

Telefon: 0 233-22826
22664
24822
22830
Telefax: 0 233-24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

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

- A) Fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem:
Änderung des Flächennutzungsplanes
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich VI/43
und
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n
Kirchtrudering (östlich),
Alter Riemer Friedhof (südlich),
Riemer Park (westlich)
Bahnlinie München - Rosenheim (nördlich)
für den Teilbereich des Aufstellungsbeschlusses Nr. A1728 vom 23.10.1991 und
Aufstellungsbeschluss Nr. A1693 vom 18.07.1990 und
Teiländerung des Bebauungsplan Nr. 779 vom 28.03.1977**
- B) Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes**
- C) Anträge**
- **Bebauungsplangebiet, 5. Bauabschnitt Messestadt -
Berücksichtigung der neuen „Sozialgerechten Bodennutzung (SOBON)“
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00189 des Bezirkssausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 28.05.2020**

 - **Neue energetische, ökologische und verkehrliche Standards im
neuen B-Plan-Gebiet 5. Bauabschnitt Messestadt / Arrondierung
Kirchtrudering berücksichtigen und umsetzen (für
Eckdatenbeschluss)
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00353 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 16.07.2020**

 - **Grundschulgrundstück im Bereich des 5. Bauabschnitts /
Arrondierung Kirchtrudering
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01481 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 17.12.2020**

 - **Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss -**

Stadtbezirk 15 – Trudering - Riem

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 02683

Anlagen:

1. Übersichtsplan Stadtbezirke (M 1 : 50.000)
2. Übersichtsplan (M 1: 5.000)
3. Ausschnitt Flächennutzungsplan
4. Konzeptplan Messestadt Riem
5. Umgriff Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n
6. Auszug aus Beschluss Umfahrung 2014 (Variante 1a)
7. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00189
8. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00353
9. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01481

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 14.04.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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

A) Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung und Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1728n

1. Planungsanlass

Die fünf Eigentümer*innen der privaten Grundstücksflächen (nachfolgend: P5) und die Landeshauptstadt München beabsichtigen, das Planungsgebiet östlich der Straße Am Mitterfeld zu einem Quartier mit Wohnnutzungen, sozialen Infrastruktureinrichtungen, friedhofsbezogenem Gewerbe, Erschließungsmaßnahmen sowie Grün- und Freiflächen zu entwickeln.

Aufgrund der weiterhin hohen Nachfrage nach Wohnraum innerhalb des Stadtgebietes liegt die Schaffung von Wohnraum insbesondere von bezahlbarem Wohnraum in hohem städtischen Interesse. Mit der Entwicklung des Gebiets soll ein bedeutsamer Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohnflächen in der Landeshauptstadt München erfolgen und der Siedlungsrand Kirchtrudering mit Übergang zum Riemer Park arrondiert werden.

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 Wettbewerbs wird die Grundlage für das notwendige Bebauungsplanverfahren

werden.

1.1 Hintergrund

Der fünfte Bauabschnitt liegt im Umgriff der Siedlungsmaßnahme Messestadt Riem. Gemäß des Stadtratsbeschlusses vom 10.12.1997 unterlag die Messestadt Riem nicht den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN). Da sich die Umstände, die den Ausschluss der Anwendbarkeit der SoBoN-Regularien regeln geändert haben, sind gemäß Stadtratsbeschluss vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10429) zukünftige Planungen den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN zu unterziehen, soweit nicht alleine die Landeshauptstadt München Planungsbegünstigte ist.

1.2 Entlastungsstraße für Kirchtrudering

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 15.01.2014 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13255), bei der anstehenden Bauleitplanung zum fünften Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem die sogenannte „integrierte Trasse 1a“ als Entlastungsstraße für die Straße Am Mitterfeld und zur Erschließung des zukünftigen Baugebiets zu berücksichtigen. Die Variante sieht einen Anschluss Am Mitterfeld (südlich des Alten Riemer Friedhofs) sowie an die Straße Rappenweg im Süden des Planungsgebiets vor. Die Entlastungsstraße für Kirchtrudering soll gleichzeitig Erschließungsfunktionen für den geplanten fünften Bauabschnitt übernehmen.

1.3 Projekthistorie

Bereits 2016 und 2018 wurden alle Grundstückseigentümer*innen zu einer Informationsveranstaltung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eingeladen, um die weiteren Schritte bei der Entwicklung des Planungsgebietes zu besprechen.

Die durch die Planung entstehenden ursächlichen Kosten und Lasten werden gemäß den vom Stadtrat beschlossenen „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ von den Planungsbegünstigten getragen. Die privaten Eigentümer*innen erklärten 2016 ihre grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft mit schriftlichen Absichtserklärungen gemäß der SoBoN 2012. Im weiteren Projektverlauf erkannten sie die Anwendung der Verfahrensgrundsätze der SoBoN 2017 an. Die Planungsbegünstigten haben sich zur Mitwirkung nach den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) in der Fassung vom 26.07.2017 verpflichtet.

Im Jahr 2019 schloss das Kommunalreferat mit der privaten Eigentümerschaft eine sogenannte Kostentragungsvereinbarung als verbindliche Basis für eine Aufteilung der Kosten im Rahmen der Vorbereitung des Projekts (u.a. Beauftragung von Gutachten, Durchführung Wettbewerb). Parallel dazu wurde durch die P5 eine Projektsteuerung mit der Eigentümergegenwart (u.a. Kommunikation, Koordination mit Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie Dritten) beauftragt.

Durch die P5 wurde die Erstellung und Vorlage der wesentlichen planerischen Vorleistungen (Gutachten, Untersuchungen) zur planerischen Voruntersuchung wie orientierende Altlastenuntersuchung, Bestandsvermessung, artenschutzfachliche Untersuchung, schallimmissionstechnische Untersuchung, verkehrliche Beratung und Klimagutachten beauftragt und bereits abgeschlossen. Des Weiteren wurden durch die P5 drei Testentwürfe als planerische Vorleistung in belastbarer Qualität und Tiefe in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und weiteren Fachreferaten bei anerkannten Planungsbüros (Architektur / Landschaftsarchitektur) beauftragt und abgeschlossen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat seit 2018 eine verkehrliche Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung weiterer beabsichtigter städtebaulicher Quartiersentwicklungen im 15. Stadtbezirk – Trudering-Riem durchgeführt. Anlass der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung Wohnen am Riemer Park (nachfolgend WaRP) war die beabsichtigte Entwicklung neuer Planungsgebiete zur Schaffung zusätzlichen Wohnraums im Bereich Kirchtrudering und der Messestadt Riem im räumlichen Kontext zum Riemer Park. Die Ergebnisse dieser verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung WaRP, die Auswirkungen aller Planungsmaßnahmen im Straßennetz sowie erforderliche Maßnahmen und Konzepte werden durch das Mobilitätsreferat in einer eigenen Beschlussvorlage dargelegt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat haben das Ziel, beide Beschlussvorlagen möglichst zeitgleich im Stadtrat vorzulegen.

Die für den fünften Bauabschnitt maßgeblichen Ergebnisse aus der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung WaRP sind unter Buchstabe A) Ziffer 3.7 dieser Beschlussvorlage enthalten. Die Ergebnisse dieser umfassenden und zeitintensiven Untersuchung waren Voraussetzung für die Erarbeitung des Aufstellungsbeschlusses zum fünften Bauabschnitt der Messestadt Riem um die verkehrliche Umsetzbarkeit für dieses Projekt darzulegen.

1.4 Städtisches Entwicklungsinteresse

Der fünfte Bauabschnitt wird die Gesamtmaßnahme Messestadt Riem als funktional maßgeblicher Stadtbaustein faktisch zum Abschluss bringen und dabei die nachfolgenden Prämissen berücksichtigen

- städtebauliche Verbindung der Nachbarschaften und ihrer jeweiligen Bewohner*innen
- Abschluss des westlichen Teils des Riemer Parks
- Ergänzung der Infrastruktur mit Berücksichtigung der Bedarfe aller angrenzenden Quartiere
- notwendige Vernetzung des Stadtquartiers und überörtliche Anbindung.

Die Gebietsentwicklung inkludiert und folgt darüber hinaus einem maßgeblichen Eigeninteresse der Landeshauptstadt München.

- Rund 25% der Flächen befinden sich in städtischem Eigentum. Neben einem

- Anteil an Wohnungsbau soll eine Vielzahl notwendiger sozialer Infrastruktureinrichtungen erstellt werden
- Schulstandort (Grundschule) als wesentlicher Bestandteil für Versorgung des 15. Stadtbezirks für ursächlichen und über den Planungsbereich hinaus wirkenden Bedarf (u.a. neue Gebietsentwicklungen wie Heltauer Straße)
 - Deckung wesentlicher, mit dringendem Bedarf bewertete Infrastruktureinrichtungen wie Teil- und vollstationäre Pflegeeinrichtung mit zugehörigen Personalwohnungen, Einrichtung der offenen Kinder- und Jugendarbeit, Flexiheim zur Unterbringung von Wohnungslosen, Kindertageseinrichtungen, Nachbarschaftstreff, etc.
 - Umsetzung der Entlastungsstraße für Kirchtrudering

2. Ausgangssituation

2.1 Lage im Stadtgebiet, Umgriff, Größe, Eigentumsanteile

Das Planungsgebiet liegt im 15. Stadtbezirk Trudering-Riem im Umgriff der Gesamtmaßnahme Messestadt Riem, die auf dem ehemaligen Flughafengelände entwickelt wurde. Die Entwicklung der Messestadt wurde in Teilbebauungsplänen umgesetzt. Nach dem vierten Bauabschnitt Wohnen ist der fünfte Bauabschnitt Wohnen (westlich des Riemer Parks) der letzte Bauabschnitt mit Wohnnutzung der Messestadt Riem.

Das Planungsgebiet wird westlich durch Kirchtrudering, nördlich durch den Alten Riemer Friedhof, östlich durch den Riemer Park (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728i) und südlich durch die Bahnlinie München-Rosenheim begrenzt. Durch das Planungsgebiet verläuft in ostwestlicher Richtung der Rappenweg.

Der vorgesehene Planungsumgriff hat eine Gesamtfläche von circa 25 ha. Davon befinden sich etwa 25 % im Eigentum der Landeshauptstadt München. Darunter fallen neben Brachflächen und landwirtschaftlichen Flächen bereits hergestellte wie auch noch nicht hergestellte Flächen des Riemer Parks sowie Teilabschnitte der Straßen Am Mitterfeld, Truchthari-Anger, Straßl ins Holz, Emplstraße, Rappenweg sowie der Kirchtruderinger Straße (siehe Abb. 5).

2.2 Städtebauliche Bestandsanalyse

2.2.1 Nutzungen und baulicher Bestand, maßgebliche Nutzungen in der Umgebung

Das Planungsgebiet wird derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt, im südwestlichen Teil des Planungsgebietes ist auf dem Grundstück Flur Nr. 183/4, Gemarkung Trudering, eine landwirtschaftliche Maschinenhalle situiert. Nördlich grenzt der unter Denkmalschutz stehende „Alte Riemer Friedhof“ mit der westlich an der Straße Am Mitterfeld gelegenen Aussegnungshalle an das Planungsgebiet an. Östlich des Planungsumgriffs grenzt unmittelbar der Riemer Park (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728i) an. Innerhalb des Riemer Parks liegt die unter Denkmalschutz stehende ehemalige Flughafentribüne mit Kopfbau und Vorplatz. Diese wird momentan über einen parallel zur Tribüne verlaufenden Parkweg, welcher

im Norden an die Werner-Eckert-Straße angebunden ist, erschlossen.

Weiter östlich, in räumlicher Nähe zum Planungsgebiet (circa 200 m Entfernung) liegt der vierte Bauabschnitt Wohnen (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728m) der Messestadt Riem mit einer drei- bis fünfgeschossigen Bebauung.

Westlich und südwestlich des Planungsgebietes grenzt der Ortsteil Kirchtrudering an. Am westlichen Rand des Planungsumgriffs verläuft die Straße Am Mitterfeld sowie kleinere Erschließungsstraßen (Truchthari-Anger, Straß ins Holz) für die angrenzenden Siedlungsgebiete. Prägend sind hier ein- und zweigeschossige Reihen-, Doppel- und Einfamilienhausstrukturen mit Satteldächern. Eine Ausnahme bildet der am Truchthari-Anger situierte Autohändler mit Lagerhallen und großer Parkplatzfläche.

Weiter südlich an der Straße Am Mitterfeld ist im Umgriff des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1833 vorwiegend drei- bis viergeschossiger Geschosswohnungsbau vorhanden. Im südwestlich angrenzenden Siedlungsgebiet schließen zudem einige gewerbliche Nutzungen (Metallbau-, Prägedruckbetrieb, Tierarztpraxis, Autowerkstatt) an das Planungsgebiet an.

2.2.2 Stadtbild / Höhenprofil / Hochhausstudie

Für das Planungsgebiet wurde in der "Hochhausstudie - Leitlinien zu Raumstruktur und Stadtbild", München 1996 kein explizites Standortpotenzial für einen Hochpunkt aufgezeigt. Die Studie stellt den Umgriff der beabsichtigten Quartiersentwicklung als Verdichtungsfläche ohne Anhebung der Traufhöhen am Übergang zu schutzwürdigen Grünräumen dar.

Im aktuellen Entwurf der Hochhausstudie mit Beschluss „Perspektive München – Fortschreibung der Hochhausstudie“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17706 am 05.02.2020 im Stadtrat bekannt gegeben) wird das Stadtgebiet im sogenannten Zonenplan in Höhenkategorien (Zone I-IV) gegliedert. Die Zonen treffen Aussagen zum Höhenprofil sowie Bezugsmaßstab und beschreiben das Potenzial der Höhenentwicklung. Der fünfte Bauabschnitt der Messestadt Riem befindet sich in der Zone II – maßstäblich gestalten. Das heißt, der Bezugsmaßstab für neue Planungen ist der Maßstab der vorhandenen Traufhöhen. Für den vorliegenden Fall der Entwicklung eines neuen Stadtbausteines kann durch planerische Ansätze mit geeigneten Übergangsbereichen diese Traufhöhe neu gesetzt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit vorgenanntem Beschluss beauftragt, einen Diskussions- und Beteiligungsprozess mit Veranstaltungen für die Öffentlichkeit, zur Beteiligung der Bezirksausschüsse und zur Einbindung von Verbänden, Fachleuten bzw. -gremien durchzuführen. Die Erkenntnisse aus dem Prozess sind bei der Fertigstellung der Hochhausstudie zu berücksichtigen. Die Methodik und Verfahrensvorschläge der Studie werden auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft und durch Anwendungsbeispiele geschärft. Im Rahmen der Einzelfallprüfung von Hochhausprojekten bzw. Standorten wird der Entwurf der Fortschreibung der Hochhausstudie bis zu einer endgültigen Entscheidung durch den Stadtrat als Prüfparameter herangezogen.

2.2.3 Bestehende soziale Infrastruktur

Im Stadtbezirk 15 Trudering - Riem liegt der Versorgungsgrad für Krippenkinder aktuell bei 48 % (Versorgungsziel 60 %), für Kindergartenkinder bei 92 % (Versorgungsziel 100 %). In räumlicher Nähe, circa 800 m westlich befindet sich die Grundschule am Lehrer-Götz-Weg. Östlich des Planungsgebietes sind am nördlichen Rand des Riemer Parks und südlich der Wohnbebauung zwei weitere Grundschulen und eine Mittelschule vorhanden.

2.2.4 Zentrenkonzept – aktuelle Nahversorgungsituation

Der Ortskern von Kirchtrudering wird im Zentrenkonzept als Nahbereichszentrum dargestellt. Dort sichern ein Vollsortimenter in einer zeitgemäßen Größe, ein Getränkehandel und mehrere Kleinanbieter die fußläufige Nahversorgung der Bevölkerung vor Ort. Ein integrierter Nahversorgungsstandort mit einem Lebensmittel-Discounter an der Straße Am Mitterfeld ergänzt die Nahversorgung.

In bis zu einem Kilometer Entfernung befindet sich zudem das Quartierszentrum Straßtrudering, das eine Vollversorgung für die Güter des täglichen Bedarfs bietet, ergänzt durch einige Anbieter für den mittelfristigen Bedarf. In circa 1,5 Kilometer Entfernung befindet sich das Stadtteilzentrum Riem mit den „Riem-Arcarden“ und einem großen Angebot für den täglichen und mittelfristigen Bedarf. Das Planungsgebiet ist somit mit dem bestehenden Angebot gut versorgt.

2.3 Grün- und landschaftsplanerische Bestandsanalyse

2.3.1 Naturhaushalt

Das Planungsgebiet ist weitgehend eben und der natürlichen Topographie folgend leicht nach Norden geneigt.

Der höchste Grundwasserstand (1940) liegt im Süden circa 2,5 m und im Norden circa 1,8 m unter der Geländeoberkante; der mittlere Grundwasserstand im Süden circa 6,5 m und im Norden circa 4,8 m unter der Geländeoberkante. Die Grundwasserfließrichtung ist nach Norden gerichtet.

Die Versiegelung im Planungsgebiet beschränkt sich im Wesentlichen auf die vorhandenen Straßen- und Wegeflächen. Das Planungsgebiet ist somit nahezu unversiegelt.

Die Böden der landwirtschaftlich genutzten Bereiche werden in der ökologischen Bodenfunktionskarte überwiegend als Böden mit mittlerer bis hoher Ertrags- und Filterfunktion bewertet. Die Böden der vorhandenen Brachflächen werden als trockene bis mäßig trockene Böden mit vorwiegender Arten- und Biotopschutzfunktion bewertet.

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

2.3.2 Klima

Das Planungsgebiet ist in der Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt München als Stadtentwicklungsgebiet mit absehbarer Bebauung berücksichtigt.

Aufgrund der sehr geringen Versiegelung kommt dem Planungsgebiet grundsätzlich gemäß dieser Klimafunktionskarte eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung zu. Es zeichnet sich zusammen mit den umgebenden Grün- und Freiflächen durch eine hohe bis sehr hohe Kaltluftlieferung mit sehr hohem Volumenstrom aus.

Im Norden des Planungsgebiets bildet sich hieraus eine Kaltluftleitbahn in Nordwest-Richtung aus. Ein Luftaustausch mit lokaler Wirkung ist in Ost-West-Richtung zwischen dem Riemer Park und der vorhandenen Bebauung beziehungsweise dem künftigen Quartier gegeben.

Der Bereich der Bahnlinie mit den begleitenden Grün- und Freiflächen im Süden des Planungsgebiets, welcher im Flächennutzungsplan als übergeordnete Grünbeziehung in Ost-West-Richtung dargestellt ist, hat als Luftaustauschbahn („Frischluftschneise“) bei austauscharmen Wetterlagen hohe stadtklimatische Relevanz. In einer vertiefenden Untersuchung (2015) wurde der Einfluss einer möglichen Bebauung, die im Süden über die im Flächennutzungsplan dargestellte Grenze der Bauflächen hinausgeht, bereits überprüft und für möglich erachtet.

Derzeit wird, um die Auswirkungen einer Bebauung im Planungsgebiet insgesamt zu überprüfen und Planungshinweise für den Wettbewerb zu erhalten, ein vertiefendes klimaökologisches Gutachten erarbeitet.

2.3.3 Vegetation

Der Großteil des Planungsgebietes wird derzeit landwirtschaftlich als Grünland beziehungsweise Acker genutzt.

Am Truchthari-Anger befindet sich im Osten eine aufgelassene Kleingartenanlage, die durch Baum- und Strauchgruppen mit kleinen artenarmen Wiesen und Staudenfluren geprägt ist. Der strukturreiche Vegetationsbestand, der als Biotop M-550 in der Stadtbiotopkartierung München erfasst ist und im Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München (ABSP) als lokal bedeutsam bewertet wurde, ist in dieser Ausprägung nicht mehr vorhanden.

Nördlich anschließend erstrecken sich bis zum Alten Riemer Friedhof eine Brach- bzw. Ruderalfläche, teils mit Gehölzen, sowie eine große artenreiche Extensivgrünlandfläche mit Magerstandorten. Dieser Bereich ist in der Stadtbiotopkartierung München als Biotopentwicklungsfläche kartiert und aufgrund der Artenzusammensetzung nach § 30 BNatSchG als geschütztes Biotop zu bewerten. Der nordöstliche Teilbereich wird im ABSP zusammen mit dem Tribünenumfeld im Riemer Park als überregional bedeutsam bewertet.

Die im ABSP formulierten wesentlichen Ziele sind der Erhalt und die Optimierung von Trockenstandorten entlang der Bahnlinie als lineare Vernetzungsachse, der Erhalt und die Sicherung von überregional bedeutsamen Flächen, Erhalt, Pflege und Optimierung von Magerrasen, Magerwiesen, Ruderalflächen, Ranken, Rainen, trockenen Komplexlebensräumen und innerstädtischen Brachflächen. Überlagernd ist hier ein Regionaler Entwicklungsschwerpunkt für den Erhalt von Trockenstandorten und die Entwicklung von Trockenbiotopen in ausreichender Größe für die

Habitatvernetzung dargestellt.

Gehölzbestände finden sich lediglich entlang der Ränder beziehungsweise partiell im Planungsgebiet. Entlang der Straße Am Mitterfeld erstreckt sich im Westen eine Baumreihe. Gehölzbestand bzw. -aufwuchs ist entlang des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Weges in Verlängerung der Graf-Ottenburg-Straße, nördlich der aufgelassenen Kleingartenanlage sowie an der Bahnlinie vorhanden. Prägender wertvoller Baumbestand befindet sich hauptsächlich außerhalb des Planungsgebiets – unmittelbar angrenzend im Riemer Park und im Alten Riemer Friedhof.

2.3.4 Artenschutz

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

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein entsprechendes Gutachten erarbeitet, in dem die notwendigen Bestandserhebungen durchgeführt und die artenschutzrechtlichen Belange überprüft werden. Erste Kartierungen liegen inzwischen vor. Soweit Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zum Artenschutz erforderlich werden, müssen diese in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

2.3.5 Erholung

Das Planungsgebiet grenzt im Osten unmittelbar an den Riemer Park an, der in der Konzeption Freiraum München 2030 als Freiraummarke mit Übergang in den Grüngürtel klassifiziert wird. Der Riemer Park hat nicht nur übergeordnete Bedeutung für die Erholungsversorgung auf Stadtteilebene, sondern ist aufgrund seiner Größe und Ausstattung stadtwweit und für Siedlungsteile der Nachbargemeinden von Bedeutung.

Die Entwurfsidee vom Landschaftsarchitekten Gilles Vexlard, Büro Latitude Nord, Paris, reagiert auf die Lage des Riemer Parks zwischen den Waldflächen im Südosten und der waldarmen Landschaft im Nordosten Münchens. Zwei große Waldmassive, ergänzt durch Haine, Gehölzstreifen und Einzelbäume, stehen in weiten Wiesenflächen. Sie spiegeln die Verzahnung eines bewaldeten mit einem offenen Landschaftsraum wider. Die diagonale Ausrichtung der Pflanzungen orientiert sich an den historischen Flurgrenzen vor der Errichtung des Flughafens.

In Ost-West-Richtung schiebt sich das 1,8 km lange und 180 m breite sogenannte Aktivitätenband zwischen die Messestadt und die Landschaft. Das Aktivitätenband nimmt die intensiven Erholungseinrichtungen wie Skateanlage und Geländespielplatz, Bauspielplatz, Bolzplätze, Schulfreisportflächen, intensiv gestaltete und bepflanzte Gärten (Sengärten, parallele Gärten) sowie soziale Infrastruktureinrichtungen (Schulen, Kindertagesstätten) in loser Reihung auf. Dadurch gelingt eine klare Zonierung des Parks in einen intensiv nutzbaren Kernbereich im Norden und einen extensiv nutzbaren, landschaftlichen Bereich im Süden. Im Osten führt das Aktivitätenband zu einem Badesee sowie zu zwei Rodelhügeln.

Das System der Waldmassive, Haine und Gehölzstreifen formt Räume und Raumfolgen, die dem Park seine Tiefe geben. Die beiden diagonalen Waldmassive bilden dabei das Hauptgerüst und legen die Richtung fest. Um ihre Wirkung nach Norden, auf die Messestadt, bereits in der Anfangsphase zu verstärken, wurden sie leicht angehoben und auf Geländeschollen gestellt.

Mit einem umfangreichen Wegesystem vermittelt der Park zwischen den umliegenden Stadtteilen und Ortschaften und leitet im Osten in die Kulturlandschaft über – ein „Park ohne Grenzen“. Die Wege sind als unabhängige Schicht über die Pflanzungen gelegt. Sie verbinden die unterschiedlichen Ziele als langgezogene gerade Linien oder Achsen miteinander, teilweise an Feldwege in der Landschaft erinnernd, und verstärken so das Erlebnis der Weite.

Ein weiteres wichtiges Element des Landschaftsbilds sind die Veränderungen des Geländeniveaus. In sich ebene Teilflächen werden leicht abgesenkt, angehoben oder gekippt, um die räumliche Wirkung und Erlebbarkeit des Parks zu verdichten. Neben den Waldmassiven ist auch die Parkterrasse, die das Aktivitätenband im Süden zum landschaftlichen Teil des Parks hin begrenzt, etwas erhöht, um wie von einem Balkon auf den Park blicken zu können.

2.4 Verkehrliche Erschließung

2.4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet soll primär über die neue Entlastungsstraße für Kirchtrudering erschlossen werden. Diese ist aufgrund ihrer Funktion und zukünftigen verkehrlichen Belastung als Verbindungsstraße einzustufen. Neben der Erschließungsfunktion für das neue Planungsgebiet soll die Entlastungsstraße ebenfalls den verkehrlich stark belasteten Ortskern Kirchtrudering vom Durchgangsverkehr entlasten. Sie schließt nördlich an die Straße Am Mitterfeld und im Süden an den Rappenweg an. Der Rappenweg ist über die Schwablhofstraße direkt an das regionale und überregionale Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Die Straße Am Mitterfeld wird über die Riemer Straße oder über den Technologiepark Nord und die Straße Am Hüllgraben an eine Hochleistungsstraße, die Bundesautobahn BAB A 94 angeschlossen.

Durch seine Lage in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss München-Riem (in ca. 1,4 km Entfernung) im Norden und zur Wasserburger Landstraße im Süden ist das Planungsgebiet sehr gut in das überregionale Hauptverkehrsstraßennetz eingebunden.

Die Straße Am Mitterfeld weist auf Höhe des Riemer Friedhofs derzeit eine Verkehrsbelastung von circa 16.000 Kfz-Fahrten am Tag auf. Die Belastungen des Rappenwegs und der Schwablhofstraße sind aktuell mit 7.500 bis 8.500 Kfz-Fahrten am Tag - ohne Berücksichtigung der vorgesehenen Entlastungsstraße Kirchtrudering erheblich niedriger.

2.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der nächstgelegene U- und S-Bahnhaltepunkt Trudering befindet sich südwestlich

des Planungsgebietes in circa 1,2 km Entfernung und kann über eine Busverbindung erreicht werden. Darüber hinaus liegt das Planungsgebiet zwischen den U-Bahnhaltestellen Moosfeld in Kirchtrudering und Messestadt West, die fußläufig je nach Standort in circa 700 m bis 1.000 m erreichbar sind. Im näheren Umfeld des Planungsgebietes befinden sich Bushaltestellen (Linie 139), die eine Verknüpfung mit den benachbarten Stadtteilen und mit dem Schnellbahnnetz herstellen.

Derzeit liegen die Einzugsbereiche des fünften Bauabschnitt Wohnen gemäß Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München in einem Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte. Aufgrund der geplanten Quartiersentwicklung müssen diese jedoch auf eine hohe Nutzungsdichte aufgestuft werden, womit sich die Radien der Einzugsbereiche auf 400 m bis 600 m reduzieren. In der Folge liegt der fünfte Bauabschnitt Wohnen fast vollständig außerhalb des Einzugsbereichs der U-Bahnhaltestelle Moosfeld, die ÖPNV-Erreichbarkeit des gegenständlichen Planungsgebiets ist folglich als unzureichend zu klassifizieren und insofern zu ertüchtigen.

2.4.3 Rad- und Fußwegeverbindungen

Das Planungsgebiet ist noch nicht in das bestehende Fuß- und Radwegenetz des Riemer Parks und der Messestadt Riem eingebunden. Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehr (VEP-R, siehe Abb.1) der Landeshauptstadt München verläuft eine Hauptroute südwestlich von der Emplstraße kommend in östlicher Richtung parallel zum Rappenweg durch den Riemer Park. Ebenso führt eine weitere Hauptroute durch das Planungsgebiet in Nord-Süd-Richtung in den Riemer Park. Die Straße Am Mitterfeld stellt eine Nebenroute gemäß VEP-R dar. Eine weitere in Ost-West-Richtung verlaufende Nebenroute wird zwischen dem Siedlungsbereich Trudering, dem Riemer Friedhof zum Kopfbau der Tribüne und weiter zur Kopenhagenstraße geführt. Damit wird eine Anbindung des Planungsgebiets an das städtische Radroutennetz her- und eine Durchwegung des Planungsgebiets für den Radverkehr sichergestellt.

Die vorhandene Radwegeinfrastruktur weist derzeit noch Mängel auf. So endet der Radweg auf der Westseite der Straße Am Mitterfeld bereits auf Höhe des Alten Riemer Friedhofs. Da der Riemer Park und die damit verbundenen Fuß- und Radwege noch nicht endgültig hergestellt werden konnten und die Wege durch den geplanten fünften Bauabschnitt Wohnen verlaufen, kann künftig ein engmaschiges Fuß- und Radwegnetz hergestellt werden.

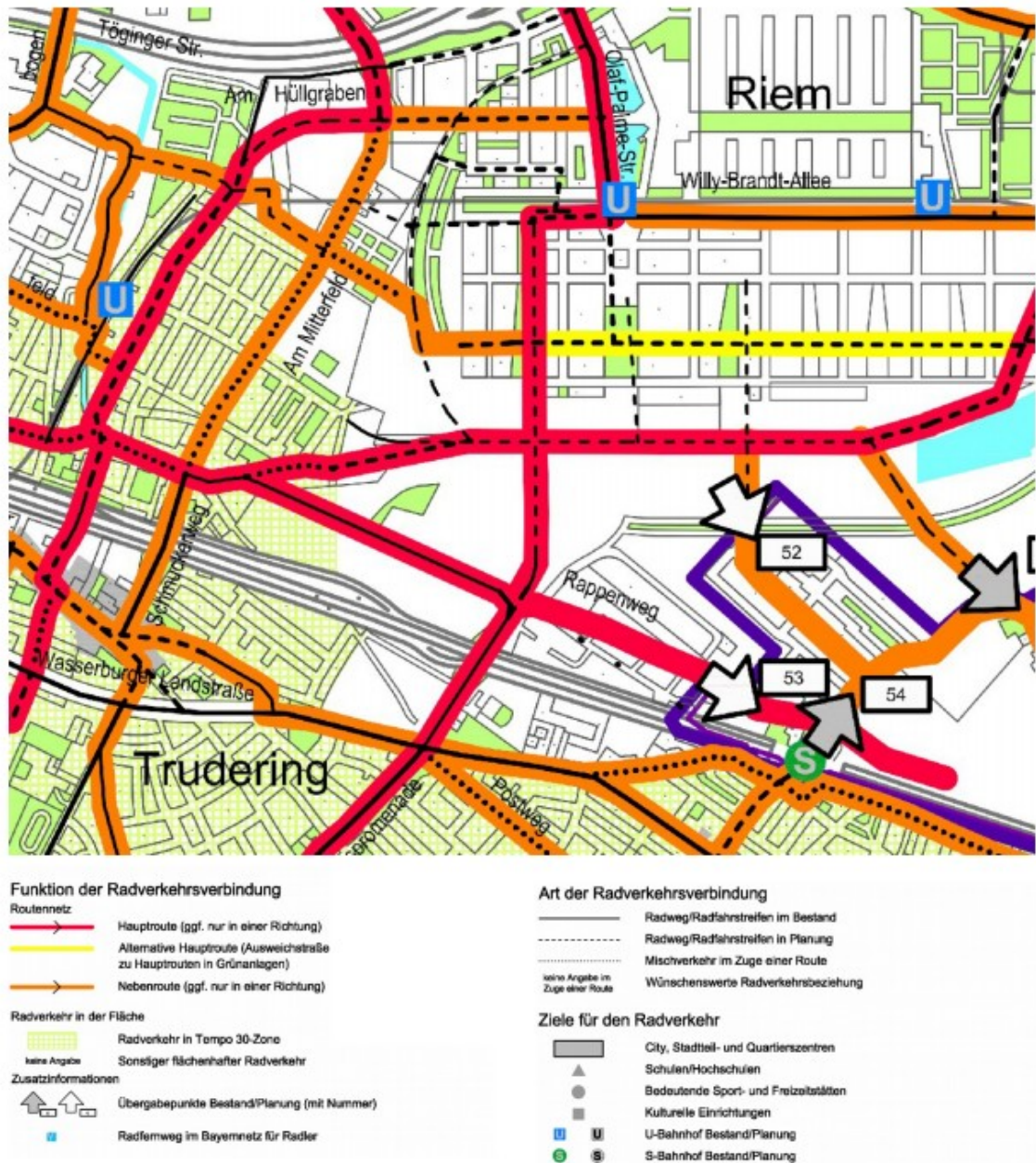


Abb. 1: Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr der Landeshauptstadt München
Quelle: Landeshauptstadt München

2.5 Vorbelastungen

2.5.1 Verkehrslärm

Für das Planungsgebiet wurde im Juli 2019 eine „Schallimmissionstechnische Voruntersuchung“ durchgeführt. Aufgrund der vorgesehenen Entlastungsstraße mit vergleichsweise hohem Verkehrsaufkommen und der Lage des Planungsgebietes an

der Bahnstrecke (München-Rosenheim) treten im gesamten Plangebiet hohe bis sehr hohe Verkehrslärmpegel auf. Um gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten, ist ein Schallschutzkonzept erforderlich. Der erforderliche Schallschutz gegenüber Verkehrslärm kann für die geplante Bebauung überwiegend durch passive Maßnahmen (ausreichendes Schalldämm-Maß; Grundrissorientierung oder fensterunabhängige Belüftungsmöglichkeiten) hergestellt werden. Der Schallschutz für schutzbedürftige Freiflächen erfordert zunächst eine optimierte Planung hinsichtlich der Lage der Freiflächen und gegebenenfalls aktive Maßnahmen (Schallschutzkonstruktionen) beispielsweise im südlichen Planungsgebiet. Da hohe Verkehrslärmpegel vorliegen, sind die Verkehrslärmeinwirkungen, die durch eine optimierte Planung nicht ausreichend abgeschirmt werden können, durch bauliche Maßnahmen auf das erforderliche Maß zu reduzieren.

2.5.2 Anlagenlärm (gewerbliche Anlagen außerhalb des Plangebietes)

In unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet befinden sich westlich beziehungsweise südwestlich emittierende Gewerbebetriebe zwischen den Grundstücken Flur Nr. 59/3, 65 und 182/2, 183/4, 65/1, Gemarkung Trudering. Entlang der Grenze zu diesen bestehenden Gewerbebetrieben können Überschreitungen der Anforderungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) nicht ausgeschlossen werden. Zur Einhaltung der Anforderungen sollte in diesem Bereich ein Mindestabstand der geplanten Bebauung zur Grundstücks- / Planungsgebietsgrenze von circa 70 m beachtet werden. Bei Unterschreitung des Mindestabstands dürfen in den betroffenen Bereichen keine schutzbedürftigen Immissionsorte nach TA Lärm wie lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen entstehen. Der erforderliche Schallschutz gegenüber Anlagenlärm kann für eine geplante Bebauung auch durch die Grundrissorientierung ausgeschlossen und / oder durch baulich-technische Maßnahmen vor den Fenstern (u.a. Prallscheiben, verglaste Loggien) erfolgen. Die gestalterisch überzeugende Bewältigung des erforderlichen Immissionsschutzes wird Aufgabe des geplanten Wettbewerbsverfahrens sein.

2.5.3 Luftschadstoffe

Die Luftschadstoffsituation an den geplanten Bebauungen wird durch die Kfz-Emissionen des Straßenraums (Am Mitterfeld, Rappenweg) und durch die neue Entlastungsstraße für Kirchtrudering geprägt. Nach Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine lufthygienische Beurteilung durchgeführt.

2.5.4 Altlasten

Für das Planungsgebiet liegt eine Altlastenerkundung sowie ein Sanierungskonzept von 1994 für die gesamte Messestadt Riem vor. Vom Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) wurde 2017 der Auszug aus der Altlastenkarte (Stand 2016) übermittelt. Die durchgeführten Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass die untersuchten Bodenproben im Planungsgebiet hinsichtlich ihres Schadstoffgehalts weitgehend unauffällig waren. Auf Grundlage der 2012 zur Beurteilung des Wirkungspfad Boden-Mensch (im Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung) ergänzend durchgeführten Oberbodenuntersuchungen liegen keine Prüfwertüberschreitungen vor (siehe Abb. 2). Nach Vorliegen des

Wettbewerbsergebnisses wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine weitere Altlastenuntersuchung durch die Eigentümer*innen durchgeführt.

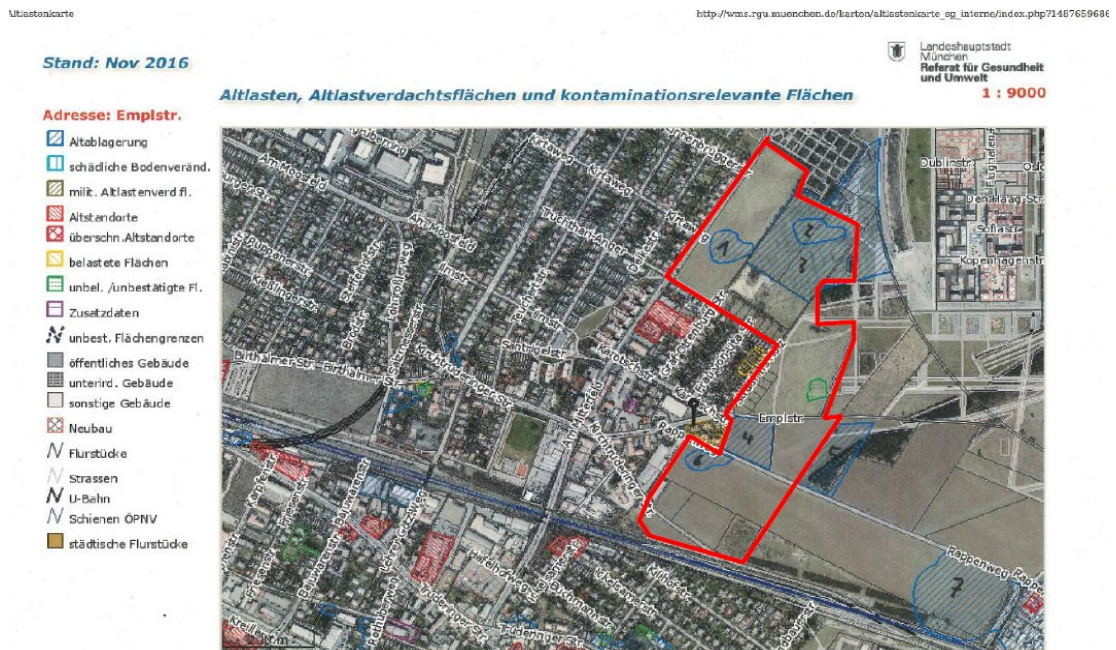


Abb. 2: Auszug aus der Altlastenkarte mit Darstellung des Planungsumgriffs
Quelle: Landeshauptstadt München

2.6 Planerische Ausgangslage und planungsrechtliche Ausgangssituation

2.6.1 Flächennutzungsplan (FNP) mit integrierter Landschaftsplanung (siehe Abb. 3)

Das Planungsgebiet ist im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Wohnbaufläche (W), Allgemeine Grünfläche (AG), Sonstige Grünfläche (SG) und Kleingartenanlage (KG) dargestellt. Im südlichen Bereich der Wohnbaufläche ist nachrichtlich eine Fläche mit Bodenbelastung dargestellt. Im Süden des Planungsbereichs verläuft eine Übergeordnete Grünbeziehung in Ost-West-Richtung entlang der Bahnlinie München-Rosenheim. Östlich des Planungsgebiets kreuzt sich diese mit einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Übergeordneten Grünbeziehung und geht in den Riemer Park über. Dieser ist gleichfalls als Regionaler Grünzug dargestellt (nachrichtliche Übernahme aus dem Regionalplan).

Der Flächennutzungsplan wird zeitgleich zur Aufstellung des Bebauungsplanes geändert.

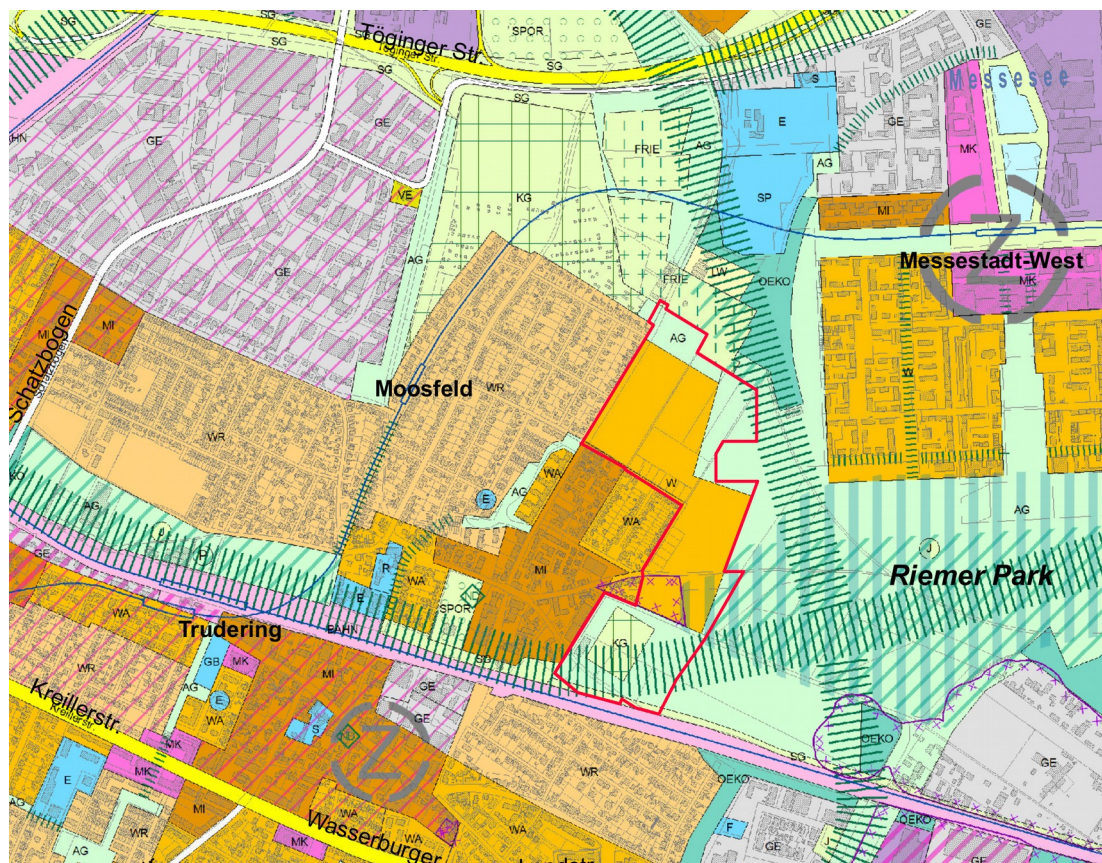


Abb.3 : FNP mit Darstellung des Umgriffs
Quelle: Landeshauptstadt München

2.6.2 Rechtliche Ausgangslage

Baurecht, Bebauungspläne, planungsrechtliche Bewertung:

Am 23.10.1991 wurde durch den Stadtrat die Aufstellung eines Bebauungsplans für das Gesamtgebiet der Entwicklungsmaßnahme Riem einschließlich des Bereiches des fünften Bauabschnitts Wohnen beschlossen (siehe Abb. 4). Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1728 wurde durch Teilbebauungspläne umgesetzt. Der vorgesehene Planungsumgriff liegt grundsätzlich im Umgriff des Aufstellungsbeschlusses für das Gesamtgebiet der Messestadt Riem. Lediglich in den Randbereichen, an der Straße Am Mitterfeld und dem Truchthari-Anger wird der Umgriff des Aufstellungsbeschlusses im planerisch erforderlichen Umfang vergrößert, um die Straßenräume mit der neuen Quartiersentwicklung planerisch zu erfassen.

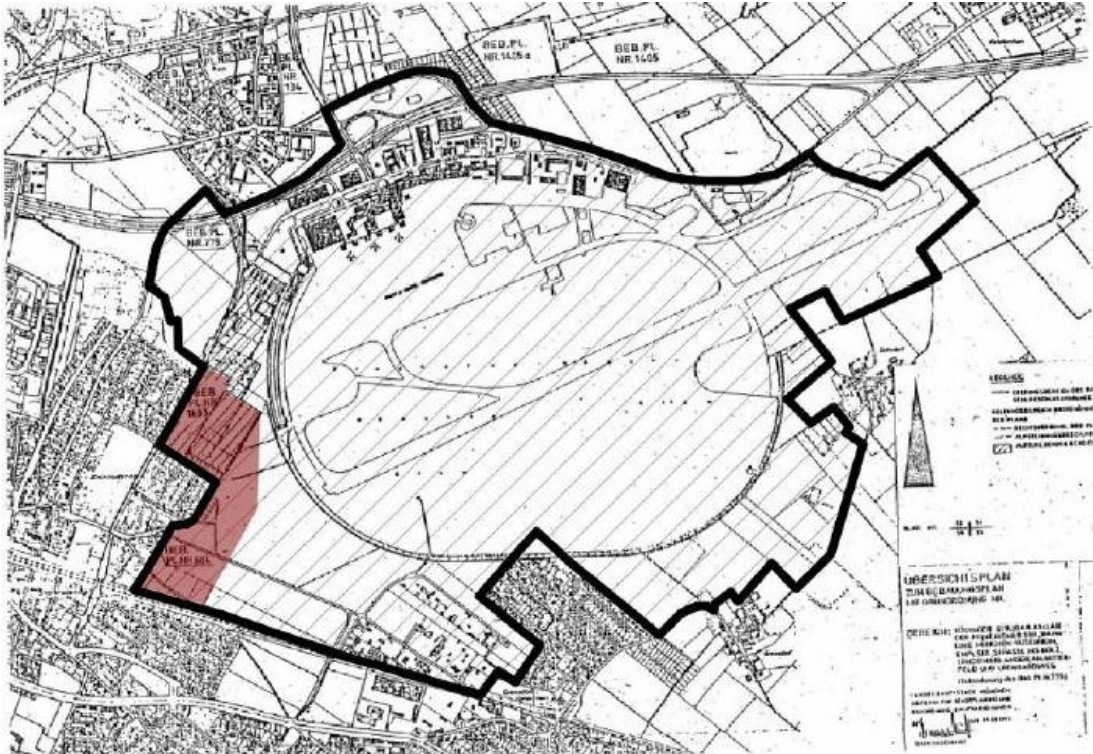


Abb. 4: Umgriff Aufstellungsbeschluss Messestadt Riem (1991) mit Darstellung des Umgriffs des fünften Bauabschnitts Wohnen.

Quelle: Landeshauptstadt München

Der Planungsumgriff des fünften Bauabschnitts überlagert im Norden und Nordosten den vorgenannten Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728i, um eine ganzheitliche und integrierte Betrachtung und Entwicklung sicherzustellen. Im westlichen Planungsumgriff liegt der in den Planungsumgriff aufgenommene, rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 779 (Straßenbebauungsplan „Am Mitterfeld“).

Das gesamte Planungsgebiet wird derzeit planungsrechtlich gemäß § 35 Baugesetzbuch (BauGB) dem Außenbereich zugeordnet und die planungsrechtliche Zulässigkeit von Bauvorhaben dementsprechend beurteilt. Im nördlichen Teil des Planungsgebietes sind zudem übergeleitete planungsrechtliche Festsetzungen (Baulinien, Baugrenzen, sowie Straßenbegrenzungslinien) vorhanden. Die planungsrechtliche Beurteilung erfolgt derzeit in diesem Teil nach § 35 BauGB in Verbindung mit § 30 Abs. 3 BauGB.

3. Wesentliche städtebauliche, landschaftsplanerische und verkehrsplanerische Ziele und Eckdaten

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

Zielen orientieren:

3.1 Wesentliche städtebauliche Ziele

- Entwicklung eines zeitgemäßen, nachhaltigen, städtebaulich qualitätvollen und kompakten Stadtquartiers mit hoher Freiraumqualität und differenzierten Wohnformen für verschiedene Einkommensgruppen
- Entwicklung von zukunftsweisenden Baustrukturen und Bebauungsdichten in flächenschonenden und -sparenden Formen und unter Berücksichtigung des vorhandenen, heterogenen städtebaulichen Gefüges Kirchtrudering sowie der Messestadt Riem sowie unter Berücksichtigung der weltweiten Ziele an die Klimaneutralität
- Ausbildung einer südlichen Bebauungsgrenze (siehe Abb. 5)
- Ausformung eines Siedlungsrandes zum Riemer Park
- Schaffung von stadträumlichen und nahräumlichen Qualitäten
- Einbindung aller neuen Infrastruktureinrichtungen in das Planungskonzept wie Kindertageseinrichtungen, Grundschule, Nachbarschaftstreff und einer Einrichtung für Kinder, Jugend und Familie
- geeignete Situierung von friedhofsbezogenem Gewerbe
- Einbindung der neuen Entlastungsstraße, die auch Erschließungsfunktion für das neue Planungsgebiet übernimmt, in das städtebauliche Konzept
- Entwicklung eines Schallschutzkonzeptes und Bewältigung der auf das Planungsgebiet einwirkenden Emissionen (extern und intern)
- Wegemäßige Vernetzung des neuen Quartiers mit dem angrenzenden Stadtteil Trudering (Kirchtrudering) sowie der Messestadt Riem und dem Riemer Park
- Verbesserung der verkehrlichen Erschließung des Kopfbaus der Tribüne von Westen durch das Planungsgebiet und Schaffung des erforderlichen Stellplatzangebots in geeigneter Lage

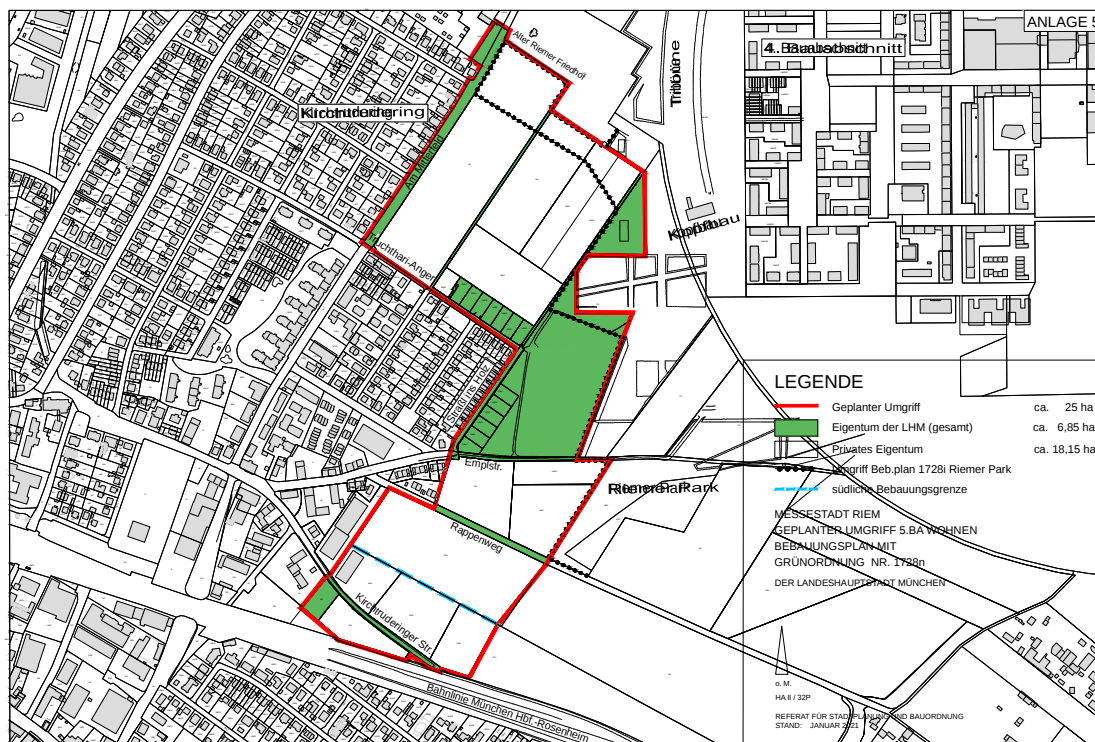


Abb. 5: vorgesehener Planungsumgriff mit Darstellung der Flächen in städtischem Eigentum

Quelle: Landeshauptstadt München

3.2 Wesentliche landschaftsplanerische Ziele

- Entwicklung eines prägnanten Grün- und Freiflächensystems für das Quartier im Zusammenspiel mit der neuen städtebaulichen Struktur
- Entwicklung einer angemessenen Freiraumgestaltung im Übergang zum Riemer Park
- Aufnahme der Sichtachsen des Riemer Parks (z.B. Aktivitätenband) und hochwertige Vernetzung mit den wesentlichen Parkelementen und Wegen (siehe Abb. 6)
- Durchlässigkeit des Planungsgebietes und dessen Verknüpfung mit der bebauten Umgebung und dem Riemer Park, vor allem dem Aktivitätenband und den intensiven Erholungs- und Spieleinrichtungen dort
- Entwicklung eines attraktiven westlichen Parkeingangs unter Berücksichtigung des notwendigen Stellplatzangebots für den Park
- Vermeidung von Eingriffen in die bereits hergestellten Bereiche des Riemer Parks

- Schaffung von differenzierten öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen im Quartier mit hoher Identität und Gebrauchsqualität
- Berücksichtigung von ökologisch wertvollen Vegetationsstrukturen
- Stärkung der Biotopfunktion entsprechend dem ABSP und Nachweis von Ausgleichsflächen soweit möglich im Planungsgebiet bzw. im räumlichen Kontext, insbesondere im Zusammenhang mit dem Riemer Park
- Berücksichtigung der übergeordneten klimatischen Aspekte, vor allem der Frischluftschneise entlang der Bahnlinie im Süden sowie der bestmögliche Erhalt des Kaltluftvolumenstroms
- Schaffung von klimatisch ausgleichenden Grün- und Freiflächen sowie klimatisch wirksamen Grünstrukturen in den Baugebieten und Straßenräumen bzw. im öffentlichen Raum
- Minimierung der Versiegelung

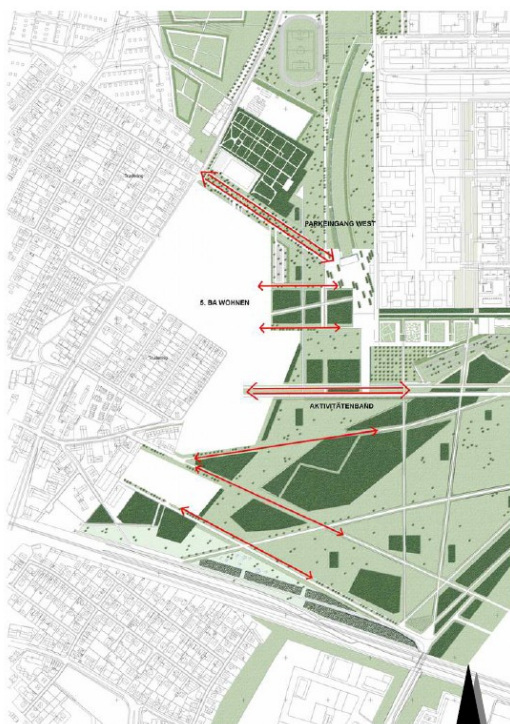


Abb. 6: Auszug Rahmenplanung Riemer Park
Quelle: Gilles Vexlard, Latitude Nord, 2019



Abb. 7: landschaftliche Grundlagen
Quelle: Landeshauptstadt München

3.3 Wesentliche verkehrsplanerische Ziele

- verträgliche Einbindung des Neuverkehrs in das bestehende örtliche, regionale und überregionale Hauptstraßennetz
- Herstellung einer Entlastungsstraße für Kirchtrudering zwischen der Straße Am

Mitterfeld und dem Rappenweg zur Entlastung der Straße Am Mitterfeld und des Schmuckerwegs vom Durchgangsverkehr

- Optimierung der Erschließung durch den Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV-Erschließung) in Qualität und Dichte, beispielsweise durch die Erstellung einer eigenständigen Busspur
- Planerische Vorbereitung und Entwicklung eines oder mehrerer Mobilitätskonzepte zur Minimierung des Verkehrsaufkommens im MIV sowie Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund und zur Steigerung des ÖPNV-Anteils im Modal-Split
- Herstellung attraktiver Fuß- und Radwegverbindungen zwischen dem Riemer Park bzw. der Messestadt Riem und Kirchtrudering durch Sicherstellung einer hohen Durchlässigkeit im Planungsgebiet
- Berücksichtigung der überörtlichen Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs
- Förderung der Nahmobilität durch die städtebauliche Konfiguration (Stadt der kurzen Wege) und die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts mit vielfältigen Mobilitätsbausteinen zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze
- Flächensparende Unterbringung der reduzierten, noch erforderlichen Stellplätze und der notwendigen Besucherstellplätze für das neue Quartier, den Riemer Park und den Kopfbau, beispielsweise in Tief- und / oder Quartiersgaragen
- Umsetzung des Radentscheids
- Bewältigung der verkehrlichen Auswirkungen für alle maßgeblichen verkehrlichen Knoten- und Anschlusspunkte

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

Darüber hinaus sollen im Wettbewerb planerische Optionen für eine mittel-/ langfristige Verlegung des Rappenwegs zur Berücksichtigung eines möglichen neuen Anschlusses des Rappenwegs im südlichen Planungsumgriff aufgezeigt werden. Der Betrachtungsraum bezieht sich dabei auf die östlich an den Planungsumgriff angrenzenden Flächen bis hin zur Schwablhofstraße.

3.4 Nutzungskonzept

Im fünften Bauabschnitt der Messestadt Riem sollen innerhalb der Wohngebiete unterschiedliche Wohnformen und Wohntypologien sowie Wohnraum in vielfältiger Form geschaffen werden. Darüber hinaus sollen die erforderlichen sozialen Infrastruktureinrichtungen (Kindertagesstätten, Grundschule etc.), Einrichtungen für die Nahversorgung und in räumlicher Nähe zum Alten Riemer Friedhof friedhofsbezogenes Gewerbe entwickelt werden. Zudem sind im nordöstlichen

Planungsumgriff die noch nicht erstellten Stellplätze für den Landschaftspark Riem und den Kopfbau der Tribüne im Gesamtkonzept auszuweisen.

Aus den im ersten Quartal 2019 durchgeführten Voruntersuchungen hat sich bei den Ergebnissen herausgestellt, dass je nach strukturellem Ansatz eine Bebauung mit circa 2.500 Wohneinheiten im Planungsgebiet städtebaulich, landschaftsplanerisch und verkehrlich qualitativ und verträglich realisiert werden kann. Das mögliche Nutzungsmaß (Dichte, Höhenentwicklung) wird in Abhängigkeit der einzelnen Konzepte im Wettbewerbsverfahren aufgezeigt.

3.4.1 Städtebauliche Struktur / Höhenentwicklung

Der fünfte Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem wird als neuer Baustein und Bindeglied zwischen dem Ortskern Kirchtrudering und der Messestadt Riem dienen.

Aufgabe des beabsichtigten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs wird unter anderem sein, städtebaulich qualitätvolle Lösungen zu finden. Dabei sind Auswirkungen und Veränderungen auf das Stadtbild und das Höhenprofil durch die geplante Bebauung in Abhängigkeit vom möglichen Nutzungsmaß ebenso zu berücksichtigen, wie deren Einfluss auf das heterogene städtebauliche Gefüge Kirchtrudering und den Übergang zum Riemer Park und dem vierten Bauabschnitt der Messestadt Riem.

Zielsetzung ist die Formulierung von adäquaten stadträumlichen Übergängen zwischen der Bebauung Kirchtrudering sowie der baulichen Strukturen im Westen (vierter Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem) und im Nord-Westen (Schulcampus) der Messestadt Riem unter Berücksichtigung des Riemer Parks.

Im ersten Quartal 2019 wurden im Auftrag der P5 und in enger Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch drei Planungsbüros Testentwürfe erarbeitet. Die Ergebnisse zeigen, dass je nach strukturellem Ansatz eine Bebauung mit circa 2.500 Wohneinheiten im Planungsgebiet städtebaulich, landschaftsplanerisch und verkehrlich qualitativ und verträglich realisiert werden kann. Das mögliche Nutzungsmaß wird in allen drei Voruntersuchungen mit einer mittleren Höhenentwicklung von fünf bis sechs Geschossen (circa 15 bis 18 Meter) abgebildet, die in allen drei Voruntersuchungen durch moderate Akzente mit acht Geschossen (circa 24 Meter) partiell überhöht werden. Zwei Planungsbüros haben zudem Hochpunkte in Form von Quartierszeichen mit zwölf bzw. 14 Geschossen (circa 36 bzw. 42 Meter) am Rand zum Riemer Park dargestellt. Der Umgang mit dem vorhandenen städtebaulichen Gefüge (Kirchtrudering) erfolgt auf unterschiedliche Art und Weise, über eine moderate Höhenentwicklung (drei Geschosse) oder eine städtebauliche Zäsur (Grünfläche).

Die Traufhöhen der neuen Quartiersentwicklung sollen sich insbesondere an der bereits vorhandenen, räumlich wirksamen Bebauung im Norden und Westen des Riemer Parks – dem vierten Bauabschnitt der Messestadt Riem mit drei bis fünf Geschossen (circa 9 bis 15 Meter) und dem Schulcampus Riem (16 bis 22 Meter) orientieren. In der Höhenkategorie II des unter Ziffer 2.2.2 erörterten Zonenplans des Entwurfs der Hochhausstudie sind Akzente mit einer Überhöhung von bis zu 35 % gegenüber der Grundtraufhöhe möglich. Eine Höhenentwicklung wie in der Voruntersuchung mit fünf bis sechs Geschossen (circa 15 bis 18 Meter) dargestellt,

bildet eine neu definierte Grundtraufhöhe realistisch und gestaltungsfähig ab. Der Systematik des Entwurfs der aktuellen Hochhausstudie folgend kann diese Traufhöhe an geeigneten Stellen durch moderate Akzente mit bis zu acht Geschossen (35 %; circa 24 Meter) überhöht werden.

Eine proportionale Weiterentwicklung des Höhenprofils mit darüber hinausgehenden Akzenten bzw. Quartierszeichen mit bis zu 15 Geschossen (150 %; circa 45 Meter) ist als städtebauliches Gestaltungsmittel gemäß dem Entwurf der aktuellen Hochhausstudie im Einzelfall als besondere Setzung denkbar. In wie weit eine höherprofilerte Bebauung eine angemessene Weiterentwicklung des Stadtbildes darstellt, ist im Wettbewerb zu untersuchen und zu überprüfen. Im Falle des Einsatzes von Quartierszeichen ist durch die Entwurfsverfasser die besondere städtebauliche Begründung zur Positionierung und Ausformulierung der Hochpunkte zu führen.

Dabei sind Qualitätskriterien aus dem Entwurf der Hochhausstudie (Kapitel 06, S. 81 - 86) zu berücksichtigen und deren Anwendung wie folgt darzustellen:

- Städtebauliche Setzung als Gestaltungsmittel im räumlichen Bezug und im Verhältnis zum Maßstab des Umfelds, des Riemer Parks und des Quartiers
- Architektonischer Ausdruck im Stadtraum und im öffentlichen Raum sowie der Fassade
- programmatische und technische Anforderungen durch die angestrebte und tatsächliche Nutzung im Kontext der Themen:
Mehrwert für Stadtgesellschaft, Öffentlichkeit, Nachhaltigkeit und Stadtklima

Darüber hinaus ist bei Setzung eines Quartierszeichens dem Verfahrensvorschlag des Entwurfs der Hochhausstudie zu folgen. Das heißt mit einer Behandlung der Qualitätskriterien aus dem Entwurf der Hochhausstudie ist die Stadtbildverträglichkeit durch eine Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung im weiteren Bauleitplanverfahren aufzuzeigen.

3.4.2 Art der baulichen Nutzung: Wohnen / Nahversorgung

Im Planungsgebiet sollen unter anderem Allgemeine Wohngebiete (WA) mit angemessener Dichte und Höhenentwicklung, Gemeinbedarfsflächen (GB) und ggf. notwendige Sondergebiete (Einzelhandel) sowie Gewerbeflächen (GE) für das friedhofsbezogene Gewerbe ausgewiesen werden.

Zur qualitativen Verbesserung der Nahversorgungssituation ist ein ergänzendes Angebot für einen Lebensmittelmarkt mit bis zu 1.000 m² Verkaufsfläche und für ergänzende Kleinanbieter (z.B. Bäcker, Kiosk, u.a.) vorzusehen. Zusammen mit einem gastronomischen Angebot (z.B. Café oder Restaurant) sollen dafür circa 2.000 m² Geschossfläche in den Erdgeschosszonen eingeplant werden. Um eine Konkurrenzsituation für die Anbieter im Nahbereichszentrum Kirchtrudering zu vermeiden, ist die Lage des neuen Angebots möglichst nördlich des Truchthari-Angers zu situieren. Das friedhofsnahe Gewerbe mit circa 4.000 bis 5.000 m² Grundstücksfläche wird, mit Bewältigung der von ihm ausgehenden Emissionsbelastungen, mit räumlichem Bezug zum alten und neuen Riemer Friedhof positioniert werden. Insgesamt wird die Möglichkeit einer flächensparenden

Bebauung der Gewerbeflächen geprüft werden.

3.4.3 Soziale Infrastruktur

Unter Berücksichtigung der unter Ziffer 3.4 genannten Wohneinheiten sind zur Deckung des ursächlichen Bedarfs, sowie des bestehenden Umgebungsbedarfs im Stadtbezirk 15 – Trudering-Riem, langfristig folgende soziale Infrastruktureinrichtungen notwendig:

- ein Haus für Kinder mit je vier Kinderkrippen- und vier Kindergartengruppen (Flächenbedarf: freistehender Festbau Grundstücksgröße von 3.600 m², bei einer integrierten Einrichtung in der Größe 1.460 m² Geschossfläche und 1.480 m² Außenspielfläche)
- drei Häuser für Kinder mit je drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen (Flächenbedarf: freistehender Festbau Grundstücksgröße von 3.000 m², bei einer integrierten Einrichtung in der Größe 1.180 m² Geschossfläche und 1.110 m² Außenspielfläche)
- zwei Häuser für Kinder mit je zwei Kinderkrippen- und zwei Kindergartengruppen (Flächenbedarf: freistehender Festbau Grundstücksgröße von 2.400 m², bei einer integrierten Einrichtung in der Größe 860 m² Geschossfläche und 740 m² Außenspielfläche)

Zur Versorgung der Spitzenbedarfe ist als temporärer Standort folgende soziale Infrastruktureinrichtung notwendig:

- zwei Häuser für Kinder mit je drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen (Flächenbedarf: freistehender Festbau Grundstücksgröße von 3.000 m², bei einer integrierten Einrichtung in der Größe 1.180 m² Geschossfläche und 1.110 m² Außenspielfläche)

Zur Flächensicherung für mögliche infrastrukturbedarfsrelevante Steigerungen, beispielsweise durch die Erhöhung der unter Ziffer 3.4.1 dargestellten circa 2.500 Wohneinheiten oder eine Veränderung der Bauraten ist zusätzlich folgende soziale Infrastruktureinrichtung zu berücksichtigen:

- ein Haus für Kinder mit je drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen (Flächenbedarf: freistehender Festbau Grundstücksgröße von 3.000 m², bei einer integrierten Einrichtung in der Größe 1.180 m² Geschossfläche und 1.110 m² Außenspielfläche)

Auf Grundlage der aktuellen Bevölkerungsprognose wird die Grundschulversorgung für das Planungsgebiet gegenwärtig als nicht gesichert beurteilt. Neben dem Bedarf aus dem Planungsgebiet fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem ist auch die Berücksichtigung des Bedarfs aus der geplanten Quartiersentwicklung Heltauer Straße

(circa 1.500 Wohneinheiten) vorgesehen. Zur Deckung des Bedarfs wird ein Grundschulstandort mit folgenden Bedarfen berücksichtigt.

- 5-zügige Grundschule mit Option auf 6 Züge

- 3-fach Sporthalle mit Vereinsnutzung und Tribüne
- Freisportflächen: großes Rasenspielfeld (60 x 90 m), kleiner Allwetterplatz mit Weitsprunganlage, Laufbahn (4 x 65 m)
(Flächenbedarf: in Summe circa 20.000 m² Grundstücksfläche)

Das Sozialreferat hat darüber hinaus folgende Bedarfe gemeldet:

- Teil- und vollstationäre Pflegeeinrichtung
(freistehender Festbau Grundstücksgröße von min. 5.400 m²,
Flächenbedarf: 8.900 m² Geschossfläche und 800 m² Freifläche)
- Zugehörige Personalwohnungen für beruflich Pflegende
(Flächenbedarf: ca 420 m² Geschossfläche für zehn Einzelappartements mit je 25 m², drei 2-Zimmer-Wohnungen mit je 55 m²)
- Nachbarschaftstreff (Flächenbedarf: 240 m² Geschossfläche)
- Einrichtung der offenen Kinder- und Jugendarbeit
(freistehender Festbau, alternativ in Grundschulstandort oder rein gewerblich genutzte Flächen integriert; Lage unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit angrenzender Wohnnutzungen
Flächenbedarf: 720 m² Geschossfläche und 800 m² Freifläche)
- Flexiheim (Flächenbedarf: 4.000 m² Geschossfläche)

Die vorgenannten Infrastruktureinrichtungen sind soweit nicht anders beschrieben als integrierte Einrichtungen nachzuweisen und an geeigneten Stellen zu verorten. Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens sind im weiteren Planungsverfahren die Bedarfe der sozialen Infrastruktur auf die tatsächliche Nutzungsdichte zu aktualisieren, anzupassen und fortzuschreiben.

3.4.4 Bauweise und Energetischer Standard

Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen und klimagerechten, bestenfalls sogar klimaneutralen Stadtentwicklung wird die Umsetzung des Stadtratsbeschluss „Wohnungsbau in Holzbauweise“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16515) vom 15.01.2020 geprüft. Vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird bei der Vergabe von städtischen Grundstücken das Ziel verfolgt, 50 % der Flächen für die Erstellung von Gebäuden in Holzbauweise zu vergeben. Für die Grundstückvergaben soll im Einzelfall geprüft werden, ob und in welchem Umfang im Rahmen der Grundvoraussetzungen die Umsetzung der Bauweise mit einem hohen Anteil nachwachsender Rohstoffe gefordert wird.

Im Bereich des geförderten Wohnungsbaus, der nicht auf die städtischen Flächen beschränkt ist, sollen mindestens die Ziele und Vorgaben zum energetischen Standard des Wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“ umgesetzt werden. Für Bauvorhaben auf den durch die Stadt vergebenen Flächen ist der ökologische Kriterienkatalog der Landeshauptstadt München anzuwenden. Der geforderte Energiestandard liegt damit jeweils über den gesetzlichen Anforderungen.

Ein nachhaltiges Energiekonzept für das Planungsgebiet wird durch die Eigentümergemeinschaft in enger Abstimmung mit den erforderlichen Fachreferaten sowie der SWM, auch mit Berücksichtigung des bestehenden Geothermie-Nahwärmenetz der Messestadt Riem, erarbeitet.

Die Zielsetzung liegt auf einer Reduzierung des CO²-Ausstoßes und einer Optimierung der Gebietsversorgung mit geeigneten und zukunftsorientierten Versorgungskonzepten, beispielsweise durch ein Blockheizkraftwerk (BHKW) mit nachhaltigen Energieträgern oder eine Geothermieanlage mit angeschlossenem Nahwärmenetz. Darüber hinaus soll die Erweiterung eines potenziellen neuen Nahwärmenetzes zur Versorgung der angrenzenden Nachbarschaften und Planungsgebiete geprüft werden.

3.5 Freiraum

Im Zusammenspiel mit der städtebaulichen Idee soll im Wettbewerb ein Freiraumsystem entwickelt werden, das die Leitgedanken des Riemer Parks aufgreift und weiterführt sowie öffentliche und private Grün- und Freiflächen mit hoher Freiraumqualität ermöglicht.

Die aktualisierte Rahmenplanung Riemer Park, Westteil (Gilles Vexlard Latitude Nord, 2019) ist zu berücksichtigen. Die Planung des Parks gibt mit relevanten Sichtachsen zum Planungsgebiet und dem Aktivitätenband (siehe Abb. 6) Strukturen vor, deren städtebauliche und landschaftsplanerische Aufnahme es im neuen Quartier zu untersuchen gilt. Auch die Anknüpfung an die wesentlichen Parkelemente, um so die Qualitäten des Riemer Parks für das neue Quartier zu nutzen, wird eine entscheidende Aufgabe des Wettbewerbs sein. Ebenso gilt es, eine angemessene Freiraumgestaltung im Übergang zum Riemer Park zu entwickeln. Maßgeblich ist hier vor allem die Einhaltung eines angemessenen Abstands zwischen der Bebauung und dem (noch nicht vollständig erstellten) Waldmassiv im Südosten von möglichst 50 m (siehe Abb. 6) mindestens jedoch 30 m.

Im Norden des Planungsgebiets sind Flächen unmittelbar angrenzend an den alten Riemer Friedhof bereits durch den Bebauungsplan des Riemer Parks als öffentliche Grünflächen festgesetzt. Die grüne Fuge sollte den westlichen Parkeingang aus Kirchtrudering darstellen. Da sich die Fläche in privatem Eigentum befindet, konnte dieser Parkeingang bisher nicht entwickelt werden. Der westliche Parkeingang kann daher mit dem Wettbewerb im Gesamtkonzept neu entwickelt werden. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728i wird bei Bedarf in diesem Teilbereich geändert. Ein Eingang in den Park ist an dieser Stelle ausdrücklich gewünscht.

Die bereits hergestellten Bereiche des Riemer Parks im Übergang zum fünften Bauabschnitt sind im Sinne des Gesamtparkensembles zu berücksichtigen und beizubehalten. Veränderungen sollen sich daher auf Maßnahmen beschränken, die die verkehrliche Erschließung des Kopfbaus der Tribüne von Westen verbessern, die die Bezüge aus dem Park wie beispielsweise die Verlängerung der Parkterrasse oder die Wegebeziehungen im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept ergänzen.

Ferner soll im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb die Lage des Rappenwegs (Anschlusspunkt im Umgriff) und eine mögliche Verlegung nach Süden für eine alternative Trassierung geprüft werden. Dadurch soll die künftige südliche Zugänglichkeit des Riemer Parks und der Parkzusammenhang verbessert sowie der südöstliche Übergang zum Riemer Park definiert und ausgestaltet werden. Dabei soll der neue Anschluss an die Schwablhofstraße im Osten mit betrachtet werden.

Im Süden ist die im Flächennutzungsplan dargestellte Übergeordnete Grünbeziehung, die auch als Luftaustauschbahn im Zuge der Bahnlinie (Frischluftschneise) fungiert, zu berücksichtigen.

Darüber hinaus dient diese im Verlauf der Bahnlinie dem Biotopverbund. Die bahnbegleitenden Bereiche im Planungsgebiet liegen hier in einer günstigen Vernetzungssituation mit weiteren Extensivstandorten und stellen ein Potenzial dar, um Ausgleichsflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft im Planungsgebiet verorten zu können. Darüber hinaus wird angestrebt, im räumlichen Kontext im Zusammenhang mit dem Riemer Park, Ausgleichsflächen nachzuweisen, die den Park vervollständigen.

Die im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung dargestellte, nicht hergestellte Kleingartenanlage südlich des Rappenweges soll zukünftig im östlichen Teil des Riemer Parks vorgesehen werden und muss daher bei der Planung nicht mehr berücksichtigt werden.

Im künftigen Quartier soll ein abgestuftes Konzept mit ausreichend großen öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen vorgesehen werden. Das Freiraumkonzept soll vielfältige Nutzungen ermöglichen und durch eine prägnante Gestaltung maßgeblich zur Attraktivität und Identitätsbildung des künftigen Quartiers beitragen. Mit Grün- und Wegeverbindungen soll das neue Quartier durchlässig gestaltet und an die umgebenden Siedlungsflächen und den Riemer Park, vor allem an das Aktivitätenband und an die intensiven Erholungs- und Spieleinrichtungen dort, angebunden werden. Die städtischen Orientierungswerte zur Freiflächenversorgung sind zu Grunde zu legen.

Im Planungsgebiet sollen die wohnungsnahen öffentlichen Grünflächen als möglichst zusammenhängende Flächen entwickelt werden, um ausreichend Raum für attraktive Spielflächen und intensive Erholungsnutzungen bieten zu können. Dabei sollen eine gute räumliche Zuordnung und Verknüpfungen in Bezug auf die Wohnbebauung berücksichtigt werden. Die übergeordneten öffentlichen Grünflächen können durch Maßnahmen auf den angrenzenden Flächen des Riemer Parks nachgewiesen werden.

Für die privaten Freiflächen wird ein qualitätvolles, differenziertes Konzept erwartet. Neben einem möglichst geringen Anteil an versiegelten Flächen sind auf den Bauflächen umfassende Durchgrünungsmaßnahmen wie Baumpflanzungen, Fassaden- und Dachbegrünung zu berücksichtigen, die die Entwicklung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeldes unterstützen und sich positiv auf den Naturhaushalt, insbesondere das Kleinklima auswirken. Die Freiraumstruktur im

Wohnquartier soll durch nutzbare Dachgärten auf den Wohngebäuden ergänzt werden.

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

3.6 Klima

Im Süden ist die Luftaustauschbahn im Zuge der Bahnlinie (Frischluftschneise) angemessen zu berücksichtigen. In einer vertiefenden Untersuchung wurde der Einfluss einer Bebauung, die im Süden über die im FNP dargestellte Grenze der Bauflächen hinausgeht, überprüft. Der Bereich ist daher nur bis zu der in Abb. 5 blau dargestellten südlichen Bebauungsgrenze bebaubar, wobei südlich des Rappenwegs in diesem vorliegenden Klimagutachten vier Geschosse angenommen wurden. Innerhalb der Luftaustauschbahn sind Schulsporthallen mit Nebenanlagen, Spielflächen, öffentliche Grün- und Ausgleichsflächen möglich.

Die Luftaustauschbahn in Nordwest-Richtung im Norden des Planungsgebietes soll durch die Neuplanung in ausreichender Breite gesichert werden. Zudem soll der überörtliche Luftaustausch im künftig bebauten Bereich bestmöglich erhalten werden. Der erste Teil des klimaökologischen Gutachtens liegt hierzu vor. Dieser Teil formuliert für den Wettbewerb konkrete Vorgaben, die die aufgezeigten klimatischen Funktionen auch mit einer Bebauung im Planungsgebiet weiterhin sichern sollen. Im Wesentlichen sind dies ausreichend wirksame Grün-/ Abstandsflächen in Richtung Riem für den überörtlichen Luftaustausch sowie in Nordwest-Südost-Richtung als Durchlässe für die nächtliche Kaltluftströmung, die zudem eine Vernetzung mit dem Riemer Park herstellen. Ein zweiter Teil des Gutachtens soll das Ergebnis des Wettbewerbs prüfen und im weiteren Verfahren begleiten.

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

3.7.1 Allgemeine Verkehrszunahmen im sogenannten Prognosenullfall 2030

Die Ergebnisse der durch die Landeshauptstadt München beauftragten verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung „Wohnen am Riemer Park“ (nachfolgend: WaRP) zeigen, dass bereits durch die allgemeine Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in München im 15. Stadtbezirk und in den östlichen Nachbargemeinden starke Zunahmen der Verkehrsbelastung in den nächsten Jahren erwartet werden (sog. Prognose-Nullfall).

Für den Prognosehorizont des betrachteten Jahres 2030 sind auch bereits ohne Berücksichtigung großer Neubauprojekte wie des fünften Bauabschnitts Wohnen in der Messestadt Riem im 15. Stadtbezirk erhebliche Verkehrsmehrungen im gesamten Straßennetz von teilweise bis zu 30 % gegenüber der bestehenden Situation prognostiziert worden.

Um diese Verkehrsentwicklungen verträglich und leistungsfähig im Straßennetz abwickeln zu können, sind bereits im Prognose-Nullfall 2030 (also ohne

Quartiersentwicklungen) Ausbaumaßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur notwendig. Hiervon ist insbesondere der Knotenpunkt Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade betroffen. Bei diesem Knotenpunkt sind im Wesentlichen Anpassungen der Infrastruktur im Sinne von Aufweitungen des Straßenquerschnitts, insbesondere im Nord- (Schwablhofstraße) und Südzulauf (Friedenspromenade) des Knotenpunktes notwendig.

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Planungsgebiets werden auf Grundlage der aktuellen verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung eigene Verkehrsgutachten erstellt. In diesen wird zu gegebener Zeit der Prognosehorizont auf den Betrachtungszeitraum 2035 erweitert werden.

3.7.2 Verkehrsentwicklungen im Planfall des fünften Bauabschnitt Wohnen

Die Ergebnisse von WaRP zeigen, dass die unter Ziffer 3.4 dargestellten circa 2.500 Wohneinheiten im fünften Bauabschnitt Wohnen mit Ausbaumaßnahmen (zusätzliche Abbiegespuren) am Knotenpunkt Schwablhofstraße / Wasserburger Landstraße / Friedenspromenade verkehrlich bewältigbar sind.

Die Zunahmen der Verkehrsbelastung an diesem Knotenpunkt begründen sich zum Einen aus der unter Ziffer 3.7.1 erwähnten allgemeinen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung und zum Anderen aus dem zu erwartenden Neuverkehr des gegenständlichen Planungsgebiets. Darüber hinaus entsteht bereits durch die künftige Entlastungsstraße für Kirchtrudering eine neue Nord-Süd Achse mit örtlicher- bzw. regionaler Verbindungsfunktion. Diese wird einen großen Anteil an Durchgangsverkehr aufweisen.

Bei den für den Knotenpunktumbau erforderlichen Bauleitplanverfahren sind selbstverständlich allumfassende Belange zu Themen wie Flächenverfügbarkeit, Grünplanung, Ausgleichsmaßnahmen, Straßenplanung usw. zu berücksichtigen und mit den dafür zuständigen Dienststellen abzustimmen. Darüber hinaus werden ebenfalls die vom Stadtrat festgelegten Aspekte des Radentscheids vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572) mit aufgenommen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird den Stadtrat nach Durchführung der notwendigen Voruntersuchungen zeitnah mit den erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren zur Einleitung des Knotenpunktumbaus Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade befassen. Für die jeweils betroffenen Bauleitplanverfahren wird die gegebenenfalls anteilige Finanzierung und Kostenübernahme geprüft und gesichert. Die erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren sollen zeitlich an das Bauleitplanverfahren des fünften Bauabschnitts der Messestadt Riem gekoppelt werden. Dadurch soll die faktisch zeitgerechte Umsetzung sichergestellt werden.

Gemäß dem Stadtratsbeschluss „Umfahrung Kirchtrudering – Vertiefende Untersuchungen“ aus dem Jahre 2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13255 vom 15.01.2014) können durch den Bau der Entlastungsstraße für Kirchtrudering mit gleichzeitiger Erschließungsfunktion für den geplanten fünften Bauabschnitt die erhofften deutlichen positiven Entlastungswirkungen des sensiblen Bereichs im

Ortskern Kirchtruderings erzielt werden.

Zur Bewältigung der nicht unerheblichen Wege im öffentlichen Personennahverkehr und der erwarteten hohen Verkehrsbelastung soll im Bereich der Entlastungsstraße eine eigene Busspur vorgesehen werden.

3.7.3 Verkehrsentwicklungen durch weitere Planungsgebiete

Nachdem es konzeptionelle Überlegungen zur Entwicklung der gewerblich genutzten Flächen am Rappenweg, der Entwicklung der städtischen Flächen in Haar-Gronsdorf mit einem Schulstandort des Landkreises München und der Entwicklung von Flächen an der Heltauer Straße gibt, wurden in der unter Ziffer 3.7.1 erwähnten verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung ebenfalls die Auswirkungen oben genannter Planungsgebiete über den fünften Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem hinaus untersucht.

Die durch diese weiteren Entwicklungsgebiete induzierten zusätzlichen Verkehrsbelastungen haben weitere Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur und damit auch des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade zur Folge.

Um eine zukunftsfähige Planungssicherheit für diese weiteren Entwicklungen für die gesamten Planungsgebiete am Riemer Park zu gewährleisten, empfiehlt es sich, den erforderlichen Infrastrukturausbau nicht stufenweise – quasi im Fortschritt der Siedlungsentwicklungen – zu tätigen, sondern bereits vorab eine tragfähige Lösung für einen weiter gerichteten Planungshorizont zu entwickeln und umzusetzen.

Diese Ausbaumaßnahmen sind durch entsprechende, in der weiteren Planung noch zu bestimmende, planungsrechtliche Maßnahmen festzulegen. Insbesondere beim bereits unter Ziffer 3.7.1 und Ziffer 3.7.2 erwähnten Knotenpunkt Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade kann die Leistungsfähigkeit nur durch Eingriffe in den Straßenbegleitraum gesteigert werden.

3.7.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet ist über die Buslinie 139 an den ÖPNV angebunden. Im Zuge der Planung soll durch eine weitere Buslinie auf einer eigenen Busspur entlang der Entlastungsstraße mit zusätzlichen Bushaltestellen eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des neuen Planungsgebietes erreicht werden. Hierdurch wird ein möglichst hoher Standard der ÖPNV-Erschließung sichergestellt.

In diesem Zusammenhang muss, in Anbetracht der eingeleiteten Verkehrswende, für eine Flächenvorhaltung für ÖPNV-Trassen wie bereits in Ziffer 3.7.2 erwähnt, die auch im gegenständlichen Planungsprojekt des fünften Bauabschnitts Wohnen notwendig sind, Sorge getragen werden.

3.7.5 Nahmobilität / Mobilitätskonzept

Die Planungskonzeption soll die Nahmobilität durch Verbesserung der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeiten einschließlich Sicherung und Herstellung der Durchwegung des gesamten Planungsgebietes für den Fuß- und Radverkehr fördern. Dem Fuß- und Radwegenetz kommt deshalb unter Berücksichtigung des Radentscheids vom 24.07.2019 eine besondere Bedeutung zu. Im Planungsgebiet

soll ein durchgängiges, attraktives Wegenetz entstehen, das es erlaubt, wichtige Punkte (Erholungs- und Spielflächen, Kindertageseinrichtungen, Nahversorger, die Haltestellen des ÖPNV) auf kurzem und sicherem Wege zu erreichen und an das übergeordnete Netz insbesondere an das vorhandene Wegenetz des östlich angrenzenden Riemer Parks anzubinden. Auf Grund der vorhandenen Mängel in der Verkehrsinfrastruktur soll im Zuge der Quartiersentwicklung der Radweg entlang der Straße Am Mitterfeld optimiert, das heißt verlängert und neu angelegt werden. Eine damit einhergehende Aufweitung des Straßenprofils zwischen altem und neuem Riemer Friedhof soll im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt und gesichert werden.

Für das Planungsgebiet soll bereits während der Vorbereitung des Wettbewerbs die Umsetzung eines oder mehrerer Mobilitätskonzepte berücksichtigt werden. Dies soll insbesondere durch die Definition beziehungsweise Vorbereitung von Mobilitätsbausteinen zur Förderung der Nahmobilität (z.B. Carsharing, E-Ladestationen) sowie zur Reduzierung des MIV geschehen. Vielfältige Mobilitätskonzepte und / oder Mobilitätsbausteine sollen wesentlicher Bestandteil der Auslobung sein. Vor diesem Hintergrund sind dafür erforderliche Flächen (z.B. Mobilitätszentrale, E-Ladesäulen) bereits im Wettbewerb zu berücksichtigen und nachzuweisen.

3.7.6 Ruhender Verkehr

Die nach Art. 47 Bayerische Bauordnung (BayBO) in Verbindung mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge sollen durch oben genannte Mobilitätskonzepte reduziert werden. Die dann noch erforderlichen Stellplätze sollen flächenschonend und geeignet (kurze Wege) in Tief- und / oder Quartiersgaragen untergebracht werden, um die Freibereiche möglichst wenig zu beeinträchtigen. Sofern nicht ausreichend Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum an der Entlastungsstraße oder an der Straße Am Mitterfeld hergestellt werden können, sind diese ebenfalls in Garagen, bevorzugt in Quartiersgaragen mit Zufahrt von der Entlastungsstraße aus nachzuweisen.

Für den nordöstlich des Planungsgebietes liegenden Kopfbau der Tribüne (deren Erschließung zukünftig auch über das neue Planungsgebiet erfolgen soll) sind am östlichen Rand des Planungsgebietes und in unmittelbarer Nähe zum Kopfbau Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in ausreichender Zahl anzuordnen.

Fahrradabstellplätze sind gemäß Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit in Wohnungsnähe vorzusehen. Sie müssen leicht erreichbar und gut zugänglich sein. Zusätzlich sind oberirdisch, möglichst an den Hauszugängen, eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen für Besucher*innen vorzusehen. Die Anzahl der Besucherstellplätze Radverkehr soll sich an der Anzahl der Besucherstellplätze Kfz im Verhältnis von mindestens einem Fahrradabstellplatz je einem Kfz-Stellplatz orientieren.

3.8 Nachhaltigkeit, Resilienz und Klimaschutz

Aspekte der Nachhaltigkeit sind essentielle Bestandteile aller Planungsschritte. Im Rahmen der Planung werden dabei – unter Bezug auf die zuvor genannten Rahmenbedingungen und Eckdaten – insbesondere soziokulturelle, ökonomische und ökologische Qualitätskriterien integriert betrachtet und bewertet.

Dies sind insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

Als wichtiger Baustein für die nachhaltige Entwicklung ist der Belang des Klimaschutzes zu berücksichtigen. Die Landeshauptstadt München hat sich zum Ziel gesetzt, die größtmöglichen lokalen Kohlendioxid-Reduktionspotentiale zu erschließen und bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen um mindestens 50 % (gegenüber dem Jahr 1990) zu verringern. Es sollen daher bereits in der Auslobung zum beabsichtigten Wettbewerb Anforderungen, wie etwa die Konzeption kompakter Bauformen, flächensparender Erschließungskonzepte sowie klimaschützender und ressourcenschonender, wenn bereits möglich klimaneutraler Bauweisen berücksichtigt werden.

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

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

Die Planungskonzepte sollen die übergeordneten klimatischen Aspekte, vor allem die Frischluftschneise entlang der Bahnlinie, definiert durch eine Bebauungsgrenze im Süden, sowie den bestmögliche Erhalt des Kaltluftvolumenstrom berücksichtigen.

Die Planung soll zudem im Sinne einer gendergerechten Planung und gemäß den Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen entwickelt werden. Im Sinne eines Gender Mainstreaming sollte deshalb beispielsweise beim Entwurf der Freibereiche eine angstfreie Benutzung für Frauen, Kinder, Jugendliche und ältere Mitmenschen in einer hohen Aufenthaltsqualität erreicht werden, insbesondere durch die Schaffung gut einsehbarer und belebter öffentlicher Bereiche und Wege sowie durch Sichtverbindungen dorthin und zu Orientierungspunkten. Es soll ein kinder- und familiengerechtes Wohnquartier entstehen.

Des Weiteren soll im Rahmen des anstehenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes und des Bebauungsplanverfahrens die

Unterbringung von Unterflurcontainern innerhalb des Planungsgebietes geprüft werden.

4. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)

Der fünfte Bauabschnitt liegt im Umgriff der Siedlungsmaßnahme Messestadt Riem. Gemäß des Stadtratsbeschlusses vom 10.12.1997 unterlag die Messestadt Riem nicht den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN. Da sich die Umstände, die den Ausschluss der Anwendbarkeit der SoBoN - Regularien geändert haben, sind gemäß Stadtratsbeschluss vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10429) zukünftige Planungen den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN zu unterstellen, soweit nicht alleine die Landeshauptstadt München Planungsbegünstigte ist.

Die durch die Planung entstehenden ursächlichen Kosten und Lasten werden gemäß den vom Stadtrat beschlossenen „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ von den Planungsbegünstigten getragen. Gemäß den Ausführungen unter Ziffer 1.2 haben sich die Planungsbegünstigten zur Mitwirkung nach den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) verpflichtet. Im vorliegenden Fall finden die Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung in der Neufassung vom 26.07.2017 Anwendung.

B) Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes

Um ein qualitätsvolles Gesamtkonzept zu gewährleisten, ist die Auslobung eines nicht offenen, anonymen, einstufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbs nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) geplant. Dieser ist Bestandteil eines Verhandlungsverfahrens gemäß Vergabeverordnung (VgV) mit vorgelagertem nichtoffenem Planungswettbewerb.

Dabei sind komplexe Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, insbesondere:

- die Übergänge zur bestehenden westlichen Bebauung Kirchtruderings und zum unmittelbar östlich angrenzenden Riemer Park
- die Einbindung der Entlastungsstraße für Kirchtruderung mit Erschließungsfunktionen für das Planungsgebiet
- das Verlegungspotenzial des Rappenwegs über den Planungsumgriff hinaus bis zur Schwablhofstraße im Osten
- der Immissionsschutz
- der Erhalt der Klimafunktionen
- die Schaffung zukunftsfähiger und nachhaltiger Siedlungsstrukturen unter Berücksichtigung der Klimaziele
- ein flächenschonendes und -sparendes Ressourcenmanagement
- die Berücksichtigung der Mobilitätswende

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

Die Landeshauptstadt München ist im Preisgericht des Wettbewerbs zu beteiligen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk als Fachpreisrichterin im Preisgericht vertreten. Das Kommunalreferat soll mit einer Stimme als Grundstückseigentümer*in, der Stadtrat durch drei Mitglieder der drei großen Stadtratsfraktionen und die / der Vorsitzende des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes im Preisgericht als Sachpreisrichter*innen vertreten sein. Das Sachpreisgericht wird durch zwei Vertreter*innen der privaten Grundstückseigentümergemeinschaft komplettiert. Jeweils drei weitere Mitglieder der großen Stadtratsfraktionen werden als ständig anwesende stellvertretende Sachpreisrichter*innen, jeweils ein Mitglied der drei kleineren Stadtratsfraktionen als Sachverständige Berater*innen am Preisgericht teilnehmen. Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden je nach Bedarf als Sachverständige Berater*innen hinzugezogen bzw. digital zugeschaltet.

Durch die Eigentümer*innen soll im Vorfeld des Wettbewerbes in enger Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt werden, die den Bürger*innen die Möglichkeit eröffnet, sich an der Entwicklung des Planungsgebietes zu beteiligen. Die in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgebrachten Anregungen der Bürger*innen werden bei Auslobung des Wettbewerbs berücksichtigt und einfließen. Voraussichtlich sind bestimmte Rahmenbedingungen aufgrund der Corona-Pandemie zu berücksichtigen.

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

C) Anträge

Behandlung des Antrags Nr. 20-26 / B 00189 vom 28.05.2020

Bebauungsplangebiet, 5. Bauabschnitt Messestadt – Berücksichtigung der neuen „Sozialgerechten Bodennutzung (SOBON)“ BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00189 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 28.05.2020

Im Antrag wird die Stadtverwaltung aufgefordert, bei der beabsichtigten Novellierung der „Sozialgerechten Bodennutzung“ (SOBON) zügig Fortschritte zu erzielen und abzuschließen, mit dem Ziel, dass mindestens 50 % des neu geschaffenen privaten Baurechts an die Stadt München übertragen wird zur kostengünstigen Realisierung von dauerhaft geförderten und genossenschaftlichen Wohnungen. Diese novellierte SOBON sei dem Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss für den 5. BA Messestadt (auch Arrondierung Kirchtrudering genannt) und weiteren neuen Siedlungsgebieten im 15. Stadtbezirk zu Grunde zu legen.

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

Eine Novellierung der Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) wurde durch den Koalitionsvertrag der Stadtratsfraktionen Die Grünen / Rosa Liste mit SPD / Volt initiiert. Die Überarbeitung wird aktuell durch die Verwaltung erarbeitet.

Wie bereits im Vortrag der Referentin dargestellt, unterlag gemäß des Stadtratsbeschlusses vom 10.12.1997 die Messestadt Riem nicht den Verfahrensgrundsätzen der SoBoN. Da sich die Umstände, die den Ausschluss der Anwendbarkeit der SoBoN-Regularien begründeten, geändert haben, erklärten die privaten Eigentümer*innen bereits 2016 ihre grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft mit schriftlichen Absichtserklärungen gemäß der SoBoN 2012. Im weiteren Projektverlauf haben sich alle Planungsbegünstigten im Zeitraum vom 12.03.2018 bis zum 08.04.2019 zur Mitwirkung nach den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) in der Fassung vom 26.07.2017 verpflichtet.

Durch die Beauftragung diverser planerischer Vorleistungen wie Gutachten, Untersuchungen und Testentwürfe ist das Bebauungsplanverfahren bereits schon so weit fortgeschritten, dass eine Änderung der Anwendbarkeit der SoBoN-Grundsätze 2017 auf die – noch nicht endverhandelten und zudem noch nicht beschlossenen künftigen SoBoN-Regularien 2021 nicht gerechtfertigt wäre und zudem eine zeitliche Verzögerung bedeuten würde.

Der Antrag Nr. 20-26 / B 00189 des Bezirksausschusses ist damit behandelt. Ihm kann nicht entsprochen werden.

Behandlung des Antrags Nr. 20-26 / B 00353 vom 16.07.2020

Neue energetische, ökologische und verkehrliche Standards im neuen B-Plan-Gebiet 5. Bauabschnitt Messestadt / Arrondierung Kirchtrudering berücksichtigen und umsetzen (für Eckdatenbeschluss)

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00353 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 16.07.2020

Im Antrag wird die Stadtverwaltung aufgefordert, bei der geplanten städtebaulichen Entwicklung in Kirchtrudering im Rahmen des Eckdaten- und Aufstellungsbeschlusses für den 5. BA Messestadt (auch Arrondierung Kirchtrudering genannt) folgende Eckdaten zugrunde zu legen:

- 1.) Im neuen Baugebiet ist ein wesentlicher Anteil der Wohngebäude in **nachhaltiger und ressourcenschonender Holzbauweise** zu realisieren, orientiert an der Holzbausiedlung im Prinz-Eugen-Park in Bogenhausen.
- 2.) Bei der Bebauung ist ein **angenehmes Mikroklima durch Fassaden- und Dachbegrünung**, eine große Anzahl von Bäumen und einen geringen Anteil versiegelter Fläche zu erreichen, das bedeutet auch eine umfassende Durchgrünung des öffentlichen Raums. Ein **zukunftsweisender Energiestandard** (z. B. Kfw 40+) plus der Einsatz von regenerativen Energien in Form von **Solaranlagen** auf Dächern und an Fassaden sowie der Anschluss an das Geothermie-Nahwärmenetz sind fester Bestandteil des Energiekonzepts.
- 3.) Das **Mobilitätskonzept** ist auf eine sparsame Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und einen hohen Verkehrsanteil durch den Umweltverbund auszulegen, entsprechend den Stadtratsbeschlüssen aus den Jahren 2018 (sauba sog i) bis 2020 (Radentscheid) und den aktuellen vertraglichen Vereinbarungen der neuen Stadtratsmehrheit. Die Führung einer ÖPNV-Buslinie durch das Gebiet ist baulich vorzusehen. Die **Festsetzung mehrerer Quartiersgaragen** für das gesamte neue Siedlungsgebiet ist zu prüfen.
- 4.) Entsprechend ist in den Auslobungsunterlagen für den städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb auch eine **hohe Freiraumqualität mit hochwertiger Vernetzung zum Riemer Park zu fordern**.
- 5.) Der BA 15 fordert eine frühzeitige Bürgerbeteiligung in Form eines Bürgerworkshops und einen sensiblen Umgang mit der benachbarten Bestandsbebauung in Kirchtrudering und im 4. BA Messestadt.

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

Zu 1.)

Nachhaltige und ressourcenschonende Holzbauweise

Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen und klimagerechten Stadtentwicklung wird im Bebauungsplanverfahren die Umsetzung des Stadtratsbeschluss „Wohnungsbau in Holzbauweise“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16515) vom 15.01.2020 geprüft. Vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird bei der Vergabe von städtischen Grundstücken das Ziel verfolgt 50 % für die Erstellung von Gebäude in Holzbauweise zu vergeben. Für die Grundstückvergaben soll im Einzelfall geprüft werden, ob und in welchem Umfang im Rahmen der Grundvoraussetzungen die Umsetzung der Bauweise mit einem hohen Anteil nachwachsender Rohstoffe gefordert wird.

Zu 2.)

Fassaden- und Dachbegrünung / Durchgrünung öffentlicher Raum

Die vorliegende Beschlussfassung greift die genannten Ziele neben einem möglichst geringen Anteil an versiegelten Flächen auf den Bauflächen, umfassende Durchgrünungsmaßnahmen wie Baumpflanzungen, Fassaden- und Dachbegrünung zu berücksichtigen, die die Entwicklung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeldes unterstützen und sich positiv auf den Naturhaushalt, insbesondere das Mikroklima auswirken, aus. Ebenso sollen zahlreiche Baumpflanzungen für angenehme öffentliche Räume bzw. Straßenräume sorgen.

Zukunftsweisender Energiestandard

Im Bereich des geförderten Wohnungsbaus, der nicht auf die städtischen Flächen beschränkt ist, sollen die Ziele und Vorgaben zum energetischen Standard des Wohnungspolitischen Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“ umgesetzt werden. Für Bauvorhaben auf den durch die Stadt vergebenen Flächen ist der ökologische Kriterienkatalog der Landeshauptstadt München anzuwenden. Der geforderte Energiestandard liegt damit jeweils über den gesetzlichen Anforderungen.

Zu 3.)

Mobilitätskonzept

Die planerische Vorbereitung und Entwicklung eines oder mehrerer Mobilitätskonzepte zur Minimierung des Verkehrsaufkommens (MIV) sowie zur Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund und zur Steigerung des ÖPNV-Anteils im Modal-Split ist eines der verkehrsplanerischen Ziele der vorliegenden Beschlussvorlage. Für das Planungsgebiet soll während der Vorbereitung des Wettbewerbs und im Bebauungsplanverfahren die Umsetzung von Mobilitätsbausteinen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes zur Förderung der Nahmobilität (z.B. Carsharing, E-Ladestationen) sowie zur Reduzierung des MIV berücksichtigt werden. Vielfältige Mobilitätskonzepte sollen auch wesentlicher Bestandteil der Auslobung und des Wettbewerbs sein. Vor diesem Hintergrund sind die dafür erforderlichen Flächen (z.B. Mobilitätszentrale, E-Ladesäulen) nachzuweisen.

Radentscheid

Die Planungskonzeption soll dabei die Nahmobilität durch Verbesserung der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeiten einschließlich der Sicherung und Herstellung der Durchwegung des gesamten Planungsgebietes für den Fuß- und Radverkehr fördern. Dem Fuß- und Radwegenetz kommt deshalb unter Berücksichtigung des Radentscheids vom 24.07.2019 eine besondere Bedeutung zu.

ÖPNV-Buslinie

Zur Bewältigung der nicht unerheblichen Wege im öffentlichen Personennahverkehr und der erwarteten hohen Verkehrsbelastung soll im Bereich der Entlastungsstraße eine eigene Busspur vorgesehen werden.

Quartiersgaragen

Die nach Art. 47 Bayerische Bauordnung (BayBO) in Verbindung mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge sollen flächenschonend und geeignet (kurze Wege) in Tief- und / oder Quartiersgaragen untergebracht werden, um die Freibereiche möglichst wenig zu beeinträchtigen. Sofern nicht ausreichend Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum an der

Entlastungsstraße oder an der Straße Am Mitterfeld hergestellt werden können, sind diese ebenfalls in Garagen, bevorzugt in Quartiersgaragen mit Zufahrt von der Entlastungsstraße aus nachzuweisen.

Zu 4.)

Freiraumqualität / Vernetzung zum Riemer Park

Wesentliche städtebauliche und landschaftsplanerische Zielsetzung ist die wegemäßige Vernetzung des neuen Quartiers mit dem angrenzenden Stadtteil Trudering (Kirchtrudering) sowie der Messestadt Riem und dem Riemer Park. Im Zusammenspiel mit der städtebaulichen Idee soll im Wettbewerb ein Freiraumsystem entwickelt werden, das die Leitgedanken des Riemer Parks aufgreift und weiterführt, an die wesentlichen Parkelemente und -strukturen anknüpft sowie öffentliche und private Grün- und Freiflächen mit hoher Freiraumqualität ermöglicht.

Auch die Anknüpfung an die wesentlichen Parkelemente, um so die Qualitäten des Riemer Parks für das neue Quartier zu nutzen, wird eine entscheidende Aufgabe des Wettbewerbs sein. Ebenso gilt es eine angemessene Freiraumgestaltung im Übergang zum Riemer Park zu entwickeln

zu 5.)

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Durch die Eigentümer*innen soll im Vorfeld des Wettbewerbs in enger Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt werden, die den Bürger*innen die Möglichkeit eröffnet, sich an der Entwicklung des Planungsgebietes zu beteiligen. Das Format dieser Veranstaltung wird abhängig von der aktuellen pandemischen Entwicklung erarbeitet und frühzeitig angekündigt werden. Die in dem geplanten Beteiligungsformat vorgebrachten Anregungen der Bürger*innen werden bei der Auslobung des Wettbewerbs berücksichtigt.

Umgang mit der Bestandsbebauung

Der fünfte Bauabschnitt wird als neuer Baustein und Bindeglied zwischen dem Ortskern Kirchtrudering und der Messestadt Riem dienen. Aufgabe des beabsichtigten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs wird unter anderem sein, städtebaulich qualitätvolle Lösungen zu finden. Dabei sind Auswirkungen und Veränderungen auf das Stadtbild und das Höhenprofil durch die geplante Bebauung in Abhängigkeit vom möglichen Nutzungsmaß ebenso zu berücksichtigen, wie deren Einfluss auf das heterogene städtebauliche Gefüge Kirchtrudering und den Übergang zum Riemer Park und dem vierten Bauabschnitt der Messestadt Riem.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00189 des Bezirksausschusses kann nach Maßgabe des Vortrages der Referentin entsprochen werden.

Behandlung des Antrags Nr. 20-26 / B 01481 vom 17.12.2020

**Grundschulgrundstück im Bereich des 5. Bauabschnitts / Arrondierung
Kirchtrudering
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01481 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 –
Trudering-Riem vom 17.12.2020**

Im Antrag wird die Stadtverwaltung gebeten, bei der Erstellung des Bebauungsplanes für den 5. Bauabschnitt ein ausreichend großes Grundstück für eine Grundschule einzuplanen.

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

Im Rahmen der Bedarfsermittlung wurde durch die zuständigen Fachdienststellen der Bedarf für einen Grundschulstandort gemeldet. Diese Bedarfsmeldung wird in der Beschlussvorlage bereits aufgenommen und im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.

Auf Grundlage der aktuellen Bevölkerungsprognose wird die Grundschulversorgung für das Planungsgebiet gegenwärtig als nicht gesichert beurteilt. Neben dem Bedarf aus dem Planungsgebiet fünfter Bauabschnitt Messestadt Riem ist auch die Berücksichtigung des Bedarfs aus der geplanten Quartiersentwicklung Heltauer Straße (circa 1.500 Wohneinheiten) vorgesehen. Zur Deckung des Bedarfs wird ein Grundschulstandort für eine 5-zügige Grundschule mit Option auf 6 Züge, eine 3-fach Sporthalle (auch zur Vereinsnutzung mit Tribüne) und Freisportflächen mit einem großen Rasenspielfeld, kleinem Allwetterplatz mit Weitsprunganlage sowie Laufbahn vorgesehen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 01481 des Bezirksausschusses kann nach Maßgabe des Vortrages der Referentin entsprochen werden.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering - Riem wurde gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Planungsreferates, Ziffer 2 und 6.1 Bezirksausschuss-Satzung) mit Schreiben vom 16.02.2021 angehört.

Eine Stellungnahme des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem lag bis zur Drucklegung nicht vor. Es ist beabsichtigt, diese Stellungnahme mittels Hinweisblatt nachzureichen.

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

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

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Für das im Übersichtsplan (Anlage 2) des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 29. Januar 2021, (M = 1 : 5.000) schwarz umrandete Gebiet östlich von Kirchtrudering, südlich des Alten Riemer Friedhofs, westlich des Riemer Parks und nördlich der Bahnlinie München - Rosenheim, ist der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen.
Der Übersichtsplan (siehe Anlage 2) ist Bestandteil dieses Beschlusses.
2. Von den im Vortrag der Referentin unter Buchstabe A) aufgeführten städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrsplanerischen Eckdaten und den Rahmenbedingungen wird zustimmend Kenntnis genommen und den weiteren Planungen zugrunde gelegt.
3. Es besteht Einverständnis, dass die Planungsbegünstigten in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerb nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe B) für das Planungsgebiet mit vorgeschalteter Bürgerinformation durchführen.
4. Die im Vortrag der Referentin unter Buchstabe A), Ziffer 3 „Planungsziele“ genannten Eckdaten und Rahmenbedingungen werden dem Wettbewerb zugrunde gelegt.
5. Die Landeshauptstadt München ist im Preisgericht des Wettbewerbs zu beteiligen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk als Fachpreisrichterin im achtköpfigen Fachpreisgericht vertreten. Das Kommunalreferat soll mit einer Stimme als Grundstückseigentümer*in, der Stadtrat durch drei Mitglieder der Stadtratsfraktionen und die / der Vorsitzende des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes im Preisgericht als Sachpreisrichter*innen vertreten sein. Das insgesamt siebenköpfige Sachpreisgericht wird durch zwei Vertreter*innen der privaten Grundstückeigentümergeinschaft komplettiert. Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden je nach Bedarf als sachverständige Berater*innen hinzugezogen.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und über das weitere Verfahren zu berichten und auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses das Bauleitplanverfahren fortzuführen.
7. Von den Ausführungen zum notwendigen Ausbau des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade unter Buchstabe A) Ziffer 3.7.1 und 3.7.2 sowie der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung „Wohnen am Riemer

Park“ wird Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat Umfang und Zeitpunkt der erforderlichen planungsrechtlichen Maßnahmen ermitteln und einleiten.

- 8.** Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00189 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 28.05.2020 ist damit gemäß Art 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
- 9.** Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00353 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 16.07.2020 ist damit gemäß Art 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
- 10.** Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01481 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 17.12.2020 ist damit gemäß Art 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
- 11.** 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
Ober-/Bürgermeister

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

IV. Abdruck von I. - III.

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

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

Zu V.:

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

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/32 V