

## **Siedlung Ludwigsfeld**

### **- Grundsatzbeschluss -**

- A) Strukturuntersuchung „Siedlung Ludwigsfeld“**
- B) Empfehlung für das weitere Vorgehen**

## **Sitzungsvorlagen Nr. 14 - 20 / V 14683**

### Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung; Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg
2. Luftbild
3. Struktur und Nutzung im Bestand
4. Analyse Natur und Erholung
5. Verkehr
6. SSCR-Analyse
7. Strukturskizze
8. Stellungnahme des Bezirksausschusses 23 Allach-Untermenzing vom 24.05.2019
9. Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 Feldmoching-Hasenberg vom 11.06.2019

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.07.2019 (VB)**

### Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag der Referentin**

##### **1. Zuständigkeit**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

##### **2. Anlass und Ziel der Planung**

München unterliegt seit Jahren einem stetigen Wachstum, welches auch zukünftig anhalten wird. Vor dem Hintergrund dieses anhaltenden Bevölkerungswachstums, dem weiterhin steigenden Bedarf nach bezahlbarem Wohnraum und der zugleich schwindenden Flächenreserven für den Wohnungsbau im Stadtgebiet München ist es notwendig, sowohl innerstädtische Flächenpotentiale zu identifizieren und zu aktivieren, als auch die Potentiale an den Ortsrändern zu nutzen. Ziel ist die Entwicklung von integrierten und gemischten Quartieren, die der Vielfalt der Lebensphasen und Lebensstile gerecht werden, und auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Migration bestehen können. Um eine qualitätvolle Entwicklung, die sowohl die Belange der Versorgung, der entsprechenden Infrastrukturen und Erholungsräume, Grün- und Freiflächen beinhaltet, gewährleisten zu können, ist die Erarbeitung eines integrierten Gesamtkonzepts erforder-

lich.

### **Verkehr**

Der ruhende Verkehr ist eine vordringlich zu lösende Herausforderung im Bereich der Siedlung Ludwigsfeld. Für das aktuell herrschende Defizit an KfZ-Stellplätzen sind im Rahmen des Gesamtkonzeptes Lösungsansätze zu finden. Die mit der Entwicklung des Siedlungsgebietes einhergehenden Zusatzverkehre sollten so gering wie möglich über den motorisierten Individualverkehr (MIV), vorrangig über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und so emissionsarm wie möglich abgewickelt werden. Vor diesem Hintergrund müssen Angebote für eine attraktive Anbindung an den ÖPNV gefunden, Sharing Mobility gefördert und der emissionslose MIV z.B. durch den Aufbau einer Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität unterstützt werden. Planungen der MVG hinsichtlich der Einrichtung bzw. Ausweitung von Ring- und Expressbuslinien sollten in die Überlegungen mit einbezogen werden. Auch mit einer guten Anbindung an das Radnetz könnte auf die verkehrlichen Belastung reagiert werden.

### **Städtebau, Grün- und Freiflächen**

Die im Osten und Süden an die Siedlung Ludwigsfeld angrenzenden Bereiche sollen im Anschluss an und in Verknüpfung mit dem Bestand neu entwickelt werden; dies mit dem Ziel einer ausgewogenen, integrierten und zukunftsorientierten Gesamtentwicklung. Dabei sind die vorhandenen Qualitäten, insbesondere der Baumbestand und die Biotope, planerisch zu berücksichtigen. Anlass ist die Bereitschaft der Grundstückseigentümer zur vertraglichen Nachverdichtung der bestehenden Siedlung Ludwigsfeld und der Entwicklung von Wohnbauflächen südlich und östlich davon. Im Vorfeld wurden dafür Untersuchungen angestellt und eine erste Strukturskizze erarbeitet. Die mit Gutachten hinterlegte Strukturskizze stellt eine mögliche Nutzungsverteilung auf den Flächen dar und zeigt die grundsätzliche, städtebauliche und landschaftsplanerische Verträglichkeit der Verdichtung und Erweiterung an dieser Stelle auf. Auch die Verknüpfung mit dem Landschaftsraum des Münchner Grüngürtels und dem umgebenden Fuß- und Radwegenetz spielt eine wichtige Rolle.

### **Städtische Flächen**

Es soll sicher gestellt werden, dass auf den Flächen, die sich im Eigentum der Landeshauptstadt München befinden bezahlbarer Wohnungsbau umgesetzt wird. Im nächsten Schritt sollen in einer Weiterentwicklung des integrierten Strukturkonzeptes städtebaulich verträgliche Dichten und Gebäudehöhen geprüft und Eckdaten ermittelt werden, die als Basis für ein weiterführendes Verfahren dienen können. Durch die Entwicklung der Siedlung Ludwigsfeld können insbesondere die Versorgung, das Infrastrukturangebot, die ÖPNV-Anbindung sowie die allgemeine verkehrliche Situation qualitativ verbessert werden.

## **A) Strukturuntersuchung „Siedlung Ludwigsfeld“**

### **1. Rahmenbedingungen**

#### **1.1. Lage im Stadtgebiet und Größe**

Der untersuchte Bereich befindet sich im Westen des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg (Stadtteil Ludwigsfeld), unmittelbar an der Grenze zum 23. Stadtbezirk Allach-

Untermenzing und an der Grenze zur Gemeinde Karlsfeld im Landkreis Dachau. Der Würmkanal verläuft entlang der Gemeindegrenze. Die Lage von Ludwigsfeld am Ortsrand in der Flächenkulisse des Münchner Grüngürtels und die Nähe zur Erholungslandschaft Feldmochinger See und zum Allacher Forst bieten einen hohen Freizeit- und Erholungswert. Die Münchner Schotterebene bestimmt das landschaftliche Bild, im Nordosten grenzt das Dachauer Moos an. Die Gewerbegebiete der Gemeinde Karlsfeld reichen bis an die Münchner Stadtgrenze heran. Diese Siedlungsstrukturen bilden mit dem auf Münchner Gemarkung ebenfalls an die Stadtgrenze heranreichenden Gewerbebeständen der Firmen MAN und MTU und der Siedlung Ludwigsfeld eine Einheit. Allerdings stellen die Industrie- und Gewerbeflächen, die im Norden und Westen an die Siedlung Ludwigsfeld grenzen auch eine strukturelle Barriere dar. Die großen Verkehrsachsen A99 und Dachauer Straße haben eine starke Barrierewirkung. Der historisch gewachsene Siedlungskern der ehemaligen Gemeinde Ludwigsfeld, der von Gärtnereibetrieben geprägt ist, liegt südlich der A99 entlang der Dachauer Straße bzw. der Straße „Auf den Schrederwiesen“. Die Siedlung ist hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an die übergeordneten Verkehrsachsen Dachauer Straße und die A99 angebunden. Die Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beschränkt sich auf zwei Buslinien, die eine Verbindung zu den Haltepunkten der S-Bahn in Karlsfeld und Feldmoching herstellen. Die Entfernung zum Stadtzentrum Münchens beträgt 13 km. Die nächstgelegenen größeren Versorgungszentren Feldmoching, Fasanerie-Nord sowie Karlsfeld liegen 4 bis 6 km entfernt. In der Umgebung sind u.a. die Hochmuttinger Straße und die Ratoldstraße (insgesamt 1.500 Wohneinheiten) in Planung. Für ein neues Wohngebiet an der Lerchenauer Straße wurde ein Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13456, Vollversammlung vom 19.12.2018). Auf dem Diamant-Gelände in Allach-Untermenzing wurde mit dem Bebauungsplan Nr. 2103 Bau-recht für bis zu 780 neue Wohneinheiten geschaffen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09011). Im Gebiet Gerberau (westlich Industriegebiet MAN/MTU) steht auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 2044 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00302) eine Bebauung für ca. 300 Wohneinheiten kurz vor dem Abschluss. Auch in der Gemeinde Karlsfeld wurden in der jüngeren Vergangenheit größere Wohnbaupotentiale geschaffen. Im Jahr 2017 wurden insgesamt rund 360 Wohnungen neu errichtet, 2014 bis 2016 jährlich zwischen 100 und 180 Wohnungen. Nahe des Karlsfelder S-Bahnhofs ist Bayerns größtes Neubauprojekt für eine betreute Wohnanlage mit insgesamt über 250 Wohneinheiten im Entstehen.

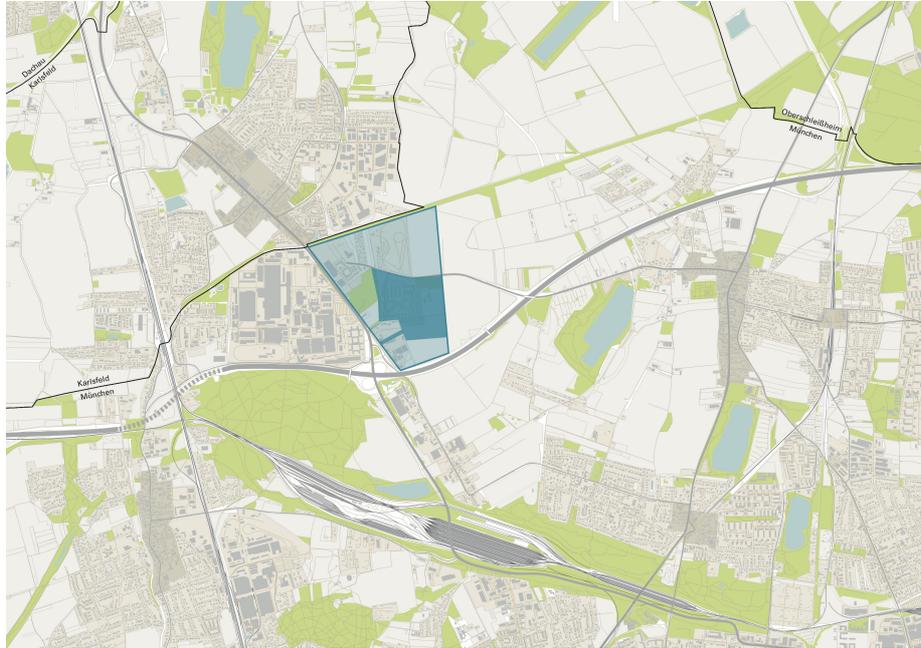


Abbildung 1: Umgriffe der Untersuchungsräume (mahl gebhard konzepte)

Um die Rahmenbedingungen, die Auswirkungen auf den konkreten Bereich der Strukturskizze und die Wechselwirkungen möglicher Eingriffe ermitteln und beurteilen zu können, wurden unterschiedliche Maßstabsebenen betrachtet. Der erweiterte Umgriff der Strukturskizze reicht von der A99 im Süden bis zum Würmkanal bzw. zur Gemeindegrenze Karlsfeld im Norden und von der Dachauer Straße (Bundesstraße 304) im Westen bis in den freien Landschaftsraum im Osten. Der konkrete, engere Umgriff der Strukturskizze in der Größenordnung von 32,4 ha umfasst die Flächen, die für eine künftige Entwicklung in Diskussion stehen. Die Siedlung Ludwigsfeld ist in den 50er Jahren in der für die Zeit typischen Zeilenbauweise mit großzügigen Freiflächen geplant und errichtet worden (siehe auch 1.3 Historische Entwicklung und 1.4 Städtebauliche Struktur). Inzwischen hat sich wertvoller Baumbestand entwickelt.

## 1.2. Eigentumsverhältnisse

Die Flächen im konkreten bzw. engeren Umgriff der Strukturskizze sind im Besitz von drei Privateigentümern sowie der Landeshauptstadt München. Diese besitzt die Verkehrsflächen sowie die Flächen Flur Nr. 3686/25 (städtische Sportanlage, aktueller Hauptnutzer: TSV Ludwigsfeld e.V.), Flur Nr. 3687 (Straße) und Flur Nr. 3680/1 (landwirtschaftlich genutzte Fläche), was etwa 23% der Gesamtfläche des engeren Umgriffs der Strukturskizze ausmacht.

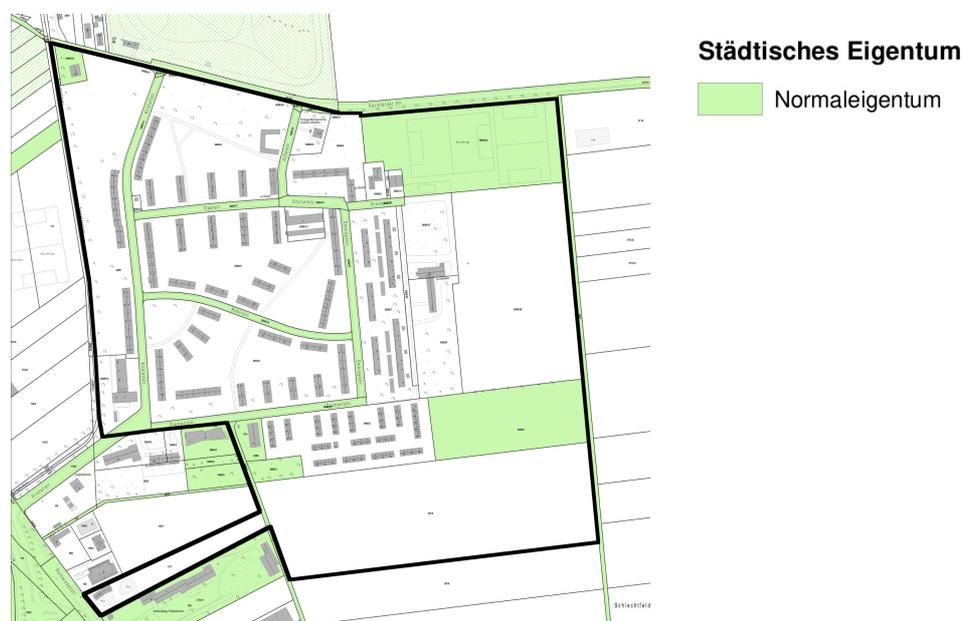


Abbildung 2: Eigentum LHM (GeoInfo LHM)

### 1.3. Historische Entwicklung

„Die Münchner Schotterebene war in vorgeschichtlicher Zeit wegen ihrer geringen Fruchtbarkeit nur dünn besiedelt.“<sup>1</sup> „Eine wichtige Römerstraße [...] führte [...] auf der Trasse der alten Dachauer Straße durch Ludwigsfeld. Sie diente noch bis zur »Gründung« des Marktes München 1158 als Salzstraße.“<sup>2</sup> Anfang des 19. Jahrhunderts wurde damit begonnen die Dachauer Moorgründe zu kultivieren. Im Zuge dessen wurde die Moorkolonie Ludwigsfeld an der Dachauer Landstraße (heute: Auf den Schrederwiesen) gegründet. Die seit 1818 selbstständige Gemeinde Ludwigsfeld wurde 1939 nach München in den Stadtbezirk Feldmoching eingemeindet.

1943 wurde im Bereich der heutigen Siedlung Ludwigsfeld das Außenlager Dachau-Allach des Konzentrationslagers Dachau angelegt, das im Laufe der Jahre 1943/44 mehrfach erweitert wurde, u.a um das O.T.-Lager (Organisation Todt / „Judenlager“), von dem noch ein heute denkmalgeschütztes Gebäude erhalten ist (siehe hierzu auch 3.7 Historisches Erbe).

1 KulturGeschichtsPfad Feldmoching-HasenbergI, Landeshauptstadt München, 2010. S. 9

2 KulturGeschichtsPfad Feldmoching-HasenbergI, Landeshauptstadt München, 2010. S. 10

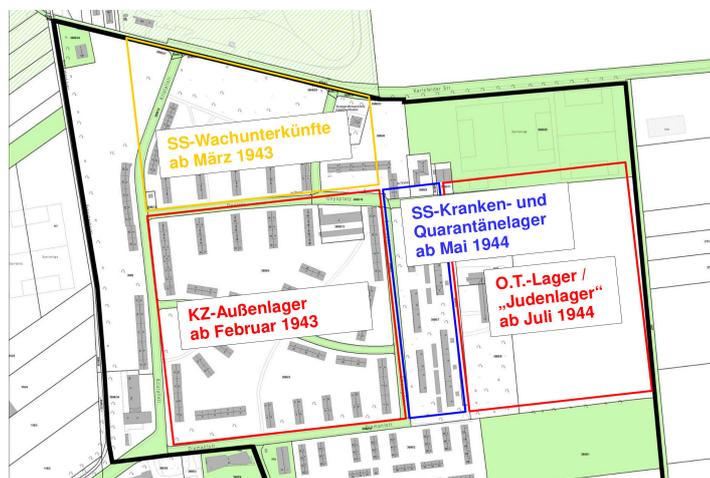


Abbildung 3: Bereiche des ehem. KZ-Außenlagers Dachau-Allach (GeoInfo LHM, bearbeitet)

Nach der Befreiung durch die Alliierten am 30. April 1945, wurden in den Gebäuden des ehemaligen KZ- Außenlagers Menschen, die kriegsbedingt aus ihren Heimatländern vertrieben und auch nach dem Krieg nicht in diesen zurückkehren konnten (Displaced Persons) untergebracht. Ab 1950 wurde der Komplex auch als Bundesauswanderungslager für Heimatvertriebene und Flüchtlinge genutzt. 1952 wurde dann die heutige Siedlung Ludwigsfeld (auch „Edelsteinsiedlung“ oder „Kristallsiedlung“) auf dem Westteil des Geländes (Außenlager) nach einem Bebauungsplanentwurf der Obersten Baubehörde errichtet. Der Entwurf wurde allerdings nur teilweise umgesetzt. Insbesondere die Straßenführung und die internen Wegeverbindungen wurden jedoch vollständig hergestellt. Die im Bebauungsplanentwurf vorgesehene Zeilenbebauung entlang der Karlsfelder Straße und die Verbindung ausgehend von der Kristallstraße in Richtung Westen zur Dachauer Straße wurde nicht realisiert, die Bebauung südlich der Granatstraße nicht in der im Entwurf dargestellten Form.



Abbildung 4: Luftbild (GeoInfo LHM)



Abbildung 5: Entwurf B-Plan 1951 (Wohnungsgesellschaft Ludwigsfeld GmbH)

Anfang der 90er Jahre wurde die Bundesautobahn 99 (A 99) gebaut, wodurch die Siedlung Ludwigsfeld von der Moorkolonie räumlich getrennt und die isolierte Lage der Siedlung Ludwigsfeld verstärkt wurde. Die Dachauer Straße wurde verschwenkt und als Bundesstraße ausgebaut. Der ehemalige Verlauf der Dachauer Straße heißt heute „Auf den Schrederwiesen“ und endet am Rangierbahnhof im Süden als Sackgasse.

1996 wurde die Siedlung Ludwigsfeld im Rahmen der Neueinteilung der Stadtbezirke in den 24. Stadtbezirk Feldmoching-HasenbergI aufgenommen. Seit den 2000ern stieg die Einwohnerzahl durch die Errichtung neuer Mehrfamilien- und Reihenhäuser im Osten, Süden und Westen. Es folgten der Verkauf der Siedlung durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BimA) an die Patrizia Immobilien AG 2007, eine umfassende Sanierung eines Großteils der Gebäude und der erneute Verkauf der Siedlung Ludwigsfeld an die „Wohnungsgesellschaft Ludwigsfeld“ im Jahr 2017.

Durch die Entstehungsgeschichte zeichnete sich die Siedlung Ludwigsfeld zu Beginn durch eine internationale Bewohnerstruktur aus. In den Nachkriegsjahren hatten sich Menschen aus über 28 Ländern angesiedelt und in Ludwigsfeld eine neue Heimat gefunden. Dies zeigt sich auch heute noch in verschiedenen religiösen Einrichtungen, z.B. den Gemeinden der russisch- und ukrainisch-orthodoxen Kirchen. In den letzten Jahren hat sich die Zusammensetzung der Bevölkerung stark gewandelt. In den rund 660 Wohnungen der eigentlichen Siedlung Ludwigsfeld leben nur noch rund 130 Menschen, die der ersten bis vierten Generation der ursprünglichen Bewohnerschaft angehören. Die übrigen Bewohner und Bewohnerinnen sind über die Zeit zugezogen. Die heutigen Bewohner und Bewohnerinnen der Bestandssiedlung sowie die Anwohner und Anwohnerinnen aus den neueren Ein- und Mehrfamilienhäusern am Rand der Siedlung bilden den Querschnitt der Sozialstruktur im Münchener Norden ab.

#### **1.4. Städtebauliche Struktur**

Die 36 zwei- bis dreigeschossigen, voll unterkellerten Gebäudezeilen der Siedlung Ludwigsfeld mit ihren ca. 660 Wohneinheiten und einer Gesamtwohnfläche von rund 29.000 qm weisen eine klare städtebauliche Struktur und nutzungsstrukturelle Homogenität auf. Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 43 qm. Neben der Wohnnutzung gibt es 15 Gewerbeeinheiten mit einer Gesamtnutzfläche von rund 1.150 qm. Darunter befinden sich unter anderem das Sportheim des TSV Ludwigsfeld e.V. sowie jeweils ein Versammlungsraum für die ukrainisch-orthodoxe Kirchengemeinde und die Interessengemeinschaft Ludwigsfeld (IGLU). Am östlichen Rand der Siedlung befindet sich ein denkmalgeschützter eingeschossiger, teilweise unterkellertes Mauerwerksbau, der aus einem Längsriegel (ehemalige Sanitärbaracke des KZ-Außenlagers München-Allach mit flachem Satteldach, 1944) und einem Querriegel (ehem. Kantine des Bundesauswanderungslagers München-Karlsfeld mit Satteldach, 1951) besteht.

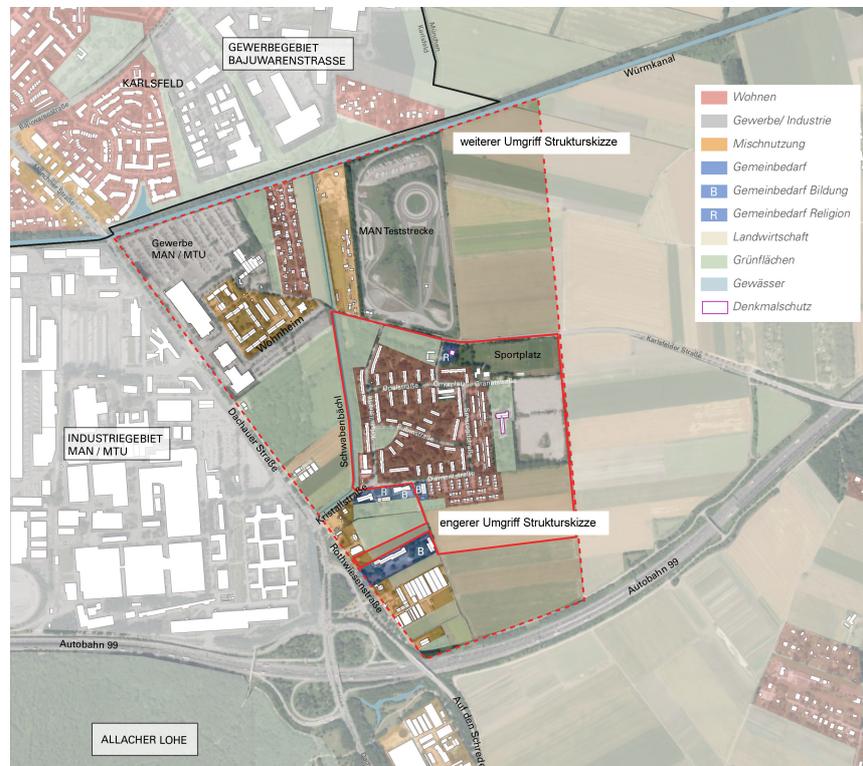


Abbildung 6: Struktur und Nutzung im Bestand (mahl gebhard konzepte)

Aufgrund der in der Siedlung seit 2008 durchgeführten umfangreichen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von bislang 23 Mio. Euro (etwa 70% der Wohnungen wurden energetisch saniert und erhielten Balkone oder Terrassen, fast die Hälfte der Wohnungen wurde umfassend modernisiert) und der bestehenden Vollvermietung erscheint nach Einschätzung des Eigentümers ein Abriss der vorhandenen Bausubstanz nicht wirtschaftlich.

### 1.5. Verhältnis zum „Kooperativen Stadtentwicklungsmodell für den Bereich Feldmoching-Ludwigsfeld“

In direkter Umgebung zur vorliegenden Strukturuntersuchung befindet sich das Untersuchungsgebiet für ein Kooperatives Stadtentwicklungsmodell (KOSMO). Für einen rund 900 ha umfassenden Bereich zwischen Karlsfelder Straße, Bundesautobahn A99 (einschließlich einiger kleinerer Flächen bzw. Anschlusspunkte nördlich davon) und der Stadtgrenze im Norden, der Siedlung Hasenberg im Osten, der Siedlungen Lerchenau und Fasanerie sowie dem Rangierbahnhof München-Nord im Süden, der Dachauer Straße und der Siedlung Ludwigsfeld, sogenannte Kristallsiedlung, im Westen wurde von der Vollversammlung des Stadtrates am 27.06.2018 ein Grundsatzbeschluss gefasst (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11936), in dem das Referat für Stadtplanung und Bauordnung u.a. beauftragt wurde, für das dargestellte Gebiet Feldmoching-Ludwigsfeld Vorschläge für ein Kooperatives Stadtentwicklungsmodell zu erarbeiten.

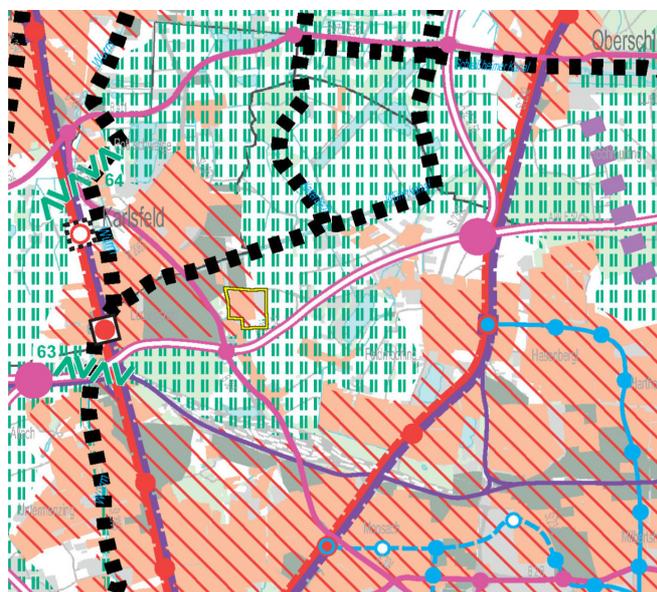
Der engere Untersuchungsumgriff der vorliegenden Strukturuntersuchung liegt nicht im KOSMO-Untersuchungsgebiet und kann daher davon unbeeinflusst bearbeitet werden. Um darüber hinaus auch Übergangsbereiche – zur bestehenden Bebauung aber auch zu den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen – betrachten zu können, wurde

ein erweiterter Untersuchungsumgriff festgelegt. Dieser liegt zum Teil im KOSMO-Untersuchungsgebiet, für das noch keine Entwicklungsperspektiven vorliegen. Für diese Bereiche ist daher von einer landwirtschaftlichen Nutzung auszugehen.

## **2. Planungsrechtliche Situation**

### **2.1. Regionalplan**

Im Regionalplan der Region München (Planungsregion 14) werden große Teile der Flächen im engeren Umgriff der Strukturskizze, ausgehend von der Gemeinde Karlsfeld und der Dachauer Straße als „Bereiche, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen“ dargestellt. Der Lenkung der Siedlungsentwicklung in diesen Bereichen kommt ein besonderes Gewicht zu (vgl. Regionalplan Ziel B II 2.3). Demgegenüber liegen die südöstlichen Teilflächen im weiteren Umgriff der Strukturskizze im Regionalen Grünzug Dachauer Moos/Freisinger Moos/Grüngürtel München-Nordwest. Gemäß Regionalplan-Ziel B II 4.2.2 sollen die Regionalen Grünzüge über die in bestehenden Flächennutzungsplänen dargestellten Siedlungsgebiete hinaus nicht geschmälert werden. Planungen und Maßnahmen im Regionalen Grünzug sind im Einzelfall nur dann möglich, soweit die jeweilige Funktion nicht entgegensteht. Laut Regionalplan hat der Grünzug hier u.a. die Funktion eines großräumigen Kaltluftentstehungs- bzw. Frischluftproduktionsgebietes und entfaltet auf die angrenzenden Bereiche eine bioklimatische Ausgleichswirkung bzw. eine klimaausgleichende Wirkung innerhalb des Stadtgebietes. Der Regionale Grünzug hat darüber hinaus die Aufgaben einer großräumigen Siedlungsgliederung sowie der Sicherung der siedlungsnahen Erholung. Um eine mögliche Beeinträchtigung des Regionalen Grünzugs in einem sehr frühen Planungsstadium abzuklären, wurde die Höhere Landesplanungsbehörde um eine erste Einschätzung gebeten. Im Ergebnis steht die Planung nach derzeitigem Kenntnisstand den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen (vgl. hierzu u.a. Kap. 3.1.2 Klima, Wasser und Boden).



I. Ziele der Raumordnung

Verbindliche Festlegungen

- Siedlungswesen**
- Bereiche, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen (gem. Ziel B II 2.3)
- Verkehr**
- Haltepunkt des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) gemäß Ziel B II 3.3, für eine stärkere Siedlungsentwicklung geeignet
  - Haltepunkt des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) gemäß Ziel B II 3.4, für eine längerfristige stärkere Siedlungsentwicklung geeignet
  - Eisenbahnstrecke; Ausbau
  - Eisenbahnstrecke; Neubau
  - S-Bahnstrecke; Ausbau
  - S-Bahnstrecke; Neubau
  - U-Bahnstrecke; Neubau
  - Geplanter Regional-, S- bzw. U-Bahnhaltepunkt

Zeichnerisch erläuternde Darstellungen verbaler Ziele

- Trenngrün (Nr.)
- Regionaler Grünzug gemäß Tekturkarte "Siedlung, Freiraum, Verkehr" - in Kraft getreten am 01.12.2001; zuletzt geändert durch "Tektur Freiraumsicherung 1" - in Kraft getreten am 01.01.2008
- Regionaler Grünzug mit prioritärer Funktion Kaltluft- und Frischluftentstehung
- Regionales und überörtliches Biotopverbundsystem
- Regionales Heideflächenverbundsystem

Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele

- Grenze der Region

Verkehr

- Eisenbahnstrecke (mit Bahnhof)
- S-Bahnstrecke (mit Haltepunkt)
- U-Bahnstrecke (mit Haltepunkt)
- Regional bedeutsame Straße - zweibahnig
- Regional bedeutsame Straße - einbahnig
- Höhenfreie Anschlussstelle
- Autobahnknoten
- Flugplatz / Flughafen

II. Bestehende Nutzungen und Festsetzungen (Auswahl)

Siedlungsflächen

- durch genehmigte Flächennutzungspläne ausgewiesene Flächen; Erhebung: Januar 2013
- Wohnbaufläche, gemischte Baufläche und Sonderbaufläche (ausgenommen gewerblich genutzte Sonderbaufläche)
- Gewerbliche Baufläche (einschließlich gewerblich genutzte Sonderbaufläche)

III. Zusätzliche Darstellungen

Grenzen

- Grenze des Regierungsbezirkes
- Grenze der kreisfreien Stadt und des Landkreises
- Grenze der Gemeinde

Abbildung 7: Ausschnitt Regionalplan München (14) - Karte 2 Siedlung und Versorgung (Regionaler Planungsverband München)

Der Bereich zwischen Dachauer Straße und Karlsfelder Straße sowie der MAN-Teststrecke sind im Regionalplan als gewerbliche Entwicklungsflächen dargestellt. Nach Südosten hin gliedern sich kleinteilige Siedlungsflächen an, von denen die Siedlung Ludwigsfeld die größte zusammenhängende Wohnbaufläche ist. Die Dachauer Straße und die A99 sind als „regional bedeutsame Straßen“ dargestellt, an deren Kreuzung sich der Autobahnknotenpunkt München - Ludwigsfeld befindet. Weiterhin formuliert der Regionalplan allgemeine Leitbilder als Hinweise für die weiteren Entwicklungen. Dazu gehört die Aktivierung von Flächenpotenzialen, über die eine verstärkte Innenentwicklung stattfinden, der öffentliche Nahverkehr ausgebaut werden und ein großräumiges und übergrei-

fendes Freiraumsystem entwickelt werden kann.

## 2.2. Flächennutzungspläne der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Karlsfeld

### Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München

Die Siedlung Ludwigsfeld ist im geltenden Flächennutzungsplan als Reines Wohngebiet dargestellt. Im Süden der Siedlung sind eine Gemeinbedarfsfläche Religion (Sankt Johann Nepomuk mit Kindertagesstätte der Caritas) und eine Gemeinbedarfsfläche Erziehung (städtische Kindertagesstätte) dargestellt. Der gesamte Siedlungsbereich ist durch Allgemeine Grünflächen allseitig umschlossen. Diese sind u.a. aufgrund der Lage im Randbereich des Regionalen Grünzugs mit der landschaftsplanerischen Schraffur „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ überlagert. Im Nordosten ist direkt angrenzend an den Siedlungskörper eine städtische Sportanlage (aktueller Hauptnutzer: TSV Ludwigsfeld e.V.) dargestellt. Im weiteren Umgriff grenzen östlich Flächen für die Landwirtschaft an. Im Westen und Norden befinden sich eine Ökologische Vorrangfläche sowie Gewerbe- und Industriegebiete.

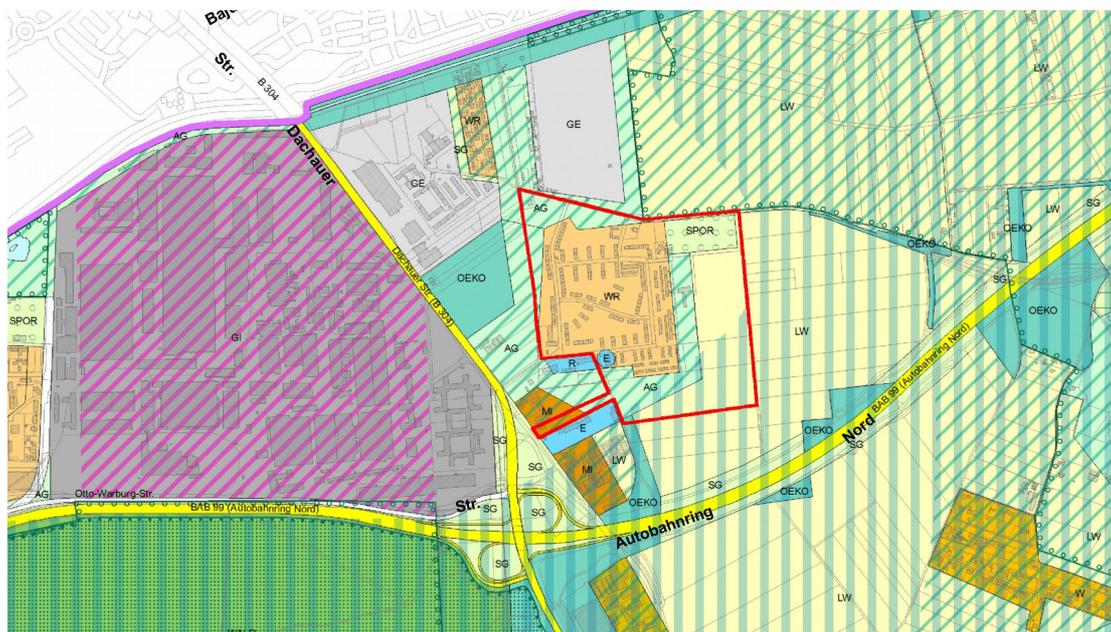


Abbildung 8: Ausschnitt aus dem geltenden Flächennutzungsplan, Landeshauptstadt München

### Flächennutzungsplan Karlsfeld

Der FNP 2025 mit integriertem Landschaftsplan der Gemeinde Karlsfeld aus dem Jahr 2013 stellt eine Siedlungsentwicklung bis an die Stadtgrenze Münchens dar. Die durchgrünten Siedlungsflächen entlang der Bajuwarenstraße entstanden unter dem Leitbild der „Gartenstadt Karlsfeld“, östlich der Bajuwarenstraße liegt ein Gewerbegebiet, das sich an den Münchner Gewerbebezirk anschließt und die Siedlung Ludwigsfeld funktional vom Siedlungskörper von Karlsfeld abtrennt. Gemäß Flächennutzungsplan werden nach Süden zum Würmkanal und Plangebiet hin Immissionsschutzmaßnahmen erforderlich. Ent-

lang des Würmkanals liegen allgemeine Grünflächen (im Anschluss an die ökologischen Vorrangflächen entlang des Würmkanals im FNP der Landeshauptstadt München), die eine erholungsrelevante Verbindung zum Münchner Stadtgebiet darstellen.

### **2.3. Baurecht**

Die Siedlung Ludwigsfeld ist planungsrechtlich nach § 30 Abs. 3 i.V.m. § 34 BauGB als Innenbereich mit Bauliniengefüge zu beurteilen. Bei den übrigen Flächen im engeren Umgriff des Strukturkonzepts handelt es sich um Außenbereichsflächen nach § 35 BauGB. In den Jahren 1997 bis 2000 wurde östlich der Smaragdstraße und südlich der Diamantstraße eine Reihenhaus- und Geschosswohnungsbebauung errichtet. Für die Verlegung der Karlsfelder Straße mit Anschluss an die Dachauer Straße wurde im Jahr 2013 ein Aufstellungsbeschluss gefasst (Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan Nr. A 2085). Dieses Bauleitplanverfahren wird nicht weiter verfolgt, da das Bauvorhaben inzwischen voraussichtlich ohne Bauleitplanung umsetzbar ist (siehe hierzu auch 3.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen). Im nordwestlichen Bereich des engeren Umgriffs der Strukturskizze liegt eine Dienstbarkeit zu Gunsten der Stadtentwässerung, die die Überbauung einer Kanalschutzzone untersagt. Um eine geordnete Entwicklung der Flächen im engeren Umgriff der Strukturskizze gewährleisten zu können, ist sowohl die Aufstellung eines Bebauungsplans und parallel dazu die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung erforderlich (vgl. § 1 Abs. 3 BauGB). Insbesondere die freiräumlichen Ziele der Flächennutzungsplanung mit integrierter Landschaftsplanung müssen bei der Planung beachtet werden.

## **3. Auswirkungen der Planung**

Mittels einer Bestandsaufnahme, Gutachten und Analysen wurden die betroffenen Belange ermittelt, erfasst und bewertet. Es zeichnen sich die erhaltenswerten Stärken des Gebietes ab, aber auch Bereiche, deren Potentiale erst noch entwickelt und Schwächen, die durch gezielte Maßnahmen behoben werden müssen. In einer Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken wird diese Untersuchung komprimiert dargestellt (siehe Anlage 6). Um Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen und evtl. entstehende Konfliktpunkte zu untersuchen, wurden zu den Themen Verkehr, Schall, Luft, Klima und Artenschutz Fachgutachten in Auftrag gegeben. Zu den Themen Archäologie, Kampfmittel, Bodengutachten / Altlasten liegen vorläufige Einschätzungen vor. Des Weiteren wurde eine Baubestandskartierung mit Bewertung für den engeren Umgriff der Strukturskizze Siedlung Ludwigsfeld erstellt (siehe auch 3.1 Umwelt, Natur und Landschaft). Für die Siedlung Ludwigsfeld fungieren die Ortskerne Karlsfeld (2,5 km), Feldmoching (4 km) sowie Allach-Untermenzing (5 km) als Versorgungszentren, sowohl mit Gütern des täglichen Bedarfs als auch mit übergeordneten Sozial- und Bildungseinrichtungen.

### **3.1. Umwelt, Natur und Landschaft**

Der erweiterte Umgriff der Strukturskizze liegt im Münchner Grüngürtel und wird im Freiraumkonzept 2030 als Teil der Grüngürtellandschaft Dachauer Moos Feldflur Feldmoching dargestellt. Diese Landschaften sollen in ihren besonderen Eigenarten und Atmosphären dauerhaft gesichert und entwickelt werden, die landwirtschaftliche und gartenbauliche Prägung soll erhalten bleiben. Das Gebiet selbst liegt größtenteils im Naturraum der Schotterfluren der Münchner Ebene. Lediglich im Nordosten sind Flächen der Teststrecke MAN und das ausgewiesene Landschaftsschutzgebiet Teil der Mooslandschaft. Das Land-

schaftsbild im engeren Umgriff ist heterogen, geprägt vom Nebeneinander von Gewerbe, Industrie und Infrastrukturen, Wohnnutzung und Grünstrukturen. Die Vernetzung all dieser Elemente stellt eine wichtige Herausforderung dar.

### **3.1.1. Erholungsrelevante Freiräume und Vernetzung**

Durch die Lage im Münchner Grüngürtel, der Nähe zu den landschaftsbildprägenden und identitätsstiftenden Naturschutzgebieten Allacher Lohe und Schwarzhölzl mit den Resten des Lohwaldgürtels sowie der Seenplatte des Münchner Nordens kann dieser Teil Münchens hinsichtlich der Erholung als besonders privilegiert angesehen werden. In der Seenlandschaft liegen der Lerchenauer See, der Fasaneriesee, Feldmochinger See und die Regattaanlage sowie der Karlsfelder See in Karlsfeld. Die naturnahe Allacher Lohe mit ihrem Netz an Waldwegen ist sieben Minuten, der Feldmochinger See mit seinen Erholungseinrichtungen zehn Minuten mit dem Fahrrad entfernt. Das Fuß- und Radwegenetz ist in Teilen vorhanden, weist aber im Bereich des erweiterten Umgriffs der Strukturskizze und in Bezug auf die Erreichbarkeit der Würm nördlich des Umgriffs deutliche Lücken auf. Eine Überquerung der Würm in Richtung Karlsfeld ist in diesem Bereich aktuell noch nicht möglich. Eine Machbarkeitsuntersuchung für eine Rad- und Fußwegebrücke über die Würm soll Mitte des Jahres 2019 Möglichkeiten für eine Überquerung aufzeigen. Der Weg entlang der Würm ist stellenweise unterbrochen. Landwirtschaftlich genutzte Flächen im Osten des erweiterten Umgriffs tragen mit ihren Feldwegen ebenfalls zur Erholung bei. Dieser Landschaftsraum ist jedoch zu großen Teilen durch strukturarme Flächen bestimmt. Die Erholungsfunktion wird durch die A 99 aufgrund der starken Barrierewirkung und der Emissionen beeinträchtigt. Die Barriere kann teilweise durch Brücken und Unterführungen überwunden werden. Das Untersuchungsgebiet der Strukturskizze selbst weist das Potential für eine sehr gute Ausstattung mit erholungsrelevanten Freiflächen auf. Neben den privaten, gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen in den Siedlungsgebieten sind stadtteilbezogene Freiräume vorhanden. Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt diese Freiflächen als Allgemeine Grünflächen dar, wie z.B. die Flächen rund um das Wäldchen an der Dachauer Straße oder den ehemaligen Bolzplatz zwischen Schwabenbächl und Wäldchen, der einst durch die MAN / MTU initiiert, jedoch 1997 aufgegeben wurde. Das Schwabenbächl ist in seiner derzeitigen Ausprägung schwer zugänglich und kann somit derzeit die potenzielle Erholungsfunktion nicht erfüllen. Seine Biotopfunktion sollte gesichert und aufgewertet werden. Hauptnutzer der bestehenden städtischen Sportanlage im nordöstlichen Bereich ist aktuell der TSV Ludwigsfeld e.V.. In der Siedlung selbst finden sich Spielplätze, die nicht dem derzeitigen Standard der Landeshauptstadt München in Neubaugebieten entsprechen.

### **3.1.2. Klima, Wasser und Boden**

Stadtklimatisch werden die Grün- und Freiflächen im Untersuchungsgebiet für die Kaltluftlieferung überwiegend als mäßig bedeutsam eingestuft, teilweise auch als hoch bedeutsam (vgl. Stadtklimaanalyse München, Juni 2014). Kaltluftleitbahnen tangieren das Gebiet nicht. Diese führen entlang der Gleise des Rangierbahnhofs im Süden sowie aus dem Landschaftsschutzgebiet Schwarzhölzl nach Südosten. Die nicht überbauten Flächen nördlich sowie südlich des Siedlungsbereichs haben eine hohe bioklimatische Bedeutung. Auch im Siedlungsbereich besteht, bioklimatisch betrachtet, eine günstige bis sehr günstige Situation, die auch auf den Baumbestand und die unversiegelten Flächen zurückzuführen ist.

Zur Beurteilung der Auswirkungen einer potentiellen Bebauung im engeren Umgriff der Strukturskizze auf die klimatische Funktion des Regionalen Grünzuges und um auszu-schließen, dass die klimatische Funktion des Regionalen Grünzuges durch potentielle Bebauung im Bereich der Strukturskizze beeinträchtigt wird, ist eine vertiefende klimatische Beurteilung erforderlich. Eine von der Eigentümerschaft in Auftrag gegebene klimaökologische Beurteilung kommt zum Ergebnis, dass eine Bebauung im engeren Umgriff der Strukturskizze zwar zu „einer lokalen Hinderniswirkung auf den zum Gewerbegebiet Bajuwarenstraße (Gemeinde Karlsfeld) gerichteten Kaltluftstrom“<sup>3</sup> führen wird. Allerdings sehen die Gutachter keine signifikanten Beeinträchtigungen der Funktionen des Grünzuges. Für konkrete Aussagen sind jedoch detaillierte Modellrechnungen in einer zweiten Untersuchungsphase erforderlich.<sup>4</sup> Hierbei sind auch die Auswirkungen auf die lokale Durchlüftungsbahn am Schwabenbächl mit zu untersuchen.

Die Grundwasserfließrichtung ist nach Nord bis Nordost gerichtet. Die Grundwasserstandslinie bei mittlerem Hochwasser bewegt sich im erweiterten Umgriff der Strukturskizze zwischen 489 m und 493 m. Der mittlere Grundwasserflurabstand beträgt im Gebiet 2-4 m, im Nordosten < 2 m. Der Grundwasserhöchststand (HW40) liegt teilweise bei nur ca. 0,5 m. Die über dem Grundwasser liegenden, durchlässigen Schotter-schichten können eindringende Schadstoffe nur schlecht filtern bzw. puffern. Dies kann insbesondere bei intensiver landwirtschaftlicher Nutzung zu Problemen führen. Der hohe Grundwasserstand und das damit einhergehende Kontaminationsrisiko sowie die Aufstaugefahr des Grundwassers muss bei der zukünftigen Bebauung berücksichtigt werden.

Die das Untersuchungsgebiet prägenden Oberflächengewässer Würmkanal (Verbindung zwischen Würm und Schloss Schleißheim) und das Schwabenbächl wurden künstlich angelegt, wobei das Schwabenbächl einen natürlichen Vorläufer auf dem Grundstück der MTU (früher BMW) hat.

Voruntersuchungen zum Boden und zu Altlasten sind in Teilbereichen (Sportplatz, südliche Ackerflächen) schon durchgeführt worden. Auf der Fläche des heutigen Sportplatzes und auf Teilflächen der Wohnungsgesellschaft Ludwigsfeld befand sich in der Zeit des KZ Außenlagers Dachau-Allach eine Kiesgrube, die nach Kriegsende verfüllt wurde. Es ist davon auszugehen, dass von der Auffüllung eine Gefährdung für das Grundwasser ausgeht. Auf dem Gelände der südlichen Ackerflächen wurden mehrere Bohrungen durchgeführt. Daraus ergaben sich keine Hinweise auf vorliegende Bodenverunreinigungen bzw. altlastentechnische oder abfallrechtlich relevant erhöhte Stoffgehalte im Oberboden bzw. im unterlagernden, natürlich anstehenden Lockergestein.

### **3.1.3. Voreinschätzung Kampfmittel**

Voruntersuchungen zu Kampfmitteln sind in Teilbereichen bereits durchgeführt worden (s.o.). Für die südliche Ackerfläche wurde eine orientierende Untersuchung anhand historischer Luftbilder durchgeführt. Die Luftbilder des Jahres 1945 zeigen auf dem Grundstück der Siedlung der 50er Jahre einen Bombentreffer und zwei undefinierbare geometrische Strukturen, bei denen es sich vermutlich um Hütten handelt. In der Umgebung sind stärkere Einwirkungen zu erkennen. Es ist nicht auszuschließen, dass auf dem Gelände verfüllte Bombentrichter vorhanden und dass einzelne Blindgänger und andere Störkörper aus der Zeit des 2. Weltkrieges verblieben sind. Im Vorfeld einer Bebauung sind insofern Kampfmittelsondierungen notwendig.

3 Klimaökologische Beurteilung der Siedlung Ludwigsfeld, S. 12

4 Vgl. Klimaökologische Beurteilung der Siedlung Ludwigsfeld, S. 12

### 3.1.4. Grünausstattung, Flora, Fauna

Da die Besiedlung des Bereichs erst vor 80 Jahren begann und ab den 50er Jahren intensiviert wurde, entstammen die meisten gebietsprägenden Bäume dieser Zeit. Das Siedlungsgebiet verfügt über einen hohen Anteil an Grünflächen und Biotopstrukturen. Die teilweise dichten Gehölzbestände geben dem Bereich einen landschaftlichen Charakter. Lediglich die Gewerbegebiete der MAN / MTU im Westen des erweiterten Umgriffs sind stark versiegelt. Das Gelände der Teststrecke selbst ist zum großen Teil unversiegelt und enthält einen großen Anteil von Ausgleichsflächen, auch sind streng geschützte Arten wie die Wechselkröte vorhanden. Insgesamt befinden sich im erweiterten Umgriff der Strukturskizze mehrere Biotope der amtlichen Stadtbiotopkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, insbesondere an der westlichen Grenze des engeren Umgriffs im Bereich des Schwabenbächls sowie nördlich zur Karlsfelder Straße und entlang des Würmkanals. Diese Biotope sind auch im Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München als lokal bedeutsame Lebensräume enthalten. Das Wäldchen an der Dachauer Straße (Biotop M-0028; ABSP-Fläche 317) stellt aufgrund seiner Lage, gerade im Zusammenhang mit den im Süden und Westen anschließenden offenen Flächen, eine städtebaulich wirksame Zäsur dar. Hierbei handelt es sich um naturnahe Gehölzstrukturen, die auch als Brut- und Nahrungshabitate für seltene Arten fungieren. Der Bereich der Siedlung Ludwigsfeld selbst ist gut durchgrünt. Rasenflächen mit teilweise großen Gehölzen geben dem Gebiet einen parkartigen Charakter. Einige der Feldgehölze bzw. Sukzessionsflächen sind als Biotope kartiert. Der Baumbestand besteht neben Ahorn, Rosskastanien, Winterlinde und Weißdorn in Teilen aus Pioniergehölzen. Eine Vorab-Kartierung der Höhlenbäume innerhalb der Siedlung Ludwigsfeld hat stattgefunden. Im weiteren Verlauf müssen hierzu genauere Untersuchungen vorgenommen werden. Zur weiteren Differenzierung der einzelnen Flächen wurde eine naturschutzfachliche Einschätzung und Relevanzprüfung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) durchgeführt. Die Schutzwürdigkeit der Flächen im Gebiet wird bewertet sowie abgeschätzt, mit welchen Maßnahmen ein Ausgleich für Eingriffe möglich ist. Zur Untersuchung wurde der engere Umgriff der Strukturskizze in Teilbereiche unterteilt und entsprechend ihrer Struktur eine hohe, mittlere oder geringe Schutzwürdigkeit zugesprochen. Diese Unterteilung ist die Grundlage für die im weiteren notwendige Abschätzung der Eingriffsschwere. Auf der Fläche in der Granatstraße wurde eine streng geschützte Art (Wechselkröte) nachgewiesen. Vor Beginn der Umsiedlungsmaßnahmen der Wechselkröten muss bei der Höheren Naturschutzbehörde ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung gestellt werden. Bei den an die Siedlung angrenzenden Flächen handelt es sich eher um strukturarme landwirtschaftliche Fluren, die durch Nutzungsextensivierung und Strukturanreicherung verbessert werden sollten (vgl. Ziele ABSP - Arten- und Biotopschutzprogramm). Allerdings wurden auf diesen Ackerflächen Feldlerchen nachgewiesen. Hier finden derzeit weitere Untersuchungen statt. Die Ausgleichbarkeit und Möglichkeiten zur Kompensation im räumlichen Zusammenhang müssen geprüft werden.

Folgende Kartierungen werden gemäß Stellungnahme zur naturschutzfachlichen Voreinschätzung durch die Untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München für den weiteren Planungsverlauf empfohlen:

- Erfassung der Biotoptypen gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung
- Erfassung wesentlicher Biotopverbundachsen
- Gewässerstrukturkartierung am Schwabenbächl
- Habitat-Erfassung an Bäumen in unbelaubtem Zustand sowie an Gebäuden

(hinsichtlich Fledermäusen, Vögeln, Käfern)

- Erfassung seltener Pflanzenarten
- Fledermauskartierung (Transektbegehung, Ein- und Ausflugsbeobachtungen)
- Biber-, Vogel-, Amphibien-Kartierung
- Recherche zur Fischfauna
- ggf. Reptilien- und Insektenkartierung falls entsprechende Habitate vorhanden

Eine Kartierung des Baumbestands hinsichtlich Vitalität, Bedeutung für das Landschaftsbild und den Artenschutz sowie Einordnung nach Pioniergehölzen im Bereich der Siedlungsflächen hat gezeigt, dass der Baumbestand im Siedlungsbereich und am Schwabenbächl sowohl aus naturschutzfachlicher als auch aus landschaftlicher und erholungsrelevanter Sicht wertvoll ist. Das Gebiet der Strukturskizze befindet sich teilweise im Umgriff der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München. Die prägende Baumkulisse der bestehenden Siedlung Ludwigsfeld soll möglichst erhalten werden, ebenso die Grünstrukturen der Fläche um die Baracke und im Bereich des Sportplatzes. Weiterhin ist auf eine ausreichende Biotopvernetzung zu achten. Im Rahmen einer baulichen Entwicklung des Bereiches sind sowohl die Belange des Natur- und Artenschutzes, der Erholungsfunktion und eines attraktiven Wegenetzes (insbesondere Fuß- und Radwege) zu beachten. Wegebeziehungen können ausgebaut und die Artenvielfalt gestärkt werden. Die Siedlung ist mit Schwabenbächl, Würmkanal und der anschließenden Landschaft als Teil eines landschaftlichen Erholungsraums zu sehen.

### **3.2. Verkehrliche Rahmenbedingungen**

Durch den Münchener Norden verlaufen mehrere verkehrlich bedeutende Infrastrukturtassen. Insbesondere die A 99 und der Güterbahnhof stellen hierbei strukturelle Barrieren und Immissionsquellen dar. Für die A 99 ist eine Fahrspurverweiterung von 6 auf 8 Spuren beabsichtigt, die im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestuft wird. Die Dachauer Straße, die das Gebiet des Strukturkonzepts im Westen begrenzt, stellt einerseits eine Barriere dar, andererseits dient sie der Anbindung und Vernetzung mit Karlsfeld im Norden und mit dem Münchener Stadtzentrum im Süden. Die Anbindung des engeren Umgriffs der Strukturskizze an das überörtliche Straßennetz ist damit sehr gut, nicht zuletzt aufgrund der räumlichen Nähe zur Autobahnanschlussstelle zur A 99.

Die MIV-Erschließung des Quartiers erfolgt ausschließlich von Osten kommend über die Karlsfelder Straße und von Westen kommend über die Kristallstraße. Sowohl entlang der Hauptverkehrsstraßen als auch entlang des Würmkanals verläuft ein Radwegesystem, das lediglich im Bereich des erweiterten Umgriffs der Strukturskizze unterbrochen wird. Durch die Siedlung Ludwigsfeld fahren zwei Buslinien (172 und 176) mit einer Taktung von bis zu 10 Minuten während der Hauptverkehrszeiten. Die beiden Linien stellen die ÖPNV-Verknüpfung zu den S-Bahn-Haltestellen München-Karlsfeld, Feldmoching und Moosach dar. Die Fahrzeiten bewegen sich je nach Ziel und Uhrzeit zwischen 10 und 30 Minuten. Mit dem PKW sind die Haltestellen jeweils in 8 bis 10 Minuten erreichbar. Der Großteil der bestehenden Wohnbebauung wird durch die bestehenden Bushaltestellen abgedeckt (400 m Einzugsradius Bushaltestelle).

Die Untersuchungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt München haben gezeigt, dass eine Zunahme des Verkehrs in München und im Umland kaum zu vermeiden und bei zukünftigen Planungen darauf einzugehen ist. Das Planwerk sieht für den ÖPNV ausgehend von Moosach Richtung Ludwigsfeld entlang der Dachauer Straße einen Korridor für Netzergänzungen vor. Um die Erschließungssituation innerhalb

der Siedlung zu verbessern und Durchgangsverkehre zu vermeiden, ist ein Anschluss an die Dachauer Straße notwendig. Der Neubau des westlich des Schwabenbächls gelegenen Abschnittes der Karlsfelder Straße könnte eine solche Entlastung herbeiführen und befindet sich derzeit in Planung. Die zum Neubau erforderlichen Flächen hat die Stadt bereits 2013 erworben. Aktuell verläuft die Karlsfelder Straße mäandrierend durch das westlich der Siedlung Ludwigsfeld liegende Gewerbegebiet (MAN). Die Neutrassierung soll unabhängig von einer möglichen Entwicklung im engeren Umgriff der Strukturskizze Ludwigsfeld umgesetzt werden. Da die Brücke über das Schwabenbächl denkmalgeschützt ist, die Belastung auf der neuen Trasse aber nicht aufnehmen kann, wird eine neue Brücke erforderlich. Dieser Brückenneubau soll südlich der bestehenden, denkmalgeschützten Brücke errichtet werden. Die Baumaßnahme wird in das Biotop entlang des Schwabenbächls eingreifen. Zu klären sind daher aktuell noch natur- und artenschutzrechtliche sowie verfahrensrechtliche Fragen. Voraussetzung für die Abwicklung des Verkehrs einer möglichen Siedlungserweiterung ist ein Anschluss an die Dachauer Straße. Aus heutiger Sicht ist dazu der Anschluss im Bereich Neue Karlsfelder Straße zwingend, welcher ggf. mit einem weiteren Anschluss südlich auf Höhe der Rothwiesenstraße ergänzt werden müsste.

### **3.3. Immissionsschutz**

#### **3.3.1. Lärm**

Die Schallimmissionstechnische Voruntersuchung für den Verkehrslärm wurde auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung und in Bezug auf die A 99 auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes erstellt. Der erforderliche Schallschutz gegenüber dem Verkehrslärm kann für Plangebäude durch passive Maßnahmen, wie einem ausreichenden Schalldämmmaß der Außenbauteile sowie einer fensterunabhängigen Belüftungsmöglichkeit hergestellt werden. In Abhängigkeit von der Pegelhöhe können darüber hinaus auch Grundrissorientierung und zusätzlich baulich-technische Maßnahmen erforderlich werden. Ggf. sind auch Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Freiflächen zu berücksichtigen, da hohe Verkehrslärmpegel vorliegen und die Verkehrslärmeinwirkungen nicht ohne Weiteres abgeschirmt werden können. Für etwaige Hochpunkte bzw. städtebauliche Akzente wird empfohlen, diese nur in dem Bereich mit mindestens 300 m Abstand zur A 99 vorzusehen, da sonst erwartet werden kann, dass die Hochpunkte keine schallgeschützte Seite aufweisen.

Lärmkonflikte mit den vorhandenen Sport- und Freizeitanlagen können nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Bei einer weiteren Entwicklung müssen beim Neubau von Wohngebäuden ausreichende Mindestabstände zu der städtischen Sportanlage oder alternativ geeignete abschirmende, bauliche Maßnahmen berücksichtigt werden, um auch künftig den Sportbetrieb ohne Einschränkungen sicherstellen zu können. Bei einer Kindertagesstätten- oder Schulplanung in diesem Bereich kann erwartet werden, dass die unterschiedlichen Nutzungszeiten von Schule und Vereinssportnutzung bei Umsetzung geeigneter technischer oder organisatorischer Maßnahmen in der Praxis auch bei Unterschreitung der Mindestabstände einen Lärmkonflikt unwahrscheinlich machen.

Nördlich des Sportplatzes liegt die Teststrecke 2 der MAN Truck & Bus AG. Auf diesem Gelände werden Busse und LKWs u.a. auch im Offroad-Bereich erprobt. MAN hat einen Antrag auf Erteilung einer immissionsschutzrechtlichen Änderungsgenehmigung der Teststrecke 2 zur Erweiterung des Anfahrhügelkomplexes und zu Erhöhung der Nutzungsdichte gestellt. Dabei soll zu den beiden bestehenden Hügeln ein neuer Steigungshügel

errichtet werden. Parallel zu den zunehmenden Test- und Vorführfahrten sollen zusätzlich Veranstaltungen stattfinden können. Die Beurteilung des Antrages steht derzeit noch aus. Die Belastungen der Umgebung durch den Anfahrtsverkehr wird in diesem Verfahren nicht thematisiert. Inwieweit eine Zunahme des Anfahrtsverkehrs Auswirkungen auf die verkehrlich abwickelbare Anzahl zusätzlicher Wohneinheiten hat, ist noch zu prüfen (siehe auch 3.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen). Im Falle einer Entwicklung eines Reinen Wohngebietes im Anschluss an die Bestandssiedlung Ludwigsfeld können im nördlichen Bereich des Umgriffs der Strukturskizze aufgrund der angrenzenden MAN-Teststrecke Gewerbelärmkonflikte nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Sofern die Anforderungen der TA Lärm an dieser Stelle nicht eingehalten werden, dürfen entlang der betroffenen Fassaden, die nach Norden und Nordwesten ausgerichtet sind, keine schutzbedürftigen Immissionsorte nach TA Lärm entstehen.

Die Voruntersuchung zeigt, dass auf den durch Verkehr, Gewerbe und Sport entstehenden Lärm im Rahmen der weiteren Entwicklung reagiert werden kann und aus Sicht des Immissionsschutzes eine bauliche Entwicklung möglich ist.

### **3.3.2. Luft**

Die verkehrsbedingte Luftbelastung entlang der Autobahn und der Dachauer Straße ist hoch. Gemäß Karte zum Referenzszenario S0 des Masterplans zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München kann dennoch im engeren sowie im erweiterten Umgriff der Strukturskizze derzeit von einer Einhaltung der einschlägigen lufthygienischen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> ausgegangen werden. Der Grenzwert für Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) wird seit 2012 im Stadtgebiet eingehalten. Im weiteren Verfahren sind unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen, des benachbarten Industriegebietes und des Verkehrszuwachses durch das Planvorhaben vertiefende Untersuchungen zur lufthygienischen Situation erforderlich. Werden in in diesem Zusammenhang Überschreitungen der Grenzwerte prognostiziert, sind Maßnahmen vorzusehen, die zur Einhaltung der Grenzwerte führen (z.B. Gebäudestellung oder Abrücken geplanter neuer Gebäude von den Straßen). Auf Grundlage einer durchgeführten luftschadstofftechnischen Voruntersuchung kann davon ausgegangen werden, dass die Immissionen durch Luftschadstoffe einer weiteren baulichen Entwicklung im Gebiet nicht entgegenstehen.

### **3.3.3. Störfallbetrieb MTU**

Die südwestliche Kante der Siedlung Ludwigsfeld liegt im Einflussradius des Störfallbetriebs der MTU Aero Engines AG. Es muss von einem derzeit gültigen Achtungsabstand von 315 m ausgegangen werden. Innerhalb dieses Achtungsabstandes ist die Ansiedlung nicht möglich. Auf Grundlage genauerer gutachterlicher Untersuchungen kann der Abstand im weiteren Verfahren gegebenenfalls verringert werden.

### **3.4. Bildungs- und Sportinfrastruktur**

Bildungseinrichtungen wie eine Grundschule oder weiterführende Schule sind innerhalb des erweiterten Umgriffs der Strukturskizze nicht vorhanden. An der Rothwiesenstraße befindet sich eine Schule zur individuellen Lernförderung. Die, durch eine Weiterentwicklung der Siedlung Ludwigsfeld steigende, Einwohnerzahl wird einen neuen Grundschulstandort erforderlich machen. Hierbei ist im Maximalfall von einer fünfzügigen Grundschule auszugehen, da durch die Insellage von Ludwigsfeld keine Versorgung durch umliegende Grundschulen der Stadt München möglich ist. Der Sprengel der Ver-

bandsgrundschule in Karlsfeld umfasst auch die Siedlung Ludwigsfeld. Derzeit wird die Verbandsgrundschule mit 6 Zügen neu errichtet, wird jedoch auch nach Fertigstellung, voraussichtlich ab Anfang 2023, ausgelastet sein. Im Falle der Entwicklung im engeren Umgriff der Strukturskizze kann nicht von einer „Mitversorgung“ durch die Karlsfelder Grundschule ausgegangen werden, sodass eine Grundschule im Bereich des Umgriffs erforderlich wird. Einer engen Abstimmung der zukünftigen Schulbedarfsplanung zwischen der Gemeinde Karlsfeld und der Landeshauptstadt München ist vor diesem Hintergrund besondere Bedeutung beizumessen. Am südwestlichen Ortsrand von Karlsfeld soll ein fünfzügiges Gymnasium entstehen (Kooperationsprojekt Landkreisgymnasium). Zwei Züge sollen den Bedarf des Landkreises, die anderen beiden den Bedarf der Landeshauptstadt München aus dem nordwestlichen Stadtgebiet decken.

Im Nordosten des Bereichs der Strukturskizze ist die städtische Sportanlage (aktueller Hauptnutzer: TSV Ludwigsfeld e.V.) mit zwei Großspielfeldern und einem Kleinspielfeld angesiedelt. Die Freisportanlagen werden im Rahmen des 3. Maßnahmenpaketes des Sportbauprogramms der Stadt München (Stadtratsbeschluss vom 10.10.2018, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12514) modernisiert, ein Sportbetriebsgebäude neu errichtet. Im südlichen Bereich der Sportanlage liegt ein öffentlich zugängliches Street-Court-Feld.

### **3.5. Weitere soziale Einrichtungen**

Im engeren Umgriff der Strukturskizze sind mehrere Sozialeinrichtungen vorhanden: zwei Kindertagesstätten, ein Seniorenzentrum sowie zwei kirchliche Einrichtungen. Mit der Entwicklung zusätzlicher Wohneinheiten ist auf eine ausreichende Versorgung mit Angeboten der Kinderbetreuung, für Senioren und Jugendliche bzw. der Einrichtung von Nachbarschaftstreffs zu achten. Die Versorgung mit sozialen Einrichtungen wird für eine größere Bevölkerungsdichte nicht ausreichend sein. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Strukturkonzeptes sind die zusätzlichen Bedarfe der sozialen Infrastrukturen mit zu planen, damit es zu einer Verbesserung in der Infrastrukturausstattung kommen kann.

### **3.6. Nahversorgung**

Das Zentrenkonzept der LHM (2019) zeigt einen integrierten Nahversorgungsstandort am Onyxplatz auf und formuliert das Ziel der Stärkung der wohnortnahen Grundversorgung. Im engeren Umgriff der Strukturskizze befinden sich nur am Onyxplatz Einkaufsmöglichkeiten. Hier befinden sich ein kleiner Lebensmittelnahversorger sowie ein Getränkemarkt mit einer gesamten Verkaufsfläche von ca. 70 qm. Bei einer weiteren Wohnbauentwicklung sollte ein lebendiger und attraktiver Mittelpunkt entstehen, der als Ziel die Funktion eines Nahbereichszentrums (nach Zentrenkonzept) übernimmt und die wohnortnahe Grundversorgung in zeitgemäßer Größe gewährleistet und ergänzende Strukturen (wie z.B. Gastronomie, Dienstleistungen, ...) anbietet. Aktuell kann im Bereich der Siedlung Ludwigsfeld von einem Defizit hinsichtlich der Nahversorgung, gastronomischem Angebot und der Versorgung mit Dienstleistungsangeboten gesprochen werden. Die Bewohner und Bewohnerinnen der Siedlung Ludwigsfeld sind aufgrund der Entfernung zu den nächstgelegenen Ortszentren meist auf PKW oder Bus angewiesen, um die entsprechenden Einrichtungen und Angebote erreichen zu können. Für eine Verbesserung der Versorgungslage benötigt es ein ausreichendes Bevölkerungspotential.

### 3.7. Historisches Erbe

#### Denkmäler

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege verzeichnet mehrere Denkmäler im engeren Umgriff (siehe Bayerischer Denkmal-Atlas):

- Lagerbaracke, Zwangsarbeiterlager, Kantine; Granatstraße 8 und 10 (D-1-62-000-8070) „Ehem. Lagerbaracke des Dachauer KZ-Außenlagers Allach I, erdgeschossiger Mauerwerksbau mit flachem Satteldach 1944, umgebaut und mit Querbau als eingeschossiger Satteldachbau erweitert zur Kantine des Bundesauswanderungslagers München-Karlsfeld, 1951; mit Gedenktafeln, 1997. Verfahrensstand: Benehmen hergestellt.“
- Brücke Karlsfelderstraße (D-1-62-000-9874) „Brücke über das Schwabenbächl, in Betonbauweise, 1941. Verfahrensstand: Benehmen hergestellt.“
- russisch-orthodoxe Kirche, Zentralbau, Achatstraße 14 (D-1-62-000-8077) „Russisch-orthodoxe Kirche des hl. Erzengels Michael, schlichter Zeltdachbau mit Zwiebel-Dachreiter, von Theodor Henzler, 1963/64; mit Ausstattung; Glockenstuhl, vorgesetzter schmaler Satteldachbau, gleichzeitig. Verfahrensstand: Benehmen hergestellt.“
- Stele, Kristallstraße 16 (D-1-62-000-8071) „Profanskulptur, viereckiger Natursteinpfeiler mit figürlichen Reliefs und Inschriften, von Elmar Dietz, bez. 1954. Verfahrensstand: Benehmen hergestellt.“

#### KZ Außenlager München-Allach

Wie anfangs bereits ausgeführt, entstand die Siedlung Ludwigsfeld auf der Fläche des ehemaligen KZ-Außenlagers München-Allach. Einzig ein Gebäude ist aus dieser Zeit noch erhalten: Die unter Denkmalschutz stehende Baracke mit Kantinenanbau, die derzeit noch der TSV Ludwigsfeld als Vereinsheim nutzt. Mit dieser Historie soll bewusst umgegangen werden. Im Rahmen einer „Machbarkeitsstudie für einen Dokumentationsort zum ehemaligen KZ-Außenlagerkomplex München Allach“<sup>5</sup> aus dem Jahr 2018 wurde die Frage eines Dokumentations- und Vermittlungsorts ausführlich beleuchtet. Eine touristische Nutzung scheiterte bereits an der nicht ausreichenden Erschließung mit dem ÖPNV als auch an fehlenden Parkplatzflächen.<sup>6</sup> „Bei der Betrachtung potentieller Besucher- und Nutzergruppen [...] konnte keine Gruppe identifiziert werden, die gesichert auf längere Sicht den Betrieb einer Einrichtung vor Ort erfordern würde. [...] Insgesamt sind damit die notwendigen Voraussetzungen für ein groß angelegtes Dokumentationszentrum – in Verbindung mit Ausstellungs- und Veranstaltungsräumlichkeiten und nennenswerter personeller Ausstattung – vor Ort in Ludwigsfeld nicht gegeben: Ein marginales Besucherpotential, eine für Besuchszwecke unzureichende Verkehrsinfrastruktur, keine verfügbaren Räumlichkeiten und kaum vorhandene Bereitschaft zur Übernahme der Trägerschaft bzw. Gewährleistung des Betriebs sprechen gegen größere Investitionen im ehemaligen Lagerbereich“<sup>7</sup>. Ein fester Ort wird entsprechend als nicht sinnvoll eingestuft.<sup>8</sup> Allerdings wird empfohlen, „ein angemessenes Ambiente für ein individualisiertes Gedenken bzw. für Gedenkveranstaltungen und andererseits Informationsmöglichkeiten für inter-

5 Machbarkeitsstudie für einen Dokumentationsort zum ehemaligen KZ-Außenlagerkomplex München Allach, frankonzept, Würzburg, 2018

6 vgl. frankonzept, S. 88

7 frankonzept, S. 88f

8 vgl. frankonzept, S. 88f

essierte Besucher bereitzustellen“<sup>9</sup>. Gemäß Studie könnten dabei Elemente wie ein Tafel-, ein Freiluft- oder ein Wechsellausstellungsbereich in die künftige Planung miteinbezogen werden.<sup>10</sup> Als Standort für einen Gedenk- und Informationsort wird zum einen die ehemalige Sanitärbaracke mit bereits vorhandener Gedenktafel in der Granatstraße vorgeschlagen oder der ehemalige nachlagerzeitliche Friedhof mit Funden von Gräbern südlich des Sportplatzes.<sup>11</sup> Es soll kein Museum, sondern ein einfacher, ein offener Gedenkort entstehen, der individuellen Raum für die Erinnerung bietet. „Am 2. Mai 1997 wurde an der letzten bestehenden Baracke an der Granatstraße 10 eine Gedenktafel für die Opfer enthüllt“<sup>12</sup>. Darüber hinaus sollte in der Planung ein weiterer Gedenkort an der Fundstelle der Gräber geprüft werden. „Eine Aufteilung der Funktionen (Gedenken und Dokumentation) zwischen ehemaliger Baracke und ehemaligem Friedhof ist nicht zielführend“<sup>13</sup>.

### Voreinschätzung Archäologie

In den Jahren 2016 bis 2017 wurden unter der fachlichen Leitung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege (BlfD) planungsvorgreifend auf dem Gebiet des ehemaligen O.T.-Lagers (ehem. im Osten an die heutige Siedlung Ludwigsfeld bzw. an das damalige KZ-Außenlager angrenzend) vollflächige archäologische Untersuchungen durchgeführt<sup>14</sup>. Umfangreiche lagerzeitliche Funde wurden freigelegt, dokumentiert und dem BlfD übergeben. 12 aufgefundene Skelette auf dem nachlagerzeitlich errichteten Friedhof (1950 – 1955) wurden auf dem Waldfriedhof Dachau beigesetzt. Für den Bereich der Siedlung aus den 50er Jahren wird eine planungsvorbereitende Sondierung empfohlen, „um den Umfang der notwendigen archäologischen Begleitung einschätzen zu können [...]“. Auf der Ackerfläche südlich des ehemaligen O.T.-Lagers werden keine Funde vermutet. „Für Teile der Fläche [...] sollte etwas Zeit für die Ausgrabung der Lagergrenze einkalkuliert werden. [...] Auf dem gesamten Gelände der Granatstr. 12 konnten lediglich zwei kleine prähistorische Funde geborgen werden, was [...] nicht für eine nahegelegene Fundstelle spricht.“<sup>15</sup>

## 4. Planungsziele

Aus den Untersuchungen, Gutachten und Bedarfsanalysen konnten für den engeren Umfang der Strukturskizze folgende Planungsziele formuliert werden:

- **Städtebauliche und freiräumliche Struktur / Grünstrukturen**  
Im Rahmen der Nachverdichtung ist die in sich homogene Bestandssiedlung mit qualitätsvollen Bauten in einer städtebaulich verträglichen Dichte so zu ergänzen und weiter zu entwickeln, dass qualitätsvolle Stadträume sowie großzügige, multifunktionale öffentliche Räume und Freiflächen entstehen. Neue Vernetzungen sollen die Siedlung in den baulichen Kontext einbinden.  
In der weiteren Entwicklung ist die Qualität der bestehenden Strukturen unter Berücksichtigung der bestehenden Bevölkerung weiterzuentwickeln. Dabei sollen die Nachteile

9 frankonzept, S. 120

10 vgl. frankonzept, S. 120

11 vgl. frankonzept, S. 124 f

12 KulturGeschichtsPfad Feldmoching-HasenbergI, Landeshauptstadt München, 2010. S. 65

13 frankonzept, S. 124

14 Einschätzung zur archäologischen Begleitung des Projekts Nukleus Ludwigsfeld, Büro für Archäologie Neupert, Kozik & Simm GbR, München, 2018

15 Einschätzung zur archäologischen Begleitung des Projekts Nukleus Ludwigsfeld, Büro für Archäologie Neupert, Kozik & Simm GbR, München, 2018. S. 3

le der isolierten Lage abgebaut und identitätsstiftende, prägende Elemente, wie der durchgrünte, parkartige Charakter der Siedlung erhalten werden. Die wertvollen Grünstrukturen, vor allem der Grünzug entlang des Schwabenbächls und die ortsbildprägenden Gehölzbestände in der Siedlung sowie in den angrenzenden Bereichen, sind zu erhalten und für die wohnortbezogene Erholung weiter zu entwickeln. Dabei ist insbesondere auf den erhaltenswerten Baumbestand in der Siedlung möglichst umfassend Rücksicht zu nehmen (z.B. durch Minimierung von Unterbauungen)

- **Bezahlbarer Wohnraum auf städtischen Flächen**

Auf den Flächen im städtischen Eigentum soll bezahlbarer Wohnungsbau für unterschiedliche Nutzergruppen entwickelt werden, der einen qualitätvollen Städtebau, guter Baugestaltung und entsprechenden Grün- und Freiflächen gewährleistet.

- **Infrastruktur**

In einem nachhaltigen, innovativen Stadtquartier geht mit der Schaffung neuer Wohneinheiten der Ausbau eines entsprechenden infrastrukturellen Angebotes einher. Einrichtungen für Kinderbetreuung, Bildung (Grundschule) und weitere soziale Angebote, wie generationenübergreifende Nachbarschaftstreffs, sind unerlässlich für ein funktionierendes Stadtquartier.

- **Versorgungszentrum**

Mit der Entwicklung soll der Ausbau eines lebendigen und attraktiven Mittelpunkts einhergehen, der als Ziel die Funktion eines Nahbereichszentrums (nach Zentrenkonzept) übernimmt und die wohnortnahe Grundversorgung in zeitgemäßer Größe gewährleistet und ergänzende Strukturen (wie z.B. Gastronomie, Dienstleistungen, ...) anbietet („Stadt der kurzen Wege“, Reduktion des MIV-Anteils).

- **Historisches Erbe**

Da die Siedlung zum größten Teil auf dem ehemaligen KZ Außenlager liegt, muss mit den vorhandenen Spuren sehr sorgfältig umgegangen werden. Die Errichtung eines Erinnerungsortes im Rahmen der zukünftigen Planung wird empfohlen. Die historische Brücke über das Schwabenbächl soll als zukünftige Fuß- und Radwegeverbindung geprüft werden (bewusster Umgang mit der Vergangenheit).

- **Weitere Entwicklungen**

Restriktionen für die weitere Entwicklung stellen die Kampfmittelsondierung und die weiteren archäologischen Untersuchungen dar. Diese müssen im Vorfeld der Bautätigkeit abgehandelt werden.

- **Bauplanungsrecht**

Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, ist die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung und die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich (vgl. § 1 Abs. 3 BauGB). Beide Bauleitpläne sind nach § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen, was bedeutet, dass die Ziele des Regionalplans beachtet werden müssen und somit die Funktionen des Regionalen Grünzugs nicht beeinträchtigt werden dürfen.

- **Erholungsrelevante Freiräume und Vernetzung**

Die hochwertigen Angebote zur Freizeit- und Erholungsnutzung im Siedlungs- sowie Landschaftsraum müssen berücksichtigt werden. Gleichzeitig können bei einer baulichen Entwicklung öffentliche Grünflächen langfristig gesichert werden. In diesem Rahmen sollte auch der bestehende Grünzug entlang des Schwabenbächls als Grünverbindung hergestellt und seine Biotopfunktion aufgewertet und weiterentwickelt

werden. Die öffentlichen Grünflächen sind als zusammenhängende Freiraumsysteme mit Verbindungen in den angrenzenden Landschaftsraum zu sichern bzw. zu entwickeln. Dabei sind private, öffentliche und naturschutzfachlich relevante Freiflächen und Grünstrukturen im Zusammenhang zu betrachten, sodass alle Flächen Teil des großen Systems werden (öffentliche Wegeverbindungen als Vernetzung, Schutz der Arten und Biotope und Optimierung der Biotopverbundfunktion, Qualifizierung des Fuß- und Radwegenetzes, neue öffentliche Grünflächen, insbesondere in unmittelbarer Nähe von Gemeinbedarfseinrichtungen). Realisierung von Ausgleichs-, Kompensations- und Ersatzmaßnahmen, soweit als möglich im engeren Umgriff der Strukturskizze.

- **Klima, Wasser, Boden**

Bei zukünftigen Planungen ist der hohe Grundwasserstand zu berücksichtigen. Auch sollten die derzeit positive bioklimatische Situation und die Durchlüftungswirkung des Untersuchungsgebietes für angrenzende Siedlungsbereiche beibehalten werden. Signifikante Auswirkungen auf die klimatischen Funktionen des Regionalen Grünzuges sind zu vermeiden.

- **Grünausstattung, Flora, Fauna**

Das Gebiet der Strukturskizze weist neben dem wertvollen Baumbestand naturschutzfachlich wertvolle Strukturen (Biotope) auf, die in der weiteren Planung erhalten und aufgewertet werden sollten und bei unvermeidbaren Eingriffen ausgeglichen werden müssen. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, wie mit dem Vorkommen von artenschutzrechtlich relevanten Arten (Wechselkröte) planerisch umgegangen werden soll. Das Schwabenbächl fungiert als wichtige Vernetzungssachse für den Natur- und Artenschutz und ist daher unter diesem Aspekt zu optimieren.

- **Verkehr**

Bei der Entwicklung neuen Wohnraums ist in jedem Fall eine leistungsfähige MIV-Anbindung an die Dachauer Straße notwendig, um den Durchgangsverkehr durch die Kristallstraße zu minimieren. Des Weiteren ist die ÖPNV-Anbindung deutlich zu verbessern. Eine bessere ÖPNV-Anbindung von Ludwigsfeld in Richtung Karlsfeld und Feldmoching ist hierfür zwingend erforderlich (neue Verbindungen, schnelle Reisezeit, Anschluss an das U- und S-Bahnnetz sowie eine angemessene Taktung). Die verbesserte Abwicklung des MIV soll mit Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Anteils, Minimierung des Durchgangsverkehrs durch die Siedlung und einer weiteren Anbindung an das Hauptstraßennetz einhergehen und damit die Siedlung entlasten. Hierbei spielt auch die Stärkung der Nahmobilität eine bedeutende Rolle, so dass Wege zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden können. Die Stellplatzsituation in der Bestandssiedlung ist dringend zu verbessern. Es ist sicherzustellen, dass durch den Ausbau der MAN-Teststrecke und die damit verbundene erhöhte Nutzung und vermehrten An- und Abfahrten der Testfahrzeuge keine zusätzliche Belastung für die Siedlung entstehen. In einem Mobilitätskonzept sollen frühzeitig geeignete lokale Maßnahmen ausgelotet werden, um die mit der Entwicklung des Siedlungsgebietes einhergehenden Zusatzverkehre so gering wie möglich über den motorisierten Individualverkehr (MIV), vorrangig über den ÖPNV und so emissionsarm wie möglich abwickeln zu können. Damit wird auch einer zusätzlichen Überlastung von verkehrlichen Knotenpunkten im übergeordneten Straßennetz entgegen gewirkt.

- **Benachbarte Nutzungen**

Auf benachbarte Gewerbenutzungen wird Rücksicht genommen. Sie dürfen durch die Nachverdichtungs- und Erweiterungsvorhaben im Bereich der Siedlung Ludwigsfeld

nicht eingeschränkt werden.

- **Immissionen**

Es sind Maßnahmen zum Lärmschutz (Verkehrslärm, Gewerbelärm, Sportlärm, Anlagenlärm) zu entwickeln. Auf die Emissionen der A99 und der MAN-Teststrecke (u.a. tieffrequenter Schall) muss bei einer Entwicklung planerisch reagiert werden. In einem Mobilitätskonzept sollen frühzeitig geeignete lokale Maßnahmen ausgelotet werden, um die Emissionen von Quell- und Zielverkehr zu verringern und dadurch die lokale wie auch gesamtstädtische lufthygienische Zusatzbelastung so gering wie möglich zu halten. Dabei sollte insbesondere eine Privilegierung von E-Fahrzeugen bei Stellplätzen, eine Erhöhung der Anzahl an Fahrradstellplätzen, die Schaffung von E-Lademöglichkeiten bei der Planung von Tiefgaragen und die frühzeitige Planung von Mobilitätsstationen zusätzlich zur Planung attraktiver ÖPNV-Angebote in den Fokus rücken.

- **Umsetzung**

Bei der Umsetzung, die in Bauabschnitten erfolgen wird, ist sicherzustellen, dass sowohl die technische als auch soziale Infrastruktur, die Bildungs- und Sportinfrastruktur sowie die Grün- und Erholungsflächen mit der Entwicklung neuer Wohneinheiten und dem Zuwachs der Bevölkerung Schritt hält bzw. u.U. vorgezogen realisiert wird.

## **5. Strukturskizze**

Die Strukturskizze, wie in Anlage 7 dargestellt, zeigt flächenhaft die Bereiche, die sich aus der Analyse für eine verträgliche Nachverdichtung (Siedlung Ludwigsfeld), eine Erweiterung des Siedlungsgebietes (östlich und südlich angrenzender Bereich) als geeignet herausgestellt haben. Auch die Herstellung wichtiger Grünverbindungen und die Verortung von Gemeinbedarfseinrichtungen nehmen einen gewichtigen Flächenanteil ein.

### **5.1. Nachverdichtung der Siedlung Ludwigsfeld**

Aufgrund der geringen Gebäudetiefe von lediglich ca. 9 m, der einfachen Bauweise und der Grundrissausbildung der Siedlungsgebäude erscheinen nach Einschätzung des Eigentümers weder der Ausbau der Dachgeschosse, noch Aufstockungen (Statik) oder Anbau sinnvoll. Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bleibt zu überprüfen, wie sich im Bereich der Bestandssiedlung eine Nachverdichtung mit Wohnbebauung innerhalb der Freianlagen qualitativ und verträglich hinsichtlich der Gebäude und Freiflächen bzw. des öffentlichen Raums darstellen lässt bzw., ob ein Eingriff in die bestehenden Gebäudestrukturen in Teilen sinnvoll sein könnte. Insbesondere der wertvolle Baumbestand und die im Siedlungsbereich liegenden Biotopstrukturen sind dabei zu berücksichtigen. Parallel zur Nachverdichtung mit Wohnflächen soll ein Quartierszentrum entwickelt werden, das als Ziel die Funktion eines Nahbereichszentrums (nach Zentrenkonzept) übernimmt und die wohnortnahe Grundversorgung in zeitgemäßer Größe gewährleistet und ergänzende Strukturen (wie z.B. Gastronomie, Dienstleistungen, ...) anbietet. Auch Kindertagesstätten und soziale Infrastruktureinrichtungen, wie eine Begegnungs- und Kulturstätte, Nachbarschaftstreffe, Flächen für Sport und Freizeitangebote etc. sollen integriert werden. Die Situation des ruhenden Verkehrs sowie die Anbindung an das MIV- und ÖPNV-Netz ist bei einer Intensivierung der Wohnnutzung vordringlich zu lösen. Gleichzeitig ist für die Auslastung zusätzlicher ÖPNV-Angebote und für die Sicherung eines verbesserten Angebotes der o.g. unterschiedlichen Infrastrukturen eine kritische Masse an Nutzerinnen und Nutzern erforderlich. Durch Nachverdichtung können die über-

wiegend sehr kleinen Wohnungen der Bestandssiedlung durch Wohnungen für zeitgemäße Wohnformen und mit Wohnungsgrößen ergänzt werden, die sowohl für Familien als auch für innovativere Wohnmodelle geeignet sind. Das gesamte Wohnungsangebot kann dann auf die Bedürfnisse, die aus dem demografischen Wandel herrühren, reagieren. Die Siedlung liegt als homogene, städtebaulich klar definierte Einheit zwischen gewerblichen, eher heterogenen Siedlungsstrukturen und landschaftlichen Bereichen. Die Anbindung an die Umgebung ist für die zukünftige Entwicklung wichtig. Im weiteren Umgriff der Strukturskizze ist die Raumkante der Dachauer Straße, die mangelnde Grünausstattung des MAN-Geländes sowie der Erhalt des Mischgebietes zwischen Schwabenbächl und MAN-Teststrecke zu betrachten.

### **5.2. Entwicklung des östlich und südlich angrenzenden Bereichs**

Südlich des Sportplatzes und östlich der Siedlung liegen die Flächen, auf denen neue Wohnflächen entwickelt werden könnten. Über Grünverbindungen mit integrierten Biotopten werden die neu zu entwickelnden Gebiete an die Bestandssiedlung angebunden. Diese Grünverbindungen schaffen zugleich eine Vernetzung mit dem landschaftlichen Freiraum (Grünzug) im Osten und Süden. Zwischen Sportplatz und Entwicklungsflächen soll eine Gemeinbedarfsfläche (Grundschule) situiert werden.

### **5.3. Verkehrliche Rahmenbedingungen für eine Entwicklung**

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens, in dem die derzeitige Verkehrssituation sowie die zukünftige Situation für den Prognosehorizont 2030 untersucht wurde (allerdings noch ohne die verkehrlichen Auswirkungen der beantragten Erweiterung der MAN-Teststrecke (siehe 3.3.1 Lärm)), wird zudem eine weitere, neue Anbindung im südlichen Teil des Gebietes betrachtet, die nördlich der bestehenden Schule von der Rothwiesenstraße abgeht und östlich des Sportplatzes auf die Karlsfelder Straße treffen könnte. Diese Überlegungen sind bisher rein rechnerisch belegt und müssten ggf. noch über eine Knotenpunktgeometrie verifiziert bzw. nachgewiesen werden. Diese südliche Anbindung könnte daher über die Straße Auf den Schrederwiesen einen Alternativweg zur Dachauer Straße und damit sowohl eine Entlastung des Knotenpunkts Dachauer Straße / Karlsfelder Straße als auch eine verkehrliche Entlastung der Kristallstraße bieten. So könnte durch die südliche Anbindung für diesen Knotenpunkt im Prognoseplanfall eine positive Leistungsfähigkeitsreserve erzielt werden. Die Leistungsfähigkeit der restlichen Knotenpunkte ist im Prognoseplanfall noch gegeben, der Knotenpunkt in Feldmoching (ca. 3 km östlich: Feldmochinger Straße / Josef- Frankl-Straße) ist bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze und wird – unabhängig von einer Nachverdichtung oder Neuentwicklung im Bereich der Siedlung Ludwigsfeld - zukünftig verkehrlich überlastet sein. Der derzeitige Anteil des MIV am Modal-Split im Stadtbezirk Feldmoching (54%) liegt über dem Münchner Durchschnitt (24%). Deshalb muss bei einer Entwicklung das derzeit gering ausgebaute Angebot des ÖPNV deutlich verbessert und attraktiv gestaltet werden, um eine wirkliche Alternative zum MIV zu schaffen. In der Verkehrsuntersuchung wurde daher ein Anteil von 50% zu Grunde gelegt. Die anvisierte Veränderung des Modal-Split ist auch aus lufthygienischer Sicht anzustreben und sollte durch die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes unterstützt werden, nicht zuletzt um die zuvor genannten verkehrliche Knotenpunkte so gering wie möglich zusätzlich zu belasten.

Unter den gesetzten Rahmenbedingungen scheint laut Verkehrsgutachten hinsichtlich des MIV eine Entwicklung von maximal 2.100 Wohneinheiten nach derzeitigem Stand der Un-

tersuchung und entsprechend der zuvor beschriebenen Einschränkungen abwickelbar. 2.100 zusätzliche Wohneinheiten würden etwa 5.075 neue Einwohner und Einwohnerinnen entsprechen, was einer Vervierfachung der aktuell in dem Bereich lebenden Einwohner und Einwohnerinnen bedeuten würde. Vor dem Hintergrund dieser Dimension zusätzlicher Bewohner und Bewohnerinnen und den daraus entstehenden Belangen wie z.B. der Abwicklung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens, Parkplatzsituation, der erforderlichen Grün- und Freiflächen und Infrastrukturen etc. ist unabhängig von der verkehrlichen Abwickelbarkeit die städtebaulich verträgliche Dichte zu ermitteln. Wie unter Punkt 2 Anlass und Ziel der Planung ausgeführt, ist das Ziel eine qualitätvolle Entwicklung, die sowohl die Belange der Versorgung, der entsprechenden Infrastrukturen und Erholungsräume, Grün- und Freiflächen beinhaltet. Die für eine solche qualitätvolle Entwicklung tatsächlich vertretbare Zahl der Wohneinheiten, die den künftigen weiteren Planungsschritten zugrunde gelegt werden kann, ist anhand von Plausibilisierungsstudien zu ermitteln und im Eckdatenbeschluss anzugeben. Dabei sind neben verkehrlichen auch stadtstrukturelle, städtebauliche und stadtgestalterische Gesichtspunkte heranzuziehen. In der Siedlung Ludwigsfeld stehen bereits heute zu wenige Parkplätze zur Verfügung. Der ruhende Verkehr stellt sich als Problem dar. Im Zuge von Nachverdichtungsmaßnahmen muss die angespannte Parkierungssituation gelöst werden. Hierzu soll in der weiteren Bearbeitung ein Konzept für den ruhenden Verkehr (z.B. Parkhäuser) entwickelt werden, das im Einklang mit dem öffentlichen Raum und den Grünbelangen steht. Ausschlaggebende Voraussetzung für eine Entwicklung im engeren Umgriff der Strukturskizze ist die Reduktion des MIV-Anteils zu Gunsten neuer Mobilitätsangebote und einer attraktiven Anbindung an das ÖPNV-Netz. Dadurch kann die Siedlung auch funktional besser an die umliegenden Bereiche angebunden werden. Ein aus verkehrlicher und lufthygienischer Sicht angestrebtes Mobilitätskonzept könnte durch die Eruiierung geeigneter Alternativen zum MIV Auswirkungen auf eine Reduktion des MIV-Verkehrs, wie auch des ruhenden Verkehrs haben. In der Zielplanung der Landeshauptstadt München ist eine ÖPNV-Trasse, die Karlsfeld mit Milbertshofen verbindet, vorgesehen. Die Siedlung Ludwigsfeld soll angebunden werden. Vor diesem Hintergrund soll die zukünftige Erschließung mit der Gemeinde Karlsfeld abgestimmt werden.

## **B) Empfehlung für das weitere Vorgehen**

### **1. Vertiefung und Weiterentwicklung des Strukturkonzeptes**

Im weiteren Vorgehen soll der bestehende Entwurf des Strukturkonzeptes in den benannten Punkten vertieft und weiterentwickelt werden. Ziel dieser vertieften Untersuchung ist die Konkretisierung der Planungsziele sowie die Ermittlung der maßgeblichen Eckdaten, wie bspw. das Maß der verträglichen Dichte für ein weiterführendes Verfahren. Damit bildet es die Grundlage für die weiteren Prozesse und planungsrelevanten Entscheidungen. Die mögliche bauliche Dichte ergibt sich insbesondere aus der verkehrlichen Machbarkeit, dem Anteil der erholungsrelevanten Freiflächen und einer dem Bestand gegenüber angemessenen, verträglichen Dichte. Insbesondere sind dabei die vorhandene Typologie der Baukörper, der prägende Baumbestand und die vorhandene städtische Sportanlage zu berücksichtigen. Diese Dichte soll eine Auslastung der Schule und des zu entwickelnden Nahbereichszentrums (nach Zentrenkonzept) sichern und den Ausbau des ÖPNV rechtfertigen.

## **2. Ermittlung von Eckdaten für ein weiterführendes Verfahren**

Aus der vorliegenden Strukturskizze sollen durch städtebauliche Untersuchungen zur Einbindung in die Umgebung mögliche Dichten und Höhenentwicklungen untersucht werden. In Zusammenhang mit freiräumlichen und infrastrukturellen Erfordernissen wird daraus eine maximal verträgliche Anzahl von Wohneinheiten ermittelt. Die insofern generierten Eckdaten sollen im weiteren die Grundlage für ein weiterführendes konkurrierendes Verfahren bilden.

## **3. Beteiligung der Öffentlichkeit**

Im Vorfeld des folgenden Eckdatenbeschlusses soll die Öffentlichkeit eingebunden werden, sodass deren Anregungen, Bedürfnisse und Hinweise in die Ermittlung der Eckdaten einfließen und in die Auslobung eines weiterführenden Verfahrens aufgenommen werden können. Ziel ist es auch die Bedürfnisse der ortsansässigen Einwohnerschaft im neu hinzukommenden Siedlungsteil mit zu berücksichtigen.

### **Abstimmungen**

Die Beschlussvorlage ist mit dem Kommunalreferat, dem Baureferat, dem Referat für Bildung und Sport und dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Das Kommunalreferat, das Baureferat, das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Referat für Bildung und Sport haben einen Abdruck erhalten.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 23 - Allach-Untermenzing und 24 – Feldmoching-Hasenberg wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben folgende Stellungnahmen abgegeben, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt gewürdigt wird:

#### **Stellungnahme des BA 23 Allach-Untermenzing (Anlage 8):**

„Nach dem vorgesehenen Strukturkonzept soll in dem genannten Bereich in Ludwigsfeld eine erhebliche Nachverdichtung erfolgen, die sich auf den 23. Stadtbezirk vor allem in verkehrlicher Hinsicht auswirken wird. Hier wird insbesondere die Dachauer Straße in Verbindung mit der Otto-Warburg und der Ludwigsfelder Straße betroffen sein. Das Straßennetz ist schon jetzt erheblich belastet bzw. teilweise überlastet, so dass im Rahmen einer Verkehrsbegutachtung geprüft werden muss, wie sich die Neubebauung auswirkt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in dem zu bebauenden Bereich eher als mangelhaft bezeichnet werden muss. Das ÖPNV-Netz ist jetzt schon mehr als ausgelastet. Die S-2 ist jetzt schon am Limit; um die neuen Belastungen aufzunehmen, müsste die S-2 ganztägig mit drei Einheiten fahren.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Infrastruktur im Falle einer Weiterentwicklung der Siedlung Ludwigsfeld wurde im nahen Umfeld des Planungsgebietes in einem Verkehrsgutachten überprüft. Darin wurde sowohl der Anstieg der Verkehrsbelastung bis 2030 unabhängig von der Weiterentwicklung der Siedlung Ludwigsfeld berücksichtigt

(Prognosenußfall), als auch im sogenannten Planfall, also mit dem durch die Bebauung ausgelösten Verkehr. Insgesamt zeigt sich, dass eine Entwicklung der Siedlung Ludwigsfeld grundsätzlich möglich ist. Bei einem Einwohnerzuwachs im Bereich Ludwigsfeld muss auch die Anbindung an den ÖPNV ausgebaut werden (siehe hierzu auch 2. Anlass und Ziel der Planung, 4. Planungsziele, 5.3 Verkehrliche Rahmenbedingungen für eine Entwicklung sowie II. Antrag der Referentin Nr. 3).

In weiteren Planungsschritten zur Weiterentwicklung der Siedlung Ludwigsfeld werden entsprechend dem jeweiligen Detaillierungsgrad und Fortschritt des Projektes der Belang Verkehr gutachterlich untersucht und Konzepte entwickelt, sodass eine geregelte Abwicklung des Verkehrs auch in Zukunft gewährleistet werden kann. Ein Verkehrszuwachs wird allerdings unvermeidbar sein. Eine Analyse, die über den Bereich der unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen hinausgeht, wurde im Zusammenhang mit der vorliegenden Beschlussvorlage nicht erstellt. Parallel befindet sich jedoch ein Verkehrskonzept für den 24. Stadtbezirk Feldmoching - Hasenberg in Erarbeitung. In diesem Verkehrskonzept werden alle Verkehre, die durch Neubebauungen entstehen, berücksichtigt.

#### **Stellungnahme des BA 24 Feldmoching-Hasenberg (Anlage 9)**

„Die Beschlussfassung über die Sitzungsvorlage wird auf unbestimmte Zeit vertagt, bis diese Sitzungsvorlage in der Siedlung Ludwigsfeld nochmals vorgestellt und die Anwohner der Siedlung entschieden haben, ob und ggf. wie im Gebiet, mit der sich die Vorlage befasst, gebaut werden soll.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Der vorliegende Beschlussentwurf beinhaltet die grundsätzliche Zustimmung des Stadtrats zu weiterführenden Untersuchungen der Flächen der bestehenden Siedlung Ludwigsfeld und der sie südlich und östlich umgebenden Grundstücke. Er führt die grundlegenden Eckpunkte an, ebenso wie die bisher bekannten Anforderungen an eine mögliche Entwicklung. Im Antrag der Referentin, Nr. 4, möchte sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragen lassen, die Öffentlichkeit und insbesondere die Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung Ludwigsfeld sowie die benachbarte Gemeinde Karlsfeld über die Ergebnisse des integrierten Strukturkonzeptes in geeigneter Weise zu informieren und an der Weiterentwicklung der Siedlung zu beteiligen. Der Forderung des BA 24, die er in seiner Vertagung äußert, wird insofern bereits im Beschluss Rechnung getragen.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 23 – Allach-Untermenzing und 24 - Feldmoching-Hasenberg haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Analyse der integrierten Strukturskizze „Siedlung Ludwigsfeld“ zur Kenntnis, wonach der engere Umgriff der Strukturskizze für eine Nachverdichtung der Bestandssiedlung und Erweiterung auf den östlich und südlich an die Siedlung angrenzenden Flächen geeignet ist. Dem Planungsziel, in der Siedlung Ludwigsfeld durch qualitativvolles Verdichten zusätzlichen Wohnraum zu schaffen und auf den Flächen Flur Nrn. 3686/26, 3680/1 sowie 3678 Wohnnutzung zu entwickeln, wird zugestimmt. Bereits bestehende sowie durch neue Wohneinheiten generierte zusätzliche Bedarfe der öffentlichen Erschließung, von Erholungs- und Freiflächen, des ruhenden Verkehrs, der Nahversorgung, von Bildung und Sport sowie von sozialen Treffpunkten sind in die Planung einzubeziehen.
2. Der Stadtrat stimmt der Strukturskizze (siehe Anlage 7) für die Entwicklungspotenziale der Siedlung Ludwigsfeld sowie des südlich und östlich angrenzenden Bereichs als Grundlage für die weitere Planung zu.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Untersuchungen zu vertiefen mit dem Ziel, das Strukturkonzept weiter zu entwickeln und dadurch Planungsziele zu konkretisieren und die Eckdaten für ein weiterführendes Verfahren zu formulieren. Dabei sollen insbesondere folgende Maßgaben ermittelt werden:
  - maximale Dichte (Anzahl an Wohneinheiten) unter Berücksichtigung des prägenden Baumbestandes und der charakteristischen Baukörpertypologie, die sowohl verkehrstechnisch, als auch städtebaulich und sozial verträglich ist
  - Lage und Dimension öffentlicher Grünflächen, um ein qualitativvolles Wohn- und Lebensumfeld zu schaffen, sowie deren Verknüpfung mit den angrenzenden Bereichen, insbesondere dem Landschaftsraum und zur Berücksichtigung der Belange des Stadtklimas sowie des Natur- und Artenschutzes
  - Lage der dem Bedarf entsprechenden Bildungs- und Sportinfrastruktureinrichtungen sowie ergänzenden sozialen Infrastruktureinrichtungen und deren Bezüge zueinander, um ein lebendiges, funktionierendes Quartier zu schaffen
  - erforderliche Maßnahmen für die Erschließung durch den MIV, den ÖPNV sowie Rad- und Fußwegverbindungen; Maßnahmen zur Verbesserung der aktuellen Situation des ruhenden Verkehrs in der Bestandssiedlung. Die mit der Entwicklung des Siedlungsgebietes einhergehenden Zusatzverkehre sollen dabei so gering wie möglich über den motorisierten Individualverkehr (MIV), vorrangig über den ÖPNV und so emissionsarm wie möglich abgewickelt werden. Eine dahingehende Veränderung des Modal-Split wird angestrebt und frühzeitig durch die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes unterstützt.
  - Erhalt, Entwicklung und Vernetzung von wertvollen Grünbeständen, insbesondere Baum- und Gehölzbestand sowie Biotopflächen auch in Bezug auf die vorhandenen wertvollen Arten
  - Planerischer Umgang mit artenschutzrechtlich relevanten Arten (insbesondere Wechselkröte)
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Vorfeld des folgenden Eckdatenbeschlusses die Öffentlichkeit und insbesondere die Bewohnerinnen

und Bewohner der Siedlung Ludwigsfeld sowie die benachbarte Gemeinde Karlsfeld über die Ergebnisse des integrierten Strukturkonzeptes in geeigneter Weise zu informieren und an der Weiterentwicklung der Siedlung zu beteiligen.

5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 24
3. An den Bezirksausschuss 23
4. An das Kommunalreferat
5. An das Baureferat
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An das Referat für Bildung und Sport
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I /01 - BVK
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/61P
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/43

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3