



Neues im Nordosten



Landeshauptstadt
München
**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**

Das Journal zur Stadtentwicklung im Münchner Nordosten

Ausgabe 03 / 2017

Drei Varianten, viele Möglichkeiten:

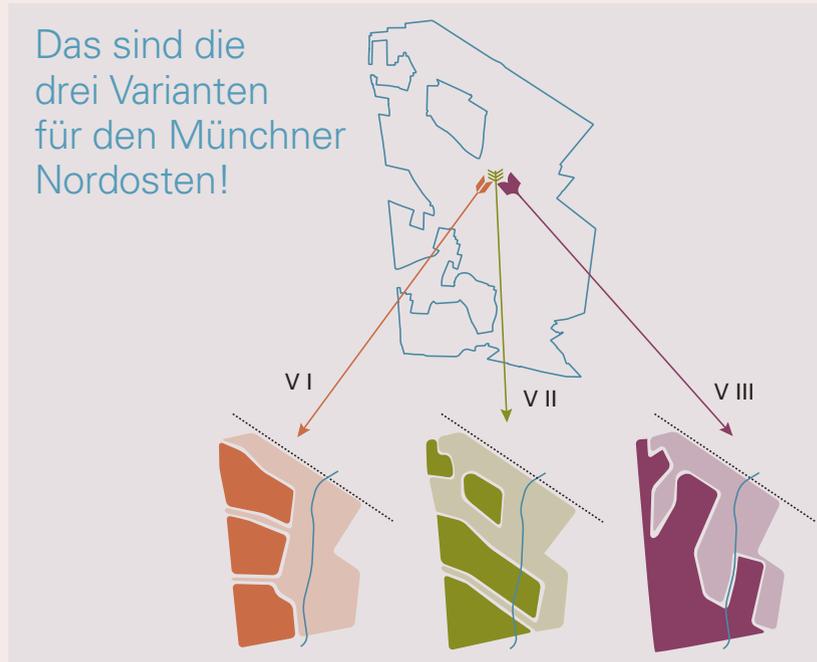
Wo entsteht Wohnraum? Wo verlaufen Straßen und Gleise? Wie entwickeln wir bestehende Siedlungen weiter? Wo liegen die größten Freiflächen? Welche Identität hat die Landschaft? Diese und andere Fragen beantwortet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit drei Varianten für den Münchner Nordosten auf ganz unterschiedliche Weise. Um Stärken und Schwächen der Varianten zu bewerten, sind nun Münchens Bürgerinnen und Bürger zur öffentlichen Debatte eingeladen. Denn es gibt nicht nur drei Varianten, sondern auch noch viel Gestaltungsspielraum.

Die Planungen zur Entwicklung des Münchner Nordostens befinden sich am Ende der ersten Phase. Planer-Teams haben gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung drei unterschiedliche Varianten für die Entwicklung des rund 600 Hektar großen Gebietes östlich der S8 ausgearbeitet. Im Rahmen der Öffentlichkeitsphase sollen die Stärken und Schwächen der Varianten gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden. Im Anschluss beginnt die Weiterentwicklung zu einem integrierten Strukturkonzept, das im Jahr 2019 vorliegen soll.

Immer mehr Menschen suchen in der Region München eine Wohnung. Schätzungen gehen davon aus, dass die Stadt bis 2030 um weitere 200.000 Menschen auf 1,8 Millionen Personen wächst – das wäre eine Zunahme von rund 50 Prozent gegenüber dem Jahr 2000. Der Münchner Nordosten bietet viele Möglichkeiten, diese Entwicklung zu beeinflussen, die im Rahmen einer geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme geprüft werden.

In den nun vorliegenden Varianten für

Das sind die drei Varianten für den Münchner Nordosten!



den Münchner Nordosten geht es unter anderem um die Lage von Wohnquartieren, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Straßen, ÖPNV-Linien, Gewerbe – sowie den Erhalt der Identitäten und der charakteristischen Landschaft.

Ausstellung, Jugendkongress, Symposium, Workshops und Gesprächsrunden mit Eigentümerinnen und Eigentümern

Im März 2017 eröffnet eine Ausstellung, die mit Modellen, Veranstaltungen und Informationen die Schwerpunkte der Varianten in verschiedenen Formaten vermittelt: Die eigens konzipierte Ausstellung soll als zentraler Treffpunkt der Debatte dienen und zum persönlichen Austausch über die Varianten einladen. Es beginnt mit einer öffentlichen Auftaktveranstaltung, in der die drei Varianten in Anwesenheit der Stadtspitze präsentiert werden.

Im Anschluss laden zwei Bürgerworkshops zur intensiven Diskussion ein. Hier sind alle Münchnerinnen und Münchner eingeladen, die sich an der zukunftsfähigen Entwicklung beteiligen möchten. Zusätzlich werden in

verschiedenen Gesprächsrunden die Vor- und Nachteile der Varianten mit einzelnen Gruppen und ihren jeweils ganz eigenen Bedürfnissen erörtert: zum Beispiel mit Eigentümerinnen und Eigentümern, Vertreterinnen und Vertretern aus dem Bereich der Landwirtschaft, des Umweltschutzes, des Pferde- und Freizeitsports sowie aus Bildungseinrichtungen und aus den Nachbargemeinden. Der Münchner Nordosten ist eines der größten Stadtentwicklungsprojekte bundesweit – im Rahmen eines Symposiums werden daher auch Fachleute aus anderen Städten eingeladen.

Neue Stadtteile entstehen nicht von heute auf morgen: Die Entwicklung soll in den kommenden Jahrzehnten schrittweise erfolgen. Viele, die künftig in den neuen Quartieren wohnen, gehen heute noch zur Schule. Damit in der Variantendiskussion auch junge Menschen zu Wort kommen, ist im Frühjahr auch zudem eine Jugendkonferenz mit hochrangigen Vertreterinnen und Vertretern der Landeshauptstadt München geplant.

Nach Abschluss der Öffentlichkeitsphase im Frühjahr 2017 haben die Plane-

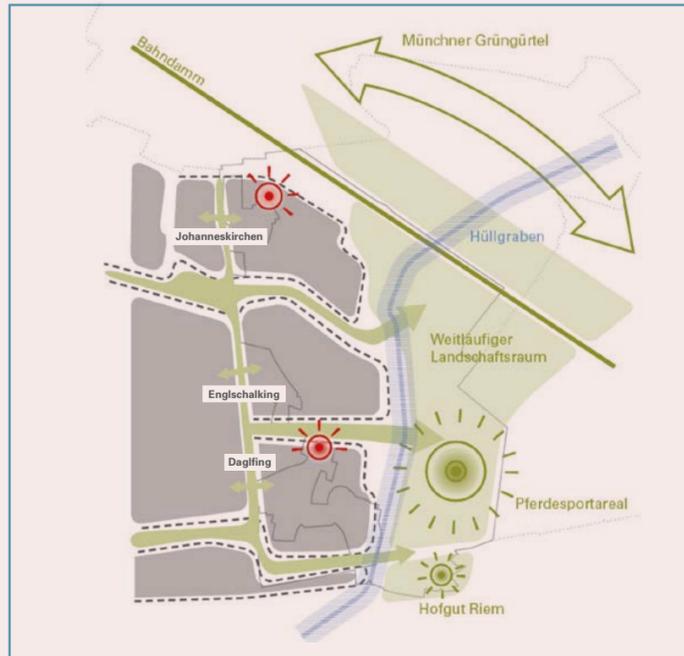
Im Münchner Nordosten haben wir die Chance, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und gleichzeitig bestehende Qualitäten zu sichern und zugleich die Qualitäten eines neuen Stadtteils zu entwickeln. Inzwischen liegen für die weiteren Planungen drei Varianten mit unterschiedlichen Schwerpunkten vor. Wenn es darum geht, Vor- und Nachteile abzuwägen, laden wir dazu ein, an dieser wichtigen Diskussion mitzuwirken. Denn ich verspreche Ihnen: Wir diskutieren ergebnisoffen über die Varianten. Denn nur dann kommen wir zu dem besten Ergebnis für einen weiterhin lebens- und lebenswerten Münchner Nordosten.



// Stadtbaurätin Professorin
Dr. (I) Elisabeth Merk

rinnen und Planer die Aufgabe, aus dieser Diskussion zu den Varianten ein integriertes Strukturkonzept zu entwickeln. Derzeit geht man davon aus, dass dies 2019 abgeschlossen werden kann. /ME





Wie drei Perlen einer Kette sind die neuen Quartiere in dieser Variante entlang der in einen Tunnel verlegten S8 aufgereiht. Die Variante 1 erweitert die bestehenden Dorfkern Johanneskirchen und Englschalking zu drei eigenständigen Quartieren, die durch Grünkorridore verbunden werden. Durch den S8-Tunnel wachsen die Quartiere beiderseits der Bahn wieder zusammen. Nach Osten hin markiert der Hüllgraben die räumliche Grenze zur freien Landschaft, dem Münchener Grüngürtel.

Für die Planerinnen und Planer waren die gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickelten Leitsätze wichtige Zielvorgaben. Einer der Leitsätze für den Münchener Nordosten lautet „Adressen Nordost“ und nimmt Bezug darauf, dass neue Nutzungen Rücksicht auf den bisherigen Charakter der Quartiere nehmen sollen. Bestehende Identitäten sichern und Vielfalt ermöglichen ist auch ein Ziel, das mit dem Leitsatz der „Nordost-Collagen“ erreicht werden soll.

Die Variante der Perlenkette nimmt Bezug auf das historische Siedlungsmuster der Dörfer und interpretiert dieses vor dem Hintergrund der räumlichen Verbindung zum Flughafen neu. Die neuen Siedlungsgebiete rücken im Sinne einer starken Verdichtung entsprechend nah an den Bestand heran. Die historischen Dorfkern sollen dabei aufgewertet werden – unter

anderem durch kulturelle Nutzungen. Da man den Hüllgraben als natürliche Grenze festlegt, bietet diese Variante im Vergleich zu den anderen Varianten weniger Spielraum bei der Siedlungsentwicklung.

Enge Anbindung an Bogenhausen

Gemäß dem Leitsatz „(Nah)mobil“ (siehe Journal 2) wird beim Verkehr der Schwerpunkt auf den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs gelegt. Durch die mögliche Verlängerung der U4 wird östlich der S8 ein neu entstehender Stadtteil erschlossen. Rund um eine mögliche neue Haltestelle nördlich von Englschalking entsteht ein neues Quartierszentrum mit Wohnen, Einkaufsmöglichkeiten, Büros und Gastronomie. Ob die U-Bahnstation realisiert werden kann, ist von der Einwohnerdichte im Umfeld abhängig.

Zusätzlich verbindet eine neue Tram- oder Buslinie parallel zur S8 die neuen Quartiere von Nord nach Süd. Wichtiger Teil des Konzepts in dieser Variante ist die enge Anbindung der neuen Stadtteile an die bestehenden Siedlungsbereiche in Bogenhausen. Nahversorgungszentren liegen an den drei S-Bahn-Haltestellen und ermöglichen durch den viergleisigen Ausbau der S8 in Tunnellage einen neuen und barrierefreien Austausch der bislang getrennten Quartiere.

Wer auf das Auto angewiesen ist, erreicht die neuen Siedlungsgebiete

Variante 1: „Die Perlenkette“

Entwicklungsschwerachse entlang der S8

Dieser Vorschlag orientiert sich deutlich an den bestehenden Siedlungsstrukturen – östlich des Hüllgrabens bleibt der freie Landschaftsraum in seiner ganzen Weite erhalten. Hier liegen die neuen Siedlungen vorrangig entlang der S-Bahnlinie.



Das sagen die Planerinnen und Planer



// Irene Burkhardt
Landschaftsarchitektin BDLA, Stadtplanerin SRL,
Burkhardt | Engelmayer

Die Stadt entwickelt sich von den Orten Daglfing, Englschalking und Johanneskirchen aus weiter. Es entstehen eigenständige Siedlungskerne, die zum Hüllgraben und zur östlichen Stadtgrenze hin einen weiten Landschaftsraum offen lassen.

Der Hüllgraben bildet hier die Grenze der städtebaulichen Entwicklung. Die neuen Stadtbausteine erweitern die gewachsenen Siedlungen und entwickeln sie zu eigenständigen Quartieren weiter.



// Mario Abel
Architekt, yellow z urbanism architecture

Checkliste

Siedlung & Versorgung:

- Einwohnerpotenzial von ca. 27.500 und ca. 9.500 Arbeitsplätze
- enge Verknüpfung mit Bestand, kleinteilige Bebauung im Umfeld der historischen Dorfkern
- urbanes Wohnen im Bereich der neuen Zentren
- kleinteilige Bebauung im Umfeld der historischen Dorfkern
- hohes Arbeitsplatzpotenzial in Englschalking
- drei eigenständige Quartiere mit eigenen Zentren
- großes Quartierszentrum nordöstlich von Englschalking

Landschaft, Freizeit & Erholung:

- weitläufige Landschaft bleibt östlich des Hüllgrabens und entlang des Bahndamms erhalten
- Olympiareitanlage, Galopprennbahn und Trainingsbahn werden wichtiger Bestandteil der Landschaft
- bestehende Grünverbindungen werden ausgebaut
- Option auf einen Badesees im Norden
- Sportflächen und Kleingärten an den östlichen Ortsrändern
- Erholungsangebote vermitteln Gefühl für „Leben am ländlich geprägten Stadtrand“

Natur & Landwirtschaft:

- großer Anteil an wertvollen Bäumen, Biotopen und Ausgleichsflächen bleibt erhalten
- Hüllgraben wird renaturiert, Erlebbarkeit gestärkt
- charakteristische Weite bleibt erhalten
- ackerbauliche Nutzung konzentriert sich im Norden
- Grünland, Landschaftspflege und Gemüsebau sind Schwerpunkte der Landwirtschaft

Verkehr:

- großer Teil neuer Siedlungen wird von bestehender S-Bahn erschlossen
- mögliche Verlängerung der U4 mit einer neuen Haltestelle östlich der S8
- Bus oder Tram bieten neue Nord-Süd-Verbindung
- Autoverkehr hauptsächlich über Nord-Süd-Achse im neuen Siedlungsgebiet
- Ausbau Kreuzung Rennbahnstraße/Riemer Straße
- nördliche Anbindung an den Autobahnzubringer M3

Kultur & Sachgüter:

- durch die Grünbereiche bleiben die Freistellung der Dorfkern und bedeutende Blickbeziehungen erlebbar
- heutige Gestalt der Salzstraße wird überformt
- Gut Riem bleibt unverändert erhalten

Gewerbe:

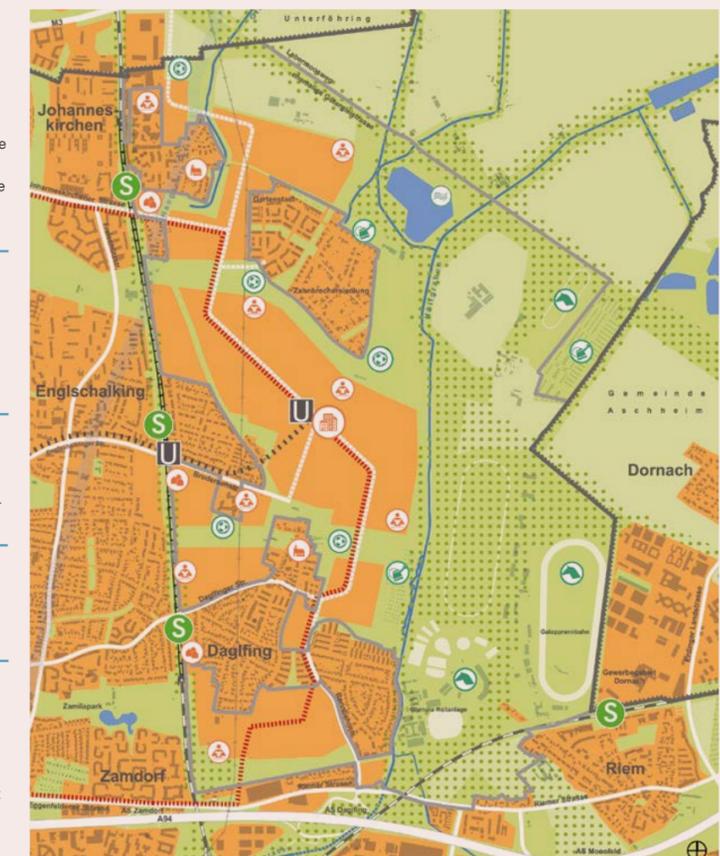
- klassisches Gewerbe aus dem Bestand im Süden und an der Bahn
- Büros im Bereich der möglichen S- und U-Bahnhaltestellen

Bildung und Sport:

- fünf neue Grundschulen und zwei weiterführende Schulen
- Sportflächen in den neuen Grünzügen

Regionale Einbindung:

- unzerschnittene großzügige Freiräume als Stadtrand
- stärkt die beiden Achsen entlang der Bahnlinie
- neue Siedlungsgebiete vor allem über den Schatzbogen und den Zubringer zur M3 eng mit der Region verbunden
- übergeordnete Erschließungsachsen nach Osten sind nicht vorgesehen



Variante 2: „Neue Quartiere am Hüllgraben“

Brückenschlag nach Riem

Entlang eines zentralen Grünzugs entstehen sehr kompakte Wohnquartiere beidseitig des Hüllgrabens. Die alte Salzstraße bildet die Siedlungsgrenze zum Münchner Grüngürtel. Es entsteht eine neue räumliche Verbindung von Engelschalking bis in die Messestadt. Die U4 könnte bis nach Riem verlängert werden.

Freie Landschaft und verdichtete Stadt treffen in dieser Variante unmittelbar aufeinander. Unter dem Motto „Neue Quartiere am Hüllgraben“ konzentrieren sich die neuen Siedlungsflächen in dem Bereich zwischen den bestehenden Ortskernen Engelschalking über Daglfing bis nach Riem. Die Flächen nördlich der alten Salzstraße bleiben für die landwirtschaftliche Nutzung erhalten, während der Hüllgraben als attraktiver Grünzug in die neuen Siedlungen integriert ist. Durch die Option auf die Verlängerung der U-Bahnlinie bis nach Riem könnte ein wichtiger Lückenschluss im Münchner Linienetz geschaffen werden.

Die neuen Siedlungsflächen verbinden die Stadtteile Daglfing und Engelschalking über den Hüllgraben hinaus mit den südlichen Stadtteilen in Bogenhausen und Riem. So entsteht ein kompaktes Siedlungsgebiet mit städtisch geprägten Quartieren, das in westöstlicher Richtung von einem zentralen Boulevard durchzogen wird. Der vor rund 100 Jahren zur Bewirtschaftung der Ackerflächen angelegte Hüllgraben ist in nordsüdlicher Richtung als urbaner Stadtbach unter Erhalt bereits renaturierter Bereiche in die neue Siedlung integriert. Die großzügig angelegte ostwestlich gerichtete Landschaftsachse, südlich des Boulevards, bildet eine durchgängige grüne Verbindung zwischen den Stadtteilen. So entsteht eine wohnortnahe Grünzone, die für verschiedene Ansprüche der Erholungs- und Freizeitnutzung der Anwohnerinnen und Anwohner vorgesehen ist.

Da die Fläche der Galopper-Trainingsbahn für die bauliche Entwicklung der Quartiere genutzt wird, konzentriert sich der Pferdesport bei dieser Variante auf dem Gelände der Galopprennbahn. Gemäß dem Leitsatz „Nordost-

Collage“ soll die Rennbahn der Öffentlichkeit besser zugänglich gemacht werden und neben dem Riemer Park, dem Hofgut Riem und dem Dorfkern Daglfing eine attraktive Anlaufstelle am Grünzug sein.

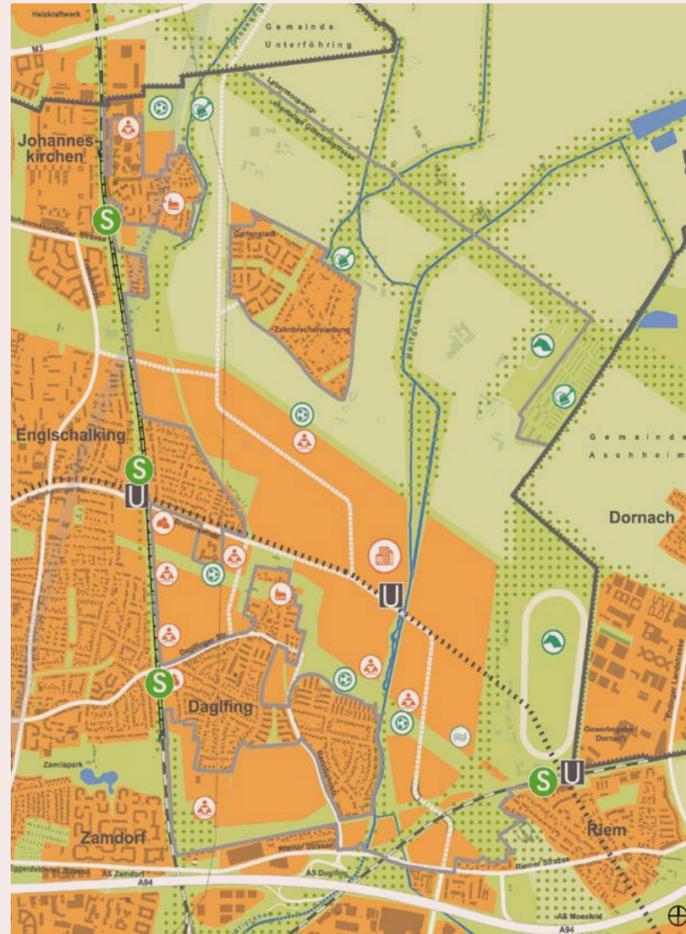
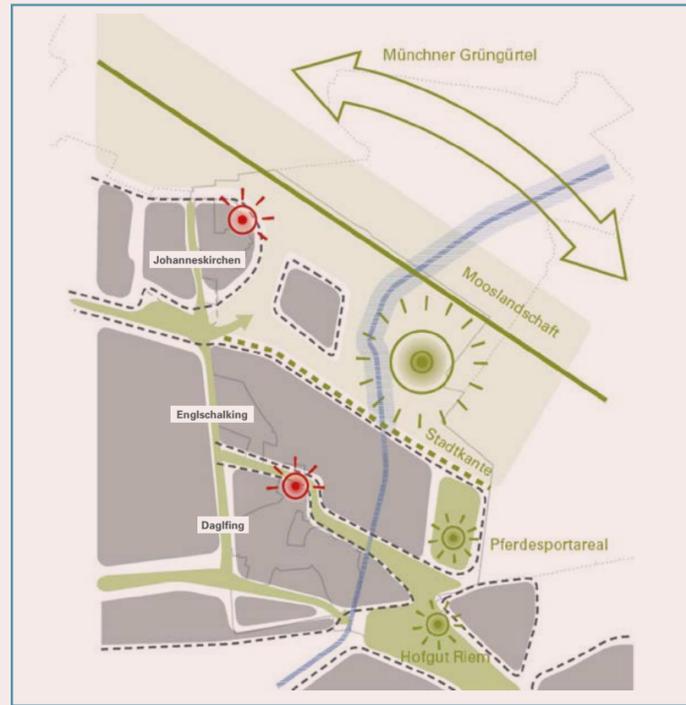
Gegenüber von Stadt und Mooslandschaft

Die Variante nimmt auf eine Besonderheit im Landschaftsbild Rücksicht: Durch die Begrenzung der baulichen Entwicklung auf die Flächen südlich der Salzstraße orientiert sich die Entwicklung an der landschaftlichen Abfolge von Schotterebene und Erdinger Moos. Die charakteristischen Insellagen von Johanneskirchen und der Zahnbrechersiedlung bleiben erhalten, da diese Wohngebiete nördlich der Salzstraße liegen. Der Übergang zur offenen Landschaft wird durch die prägnante städtische Kante betont. Die landwirtschaftliche Struktur bleibt im Sinne des Leitsatzes „Ökosysteme und Landschaft entwickeln“ im Norden des Gebietes zusammenhängend erhalten.

Neues Zentrum am Hüllgraben

Im Bereich des möglichen neuen zentralen U-Bahnhofs am Hüllgraben liegt das neue Zentrum mit vielfältigen Geschäften und kulturellen Einrichtungen. Der Knotenpunkt gibt dem kleinteiligen Siedlungs-Patchwork des Nordostens im Sinne des Leitsatzes „Adressen Nordost“ eine weitere neue Adresse. Hinzu kommen die zu Nachbarschaftszentren ausgebauten S-Bahn-Knotenpunkte Daglfing und Engelschalking. Die historischen Kerne Daglfing und Johanneskirchen gewinnen an Bedeutung.

Es entstehen größtenteils urbane und gemischte Quartiere mit Wohn- und Geschäftszentren. Gewerbliche Nutzungen entstehen vor allem am Südrand und am südlichen Tunnelportal. /ME



Checkliste

Siedlung & Versorgung:

- Einwohnerpotenzial von ca. 29.000 und ca. 10.500 Arbeitsplätze
- relativ hohe Dichten möglich, da wenig Berührung mit bestehenden Siedlungen
- neues Zentrum am Hüllgraben
- klare Stadtkante an der alten Salzstraße
- Insellagen Johanneskirchen und Zahnbrechersiedlung bleiben erhalten

Landschaft, Freizeit & Erholung:

- nördlich der Salzstraße landwirtschaftlich geprägt
- Pferdesport wird auf dem Gelände der Galopprennbahn konzentriert, Galopprennbahn bleibt erhalten
- südlicher Hüllgraben in Siedlungen eingebettet
- großzügige Grünverbindung bis zum Riemer Park
- neue Erholungsangebote auf den Grünflächen
- Kleingärten, Sport und Spiel entlang des urbanen Grünzugs
- die Grünstrukturen der Pferdesportanlagen integriert

Natur & Landwirtschaft:

- wertvolle Flächen für den Naturschutz nördlich der geplanten Bebauung und entlang des ehemaligen Bahndamms bleiben erhalten
- Ackerbau bleibt in Teilen ebenso erhalten wie Pferdehaltung und Sonderkulturen

Verkehr:

- südliches Gebiet wird über S-Bahnhof Riem erschlossen
- mögliche Verlängerung der U4 bis zum U-Bahnhof Messestadt West, möglicher U-Bahnhof im zentralen Siedlungsbereich

- Autoverkehr über eine Nord-Süd-Achse in neue Siedlungen
- nördliche Anbindung an den Autobahnzubringer M3

Kultur & Sachgüter:

- Aufwertung der Dorfkerne von Daglfing und Johanneskirchen durch Ansiedlung kultureller Nutzung
- Gut Riem verliert Anschluss an die landwirtschaftliche Flur, bleibt als Bildungseinrichtung erhalten

Gewerbe:

- klassisches Gewerbe an der Südkante des Plangebiets und am südlichen Tunnelportal sowie angrenzend an Johanneskirchen
- Büros am Siedlungsschwerpunkt nordöstlich von Daglfing
- großteils urbane gemischte Quartiere mit Wohn- und Gewerbenmix

Bildung und Sport:

- fünf Grundschulen und zwei weiterführende Schulen
- Bezirkssportanlage in der Nähe der neuen U-Bahnstation
- Schwimmbad auf dem Areal der Olympiareitanlage
- vier kleinere Sportflächen im Raum verteilt

Regionale Einbindung:

- Verzahnung mit Riem und dem Gewerbegebiet Dornach
- Siedlungszusammenhang gestärkt
- städtebauliche Kante entlang der Salzstraße
- Johanneskirchen, Zahnbrechersiedlung und Dornach behalten ihren ländlichen Charakter als „Siedlungsinseln“
- regionale Vernetzung auf der landschaftlichen Ebene
- ÖPNV verbessert Erschließungsqualität auch in Riem und im Ortsteil Dornach

Das sagen die Planerinnen und Planer



// Dr. Johannes Gnädiger
Landschaftsarchitekt BDLA, Stadtplaner SRL,
Prof. Schaller UmweltConsult GmbH

Die historische Salzstraße aus der Römerzeit markiert die neue Stadtkante und schließt die Stadt nach Norden ab. Dort schließt die freie Landschaft an, der Kontrast von Stadt und Land tritt klar zutage.

// Rimbart Schürmann
ÖV-Planung und Bewertung,
PTV Group Transport Consult GmbH

Die neuen Quartiere am Hüllgraben schaffen eine räumliche Verbindung von Engelschalking über Riem bis zur Messestadt. Die mögliche Verlängerung der U4 ist dabei das zentrale verkehrliche Element.



Variante 2



Variante 3: „Küstenlinie“ Landschaft und Stadt verzahnen

Drei grüne Korridore reichen tief in die Siedlungen hinein und sorgen für eine Verzahnung von Stadt und Landschaft. Die Stadtkante erinnert an eine fjordartige Küstenlinie mit „Landschaftsbuchten“ und ermöglicht den direkten Zugang in die Natur. Zwei mögliche neue U-Bahnstationen könnten eine attraktive ÖPNV-Versorgung und eine Verbindung nach Riem bieten.



Stadt und Landschaft so eng wie möglich zu verzahnen, ist ein wichtiges Ziel der Variante „Küstenlinie“. Hüllgraben, Gleissenbach und die Galopprennbahn schaffen urban gestaltete Grünflächen bis tief in die neuen Siedlungsflächen. Die parkähnlichen Buchten zeichnen sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus.

Die besonderen Qualitäten der grünen Landschaft werden einer möglichst großen Zahl von Menschen direkt zugänglich gemacht. Durch die Landschaftsbuchten entsteht ein Maximum an Kontaktflächen. In der Tradition eines städtisch geprägten Quartiers werden die Grünzonen intensiv für sportliche Aktivitäten und zur Erholung genutzt und sind entsprechend urban gestaltet.

Vernetzung mit der Region

Die Variante bietet durch ihre Ausdehnung nach Norden und Osten besonders gute Voraussetzungen für die Vernetzung mit den Nachbargemeinden. Für den Autoverkehr gibt es eine Anbindung nach Unterföhring und einen direkten Zubringer in das Gewerbegebiet Dornach.

Die regionalen Bezüge zeigen sich auch in der Realisierung eines neuen Badesees. Der südlich der alten Bahntrasse angelegte See soll – wie in Variante 1 – die bestehenden Baggerseen in der Region vor zusätzlichem Andrang entlasten.

Siedlungsflächen mit direktem Bezug zur offenen Landschaft

Eine besondere Rolle sehen die Planerinnen und Planer für die bestehenden Dorfkerne und Siedlungsstrukturen vor: Die Gartenstadt Johanneskirchen mit der Zahnbrechersiedlung wird mit

dem Bestand östlich von Engschalking verbunden. Sie bildet damit einen der beiden Siedlungsfinger und die nördliche Begrenzung der neuen Stadtteile. Die alten Dorfkerne behalten größtenteils ihren Landschaftsbezug und werden durch eine bessere Infrastruktur aufgewertet.

Weitreichende Folgen hat das Konzept für den Schienenverkehr: Wie bei der Variante 2 könnte die U-Bahn künftig in der Messestadt Riem den Anschluss zur S2 und U2 ermöglichen und somit zugleich die Anreise vom Flughafen zur Münchener Messe deutlich verkürzen. Zusätzlich sieht diese Variante das Potenzial von zwei neuen U-Bahnhaltestellen in den neuen Siedlungsgebieten östlich der S8.

Da auf dem Gelände der Trainingsbahn des Galoppsports eine neue Siedlung entsteht, konzentriert sich der Pferdesport auf das Gebiet der heutigen Galopprennbahn. Ackerbau und Pferdehaltung beschränken sich auf den Nordrand des Areals, während die südlichen Bereiche ihren landwirtschaftlichen Schwerpunkt aufgrund der intensiven Nutzung der Freiflächen auf Landschaftspflege und Gartenbau legen.

Durch die großzügige Aufteilung der Flächen können die bestehenden Siedlungskerne in dieser Variante besonders behutsam eingebettet werden. Die räumlichen Schwerpunkte für Arbeitsplätze liegen im Bereich der neuen U-Bahn-Haltestellen. Ähnlich der Variante 2 eignen sich hier vor allem Flächen an der Südkante des Plangebiets und am südlichen Tunnelportal für klassisches Gewerbe. Zusätzlich stehen kleinere Flächen nördlich von Johanneskirchen zur Verfügung. /ME

Das sagen die Planerinnen und Planer

Technische und organisatorische Maßnahmen, moderne Baustandards und eine vorsorgliche Planung bzw. Anordnung unterschiedlicher Gebietsnutzungen (z.B. Wohnen und Gewerbe) ermöglichen die Schaffung bzw. Beibehaltung gesunder Wohnverhältnisse zwischen „neuen“ und „bestehenden“ Nutzungen.



// Christian Bews
Immissionsschutz, Luftreinhaltung,
MÖHLER+PARTNER INGENIEURE AG



// Andrea Gebhard
Landschaftsarchitektin BDLA, Stadtplanerin SRL,
mahl.gebhard.konzepte

Die neue Stadtstruktur verbindet die Bestandsquartiere und schafft gleichzeitig Verbindungen und Bezüge zu den Nachbarorten und in die Region.

Checkliste

Siedlung & Versorgung:

- hohes Einwohnerpotenzial von ca. 33.000 und ca. 13.000 Arbeitsplätze
- zwei große zusammenhängende Siedlungsfelder: Engschalking und auf der Trainingsbahn
- viele Wohnungen mit direktem Zugang zum Landschaftsraum
- neue charakteristische Stadtkante

Bildung und Sport:

- sechs Grundschulen und zwei weiterführende Schulen
- Bezirkssportanlage an Schnittstelle von Stadt und Park
- Sportflächen nahe den Dorfkerne Dagfing und Johanneskirchen

Landschaft, Freizeit & Erholung:

- neue Erholungsangebote und Wohnen mit intensivem Landschaftserlebnis
- Maximum an Kontaktflächen zwischen Siedlung und Landschaft
- an den Ortsrändern Freizeit und Sport sowie Kleingärten
- großer Badesee im Nordosten als überörtliches Freizeitangebot
- Pferdesport auf Galopprennbahn konzentriert

Natur & Landwirtschaft:

- Ackerbau und Pferdehaltung beschränken sich auf den Nordrand
- Gut Riem erhält östlich von Dagfing neue landwirtschaftliche Flächen
- artenreiche Wiesen und renaturierte Gewässer prägen parkartige Landschaft
- vorhandene Bäume und Biotope so weit wie möglich Teil der neuen Grünzüge

Verkehr:

- mögliche Verlängerung der U4 bis zum U-Bahnhof Messestadt West, zwei mögliche U-Bahnhöfe in den neuen Siedlungsgebieten
- weitere ÖPNV-Achse (Tram bzw. Bus) parallel zur Riemer Straße
- Erschließung für den Autoverkehr erfolgt über neue Nord-Süd-Achse
- nördliche Anbindung an den Autobahnzubringer M3
- Verlängerung der Humboldtstraße aus Dornach kommend

Gewerbe:

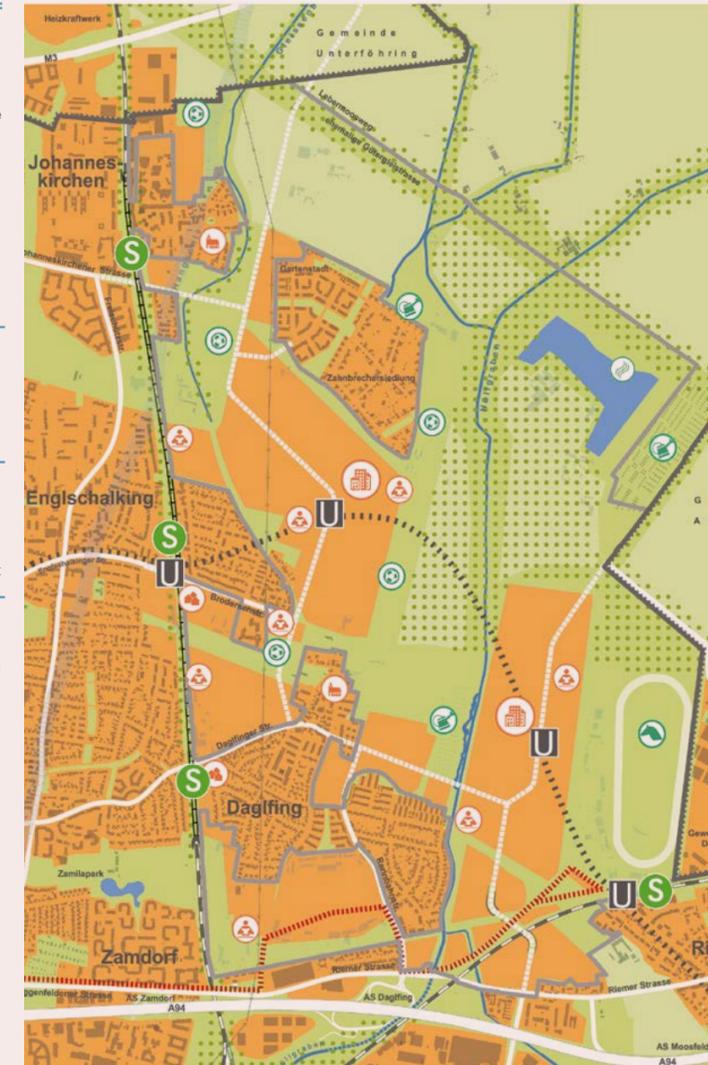
- klassisches Gewerbe an der Südkante des Plangebiets und am südlichen Tunnelportal und nördlich von Johanneskirchen
- Büros im Umfeld der beiden Quartierszentren

Kultur & Sachgüter:

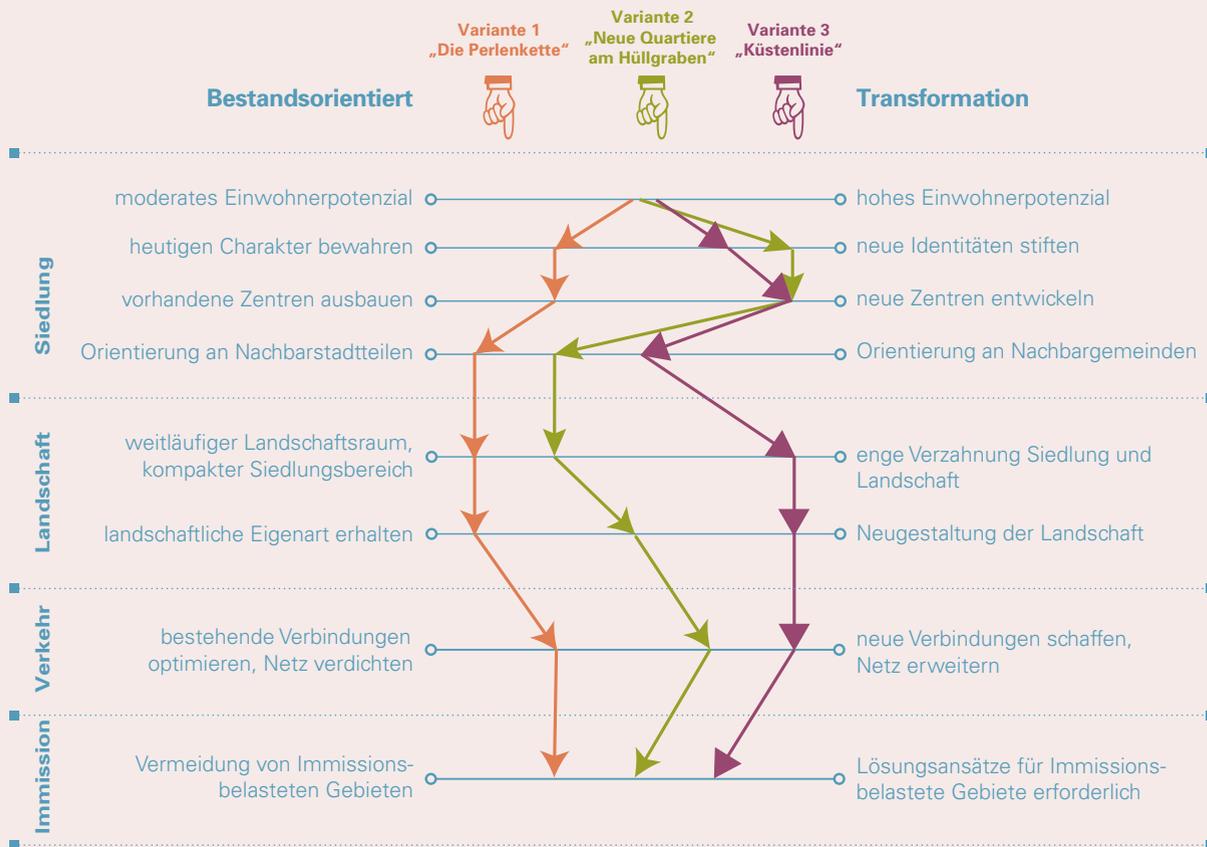
- Aufwertung der Dorfkerne von Dagfing und Johanneskirchen durch Ansiedlung kultureller Nutzung
- Gut Riem wird als Bildungseinrichtung gestärkt

Regionale Einbindung:

- vielfältige neue Bezüge zu den Nachbarorten
- Stadtstruktur dehnt sich Richtung Dornach und Aschheim aus
- gute verkehrliche Vernetzung in die Nachbarcommunen



Die drei Varianten im Vergleich



Variantendiskussion startet im Frühjahr 2017!

Gemeinsam denken, reden, planen:

Die nun vorliegenden Varianten sind das Ergebnis einer planerischen Entwicklung und einer ungewöhnlich frühen Bürgerbeteiligung. Bei bisher keinem vergleichbaren Projekt in Deutschland wurde die Öffentlichkeit in einer so frühen Phase der Entwicklung eingebunden. Intensive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger prägt nun auch die nächsten Schritte der Planungen.

Die Planerinnen und Planer unter der Federführung von yellow z urbanism architecture und Mahl Gebhardt Konzepte sowie Burkhardt Engelmayer Landschaftsarchitekten und Schaller UmweltConsult konnten bei der Entwicklung der drei Varianten für ein integriertes Strukturkonzept von Beginn an auf Meinungen und Wissen aus der Bürgerschaft zurückgreifen. Ein eigens beauftragtes Team für die Öffentlichkeitsarbeit hat zunächst die Wahrnehmungen des Ist-Zustandes analysiert und in Interviews mit Ortskundigen die Erwartungen an die Entwicklung recherchiert. Zusätzlich wurden in öffentlichen Workshops Qualitäten und Defizite des Münchner Nordostens gesammelt und die Leitbilder diskutiert.

Ein Verfahren, das sich bewährt hat: „Da uns die Erkenntnisse aus der Bürgerbeteiligung so frühzeitig vorlagen, konnte das Wissen der Bürgerinnen und Bürger die Planungen enorm bereichern“, sagte Stadtbaurätin Prof. Dr.(l) Elisabeth Merk. Website, Newsletter und ein Journal zeigen den hohen Stellenwert, den die Bürgerinnen und Bürger bei dem Projekt genießen. Dies zeigt sich auch durch die Vorgabe, dass für die Varianten in der Öffentlichkeitsphase großer Gestaltungsspielraum besteht. So wird die im März 2017 beginnende Ausstellung mit ihren Veranstaltungen echten Werkstattcharakter genießen. Weiterhin unterstützt das Planungsreferat den Stammtisch von BA 13, MVHS und dem Verein Nordostkultur. // ME

Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Team Entwicklungsmaßnahmen
Blumenstr. 28b, 80331 München
Tel.: (089) 233-2 25 43
Fax: (089) 233-2 42 38
E-Mail: nordosten@muenchen.de

Redaktion:
text:bau Verlag, München
Marco Eisenack

Gestaltung:
dear robinson, München

Fotos:
Mahl-Gebhardt-Konzepte, Hannes Rohrer

Druck:
Direktorium, Stadtkanzlei
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

3. Ausgabe, Januar 2017,
Auflage 20.000 Exemplare

Wir freuen uns auf Sie!

Kommen Sie vorbei, informieren Sie sich, bringen Sie sich ein! Und bringen Sie Freunde und Bekannte mit – vor allem auch Vertreterinnen und Vertreter der kommenden Generationen!

Alle Termine unter:

www.muenchen.de/nordosten

Anmeldung zum Newsletter:

www.muenchen.de/nordosten/newsletter

Im Referat für Stadtplanung und Bauordnung sind Ihre Ansprechpartner: Michael Bacherl, Ruth Büchele und Matthias Kappler.

Wenn Sie Fragen haben, erreichen Sie das Team unter:

nordosten@muenchen.de
oder per Telefon
unter (089) 233-2 25 43



Bausteine der Öffentlichkeitsphase im Frühjahr 2017

Ausstellungseröffnung „Varianten für den Münchner Nordosten“ und Auftaktveranstaltung mit hochrangigen Vertreterinnen und Vertretern der Landeshauptstadt München

Zwei große Bürgerworkshops zu den Varianten mit Vertreterinnen und Vertretern aus Planungsreferat, Bezirksausschüssen und den Umlandgemeinden

Gesprächsrunden mit Eigentümerinnen und Eigentümern

Symposium mit Expertinnen und Experten zum Thema zukunftsfähige Stadtentwicklung

Jugendkongress zur Entwicklung im Münchner Nordosten

Finissage der Ausstellung

// ab 2017
Überarbeitung der Varianten durch Planerinnen und Planer

