Ziffer 4 („Rahmenlösung“), genannten Eckdaten und Rahmenbedingungen wird zugestimmt. 3. Es besteht Einverständnis, dass die Planungsbegünstigten, in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, ein Gutachtertverfahren nach den Maßgaben, Zielen und Rahmenbedingungen der Ausführungen unter Buchstabe A), für das Planungsgebiet mit vorgeschalteter Bürgerinformation ausloben und durchführen. 4. Die Landeshauptstadt München ist im Preisgericht zu beteiligen, wobei das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk als Fachpreisrichterin vertreten wird. Darüber hinaus sollen Mitglieder der Stadtratsfraktionen und der Vorsitzende des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes im Preisgericht als Sachpreisrichter*innen vertreten sein. Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sind je nach Bedarf hinzuzuziehen. 5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt,

	dem Stadtrat das Ergebnis des Gutachterverfahrens zu übermitteln und auf Grundlage des Ergebnisses des Gutachterverfahrens das Bauleitplanverfahren fortzuführen. 6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Ergebnisse der planerischen und technischen Machbarkeitsuntersuchung mit der „Rahmenlösung“ und mit der identifizierten zweiten Erschließung (siehe Ziffer 3 des Vortrages der Referentin) mit der Vorzugsvariante Brücke, den weiteren vertiefenden Untersuchungen, dem Gutachterverfahren und dem Bauleitplanverfahren zugrunde gelegt. 7. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die weiterführenden vertiefenden planerischen Verkehrsuntersuchung zu unterstützen. 8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, im Rahmen des Bauleitplanverfahrens das Ziel einer Radwegverbindung nördlich der Bahn gemäß VEP-R, in der gleichen Routenführung wie die schnelle Radwegeverbindung München - Ebersberg, weiter zu verfolgen und im Bauleitplanverfahren den verkehrlichen Anschluss aus dem Stadtgebiet nach Gronsdorf, Stadt Haar herzustellen. 9. Die Abfallwirtschaftsbetriebe München werden gebeten, die vorabgestimmten Aus- und Umbaumaßnahmen für eine zweite Erschließung in den weiterführenden Planungen zu unterstützen und mitzugestalten. 10. Die Ausführungen zum Ausbau der Knotenpunkte Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade und Schwablhofstraße / Stolzhoferstraße werden zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat erforderliche Maßnahmen erarbeiten und Umfang und Zeitpunkt der Umsetzung unterstützen. 11. Dem Antrag des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem Nr. 20 - 26 / B 04178 vom 30.06.2022 ist damit nach Art. 60 Abs.4 GO behandelt. 12. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.
--	--

Gesucht werden kann im RIS auch nach	Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g
Ortsangabe	Stadtbezirk 15 – Trudering-Riem

Telefon: 0 233 - 24628
0 233 - 22171
0 233 - 24822
Telefax: 0 233 - 24215

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Stadtplanung - Planungsgruppe
Bezirk Ost (Stadtbezirk 14, 15)
PLAN-HA II/ 32P
PLAN-HA II/ 52
PLAN-HA II/ 32V
PLAN-HA I/ 42

- A) Änderung des Flächennutzungsplanes
mit integrierter Landschaftsplanung
und
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g
Schwablhofstraße (östlich)
Riemer Park (südlich)
Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf (westlich)
Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich)
Mauerseglerstraße (westlich)
für den Teilbereich des Aufstellungsbeschlusses Nr. A1728 vom 23.10.1991
(Teiländerung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1552)

-Eckdatenbeschluss-**
- B) Modifizierung des Aufstellungsbeschlusses vom 05.10.2022 mit Vergrößerung des
Umgriffs**
- C) Antrag des Bezirksausschusses Nr. 15 Trudering-Riem Nr. 20-26 / B 04178
vom 30.06.2022 - „Unterführung Schwablhofstraße 2.0 – die
Schwablhofunterführung an die kommenden Herausforderungen anpassen“**

Stadtbezirk 15 – Trudering - Riem

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17559

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom
17.09.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	2
A) Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g	2
1. Weiterführende Untersuchungen aus dem Aufstellungsbeschluss zur Prüfung der Machbarkeit des Quartiers Rappenweg	2

2.	Altlastensanierung und Planvorhaben	2
2.1.	Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen	3
2.2.	Kampfmittelverdachtsfläche im Planungsumgriff	3
2.3.	Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit	4
3.	Bericht über die planerische und technische Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung in Varianten	4
3.1.	Umsetzbare zweite Erschließung mit Kreuzung Bahngleise	
	- Variante Brücke (Straßenüberführung, SÜ)	5
	- Variante Tunnel (Eisenbahnüberführung, EÜ)	6
3.2.	Nicht umsetzbare zweite Erschließung über verlängerten Rappenweg nach Osten, Stadt Haar	8
4.	Städtebauliche und landschaftsplanerische Konzeptstudie mit Rahmenbedingungen und Eckdaten: „Rahmenlösung“	9
4.1.	Lage, Übergang, Stadtrand, Umgriff	9
4.2.	Baustruktur, Dichte, Höhe, gemischt genutztes Quartier	10
4.3.	Höhenentwicklung - Hochhausstudie (HHS) 2023	11
4.4.	Erschließung / Verkehrsuntersuchung	13
4.5.	Energiekonzept	16
4.6.	Grünordnung	16
4.6.1.	Freiraum, Freiflächenversorgung	16
4.6.2.	Stadtklima und Durchlüftung	17
4.6.3.	Regenwassermanagement	18
4.6.4.	Biotop- und Artenschutz	19
4.6.5.	Ausgleichsflächen	20
4.7.	Gewerbe, Einzelhandel und Versorgung, Nutzungsmischung	20
5.	Umsetzung der Planung ohne Umlegung	21
6.	Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)	21
7.	Weiterführung der Planung mit Gutachterverfahren	22
B)	Modifizierung des Aufstellungsbeschlusses vom 05.10.2022 mit Vergrößerung des Umgriffs	23
C)	Antrag des Bezirksausschusses Nr. 15 Trudering-Riem Nr. 20-26 / B 04178 vom 30.06.2022 - „Unterführung Schwablhofstraße 2.0 – die Schwablhofunterführung an die kommenden Herausforderungen anpassen“	23
	Beteiligung des Bezirksausschusses	28
II.	Antrag der Referentin	28
III.	Beschluss	30

Telefon: 0 233 - 22825
0 233 - 22171
0 233 - 24822
Telefax: 0 233 - 24215

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Stadtplanung - Planungsgruppe
Bezirk Ost (Stadtbezirk 14, 15)
PLAN-HA II/ 32P
PLAN-HA II/ 52
PLAN-HA II/ 32V
PLAN-HA I/ 42

- A) Änderung des Flächennutzungsplanes
mit integrierter Landschaftsplanung
und
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g
Schwablhofstraße (östlich),
Riemer Park (südlich),
Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf (westlich)
Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich)
Mauerseglerstraße (westlich)
für den Teilbereich des Aufstellungsbeschlusses Nr. A1728 vom 23.10.1991
(Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1552)**
- Eckdatenbeschluss -
- B) Modifizierung des Aufstellungsbeschlusses vom 05.10.2022 mit Vergrößerung des
Umgriffs**
- C) Antrag des Bezirksausschusses Nr. 15 Trudering-Riem Nr. 20-26 / B 04178
vom 30.06.2022 - „Unterführung Schwablhofstraße 2.0 – die
Schwablhofunterführung an die kommenden Herausforderungen anpassen“**

Stadtbezirk 15 – Trudering-Riem

Sitzungsvorlagen Nr. 20 - 26 / V 17559

Anlagen:

1. Lage im Stadtgebiet M=1:50.000
- 2a. Übersichtsplan M=1: 5.000
- 2b. Detailplan
3. Ausschnitt Flächennutzungsplan
4. Luftbild mit Bebauungsplanumgriff
5. Eigentümerplan 2025 mit Planungsumgriff
6. „Rahmenlösung“
7. Beschlussauszug der Sitzung des Bauausschusses vom 21.09.2021 der Stadt Haar
8. Antrag des Bezirksausschusses Nr. 15 Trudering – Riem Nr. 20 – 26 / B 04178 vom 30.06.2022 – „Unterführung Schwablhofstraße 2.0 – die Schwablhofstraße an die kommenden Herausforderungen anpassen“

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.09.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 2 Nrn. 3 und 13 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

A) Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g

Mit Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06419 vom 05.10.2022) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, den Stadtrat in einem Eckdatenbeschluss über das Ergebnis der planerischen und technischen Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung und einer städtebaulichen und landschaftsplanerischen Konzeptstudie zu berichten. Diese Ergebnisse hierzu werden unter Ziffer 3 und Ziffer 4 in dieser Beschlussvorlage dargelegt.

1. Weiterführende Untersuchungen aus dem Aufstellungsbeschluss zur Prüfung der Machbarkeit des Quartiers Rappenweg

Die weitergeführten vertiefenden Untersuchungen zur Überprüfung der Machbarkeit und zur Definition der Rahmenbedingungen und Eckdaten für eine Entwicklung des Quartiers Rappenweg im 15. Stadtbezirk bauen auf den städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrlichen Zielen aus dem oben genannten Aufstellungsbeschluss auf. Die im Aufstellungsbeschluss festgelegte Weiterführung der Untersuchungen zur Konkretisierung der nutzungsbezogenen Altlastensanierung sowie zur Erfassung von Kosten und Wirtschaftlichkeit der hierfür erforderlichen technischen Maßnahmen werden unter Ziffer 2 dargestellt.

Das weitere Vorgehen im Bauleitplanverfahren (ohne Umlegungsverfahren) und mit einer vorgesehenen Qualitätsentwicklung mit konkurrierendem / kooperativen Verfahren wird unter Ziffer 5 und Ziffer 7 dargestellt.

2. Altlastensanierung und Planvorhaben

Der überwiegende Teil des Plangebiets liegt im Umgriff einer tiefreichenden, schadstoffbelasteten Auffüllung (Masse der Verfüllung beträgt geschätzt 1,74 Mio. m³), die durch umfangreiche altlastenspezifische Untersuchungen bodenschutzrechtlich ausreichend erfasst ist. Eine von den Verunreinigungen ausgehende Gefährdung für das zwischen ca. 6,5 m – 12,5 m unter Geländeoberkante (GOK) tief anstehende Grundwasser ist nicht abzuleiten. Die Auffüllungen reichen zwar bis ins Grundwasser, wobei durch umfassende Untersuchungskampagnen sowie einem langjährigen Monitoring keine negativen Einflüsse auf die Grundwassergüte festgestellt wurden. Eine Sanierungsnotwendigkeit zum Schutz des Grundwassers besteht explizit nicht.

Für die Umsetzung der Planvorhaben ist lediglich eine nutzungsorientierte Sanierung erforderlich. Ein Großteil der aufgefüllten Böden kann im Untergrund verbleiben. Die Erdbaumaßnahmen sind aus ökonomischen Gründen auf die bautechnischen Notwendigkeiten und ergänzenden Überdeckungsmaßnahmen in den Freibereichen zu beschränken.

Im Zuge erforderlicher Erdarbeiten innerhalb des Planungsumgriffs fällt überwiegend aufgefüllter, umweltrelevant verunreinigter Bodenaushub an, der, soweit eine Verwertung nicht möglich ist, einer kostenintensiven Beseitigung auf Deponien zuzuführen ist.

2.1. Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen

Auskoffnung und Verfüllung:

Eine vollständige Entfernung der erheblichen Massen aufgefüllter Böden ist ökonomisch und ökologisch nicht vertretbar. Unter Berücksichtigung aller bodenschutzrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Pflichten für die gewählte nutzungsbezogene Sanierungsform gibt das Referats für Klima- und Umweltschutz (RKU) vor, dass auf Grünflächen und Freizeitanlagen eine Auskoffnung und entsprechend hohe Verfüllung mit fachgerechtem Pflanzensubstrat mit einer Tiefe von 35 cm erforderlich ist, bei Haus- und Kleingärten sind 60 cm und bei Kinderspielflächen 35 cm in Kombination mit einem Geotextil- und Filtervlies auszusetzen.

Bei Strauchpflanzungen sind zudem mindestens 60 cm Auskoffnung und Verfüllung und bei Baumpflanzungen mindestens 150 cm erforderlich.

Bei Einbauten richtet sich die erforderliche Aushubtiefe und Verfüllung nach den technischen Erfordernissen der jeweiligen Konstruktion. Im weiteren Verfahren werden die notwendigen Substrathöhen dem Planungs- und Informationsstand zu den Sanierungsmaßnahmen bei Bedarf entsprechend angepasst.

Um Flächen als öffentliche Grünflächen ausweisen zu können, müssen diese im Ergebnis altlastenfrei sein.

Gründung von Gebäuden und Verkehrsflächen:

Da tragfähiger Untergrund für einen gleichmäßigen Lastenabtrag erst in der gewachsenen Bodenschicht unterhalb des Auffüllkörpers ansteht, ist die Gründung der Baukörper ausschließlich über Bohrpfähle realisierbar.

Die Herstellung von öffentlichen Verkehrsflächen und befahrbaren Wegen in den Grünflächen ist grundsätzlich mit Flachgründung realisierbar. Im weiteren Verfahren wird die Ausführung dieser Flächen mit den zuständigen Fachreferaten abgestimmt.

Bei den notwendigen Gründungsmaßnahmen ist auf eine bestehende Durchgängigkeit für die Grundwasserströmung zu achten.

Versickerung / Entwässerung:

Die gezielte Versickerung von Niederschlagswasser durch belastete Bodenschichten ist nicht zulässig. Ist dies nicht vermeidbar, so sind die aufgefüllten Bodenschichten innerhalb des Sickerraumes bis auf das Niveau des mittleren Grundwasserstandes (MGW) vollständig zu entfernen und durch nachweislich unbelastetes, sickerefähiges Bodenmaterial zu ersetzen.

2.2. Kampfmittelverdachtsfläche im Planungsumgriff

Die bisherigen Kampfmitteluntersuchungen weisen folgendes Ergebnis aus:

- Für Teilflächen nördlich der Bahngleise (Bahnstrecke München - Rosenheim) im

Planungsumgriff ist der Kampfmittelverdacht für Auffüllungsmächtigkeiten von > 5 m ausgeräumt. Die Abgrabung erfolgte viele Jahre nach Ende des zweiten Weltkrieges. Die Munition wurde entsorgt.

- Für Teilflächen südlich der Bahngleise im Planungsumgriff, im Bereich der ehemaligen Kiesgrube, besteht aufgrund der Auskiesung nach dem zweiten Weltkrieg, Kampfmittelverdacht auf Abwurfmunition bei einer Abgrabungstiefe von > 5 m, da diese Kiesgruben zum Zeitpunkt der Luftangriffe offenstanden.
- Außerhalb der Kiesgrube und auf der städtischen Fläche im Planungsumgriff (Fl. Nr. 196, Gemarkung Trudering) befanden sich Abstellflächen für Flugzeuge. An dieser Stelle sind vor Beginn von Entwicklungsmaßnahmen Kampfmittelerkundungen durchzuführen.

2.3. Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit

Im Kontext einer nutzungsbezogenen Sanierung und Sanierungsvorgabe durch das Referat für Klima und Umwelt werden die erforderlichen Maßnahmen grundsätzlich als technisch bewältigbar und finanziell vertretbar angesehen.

Im Zuge erforderlicher Erdarbeiten im Planungsumgriff fällt aufgefüllter, umweltrelevant verunreinigter Bodenaushub an, der, soweit eine Verwertung nicht möglich ist, Deponien zuzuführen ist. Neben dem wesentlichen Kostenfaktor für Aushub- und Entsorgungsmaßnahmen, fallen für die Sanierung insbesondere finanzielle Mehraufwendungen für bautechnisch erforderliche Ausführungen (z.B. umfangreiche Verbau- und Gründungsmaßnahmen) an. Für sämtliche altlastenbedingten Leistungen wurde von der Eigentümergemeinschaft eine Prüfmethode mit einer Kostenmatrix entwickelt, die eine belastbare Kalkulation des wirtschaftlichen Aufwands ermöglicht. Bei der Kostenmatrix wurden städtebauliche und landschaftsplanerische Planungsziele, Standortkriterien sowie bodenschutz- und wasserrechtliche Rahmenbedingungen berücksichtigt. Das Planungsgebiet wurde dabei in kleinteilige Quadranten aufgeteilt. Für die Quadranten wurden die maßgeblichen Kosten nach Kategorien wie Entsorgung, Gründung, Verbau in Abhängigkeit von der Bebauung, Gebäudehöhe, Nutzung, Grün-/ und Erschließungsflächenansatz erfasst.

Als weitere Grundlage für die Prüfung der Wirtschaftlichkeit wurde ein Rahmenkonzept mit umsetzbaren städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ansätzen für die Gesamtmaßnahme ausgearbeitet. Dieses wird im Weiteren „Rahmenlösung“ genannt und unter Ziffer 4 erläutert.

3. Bericht über die technische und verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung in Varianten

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat bei der verkehrlichen Gesamtbetrachtung im 15. Stadtbezirk, die bereits damals erkennbare städtebauliche Entwicklungen für ein Quartier Rappenweg, berücksichtigt.

Dementsprechend wurden Umsetzbarkeit und Auswirkungen bei der verkehrlichen Gesamtbetrachtung geprüft und konnten in die Beschlussvorlage „Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung - Wohnen am Riemer Park (WaRP)“ des Mobilitätsreferates

(Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03314 vom 19.05.2021) einfließen, sodass der Ansatz des Quartiers Rappenweg berücksichtigt werden konnte. Auswirkungen und Maßnahmen im Straßennetz wurden im WaRP dargelegt. Die Ergebnisse aus dem WaRP zeigen, dass ein zweiter Anschluss des Planungsgebietes zwingende Voraussetzung für die Erschließung und Umsetzbarkeit der städtebaulichen Entwicklung ist.

Eine detaillierte Verkehrsuntersuchung für das Planungsgebiet Rappenweg bestätigt, dass die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers nur mit leistungsfähiger zweiter Erschließung erfolgen kann. Ohne diese Infrastrukturmaßnahme kann die prognostizierte Verkehrsmenge nicht bewältigt werden.

Die Konzeptfindung der zweiten Erschließung erfolgte durch eine technische und verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung in welcher mehrere Varianten zur Herstellung einer leistungsfähigen Erschließung untersucht wurde. Im Weiteren werden die zwei verbleibenden Varianten einer umsetzbaren Erschließung in Form einer Brücke über und eines Tunnels unter den Bahngleisen erläutert.

3.1 Umsetzbare zweite Erschließung mit Kreuzung der Bahngleise

Als umsetzbar und leistungsfähig für den Ziel- und Quellverkehr des Gesamtverkehrsaufkommens (Bestand und Neu) erscheint nach den Untersuchungen eine höhenfreie Kreuzung der DB-Gleise mit Brücke oder Tunnel am Westrand des Planungsumgriffs, mit Anschluss an die Mauersegler Straße / Wasserburger Landstraße. Für beide Varianten ist die Durchfahrung des Wertstoffhofs des Abfallwirtschaftsbetriebs München (AWM) in Trudering an der Mauerseglerstraße, mit der neuen Straße im Konsens, mit der AWM umsetzbar. Die Ausbaumaßnahmen in der Mauerseglerstraße durch den Anschluss der neuen Straße sind mit vertraglichen Regelungen mit der privaten Eigentümerschaft vorbereitet.

Variante Brücke (Straßenüberführung, SÜ)

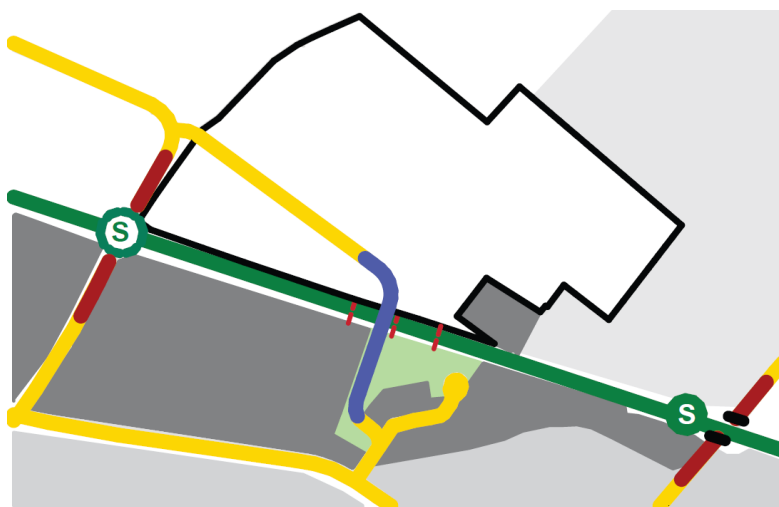


Abb. 1: LHM/ vereinfachte Darstellung basiert auf Grafik von N-V-O Architekten/ Obermeyer Infrastruktur

Vorteile:

- Lage der neuen Straße mit Brücke (blau) über die Bahngleise (grün) ist städtebaulich optimal nämlich zentral aus und in das Quartier situiert.
- Einmündung der neuen Straße südlich der Bahngleise in die Mauerseglerstraße trennt Bestands- und Neuverkehr und minimiert damit Störungen der Verkehrsabwicklung, auch für den Wertstoffhof der AWM und das ansässige Gewerbe. Diese Einmündung ist ohne Lichtzeichenanlage umsetzbar.
- Deutlich geringerer baulicher Eingriff und Einbauten in Altlasten- und Kampfmittelverdachtsflächen.
- Geringere bauliche Eingriffe und Einbauten in Flächen unter, südlich der Bahngleise stellen eine geringere Risikobehaftung für den Bahnbetrieb dar.
- Das Verfahren für eine Brücke mit Kreuzungsvereinbarung ist voraussichtlich schneller umsetzbar als ein Planfeststellungsverfahren für den Tunnel unter den Bahngleisen.
- Südlich der Bahngleise bleibt die Durchlässigkeit und der Populationsaustausch sowie die Verbundfunktion innerhalb des Biotops und auch entlang der Bahnlinie weitgehend erhalten.
- Die Brücke stellt im Stadt-/ Landschaftsbild einen neuen Orientierungspunkt dar.
- Die von der Eigentümergemeinschaft/ den Planungsbegünstigten voraussichtlich zu zahlenden Investitionskosten von ca. 46 Mio. Euro (Stand der Machbarkeitsuntersuchung) für die Brücke sind voraussichtlich deutlich niedriger als für einen Tunnel. Sie sind mit dem Konzept der „Rahmenlösung“ wirtschaftlich darstellbar.

Nachteile:

- Das Biotop erfährt einen erheblichen Eingriff (Flächenverlust), der einen entsprechend hohen Ausgleichsflächenbedarf fordert.
- Das Brückenbauwerk beeinträchtigt durch dauerhafte Verschattung das Biotop.
- Die zu überwindende Höhendifferenz von 7 - 8 m stellt einen Mehraufwand für Barrierefreiheit mit längeren Rampen, Spindeln, geringerem Nutzungskomfort für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen dar. Gegebenenfalls sind Aufzugsanlagen zu prüfen, sie sind derzeit ohne Kostenansatz.
- Gegebenenfalls sind Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Variante Tunnel (Eisenbahnüberführung, EÜ)

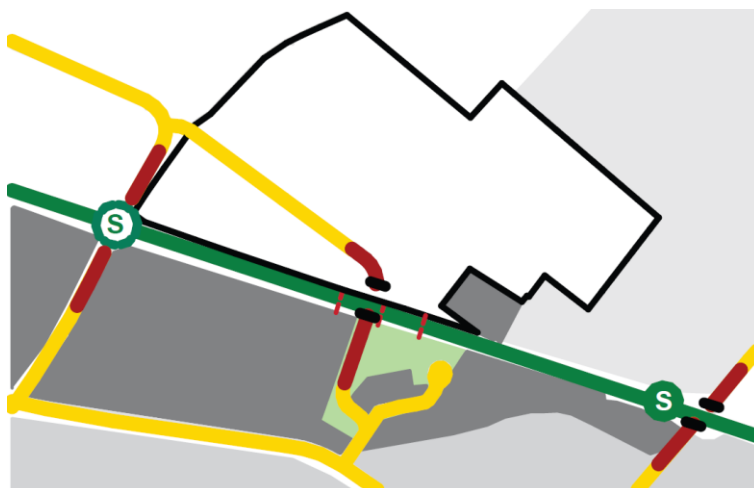


Abb. 2: LHM/ vereinfachte Darstellung basiert auf Grafik von N-V-O Architekten/ Obermeyer Infrastruktur

Vorteile:

- Die Lage der neuen Straße mit Tunnel unter den Bahngleisen ist städtebaulich optimal, aus und in das Quartier zentral situiert.
- Die Rampenlängen nördlich und südlich der Bahngleise sind kürzer als bei der Brücke.
- Der Tunnel mit Straßenrampen und Böschungsanlagen ist hinsichtlich der Sichtbarkeit im Stadt- und Landschaftsbild weniger relevant.
Die Einmündung der neuen Straße südlich der Bahngleise in die Mauerseglerstraße trennt Bestands- und Neuverkehr und minimiert damit Störungen der Verkehrsabwicklung auch für den Wertstoffhof der AWM und dem Gewerbe. Diese Einmündung ist ohne Lichtzeichenanlage umsetzbar.

Nachteile:

- Es sind erhebliche bauliche Eingriffe und Einbauten in Altlasten- und Kampfmittelverdachtsflächen zu erwarten. Die technische Umsetzung, wird mit hohen Risiken für Unvorhersehbares auch in größerem Umfang bewertet; die Eingriffe in Altlasten mit Deponieanteil liegen deutlich höher als bei der Brücke. Dadurch sind kleinere Bauphasen und längere Bauzeiten die Folge
- Die Herstellung und der Unterhalt des Tunnels sind technisch aufwändiger als bei der Brücke.
- Die hohen Investitionskosten für den Tunnel sind mit ca. 73,8 Mio. Euro (Stand: Machbarkeitsuntersuchung) deutlich höher als bei der Brücke.
- Die Maßnahme wird als stark risikobehaftet für den Bahnbetrieb beurteilt.
- Das Biotop erfährt einen erheblichen Eingriff (Flächenverlust), der einen entsprechend hohen Ausgleichsflächenbedarf erfordert. Auch entsteht durch den Tunnel, mit tiefliegender Straße und Böschungsflächen, eine ausgeprägte Barrierewirkung, vor allem für nicht flugfähige Arten in West-Ost-Richtung.
- Die vorhandene Vernetzungszone entlang der Gleise wird unterbrochen, der Geländeeinschnitt reicht bis unmittelbar an den Schotterkörper. Ein Populationsaustausch ist dann nur noch in unmittelbarer Nähe zum Gleiskörper möglich, was eine erhöhte Mortalität durch den Bahnverkehr darstellt.
- Der Tunnel wird mit einem Planfeststellungsverfahren umgesetzt, das Verfahren wird voraussichtlich eine längere Verfahrensdauer darstellen.

Empfehlung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung: Umsetzung der zweiten Erschließung mit Brücke

Mit der Priorisierung des störungsfreien Bahnverkehrs, der Risikominimierung von Unvorhersehbarem, der Folgen bei der baulichen Abwicklung bei Herstellung der bautechnischen Eingriffe in Verfüllungsbereichen und im Grundwasser, auf den Bahnbetrieb, der Verfahrens- und Bauzeit wird der Brücke eindeutig der Vorzug gegeben.

Die Überwindung der größeren Höhendifferenz bei der Brücke mit vorgenannten Folgen wird vertretbar beurteilt und kann funktionsgerecht hergestellt werden (vgl. z.B. Arnulfsteg). Die Eingriffsflächen in die Biotopflächen sind bei Brücke und Tunnel gleichermaßen hoch. Die Brücke ist jedoch aus artenschutzfachlicher Sicht die bessere Lösung, da durch die Aufständigung der Populationsaustausch innerhalb des Biotops

ermöglicht bzw. erhalten wird und im Gegensatz zum Tunnel keine Barrierewirkung darstellt.

Das Landschafts- und Stadtbild wird mit einer Brücke im Gewerbegebiet zwischen Bahntrasse und Wasserburger Landstraße sichtbar. Im städtebaulichen Kontext mit dem neuen Quartier wird sie als Orientierungspunkt fungieren und einen positiven architektonischen Beitrag leisten.

Die Brücke wird als Vorzugsvariante empfohlen und soll dem weiteren Verfahren zu Grunde gelegt werden. Für eine zweite Erschließung mit Brücke sind die Umsetzung und die erforderlichen Maßnahmen vertiefend zu prüfen und weiter zu konkretisieren. Auf der Grundlage der Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses und der unter Ziffer 4 erläuterten „Rahmenlösung“, sind die vertiefenden technischen Prüfungen mit der Wirtschaftlichkeit für das Gesamtprojekt fortzuschreiben.

3.2. Nicht umsetzbare zweite Erschließung über verlängerten Rappenweg nach Osten, Stadt Haar

Verlängerter Rappenweg nach Osten, Stadt Haar

Seit dem Beschluss für die Entwicklungsmaßnahme - Gesamtmaßnahme Messestadt Riem, Aufstellungsbeschluss Nr. 1728 gefasst am 23.10.1991, wurde die Umsetzung eines verlängerten Rappenwegs untersucht und verfolgt.

Die Verkehrsuntersuchung WaRP (2021) hat ergeben, dass eine zweite Erschließung mittels eines verlängerten Rappenwegs nach Osten, eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung via Schneiderhof-/Bahnstraße ermöglicht.

Die zweite Erschließung, mit einer Verlängerung und einem Ausbau des vorhandenen Rappenwegs nördlich der Bahngleise, mit Anschluss an die Heimgartenstraße im Stadtteil Gronsdorf, wurde für das Quartier Rappenweg erneut geprüft.



Abb. 3: LHM/ vereinfachte Darstellung basiert auf Grafik von N-V-O Architekten/ Obermeyer Infrastruktur

Ergebnis:

Die erforderliche Teilfläche aus dem privaten Grundstück (Fl. Nr.199/1) zwischen der GE-Ansiedlung am Rappenweg und dem Stadtteil Gronsdorf der Stadt Haar, steht für die Herstellung der Verlängerung des Rappenwegs weiterhin nicht zur Verfügung. Verhandlungen mit dem Eigentümer konnten auch aktuell nicht zu einem positiven Ergebnis geführt werden.

Die Grundlage für die verkehrliche Betrachtung eines verlängerten Rappenwegs bildet das, in enger Zusammenarbeit zwischen dem Mobilitätsreferat (MOR), dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der Stadt Haar, entstandene „Interkommunale Strukturkonzept Rappenweg / Haar-Gronsdorf“ (ISK). Die Stadt Haar befürwortet keine neue Verbindungsstraße (ausgenommen eine Fuß- und Radwegeverbindung) vom Quartier Rappenweg mit Anbindung an die Heimgartenstraße. Die ablehnende Haltung wurde von der Stadt Haar mit Beschluss in der Sitzung des Bauausschusses vom 21.09.2021 (siehe Anlage 7) manifestiert. Als Fuß- und Radweg stimmt dieser Verbindung die Stadt Haar zu. Ein Bebauungsplan (Bebauungsplan Nr. 2187) zur Sicherung der Fuß- und Radverbindung befindet sich aktuell im Verfahren.

Mit einem verlängerten Rappenweg wäre eine Brücke / Überführung über die Schneiderhofstraße im Stadtteil Gronsdorf und eine Anbindung dieser neuen Straße an die Schneiderhofstraße notwendig. Die dafür erforderlichen Teilflächen der Deutschen Bahn stehen jedoch ebenfalls nicht zur Verfügung.

Die Verlängerung des Rappenwegs als zweite Erschließung für das Planungsgebiet ist aus den oben genannten Gründen nicht umsetzbar.

4. Städtebauliche, landschaftsplanerische Konzeptstudie mit Rahmenbedingungen und Eckdaten: „Rahmenlösung“

Die Entwicklung einer umsetzbaren Konzeptstudie wurde im Aufstellungsbeschluss vom 05.10.2022 beauftragt. Diese wird unter der Bezeichnung „Rahmenlösung“ im Weiteren erläutert.

4.1. Lage, Übergang, Stadtrand, Umgriff

Lage, Übergang, Stadtrand:

Am östlichen Stadtrand zwischen dem Landschaftspark Riem und dem Stadtteil Gronsdorf sowie der Stadt Haar, soll ein dichtes und innovatives Quartier zur Sicherung von Oberfläche, Verfüllungsbereichen (Altlasten) und zum Schutz der Umwelt im Sinne des Gemeinwohls entwickelt werden. Zudem kann mit dem Quartier, mit bewusstem Flächenumgang und mit Berücksichtigung der wenigen freien Flächen, im Stadtgebiet ein Beitrag für dringend erforderlichen Wohnraum erbracht werden.

Die Randlage am Park stellt einen attraktiven Standort mit erkennbarem Entwicklungspotential dar. Ein neuer S-Bahnhof Schwablhofstraße wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen Bau und Verkehr untersucht und als weiterzuverfolgen beurteilt. Zudem wird ein Anschluss des Planungsgebiets an eine Trambahnlinie entlang der Wasserburger Landstraße grundsätzlich als Programm aufgegriffen (siehe Ziffer 4.4.).

Geeignete Übergänge werden durch Vernetzungszonen mit dem Landschaftspark, mit örtlichen und überörtlichen Wegevernetzungen, mit großzügigen Freiflächen zum Stadtrand und zur Nachbargemeinde geschaffen. Eine Abstufung der Bebauung nach Osten schafft einen angemessenen Gebäudehorizont zum Ortsrand Gronsdorf.

Erweiterung des Umgriffs

Im Aufstellungsbeschluss vom 05.10. 2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06419) wurde unter Ziffer 3 der Anträge das Ziel des Erwerbs der Parzelle der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA) formuliert. Das Kommunalreferat hatte Verkaufsverhandlungen hinsichtlich eines Grundstückerwerbs (Flur Nr. 197/1, Gemarkung Trudering) mit der BlmA aufgenommen. Aufgrund eines zwischenzeitlichen Verkaufs an einen der Projektbeteiligten, konnte das Grundstück nicht durch die Landeshauptstadt München erworben werden.

Ferner wurde der Umgriff für die Teilfläche südlich der Bahngleise gemäß den jetzt vorliegenden Ergebnissen der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung (siehe Ziffer 3) angepasst. Die hinzutretenden Flächen stehen im Eigentum der Landeshauptstadt München und sind dem AWM zugeordnet. Mit diesem wurde die Erweiterung des Umgriffs vorbesprochen, es besteht Konsens.

4.2. Baustruktur, Dichte, Höhe, gemischt genutztes Quartier

Die Ergebnisse der erarbeiteten Konzeptstudie für das Quartier Rappenweg werden in einer „Rahmenlösung“ in Anlage 6 dargestellt. Die Entwicklung und Dynamik der städtebaulichen Neuordnung folgt der notwendigen Sanierung, der Lösung von Auswirkungen und der Folgen von Bebauung sowie der Nutzung und der Wirtschaftlichkeit, ebenso der Umsetzbarkeit der Gesamtmaßnahme.

Baustruktur:

Mit einer robusten Baustruktur mit Hof- und Zeilenbebauung, mit neu definierter Höhenentwicklung, durchlaufenden neu festgelegten Traufhöhen und mit innovativen hohen Dichten, wird ein urbanes und autarkes Quartier mit nachhaltigem Flair entwickelt. Die Konzeptstudie „Rahmenlösung“ gewährt in ihrer neuen Struktur eine angemessene Belichtung und differenzierte Freiräume für die gemischte Nutzung, insbesondere für die geplante Wohnnutzung.

Soziale Infrastruktur / Nahversorgung:

Die Beurteilung der Grundschulversorgung erfolgt im Kontext der geplanten und bestehenden Grundschulen im 15. Stadtbezirk. Die Lage des Quartiers im Stadtgebiet, abseits und isoliert, ist für einen Grundschulstandort eingeschränkt geeignet, da kaum direkter Zusammenhang mit den bestehenden Siedlungskörpern besteht. Es wird angestrebt die Grundschulbedarfe des Quartiers in einer Gesamtbetrachtung für den Stadtbezirk 15 durch die geplanten Grundschulen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2178 (Heltauer Str.), im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n (5. BA Riem) und durch bestehende Grundschulen im Umfeld sowie in der Messestadt Riem abzudecken. Grundsätzlich wurde gleichwohl ein Schulstandort planerisch mitgedacht. Anpassungen mit weiterführenden vertiefenden Planungen wären daher in Abstimmung mit den Fachreferaten noch möglich, setzen jedoch eine weitere Beschlussvorlage mit

einer Bekanntgabe der zu prüfenden Änderungen, Anpassungen und Folgen voraus sowie letztlich eine entsprechende Finanzierung.

Insgesamt wird in der vorliegenden „Rahmenlösung“ von mindestens sechs in die Bebauung integrierten Standorten für Kindertageseinrichtungen ausgegangen. So ergibt sich ein Bedarf von 18 Kinderkrippengruppen und 18 Kindergartengruppen. Dieser teilt sich voraussichtlich in zwei Standorte mit je 3/3/0 Gruppen und je drei Standorte mit 4/4/0 Gruppen auf.

Ebenso soll ein Nachbarschaftstreff mit räumlichem Bezug zum Quartiersplatz vorgesehen werden.

Erforderliche Nahversorgungseinrichtungen für das Quartier sollen zentral und gut erschlossen zusammengefasst werden, um für das autarke, gemischte Quartier Mitte und Identität herzustellen. Durch Wegeverbindungen aus der Mitte nach Norden in die Messestadt Riem wird eine Anbindung an die bestehenden weiteren, differenzierten Einrichtungen in diesem Stadtteil gewährleistet.

Dichte, Höhe:

In der „Rahmenlösung“ weisen die Baustrukturen im gemischten Quartier eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 und Gebäudehöhen von fünf bis acht Geschossen aus. Damit wird im Quartier ein deutlicher Beitrag für die Wohnraumversorgung mit ca. 2.000-2.700 Wohneinheiten entstehen.

Die Gewerbenutzung im südlichen Teil des Planungsgebiets entlang der Bahngleise führt den neu gesetzten Gebäudehorizont des Quartiers mit ca. 25 m Traufhöhe fort und schafft den notwendigen Immissions- und Lärmschutz für die nördliche gelegenen schutzwürdigen Bereiche. Sich kreuzende, differenzierte grüne Achsen im Quartier unterstützen und stärken die Zonierung und Zuordnung der Freiflächen.

4.3. Höhenentwicklung - Hochhausstudie 2023 (HHS)

Für Hochhausentwicklungen ist gemäß Stadtratsbeschluss vom 28.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08279) die HHS als Grundlage im Planungsverfahren zu berücksichtigen. Für Hochhausplanungen stellt sie besondere Anforderungen an städtebauliche und architektonische Gestaltung, wie auch den Nutzen der Allgemeinheit. Eine Anwendung der HHS beinhaltet eine Auseinandersetzung mit den Grundlagenkarten, eine Einwertung in Bezug auf den räumlichen Leitplan, den Nachweis der Qualitätskriterien sowie die Einhaltung der definierten Schritte im Planungsprozess.

Der räumliche Leitplan ermöglicht für das Planungsgebiet folgende Ersteinschätzung zur Höhenentwicklung: Der nördliche Bereich ist der Raumkategorie B - „maßstäblich gestalten“ - zugeordnet. Bei einer in der „Rahmenlösung“ neu gesetzten prägenden Traufhöhe von ca. 25 m (Gebäudehorizont) entspricht dies baulichen Akzenten bis ca. 34 m Höhe. Der südliche Teil des neuen Quartiers ist der Raumkategorie C - „Höhenprofil gestalten“ - zugeordnet und liegt zudem in einem Raum, der beidseitig der Bahntrasse als „zur Akzentuierung geeignet“ gekennzeichnet ist. Eine Ausgestaltung des Höhenprofils entlang der Bahngleise und mit Bezug zur Anbindung an den Bereich

„Weiterentwicklung Wasserburger Landstraße“ ist die Entwicklung hier mit sogenanntem Quartierszeichen grundsätzlich denkbar. Bei einer neu gesetzten prägenden Traufhöhe von ca. 25 m entspricht dies ca. 62 m Höhe. Der Hochpunkt in der „Rahmenlösung“ mit ca. 72 m verankert sich als sogenanntes Stadtteilzeichen sichtbar im Stadtbild. Da er von der Zuordnung des räumlichen Leitplans abweicht, erfordert die Höhe im Rahmen einer Einzelfallprüfung eine besondere Begründung.

Um die visuelle Wirkung der geplanten Hochhausentwicklung im Planungsgebiet auf Stadtbild und Stadtsilhouette einschätzen sowie mögliche Beeinträchtigungen auf die Sichtbeziehungen im Quartier aufzeigen zu können, wurde eine erste Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung (SVU) erarbeitet. Der Gebäudehorizont und der Hochpunkt sind aus dem Riemer Park heraus deutlich sichtbar und räumlich wirksam. Gebäudehorizont und Akzentuierung lassen eine prinzipielle Verträglichkeit erwarten.

Für die „Rahmenlösung“ spricht anhand der untersuchten Qualitätskriterien der HHS zu den Themen Städtebau, Architektur, gesellschaftlichem Mehrwert, Nachhaltigkeit und Klima Folgendes:

Städtebau:

Das Quartier mit Rahmeneingrünung zum Stadtrand und Bauflächenentwicklung auf bisher genutzten Flächen, schließt den östlichen Stadtrand Münchens und eine gestaltete bauliche Grenze zum Park. Klimatische Vorgaben für die nähere und weitere Umgebung werden mit der „Rahmenlösung“, der Bebauungsstruktur und dem Hochpunkt in diesem neuen städtebaulichen Kontext gesetzt. Darüber hinaus wird über die visuell trennende Wirkung der Gleistrasse ein Zusammenspiel für langfristige Potenzialentwicklungen auf Flächen südlich der Gleise (Wasserburger Landstraße) eröffnet. Die heutige isolierte Lage der Siedlungsfläche im Stadtgefüge, kann mit einer Quartiersentwicklung eine befriedigende Antwort finden. Die Baustruktur der „Rahmenlösung“ zeichnet sich durch einen eigenständigen Charakter sowie durch prägende Sichtbeziehungen aus dem Stadtraum und dem Park aus. Adressbildung und Orientierungspunkt für die weiträumige Wahrnehmung werden eine entscheidende Rolle als Anker und Attraktor spielen. Die derzeit trennende Wirkung der Gleise kann durch ein synergetisches Zusammenspiel mit langfristigen Entwicklungen auf Flächen südlich der Gleise neu interpretiert werden.

Die Anzahl, Höhe, Proportion, Gestalt und Lage des Hochhauses und die Akzentuierungen gegebenenfalls durch weitere Hochpunkte im südlichen bzw. südwestlichen Planungsgebiet, ist im weiteren Verfahren, unter Berücksichtigung der zukünftigen Geländemodellierung, zu konkretisieren und zu prüfen.

Architektur und Freiraum:

Die „Rahmenlösung“ mit neuen Baufeldern für neue Bebauungsstrukturen wird in einem Gutachterverfahren weiter vertieft, um die neue Entwicklung zu optimierten sowie Konzept- und Gestaltungsansätzen zu führen. Identität, Typologie, Bebauungshorizont, Verortung von Höhenakzenten und Freiraumentwicklung stellen dabei die maßgeblichen Themen für die weiterführende Vertiefung dar. Um eine standortgerechte und qualitative Lösung zu finden, werden die besonderen Anforderungen an den ÖPNV, das Quartierszentrum, die Stadtrandlage und der Freiraumvernetzung für das eigenständige Quartier berücksichtigt.

Mehrwert für die Allgemeinheit:

Mit dem urbanen Quartier entsteht ein Siedlungsbaustein in attraktiver Lage im baulichen Kontext mit der neuen Planung (5. Bauabschnitt Messestadt Riem) und der bestehenden Messestadt Riem. Für den Stadtteil entstehen in geeigneter Lage neuer Wohnraum, Ertüchtigung des ÖPNV, Freiflächenvernetzung und Wegevernetzung mit örtlichem und überörtlichem Kontext. Der Mehrwert für die Allgemeinheit zeigt sich für die Stadtgesellschaft vielschichtig und differenziert. Eine Bebauung mit Hochpunkt fungiert im Entwurf und in seiner Lage als Impulsgeber für das Quartier. Er bietet der Quartiersentwicklung einen charakterstarken Ort zum Ankommen. Die oberen ein bis zwei Geschosse des Hochhauses sollen gewerblich (z.B. Gastronomie, Sport und Freizeit) genutzt werden und – gemäß der HHS - für die Öffentlichkeit zugänglich werden. Die Vielfalt der Angebote kommt den Bewohnenden des neuen Quartiers sowie den umliegenden Siedlungen zugute.

Klima / Nachhaltigkeit:

In diesem Themenfeld werden hohe Standards angestrebt, die im Rahmen des Klimafahrplanes nachzuweisen sind.

Eine hohe Nutzungsvielfalt und -dichte eines gemischt genutzten Quartiers fördert die Urbanität und unterstützt den Ausbau des ÖPNV im Stadtteil (u. a. durch neue Buslinie). Die Entwicklung in die Höhe ermöglicht eine geringere Versiegelung, zum Beispiel durch einen Hochhausfußabdruck, klimatisch wirksamen Freiflächen, die ökologisch mit dem Riemer Park vernetzt werden. Zur Verkehrsminimierung wird ein Mobilitätskonzept entwickelt, das die verschiedenen Mobilitätsangebote (u.a. Quartiersgaragen, Shared Mobility, ÖPNV- Anbindung) optimal miteinander abstimmt. Die Rahmenbedingungen sind im weiteren Verfahren zu klären.

Voruntersuchung und SVU:

Die Erkenntnisse der Voruntersuchung dienen als Grundlage bzw. als Leitlinien im weiterführenden Verfahren zur vertiefenden Konzeptentwicklung. Eine abschließende Bewertung von geplanten Bebauungsstrukturen mit Hochpunkt(en) im städtebaulichen Kontext ist mit einer vertiefenden SVU auf Grundlage des konsolidierten städtebaulichen Entwurfs zu klären und zu bestätigen.

4.4. Erschließung / VerkehrsuntersuchungStraßen- und Wegenetz:

Das geplante gemischt genutzte Quartier soll zukünftig über zwei leistungsstarke Anbindungen an das städtische Hauptstraßennetz erschlossen. Dies erfolgt im Westen mit einer neu auszubauenden Anbindung an die Schwablhofstraße/Rappenweg. Die zweite Erschließung aus der Mitte des Gebiets mit Querung der Bahngleise Richtung Süden führt über die Mauerseglerstraße weiter an die Wasserburger Landstraße (siehe Ziffer 3). Neben den Knotenpunktumbauten ist eine Querung der Bahngleise und ein neuer Anschluss an die Mauerseglerstraße erforderlich.

Die interne Erschließung des Gebiets soll mit einer neuen Ringstraße erfolgen, mit der jedes vorhandene Grundstück geeignet erschlossen werden soll. Die bestehenden Fuß- und Radwegebeziehungen werden berücksichtigt.

Die vorhandene Radwegeinfrastruktur im Münchner Osten weist derzeit erhebliche Mängel auf und wird an der Stadtgrenze unterbrochen. Eine neu geplante Radwegeverbindung soll in West-Ost-Richtung mit Anschluss an die Heimgartenstraße hergestellt werden. Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan - Radverkehr der Landeshauptstadt München - soll eine Hauptroute vom Rappenweg kommend, in östlicher Richtung, parallel zu den Bahngleisen durch das Gewerbegebiet und weiter auf das Gebiet der Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf verlaufen. Dieser Radweg soll bahnbegleitend nach Osten geführt werden, um anschließend die übergeordnete Verknüpfung zu ermöglichen.

Die Notwendigkeit dieser Radwegeverbindung wurde unter Ziffer 10 im Beschluss der Vollversammlung vom 15.12.2021 zur 2. Stammstrecke (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26/ V 05116) betont und das Mobilitätsreferat gebeten, die Realisierung einer „schnellen Radverbindung“ vom Ostbahnhof über Trudering bis in das östliche Münchner Umland voranzutreiben.

Der Ausbau dieses schnellen Radwegs soll im Planungsgebiet durch die Berücksichtigung von Fahrspuren mit je einer Breite von 2,50 m pro Richtung erfolgen. Zusätzlich soll ein Fußweg mit einer Breite von 3,00 m in Richtung Osten und zum S-Bahnhof Gronsdorf ermöglicht werden.

Die Wegevernetzung mit dem Landschaftspark in Richtung des 5. BA Messestadt Riem und nach Norden zur Messestadt Riem wird mit Wegen in Grünachsen in West-Ost und Nord-Süd Richtung möglich.

Verkehrsuntersuchung, Verkehrsabwicklung:

Im Rahmen dieses Verkehrsgutachtens wurden die verkehrlichen Auswirkungen durch das geplante Bauvorhaben „Rappenweg“ auf das bestehende Straßennetz hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens bzw. der Belastungsveränderungen untersucht.

Dafür wurde das Analysemodell der LHM auf die 2023 erhobene Verkehrsbelastung geeicht und die Kalibrierung anschließend in das Prognosemodell mit Prognosehorizont 2035 übertragen. Im Prognose Nullfall 2035 (ohne Entwicklung Planungsgebiet Rappenweg) sind bereits die Planungsgebiete 5.BA (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n), Heltauer Straße (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2152) sowie die Entlastungsstraße Kirchtrudering enthalten. Dies hat eine Verkehrszunahme auf dem Rappenweg zur Folge.

Für den Prognose Planfall 2035 mit Entwicklung des Planungsgebiets Rappenweg wurden zwei Erschließungsvarianten, Planfall 1 „Mauerseglerstraße“ mit Straßen- oder Eisenbahnüberführung zur Querung der Bahntrasse sowie Planfall 2 „verlängerter Rappenweg“ mit Anbindung des Rappenwegs an die Heimgartenstraße und anschließender Querung der Schneiderhofstraße und Anschluss am Knotenpunkt Schneiderhofstraße / Dittmannstraße untersucht.

Aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das Quartier Rappenweg, sind im Straßennetz Verkehrszunahmen zu erwarten. Durch die untersuchten zwei

Verbindungen „Mauerseglerstraße“ oder „verlängerter Rappenweg“ gibt es zudem leichte Entlastungen entlang der Wasserburger Landstraße, da die Verbindungen auch vom umliegenden Bestandsverkehr genutzt werden, welche bisher auf der Bundesstraße fahren. Durchgangsfahrten, die nicht in den angrenzenden Wohngebieten enden, konnten im Modell nicht festgestellt werden (siehe hierzu auch Ziffer 3.2).

Die zweite Erschließung mit Querung der Bahngleise und Anbindung (über Mauerseglerstraße) an das Primärnetz (Wasserburger Landstraße) wird in der Verkehrsuntersuchung WaRP (2021) bereits positiv beurteilt. Durch den zusätzlichen Neuverkehr aus dem Quartier Rappenweg (im Prognose Planfall 2035) ist zur leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs der Umbau von drei Knotenpunkten planerisch notwendig, und zwar die Knoten Wasserburger Landstraße / Mauerseglerstraße, Neue Erschließungsstraße / Mauerseglerstraße und Rappenweg / Schwablhofstraße.

Die Umbaumaßnahmen beinhalten zusätzliche Spuren bzw. die Verlängerung von Abbiegespuren sowie die Signalisierung der Zufahrt zum Quartier Rappenweg an der Schwablhofstraße. Mit diesen Maßnahmen sind die ermittelten Verkehrsqualitätsstufen an den Knotenpunkten nur geringfügig schlechter als im Prognose Nullfall und alle untersuchten Knotenpunkte noch ausreichend leistungsfähig.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die geplanten Entwicklungen im Gebiet Rappenweg über zwei Anbindungen an das bestehende Straßennetz mit entsprechenden Ausbaumaßnahmen im Bereich Wasserburger Landstraße und Schwablhofstraße leistungsfähig angebunden werden können. Eine Abwicklung des zu erwartenden Neuverkehrs des Planungsgebiets Rappenweg über eine einzelne Anbindung an die Schwablhofstraße, ist aufgrund nicht ausreichender Kapazitäten an den betroffenen Knotenpunkten nicht möglich.

In der Verkehrsuntersuchung WaRP (2021) wird der Ausbau von zwei weiteren Knotenpunkten im verkehrlichen Umfeld des Planungsumgriffs identifiziert, und zwar Schwablhofstraße / Wasserburger Landstraße / Friedensstraße und Schwablhofstraße / Stolzhoferstraße. Ein Ausbauzeitpunkt für die Knoten ist bedarfsgerecht zu gegebener Zeit festzulegen.

Verkehrliche Auswirkungen auf die Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf:

Durch die Quartiersentwicklung mit einem zweiten Anschluss an die Mauerseglerstraße bleibt die Stadt Haar im unmittelbaren Umfeld verkehrlich unbelastet. Durch die neue Fuß- und Radwegeverbindung wird das Umland eine spürbare Verbesserung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erfahren. Es wird ein direkter Anschluss an den S-Bahnhof Gronsdorf ermöglicht.

Die Verkehrsbelastung auf der Bahnstraße und der Schneiderhofstraße wird in Analyse und Prognose als abwickelbar beurteilt.

Planungsüberlegungen zu einer weiteren Ertüchtigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat auf Wunsch der LHM in seinem Programm zum Bahnausbau Region München eine Machbarkeit für einen zusätzlichen S-Bahn Halt zwischen Trudering und Gronsdorf untersuchen lassen und

kam zum Ergebnis, dass im Bereich der Schwablhofstraße eine Unterführung denkbar ist. Erste Entwürfe liegen mit der Machbarkeitsuntersuchung vor. Diese Variante muss für den Fuß- und Radverkehr als auch für die Buserschließung optimiert werden und Möglichkeiten einer Bushaltestelle mit Warteposition dargestellt werden.

Konzeptionell vorausblickend erfolgt in der „Rahmenlösung“ eine Freihaltung von Flächen am südwestlichen Rand des Planungsumgriffs für eine mögliche Unterbringung von Anbindungen und Zuwegungen für einen S-Bahnhof. Die ÖPNV-Entwicklung kann zukünftig geeignet gesichert und eine Anbindung des neuen Quartiers an die S-Bahn gewährt werden.

Zusätzlich wurde im Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Beschluss der Vollversammlung vom 03.03.2021, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848) die Verwaltung gebeten für die Tram Wasserburger Landstraße - Haar vertiefende Untersuchungen durchzuführen. Die Planungsvorbereitungen zur Tram Wasserburger Landstraße enthalten eine mögliche Abzweigung an der Schwablhofstraße und Haltestellen am geplanten S-Bahnhalt sowie am Planungsgebiet Rappenweg mit einer Wendemöglichkeit im Bereich des noch herzustellenden Südzugangs zum Riemer Park.

Im Mobilitätsausschuss am 24.05.2025 wurde die Ausschreibung der ÖV-Untersuchung für die Planungsgebiete Wohnen am Riemer Park (WaRP) beschlossen und das Mobilitätsreferat mit der Durchführung beauftragt. Es besteht somit die Möglichkeit zu gegebener Zeit eine Erschließung mit einer Trambahn zu prüfen. Derzeit sind keinerlei (konkretere) Trassenführungen bekannt. Es existieren bisher noch keine Konzepte.

Diese Ausführungen dienen der Information und zur Kenntnisnahme.

Das Mobilitätsreferat wird die Ausschreibung zeitnah vornehmen und die Ergebnisse dem Stadtrat vorstellen.

4.5. Energiekonzept

Die Energieversorgung des zukünftigen Quartiers ist über ein Energiekonzept zu konkretisieren. Nach Ersteinschätzung des Referates für Klima- und Umweltschutz eignet sich das Gebiet vor allem für eine dezentrale Wärmeversorgungslösung. Potenzial zur thermischen Grundwassernutzung mittels Wärmepumpen ist vorhanden. Die hierfür notwendigen Flächen für Saug- und Schluckbrunnen sind im vertiefenden Gutachterverfahren (Wettbewerb) einzuplanen. Ein hoher Solarisierungsgrad, orientiert am Richtwert des „Masterplan solares München“, ist anzustreben.

4.6. Grünordnung

4.6.1. Freiraum, Freiflächenversorgung

Wichtiges freiraumplanerisches Ziel ist gemäß Aufstellungsbeschluss die Entwicklung eines prägnanten und funktionalen Grün- und Freiflächensystems im Zusammenspiel mit der neuen städtebaulichen Struktur, unter Berücksichtigung der Altlastensituation. Aufgrund der oben genannten besonderen Altlastensituation wird die Freiflächenplanung entsprechend darauf abgestimmt:

Der Nachweis privater Grünflächen erfolgt ausschließlich im Binnenbereich des Quartiers. Öffentliche Grünflächen können nur in den nord-nordöstlichen und westlichen nicht verfüllten Flächen nachgewiesen werden, da diese altlastenfrei sein müssen.

Die öffentlichen Grünflächen (Allgemeine Grünflächen - AG) werden zudem gezielt, mit der städtischen Fläche (Fl.Nr. 196 – Gemarkung Trudering) und den Teilflächen mit den Fl.Nrn. 197 und 198 – Gemarkung Trudering, am Nord- und Ostrand mit einer Mindestbreite von 70 m verortet, um eine prägnante Grünachse und einen adäquaten Abstand und Zäsur am Stadtrand zu Gronsdorf zu schaffen.

Die freiraumplanerischen Orientierungswerte von insgesamt 20 m² privater und öffentlicher Grün- und Freifläche pro Einwohner*in sowie 2 m² Freifläche pro Arbeitsplatz gemäß dem derzeit geltenden Beschluss „Grün- und Freiflächenversorgung in der Bebauungsplanung- Orientierungswerte“ (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04273) werden berücksichtigt und können mit dem vorliegenden Rahmenkonzept nachgewiesen werden.

Im Norden und Westen schließt der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728i Messestadt Riem – Landschaftspark an, mit bereits ausgebauten Ausgleichsflächen, die als Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen, als artenreiche, naturnahe Flächen, vor allem Magerrasen angelegt sind. Im Westen ist ein Teil nicht ausgebaut und in privatem Besitz und wird derzeit als Ackerfläche genutzt. Die Fläche ist im Bebauungsplan bis zum Rappenweg als landschaftsgerecht zu gestalten und zu begrünende Fläche festgesetzt. Der westlich direkt angrenzende Grünstreifen ist im städtischen Besitz und bereits mit Wege- und Grünfläche angelegt.

Alle Freiflächen im Planungsbereich sind mit hoher Gebrauchs- und Nutzungsqualität für das Quartier und die Umgebung herzustellen. Zudem sind die freiraumplanerischen Ziele unter Ziffer 3.2. aus dem Aufstellungsbeschluss vom 05.10.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V06419) weiterhin gültig.

Die allgemeine Grünfläche, die am Westrand des Untersuchungsgebietes mit ca. 2,3 ha im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung im Flächennutzungsplan dargestellt ist, wird mit einem Nutzungsmix von Gewerbe und Wohnen überplant. Es wird vorgesehen, die allgemeine Grünfläche flächengleich an den Ortsrand zum Stadtteil Gronsdorf im Norden zu verlagern. Damit wird auch dem Wunsch der Stadt Haar nach einem ausreichenden Abstand frei von Bebauung entsprochen. Dem Ziel des Beschlusses „Grünflächen erhalten“ (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 09071) wird damit Rechnung getragen.

4.6.2. Stadtklima und Durchlüftung

Angesichts der hohen baulichen Dichte wurde das Thema Stadtklima und Durchlüftung bereits von Beginn an in den Planungsprozess integriert.

Ziel war die Sicherstellung einer ausreichenden Frischluftzufuhr und Ventilation zur Verbesserung der bioklimatischen Bedingungen zu gewährleisten.

Bei der untersuchten „Rahmenlösung“ wurde festgestellt, dass die übergeordnete

Ventilationsbahn entlang der Bahngleise durch Erhalt der im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung dargestellten Sondergrünfläche gesichert bleibt. In der „Rahmenlösung“ sind zudem kreuzförmig zusammenhängende Grünflächen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung vorgesehen, welche die Hauptwindrichtungen berücksichtigen und somit als Durchlüftungsachsen dienen. In diesem Zusammenhang spielt das Alpine Pumpen eine wichtige Rolle, welches die Frischluftzufuhr in Nord-Süd-Richtung unterstützt.

Die zentrale Durchlüftungsachse im Binnenbereich ist gemäß Rahmenplanung mit einer Breite zwischen 50 und 80 m vorgesehen. Ergänzend wird entlang der Schwablhofstraße eine weitere durchgängige Grünfläche geschaffen, womit in Nord-Süd-Richtung zwei Durchlüftungsachsen vorgesehen sind.

In Ost-West-Richtung sind drei Durchlüftungsachsen geplant: eine übergeordnete Ventilationsbahn entlang der Gleise, eine zentrale durch das Planungsgebiet sowie eine an der Nordgrenze des Gebiets.

Darüber hinaus werden auch die weiteren Belange der Klimaanpassung, insbesondere der thermische Komfort, der lokale Luftaustausch, die Baumkronenüberschirmung, der Baumerhalt, die Gebäudebegrünung und ein ausreichend großer Grünflächenanteil unter Berücksichtigung der örtlichen Belastungssituation in den fortschreitenden Planungsprozess einbezogen.

4.6.3. Regenwassermanagement

Im Zuge der Erarbeitung der „Rahmenlösung“ wurde ein Regenwasserbewirtschaftungskonzept erarbeitet.

Auf Grundlage der Baustrukturen und Freiflächen der „Rahmenlösung“ kann das anfallende Niederschlagswasser im 60-minütigen Starkregenfall, als auch im 48-stündigen Dauerregen-Szenario innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes zurückgehalten werden.

Das entwickelte Regenwassermanagementkonzept gewährleistet eine sichere Entwässerung des Gebiets sowohl bei Starkregen als auch bei 5-, 30- und 100-jährigen Dauerregenereignissen. Da die Regenereignisse höher angesetzt wurden, als sie für den Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 nötig wären, wäre der Überflutungsnachweis für den derzeitigen Planstand nachweisbar.

Zur Strukturierung wurde das Gebiet in drei funktionale Cluster unterteilt: Gebäude, Straße und Freiraum. Bei der Retention in den Clustern Gebäude und Freiraum wurde dabei von einer Dachbegrünung mit einer durchwurzelbaren Mindestsubstratschicht von 20 cm und auf Tiefgaragenflächen von mind. 40 cm Überdeckung mit Substrat ausgegangen.

Die Entwässerung des Clusters Straße ist über eine straßenbegleitende Versickerung mittels Mulden oder Rigolen in den Bereichen der Kiesgrubenverfüllung nicht möglich. Das Niederschlagswasser der Straßenräume muss über Sinkkästen gefasst und über Rohrleitungen an Versickerungsschächte mit vorgeschalteten Reinigungsstufen angeschlossen werden. Im Bereich der Versickerungsschächte ist ein Bodenaustausch bis zum Niveau des mittleren Grundwasserstandes erforderlich.

Der Entwurf von sogenannten Retentionskaskaden für die unterschiedlichen Bereiche des Planungsgebiets ermöglicht die optimale Ausnutzung für den Wasserrückhalt, der zur Verfügung stehenden Flächen. Eine abgestimmte Geländemodellierung führt das Wasser den versickerungsfähigen Bereichen zu, die sich überwiegend am Rande im Nordosten des Gebietes befinden. Da sich die Versickerung aufgrund der Altlastenbelastung im Boden als erschwert darstellt, sind die Schwammstadt-Elemente, wie Baumerhalt, Dachbegrünung, Pflanzung von Großbäumen, Überdeckung der Flächen mit möglichst viel Substrat, Fassadenbegrünung usw. so weit als möglich auszuschöpfen.

Für den weiteren Planungsverlauf soll ein Gutachten zum Niederschlagsmanagement unter Berücksichtigung der Starkregenvorsorge und des Schwammstadt-Prinzips mit den Komponenten Verdunstung und Versickerung erstellt werden.

4.6.4. Biotop- und Artenschutz

Auf Basis der Habitatpotenzialanalyse wurde im November 2024 eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) für das Planungsgebiet erstellt. Die Gesamtprojektfäche, die durch die ehemalige Kiesgrube geprägt ist, umfasst u.a. Ruderalflächen, Schotterflächen und Gehölze. Insbesondere die Biotopfläche am Wertstoffhof Trudering südlich der Bahnstrecke, durch welche die 2. erforderliche leistungsfähige Erschließung geplant ist, weist wertvolle Lebensräume auf. Artenschutzrechtlich relevante Tierarten wie die Wechselkröte und die Zauneidechse wurden in diesem Bereich nachgewiesen.

Auf der naturschutzfachlich hochwertigen Fläche, mit zahlreichen geschaffenen Kleingewässern für Amphibien und Habitatstrukturen, wurden FCS – Maßnahmen (Favourable Conservation Status) zur Sicherung des Erhaltungszustands der Zauneidechse im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die U5 bis Pasing umgesetzt.

Für die Erschließung wurde eine Straßenüberführungs- und eine Eisenbahnüberführungsvariante untersucht. Grundsätzlich ist die Eisenbahnüberführung mit Tunnelbauweise aufgrund des Verlusts an Biotopfläche, der Zerschneidung der Flächen und der dadurch entstehenden Verringerung der Vernetzungszone negativer zu bewerten als die Straßenüberführung, deren Barrierewirkung geringer ist, vor allem für nicht flugfähige Arten, wie z.B. die Wechselkröte. Bei der Straßenüberführung ist ein Populationsaustausch unterhalb der Brücke noch möglich, auch ist dieser Bereich darüber hinaus – allerdings nur mit Einschränkungen – als Habitat der betroffenen Arten, wie der dort vorkommenden Zauneidechse, nutzbar.

Aufgrund der bestehenden FCS-Maßnahmen ist für die Beeinträchtigung ein Ersatzlebensraum erforderlich, der flächenmäßig mindestens im Verhältnis 1:2 auszugleichen ist.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) für das gesamte Planungsgebiet ergab, dass eine Betroffenheit der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie), bei Durchführung der genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität, sog. CEF-Maßnahmen

(continuous ecological functionality) mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Im weiteren Planungsverlauf werden die in der saP beschriebenen Maßnahmen und der hohe Ausgleichsflächenbedarf für die FCS-Maßnahme berücksichtigt.

4.6.5. Ausgleichsflächen

Eingriffe in Natur und Landschaft sind durch Ausgleichsmaßnahmen auszugleichen (vgl. § 1a Abs. 3 BauGB). Die naturschutzfachlich erforderlichen Ausgleichsflächen werden außerhalb des Planungsgebietes nachgewiesen. Die Wahl einer geeigneten Fläche im naturräumlichen Zusammenhang zum Eingriffsbebauungsplan wird derzeit von Seiten der Planungsbegünstigten geprüft.

Zum jetzigen Planungsstand liegt eine Eingriffs- und Ausgleichsflächenbilanz vor, die auf Basis der Rahmenplanung erstellt wurde. Daraus ergibt sich ein vorläufig geschätzter Kompensationsbedarf von ca. 70.000 m², der aufgrund des frühen Planungsstands noch mit größeren Unsicherheiten behaftet ist.

Alle Planungsziele des Aufstellungsbeschlusses sind weiterhin Grundlage für eine weiterführende Projektentwicklung.

4.7. Gewerbe, Einzelhandel und Versorgung, Nutzungsmischung

Gewerbe:

Die gewerblichen Nutzungen im Süden des Planungsgebiets werden vom auszubauenden Rappenweg erschlossen und dienen als baulicher Lärmschutz für das nördlich anschließende gemischte Quartier und seinen Freiflächen.

Folgende Grundsätze gelten für die Entwicklung der gewerblichen Nutzungen:

- Um für die Stadtentwicklung annähernd und ausgleichend Flächenangebote für Gewerbenutzung anzubieten, ist mit Stapelung, Reihung und angemessener, geeigneter Höhenentwicklung eine bauliche Struktur zu erarbeiten.
- Ein Gewerbehofstandort ist mit den hierfür notwendigen Anforderungen an Art und Maß der Nutzung (mit ca. 10.000 m² Grundstücksfläche und ca. 15.000 m² Geschossfläche) im vertiefenden Gutachterverfahren zu berücksichtigen und mit qualitativen und quantitativen Vorgaben darzustellen und aufzunehmen.
- Dem Schutz vor Lärm ist sowohl für schutzwürdige Nutzungen (Wohnen, Freiflächen, Infrastrukturen...) genauso wie für Gewerbenutzung (d.h. ohne Ein-/Beschränkung der GE-Nutzung) Rechnung zu tragen.
- Die Differenzierung zwischen Gewerbenutzungen (GE-A und GE-B Nutzungen) und Gewerbenutzungen im Sinne des Zentrenkonzepts (EZH; Gastronomie, Dienstleistung) ist in den vertiefenden Bearbeitungsprozess zu integrieren.
- Die Trägerschaft eines Gewerbehofs ist im weiteren Verfahren zwischen Fachreferaten und der Eigentümergemeinschaft zu klären.

Einzelhandel, Versorgung:

Aus Sicht des Zentrenkonzepts ist der Fokus für das neue gemischt genutzte Quartier auf die Schaffung eines fußläufigen Nahversorgungsangebots mit einem Lebensmittel-Supermarkt (ca. ab 1000 bis 1200 m² Verkaufsfläche, Ergänzung mit Bäckerei, Café) als

Voraussetzung für die urbane Entwicklung zu legen. Die Herausarbeitung eines Zentrums zur Stärkung der Identität im Zusammenhang mit einem künftigen S-Bahnhof Schwablhofstraße ist Planungsaufgabe.

Die Riem-Arcaden stehen mit zentren- und nicht-zentrenrelevanten Sortimenten in annehmbarer Entfernung zur Verfügung. Mit dem geplanten Planungsgebiet des 5. Bauabschnitts Riem werden auch neue Versorgungseinrichtungen zu den bereits Bestehenden in Kirchtrudering entstehen.

Nutzungsmischung:

Die Komplexität der Aufgabe mit den Standortfaktoren, die Anlass, Maßgabe, Rahmenbedingung und Eckdaten für die Entwicklung darstellen, sind vor allem die Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit mit besonderem Augenmerk zu bewerten. Die Vorgaben zur wirtschaftlichen und planerischen Umsetzung für ein gemischt genutztes urbanes Quartier sind im weiteren Prozess parallel zu prüfen und fortzuschreiben. Für das Konzept sind die Freiflächen-Orientierungswerte für Wohnnutzung und Gewerbe ebenso wie die naturschutzfachlichen, klimatischen Rahmenbedingungen zu erfüllen. Öffentliche Freiflächen sollen möglichst auf unbelasteten Flächen verortet werden. Die Nutzungsmischung der „Rahmenlösung“ ist ausgerichtet auf ca. 2/3 Wohnnutzung und ca. 1/3 Gewerbenutzung, die als Zielvorgabe bewertet werden. Die notwendige Infrastruktur mit KiTas ist integriert und mit Beachtung des Immissionsschutzes im Quartier zu lösen.

5. Umsetzung der Planung ohne Umlegung

Die städtebauliche Konzeptstudie „Rahmenlösung“ ist für die Eigentümerschaft eine belastbare Grundlage für die Gesamtmaßnahme unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit. Die „Rahmenlösung“ basiert auf der bestehenden Eigentumsstruktur und ist „parzellenscharf“. Dies stellt für die Eigentümerschaft eine Voraussetzung für die weitere Entwicklung dar.

Nach Stellungnahme des Kommunalreferats bedarf die Entwicklung auf Grundlage der „Rahmenlösung“ keiner Neuordnung. Die Eigentümergemeinschaft erklärt sich zur Abtretung der Flächen für öffentliche Zwecke bereit. Die Durchführung eines einvernehmlichen gesetzlichen Umlegungsverfahrens ist somit nicht erforderlich.

Es wird davon ausgegangen, dass der bestehende Rappenweg weiterhin öffentliche Verkehrsfläche bleibt. Die notwendigen Regelungen wie Altlastensanierung, Kampfmittelfreimachung, Abschluss eines Sanierungsvertrags, ggf. Übernahme von Restlasten, Regelungen bei integrierten Einrichtungen und Infrastruktureinrichtungen sind im städtebaulichen Vertrag zu vereinbaren.

6. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)

Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zur Novellierung der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) vom 28.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03932) lag noch kein Aufstellungsbeschluss vor, jedoch wurden von allen Planungsbegünstigten bereits Grundzustimmungen abgegeben. Nach dem Beschluss findet folglich für das Planungsgebiet die SoBoN 2017 Plus (sog. „Übergangsfall“) Anwendung. Das Kommunalreferat hat die Grundzustimmung zur SoBoN 2017 Plus in der SoBoN-AG für

die bisherigen, im Umgriff befindlichen städtischen Grundstücke zu Protokoll gegeben.

Die Modifizierung des Aufstellungsbeschlusses vom 05.10.2022 (Anpassung und Vergrößerung des Umgriffs für eine zweite Erschließung) wird in der SoBoN AG am 24.09.2025 vorgestellt und das Kommunalreferat um Zustimmung für die neu im Umgriff aufgenommenen städtischen Flächen zur SoBoN 2017 Plus gebeten.

7. Weiterführung der Planung mit Gutachterverfahren

Die Weiterführung des Verfahrens erfolgt im nächsten Schritt mit einem **moderierten, kooperativen Gutachterverfahren**, an dem mindestens drei Planungsgemeinschaften aus Architekten, Landschaftsarchitekten und Fachplanern teilnehmen.

Auf Grundlage der „Rahmenlösung“ werden ca. 390.000 m² Geschossfläche für 2/3 Wohnen und 1/3 Gewerbe als umsetzbar bewertet.

Vor Durchführung des Gutachterverfahrens wird die „Rahmenlösung“ der Bürgerschaft vor Ort in einer **Informationsveranstaltung** vorgestellt. Die Ergebnisse und Anregungen aus dieser Informationsveranstaltung werden dem Gutachterverfahren vorangestellt und für die Bearbeitung weitergereicht.

Folgende gesetzte **Planungsparameter** sind im Gutachterverfahren, zusätzlich zu den Zielen aus dem Aufstellungsbeschluss vom 05.10.2022 zu berücksichtigen:

- grundsätzliche Orientierung an den Flächenstrukturen der „Rahmenlösung“
- Anschluss an bestehendes Straßennetz im Westen,
- zweite Erschließung mit Kreuzung der Bahngleise (technisches Erschließungsbauwerk vorzugsweise in der Variante Brücke),
- Zonen für Gründungen, Erschließungen, Entwässerungsmaßnahmen,
- prägnantes und funktionales Grün- und Freiflächensystem unter Berücksichtigung der Altlastensituation
- Pufferzone mit Grünstreifen von mind. 70 m zur Nachbargemeinde (N, O)
- Berücksichtigung von bioklimatisch wirksamen Freiraumstrukturen und Schwammstadtelemente
- Berücksichtigung von klimatisch wirksamen Freihaltezonen für die Durchlüftung und Kaltluftlieferung
- Baustrukturen mit neu definierten Dichten und Gebäudehorizonten parzellenscharf umsetzbar
- Berücksichtigung der Kostenmatrix wie unter Ziffer 2.3. ausgeführt

Die Entscheidung wird von einer Jury im üblichen Rahmen für Wettbewerbe in der Landeshauptstadt München herbeigeführt. Der kooperative Bearbeitungsprozess wird von einem Verfahrensbetreuer moderiert und dokumentiert. Neben den maßgeblichen fachplanerischen, gestalterischen und ökologischen Schwerpunktthemen wird die wirtschaftliche Umsetzbarkeit in die Beurteilung mit einfließen.

Im kooperativen Bearbeitungsprozess soll ein Zwischenkolloquium mit Jury durchgeführt werden.

Mit dem kooperativen Bearbeitungsprozess soll die komplexe Aufgabe aus einer Vielzahl von Rahmenbedingungen und Zielsetzungen effektiv und ergebnisorientiert und in angemessenem zeitlichem Rahmen einer tragfähigen Lösung zugeführt werden.

Das Ergebnis des Gutachterverfahrens wird dem weiteren Bauleitplanverfahren zu Grunde gelegt.

Das Ergebnis wird in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch vorgestellt.

B) Modifizierung des Aufstellungsbeschlusses vom 05.10.2022 mit Vergrößerung des Umgriffs

Im Bereich über die technische und verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung (siehe Ziffer 3) werden mit detaillierten Verkehrsuntersuchungen zwei umsetzbare Erschließungsvarianten identifiziert. Sie erfolgen mit Querung der Bahngleise und mit Anbindung an die Mauerseglerstraße.

Die Querung der Gleise ist nach bahntechnischen Vorgaben aus verkehrlicher Sicht nur an der Westgrenze des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1552 umsetzbar (siehe Anlage 1). Aus verkehrlicher Sicht kann eine Einmündung der neuen Straße in dieser Lage nur im südlichen Teil der Mauerseglerstraße erfolgen. Deshalb wird der Planungsumgriff modifiziert und um die städtischen Flurstücke Nr. 205/2, 206/3, 206/28, 206/19 (Gemarkung Trudering) und eine Teilfläche des Flurstückes Nr. 205 (im westlichen Bereich des Grundstücks – Gemarkung Trudering) erweitert. Die Teilfläche aus dem Flurstück Nr. 205 nördlich des Wendehammers Mauerseglerstraße ist damit entbehrlich.

Die von dem Flurstück Nr. 606 (Gemarkung Trudering) benötigte Teilfläche der Deutschen Bahn wird aufgrund der empfohlenen Erschließungsvariante nach West verschoben.

Der Aufstellungsbeschluss wird hiermit modifiziert.

Eigentum, Nutzung, baurechtliche Situation:

Alle neu aufgenommenen Flurstücke sind im städtischen Eigentum. Entlang der Mauerseglerstraße ist der Wertstoffhof der AWM in Trudering untergebracht. Die Erweiterungsflächen sind im Umgriff des rechtskräftigen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1552 erfasst, welcher den Wertstoffhof und entlang der Bahngleise Flächen mit Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur, Landschaft und Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen festsetzt.

C) Antrag des Bezirksausschusses Nr. 15 Trudering-Riem Nr. 20-26 / B 04178 vom 30.06.2022 - „Unterführung Schwablhofstraße 2.0 – die Schwablhofunterführung an die kommenden Herausforderungen anpassen“

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem hat am 30.06.2022 den BA-Antrag Nr. 20 -26 / B 04178 gestellt.

Unter dem Titel: „Unterführung Schwablhofstraße 2.0 – die Schwablhofunterführung an die kommenden Herausforderungen anpassen“ soll eine eigene Fuß- und Radwegeunterführung geprüft werden.

Die LHM (PLAN) wird gebeten zu untersuchen, ob neben der bestehenden Unterführungs-(röhre) Schwablhofstraße, unter der Bahntrasse östlich davon, eine

weitere, zweite Röhre, ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eingerichtet werden kann.

Ein gelungenes Vorbild ist die Laimer Unterführung mit ihren zwei Röhren am Laimer S-Bahnhof. Das Büro Obermeyer Infrastruktur hat daraufhin im Auftrag der Eigentümergemeinschaft R6 im Planungsgebiet Rappenweg eine Prüfung zu einem Vorentwurf einer Fuß- und Radwegunterführung östlich, parallel zur Schwablhofstraße, erstellt und einer Bewertung einschließlich einer Kostenschätzung unterzogen und dem Mobilitätsreferat zur Kenntnisnahme und Einsicht überlassen.

Der geplante Geh- und Radwegneubau auf der Ostseite der Schwablhofstraße erhält nach der erarbeiteten Planung eine Regelbreite von 7,00 m, aufgeteilt auf 4,00 m für den Radweg und 3,00 m für den Gehweg. Die durchschnittliche Längsneigung in den Rampenbereichen beträgt 4%. Die geschätzten Baukosten betragen rund 20 Mio. Euro netto, bei einer Bauzeit von ca. 1 – 1,5 Jahren, wobei noch Kostenpositionen, wie insbesondere Betriebserschwerisse des Bahnbetriebs der Deutschen Bahn, Ablösekosten, Kosten für Spartenverlegungen und ein Grunderwerb nicht berücksichtigt sind.

Die Eigentümergemeinschaft R6 hat sich zu den Planungen wie folgt geäußert:

Die Kosten einer solchen zweiten Eisenbahnunterführung für Fuß- und Radverkehr, parallel zur Schwablhofstraße, sind in der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Eigentümergemeinschaft R6 vom 12.06.2024 nicht berücksichtigt und im Schreiben des Planungsreferats vom 06.02.2024 auch nicht als zu berücksichtigende Position benannt. Die Ursächlichkeit einer solchen zweiten Eisenbahnunterführung für den Fuß- und Radverkehr wird von der Eigentümergemeinschaft R6 nicht gesehen. Das Planungsgebiet soll mit der zweiten verkehrlichen Erschließung auch eine Anbindung für den Fuß- und Radverkehr erhalten. Ohnehin besteht bereits eine Anbindung für den Fuß- und Radverkehr von Westen über den Rappenweg. Der Fuß- und Radverkehr über die Schwablhofstraße dient in erster Linie der Erreichbarkeit des Riemer Parks und ggf. einer künftigen S-Bahn-Station im Kreuzungsbereich Schwablhofstraße – Bahnlinie.

Nach Meinung der Eigentümergemeinschaft R6 sollte im weiteren Planungsverfahren die Planung einer zweiten Eisenbahnunterführung für den Fuß- und Radverkehr parallel zur Schwablhofstraße keine weitere Berücksichtigung finden.



Abb. 4.: Bebauungsplan Nr. 1945 mit Darstellung der Ausgleichsflächen/Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen (Quelle: GeoInfo LHM)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu dem Antrag des 15. Stadtbezirkes wie folgt Stellung:

Die geplante Rad- und Fußwegfläche östlich der Schwablhofstraße liegt in bereits hergestellten naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen, die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1945 festgesetzt wurden. Eine eigene Fuß- und Radwegunterführung wird von Seiten der Grünplanung im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1945 festgesetzten Ausgleichsflächen negativ gesehen. Als Entwicklungsziel dieser Flächen, gemäß Bebauungsplan, ist die Herstellung eines Lebensraumes für die streng geschützten FFH-RL-Anhang IV a-Arten, Wechselkröte und Zauneidechse. Die Ausgleichsflächen befinden sich in städtischem Eigentum und werden vom Baureferat Gartenbau gepflegt. Im Flächennutzungsplan sind sie als allgemeine Grünfläche und übergeordnete Grünbeziehung dargestellt.

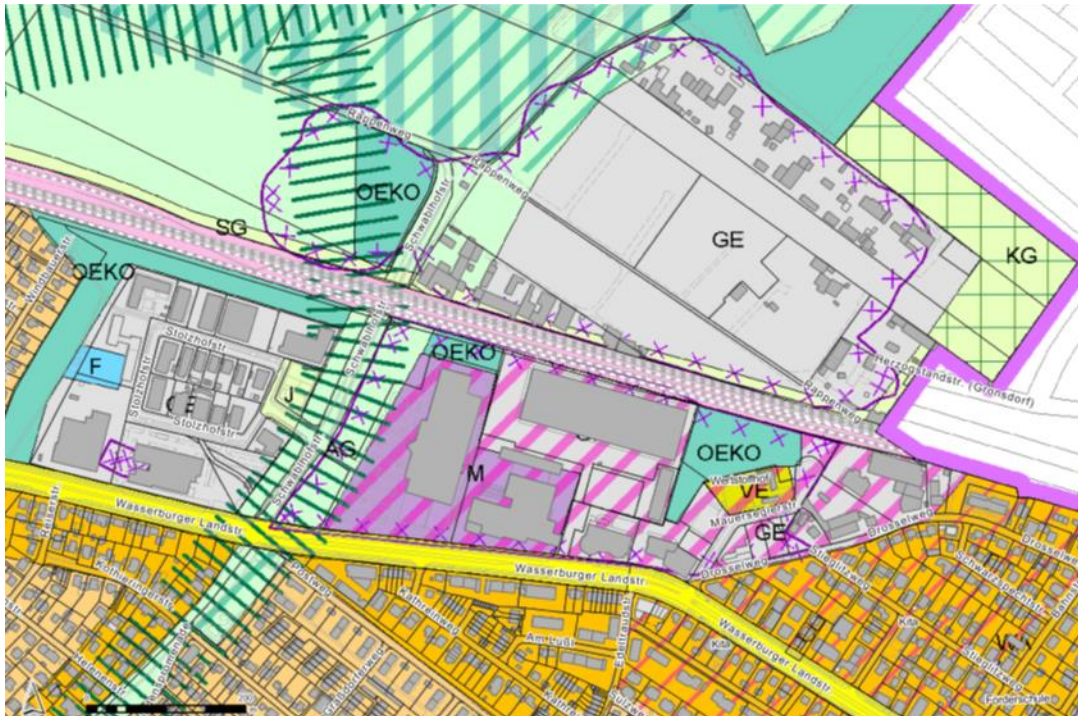


Abb. 5.: Ausschnitt FNP (Quelle: GeoInfo LHM)

Der Vorentwurf des Büros Obermeyer hat eine technische Machbarkeit einer zweiten Fuß- und Radwegunterführung östlich der Schwablhofstraße als machbar erkannt. Die Rampen haben bei einer maximalen Längsneigung von 4% eine Länge von ca. 150 m und enden jeweils an der Einfahrt in das Planungsgebiet Rappenweg im Norden und im Süden an der Zufahrt zum ansässigen Baumarkt. Damit ist eine barrierefreie Längsneigung von 3% bautechnisch nicht möglich. Die Rampenabschnitte sind als wasserundurchlässige Grundwasserwannen auszubilden. Aufgrund der gering anzunehmenden Tragfähigkeit der locker gelagerten Verfüllungen der ehemaligen Kiesgruben südlich und nördlich der Bahngleise, wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie davon ausgegangen, dass die Grundwasserwannen tiefgegründet werden müssen. Die Gründung erfolgt auf Bohrpfählen mit einem Durchmesser von 1,20 m, die bis mind. 3,00 m in die tragfähigen Schichten unter den Kiesgrubensohlen einbinden sollen. Die Entwässerung der Verkehrsflächen muss somit über eine neu zu errichtende Pumpstation erfolgen. Die genannten Notwendigkeiten führen zu den hohen Herstellungskosten von derzeit ca. 20 Mio. Euro, denen noch keine Grunderwerbskosten oder betriebliche Erschwernisse hinzugefügt sind. Zum Entfall großer Ausgleichflächen im Süden, kommt ein Baulandentfall im Bereich des Planungsgebietes Rappenweg. Berücksichtigt wurde bei den Planungen noch nicht, ob es durch den Ausbau des Anschlusses des Planungsgebiets an den Rappenweg, der einen Ausbau des Knotenpunkts mit einer weiteren Abbiegespur erfordert, eventuell zu einer Verschiebung der Fuß- und Radwegbrücke Richtung Osten kommt.

Im gleichen Bereich, in welchem die Fußweg- und Radweg-Unterführung zum Liegen kommt, hat das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine Machbarkeitsstudie zu einem neuen und weiteren S-Bahnhalt an der Schwablhofstraße mit positivem Nutzen-Kosten-Effekt durchführen lassen. Dieses sieht einen Mittelbahnsteig mit einer Erschließung von Norden auf der westlichen Seite der Schwablhofstraße vor. Hierdurch muss das S-Bahngleis Richtung Innenstadt nach Norden verschwenkt werden. Die Verschwenkung liegt im Bereich der angedachten Fuß-

und Radwegunterführung und wird die Unterführung verbreitern und damit auch verteuern.

Die Erschließung des neuen S-Bahnhofs erfolgt nur aus Richtung Norden und ausschließlich auf der Westseite. Das Planungsgebiet Rappenweg benötigt einen eigenen Zugang auf der Ostseite. Eine Erschließung für den Fuß- und Radverkehr aus südlicher Richtung fehlt ebenfalls. Ebenfalls wurden keine Bushaltestellen vorgesehen. Der neue S-Bahnhalt läge ebenfalls im Bereich der vom Bezirksausschuss Trudering-Riem zu untersuchenden Fuß- und Radwegunterführung. Ob und wie diese miteinander verbunden werden können, ist nicht geprüft worden. Die Nutzer*innen der neuen S-Bahnhaltestelle aus Richtung Süden haben ebenfalls keinen eigenen Zugang und müssten bis zu einer Treppe auf der Westseite der Schwablhofstraße, die nördlich der Bahnlinie situiert ist, gehen. Dies lässt den S-Bahnhalt unattraktiv und umwegig für die Nutzer*innen erscheinen. Weiterhin ist keine Buserschließung geplant. Erste Überlegungen der MVG GmbH legen mindestens zwei verschiedene Buslinien zur Erschließung des S-Bahnhalts nahe.

Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist eine komfortable Erschließung des möglichen S-Bahnhalts an der Schwablhofstraße für den Fuß- und Radverkehr ebenso wichtig wie eine attraktive Buserschließung für das zukünftig geplante Wohngebiet im Umgriff des, sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1728n (5. BA Messestadt Riem). Aus diesem Grund soll die Machbarkeitsstudie des Bay. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in der ÖV-Untersuchung zur Erschließung der Planungsgebiete „Wohnen am Riemer Park“ verifiziert und den Anforderungen und Erschließungsbedürfnissen der neuen Planungsgebiete angepasst werden.

Eine Fuß- und Radwegunterführung kann aktuell aus folgenden Gründen nicht befürwortet werden:

- noch nicht geklärte Gesichtspunkte für die Weiterverfolgung der Planungen zum neuen S-Bahnhof an der Schwablhofstraße
- ablehnende Stellungnahme der Grünplanung zur Inanspruchnahme von Ausgleichsflächen und ökologischen Vorrangflächen für die Fuß- und Radwegunterführung
- ablehnende Stellungnahme der Eigentümergemeinschaft Rappenweg, die keine Ursächlichkeit in der Erschließung mit dem Planungsgebiet sieht
- die vom Ingenieurbüro Obermeyer Infrastruktur ermittelten, nicht unerheblichen Baukosten in Höhe von mind. 20 Mio. Euro

Es wird daher empfohlen die Ergebnisse der ÖV-Untersuchung zur Erschließung der Planungsgebiete „Wohnen am Riemer Park“ (WaRP), die auch auf die Erschließung eines S-Bahnhalts an der Schwablhofstraße eingeht, abzuwarten.

Dem Antrag Nr. 20 - 26 / B 04178 vom 30.06.2022 des BA 15 Trudering-Riem kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der **Bezirksausschuss des Stadtbezirkes Nr. 15** wurde mit Schreiben vom 04.08.2025 angehört und die Möglichkeit gegeben, zu der Beschlussvorlage Stellung zu nehmen.

Zum Zeitpunkt der Anmeldung für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 17.09.2025, lag die Stellungnahme des 15. Stadtbezirkes noch nicht vor.
Diese wird mittels Hinweisblatt nachgereicht.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes Nr. 15 hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Paul Bicklbacher, und den zuständigen Verwaltungsbeirätinnen, Frau Stadträtin Simone Burger und Frau Stadträtin Frau Heike Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Ausweitung des Umgriffs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1728n auf die Flurstücke Nr. 205/2, 206/3, 206/28, 206/19 (Gemarkung Trudering) und die westliche Teilfläche des Flurstückes Nr. 205 (Gemarkung Trudering), wird zugestimmt. Ebenso wird der Reduzierung der östlichen Teilfläche des Flurstückes Nr. 205 (Gemarkung Trudering) zugestimmt. Die von dem Flurstück Nr. 606 benötigte Teilfläche der Deutschen Bahn AG wird aufgrund der empfohlenen Erschließungsvariante nach Westen verschoben.
2. Den im Vortrag der Referentin, unter Ziffer 3 (Bericht über die planerische und technische Machbarkeitsuntersuchung für eine zweite Erschließung) und Ziffer 4 („Rahmenlösung“), genannten Eckdaten und Rahmenbedingungen wird zugestimmt.
3. Es besteht Einverständnis, dass die Planungsbegünstigten, in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, ein Gutachterverfahren nach den Maßgaben, Zielen und Rahmenbedingungen der Ausführungen unter Buchstabe A), für das Planungsgebiet mit vorgeschalteter Bürgerinformation ausloben und durchführen kann.
4. Die Landeshauptstadt München ist im Preisgericht zu beteiligen, wobei das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk als Fachpreisrichterin vertreten wird. Darüber hinaus sollen Mitglieder der Stadtratsfraktionen und der Vorsitzende des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes im Preisgericht als Sachpreisrichter*innen vertreten sein. Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sind je nach Bedarf hinzuzuziehen.

5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat das Ergebnis des Gutachterverfahrens zu übermitteln und auf Grundlage des Ergebnisses des Gutachterverfahrens das Bauleitplanverfahren fortzuführen.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Ergebnisse der planerischen und technischen Machbarkeitsuntersuchung mit der „Rahmenlösung“ und mit der identifizierten zweiten Erschließung (siehe Ziffer 3 des Vortrages der Referentin) mit der Vorzugsvariante Brücke, den weiteren vertiefenden Untersuchungen, dem Gutachterverfahren und dem Bauleitplanverfahren zugrunde zu legen.
7. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die weiterführenden vertiefenden planerischen Verkehrsuntersuchung zu unterstützen.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, im Rahmen des Bauleitplanverfahrens das Ziel einer Radwegverbindung nördlich der Bahn gemäß VEP-R, in der gleichen Routenführung wie die schnelle Radwegeverbindung München - Ebersberg, weiter zu verfolgen und im Bauleitplanverfahren nach Möglichkeit den verkehrlichen Anschluss aus dem Stadtgebiet nach Gronsdorf, Stadt Haar herzustellen.
9. Die Abfallwirtschaftsbetriebe München werden gebeten, die vorabgestimmten Aus- und Umbaumaßnahmen für eine zweite Erschließung in den weiterführenden Planungen zu unterstützen und mitzugestalten.
10. Die Ausführungen zum Ausbau der Knotenpunkte Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade und Schwablhofstraße / Stolzhoferstraße werden zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat erforderliche Maßnahmen erarbeiten und Umfang und Zeitpunkt der Umsetzung unterstützen.
11. Der Antrag des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem Nr. 20 - 26 / B 04178 vom 30.06.2022 ist damit nach Art. 60 Abs.4 GO behandelt.
12. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister*in

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

IV. Abdruck von I. - III.

Über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium Rechtsabteilung
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

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

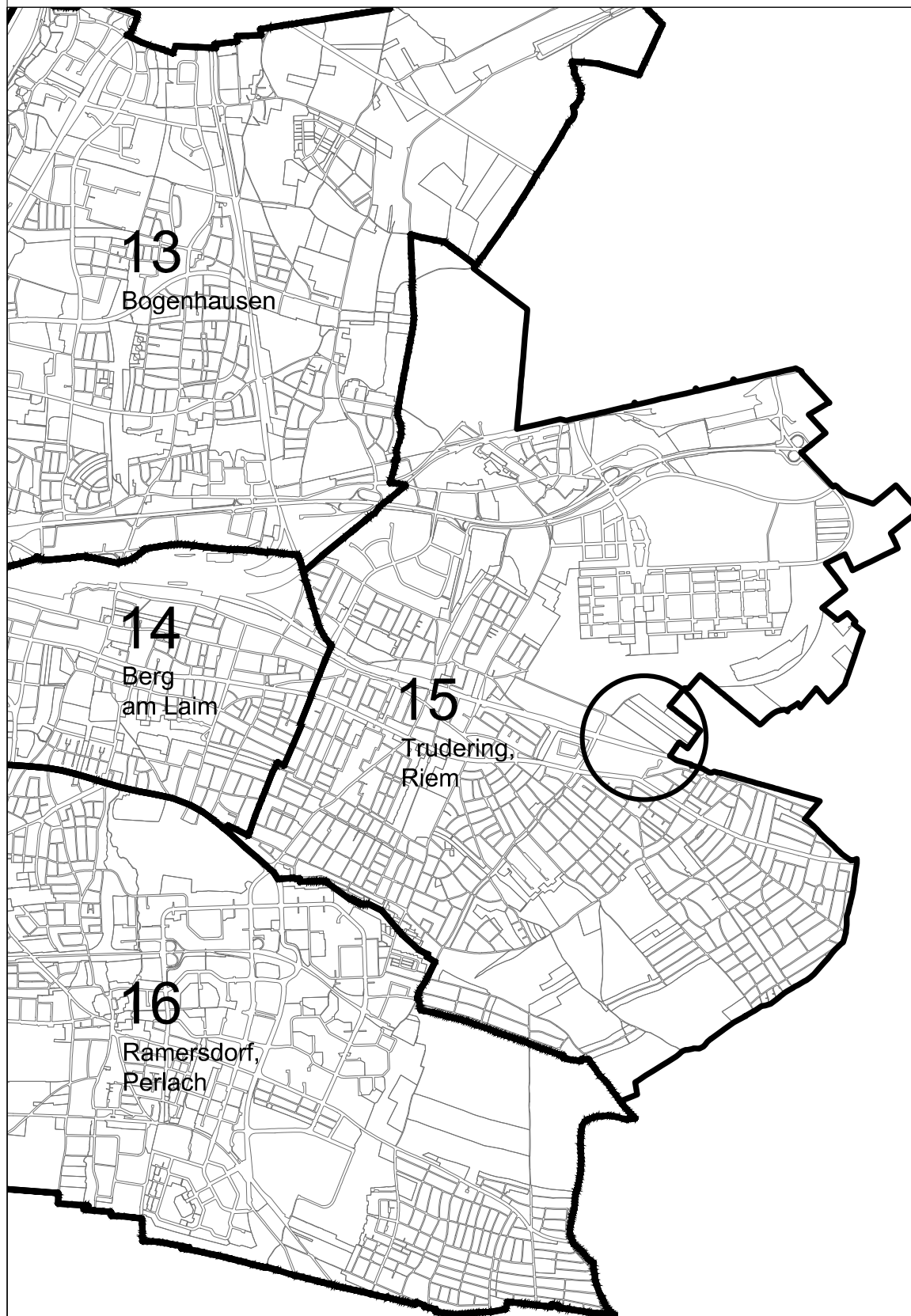
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss Nr. 15 Trudering-Riem
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Baureferat VR 1
6. An das Baureferat
7. An das Mobilitätsreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
10. An das Referat für Bildung und Sport
11. An das Sozialreferat
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/ 32V

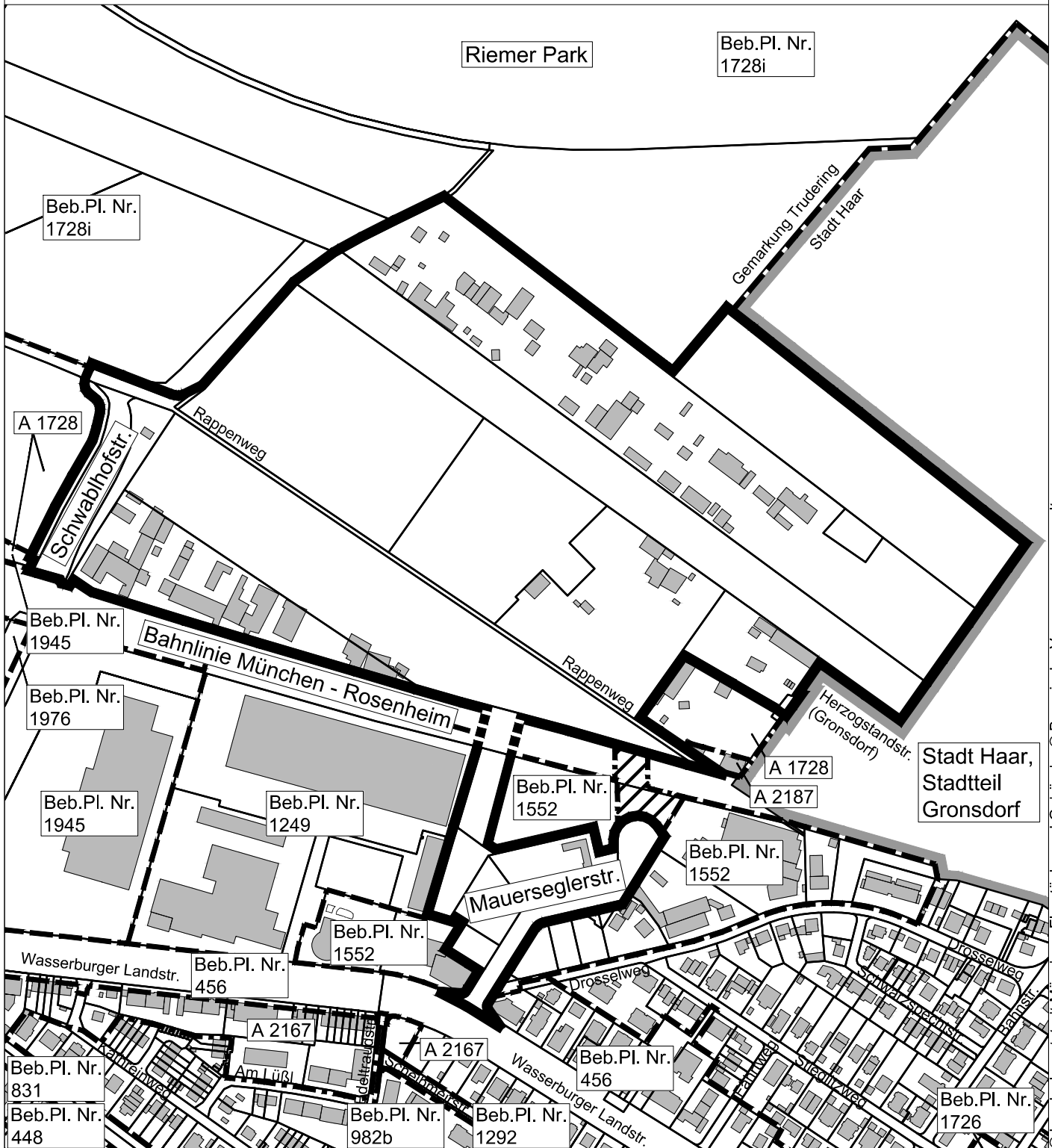


M = 1 : 50000

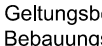
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Lage im Stadtgebiet



Lage der beabsichtigten
Überplanung



Legende:

-  Geltungsbereich des Beb.Pl. gem. Beschlussvorlage
-  Geltungsbereich bestehender Bebauungspläne:
-  Rechtsverbindl. Beb.Pl.
-  Aufstellungsbeschluss
-  Aufhebung Restbereich des Aufstellungsbeschlusses
-  Stadt-/ Gemarkungsgrenze



M = 1 : 5000

0 250

Übersichtsplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g

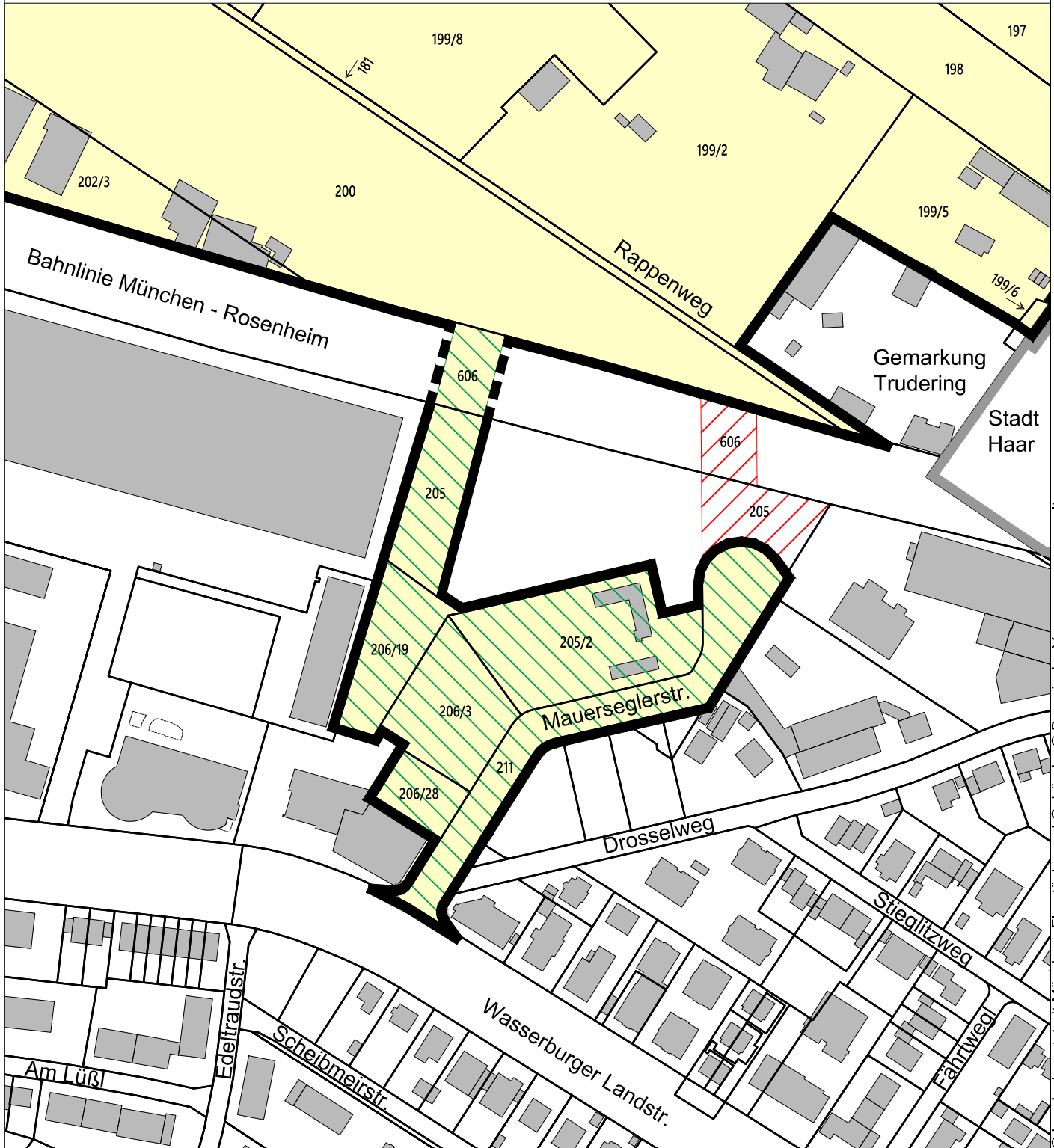
Bereich:

Schwablfhofstraße (östlich),
Riemer Park (südlich),
Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf (westlich),
Mauerseglerstraße (westlich),
Bahnhofstr. München - Rosenheim (nördlich),
(Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 1552)

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 32 P

am 04.08.2025



Legende:

-  Geltungsbereich des Beb.Pl. gem. Beschlussvorlage
-  Vergrößerung des Bereichs des Aufstellungsbeschlusses
-  Aufhebung Restbereich des Aufstellungsbeschlusses
-  Flurstücksnummer
-  Stadt-/ Gemarkungsgrenze



M = 1 : 2500



Detailplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g

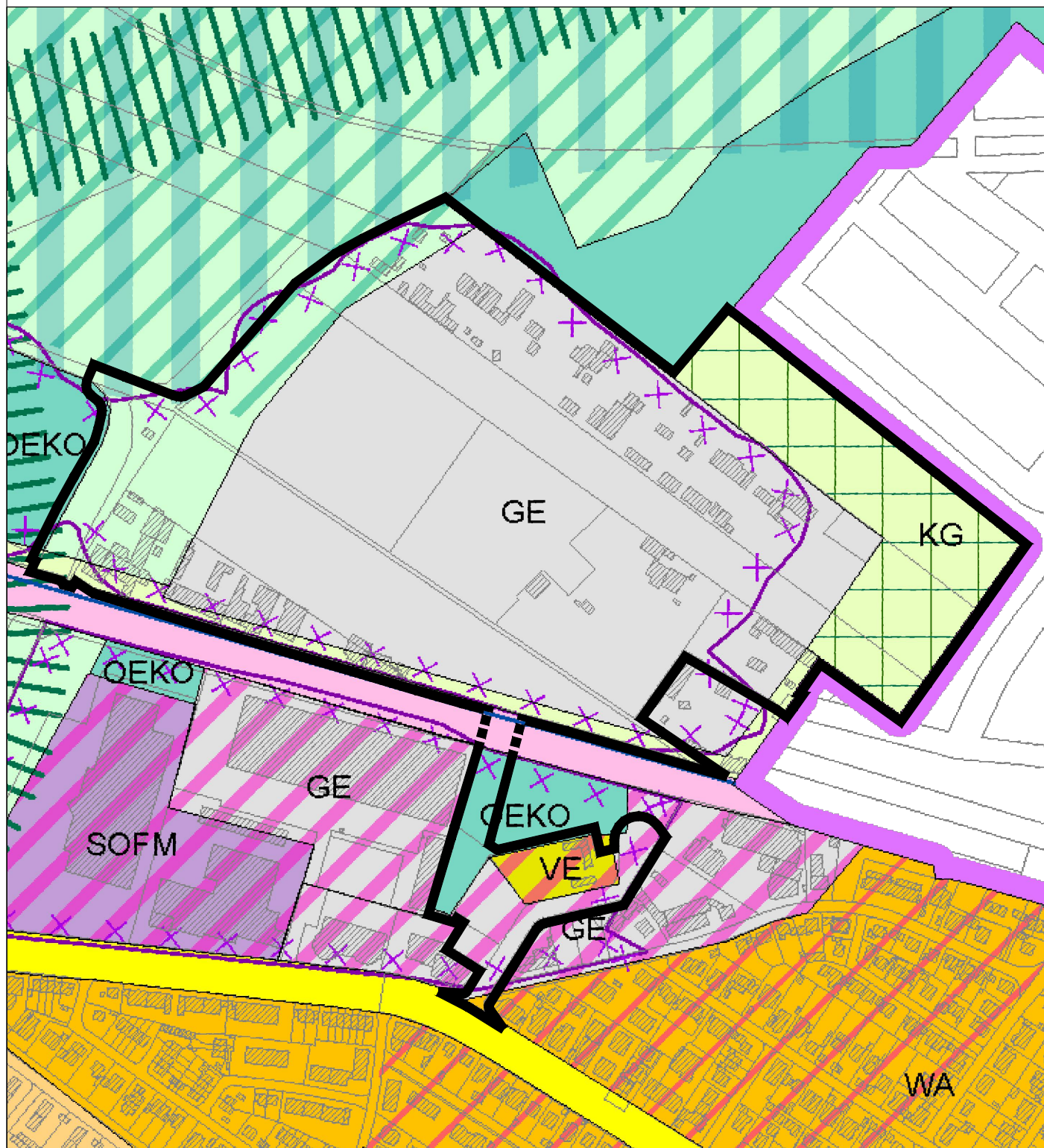
Bereich:

Schwablhofstraße (östlich),
 Riemer Park (südlich),
 Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf (westlich),
 Mauerseglerstraße (westlich),
 Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich),
 (Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 1552)

Landeshauptstadt München
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 32 P

am 04.08.2025



Legende:



Geltungsbereich des Beb.Pl.
gem. Beschlussvorlage



M = 1 : 5000

0 250

Flächennutzungsplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g

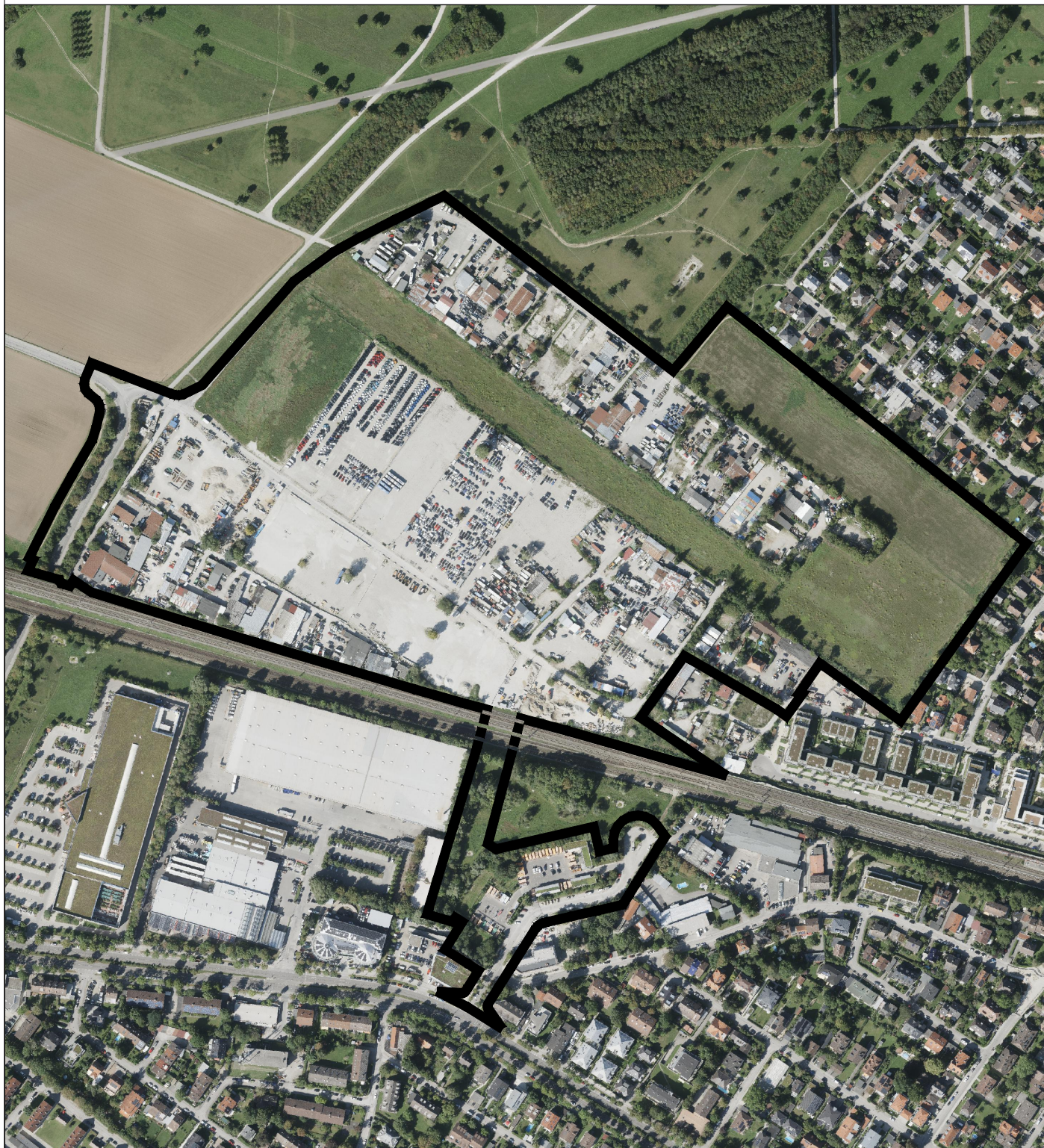
Bereich:

Schwablhofstraße (östlich),
Riemer Park (südlich),
Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf (westlich),
Mauerseglerstraße (westlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich),
(Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 1552)

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 32 P

am 04.08.2025



Legende:



Geltungsbereich des Beb.Pl.
gem. Beschlussvorlage



M = 1 : 5000



Luftbild zum
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g

Bereich:

Schwablhofstraße (östlich),
Riemer Park (südlich),
Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf (westlich),
Mauerseglerstraße (westlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich),
(Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 1552)

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA II / 32 P

am 04.08.2025



Legende:

-  Geltungsbereich des Beb.Pl. gem. Beschlussvorlage
-  Eigentum LHM
-  Privates Eigentum

Eigentümerplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728g

Bereich:

Schwablhofstraße (östlich),
Riemer Park (südlich),
Stadt Haar, Stadtteil Gronsdorf (westlich),
Mauerseglerstraße (westlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich),
(Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 1552)

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA II / 32 P

am 04.08.2025

Rahmenlösung - Synthese

GF insgesamt: 371.394 m²
WE insgesamt: 2.736



- Legende**
- Entwurfsgebiet
 - Grundstücksgrenzen
- Bebauung**
- Saumhöhe
 - Urbane Höhe
 - Profilübergreifende Höhe
 - Stadtteilzeichen
 - unterbaute Fläche
 - Wohnen
 - Gewerbe A/B

50 100 250m

BESCHLUSSAUSZUG

der Sitzung des Bauausschusses
vom 21.09.2021

Öffentlich

zu 14. Landeshauptstadt München; Beteiligung am Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1728n für den fünften Bauabschnitt Messestadt Riem/Arrondierung Kirchtrudering

Mit beiliegendem Schreiben vom 19.08.2021 wurde die Gemeinde Haar von der Landeshauptstadt München zur Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich östlich Kirchtruderings, dem alten Riemer Friedhof (südlich), westlich des Riemer Parks sowie der Bahnlinie München – Rosenheim (nördlich) beteiligt.

Anlass der Planung

Es ist vorgesehen, das Planungsgebiet östlich der Straße Am Mitterfeld zu einem Quartier mit Wohnnutzungen, sozialen Infrastruktureinrichtungen, friedhofsbezogenem Gewerbe, Erschließungsmaßnahmen sowie Grün- und Freiflächen zu entwickeln.

Die angestrebte Entwicklung erfordert die Aufstellung eines Bebauungsplanes (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n) zur Schaffung der planungsrechtlichen Genehmigungsgrundlagen. Das dafür notwendige städtebauliche und landschaftsplanerische Gesamtkonzept soll in einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb erarbeitet werden. Das Ergebnis des städtebaulichen Entwurfs wird die Grundlage für das Bebauungsplanverfahren werden.

Das Planungsgebiet beinhaltet eine Entlastungsstraße für die Straße „Am Mitterfeld“ und zur Erschließung des zukünftigen Baugebietes.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die vorliegende Flächennutzungsplanung muss nach Ansicht der Verwaltung im Kontext der aktuellen Planungsüberlegungen der Landeshauptstadt München im Bereich Messestadt Riem/Kirchtrudering gesehen und bewertet werden.

Dabei handelt es sich um folgende Plangebiete:

- Realisierung des Bildungscampus Messestadt Riem (Realschule und Gymnasium südlich der A 94)
- Planungsgebiet an der Heltauer Straße/Birchhälmer Straße
- Sanierungsgebiet Trudering auf der südlichen Seite der Bahnlinie
- Planungsgebiet am Rappenweg an der Grenze zur Gemeinde Haar.

Darüber hinaus erarbeitet die Landeshauptstadt München im Rahmenplan

„Wasserburger Landstraße“ umfassende Entwicklungskonzepte für die Nachverdichtungspotentiale.

Diese Entwicklungen nehmen massiv Einfluss auf die verkehrliche Infrastruktur der LHM und der Gemeinde Haar.

Unter Berücksichtigung dieser aufgezeigten Entwicklungen auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München sind die bisherigen Konzepte für eine Anbindung der sog. „Spange Haar Nord“ an den Rappenweg mittlerweile kritisch zu hinterfragen, da dadurch erhebliche Verkehrsmengenverlagerungen auf das Verkehrsnetz der Gemeinde Haar zu erwarten sind. Diese Verlagerungseffekte kommen insbesondere durch die zu erwartenden Kapazitätsengpässen am Straßenknotenpunkt Rappenweg/Schwablhofstraße sowie am Knotenpunkt Wasserburger Landstraße/Schwablhofstraße zustande. Aus diesem Grund muss bei den weiteren interkommunalen Planungsüberlegungen für das Planungsgebiet am Rappenweg ein tragfähiges Erschließungskonzept erarbeitet werden.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 18	dafür: 18	dagegen: 0
--------------	-----------	------------

Beschluss:

Die Gemeinde Haar nimmt von der Flächennutzungsplanänderung für den 5. Bauabschnitt Messestadt Riem/Arrondierung Kirchtrudering Kenntnis.

Das vorliegende Planungsgebiet und die derzeit der Gemeinde Haar bekannten weiteren Planungsgebiete der Landeshauptstadt München an der Messestadt Riem und in Trudering, (insbesondere am Rappenweg), machen es erforderlich, dass die bisherige gemeinsame Überlegung zur Anbindung der sog. „Spange Haar Nord“ an den Rappenweg/Trudering neu hinsichtlich der verkehrstechnischen Auswirkungen hinterfragt und beurteilt wird. Derzeit sieht die Gemeinde Haar keine Möglichkeit der Anbindung zuzustimmen.

Die Gemeinde Haar bittet die Landeshauptstadt darüber hinaus, einen besonderen Augenmerk auf eine interkommunale Verknüpfung der Radwegeverbindungen zu legen. Dabei soll eine Trasse nördlich der Bahnlinie für einen Radschnellwegverbindung München-Ebersberg geschaffen und als interkommunales Kooperationsprojekt mit höchster Priorität vorangetrieben werden.

Im Zuge der baulichen Entwicklung des östlichen Standtrandes im Bereich der Messestadt Riem ist es zwingend erforderlich, auf dem Gebiet der Stadt München zusätzlich Parkmöglichkeiten für den Riemer Badensee zu schaffen, um den Parkdruck in den Ortsteilen der Gemeinde Haar (insbesondere in Gronsdorf – Kolonie) zu entlasten.

Dieser Auszug stimmt mit dem Original überein.

Haar, 29. September 2021

Dr. Andreas Bukowski
Erster Bürgermeister





Fraktion im Bezirksausschuss 15
Trudering-Riem

Stephen Sikder
(Sprecher)
Hermann Diehl
Frank Eßmann
Tim Henningsen
Dr. Georg Kronawitter

Martin Lohr
Dr. Magdalena Miehle
Christopher Parry
Sebastian Schall
Michael Weinzierl
Stefan Ziegler

24.05.2022

Antrag:

Unterführung Schwablhofstraße 2.0 – die Schwablhofunterführung an die kommenden Herausforderungen anpassen

Die LHM (PLAN) wird gebeten zu untersuchen, ob neben der bestehenden Unterführungs(röhre) Schwablhofstraße unter die Bahntrasse östlich davon eine weitere zweite Röhre ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet werden kann.

Ein gelungenes Vorbild ist die Laimer Unterführung mit ihren 2 Röhren am Laimer S-Bahnhof.

Begründung:

Bei der Vorstellung des Aufstellungsbeschlusses zum Planungsgebiet Rappenweg ist ein zweiter dringend nötiger Zugang zum Planungsgebiet über die Mauerseglerstraße als Option zur „Verlängerung Rappenweg“ diskutiert worden. Auch der bestehende erste Zugang über die Schwablhofstraße müsste weiter ertüchtigt werden.

Viele Gründe sprechen dort für eine weitere eigene Fuß/Radweg-Röhre:

1. in die Hände spielt der Planungsgedanke der LHM zu einem zusätzlichen S-Bahnhalt Schwablhofstraße, dem der Freistaat Bayern aufgrund eines positiven Kosten-Nutzen-Faktors nicht abneigend gegenübersteht und mit der LHM die mögliche Umsetzung auslötet. Wie in Laim bietet sich auch hier an, den Zuweg/Aufgang zum Bahnsteig S-Bahnhalt „Schwablhofstraße“ von der neuen Röhre aus zu gestalten – mit ausreichend (bereits überdachten) Fahrradabstellplätzen inklusive.

2. Die Schwablhofstraße/unterführung ist ein viel benutzter Schulweg, bereits jetzt – und ab September 2022 mit Eröffnung des neuen 11-zügigen Campus (6 Gymn., 5 RS) in noch größerem Umfang. Der BA hat in der Vergangenheit mehrfach einen Vorstoß unternommen, die beiden Fuß/Radwege durch Höhenlagerung u.a. nutzerfreundlicher und sicherer zu machen – was aber bisher an den baulichen Gegebenheiten (Pumpraum u.a.) scheiterte. Mit einer eigenen Fuß/Radweg – Röhre würde dieser optimale Nutzerstand erreicht werden.

3. Bei der Machbarkeitsstudie zur Straßenbahnlinie nach Haar soll auch ein Ableger zum Rappenweg-Planungsgebiet mit untersucht werden. Bei der bestehenden Röhre mit beidseitigem Fuß/Radweg ist der Fahrbahnquerschnitt so nicht ausreichend.

Könnten die erfreulicherweise sehr breiten Fuß/Radwege bei einer für diese Nutzergruppe vorgesehenen Extra-Röhre der Fahrbahn zugeschlagen werden, gewinnt man 4 Fahrspuren - ausreichend für eine eigene Bus(Tram)Spur in der Unterführung - auch für potenzielle Buslinien, die da selbst auch für die Heltauer - und Arrondierung Kirchtrudering/5. BA-Gebiete notwendig würden.

Initiative: Dr. Magdalena Miehle