

Zusammenfassung der **Leistungsbeschreibung** für die **Vergabe der Gutachten** zur Erstellung eines Integrierten Strukturkonzeptes für den Münchner Nordosten (SEM Nordost) und übergreifende Steuerungsaufgaben.

## **A. Gemeinsame Grundlagen**

### **1. Anlass/Beschlusslage**

- Vorbemerkung  
**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates** am 27.11.2013 zu einer vorbereitenden Untersuchung für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM): Ein integriertes Strukturkonzept ist zu entwickeln mittels vier Fachgutachten:  
  
Los 1 - Verkehr und Erschließung  
Los 2 - Siedlungsentwicklung  
Los 3 - Landschaftsentwicklung  
Los 4 - Immissionen  
  
Koordination und Erarbeitung des Strukturkonzeptes aus den 4 Gutachten durch  
Los 5 - Steuerungsunterstützung.
- Langfristige Siedlungsentwicklung  
**Bevölkerungsprognosen** für München für den Zeitraum 2011-2030 sagen einen **Zuwachs** von 213.000 Einwohner voraus. Die Langfristige Siedlungsentwicklung (LaSie) hat in mehreren Gutachten Strategien untersucht, den zukünftigen Mangel an Wohnraum zu beheben und hierbei festgestellt, dass auch eine "verträgliche Entwicklung am Stadtrand notwendig sein wird".
- Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme  
Es gibt drei **Einleitungsbeschlüsse** für den Bereich Münchner Nordosten:
  - 16.07.2008 Trabrennbahn
  - 05.10.2011 östlich der S-Bahnlinie S8
  - 27.11.2013 Hinzunahme des Gebietes nördlich der Riemer StraßeUntersucht soll auch werden, ob über die im geltenden Flächennutzungsplan vorhandenen Flächenpotentiale hinaus (10000 Bewohner und 2000 Arbeitsplätze) Wohnraum entwickelt werden kann.

### **2. Planerische Rahmenbedingungen**

- **Landschaftsraum** Dieser ist geprägt durch eine Niedermoorlandschaft, durch historische Ortskerne mit Bezug zur offenen Landschaft, einem historischer Bahndamm, dem Hüllgraben. Der Münchner Nordosten ist Teil des Münchner Grüngürtels "und stellt einen stadtbedeutsamen Naherholungsraum mit großem Entwicklungspotential dar".
- **Verkehrerschließung** durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mittels S8 und S2. Die Verlängerung der U4 wurde 1991 beschlossen, im Nahverkehrsplan 2003 und im Verkehrsentwicklungsplan 2006 ist sie enthalten. Abstimmungen und Planungen eines viergleisiger Ausbaus der Bahntrasse S8 "werden noch einige Jahre beanspruchen". Die Verkehrsinfrastruktur ist derzeit gekennzeichnet "durch ein überaltertes und hinsichtlich der Leistungsfähigkeit sehr begrenztes Straßenverkehrsnetz". "Eine Erschließung potentieller Siedlungsentwicklungsflächen durch den Motorisierten Individuellen Verkehr (MIV) aus Westen ist zur Zeit nur eingeschränkt möglich".
- Der **Pferdesport** prägt die Identität der Stadtteile, die Pferdesportflächen umfassen ein Fünftel des Planungsgebietes.

- Herausforderungen: Es ist u.a. zu untersuchen, "ob **vorgezogene bzw. temporäre Lösungen** für höhenfreie Bahnquerungen möglich sind um zumindest einen Teil der Planungen von einer Tunnellösung zeitlich unabhängig zu machen" (S. 13)

### 3. Arbeitsweise und Projektstruktur

Die **planerischen Eckdaten sind prozessual zu entwickeln**, d.h. die Eingangsgrößen wie Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze, Nutzungs- und Siedlungsstruktur, Straßen und ÖPNV-Netz stehen nicht fest, sondern werden im Dialog mit dem Planungsreferat entwickelt. Federführend sind Los 2 und 3, also Siedlungs- und Landschaftsentwicklung. Verkehrsplanung und Immissionen sollen Los 2 und 3 zuarbeiten.

### 4. Ablauf und Umfang des integrierten Strukturkonzeptes

- Als **Zeitraum** werden 31 Monate festgesetzt:  
Phase I : 15 Monate Grundlagenermittlung und Vorentwürfe (Juni 2014 bis August 2015)  
Phase II: 16 Monate öffentliche Erörterung, politische Abwägung, Reduktion der Varianten (September 2015 bis Dezember 2016)  
Entscheidung durch den Stadtrat.
- **Bearbeitungsinhalte** sind die Auseinandersetzung mit dem vorhandenen Flächennutzungsplan, dem **Gutachten Stadtrand/Landschaft aus dem Projekt LaSie**. "Dabei soll die maximale Verfügbarkeit im Untersuchungsgebiet und der realisierte Tunnel auf der S8-Strecke zwischen Johanneskirchen und Daglfing unterstellt werden". "Ausgehend von einem vollständig entwickelten, optimierten Zustand ist es Aufgabe der Gutachten der Lose 1-4, Vorschläge für eine stufenweise Entwicklung des Gesamttraumes zu formulieren". "Bis zu einer Realisierung des Tunnels könnten ggf. **provisorische oder vorgezogenen** Querungen Entwicklungsschritte östlich entlang der S8 ermöglichen". (S. 17)  
Für den Vorentwurf des Strukturkonzeptes sind mindestens **drei Varianten** vorzulegen. Untersuchung verschiedener Lösungsansätze für die Flächen des **Pferdesportes** sind zu erstellen (z.B. Zusammenlegung der Pferdesportanlagen, Verlagerung)
- **Aufgaben** der Gutachter: Bestandsaufnahme, Entwicklung einer räumlichen Leitbildes (Anschlüsse an bestehende Strukturen, z.B. historische Ortskerne, Typologie der Baukörper, städtebauliche Dichten), Definition von Teilabschnitten zur Entwicklung und deren zeitliche Abfolge, Gewinnen und Zusammenstellen von **juristisch relevanten Argumenten**. Hierzu zählen die Begründung der Erforderlichkeit der Entwicklungsmaßnahme, der Nachweis der zügigen Entwicklung, der Durchführung in Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung, die Bedeutung des geplanten Entwicklungsbereiches für die örtliche und überörtliche Entwicklung.
- Termine für die Öffentlichkeitsarbeit:  
Phase I : Öffentlicher Workshop mit Bürgerinnen und Bürger als Auftakt des Bearbeitungs- und Beteiligungsprozesses 3. Quartal 2014  
Phase II: Öffentlichkeitsbeteiligung des Vorentwurfs (Varianten) 1. Quartal 201

## **B. Leistungsbeschreibung der einzelnen Lose**

### Los 1: Verkehr und Erschließung

- Zielsetzung: Dem **öffentlichen Nahverkehr** kommt eine besondere Bedeutung zu, es sollen möglichst MIV (Motorisierter Individualverkehr)-arme Siedlungsstrukturen geschaffen werden. (S.26)
- Der **verkehrliche Untersuchungsraum** umfasst Bogenhausen, Berg am Laim, Trudering-Riem, Schwabing-Freimann, Unterföhring, Aschheim.
- Für den ÖPNV und MIV ist eine **Bestandsanalyse** sowie eine **Dimensionierungs- und Leistungsfähigkeitsprüfung** vorzunehmen. (30 Zählungen vorhanden, aus den Jahren 2011-2013, 5 neue sollen vorgenommen werden) (S. 27)
- Der **Prognosehorizont** bezieht sich auf das Jahr 2030.
- Definition des **Verkehrsangebots**: Im **öffentlichen Nahverkehr** sind nur solche sich im Planungsstadium befindliche Projekte zu berücksichtigen, welche **baurechtlich und finanziell gesichert** sind. Eine **Ausnahme** bildet hier der Streckenabschnitt zwischen Daglfing und

Johanneskirchen. Hier ist ein **viergleisiger Ausbau der Strecke in Tunnellage zu unterstellen**. Bezüglich Verkehrsangebot des **MIV-Netzes** sind "Annahmen zur höhenfreien Querung der Bahnübergänge, z.B. Johanneskirchner Straße neu, Engelschalkinger Straße neu, Daglfinger Straße und einer Verlängerung des Schatzbogens nach Norden im Zusammenhang mit den Ausbauplanungen zur Landshamer Straße zu treffen". (S. 29)

- **Planfälle:** Die zu untersuchenden Infrastrukturprojekte sollen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit bewertet werden, Wechselwirkungen zwischen MIV und ÖPNV sollen dokumentiert werden, ÖPNV hat Vorrang. (S. 30 ff.)

#### Planfall 1: **U-Bahn**

Prüfung einer Verlängerung der U4 vom Arabellapark bis Engelschalking und darüber hinaus.

#### Planfall 2: **Trambahn**

Untersuchung der Erschließung des SEM-Gebietes mit der Straßenbahn. U4 bleibt dabei an der heutigen Endhaltestelle Arabellapark. Folgende Strecken sollen untersucht werden:

- Verlängerung der Trambahn vom Cosimapark nach Engelschalking, ggf. Weiterführung nach Riem, ggf. bis Messestadt Ost (z.T. auf der "alten" MVV-Trasse der Stadt-Umland-Bahn)
- Abzweigung der Trambahn von der Cosimastraße zum S-Bahnhof Johanneskirchen, ggf. darüber hinaus bis zur verlängerten Trambahntrasse von Engelschalking kommend.
- Verlängerung der Trambahn von der Hultschiner Straße bis zum Gelände der Trabrennbahn, alternativ bis zum S-Bahnhof oder U-Bahnhof Moosfeld.
- Führung einer Trambahn auf dem Korridor der Stadt-Umland-Bahn (Linie 1)  
[http://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media/download/pdf/Kann\\_und\\_soll\\_die\\_Stadt-Umland-Bahn\\_Wirklichkeit\\_werden.pdf](http://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/media/download/pdf/Kann_und_soll_die_Stadt-Umland-Bahn_Wirklichkeit_werden.pdf)
- **Querungsmöglichkeiten an der S8:** Es sollen auch **Erschließungskonzepte für Teilflächen** in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit bei nicht ausgebauter Bahnstrecke untersucht werden. "Dabei sind grundsätzliche Lösungsvorschläge für **vorläufige Querungsbauwerke** (höhengleiche Querung mit Schranken, höhenfreie Querung mit temporären Brücken und Unterführungen) zu entwickeln", gemäß Machbarkeitsstudie "4-gleisiger Ausbau der S8" (Bauwerke zur **Variante 5a**) (zur Erklärung siehe unten). (S. 34)
- **Querungsmöglichkeiten an der S2:** Ebenso wie bei der Querung S8 sind verkehrstechnische Lösungen zu entwickeln. Zu betrachten sind im Wesentlichen eine Verlängerung des Schatzbogens nach Norden. (S.35)
- **Querungsmöglichkeit Landshamer Straße:** Die Landshamer Straße soll nicht mehr einen Neuanschluss an die Riemer Straße erhalten, sondern parallel zur Bahnlinie unter dieser hindurchgeführt und an den geplanten Kreisverkehr zwischen Autobahn A94 und der Riemer Straße angeschlossen werden. (S. 35)

#### **Information zur Machbarkeitsstudie Variante 5a:**

Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München. Machbarkeitsuntersuchung Ostkorridor, 4-gleisiger Ausbau Daglfing -Johanneskirchen, erstellt im Auftrag des bayerischen Wirtschaftsministerium und der Landeshauptstadt München

#### **Variante 5a (Amtslösung)**

Die Amtslösung verläuft rein oberirdisch und verfügt über höhenfreie Kreuzungen (Straßenunterführungen) im Bereich der Johanneskirchner Straße, der Engelschalkinger Straße und der Daglfinger Straße. Schallschutz ist in Form von Lärmschutzwänden in einer Höhe von 2 m für den S-Bahn- und 4 m für den Güterverkehr entlang der Strecke vorgesehen. Die S-Bahn-Haltestellen Daglfing, Engelschalking und Johanneskirchen verfügen über einen barrierefreien Ausbau. In einer ersten Kostenschätzung im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden von den Gutachtern die Kosten auf ca. 210 Millionen Euro geschätzt, davon wird die Landeshauptstadt München nach heutiger Einschätzung einen Anteil von rund 35 Millionen Euro tragen müssen. Die Amtslösung (Variante 5a) entspricht nach Auffassung des Freistaates Bayern und der DB AG allen formalen und gesetzlichen Anforderungen und ist die Variante mit den geringsten Kosten. Hinsichtlich dieser Variante ist mit einer Bauzeit von dreieinhalb bis viereinhalb Jahren zu rechnen.

<http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2519849.pdf> (S.6)

<http://www.tunnelaktion.de/presse-files/7/111206-schuesslerplan%20ostkorridor.pdf>

## **Los 2: Siedlungsentwicklung**

- Vorbemerkung: Das LaSie Gutachten Stadtrand/Landschaft bildet die Grundlage der Planung. (S. 42)
- Aufgaben:  
Sichtung und Auswertung vorhandener Gutachten und Daten, Vertiefung dieser durch ergänzende Bestandsaufnahmen (Ortsbegehungen), Entwicklung der Eckwerte Einwohner/Arbeitsplätze, Bedarfe der sozialen Infrastruktur, Lokalisierung möglicher einzelner Verkehrserzeuger (z.B. Einzelhandelsprojekte) Umsetzung der Leitideen des LaSie-Gutachtens (Raumstrukturbilder)
- Federführung gemeinsam mit der Landschaftsentwicklung.

### **Information zum Gutachten Langfristige Siedlungsentwicklung (LaSie) Stadtrand-Landschaft, Stadtrandtypen:**

#### **Quartier im lichten Waldland**

Ein neues, dichtes Stadtquartier wächst auf den gut erschlossenen, angebundenen und durchgrünten Arealen der Galopprennbahn. Mit ca. 9500 Einwohnerinnen und Einwohner werden ca. 75% des Entwicklungsziels erreicht.

#### **Nachbarschaften in dichtem Gartenland**

Die Siedlungsstrukturen Daglfing und Engelschalking werden durch unterschiedliche Bebauungstypologien und Versorgungsinfrastrukturen ergänzt. An die bestehenden Bebauungen östlich der S8 werden neue Nachbarschaften angeschlossen und die Freiräume als Gemeinschaftsgärten entwickelt. Bei einer GFZ von 2,2 sollen Wohnung für 3500 Menschen geschaffen werden.

#### **Anlaufstellen in weitem Wasserland**

Beidseitig des Hüllgrabens wird ein wassergeprägter, großzügiger Landschaftsraum freigehalten und bestehende Hofstrukturen werden zu Anlaufstellen für die Naherholung umgebaut.

#### **Baugruppen in offenem Moosland**

Johanneskirchen bekommt eine neue Facette gemeinschaftlichen Wohnens hinzu, das auf dezentrale Kreisläufe baut. Die Bebauung im durch Grünland geprägten Moosland ist in kleinen Gruppen organisiert, die in unmittelbarem Kontakt zur Landschaft neue Kreislaufsysteme in den Bereichen Abwasser und Energieversorgung erproben.

**Die Stadtrandtypen stellen einen klaren Rahmen für die Entwicklung des Nordostens dar.** Das Wasserland darf beispielsweise nicht wie das Waldland bebaut werden und im Gartenland gelten andere Regeln als im Moosland. In der Testplanung wird sichtbar, wie sich die Dichten und Höhen in den Quartieren unterscheiden. Es werden die differenzierten Formen der Vernetzungen mit dem Wasserland und die Randbildungen erkennbar sowie die Anordnung von Verkehrs-, Versorgungs- und Naherholungsinfrastrukturen.

Insgesamt ermittelt dieses Gutachten ein Potential von **12473,3 Wohneinheiten** für **31.525,8 Bewohner**.

[http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/LaSie/lasie\\_gutachten\\_wwwkl.pdf](http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/LaSie/lasie_gutachten_wwwkl.pdf) (S. 25 und S. 39/40)

## **Los 3: Landschaftsentwicklung**

- Vorbemerkung: Ziel des Gutachtens ist es Vorschläge zur Gestaltung der Freiräume in den Bereichen Siedlung und Landschaft zu machen. (S. 49)
- Aufgaben:  
Bewertung der Flächen hinsichtlich deren Funktionen und Eignung für Erholung, Naturschutz, Naturhaushalt, Landschaftsbild und Stadtklima, Erstellung einer flächendeckenden Biotop- und Nutzungstypokartierung, Bewertung des Landschaftsbildes und der Kulturlandschaft, Untersuchung des Stadtklimas, Entwicklung eines landschaftlichen Leitbildes unter Berücksichtigung der Landschaftsgeschichte, der Erholung, der historischen Ortskerne, der Freizeitinfrastruktur (Rad- und Fußwege), der Schutzgebiete, der landwirtschaftlichen Nutzung, der Integration des Pferdesports.
- Federführung gemeinsam mit der Siedlungsentwicklung (S. 54)

#### **Los 4: Immissionen**

Aufgabe ist die prozessbegleitende Funktion bei der Erstellung des Strukturkonzeptes, d. h. Ermittlung der relevanten bestehenden und geplanten Immissionen, dazu gehören u.a. die Schallquellen und Vorschläge zum Schallschutz, sowie erschütterungstechnische Untersuchungen (U-Bahn und Trambahn).

#### **Los 5: Steuerungsunterstützung**

Übergreifende Koordination der Erarbeitung des Strukturkonzeptes aus dem Fachgutachten der Lose 1 bis 4.

#### **Bewertung**

1. Die Grundlage für die Erstellung der Gutachten ist das LaSie-Gutachten, das sog. Stadtrandtypen ermittelt hat: Dichte Bebauung an der S-Bahn, dicht auf der Galopprennbahn, kleinteilige Bebauung Richtung Johanneskirchen, großzügiger Grünzug entlang des Hüllgrabens.  
Das Gutachten Langfristige Siedlungsentwicklung (LaSie) hat ein wesentlich höheres Potential für den Wohnungsbau festgestellt als im gültiger Flächennutzungsplan (10000 Bewohner, 2000 Arbeitsplätze) ausgewiesen. Diese Tatsache wird den Bürgern bis heute vorenthalten.
2. Es ist zu befürchten, dass das Gutachten zum Verkehr und Erschließung nicht zu einer realistischen Einschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens führt. Schon im Vorfeld sind die zu verwendenden Daten veraltet. Es werden 30 Zählungen aus den Jahren 2011 bis 2013 vorgegeben und nur 5 neue Zählungen durch den Gutachter gefordert. Unklar bleibt, warum das Planungsreferat bis zu den Sommerferien 2014 eigene Zählungen durchführen will.
3. Das eigentliche Problem, nämlich der viergleisigen Ausbau der S8-Trasse wird in der Ausschreibung zu den Gutachten als gelöst angenommen:  
Den Gutachtern wird die Variante 5a der Machbarkeitsuntersuchung vorgegeben, d.h. ein viergleisiger Ausbau ohne Tieferlegung der Trasse oder Tunnel. Gemäß Machbarkeitsuntersuchung ist diese Variante keineswegs provisorisch gedacht, sondern eine von 6 Varianten, die einmal gewählt, endgültig ist.

**Wir, die Bürgerinitiative Lebenswertes Daglfing, lehnen daher (ebenso wie der BA 13, einstimmig) kompromisslos provisorische Brücken zur Teilerschließung des Münchner Nordosten ab.**