

Gelände des ehemaligen Schiessplatzes an der Heidemannstrasse,
vorgezogene Bürgerbeteiligung nach § 2a (2) BBauG

1. Bindungen und stadtentwicklungsplanerische Ziele
 - 1.1 Lage
 - 1.2 Umgebung
 - 1.3 Infrastruktur - Schulen
 - 1.4 Stadtentwicklungsplanerische Ziele

2. Planungsverfahren
 - 2.1 Städtebaulicher Ideenwettbewerb 1979/80
 - 2.2 Beurteilung des Ideenwettbewerbes
 - 2.3 Bevorstehendes Verfahren
 - 2.31 Flächennutzungsplanänderung
 - 2.32 Bebauungsplan

3. Erläuterung des städtebaulichen Entwurfes Petzold/Hansjakob
 - 3.1 Städtebauliches Konzept
 - 3.2 Verkehrskonzept
 - 3.21 Öffentlicher Verkehr
 - 3.22 Erschliessungsverkehr
 - 3.23 Ruhender Verkehr
 - 3.24 Fussgänger, Spielflächen, Radwege
 - 3.25 Spielplätze
 - 3.26 Radwege

4. Bauliche Struktur und Nutzung der Einzelbereiche
 - 4.1 Wohngebiet
 - 4.2 Soziale Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen
 - 4.3 Gewerbe und Verwaltung

5. Zur Abwägung nach § 2a (2) BBauG.

1. Bindungen und stadtentwicklungsplanerische Ziele

1.1 Lage

Das Gelände des ehemaligen Schießplatzes an der Heidemannstrasse liegt am nördlichen Rand der Stadt München im Stadtteil Freimann und in unmittelbarer Nähe der U-Bahn-Endstation Kieferngarten. - Das Planungsgebiet grenzt im Norden an eine Freifläche, die heutige Grenze bildet der Kiefernweg. Im Osten bindet das Planungsgebiet unmittelbar an das bestehende Einfamilienhausgebiet an. Die südliche Begrenzung bildet die Heidemannstrasse und im Westen geht das Gelände bis zum Rösswiesenweg.

Das für die Bebauung vorgesehene Gebiet hat eine Fläche von ca. 60 ha.

Die verkehrliche Erschliessung erfolgt durch die gut ausgebaute Heidemannstrasse. Dazu ist das Gebiet durch die Haltestelle Kieferngarten an das U-Bahn-Netz angeschlossen, ebenso durch eine Buslinie in der Heidemannstrasse.

Das Gelände ist derzeit ungenutzt. Es gehört je zur Hälfte der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern. Eine Flächennutzungsplanänderung ist vorgesehen.

1.2 Umgebung

Im Süden grenzen die Gewerbe- und Industrieflächen entlang dem Nordring an, die den angesprochenen Bereich von den Schwabinger-Wohnvierteln abtrennen. - Im Norden liegt die Fröttmaninger Heide, ein weites, landschaftlich reizvolles Gelände, das derzeit allerdings noch als militärisches Übungsgelände genutzt wird. Im Osten und Westen liegen verhältnismässig klein parzellierte Einfamilienhausgebiete, die in ihrer Struktur etwas einförmig geordnet sind. Es lassen sich jedoch eine Vielzahl durchaus sympathische Wohnsituationen finden.

1.3 Infrastruktur - Schulen

Der das Gelände umgebende Stadtteil ist im sozialen Infrastrukturbereich entsprechend dem heutigen Siedlungsumfang mit Grundschule und Sportanlagen ausgestattet. In den nächsten Jahren ist mit einem Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen, so dass im Grundschulbereich Kapazitäten frei werden. Bei der geplanten Siedlung ist jedoch eine weitere Grundschule erforderlich. Für die weiterführenden Schulen kommen derartige Einrichtungen im Bereich Schwabing in Betracht.

1.4 Stadtentwicklungsplanerische Ziele

Der Münchner Norden ist heute durch störende Einrichtungen und unzureichende Versorgung mit öffentlichen und privaten Einrichtungen belastet, sowie durch einseitige Bevölkerungs- und Erwerbsstrukturen gekennzeichnet. Die städtebauliche Aufgabe muss daher eine Verbesserung der Versorgungssituation und eine Aufwertung des gesamten Bereiches beinhalten. Das ehemalige Schießplatzgelände gehört infolge seiner Nähe zur U-Bahn und seiner Lage zwischen bestehenden Wohnsiedlungen zu den grossflächigen integrierbaren Siedlungspotentialen im Stadtgebiet, die solche Einflussnahme ermöglichen.

Das Gelände soll etwa 7.000 Einwohner und 1.600 Arbeitsplätze aufnehmen.

Die Nichtwohnnutzung soll nach Möglichkeit auch als Abschirmung zur Heidemannstrasse dienen.

2. Planungsverfahren

2.1 Städtebaulicher Ideenwettbewerb 1979/80

Diese Zielvorstellungen führten 1979 zur Ausschreibung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbes. Auslober war die Landeshauptstadt München im Einvernehmen mit der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern und den Grundstücksbesitzern.

Grundlage für die Ausschreibung bildete ein durch das Baureferat - Gruppe Stadtplanung - ausgearbeitetes Planungsprogramm. Diesem Konzept hat der Stadtrat am zugestimmt.

An dem städtebaulichen Ideenwettbewerb nahmen 39 Architekturbüros teil. Die Entscheidung über die eingereichten Arbeiten wurde einem Gremium von Sach- und Fachpreisrichtern übertragen, dem auch Mitglieder der Stadtratsfraktionen und Vertreter des örtlichen Bezirksausschusses angehörten. Am 9.5.1980 entschied das Preisgericht folgende Arbeiten auszuzeichnen:

- | | |
|----------|--|
| 1. Preis | Peter Petzold
Gottfried Hansjakob
Toni Hansjakob |
| 2. Preis | Hans Büttner
Robert Quilici |
| 3. Preis | Dam-Heil-Wicke |
| 4. Preis | Kurt Schmid |
| 5. Preis | Andreas Hempel |
| 6. Preis | Gerhard Knopp |

Das Preisgericht empfiehlt, den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurf zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen.

2.2 Beurteilung des Ideenwettbewerbes (Alternativen 1 - 3)

Die im Verfahren § 2a (2) BBauG vorgestellten ersten 3 Plätze (Alternativen 1 - 3) wurden durch das Preisgericht wie folgt am 9.5.80 beurteilt:

Projekt: Petzold/Hansjakob:

Der Entwurf besticht durch eine eigenständige, sich auf einen vielfältig gestalteten zentralen Grünbereich abstützende städtebauliche Gestalts- und Funktionsdisposition. Die scheinbar radial konzentrische Grünanlage wird in hervorzuhebender Weise durch die freie Führung und Gliederung der zentralen grünen Mitte überspielt.

Die die Aufgabenbewältigung erschwerende Berücksichtigung der bestehenden Kieferngehölze ist in vorzüglicher Weise gelungen.

Dem Verfasser ist es gelungen, in einer überzeugenden Weise die Einbindung der neuen Siedlungsfläche in die Umgebung mit zurückhaltenden städtebaulichen Mitteln zu erzielen; dies gilt auch für den Übergang aus dem Zentralraum in den nördlich anschliessenden Freiraum. Gleiches gilt im Prinzip für den Bereich der Heidemannstrasse.

Kritisch sei die Einfügung eines relativ langen Funktionsbereiches Wohnen nördlich der Heidemannstrasse angemerkt.

Die äussere Erschliessung ist funktionstüchtig. Es mag angemerkt werden, dass eine Überlaufverbindung zwischen dem östlichen und westlichen Erschliessungsnetz im nördlichen Bereich des Bebauungsgebietes nicht vorgesehen ist.

Die innere Erschliessung ist im Bereich der Einfamilienhausbebauung und in den wesentlichen Bereichen der Geschößwohnungsbebauung funktionstüchtig.

Die beiden von der Allee nach Norden abgehenden Stichstrassen begegnen betrieblichen Bedenken.

Die Fuß- und Radwegführung ist zweckentsprechend und zielgerichtet angeordnet sowie erlebnisreich geführt. Durch das vom Verfasser gewählte Haupterschliessungssystem gelingt eine überwiegende Kreuzungsfreiheit von Fuß- und Fahrwegen.

Die notwendigen Kreuzungen sind übersichtlich angeordnet. Die städtebauliche Qualität der Hauptfunktionsbereiche wird wesentlich bestimmt durch die vielgegliederte Einheit des inneren Grünzuges. Der Grünsektor nach Westen wird gestalterisch besonders vermerkt.

Der Grünsektor nach Südosten begegnet durch die ihn zur Heidemannstrasse hin abriegelnde Gebäudestellung gewissen gestalterischen Bedenken.

In den Einfamilienhausbereichen begegnet die an den Wendeplatten angeordnete Konzentration von Garagenbereichen betrieblichen Bedenken.

Die dem Entwurfsprinzip innewohnende Notwendigkeit, für einen Teil der Flachbauten Wohnfreiflächen auf der Nordseite anzuordnen, vermag nicht voll zu befriedigen.

Die Lage der Schule und der anderen Versorgungseinrichtungen ist glücklich gewählt. Die Einkaufsgelegenheiten sind, bezogen auf das Einzugsgebiet, zu extern lokalisiert. Die räumliche Qualität der Wohnbereiche verdient besonders deswegen der Hervorhebung, als die Qualität des Gesamteindrucks durch eine Flexibilität der Einzelgestaltung nicht gemindert werden kann. Wenngleich dem Landschaftstyp - Heidelandschaft - in der Schotterebene grössere Wasserflächen fremd sind, so sollte hier das Angebot eines maßvoll dimensionierten stehenden Gewässers im Hinblick auf die in Stadträumen nicht zu umgehende Veränderung der Naturlandschaft als ein angenehmes Freizeitangebot angenommen werden. Die abschnittsweise Realisierung ist möglich. Die Teilabschnitte stellen in sich selbständige und durch den Baufortschritt nicht gestörte Einheiten dar.

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit bewegt sich der Vorschlag im günstigen Bereich.

Projekt Hans Büttner, Robert Quilici:
(Alternative 2)

Dem Verfasser ist es gelungen, das Siedlungsgebiet in verschiedene im äusseren Erscheinungsbild unterschiedlich erkennbare Bereiche zu gliedern. Dies wird erreicht durch eine Übereinstimmung der räumlichen städtebaulichen Form sowohl mit der verkehrlichen Ordnung wie auch mit dem angebotenen Konzept der Verteilung von Grünflächen und Gemeinbedarfseinrichtungen.

Hervorzuheben ist das Bemühen des Verfassers, dem Siedlungsgebiet sowohl einen zentralen Bereich wie auch abgegrenzte Quartiere zu geben.

Ein systematischer Übergang zu den angrenzenden Kleinsiedlungen im Osten und Westen durch eine begrenzte Höhenentwicklung und Kleinteiligkeit der Bebauung ist gewährleistet. Nach Norden zum offenen Freibereich schließt sich allerdings der Siedlungsraum sehr stark ab, sowohl durch die Bebauung wie auch durch den Schulbereich, für den bedauerlicherweise eine Umzäunung erwartet werden muß.

Das Erschliessungskonzept beruht auf einer Ringstrasse mit zweimaliger Anbindung an die Heidemannstrasse und einigen Wohnerschliessungsstrassen mit Überlauffunktion an die Nachbarbereiche.

Die Verkehrsflächen sind damit verkehrstüchtig. Seine Führung durch verkehrstechnisch mögliche vielfache Abkröpfungen vermittelt eine Lebendigkeit in der städtebaulichen Abfolge. Das angebotene Fuß- und Radwegesystem korrespondiert mit der v.g. Verkehrserschliessung und ergänzt dieses sinnvoll. Hierbei ist besonders die aufgegriffene Beziehung des Zentrums mit der nahen U-Bahnstation einerseits wie auch mit dem Kirchenzentrum im Westen hervorzuheben.

In den 4 Einfamilienhausquartieren werden entsprechende Freiflächen angeboten, die sinnvoll in das Fußwegenetz eingebunden sind. Das nördliche Wäldchen wird erhalten.

Die Funktionsbereiche sind richtig angeordnet; das Hauptladen- und Einkaufszentrum mit Kindergarten ist zu grossräumig. Begrüßt werden muss die Zentrumsmitte, die den zentralen Grünraum darstellen soll von seiner Ausformung und seiner baulichen Abgrenzung her.

Bei den Geschößwohnungen kann die Hofbildung als richtig in der Dimension angesehen werden. Die umgebenden Einfamilienhausquartiere sind bei ihrer Ausdehnung zu gleichartig gestaltet, ermöglichen daher nur schwer eine räumliche Übersicht und Orientierung.

Sie sind im einzelnen jedoch von der Erschließung her gut durchdacht. Bei der Landespolizeidienststelle ist eine vorgesehene Höhenentwicklung mit 6 Geschossen für diesen Planungsbereich überzogen. Das Studentenzentrum wirkt in sich sehr geschlossen und erschwert dadurch eine räumliche Integration mit der Nachbarbebauung.

Die östlich und westlich der Polizeidirektion bis an die Heide- mannstrasse heranreichende Wohnbebauung erscheint in Anbetracht ihres Abstandes denkbar.

Die gute Durchbildung des vorliegenden Entwurfes lässt eine gute Realisierbarkeit erwarten.

Eine Durchführung in Bauabschnitten ist gewährleistet. Die Arbeit dürfte im wirtschaftlichen Bereich liegen, liegt allerdings im unteren Bereich der vorgegebenen Geschößfläche.

Projekt Dam-Heil-Wicke:
(Alternative 3)

Der Verfasser nimmt für eine Bebauung nur einen Teil des vorgelegten Planungsgebietes in Anspruch; dabei werden die geforderten Geschossflächen bei hoher Baudichte im westlichen Bereich nur knapp erreicht.

Der grosse zusätzliche Freiraum im Norden und die daraus resultierende Strukturdichte im übrigen Planungsbereich erschweren eine Integration dieses Siedlungsbereiches mit den vorhandenen Kleinsiedlungsgebieten im Osten und Westen.

Der räumliche Eindruck wird geprägt von einer weit in das Siedlungsgebiet hineinreichenden Freizone, die an ihrem südlichen Ende den Siedlungsschwerpunkt betont, jedoch zu einer starken Untergliederung des Siedlungsgebietes führt. Der Gegensatz zwischen den grosszügigen Freiflächen und den dicht bebauten Bereichen wirkt unharmonisch. Der vorerwähnte kleinförmige Freiraum erzwingt eine Verkehrserschliessung in 2 Ringen, aufgeteilt auf den östlichen und westlichen Siedlungsbereich, und erschwert eine verkehrliche Verbindung innerhalb der Siedlung. Der ruhende Verkehr wird überwiegend durch Tiefgaragen gelöst. Die zusätzlichen und in grösseren Gruppen angeordneten Besucherparkplätze sind störend und verkehrstechnisch problematisch. Die Fußgängerverbindungen sind sinnvoll gelöst, ihre Überlagerung mit Verkehrsstrassen ist bei einer Stadtrandsiedlung möglich. Die Hauptfunktionsbereiche sind im wesentlichen richtig angeordnet. Das Ladenzentrum im östlichen Siedlungsbereich, mit der Zuwegung zu U-Bahn verknüpft, ist jedoch in seiner Ausdehnung zu grossräumig proportioniert. Die Wohnbereiche insbesondere im westlichen Teil der Siedlung sind räumlich sehr eng angeordnet. Die Wohngärten liegen teilweise nach Norden. Die Ausbildung des Verwaltungsbereiches ist denkbar, jedoch erscheint die nördliche Begrenzung mit einer Wand von über 300 m gegenüber einer Wohnbebauung nicht möglich.

Eine Realisierbarkeit ist gegeben. Die Verwirklichung in Bauabschnitten ist denkbar. Die Anordnung von überwiegend 3-geschossigen Einfamilienhaustypen erschwert allerdings die Variabilität. Die Wirtschaftlichkeit der Arbeit wird eingeschränkt durch eine Bebauung, die an der unteren Grenze der Ausnutzbarkeit liegt.

Die vorgeschlagene Freiflächenausdehnung muss als aufwendig betrachtet werden.

Die vom Verfasser angedeutete Erweiterungsmöglichkeit der Siedlung kann bei der angebotenen Erschliessung nicht überzeugen.

2.3 Bevorstehendes Verfahren

Das Baureferat hat nun die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes einschließlich der vorgezogenen Bürgerbeteiligung nach § 2a einzuleiten.

2.31 Flächennutzungsplanänderung

Der verbindliche Flächennutzungsplan weist das Gebiet als Sondergebiet aus. Als solches diente es militärischen Übungszwecken.

Nach Änderung des Flächennutzungsplanes ist folgende Flächenaufteilung vorgesehen:

Im nördlichen Teil, im Anschluss an die vorhandenen Wohnsiedlungen Wohnnutzung mit vorwiegend Eigenheimen und Reihenhäusern. Im mittleren Bereich öffentliche Grünflächen.

Im südlichen Teil Wohngebiet mit den notwendigen Versorgungseinrichtungen; hierbei handelt es sich um Geschosswohnungsbau bis zu 4 Geschossen.

Im Westen wird eine Fläche für eine Grundschule ausgewiesen. Im Süden-Westen bis zur Heidemannstrasse eine ca. 4 ha grosse Fläche für den Freistaat Bayern für Bürogebäude und Werkstätten.

2.32 Bebauungsplan

Für das Gebiet des ehemaligen Schießplatzes an der Heidemannstrasse wird im Anschluss an die vorgezogene Bürgerbeteiligung nach § 2a ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet. Die Pläne tragen u.a. den Vorschriften der Planzeichenverordnung Rechnung und werden durch einen verbindlichen Satzungstext ergänzt.

3. Erläuterung des städtebaulichen Entwurfes Petzold/Hansjakob

3.1 Städtebauliches Konzept

Die Lage des Baugebietes am Stadtrand sowie die kleingegliederte Siedlungsstruktur der angrenzenden Gebiete legte es nahe, als Leitgedanken die Idee einer Gartenstadt zu verwirklichen. Unmittelbar verbunden mit diesem Gedanken war die Absicht, das neue Baugebiet mit den bestehenden Wohngebieten eng zu verbinden und eine bis jetzt fehlende gemeinsame Mitte zu finden, auf welche sich alle Bereiche beziehen.

Dieser zentrale Bereich sollte gleichzeitig den Charakter des neuen Wohngebietes bestimmen, Gliederung und Orientierung für das Gesamtgebiet sein.

Darüberhinaus bildet diese "Grüne Mitte" mit Seefläche einen Erholungsraum, der in einem landschaftlichen Zusammenhang mit dem geplanten Grüngürtel und der Fröttmanninger Heide im Norden des Bebauungsgebietes steht.

Diese für das Konzept grundlegenden Vorstellungen wurden durch folgende städtebauliche Überlegungen verdeutlicht:

- Die bauliche Struktur im Zusammenhang mit dem Verkehrsnetz wurde konzentrisch auf eine Mitte orientiert. Der hierbei gefundene formale Ausdruck unterstützt die Absicht, die vorhandenen Gebiete als Teil eines zusammengehörigen Wohngebietes zu sehen.
- Die Anbindung und enge Verflechtung mit den angrenzenden Gebieten wird durch eine durchgrünte Bauform von Doppelhäusern erreicht. - Für einen möglichst nahtlosen Übergang wird vorgeschlagen, das Strassenstück der Oberen-Hausbreite am östlichen Rand des Bebauungsgebietes aufzuheben, und die ost-westlich verlaufenden bestehenden Wohnstrassen direkt an das neue Strassensystem anzuschliessen.

- Ein Zusammenwachsen der vorhandenen Wohngebiete mit dem neuen Bauteil soll zusätzlich durch eine Ost-West-Verbindung gestützt werden. Vorwiegend für Fussgänger und Radfahrer verläuft dieser Weg über die "Untere Länge" und im Verlauf der "Wirtsbreite" zur U-Bahnstation. Im Bereich dieser Linie liegen auch Grundschule und Kirche.
- Die Gestaltung der einzelnen Wohnbereiche fügt sich in diesen Gesamtzusammenhang. Dabei wird auf ein Durchdringen von öffentlichem und privatem Grün besonderer Wert gelegt; es soll damit eine gewisse Durchlässigkeit und ein Einfließen des übergeordneten Landschaftsraumes in den baulichen Bereich erkennbar werden.
- Für den Entwurf ist von besonderer Bedeutung die Gestaltung der Erschliessungs- und Wohnstrassen als erlebbare Stadträume. Die Strasse soll nicht allein der Funktion des Verkehrs dienen, sie ist auch städtischer Lebensraum, der entsprechend seiner Bedeutung in Verbindung mit Plätzen durch Bepflanzungen gestaltet werden soll.
- Bezüglich der Höhenentwicklung wird auf eine Beschränkung, besonders in Bereichen, welche an die bestehenden Bebauungen angrenzen, hingewiesen. Für die nördlichen Gebiete wird daher die Bauhöhe auf höchstens 3 Geschöße festgelegt; lediglich in den südlich gelegenen Gebieten an der Heidemannstrasse kann eine Bauhöhe bis zu 4 Geschossen vertreten werden.

3.2 Verkehrskonzept

3.2.1 Öffentlicher Verkehr

Das Gebiet ist an das öffentliche Verkehrsnetz durch die vorhandene U-Bahn-Linie (Haltestelle Kieferngarten) angebunden. Die Entfernung von der Haltestelle bis zur Mitte des Gebietes beträgt ca. 750 m. Dazu wird das Gelände

von einer Buslinie entlang der Heidemannstrasse erschlossen, die heute eine Verbindung zwischen Freimann und dem Wohngebiet am Hasenberg1 herstellt. Es wird erwogen, eine weitere Buslinie als Zubringer zur U-Bahnstation durch das neue Baugebiet zu führen.

3.22 Erschliessungsverkehr

Die Anbindung des Gebietes an das übergeordnete Strassen-netz erfolgt von der Heidemannstrasse und führt auf eine nach beiden Richtungen kreisförmig angeordnete Haupterschliessungsstrasse, die im Norden an den Grenzen der vorhandenen Baugebiete in vorhandene Strassen einmündet. Es ist dies die Kiefernstrasse und der Schmitbartelanger.

Diese Haupterschliessungsstrasse erhält auf der einen Seite vielfache Anbindungen aus den vorhandenen Wohngebieten, zum anderen erschliessen eine Anzahl Wohnstrassen die Baugebiete, die am Rande der zentralen Grünfläche liegen. Sie sind teilweise als Bügel, und im oberen Bereich als Stichstrassen ausgebildet. Wichtig erscheint dabei, dass die Verkehrsflächen innerhalb der Einfamilienhausgebiete als befahrbare Fusswege, mit einer Breite von ca. 6,0 m, ausgebildet werden. Grundsätzlich wird damit die Absicht verbunden, die eigentlichen Wohnbereiche weitgehendst vom Individualverkehr freizuhalten.

3.23 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr folgt der gleichen Grundtendenz, das Gebiet weitgehend von Lärmbelästigungen freizuhalten. Mit Ausnahme einiger strassennah angeordneter Besucherstellplätzen werden die Abstellplätze im Bereich des Geschosswohnungsbaues unter Gelände angeordnet, was auch als Alternative für die verdichteten Einfamilienhausgebiete gilt.

Allerdings sind auch hier Lösungen möglich, welche den Abstellplatz im Hause vorsehen. Bei Einfamilien- und Doppelhäusern sind Garagen vorgesehen.

Für jede Wohnung ist ein Abstellplatz nachgewiesen. Die benötigten Stellplätze für das Büro- und Werkstätengelände des Freistaates Bayern sollen ebenfalls in Tiefgaragen untergebracht werden.

3.24 Grünflächen, Fussgänger, Spielflächen und Radwege

Fussgänger- und Grünverbindungen haben in diesem neuen Wohngebiet über den engeren Erschliessungsrahmen hinaus die Aufgabe, eine integrierende Mitte zu bilden. Zugleich gehen von hier grünräumliche Bezüge aus, die weite Bereiche der Bebauung mit dem zentralen Grünraum verbinden. Dies gilt ebenso für den Freiraum, der in westlicher Richtung auf das vorhandene katholische Gemeindezentrum führt, wie für den nach Süd-Osten verlaufenden Grünraum mit zentralen Einrichtungen, oder die Anbindung an den landschaftlichen Grüngürtel im Norden.

Für die Fusswege werden folgende Planungsgrundsätze in Verbindung mit Grünräumen aufgestellt:

- Führung der Wege auf natürlichem Geländeniveau,
- Bildung differenzierter städtebaulicher Räume mit unterschiedlichem Begrünungscharakter,
- Anschluss der Hauptwege an die öffentlichen Verkehrsmittel und wesentlichen Nutzungsschwerpunkte.

Neben den übergeordneten Fuss- und Radwegverbindungen, wie die schon erwähnte Ost-West-Beziehung zur U-Bahn und den nach Norden verlaufenden Wegen in grössere landschaftliche Zusammenhänge, soll insbesondere innerhalb der Wohnbereiche ein kleinteiliges Netz von Fussgängerbeziehungen hergestellt werden, welches Häuser und Wohnungen mit der grünen zentralen Freifläche verbindet und sich dort mit dem übergeordneten Fuss- und Radwegnetz verknüpft.

Mit See, Spielflächen, Café und Biergarten soll hier ein unverwechselbarer Raum entstehen, der über seine funktionelle Ausstattung gleichzeitig ein wichtiges Element der Orientierbarkeit werden soll.

Neben der stadtgliedernden Aufgabe der Freiflächen wird Wert auf unterschiedliche und differenzierte Gestaltung der einzelnen Bereiche gelegt. So kommt dem im Süden gelegenen Eingangsbereich in seiner strengeren architektonischen Ausformung ein anderer Charakter zu, als der sich in freie Landschaft verlaufenden Grünzüge im Norden.

In diesem Zusammenhang steht ebenso die Grüngestaltung der Strassenräume, der Vorgärten und Plätze. Ein sehr detaillierter Grünordnungsplan ist hier Voraussetzung für die Qualitätsansprüche.

3.25 Spielplätze

Die wohnbezogenen Kleinkinderspielplätze (Sandkästen, Kleingeräte) werden möglichst wohnungsnah und vom Kraftfahrzeugverkehr abgeschirmt untergebracht. Ein wichtiger Bereich sind in diesem Zusammenhang die Wohnerschliessungswege. Grundsätzlich wird dabei die Verbindung zu den Grünzügen und zu den übergeordneten Fussgängerverbindungen gesucht. Hier liegen zusätzlich Spiel- und Bolzplätze.

3.26 Radwege

Die Fussgängerbeziehungen werden durch Radwege ergänzt. Ausserdem erhält die Haupteerschliessungsstrasse einen vom übrigen Verkehr getrennten Radweg. Gute Anknüpfungspunkte sind dabei an den jeweiligen übergeordneten Fussgängerverbindungen.

4. Bauliche Struktur und Nutzung der Einzelbereiche

4.1 Wohngebiet

Es war ein erklärtes Ziel der Ausschreibung des Wettbewerbes, auf dem zur Verfügung stehenden Gelände vorwiegend verdichtete Einfamilienhäuser auszuweisen, laut Ausschreibung etwa zwei Drittel der für Wohnungen ausgewiesenen Fläche. Auf dem verbleibenden Drittel sollte Geschosswohnungsbau, und auf etwa 3 ha dieser Fläche sollten Studentenheime entstehen.

Aus diesen Vorgaben sind in diesem Projekt auf einem für den Wohnungsbau vorgesehenen Gelände von ca. 24,3 ha folgende Flächen ausgewiesen:

	ha	WE
für den verdichteten Einfamilienhausbereich	13,2	0,65
Geschosswohnungen	8,3	1,0
Studentenheime	2,8	1,0

Die Bebauungsdichte liegt im Geschosswohnungsbau bei ca. 1,0, im Bereich des verdichteten Einfamilienhausbaues bei ca. 0,65.

In der baulichen Struktur werden einfache Baukörper bevorzugt. Einzelne Akzente und besondere Haustypen sollen mehr als optisches Zeichen eine besondere städtebauliche Situation kennzeichnen. Es entstehen so vorwiegend in den Einfamilienhausgebieten ruhige Zeilen, die etwa an den Plätzen zum Grünraum eine differenziertere Ausbildung zeigen.

So könnte sich im städtebaulichen Gefüge eine selbstverständliche Spannung und Abwechslung ergeben. Diese Beschränkung führt zu einem natürlichen Ordnungssystem, das auch in anderer Form für den Geschosswohnungsbau gilt. - Übergeordnet ergibt sich eine Verteilung der niedrigeren Einfamilienhausgebiete im Norden mit enger Beziehung zu den Freiräumen;

dagegen ist der Geschosswohnungsbau mit seinem höheren Verkehrsaufkommen im südlichen Bereich näher an die Heidemannstrasse gelegt worden.

Der Geschosswohnungsbau ist als eine Art Netz von Wohnhöfen, die sich konzentrisch auf die grüne Mitte beziehen, ausgerichtet. Dabei wurde besonderer Wert auf eine Durchlässigkeit und Verbindung von Gartenhofräumen mit dem öffentlichen Freiraum gelegt.

4.2 Soziale Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen

Der angesprochene Stadtbereich ist im sozialen Infrastrukturbereich entsprechend dem heutigen Siedlungsumfang mit Schulen und Sporteinrichtungen ausgestattet. In den nächsten Jahren ist allerdings mit einem Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen, so dass im Grundschulbereich Kapazitäten frei werden. Bei der geplanten Siedlungserweiterung ist jedoch eine weitere Grundschule erforderlich. Für die weiterführenden Schulen stehen im Bereich Schwabing die vorhandenen Einrichtungen zur Verfügung.

Die neue Grundschule mit Sportanlage und 3-fach Sporthalle hat eine Fläche von ca. 30.000 qm und liegt im westlichen Bereich der zentralen Grünanlage an der Haupterschliessungsstrasse.

Der Bereich von Nahversorgungseinrichtungen mit Einkaufsmöglichkeiten und privaten Dienstleistungen ist im Vergleich mit anderen Stadtteilen verhältnismässig schlecht ausgestattet. Hierfür wurde in dem süd-östlich zur Heidemannstrasse verlaufenden städtischen Grünraum ein Zentrum vorgeschlagen mit Einrichtungen wie Apotheke, Lebensmittelläden, Drogerie, Bank, Friseur, Bäcker, Metzger und Kneipe.

Es handelt sich um ca. 4.000 qm Verkaufsfläche und 1.500 qm Dienstleistungen.

Um diesen zentralen Raum in seiner Funktion als Zentrum zu stärken, wurde hier ein kleiner Marktplatz mit ev. Kirche angeordnet, sowie ein Service-Zentrum für Alte und Behinderte und ein Kindergarten. Dieser Bereich sollte bis in den grossen Landschaftsraum fortgesetzt werden und am See mit Café und Biergarten seinen Abschluss finden.

Aus der Bevölkerungsentwicklung entsteht ausserdem ein Bedarf für ca. 10 Kindergartengruppen, die auf mehrere Kindergärten verteilt werden. Insgesamt werden hierfür einschl. Spielflächen 5.000 qm vorgesehen. Die Kindergärten sollen dabei weitgehend in die Wohnbebauung integriert werden.

4.3 Gewerbe und Verwaltung

Im eigentlichen Planungsbereich ist lediglich ein Gelände von 4,0 ha für Büro- und Werkstättengebäude der Landespolizei ausgewiesen. Es ist so angeordnet, dass es gleichzeitig eine Abschirmung des Lärms der Heidemannstrasse gegenüber der Wohnbebauung bildet. Die Bürofläche hat ein Ausmass von ca. 36.000 qm und ca. 8.000 qm Werkstätten. Um die Wohngebiete weitgehendst von Belästigungen freizuhalten, hat dieser Bereich seine eigene verkehrliche Anbindung an die Heidemannstrasse.

Ein grosses Angebot an Arbeitsplätzen ist unmittelbar südlich der Heidemannstrasse in dem vorhandenen grossen Gewerbegebiet gegeben.

5. Zur Abwägung nach § 2a (2) BBauG

Dem Verlangen nach Abwägung im Sinne des § 2a (2) BBauG ist durch das bisherige Verfahren in intensiver Weise Rechnung getragen worden.

Im städtebaulichen Ideenwettbewerb 1979/80 fand eine Auswahl von 6 Preisen unter 39 Arbeiten statt. Das Preisgericht sprach damals unter Abwägung aller funktioneller und stadtgestalterischer Belange eine Empfehlung aus, den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurf zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen.

Das Ergebnis wurde 2 Wochen der Öffentlichkeit in einer Ausstellung zugänglich gemacht.

An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen, dass an den Beurteilungs- und Abwägungsschritten Vertreter der politischen Parteien und Vertreter des Bezirksausschusses, die die Belange der ansässigen Bevölkerung vertreten, aktiv teilgenommen haben.

München, den 14.10.1980

1. Aufgaben und ständewirtschaftliche Ziele

- 1.1 Lage
- 1.2 Umgebung
- 1.3 Infrastruktur - Schulen
- 1.4 Ständewirtschaftliche Ziele

2. Flächengestaltung

- 2.1 Ständewirtschaftlicher Flächennutzungsplan 1970/80
- 2.2 Bearbeitung des Flächennutzungsplans
- 2.3 Bestehendes Verfahren
- 2.4 Flächennutzungsplanänderung
- 2.5 Bestandsplan

3. Erläuterung des ständewirtschaftlichen Entwurfs (Karte/Plan)

- 3.1 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.2 Verkehrsnetz
- 3.3 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.4 Flächennutzungsplan
- 3.5 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.6 Flächennutzungsplan
- 3.7 Verkehrsnetz
- 3.8 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.9 Flächennutzungsplan
- 3.10 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.11 Verkehrsnetz
- 3.12 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.13 Flächennutzungsplan
- 3.14 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.15 Verkehrsnetz
- 3.16 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.17 Flächennutzungsplan
- 3.18 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.19 Verkehrsnetz
- 3.20 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.21 Flächennutzungsplan
- 3.22 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.23 Verkehrsnetz
- 3.24 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.25 Flächennutzungsplan
- 3.26 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.27 Verkehrsnetz
- 3.28 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.29 Flächennutzungsplan
- 3.30 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.31 Verkehrsnetz
- 3.32 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.33 Flächennutzungsplan
- 3.34 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.35 Verkehrsnetz
- 3.36 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.37 Flächennutzungsplan
- 3.38 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.39 Verkehrsnetz
- 3.40 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.41 Flächennutzungsplan
- 3.42 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.43 Verkehrsnetz
- 3.44 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.45 Flächennutzungsplan
- 3.46 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.47 Verkehrsnetz
- 3.48 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.49 Flächennutzungsplan
- 3.50 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.51 Verkehrsnetz
- 3.52 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.53 Flächennutzungsplan
- 3.54 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.55 Verkehrsnetz
- 3.56 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.57 Flächennutzungsplan
- 3.58 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.59 Verkehrsnetz
- 3.60 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.61 Flächennutzungsplan
- 3.62 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.63 Verkehrsnetz
- 3.64 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.65 Flächennutzungsplan
- 3.66 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.67 Verkehrsnetz
- 3.68 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.69 Flächennutzungsplan
- 3.70 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.71 Verkehrsnetz
- 3.72 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.73 Flächennutzungsplan
- 3.74 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.75 Verkehrsnetz
- 3.76 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.77 Flächennutzungsplan
- 3.78 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.79 Verkehrsnetz
- 3.80 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.81 Flächennutzungsplan
- 3.82 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.83 Verkehrsnetz
- 3.84 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.85 Flächennutzungsplan
- 3.86 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.87 Verkehrsnetz
- 3.88 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.89 Flächennutzungsplan
- 3.90 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.91 Verkehrsnetz
- 3.92 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.93 Flächennutzungsplan
- 3.94 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.95 Verkehrsnetz
- 3.96 Öffentliche Verkehrsmittel
- 3.97 Flächennutzungsplan
- 3.98 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 3.99 Verkehrsnetz
- 3.100 Öffentliche Verkehrsmittel

4. Erläuterung des ständewirtschaftlichen Entwurfs (Karte/Plan)

- 4.1 Wohngebiet
- 4.2 Ständewirtschaftlicher Entwurf
- 4.3 Verkehrsnetz

5. Zur Abgrenzung nach § 1a (1) BArch