

2.1/02/08

AK Buskonzept Messestadt
c/o Christiane Reinelt
Selma-Lagerlöf-Straße 24
D-81829 München

Telefon: (089) 63 49 81 66
E-Mail: christiane.reinelt@gmx.de

AK Buskonzept Messestadt, c/o C. Reinelt, Selma-Lagerlöf-Str. 24, 81829 München

BA-Geschäftsstelle Ost /Bezirksausschuss 15
Herrn Dr. Georg Kronawitter
Technisches Rathaus am Ostbahnhof
Friedenstraße 40
81660 München

Eilt	Sofort	ø
Direktorium - HA II/V2 - G Ost		
17. DEZ. 2007		
AZ:		
zK	zwV	R Wv. Abi. Vg. Uml.

BfNr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen, unsere Nachricht vom Durchwahl, Name Datum
München, 12. Dezember 2007

Buslinie 190 durch die Selma-Lagerlöf-Straße / Buskonzept für die Messestadt
Unser Schreiben vom 24. März 2007 an die MVG / Antwort der MVG vom 2.5.2007

Sehr geehrter Herr Dr. Kronawitter,

wir, die Unterzeichner dieses Schreibens, sind überwiegend Mitglieder einer Baugemeinschaft in der Messestadt Ost, die Ende 2003 direkt von der Stadt München ein Grundstück an der Selma-Lagerlöf-Straße gekauft und dieses im Laufe der letzten Jahre bebaut hat. Unsere WEG ist mit 51 Kindern die z. Zt. kinderreichste in der Messestadt (gerechnet auf die Wohneinheiten) und wir nehmen naturgemäß großen Anteil an dem, was z.B. hinsichtlich der Infrastruktur um uns herum passiert. Da wir Sie seit unserem Zuzug in die Messestadt vor eineinhalb Jahren als Vorsitzenden eines äußerst engagierten und professionell arbeitenden Bezirksausschusses erlebt haben, wenden wir uns heute an Sie und den BA. Was uns Sorge bereitet, ist die Linienführung der Buslinie 190 und damit verbunden das Buskonzept für die Messestadt.

Ab dem Winterfahrplan 2007 werden nun auch wir als Anwohner der Selma-Lagerlöf-Straße (SLS) erheblicher Buslärmbelastung ausgesetzt sein. Erfahren haben wir davon leider erst vor ca. einem Jahr durch Herrn Wendrich vom Planungsreferat auf einer Infoveranstaltung in der Grundschule an der Astrid-Lindgren-Straße (ALS). Diese Info war für uns leider ebenso überraschend wie unerfreulich, da wir doch davon ausgegangen waren, in eine ruhige Wohnstraße zu ziehen. Das Januar-Protokoll des Bürgerforums Messestadt bezeichnete diese Erkenntnis sogar als „Schock“. Für uns Anwohner ist diese Buslinienführung insbesondere aus folgenden Gründen problematisch:

a) Bebauungssituation

Die SLS ist beidseitig fast durchgehend vierstöckig bebaut und – wie alle anderen Straßen in der Messestadt auch – sehr eng. Durch die Ost-West-Ausrichtung der Gebäude sind die Schlafräume und Kinderzimmer in der Regel nach Osten und damit auf SLS ausgerichtet. Die Lärmbelastung durch einen Bus ist schon in einer normalen Straße erheblich und liegt selbst unter günstigen Voraussetzungen bei mindestens 70 dB (A) (siehe beiliegendes Chart). In unserer Straße entsteht durch die Bebauungssituation ein regelrechter Schalltunnel und damit ein ganz besonderer Lärmeffekt.

b) Geplante Frequenz des Busverkehrs

Da momentan offenbar geplant ist, dass der Bus an 365 Tagen von 5:14 Uhr morgens bis 1:03 Uhr nachts alle 10 Minuten im Zweirichtungsverkehr durch unsere Straße verkehren wird, wird die Lärmbelastung für uns Anwohner nicht nur tagsüber beachtlich sein (große Gelenkbusse in enger Straße!), in den späten Abend- und Nachtstunden sowie am frühen Morgen wird man kein Fenster mehr öffnen können – und selbst in deren geschlossenem Zustand wird der Buslärm nicht abgeschirmt, da unsere Fenster hierbei nur einen Schallschutz bis 37 dB(A) aufweisen. Darüber hinaus gilt in unserer Straße

Buslinie 190 durch die Selma-Lagerlöf-Straße / Buskonzept Messestadt – Schreiben vom 12. Dezember 2007 an den BA15

Rechts vor Links; durch häufiges Anfahren und Bremsen direkt unter unseren Schlafzimmerfenstern wird es noch lauter werden.

c) Buslärm, insbesondere in den späten Abend- und frühen Morgenstunden, führt zu einer Wertminderung unserer Immobilien

Ab etwa 30dB(A) führt jede weitere Zunahme des Lärms um 1 dB(A) zu einer Entwertung zwischen 0,5 und 1,7 % (vgl. Thießen und Schnorr, 2005). Zum Vergleich: Ein normaler Linienbus erzeugt bei gleichmäßigen 30 km/h ca 75 dB(A).

d) Beim Grundstücksverkauf war seitens des Kommunalreferats keine Rede von einer Buslinie unter unseren Fenstern

Im dem Plan, den wir bzw. unsere Projektplaner von der Stadt bekommen haben (beiliegend), steht nichts von einer Buslinie. Es wäre allermindestens eine Frage der Fairness gewesen, den Interessenten einer Baugemeinschaft mitzuteilen, dass das ihnen zur Bebauung überlassene Grundstück direkt an einer „Busschleuse“ (lt. MVG) zur Erschließung der Messestadt liegt. Wenn dies im Vorfeld bekannt gewesen wäre, hätten die Planer ggf. noch eine höhere Lärmschutzklasse für die Fenster vorsehen können.

Da wir nach einigem Hin und Her hinsichtlich der Frage der Zuständigkeit schließlich vom Planungsreferat die Info erhalten haben, dass die MVG für das Buskonzept in der Messestadt zuständig sei (?), haben wir uns angesichts des auf uns zukommenden Lärmproblems im März d. Jahres mit einem Schreiben dorthin gewandt. (beiliegend).

Kernpunkt unseres Anliegens war es, die Hintergründe und die Zweckmäßigkeit der Linienführung zu erkunden, gleichzeitig den verantwortlichen Stellen aber auch konstruktive Lösungsmöglichkeiten unseres Problems zu kommunizieren. Insbesondere ging es uns aber auch um die Klärung der Frage, wie es eigentlich sein kann, dass eine öffentliche Buslinie so geplant wird (und das offensichtlich schon seit Jahren), dass sie absichtlich und bewusst *nicht* die öffentlichen Gebäude (Schulen) an der Ostseite der Astrid-Lindgrün-Straße erschließt.

Die Antwort der MVG hat uns, nicht zuletzt aufgrund ihres Basta-Charakters, ziemlich irritiert: Wir fühlen uns mit unserem, wie wir finden, recht sachlich vorgetragenem Anliegen nicht ernst genommen – andererseits aber sind wir als Bürger-Baugemeinschaft der Stadt immerhin gut genug, ihr mehr als 3 Millionen Euro für das Grundstück zu bezahlen und damit ja sicher auch zu einem erheblichen Teil zur Finanzierung der Messestadt-Infrastruktur beizutragen. Im konkreten Fall finanzieren wir ironischerweise wohl auch ein Stückweit unsere eigene Lärmbelastung mit.

Klarstellung zu den einzelnen Punkten aus dem Antwortschreiben der MVG

1. Grundsätzliche Planung Buskonzept: „Das war schon immer so geplant“:

Die gesamte Ausführung des Buskonzeptes in der bzw. für die Messestadt ist in unseren Augen alles andere als gelungen. Sogar die MVG hat in ihrem Schreiben indirekt zugegeben, dass die Messestadt insgesamt für Busverkehr grundsätzlich nicht geeignet ist: „Nachdem... bereits jetzt in „busfähigen“ Straßen Probleme der Befahrbarkeit auftreten...“

Dazu kommt die aus unserer Sicht generell mangelnde Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen in Zusammenhang mit dem ÖPNV für die Anwohner der Messestadt: So belegen z.B. Pflastersteine an den Übergängen über die als Busstrecke genutzte Elisabeth-Dane-Straße einen äußerst unsensiblen Umgang mit diesem Thema: die Busse hört man gerade nachts hunderte Meter weit über diese Stellen hinweg rumpeln. Das Thema Lärmschutz ist jedoch in unseren Augen ein unverzichtbarer Bestandteil moderner, nachhaltiger und ökologischer Bauplanung, insbesondere in einem so dicht bebauten „Öko-Vorzeigestadtteil“ wie der Messestadt.

In diesem Zusammenhang sollte es auch durchaus legitim sein, planerische Ausführungen bzw. ÖPNV-Konzepte, auch wenn sie „schon immer so geplant waren“ einer kritisch-konstruktiven Betrachtung zu unterziehen: Offenbar wurden im vorliegenden Fall die Planungen bewusst so gestaltet, dass einige Anwohner der Messestadt ganz erheblich durch Buslärmissionen (z. B. durch unnötigen *Zwärrichtungsverkehr* in einer Straße), belastet werden, andere wiederum *überhaupt nicht*.

Buslinie 190 durch die Selma-Lagerlöf-Straße / Buskonzept Messestadt – Schreiben vom 12. Dezember 2007 an den BA15

2. **Keine Info über Buslinie – „... das war den Bauträgern der Geschosswohnungen bekannt...“:** Viele der betroffenen Bewohner, insbesondere natürlich die Freifinanzierer unseres Geschossbaus, hätten ihre Wohnung mit dem Wissen, dass künftig fast rund um die Uhr Busse unter den Schlafzimerfenstern vorbeidröhnen werden, möglicherweise nicht gekauft. Warum auch, schließlich gab und gibt es rundherum genügend „busfreie“ Wohnungsangebote. Die meisten von uns haben sich hier mit ihrem gesamten Vermögen engagiert und befürchten nun zu Recht Kapitalverlust und Wertminderung. Dem Tenor der Antwort der MVG („Pech gehabt, war schon immer so geplant und den Bauträgern bekannt“) halten wir entgegen: Geplant offensichtlich, aber leider von der Stadt nicht erkennbar deutlich kommuniziert. Es hat von immerhin rd. 50 Bauherren bzw. -frauen niemand mitbekommen. Der Stadt und der MVG war dagegen wohl bewusst, dass die Linienführung des Busses für einige Anwohner unangenehme Konsequenzen zeitigen wird.

Mit dem Etikett „ruhige Wohnstraßen“ wurden und werden aber die Grundstücke und Wohnungen von Stadt und Bauträgern nicht nur im Internet beworben. Deshalb vermuten wir, dass es möglicherweise im Interesse der Stadt war, die „Errungenschaft“ einer Buslinie auch in diversen Plänen gut zu verstecken (siehe auch die Ausführungen in unserem Schreiben an MVG). Und dass das Thema Buslinie den Bauträgern angeblich bekannt war, wie die MVG darlegt, hilft uns Bauherren und -frauen definitiv nichts, wenn die Stadt München bzw. das Kommunalreferat höchstselbst Verkäufer der Grundstücke sind. Und dieses Grundstück haben wir übrigens trotz dieser erheblichen Einschränkung auch nicht billiger bekommen, zumindest ist uns diesbezüglich nichts darüber bekannt.

3. **Geplante Linienführung, Sinnhaftigkeit der Buslinie und der Betriebszeiten:**

Die MVG erläutert in ihrem Schreiben:

„Der Bus hat hierbei die Funktion der Feinerschließung der Messestadt ... Buslinien sollten ausdrücklich durch Wohnbereiche führen und Schulen, Kindergärten, Kirchen und sonstige Gemeinschaftseinrichtungen erschließen.“

- a) Genau das tut die geplante Linienführung leider *nicht*: Der Linienbus hält ja gerade und explizit *nicht* an den öffentlichen Gebäuden und Schulen in der ALS, sondern ca. 150 m davor. Damit dürfte das Schulzentrum in der ALS in seiner Art der Anbindung an den öffentlichen Busverkehr zumindest bundesweit einzigartig sein. Offensichtlich ist das mit der „Feinerschließung“ dann doch nicht so ernst gemeint. Dies ist umso verwunderlicher, da die Lärmbelastung für die Anwohner in der ALS aufgrund der Bebauungssituation deutlich geringer (niedrigere Bebauung) wäre und Anwohner gegenüber von Schulen naturgemäß mit Busverkehr (zumindest tagsüber) rechnen müssten.
- b) In dem Zusammenhang ist uns übrigens immer noch nicht klar, warum Busse in den Tagesrandzeiten, also nach 22:00 Uhr abends und vor 6:00 Uhr morgens, durch die Messestadt fahren müssen (denn sie fahren hier selbst tagsüber außerhalb des Berufsverkehrs i.d. Regel leer), wenn nachts und am frühen Morgen sämtliche öffentliche Einrichtungen, Geschäfte etc. geschlossen haben und wenn ohnehin jede Wohnung in der Messestadt nur 600 bis 700 Meter von der U-Bahn entfernt ist.

4. **Betriebszeiten / Insellösung Messestadt:**

Auf unseren Vorschlag, die Betriebszeiten der Busse auf ein für alle Anwohner erträgliches Maß zu beschränken, die Busse ab 22:00 Uhr an der Haltestelle Messestadt West enden zu lassen und den Busverkehr durch die Messestadt morgens erst ab 6:00 Uhr bzw. ab 8:00 Uhr feiertags wiederaufzunehmen, antwortet die MVG:

„Gerade in den Abendstunden ist aus Sicherheitsgründen eine wohnortnahe Versorgung nötig, da einige Fahrgäste aus Gründen des subjektiven Sicherheitsempfindens abends weite Fußwege vermeiden und im Falle einer entfallenden Bushedienung lieber auf den PKW umsteigen würden – das naturgemäß dann auch schon bei der Hinfahrt.“

Und: *„Dies ist aus sozialen und ökologischen Gründen nicht sinnvoll.“*

Diese Argumentation ist nur schwer nachvollziehbar: Auch in den späten Abendstunden wird, selbst nach Vollendung sämtlicher Bauabschnitte, der Bus voraussichtlich nur marginal genutzt werden, da es sich zwischen 22:00 Uhr abends und 6:00 Uhr morgens (8:00 Uhr feiertags) in der Regel um „Freizeitverkehr“ handelt. Kaum jemand, so die Lebenserfahrung, wird von der Messestadt aus den Bus benutzen, um damit abends in die Innenstadt ins Kino und wieder zurück zu fahren. Dafür, dass man diese Möglichkeit für einige wenige Benutzer vorhält, werden aber Dutzende von Anwohnern um ihren Schlaf gebracht bzw. können die Fenster nachts nicht mehr öffnen. Dem Zitat der MVG in ihrem

Buslinie 190 durch die Selma-Lagerlöf-Straße / Buskonzept Messestadt – Schreiben vom 12. Dezember 2007 an den BA15

Schreiben, dass man ja schließlich zwischen den Interessen aller Beteiligten abwägen müsse, halten wir entgegen, dass hier doch wohl das Interesse der Wohnungskäufer/Anwohner Vorrang haben sollte, denn für sie dient ja die Bus-Erschließung – oder ist die Buslinie etwa ein Selbstzweck?

Zudem hätten wir Verständnis für diese Art der Argumentation, wenn es sich im Falle der Messestadt um Wohngebiete zwischen Autobahnzubringer, Gewerbegebiet und Rotlichtviertel handeln würde. Dies ist (zum Glück!) keineswegs der Fall. Die Argumentation der MVG legt jedoch den Schluss nahe, dass es sich hier um so etwas Ähnliches wie eine „No-Go-Area“ handelt. Dann aber wäre auch potentiell jeder Anwohner der Messestadt von einem *subjektiven Sicherheitsproblem* betroffen, der im Dunkeln von der U-Bahn heimgeht (und die Mehrheit der Anwohner der Messestadt dürfte wohl immer noch eher die U-Bahn benutzen).

Wie sieht es im Übrigen in anderen Stadtgebieten aus, in denen die Wege der Anwohner zur U-Bahn wesentlich weiter sind? Nimmt da irgendjemand Rücksicht auf das „subjektive Sicherheitsempfinden“ der Anwohner? In diesem Zusammenhang noch folgendes:

- Grundsätzlich wäre es aus unserer Sicht sehr wünschenswert, dass die MVG solche einseitige Darstellung im Zusammenhang mit der Messestadt unterlässt. Auch das mindert nämlich den Wert des Viertels und unserer Immobilien und fördert ferner das schlechte Image der Messestadt.
- Darüber hinaus benutzt die MVG diese Argumentation nur da, wo sie ihr zupass kommt: Dadurch, dass die ALS extra von der Linienführung ausgespart wurde, haben gerade die Anwohner, die z.B. im hinteren Teil der Verlängerung der ALS in der Nähe der Kita wohnen, ebenfalls lange und dunkle Fußwege, offensichtlich ist das aber in diesem Zusammenhang nicht relevant.

Die Argumentation der MVG, dass es aus Gründen des subjektiven Sicherheitsgefühls sowie aus sozialen und ökologischen Gründen notwendig sei, einen Bus im Zweirichtungsverkehr und in dieser hohen Frequenz nachts fast leer durch die engen Straßen der Messestadt fahren lassen zu müssen, ist schwer zu verstehen, wenn nicht sogar unzumutbar:

Erstens wäre es fairer (und auch sozialer), die Stadt würde die objektive Belastung der Anwohner, die ihr ganzes Vermögen in die Immobilie gesteckt haben (und damit auch die Infrastruktur finanzieren), höher bewerten als ein diffuses „subjektives Sicherheitsproblem“. Darüber hinaus wäre eine nächtliche Einschränkung des Busverkehrs im Gegenteil gerade aus sozialen und ökonomischen Gründen sinnvoll, denn wir zahlen als Anwohner dieser Buslinie nun dreifach:

- Als Immobilienbesitzer aufgrund Wertminderung und gemindertem Wohnwert
- Als Steuerzahler wg. der Nichtkostendeckung in den Tagesrandzeiten
- Als MVV-Nutzer: Dieser hat den Abopreis für 3 Ringe seit April erneut erhöht, Fahrpreissenkungen sind in Zukunft sicher nicht zu erwarten

Und weil die MVG in ihrem Brief immer wieder das Thema Ökologie ins Feld führt: Ökologie ist tatsächlich eine „Nullnummer“, wenn in diesem Zusammenhang der Lärmschutz keine Rolle spielt. Dass dieser jedoch in der Messestadt in einem anderem Kontext sehr wohl ernst genommen wird, zeigt z.B. die Diskussion um die dritte Grundschule: Hier soll, so nach einem Bericht des HALLO vor einigen Monaten, offenbar extra der Pausenhof nach hinten ausgerichtet werden, um die Anwohner tagsüber vor dem Kinderlärm zu schützen.

Insgesamt wäre es ökologischer und weitaus innovativer, für die wenigen Bus-Benutzer bzw. Fahrgäste in den Tagesrandzeiten (spätabends und frühmorgens), die ein „subjektives Sicherheitsproblem“ haben, z.B. ein Anruf-Sammeltaxisystem zu installieren. Und da die MVG uns in dem vorliegenden Brief zwischen den Zeilen auch ein wenig mit der „Unsozial-Keule“ winkt: Auch in unserer Baugemeinschaft sind Leute, die bewusst auf ein Auto verzichten (oder sich keines leisten können) und das derzeitige Bus-Konzept dennoch ablehnen.

Das Schlussfazit des MVG-Briefes „*Leider können wir Ihnen nicht helfen*“, möchten wir daher so nicht akzeptieren und im Gegenzug an Sie bzw. den BA folgende Anträge richten.

Buslinie 130 durch die Selma-Lagerlöf-Straße / Buskonzept Messestadt – Schreiben vom 12. Dezember 2007 an den BA15

Anträge an den BA

1. Wir beantragen eine spezifische Entlastung der SLS:

Etablierung eines Einrichtungsverkehrs mit Haltestelle vor einer der Schulen in der ALS. Der Bus fährt von Westen direkt über die Ingeborg-Bachmann-Straße zu den Schulen und kehrt über die SLS wieder nach Westen zurück. Dies wäre aus folgenden Gründen durchaus praktikabel und sinnvoll:

- Erschließung der öffentlichen Gebäude, Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs durch mehr potentielle Nutzer, Schulkinder werden nicht 300 m vor der Schule aus dem Bus geworfen, und sicher freuen sich auch gehbehinderte Mitbürger (Stichwort: demographischer Wandel, Seniorentreff und VHS-Kurse), wenn sie die öffentlichen Gebäude direkt erreichen können.
- Verteilung der Lärmbelastung auf mehrere Schultern
- Sollten ggf. einige Parkplätze zugunsten der Busführung (Ausweichstelle) in der Ingeborg-Bachmann-Straße wegfallen, wäre dies sicher ganz im Sinne des Ökokonzeptes Messestadt, das ja ohnehin vorsieht, die Autos weitgehend zu verbannen

In diesem Zusammenhang lehnen wir auch eine eventuell geplante Einbahnstraßenregelung in der ALS vehement ab und wollen so vermeiden, dass die SLS noch zusätzlich durch Autoverkehr, der von Süden kommt, belastet wird, während im Gegenzug eine Straße, an der sich öffentliche Gebäude befinden, nicht nur vom Bus- sondern auch vom Autoverkehr weitgehend freigehalten wird.

2. Um uns nicht dem Vorwurf des „St.-Florians-Prinzips“ auszusetzen, beantragen wir parallel zu Punkt 1 die Lärmentlastung für *alle* Anwohner der Messestadt durch eine Betriebszeiteneinschränkung (Insellösung für die Messestadt), außerdem mehr Raum für kreative Konzepte.

Wir beantragen folgende Betriebszeiteneinschränkung: Zwischen 22:00 Uhr abends und 6:00 Uhr morgens (sonn- und feiertags ab 8:00 Uhr) verkehrt der Bus auf direktem Wege über die Willy-Brandt-Allee zwischen Messestadt West und Ost, ggf. unterbrochen durch Stopps an den Einmündungen der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen. Davon werden auch die bereits jetzt belasteten Messestadtanwohner profitieren, deren Immobilien an der aktuell befahrenen Buslinie liegen.

Überdies hegen wir Zweifel an dem erwarteten hohen Fahrgastaufkommen und wünschen uns flexible und innovative Konzepte als Lösung für die Tatsache, dass Busse am Max-Weber-Platz noch voll sind, aber dann selbst tagsüber in Vollkapazität leer durch die Messestadt fahren müssen. Darüber hinaus wünschen wir uns aber auch insgesamt besseren Schutz vor Buslärm (Mini-/Midi-Busse, Anruf-Sammeltaxis, Einsatz von neuen Technologien wie Hybridtechnik etc.).

3. „Beweislastumkehr“: Die Busse erst dann fahren lassen, wenn das nötige Fahrgastaufkommen auch in den Tagesrandzeiten gegeben ist und nicht schon vorher Leerfahrten finanzieren und öffentliche Gelder verschwenden.

Die MVG schreibt, dass sie die Fahrgastzahlen genau beobachten möchte – dann sollte man doch sinnvollerweise erst dann in den fraglichen Tagesrandzeiten Kosten und Emissionen produzieren, wenn durch Fahrgastbefragungen in der Messestadt West sichergestellt ist, dass die Busse auch ausreichend frequentiert werden.

In diesem Zusammenhang ist uns unverständlich, warum die MVG nachweislich hoch frequentierte Strecken selbst tagsüber ausdünnert (z.B. den 134er Bus im Westen der Stadt) und gleichzeitig auf dem Rücken etlicher Anwohner und Immobilienkäufer mit einem unausgereiften Buskonzept in der Messestadt ein „ökologisches“ Exempel statuieren will.

Herzlichen Dank im Voraus für Ihre Bemühungen.

Die Unterzeichner des „AK Buskonzept Messestadt“ (siehe folgende Seite(n))

AK Buskonzept Messestadt
c/o Christiane Reineft
Selma-Lagerlöf-Straße-24
81829 München

Anlagen

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH



U BUS tram für München

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, SWM VB-V22, 80287 München

AK Buskonzept Messestadt
c/o Christiane Reinelt
Selma-Lagerlöf-Straße 24
81829 München

Buslinie 190 durch die Selma-Lagerlöf-Straße / Buskonzept für die Messestadt

Sehr geehrte Frau Reinelt,

zunächst möchten wir uns für die lange Bearbeitungszeit entschuldigen: Ihr vom 24. März 2007 datierter Brief ging bei uns im Haus leider erst am 19.04.2007 ein. Daher können wir Ihnen erst jetzt eine Antwort auf Ihr Schreiben senden.

Wir möchten Ihnen zuerst kurz den Ablauf der Planung für die Buslinien in der Messestadt erläutern:

Grundlage der Verkehrsplanung in der Messestadt Riem war der Entwurf des 1. Preis-Trägers aus dem städtebaulichen Ideenwettbewerb zur neuen Messestadt. Dieser Entwurf wurde vom Stadtrat am 23.10.1991 als Grundlage für alle weiteren Planungen beschlossen. In der Folge haben seinerzeit das Planungsreferat und die MVV GmbH (die bis 1996 für die Busplanungen in München verantwortlich war) ein Buskonzept ausgearbeitet, das eine Busführung vorsah, die der geplanten Führung der Buslinie 190 entspricht, d.h. durch die Helsinkistr., Caroline-Henschel-Str., Elisabeth-Dane-Str., Mutter-Teresa-Str. und Selma-Lagerlöf-Straße. Dieses Konzept wurde vom Riem-Beirat des Stadtrates am 21.06.1995 gebilligt und ist seither Grundlage der Planung.

Der Bus hat hierbei die Funktion der Feinerschließung der Messestadt, die sich nach den Kriterien des Nahverkehrsplans nicht vollständig im Einzugsbereich der beiden U-Bahnhöfe Messestadt West und Messestadt Ost befindet. Der Einzugsbereich eines U-Bahnhofs in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte, wie es die Messestadt darstellt, beträgt 600 Meter. Einige Wohngebiete und Schulen der Messestadt liegen aber außerhalb dieses Einzugsbereiches und bedürfen daher einer zusätzlichen Buserschließung. Daher war eine Busführung "auf dem Rücken" der U-Bahn ausgeschlossen, die Buslinien sollten ausdrücklich durch die Wohnbereiche führen und Schulen, Kindergärten, Kirchen und sonstige Gemeinschaftseinrichtungen erschließen.

02.05.2007

Ansprechpartner/in
Thomas Krauß

T 089 2191-2277

F 089 2191-2442

E Krauss.ThomasK
@swm.de

Unser Zeichen
VB-V22TK

Standort
Emmy-Noether-Straße 2
Zimmer C 5.08

Münchner
Verkehrsgesellschaft mbH

Emmy-Noether-Straße 2
80287 München

+49 (0)89 2191-0
www.mvg-mobil.de

Haltestellen

U1
Westfriedhof

164 165
Westfriedhof

20 21 N20
Hanauer Straße
Borstei

Geschäftsführung
Herbert König
(Vorsitzender)
Reinhard Bürmer
Otto Schultze
Michael Richarz

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister
Christian Lide

Handelsregister
München HRB 140 658

Bankverbindung
HypoVereinsbank
BLZ 700 202 70
Kto.Nr. 91 600

Deutsche Bank
BLZ 700 700 10
Kto.Nr. 220 870 000

Postbank
BLZ 700 100 80
Kto.Nr. 6 655 803

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH



Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

Zu Punkt 1 Ihres Schreibens:

In der Folge wurden die Straßen in der Messestadt so dimensioniert, dass nur die für den Bus vorgesehenen Straßen eine Fahrbahnbreite von 6,50 Meter aufweisen, die übrigen Straßen sind aus Gründen der Verkehrsberuhigung enger ausgebildet. Eine Ausnahme bilden die von Ihnen geschilderten, nur vom Bus befahrbaren, "Busschleusen" zwischen den einzelnen Achsen der Messestadt, die nach ursprünglichen Plänen ausschließlich für den Bus und daher als bewusste Engstellen konzipiert waren. Diese städtebauliche Planung hat aber zur Folge, dass die Busse die von Ihnen vorgeschlagene alternative Linienführung gar nicht befahren können, da diese auf langen Abschnitten für den Bus zu eng sind und keine Ausweichmöglichkeit besteht. Eine nachträgliche Verlegung der Buslinie würde, unabhängig von der verkehrlichen Sinnhaftigkeit und der Problemverlagerung in die Parallelstraße, daher eine aufwändige Verbreiterung der Straße erfordern oder massive Einschränkungen des Parkplatzangebotes zur Folge haben. Nachdem, wie von Ihnen geschildert, bereits jetzt in "busfähigen Straßen" Probleme der Befahrbarkeit auftreten, wäre dies bei der alternativen Linienführung umso mehr der Fall.

Diese Planung ist, wie dargestellt, seit 1995 Planungsgrundlage der Messestadt und war daher den Bauträgern der Geschosswohnungen bekannt. Nach ursprünglichem Konzept sollte die Bustrasse sogar von fünf (!) Buslinien befahren werden, was einen durchschnittlichen Takt von 5 Minuten und damit auch eine höhere Lärmbelastung zur Folge gehabt hätte.

Zu Punkt 2 Ihres Schreibens

Ihr Anliegen, das Gesamtkonzept der Buslinien in der Messestadt zu prüfen, haben wir als Folge eines Gesprächs in Folge der Bürgerversammlung des Stadtbezirks Trudering-Riem bereits untersucht.

Die Linienwege selbst sind, wie unter Punkt 1 dargestellt, wegen der Ausgestaltung der Straßenquerschnitte, als solches nicht veränderbar. Jedoch haben wir die Betriebszeiten und Fahrzeuggrößen der Linie 190 überprüft. Zunächst: entgegen Ihrer Darstellung sind auch Wohnungen außerhalb des 600 Meter-Einzugsbereiches um den U-Bahnhof vorhanden und daher nach den Richtlinien des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt München mit dem Bus zu erschließen. Dies ist in der Messestadt umso wichtiger, da hier aus ökologischen Gründen eine hohe Dichte und ein geringeres Parkplatzangebot als sonst üblich realisiert wurde und zudem auch einige Wohnungen als "autofrei" angeboten werden.

Die Buslinie 190 fährt vom Max-Weber-Platz über Steinhausen, Zamdorf und Riem zur Messestadt. Dabei hat sie auch abends und am Wochenende zwischen Max-Weber-Platz und Zamdorf ein sehr hohes Fahrgastaufkommen, das den Einsatz von Normalbussen und einen 20-Minuten-Takt erfordert. Ein Einsatz von kleineren Fahrzeugen wäre auf diesem Streckenabschnitt nicht möglich.

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH



Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

Falls, wie vorgeschlagen, die Messestadt mit Klein- oder Midi-Bussen bedient werden sollte, müsste hierzu die Linie 190 geteilt werden, was für die durchfahrenden Fahrgäste einen großen Nachteil mit sich bringen würde und aus umlauftechnischen Gründen auch noch ein Fahrzeug zusätzlich erfordern würde. Dies heißt, die Betriebskosten wären höher als heute, und das verbunden mit dem Nachteil für durchfahrende Fahrgäste, umsteigen zu müssen. Wir haben jedoch bereits zum Fahrplanwechsel die früher verkehrenden Gelenkbusse am Abend durch kleinere Normalbusse ersetzt und damit die Situation für die Anlieger ohnehin verbessert.

Die Betriebszeiten entsprechen den in München bei Buslinien üblichen Betriebszeiten und ermöglichen es, auch abends z.B. nach dem Kino, noch mit dem Bus nach Hause fahren zu können. Gerade in den Abendstunden ist aus Sicherheitsgründen eine wohnortnahe Versorgung nötig, da einige Fahrgäste aus Gründen des subjektiven Sicherheitsempfindens abends weite Fußwege vermeiden und im Falle einer entfallenden Busbedienung lieber auf den PKW umsteigen würden - das naturgemäß dann auch schon bei der Hinfahrt. Dies ist aus sozialen und ökologischen Gründen nicht sinnvoll. Bei Beurteilung der Auslastung ist auch zu berücksichtigen, dass gerade durch den zweiten und dritten Bauabschnitt der Messestadt das Fahrgastpotenzial deutlich zunehmen wird.

Natürlich ist heute ab der Haltestelle Lehrer-Wirth-Straße der Bus oft leer, da der Bus dann nur noch an der Messestadt Ost hält, die aber deutlich schneller mit der U-Bahn zu erreichen ist. Die MVG geht aber davon aus, dass durch die beiden neuen Haltestellen Mutter-Teresa-Straße und Selma-Lagerlöf-Straße sich dort die Auslastung deutlich steigern wird. Daher hält die MVG ein Festhalten an den heutigen Betriebszeiten für sinnvoll, wird aber die Fahrgastzahlen intensiv beobachten und zu einem späteren Zeitpunkt ggf. Anpassungen vornehmen, wenn es erforderlich sein wird. Eine Ausdünnung des Taktes würde nach unseren Erfahrungen von den Fahrgästen nicht akzeptiert: der Bus fährt derzeit alle 20 Minuten. Dies ist eine Wartezeit, die gerade noch hingenommen wird. Eine Ausdünnung hätte aber z.B. einen 40-Minuten-Takt zur Folge.

Sie können sich sicherlich ausmalen, welche Folge ein 40-Minuten-Takt für kurze Strecken hätte: fast kein Fahrgast würde mehr freiwillig mitfahren, da man - wenn der Bus mal gerade weggefahren ist - in 40 Minuten auch zu Fuß nach Hause gelaufen ist und das nächste Mal den PKW benutzt, mit dem man abends in 40 Minuten sehr weit kommt..... Wartezeiten von bis zu 40 Minuten werden in München nur wenig akzeptiert, daher hat die MVG mit Einführung des neuen Busnetzes 2004 die früher öfter vorhandenen 40-Minuten-Takte in den Abendstunden in vielen Fällen, wo möglich, auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Das Ergebnis: stark steigende Fahrgastzahlen auf diesen Linien.

Wir hoffen, dass wir Ihnen die Hintergründe der jetzigen Busführung darstellen konnten. Es ist uns bewusst, dass wir damit ihre Anliegen nicht erfüllen können, jedoch gilt es, stets zwischen den Interessen aller Beteiligten abzuwägen.

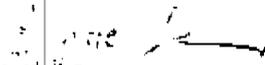
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH



Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

Wir bedauern es sehr, dass Sie nicht vollständig über die Buslinienführung informiert wurden - diese liegt aber seit über 10 Jahren fest und das heutige Angebot ist ohnehin deutlich geringer als seinerzeit geplant, was Ihren Interessen entgegenkommt.

Mit freundlichen Grüßen
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)


Brigitte Gemmer
Bereichsleiterin

AK „Buskonzept Messestadt“
c/o Christiane Reinelt
Selma-Lagerlöf-Str. 24
D-81829 München

Telefon: (089) 63 49 61 66
E-Mail: christiane.reinelt@gmx.de

Christiane Reinelt, Selma-Lagerlöf-Str. 24, 81829 München

Stadtwerke München GmbH
Unternehmensbereich Verkehr
Herrn Thomas Krauß
Angebotskonzeption
Emmy-Noether-Str. 2
80287 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

Durchwahl, Name

Datum

24. März 2007

Buslinie 190 durch die Selma-Lagerlöf-Straße / Buskonzept für die Messestadt

Sehr geehrter Herr Krauß,

wir sind Mitglieder einer Baugemeinschaft in der Messestadt Riem-Ost, die Ende 2003 direkt von der Stadt München ein Grundstück an der Selma-Lagerlöf-Straße, angeblich einer ruhigen Anwohnerstraße, gekauft und dieses im Laufe der letzten zweieinhalb Jahre bebaut hat. Naturgemäß sind wir sehr an den Planungen rund um die Infrastruktur in der Messestadt interessiert und nehmen u.a. auch an Infoveranstaltungen zu diesen Themen teil.

Nachdem uns im Monatstreffen des Bürgerforums der Messestadt am 25.10.2006 von Herrn Wendrich/Planungsreferat mitgeteilt wurde, dass die Linienführung des 190er Busses ab Winterfahrplan 2007 im Zweirichtungsverkehr vom Westen, also der Mutter-Teresa-Straße über die Selma-Lagerlöf-Straße zur Messestadt Ost geführt werden soll, haben einige Mitglieder unserer Baugemeinschaft versucht in Erfahrung zu bringen, in wessen Zuständigkeit die Planung hierfür liegt bzw. seit wann die Linienführung so geplant war und wer uns hierzu nähere Auskünfte geben kann.

Nach nochmaligem Studium dieser E-Mail-Korrespondenz (siehe die Mail von Frau Sauer an Frau Wanninger vom 20.11.2006, lt. Anlage) denken wir, dass Sie als zuständiger Mitarbeiter der MVG für die Angebotskonzeption der richtige Ansprechpartner für uns sind, und wir erlauben uns daher, mit diesem Schreiben nochmals mit Ihnen in Dialog zu treten, da uns das Thema Buslinienführung sehr auf den Nägeln brennt – und zwar aus folgendem Grund:

Sämtliche Schlafräume und Kinderzimmer der Geschosswohnungen, die zwei Drittel unserer Baugemeinschaftsmitglieder bewohnen, sind nämlich so geplant worden, dass die Fenster direkt auf die Selma-Lagerlöf-Straße gerichtet sind.

Nun sehen wir uns aufgrund der von der MVG geplanten Buslinienführung für die Zukunft in unseren neuen Wohnungen – insbesondere in den späten Abend- und Nachtstunden sowie in den frühen Morgenstunden bzw. am Wochenende und an Feiertagen – mit erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen konfrontiert:

Wie wir einer Studie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt entnommen haben, liegt die Lärmemission des „Vorbeifahrpegels“ eines Busses, der zwischen 20 bis 30 km/h fährt (gleichbleibende Geschwindigkeit vorausgesetzt), *mindestens* bei 70 dB (A) – ein nicht gerade vernachlässigbarer Wert (siehe Anlage), zumal unsere Fenster in geschlossenem Zustand nur Schall bis 37 dB (A) abhalten. In der Selma-Lagerlöf-Straße kommt zudem noch ein weiterer Faktor hinzu:

Durch die relativ enge Straße einerseits sowie durch die beiderseits dichte und hohe Bebauung andererseits tritt noch zusätzlich ein Schall-Verstärkungseffekt auf.

Lt. Auskunft des Eigentümerverbandes „Wohnen im Eigentum“ ist davon auszugehen, „*dass bei einer Belastung zwischen 45 und 70 dB (A) ein Grundstück pro Dezibel (mehr) als etwa 1,5 % seines Wertes variiert*“ (Umweltbundesamt).

Deshalb möchten wir gerne mit Ihnen zu folgenden Punkten in Dialog treten bzw. folgende Maßnahmen anregen:

1. Bitte um Überprüfung der Linienführung von Westen über die Astrid-Lindgren-Straße

Uns Anwohnern der Selma-Lagerlöf-Straße leuchtet die geplante Linienführung zur Messestadt Ost nicht ein, im Gegenteil:

Hauptnutzer des Busses sind unserer Beobachtung nach Schüler. Wir halten es deshalb für geboten, dass der Linienbus vom Westen her im Zweirichtungsverkehr über die Ingeborg-Bachmann-Straße und die Astrid-Lindgren-Straße an das Schulzentrum heranfährt, so dass die Kinder direkt vor der Schule gefahrlos ein- und aussteigen können und nicht einige hundert Meter davor den Bus verlassen und durchs Viertel laufen müssen.

Wie wir erfahren haben, ist auch der Elternbeirat der Astrid-Lindgren-Schule sehr unglücklich über die geplante Linienführung durch die Selma-Lagerlöf-Straße und würde eine Änderung der Linienführung durch die Astrid-Lindgren-Straße begrüßen.

Ein weiterer Vorteil dieser geänderten Linienführung wäre darüber hinaus, dass hierbei wesentlich weniger Anwohner durch Lärm belästigt würden, da die Astrid-Lindgren-Straße aufgrund der Schulbebauung praktisch nur einseitig und deutlich niedriger bebaut sowie insgesamt breiter ist. Somit würde hier auch ein Schall-Verstärkungseffekt nicht in dem Maße wie in der Selma-Lagerlöf-Straße zum Tragen kommen.

Die bisher zu uns vorgedungenen Argumente von seiten der MVG, warum eine Änderung der Linienführung nicht möglich sei, wie „die Straßen sind zu eng“ und „das war schon immer so geplant“, können wir so nicht nachvollziehen, denn die Straßen sind auch in der Messestadt West eng (siehe unten Punkt 2).

Aufgrund der erheblichen Konsequenzen (insbesondere finanzieller Art und Beeinträchtigung der Nachtruhe), die die jetzt geplante Linienführung für uns Eigentümer hat, hätten wir schon gerne genau gewusst,

- Inwiefern sich eine angedachte Änderung der Linienführung über die Astrid-Lindgren-Str. zur Messestadt Ost über die Engstelle an bzw. in der Ingeborg-Bachmann-Straße von anderen Engstellen im Zweirichtungsverkehr in der Messestadt West, z.B. Caroline-Herschel-Str. und Elisabeth-Dane-Str. unterscheidet bzw.
- warum eine geänderte Linienführung nicht möglich sein sollte bzw.
- welche baulichen Änderungen konkret hierfür nötig sein müssten.

2. Überprüfung des Gesamtkonzeptes der Buslinien auch unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit

Neben unserer konkreten Anregung in Punkt 1, die Linienführung des 190er innerhalb der Messestadt zu ändern, stellen wir unabhängig davon das gesamte Buskonzept, so wie es sich uns momentan darstellt, für die Messestadt infrage bzw. wir möchten anregen, es noch einmal zu überdenken – und zwar aus folgenden Gründen:

- **Enge Straßen in der gesamten Messestadt:** Die gesamte Messestadt scheint uns von der Planung her für Linienbusse im Zweirichtungsverkehr nicht wirklich geeignet zu sein. Aufgrund der engen Straßen auch in der Messestadt West muss der Bus oft warten, bis er an einem Hindernis vorbeifahren kann (uns wurden von Fahrgästen sogar „Spitzenwerte“ von ½ Stunde zugetragen!); häufiges Anfahren und Bremsen des Busses sind die Folge.
- **Lärmbelastigung auch in „West“:** Wie wir aus Messeforumsveranstaltungen wissen, fühlen sich auch Messestadt-West-Bewohner durch Buslärm belästigt, der dort an einigen Stellen zusätzlich durch absolut ungeeigneten Straßenbelag sogar noch verstärkt wird (Pflastersteine!).
- **Betriebszeiten:** Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum ein Linienbus täglich, auch am Wochenende und an Feiertagen rund um das Jahr von 5:14 Uhr (bzw. 5:27 Uhr an Sonntagen) bis 0:49 Uhr nachts sechsmal die Stunde durch ein extrem dicht bebautes Wohngebiet fahren soll, **obwohl jede Wohnung dort in maximal 600 m Entfernung von der U-Bahn liegt** (siehe Beschreibung S. 54 des Bebauungsplans) – und damit eine optimale Anbindung an den ÖPNV gegeben ist: Die U-Bahn fährt von 4:10 Uhr bis 2:39 Uhr überwiegend im 10-Minutentakt, im Berufsverkehr sogar im 5-Minuten-Takt. Es gibt wohl kaum einen anderen Stadtteil in München, der auch ohne Bus ähnlich perfekt an den ÖPNV angeschlossen ist: Deshalb fahren unserer Beobachtung nach auch die Busse spätestens ab 20:00 Uhr leer, am Wochenende und an Feiertagen auch tagsüber.

Hier sollten noch einmal gründlich die Aspekte der Nachhaltigkeit und der Ökologie, Kostenaspekte sowie die Ruhebedürfnisse der Anwohner mit dem Bedürfnis nach Mobilität abgewogen werden.

Vorschlag: Buskonzept mit einer Separatlösung für die Messestadt:

Um eine Entlastung der Anwohner zu erreichen, stellen wir uns eine Separatlösung/Insellösung innerhalb der Messestadt vor mit einem Maßnahmenmix hinsichtlich:

- **Der Betriebszeiten:** Diese müssten innerhalb der Messestadt, insbesondere nachts, **deutlich** eingeschränkt werden, um in diesem extrem dicht bebauten Gebiet den Ruhebedürfnissen und dem tatsächlichen „Busbedarf“ der Anwohner entgegenzukommen;
- **der Taktdichte** – Ausdünnung in „Tagesrandzeiten“ sowie
- **der Fahrzeuggröße:** Anpassung an den tatsächlichen Bedarf in der Messestadt, d.h. Einsatz von Klein-/Minibussen für die „Tagesrandzeiten“.
- Prüfen, ob in Messestadt West ein **Anrufsammeltaxi-Konzept** für die Bedienung der Messestadt eingerichtet werden könnte.

Sehr geehrter Herr Krauß, wir hoffen, wir haben Sie jetzt nicht gänzlich mit unserem Anliegen „erschlagen“. Fakt ist jedoch, dass wir mit den **mehr 3 als Millionen Euro**, die wir als Baugemeinschaft der Stadt für das Grundstück bezahlt haben, auch die Infrastruktur in der Messestadt mit-

Buslinie 190 durch die Selma-Lagerlöf-Straße / Buskonzept für die Messestadt

Seite 4 von 4

finanzieren. Fakt ist auch, dass das geplante Buskonzept bzw. die Linienführung für Außenstehende bzw. Grundstückskäufer alles andere als transparent war – es war schlicht für Laien nicht nachvollziehbar, dazu hätte man nämlich, wie wir leider jetzt erst wissen, zwei verschiedene Dokumente (Bebauungsplan Text- und Planversion) *en detail* miteinander abgleichen müssen.

Für uns Unterzeichner, alle „Freifinanzierer“ ist klar: Wir hätten die Wohnungen mit dem Wissen, dass nun Tag und Nacht rund um das Jahr Busse unter unseren Schlafzimmerfenstern vorbeifahren, nicht gekauft. Deshalb bitten wir Sie nochmals, unsere Fragen und Anregungen aufzunehmen und mit uns in Dialog zu treten. Sollten Sie wider Erwarten nicht der richtige Ansprechpartner sein, wissen Sie sicher, an wen Sie dieses Schreiben weiterleiten müssen.

Herzlichen Dank im Voraus für Ihre Bemühungen.

AK „Buskonzept Messestadt“

c/o Christiane Reinelt & Thomas Padel
Selma-Lagerlöf-Str. 24
81829 München

Christiane Reinelt & Thomas Padel

Wolfgang Zeitler und Victoriya Tsaytler
Selma-Lagerlöf-Str. 22
81829 München

*Wolfgang Zeitler
V. Tsaytler*

Eva Joannides
Selma-Lagerlöf-Str. 22
81829 München

Eva Joannides

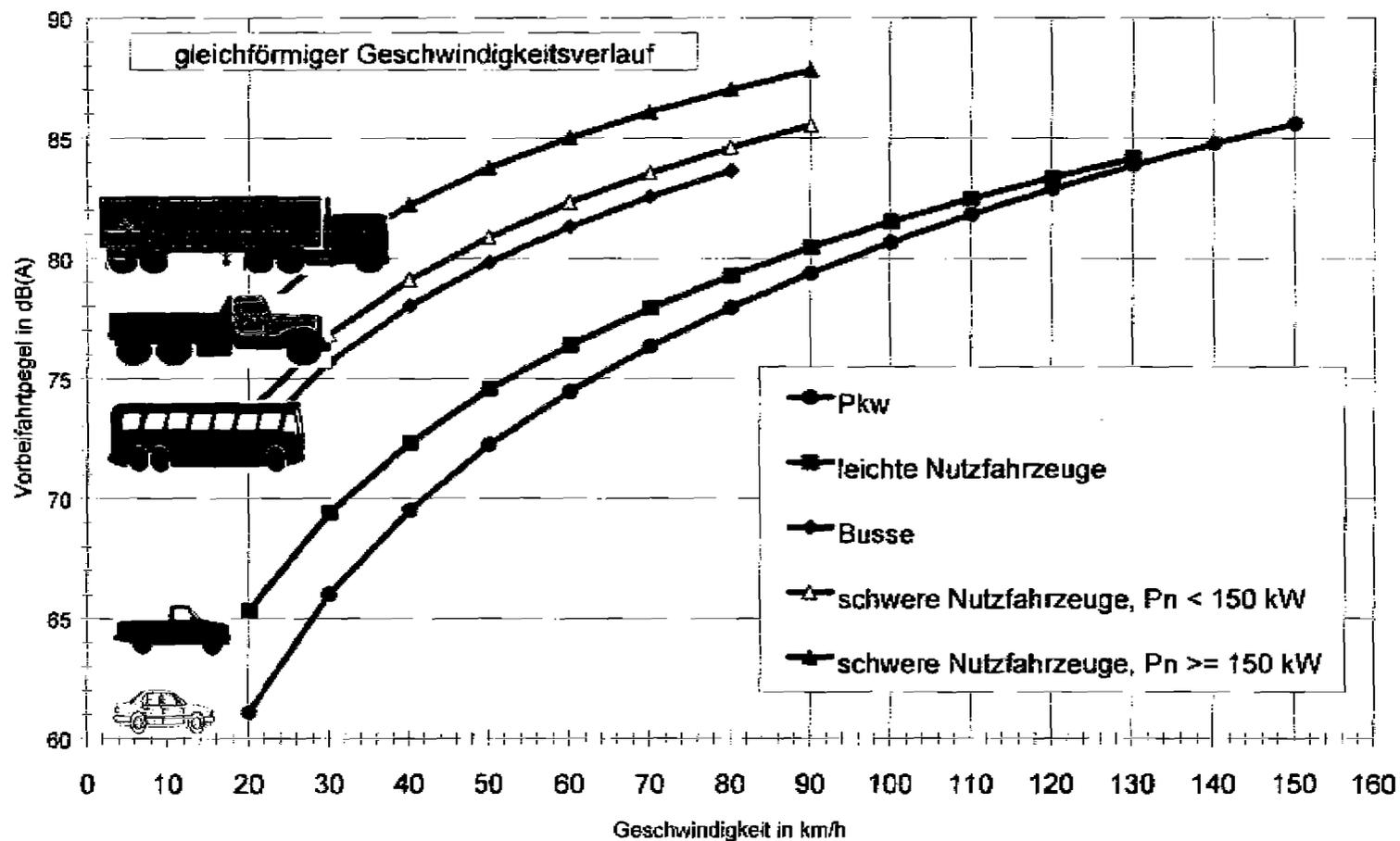
Gabriele Wanninger
Selma-Lagerlöf-Str. 22
81829 München

Gabriele Wanninger

Ellen Wilhelm
Selma-Lagerlöf-Str. 22
81829 München

Ellen Wilhelm

Vorbeifahrtpegel verschiedener Fahrzeuge

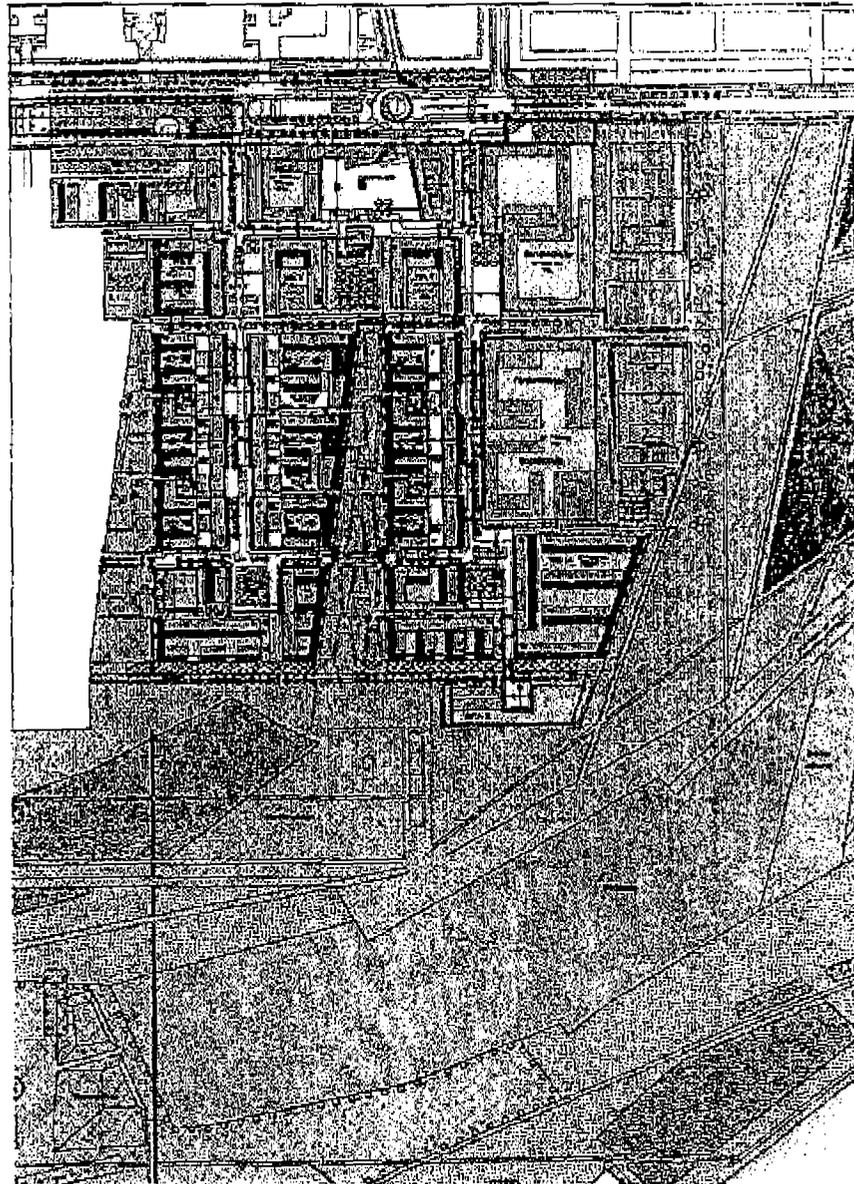


Vorbeifahrtpegel verschiedener Fahrzeuge in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit

Quelle: Steven, UBA Forschungsvorhaben 10505140

Wohnen, Arbeiten und Freizeit in der Messestadt Riem

Ausschreibung der Grundstücksflächen des 2. Bauabschnitts
Wohnen am U-Bahnhof Messestadt-Ost



Die Messestadt Riem – ein neuer Stadtteil mit innerstädtischer Nutzungsmischung in seiner entscheidenden Entwicklungsphase

Die Messestadt Riem war in den vergangenen Jahren noch deutlich von der Gründungsphase eines völlig neuen und eigenständigen Standortes für Wohnen, Gewerbe und Messe am

Stadtrand mit einem verhältnismäßig kleinen Wohngebiet, nur vereinzelt Büro- und Gewerbebauten und vor allem mit ausgedehnten unbebauten Flächen geprägt. Dieser Zustand verändert sich immer mehr. Nach und nach werden weitere Büroprojekte im Gewerbegebiet Nord-West und Gewerbebetriebe im Gewerbegebiet Nord-Ost fertiggestellt. Das gleiche gilt für die Wohnungsbauvorhaben des 1. Bauabschnitts Wohnen mit insgesamt 2.150 Wohnungen, die bis zum Auftakt der Bundesgartenschau im Frühjahr 2005 komplett fertiggestellt sein sollen.

Die Jahre 2003 bis 2006 werden für die Messestadt Riem einen weiteren entscheidenden Schritt auf dem Weg zu einem neuen Stadtteil mit innerstädtischer Nutzungsmischung bringen. In diesem Zeitraum steht die Realisierung und Fortführung einer Reihe von Baumaßnahmen an, deren Umfang diesem Standort eine führende Rolle unter den großen städtebaulichen Entwicklungsprojekten in München geben wird.

Den Auftakt macht Anfang 2004 die Fertigstellung des überaus großzügigen Zentrumsbereichs der „Riem-Arcaden“ am U-Bahnhof Messestadt West. Hier werden mit einem Investitionsvolumen von 330 Mio. € über 160 Geschäfte für den täglichen Bedarf, Büroflächen, ein Kino, Hotel, Freizeit- und Fitnessseinrichtungen, Discotheken, Cafés, Restaurants sowie ein Bürgerzentrum errichtet. Das Einzugsgebiet dieses Zentrums wird sich bis weit in das östliche Umland Münchens erstrecken. Im Frühjahr 2005 wird der große Landschaftspark mit Badeseen gleichzeitig mit der Bundesgartenschau (BUGA) 2005 eröffnet, der nach Ende der BUGA, ab Herbst 2005, für alle Bewohner der Messestadt Riem zur Verfügung steht. Bis zum Beginn der Fußballweltmeisterschaft 2006 wird auch die Messe München ihr großzügiges Ausbauprogramm mit neuen Ausstellungshallen und einem Medienzentrum für die Fußball-WM fertiggestellt haben. Gleichzeitig schreitet die Bebauung der Gewerbegebiete Nord-west und Nordost fort. Im Gewerbegebiet Nordwest werden in absehbarer Zeit die Kerngebäudeflächen am Messesee bebaut werden. Hinzu kommt die bauliche Entwicklung des Grundstücks um den alten Flughafentower. Damit wird sich der zentrale Eingangsbereich der Messestadt Riem in einigen Jahren eindrucksvoll präsentieren.

Die Wohnbauareale der Messestadt tragen mit der Fertigstellung der letzten Wohngebäude des 1. Bauabschnitts Wohnen Anfang 2005 und den ab Mitte 2005 beginnenden ersten Bezugfertigstellungen im 2. Bauabschnitt zu dieser überaus dynamischen städtebaulichen Entwicklung bei.

Lage des 2. Bauabschnitts Wohnen

Der 2. Bauabschnitt Wohnen schließt das Band der Wohngebiete der Messestadt Riem zwischen der Willy-Brandt-Allee im Norden und dem Landschaftspark im Süden im Osten ab. Im Endausbau werden in den insgesamt 4 Bauabschnitten dieses Bebauungsbandes bis zu 7.500 Wohnungen entstanden sein.

Direkt angrenzend an den 2. Bauabschnitt liegt in der Willy-Brandt-Allee der U-Bahnhof Messestadt-Ost. Nach Westen hin wird sich später der 3. Bauabschnitt anschließen und dann die Verbindung zur Bebauung des 1. Bauabschnitts herstellen. Die Qualität des 2. Bauabschnitts liegt auch in seiner Anbindung sowohl nach Süden als auch nach Osten zum Landschaftspark mit Rodelhügel und Badeseen. Besonders der vom Wohngebiet zu Fuß erreichbare Badesee verspricht eine gute Nachfrage nach dieser Wohnlage.

Städtebauliches Konzept des Bebauungsplans Nr. 1728 h

Messestadt Riem

2. Bauabschnitt Wohnen

Willy-Brandt-Allee und De-Gasperi-Bogen südlich

Das Grundkonzept der Wohngebiete der Messestadt Riem ist die intensive Verzahnung von Stadt und Landschaft mit dem Ziel, gleichzeitig Urbanität und eine hohe, freiraumbezogene Wohnqualität in jedes Wohnquartier zu tragen. Von der Willy-Brandt-Allee entwickelt sich eine kammartig nach Süden gerichtete Struktur, in der die nordsüdgerichteten Achsen abwechselnd als urbane Straßenräume oder als weite Grünzüge ausgebildet sind. Die beiden nordsüdgerichteten Erschließungsstraßen stoßen bis zu den Wohngebieten am südlichen Stadtrand vor, während im Gegenzug die beiden Grünzüge bis zu den Taschenparks weit nach Norden vordringen. Im Osten wird dieses Siedlungsband durch die Gruppe der Schulen (Grundschule, Förderzentrum und Berufsschulen mit Schulsportanlagen) abgeschlossen, die hier die östliche Stadtkante zum Landschaftspark bilden.

Die im Bebauungsplan Nr. 1728 h ausgewiesenen Bauquartiere für Wohn- und Kerngebietsnutzung lassen sich wie folgt charakterisieren:

Entlang der Willy-Brandt-Allee ist eine Bebauung mit einer Kerngebietsnutzung vorgesehen, die die südlich anschließenden Bauquartiere Allgemeines Wohnen (WA) von dieser zentralen Erschließungsstraße der Messestadt Riem abschirmt. Der Platz an der U-Bahnstation öffnet sich in das Quartier nach Süden. Seiner zentralen Funktion entsprechend werden hier Läden für den täglichen Bedarf, Gastronomiebetriebe und Freizeiteinrichtungen geboten.

Bauquartiere Allgemeines Wohnen (WA)

Das am nächsten zu den Kerngebieten liegende **Bauquartier WA 1** ermöglicht unterschiedliche Gebäudeanordnungen. Eine Abfolge von Gebäudezeilen in Nord-Süd-Ausdehnung entsprechend dem Vorschlag des Bebauungsplans ist wegen der damit verbundenen Offenhaltung des Bauquartiers nach Süden empfehlenswert.

Südlich grenzen die Bauquartiere **WA 2, WA 3 und WA 4** mit drei bis fünfgeschossiger Bauweise in Straßenrandlage an. Das Bauquartier WA 2 weist außerdem einen inneren Bau-raumbereich mit zwei- oder dreigeschossiger Bebauung und einen separaten Bauraum für eine Kindertagesstätte auf. Integriert in die Wohngebäude in WA 3 und WA 4 wird jeweils eine Kindertagesstätte.

Daran südlich grenzen die Bauquartiere **WA 5, WA 6, WA 7, WA 8, WA 9 und WA 10** an. Diese Quartiere weisen eine vier- und fünfgeschossige Straßenrandbebauung auf, an die sich kurze zweigeschossige Gebäude schubladenförmig in eine Zone mit Erschließungsterassen anfügen können. Im rückwärtigen Bereich der Grundstücke bildet eine Abfolge von Einzelbauräumen mit zwei- und dreigeschossiger Bebauung Grünhöfe und Stadthöfe. Die Einzelbauräume sind so zu den zweigeschossigen (Rück-)Gebäuden versetzt, dass die Durchlässigkeit der Terrassen-, Stadthof- und Grünhofbereiche von Nord nach Süd gewährleistet ist. Die kleinteilige Bauraumgliederung vermeidet große Innenhofbereiche und reduziert dadurch die Nachbarschaften auf überschaubare Größenordnungen.

Die Bauquartiere **WA 11, 12, 13, und 14** bilden den südlichen, zum Landschaftspark hin orientierten Rändbereich des 2. Bauabschnitts Wohnen. Die Gebäude weisen hier mit Ausnahme zweier vier- oder fünfgeschossiger Bauräume direkt an den platzartigen Aufweitungen am Ende der Erschließungsachsen nur noch maximal 3 Geschosse auf, so dass sich auch höhenmäßig ein Übergang zum Landschaftspark hin dokumentiert. Eine Sonderstellung nimmt das Bauquartier WA 14 ein. Hierzu wird auf die Ausführungen unter dem Kapitel „Sonderbauform WA 14“ verwiesen.

Die im Bebauungsplan ermöglichte Variabilität der Zahl der Geschosse korrespondiert mit der durch entsprechend großzügig bemessene Baufelder ermöglichten Variabilität der Gebäudelängen und Gebäudetiefen. Eine Bebauung entsprechend den im Bebauungsplan als Vorschlag (orange) dargestellten Gebäudegrundrissen bedeutet in der Regel, dass die höhere Zahl der Geschosse für das Erreichen der für die einzelnen Bauquartiere und Grundstücke festgesetzten Geschossfläche (Baurecht) erforderlich ist. Demzufolge muss eine Planungsvariante unter Zugrundelegung der niedrigeren Geschosszahl im Interesse der Realisierung des kompletten zur Verfügung stehenden Baurechts eine angemessene Vertiefung der Gebäude und/oder eine Verlängerung der Gebäudezeile vorsehen, um die Geschossflächenreduzierung auszugleichen.

In den allgemeinen Wohngebieten WA 5 – WA 10 sind in den Erdgeschossen an den Kreuzungsbereichen der öffentlichen Verkehrsflächen nur Nichtwohnnutzungen zulässig. Die Größe der Nichtwohnnutzung bzw. der jeweiligen Teileigentumseinheit ist nicht bestimmt.

Das in den Bauquartieren der allgemeinen Wohnnutzung ausgewiesene Baurecht ermöglicht den Bau von über 1300 Wohnungen. Bei Ermittlung dieser Zahl wurden die nach den Erfahrungen des Planungsreferates in den einzelnen Wohnungsarten recht unterschiedlichen durchschnittlichen Geschossflächenbedarfe je Wohnung zugrundegelegt (80 qm GF im geförderten Mietwohnungsbau, 110 qm GF im München Modell-Eigentum, 100 qm GF im München Modell- Mieta, 85 qm GF im freifinanzierten Wohnungsbau).

Der Bebauungsplan für den 2. Bauabschnitt wurde bereits im Sommer 2002 vom Stadtrat der Landeshauptstadt München als Satzung gebilligt. Da sich seither jedoch im weiteren Verfahrensablauf ausschließlich im Bereich der Schulgrundstücke nochmals Änderungen ergeben haben, wird der geänderte Bebauungsplanentwurf dem Stadtrat am 12.02.2003 erneut zur Beschlussfassung (2. Billigungs- und vorbehaltlicher Satzungsbeschluss) vorgelegt werden. Die anschließend erforderliche Auslegung mit Verkürzung auf zwei Wochen und der Einschränkung, dass Anregungen nur zu den Änderungen vorgebracht werden können, wird vom 11.03.2003 bis 25.03.2003 stattfinden. Da die Änderungen im Schulbereich die Grundzüge der Planung in keiner Weise berühren, ist davon auszugehen, dass dann Planungssicherheit gemäß § 33 BauGB vorliegen wird.

Der Satzungstext des Bebauungsplans Nr. 1728 h „Messestadt Riem 2. Bauabschnitt Wohnen Willy-Brandt-Allee und De-Gasperi-Bogen südlich“ kann beim Planungsreferat- HA III angefordert werden.

Sonderbauform WA 14

In diesem Bauquartier sollen unter Berücksichtigung der vorgegebenen Rahmenbedingungen Lösungen für einen innovativen Wohnungsbau mit hoher Wohnqualität zur Realisierung kommen.

Aufgrund des Bebauungsplanes können hier zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude, auch als Reihenhäuser und Einfamilienhäuser, in verdichteter Bauweise geplant werden.

Im Sinne einer nachhaltigen Planung sollen Wohngebäude entstehen, die durch Offenheit und flexible Nutzbarkeit an eine Vielfalt von Familienstrukturen, Lebensformen und Wohnbedürfnissen während der gesamten Nutzungsdauer der Gebäude angepasst werden können. Die Wohngebäude sollen weitgehend barrierefreies Wohnen ermöglichen, um eine lange Bewohnbarkeit im Alter und gute Benutzbarkeit auch bei nur vorübergehender Behinderung sicherzustellen. Darüber hinaus ist bei der Realisierung der Wohngebäude auf eine besonders kostengünstige und umweltschonende Bauweise zu achten.

Stellplatznachweis

Die Tiefgaragen/Stellplätze sind innerhalb der Wohnbaugrundstücke festgesetzt. Die Tiefgaragenbauräume liegen teilweise unterhalb der Gebäude und teilweise unterhalb der Grünflächen, Erschließungsterassen und Stadthöfe. Jeder Wohnbauträger plant und errichtet im Rahmen des Wohnbauprojektes die erforderliche Zahl der Stellplätze innerhalb seines Grundstückes auf eigene Kosten. In Ausnahmefällen kann es infolge der Teilung von Bauquartieren in einzelne Wohnbaugrundstücke erforderlich sein, dass ein geringer Teil der notwendigen Stellplätze eines Grundstückes in der Tiefgarage des Nachbargrundstücks errichtet werden müssen.

Autoarmes Wohnen/Reduzierung des Stellplatzschlüssels

Die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1728 h enthält die Aussage, dass grundsätzlich in allen für Wohnnutzung vorgesehenen Gebieten „Autofreies Wohnen“ möglich ist. Diese Aussage stellt in erster Linie auf die sehr gute Erschließung des Planungsgebietes durch den öffentlichen Nahverkehr ab; enthält aber keinen Hinweis darauf, dass eine Baugenehmigung für ein Wohnbauvorhaben mit einem Stellplatzschlüssel von weniger als 1:1 genehmigungsfähig ist. Es ist deshalb erforderlich, dass Grundstücksinteressenten für ein Projekt ~~Autofreies Wohnen~~ bzw. Autoarmes Wohnen sofort nach erfolgreichem Abschluss der Grundstücksverhandlungen zusammen mit dem Planungsreferat - HA II (Bebauungsplanung) und HA IV (Lokalbaukommission) die Möglichkeiten der Erteilung einer Baugenehmigung mit dem angestrebten Stellplatzschlüssel prüfen und ggfs. erforderliche Klärungen herbeiführen.

Grundstücksflächen

Gegenstand dieser Ausschreibung sind nicht die Kerngebietsflächen MK 1 mit MK 4 an der Willy-Brandt-Allee.

Die Flächen der einzelnen mit dieser Ausschreibung angebotenen Grundstücke sind in dem beigefügten Übersichtsplan Grundstücksflächen und darüber hinaus – soweit es sich um Teilflächen von Bauquartieren handelt – in den beigefügten Aufteilungsplänen dargestellt. Bei Bedarf an noch kleineren Flächen mit entsprechend geringerem Baurecht für Projekte mit einer niedrigeren Zahl von Wohnungen ist u.U. eine weitere Unterteilung des in der Plänen aufgezeigten Grundstücksangebots möglich. Allerdings sind dieser weiteren Unterteilung durch die städtebaulichen Festsetzungen (z.B. Zuordnung der Tiefgaragenbauräume) und durch die Erfordernisse einer ausgewogenen Lagegunst der Einzelgrundstücke sowie eines Anschlusses an die öffentlichen Verkehrsflächen Grenzen gesetzt. Umgekehrt ist die vorgeschlagene Aufteilung eines einzelnen Bauquartiers dann ohne Belang, wenn für die von einem Investor angestrebte Projektgröße das komplette Bauquartier benötigt wird.

Die aufgezeigten Teilungen der Bauquartiere WA 11 und WA 12 in jeweils zwei Grundstücke sind wegen der Ausweisung der erforderlichen Tiefgaragenbauräume für jedes Einzelgrundstück etwas problematisch. Deshalb empfehlen sich hier Projektgrößen, die die Gesamtflächen der Quartiere umfassen.

Bei den nachfolgenden Aufteilungsvorschlägen ist die Grundflächenzahl (GRZ) auch bei geteilten Bauquartieren jeweils auf das Gesamtquartier bezogen. Die für jedes Einzelgrundstück zu Verfügung stehende Grundfläche (GR) ist im Rahmen der Realisierungsplanung zu ermitteln:

1. Grundstück Bauquartier WA 1	9.400 qm GF	GRZ 0,8
2. Grundstück Bauquartier WA 2 a	3.124 qm GF incl. Kita 450 qm	GRZ 0,8
3. Grundstück Bauquartier WA 2 b	5.586 qm GF	GRZ 0,8
4. Grundstück Bauquartier WA 3 a	4.020 qm GF	GRZ 0,9
5. Grundstück Bauquartier WA 3 b	2.211 qm GF incl. Kita 930 qm	GRZ 0,9
6. Grundstück Bauquartier WA 4 a	3.633 qm GF incl. Kita 930 qm	GRZ 0,9
7. Grundstück Bauquartier WA 4 b	4.877 qm GF	GRZ 0,9
8. Grundstück Bauquartier WA 5 a	4.510 qm GF	GRZ 0,75
9. Grundstück Bauquartier WA 5 b/6 a	6.300 qm GF	GRZ 0,75
10. Grundstück Bauquartier WA 6 b	5.980 qm GF	GRZ 0,75
11. Grundstück Bauquartier WA 7 a	6.025 qm GF	GRZ 0,75
12. Grundstück Bauquartier WA 7 b	5.290 qm GF	GRZ 0,75
13. Grundstück Bauquartier WA 8 a	4.515 qm GF	GRZ 0,75
14. Grundstück Bauquartier WA 8 b	5.460 qm GF	GRZ 0,75
15. Grundstück Bauquartier WA 9	8.915 qm GF	GRZ 0,75
16. Grundstück Bauquartier WA 10	8.605 qm GF	GRZ 0,75
17. Grundstück Bauquartier WA 11 a	3.280 qm GF	GRZ 0,7
18. Grundstück Bauquartier WA 11 b	2.500 qm GF	GRZ 0,7
19. Grundstück Bauquartier WA 12 a	1.090 qm GF	GRZ 0,7
20. Grundstück Bauquartier WA 12 b	3.220 qm GF	GRZ 0,7
21. Grundstück Bauquartier WA 13	7.540 qm GF	GRZ 0,7
22. Grundstück Bauquartier WA 14 a	3.428 qm GF	GRZ 0,7
23. Grundstück Bauquartier WA 14 b	3.225 qm GF	GRZ 0,7
24. Grundstück Bauquartier WA 14 c	4.787 qm GF	GRZ 0,7

Wohnungsarten und Verkaufspreise

Einsprechend dem Beschluss des Stadtrates zu „Wohnen in München, III“ vom 24.07.2001 verteilt sich die gesamte im Zuge der Bebauung des zweiten Bauabschnitts Wohnen der Messestadt Riem zu realisierende Bebauung nach der sog. Münchner Mischung zu

- 42 % auf den Mietwohnungsbau nach der „**Einkommensorientierten Förderung**“ (EOF) für Haushalte mit gestaffelten Einkommensgrenzen (2/3 = 28 % für Haushalte mit geringem Einkommen und 1/3 = 14 % für Haushalte mit mittlerem Einkommen)
- 30 % auf das **München Modell**, wobei sowohl **Eigentumswohnungen** als auch **Mietwohnungen** gebaut werden können
- 28 % auf den **freifinanzierten Wohnungsbau**.

Einkommensorientierte Förderung (EOF)

Die Förderkriterien der EOF mit objektabhängigen und belegungsabhängigen Baudarlehen können dem beigelegten Merkblatt der EOF entnommen werden. Die Dauer der Belegungsbindung beträgt bei EOF-Projekten auf von der Stadt erworbenen Flächen 40 Jahre.

Wir bieten Interessenten für diese Wohnungsart an, die sehr detailreiche Fördersystematik in einem begleitenden Gespräch mit uns zu erörtern und zu vertiefen.

München Modell-Eigentum/München Modell Miete

Die Kriterien der beiden Varianten des München Modells können im wesentlichen den beiden beigelegten Broschüren entnommen werden.

Zum **München Modell-Eigentum** werden der Einfachheit halber nachstehend nochmals kurz die Eckpunkte genannt:

Einkommensgrenze der zugangsberechtigten Haushalte § 9 Abs. 2 Wohnraumförderungsgesetz + 60 % Überschreitung + Kinderkomponente ab 2 Kinder von je 3.000,- € zusätzlich je Kind

Grundstücksverkaufspreis 300,- €/qm Geschossfläche + 75,- €/qm GF Erschließungskostenpauschale (§ 9 Abs. 2 + 30 %) und 450,- €/qm Geschossfläche + 75 €/qm GF Erschließungskostenpauschale (§ 9 Abs. 2 + 60 %)

Verkaufspreis der Wohnungen höchstens 2.556,- €/qm Wohnfläche (§ 9 Abs. 2 + 30 %) und höchstens 2.760,- €/qm Wohnfläche (§ 9 Abs. 2 + 60 %)

Zum **München Modell-Miete** ist anzumerken, dass über verbilligte städtische Grundstücke und nur erforderlichenfalls zusätzliche Finanzierungshilfe der Stadt an die Bauträger den Mieterhaushalten mit Einkommensgrenze § 9 Abs. 2 Wohnraumförderungsgesetz + 60 % + Kinderkomponente eine Miethöhe von **9,50 €** in der Messestadt Riem geschaffen werden soll. Bevorzugt werden daher Bewerber, die bereits zum Zeitpunkt der Abgabe des Kaufangebotes oder zumindest im Rahmen der weiteren Verhandlungen und damit vor der Grundstückszuteilung und Projektplanung eine Kostenkalkulation vorlegen können, anhand der ermittelt werden kann, ob überhaupt und wie wenig städtische Finanzierungshilfe zur Erreichung der München Modell-Miete erforderlich ist; z.B.

- Das Grundstück wird zum verbilligten Grundstückskaufpreis (300,- €/qm GF + 75,- €/qm GF Erschließungspauschale) verkauft. Neben dieser Verbilligung ist keine weitere Finanzierungshilfe erforderlich
- Das Grundstück wird zum verbilligten Grundstückskaufpreis (300,- €/qm GF + 75,- €/qm GF Erschließungspauschale) verkauft. Der Bauträger erhält darüber hinaus einen degressiven Aufwendungszuschuss von bis zu 2,25 €/qm Wohnfläche
- Das Grundstück wird zum verbilligten Grundstückskaufpreis (300,- €/qm GF + 75,- €/qm GF Erschließungspauschale) verkauft. Der Bauträger erhält darüber hinaus einen degressiven Aufwendungszuschuss von bis zu 2,25 €/qm Wohnfläche und zusätzlich ein anfänglich zins- und tilgungsfreies Darlehen
- Das Grundstück wird zum verbilligten Grundstückskaufpreis (300,- €/qm GF + 75,- €/qm GF Erschließungspauschale) verkauft. Der Bauträger erhebt vom Mieter eine Miete in Höhe der von ihm auf der Grundlage dieses Kaufpreises kalkulierten Nettokaltmiete. Die Stadt zahlt dem Mieter befristet und degressiv als Direktförderung eine Mietbeihilfe in Höhe des Differenzbetrages zwischen Nettokaltmiete und 9,50 € (Subjektförderung München Modell-Miete mit Grundstücksverbilligung).
- Das Grundstück wird zum vollen Verkehrswert in Höhe von 920,- € erworben. Der Bauträger errichtet freifinanzierte Mietwohnungen und erhebt ebenfalls eine Miete in Höhe der von ihm auf der Grundlage des Verkehrswertes kalkulierten Nettokaltmiete. Die Stadt zahlt dem Mieter befristet und degressiv als Direktförderung eine Mietbeihilfe in Höhe des Differenzbetrages zwischen der Nettokaltmiete und 9,50 € (Subjektförderung München Modell-Miete ohne Grundstücksverbilligung).

Wir bitten Sie im Falle eines Interesses am München Modell-Miete um Mitteilung, welche der vorgenannten Varianten von Ihnen bevorzugt wird und welche Nettokaltmiete bei der entsprechenden Variante von Ihnen angeboten werden kann.

Freifinanzierter Wohnungsbau

Die Vergabe der Grundstücksflächen für den freifinanzierten Wohnungsbau erfolgt ohne wohnungswirtschaftliche Auflagen und Bindungen.

Der Verkaufspreis des freifinanzierten Wohnungsbaus beträgt einheitlich für alle Bauquartiere 920,- €/qm **Geschossfläche incl. Erschließungskosten**. Dieser Verkaufspreis entspricht dem mit Gutachten des städtischen Bewertungsamtes vom 09.07.2002 ermittelten Verkehrswert.

Flächenvergabe nach Wohnungsarten

Kaufangebote können für alle drei Wohnungsarten EOF, München Modell- Miete bzw. – Eigentum und freifinanzierter Wohnungsbau gemischt oder für eine Art allein abgegeben werden. Die Anteile der Wohnungsarten müssen nur in der Addition aller Projekte des 2. Bauabschnitts wieder dem Schlüssel entsprechen. Denkbar sind auch Angebote für die Kombination freifinanzierter Wohnungsbau und München Modell-Eigentum oder München Modell-Miete. Wenn die Nachfrage nach München Modell-Flächen sehr groß ist, werden Grundstücke für diese Wohnungsart evtl. nur in Verbindung mit einem etwa gleich großen Geschossflächenanteil für den freifinanzierten Wohnungsbau abgegeben.

Gemeinbedarfseinrichtungen

Die Stadt errichtet zwei baulich eigenständige (externe) Kindertagesstätten im südlichen Teil des Planungsbereiches (Kita 1 und Kita 2).

Darüber hinaus sind im nördlichen Teil die drei folgenden in die Wohnungsbauprojekte zu integrierenden Kindertagesstätten von den jeweiligen Wohnungsbauträgern zu errichten:

Bauquartier WA 2 – Kindertagesstätte 5/2 Kindergartengruppen

Bauquartier WA 3 – Kindertagesstätte 3/2 Kindergartengruppen, 2 Krippengruppen

Bauquartier WA 4 – Kindertagesstätte 4/2 Kindergartengruppen, 2 Hortgruppen.

Die Anlagen in WA 3 und WA 4 werden baulich in die Wohngebäude integriert und nach Fertigstellung der Wohnbebauung von der Stadt im Teileigentum erworben. Die Anlage in WA 2 wird zwar als eigenständiges Gebäude errichtet, gilt aber dennoch als integrierter Standort, da sie im Rahmen der Wohnbaumaßnahme vom Bauträger errichtet und versorgungstechnisch integriert werden soll und voraussichtlich lediglich als Teileigentumseinheit (nicht als real geteiltes Grundstück) von der Stadt zurückerworben werden kann. Die Nutzerbedarfs- und Raumprogramme wurden vom Schulreferat erstellt und vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beschlossen. Diese Programme können beim Planungsreferat angefordert werden. Weiterhin wurden anhand dieser Programme Kostenrichtwerte ermittelt (Kita 3 = 2.423.000,- €/Kita 4 = 2.233.000,- € und Kita 5 = 1.039.000,- €). Im Rahmen der Bauträgerverhandlungen ist eine überschlägige Prüfung des jeweiligen Kostenrichtwertes über eine grobe Kostenkalkulation vom Bauträger vorzunehmen. Nur wenn das Ergebnis dieser Grobkalkulation die o.g. Kostenrichtwerte nicht übersteigt, kann dem Kaufangebot näher getreten werden. Nach Vorliegen der endgültigen Planung wird dann vom Bauträger eine genaue Kostenkalkulation vorzulegen sein, die dann Grundlage für die Festlegung einer Kostenobergrenze zwischen Bauträger und Stadt sein wird.

Für die integrierten Kindertagesstätten wird jeweils eine Teileigentumseinheit gebildet, die dann von der Stadt erworben wird. Die Trägerschaft aller Einrichtungen liegt bei der Stadt.

Architektur und Freiraumplanung

Die Stadt erwartet im Interesse der Entstehung eines urbanen, abwechslungsreichen und vom Erscheinungsbild her anspruchsvollen neuen Stadtteils besondere Anstrengungen der einzelnen Investoren auf dem Gebiete der Architektur und der Freiflächengestaltung. In diesem Sinne sollten qualifizierte Architekten mit der Realisierungsplanung beauftragt werden, die sich möglicherweise schon mit guten Planungen auf dem Wohnbausektor hervorgetan haben. Eine generelle Vorgabe zur Durchführung von Realisierungswettbewerben und Planungsworkshops ist für den 2. Bauabschnitt nicht vorgesehen. Denkbar ist jedoch für einzelne Grundstücksflächen, die aufgrund ihrer Lage, Größe und ihres Grundstückszuschnitts besonders geeignet sind, einen Wettbewerb oder Planungsworkshop durchzuführen. Die Wettbewerbskosten würden in diesen Fällen nur vorfinanziert, letztlich aber von der Landeshauptstadt München getragen werden.

Ökologische Kriterien

Für die Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Planung der Wohnungsbauprojekte hat die Stadt die „Ökobausteine II“ und für die Förderung des ökologischen Bewusstseins der Bewohner die „Ökobausteine III“ erstellt.

Der „Ökologische Kriterienkatalog“ regelt die Verwendung bzw. den Ausschluss von Baustoffen sowie Fragen der Haustechnik und des Wärmeschutzes. Danach ist beispielsweise die Verwendung von PVC-Fenstern (mit Ausnahme halogenfreier) unzulässig. Die Broschüren „Ökobausteine II“ und III“ sowie der „Ökologische Kriterienkatalog“ werden im Rahmen der Grundstücksverhandlungen ausgehändigt.

Bauherrengruppen/Genossenschaften

Die Landeshauptstadt München begrüßt eine Beteiligung von kleineren Bauherrengruppen und von Baugenossenschaften an der städtebaulichen Entwicklung der Messestadt Riem.

Das Planungsreferat wird deshalb im Rahmen der in dieser Ausschreibung dargestellten Kriterien Angebote von Bauherrengruppen und Genossenschaften gerne aufgreifen und gegebenenfalls untersuchen, welche kleinteilige Grundstücksaufteilung im Rahmen der baurechtlichen, funktionalen und nachbarschaftlichen Belange möglich ist (siehe hierzu auch die Ausführungen zum Thema „Grundstücksflächen“).

Zeitplan für die Bebauung der Bauquartiere

Wir gehen davon aus, dass nach erfolgreichem Verlauf der Grundstücksverhandlungen der Stadtrat der Landeshauptstadt München etwa im Juni 2003 eine Entscheidung über die Bau-trägerauswahl und danach noch vor der Sommerpause über den Verkauf der Grundstücksflächen treffen wird. Eine Aufteilung in Vergabetranchen ist nicht vorgesehen. Wir sind jedoch bestrebt, dem Stadtrat möglichst arrondierte Flächen zur Vergabe vorzuschlagen, um spätere Beeinträchtigungen bereits fertiggestellter Projekte durch benachbarte Baumaßnahmen so weit wie möglich zu vermeiden.

Nach Abschluss der Planungs-, Baugenehmigungs- bzw. Freistellungsverfahren dürften die ersten Projekte nach der Winterpause Anfang 2004 in Bau gehen. Demzufolge erwarten wir die ersten Bezugfertigstellungen ab Beginn der zweiten Jahreshälfte 2005 parallel zur Durchführung der Bundesgartenschau 2005.

Kriterien für eine Wertung und Auswahl von Kaufangeboten

Das Planungsreferat wird dem Stadtrat nach Abschluss der Grundstücksverhandlungen einen genau begründeten Vorschlag für die Vergabe bestimmter Grundstücksflächen des 2. Bauabschnitts Wohnen an verschiedene Bauträger unterbreiten. Die Kriterien einer Wertung konkurrierender Angebote für einzelne Grundstücksflächen sowie die Kriterien des Abwägungsprozesses im Falle einer das Grundstücksangebot allgemein übersteigenden Nachfrage werden sich in der Hauptsache auf die in diesem Exposé dargestellten wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie ggfs. auf die Darstellung architektonischer Konzepte beziehen. Dagegen sind Themen wie die städtebaulichen Festsetzungen, die Ökologie und die Kaufpreisbemessung weitgehend feste, nicht verhandelbare Vorgaben, anhand derer eine Differenzierung zwischen den vorliegenden Angeboten insofern nicht möglich ist.

Bei den wohnungswirtschaftlichen Kriterien sind vor allem die Wohnungsart (geförderter Mietwohnungsbau, München Modell, freifinanziert) und – bei mehreren angebotenen Wohnungsarten – die Anteile der einzelnen Wohnungsarten im Hinblick auf die Erreichung der dem Planungsreferat vom Stadtrat auferlegten Quoten der Wohnungsarten von Bedeutung. ~~Sie~~ werden vor dem Hintergrund einer zu erwartenden überdurchschnittlichen Nachfrage nach München Modell-Flächen die Kaufangebote für eine Bebauung ausschließlich im geförderten Mietwohnungsbau bzw. ausschließlich im freifinanzierten Wohnungsbau im Interesse der Erzielung der Mischung der Wohnungsarten sicherlich bei der Erstellung eines Vergabevorschlags für den Stadtrat bevorzugt berücksichtigt werden. Das gleiche gilt für Kaufangebote mit einem Mix München Modell/freifinanziert oder EOF/München Modell, wenn die Anteile des freifinanzierten Wohnungsbaus bzw. der EOF deutlich über 50 % liegen.

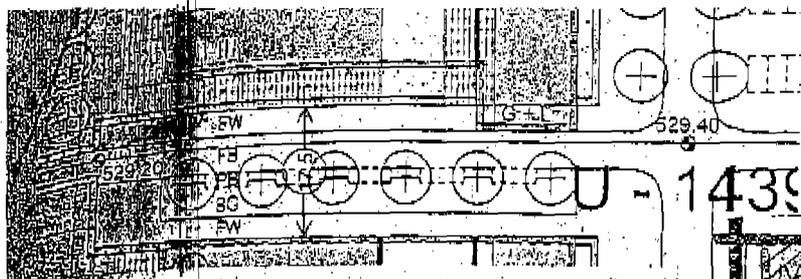
Im freifinanzierten Wohnungsbau werden Angebote des Mietwohnungsbaus denen des Eigentumswohnungsbaus vorgezogen.

Innerhalb des München Modells werden Angebote mit den im Vergleich niedrigsten Verkaufspreisen je qm Wohnfläche (München Modell-Eigentum) und Angebote mit dem geringsten zur Erzielung des Mietzinses von 9,50 € erforderlichen Förderumfang (München Modell-Miete) im Vergabevorschlag entsprechend positiv gewertet werden.

Auch die Angabe architektonischer Vorstellungen oder Konzepte bzw. die beabsichtigte Einschaltung namhafter Architekten für Planung und Bau eines Wohnbauprojektes werden positiv gewürdigt, sind aber nicht Voraussetzung für die Abgabe eines Kaufangebotes. Bei Grundstücken mit integrierten Gemeinbedarfseinrichtungen können auch bestehende Erfahrungen mit Planung und Bau derartiger Anlagen für die Einbeziehung in den Vergabevorschlag ausschlaggebend sein. Nicht zuletzt stellen auch durchdachte und überzeugende innovative Konzepte, mit denen neue Wege auf dem Gebiete des Wohnungsbaus beschritten werden sollen, eine Empfehlung für die Berücksichtigung eines bestimmten Kaufinteresses dar.

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728f
2. Bauabschnitt Wohnen

Vorschläge Parzellierung auf Grundlage
Vorgaben der HA III vom 24.09.2002

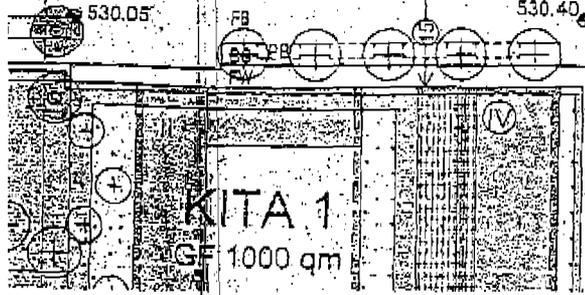


Gebiet Nr.	WA 7a
Grundstücksgröße ca.	4.871
Geschossfläche ca.	6.025
Wohneinheiten ca.	68

Gebiet Nr.	WA 7b
Grundstücksgröße ca.	4.910
Geschossfläche ca.	5.290
Wohneinheiten ca.	59

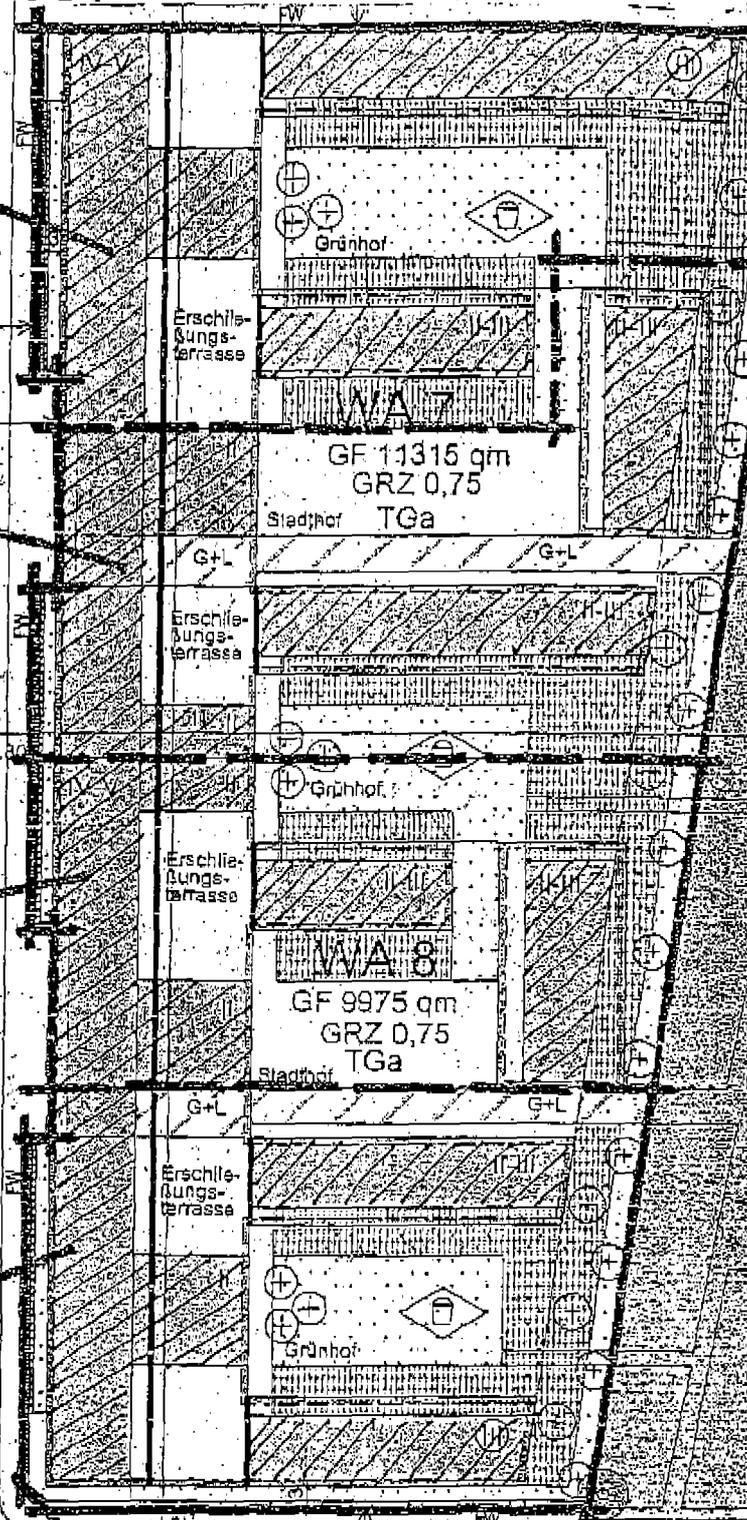
Gebiet Nr.	WA 8a
Grundstücksgröße ca.	3.976
Geschossfläche ca.	4.575
Wohneinheiten ca.	51

Gebiet Nr.	WA 8b
Grundstücksgröße ca.	4.660
Geschossfläche ca.	5.460
Wohneinheiten ca.	61



U - 1439

U - 1440

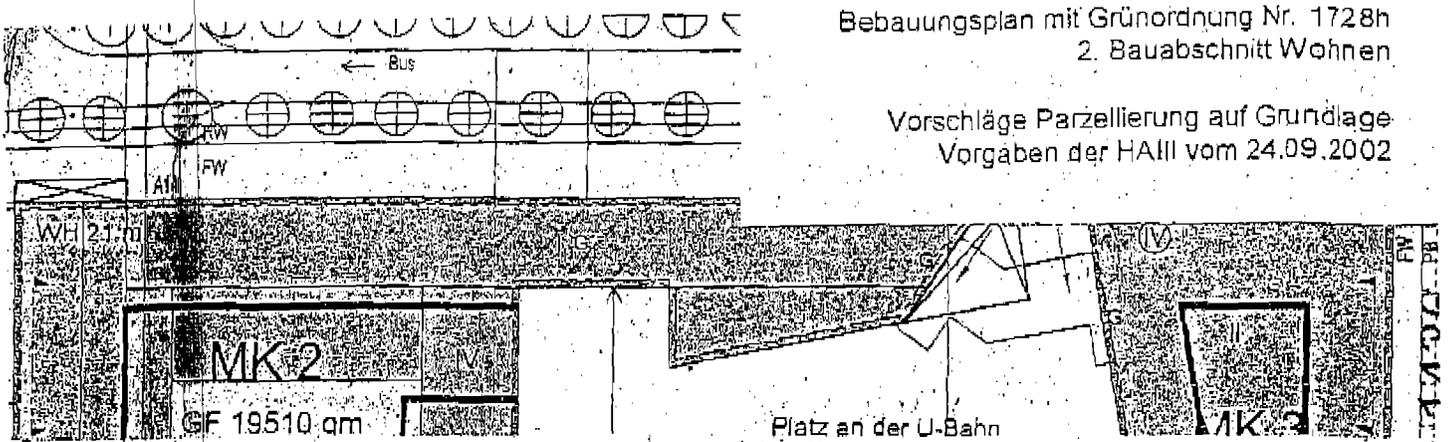


M = 1:1000

PLAN II/35R-Ben 18.11.2002

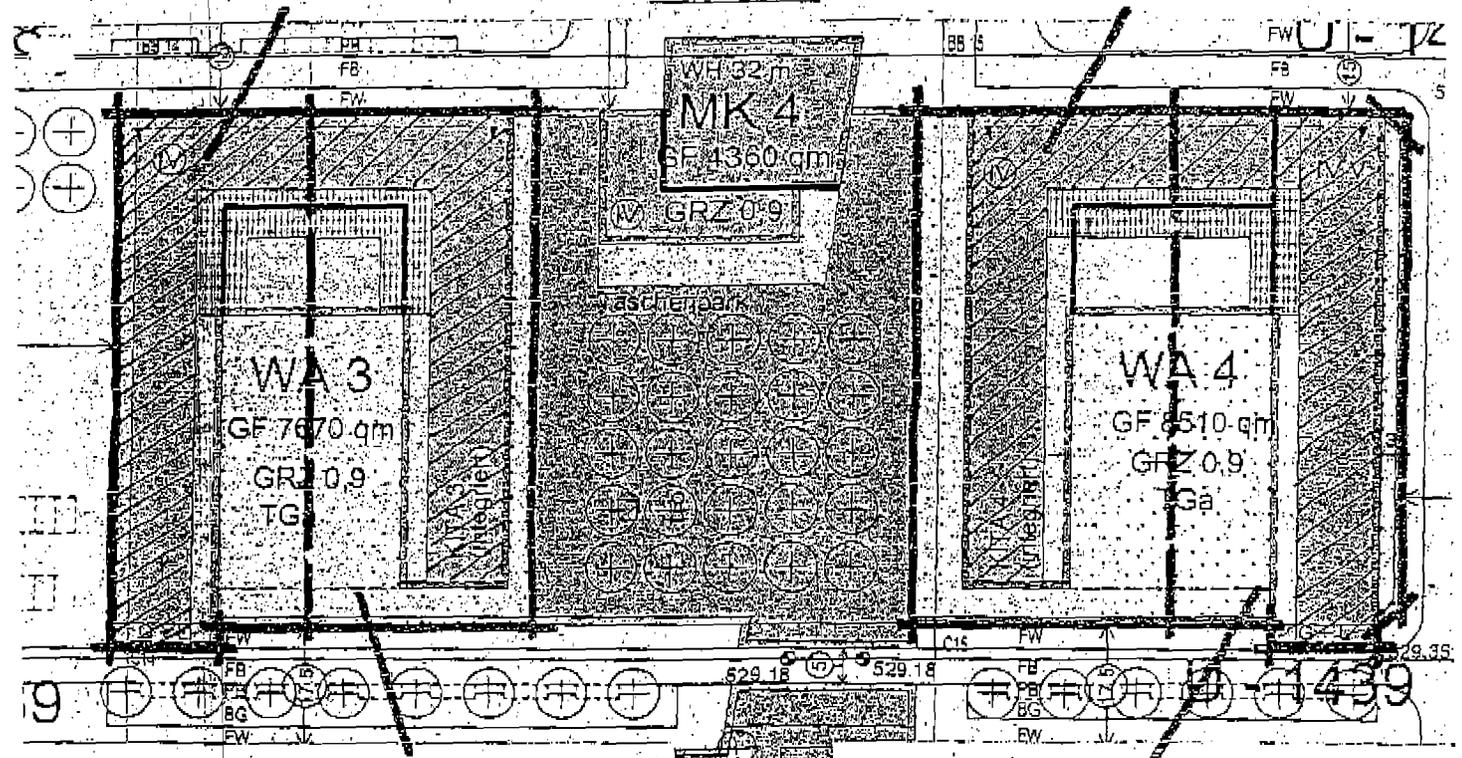
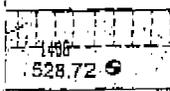
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728h
2. Bauabschnitt Wohnen

Vorschläge Parzellierung auf Grundlage
Vorgaben der HAIII vom 24.09.2002



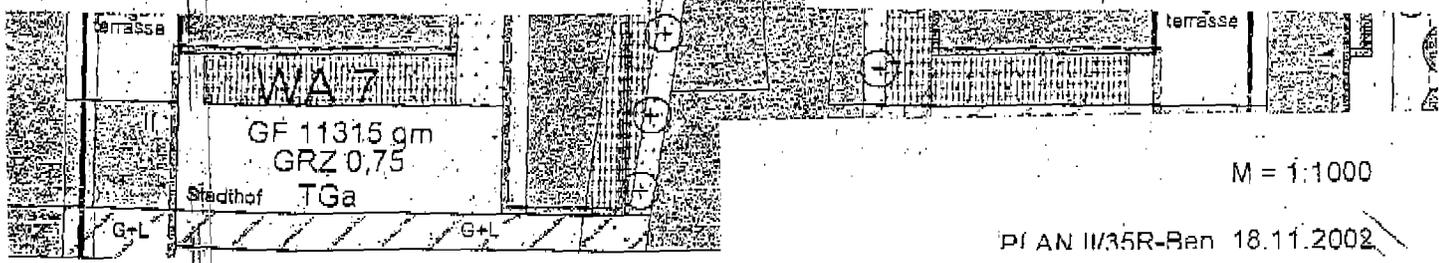
Gebiet-Nr.	WA 3a
Grundstücksgröße ca.	2.049
Geschossfläche ca.	4.020
Wohneinheiten ca.	45

Gebiet Nr.	WA 4a
Grundstücksgröße ca.	2.600
Geschossfläche ca.	3.633
Wohneinheiten ca.	30



Gebiet Nr.	WA 3b
Grundstücksgröße ca.	2.211
Geschossfläche ca.	3.650
Wohneinheiten ca.	31

Gebiet Nr.	WA 4b
Grundstücksgröße ca.	2.301
Geschossfläche ca.	4.877
Wohneinheiten ca.	55

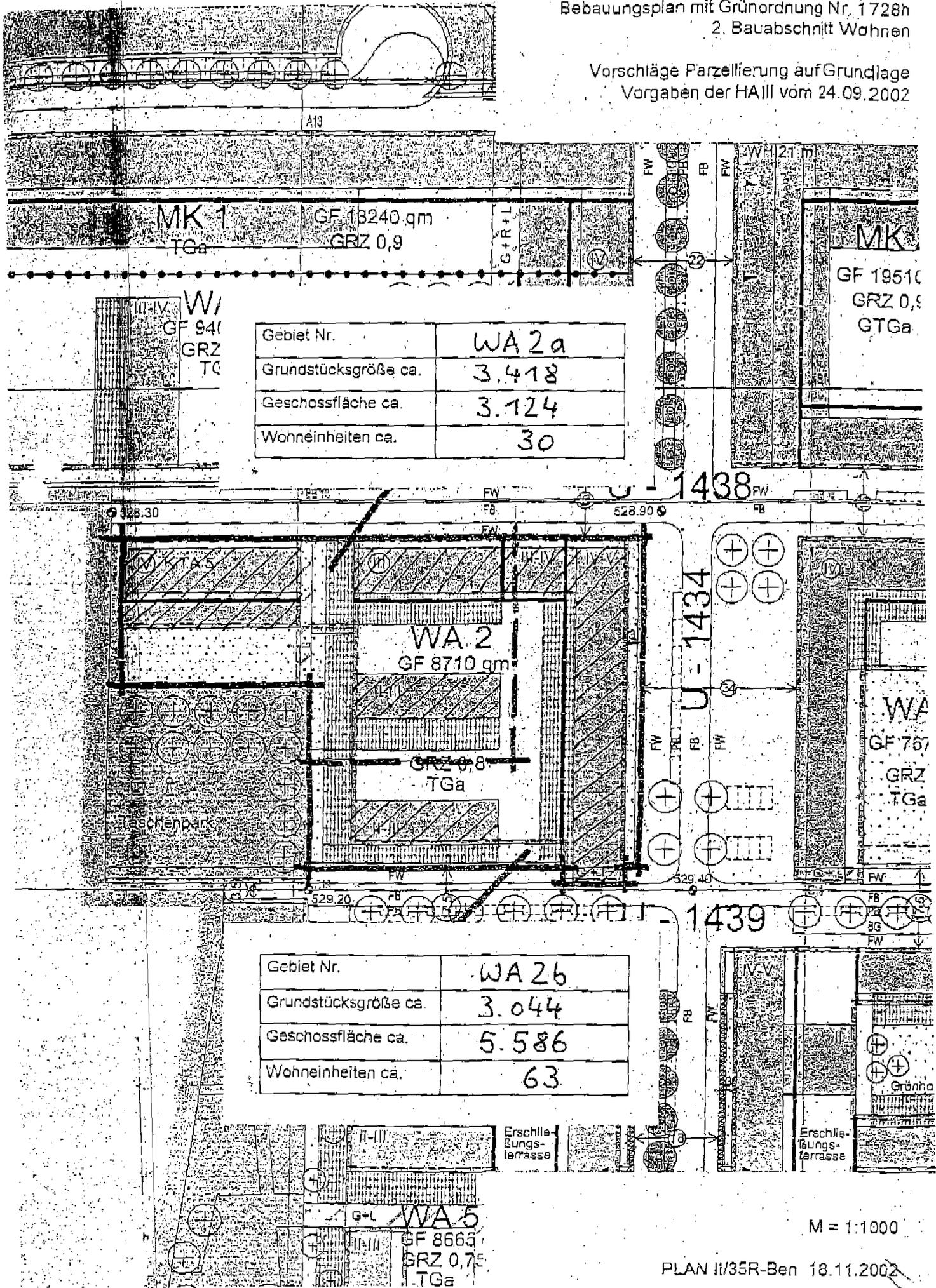


M = 1:1000

PLAN III/35R-Ben 18.11.2002

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728h
2. Bauabschnitt Wohnen

Vorschläge Parzellierung auf Grundlage
Vorgaben der HAIII vom 24.09.2002



Gebiet Nr.	WA 2a
Grundstücksgröße ca.	3.418
Geschossfläche ca.	3.124
Wohneinheiten ca.	30

Gebiet Nr.	WA 2b
Grundstücksgröße ca.	3.044
Geschossfläche ca.	5.586
Wohneinheiten ca.	63

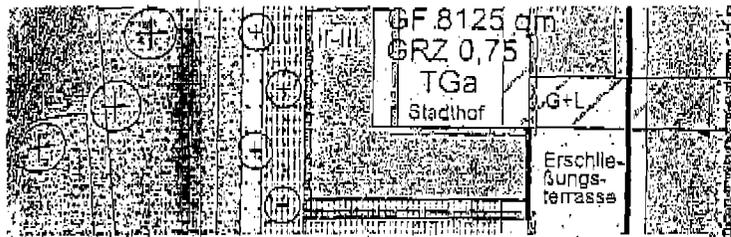
WA 5
GF 8665
GRZ 0,75
TGa

M = 1:1000

PLAN II/35R-Ben 18.11.2002

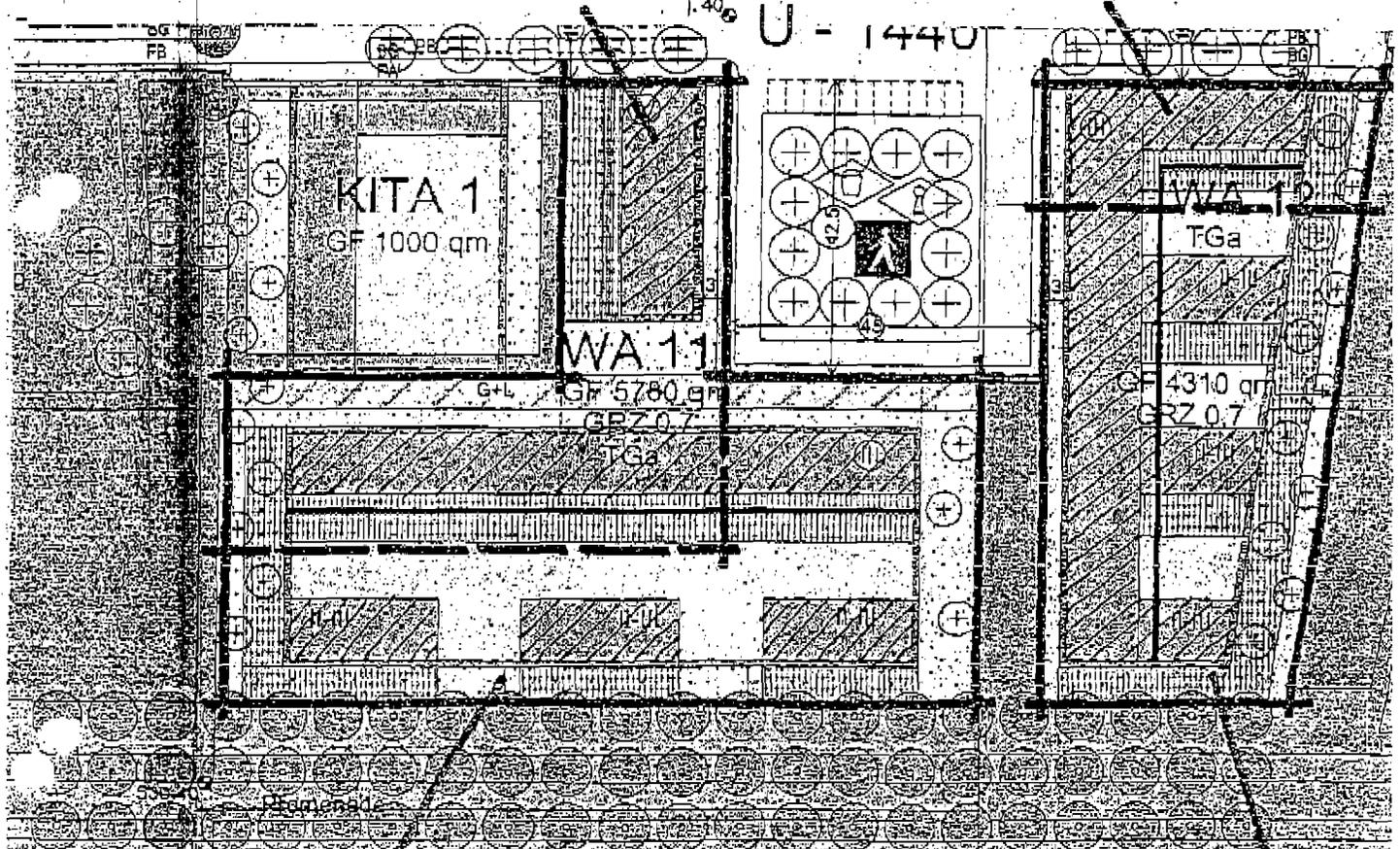
Bebauungsplan mit Grundordnung Nr. 1/281
2. Bauabschnitt Wohnen

Vorschläge Parzellierung auf Grundlage
Vorgaben der HA III vom 24.09.2002



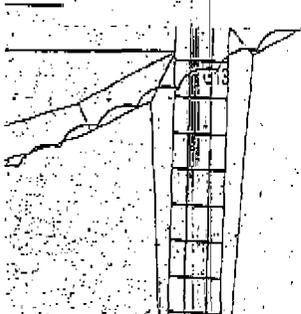
Gebiet Nr.	WA 11a
Grundstücksgröße ca.	2.731
Geschossfläche ca.	3.280
Wohneinheiten ca.	37

Gebiet Nr.	WA 12a
Grundstücksgröße ca.	843
Geschossfläche ca.	1.090
Wohneinheiten ca.	12



Gebiet Nr.	WA 11b
Grundstücksgröße ca.	3.240
Geschossfläche ca.	2.500
Wohneinheiten ca.	28

Gebiet Nr.	WA 12b
Grundstücksgröße ca.	2.930
Geschossfläche ca.	3.220
Wohneinheiten ca.	36



M = 1:1000

Referat für Stadtplanun
und Bauordnung
Stadtsanierung
und Wohnungsbau
PLAN HA III/11

Einkommensorientierte Förderung (EOF)

Zwei Baudarlehen

Diese Förderart ist eine Kombination von Objekt- und Subjektförderung. Der Bauherr erhält zwei Baudarlehen: ein **objektabhängiges Darlehen**, dessen Höhe sich nach dem Wohnungstyp, der Laufzeit von 15 oder 25 Jahren (in München derzeit nur 25, bei städt. Grundstücken 40 Jahre) und der Belegung richtet, und ein **belegungsabhängiges Darlehen**, mit dem die Zusatzförderung erwirtschaftet wird. Dafür stellt der Investor die geförderten Wohnungen zu einer Miete am unteren Rand der ortsüblichen Erstvermietungsmiete (in München derzeit 9,- €/m² Kaltmiete) bereit und verpflichtet sich zu einer bestimmten Belegung (in München derzeit $\frac{2}{3}$ aus der Einkommensgruppe des

§ 9 Abs. 2 WoFG und $\frac{1}{3}$ aus der Einkommensgruppe des § 9 Abs. 2 WoFG + max. 30 %).

Die Mieter können einen **einkommensabhängigen Zuschuss** (Subjektförderung) erhalten, der ihre Mietbelastung auf eine tragbare Höhe senkt.

Die erste Mietergruppe (§ 9 Abs. 2 WoFG) wird vom Sozialreferat vorgeschlagen, für die andere Gruppe (§ 9 Abs. 2 WoFG + max. 30 %), kann der Vermieter die Mieter selbst aussuchen. Diese müssen über eine Wohnberechtigungsbescheinigung verfügen, die vom Sozialreferat – Wohnungs- und Flüchtlingsamt ausgestellt wird.

Das objektabhängige Baudarlehen (Grundförderung)

Wohnungstyp	Darlehenshöhe bei 25-jähriger Belegungsbindung ¹
1 Zimmer	20.500 €
2 Zimmer	30.700 €
3 Zimmer	38.300 €
4 Zimmer	46.000 €
5 und mehr Zimmer	51.100 €

¹ In Fällen einer ausnahmsweisen Belegung mit § 9 Abs. 2 WoFG + max. 60 % vermindert sich das Darlehen jeweils um 15 %

Konditionen:

0 % Zins während der Belegungsbindung (Verlängerung möglich), danach 7 %.

1 % Tilgung unter Zuwachs der ersparten Zinsen; eine höhere Tilgung ist möglich.

3 % einmaliger Verwaltungskostenbeitrag (anstelle der Tilgung in den ersten 3 Jah-

ren, dann 0,5 % laufender Verwaltungskostenbeitrag jährlich.

Die Festbeträge können bis zu 10% erhöht werden, wenn besonders förderungswürdige Wohnungen (etwa für Rollstuhlfahrer) geschaffen werden.



Landeshauptstadt
München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstraße 2ab, 80331 München

Baugemeinschaft Riem BbR
c/o buergerbau AG
Herrn Burghardt

Pilotystraße 4
80538 München

Stadtsanierung
und Wohnungsbau
PLAN HA III/11

Blumenstraße 31-35
80331 München
Zimmer: 447
Sachbearbeitung:
Herr Morguet
Telefon: (089) 233 - 2 84 34
Telefax: (089) 233 - 2 80 78
E-Mail:
plan.ha3-1@muenchen.de

Ihr Schreiben vom
25.09.2003

Ihr Zeichen
Bj/b

Datum
24.11.2003

Az

Messestadt Riem
2. Bauabschnitt Wohnen
Bebauungsplan Nr. 1728 h
Willy-Brandt-Allee und De-Gasperi-Bogen
Bauträgersauswahl für das
Bauquartier WA 5 Nord

Sehr geehrter Herr Burghardt,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass der Stadtrat der Landeshauptstadt München in seiner Sitzung am 12.11.2003 der Baugemeinschaft Riem GbR die Bauträgerschaft für das Bauquartier WA 5 Nord im zweiten Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem/Bebauungsplan 1728 h übertragen hat.

Die einzelnen vom Stadtrat für den Verkauf und die Bebauung dieses Bauquartiers festgelegten Konditionen entsprechen dem mit Ihnen erzielten Verhandlungsergebnis, dessen grundlegende Einzelheiten aus Ihrem aktuellen schriftlichen Angebot vom 25.09.2003 hervorgehen.

Das Baurecht des Bauquartiers WA 5 Nord beläuft sich auf insgesamt 4.510 qm Geschossfläche. Hiervon entfällt ein Geschossflächenanteil von 3.157 qm auf den freifinanzierten Wohnungsbau. Ein Geschossflächenanteil von 1.353 qm ist für Wohnungsbau nach dem München Modell-Eigentum vorgesehen (70 % / 30 %).

Für alle übrigen im Zusammenhang mit diesem Bauvorhaben sich ergebenden planerischen, föderrechtlichen und verfahrensmäßigen Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

U-Bahn: Linie 1, 2
Haltestelle Frauenhoferstraße
U-Bahn: Linie 1, 2, 3, 6, 7, 8
Haltestelle Sendlinger Tor

Straßenbahn: Linie 17, 18, 27
Haltestelle Müllerstraße
Bus: Linie 52, 58
Haltestelle Blumenstraße

Sprechzeiten:
Mo., Di., Do., Fr.
8.30 - 12.00 Uhr

Internet:
<http://www.muenchen.de>

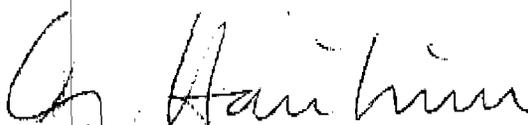
Das Kommunalreferat, Abt. III (GV/Wo) der Landeshauptstadt München wird in Kürze auf der Grundlage des erfolgten Bauträgerauswahlbeschlusses dem Stadtrat die Beschlussvorlage für den Verkauf der Grundstücksfläche zur Entscheidung vorlegen und in diesem Zusammenhang wegen der im Kaufvertrag zu treffenden Regelungen an Sie herantreten.

Im nordöstlichen Eckbereich des Bauquartiers WA 5 Nord befindet sich einer der Standorte der im Bebauungsplan Nr. 1728 h festgesetzten Nichtwohnnutzung. Wir bitten Sie, mit den Aktivitäten für eine Vermarktung dieser Nutzungseinheit möglichst frühzeitig zu beginnen. In diesem Zusammenhang sollten Sie auch an das Referat für Arbeit und Wirtschaft der Landeshauptstadt München, Herrn Murner (Tel. 233-27677) herantreten. Von dort wird man Ihr diesbezügliches Angebot den mit dem Referat in Kontakt stehenden gewerblichen Interessenten transparent machen.

Als Anlage haben wir diesem Schreiben die von der Stadt erstellten „Ökologische Bausteine“ Teil II und Teil III sowie drei weitere planungsrelevante Broschüren zur Kenntnisnahme und Beachtung beigelegt. Der ökologische Kriterienkatalog wurde Ihnen bereits mit den Ausschreibungsunterlagen übersandt. Weiterhin liegt diesem Schreiben eine Aufstellung sämtlicher Investoren des zweiten Bauabschnitts Wohnen mit Angabe der jeweils zugeteilten Bauquartiere bei, aus der Sie auch Ihre künftigen Nachbarbauträger ersehen können.

Wir wünschen Ihnen für Ihre Tätigkeit im Auftrag der Baugemeinschaft aber vor allem auch jedem einzelnen künftigen Eigentümer der Baugemeinschaft ein gutes Gelingen dieses Projektes und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit mit Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen



Hartmann
Stadtdirektorin

Anlagen

- Lageplan/Zuteilungsfläche
- Auflistung der Bauträger zweiter Bauabschnitt
- Ökologische Bausteine Teil II und Teil III
- Broschüren „Eingangszonen“, „Mauern und Türen“, „Freiraumabgrenzungen“