



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !

März 2017

E.NOR.M.

Entwicklungskonzept.NORd Ost.München

Bebauungskonzept Neu-Englschalking

für mehr Wohnungen durch bessere ÖPNV-Anbindung

Foto: Maximilian Dörrbecker

Ausgangssituation

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !

Ausgangssituation:

- Im Bereich Neu-Englschalking stehen 540 ha Fläche zur Verfügung
- Diese stellt die größte verbliebene Flächenreserve im Münchner Stadtgebiet dar
- Angesichts der Wohnungssituation in München ist eine möglichst gute Ausnutzung der verfügbaren Flächen anzustreben
- Wohnraum ist in München knapp → soziales Problem, wo sollen Geringverdiener wohnen?
- das Entwicklungsgebiet liegt relativ innenstadtnah, das erleichtert die ÖPNV Erschließung

Lösungsansatz:

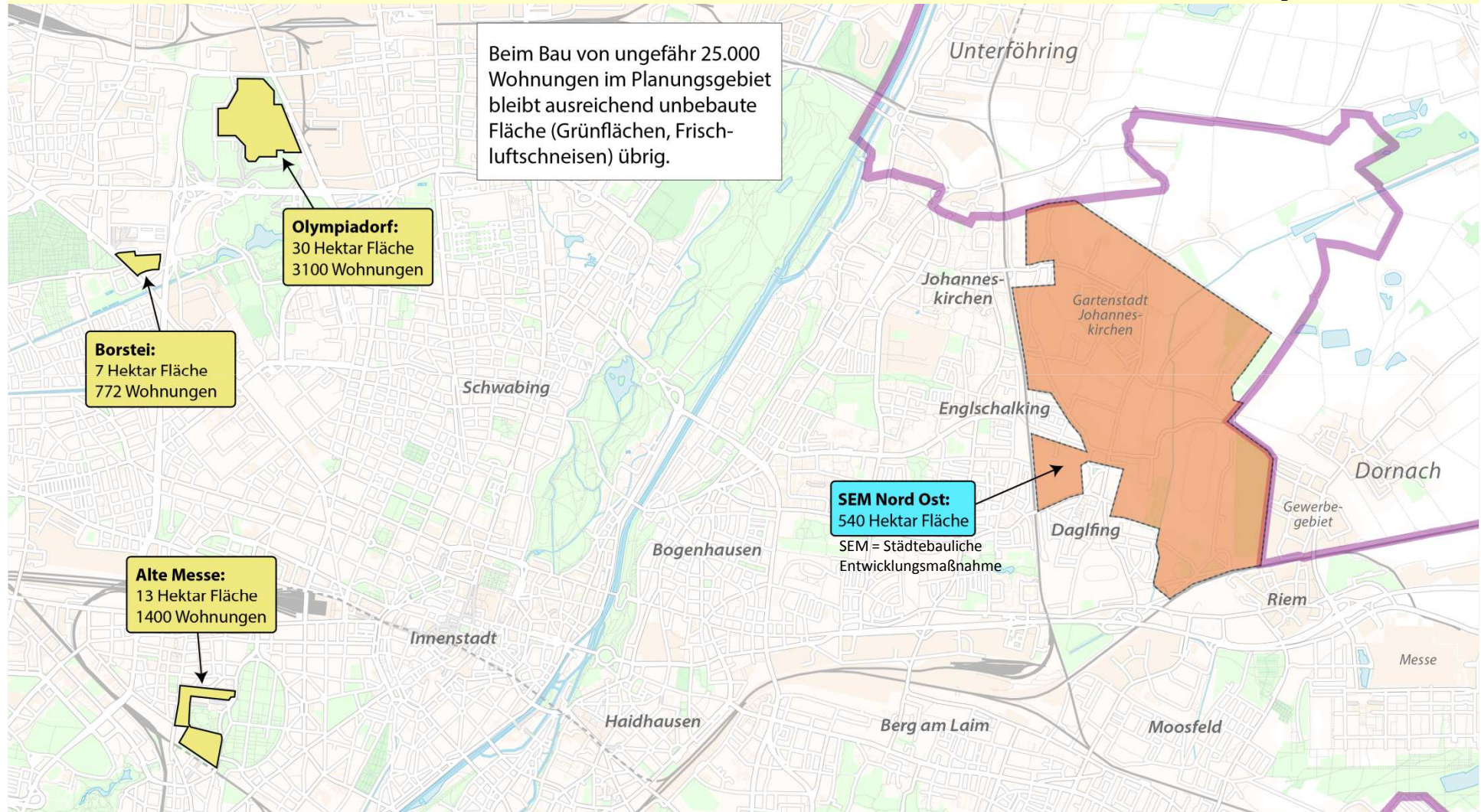
- Dicht bauen, damit eine hochwertige Erschließung per ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) möglich ist anstatt niedergeschossiger Verbauung mit schlechter ÖPNV Anbindung. So kann der MIV (Motorisierter Individualverkehr) auf ein erträgliches Maß reduziert werden, autoarmes/-freies Wohnen anstreben
- Dichte, hochwertiger Städtebau und Schutz der Grünflächen bedingen sich gegenseitig.
- Ebenso ist Dichte Vorbedingung, um ausreichend Infrastruktur (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindergärten) einrichten zu können.

Vergleich der Bebauungsdichte

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !



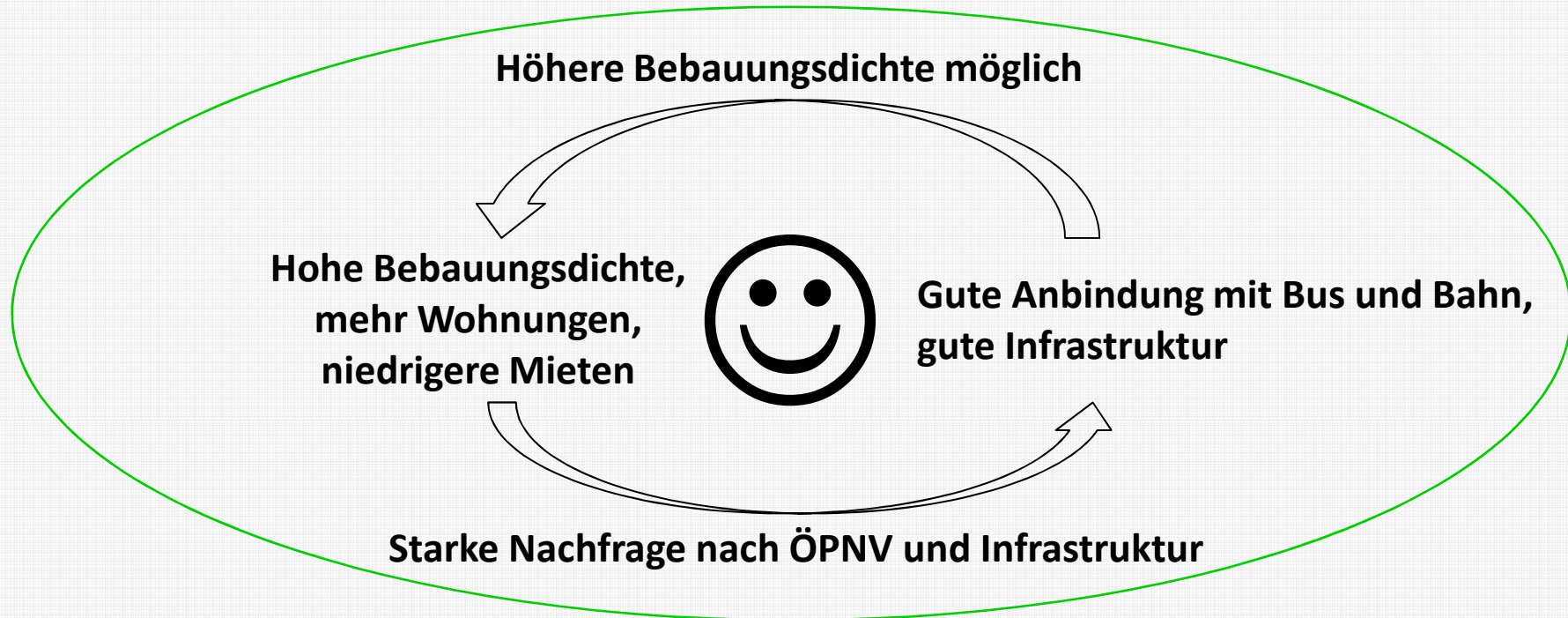
Graphik: Maximilian Dörbbecker / Hintergrundkarte: OpenStreetMap, cc-by-sa

Aufwärtstrend durch hohe Dichte

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !



Dichte erzeugt Nachfrage nach

- gutem Bus- und Bahnangebot
 - ausreichend Infrastruktur vor Ort (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindergärten, ...)
- Nachfrage ermöglicht Angebot, Angebot ermöglicht kurze Weg und erspart Verkehr
→ Urbanität durch Dichte, Urbanität erspart Wege

Planungsprinzipien (I)

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !

„So dicht wie nötig, so frei wie möglich“:

- Verdichtung wo dies städtebaulich möglich ist, um in anderen Bereichen konfliktfrei bestehende Natur zu erhalten. Jede hier erbaute Wohnung verringert die Zersiedelung des Umlandes.
- Planungsziel sind ca. 25.000 Wohnungen

Erschließung

- ÖPNV Erschließung über S-Bahn und Trambahn/Stadt-Umland Bahn (Einzelheiten siehe nächste Seite); die relative Nähe zur Innenstadt ermöglicht die ÖPNV Erschließung per Tram
- MIV Erschließung hauptsächlich über A94
- Naherschließung per ÖPNV (geringer Haltestellenabstand der Tram!), Fuß- und Fahrradverkehr
- Priorität für den Umweltverbund
- Gute Verknüpfung mit Fahrradwegen / Schnellfahrradwegen in benachbarte Stadtteile und ins Umland

Planungsprinzipien (II)

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !

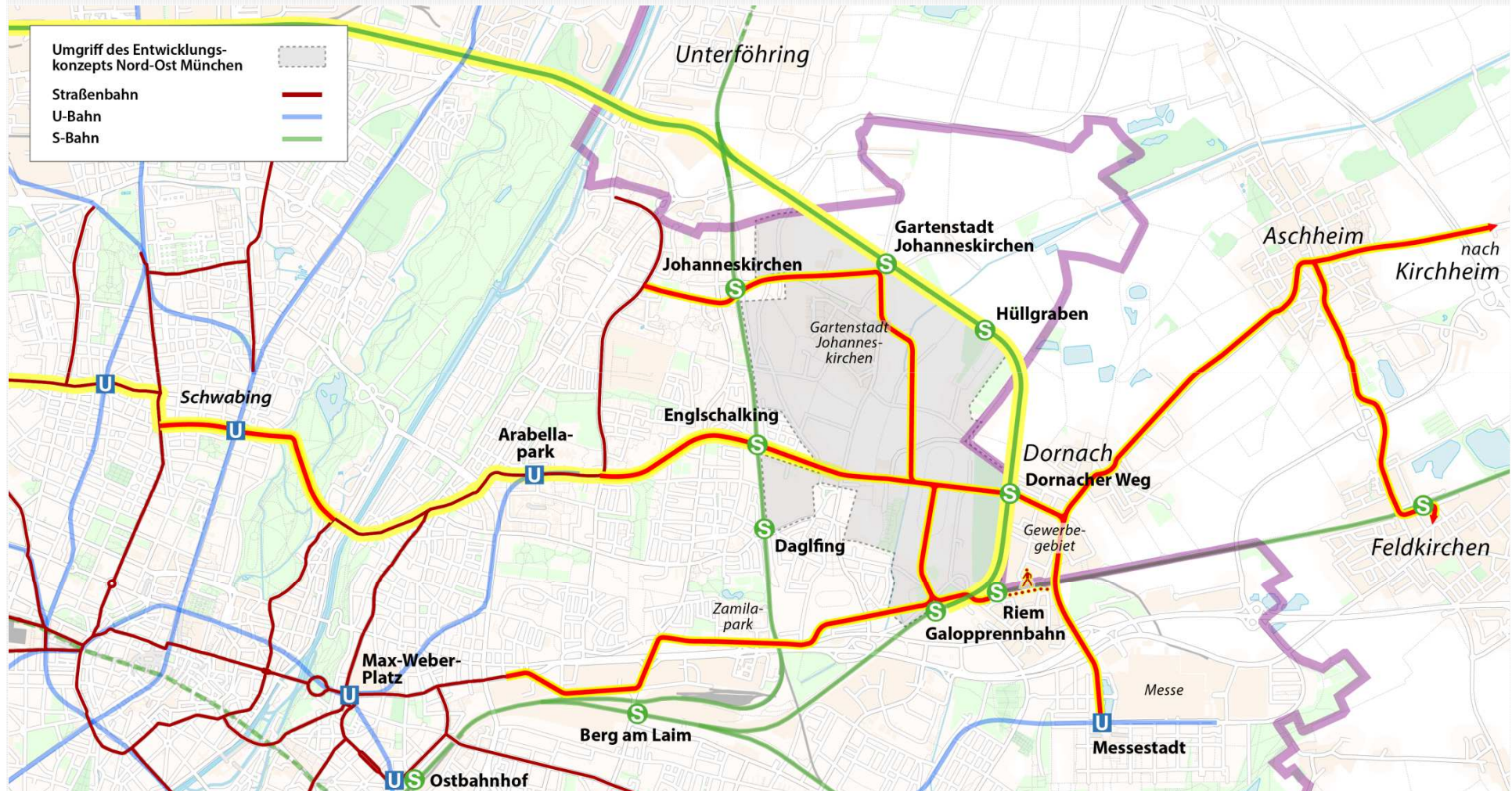
- **Das Gebiet wird durch drei Umweltverbund-Achsen erschlossen:**
 - Verlängerung der Straßenbahn-Nordtangente Neuhausen – Schwabing – Bogenhausen nach Engelschalking und Dornach
 - Tram Johanneskirchen – Riem im Vorlauf für die Stadt-Umland-Bahn
 - Verlängerung der geplanten Tram Steinhausen – Berg am Laim nach Zamdorf und Riem
- Die **Umweltverbund-Achsen** werden als **Boulevard** gestaltet
(Wasser, Bäume, Rasengleis für Tram, breite Geh- und Radwege, MIV nur für Versorgung und Feuerwehr/Notarzt)
- In Abstimmung mit der Gemeinde Aschheim wird eine verdichtete Bebauung entlang der Stadt-Umland-Bahn-Strecken Dornach – Aschheim – Kirchheim und Aschheim – Feldkirchen angestrebt.
- **Staffelbauordnung:**
Dichtere Bebauung an den Achsen, abnehmende Bebauungshöhe in größerer Entfernung. Höchste Bebauungsdichte an den Schnellbahnstationen und Kreuzungspunkten der Trambahn-Boulevards.
- Infrastruktur (z.B. Einkaufsmöglichkeiten) entlang der Achsen verteilt, **keine zentralen Shopping Malls**
- Mehrere breite **Frischlufschneisen** in Ost-West-Richtung werden eingerichtet, um den Luftaustausch zu verbessern.
- Möglichst weitgehende **Fassadenbegrünung** zur Verbesserung des Mikroklimas.
- Wo möglich Überbauung der Bahngleise auf der Strecke Zamdorf – Johanneskirchen ,mit Verdichtung an den Bahnhöfen

Bebauung und ÖPNV Erschließung Tram und S-Bahn

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !



ÖPNV Trassen sind Diskussionsgrundlage für genauere städtebauliche und stadtoökologische Betrachtungen

S-Bahn: Vorschlag Dominik Soltic, Masterarbeit TU Dresden, 2014

Graphik: Maximilian Dörbecker / Hintergrundkarte: OpenStreetMap, cc-by-sa

Häufige Fragen zu E.NOR.M. (1/3)

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !

Fördert mehr Wohnungsbau nicht weiteren Zuzug nach München?

- Ein wesentliches soziales Problem in München sind die hohen Wohnungsmieten
- ohne Wohnungsbau wird sich die Wohnraumsituation in München weiter verschärfen , da weiterhin neue Arbeitsplätze entstehen
- mehr Wohnungsbau ist EIN wesentliches Element, um diese Situation abzumildern, es bedarf aber weiterer flankierender Maßnahmen wie z.B.:
 - Umwandlungsverbot für Mietwohnungen in bestimmten Stadtbezirken
 - Wiederaufnahme des sozialen Wohnungsbaus
 - bessere (bzw. überhaupt wirksame) Regionalplanung
 - wirkungsvollere Zusammenarbeit zwischen München und den Umlandgemeinden bezüglich Siedlungs- und Verkehrsplanung
 - Verbot von befristeten Arbeitsverträgen, um die Arbeitsplatzsicherheit zu erhöhen (und somit den Zwang, in die Ballungsräume zu ziehen, zu reduzieren)

Häufige Fragen zu E.NOR.M. (2/3)

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !

Warum liegt der Schwerpunkt der ÖV Erschließung auf der Tram?

- Die Tram ermöglicht im Neubaugebiet kurze Zugangswege – deutlich kürzer als bei einer U-Bahn. Dies liegt an den geringeren Kosten für die Einrichtung einer Trambahnhaltestelle im Vergleich zu einem U-Bahnhof.
- Das Neubaugebiet liegt in einer Entfernung zum Stadtzentrum, die eine attraktive Fahrzeit per Tram erlaubt (d.h. Gesamtreisezeit inklusive Zugang zu den Haltestellen).
- Die Tram nach Englschalking ermöglicht – über die künftige Tram-Nordtangente – Verknüpfungen mit der U3/6 und U2 in Schwabing, die kein anderes Verkehrsmittel bieten kann

Ist die U4 nicht besser zur Erschließung geeignet?

- Grundsätzlich ist dies von der Anzahl der geplanten Wohnungen abhängig – soll z.B. das Gebiet zwischen Englschalking und Feldkirchen mit Haidhauser Dichte bebaut werden, ist die U4 Verlängerung sicher sinnvoll
- Die Tram über Arbellapark - Nordtangente - Schwabing bietet bessere Verknüpfungsmöglichkeiten als die U4, die nur an die U5 anbindet

Häufige Fragen zu E.NOR.M. (3/3)

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !

Ist die S-Bahnerschließung über Riem – Hüllgraben nicht kritisch zu sehen, da unklar ist, ob Freistaat und DB diese Variante unterstützen?

In der offiziellen Planung gilt als Voraussetzung für die Realisierung der SEM (städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme), dass die Bahnstrecke zwischen Zamdorf und Johanneskirchen 4-gleisig im Tunnel ausgebaut wird. Auch hierzu wird die Unterstützung von Freistaat und DB benötigt.

Warum gibt es nicht mehr Details zur Überbauung der Bahn im Abschnitt Zamdorf – Johanneskirchen?

Wie bereits ausgeführt, wird dies im Rahmen des E.NOR.M Konzeptes vorgeschlagen. Der Schwerpunkt des E.NOR.M Konzeptes – der im vorliegenden Foliensatz dargestellt wird - liegt aber auf der Kombination von guter Flächenausnutzung und guter ÖV Erschließung in den Bereichen östlich der Bahnstrecke.

Ist die Anzahl der geplanten Wohnungen nicht zu hoch?

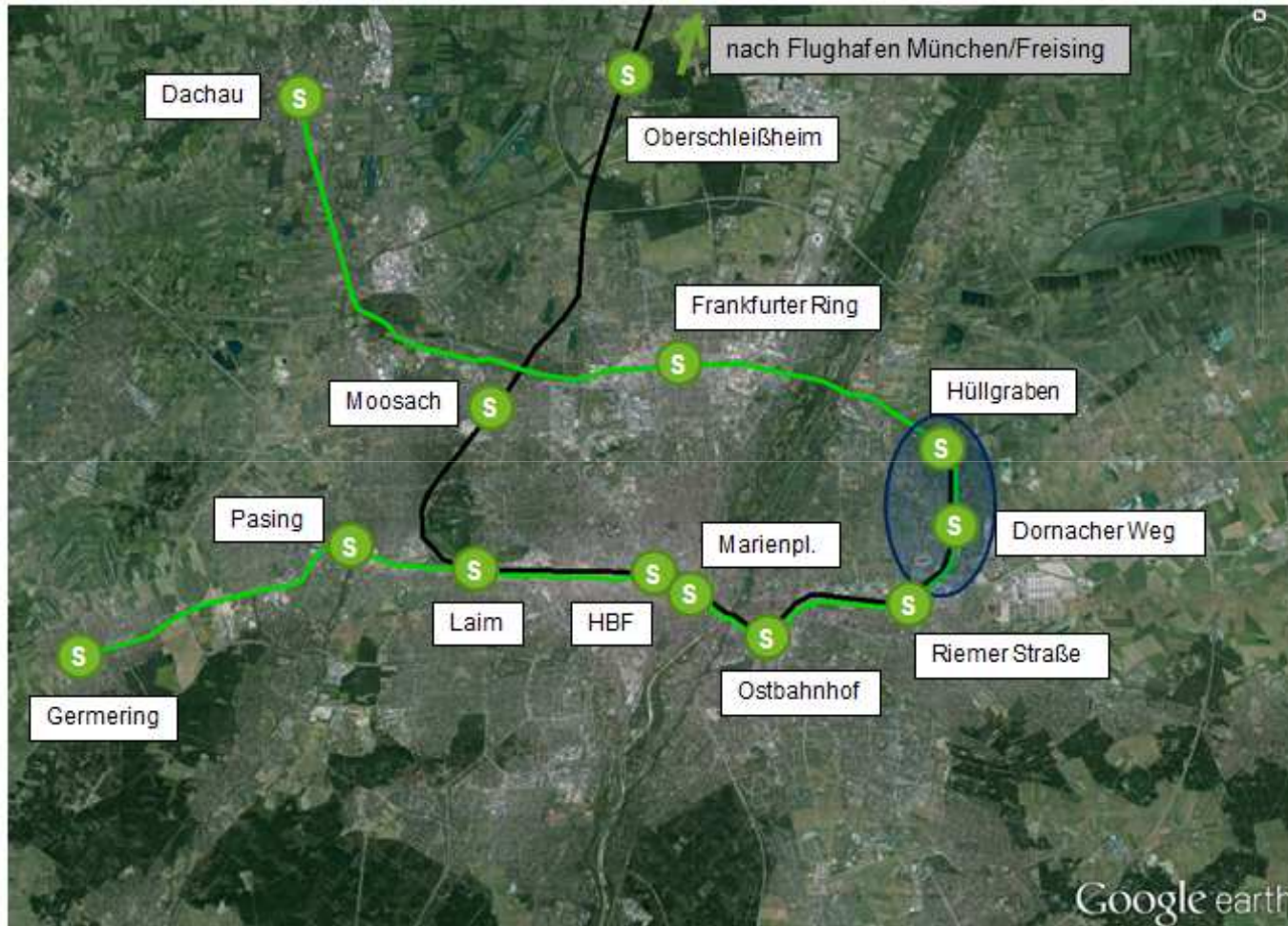
- der Bedarf an Wohnungen in München dürfte unbestritten sein
- unbeschadet weiterer Maßnahmen (z.B. Mietpreisbremse) ist die Erhöhung des Angebots eine wesentliche Maßnahme zur Begrenzung der Lebenshaltungskosten in München. Die Mieten in München sind nicht zu niedrig.
- Ist es nicht besser, dort, wo eine gute ÖPNV Erschließung möglich ist, verdichtet zu bauen, als periphere Gebiete – in dann nur per MIV erschlossen sind – zu bebauen?

Anhang: Vorschlag S-Bahn Erschließung

Mehr Wohnungen !



Weniger Miete !



Nordring und Innenstadt werden über das Neubaugelände miteinander verbunden.

Die Darstellung auf Folie 7 für die Erschließung des Neubaugeländes basiert auf diesem Vorschlag.

Quelle:
Soltic, Dominik
 Verkehrsanalytische Untersuchung zur künftigen ÖPNV-Erschließung des Siedlungsgebietes Münchner Nordosten
 – 2014 – 196 Seiten
 Masterarbeit
 Technische Universität Dresden
 Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
 Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
 Professur für Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Legende: S1 Flughafen München/Dachau - Hüllgraben
 S9 Dachau - Germering

S-Bahn-Konzept

Bildquelle: Google Inc., Google Earth, <https://www.google.de/intl/de/earth> (14.8.2014)