

Telefon: 233 - 22852  
Telefax: 233 - 26410

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA I/ 43

**PERSPEKTIVE MÜNCHEN  
Langfristige Siedlungsentwicklung  
Strukturkonzept Mühlangerstraße/Langwied -  
Teilanpassung „Dreilingsweg“**

Stadtbezirk 21 Pasing – Obermenzing  
Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

**Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04985**

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.07.2022 VB**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage**

Anlass	Entwicklung eines Strukturkonzepts gemäß Statusbericht Langfristige Siedlungsentwicklung (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10767 VV vom 20.07.2016) und zweitem Statusbericht PERSPEKTIVE MÜNCHEN - Langfristige Siedlungsentwicklung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12595 VV vom 24.10.2018), Teilanpassung des beschlossenen Strukturkonzeptes (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10767 VV vom 04.10.2007) mit geänderter Nutzungsverteilung landwirtschaftlicher Flächen zu Flächen für Wohnnutzung, Gemeinbedarfsflächen für Erziehung und öffentlichen Grünflächen.
Inhalt	Darstellung der geänderten stadtentwicklungsplanerischen Zielsetzung der Teilanpassung des 2007 beschlossenen Strukturkonzept Mühlangerstraße/ Langwied; Vorschlag für das weitere Vorgehen
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)

Entscheidungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zustimmung zu den planerischen Darstellungen des Strukturkonzepts Mühlangerstraße/ Langwied - Teilanpassung „Dreilingsweg“ (Anlage 4) als Basis für eine mögliche Nutzungsverteilung (Gemeinbedarfsfläche für Bildungseinrichtung, Flächen für Wohnnutzung und Grünflächen) entsprechend der folgenden Planungsziele: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung und Wahrung der Funktionen des Regionalen Grünzugs Nr. 6 „Dachauer Moos/ Freisinger Moos/Grüngürtel München Nord-west“ unter anderem durch Ausbilden einer abschließenden Siedlungsgrenze Richtung Norden</li> <li>• Sicherung, Aufwertung und übergeordnete ökologische Vernetzung der vorhandenen Ausgleichsflächen, Biotopstrukturen und des geschützten Landschaftsbestandteils einschließlich der Bewältigung artenschutzrechtlicher Fragen</li> <li>• Entwicklung einer funktionsfähigen sozialen Infrastruktur durch Schaffung von wohnortnahen Kindertageseinrichtungen und Gemeinbedarfsstandorten für Bildungseinrichtungen wie weiterführende und berufliche Schulen mit Sportflächen</li> <li>• Entwicklung eines mit der Umgebung vernetzten, qualitätvollen Wohnquartiers mit Arrondierung attraktiver Grün- und Erholungsflächen sowie ggf. erforderlichen Maßnahmen zum Lärmschutz zugunsten eines hochwertigen Wohnumfeldes</li> <li>• Ansiedlung von Nahversorgungseinrichtungen, um bestehende Versorgungslücken zu schließen</li> <li>• Entwicklungsmöglichkeit eines attraktiven Fuß- und Radwegenetzes mit Anbindung an die Wohnnachbarschaft sowie an das übergeordneten Freizeit- und Naherholungswegenetz</li> <li>• Herstellung einer funktionsfähigen und effizienten verkehrlichen Erschließung mit Anbindung an das ÖPNV- und übergeordnete Straßennetz</li> </ul> </li> <li>- Einleitung des Verfahrens zur Änderung des geltenden Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung</li> <li>- Durchführung des verbindlichen Bauleitplanverfahrens für den Teilbereich östlich des Dreilingswegs bezüglich der von der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München am 15.12.2021 beschlossenen Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04808</li> <li>- Bitte an das Kommunalreferat zur Aufnahme von Erwerbsverhandlungen bzgl. der in der Strukturkonzepts-Teilanpassung als Gemeinbedarfsfläche für Bildungseinrichtung dargestellten Grundstücke und der notwendigen Grundstücke zur Sicherung der Fuß- und Radwegeverbindungen (inkl. Negrellistraße)</li> <li>- Bitte an das Mobilitätsreferat zur Prüfung eines Fuß- und Radwegestegs über die Bergsonstraße (auf Höhe des S-Bahnhofs Langwied) und die Anmeldung der erforderlichen Kosten in Höhe von 10.000,- € im Herbst 2022 in der Nahmobilitätspauschale für das Jahr 2023.</li> <li>- Beibehalten der Gültigkeit der übrigen Aussagen des von der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München am 04.10.2007 beschlossenen Strukturkonzepts Mühlangerstraße/ Langwied (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10767)</li> <li>- keine Beschlussvollzugskontrolle</li> </ul>
------------------------	---

Gesucht werden kann im RIS auch nach	Langfristige Siedlungsentwicklung, Strukturkonzept Mühlangerstraße/ Langwied, Teilanpassung Strukturkonzept Mühlangerstraße/ Langwied Dreilingsweg
Ortsangabe	Stadtbezirk 21 - Pasing-Obermenzing, Stadtbezirk 22 - Aubing- Lochhausen-Langwied, Bereich Neu-Langwied am Dreilingsweg, An der Langwieder Haide und Mooswiesenstraße, S-Bahnhof Langwied

**PERSPEKTIVE MÜNCHEN  
Langfristige Siedlungsentwicklung  
Strukturkonzept Mühlangerstraße/Langwied -  
Teilanpassung „Dreilingsweg“**

Stadtbezirk 21 Pasing – Obermenzing  
Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

**Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04985**

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung  
vom 06.07.2022 VB**

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referentin</b>	<b>1</b>
<b>1. Anlass und Ziel der Planung</b>	<b>1</b>
<b>2. Grundlagen und Rahmenbedingungen</b>	<b>2</b>
<b>2.1. Bestandsnutzung und Eigentumsverhältnisse</b>	<b>3</b>
<b>2.2. Regionaler Grünzug und Klimafunktion</b>	<b>4</b>
<b>2.2.1. Regionalplan und Regionaler Grünzug</b>	<b>4</b>
<b>2.2.2. Klimafunktion</b>	<b>6</b>
<b>2.3. Planungsrechtliche Situation</b>	<b>8</b>
<b>2.3.1. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung</b>	<b>8</b>
<b>2.3.2. Bauplanungsrechtliche Situation</b>	<b>10</b>
<b>2.3.3. Denkmalschutz</b>	<b>11</b>
<b>2.4. Konzepte der Stadtentwicklungsplanung</b>	<b>11</b>
<b>2.4.1. PERSPEKTIVE MÜNCHEN – Langfristige Siedlungsentwicklung</b>	<b>11</b>
<b>2.4.2. Entwurf des Stadtentwicklungsplans STEP 2040 (STEP)</b>	<b>12</b>
<b>2.4.3. Freiraum 2030 und landschaftsbezogenes Wegekonzept Münchner Westen</b>	<b>13</b>
<b>2.4.4. Strukturkonzept Mühlangerstraße/ Langwied (2007)</b>	<b>14</b>

2.4.5.	Gewerbeflächenentwicklungsprogramm	15
2.5.	Auswirkungen der Planung	16
2.5.1.	Umwelt, Natur und Landschaft	16
2.5.2.	Verkehrliche Situation	17
2.5.3.	Nahversorgung	18
2.5.4.	Soziale Infrastruktur	18
2.5.5.	Versorgung mit Sport (Vereinssport, Breitensport, informeller Sport)	20
2.5.6.	Immissionen und Vorbelastungen (Altlasten)	20
2.6.	Zusammenfassung der vorhandenen Rahmenbedingungen (insbesondere der Restriktionen für eine Siedlungsentwicklung)	20
3.	Planungsziele	21
4.	Integriertes Strukturkonzept	22
4.1.	Nutzungsschwerpunkt Wohn- und Gemeinbedarfsfläche	24
4.2.	Nutzungsschwerpunkt Gemeinbedarfsfläche	27
4.3.	Zusammenfassung der Eckdaten	29
5.	Zusammenfassung und weitere Schritte	29
II.	Antrag der Referentin	36
III.	Beschluss	37

Telefon: 233 - 22852  
Telefax: 233 - 26410

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA I/ 43

**PERSPEKTIVE MÜNCHEN**  
**Langfristige Siedlungsentwicklung**  
**Strukturkonzept Mühlangerstraße/Langwied -**  
**Teilanpassung „Dreilingsweg“**

Stadtbezirk 21 Pasing – Obermenzing  
Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

**Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04985**

Anlagen:

1. Lage im Stadtgebiet
2. Luftbild (Stand 2019)
3. Stärken/Schwäche-Analyse
4. Strukturkonzept
5. Stellungnahme des Bezirksausschusses 21 vom 07.04.2022
6. Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 vom 28.04.2022

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.07.2022 VB**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

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

**1. Anlass und Ziel der Planung**

Aufgrund des im Stadtgebiet Münchens prognostizierten Bevölkerungszuwachses und den begrenzten Flächenreserven für Neubauten ist es notwendig, Flächenpotenziale für die Entwicklung dringend benötigten Wohnraums und der daraus resultierenden sozialen Infrastruktur zu identifizieren und zu aktivieren. Insbesondere sind im Rahmen einer aktiven Bodenvorratspolitik der Landeshauptstadt München an Lagen mit einem guten Anschluss an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Gemeinbedarfsflächen für Bildungseinrichtungen mitzudenken und vorhersehbare und dringend benötigte Bedarfe für neue Standorte an weiterführenden und beruflichen Schulen frühzeitig zu sichern.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund des Bedarfes an weiterführenden und beruflichen Schulen im Münchner Westen wurde der südliche Teilbereich des am 04.10.2007 von der Vollversammlung des Stadtrates beschlossenen Strukturkonzepts Mühlangerstraße/Langwied (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10767) unter Prüfung der Belange der Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung neu betrachtet. Dies auch im Hinblick darauf, dass

sich in diesem Bereich die meisten Grundstücke im Eigentum der Landeshauptstadt München sowie von zwei privaten Projektentwicklungsgesellschaften befinden. Eine der beiden Projektentwicklungsgesellschaften bekundete bereits ihre Mitwirkungsbereitschaft, gemeinsam mit der Landeshauptstadt München eine zeitnahe Umsetzung zur Schaffung von Wohnraum und sozialen Infrastruktureinrichtungen in einem Teilbereich der Teilanpassung zu ermöglichen.

Die Teilanpassung „Dreilingsweg“ des Strukturkonzeptes Mühlangerstraße/ Langwied (siehe Anlage 4) stellt eine Empfehlung für einer geänderten Nutzungsverteilung dar und soll mit ihrer geänderten Zielformulierung die Grundlage für die weitere Bauleitplanung legen. Ziel ist, die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung einzuleiten und in einem kleineren Teilbereich einen Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen.

## 2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

Der Bereich der Teilanpassung ist zwei Stadtbezirken zuzuordnen. Der östliche Teil liegt im Stadtbezirk 21 Pasing-Obermenzing, der westliche Teil im Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied (siehe Abbildung 1 und Anlage 1).

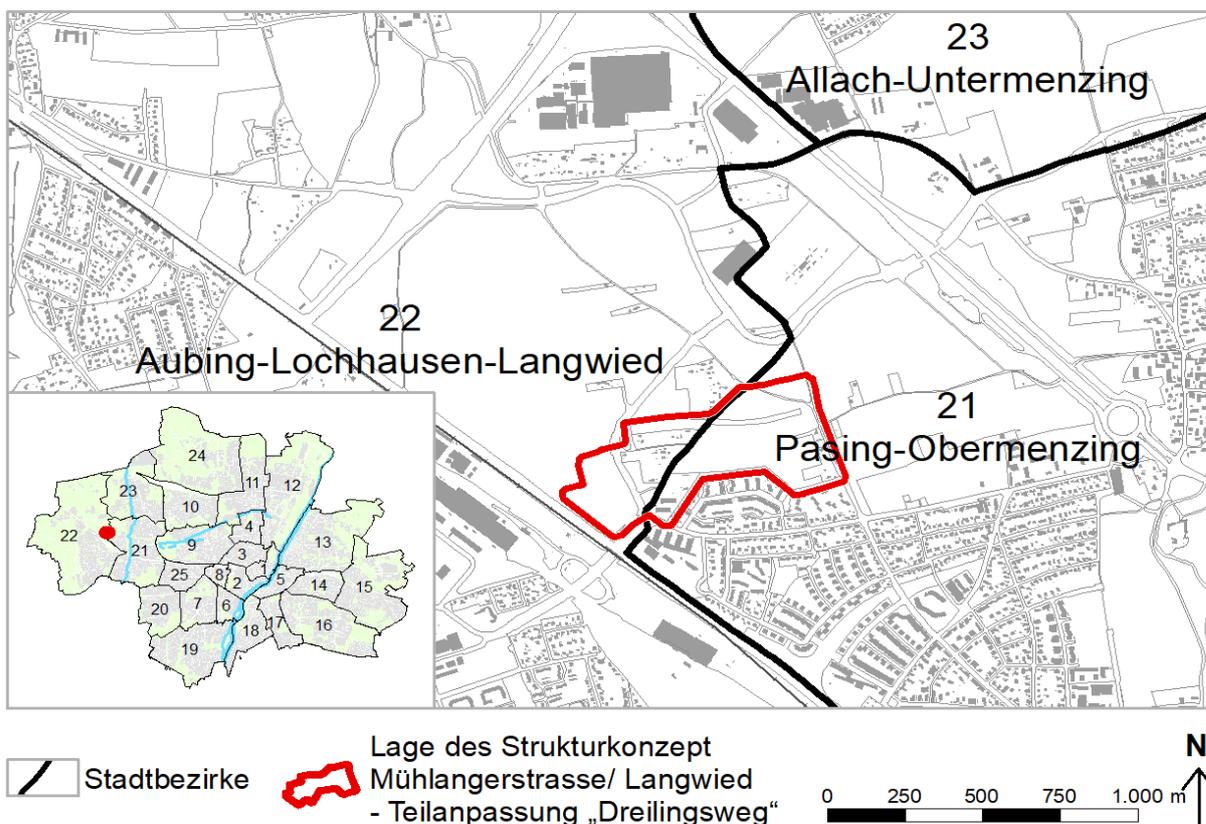


Abbildung 1: Untersuchungsraum – Lage im Stadtgebiet, Datengrundlage: © Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – Geodaten Service 2021, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021

Der für eine Neuverteilung der Nutzung in Betracht kommende Bereich hat eine Größenordnung von ca. 20 ha und liegt ca. 12 km vom Stadtzentrum Münchens entfernt. Im Südwesten wird die Teilanpassung von der Bahntrasse München–Augsburg / S-Bahn-Trasse der Linie S3 Mammendorf-Holzkirchen mit dem S-Bahnhof Langwied begrenzt. Im Süden grenzt die Teilanpassung an die Siedlungsränder der bestehenden Wohnbebauung der Jaspersallee und der Mooswiesenstraße, mit der begleitend in Ost-West-Richtung verlaufenden Bergsonstraße. Im Osten wird der Umgriff durch die untergeordnete Mooswiesenstraße gefasst und erschlossen. Im Norden verläuft der Bereich entlang des Dreilingswegs durch die angrenzende Splitter-siedlung bis zur Straße An der Langwieder Haide, sowie entlang der südlichen Grenze des geschützten Landschaftsbestandteils Langwieder Heide.

### **2.1. Bestandsnutzung und Eigentumsverhältnisse**

Der Umgriff der Teilanpassung ist überwiegend durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. In den landwirtschaftlichen Strukturen liegen, insbesondere entlang des Dreilingswegs und der Mooswiesenstraße, einzelne Splitterbebauungen. Es handelt sich überwiegend um Wohnnutzungen, um einzelne gewerbliche Nutzungen sowie um eine bis maximal 2031 befristete genehmigte Unterkunft zur Unterbringung von Wohnungslosen und Asylsuchenden.

Entlang der Bahnlinie München – Augsburg befindet sich der geschützte Landschaftsbestandteil Langwieder Heide. Die Langwieder Heide stellt mit ihrem Umfeld gemäß Arten- und Biotopschutzprogramm ein überregional bedeutsames Biotop und ein bedeutendes naturbetontes Erholungsgebiet im Münchner Westen für die Gesamtbevölkerung dar. Nördlich der Langwieder Heide befinden sich annähernd flächendeckend in dem Bereich A 99, und den Straßen Lochhausener Straße, Am Aubinger Feld und An der Langwieder Haide zahlreiche Ausgleichsflächen zu Bebauungsplänen, Planfeststellungen und Bauvorhaben im Außenbereich. Diese Ausgleichsflächen erzielen zum einen eine Pufferung der wertvollen Bereiche der Langwieder Heide, zum anderen werden wichtige Verbundachsen zu den angrenzenden Biotopstrukturen im Münchner Westen hergestellt und ein funktionaler Pool für seltene und geschützte Tier- und Pflanzenarten entsteht. Auch das Landschaftsbild wird in dem großteils technisch geprägten Umfeld aufgewertet. Die Langwieder Heide und ihr Umfeld dient auch der Verbesserung des Stadtklimas der angrenzenden Stadtteile.

Die meisten der aktuell landwirtschaftlich genutzten Flächen sind in größere Grundstückseinheiten aufgeteilt. Im Bereich der vorhandenen Splitterbebauung sind schmale, aber langgezogene Grundstückszuschnitte, die sich überwiegend in Einzeleigentum befinden, vorhanden.

Die Flächen im Umgriff der Teilanpassung befinden sich mit etwa einem Drittel im Eigentum der Landeshauptstadt München (siehe Abbildung 2). Ihr gehören die Verkehrsflächen, einzelne Flächen südwestlich des Dreilingswegs sowie ungefähr die Hälfte der Grundstücksflächen südöstlich des Dreilingswegs.

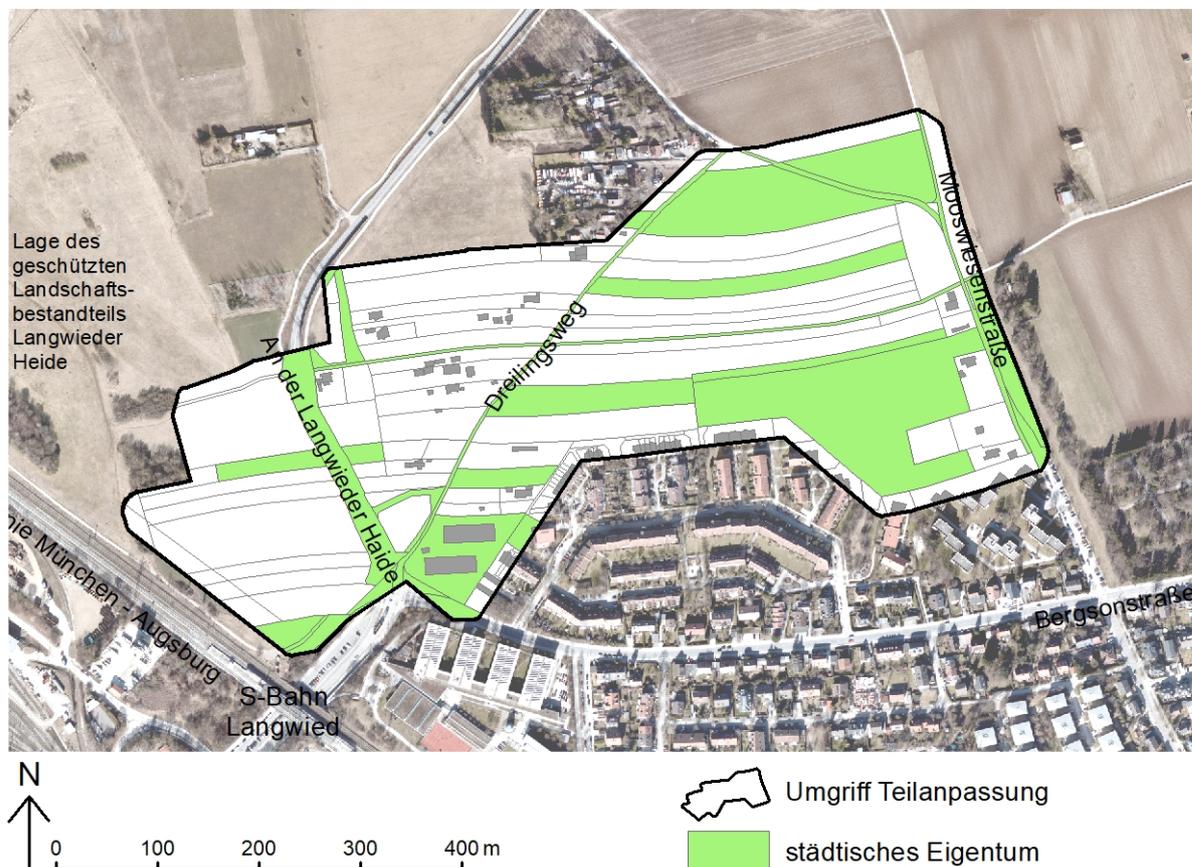


Abbildung 2: Städtisches Eigentum und Flurstückeeinteilung, Datengrundlage: © Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – Geodaten Service 2021, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021

## 2.2. Regionaler Grünzug und Klimafunktion

### 2.2.1. Regionalplan und Regionaler Grünzug

Im Regionalplan der Region München (Planungsregion 14) werden große Teile der Flächen der Teilanpassung ausgehend von Neu-Langwied und östlich um den S-Bahnhof Langwied als „Hauptsiedlungsbereiche“ festgelegt (siehe Karte 2 Siedlung und Versorgung, im Maßstab 1 : 100.000). Eine verstärkte Siedlungsentwicklung ist hier zulässig (RP14 B II Z 2.3).

Grundvoraussetzung für eine weitere Siedlungsentwicklung ist die verkehrliche Erreichbarkeit, möglichst mittels Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (RP14 B II Z 3.1). Die Nutzung bestehender Flächenpotentiale ist vorrangig auf zu Fuß oder mit dem Rad erreichbare Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs, bei angemessener verdichteter Bebauung, zu konzentrieren (RP14 B II Z 3.2.).

Durch maßgebliche Bereiche im nördlichen Teil der Teilanpassung „Dreilingsweg“ (siehe Abbildung 3) verläuft der Regionale Grünzug 6 „Dachauer Moos / Freisinger Moos / Grüngürtel München-Nordwest“. Auf Antrag der Landeshauptstadt München wurde dieser Regionale Grünzug 1992 sowohl mit dem Ziel einer Unterschutzstellung des Biotops

Langwieder Heide als auch mit dem Ziel der Sicherung langfristiger Gewerbeflächen geändert. Im Zuge dieser Änderung wurde der Regionale Grünzug nördlich des Betrachtungsraumes geteilt und nach Süden, Richtung der bestehenden Wohnsiedlung verschwenkt und dabei vergrößert. Seitdem umfasst er den geschützten Landschaftsbestandteil Langwieder Heide und - im erweiterten Übergangsbereich zum Betrachtungsraum - landschaftlich geprägte Flächen westlich der A 99. Östlich verläuft er bis zur Würmaue und knüpft dort an den Regionalen Grünzug 7 (Starnberger See / Würmtal sowie flankierende Waldkomplexe) an.

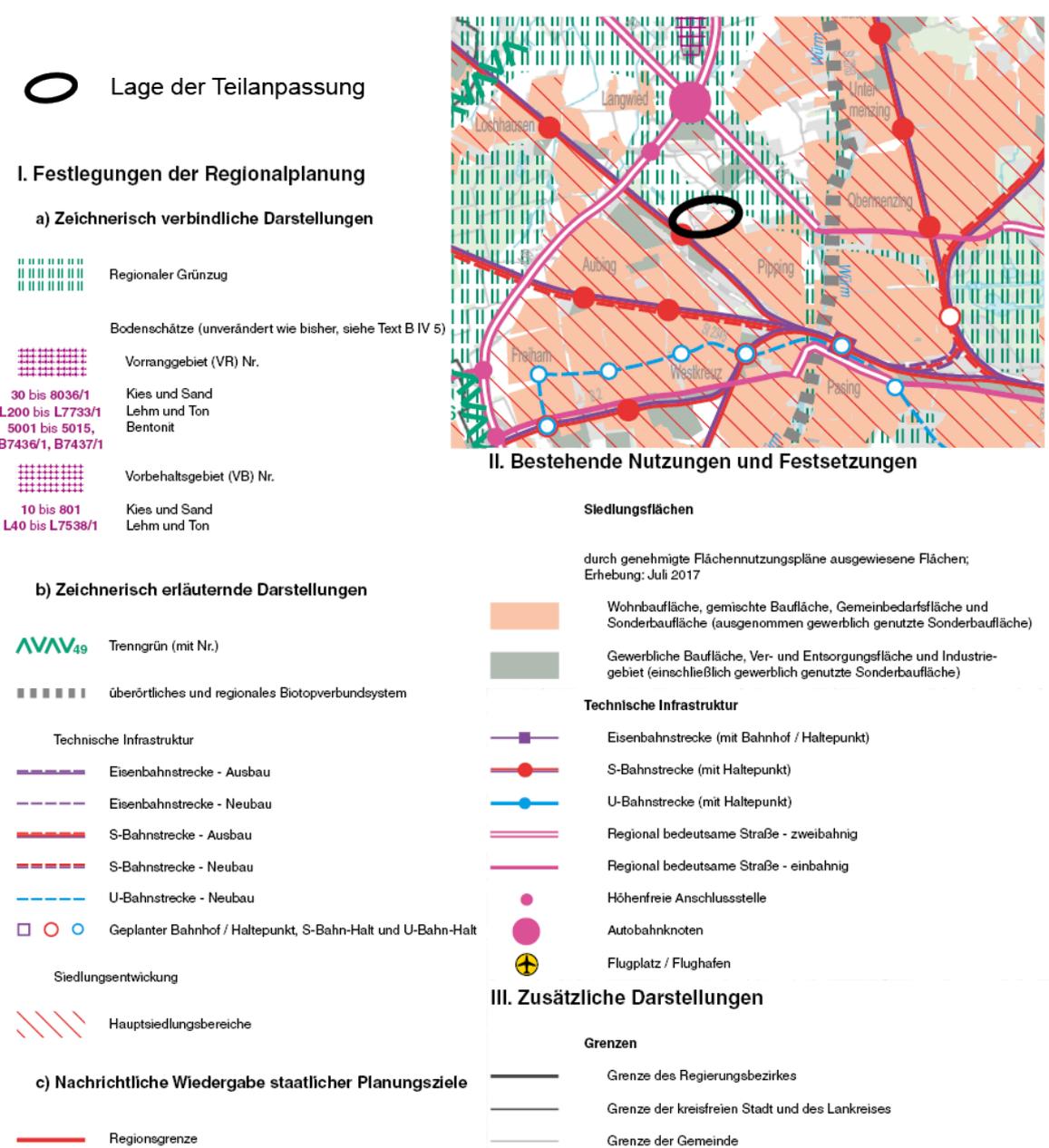


Abbildung 3: Ausschnitt Regionalplan München (14) - Karte 2 Siedlung und Versorgung (Regionaler Planungsverband München) mit Ausschnitt Legende, ohne Maßstab

Regionale Grünzüge dienen der Verbesserung des Bioklimas, der Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches, der Gliederung der Siedlungsräume und der Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen.

Regionale Grünzüge dürfen gemäß Regionalplan über die in bestehenden Flächennutzungsplänen dargestellten Siedlungsgebiete hinaus weder geschmälert noch durch größere Infrastrukturmaßnahmen unterbrochen werden. Allerdings sind Planungen und Maßnahmen im Regionalen Grünzug im Einzelfall möglich, soweit dessen Funktionen erhalten bleiben (siehe RP14 B II Z 4.6.1).

### **2.2.2. Klimafunktion**

Die Flächen im Regionalen Grünzug haben als Kaltluftentstehungsgebiete und Kaltluftschneisen eine wichtige klimaökologische Funktion, beispielsweise für die Reduktion der sommerlichen Überhitzung der Stadt, was u.a. aus der Stadtklimaanalyse aus dem Jahr 2014 deutlich wird.

Die Klimafunktionskarte als ein Fachplan für die Belange des Stadtklimas ist eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die gesamtstädtische räumliche Entwicklung in München und für eine Weiterentwicklung klimawirksamer Freiflächen und Siedlungsstrukturen. Sie gibt Auskunft zu den stadtklimatischen Verhältnissen auf der Maßstabsebene des Flächennutzungsplans.

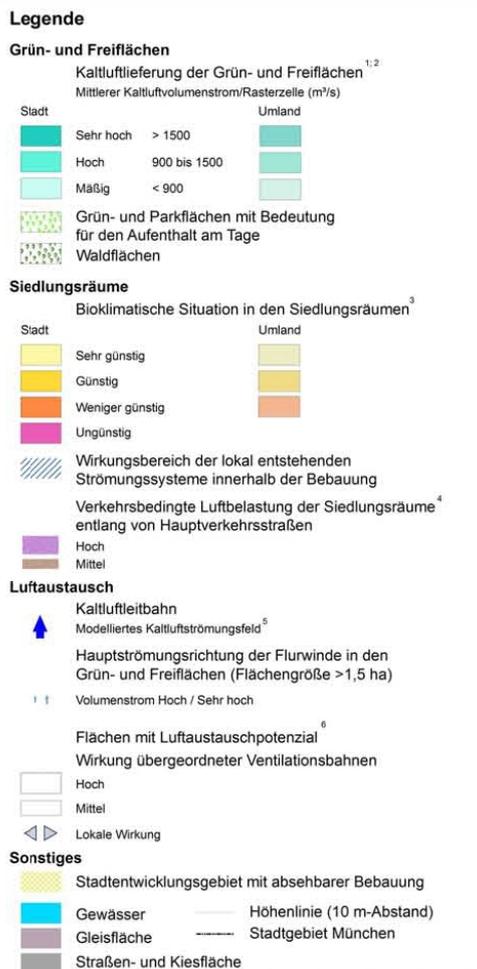
Die Klimafunktionskarte als Grundlage für weitere planerische Überlegungen und das „Konzept zur Anpassung an den Klimawandel in der Landeshauptstadt München“ (Erscheinungsjahr 2016) beinhalten beispielsweise Informationen zur Überprüfung des rechtlichen bzw. planerischen Schutzstatus der für den Luftaustausch relevanten Flächen. So soll durch eine frühzeitige Einbindung der Klimafunktionskarte in die Stadtplanung sichergestellt werden, dass die klimatische Wirksamkeit von Flächen erhalten und der groß- und kleinräumige Luftaustausch funktionsfähig bleibt (Maßnahme 1 des Konzepts zur Anpassung an den Klimawandel in der Landeshauptstadt München). Diese Maßnahme wird vom Referat für Klima- und Umweltschutz gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung umgesetzt, indem im Rahmen einer Ersteinschätzung auf Grundlage der Klimafunktionskarte für Planungsverfahren der Bauleitplanung mögliche stadtklimatische Auswirkungen aufgezeigt und auf ihre Erheblichkeit hin bewertet werden. Dabei spielen auch die im Bericht zur Stadtklimaanalyse genannten Planungshinweise und Empfehlungen enthaltenen Klimafunktionen eine wichtige Rolle.

Die Klimafunktionskarte (siehe Abbildung 4) weist im Bereich der Teilanpassung bei den Grün- und Freiflächen eine mäßige Kaltluftlieferung und an den Stadträndern (Stadtrand von „Neu-Langwied“) eine günstige bioklimatische Situation auf. Flächen mit hohem Luftaustauschpotential sind als übergeordnete Ventilationsbahn entlang der Bahngleise dargestellt. Der östlich an den Umgriff der Teilanpassung angrenzende Friedhof Obermenzing wird als Grün- und Parkfläche mit Bedeutung für den Aufenthalt am Tage dargestellt. Die südlich des Umgriffs der Teilanpassung liegende Bergsonstraße weist eine mittelstarke verkehrsbedingte Luftbelastung auf.

Laut Bewertungskarte (siehe Abbildung 4) stellt der Bereich der Grün- und Freiflächen im Bereich der Teilanpassung zwischen den Bahngleisen und der Straße An der Langwieder Haide eine hohe bioklimatische Bedeutung und östlich davon eine mittlere bioklimatische Bedeutung dar. Die im Süden und Südosten angrenzende Bebauung weist einen Siedlungsraum mit einer günstigen bioklimatischen Situation aus.



Karte 10:  
Klima- und immissionsökologische  
Funktionen für das Stadtgebiet



Karte 11:  
Bewertungskarte Stadtklima



Abbildung 4: Ausschnitte aus der Stadtklimaanalyse, Karte 10 und Karte 11 (Juni 2014); ohne Maßstab

## 2.3. Planungsrechtliche Situation

### 2.3.1. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung ist der Planungsbereich entlang der Mooswiesenstraße nach Westen und Norden sowie nördlich der vorhandenen Wohnsiedlung "Neu-Langwied" als "Allgemeine Grünfläche" AG dargestellt. Der östlich davon liegende Friedhof Obermenzing ist als "Friedhof" FRIE dargestellt. Nördlich der vorhandenen Wohnsiedlung "Neu-Langwied", die als "Reines Wohngebiet" WR dargestellt ist, sind kleinflächig Entwicklungsflächen als WR sowie als "Wohnbaufläche" W dargestellt.

Nordwestlich davon sind großflächig "Flächen für Landwirtschaft" LW, eine "Sonstige Grünfläche" SG sowie eine große "Ökologische Vorrangfläche" OEKO dargestellt. Letztere umfasst den Landschaftsbestandteil Langwieder Heide sowie festgesetzte Ausgleichsflächen aus mehreren Bebauungsplänen, Planfeststellungsverfahren und Bauvorhaben im Außenbereich.

Im westlichen Bereich des Gebiets der Teilanpassung verläuft die Straßen An der Langwieder Heide, die als "Örtliche Hauptverkehrsstraße" HST dargestellt ist und auch dem Durchgangsverkehr dient.

Entlang der Bahnlinie München - Augsburg sowie ausgehend vom S-Bahnhof Langwied über den Friedhof Obermenzing hinweg verlaufend sind "Übergeordnete Grünbeziehungen" dargestellt.

Als nachrichtliche Übernahmen sind eine das Planungsgebiet querende, sowie eine entlang der Bahnanlagen verlaufende Hochspannungsleitung, der Flughafen-Bauschutzbereich (Flughafen Oberpfaffenhofen), sowie der Regionale Grünzug abgebildet.

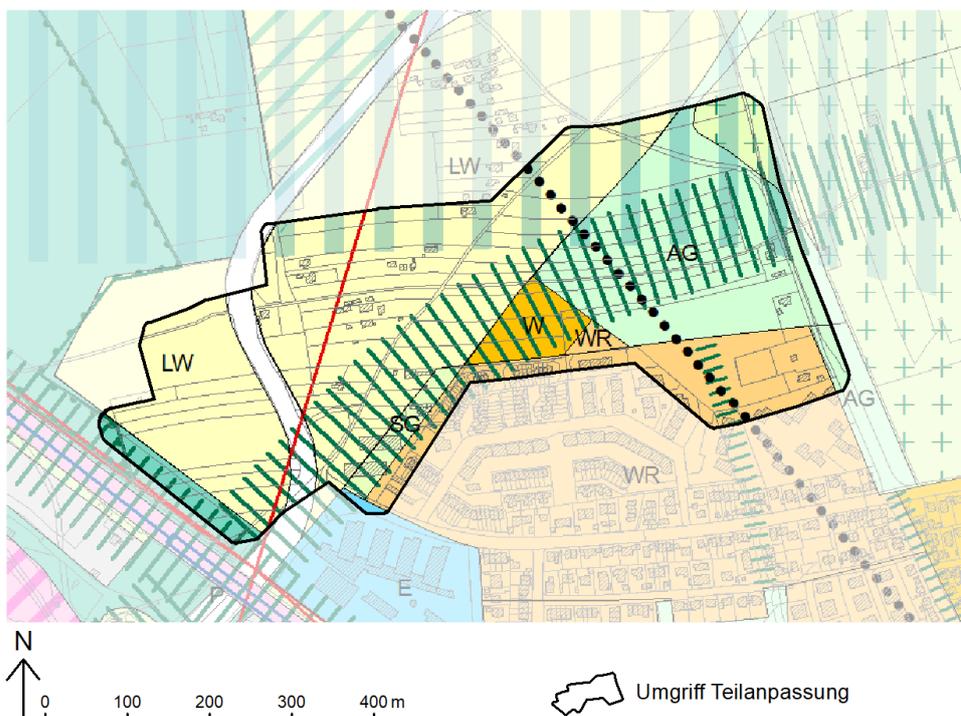


Abbildung 5: Ausschnitt geltender Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

**Legende (Stand August 2010)**

 Wohnbauflächen	 Sonstige Grünflächen
 Kleinsiedlungsgebiete	 Ökologische Vorrangflächen
 Reine Wohngebiete	 Waldflächen
 Allgemeine Wohngebiete	 Flächen für die Landwirtschaft
 Besondere Wohngebiete	 Flächen für den Gartenbau
 Gemischte Bauflächen	 Wasserflächen
 Dorfgebiete	 Überschwemmungsgebiete
 Mischgebiete	 Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
 Kerngebiete	 Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
 Gewerbliche Bauflächen	 Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
 Gewerbegebiete	 Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
 Industriegebiete	 Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
 Sondergebiete	 Übergeordnete Grünbeziehung
 SO Gewerblicher Gemeinbedarf	 Örtliche Grünverbindung
 SO Industrieller Gemeinbedarf	
 SO Einzelhandel	
 SO Fachmarkt	
 SO Großhandel	
 SO Messe	
 SO Hochschule	
 SO Landesverteidigung	
 SO Forschung	
 SO Brauereiverlagerung	
 oder nach Beschriftung im Plan	
 Gemeinbedarfsflächen	<b>Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen</b>
 GB Erziehung	 Regionaler Grünzug
 GB Fürsorge	 Vorrangfläche für Kiesabbau
 GB Gesundheit	 FFH-Gebiet
 GB Kultur	 Naturschutzgebiet
 GB Religion	 Landschaftsschutzgebiet
 GB Sport	 Landschaftsbestandteil
 GB Sicherheit	 Wasserschutzgebiet
 GB Verwaltung	 Bannwald
 GB Wissenschaft	 Hangkante
 Ver- und Entsorgungsflächen	 Alleen
 Überörtliche Hauptverkehrsstraßen	 Naturdenkmal
 Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen	 Gesetzlich geschützte Biotope (Art. 13d BayNatSchG)
 Öffentliche Parkplätze	 Ermittelte Überschwemmungsgebiete
 Fußgängerbereiche (begrünt)	 Festgesetzte Überschwemmungsgebiete
 Bahnanlagen	 Ensemblebereich
 Allgemeine Grünflächen	 Flächen mit Bodenbelastungen
 Sportanlagen	 Aufschüttung
 Friedhöfe	 Flughafen-Bauschutzbereich
 Kleingärten	 Hochspannungsleitung
 Campingplätze	 U- und S-Bahn
 Sondergrünflächen	 Stadt- und Teilbereichsgrenze
 Intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche	 Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
	 Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)

**Abbildung 6: Ausschnitt Legende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, LHM**

### 2.3.2. Bauplanungsrechtliche Situation

Im Osten, jenseits der Mooswiesenstraße, grenzt an den Umgriff der Teilanpassung der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 586 vom 28.02.1970 an, der den Friedhof Obermenzing inklusive Erweiterung bis zum Breiter Weg und entlang der Mooswiesenstraße als öffentliche Grünanlage festsetzt.

Im südlichen Bereich der Teilanpassung grenzen die rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 45b vom 10.08.1970, Nr. 1356 vom 28.05.1982 und Nr. 1055 vom 30.06.1976 an, die im Wesentlichen Allgemeines Wohngebiet (WA), Reines Wohngebiet (WR) und als Erschießungsstraße die Bergsonstraße festsetzen.

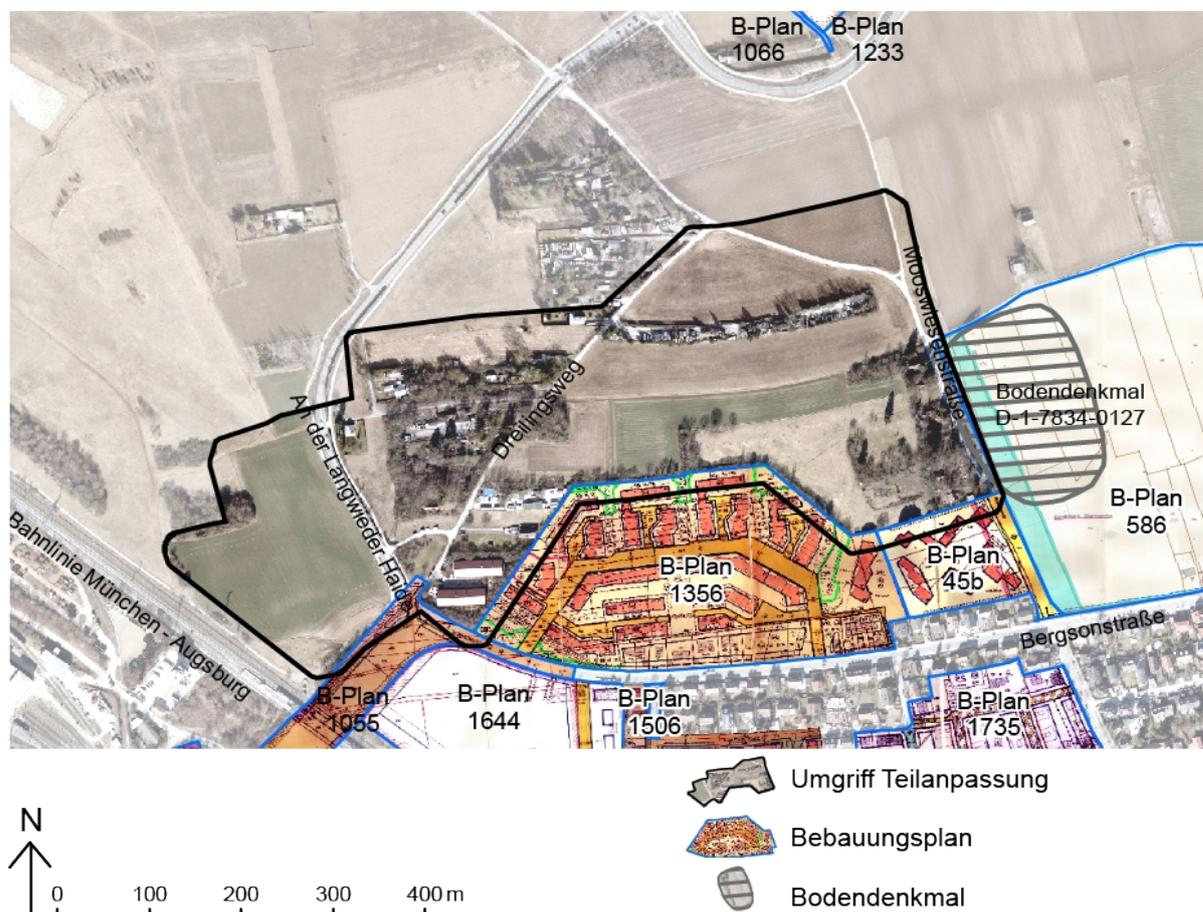


Abbildung 7: Übersicht der angrenzenden Bebauungspläne und Lage des Bodendenkmals D-1-7834-D127. Datengrundlage: © Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – Geodaten Service 2021

Das Gebiet der Teilanpassung ist derzeit bauplanungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen.

Ein städtebaulicher Missstand und akuter planerischer Handlungsbedarf besteht derzeit nicht.

Die Flächen westlich des Dreilingswegs besitzen derzeit nach Auffassung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung kein Baurecht, zum Teil sind in der Nachkriegszeit Belas-

sungen ausgesprochen worden. Derzeit läuft zu einem der Einzelgrundstücke ein verwaltungsgerichtliches Verfahren, mit dem die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit bzw. Einschätzung, ob es sich um § 34 BauGB (so das erstinstanzliche Urteil des VG München) oder § 35 BauGB (Einschätzung der LBK) handelt, obergerichtlich geklärt wird. Der Antrag auf Zulassung der Berufung beim VGH ist anhängig.

### **2.3.3. Denkmalschutz**

Im Gebiet der Teilanpassung gibt es keine in der Denkmalliste verzeichneten Einzeldenkmäler.

Außerhalb der Teilanpassung, östlich der Mooswiesenstraße, im Bebauungsplan Nr. 586 vom 28.02.1970 befindet sich ein Bodendenkmal „Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung“ D-1-7834-0127. (siehe Abbildung 7)

## **2.4. Konzepte der Stadtentwicklungsplanung**

### **2.4.1. PERSPEKTIVE MÜNCHEN – Langfristige Siedlungsentwicklung**

Die Stadtentwicklungskonzeption Perspektive München (zuletzt Beschluss „Perspektive München – Integration der digitalen Transformation und Fortschreibung des strategischen Konzepts“ vom 24.10.2018, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12615) bildet die Grundlage für eine nachhaltige und am Gemeinwohl orientierte Entwicklung der Landeshauptstadt München im Sinne einer "Stadt im Gleichgewicht". In den strategischen Leitlinien sind die übergeordneten Ziele der Landeshauptstadt dargelegt, die in den Fachleitlinien und Fachkonzepten weiter vertieft und ausdifferenziert werden. Für die Siedlungsentwicklung besonders relevant sind die in der strategischen Leitlinie „Qualitätvolle und Charakteristische Stadträume“ dargelegten Ziele. Diese umfassen das Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“ und eine stadt- und klimaverträgliche Mobilität. Der Erhalt der sozialen Mischung im Quartier soll mit bezahlbarem Wohnraum sichergestellt werden. Die Siedlungsentwicklung soll flächensparend, klimaangepasst und klimaneutral erfolgen und multifunktionale Nutzungen ermöglichen. Darüber hinaus ist auf eine ausreichende Versorgung mit qualitativollen Erholungs- und Freiflächen und sozialer Infrastruktur wie Schulen, Kindertages- und Sportstätten zu achten. Nur so können auch die in der strategischen Leitlinien „Solidarische und engagierte Stadtgesellschaft“ dargelegten Ziele im Bereich der Stadtgesellschaft erreicht werden. Die Herausforderung besteht darin, dieser Vielzahl an Bedürfnissen und Ansprüchen gleichzeitig gerecht zu werden.

Innerhalb der thematischen Leitlinie „Zukunftsfähige Siedlungsstrukturen durch qualifizierte Innenentwicklung - kompakt, urban, grün“ der PERSPEKTIVE MÜNCHEN wurden im Rahmen der Langfristigen Siedlungsentwicklung (LaSie) Strategien für die Entwicklung von Wohnbauflächen und deren Umsetzung erarbeitet. Diese wurden am 24.07.2013 mit Sitzung der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12019) beschlossen, um den Herausforderungen des prognostizierten Bevölkerungswachstums zu begegnen. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.10.2018 zum zweiten Statusbericht PERSPEKTIVE MÜNCHEN - Langfristige Siedlungsentwicklung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12595) blieb das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, auch weiterhin mögliche städtebauliche und landschaftsplanerische Entwicklungspotenziale am Stadtrand und inneren Peripherien zu

ermitteln. Da in München Flächen für den Neubau von Wohnungen und auch Bildungseinrichtungen immer weniger werden und aufgrund konkurrierender Bedarfe komplex in der Entwicklung sind, sind insbesondere die Grundstücke im städtischen Eigentum mit einer guten Anbindung an den ÖPNV von besonderer Bedeutung. Die Grün- und Landschaftsplanung, die Verkehrsentwicklungsplanung und die soziale Infrastrukturplanung werden dabei einbezogen.

Die im Rahmen der Teilanpassung des Strukturkonzeptes Mühlangerstraße/Langwied in seinem südlichen Umgriff „Dreilingsweg“ erfolgten Abstimmungen und planerischen Überlegungen begründen sich in der Verfolgung dieser Strategie.

#### **2.4.2. Entwurf des Stadtentwicklungsplans STEP 2040 (STEP)**

Der neue Stadtentwicklungsplan STEP 2040 wird ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“, in dem die Ziele und Strategien zur räumlichen Entwicklung gebündelt, konkretisiert und visualisiert werden sollen. Der Entwurf des Stadtentwicklungsplans STEP 2040 - „München - Stadt im Gleichgewicht“ wurde in der Vollversammlung am 28.07.2021 vom Stadtrat zur Kenntnis genommen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03346) und der Beteiligungsprozess wurde beauftragt. Ein endgültiger Entwurf wird dem Stadtrat nach der Beteiligungsphase zur Beschlussfassung (voraussichtlich Ende 2022) vorgelegt.

Der STEP 2040 führt als integrierter Plan unterschiedliche Ziele, Strategien, Konzepte, Programme und Maßnahmen zusammen. Ziel ist es, die räumliche und infrastrukturelle Entwicklung der Stadt für die nächsten 20 Jahre vor dem Hintergrund der großen Handlungsfelder Freiraum-, Mobilitäts- und Stadtentwicklung sowie Klimaanpassung und Klimaschutz in Verbindung mit der Region in einem Bild aufzuzeigen. Die Ziele des STEP 2040 werden durch nachfolgende teilräumliche Planungsebenen wie Rahmenplanungen und Strukturkonzepte in die Umsetzungsebene übertragen und hier konkretisiert

Als eine der großen laufenden Planungen im Wohnungsbau ist der Dreilingsweg bereits Bestandteil des Entwurfs des STEP 2040 (siehe Abbildung 8).

Der Entwurf des STEP 2040 trifft für den Teilraum, in dem der Umgriff der Teilanpassung Dreilingsweg liegt, unter anderem Zielaussagen

- zur Einbindung in das differenzierte Netz aus Freiraumachsen und Parkmeilen sowie den Landschaftsräumen der Region,
- für den Ausbau des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote als Grundvoraussetzung für die Entwicklung neuer Siedlungsbausteine und
- als Potenzialgebiet zur Landschafts-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung am Stadtrand, einhergehend mit dem Ausbau von Versorgungs- und sozialer Infrastruktur sowie Freiraumangeboten und dem Ziel der Klimaneutralität.

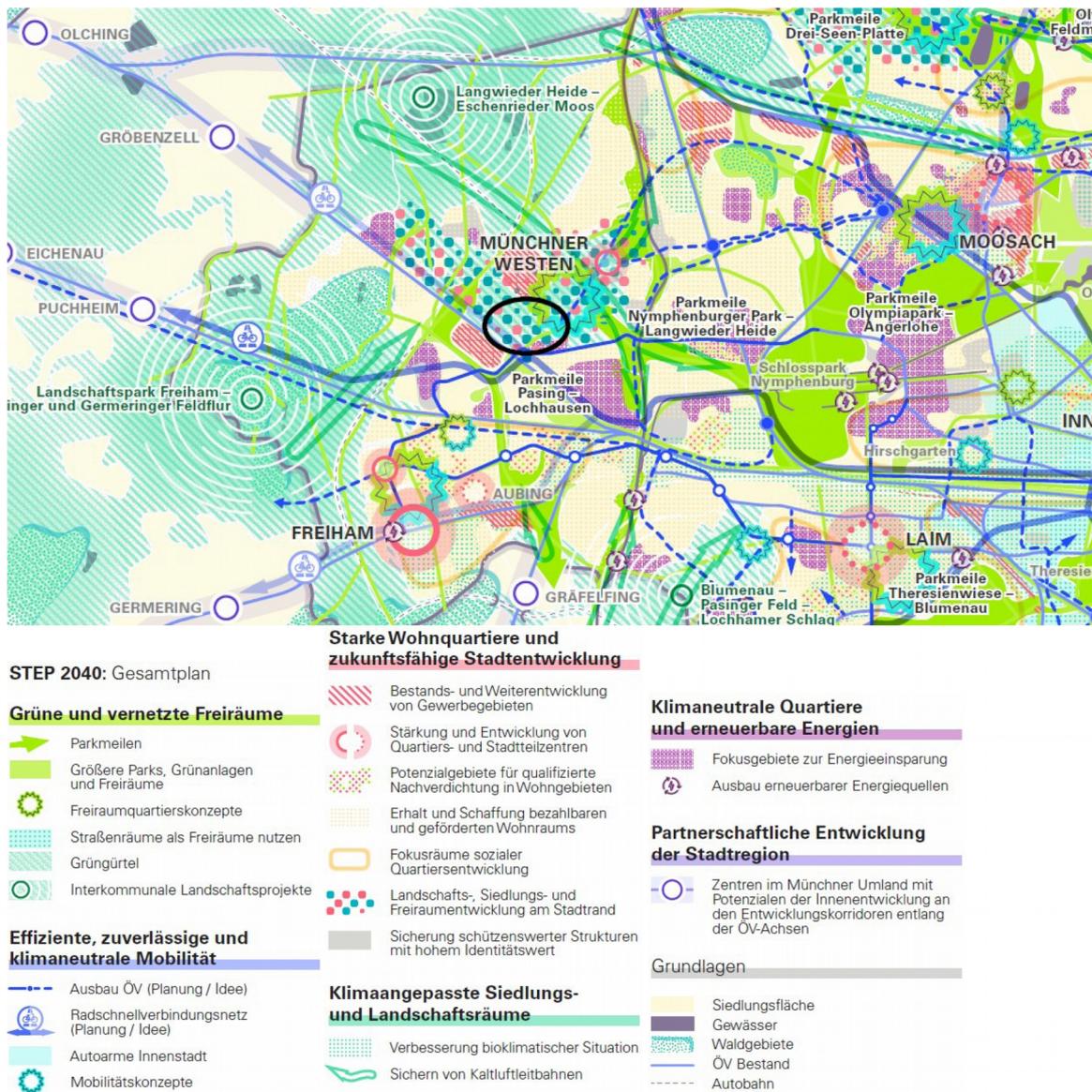


Abbildung 8: Ausschnitt aus dem Entwurfsplan München - Stadt im Gleichgewicht, STEP 2040: Gesamtplan mit Ausschnitt Legende (August 2021), ohne Maßstab

### 2.4.3. Freiraum 2030 und landschaftsbezogenes Wegekonzept Münchner Westen

Im Jahre 2015 wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung das Konzeptgutachten Freiraum München 2030 entwickelt, welches die Grundlage für die langfristige Freiraumentwicklung in der Landeshauptstadt München bildet. Im Rahmen weiterführender Planungen ist für den Bereich der Langwieder Heide die Sicherung als Raum wilder Natur und als naturinszenierender Ort zu berücksichtigen. Die im Betrachtungsraum vorhandenen produktiven Kulturlandschaften sind hinsichtlich einer Aufwertung bezüglich Erholungsnutzung, Nahversorgung und Bildung zu sichern und weiter zu entwickeln. Als übergeordnete Freiflächenkulisse lassen sich für das Untersuchungsgebiet die Münch-

ner Grüngürtel-Landschaften definieren. Als Verbindungselement zwischen dem Nymphenburger Schlosspark, dem Durchblick und dem würmbegleitenden Grünzug im Osten sowie der Erholungslandschaft der großen Badeseen im Westen bietet sich die Entwicklung einer Parkmeile an, die durch das Planungsgebiet führt.

Das seit Oktober 2019 vorliegende landschaftsbezogene Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel „Wege machen Landschaft“ setzt sich mit der Verbesserung des Wegenetzes für eine landschaftsbezogene Erholung auseinander. Mit einer zweiten Stufe dieser Studie, die derzeit in Angriff genommen wird, soll der Münchner Westen intensiver betrachtet werden.

#### 2.4.4. Strukturkonzept Mühlangerstraße/ Langwied (2007)

Für den Bereich Mühlangerstraße/ Langwied wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10767) am 04.10.2007 ein Strukturkonzept (siehe Abbildung 9) beschlossen.

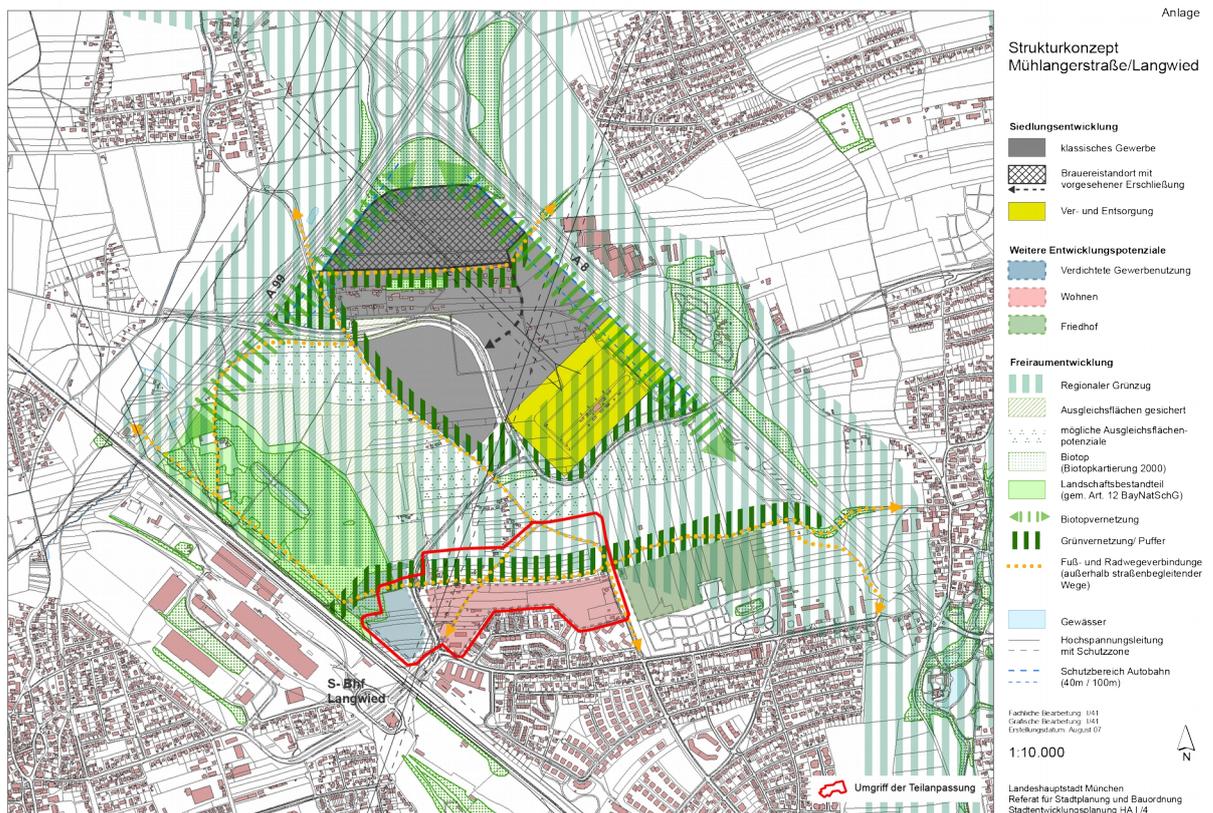


Abbildung 9: Beschlossenes Strukturkonzept (Anlage 8 der Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10767) ergänzt mit dem Umgriff der Teilanpassung, ohne Maßstab

Der in der Teilanpassung (siehe Anlage 4 und Ergänzung in Abbildung 9, sowie Abbildung 11) betrachtete Umgriff bildet den südlichen Teilbereich des insgesamt ca. 200 ha großen Gesamtumgriffs des Strukturkonzepts, das in nördlicher Ausdehnung durch das Autobahnkreuz A8/A99 begrenzt wird.

Das im Jahr 2007 beschlossene Strukturkonzept sieht für den Bereich der Teilanpassung

nördlich von Neu-Langwied bereits eine erweiterte Wohnnutzung vor. Die westliche Fläche, zwischen der Straße An der Langwieder Haide und der Bahntrasse, unmittelbar nördlich des S-Bahnhofs Langwied, wurde bereits zum damaligen Zeitpunkt aufgrund dieser Lage als für eine Wohnnutzung ungeeignete bewertet. Allerdings wurde im Zuge der Beschlussfassung in 2007 für diese Teilfläche als Nutzungsspektrum eine verdichtete, nicht störende Gewerbenutzung bzw. ein Fachmarktstandort gemäß den seinerzeitigen Zielen des Zentrenkonzepts der Landeshauptstadt München in Betracht gezogen. Im Rahmen der Behandlung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung wurde von dieser nicht störenden Gewerbenutzung jedoch Abstand genommen. Die Vollversammlung des Stadtrates hat sich im Ergebnis mit Beschluss vom 04.10.2007 für den Verbleib der landwirtschaftlichen Fläche ausgesprochen, mit der Maßgabe, die vorhandene Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahn zu erhalten sowie die vorhandenen Biotopflächen zu erhalten und durch die Anlage von Pufferzonen zu schützen (siehe Abbildung 10).

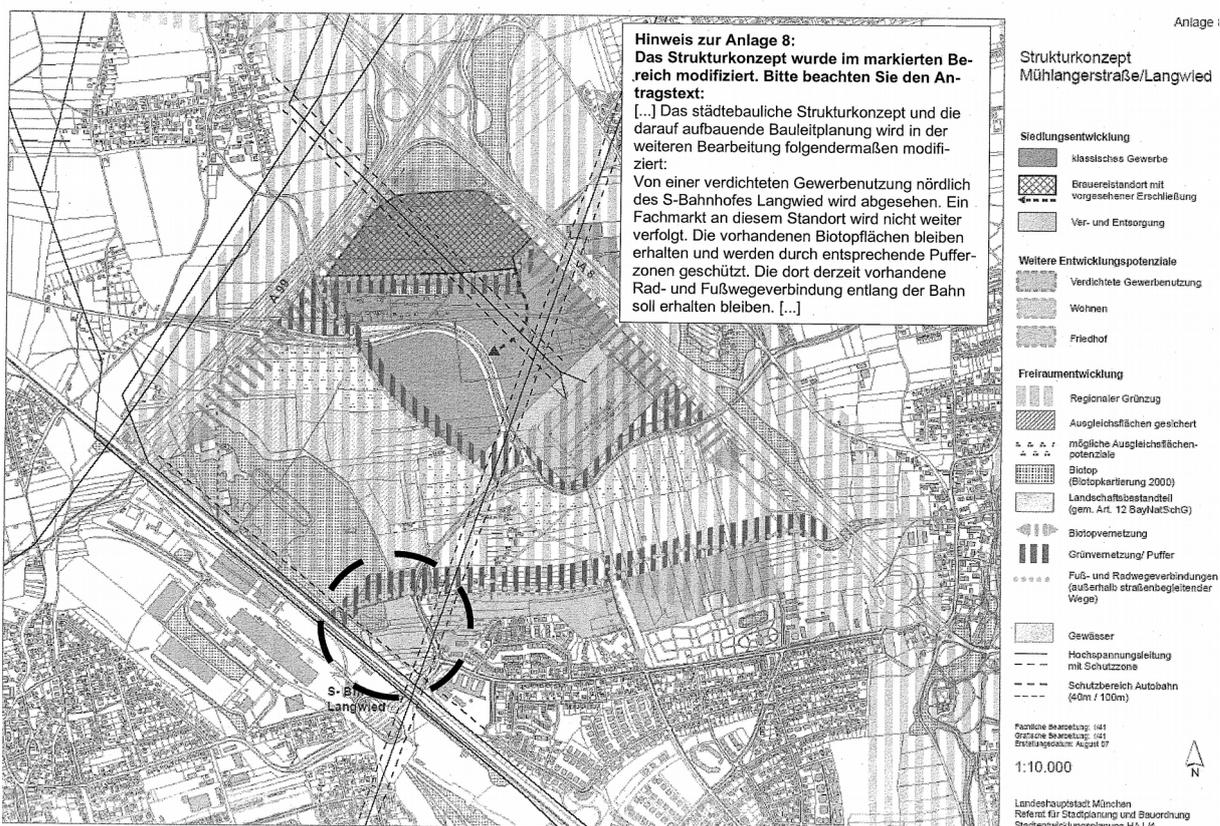


Abbildung 10: Hinweis, mit dem das Strukturkonzept der Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10767 beschlossen wurde, ohne Maßstab

### 2.4.5. Gewerbeflächenentwicklungsprogramm

In der von der Vollversammlung des Stadtrates am 19.12.2018 beschlossenen Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms - GEWI (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02731, Vollversammlung vom 19.12.2018) sind im Bereich der Teilanpassung weder „A-

Fläche“ (Flächen für das klassische, produzierende Gewerbe) noch „B-Fläche“ (Flächen für höher verdichtetes Bürogewerbe, wie z. B. Produktionsnahe Dienstleister oder technologieorientierte Branchen) dargestellt.

Eine Konzentration gewerblicher Nutzungen soll - wie bereits im 2007 beschlossenen Strukturkonzept vorgesehen – weiterhin nördlich des Umgriffs der Teilanpassung des Strukturkonzepts im Bereich der Mühlangerstraße erfolgen.

## **2.5. Auswirkungen der Planung**

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

Der weitere Einzugsbereich der Teilanpassung Dreilingsweg wurde morphologisch durch den Bau der Eisenbahnlinien im Münchner Westen und den Autobahnbau seit den 1930er Jahren stark geprägt. Die Folge dieser linearen Verkehrsinfrastrukturen war eine auch landschaftsräumlich deutlich wahrnehmbare Zerschneidung, die den landschaftlichen Zusammenhang mit der Niedermoorlandschaft im Westen und der Würmniederung im Osten nicht mehr sichtbar macht.

Durch die neue Führung der Mühlangerstraße und der Straße An der Langwieder Heide seit 2006 wurde der verbliebene Landschaftsraum zusätzlich zergliedert. Hinzu treten starke Barrierewirkungen und Immissionsbelastungen der angrenzenden Freiräume durch die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen auf. Das nördlich des Umgriffs der Teilanpassung liegende Hauptspannwerk Menzing verursacht eine gegenüber sonstigen Landschaftsteilen in München ungewöhnliche Verdichtung von Hochspannungstrassen und unterstreicht einen technisch geprägten Charakter des Landschaftsbildes.

Trotz dieser zahlreichen technischen Infrastrukturen bietet die vorhandene Kulturlandschaft einen wertvollen Erholungsraum. Die Weite der Münchner Schotterebene ist in diesem Landschaftsraum deutlich wahrnehmbar. Vereinzelt eingestreute Kleinstrukturen wie prägende Einzelbäume und Gehölzstrukturen ergänzen die Wahrnehmung der Weite des Raums. Aus naturschutzfachlicher Sicht dienen derartige weite Kulturlandschaften als wertvollen Lebensräume für Wiesenbrüter, für die strukturarme Lebensräume Voraussetzung sind.

Hohen Erholungswert besitzt auch das vorhandene Fuß- und Radwegenetz, sowohl für den vorhandenen Landschaftsraum als auch als Verbindungsglied zu den angrenzenden Nachbargemeinden und deren Freiräume, sowie zu den Badeseen im Nordwesten Münchens. Dieses Wegenetz wird auch bei der Vertiefung des landschaftsbezogenen Wegekonzepts für den Münchner Westen eine tragende Rolle spielen und sollte durch Planungen nicht beeinträchtigt werden.

Die Langwieder Heide, ein sich aus vielfältigen Vegetationsstrukturen sowie Wasserflächen einer ehemaligen Kiesgewinnung zusammensetzender Landschaftsbestandteil, ragt in ihrer Bedeutung für München und den Münchner Westen heraus. Sie stellt mit ihrem Umfeld ein überregional bedeutsames Biotop und ein naturbetontes Erholungsgebiet dar. Wegen ihrer wertgebenden Arten besitzt sie naturschutzfachlich landesweite Bedeutung und ist zugleich ein großes Frischluftreservoir.

Wichtige elementare Vernetzungen entlang der Langwieder Heide (u.a. entlang der Bahnlinie im Süden) sind langfristig zu sichern.

Aus genannten Gründen ist die Freihaltung des Regionalen Grünzugs und der Erhalt seiner Funktionen elementar.

## 2.5.2. Verkehrliche Situation

Der Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München (VEP, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07218, VV am 15.03.2006) gibt die grundsätzlichen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung zu Mobilität und Verkehr vor. Als wesentliche Ziele des Verkehrsentwicklungsplans sind Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und -verlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel sowie die stadtverträgliche Gestaltung des notwendigen Verkehrs benannt.

Im Sommer 2018 hat der Münchner Stadtrat die Weiterentwicklung des bestehenden Verkehrsentwicklungsplan zu einem "Mobilitätsplan für München" beschlossen (Vom Verkehrsentwicklungsplan zum Mobilitätsplan für München (MobiMUC), Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11704, VB Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 11.07.2018), in dem die Maßnahmen und Konzepte zusammengeführt und die veränderten Rahmenbedingungen sowie Herausforderungen berücksichtigt werden. Im ersten Schritt der MobiMUC-Erarbeitung wurde über das Projekt „Modellstadt 2030“ eine Vision zur Mobilität der Zukunft mit entsprechenden Zielen definiert. Vorarbeiten dieses Projektes wurden in der Mobilitätsstrategie 2035 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507, VB vom 15.06.2021) übernommen, welche auch den Verkehrsentwicklungsplan von 2006 ablöst. Basis der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung ist die Verkehrswende, welche in der Mobilitätsstrategie 2035 mit dem vom Stadtrat bereits 2017 übernommenen Ziel des Bürgerbegehrens „Sauba sog I“, wonach bis 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden, erreicht werden soll. Hierbei soll verstärkt auf platzsparende und umweltfreundliche Mobilitätsformen gesetzt und der öffentliche Raum zugunsten des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs neu aufgeteilt werden.

### Fuß- und Radverkehr

Im Süden des Gebiets der Teilanpassung verläuft gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München eine Hauptroute für den Radverkehr auf der Bergsonstraße. Die Route führt sowohl in den nördlichen und westlichen Landschaftsraum Münchens als auch in den Osten Richtung Innenstadt. Der Dreilingsweg und die Negrellistraße sind als Nebenroute klassifiziert.

Die früher für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr zur Verfügung stehenden Straßen Mooswiesenstraße und Bergwiesenstraße wurden mit Fertigstellung der Straße An der Langwieder Haide größtenteils für den Kfz-Verkehr gesperrt. Sie dienen seitdem als Fuß- und Radwegeverbindungen, über die unter anderem das Freizeitgelände Langwieder-/Lußsee erreicht werden kann.

Im Bestand sind an den heutigen Straßen Am Lochfeld und Dreilingsweg keine und auf der Mooswiesenstraße nur auf Teilstücken separate Gehwege vorhanden.

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die nächstgelegene S-Bahnhaltestelle Langwied ist im westlichen Teil des Gebiets der Teilanpassung. Von dort fährt die S-Bahn stadtauswärts in Richtung Mammendorf und über das Stadtzentrum in Richtung Holzkirchen. Das Gebiet der Teilanpassung liegt größtenteils im 600 Meter-Einzugsbereich der Haltestelle (siehe Anlage 3).

Südlich des Bereichs der Teilanpassung verkehrt eine Buslinie auf der Bergsonstraße in Richtung Westen nach Freiham (über Aubing und Langwied Bahnhof) und nach Osten in Richtung Olympia-Einkaufszentrum (über Obermenzing Bahnhof). Über die Haltestelle

Alte Allee ist das Gebiet der Teilanpassung zusätzlich an eine Metro-Buslinie, die zwischen Schloss Blumenburg und Fürstenried West verkehrt, angebunden.

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Verkehrsaufkommen**

Das Gebiet der Teilanpassung wird über die Straßen An der Langwieder Haide im Westen (Hauptverkehrsstraße - HVS) und die nachgeordneten Straßen Mooswiesenstraße bzw. Bergsonstraße im Osten verkehrlich erschlossen.

Durch die im Nordwesten des Planungsgebietes verlaufende HVS Mühlangerstraße ist das Planungsgebiet über die Anschlussstelle München-Lochhausen unmittelbar an das übergeordnete Hauptstraßennetz A8/A99 angebunden.

### **2.5.3. Nahversorgung**

Im fußläufigen Einzugsbereich des Untersuchungsgebietes sind derzeit keine Nahversorgungsmöglichkeiten vorhanden. Ein Lebensmittelvollsortimenter in der Straße An der Schäferwiese und ein Lebensmitteldiscounter in der Bergsonstraße in jeweils ca. 800 bis 900 m Entfernung sind die nächstgelegenen Nahversorger. Beide haben eine zeitgemäße Größe.

### **2.5.4. Soziale Infrastruktur**

Das vom Stadtrat der Landeshauptstadt München einstimmig beschlossene Aktionsprogramm Schul- und Kita-Bau 2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01640 am 05.11.2014) ist das deutschlandweit größte kommunale Bildungsbauprogramm. Bis zum Jahr 2040 wird die Zahl der Einwohner\*innen mit Haupt- und Nebenwohnsitz voraussichtlich bei 1,845 Millionen liegen. Dieses Bevölkerungswachstum macht sich auch an den Schulen und Kindertageseinrichtungen (Kita) bemerkbar. Somit sind die Herausforderungen hinsichtlich der Schul- und Kitaversorgung gewaltig. Für den Neubau von Kitas und Schulen müssen Flächen gefunden und planungsrechtlich gesichert werden. An der zügigen Umsetzung der Bauvorhaben sind die unterschiedlichsten Fachstellen der Verwaltung beteiligt. Im Jahr 2009 wurde die „Arbeitsgruppe Ausbauoffensive Kindertageseinrichtungen“ und im Jahr 2013 die „Arbeitsgruppe Schulbauoffensive“ eingesetzt. Seit Beschluss des Stadtrates vom 26.06.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14012, Schulbauoffensive 2013-2030) wird die AG Ausbauoffensive Kindertageseinrichtungen unter dem Namen „Task Force Kindertageseinrichtungen“ (TF KITA) geführt.

In diesen Gremien sind alle beteiligten städtischen Referate vertreten: das Referat für Stadtplanung und Bauordnung für stadtplanerische Belange und für Fragen des Bauordnungsrechts, das Baureferat für die technische Realisierung von Bauvorhaben, das Referat für Bildung und Sport für Fragen des Bedarfs und der pädagogischen Anforderungen, das Kommunalreferat für Grundstücksfragen und die Stadtkämmerei für das Thema Finanzierung.

### **Kinderkrippen und Kindergartenversorgung**

Die Umgebung ist aktuell teilweise gut mit Kitaplätzen versorgt.

Im Kindergartenbereich liegt der Versorgungsgrad der angrenzenden Baublöcke bei über 90 % und entspricht damit nahezu dem städtischen Zielwert der Kindergartenversorgung (Ziel ist eine Versorgung mit 100 %).

Im Kinderkrippenbereich ist die Versorgung mit Plätzen in den angrenzenden Baublöcken im Südosten nicht gut, da hier nur eine Einrichtung, eine Eltern-Kind-Initiative mit 15 Plät-

zen existiert und damit nur ein Versorgungsgrad von unter 35 % besteht. In den angrenzenden Wohngebieten Richtung Innenstadt liegt der Versorgungsgrad zwischen 45 % und 60 % (Ziel ist eine Versorgung von 60 %). Hier befinden sich mehrere Kinderkrippeneinrichtungen. Aus der vorhandenen Wohnnachbarschaft ist derzeit für den Kindergartenbereich kein zusätzlich mit abzudeckender Umgebungsbedarf zu erwarten. Der zusätzliche Bedarf an Kinderkrippenplätzen könnte in einem neu zu entwickelnden Wohngebiet aufgefangen werden.

Der sich durch die potenzielle Wohnbauschaffung im Planungsgebiet ergebende und bei einer Entwicklung abzudeckende Bedarf an Kinderkrippen- sowie Kindergarteneinrichtungen variiert je nach Anzahl der Wohneinheiten, Bauraten und Förderanteilen. Diese Bedarfe sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung gebietsbezogen zu berücksichtigen. Da aktuell keine zusätzlichen freien Kapazitäten in den Einrichtungen in der Umgebung bestehen und das Gebiet am Stadtrand liegt, müssen auch eventuell auftretende Spitzenbedarfe im neu entstehenden Wohngebiet selbst aufgefangen werden und die Fertigstellung der Kitas muss zeitlich parallel mit der Fertigstellung der Wohnungen erfolgen.

### **Grundschulversorgung**

Derzeit wird das Gebiet über die Grundschule An der Schäferwiese versorgt.

Mit Blick auf Überlegungen zum Wohnungsbaupotential und die damit verbundene Auswirkungen auf die Grundschulversorgung, wird eine zu erwartende Mehrung der Wohnbauraten überschlägig ermittelt und die Schulbedarfe werden prognostiziert. Analog den Ausführungen zu den 0-6-Jährigen variiert der zukünftige Bedarf je nach Anzahl der Wohneinheiten, Bauraten und Förderanteilen. Es wird geprüft werden, ob die Grundschule An der Schäferwiese für die zusätzlichen Schüler\*innen erweitert werden kann oder ob eine zusätzliche Grundschule geschaffen werden muss. Grundsätzlich ist es Aufgabe der Bauleitplanung flächensparenden, dichten Wohnungsbau umzusetzen. Somit ist im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu prüfen, ob durch den Zuwachs an neu geschaffenen Wohnungen die Grundschulversorgung durch den bestehenden Schulstandort gesichert werden kann.

### **Versorgung mit weiterführenden Schulen und beruflichen Schulen**

Mit dem Wachstum der Stadt wächst auch das Kinderpotenzial für die weiterführenden und beruflichen Schulen. Die räumliche Versorgung mit öffentlichen Realschulen und Gymnasien ist nicht, wie im Bereich der Grundschulen, an einen Schulsprengel gebunden. Um die Bildungschancen für Schüler\*innen dieser Altersgruppen zu erhöhen, ist eine wohnortnahe Versorgung und eine gute Erreichbarkeit dieser Bildungseinrichtungen unumgänglich. Eine Zielsetzung der Bedarfsplanung ist demnach, die Schulwege nach Möglichkeit so kurz wie möglich zu halten und wohnortnahe, weiterführende Schulen mitzudenken.

Um die wachsenden Bedarfe gesamtstädtisch, im Stadtbereich West und damit auch die Bedarfe im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung im Münchner Westen / Langwied zu decken, wurde in dem Beschluss Schulbauoffensive (SBO) 2013/30 Bedarfsentwicklung und -planung für die öffentlichen Münchner Realschulen und Gymnasien - Fortschreibung vom 26.06.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14562) beschlossen, im Münchner Nordwesten / Bereich Langwied einen Standort für ein Gymnasium und eine weitere weiterführende Schule zu sichern.

Des Weiteren besteht gesamtstädtisch ein Bedarf für ein berufliches Schulzentrum. In einem neu zu planenden Berufsschulzentrum sollen mehrere Berufsschulzweige, die derzeit

an verschiedenen Standorten untergebracht sind, zusammengeführt werden. Der Auftrag, für ein Berufsschulzentrum ein entsprechendes Grundstück, unter Berücksichtigung von städtischen als auch nicht städtischen Grundstücken zu sichern und die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, wurden in dem Beschluss zur Umsetzung der Schulentwicklungsplanung berufliche Schulen Errichtung eines neuen Kompetenzzentrums für Umwelttechnik und erneuerbare Energien vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07239) durch den Stadtrat beschlossen.

#### **2.5.5. Versorgung mit Sport (Vereinssport, Breitensport, informeller Sport)**

Im Rahmen des Schulbaus werden Sportstätten geplant, die nach dem Schulsport auch anderen Nutzer\*innen, wie zum Beispiel Sportvereinen, zur Verfügung stehen. Die Größe und auch die Ausstattung dieser Anlagen wird, sofern baulich möglich, über die schulischen Anforderungen hinaus geplant (z.B. 3-fach-Sporthalle statt 2-fach-Sporthalle), um einen möglichst hohen Nutzer\*innenbedarf zu decken.

Auch die öffentlichen Grünanlagen dienen maßgeblich der Freizeitsport- und Erholungsnutzung. Das Baureferat plant und baut die städtischen Grünanlagen mit entsprechenden Angeboten. Dabei werden alle Altersgruppen, die Aspekte der Inklusion und der Gendergerechtigkeit, aber auch ökologische Belange berücksichtigt. In den öffentlichen Grünanlagen steht in der Regel eine breitgefächerte Infrastruktur an städtischen Spiel- und Sportangeboten (z.B. Bewegungs-, Fitness- und Calisthenic Anlagen oder Boulderwände) bereit.

#### **2.5.6. Immissionen und Vorbelastungen (Altlasten)**

Auf das Plangebiet wirken Immissionen sowohl aus den umgebenden Gewerbenutzungen als auch aus dem Erschließungsnetz ein, deren Auswirkungen für die neu zu entwickelnden Nutzungen (Wohnen und Bildungseinrichtung) im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu bewältigen sind.

Relevante lärm- bzw. geruchsemitternde Unternehmen befinden sich südlich der Bahnlinie im Gewerbegebiet Rupert-Bodner-Straße, sowie nördlich des Umgriffs der Teilanpassung im Gewerbegebiet jenseits der Mühlangerstraße, mit bereits bestehendem Wertstoffhof, Umspannwerk und einer Großbrauereiansiedlung.

Hochspannungsleitungen verlaufen entlang der Bahntrasse und im Bereich zwischen der Straße An der Langwieder Haide und dem Dreilingsweg.

Der Teilbereich zwischen den Bahngleisen der S-Bahn Langwied und der Straße An der Langwieder Haide wurde im Auftrag des Eigentümers bereits großteils bezüglich Altlasten erkundet. Dabei wurden im Bereich der vorgesehenen Gemeinbedarfsfläche für Erziehung keine Hinweise auf Bodenverunreinigungen angetroffen. Die aus dem Bereich entnommenen Bodenmischproben waren unauffällig.

Das übrige Planungsgebiet ist im Rahmen von weiteren konkretisierenden Planungen von den Eigentümern eigenständig auf Bodenverunreinigungen und Kampfmittel zu erkunden.

#### **2.6. Zusammenfassung der vorhandenen Rahmenbedingungen (insbesondere der Restriktionen für eine Siedlungsentwicklung)**

Neben dem Regionalen Grünzug (siehe Punkt 2.2.1) und den maßgeblich zu berücksichtigenden Schutzgebieten Langwieder Haide und Biotop mit ihrem angrenzenden Ausgleichsflä-

chensystem (siehe Punkt 2.4.1) sind folgende weitere, auf das Planungsgebiet einwirkende Rahmenbedingungen (Restriktionen) bei den weiteren Entwicklungsüberlegungen zu berücksichtigen (siehe Anlage 3, Stärken/Schwäche-Analyse):

- Starkstromleitung mit Schutzbereichen:  
Das Betrachtungsgebiet wird im westlichen Teil, innerhalb der potenziellen Wohnungsbauentwicklungsflächen, von einer in Nord–Süd–Richtung verlaufenden, 110kV-Hochspannungsleitung gekreuzt.  
Ein Schutzbereich von beidseitig jeweils 30m ist einzuhalten.
- Lärmemissionen:  
durch die nordöstlich des Umgriff verlaufende Autobahn A8, die südwestlich des Umgriff verlaufende Bahnlinie, sowie die Straßen An der Langwieder Haide und Bergsonstraße.
- Vorhandene, sehr heterogene Bebauungsstruktur im Bestand, die heute den Siedlungsrand bildet.
- Mangelnde Nahversorgung.
- Eingeschränkte ÖPNV-Anbindung größerer Teile des bestehenden Siedlungsraums.

### 3. Planungsziele

Wie eingangs dargelegt, stellt die Schaffung von Flächen für Bildungseinrichtungen und die Entwicklung neuer Wohnbauflächen ein Kernziel der Potenzialuntersuchung für den betrachteten südlichen Bereich des Strukturkonzepts Mühlangerstraße/ Langwied 2007 dar.

Weitere im Rahmen einer tragfähigen Stadtentwicklungsplanung ebenfalls abzudeckende Nutzungsbedarfe (Freiraum-/Grünversorgung) sowie die mit der starken Bevölkerungszunahme konkret einher gehenden Folgebedarfe an sozialer und technischer Infrastruktur fließen in die Überlegungen zur Flächenmobilisierung des Betrachtungsraums ebenso ein. Damit ergeben sich für den Untersuchungsraum folgende stadtentwicklungs- und landschaftsplanerische Zielsetzungen, um das Flächenpotenzial auch gemäß dem übergeordneten Ziel der Landeshauptstadt München einer kompakten gemischt genutzten und sozial integrierenden Entwicklung zuzuführen:

- Sicherung und Wahrung der Funktionen des Regionalen Grünzugs Nr. 6 „Dachauer Moos/ Freisinger Moos/Grüngürtel München Nordwest“ unter anderem durch Ausbilden einer abschließenden Siedlungsgrenze Richtung Norden
- Sicherung, Aufwertung und übergeordnete ökologische Vernetzung der vorhandenen Ausgleichsflächen, Biotopstrukturen und des geschützten Landschaftsbestandteils einschließlich der Bewältigung artenschutzrechtlicher Fragen
- Entwicklung einer funktionsfähigen sozialen Infrastruktur durch Schaffung von wohnortnahen Kindertageseinrichtungen und Gemeinbedarfsstandorten für Bildungseinrichtungen wie weiterführende und berufliche Schulen mit Sportflächen
- Entwicklung eines mit der Umgebung vernetzten, qualitätvollen Wohnquartiers mit Arrondierung attraktiver Grün- und Erholungsflächen sowie ggf. erforderlichen Maßnahmen zum Lärmschutz zugunsten eines hochwertigen Wohnumfeldes
- Ansiedlung von Nahversorgungseinrichtungen, um bestehende Versorgungslücken zu schließen
- Herstellung einer funktionsfähigen und effizienten verkehrlichen Erschließung mit Anbindung an das ÖPNV- und übergeordnete Straßennetz
- Entwicklungsmöglichkeit eines attraktiven Fuß- und Radwegenetzes mit Anbindung an die Wohnnachbarschaft sowie an das übergeordneten Freizeit- und Naherholungs-

wegenetz

#### 4. Integriertes Strukturkonzept

Das integrierte Strukturkonzept, wie in Anlage 4 und Abbildung 11 verkleinert, sowie als Ausschnitt in Abbildung 12 dargestellt, zeigt flächenhaft die Bereiche, die stadtentwicklungsplanerisch an die aktuellen Gegebenheiten angepasst werden.



Abbildung 11: Verkleinerte Anlage 4 des Strukturkonzept Mühlangerstraße/Langwied, Teilanpassung Dreilingsweg, Datengrundlage: © Landeshauptstadt München - Kommunalreferat - GeodatenService 2021 Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021, ohne Maßstab

Damit zeichnen sich für eine künftige Neuausrichtung im Umgriff der Teilanpassung grundsätzlich drei Nutzungsschwerpunkte ab:

- Flächen für eine potenzielle Wohnentwicklung mit integrierten Kindertageseinrichtungen und integrierter Nahversorgung
- Flächen für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schulnutzung
- Grün- und Freiflächen (Erhalt bzw. Neuqualifizierung)



 Umgriff der Teilanpassung

**Entwicklungspotenziale (angepasst)**

-  Wohnen (Bruttobauland)
-  Wohnen und Fläche für Bildung und Gemeinbedarf
-  Wohnen (2007 beschlossen) zusätzlich Fläche für Nahversorgung/Gemeinbedarf integrieren
-  Wohnen und Fläche für Bildung und Gemeinbedarf
-  Fläche für Bildung
-  Pufferzone Biotopfläche
-  Öffentliche Grünfläche

-  Bildungseinrichtung und Flächen für Sport
-  Schaffung von Kindertageseinrichtungen
-  Fläche für Nahversorgung
-  Fuß- und Radwegeverbindungen stärken  
wünschenswerte Fuß- und Radwegebrücke
-  Regionaler Grünzug
-  Hochspannungsleitung mit Schutzzone

Abbildung 12: Detailansicht Anlage 4, Datengrundlage: © Landeshauptstadt München - Kommunalreferat - GeodatenService 2021 Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021

Während die Grün- und Freiflächennutzung hinsichtlich Art und Umfang in alle Siedlungsentwicklungsbereiche und Siedlungsvarianten hineinspielt und zu berücksichtigen ist, ergeben sich für die Nutzungen Wohnen sowie Bildungseinrichtungen und Ansiedlung von

Nahversorgungseinrichtungen eingrenzbarer Bereiche für eine qualitätvolle Flächenentwicklung.

Abhängig von den weiteren Planungsschritten sind die aus den Eingriffen in Natur und Landschaft resultierenden Ausgleichsflächen möglichst eingriffsnah zu Lasten der Planungsbegünstigten nachzuweisen. Der Umfang der resultierenden Eingriffe wird von den Ergebnissen der weiteren Planungsschritte abhängig sein.

Für eine künftige Gemeinbedarfsnutzung mit der Zweckbestimmung Schulnutzung kommt der Bereich zwischen der Straße An der Langwieder Haide und der Bahntrasse in Betracht. Für Wohnnutzung und eine weitere Gemeinbedarfsnutzung mit der Zweckbestimmung Schulnutzung, Kinderkrippe und Kindergarten ist dies die Fläche zwischen den Straßen An der Langwieder Haide und Mooswiesenstraße. Im Folgenden werden diese Flächen betrachtet.

#### **4.1. Nutzungsschwerpunkt Wohn- und Gemeinbedarfsfläche**

Der Entwicklungsbereich zwischen der Straße An der Langwieder Haide und der Mooswiesenstraße wurde bereits im 2007 beschlossenen Strukturkonzept (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10767) im südlichen Teil für eine Wohnentwicklung vorgeschlagen.

In der Teilanpassung sollen die nördlich liegenden, überwiegend vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen und die derzeit bereits mit Wohnnutzung bzw. zum Teil mit gewerblicher Nutzung belegten Flächen mit einer flächensparenden Planung von Wohn-, Bildungs- und Gemeinbedarfsnutzung sowie einer grünplanerischen Nutzung zugeführt werden.

Dabei ist eine qualitative Durchwegung und Vernetzung mit der Umgebung zu berücksichtigen und den Funktionen des Regionalen Grünzugs ein besonderes Gewicht einzuräumen. Der nördliche Rand der geplanten Siedlungsentwicklung soll langfristig als Entwicklungsgrenze fixiert werden. Nach Norden soll er einen Abschluss des Siedlungsrandes mit einer qualifizierten Ausstattung mit öffentlichen Grün- und Erholungsflächen darstellen und einen Übergang zur freien Landschaft bieten. Es sind insgesamt mindestens 20 m<sup>2</sup>/Einwohner\*in nutzbare öffentliche Grünflächen und private Freiflächen vorzusehen.

Um eine mögliche Beeinträchtigung des Regionalen Grünzugs zu einem frühen Planungszeitpunkt mit den betroffenen Behörden abzuklären, erfolgte im August 2018 eine entsprechende Voranfrage an die Höhere Landesplanungsbehörde, Regierung von Oberbayern. In ihrer Stellungnahme stellt die Höhere Landesplanungsbehörde fest, dass hinsichtlich des seinerzeit vorliegenden Entwurfs, der im Einklang mit der Teilanpassung des Strukturkonzeptes steht, kein Konflikt mit dem regionalplanerischen Ziel konstatiert werden könne. Die Haupteerschließung für das Wohn- und Gemeinbedarfsgebiet erfolgt über die Straße An der Langwieder Haide. Eine nachgeordnete Erschließung für das Wohngebiet kann über die im Bereich des Planungsgebietes auszubauende, südliche Mooswiesenstraße erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass eine neue Verbindung zwischen den beiden Straßen nicht als neue Durchfahrtsstraße fungiert, aber eine gute Rad- und Fußwegverbindung zu den angrenzenden Bereichen ermöglicht. Ein künftig zusätzliches Verkehrsaufkommen kann grundsätzlich vom umliegenden Straßennetz aufgenommen werden, sofern eine Anpassung und Steigerung der Leistungsfähigkeit der angrenzenden schon bestehenden Knotenpunkte Mooswiesenstraße/Bergsonstraße/Alte Allee und Mühlanger-

straße/An der Langwieder Haide erfolgt.

Bezüglich einer Anbindung an das bestehende Netz des ÖPNV ist zu prüfen, inwieweit die bestehenden Buslinien erweitert oder ausgebaut werden können.

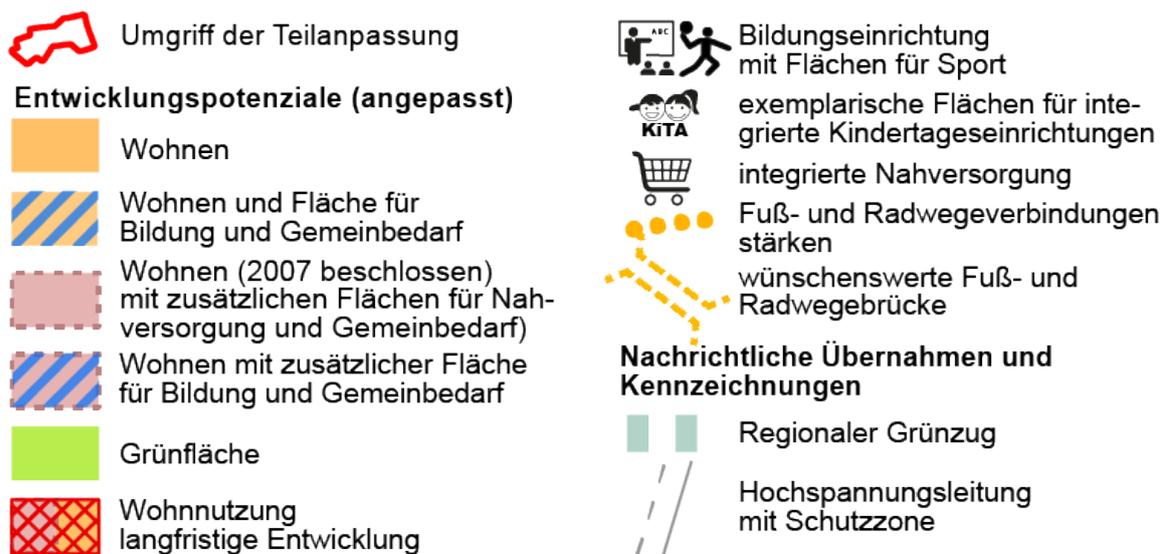


Abbildung 13: Entwicklungspotential Wohnen mit Fläche für Bildungseinrichtung, Datengrundlage: © Landeshauptstadt München - Kommunalreferat - GeodatenService 2021 Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021

Um eine fußläufige Nahversorgung für die derzeitigen und die künftigen Bewohner\*innen zu bieten und um die qualitative Nahversorgung in Langwied zu verbessern, wird in Übereinstimmung mit dem Zentrenkonzept Potenzial für einen Ergänzungsstandort für die Nahversorgung mit einer verträglichen Größenordnung von rund 3.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche (GF) bzw. ca. 2 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und Angebote weiterer Dienstleister gesehen.

Eine ausreichende Anzahl an Einrichtungen von Kinderkrippen und Kindergärten ist in die Planung für das Wohngebiet mit aufzunehmen. Der benötigte Flächenbedarf und die genaue Lage für die Bildungseinrichtungen ist in der konkreten Planungsumsetzung zu ermitteln.

Wie unter Punkt 2.5.4 „Soziale Infrastruktur“ beschrieben, wurde in einem Beschluss zur Schulbauoffensive (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14562) im Jahre 2019 festgelegt, im Münchner Nordwesten/Bereich Langwied je einen Standort für ein Gymnasium und eine weiterführende Schule zu sichern. Im Zuge der Bearbeitung der Teilanpassung des Strukturkonzeptes hat sich hier ein Schulstandort für eine weiterführende Schule herauskristallisiert. Nach aktuellen Prognosen ist zur Deckung des neuen Grundschulbedarfs eine Erweiterung der Grundschule An der Schäferwiese ausreichend. Somit kann hier ein Schulstandort für eine weiterführende Schule entwickelt werden. Die genaue Lage wird in den nachstehenden Verfahren festgelegt: Die in Frage kommende Fläche ist daher schraffiert dargestellt. Ein Standort im Nordosten erscheint aus jetziger Sicht sinnvoll, da die Freisportflächen im Regionalem Grünzug untergebracht werden können.

Die entstehenden Sportflächen der Schule können darüber hinaus für Vereinsnutzungen zur Verfügung stehen und die entstehenden weiteren Sportbedarfe, sowohl für ein neues Wohnquartier als auch für die angrenzenden Quartiere abdecken. Der Flächenbedarf für eine weiterführende Schule mit notwendigen Schulsportflächen beträgt ca. 3,5 ha.

Aufgrund der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse im Umgriff der Teilfortschreibung ist eine Umsetzung der Wohnnutzung in zwei Realisierungsphasen zu erwarten.

Südöstlich des Dreilingswegs sind je ca. 50 % der Flächen im Eigentum der Landeshauptstadt München und einer/\*m Projektentwickler\*in mit einer grundsätzlich bekundeten Bereitschaft zur Entwicklung dieser Flächen. Neu entstehender Wohnraum und die Realisierung einer weiterführenden Schule scheinen in diesem Teilbereich kurz- bis mittelfristig umsetzbar. Der Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2175 „Dreilingsweg“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04808) wurde am 15.12.2021 für den Teilbereich östlich des Dreilingswegs in der Sitzung der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München beschlossen.

Auf der Fläche zwischen der Straße An der Langwieder Haide und dem Dreilingsweg konzentriert sich kleinteiliges Einzeleigentum mehrerer Privateigentümer\*innen. Allerdings bedarf dieser Bereich einer verbindlichen Bebauungsplanung für eine geordnete städtebauliche Entwicklung und Struktur. Für eine weitere Bauleitplanung zum verdichteten Wohnungsbau im Sinne dieser Teilanpassung ist zu gegebener Zeit die Zustimmung aller Grundeigentümer\*innen zu einer gemeinsamen Projektentwicklung, zu Umlegung und zu den Grundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung erforderlich. Diese gemeinschaftlichen Abstimmungen stellen ein Hemmnis für eine angestrebte zusammenhängende und kompakte Wohnbauneuschaffung dar. Daher ist für diesen Bereich von einem langfristigen Realisierungszeitraum auszugehen. Diese Bereiche ist für eine potenziellen Wohnflä-

chenneugewinnung gesondert ausgewiesen (siehe Abbildung 13, Darstellung als „Wohnnutzung langfristige Entwicklung“). Eine perspektivische Überplanung und Umstrukturierung zu Wohnbaufläche wird trotzdem für diesen Teil der Flächen empfohlen.

#### 4.2. Nutzungsschwerpunkt Gemeinbedarfsfläche

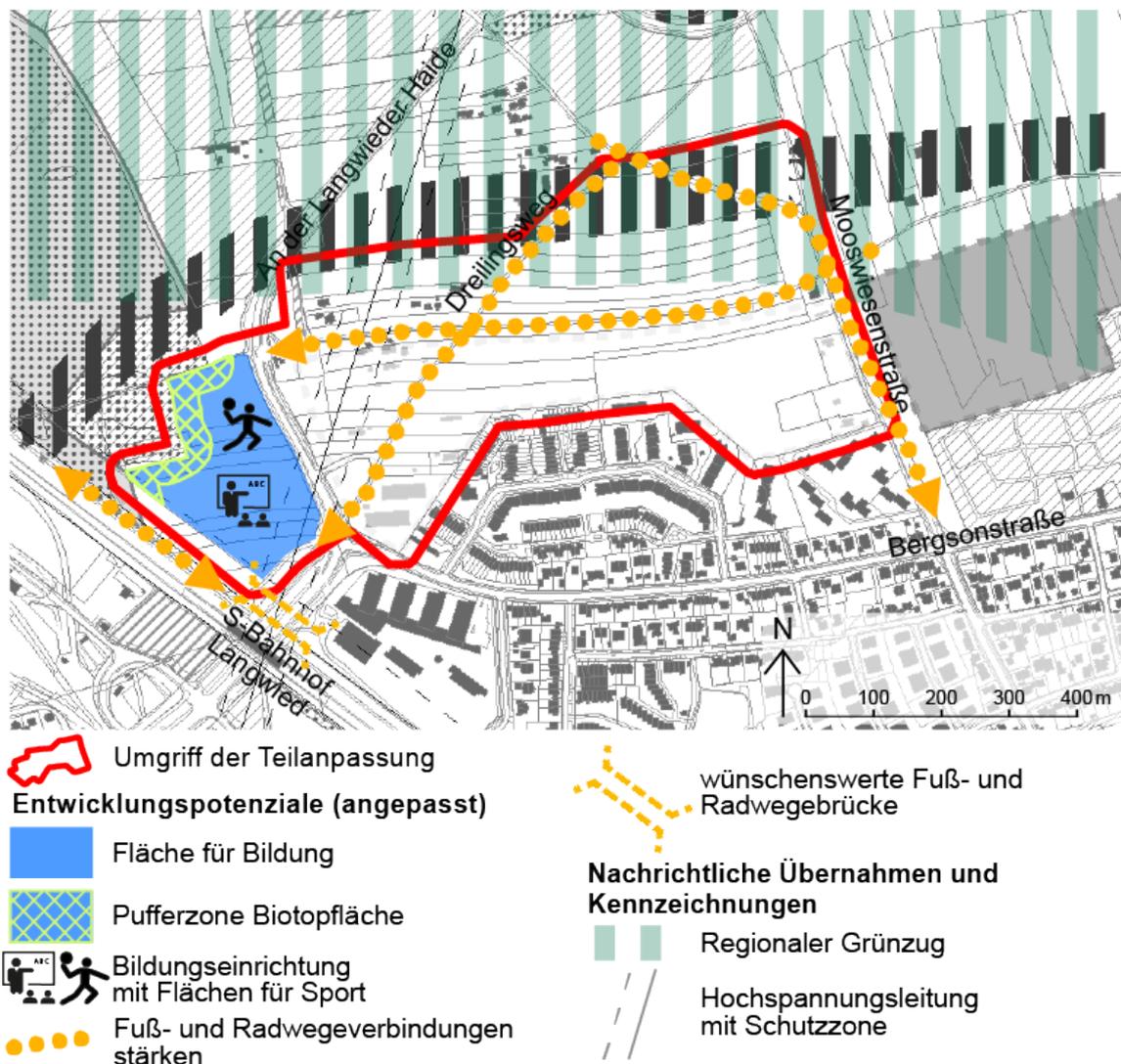


Abbildung 14: Entwicklungspotential für eine Fläche für Bildungseinrichtung, Datengrundlage: © Landeshauptstadt München – Kommunalreferat - GeodatenService 2021. Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021

Auch wenn der Erhalt landwirtschaftlicher Flächen einen sehr hohen Stellenwert besitzt, sind im Rahmen einer vorausschauenden Flächenplanung Gemeinbedarfsflächen für Bildung, insbesondere für weiterführende bzw. berufliche Schulen, an den mit dem ÖPNV (hier S-Bahnhalte Langwied) gut erreichbaren Lagen vorzusehen.

Für die ca. 3,1 ha große Fläche zwischen der Bahntrasse und der Straße An der Langwieder

der Haide sieht das Strukturkonzept einen weiteren neuen Standort für eine Bildungseinrichtung vor. Der Standort im Bereich zwischen der Straße An der Langwieder Haide und der Bahntrasse sollte für die Realisierung einer weiterführenden Schule oder eines Berufsschulzentrums überprüft und langfristig gesichert werden.

Bei der Entwicklung dieses Bereiches ist wegen der Nähe zu dem unmittelbar angrenzenden geschützten Landschaftsbestandteil Langwieder Heide und dem vorhandenen Biotop eine weitgehend störungsfreie, baumfreie Pufferzone zu gewährleisten und zu gestalten. Eine an den heidetypischen Landschaftsraum angepasste, mit einer ca. 30 m breiten Pufferzone versehene Freiflächengestaltung, lässt sich mit den Schutzbelangen der nördlich und westlich angrenzenden Biotopflächen und des Landschaftsbestandteils Langwieder Heide, darunter auch solche des besonderen Artenschutzes, grundsätzlich vereinbaren und ist durch eine mit öffentlicher, schulischer Nutzung belegten Fläche langfristig einfacher zu sichern als durch eine private Nutzung. Diese Pufferzone umfasst eine Fläche von ca. 0,8 ha.

Gemäß der bestehenden Ausweisung als Biotop bzw. als geschützter Landschaftsbestandteil sind die angrenzenden Flächen weiterhin zu sichern.

Auch die an der Bahntrasse entlanglaufende Negrellistraße (ein Feldweg), derzeit bereits als Fuß- und Radwegeverbindung genutzt, soll als öffentlich genutzte Grünverbindung langfristig gesichert werden. Weiterhin soll sie eine Verbindung von der S-Bahn zum geschützten Landschaftsbestandteil Langwieder Heide darstellen.

Wünschenswert ist eine Weiterführung diese Fuß- und Radwegeverbindung mit einer Fuß- und Radwege-Brücke über die Bergsonstraße. Diese Verbindung des künftigen und des bestehenden Bildungsstandortes (Berufsschule Bergsonstraße 109) könnte Synergieeffekte für eine gemeinsame schulische Nutzung bieten und eine verbesserte Wegeverbindung im Münchner Westen schaffen.

Die Fläche inkl. der Negrellistraße befindet sich derzeit überwiegend im Eigentum einer/r/s privaten Projektentwickler\*in/s. Aus stadtentwicklungsplanerischer Perspektive sollte hier eine Standortsicherung erfolgen und sowohl das notwendige Grundstück als auch die Negrellistraße durch die Landeshauptstadt München erworben oder eine Wegenutzung vereinbart werden.

### 4.3. Zusammenfassung der Eckdaten

Wohnbauflächen (brutto)	ca. 14,9 ha
inkl. Fläche für weiterführende Schule (3,5 ha) und vorhandene und neue Verkehrsflächen (ca. 2,0 ha)	
- davon neue Wohnbauflächen (brutto) inkl. bestehender Erschließungsstraßen	ca. 6,6 ha
darin enthalte Flächen mit langfristigen Realisierungszeitraum (ca. 2,6 ha) inkl. Flächen im Bereich der Schutzzone Hochspannungsleitung (ca. 0,6 ha)	
- davon 2007 beschlossene Wohnbauflächen (brutto) inkl. vorhandenen Erschließungsstraßen)	ca. 8,2 ha
darin enthalte Flächen mit langfristigen Realisierungszeitraum (ca. 1,7 ha) inkl. Flächen im Bereich der Schutzzone Hochspannungsleitung (ca. 0,7 ha)	
nördliche Grünfläche inkl. Ausgleichfläche/	ca. 1,9 ha
bestehende Verkehrsflächen (Hauptstraße An der Langwieder Haide)	ca. 0,5 ha
Fläche für Bildungseinrichtung am S-Bahnhalt Langwied	ca. 3,1 ha
- darin enthaltene Pufferfläche zu Biotop bzw. geschützter Landschaftsbestandteil	ca. 0,8 ha
- Fläche im Bereich der Schutzzone Hochspannungsleitung	ca. 0,4 ha
<b>Gesamtfläche der Teilanpassung</b>	<b>ca. 20,4 ha</b>

### 5. Zusammenfassung und weitere Schritte

Mit dem vorliegenden Entwurf der Teilanpassung des Strukturkonzept werden die derzeit laufenden Planungen für den südlichen Bereich des bestehenden Strukturkonzepts Mühlangerstraße/Langwied eingeordnet. Bestehende Herausforderungen werden aufgegriffen und neue Zielhaltungen entwickelt.

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung ist dementsprechend auf Basis des Strukturkonzepts Mühlangerstraße/Langwied - Teilanpassung „Dreilingsweg“ zu ändern. Für den Umgriff der Teilanpassung ist für eine Baurechtsschaffung - mit Wohn- und Gemeinbedarfsnutzung und allgemeinen Grünflächen - ein Bebauungsplan aufzustellen. Dabei sind Lärmschutz (bezüglich Verkehrslärm an der Straße An der Langwieder Haide, gegebenenfalls bezüglich gewerbliche Entwicklung im Norden), Erschließung, die Anordnung öffentlicher Grünflächen und die Versorgung mit sozialer Infrastruktur zu klären und entsprechend in den Detailplanungen zu berücksichtigen.

Bei der vorgeschlagenen Entwicklung werden am Rande Flächen des Regionalen Grünzugs tangiert. Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung bleiben die Funktionen des Regionalen Grünzuges in vollem Umfang erhalten. Langfristig werden diese durch die Ausprägung einer abschließenden Siedlungsgrenze Richtung Norden gestärkt:

Dieser Teilbereich soll von Bebauung gänzlich freigehalten werden und langfristig qualitätsvolle Grün- und Erholungsflächen bieten. Hinsichtlich der im Randbereich des Regionalen Grünzugs gemäß Strukturkonzept zulässigen Nutzungen sind im Falle deren Realisierung Gutachten, z.B. zu Auswirkungen der Planungen auf das Klima, notwendig, die darstellen, dass die Funktionen des Regionalen Grünzugs erhalten bleiben.

Bei den weiteren Planungen und gestalterischen Konkretisierungen ist insbesondere auch dem Ziel der Entwicklung und Anbindung qualitätvoller Fuß- und Radwege Rechnung zu tragen. Die Stärkung des Fuß- und Radwegeverkehrs gehört zu den verkehrsplanerischen Zielen der Landeshauptstadt München. Derzeit ist der Planungsumgriff durch die vorhandenen Haupt- und Nebenrouten im Radwegenetz relativ gut erschlossen. Im Weiteren sollte als Verbindung des künftigen und bestehenden Bildungsstandortes im Rahmen weiterer Baurechtsschaffung Überlegungen für eine Fuß- und Radwege-Verbindung über die Bergsonstraße einfließen.

Die Haupteinschließung der Bildungseinrichtung und des Wohngebiets erfolgt über die Straße An der Langwieder Haide.

Zur Prüfung der Erschließung und für eine Fuß- und Radwegeverbindung über die Bergsonstraße sind weitere Verkehrsuntersuchungen bzw. Verkehrsgutachten erforderlich.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 21 - Pasing-Obermenzing und 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing (BA 21) hat sich in seiner Sitzung am 05.04.2022 - nach Vertagung in der BA-Sitzung am 08.03.2022 - mit dem Entwurf zur Sitzungsvorlage befasst und die folgende Stellungnahme (siehe Anlage 5) abgegeben, die in einer gemeinsamen Sondersitzung des Unterausschusses Planung des BA 21 und des Unterausschusses Planung, Bauen, Umwelt des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirks Aubing-Lochhausen-Langwied (BA 22) am 23.03.2022 erarbeitet wurde.

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirks Aubing-Lochhausen-Langwied (BA 22) hat sich in seiner Sitzung am 27.04.22 mit dem Entwurf der Sitzungsvorlage befasst und stimmt dieser mit Verweis auf die gemeinsame Stellungnahme des BA 21 und 22 vom 23.02.2022 zu (siehe Anlage 6).

#### **„1. Vorbemerkung:**

Die BAs 21 und 22 nehmen Bezug auf die Protokolle der Sondersitzungen 27.02.2020 [Anmerkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: nichtöffentlich, Anlage wird aus Gründen des Datenschutzes geschwärzt veröffentlicht] und vom 22.09.2021 (siehe Anlage). Sie fordern weiterhin, dass die dort gefundenen Beschlüsse - so weit noch nicht berücksichtigt - insbesondere in die Auslobungsunterlagen für den städtebaulichen Wettbewerb aufgenommen werden und letztendlich umgesetzt werden.

Die BAs 21 und 22 kritisieren, dass es die teilweise widersprüchlichen Aussagen aus den Konzepten STEP2040, Freiraum 2030, Landschaftsbezogenes Wegekonzept „Wege

machen Landschaft" etc. gibt. Dies macht eine zuverlässige Bewertung sehr schwierig.

## **2. Anmerkungen und Forderungen:**

Der regionale Grünzug soll in sämtlichen Plandarstellungen dargestellt werden und im Wettbewerb zwingend Berücksichtigung finden.

Die Schutzzone der Langwieder Heide darf dauerhaft nicht angegriffen werden. Über den neu definierten Schulstandort hinaus darf keinerlei Bebauung in Richtung Norden erfolgen. Dies muss planungsrechtlich dauerhaft gesichert werden. Zudem soll ein Pufferstreifen zwischen der Bebauung und den Biotopflächen geschaffen werden.

Es soll geprüft werden, ob am neuen Standort des Berufsschulzentrums auch das Gymnasium oder eine andere weiterführende Schule dort untergebracht bzw. in räumlicher Nähe (näher an der S-Bahnstation) angesiedelt werden kann. Dadurch könnten auch die Schulsporthallen gemeinsam genutzt werden.

Bei Punkt 2 (Seite 31) der Vorlage/ Beschluss der Referentin muss ergänzend aufgenommen werden:

„Den planerische Darstellungen des Strukturkonzepts Mühlangerstraße/ Langwied - Teilanpassung „Dreilingsweg“ (Anlage 4) wird als Basis für eine mögliche Nutzungsverteilung (Gemeinbedarfsfläche für Bildungseinrichtung, Flächen für Wohnnutzung und Grünflächen) entsprechend der beschriebenen Planungsziele zugestimmt:

- Sicherung und Wahrung der Funktionen des Regionalen Grünzugs Nr. 6 „Dachauer Moos /Freisinger Moos/ Grüngürtel München Nordwest“ unter anderem durch Ausbilden einer abschließenden Siedlungsgrenze Richtung Norden“

**Ergänzung: Die Gebiete müssen in ihrer Klimaschutzfunktion dauerhaft erhalten bleiben und in den Plänen nachgewiesen werden.**

Punkt 7 (Seite 32) der Vorlage/ Beschluss der Referentin wird wie folgt geändert: Die BAs 21 und 22 fordern die Errichtung eines Fuß- und Radwegstegs über die Bergsonstraße (Beschlusslage in den BAs 21 und 22, siehe Antrag Nr. 20-26 / B 03468 vom 11.01.22 des BA21 und Nr. 20-26 / B 03270 vom 17 .11.21 des BA 22)

Die BAs 21 und 22 wünschen eine Zusammenfassung der Ergebnisse der verschiedenen Planungen mit Plan und Textform, so dass ein aktuelles, transparentes Gesamtwerk auf Basis der aktuellen Beschlusslage entsteht.

Das im Gespräch vom 27.02.2020 zugesagte Verkehrsgutachten muss den BAs 21 und 22 sofort zugeleitet werden.

Die BAs 21 und 22 fordern vor Auslobung des Wettbewerbs Erstellung eines Verkehrskonzept, in dem dargestellt wird, wie sich der zukünftige Mehrverkehr im Planungsgebiet und darüber hinaus, unter Berücksichtigung des Verkehrskonzepts Freiham und des Verkehrskonzept Mühlangerstraße entwickeln wird.

Das Konzept soll den BAs 21 und 22 vorgestellt werden.“

**Die gemeinsamen Stellungnahme des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing und des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirks Aubing-Lochhausen-Langwied wird seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt gewürdigt:**

zu 1. Vorbemerkungen

Die Inhalte bzw. Ergebnisse der Protokolle zu den beiden genannten Sondersitzungen vom 27.02.2022 (Anmerkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: nichtöffentlich, Anlage wird aus Gründen des Datenschutzes geschwärzt veröffentlicht) und vom 22.09.2021 sind in die Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04808

„A) Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/25 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2175 Jaspersallee (nördlich), Bergsonstraße (nördlich), Mooswiesenstraße (beidseits), Dreilingsweg (beidseits) und An der Langwieder Haide (östlich) (Teilverdrängung der Bebauungspläne Nrn. 45b, 586 und 1055) und Kreuzungsbereich An der Langwieder Haide/Mühlangerstraße  
B) Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes, weiteres Vorgehen - Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss -“ eingeflossen und werden im weiteren Verfahren laut Beschluss der Vollversammlung vom 15.12.2021 berücksichtigt.

Ziel der vorliegenden Sitzungsvorlage ist es, die aufgeführten planerischen Ziele gleichwertig zur Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04808 als Grundlage für den Auftrag zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung heranzuziehen.

Zu den angesprochenen widersprüchlichen Aussagen aus den Konzepten zum Entwurf des STEP 2040, Freiraum 2030, Landschaftsbezogenes Wegekonzept „Wege machen Landschaft“ ist anzumerken, dass der Entwurf des STEP 2040 eine andere zeitliche, längerfristige Entwicklungsperspektive und zudem in seinen Darstellungen eine gesamtstädtische Perspektive aufzeigt. Somit stellt er Ziele eher großräumig und nicht flächenscharf dar. Der Entwurf des STEP 2040 enthält zu den einzelnen Handlungsfeldern fachspezifische Zielsetzungen, die in der Überlagerung Synergien, aber auch Konflikte erzeugen: Diese sind in der großräumigen Maßstabsebene nicht immer zu lösen. Teilräumliche Planungsebenen, wie z.B. Strukturkonzepte, sollen die übergeordneten Zielsetzungen des STEP als grundsätzlichen Rahmen betrachten und unter diesen Prämissen eine abgestimmte Lösung für den konkreten Raum entwickeln.

zu 2. Anmerkungen und Forderungen:

In der vorliegenden Sitzungsvorlage und den beigefügten Anlage 3 Stärken-/Schwäche-Analyse und Anlage 4 Strukturkonzept ist der Regionale Grünzug in allen Plandarstellungen abgebildet, die sich inhaltlich mit dem Strukturkonzept Mühlangerstraße/Langwied oder dem Strukturkonzept Mühlangerstraße/Langwied - „Teilanpassung Dreilingsweg“ beschäftigen:

- Siehe Abbildung 9 (Beschlussenes Strukturkonzept (Anlage 8 der Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V10767, VV vom 04.10.2007), ergänzt mit dem Umgriff der Teilanpassung),
- Abbildung 10 (Hinweis, mit dem das Strukturkonzept der Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V10767 beschlossen wurde),

- Abbildung 11 (verkleinerte Anlage 4 des Strukturkonzepts Mühlangerstraße/Langwied, Teilanpassung Dreilingsweg),
- Abbildung 12 (Detailansicht in Anlage 4),
- Abbildung 13 (Entwicklungspotential Wohnen mit Fläche für Bildungseinrichtung) und
- Abbildung 14 (Entwicklungspotential für eine Fläche für Bildungseinrichtung).

Des Weiteren ist der Regionale Grünzug in der Abbildung 3 (Ausschnitt Regionalplan München (14)) sowie Abbildung 5 (Ausschnitt geltender Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung) dargestellt.

Eine darüberhinausgehende Darstellung des Regionalen Grünzugs in den übrigen Abbildungen dient nicht zur Erläuterung der dargestellten Inhalte und wird daher nicht ergänzt. In allen übrigen Abbildungen ist der Regionale Grünzug nicht dargestellt, da dieser, obwohl er inhaltlich beachtet wurde, zur Erläuterung der jeweiligen Inhalte nicht erforderlich ist. Bei künftigen Wettbewerben sowie im verbindlichen Bauleitplanungsverfahren wird der Regionale Grünzug – wie auch im bisherigen Verfahren – selbstverständlich beachtet.

Die Langwieder Heide genießt bereits heute Schutzstatus als geschützter Landschaftsbestandteil und ist damit auch nördlich der geplanten Lage für eine Schule als ein von Bebauung frei zu haltender Bereich geschützt. Wie in einem Antwortschreiben der Unteren Naturschutzbehörde vom 09.08.2019 an den BA 22 bereits dargelegt, ist eine Nordosterweiterung des Landschaftsbestandteils Langwieder Heide bis zum Weg „Am Aubinger Feld“ in die Wege geleitet.

Auch im Stadtratsbeschluss „Schutzgebiete in der Landeshauptstadt München – Perspektiven“ vom 02.02.2022 (VV - Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04468) ist die Erweiterung des geschützten Landschaftsbestandteil Langwieder Heide enthalten (siehe Abbildung 15).

Eine Pufferzone zwischen dem geschützten Landschaftsbestandteil Langwieder Heide und den angrenzenden Biotopen (M-0100-006, M-0100-007, M-0100-008) sowie der künftigen Bebauung für eine Schule ist in den vorliegenden Planungen (siehe Anlage 4 und Abbildung 13) im Maßstab bzw. Detaillierungsgrad eines Strukturkonzepts dargestellt. Die genaue Größe und die Art der Ausführung der Pufferzone erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Planungsverfahren. Zudem erschweren auch die Lage im Regionalen Grünzug und die Qualifikation der Flächen als Ausgleichsflächen für Bebauungspläne und Planfeststellungsverfahren eine zukünftige Bebauung.

Im Rahmen der künftigen Schulplanung wird geprüft werden, wie viele Schulen für welche Schularten, an diesem Standort untergebracht und inwieweit bereits vorhandene Schulsportanlagen gemeinsam genutzt werden können.

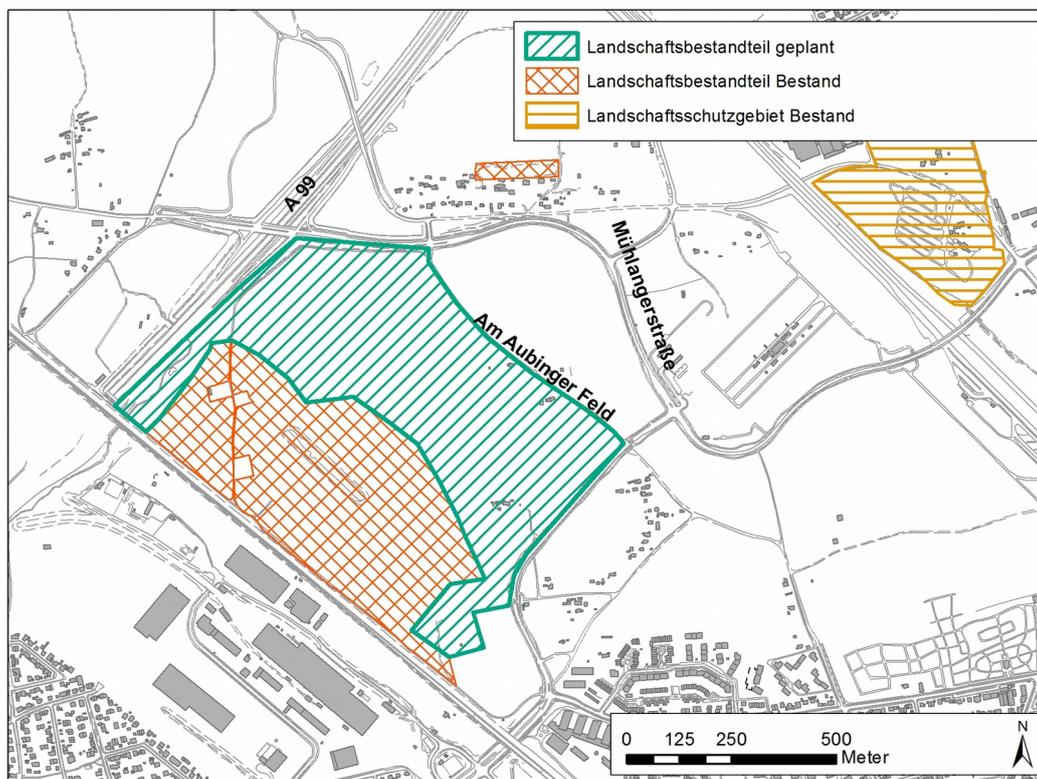


Abbildung 15: Auszug aus der Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04468, „Schutzgebiete in der Landeshauptstadt München – Perspektiven“, Seite 17, Quelle: Plan IV/5, Datengrundlage: Geodatenpool der LHM, Digitale Stadtgrundkarte: GeodatenService München, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung, Stand 27.08.2021

Wie in Kapitel 2.2. Regionaler Grünzug und Klimafunktion aufgeführt, sind die Funktionen des Regionalen Grünzugs Nr. 6 „Dachauer Moos / Freisinger Moos / Grüngürtel München Nordwest“ unter anderem die Verbesserung des Bioklimas und die Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches. Der Regionale Grünzug hat eine wichtige klimaökologische Funktion, insbesondere im Hinblick als Kaltluftentstehungsgebiet und Kaltluftschneise. Die Funktion des Klimaschutzes und die Klimaanpassung ist bei der Sicherung und Wahrung der Funktionen des Regionalen Grünzugs Nr. 6 „Dachauer Moos / Freisinger Moos / Grüngürtel München Nordwest“ inkludiert.

Entsprechend der oben genannten Ausführungen ist der Regionale Grünzug in der vorliegenden Sitzungsvorlage und in den Anlagen 3 und 4 in allen Plandarstellungen abgebildet, eine Ergänzung des Punktes 2 beim Vortrag der Referentin wird daher nicht für erforderlich gehalten.

Gemäß Punkt 7 im Antrag der Referentin wird das Mobilitätsreferat gebeten, einen Fuß- und Radwegsteig über die Bergsonstraße (auf Höhe des S-Bahnhofs Langwied) zu prüfen. Die Ergebnisse der Prüfung, die unter anderem auch das Eigentum an den dafür benötigten Flächen voraussetzt, wäre Basis für eine spätere Umsetzung. Der Antrag der

Referentin wird in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat ergänzt, dass die anfallenden Kosten in Höhe von ca. 10.000,- € in der Nahmobilitätspauschale für das Jahr 2023 angemeldet werden.

Bezüglich der Forderung einer Zusammenfassung der verschiedenen Planungen in das vorliegende Strukturkonzept, wird auf die Erläuterungen im Kapitel 2 Grundlagen und Rahmenbedingungen und dort insbesondere auf den Unterpunkt 2.2. Regionaler Grünzug und Klimafunktion sowie den Unterpunkt 2.4 Konzepte der Stadtentwicklungsplanung verwiesen. Unter 2.5.2. „Verkehrliche Situation sind die bekannten Planungen des Mobilitätsreferats, und unter Punkt 2.5.4. Soziale Infrastruktur die Planungen des Referats für Bildung und Sport für den Bereich der Teilanpassung zusammengefasst.

Im Rahmen des aktuell laufenden Bebauungsplanverfahrens Nr. 2175 am Dreilingsweg, dessen Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss am 15.12.2021 gefasst wurde (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 04808), wird im Herbst 2022 das erforderliche Verkehrsgutachten erarbeitet und liegt voraussichtlich im 4. Quartal vor.

Im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens wird jeweils ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Siedlungsentwicklungsplanung sowie Verkehrsinfrastruktur- und Mobilitätsplanung von Beginn an aufeinander abzustimmen. Dabei wird bei allen Gutachten der Gesamtverkehr heute, wie auch für den Planfall für das Jahr 2035 unterstellt und alle bis dahin bekannten Planungen (d.h. auch alle anderen Bebauungsplanverfahren sowie sonstige Vorhaben und Planungen, die verkehrlich relevant sind) berücksichtigt. Die Ergebnisse – nicht nur für den MIV, sondern auch für den ÖPNV sowie für den Rad- und Fußverkehr – fließen von Beginn an in die Bauleitplanung mit ein.

Die externen Gutachter verwenden dabei das von der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellte Verkehrsmodell, mit dem die Belastungszustände des Hauptstraßennetzes bzw. des ÖPNV-Netzes sowohl für die Analyse als auch für Prognoseszenarien abgebildet werden. So ist es möglich, für Planungen die Tendenzen möglicher Änderungen des Verkehrsaufkommens abzulesen.

Der Stellungnahme des BA 21 vom 07.04.2022 und des BA 22 vom 28.04.2022 kann nur im Rahmen der vorgenannten Ausführungen entsprochen werden.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 21 - Pasing-Obermenzing und 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Das Baureferat, das Kommunalreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Bildung und Sport, das Referat für Klima- und Umweltschutz und die Stadtkämmerei haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Vom Vortrag der Referentin wird Kenntnis genommen.
2. Den planerischen Darstellungen des Strukturkonzepts Mühlangerstraße/ Langwied - Teilanpassung „Dreilingsweg“ (Anlage 4) wird als Basis für eine mögliche Nutzungsverteilung (Gemeinbedarfsfläche für Bildungseinrichtung, Flächen für Wohnnutzung und Grünflächen) entsprechend der beschriebenen Planungsziele zugestimmt:
  - Sicherung und Wahrung der Funktionen des Regionalen Grünzugs Nr. 6 „Dachauer Moos/ Freisinger Moos/Grüngürtel München Nordwest“ unter anderem durch Ausbilden einer abschließenden Siedlungsgrenze Richtung Norden
  - Sicherung, Aufwertung und übergeordnete ökologische Vernetzung der vorhandenen Ausgleichsflächen, Biotopstrukturen und des geschützten Landschaftsbestandteils einschließlich der Bewältigung artenschutzrechtlicher Fragen
  - Entwicklung einer funktionsfähigen sozialen Infrastruktur durch Schaffung von wohnortnahen Kindertageseinrichtungen und Gemeinbedarfsstandorten für Bildungseinrichtungen wie weiterführende und berufliche Schulen mit Sportflächen
  - Entwicklung eines mit der Umgebung vernetzten, qualitätvollen Wohnquartiers mit Arrondierung attraktiver Grün- und Erholungsflächen sowie ggf. erforderlichen Maßnahmen zum Lärmschutz zugunsten eines hochwertigen Wohnumfeldes
  - Ansiedlung von Nahversorgungseinrichtungen, um bestehende Versorgungslücken zu schließen
  - Entwicklungsmöglichkeit eines attraktiven Fuß- und Radwegenetzes mit Anbindung an die Wohnnachbarschaft sowie an das übergeordneten Freizeit- und Naherholungswegenetz
  - Herstellung einer funktionsfähigen und effizienten verkehrlichen Erschließung mit Anbindung an das ÖPNV- und übergeordnete Straßennetz

Die Planungsziele innerhalb des Umgriffs des vorliegenden Strukturkonzeptes und die Inhalte eines geplanten Bebauungsplanverfahrens „Dreilingsweg“ stehen im Einklang und lassen zeitlich voneinander unabhängige bauliche Aktivierungen zu.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, aufbauend auf dem vorliegenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Strukturkonzept das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung einzuleiten.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, für den Teilbereich östlich des Dreilingswegs das verbindliche Bauleitplanverfahren gemäß der von der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München am 15.12.2021 beschlossenen Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04808 durchzuführen.
5. Das Kommunalreferat wird gebeten bzgl. des in der Strukturkonzepts-Teilanpassung als Gemeinbedarfsfläche für Bildungseinrichtung dargestellten Grundstücks Erwerbsverhandlungen aufzunehmen.
6. Das Kommunalreferat wird gebeten bzgl. der notwendigen Grundstücke zur Sicherung der Fuß- und Radwegeverbindungen (inkl. Negrellistraße)

Erwerbsverhandlungen aufzunehmen.

7. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, einen Fuß- und Radwegsteg über die Bergsonstraße (auf Höhe des S-Bahnhofs Langwied) zu prüfen. Die erforderlichen Kosten in Höhe von 10.000,- € sind für die Nahmobilitätspauschale (FIPO 63009501110) für das Jahr 2023 anzumelden. Die erforderlichen Kosten sollen aus dem bestehenden Gesamtbudget entnommen werden.
8. Das am 04.10.2007 von der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München beschlossene Strukturkonzept Mühlangerstraße/ Langwied (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 10767) behält in seinen übrigen Aussagen weiterhin Gültigkeit.
9. 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.(Univ. Florenz)  
Elisabeth 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 das Direktorium HA II – BA
3. An den Bezirksausschuss 21
4. An den Bezirksausschuss 22
5. An das Baureferat
6. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
7. An das Referat für Bildung und Sport
8. An das Kommunalreferat
9. An das Mobilitätsreferat
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/01–BVK, I/11-2, I/2, I/3, I/4
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II, II/4; II/5
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV, IV/4  
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