

Telefon: 0 233-26139
0 233-22853
0 233-26328
0 233-24941
Telefax: 0 233-22868

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

Stadtplanung
PLAN-HA-II-62P
PLAN-HA-II-51
PLAN-HA-II-60V

**Stadtentwicklung im Münchner Norden
(Feldmoching – Ludwigsfeld)**

**Ideenwerkstatt mit Öffentlichkeitsbeteiligung
als kooperativer Baustein im Planungsprozess**

- A) Sachstand**
- B) Konzeption der Ideenwerkstatt**
- C) Planerische Rahmenbedingungen**
- D) Empfehlung für das weitere Vorgehen**

Stadtbezirk 24 Feldmoching-HasenbergI

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12032

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.10.2024 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Mit dieser Sitzungsvorlage wird dem Stadtrat zunächst der Sachstand (vgl. Buchstabe A des Vortrages) im Münchner Norden dargestellt. Im Folgenden werden die Konzeption der Ideenwerkstatt (vgl. Buchstabe B des Vortrages) sowie die planerischen Rahmenbedingungen als Grundlage für eine spätere Entwicklung in Feldmoching-Ludwigsfeld zur Beschlussfassung vorgelegt (vgl. Buchstabe C des Vortrages). Dem Stadtrat werden in diesem Zusammenhang mehrere vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitete erste Planungsskizzen zu einer möglichen Gebietsentwicklung dargestellt, die ergebnisoffen von extern zu beauftragenden, interdisziplinären Planungsteams in der Ideenwerkstatt diskutiert und weiterbearbeitet werden sollen. Buchstabe D des Vortrages enthält eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen.
--------	--

Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> A) Sachstand <ul style="list-style-type: none"> 1. Beschlusslage 2. Gegenstand der nunmehrigen Sitzungsvorlage B) Konzeption der Ideenwerkstatt <ul style="list-style-type: none"> 1. Planungsteams der Ideenwerkstatt 2. Expert*innengremium der Ideenwerkstatt C) Planerische Rahmenbedingungen <ul style="list-style-type: none"> 1. Ausgangssituation 2. Erste Ergebnisse der Untersuchungen 3. Erschließungstrassen 4. Erste Planungsskizzen 5. Planungsziele 6. Aufgabenstellung und Leistungen der Ideenwerkstatt D) Empfehlung für das weiteres Vorgehen Beteiligung des Bezirksausschusses
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben. Derzeit laufen die vorbereitenden Untersuchungen für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für den Bereich Feldmoching-Ludwigsfeld. Das Thema Klimaschutz wird in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz bereits mit untersucht und ist damit Grundlage für die weiteren Planungen.</p>

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der unter Buchstabe A) des Vortrages dargestellte Sachstand wird zur Kenntnis genommen. 2. Die unter Buchstabe B) des Vortrages beschriebene Konzeption der Ideenwerkstatt wird zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, aufbauend auf dem dargestellten Konzept, die Ideenwerkstatt weiter vorzubereiten. 3. Das unter Buchstabe B) des Vortrages beschriebene Vorgehen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld der Ideenwerkstatt wird zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Ergebnisse aufzubereiten und den Planungsteams für die Berücksichtigung in der Ideenwerkstatt zur Verfügung zu stellen. 4. Die unter Buchstabe C) des Vortrages dargestellten Ergebnisse der Bestandsaufnahme und die ersten Planungsskizzen werden zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diese den Planungsteams der Ideenwerkstatt für die weitere Bearbeitung gemäß Buchstabe C Ziffer 1 bis 4 des Vortrages vorzulegen. 5. Den unter Buchstabe C) des Vortrages genannten Planungszielen und Rahmendaten wird als Grundlage für die Aufgabenstellung der Planungsteams der Ideenwerkstatt zugestimmt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diese den Planungsteams der Ideenwerkstatt für die weitere Bearbeitung gemäß Buchstabe C Ziffer 5 bis 6 des Vortrages vorzulegen. 6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das Expert*innengremium der Ideenwerkstatt gemäß Buchstabe B Ziffer 2 des Vortrages zu bestellen. 7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit die Ergebnisse der Ideenwerkstatt sowie einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorlegen. 8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.
Gesucht werden kann im RIS auch	Feldmoching-Ludwigsfeld, Ideenwerkstatt
Ortsangabe	Feldmoching, Feldmoching-Hasenberg, Ludwigsfeld

Telefon: 0 233-26139
0 233-22853
0 233-26328
0 233-24941
Telefax: 0 233-22868

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungs-
planung
PLAN-HA-I-43
Stadtplanung
PLAN-HA-II-62P
PLAN-HA-II-51
PLAN-HA-II-60V

**Stadtentwicklung im Münchner Norden
(Feldmoching – Ludwigsfeld)**

**Ideenwerkstatt mit Öffentlichkeitsbeteiligung
als kooperativer Baustein im Planungsprozess**

- A) Sachstand**
- B) Konzeption der Ideenwerkstatt**
- C) Planerische Rahmenbedingungen**
- D) Empfehlung für das weitere Vorgehen**

Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg I

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12032

Vorblatt
**zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 09.10.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
A) Sachstand	2
1. Beschlusslage	2
2. Gegenstand der nunmehrigen Sitzungsvorlage	3
B) Konzeption der Ideenwerkstatt	3
1. Planungsteams der Ideenwerkstatt	5
2. Expert*innengremium der Ideenwerkstatt	6
C) Planerische Rahmenbedingungen	6
1. Ausgangssituation	6
1.1. Lage im Stadtgebiet, Größe des Untersuchungsumgriffs und Bestandsnutzungen	6
1.2. Regionalplan	7
1.3. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung	10
1.4. Bestehendes Baurecht	12
1.5. Grundeigentum	15
1.6. Konzepte der Stadtentwicklungsplanung	16
1.6.1. Perspektive München, STEP 2040 und Handlungsräume	16
1.6.2. Langfristige Siedlungsentwicklung (LaSie)	18
1.6.3. Zentrenkonzept und Gewerbeflächenentwicklungsprogramm	18

1.7. Mobilitätsstrategie 2035	20
1.7.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	20
1.7.2. Rad- und Fußverkehr	22
1.7.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	23
1.8. Freiraum München 2030 und Grüngürtel-Teillandschaft	23
1.8.1. Naturraum, Boden und Landwirtschaft	24
1.8.2. Orts- und Landschaftsbild, Freizeit und Erholung	26
1.8.3. Landschafts- und Naturschutz	26
1.9. Weitere planerische Belange	33
1.9.1. Denkmalschutz	33
1.9.2. Technische Infrastruktur	34
1.9.3. Stadtklima	34
1.9.4. Umwelttechnische Belange	38
1.9.5. Soziale Infrastruktur	41
1.9.6. Sportinfrastruktur	42
2. Erste Ergebnisse der Untersuchungen	43
2.1. Feldmoching Nord	44
2.2. Feldmoching Nordwest	45
2.3. Feldmoching West	45
2.4. Fasanerie Nord	45
2.5. Östlich Auf den Schrederwiesen	46
2.6. Östlich Siedlung Ludwigsfeld	46
3. Erschließungstrassen	46
3.1. S-Bahn	47
3.2. U-Bahn	47
3.3. Tram	50
3.4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	52
4. Erste Planungsskizzen	52
4.1. Planungsskizze A	55
4.2. Planungsskizze B	56
4.3. Planungsskizze C	57
4.4. Planungsskizze D	58
4.5. Planungsskizze E	59
4.6. Fazit	60
5. Planungsziele	61
6. Aufgabenstellung und Leistungen der Ideenwerkstatt	64
6.1. Landschafts-, Grün- und Freiraumplanung	65
6.2. Konzeption für die Agrarstruktur	66
6.3. Stadt- und klimaverträgliche Mobilität	66
6.4. Siedlungsstruktur	67
6.5. Infrastrukturen	67
6.6. Zentren und Gewerbe	67
D) Empfehlung für das weitere Vorgehen	68
Beteiligung des Bezirksausschusses	68
II. Antrag der Referentin	100
III. Beschluss	101

Telefon: 0 233-26139
0 233-22853
0 233-26328
0 233-24941
Telefax: 0 233-22868

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

Stadtplanung
PLAN-HA-II-62P
PLAN-HA-II-51
PLAN-HA-II-60V

Stadtentwicklung im Münchner Norden (Feldmoching – Ludwigsfeld)

Ideenwerkstatt mit Öffentlichkeitsbeteiligung als kooperativer Baustein im Planungsprozess

- A) Sachstand**
- B) Konzeption der Ideenwerkstatt**
- C) Planerische Rahmenbedingungen**
- D) Empfehlung für das weitere Vorgehen**

Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg I

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12032

Anlagen:

1. Übersichtsplan Bereich Feldmoching – Ludwigsfeld (M 1:30.000)
2. Lageplan (M 1:50.000)
3. Stellungnahme der Stadtkämmerei
4. Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 vom 24.06.2024 mit Anlagen:
 - 4.1 Stellungnahme der CSU
 - 4.2 Stellungnahme der FW/ÖDP
 - 4.3 Stellungnahme von Bündnis 90/Die Grünen
 - 4.4 Stellungnahme der ML
 - 4.5 Stellungnahme der SPD

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.10.2024 (VB) Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 a und b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, da es sich um eine Maßnahme handelt, die über das laufende Jahr hinaus die Haushaltswirtschaft der Stadt erheblich beeinflusst und die Angelegenheit die wirtschaftliche, finanzielle, städtebauliche, soziale, geistige oder kulturelle Entwicklung der Stadt entscheidend berührt.

A) Sachstand

1. Beschlusslage

Für den Bereich Feldmoching – Ludwigsfeld wurde von der Vollversammlung des Stadtrats für einen rund 900 Hektar umfassenden Bereich am 27.06.2018 ein Grundsatzbeschluss zu einer möglichen Gebietsentwicklung gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11936). Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00844) wurde für diesen Bereich die Einleitung von vorbereitenden Untersuchungen für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) beschlossen.

Rund um Feldmoching wird aktuell untersucht, ob und in welchem Umfang die Stadt erweitert werden kann. Der Norden Münchens birgt Potentiale, die anhand einer Machbarkeitsstudie im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen einer möglichen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) gemäß den §§ 165 ff. Baugesetzbuch (BauGB) näher beleuchtet werden sollen.

Ziel ist es, neuen Wohnraum mit gewerblichen Nutzungen sowie einer leistungsfähigen und bedarfsgerechten technischen, sozialen und grünen Infrastruktur, die auch den bereits dort Wohnenden nützt, mit vorhandenen landwirtschaftlichen und ökologisch hochwertigen Flächen in Einklang zu bringen. Neben den planerischen Überlegungen werden auch rechtliche und wirtschaftliche Aspekte einer möglichen Umsetzung geprüft. Nur ein Teil des rund 900 Hektar großen Untersuchungsgebiets wird hierbei als mögliche Bauflächen für die Wohn- bzw. Gewerbenutzung sowie die dafür erforderliche soziale und technische Infrastruktur untersucht. Die weiteren Flächen werden bspw. als Freiraumentwicklungsflächen oder Grünflächen betrachtet oder sie bleiben in ihrer bisherigen Nutzung bestehen. Die den Stadtbezirk prägenden Nutzungen, Strukturen und Funktionen des Grüngürtels sollen gesichert und weiterentwickelt werden.

Derzeit befindet sich das Projekt in der ersten von insgesamt drei Phasen einer möglichen Gebietsentwicklung (vgl. Beschluss der Vollversammlung vom 10.04.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14047). In dieser Phase 1 sollen zunächst die grundsätzliche Machbarkeit einer Entwicklung in Feldmoching – Ludwigsfeld und die entsprechenden planerischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Konsequenzen aufgezeigt werden. Sie dienen als wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung sowie für die Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümer*innen und der Öffentlichkeit. Mit der o. g. Beschlussvorlage hat die Vollversammlung des Stadtrates die entsprechenden Haushaltsmittel beschlossen, um eine Machbarkeitsstudie zu erstellen.

Die vorbereitenden Untersuchungen im Münchner Norden (Feldmoching – Ludwigsfeld) sollen mit einer Ideenwerkstatt vertieft werden: Mit diesem Format sollen gemeinsam mit Fachleuten und der Öffentlichkeit Ideen für die städtebauliche bzw. landschaftsplanerische Entwicklung des Gebiets gewonnen und in die Machbarkeitsstudie eingearbeitet werden. Es gilt zu prüfen, wo und in welchem Umfang im Untersuchungsgebiet eine landschaftsplanerische und städtebauliche Entwicklung sinnvoll und möglich ist. Die Bearbeitung soll auf der Grundlage der bis dahin vorliegenden Erkenntnisse erfolgen. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.11.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06825) wurde vom Stadtrat der Vorbereitung inkl. juristischer Beratung, Durchführung und Dokumentation einer Ideenwerkstatt zur Einbeziehung externer Fachexpertise und der Öffentlichkeit in den Planungsprozess und der Durchführung von damit verbundenen Bürger*innendialogen zugestimmt.

Zudem wurde in der Vollversammlung vom 30.11.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07510) der entsprechende Finanzierungs- und Vergabebeschluss gefasst. Dieser sichert u. a. die Finanzierung der Ideenwerkstatt und ermächtigte bereits zu ersten Vergaben im Zusammenhang mit der Ideenwerkstatt sowie zur kommunikativen und partizipativen Begleitung des Gesamtprozesses zu den vorbereitenden Untersuchungen im Münchner Norden.

2. Gegenstand der nunmehrigen Sitzungsvorlage

Mit dieser Sitzungsvorlage werden dem Stadtrat die Konzeption der Ideenwerkstatt (vgl. Buchstabe B des Vortrages) sowie die planerischen Rahmenbedingungen als Grundlage für eine spätere Entwicklung in Feldmoching-Ludwigsfeld zur Beschlussfassung vorgelegt (vgl. Buchstabe C des Vortrages). Dem Stadtrat werden in diesem Zusammenhang mehrere vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitete erste Planungsskizzen zu einer möglichen Gebietsentwicklung dargestellt, die ergebnisoffen von extern zu beauftragenden, interdisziplinären Planungsteams in der Ideenwerkstatt diskutiert und weiterbearbeitet werden sollen. Buchstabe D des Vortrages enthält eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen.

B) Konzeption der Ideenwerkstatt

Für die Ideenwerkstatt liegt nunmehr ein Konzept vor, das kontinuierlich konkretisiert wird. Die einwöchige Ideenwerkstatt ist als öffentliche Veranstaltung mit Werkstattcharakter angelegt. Extern zu beauftragende Planungsteams erarbeiten unter Einbeziehung der Öffentlichkeit und interdisziplinär zukunftsweisende Ideen und Visionen für den Münchner Norden.

Ziel der Ideenwerkstatt ist es, innovative Ideen für resiliente, nachhaltige und gemischte Stadtquartiere der Zukunft für den Münchner Norden zu finden: mit Raum für bezahlbare Wohnungen, guter Versorgung und Erschließung, kurzen Wegen, attraktiven Grün- und Freiräumen sowie ausreichender sozialer Infrastruktur. Dabei wird es auch darum gehen, die heute den Raum prägenden Nutzungen, wie Landwirtschaft und Gartenbau, grundsätzlich zu erhalten, die besonderen ökologischen Qualitäten des Raumes zu berücksichtigen und auf Wirkungszusammenhänge einzugehen. Die besonderen ökologischen Qualitäten des Raumes sollen dabei berücksichtigt und geeignete Areale gefunden werden, die als Ausgleichsflächen für eine Siedlungsentwicklung den Erhalt der biologischen Vielfalt im Münchner Norden sichern.

Das Format bietet die Chance, neben der Fachkompetenz auch die Sicht der lokalen, stadtweiten und regionalen Öffentlichkeit frühzeitig in die Stadtentwicklung einzubeziehen. Der Planungsprozess wird transparent, nachvollziehbar und fachlich fundiert ausgestaltet.

In Zusammenarbeit mit den bereits beauftragten externen Gutachter*innen stellt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Planungsgrundlagen zusammen und steckt damit den planerischen Rahmen für die Ideenwerkstatt ab. Folgende planerische Gutachten, zum Teil noch mit Zwischenergebnissen, fließen in die Planungsgrundlagen ein:

- Agrarstrukturelles Gutachten,
- Verkehrsplanerisches Gutachten,
- Landschaftsplanerische Grundlagenerhebung,
- Faunistische und floristische Grundlagenerhebung,
- Stadtklimatische Bewertung,
- Emissions- und Immissionsbewertungen,
- Hydrogeologisches Gutachten.

Die Gutachten sind im Internet auf muenchen.de/norden veröffentlicht.

Das innovative Format der Ideenwerkstatt hat gegenüber einem herkömmlichen Ideenwettbewerb den Vorteil einer freieren Ausgestaltung des Planungsprozesses. Dies ermöglicht eine intensivere Einbindung der Öffentlichkeit und weiterer Stakeholder*innen. Bei der Ideenwerkstatt sollen die teilnehmenden Planungsteams in einen fachlichen Austausch über ihre Entwurfsansätze treten können. Von allen Planungsteams ist jedoch ein eigenständiges Planungskonzept als Ergebnis der Ideenwerkstatt zu präsentieren.

Diese besondere Veranstaltung, die in Teilen ausgelegt ist für mehrere hundert Teilnehmer*innen, soll in einem attraktiven Rahmen in München stattfinden. Während der Veranstaltung soll eine offene und kreative Arbeitsatmosphäre erzeugt werden, bei der gleich einer „gläsernen Werkstatt“ der Entwurfsprozess für Besucher*innen sichtbar sowie erlebbar wird und sie in den direkten Kontakt mit den Planer*innen treten und den Entwurfsprozess mitverfolgen können.

Die Teilnehmenden der Ideenwerkstatt umfassen unter anderem:

- interdisziplinäre Planungsteams (s. Ziffer 1),
- das Expert*innengremium (s. Ziffer 2),
- weitere Vertreter*innen aus der Politik und Verwaltung
- Grundstückseigentümer*innen sowie Pächter*innen,
- Vertreter*innen zivilgesellschaftlicher Gruppen,
- Speaker*innen/ Referent*innen,
- die interessierte Öffentlichkeit.

Eine extern beauftragte Agentur konzipiert das Format und den Ablauf der Ideenwerkstatt. Geplant sind verschiedene partizipative Elemente (mit und ohne Planungsteams, analog, digital und ggf. hybrid) sowie ein Rahmenprogramm für ein breiteres öffentliches Publikum. Arbeitsphasen wechseln sich mit dialogischen Phasen, mit und ohne Publikum, ab:

- Zeiträume für planungsteaminternes, ungestörtes Arbeiten,
- Zeiträume mit Möglichkeiten zum Austausch der Planungsteams mit den Gutachter*innen,
- Zeiträume mit Möglichkeiten zum Austausch der Planungsteams mit der interessierten Öffentlichkeit,
- Zeiträume für Redebeiträge zu unterschiedlichen Themen und Inhalten,
- Rahmenprogramm für die interessierte Öffentlichkeit, z. B. mit Spaziergängen, Vorträgen und ggf. Zwischenpräsentationen.

Alle an der Gebietsentwicklung Interessierten haben grundsätzlich die Möglichkeit, aktiv in der Ideenwerkstatt teilzunehmen.

Die Veranstaltungstage der Ideenwerkstatt sind in einen übergeordneten Beteiligungsprozess eingebettet, der bereits einige Monate vorab beginnt und im Anschluss an die Tage vor Ort abgeschlossen wird. Eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit sowie verschiedene Kommunikations- und Beteiligungsformate sorgen dabei für Transparenz im Prozess und binden unterschiedliche Zielgruppen ein. Eine auf Basis des o. g. Beschlusses extern beauftragte Kommunikationsagentur entwickelt und setzt verschiedene informative und partizipative Formate bereits im Vorfeld der Ideenwerkstatt ein. Ziel ist es, sowohl Vorstellungen oder Vorbehalte der Bürger*innen als auch engagierter Initiativen, die sich mit der Entwicklung des Untersuchungsgebietes auseinandersetzen, einzuholen, aufzubereiten und den Planungsteams für die Berücksichtigung in der Ideenwerkstatt zur Verfügung zu stellen. Die oben benannten und mit diesem

Beschluss vorgelegten fachlichen Planungsgrundlagen werden damit um die Anregungen bzw. das Meinungsbild der Öffentlichkeit ergänzt. In einer öffentlichen Informationsveranstaltung als Auftakt zur Ideenwerkstatt wird das Meinungsbild der Öffentlichkeit vorgestellt.

Zu den Formaten im Einzelnen wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des Bezirksausschusses 24, Stellungnahme der CSU-Fraktion im BA 24, Ziffer 5, verwiesen.

1. Planungsteams der Ideenwerkstatt

Insgesamt nehmen fünf Planungsteams an der Ideenwerkstatt teil, die im Rahmen eines EU-weiten Vergabeverfahrens gefunden werden.

Jedes Planungsteam ist interdisziplinär zusammengesetzt und besteht aus fünf Personen. Jedes Planungsteam muss mindestens eine*n Stadtplaner*in, eine*n Landschafts-, Grün- bzw. Freiraumplaner*in und eine*n Verkehrsplaner*in umfassen. Es wird besonderer Wert gelegt auf eine ausgewogene Mischung der Planungsteams. Zusätzliche Qualifikationen der Teammitglieder, z. B. hinsichtlich Nachhaltigkeit, Klima, Soziales sowie Partizipation und Mediation, sind erwünscht.

Die Kommunikation der Planungsteams mit der interessierten Öffentlichkeit ist neben der Bearbeitung der Planungsaufgabe ein zentrales Element der Veranstaltungstage.

Die Planungsteams beginnen ihre Arbeit vor der Ideenwerkstatt.

Das durch den Informations- und Beteiligungsprozess im Vorfeld der Ideenwerkstatt gewonnene Meinungsbild der Öffentlichkeit vervollständigt die Planungsgrundlagen. Die Planungsteams haben somit die Möglichkeit, sich mit den zur Verfügung gestellten planerischen Grundlagen auseinanderzusetzen und eine grundlegende Haltung für die Planungsaufgabe zu entwickeln.

Folgende planerische Grundlagen werden den Planungsteams zur Vorbereitung auf die Ideenwerkstatt aufbereitet:

- Gutachten (teils Zwischenergebnisse),
- Planerische Rahmenbedingungen,
- Planungsziele,
- Verwaltungintern erarbeitete erste Planungsskizzen,
- Ergebnisse der vorgelagerten Bürgerbeteiligung.

Die eigentliche Entwurfsphase der Planungsteams beginnt mit der Arbeit in der Ideenwerkstatt vom 19. – 23.11.2024. Während der offen konzipierten Veranstaltung arbeiten die Planungsteams ihre Ideen aus und tauschen sich dabei untereinander und mit allen an der Ideenwerkstatt Teilnehmenden aus.

Am letzten Tag der Ideenwerkstatt ist eine öffentliche Abschlussveranstaltung geplant. Hier sollen die Planungsteams dem Expert*innengremium und allen Interessierten ihre jeweilige Vision für den Münchner Norden präsentieren.

Im Anschluss an die Ideenwerkstatt arbeiten die Planungsteams ihre Entwurfsergebnisse in einer vergleichbaren Form aus, so dass sie zeitnah im Rahmen einer weiteren öffentlichen Veranstaltung diskutiert werden und im Anschluss daran durch das Expert*innengremium bewertet werden können.

2. Expert*innengremium der Ideenwerkstatt

Ein fachlich und politisch besetztes Expert*innengremium begleitet die Ideenwerkstatt, um die Entwurfsergebnisse zu bewerten und Empfehlungen auszusprechen.

Das Gremium konstituiert sich bereits vor der Ideenwerkstatt und wird nach den Empfehlungen des Ältestenrats analog zu Planungswettbewerben besetzt. Es besteht aus politischen Vertreter*innen (bestehend aus Mitgliedern des Stadtrats und des Bezirksausschusses 24) sowie Fachvertreter*innen aus den Bereichen Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung. Es wird an ausgewählten Tagen sowie an der Abschlusspräsentation an der Ideenwerkstatt teilnehmen.

Die abschließende Bewertung und Empfehlung erfolgt dann im Anschluss an und unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Bürger*innendialog. Auf Basis dieser Empfehlung des Expert*innengremiums wird über die Vertiefung der Planungskonzepte sowie der Nachbeauftragung der Planungsteams entschieden.

C) Planerische Rahmenbedingungen

1. Ausgangssituation

1.1 .Lage im Stadtgebiet, Größe des Untersuchungsumgriffs und Bestandsnutzungen

Der Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg (vgl. Anlage 2) liegt im Norden von München und ist mit 2.894 ha der zweitgrößte Stadtbezirk. Landwirtschaftliche und gartenbauliche Nutzflächen sowie der Erholung dienende Grünflächen prägen das Bild dieses Stadtbezirks. Feldmoching-Hasenberg gehört mit einer Einwohnerdichte von 21 Einwohner*innen pro Hektar zu einem der am geringsten besiedelten Stadtbezirke von München. 1.226 ha der Fläche des Stadtbezirks und damit rund 40 % werden landwirtschaftlich oder gartenbaulich genutzt.

Das Untersuchungsgebiet für eine eventuelle spätere Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (vgl. Anlage 1) liegt vollständig im Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg. Insgesamt umfasst es eine Fläche von rd. 900 ha. Es wird derzeit im Wesentlichen landwirtschaftlich und gartenbaulich genutzt, spielt aber auch eine wichtige Rolle für die stadtnahe Erholung der Bevölkerung, den Schutz der biologischen Vielfalt Münchens und für stadtklimatische Verhältnisse. Es ist wichtiger Bestandteil des Münchner Grüngürtels. Eingegliedert sind Grün-, Freizeit- und Erholungsflächen, See-flächen und Teile der Bundesautobahn (BAB) 99.

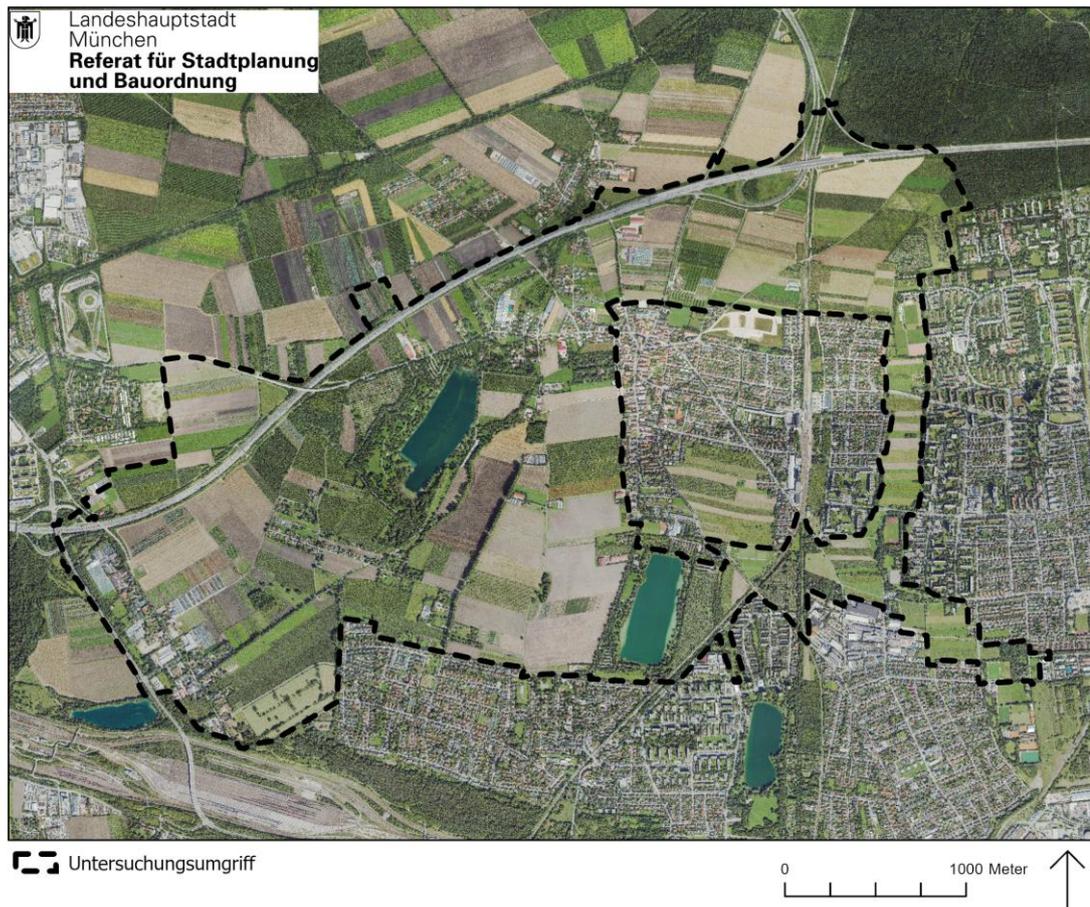


Abbildung 1: Luftbild mit Untersuchungsumgriff (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService 2021)

1.2. Regionalplan

Für das Untersuchungsgebiet weist der Regionalplan der Region München (RP14) unterschiedliche Ordnungs- und Entwicklungsfestlegungen auf. Rund die Hälfte des Untersuchungsgebiets ist als Regionaler Grünzug dargestellt. Dies betrifft insbesondere den westlichen Teil, ausgehend von dessen südlicher, nördlicher und westlicher Grenze bis zu einer Achse Feldmochinger Straße – Nordufer Fasaneriesee – Nordufer Feldmochinger See – A99, der im Regionalen Grünzug Nr. 6 „Dachauer Moos / Freisinger Moos / Grüngürtel München-Nordwest“ liegt. Kleinere Flächen im Bereich des Autobahndreiecks München-Feldmoching berühren den Regionalen Grünzug Nr. 8 „Grüngürtel München-Nord / Heideflächen und Trockenwälder“ randlich.

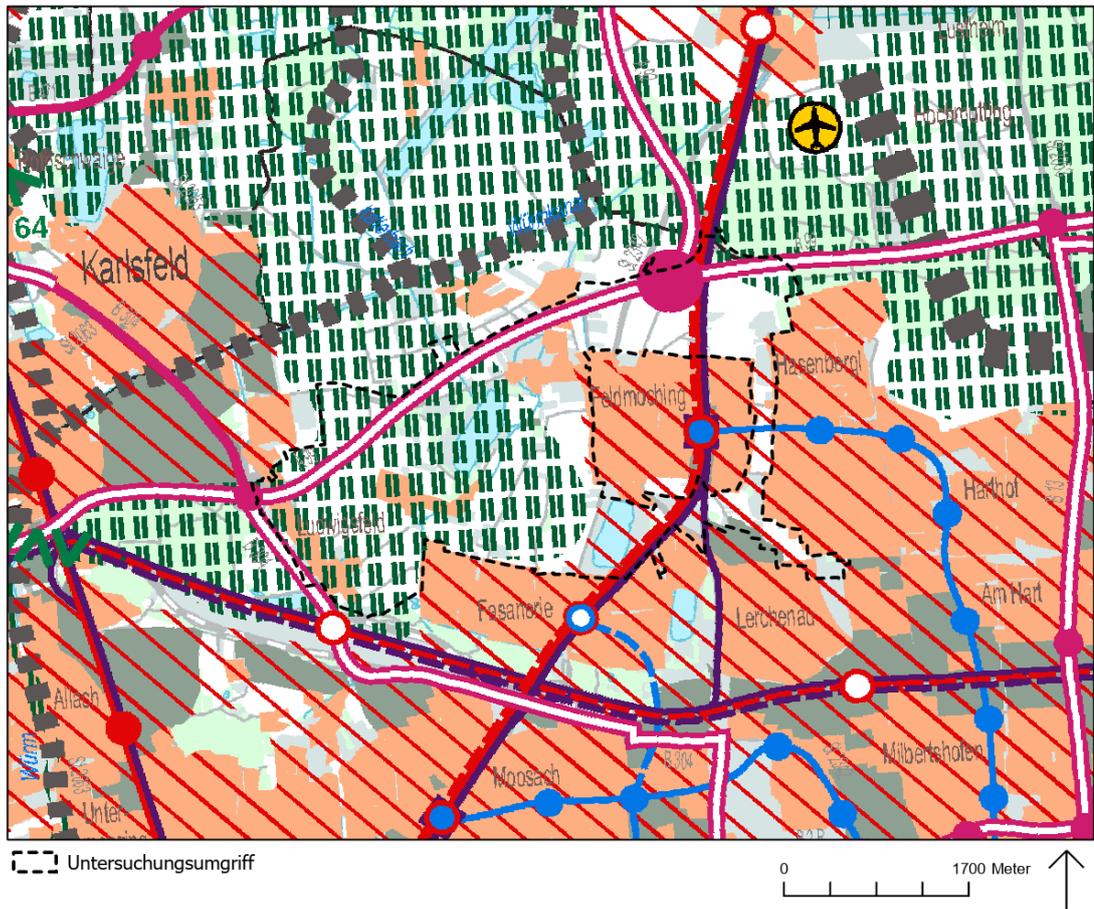
Gemäß Regionalplan-Ziel B II Z 4.6.1 dienen regionale Grünzüge der Verbesserung des Bioklimas und der Sicherung eines ausreichenden Luftaustauschs, der Gliederung der Siedlungsräume sowie der Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen. Sie dürfen über die in bestehenden Flächennutzungsplänen mit integrierter Landschaftsplanung dargestellten Siedlungsgebiete hinaus nicht geschmälert und durch größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden. Planungen und Maßnahmen sind im Einzelfall und zur organischen Entwicklung von Nebenorten möglich, soweit die jeweilige Funktion des Regionalen Grünzugs nicht entgegensteht. Der Nachweis, dass die Funktion des Grünzugs nicht entgegensteht,

ist durch entsprechende Fachgutachten zu führen. Dies gilt im konkreten Einzelfall für Planungen, die etwas stärker in den Regionalen Grünzug eingreifen. Sollten Planungen wesentlich in den Regionalen Grünzug eingreifen, wäre der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes München zu befassen, um eine erforderliche Änderung des Regionalen Grünzugs in die Wege zu leiten. Hierzu wäre ein entsprechender Antrag auf Herausnahme der Flächen aus dem Regionalen Grünzug zu stellen. Es obliegt den Gremien des Regionalen Planungsverbandes über diesen Antrag zu entscheiden.

Wie unter Buchstabe B des Vortrags beschrieben, werden während der Ideenwerkstatt, basierend auf den entsprechenden Fachgutachten und unter Beteiligung u. a. der Gutachter*innen, Planungskonzepte erarbeitet, die anschließend weiter vertieft und dann wiederum fachgutachterlich bewertet werden (beschrieben unter Buchstabe D des Vortrags). Die Machbarkeitsstudie, die darauf aufbauend erarbeitet wird, sollte deshalb fundierte Konzepte für die gegebenenfalls erforderliche Anpassung des Regionalen Grünzuges aufzeigen, die dann Grundlage für einen etwaigen Antrag auf Herausnahme von Flächen aus dem Regionalen Grünzug bzw. Änderungen des Regionalen Grünzugs wären.

Der Großteil der bereits bebauten Flächen innerhalb des Untersuchungsgebiets ist demgegenüber als Hauptsiedlungsbereich dargestellt, jeweils mit kleinen Ergänzungsbereichen zu den bestehenden Siedlungskörpern. Hauptsiedlungsbereiche sind laut Regionalplan-Grundsatz B II G 2.1 Flächen, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen. Daneben sind die Trassen der geplanten U- und S-Bahn-Ausbaumaßnahmen zeichnerisch erläuternd dargestellt.

Neben den oben skizzierten Darstellungen im Kartenteil des Regionalplans enthält der Textteil weitere einschlägige Belange, beispielweise in den Bereichen des Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen, der Landschaftsentwicklung, der Siedlungs- und Freiraumentwicklung oder der Land- und Forstwirtschaft. Diese Belange wurden – wie auch die oben skizzierten Belange – im Zuge der vorliegenden Überlegungen aufgegriffen und bewertet.



I. Festlegungen der Regionalplanung

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen

- Regionaler Grünzug
- Bodenschätze (unverändert wie bisher, siehe Text B IV 5)
- Vorranggebiet (VR) Nr.
 - 30 bis 8036/1
 - L200 bis L7733/1
 - 5001 bis 6015
 - B7436/1, B7437/1
- Vorbehaltsgelände (VB) Nr.
 - 10 bis 601
 - L40 bis L7538/1

b) Zeichnerisch erläuternde Darstellungen

- Trenngrün (mit Nr.)
- überörtliches und regionales Biotopverbundsystem
- Technische Infrastruktur
 - Eisenbahnstrecke - Ausbau
 - Eisenbahnstrecke - Neubau
 - S-Bahnstrecke - Ausbau
 - S-Bahnstrecke - Neubau
 - U-Bahnstrecke - Neubau
 - Gepplanter Bahnhof / Haltepunkt, S-Bahn-Halt und U-Bahn-Halt
- Siedlungsentwicklung
 - Haupt siedlungsbereiche

c) Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele

- Regionalsgrenze

II. Bestehende Nutzungen und Festsetzungen

Siedlungsflächen

durch genehmigte Flächennutzungspläne ausgewiesene Flächen; Erhebung: Juli 2017

- Wohnbaufläche, gemischte Baufläche, Gemeinbedarffläche und Sonderbaufläche (ausgenommen gewerblich genutzte Sonderbaufläche)
- Gewerbliche Baufläche, Ver- und Entsorgungsfläche und Industriegebiet (einschließlich gewerblich genutzte Sonderbaufläche)

Technische Infrastruktur

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

III. Zusätzliche Darstellungen

Grenzen

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

Maßstab 1 : 100 000

Kartengrundlage: Geobasisdaten
 © Bayerische Vermessungsverwaltung (http://www.gedatien.bayern.de)
 Stand der Grundkarte: 2017

Bearbeiter: Regionalbeauftragter für die Region München
 Kartographie: Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.1
 Herausgeber: Regionaler Planungsverband München

Nachdruck und Vervielfältigung (auch auszugsweise) nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Abbildung 2: Regionalplan München, Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ vom 25.02.2019 mit Untersuchungsumgriff (Quelle: Regionaler Planungsverband München, Fachliche und graphische Bearbeitung: LHM, Stadtentwicklungsplanung, PLAN-HA I/4; © Bayerische Vermessungsverwaltung)

1.3. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) dominiert im Untersuchungsraum die Darstellung von Flächen für die Landwirtschaft (LW). Größere zusammenhängende Allgemeine Grünflächen (AG) sind insbesondere um den Feldmochinger See und den Fasaneriesee sowie zwischen den beiden Seen und vorhandenen Siedlungen dargestellt. Mehrere prägnante ökologische Vorrangflächen (OEKO) liegen im Umfeld des Feldmochinger Sees, zwischen dem Siedlungsrand von Ludwigsfeld und der Dachauer Straße sowie im Nordosten des Untersuchungsgebiets. Zu kleineren Anteilen befinden sich im Untersuchungsumgriff als Besondere Grünflächen mit spezifischer Zweckbestimmung für Kleingärten, Friedhöfe und Sportanlagen (KG, FRIE, SPOR) dargestellte Flächen sowie Waldflächen (WALD). Das Straßenbegleitgrün entlang der Autobahntrasse ist als Sonstige Grünflächen (SG) dargestellt. In untergeordnetem Maße sind als Wohnbauflächen (W) oder Gemischte Bauflächen bzw. Dorfgebiete (M bzw. MD) dargestellte Bereiche („Siedlungsinseln“) vorhanden.

Der nördliche Bereich des Untersuchungsgebiets ist großflächig mit der landschaftsplanerischen Schraffur „Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ überlagert. Im Osten des Untersuchungsgebietes erstreckt sich ein System übergeordneter Grünbeziehungen um die Siedlungskörper Feldmoching, Hasenberg, Lerchenau und Siedlung am Lerchenauer See.

In einem zentralen Teil des Untersuchungsgebiets ist von Norden kommend der Regionale Grünzug nachrichtlich in den FNP übernommen; ferner sind Schutzgebiete im Sinne des Naturschutzrechts gekennzeichnet.

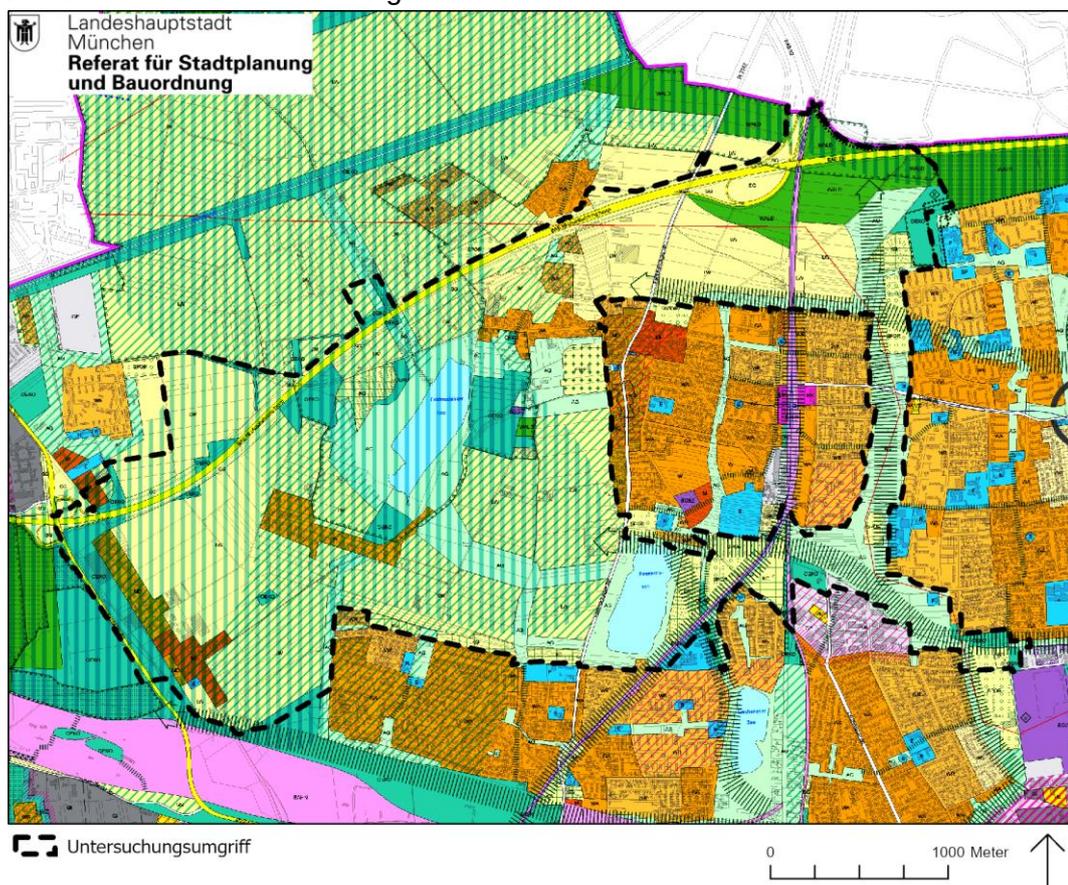


Abbildung 3: Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) mit Untersuchungsumgriff (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService, Flurstücke und Gebäude © Bayerische Vermessungsverwaltung)

Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Legende (Stand April 2022)

W	Wohnbauflächen	SG	Sonstige Grünflächen
WS	Kleinsiedlungsgebiete	OEKO	Ökologische Vorrangflächen
WR	Reine Wohngebiete	WALD	Waldflächen
WA	Allgemeine Wohngebiete	LW	Flächen für die Landwirtschaft
WB	Besondere Wohngebiete	GAR	Flächen für den Gartenbau
M	Gemischte Bauflächen	Wasserflächen	Wasserflächen
MD	Dorfgebiete	Überschwemmungsgebiete	Überschwemmungsgebiete
MI	Mischgebiete	Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung	Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
MU	Urbane Gebiete	Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung	Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
MK	Kerngebiete	Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
G	Gewerbliche Bauflächen	Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind	Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
GE	Gewerbegebiete	Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen	Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
GI	Industriegebiete	Übergeordnete Grünbeziehung	Übergeordnete Grünbeziehung
SO	Sondergebiete	Örtliche Grünverbindung	Örtliche Grünverbindung
SOGE	SO Gewerblicher Gemeinbedarf	Nachrichtliche Übernahmen*, Kennzeichnungen** und Sonstige	
SOGI	SO Industrieller Gemeinbedarf	Regionaler Grünzug*	Regionaler Grünzug*
SOEZ	SO Einzelhandel	FFH-Gebiet*	FFH-Gebiet*
SOFM	SO Fachmarkt	Vorrangfläche für Kiesabbau*	Vorrangfläche für Kiesabbau*
SOGH	SO Großhandel	Vorbehaltsgebiet Kies und Sand*	Vorbehaltsgebiet Kies und Sand*
SOM	SO Messe	Naturschutzgebiet*	Naturschutzgebiet*
SOH	SO Hochschule	Landschaftsschutzgebiet*	Landschaftsschutzgebiet*
SOK	SO Kultur	Landschaftsbestandteil*	Landschaftsbestandteil*
SOLV	SO Landesverteidigung	Wasserschutzgebiet*	Wasserschutzgebiet*
SOF	SO Forschung	Bannwald*	Bannwald*
SOBV	SO Brauereiverlagerung	Hangkante**	Hangkante**
	oder nach Beschriftung im Plan	Alleen**	Alleen**
GB	Gemeinbedarfsflächen	Naturdenkmal*	Naturdenkmal*
E	GB Erziehung	Gesetzlich geschützte Biotope*	Gesetzlich geschützte Biotope*
F	GB Fürsorge	Ermittelte Überschwemmungsgebiete	Ermittelte Überschwemmungsgebiete
GS	GB Gesundheit	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete*	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete*
K	GB Kultur	Ensemblebereich*	Ensemblebereich*
R	GB Religion	Flächen mit Bodenbelastungen**	Flächen mit Bodenbelastungen**
SP	GB Sport	Aufschüttung	Aufschüttung
S	GB Sicherheit	Flughafen-Bauschutzbereich*	Flughafen-Bauschutzbereich*
V	GB Verwaltung	Hochspannungsleitung	Hochspannungsleitung
WISS	GB Wissenschaft	U- und S-Bahn	U- und S-Bahn
VE	Ver- und Entsorgungsflächen	Stadt- und Teilbereichsgrenze	Stadt- und Teilbereichsgrenze
Überörtliche Hauptverkehrsstraßen	Überörtliche Hauptverkehrsstraßen	Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)	Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen	Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen	Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)	Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
P	Öffentliche Parkplätze		
Fußgängerbereiche (begrünt)	Fußgängerbereiche (begrünt)		
BAHN	Bahnanlagen		
AG	Allgemeine Grünflächen		
SPOR	Sportanlagen		
FRIE	Friedhöfe		
KG	Kleingärten		
CAMP	Campingplätze		
SOGR	Sondergrünflächen		
J	Intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche		

Zu Abbildung 3: Ausschnitt Legende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService, Flurstücke und Gebäude © Bayerische Vermessungsverwaltung)

In Abhängigkeit vom Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen werden im Rahmen der weiteren Planung möglicherweise neue Planungsziele zur Entwicklung des betrachteten Bereichs aufgestellt. Die Darstellungen des geltenden FNP sind dann im Rahmen entsprechender Verfahren zu ändern.

1.4. Bestehendes Baurecht

Die überwiegenden Flächen des Untersuchungsgebiets liegen im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Auf einigen Teilflächen gelten im Untersuchungsgebiet vereinzelt übergeleitete Bauliniengefüge (z. B. westlich: Bereiche Auf den Schrederwiesen/ Schroppenwiesenstraße sowie Am Blütenanger; nördlich: Karlsfelder Straße/ Schwarzhözlstraße). Eine Beurteilung erfolgt hier nach § 30 Abs. 3 i. V. m. § 35 oder § 34 BauGB.

Einzelne Grundstücke liegen im Innenbereich nach § 34 BauGB oder im Geltungsbereich folgender rechtsverbindlicher Bebauungspläne:

Vollständig im Untersuchungsgebiet:

- Bebauungsplan Nr. 725 Franz-Fackler-Straße, Franz-Sperr-Weg, Bahnlinie München-Landshut und München-Feldmoching
- Bebauungsplan Nr. 840 Hasenberg/Bezirkssportanlage an der Grohmannstraße
- Bebauungsplan Nr. 1276 Rainfarnstraße (westlich) Eduard-Spranger-Straße (südlich) -Freizeitheim-
- Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1863 Kaiserhölzlstraße, Röhrichtstraße und Ferchenbachstraße

Teilweise im Untersuchungsgebiet:

- Bebauungsplan Nr. 22 Lerchenauer See
- Bebauungsplan Nr. 36a Dülferstraße (südlich) Teil 1
- Bebauungsplan Nr. 36d Lerchenstraße und Lerchenauer Straße (beiders.) zwischen Tangente 6 Nord, Waldmeister- und Robinienstraße
- Bebauungsplan Nr. 851 Eduard-Spranger-Straße /Ecke Weitlstraße -Grundschule und Kindergarten-
- Bebauungsplan Nr. 1006a Faganastraße (südlich) zwischen Feldmochinger Straße und Lerchenauer Straße
- Bebauungsplan Nr. 1255 Feldmochinger, Fagana- und Lerchenauer Straße -Sportanlage-
- Bebauungsplan Nr. 1455 Schleißheimer Straße (westlich) Maßliebchenstraße (östlich) -Virginia-Depot-
- Bebauungsplan Nr. 1503e Adlschalk-. Berbinger und Am Schnepfenweg sowie Reigersbach
- Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1890 Paul-Preuß-Straße (nördlich), Hochmutteringer Straße (südlich), Bahnlinie München - Regensburg (westlich)
- Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2106 Hochmutteringer Straße (östlich), Herbergstraße (nördlich), Paul-Preuß-Straße (westlich)

Zudem wurden für verschiedene Bereiche Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne gefasst:

- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 6 östlich der alten Feldmochinger Bahnlinie
- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 99 Feldmochinger Straße, Am Schnepfenweg, Pappelallee
- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 601 Feldmoching zwischen Feldmochinger See, Würmkanal und Untermühlanger

- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 1006 Feldmochinger Straße (östlich) -Fasaneriestee mit Grünflächen-
- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 1374 Lerchenauer Straße, Georg-Zech-Allee, Feldmochinger Straße, Josef-Zintl-Straße, Ponkratz-, Lerchen-, Luitfriedstraße, Bahnlinie München-Regensburg und Lassallestraße
- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 1784 Auf den Schrederwiesen (beidseitig), zwischen Autobahnring München-Nord (A99) und Rangierbahnhof München-Nord
- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 2128 Gundermannstraße (nördlich), Lerchenstraße (östlich), Malvenweg (südlich), Langenpreisinger Straße (östlich), Johann-Emmer-Straße (teilweise westlich und östlich)

Für einen Teilbereich beiderseits des Privatwegs Am Dratfeld wurde eine Außenbereichssatzung erlassen (ABS Nr. 2).

Darüber hinaus gelten für Flächen in einer Größe von über 45 ha außerhalb des Umfangs der vorbereitenden Untersuchungen rechtsverbindliche Bebauungspläne zur städtebaulichen Arrondierung der südlichen und nördlichen Ortsränder Feldmochings sowie des Bereichs entlang der S-Bahn bzw. Bahntrasse (u. a. Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1890 Paul-Preuß-Straße (nördlich), Hochmutteringer Straße (südlich), Bahnlinie München - Regensburg (westlich); Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2106 Hochmutteringer Straße (östlich), Herbergstraße (nördlich), Paul-Preuß-Straße (westlich); Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a Raheinstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich), Bahnlinie München-Regensburg (östlich); Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2138 – Lerchenauer Straße). Zudem befindet sich in dem unmittelbar nord-östlich an den Untersuchungsumgriff angrenzenden Bereich der Siedlung Ludwigsfeld der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 2179 für eine Fläche von rund 32 ha.

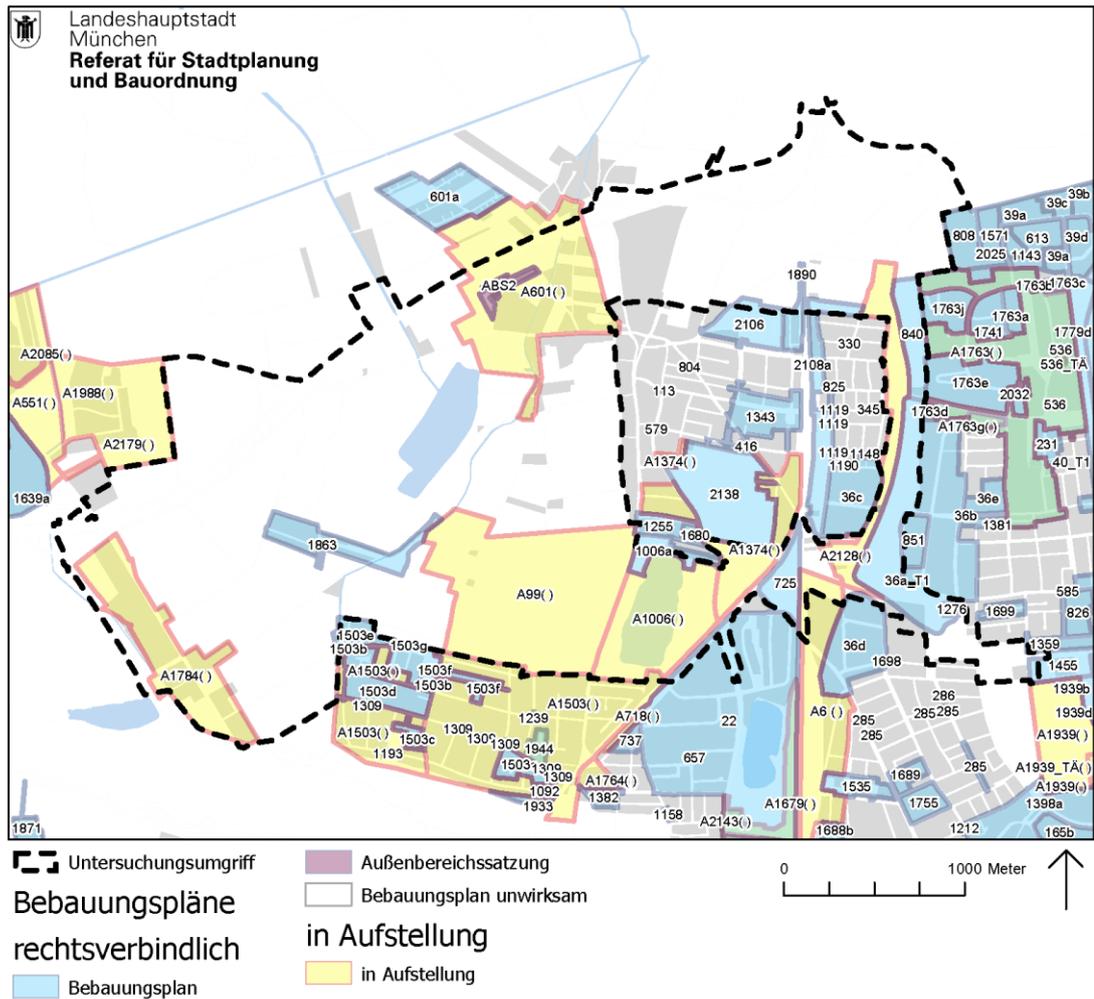


Abbildung 4: Rechtsverbindliche Bebauungspläne und Bebauungspläne in Aufstellung im Untersuchungsgebiet und in der näheren Umgebung (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

1.5. Grundeigentum

Der nichtstädtische Anteil umfasst circa 70 %. Der überwiegende Teil der Flächen befindet sich meist im Eigentum natürlicher Personen. Juristische Personen spielen eine untergeordnete Rolle. Neben größeren Eigentümer*innengemeinschaften sind gerade in den besiedelten Bereichen, wie Ludwigsfeld, Röhrichstraße und Schwarzhölzstraße, kleinteilige Eigentumsstrukturen vorhanden. Im Bundeseigentum (Bahnflächen und Autobahn) befinden sich circa 7 % der Fläche. Der städtische Liegenschaftsanteil beträgt circa 30 %.

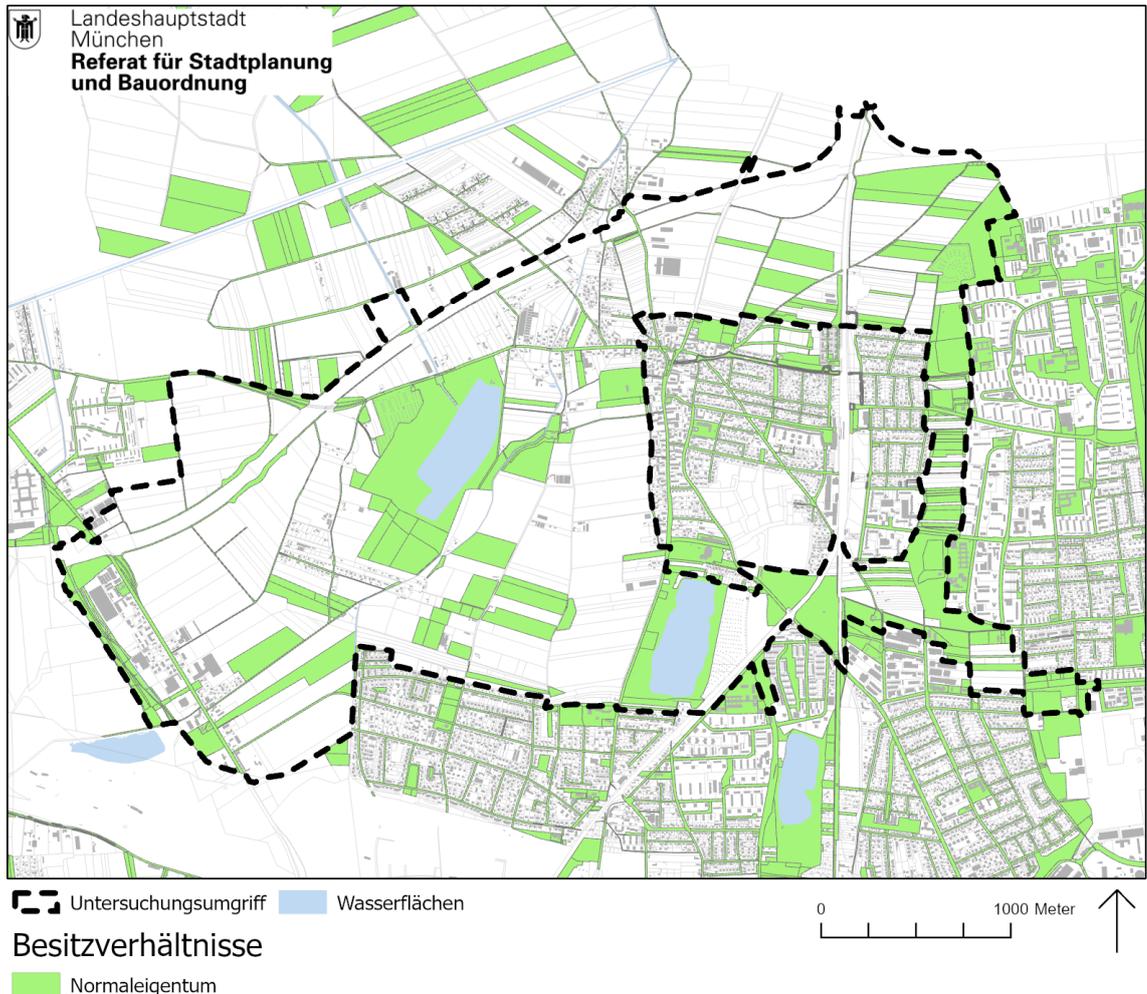


Abbildung 5: Städtisches Grundeigentum (Normaleigentum) im Untersuchungsgebiet und in der näheren Umgebung (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-Geodaten-Service, Flurstücke und Gebäude © Bayerische Vermessungsverwaltung)

1.6. Konzepte der Stadtentwicklungsplanung

1.6.1. Perspektive München, STEP 2040 und Handlungsräume

Perspektive München

Die Stadtentwicklungskonzeption Perspektive München bildet die Grundlage für eine nachhaltige und am Gemeinwohl orientierte Entwicklung der Landeshauptstadt München im Sinn einer "Stadt im Gleichgewicht" (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04420 vom 02.02.2022). In den strategischen Leitlinien sind die übergeordneten Ziele der Landeshauptstadt München dargelegt, die in den Fachleitlinien zu den verschiedenen Themen der Stadtentwicklung (u. a. Wirtschaft und Wissenschaft, Freiraum, Bildung, Soziales, Gesundheit, Ökologie, Digitalisierung, Mobilität) vertieft werden und in entsprechende Fachkonzepte und Handlungsprogramme münden. Diese sind grundsätzlich auch für die Planung und Entwicklung des Münchner Nordens heranzuziehen.

STEP 2040

Darüber hinaus bündelt, konkretisiert und visualisiert der Stadtentwicklungsplan STEP 2040 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10661, im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.09.2024 und in der Vollversammlung vom 02.10.2024) als zentraler und programmatischer Bestandteil der Perspektive München die Ziele und Strategien zur räumlichen Entwicklung auf gesamtstädtischer Ebene.

Die im STEP 2040 formulierten Ziele umfassen die Handlungsfelder Freiraum, Mobilität, Wohnquartiere, Wirtschaft, Klimaanpassung, Klimaschutz, sowie regionale Kooperation.

Der Stadtentwicklungsplan STEP 2040 stellt verschiedene strategische Zielaussagen zur räumlichen Entwicklung der Gesamtstadt dar. Im Bereich des Münchner Nordens ist eines von drei Gebieten aufgezeigt, das eine größere zusammenhängende, integrierte Siedlungs- und Landschaftsentwicklung zulassen könnte, u. a. unter der Bedingung eines Ausbaus der Infrastruktur und Anbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr. Hier besteht die Möglichkeit, zusätzlichen bezahlbaren Wohnraum in relevantem Umfang bereitzustellen. Dabei sollen urbane, soziale und nutzungsgemischte Quartiere entstehen mit differenziertem, multifunktionalem Grün, in denen zukunftsfähige Mobilitätslösungen etabliert werden. Wohnen und Arbeiten sollen hier gleichermaßen stattfinden. Die Versorgung mit zentralen Funktionen des täglichen Bedarfs, sozialen und kulturellen Angeboten sowie die Anbindung an einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr schaffen lebenswerte neue Stadtteile, die den Prinzipien der Stadt der kurzen Wege folgen.

Eine mögliche Siedlungsentwicklung in diesem Bereich muss die Gegebenheiten eines teilweise hohen Grundwasserspiegels berücksichtigen und angesichts der Herausforderungen des Klimawandels hitzeangepasste Lösungen fokussieren. Kaltluftleitbahnen in Richtung Innenstadt sollen freigehalten werden. Gebäude- und Energietechnik sollen der Prämisse der Klimaneutralität entsprechen. In kleineren Quartierszusammenhängen können hier besonders effiziente Ansätze verfolgt werden.

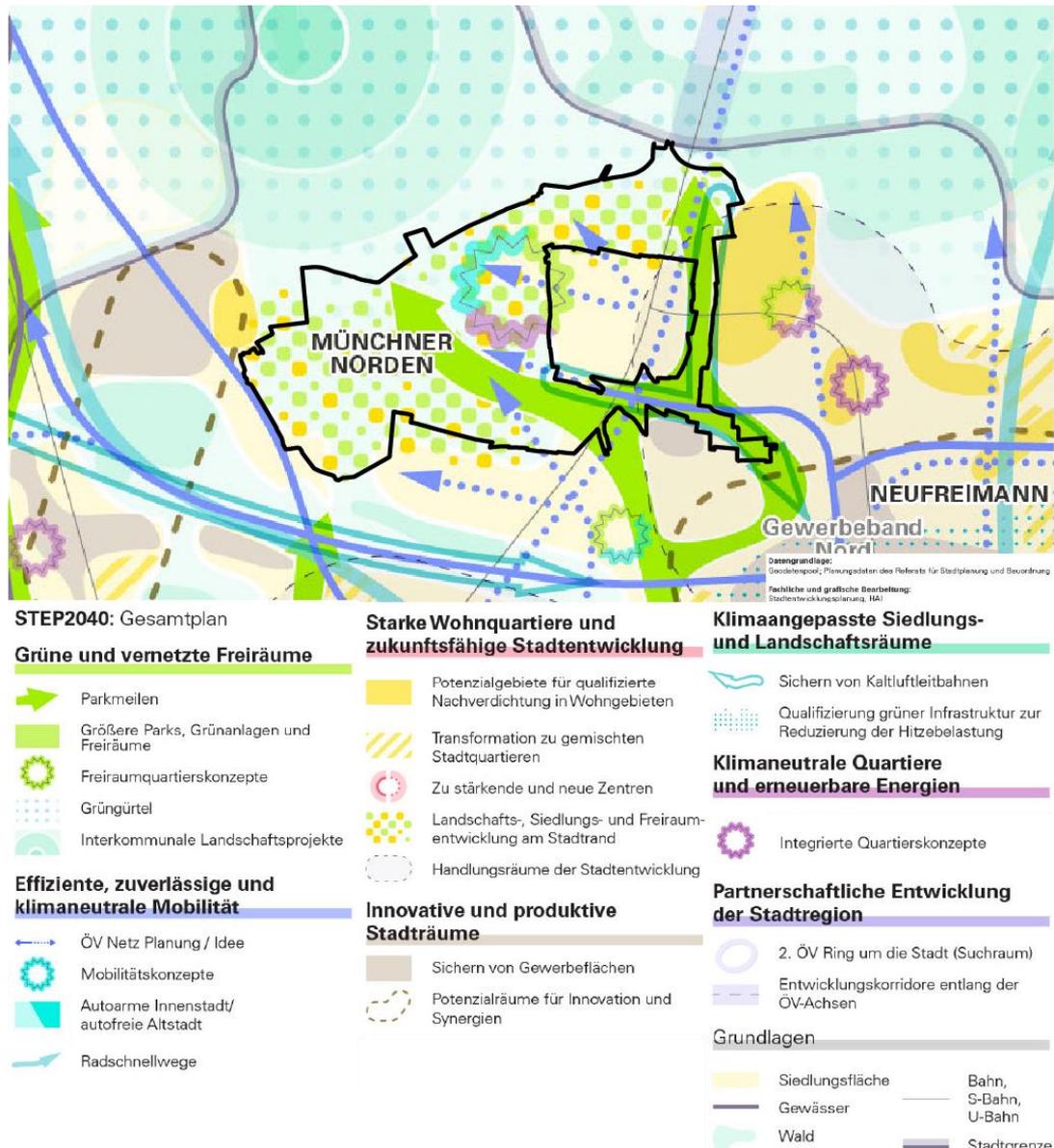


Abbildung 6: Entwurf Stadtentwicklungsplan STEP 2040 - Gesamtplan mit Untersuchungsumgriff, Stand November 2023 (Quelle: LHM, Datengrundlagen: Geodatenpool, Planungsdaten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung)

Der Münchner Norden übernimmt in seiner Stadtrandlage wichtige Funktionen der Grünraumvernetzung und des Schutzes der biologischen Vielfalt, die hier besondere Beachtung finden müssen. Zwischen kleinteiligeren, urbaneren Lösungen von Freiraumquartierskonzepten über größere Freiraumzusammenhänge einer Parkmeile bis hinein in den Münchner Grüngürtel wirken die unterschiedlichen Ebenen der Landschafts- und Freiraumentwicklung zusammen.

Handlungsräume

Im STEP 2040 werden die fachübergreifenden Schwerpunktgebiete der Stadtentwicklung sichtbar, in denen sich Transformationsaufgaben überlagern. Um den Herausforderungen in diesen „Hot Spots“ zu begegnen, hat der Stadtrat die schrittweise Einführung des Handlungsraumansatzes als neue informelle Planungsebene beschlossen (Vollversammlung vom 24.10.2018; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12592).

Für die derzeit neun Handlungsräume werden nach und nach integrierte Handlungsraumkonzepte erarbeitet und umgesetzt. Gesamtstädtische Ziele werden in

ortsspezifischen Zielbildern konkretisiert und mit Strategien und Maßnahmen zu deren Erreichung ergänzt. Zudem wird eine passende Organisationsstruktur aufgebaut, deren wesentliches Element das Handlungsraummanagement ist.

Das betrachtete Gebiet grenzt an den Handlungsraum 8 „Feldmoching – Hasenberg – Milbertshofen – Freimann“, der eine hohe Priorität hat. In Abhängigkeit von zur Verfügung stehenden Ressourcen wird hier voraussichtlich im Jahr 2025 mit der Erstellung des integrierten Handlungsraumkonzeptes begonnen.

1.6.2. Langfristige Siedlungsentwicklung (LaSie)

Großstädte wie München mit hoher Lebensqualität und attraktiven Arbeitsmöglichkeiten sind bevorzugte Ankunftsorte. Der Zuzug trägt unmittelbar zum Bevölkerungswachstum bei und aufgrund der vermehrten Einwohner*innen auch zu mehr Geburten. Es hat sich gezeigt, dass das Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München kaum begrenzbar ist. Wachstum muss somit gestaltet und gesteuert werden, denn neben den positiven Effekten des Wachstums, welches eine prosperierende und vielfältige Stadt mit sich bringt, zählt die Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum, mit Grün- und Freiräumen, mit Einrichtungen für die soziale Infrastruktur und die Verbesserung im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Individualverkehrs weiterhin zu den zentralen Herausforderungen. Ohne ein steuerndes Eingreifen wird die Nachfrage nach Wohnraum das Angebot immer weiter verknappen. Die besondere Herausforderung in der Landeshauptstadt München besteht darin, trotz der Flächenknappheit allen Flächenbedarfen und Anforderungen gerecht zu werden.

Mit der Langfristigen Siedlungsentwicklung (LaSie) wird darauf abgezielt, mittels der Strategien „Verdichten“, „Umstrukturieren“ und „Erweitern“ auf mittel- bzw. langfristige Sicht Antworten auf diese Herausforderungen zu geben und diese Entwicklung von Anfang an zu steuern. Auch wenn der Fokus vorwiegend auf die Innenentwicklung der Stadt gerichtet ist und mit einer höheren Dichte in der Umstrukturierung bereits bebauter Flächen bzw. bei der Nachverdichtung in bestehenden Siedlungsbereichen der Verbrauch von freien Flächen möglichst geringgehalten werden soll, ist es nicht mehr möglich, den steigenden Bedarf an Wohnraum ohne die Inanspruchnahme der Flächenpotentiale außerhalb der bebauten Bereiche zu erfüllen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für den Münchner Norden sollen daher die Möglichkeiten des Erweiterns untersucht werden.

1.6.3. Zentrenkonzept und Gewerbeflächenentwicklungsprogramm

Zentrenkonzept

Das Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München basiert auf der Leitvorstellung einer polyzentralen Versorgungsstruktur für Waren und Dienstleistungen sowie für soziale und kulturelle Einrichtungen. Neben der Innenstadt bieten Stadtteil-, Quartiers- und Nahbereichszentren wohnortnahe Versorgungseinrichtungen für die örtliche Bevölkerung. Grundsätzlich ist ein gutes Netz an Versorgungsmöglichkeiten für die Bewohner*innen bei entsprechenden Neuplanungen, Umstrukturierungen und Nachverdichtungen zu berücksichtigen. Dazu gehört auch die Schließung möglicher Versorgungslücken bei bestehenden Siedlungsbereichen. Um möglichst vielen Münchner*innen eine gute fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungsangeboten zu bieten, wird dabei die Möglichkeit geprüft, in Einzugsbereichen von neuen bzw. bestehenden zentralen ÖPNV-Haltestellen entsprechende Angebote zu schaffen sowie vorhandene zentrale Bereiche in ihrer Attraktivität zu erhalten und ggf. durch eine ergänzende Nutzungsmischung mit frequenzbringenden Funktionen zu stärken.

Im Münchner Norden befindet sich am S-Bahnhalft Feldmoching ein Nahbereichszentrum. Ergänzende Nahversorgungsangebote befinden sich im alten Dorfkern von Feldmoching. Der alte Dorfkern Feldmoching erfüllt allerdings aktuell die Funktion als Begegnungsraum nur bedingt, da neben der Handelsvielfalt auch kulturelle und soziale Angebote fehlen, die zur aktiven Teilhabe am öffentlichen Leben einladen. Die nächsten Nahbereichszentren außerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich am S-Bahnhalft Fasanerie, an der Weitlstraße sowie am U-Bahnhalft Hasenberg. Die Stadtteilzentren, die den Norden mit innerstädtischen Sortimenten versorgen, sind das MIRA am U-Bahnhalft Nordhaide und das OEZ an der Hanauer Straße. Die Versorgung der derzeitigen Bevölkerung im Münchner Norden ist in Bezug auf das Einzelhandelsangebot in weiten Teilen ausreichend. Stellenweise gibt es jedoch aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte Versorgungslücken.

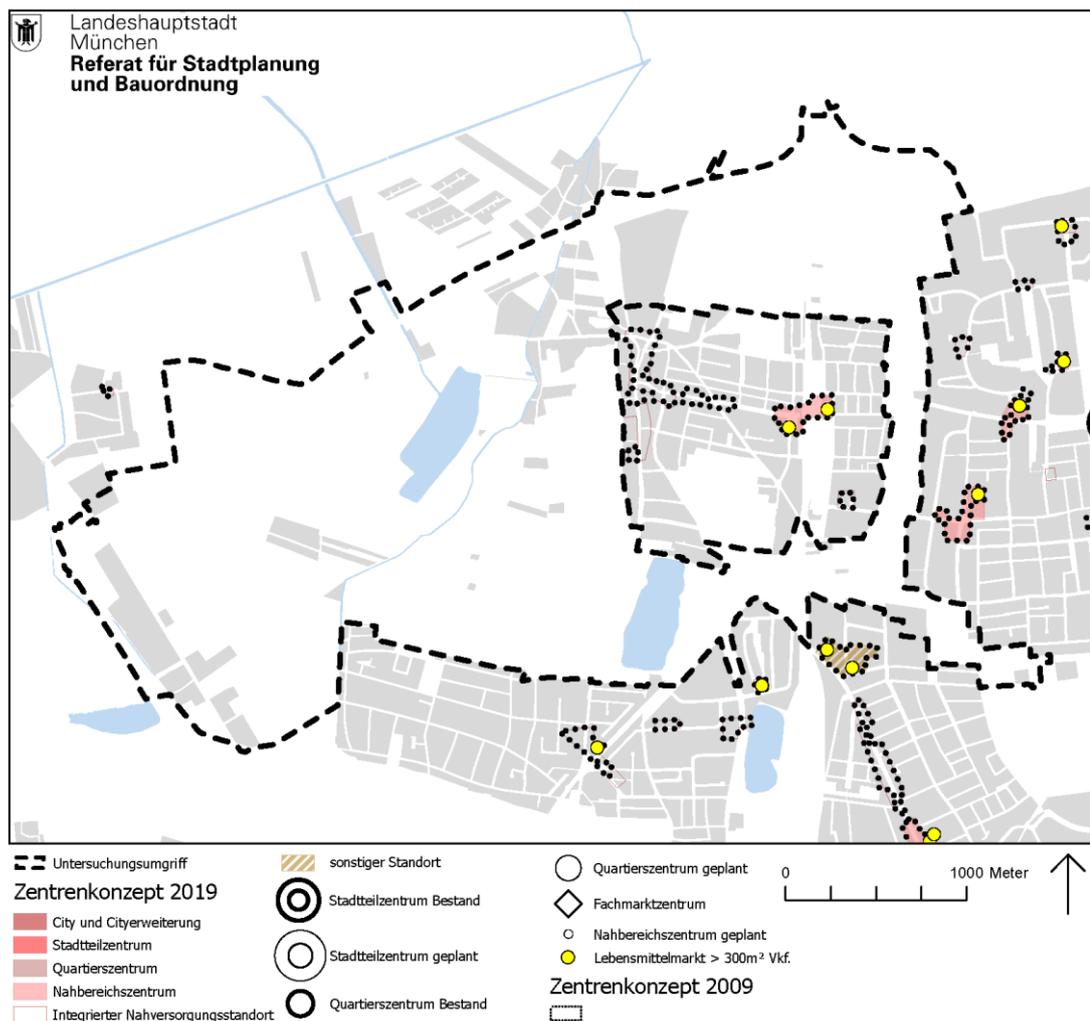


Abbildung 7: Zentrenkonzept mit Untersuchungsgriff (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Gewerbeflächenentwicklungsprogramm

Das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm dient der Sicherung und Entwicklung bedarfsgerechter Gewerbestandorte und dem Erhalt eines möglichst breiten Fächers von Produktion, Handwerk und Dienstleistungen. Bei der Flächenvorsorge soll auch die Entwicklung der weiter zunehmenden dienstleistungsorientierten Wirtschaft berücksichtigt werden. Neben großformatigeren Büro- und Gewerbestrukturen sind die Anforderungen neuer Lebens- und Arbeitswelten zu antizipieren, die eine größere Flexibilität in der Nutzungsmischung erfordern. Diese Ziele werden durch die

gebietsbezogenen Strategien, Neuentwicklung und Erweiterung, Stärkung von Bestandsgebieten und Revitalisierung durch Umstrukturierung, umgesetzt.

Der Strategie Neuentwicklung von Gewerbeflächen sind auch die Potentiale der Entwicklung im Münchner Norden zugeordnet. Ziel ist es, Gewerbe in gemischten Stadtquartieren zu integrieren und Baurecht für gewerbliche Nutzungen in den Bereichen Büro, Handwerk, Dienstleistung, Verarbeitung und Produktion vorzubereiten.

1.7. Mobilitätsstrategie 2035

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 „Mobilitätsstrategie 2035“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) wurde der Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München beschlossen. Als konkretes Ziel sieht diese vor, dass bis zum Jahr 2035 mindestens 80 % des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Auch soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral sein. Weitere Ziele werden in aktuell 19 Teilstrategien konkretisiert. So werden z. B. im Rahmen der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr die Arbeiten und Fortschreibungen des Nahverkehrsplans aufgenommen und fortgeführt, in welchem bspw. beschlossen wurde, dass bis 2030 mindestens 30 % der Wege mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt werden sollen. Für neue Stadtquartiere und die Sanierung bestehender Siedlungsbereiche sollen beispielsweise innovative Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die ein Leben ohne die Nutzung eines eigenen Autos ermöglichen. Zukunftsfähige Planungen, wie z. B. die Entwicklung im Münchner Norden, sollen sich daher fortan prioritär an den dargestellten Zielen und dem Kriterium der Flächeneffizienz von Verkehrsmitteln, d. h. zugunsten der Angebote des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und in Ergänzung Shared Mobility) orientieren, um die Mobilität in der nach wie vor stark wachsenden Stadt für alle Personen zu gewährleisten, die konkreten Klimaziele zu erreichen und zusätzliche Flächen für Lebensqualität, Aufenthalt und grüne Infrastruktur freihalten zu können. Dabei sieht sich die Mobilitätsstrategie 2035 mit ihren Inhalten und Zielen als Weiterentwicklung des bisher gültigen Verkehrsentwicklungsplanes (VEP 2006) und gibt gleichzeitig die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Prämissen für einen weiteren Planungsprozess des Münchner Nordens vor.

1.7.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Ein weiterer wichtiger Baustein ist der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München. Im Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) vom 03.03.2021 wurde der geplante Ausbau des ÖPNV-Angebotes dargelegt.

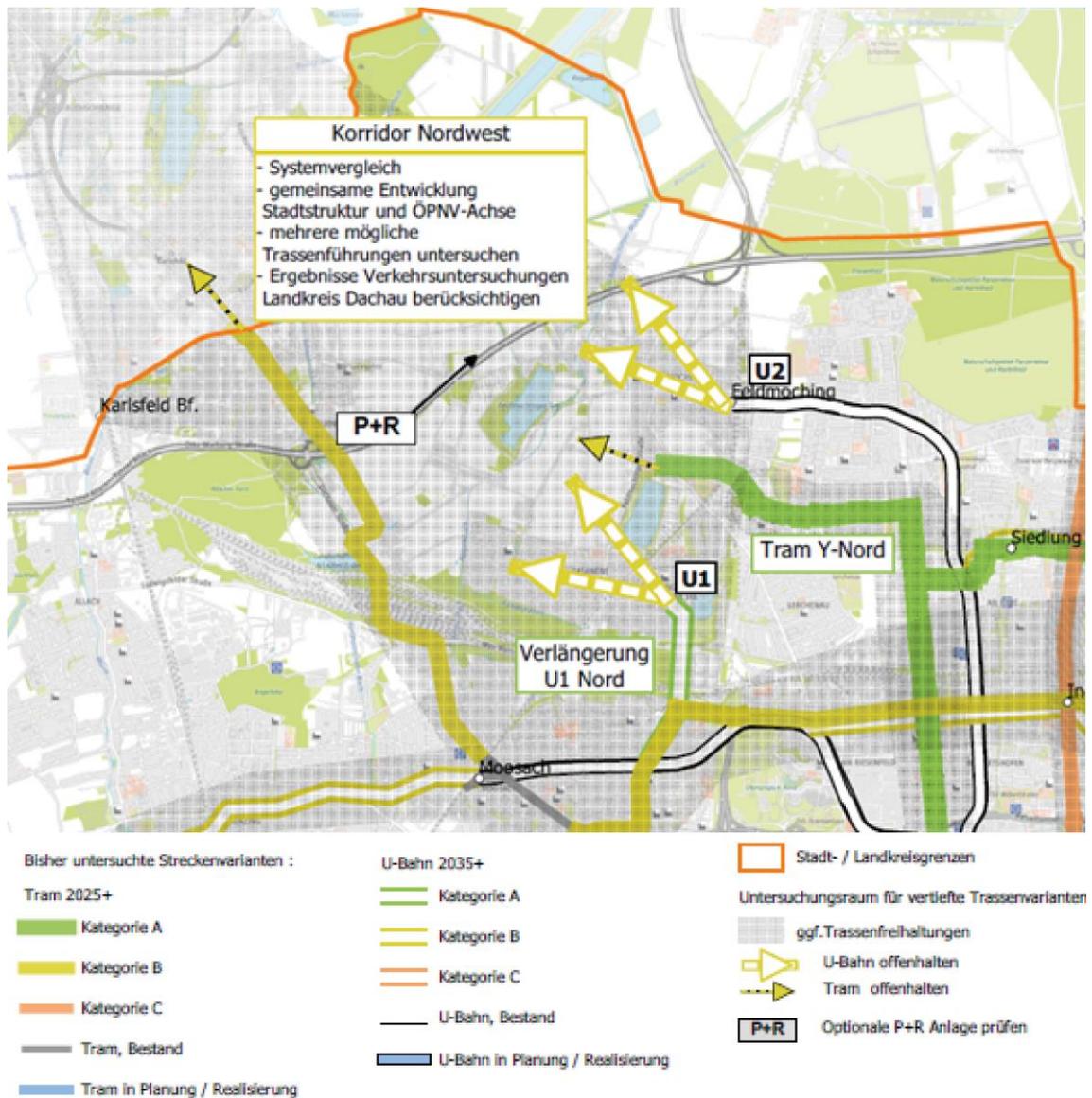


Abbildung 8: Ausschnitt Nahverkehrsplan 2021: Zielnetz Tram 2025+ mit U-Bahn 2035+ (Quelle: SWM, MVG, LHM Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Datengrundlagen: Open Street Map, GVM Raum München, Prognose 2035)

Wesentliche Maßnahmen, die den Münchner Norden betreffen, sind die Folgenden:

Tram Moosach - Dachau

Hierzu gehört die mögliche Verlängerung der Straßenbahnlinie 20 von Moosach über Karlsfeld bis zum Bahnhof der Großen Kreisstadt Dachau. Eine Machbarkeitsstudie (MBS) hierzu wird voraussichtlich im 2. Halbjahr 2024 vergeben. Ziel der MBS ist die Prüfung der verkehrlichen und baulichen Machbarkeit und des verkehrlichen Nutzens einer Straßenbahnverbindung zwischen München - Moosach und Dachau. Die neue Anbindung soll das heute massiv überlastete Straßennetz, insbesondere die B304 sowie die S-Bahn entlasten und eine deutlich attraktivere, verlässlichere und leistungsstarke ÖV-Verbindung schaffen. Eine erste Vorzugstrasse wird erst im Zuge dieser Untersuchung festgelegt werden. Je nach gewählter Trasse könnte diese Straßenbahnverlängerung das Untersuchungsgebiet im südwestlichen Bereich nur tangieren oder sogar durchfahren, was jeweils entsprechende Auswirkungen auf die Erschließungsqualität dieses Bereiches des Untersuchungsgebietes hätte.

Tram Y-Nord

Gemäß Nahverkehrsplan soll die sogenannte Tram Y-Nord bis zum Planungsgebiet Lerchenauer Straße (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2138) und damit in den östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets realisiert werden. Die zu planende Strecke führt vom Hauptbahnhof in den Münchner Norden via Hochschule, Nordbad, Petuelring entlang der nördlichen Schleißheimer Straße. Im Münchner Norden verzweigt sich die Trasse in Form eines „Y“ sowohl nach Nordwesten ins Planungsgebiet Lerchenauer Straße mit Verlängerungsoption in den Raum Feldmoching mit ggf. Anschluss an die Tram Moosach – Dachau sowie nach Osten nach Am Hart. Zusammen mit der Tram Münchner Norden erfolgt eine Weiterführung in Richtung Neufreimann mit Anschluss an die verlängerte Tramlinie 23.

ÖV-Systemvergleich im Korridor Nordwest

In diesem Korridor, in dem auch das Untersuchungsgebiet verortet ist, ist bereits ein hohes verkehrliches Potential für den Ausbau einer leistungsfähigen und attraktiven ÖV-Verbindung ersichtlich. Aufgrund der großen Dynamik in diesem Raum ist ein iterativer Abgleich der städtebaulichen Entwicklung mit der Verkehrsinfrastruktur wichtig, um einen zukunftsweisenden ÖPNV-Ausbau entlang städtebaulicher Potentiale zu planen. Hierzu sollen verschiedenen ÖPNV-Systeme, wie die Straßenbahn- und U-Bahnverlängerungen, sowie mögliche weitere Systeme im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans verglichen werden.

Der Großteil des Untersuchungsgebiets ist derzeit nicht mit dem schienengebundenen ÖPNV erschlossen. Im östlichen Bereich verläuft die S-Bahnlinie S1 zwischen Flughafen / Freising und der Münchner Innenstadt in Nord-Süd-Richtung durch das Untersuchungsgebiet, mit den Haltestellen Fasanerie und Feldmoching. Die Haltestelle Feldmoching ist zugleich die Endhaltestelle der U-Bahnlinie U2. Südlich des Gebiets - südlich der Bahngleise des Nordringes - verlaufen die U-Bahnlinien U3 und U1. Darüber hinaus verkehren mehrere Buslinien im Untersuchungsgebiet. Derzeit sind verschiedene Erweiterungen des ÖV-Netzes in Untersuchung, die das Untersuchungsgebiet je nach beabsichtigter Entwicklung direkt betreffen (können).

1.7.2. Rad- und Fußverkehr

Das Radverkehrsnetz wurde zuletzt im Verkehrsentwicklungsplan Rad 2002 (VEP-R 2002) in die Kategorien Haupt- und Nebenrouten eingeteilt. Der 24. Stadtbezirk wird dabei durch mehrere Hauptrouten, sowohl in Nord-Süd-Richtung (z. B. Lassallestraße/Lerchenauer Straße) als auch in Ost-West Richtung (z. B. Schnepfenweg/Max-Wönner-Straße/Pulverturmstraße) mit den benachbarten Stadtbezirken und Kommunen verbunden.

Aktuell wird ein Radverkehrsnetz mit unterschiedlichen qualitativen Anforderungen an die Radinfrastruktur mit vier Kategorien (von Radschnellverbindung (Kategorie II) bis untergeordnete Radverkehrsverbindungen (Kategorie V)) entwickelt, dessen Ziel es ist, eine durchgehende, sichere und attraktive Radinfrastruktur, nicht nur für den 24. Stadtbezirk, zu schaffen.

Unterstützend ist im Vorfeld für die nördlichen Stadtbezirke ein separates Radverkehrskonzept erarbeitet worden, welches neben den Verknüpfungen mit den angrenzenden Stadtbezirken bzw. Landkreisen insbesondere die Besonderheiten hinsichtlich der Anforderungen für den Radverkehr innerhalb des 24. Stadtbezirkes berücksichtigt hat.

Ergänzend zu o. g. Planungen wird es in Feldmoching im Bereich Ludwigsfeld eine Anknüpfung an den Radschnellweg Dachau - München geben, der den Stadtbezirk im westlichen Abschnitt durchquert und so eine schnelle, sichere und attraktive Verbindung sowohl in die nördlichen Nachbargemeinden als auch - für Ludwigsfeld - in Richtung Innenstadt anbietet. Ebenso soll ein besonderes Augenmerk auf eine Verbindung Richtung Innenstadt für den gesamten Stadtbezirk gelegt werden.

Für den Fußverkehr sind - oftmals parallel zum Radverkehr - zum Teil bereits attraktive und direkte Wegeführungen vorhanden. In anderen Teilen fehlen diese oder entsprechen nicht den gewünschten Standards.

1.7.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Anbindung an das übergeordnete sowie an das städtische Straßennetz erfolgt insbesondere über die Feldmochinger Straße, die Lerchenauer Straße und den Straßenzug Karlsfelder Straße – Josef-Frankl-Straße – Dülferstraße. Zudem tangieren die Autobahn A99 und die Bundesstraße B304 das Untersuchungsgebiet. Anschlussstellen der A99 befinden sich westlich (Anschlussstelle München-Ludwigsfeld) sowie im Nordosten (Autobahndreieck Feldmoching) des Gebiets, wobei im Falle des Autobahndreiecks Feldmoching keine direkte Verbindung in das Untersuchungsgebiet besteht.

Das städtische Straßennetz, welches das Untersuchungsgebiet derzeit erschließt, ist bereits heute stark belastet und erreicht im Prognosenullfall zum Teil die Grenze seiner Leistungsfähigkeit.

1.8. Freiraum München 2030 und Grüngürtel-Teillandschaft

Die Freiraumkulisse zur Fachkonzeption „Freiraum München 2030“ stellt die stadtweit und übergeordnet bedeutsamen Grün- und Freiraumstrukturen dar. Hierzu gehören in diesem Bereich u. a. die sog. Grüngürtel-Teillandschaften.

In den Grüngürtellandschaften überlagern sich landwirtschaftliche Produktion und Naturschutz mit Freizeit- und Erholungsbedürfnissen. Ziel der zukünftigen Entwicklung ist es, diese (zum Teil konkurrierenden) Nutzungen miteinander in Einklang zu bringen. Aufgrund der besonderen naturräumlichen und hydrologischen Gegebenheiten und der Landbewirtschaftung sind spezifische Kulturlandschaftselemente, Biotopstrukturen und Lebensräume für zum Teil seltene Tier- und Pflanzenarten in diesen Gebieten vorzufinden. Für deren Erhalt besteht eine besondere Verantwortung.

Mit der Studie „Landschaftsbezogene Wegekonzeption für den Münchner Grüngürtel“ wurden für das Hauptwegenetz im Münchner Norden die charakteristischen Landschaftsqualitäten beschrieben und konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Erholungsinfrastruktur und von Wegen erarbeitet.

Als Schlüsselprojekte zur Umsetzung der Freiraumkulisse sollen die Grüngürtel-Landschaften sukzessive über teilräumliche, freiraumbezogene Masterplanungen weiter definiert und konkretisiert werden.

Parallel wird vsl. im 4. Quartal 2024 eine Masterplanung für die Grüngürtel-Landschaft Karlsfeld - Ludwigsfelder Moos - Feldmochinger Feldflur beauftragt (Sitzungsvorlage 14-20 / V 12629, Vollversammlung des Stadtrates am 24.10.2018). Diese umfasst den Landschaftsraum zwischen Karlsfeld, Oberschleißheim und Moosach. In der Masterplanung werden aus einer (kultur-)landschaftlichen Perspektive Zielvorstellungen für die zukünftige Landschaftsentwicklung in diesem Bereich als Natur-, Erholungs- und

landwirtschaftlicher Produktionsraum erarbeitet. Der Umgriff der Masterplanung umfasst auch das Untersuchungsgebiet der Stadtentwicklung für Feldmoching – Ludwigsfeld. Da erste Ergebnisse vsl. erst im 1. Quartal 2025 zu erwarten sind, werden sie den Planungsteams für die weitere Überarbeitung zur Verfügung gestellt.

Die Freiraumkulisse enthält als Kernelement für eine langfristige Freiraumentwicklung neben den Grüngürtellandschaften auch „Parkmeilen“, die die großen städtischen Parkanlagen mit den Landschaftsräumen am Stadtrand verbinden und „Grüne Wege/Freiraumachsen“, die es den Bewohner*innen der dichten Wohnquartiere ermöglichen, auf angenehmen Wegen die Freiräume zu erreichen. Die Parkmeile Feldmoching-Hasenberg stellt die Verbindung Olympiapark/Panzerwiese bzw. Parklandschaft Dachauer Moos und Feldmochinger See her. Ziel soll sein, entlang der Wegesysteme auch die Vernetzung von Biotopen zu fördern, so dass der Biotopverbund gestärkt wird.

1.8.1. Naturraum, Boden und Landwirtschaft

Naturraum

Das Untersuchungsgebiet liegt im Naturraum Haupteinheit Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten und dort in der Naturraum-Untereinheit der Münchener Ebene.

Die Münchner Schotterebene fällt von Süden nach Nordosten ab. An ihrem Nordrand führten die an die Oberfläche drückenden Grundwasserströme u. a. zur Entstehung des nördlich gelegenen Dachauer Moooses, dessen südliche Ausläufer bis in das Untersuchungsgebiet reichen (Nordrand von Moosach). Die ehemaligen Niedermoorflächen sind heute insgesamt stark entwässert und werden meist landwirtschaftlich und gartenbaulich intensiv genutzt.

Das Gebiet ist geprägt durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung im Wechsel mit eher kleinteiligen gartenbaulichen Anbauflächen mit Gemüse- und Küchenkräuterkulturen sowie Gartenbaubetrieben mit Gewächshauskulturen. In die ländlichen Strukturen sind vielfach kleinteilige Siedlungen sowie landwirtschaftliche Betriebe eingestreut. Mehrere Bäche und Gräben durchziehen die Landschaft.

Über die vorhandenen Baumreihen, die Gehölzstrukturen vor allem im Randbereich der beiden durch ehemaligen Kiesabbau entstandenen Seen, die gewässerbegleitenden Gehölzsäume sowie über die Eingrünungen der vorhandenen Streusiedlungen ist die ebene Landschaft recht engmaschig gegliedert.

Boden

Gemäß der Bodenschätzungskarte (Quelle: Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung, Stand März 2020) überwiegt als Bodenart der lehmige bis stark lehmige Sand sowie kleinflächig der sandige Lehm. Im Umfeld des Feldmochinger Sees kommen ökologisch wertvolle Moorböden vor. Östlich des Sees haben sich auf Moor lehmige Sande entwickelt. Nördlich und westlich liegt Moorboden auf lehmigem Sand oder Sand mit geringem Grundwasserflurabstand vor. Laut Geoportal der Landeshauptstadt München liegt er im niedrigsten Bereich unter 2 m (Grundwasserflurabstand 1989).

Geringe Ton- und Humusgehalte der Pararendzinen und Kalkanmoorgleye in der Münchner Schotterebene bedingen dort ein sehr geringes bis geringes Rückhaltevermögen für sorbierbare Stoffe, Stoffe mit Eintragsrisiken erreichen hier rasch den Grundwasserhorizont.

Die wertvollsten Böden befinden sich im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes (östlich Ludwigsfeld/Auf den Schrederwiesen) sowie im Bereich östlich des Feldmochinger Sees und im Nordosten im Umfeld der Hochmuttinger Straße. Sie haben vor allem eine höhere natürliche Ertragsfähigkeit sowie ein höheres Retentionsvermögen.

Im Umfeld des Feldmochinger Sees gibt es gem. Moorbodenkarte von Bayern (Bayrisches Landesamt für Umwelt, Stand Juni 2020) ein Moorbodenvorkommen. Es liegt überwiegend im Bereich der an den See angrenzenden und für die Erholungsnutzung gestalteten Flächen. Ein Teil erstreckt sich bis in die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen. Aufgrund ihrer Seltenheit sind die vorkommenden Moorböden aus Sicht des Natur- und Bodenschutzes wertvolle Böden.

Neben den beschriebenen Bodenfunktionen zur Retention, zur Pufferung und Bindung von Niederschlägen, Gasen und festen Stoffen im Boden sowie zur Gewinnung von landwirtschaftlichen Produkten haben Böden auch eine sog. Lebensraumfunktion. Gerade auf besonders feuchtegeprägten Böden, die im Untersuchungsgebiet zahlreich zu finden sind, kommen natürlicherweise artenreiche Pflanzengemeinschaften vor, die auch einer Vielzahl, häufig auch seltenen Tierarten als Lebensstätten dienen.

Landwirtschaft

Bereits frühzeitig hat sich die Landeshauptstadt München mit der Rolle einer zukunfts-trächtigen Landwirtschaft im Verdichtungsraum beschäftigt. Mit Beschluss des Stadtrates vom 21.07.1993 zur „Agrarstrukturellen Vorplanung“ wurde die Wohlfahrtswirkung der Landwirtschaft im Stadtgebiet betont und die Umstrukturierung zu einer naturnäheren Bewirtschaftung als Ziel definiert. Wichtige Aspekte hierbei waren (und sind) u. a. Bodenschutz, Gewässerschutz, Erholungsfunktion, Verbesserung des Stadtklimas und Bereitstellung von Ausgleichsflächen. Bereits 1993 wurde als Ziel auch die Umsetzung bzw. Stärkung der Direktvermarktung benannt.

Der Aspekt der regionalen Versorgung mit gesunden Lebensmitteln im urbanen Raum (Regionalvermarktung, Urban farming etc.) hat bis heute nochmals deutlich an Gewicht gewonnen und ist auch im Untersuchungsgebiet von großer Bedeutung. Ungefähr ein Viertel der gesamten landwirtschaftlichen Nutzflächen der Landeshauptstadt München liegt im Stadtbezirk Feldmoching - Hasenberg.

Im Rahmen des Agrarstrukturgutachtens Münchner Norden wurde 2019 eine Befragung der im Untersuchungsgebiet tätigen Betriebe durchgeführt. Fast alle ansässigen Betriebe erklärten sich zur Teilnahme bereit.

Der überwiegende Anteil der landwirtschaftlichen Fläche wird ackerbaulich genutzt, Tierhaltung spielt nur eine geringe Rolle. Die wichtigsten Agrarkulturen sind Getreide, Mais, Kartoffeln und Raps. Die meisten Gartenbaubetriebe erzeugen Gemüse, daneben gibt es auch einzelne Betriebe, die Obst und Zierpflanzen anbauen. Das Gemüse wird vorrangig auf dem Feld angebaut, daneben kommt noch ein geringerer Anteil an Gemüseanbau in Glashäusern.

Die bewirtschaftete Fläche der Landwirtschaftsbetriebe liegt im Mittel bei 62 ha, die der Gartenbaubetriebe bei 21 ha. Die Betriebe liegen damit deutlich über den bayernweiten Durchschnittswerten. Mit einem Anteil von 77 % Vollerwerbsbetrieben liegen die Feldmochinger Betriebe auch hier deutlich über dem bayernweiten Durchschnitt von 39 %.

Von den 30 befragten Betrieben sind sich 26 sicher, dass ihr Betrieb in den nächsten 5-10 Jahren noch bestehen wird, 19 Betriebe davon streben eine Betriebsaufstockung durch Kauf bzw. Pacht weiterer Flächen an. Ökolandbau wird bisher von einem Betrieb praktiziert.

Bei der Frage nach Hemmnissen bei der Betriebsführung bzw. auch spezifischen Problemen und Ängsten nannte die große Mehrheit der Betriebsleitungen den Entzug von Flächen aus unterschiedlichen Gründen aus der Produktion, insbesondere die Umnutzung von Landwirtschaftsflächen in Bauland.

1.8.2. Orts- und Landschaftsbild, Freizeit und Erholung

Orts- und Landschaftsbild

Umgeben, aber vom Umgriff der Untersuchung ausgenommen, liegt Feldmoching mit seinem historischen Dorfkern und seinen östlichen Erweiterungen. Angrenzend zum Untersuchungsgebiet befinden sich raumprägende, teilweise historisch gewachsene Siedlungen, wie z. B. die Siedlung am Lerchenauer See, die Siedlung Ludwigsfeld oder östlich des Feldmochinger Angers die Großsiedlung Hasenberg.

Im Untersuchungsgebiet liegen der Feldmochinger See und der Fasanersee. In der sonst eher kleinteilig strukturierten Landschaft bilden diese gemeinsam mit dem Lerchenauer See, der außerhalb des Untersuchungsgebiets liegt, eine räumliche Besonderheit und sind Namensgeber für die „Drei-Seen-Landschaft“. Baum- und Gehölzstrukturen entlang der Siedlungsränder, Feldfluren und Wege oder Straßen sind weitere typische Landschaftsbild-prägende Elemente, wie z. B. die Pappelallee.

Besondere Bedeutung kommt auch dem Grünzug „Feldmochinger Anger“ zu. Er liegt im Verbindungsbereich des Stadtteils Feldmoching mit dem Hasenberg und kann durch eine entsprechende freiraumbezogene Weiterentwicklung einen wichtigen Landschafts- und Naherholungsraum für die angrenzende Bevölkerung darstellen. Ihm kommt auch klimatisch ausgleichende Bedeutung zu.

Freizeit und Erholung

Insgesamt stellt das Untersuchungsgebiet eine attraktive Erholungslandschaft mit vielen Angeboten und Möglichkeiten dar. Die beiden Badeseen sowie die weite Kulturlandschaft sind für die Erholungsvorsorge (Spazieren, Wandern, Fahrrad fahren, Joggen etc.) wichtig.

1.8.3. Landschafts- und Naturschutz

Biotop, Flora und Fauna

Die Vegetation und die Nutzung im Untersuchungsgebiet sind vor allem durch die landwirtschaftliche Nutzung, Siedlungsstrukturen und Freizeiteinrichtungen geprägt. Die landwirtschaftliche Nutzung ist durch Ackerbau dominiert. Grünlandflächen sind nur in untergeordneter Flächengröße vorzufinden. Artenreiche, hochwertigere Biotoptypen verteilen sich überwiegend entlang der weniger genutzten linearen Bereiche an der Autobahn, den Bahnstrecken und den Gewässern.

Aus faunistischer Sicht kommt der offenen Agrarlandschaft eine besondere Bedeutung als Lebensraum für Feldvögel, insbesondere für die bayernweit gefährdeten Feldlerchen, zu. Als Offenlandbewohner benötigen diese offene, freie Landschaftsbereiche ohne störende Gehölzstrukturen oder andere „Kulissen“ wie Gebäude.

Insgesamt kommen in dem Raum konzentriert Arten mehrerer Artengruppen vor, die überregional als „hochgradig gefährdet oder sehr selten“, „überregional gefährdet“ oder „überregional rückläufig“ eingestuft werden. Dies betrifft die Artengruppen der Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Tagfalter, Heuschrecken, Libellen sowie das Makrozoobenthos (in Gewässern lebende wirbellose Tiere bzw. deren Entwicklungsstadien). Zwei Drittel (67 %) der Flächen im Untersuchungsgebiet können demnach hinsichtlich ihrer faunistischen Bedeutung als „hoch“ bis „sehr hoch“ bewertet werden. Aus faunistischer Sicht ist lediglich ein Viertel des Untersuchungsgebiets ohne Nachweis relevanter Arten, auch der Flächenanteil relativ niedrig bewerteter Flächen ist vergleichsweise gering.

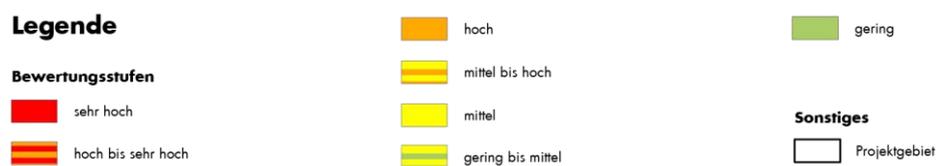
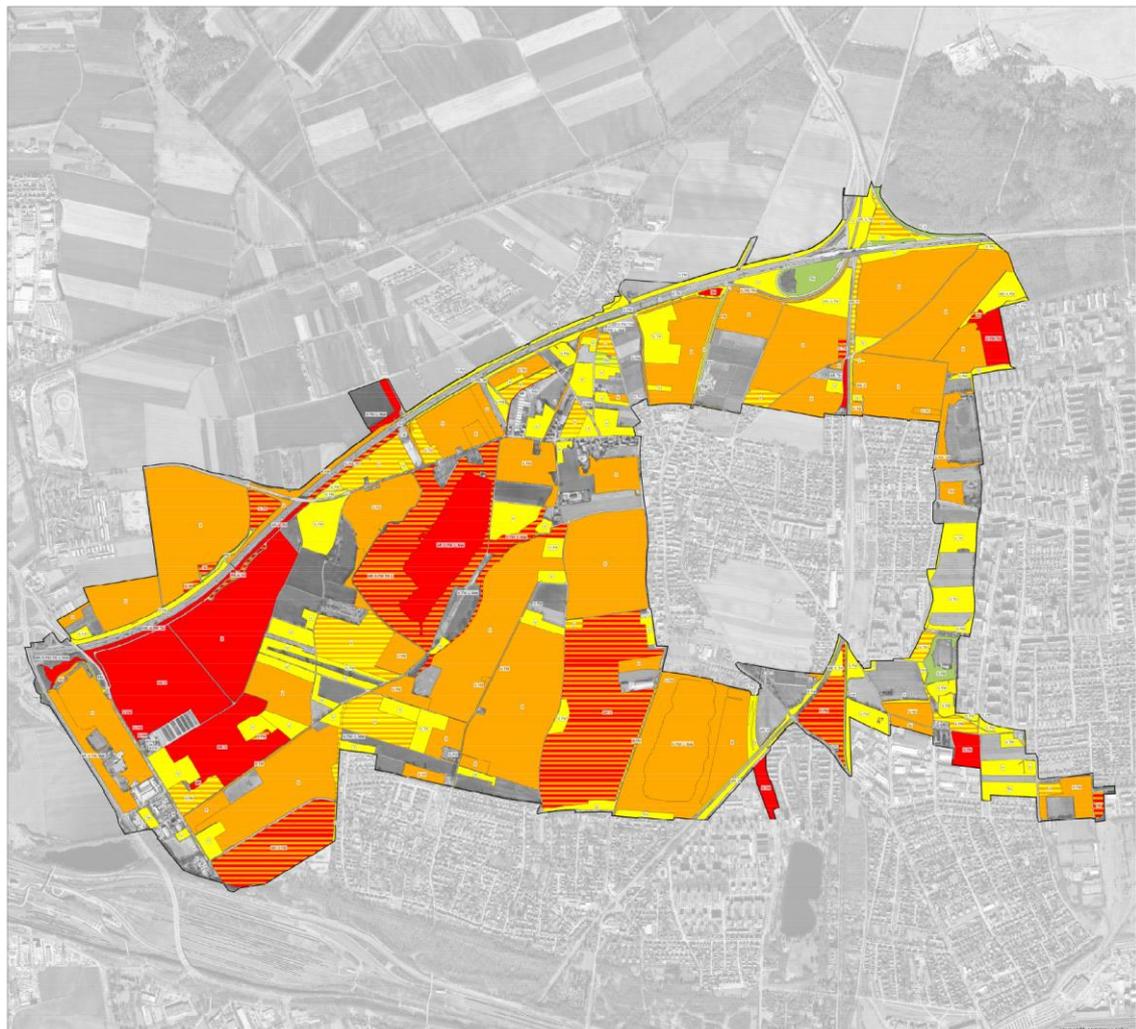


Abbildung 9: Faunistische Bewertung der Flächen im Untersuchungsgebiet (Quelle: PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH 2022; Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Zwischen den einzelnen Flächen im Untersuchungsgebiet bestehen zudem funktionale Beziehungen (Biotopvernetzung). Das Gebiet hat auch eine besondere Bedeutung für den Biotopverbund zu umliegenden, naturschutzfachlich bedeutenden Gebieten:

- Der Südrand des Gebiets ist Teil eines überregional relevanten Verbunds insbesondere für Magerrasen entlang der Bahnstrecke München-Ingolstadt.
- Der südwestliche Rand des Gebiets geht in den landesweit bedeutsamen Komplex in der Allacher Lohe/Allacher Haide über.
- Die Bahnlinie München-Freising, die das Gebiet quert, ist Teil einer regional bedeutsamen Biotopachse von Süden nach Norden (Magerrasen).
- Die Feldflur im Nordwesten bildet mit ihren landwirtschaftlichen Flächen und Artfunden einen Komplex, der bis an das Schwarzhölzl heranreicht.
- Über den Kalterbach bestehen funktionale Beziehungen zwischen den Gewässern im Untersuchungsgebiet und den naturschutzfachlich hochwertigen Gewässern und Niedermoorstandorten im Bereich des Landschaftsschutzgebiets Schwarzhölzl und der Regattastrecke sowie zur angrenzenden Mooslandschaft des Dachauer Moores.

Mehrere Bereiche des Gebietes unterliegen einem besonderen Schutz nach Naturschutzrecht bzw. grenzen an weitere hochwertige Bereiche an:

- Der Würmh Holzgraben, der vom Feldmochinger See Richtung Norden fließt, ist Teil des FFH-Gebietes 7734-301 „Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos“ mit einer Gesamtfläche von 269 ha.
- Im Nordosten grenzt das FFH-Gebiet DE7735371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ direkt an das Untersuchungsgebiet an.
- In das Untersuchungsgebiet reicht auch der südliche Teil des Landschaftsschutzgebietes Nr. LSG-00120.13 „Schwarzhölzl“ mit dem nach Süden und Osten anschließenden Gebiet, dem Würmkanal und dem Gebiet um den Baggersee in Feldmoching hinein.
- Im Gebiet befinden sich mehrere von der bayerischen Stadtbiotopkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt erfasste Flächen.
- Es sind auch mehrere Vegetationsbestände vorhanden, die unter den Schutz nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)/Art 23 Abs. 1 Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) fallen. Es handelt sich um die Biotoptypen Basiphytische Trocken-/Halbtrockenrasen, artenreiche Extensivgrünländer, Streuobstbestände, Wasserröhrichte, Großseggenriede, eutrophe Stillgewässer/bedingt naturnah sowie Fließgewässerbereiche.
- Nach Stadtratsbeschluss vom 02.02.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04468 Schutzgebiete in der Landeshauptstadt München – Perspektiven) soll die „Ludwigsfelder Flur“ als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden. Die Feinabgrenzung wird derzeit in Vorbereitung des förmlichen Beteiligungsverfahrens vom Referat für Klima- und Umweltschutz erarbeitet.

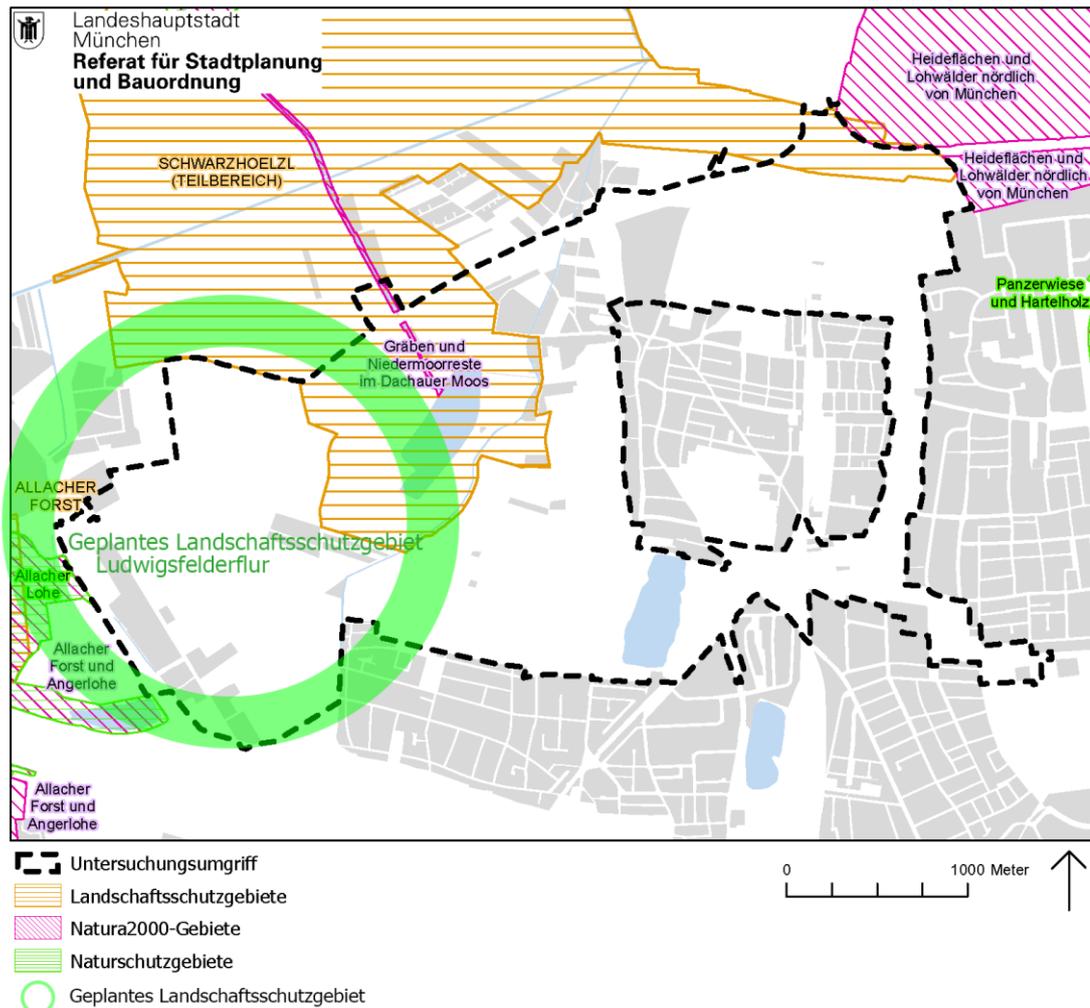


Abbildung 10: Schutzgebiete im Untersuchungsumgriff (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Grundwasser

Die hydrogeologischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet sind geprägt durch einen etwa 6 – 15 m mächtigen Grundwasserleiter. Das Grundwasser fließt bei einem mittleren Gefälle von 3 ‰ meist von Südsüdwest nach Nordnordost. Im Bereich der Seen ist die Fließrichtung anders, da eine Interaktion des Grundwassers mit den Oberflächengewässern stattfindet. Vor allem der Westen des Untersuchungsgebiets ist durch geringe Flurabstände bis hin zu grundwasserbedingten Vernässungen gekennzeichnet. Hier steht das Grundwasser bereits hoch an mit Flurabständen von in Teilbereichen unter 1,30 m (MHGW). Diese bieten keine Versickerungsmöglichkeiten und wären erst durch umfängliche Aufschüttungen herzustellen. Westlich von Feldmoching können Niederschläge nur über Mulden- bzw. Flächenversickerungen dem Grundwasser zugeführt werden.

Im Hochwasserfall kann vor allem in den westlichen und südlichen Bereichen das Grundwasser bis an bzw. über die Geländeoberkante (GOK) steigen (vgl. HW1940 + 30 cm Sicherheitsaufschlag).

Sollten hier künftig Unterbauungen vorgesehen und in den Grundwasserkörper eingegriffen werden, so wären wasserrechtliche Vorgaben zu berücksichtigen bzw. Genehmigungen zu beantragen. U. a. sind dabei Auswirkungen auf die Nachbarschaft, z. B. durch Grundwasserrückstau zu prüfen. Die wasserrechtlichen Anforderungen sehen

vor, dass ein möglicher entstehender Grundwasseraufstau so weit reduziert werden muss, dass für die bestehenden Nachbargebäude keine nachteilige Situation entsteht. Es existiert ein Grundwassermessstellennetz der Landeshauptstadt München, welches das gesamte Untersuchungsgebiet abdeckt und die grundlegende hydrogeologische Situation erfasst. Für detailliertere Untersuchungen sind ggf. weitere Messstellen notwendig.

Versickerungsfähigkeit

Die Versickerungsmöglichkeit von Niederschlagswasser ist im Untersuchungsgebiet unterschiedlich ausgeprägt.

Westlich der Feldmochinger Straße sind die Versickerungsmöglichkeiten von Niederschlagswasser aufgrund des hochanstehenden Grundwassers sehr eingeschränkt:

- In Gebieten mit Flurabständen unter 1,30 m können keine Niederschläge versickert werden. Hiervon sind vor allem Flächen im Südwesten zwischen Siedlung Ludwigsfeld und Fasanerie, entlang der A99 im Norden und am Feldmochinger See betroffen.
- Auf den verbleibenden Flächen im Westen mit Flurabständen zwischen 1,30 m und 2,50 m besteht zumindest die Möglichkeit zur Flächen- bzw. Muldenversickerung.

Östlich der Feldmochinger Straße nehmen die Versickerungsmöglichkeiten zu:

- Zwischen Feldmochinger Straße und S-Bahnlinie herrschen Flurabstände zwischen 2,50 m und 4,0 m vor. In diesem Bereich besteht neben der Flächen- und Muldenversickerung die Möglichkeit, Niederschlagswasser über Rigolen abzuführen.
- Östlich der S-Bahnlinie steigen die Flurabstände bei MHW auf über 4,0 m an. Hier kann zusätzlich die Möglichkeit der Schachtversickerung geprüft werden.

Einschränkungen der genannten Versickerungsmöglichkeiten können sich durch das planreife Trinkwasserschutzgebiet im Nordosten des Untersuchungsgebiets ergeben. Nach derzeitigem Verordnungsentwurf für das Wasserschutzgebiet Ober- und Unterschleißheim ist das gezielte Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser ins Grundwasser oder Oberflächengewässer nur bei ausreichender Reinigung durch flächenhafte Versickerung über den bewachsenen Oberboden zulässig.

Gemäß der Kartierung des Versiegelungsgrades pro Baublock der LHM liegt im Untersuchungsgebiet im Bestand überwiegend ein sehr geringer Versiegelungsgrad von ca. 0 – 10 % vor (vgl. <https://geoportal.muenchen.de/portal/master/>, Bodenversiegelung 2019, LHM). Vereinzelt befinden sich auch mäßig bis sehr hoch versiegelte Bereiche im Gebiet.

Dies lässt mit hoher Wahrscheinlichkeit auf einen relativ geringen Abfluss bei Starkregenereignissen sowie allgemein auf eine erhöhte Verdunstung und Grundwasserneubildung im Planungsgebiet schließen, sodass im Bestand ein relativ naturnaher Wasserhaushalt vorliegt.

Bei einer baulichen Entwicklung im Untersuchungsgebiet ist von einer deutlichen Erhöhung des Versiegelungsgrades auszugehen. Vor dem Hintergrund der zuvor genannten hohen Grundwasserstände im Untersuchungsgebiet gestaltet sich die Versickerung mit hoher Wahrscheinlichkeit als erschwert. Daher ist es im Sinne einer klimawandelangepassten Stadtplanung wichtig, bei den Untersuchungen rechtzeitig ausreichend Flächen für die Versickerung zu berücksichtigen.

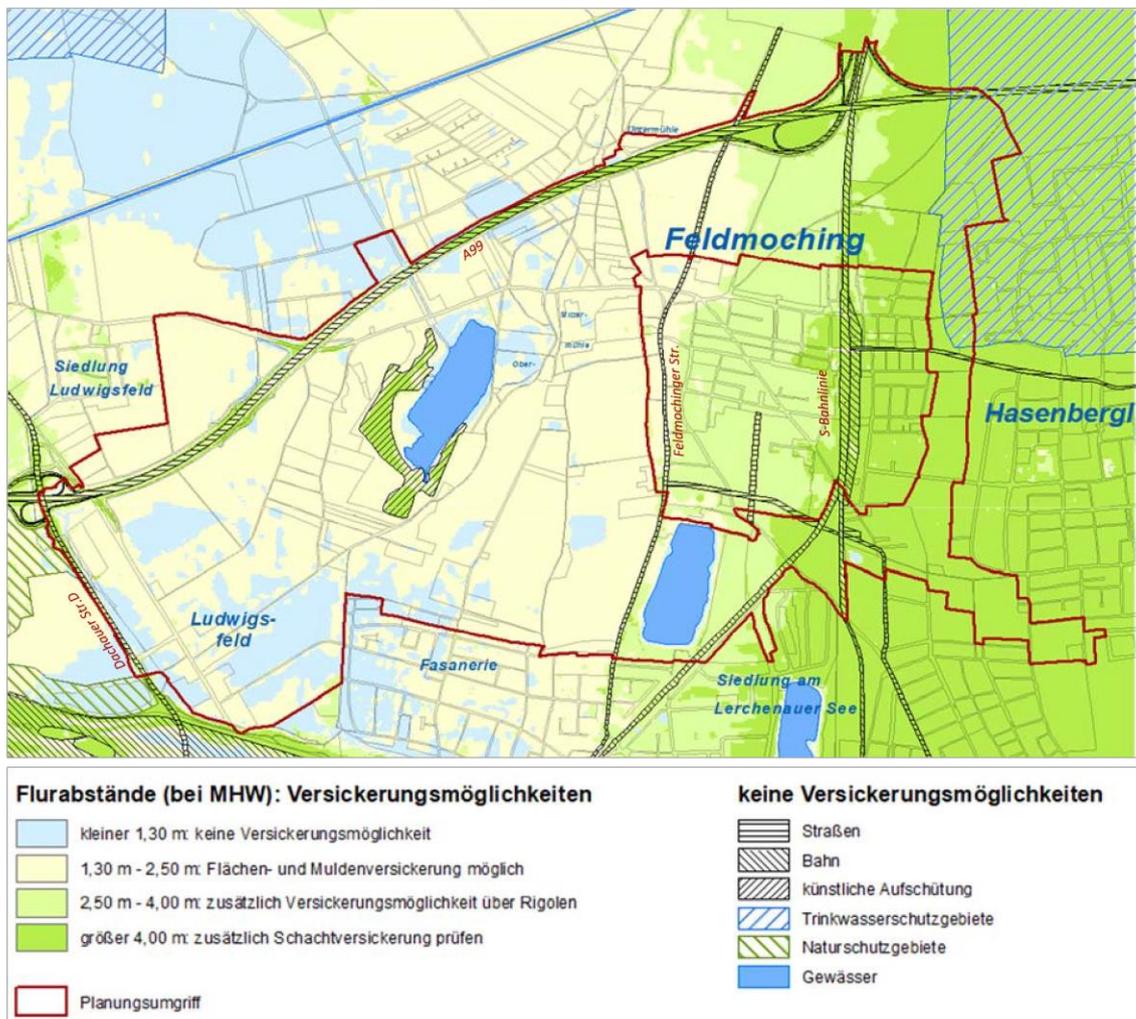


Abbildung 11: Versickerungsmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet
(Quelle: Dr. Blasy - Dr. Overland Ingenieure GmbH 2023)

Unterbauungen

Bei der Planung von Gebäudeteilen, die in das Grundwasser eintauchen, sind wasserrechtliche wie auch bautechnische Anforderungen zu berücksichtigen. Um zu beurteilen, ob ein Bauvorhaben das Grundwasser tangiert, ist in der Landeshauptstadt München der gemessene Grundwasserhöchststand (bisher HW1940) zuzüglich eines Sicherheitszuschlags von in der Regel 30 cm ausschlaggebend.

Im planreifen Wasserschutzgebiet Ober- und Unterschleißheim können sich Einschränkungen bezüglich der Eingriffstiefe ergeben. Nach derzeitigem Verordnungsentwurf für das Wasserschutzgebiet sind bauliche Anlagen nur bis in eine maximale Tiefe von 4 m zulässig. Zusätzlich muss die Gründungssohle über dem höchsten Grundwasserstand liegen.

In Teilen des Untersuchungsgebietes wurden bei vergangenen Ereignissen Wasserstände erreicht, die das Hochwasser 1940 überschreiten. Zur Beurteilung der Grundwasserproblematik wird daher als Bezugsgröße der kombinierte HHW-Plan herangezogen, der die gemessenen Höchststände und das Hochwasserereignis 1940 integriert.

Die maximalen Wasserstände wurden um den geforderten Sicherheitszuschlag von 30 cm angehoben. Aus den Grundwassergleichen- und Flurabstandsplan ergibt sich für die Planung von Unterbauungen:

- Mit Ausnahme der Aufschüttungen um den Feldmochinger See liegen im gesamten Bereich westlich der Feldmochinger Straße die Flurabstände bei HHW + 30 cm unter 2 m. Damit werden künftige Unterbauungen – selbst bei geplanten Mindesthöhen von 2,50 m – das Grundwasser tangieren.
- Richtung Osten nehmen die Flurabstände im Untersuchungsgebiet zu. Östlich der S-Bahnlinie werden Werte von 2,50 m und mehr erreicht, so dass hier die Möglichkeit zu einstöckigen Unterbauungen ohne Grundwasserkontakt besteht.

Unterbauungen, die das Grundwasser tangieren, sind bis zur Bezugshöhe HHW + 30 cm Sicherheitszuschlag gegen das Eindringen von Grundwasser abzudichten (z. B. Weiße Wanne, Abdichtung von Lichtschächten usw.) und auftriebssicher zu errichten.

Zudem müssen die wasserrechtlichen Rahmenbedingungen sowohl bei der Herstellung des Tiefenbauwerks als auch dauerhaft berücksichtigt werden.

Anmerkung: Der Sicherheitszuschlag von 30 cm ist als Regelfall für normale Bebauungen zu sehen. Für kritische Bauwerke der Infrastruktur wie z. B. Energieversorgung, Telekommunikation, Verkehr etc. sind Einzelfallprüfungen notwendig.

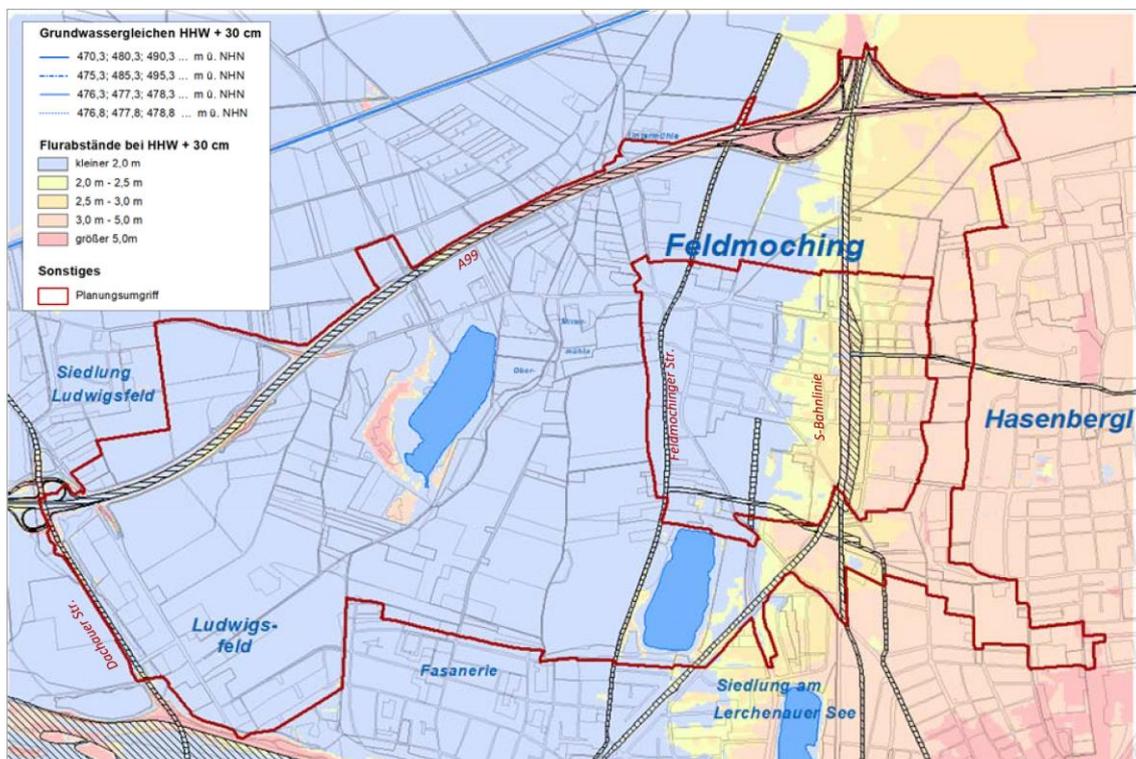


Abbildung 12: Grundwassergleichen und Flurabstände HHW + 30 cm Sicherheitszuschlag (Quelle: Dr. Blasy - Dr. Overland Ingenieure GmbH 2023)

Trinkwasserschutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet befindet sich das noch nicht festgesetzte, jedoch planreife Trinkwasserschutzgebiet Ober- und Unterschleißheim. Planreife Wasserschutzgebiete wurden bereits ermittelt, jedoch wurde das für die Festsetzung erforderliche förmliche Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht abgeschlossen. Das Verfahren zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes Ober- und Unterschleißheim wurde bereits durch das Landratsamt München gestartet. Aufgrund von Einwendungen kann jedoch noch nicht abgesehen werden, wann die Festsetzung erfolgen wird.

Oberflächengewässer

Das Gebiet wird von mehreren kleinen Bächen, wie Reigersbach, Feldmochinger Mühlbach, Schwabenbächl, Würmholzgraben und Schrederbächl durchflossen. Der Verlauf der Bäche ist weitgehend gestreckt bis gerade. Die meisten dieser Fließgewässer haben ein trapezförmiges Bachbett, einzelne der kleineren Bäche auch ein U- oder V-förmiges. Das Sohlsubstrat ist kiesig, in einzelnen Abschnitten auch schlammig. Weite Abschnitte der Bachufer sind mit Wasserbausteinen oder Brettern befestigt. Querbauwerke gibt es nur vereinzelt. In den Bächen und an den Ufern wachsen vereinzelt Röhrichte, teils sind Arten der flutenden Wasservegetation, wie Laichkräuter und Schmalblättriger Merk, anzutreffen.

An Bächen und stehenden Gewässern sind sowohl aus wasserrechtlicher als auch aus naturschutzrechtlicher Sicht Gewässerrandstreifen mit einer Breite von mindestens 5 m von der Uferlinie einzuhalten.

Neben den beiden größeren Seen (Feldmochinger See und Fasaneriesee) gibt es einzelne kleinere Teiche und Tümpel. Teils liegen diese auf Privatgrund und sind nicht zugänglich. Die beiden Baggerseen sind zu allen Jahreszeiten weitgehend durch die Erholungsnutzung geprägt.

1.9. Weitere planerische Belange

1.9.1. Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet sind zahlreiche Bodendenkmäler vor allem in und um Feldmoching und westlich des Fasaneriesees vorhanden. Es handelt sich überwiegend um Siedlungen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung sowie um Körpergräber des frühen Mittelalters und Grabhügel mit Bestattungen der Bronzezeit und der frühen römischen Kaiserzeit, die im Untersuchungsgebiet oberirdisch nicht sichtbar sind. Zahlreiche Hügelgräber zwischen Moosach und Feldmoching stammen aus der Mittleren Bronzezeit (um 1200 v. Chr.) und zeugen von einer frühen Besiedelung. Eine "Viereckschanze" (umwehrtes Heiligtum) zwischen Feldmoching und Hasenberg-Nord weist eine keltische Besiedlung zwischen 500 und 50 v. Chr. nach.

Einzeldenkmäler befinden sich im Bereich der Hammerschmiedstraße, westlich Feldmochings (Mühlhof, sog. Obermühle), ein Wegkreuz Nahe Am Gottesackerweg sowie eine Villa, samt Nebengebäude um 1914, im Bereich der Gundermannstraße.

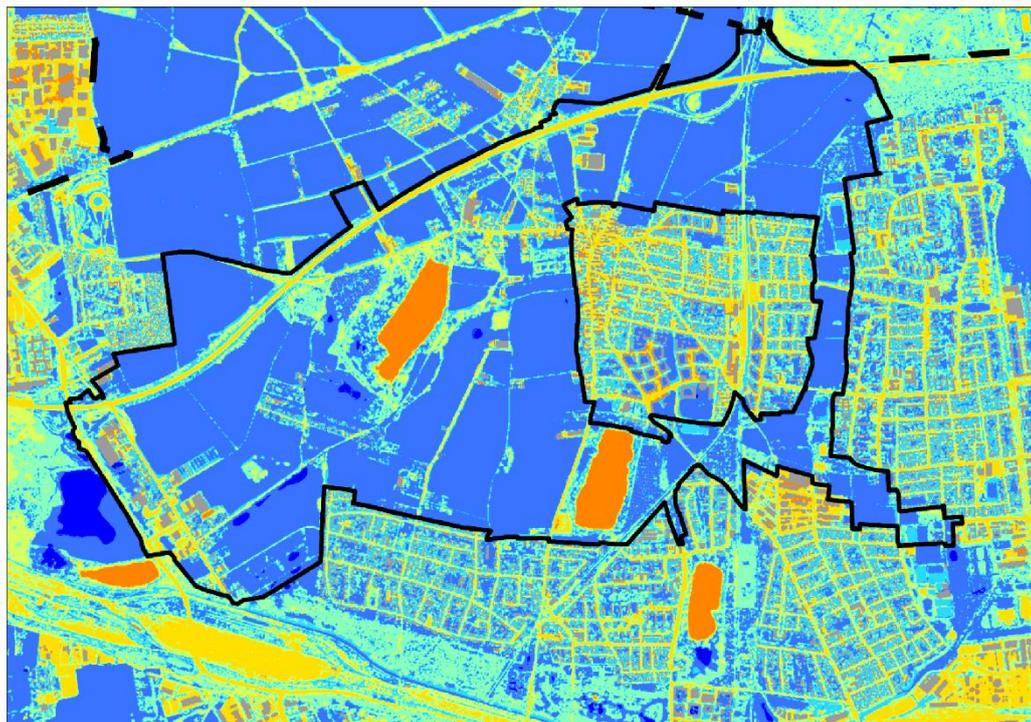
Räumlich prägend, aber vom Untersuchungsgebiet ausgenommen, liegt der historische Ortskern von Feldmoching, der als Ensemble Denkmalschutz genießt.

Untersuchungsgebietes als regionaler Grünzug ausgewiesen ist, unterstreicht die stadtklimatische Bedeutung des Gebietes.

Aufgrund der unsicheren Windverhältnisse (insbesondere der Windrichtung) im Münchner Norden wurden in einem stadtklimatischen Gutachten zwei Simulationen mit unterschiedlichen Randbedingungen gerechnet, um Auswirkungen einer möglichen Bebauung im Münchner Norden auf das Gebiet selbst, bzw. gesamtstädtisch zu bewerten.

Die modellgestützte Analyse der klimaökologischen Funktion des Untersuchungsgebiets mit einer horizontalen Auflösung von 5 m x 5 m betrachtet sowohl die Tag-, als auch Nachtsituation und berücksichtigt die Lufttemperatur, das Windfeld (Windrichtung und -geschwindigkeit), den Kaltluftvolumenstrom und die Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET) am Tag.

Die Lufttemperatur in 2 m Höhe im Umfeld des Untersuchungsgebiets zeigt zum Zeitpunkt 4 Uhr nachts die nachfolgende Abbildung. Das Untersuchungsgebiet wird mit Ausnahme in Richtung Norden in eine vergleichsweise wärmere Umgebung eingebettet. Im Allgemeinen sind Grün- und Freiflächen, aufgrund der hohen effektiven thermischen Ausstrahlung, kühler als bebaute bzw. versiegelte Flächen. Als warme Bereiche werden insbesondere die A99 und größere Straßen, wie z. B. die Feldmochinger Straße, sichtbar. Auch der Feldmochinger See und Fasaneriesee treten nachts (bei einer angenommenen Wassertemperatur von 20 °C) mit den höchsten Temperaturen deutlich hervor. Die nächtliche Lufttemperatur ist jedoch in den ausgedehnten Ackerflächen, die einen großen Flächenanteil ausmachen, am geringsten. Das Untersuchungsgebiet verfügt demnach über großflächige Kaltluftentstehungsgebiete.


**Lufttemperatur (°C) um 4 Uhr
in 2 m ü. Gr.**

Blue	<= 12
Light Blue	> 12 - 13
Cyan	> 13 - 14
Light Green	> 14 - 15
Yellow-Green	> 15 - 16
Yellow	> 16 - 17
Orange	> 17 - 18
Red	> 18 - 19

Sonstiges

Black outline	Untersuchungsraum
Dashed line	Stadtgrenze
Grey fill	Gebäude

Klimaexpertise Münchener Norden

Maßstab: 1:40.000

0 250 500 1.000
Meter
 Auftraggeber:
 Referat für Stadtplanung und
 Bauordnung München

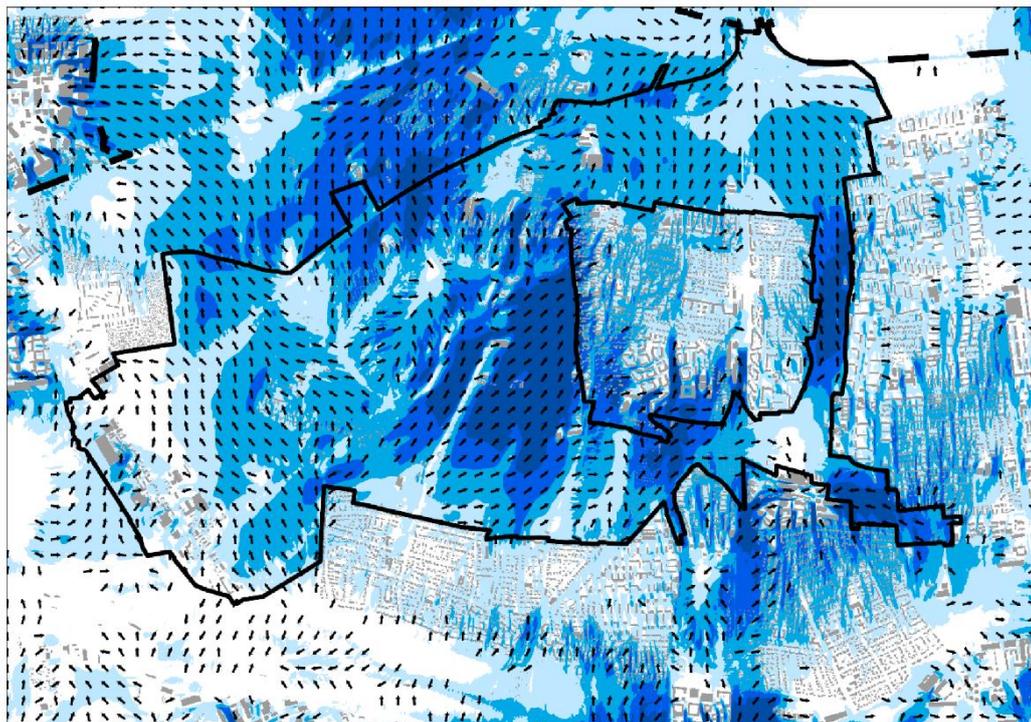
 Auftragnehmer:
 GEO-NET Umweltconsulting GmbH

 Große Pfahlstraße 5a
 30161 Hannover
 Tel. (0511) 388 72 00
 Email: info@geo-net.de

Abbildung 14: Lufttemperatur in 2 m ü. Grund um 4 Uhr nachts (Quelle: GEO-NET Umweltconsulting GmbH 2023)

Im Südosten des Untersuchungsgebiets befinden sich in den Grün- und Freiflächen zwei Kaltluftleitbahnen. Neben den Kaltluftleitbahnen versorgen flächenhafte Kaltluftzuflüsse im Zentrum des Untersuchungsgebiets (zwischen Feldmochinger See und Feldmoching) den westlichen Siedlungsrand von Feldmoching mit kühler Luft. Diese Freiflächen haben eine sehr hohe Bedeutung für die bioklimatische Situation im Untersuchungsgebiet.

Der Kaltluftvolumenstrom ist ein Maß für den Zustrom von Kaltluft und bestimmt damit die Größenordnung des Durchlüftungspotentials. Im Untersuchungsgebiet ist der Kaltluftvolumenstrom für Münchner Verhältnisse stark ausgeprägt. Die höchsten Werte sind in den Kaltluftleitbahnen und im Bereich des flächenhaften Kaltluftzuflusses westlich von Feldmoching zu verzeichnen. Dem stehen, trotz höherer bodennaher Windgeschwindigkeiten, im Westen schwächere Kaltluftvolumenströme gegenüber. Somit profitiert die Siedlung Ludwigsfeld aus den umliegenden Ackerflächen deutlich weniger von der Kaltluftzufuhr.


**Kaltluftvolumenstromdichte
($\text{m}^3/[\text{s} \cdot \text{m}]$) um 4 Uhr**

	≤ 10
	$> 10 - 15$
	$> 15 - 20$
	$> 20 - 25$
	$> 25 - 50$

↑ Richtung der Kaltluftströmung

Strömungspfeile aggregiert auf 100 m

Sonstiges

	Untersuchungsraum
	Stadtgrenze
	Gebäude

Klimaexpertise Münchener Norden

Maßstab: 1:40.000

0 250 500 1.000
Meter



Auftraggeber:
Referat für Stadtplanung und
Bauordnung München

Auftragnehmer:
GEO-NET Umweltconsulting GmbH



Große Pfahlstraße 5a
30161 Hannover
Tel. (0511) 388 72 00
Email: info@geo-net.de

Abbildung 15: Kaltluftvolumenstrom um 4 Uhr nachts (Quelle: GEO-NET Umweltconsulting GmbH 2023)

Die Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET) beschreibt das thermische Empfinden einer „Standardperson“. Ihre Berechnung beruht auf dem Wärmeaustausch des Menschen mit seiner Umgebung. Entscheidend dafür sind vor allem Lufttemperatur, Luftfeuchte, Windgeschwindigkeit und thermophysiological wirksame Strahlung. Die PET zeigt zum Zeitpunkt 14 Uhr die niedrigsten Werte im Bereich der Baumgruppen um den Feldmochinger See bzw. Fasaneriesteich und die höchsten Werte auf sonnenexponierten Flächen. Die Seen stellen nachts die wärmsten Bereiche des Untersuchungsgebiets dar, entfalten jedoch tagsüber eine kühlende Wirkung. Die Flächen um die beiden Seen sowie kleinere Grünflächen mit Baumbestand bieten kühle Rückzugsorte für die Bevölkerung. Im Siedlungsbestand ist das thermische Belastungsniveau kleinräumig sehr ausdifferenziert und stark abhängig vom Grün- und Verschattungsanteil in den jeweiligen Gärten bzw. vom angrenzenden Straßenraum.


PET (°C) um 14 Uhr in 1,1 m ü. Gr.

	<= 16		> 28 - 30
	> 16 - 18		> 30 - 32
	> 18 - 20		> 32 - 34
	> 20 - 22		> 34 - 36
	> 22 - 24		> 36 - 38
	> 24 - 26		> 38 - 40
	> 26 - 28		> 40

Sonstiges

- Untersuchungsraum
- Stadtgrenze
- Gebäude

Klimaexpertise Münchener Norden

Maßstab: 1:40.000

0 250 500 1.000
Meter
 Auftraggeber:
 Referat für Stadtplanung und
 Bauordnung München

 Auftragnehmer:
 GEO-NET Umweltconsulting GmbH

 Große Pfahlstraße 5a
 30161 Hannover
 Tel. (0511) 388 72 00
 Email: info@geo-net.de

Abbildung 16: Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET) in 1,1 m ü. Grund um 14 Uhr (Quelle: GEO-NET Umweltconsulting GmbH 2023)

Etwa die Hälfte des Untersuchungsgebiets ist Teil des Regionalen Grünzugs. Siedlungsflächen machen derzeit nur einen geringen Anteil aus und weisen ein günstiges bis sehr günstiges Bioklima auf. In der näheren Umgebung des Untersuchungsgebiets, insbesondere im Südosten, befinden sich jedoch auch Siedlungsbereiche mit einem ungünstigen Bioklima. Das zeigt, wie wichtig die Austauschbereiche für Kaltluft und vor allem die Kaltluftleitbahnen im Münchner Norden sind, die anhand geeigneter Maßnahmen in ihrer Funktion erhalten bleiben sollen.

1.9.4. Umwelttechnische Belange

Geothermie

Das Untersuchungsgebiet ist durch geringe Flurabstände sowie einen durchlässigen und ergiebigen Grundwasserleiter gekennzeichnet. Das Grundwasser weist hier ganzjährig Temperaturen zwischen 8 °C und 12 °C auf. Bei ausreichender Wasserqualität kann durch den Betrieb von Grundwasserwärmepumpen mit Förder- bzw.

Schluckbrunnen das Energieniveau des Grundwassers geothermisch genutzt und beispielsweise zum Beheizen von Gebäuden eingesetzt werden.

Lufthygiene

Gemäß einer in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München enthaltenen Stickstoffdioxid-Immissionsprognose des Landesamtes für Umwelt (LfU) sind im Untersuchungsgebiet keine Streckenabschnitte festzustellen, an denen eine Überschreitung des für Stickstoffdioxid (NO₂) nach der 39. BImSchV geltenden Jahresmittelgrenzwertes prognostiziert wird. Die für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) gemäß 39. BImSchV geltenden Grenzwerte werden seit 2011 (NO₂) bzw. seit Inkrafttreten im Jahr 2015 (PM_{2,5}) im Stadtgebiet München eingehalten. Damit ist derzeit im Untersuchungsgebiet von der Einhaltung der gemäß 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für Luftschadstoffe auszugehen.

Geruchsimmissionen

Mögliche Geruchsemitenten umfassen allenfalls übliche Düngemaßnahmen auf benachbarten landwirtschaftlichen Flächen, die sich im Normalfall auf wenige Wochen im Jahr beschränken. Von einer Überschreitung der zulässigen Geruchsstundenhäufigkeiten im Jahr (z. B. 10 % Geruchsstundenhäufigkeit in Wohngebieten) ist nicht auszugehen. Darüber hinaus sind keine relevanten Geruchsemitenten bekannt, welche einer näheren Untersuchung nach den Kriterien der TA Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) bedürfen.

Elektrische und magnetische Felder

Durch das Untersuchungsgebiet (in Süd-Nord-Richtung im Feldmochinger Anger und unterhalb des Autobahndreiecks Feldmoching in Ost-West-Richtung) verläuft eine 110 kV Hochspannungsleitung (Bahnstromfreileitung). Die Grenzwerte der 26. BImSchV werden bereits im Nahbereich der Fernstromleitungen in einem Abstand < 10 m zuverlässig eingehalten. Vom Energieversorger sind jedoch Baubeschränkungszone vorgegeben (2 x 30 m zur Leitungsachse), die eine höhere Anforderung als die immissionsschutzfachlichen Abstände darstellen. In diesen beidseitigen Schutzstreifen unterliegen Gebäude, Straßen, Erholungsflächen und Bepflanzungen bestimmten Restriktionen je nach Abstand zur Leitung. Aus Gründen der Vorsorge wird empfohlen, bereits in der Planung die o. g. Baubeschränkungszone von Bebauung (insb. Wohnen) freizuhalten.

Lärmimmissionen/-emissionen

Das Untersuchungsgebiet, das sich im städtischen Vergleich durch sehr ruhige Bereiche auszeichnet, unterliegt insbesondere in den Randlagen hohen bis sehr hohen Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm.

An stark befahrenen Verkehrswegen bei nahestehender Randbebauung werden häufig die Schwellenwerte für gesundheitsgefährdende Belastungen von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreicht. Neben der BAB 99 und den vorhandenen Verkehrswegen, geht auch von den bestehenden Bahnstrecken

- Strecke 5500, Abschnitt München Fasanerie bis München Feldmoching, Bereich Feldmochinger See von km 12,3 bis km 14,5,
- Strecke 5566 Abschnitt München Feldmoching bis München Nord Rangierbahnhof Bereich Feldmochinger See von km 0,0 bis km 2,5

relevanter Verkehrslärm mit bis zu 75 dB(A) tags/nachts aus.

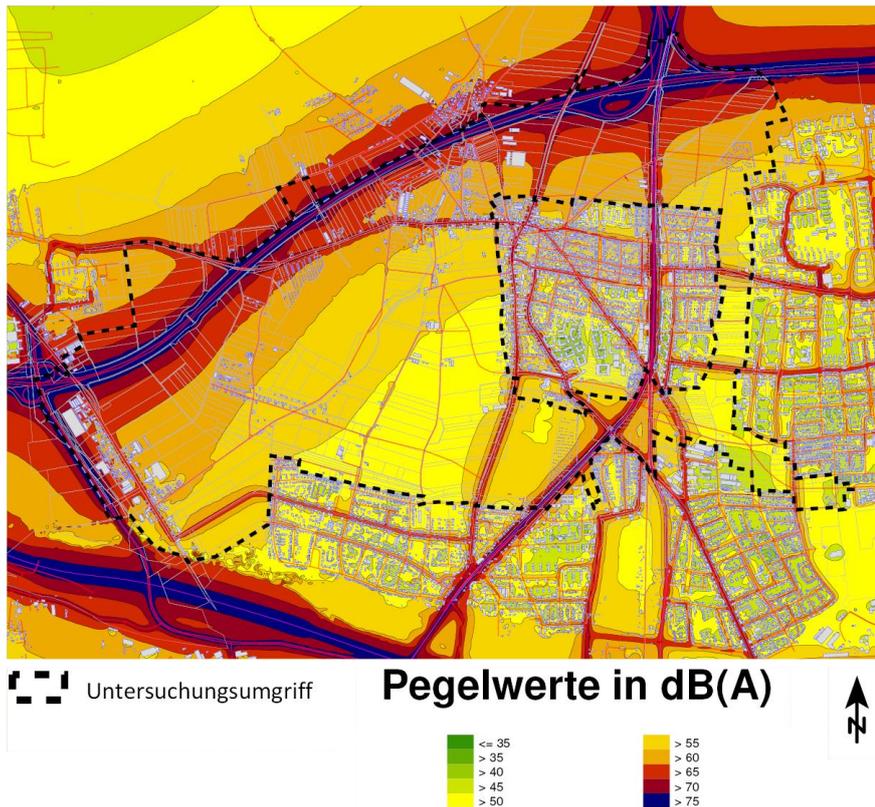


Abbildung 17: Schallimmissionen Straßen- und Schienenverkehr Tageszeitraum von 06:00 bis 22:00 Uhr (Quelle: em plan Planung + Beratung im Immissionsschutz 2023)

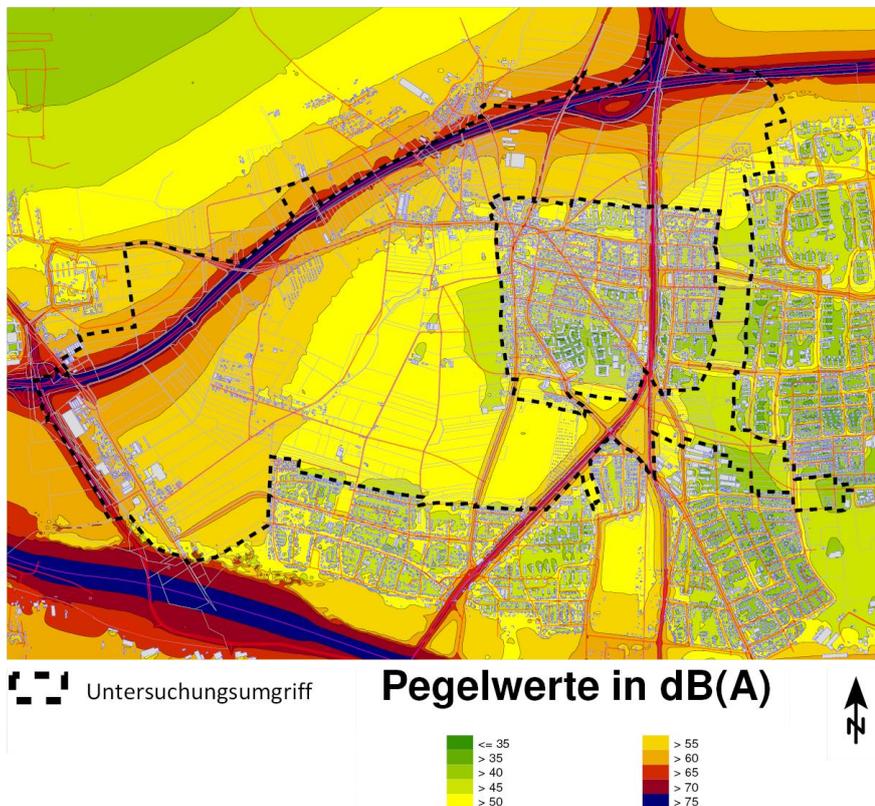


Abbildung 18: Schallimmissionen Straßen- und Schienenverkehr Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr (Quelle: em plan Planung + Beratung im Immissionsschutz 2023)

Lärmemissionen von Gewerbeflächen, die außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen, sind für das Untersuchungsgebiet nicht relevant (MAN, MTU, Gewerbegebiet an der Lerchenauer Straße, Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2138).

Erschütterungen und sekundärer Luftschall

In Bezug auf die Erschütterungen ergeben sich bei einem ausreichenden Abstand zu den Gleisachsen der Bahnstrecken keine Problemstellungen.

Altlasten und Kampfmittel

Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind Altlastenverdachtsflächen bekannt. Informationen zu Kampfmittelvorkommen liegen derzeit noch nicht vor. Allerdings zeigen historische Luftbilder der Jahre 1945 und 1946 undefinierbare geometrische Strukturen, die Bombeneinschläge vermuten lassen. Es ist nicht auszuschließen, dass im Untersuchungsgebiet verfüllte Bombentrichter vorhanden sind und einzelne Blindgänger und andere Störkörper aus der Zeit des 2. Weltkriegs verblieben sind.

1.9.5. Soziale Infrastruktur

Der Versorgungsgrad im Münchner Norden ist in Bezug auf die Krippen- und Kindergartenversorgung noch eher unterdurchschnittlich. Im Untersuchungsgebiet selbst gibt es aktuell zwei Kindertageseinrichtungen mit insgesamt 60 Krippen- und 48 Kindergartenplätzen in freigemeinnütziger Trägerschaft. Durch zahlreiche Planungen, beispielsweise an der Lerchenauer Straße, im Eggarten, an der Ratold-Raheinstraße sowie in der Siedlung Ludwigsfeld, die alle außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, wird sich im Stadtbezirk 24 die Versorgung deutlich verbessern. Perspektivisch werden die Versorgungsziele für die bestehenden und derzeit geplanten Baugebiete erfüllt werden.

Sofern im Untersuchungsgebiet weitere Wohnbauflächen entwickelt werden, müssen in Abhängigkeit von der dann angestrebten Zahl an Wohneinheiten weitere Einrichtungen berücksichtigt werden, um die Versorgung der zukünftig zu erwartenden Kinder sichern zu können.

Es liegen aktuell keine Standorte von Grundschulen, Mittelschulen, Sozialpädagogischen Förderzentren im Untersuchungsgebiet. Ebenso gibt es keine weiterführenden Schulen. Der aktuellen Sprengelziehung nach sind mehrere Grund- und Mittelschulen für das Untersuchungsgebiet zuständig.

Folgende Schulen liegen in der Nähe des Untersuchungsgebiets:

Im Stadtbezirk 24 liegt die Städt. Erich-Kästner-Realschule, Petrarcastr. 1, und seit 2020 das Gymnasium Feldmoching (derzeit im Interims-Standort Georg-Zech-Allee 16). Die Eröffnung des neuen gymnasialen Schulgebäudes ist für das Schuljahr 2028/29 an der Lerchenauer Straße geplant. Zudem befindet sich die Städt. Willy-Brandt-Gesamtschule im Stadtbezirk 24 in der Freudstr. 15. Die Gesamtschule wird derzeit umfangreich saniert und ist bis 2025 in die Realschule Paul-Hindemith-Allee (Heidemannstr.) ausgelagert. Sobald der Auszug der Willy-Brandt-Gesamtschule aus dem Interim erfolgt ist, kann die Realschule Paul-Hindemith-Allee (Heidemannstr.) als Schulneugründung neue Schüler*innen aufnehmen. Die Erich-Kästner-Realschule wird von drei auf vier Züge erweitert und hat nach Fertigstellung (2. Schulbauprogramm, vsl. in 2028/29) dadurch zusätzliche Aufnahmekapazitäten. Ob diese ausreichen, muss noch im Rahmen von Projektionen und Prognosen überprüft werden. Das Gymnasium Feldmoching kann nach derzeitigem Stand keine weiteren Schüler*innen aus dem Untersuchungsgebiet aufnehmen.

Ein zusätzliches Gymnasium wurde im Rahmen großflächiger Infrastrukturbedarfe für das Untersuchungsgebiet angemeldet und ist zur Versorgung der zukünftigen Einwohnerschaft erforderlich. Die Grundschulversorgung und die nachmittägliche Betreuung der Grundschul Kinder muss bei späteren Planungsschritten noch Berücksichtigung finden. Wie oben im Bereich der Kinderkrippen- und Kindergartenplätze angesprochen, ist der schulische Bedarf abhängig vom geplanten Wohnungsbau. Wenn für Prognosen verwertbare Szenarien zum Wohnungsbau vorliegen, kann eine Einschätzung zum Bedarf sowie zur Infrastrukturversorgung (Erweiterung bestehender Schulen, Neubauten etc.) seitens des RBS vorgenommen werden.

1.9.6. Sportinfrastruktur

Die Ergebnisse der Sportentwicklungsplanung Münchner Norden zeigen, dass die Münchner Bevölkerung sehr gerne informell Sport treibt. Die sportlichen oder körperlichen Aktivitäten der Münchner*innen werden individuell sehr unterschiedlich interpretiert und betrieben – vom Gelegenheits- über den Freizeit-, Breiten- und Gesundheitssport bis zum Leistungssport.

Das starke Bevölkerungswachstum hat diese Entwicklung im Sport- und Bewegungsverhalten nochmals verstärkt. Die Auswirkungen sind vielfältig und betreffen neben den traditionellen Sportstätten auch öffentliche Flächen und Wege. Eine repräsentative Sportverhaltensstudie für den Münchner Norden (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09721) hat aufgezeigt, dass die Sport- bzw. Bewegungsaktivitäten nur zu einem kleinen Teil auf den traditionellen und eher für den Wettkampfsport zugeschnittenen Sportstätten stattfinden. Die überwiegende Mehrheit (75 %) der sport- und bewegungsaktiven Bürger*innen nutzt informelle Sport- und Bewegungsräume (Wege, Wald, Straßen, öffentliche Plätze etc.) sog. „Sportgelegenheiten“, wobei insbesondere die „Erreichbarkeit“ und somit die „Wohnortnähe“ den wichtigsten Aspekt für die Bewegungsaktivität darstellt. Aus diesem Grund sollten zukünftig bei städtischen Planungsprozessen neben dem Vereins- und Schulsport auch informelle Sport-, Bewegungs- und Spielangebote berücksichtigt werden. So werden im Rahmen des Schulbaus Sportstätten geplant, die nach dem Schulsport auch anderen Nutzer*innen, wie z. B. Sportvereinen und informellen Sportgruppen, zur Verfügung stehen. Um einen möglichst hohen Nutzer*innenbedarf zu decken, wird die Größe und auch die Ausstattung dieser Anlagen, sofern baulich möglich, über die schulischen Anforderungen hinaus geplant (z. B. 3-fach-Sporthalle statt 2-fach-Sporthalle). Ein übergreifendes Nutzungskonzept muss bei einer Umsetzung der Planung entwickelt werden, welches die strukturellen und betrieblichen Voraussetzungen schafft, um die möglichen Entwicklungspotenziale für die Schulen und das umliegende Quartier optimal auszuschöpfen.

Bereits jetzt bietet die vorhandene Erholungslandschaft des Münchner Nordens (Seen, Wege zum Radfahren und Wandern) das Potenzial für vielfältige Möglichkeiten, um informellen Sport zu betreiben. Alle Altersgruppen, die Aspekte der Inklusion und der Gendergerechtigkeit, aber auch ökologische Belange werden berücksichtigt. Teilweise steht in den öffentlichen Grünanlagen bereits eine breitgefächerte Infrastruktur an städtischen Spiel- und Sportangeboten zur Verfügung (z. B. Bewegungs-, Fitness- und Calisthenics-Anlagen oder Boulderwände). Im Zuge der sich fortsetzenden Nachverdichtungen insbesondere im Münchner Norden steigt entsprechend auch der Nutzungsdruck auf die umliegenden „wohnortnahen“ Sportgelegenheiten. Dies bedingt weitere Qualifizierungsmaßnahmen bestehender Grünflächen für einfache Sport- und Bewegungsaktivitäten. Darüber hinaus sind hierzu Zusammenschlüsse von Grüngürtellandschaften sowie deren Wegeverbindungen bzw. Wegeführungen zielführend (vgl. Parkmeilen), um auch diese zukünftig sport- und bewegungsaktivierend zu qualifizieren.

Die Sportentwicklungsplanung im Münchner Norden wurde am 04.10.2023 von der Vollversammlung beschlossen (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09721). Das Planungsgebiet umfasst die Stadtbezirke 10, 11, 12, 23 und 24. Sie fließt als Grundlage bei der Entwicklung des Münchner Norden ein.

2. Erste Ergebnisse der Untersuchungen

Im Rahmen von Fachgutachten wurde das Untersuchungsgebiet genauer untersucht. Die Grundlagenanalyse zeigt, dass sich nicht das gesamte Untersuchungsgebiet für eine Siedlungsentwicklung eignet. In einigen Teilen des Untersuchungsgebiets stehen neben übergeordneten konzeptionellen Überlegungen, wie z. B. die Parkmeile Feldmoching-Hasenberg, auch naturschutzfachliche Belange, wie z. B. das Landschaftsschutzgebiet Schwarzhölzl, wesentlich einer Siedlungsentwicklung entgegen. Die Grünverbindungen zwischen dem Feldmochinger See und dem Fasanersee sowie der Feldmochinger Anger sollen freigehalten werden.

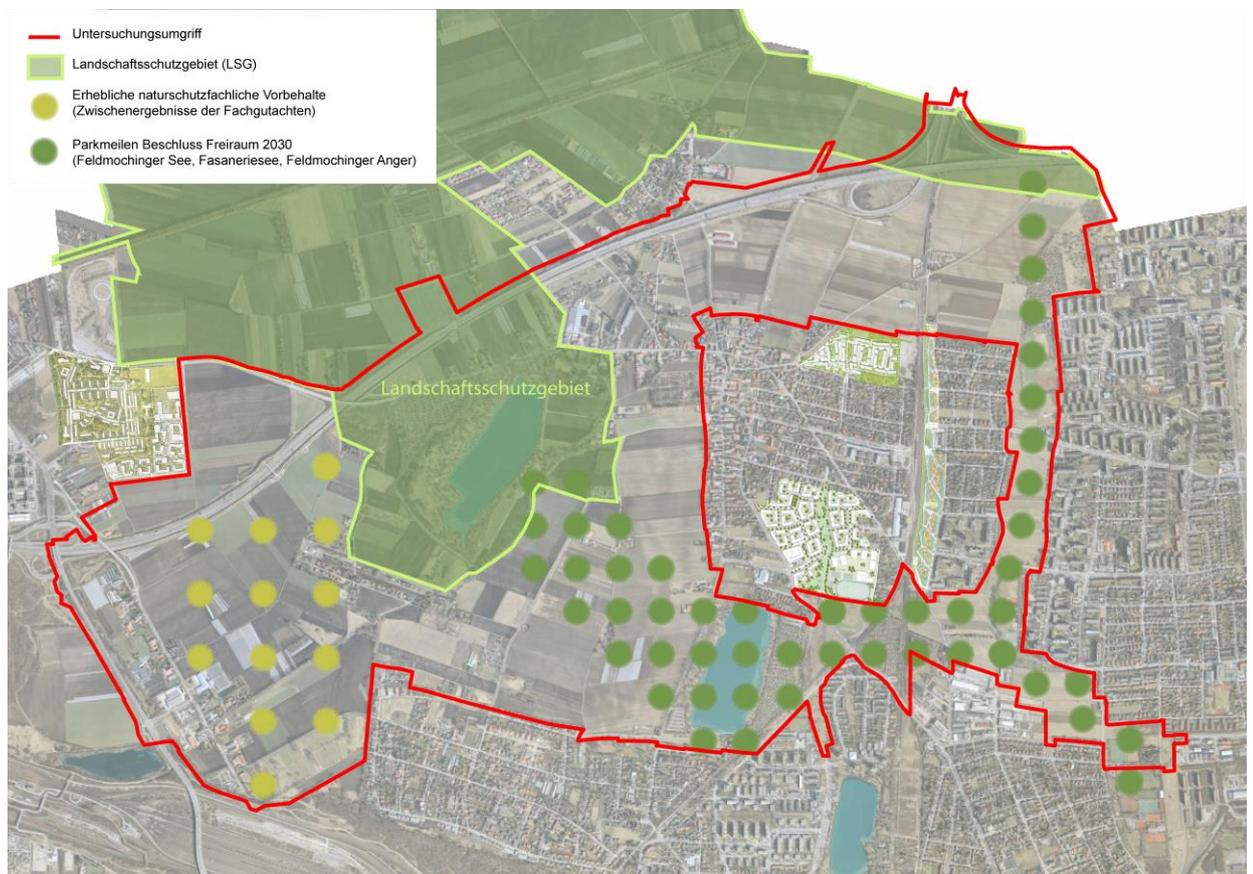


Abbildung 19: Flächen für Freiraumentwicklung (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Mehrere Teilräume erscheinen jedoch für eine mögliche Siedlungsentwicklung geeignet. Diese Teilräume wurden anschließend im Detail fachgutachterlich geprüft, analysiert und anhand einer einheitlichen Skala bewertet.

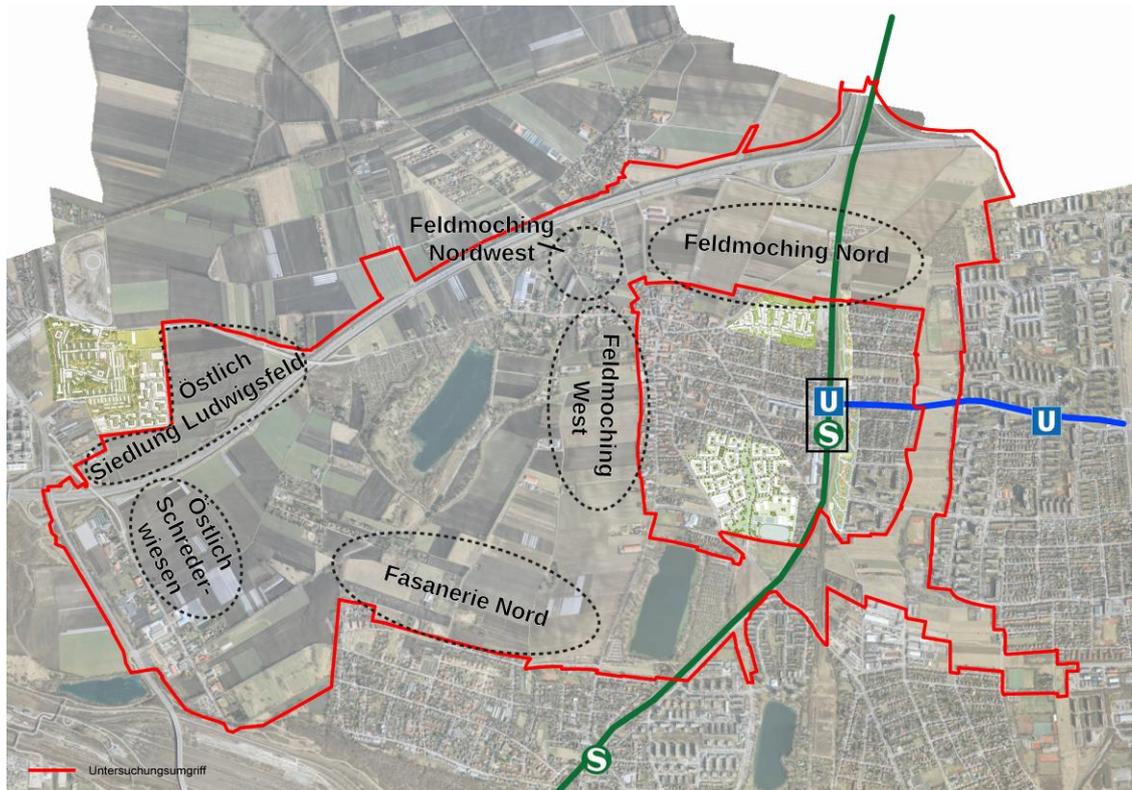


Abbildung 20: Übersicht der Teilräume im Untersuchungsgebiet (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Die ersten Zwischenergebnisse der fachgutachterlichen Analyse zeigen auch, dass sich bestimmte Teilräume im Untersuchungsgebiet für eine Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung besser eignen als andere. Jeder Teilraum birgt unterschiedliche Potentiale und Herausforderungen einer möglichen städtebaulichen Entwicklung. Die Ergebnisse der fachgutachterlichen Bewertung sind Teil der Aufgabenstellung der Planungsteams für die Ideenwerkstatt und müssen bei ihren Ideen und Entwürfen berücksichtigt werden.

2.1. Feldmoching Nord

Der Teilraum nördlich von Feldmoching weist hinsichtlich vieler Belange im Vergleich die geringsten Restriktionen auf. Hydrogeologische, naturschutzfachliche sowie stadtklimatische Einschränkungen sind hier nur in geringerem Umfang vorhanden. Das Naherholungsgebiet Feldmochinger Anger ist gut zu erreichen. Die Landeshauptstadt München besitzt zudem bereits größere Flächenanteile als in den übrigen Teilräumen.

Allerdings ist dieser Teilraum, aufgrund der Lage an der Bahntrasse und Nähe zur A99, erheblich lärmbelastet, sodass Maßnahmen zur Sicherung der Wohnqualität zu treffen wären. Aufgrund der extremen Lärmbelastung in der Nacht ($> 70 \text{ dB(A)}$) erscheint eine Errichtung von Wohnnutzung in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnstrecke nicht möglich. Außerdem durchschneidet eine 110 KV-Bahnstromtrasse den Teilraum. Derzeit ist der Teilraum verkehrlich (insbesondere ÖPNV) unzureichend erschlossen. Im Zuge einer möglichen Entwicklung müsste die notwendige Erschließung erst hergestellt werden. Durch einen zusätzlichen S-Bahnhaltepunkt in Feldmoching Nord an der bestehenden Strecke könnte dabei eine gute regionale Anbindung geschaffen werden. Die Planungshoheit liegt hier jedoch nicht bei der Landeshauptstadt München. Grundsätzlich ist der Teilraum Feldmoching Nord für eine mögliche

Entwicklung unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen im Vergleich am besten geeignet.

2.2. Feldmoching Nordwest

Der Teilraum Feldmoching Nordwest ist der mit Abstand flächenmäßig kleinste Teilraum und als einziger bereits überwiegend bebaut. Die noch nicht bebauten Flächen könnten hier nachverdichtet werden. Aus naturschutzfachlicher und stadtklimatischer Sicht weist dieser Teilraum vergleichsweise geringe Restriktionen auf.

Jedoch stehen hydrogeologische und agrarstrukturelle Restriktionen sowie die hohe Lärmbelastung aufgrund der unmittelbaren Nähe zur A99 einer möglichen Entwicklung entgegen. Zudem ist der Teilraum verkehrlich (insbesondere ÖPNV) bisher unzureichend erschlossen und es liegen überwiegend kleinteilige, private Eigentumsstrukturen vor. Im Zuge einer möglichen Entwicklung müsste die notwendige Erschließung erst hergestellt werden.

Eine mögliche Entwicklung des Teilraums Feldmoching Nordwest ist im Rahmen einer sinnvollen Nachverdichtung unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen vorstellbar.

2.3. Feldmoching West

Der Teilraum Feldmoching West zeichnet sich durch eine sehr gute Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete um den Feldmochinger See sowie den Fasaneriesee aus. Die Lärmbelastung ist vergleichsweise gering, sodass sich dieser Teilraum für eine Wohnentwicklung eignen würde.

Allerdings weist der Teilraum Feldmoching West zum Teil hydrogeologische, besondere stadtklimatische, agrarstrukturelle sowie bedeutende naturschutzfachliche Restriktionen auf, sodass im Falle einer Siedlungsentwicklung Maßnahmen zur Vorsorge und zum Erhalt der ökologischen Funktionen zu treffen wären. Außerdem befinden sich nur wenige Grundstücke im Eigentum der Landeshauptstadt München. Derzeit ist der Teilraum verkehrlich (insbesondere ÖPNV) unzureichend erschlossen. Im Zuge einer möglichen Entwicklung müsste die notwendige Erschließung erst hergestellt werden.

Der Teilraum Feldmoching West eignet sich für eine mögliche Entwicklung unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen.

2.4. Fasanerie Nord

Der Teilraum Fasanerie Nord befindet sich in guter Lage mit hoher Wohnqualität zwischen den beiden Naherholungsgebieten Feldmochinger See und Fasaneriesee. Die Lärmbelastung ist vergleichsweise gering. Es stehen zudem größere Flächen im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Dennoch bestehen in diesem Teilraum zum Teil hydrogeologische, stadtklimatische, bedeutende naturschutzfachliche sowie vereinzelt agrarstrukturelle Restriktionen. Derzeit ist der Teilraum verkehrlich (insbesondere ÖPNV) unzureichend erschlossen. Im Zuge einer möglichen Entwicklung müsste die notwendige Erschließung erst hergestellt werden.

Der Teilraum Fasanerie Nord eignet sich für eine mögliche Entwicklung unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen.

2.5. Östlich Auf den Schrederwiesen

Der Teilraum Östlich Auf den Schrederwiesen weist im Vergleich die höchsten Restriktionen auf. Er ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zur A99 erheblich lärmbelastet, sodass Maßnahmen zur Sicherung der Wohnqualität zu treffen wären. Insbesondere hydrogeologische, agrarstrukturelle sowie schwerwiegende naturschutzfachliche Restriktionen stehen einer möglichen Entwicklung entgegen. Nur sehr wenige Grundstücke befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt München. Derzeit ist der Teilraum verkehrlich (insbesondere ÖPNV) unzureichend erschlossen. Im Zuge einer möglichen Entwicklung müsste die notwendige Erschließung erst hergestellt werden. Der Teilraum zeigt lediglich stadtklimatisch geringe Restriktionen.

Der Teilraum Östlich Auf den Schrederwiesen ist für eine mögliche Entwicklung selbst unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen am geringsten geeignet. Für den Fall, dass sich aus anderen Gründen (Verlängerung der Tram Dachauer Straße nach Karlsfeld) die Erschließungsgunst mit ÖV deutlich verbessert, ist zu prüfen, ob eine (geringfügige) Siedlungsarrondierung sinnvoll ist.

2.6. Östlich Siedlung Ludwigsfeld

Der Teilraum Östlich Siedlung Ludwigsfeld weist vergleichsweise geringere hydrogeologische, stadtklimatische und agrarstrukturelle Restriktionen auf, es bestehen jedoch naturschutzfachliche Restriktionen.

Durch die unmittelbare Nähe zur A99 ist dieser Teilraum jedoch besonders lärmbelastet, sodass Maßnahmen zur Sicherung der Wohnqualität zu treffen wären. Die Landeshauptstadt München besitzt hier keine eigenen Grundstücke. Derzeit ist der Teilraum verkehrlich (insbesondere ÖPNV) unzureichend erschlossen. Im Zuge einer möglichen Entwicklung müsste die notwendige Erschließung erst hergestellt werden.

Der Teilraum Östlich Siedlung Ludwigsfeld eignet sich für eine mögliche Entwicklung unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen.

3. Erschließungstrassen

Nach der Analyse der Teilräume wurden erstmals unterschiedliche Varianten der Erschließung fachgutachterlich geprüft. Ziel war es aufzuzeigen, wie die einzelnen Teilräume mit unterschiedlichen Verkehrssystemen, wie z. B. S-Bahn, U-Bahn oder Tram erschlossen werden könnten. Die dargelegten Trassen zeigen hier lediglich erste Ideen und Möglichkeiten auf, wie eine verkehrliche Erschließung je nach Ausgestaltung des Untersuchungsgebiets grundsätzlich erfolgen könnte, ohne jedoch die genauen Trassenführungen bereits festzulegen.

3.1. S-Bahn

a: Zusätzlicher S-Bahnhalt in Feldmoching Nord

Erschlossener Teilraum: Feldmoching Nord

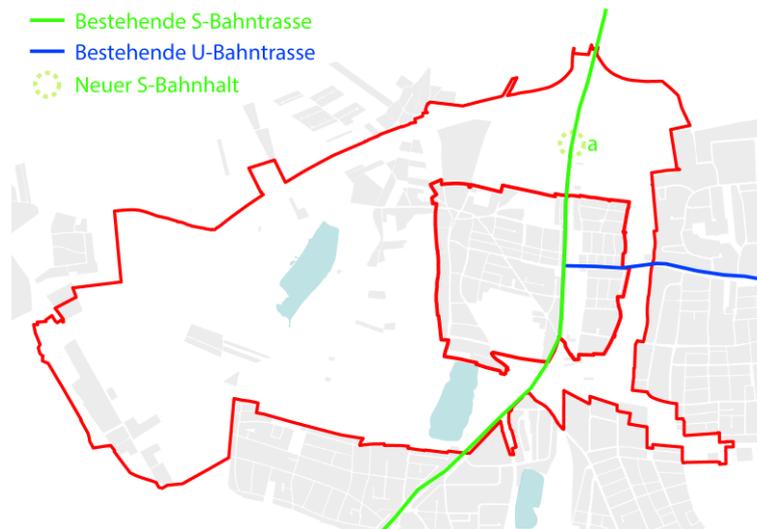


Abbildung 21: Zusätzlicher S-Bahnhalt in Feldmoching Nord (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Ein neuer S-Bahnhalt Feldmoching Nord entlang der bestehenden Bahnstrecke wäre im Zentrum des Teilraums Feldmoching Nord grundsätzlich denkbar. Am neuen S-Bahnhalt sollte eine Unter- bzw. Überführung für den beidseitigen und barrierefreien Zugang zu den Plattformen hergestellt werden, möglichst integriert in eine Unterführung für den Individualverkehr. Die Flächen mit einer hohen Bedeutung für Flora und Fauna entlang der Bahntrasse sind hierbei zu berücksichtigen sowie deren Verbund zu stärken.

3.2. U-Bahn

Die U-Bahn-Varianten werden bei unterirdischem Verlauf – nach der Bauphase und Wiederherstellung - im Hinblick auf ihre Beeinträchtigung der unterschiedlichen Umweltschutzgüter im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) verträglicher eingestuft als oberirdische Verläufe, da die oberirdischen Umweltbestandteile weitestgehend geschont bleiben.

Nachteile ergeben sich wegen der Eingriffe in den Untergrund bei den Schutzgütern Boden und Wasser. Insbesondere ist der Eingriff in das Grundwasser ein entscheidender Faktor, der näher untersucht werden muss. Bauzeitliche Beeinträchtigungen durch Unterbauung von Dorf- bzw. Wohngebieten wurden ausgeklammert.

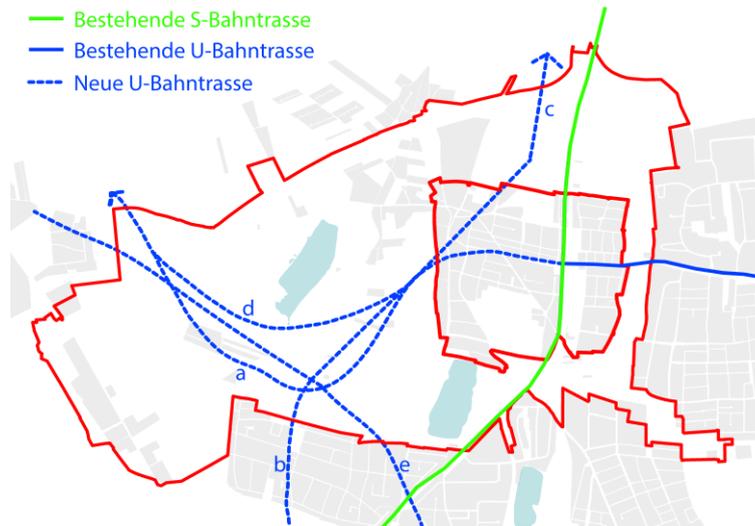


Abbildung 22: Mögliche Erschließungstrassen U-Bahn (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

a: Verlängerung der U2 ab Feldmoching bis zum Dachauer Hauptbahnhof

Erschlossene Teilräume: Feldmoching West, Fasanerie Nord, Östlich Siedlung Ludwigsfeld

Die Streckenführung wäre grundsätzlich umsetzbar. Neue U-Bahnhaltestellen in Feldmoching West und Ludwigsfeld wären ebenfalls möglich, da die dafür vorgesehenen Standorte auf derzeit unbebauten Flächen liegen.

Diese Trassenführung würde einige Bereiche der Schrederwiesen mit hoher sowie sehr hoher faunistischer Bedeutung, seltene Moorböden, den Feldmochinger Mühlbach sowie Bereiche mit geringem Grundwasserflurabstand queren. Der Trassenverlauf tangiert eines der letzten Brutareale des Kiebitzes innerhalb der LHM. Kulturhistorisch relevante Bau- und Bodendenkmale nördlich der Fasanerie und westlich von Feldmoching würden unterbaut. Für diese Eingriffe wären entsprechende artenschutz- und ggf. wasserrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. Die artenschutzrechtlichen Hürden für Eingriffe in Brutareale des Kiebitz sind sehr hoch, da der Ausgleich von Beeinträchtigungen mit erheblichem Aufwand (Flächenverfügbarkeit) und Risiken verbunden ist.

b: Ringschluss U1 und U2

Erschlossene Teilräume: Feldmoching West, Fasanerie Nord

Die Streckenführung wäre grundsätzlich umsetzbar. Die zukünftigen U-Bahn-Stationen wären ebenfalls umsetzbar, da die dafür vorgesehenen Standorte auf derzeit unbebauten Flächen liegen.

Ein Ringschluss - entweder durch die Verlängerung der U1, die Verlängerung der U2 oder die gleichzeitige Verlängerung beider U-Bahn-Linien – wäre jedoch betrieblich schwierig umzusetzen.

Die Station, die die Tram und U-Bahn im Bereich Feldmoching West miteinander verbinden könnte, wäre grundsätzlich umsetzbar, da der dafür vorgesehene Standort auf derzeit unbebauter Fläche liegt.

Eine mögliche Verknüpfung mit dem bestehenden S-Bahnhalt in Fasanerie wird als schwierig beschrieben und technisch kaum umsetzbar. Die Gründe sind: a) Stadtgebiet mit Privatgrundstücken, b) Umweltaspekte (z. B. Lärm, Erschütterungen, Bäume) und c) Erschließung und unterirdische Anbindung/Lösung mit U-Bahn wäre mit enormem Aufwand verbunden.

Die Trassenführung würde zum Teil einen Eingriff in Grundwasser-kritische Bereiche nördlich von der Fasanerie darstellen (Grundwasserflurabstand < 2 m). Darüber hinaus würden kulturhistorisch relevante Bau- und Bodendenkmale westlich von Feldmoching unterbaut. Für diese Eingriffe wären ggf. wasserrechtliche Maßnahmen zu ergreifen.

c: Verlängerung der U1 ab Olympia-Einkaufszentrum bis Feldmoching Nord

Erschlossene Teilräume: Fasanerie Nord, Feldmoching West, Feldmoching Nord

Die Streckenführung wäre grundsätzlich umsetzbar. Die U-Bahnhöfe Fasanerie Nord, Feldmoching West und Feldmoching Nord wären ebenfalls möglich, da die dafür vorgesehenen Standorte auf derzeit un bebauten Flächen liegen. Ein Haltepunkt am heutigen S-Bahnhof Fasanerie wäre technisch kaum vorstellbar.

Die Trassenführung würde zum Teil einen Eingriff in Grundwasser-kritische Bereiche nördlich von der Fasanerie darstellen (Grundwasserflurabstand < 2m). Darüber hinaus würden kulturhistorisch relevante Bau- und Bodendenkmale westlich und nördlich von Feldmoching unterbaut.

d: Verlängerung der U2 ab Feldmoching bis zum Dachauer Hauptbahnhof

Erschlossene Teilräume: Fasanerie Nord, Östlich Siedlung Ludwigsfeld

Die Streckenführung wäre grundsätzlich umsetzbar. Die U-Bahnhöfe Fasanerie Nord, Feldmoching West und Feldmoching Nord wären ebenfalls möglich, da die dafür vorgesehenen Standorte auf derzeit un bebauten Flächen liegen.

Diese Trassenführung würde einige Bereiche der Schrederwiesen mit hoher sowie sehr hoher faunistischer Bedeutung, seltene Moorböden, den Feldmochinger Mühlbach sowie Bereiche mit geringem Grundwasserflurabstand queren. Der Trassenverlauf tangiert eines der letzten Brutareale des Kiebitzes innerhalb der LHM. Kulturhistorisch relevante Bau- und Bodendenkmale westlich von Feldmoching würden unterbaut. Für diese Eingriffe wären entsprechende artenschutz- und ggf. wasserrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. Die artenschutzrechtlichen Hürden für Eingriffe in Brutareale des Kiebitzes sind sehr hoch, da der Ausgleich von Beeinträchtigungen mit erheblichem Aufwand (Flächenverfügbarkeit) und Risiken verbunden ist.

e: Verlängerung der U1 ab Olympia-Einkaufszentrum bis zum Dachauer Hauptbahnhof

Erschlossene Teilräume: Fasanerie Nord, Östlich Siedlung Ludwigsfeld

Die Streckenführung wäre grundsätzlich möglich. Die U-Bahnhöfe Fasanerie Nord, Feldmoching West und Feldmoching Nord wären ebenfalls möglich, da die dafür vorgesehenen Standorte auf derzeit un bebauten Flächen liegen. Ein Haltepunkt am heutigen S-Bahnhalt Fasanerie wäre technisch kaum vorstellbar.

Durch die Trassenführung wären Bereiche der Schrederwiesen betroffen, die eine sehr hohe und hohe faunistische Bedeutung haben sowie seltene Moorböden und grundwassernahe Böden gequert. Der Trassenverlauf tangiert eines der letzten Brutareale des Kiebitzes innerhalb der LHM. Entsprechende Schutzmaßnahmen wären erforderlich. Die artenschutzrechtlichen Hürden für Eingriffe in Brutareale des Kiebitzes sind sehr hoch, da der Ausgleich von Beeinträchtigungen mit erheblichem Aufwand (Flächenverfügbarkeit) und Risiken verbunden ist.

3.3. Tram

Aus freiraum- und landschaftsplanerischer Sicht wären die Trassenverläufe der Tram mit erheblichen, negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft verbunden. Beeinträchtigungen werden bei allen Schutzgütern erwartet, da beim Bau der Trambahnen die oberirdischen Schutzgüter stark betroffen wären sowie die Auswirkungen auf den Menschen vergleichsweise hoch wären. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser würden hier weniger stark ausfallen. Ein ggfs. streckenweiser Tunnelbau würde – nach der Bauphase und Wiederherstellung - die Auswirkungen auf die oberirdischen Schutzgüter verringern.

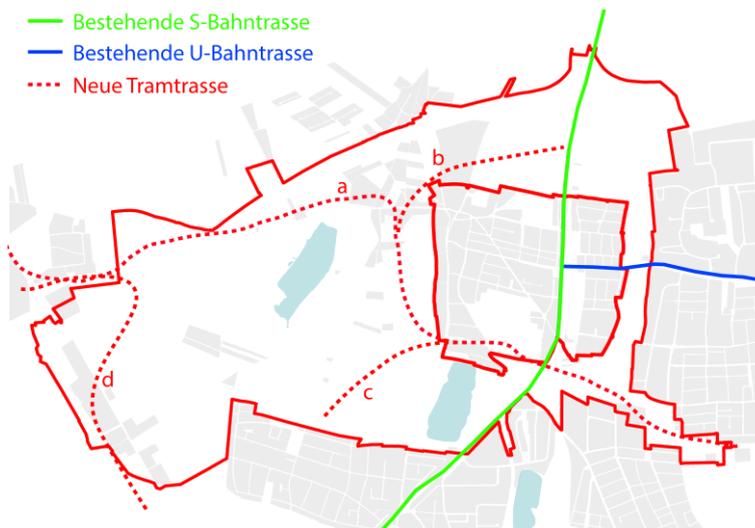


Abbildung 23: Mögliche Erschließungstrassen Tram (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

a: Verlängerung der Tram Y-Nord bis zum Dachauer Hauptbahnhof

Erschlossene Bereiche: Feldmoching West, Östlich Siedlung Ludwigsfeld

Die Streckenführung erscheint grundsätzlich umsetzbar unter Berücksichtigung der planerischen und (bau-)technischen Rahmenbedingungen, wie z. B. der Ausbau bestehender Straßen, die Prüfung der Statik von bestehenden Brücken oder Baumrecht.

Diese Trassenführung würde einige Bereiche süd-westlich von Feldmoching und nördlich des Feldmochinger Sees mit hoher sowie sehr hoher faunistischer Bedeutung, seltene Moorböden, den Feldmochinger Mühlbach sowie Bereiche mit geringem Grundwasserflurabstand queren. Für diese Eingriffe wären entsprechende artenschutz- und ggf. wasserrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. Eine Tramführung entlang bestehender Straßen kann weitere Zerschneidungseffekte vermeiden. Südlich von Feldmoching würden Grün- und Freiflächen mit sehr hoher und hoher bioklimatischer Bedeutung eingeschränkt sowie weite Strecken des Feldmochinger Angers

durchquert. Landschaftsschutzgebiete und eine FFH-Gebietsfläche wären betroffen. Für die absehbaren Beeinträchtigungen wären weiterführende Untersuchungen und Genehmigungen notwendig.

b: Verlängerung der Tram Y-Nord ab Petuelring bis Feldmoching Nord

Erschlossene Bereiche: Feldmoching Nord, Feldmoching West

Die Streckenführung erscheint grundsätzlich umsetzbar unter Berücksichtigung der planerischen und (bau-)technischen Rahmenbedingungen. Diese Trassenführung würde einige Bereiche süd-westlich von Feldmoching mit hoher sowie sehr hoher faunistischer Bedeutung queren. Nördlich von Feldmoching wären teilweise Bereiche mit hoher faunistischer Bedeutung betroffen. Für diese Eingriffe wären entsprechende artenschutzrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. Eine Tramführung entlang bestehender Straßen kann weitere Zerschneidungseffekte vermeiden. Südlich von Feldmoching würden Grün- und Freiflächen mit sehr hoher und hoher bioklimatischer Bedeutung eingeschränkt sowie weite Strecken des Feldmochinger Angers durchquert.

c: Verlängerung der Tram Y-Nord ab Petuelring bis Fasanerie Nord

Erschlossene Teilräume: Feldmoching West, Fasanerie Nord

Die Streckenführung erscheint grundsätzlich umsetzbar unter Berücksichtigung der planerischen und (bau-)technischen Rahmenbedingungen.

Diese Trassenführung würde einige Bereiche süd-westlich von Feldmoching mit hoher sowie sehr hoher faunistischer Bedeutung, seltene Moorböden, Bodendenkmale sowie Bereiche mit geringem Grundwasserflurabstand queren. Für diese Eingriffe wären entsprechende Artenschutz- und ggf. wasserrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. Eine Tramführung entlang bestehender Straßen kann weitere Zerschneidungseffekte vermeiden. Südlich von Feldmoching würden Grün- und Freiflächen mit sehr hoher und hoher bioklimatischer Bedeutung eingeschränkt sowie weite Strecken des Feldmochinger Angers durchquert. Durch den Anschluss der Fasanerie Nord würden diese Flächen zweimal gequert und stellen hier eine besonders starke Barriere dar.

d: Verlängerung der Tram von Moosach bis Dachau

Erschlossene Teilräume: Östlich Auf den Schrederwiesen, Östlich Siedlung Ludwigsfeld

Innerhalb des Untersuchungsgebiets erscheint die Streckenführung grundsätzlich umsetzbar unter Berücksichtigung der planerischen und (bau-)technischen Rahmenbedingungen. Z. B. wäre ein Brückenneubau über die A99 in Richtung Siedlung Ludwigsfeld notwendig.

Durch die geplante Trassenführung wären die faunistisch hochwertigsten Bereiche der Schrederwiesen sowie Bereiche mit seltenen Moorböden und grundwassernahen Böden durchquert. Entsprechende Schutzmaßnahmen wären erforderlich und entsprechende artenschutzrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. Die artenschutzrechtlichen Hürden für Eingriffe in Brutareale des Kiebitzes sind sehr hoch, da der Ausgleich von Beeinträchtigungen mit erheblichem Aufwand (Flächenverfügbarkeit) und Risiken verbunden ist. Eine Tramführung entlang bestehender Straßen, ohne Erschließung der offenen Bereiche der Schrederwiesen, kann diese Beeinträchtigungen und weitere Zerschneidungseffekte vermeiden.

3.4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Grundsätzlich soll der Umweltverbund das Rückgrat der Erschließung darstellen. Dieser soll durch Shared-Mobility-Konzepte ergänzt und durch eine Stadt der kurzen Wege unterstützt werden. Dennoch wird es MIV geben, der sich weder vermeiden noch verlagern lässt. Dessen Abwicklung wird eine große Herausforderung in den weiteren Planungen darstellen. Eine Möglichkeit zur Abwicklung des MIV könnte der sogenannte Tunnel HasenbergI sein.

Das Autobahndreieck Feldmoching könnte in Zukunft der Anschlusspunkt des sogenannten Tunnels HasenbergI werden, der die Schleißheimer Straße mit dieser Anschlussstelle verbinden soll (vgl. Verkehrskonzept Münchner Norden, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 29.06.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06594). Dieser soll zum einen die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Münchner Norden verbessern und zum anderen den Ortskern Feldmoching von MIV entlasten. Der Tunnel könnte eine Chance für einen zusätzlichen leistungsfähigen Anschluss des gegenständlichen Untersuchungsgebiets bieten. Das Baureferat wurde im oben genannten Beschluss mit dementsprechenden Untersuchungen beauftragt.

4. Erste Planungsskizzen

Nach der fachgutachterlichen Analyse der Teilräume und Darstellung der möglichen Erschließungstrassen wurden erste Planungsskizzen für das Untersuchungsgebiet erstellt. Die ersten Planungsskizzen sind eine vielfältige Kombination aus geeigneten Teilräumen und einer möglichen verkehrlichen Erschließung mit S-Bahn, U-Bahn Tram und Bus.

Ziel war es, eine möglichst große Bandbreite an Kombinationen von Teilräumen und öffentlicher Verkehrserschließung zu erhalten, um exemplarisch mögliche Entwicklungsszenarien mit jeweils Vor- und Nachteilen aufzuzeigen, ohne jedoch eine bestimmte Planungsskizze zu empfehlen. Die ersten Planungsskizzen sollen den Planungsteams der Ideenwerkstatt als Inspiration und Arbeitsgrundlage für die eigenen Entwürfe und Ideen dienen.

In einem iterativen Planungsprozess wurden verwaltungsintern, fachstellenübergreifend und gemeinsam mit externen Fachgutachter*innen eine Vielzahl an unterschiedlichen ersten Planungsskizzen entwickelt.

Den ersten Planungsskizzen liegen folgende Planungsprämissen zugrunde:

- Siedlungsentwicklung im Kontext mit Umwelt-, Landschafts- und Grünbelangen,
- Stadt der kurzen Wege,
- Kompakt, urban, grün.

Zudem sollen die Auswirkungen auf den Bestand dargestellt und die ersten Planungsskizzen ergebnisoffen geprüft werden.

Für eine bessere Vergleichbarkeit wurden mehrere Siedlungstypen mit Wohneinheiten und Arbeitsplätzen definiert und Annahmen zur Dichte für jeden Teilraum getroffen, abhängig von ÖPNV-Erschließung und Lage. Bei Teilräumen mit hoher Erschließungsqualität, wie z. B. einer U-Bahnstation, werden eine größere mögliche Entwicklungsfläche und eine höhere bauliche Dichte unterstellt. Für Teilräume, die z. B. eine geringe Lärmbelastung aufweisen, wird ein höherer Anteil Wohnen angenommen.

In einem nächsten Schritt wurden anhand festgelegter Kriterien gemeinsam mit den externen Fachgutachter*innen in mehreren Workshops fünf Planungsskizzen ausgewählt.

Zu den Auswahlkriterien zählen:

- Nur Aufnahme von grundsätzlich für eine mögliche Entwicklung geeigneten Teilräumen,
- Möglichkeit einer schrittweisen Entwicklung des Untersuchungsgebiets,
- Möglichst unterschiedliche Verkehrssysteme (S-Bahn, U-Bahn und Tram) und Trassenführungen zur Erschließung der Teilräume.

Jede der fünf ausgewählten Planungsskizzen wurde anschließend fachgutachterlich geprüft und bewertet. Einen Überblick der ersten Planungsskizzen gibt nachfolgende Abbildung.

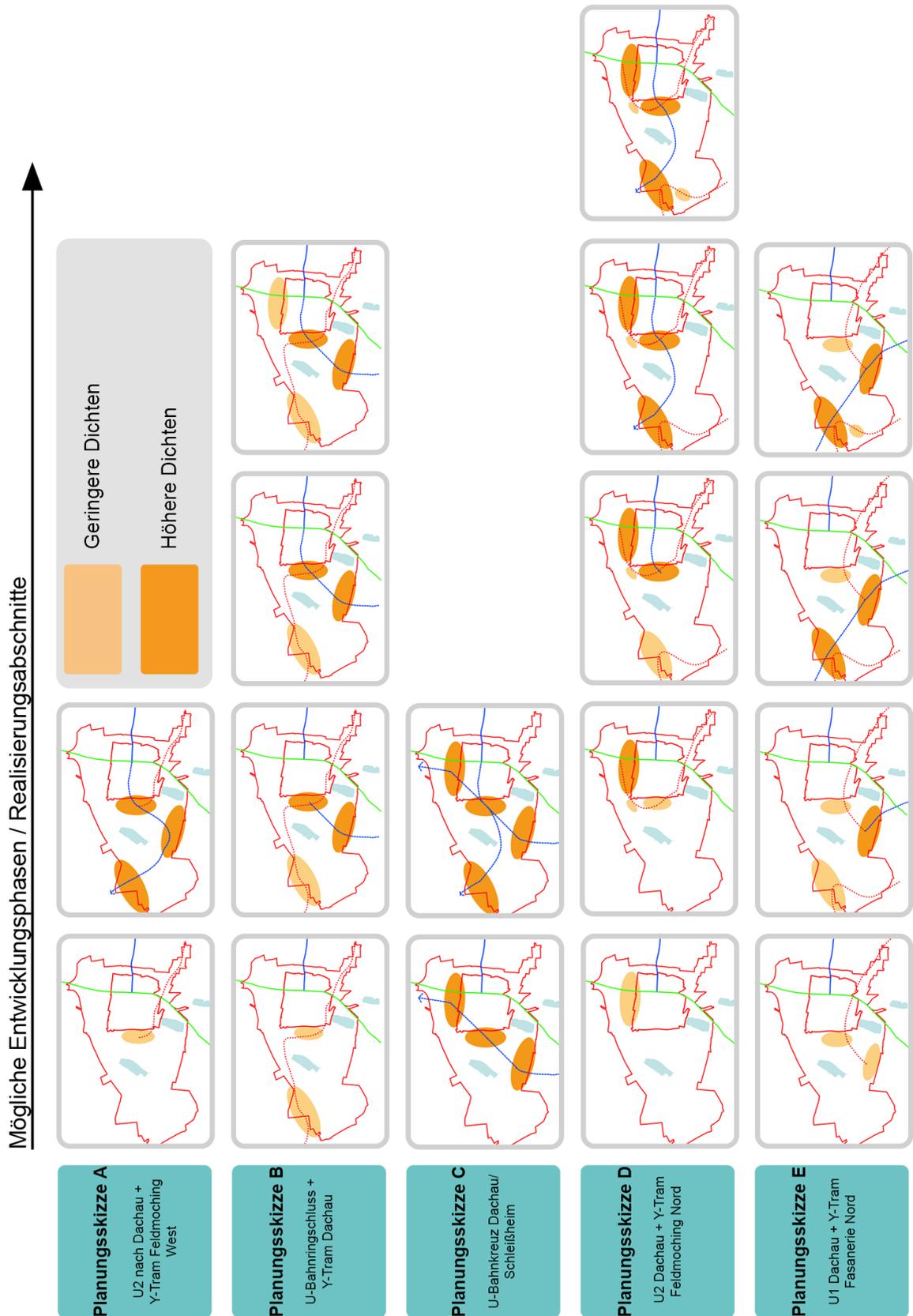


Abbildung 24: Übersicht der ersten Planungsskizzen mit möglichen Entwicklungsschritten (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

4.1. Planungsskizze A

Die Planungsskizze A zeichnet sich durch die Verlängerung der U2 in Richtung Dachau in Kombination mit der Verlängerung der Tram Y-Nord nach Feldmoching West aus, welche die Teilräume Feldmoching West, Fasanerie Nord sowie Östlich Siedlung Ludwigsfeld erschließen.

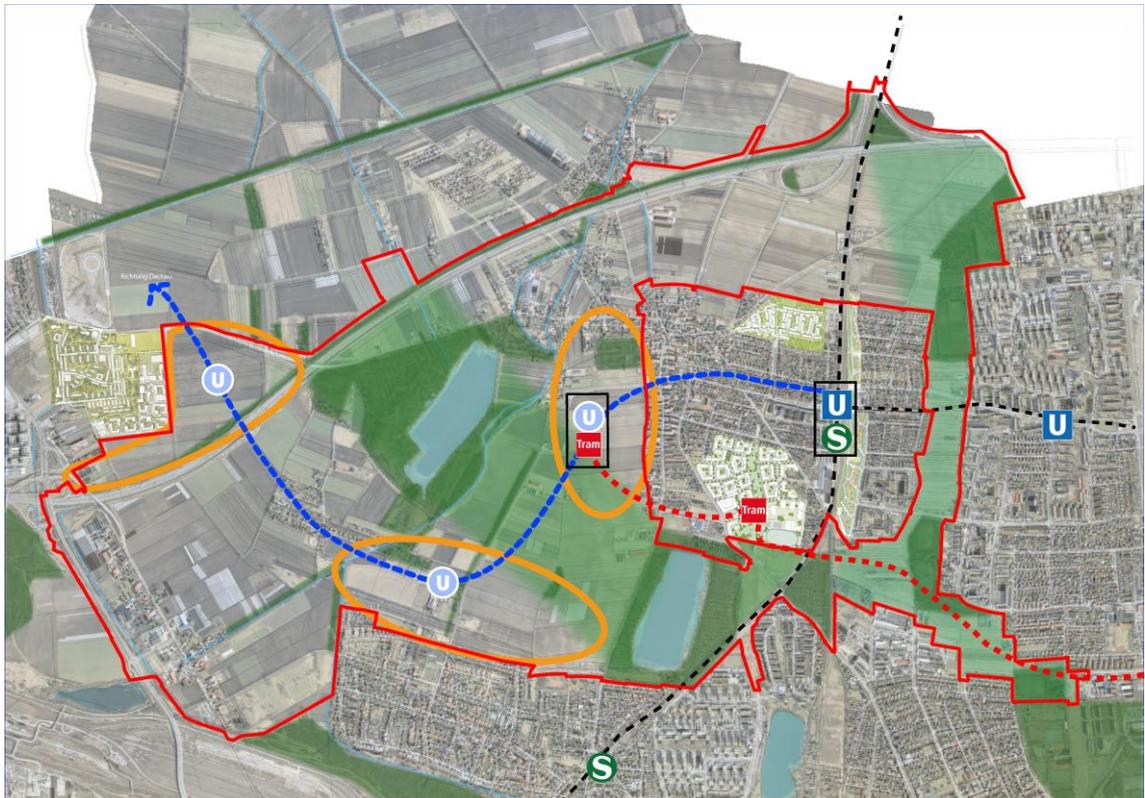


Abbildung 25: Planungsskizze A (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Eine Entwicklung der Planungsskizze A wäre in zwei Schritten möglich. In einem ersten Schritt würde der Teilraum Feldmoching West mit der Verlängerung der Tram Y-Nord entwickelt werden. In einem zweiten Schritt würden mit der Verlängerung der U2 in Richtung Siedlung Ludwigsfeld die Teilräume Fasanerie Nord sowie Östlich Siedlung Ludwigsfeld folgen. Der Teilraum Feldmoching West wäre sowohl mit der Tram Y-Nord, als auch mit der U2 angebunden.

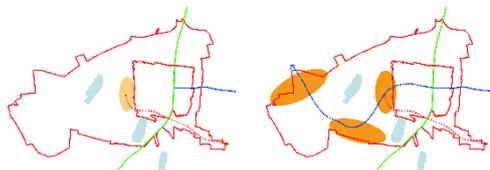


Abbildung 26: Entwicklungsschritte der Planungsskizze A; Quelle. LHM

Die Planungsskizze A erzeugt eine hohe Lagegunst und ist im Vergleich wirtschaftlicher, da die ÖPNV-Erschließung hauptsächlich über nur eine zu verlängernde U-Bahnlinie erfolgt. Zudem ermöglicht der U-Bahnanschluss höhere städtebauliche Dichten.

4.2. Planungsskizze B

Bei Planungsskizze B werden die Teilräume Östlich Siedlung Ludwigsfeld, Feldmoching West, Fasanerie Nord sowie Feldmoching Nord durch die Verlängerung der Tram Y-Nord, den Ringschluss von U1 und U2 sowie einen zusätzlichen S-Bahnhalt erschlossen.



Abbildung 27: Planungsskizze B (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Eine Entwicklung der Planungsskizze B wäre in vier Schritten möglich. Zunächst würde die Verlängerung der Tram Y-Nord die Teilräume Feldmoching West (zunächst mit einer kleineren Erweiterung, hellgelb) sowie Östlich Siedlung Ludwigsfeld erschließen, gefolgt von der Verlängerung der U1 bis Feldmoching West, welche die Teilräume Fasanerie Nord und Feldmoching West (Ausbau der ersten Erweiterung, dunkelorange) anbindet. Anschließend würde die U2 von Feldmoching bis Feldmoching West zum Ringschluss erweitert werden. Davon weitgehend unabhängig würde ein zusätzlicher S-Bahnhalt Feldmoching Nord den Teilraum Feldmoching Nord anbinden.



Abbildung 28: Entwicklungsschritte der Planungsskizze B; Quelle. LHM

Die Planungsskizze B zeichnet sich durch ein hohes Siedlungsentwicklungspotential aus und verbessert die städtischen ÖPNV-Relationen, nicht jedoch die regionalen ÖPNV-Relationen. Die Planungshoheit des zusätzlichen S-Bahnhalts liegt zudem nicht bei der Landeshauptstadt München.

4.3. Planungsskizze C

Die Planungsskizze C verbindet die Teilräume Fasanerie Nord, Feldmoching West, Feldmoching Nord und Östlich Siedlung Ludwigsfeld mit einem U-Bahnkreuz U1/U2 im Teilraum Feldmoching West.

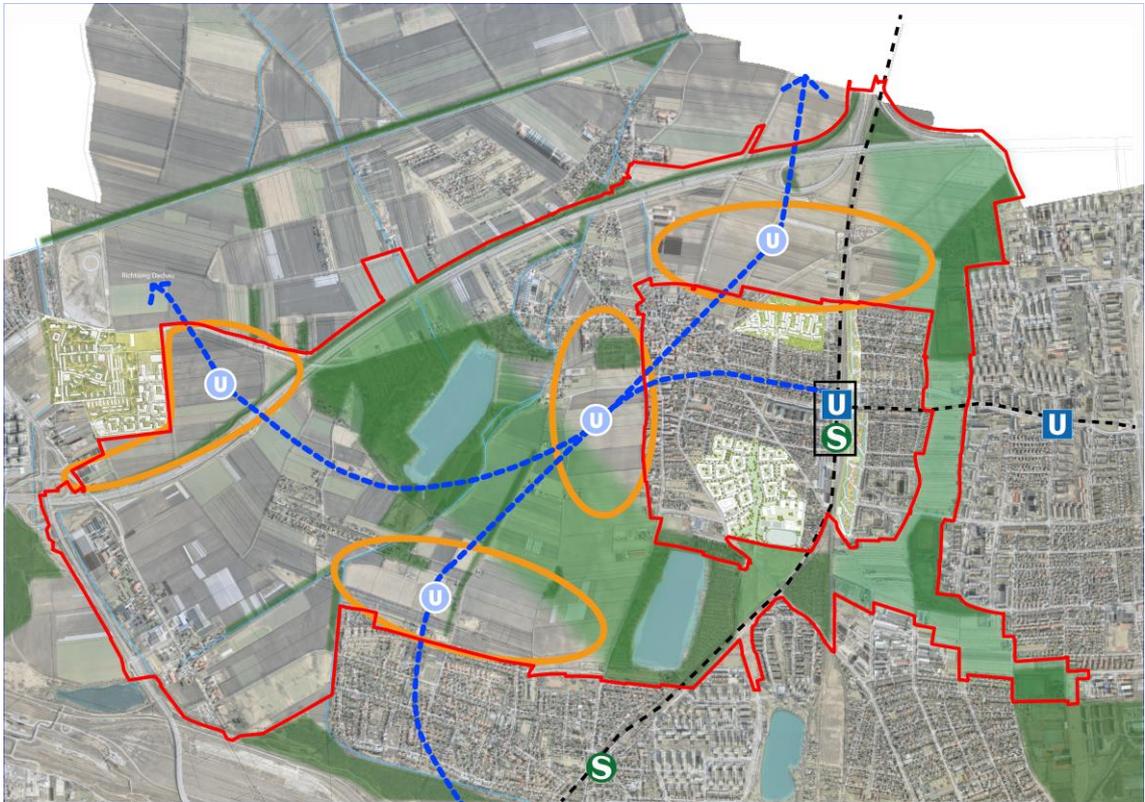


Abbildung 29: Planungsskizze C (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Eine Entwicklung der Planungsskizze C wäre in zwei Schritten möglich. Im ersten Schritt würde die U1 in Richtung Schleißheim die Teilräume Fasanerie Nord, Feldmoching West und Feldmoching Nord anbinden. Im zweiten Schritt würde die U2 in Richtung Dachau die Teilräume Östlich Siedlung Ludwigsfeld sowie zusätzlich Feldmoching West erschließen.

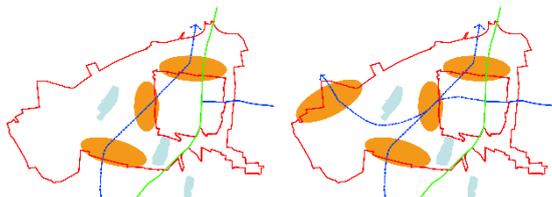


Abbildung 30: Entwicklungsschritte der Planungsskizze C; Quelle: LHM

Die Planungsskizze C weist das höchste Siedlungsentwicklungspotential aller Planungsskizzen auf und fordert zugleich die größten Freiflächenverluste. Die freiraum- und landschaftsplanerischen Auswirkungen entsprechen im Wesentlichen den negativen Beeinträchtigungen von Planungsskizze B. Die Anbindung in Richtung Schleißheim bzw. Dachau würde verbessert werden, ebenso die städtischen ÖPNV-Relationen. Allerdings wäre das ÖPNV-Angebot nur langfristig realisierbar und insbesondere aufgrund der Verlängerung zweier U-Bahnlinien mit hohen Investitionskosten verbunden.

4.4. Planungsskizze D

Die Planungsskizze D zeichnet sich durch die Verlängerung der Tram Y-Nord in Richtung Feldmoching Nord, die Verlängerung der Tram von Moosach in Richtung Siedlung Ludwigsfeld, die Verlängerung der U2 nach Dachau sowie einen zusätzlichen S-Bahnhalt aus. Damit werden die Teilräume Feldmoching Nord, Feldmoching Nord-west, Feldmoching West und Östlich Siedlung Ludwigsfeld angebunden.

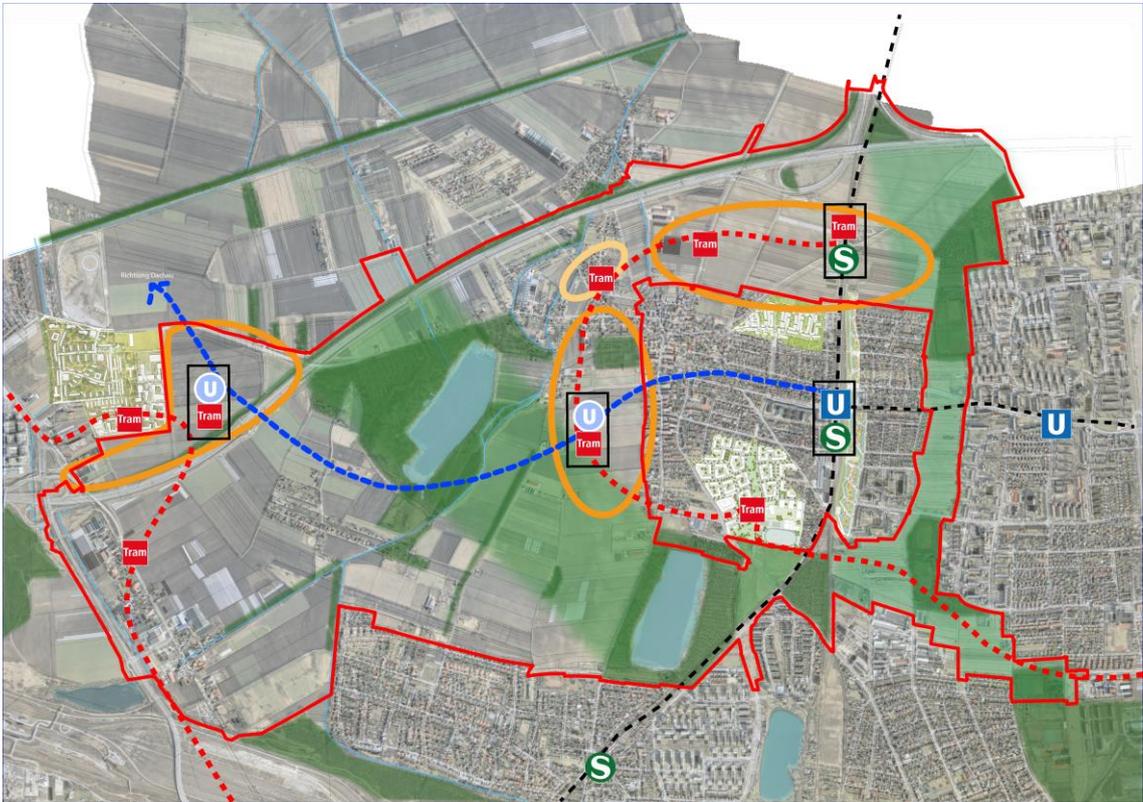


Abbildung 31: Planungsskizze D (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService)

Eine Entwicklung der Planungsskizze D wäre in vier Schritten möglich. Zunächst würde der zusätzliche S-Bahnhalt errichtet werden, der den Teilraum Feldmoching Nord anbindet. Dann würde die Verlängerung der Tram Y-Nord bis Feldmoching Nord die Teilräume Feldmoching West (zunächst mit einer kleineren Erweiterung, hellgelb) und Feldmoching Nordwest erschließen. Im nächsten Schritt würde die U2 bis Feldmoching West (Ausbau der ersten Erweiterung, dunkelorange) sowie die Tram von Moosach in Richtung Siedlung Ludwigsfeld verlängert werden (zunächst mit einer kleineren Erweiterung, hellgelb). Zuletzt würde die U2 in Richtung Dachau nochmals verlängert werden (Ausbau der ersten Erweiterung, dunkelorange).

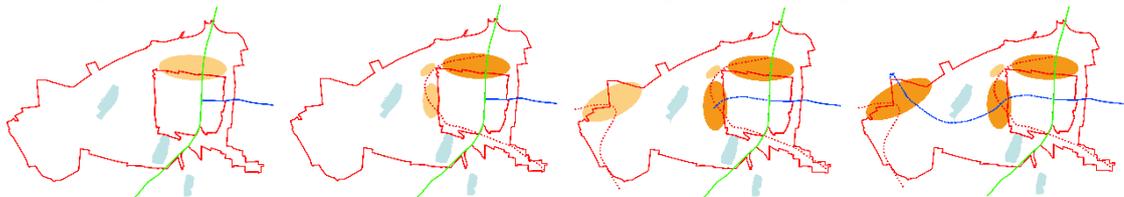


Abbildung 32: Entwicklungsschritte der Planungsskizze D; Quelle: LHM

Zusätzlich könnte geprüft werden, ob der Teilraum Östlich Auf den Schrederwiesen aufgrund der Trammerschließung ggf. (geringfügig) arrondiert werden könnte. Dieser Entwicklungsschritt wurde jedoch fachgutachterlich nicht untersucht, da sich der Teilraum Östlich Auf den Schrederwiesen für eine mögliche Entwicklung am wenigsten eignet.

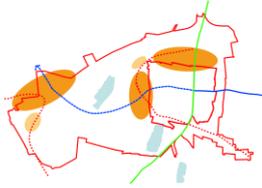


Abbildung 33: Zusätzlicher Entwicklungsschritt Planungsskizze D; Quelle: LHM

Die Planungsskizze D ist im Vergleich wirtschaftlich, da die ÖPNV-Erschließung hauptsächlich über nur eine zu verlängernde U-Bahnlinie erfolgt. Zudem ermöglicht der U-Bahnanschluss als auch der potenzielle S-Bahnanschluss höhere städtebauliche Dichten. Mit dem Bereich Fasanerie Nord ist jedoch ein Teilraum Teil der Planungsskizze, welcher hohe Restriktionen aufweist. Die Planungshoheit des zusätzlichen S-Bahnhalts liegt zudem nicht bei der Landeshauptstadt München.

4.5. Planungsskizze E

Bei Planungsskizze E werden die Teilräume Feldmoching West, Fasanerie Nord sowie Östlich Siedlung Ludwigsfeld durch die Verlängerung der Tram Y-Nord nach Fasanerie Nord, die Verlängerung der Tram von Moosach in Richtung Siedlung Ludwigsfeld sowie die Verlängerung der U1 nach Dachau erschlossen.



Abbildung 34: Planungsskizze E (Quelle: LHM, Datengrundlagen: LHM-KR-Geodaten-Service)

Eine Entwicklung der Planungsskizze E wäre in drei Schritten möglich. Im ersten Schritt würde die Tram Y-Nord über Feldmoching West in Richtung Fasanerie Nord verlängert werden, um die beiden Teilräume Feldmoching West sowie Fasanerie Nord (zunächst mit einer kleineren Erweiterung, hellgelb) zu erschließen. Im zweiten Schritt würde die U1 bis Fasanerie Nord (Ausbau der ersten Erweiterung, dunkelorange) erweitert sowie der Teilraum Östlich Siedlung Ludwigsfeld über die Verlängerung der Tram aus Moosach angebunden werden. Im dritten Schritt würde die U1 nochmals in Richtung Dachau verlängert werden und den Teilraum Östlich Siedlung Ludwigsfeld damit zusätzlich mit einer U-Bahnstation anbinden (Ausbau der ersten Erweiterung, dunkelorange).



Abbildung 35: Entwicklungsschritte Planungsskizze E; Quelle: LHM

Zusätzlich könnte geprüft werden, ob der Teilraum Östlich Auf den Schrederwiesen aufgrund der Tramerschließung ggf. (geringfügig) arrondiert werden könnte. Dieser Entwicklungsschritt wurde jedoch fachgutachterlich nicht untersucht, da sich der Teilraum Östlich Auf den Schrederwiesen für eine mögliche Entwicklung am wenigsten eignet.

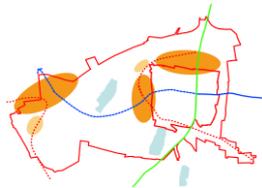


Abbildung 36: Zusätzlicher Entwicklungsschritt Planungsskizze E; Quelle: LHM

Die Planungsskizze E ist im Vergleich wirtschaftlich, da die ÖPNV-Erschließung hauptsächlich über nur eine zu verlängernde U-Bahnlinie erfolgt. Sie weist das geringste Siedlungsentwicklungspotential und zugleich die geringsten Freiflächenverluste auf. Allerdings kreuzt die Tram Y-Nord die Parkmeile zwischen Feldmochinger und Fasaneriesee.

4.6. Fazit

Die fünf ersten Planungsskizzen zeigen exemplarisch mehrere Szenarien einer möglichen schrittweisen städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrlichen Entwicklung des Untersuchungsgebiets, ohne jedoch eine bestimmte Planungsskizze zu empfehlen. Die ersten Planungsskizzen dienen den Planungsteams der Ideenwerkstatt als planerische Inspiration und Arbeitsgrundlage für die eigenen Entwürfe und Ideen. Jede einzelne birgt eigene Herausforderungen und Potentiale für den Bestand, aber auch für ggf. neu entstehende Siedlungsgebiete im Münchner Norden.

Es wird deutlich, dass eine Siedlungserweiterung nur mit einem tragfähigen Ausbau der leistungsfähigen, schienengebundenen ÖPNV-Infrastruktur möglich erscheint. Eine gezielte Erschließung der möglichen neuen Siedlungsgebiete schafft nicht nur im Bestand eine attraktive Anbindung und zusätzliche Infrastruktur. Gleichzeitig profitiert hiervon auch das System Stadt-Umland. Alle Planungsskizzen scheinen aus jetziger Sicht grundsätzlich geeignet für eine mögliche Siedlungserweiterung im Münchner Norden.

Mit dem Ausbau der Infrastruktur sind stets Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Schutzgüter, wie Boden, Wasser und Klima werden ebenso beeinträchtigt wie die Lebensräume von Flora und Fauna und die Landschaft als Erholungsort. Eingriffe auf die oberirdischen Schutzgüter ließen sich durch einen unterirdischen Verlauf der möglichen U-Bahn-Trassen minimieren. Eingriffe in unterirdische Schutzgüter wie Boden und Grundwasser unterliegen der Ausgleichspflicht (u. a. Eingriffe in Bodenfunktionen, Beeinträchtigungen bzw. Verlust von seltenen, wertvollen Moorböden und Bodendenkmalen) Für Eingriffe in den Grundwasserkörper sind ggf. wasserrechtliche Maßnahmen zu ergreifen sowie der Aufwand und die Kosten für die entsprechende Bauwasserhaltung zu berücksichtigen. Während der Bauphase entstehende Eingriffe können nach der Bauphase wieder in einen ökologischen Zustand zurückgeführt und neue Lebensräume für Flora und Fauna hergestellt werden. Grundsätzlich sollten beim Ausbau der Infrastruktur Bereiche von sehr hoher und hoher Bedeutung für Flora und Fauna, seltene Moorböden sowie grundwassernahe Bereiche in der Trassenführung gemieden werden. Dies sollte auch im Sinne der Reduzierung von Folgekosten (Flächenerwerb für notwendige Artenschutz- und Ausgleichsmaßnahmen, bauliche Sonderlösungen, Schäden durch Extremereignisse wie Hochwasser oder Starkregen) geschehen. Aus landschafts- und freiraumplanerischer Sicht sind zukünftige Verkehrsachsen mit enger Bindung an die bestehenden Siedlungen zu bevorzugen, um eine Zerschneidung der offenen und freien Landschaften zu vermeiden. Insbesondere die bestehenden positiven, klimatischen Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete, die Sicherung von Habitaten störungsempfindlicher Arten und die wirtschaftliche Nutzbarkeit für die Landwirtschaft bleibt bei Erhaltung der großen zusammenhängenden Flächen gewährleistet.

5. Planungsziele

Aus der fachgutachterlichen Analyse der Teilräume, der Ideen für Erschließungstrassen sowie der ersten Planungsskizzen ergeben sich Planungsziele für eine mögliche Entwicklung des Untersuchungsgebiets.

Für die Bewohner*innen des Münchner Nordens soll eine Entwicklung eine Verbesserung bringen, z. B. der verkehrlichen und sonstigen Infrastrukturen. Die landwirtschaftliche Nutzung soll weiterhin eine wichtige Rolle im Landschaftsraum spielen. Ökologisch und naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche sind von einer städtebaulichen Entwicklung weitestmöglich auszunehmen, mit den Entwicklungen eintretende negative Auswirkungen sind möglichst innerhalb des Untersuchungsgebiets auszugleichen.

Ggf. neu entstehende Siedlungsgebiete im Münchner Norden müssen zukunftsweisend sein. Sie müssen die Anforderungen und Erwartungen der Menschen und der Gesellschaft an eine moderne Großstadt bzw. Metropole des 21. Jahrhunderts erfüllen. Bei der Planung und Entwicklung sind daher die wichtigsten Anforderungen und Trends (z. B. sozialer, ökonomischer, ökologischer oder technologischer Art) zu berücksichtigen und einzubeziehen. Themen sind u. a. der soziodemografische Wandel, die Anpassung an ein verändertes Klima (Durchlüftung, Schwammstadtprinzip und Starkregenrisikomanagement), Genderkonformität, wirtschaftlicher Strukturwandel und Globalisierung sowie insbesondere auch die digitale Transformation.

Die Planung soll die Möglichkeit bieten, flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können. Die Teilräume des Untersuchungsgebiets, die für eine bauliche Entwicklung geeignet sind, sollen in schlüssige Entwicklungsabschnitte unterteilt werden, die mit ihren technischen und sozialen Infrastrukturen eigenständig funktionieren. Für die einzelnen Teilräume sollen eigene Identitäten ausgebildet werden. Die Vernetzung mit den bestehenden Siedlungskörpern Feldmoching, Fasanerie, Hasenberg und Ludwigsfeld sowie den regionalen Partner*innen soll sowohl räumlich als

auch funktional ausgebaut werden. Zur Sicherung der Funktionen des regionalen Grünzugs ist dieser möglichst von Bebauung freizuhalten und in die Überlegungen/Planungen zu integrieren. Dort wo mögliche bauliche Entwicklungen im Konflikt mit diesen Funktionen stehen könnten, ist im weiteren Verfahren in geeigneter Weise darauf zu reagieren. Das bedeutet, dass bei einem Konzept mit Siedlungsentwicklung innerhalb des Regionalen Grünzugs der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbands, wie unter Ziffer 1.2 beschrieben, darüber entscheiden müsste. Auch sollen Siedlungskonzepte der Nutzung von passiven Energiegewinnen ebenso genügen, wie der lokalen, postfossilen Energieproduktion Raum bieten.

Diese teilweise übergeordneten Planungsziele sind von Anfang an mitzudenken. Ebenso sollen Anregungen aus dem öffentlichen Dialog vor und während der Ideenwerkstatt in die Konzeption einfließen und berücksichtigt werden.

Die Planungsziele für den Münchner Norden umfassen:

Zukunftsfähige Stadtentwicklung im Gleichgewicht

- Die Gesamtkonzeption für den Münchner Norden soll ausgehend von der umliegenden Landschaft entwickelt werden.
- Durch kompakte und flächensparende Siedlungsstrukturen soll ein sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden gewährleistet werden.
- In den Bereichen, die für eine Siedlungsentwicklung in Frage kommen, sollen neue nachhaltige, innovative Stadtquartiere entstehen.

Naturverträgliche Grün- und Freiraumnutzung

- Eine wirtschaftlich tragfähige, regionale und naturverträgliche Landwirtschaft soll erhalten bzw. entwickelt werden.
- Der Regionale Grünzug mit seinen Funktionen für Erholung, Stadtklima und Biodiversität soll möglichst erhalten werden.
- Naturschutzfachlich wertvolle Bereiche, insbesondere die Lebensräume geschützter Tiere und Pflanzen, sollen erhalten und verbessert werden.
- Ein Eingriff in den Grundwasserkörper ist zu vermeiden.
- Im Sinne eines nachhaltigen Regenwassermanagements (Schwammstadt-Prinzip) soll eine Annäherung an den natürlichen Wasserkreislauf angestrebt werden.
- Die Durchlüftung und ausreichend große Flächen für die nächtliche Kaltluftentstehung im Gebiet sollen sichergestellt werden. Kaltluftleitbahnen (z. B. östlich von Feldmoching) und Kaltluftentstehungsgebiete (z. B. Auf den Schrederwiesen) sollen erhalten werden. Verkehrsstrassen in Kaltluftleitbahnen, z. B. einer evtl. neu verlaufenden Tramlinie, sollen ortsangepasst geplant und nach Möglichkeit begrünt werden.
- Die stadtklimatischen Potentiale von offenen Wasserflächen sollen genutzt werden (Förderung Verdunstung).
- Die landschaftlichen und sonstigen Qualitäten der Erholungsräume sollen erhalten und verbessert werden. Dabei ist auch das Freizeit-, Sport- und Erholungsangebot zu stärken.
- Für die wohnungsnaher Erholung sollen die Siedlungsbausteine durchgrünt werden. Grün- und Freiflächen unterschiedlicher Größe, Ausstattung und Gestaltung sollen geschaffen werden und mit den Parkmeilen Feldmochinger Anger, der Parkmeile Drei-Seen-Platte und der umliegenden Grüngürtellandschaft vernetzt werden. Quell- und Zielbeziehungen (ÖPNV-Haltestellen etc.) sind zu berücksichtigen. Eine Durchschneidung durch Verkehrsstrassen soll möglichst vermieden werden.
- Die Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft sind mit besonderer planerischer Aufmerksamkeit zu behandeln, die sich in ihren funktionalen und

gestalterischen Ausprägungen widerspiegeln. Verflechtungsbeziehungen sollen gestärkt und ein attraktives und engmaschiges Wegenetz soll aufgebaut werden.

Leistungsfähige stadt- und klimaverträgliche Mobilität

- Eine attraktive Erschließung mit dem schienenengebundenen ÖPNV soll bereits mit der Realisierung erster Entwicklungsabschnitte zur Verfügung stehen.
- Die Stärkung des Umweltverbunds spielt eine zentrale Rolle bei der Ausgestaltung der zukünftigen Mobilitätsangebote.
- Die vorhandenen und geplanten ÖPNV-Anbindungen sollen erweitert und verbessert werden. Neue Stadtquartiere sollen optimal an die umliegenden Stadtteile und die Region angebunden werden. Ziel ist nicht nur eine qualitätvolle Versorgung innerhalb des Untersuchungsumgriffs, sondern eine Verbesserung der Bedienungsqualität für die bereits ansässige Bevölkerung. Auch ist eine erhebliche Attraktivierung der ÖPNV-Verbindungen mit der Region, insbesondere Richtung Dachau, ein wichtiges Ziel.
- Nahverkehrsknotenpunkte sollen gestärkt und belebt werden. Diese Nutzungen sollen möglichst integriert und in verdichteten Strukturen situiert werden.
- Für den Radverkehr sind schnelle, durchgängige und weiterführende Radwege einzuplanen. Hierbei sollen bestehende Anknüpfungspunkte aufgegriffen und Verbindungen zu den vorhandenen und neu zu schaffenden Grünflächen genutzt werden.
- Der Umweltverbund ist durch Shared-Mobility-Angebote zu ergänzen. Hierfür sind Mobilitätskonzepte sowohl übergeordnet für das gesamte Untersuchungsgebiet sowie kleinräumig auf Quartiersebene zu entwickeln und umzusetzen. Eine hohe Flexibilität der Angebote spielt eine wichtige Rolle, um zukünftige Veränderungen und Innovationen berücksichtigen zu können.
- Eine gute Erschließung für nicht auf den Umweltverbund verlagerbare Fahrten des motorisierten Individualverkehrs soll dazu beitragen, dass die angrenzenden Bestandssiedlungen in Feldmoching und der Fasanerie so wenig wie möglich verkehrlich belastet werden. Der Durchgangsverkehr soll für die neuen Stadtquartiere verträglich gestaltet werden. Der zusätzliche entstehende, nicht auf den Umweltverbund verlagerbare MIV soll so emissionsarm wie möglich abgewickelt werden. Neben den ggf. neu entstehenden Siedlungsgebieten sollen auch Bestandsgebiete von zusätzlichen Emissionen und Immissionen möglichst freigehalten werden.

Qualitätvolle, nutzungsdurchmischte Stadtquartiere

- Auch die Bevölkerung der angrenzenden Quartiere und – bezogen auf die überörtlich wichtigen Erholungsräume – alle Besucher*innen sollen von der Planung profitieren (Wegeanschlüsse, Erholungsflächenangebote, Aufenthaltsqualitäten etc.).
- Identitätsstiftende Orte, z. B. Hofstellen, sollen sowohl innerhalb künftiger Siedlungsgebiete als auch in der freien Landschaft erhalten werden.
- Mit der Entwicklung von urbanen, dichten undutzungsgemischten Quartieren soll der Ausbau von lebendigen und attraktiven Mittelpunkten einhergehen, die als Ziel die Funktion von Stadtteil-, Quartiers- bzw. Nahbereichszentren (nach Zentrenkonzept) übernehmen und die Versorgung in zeitgemäßer Größe gewährleisten und ergänzende Strukturen (wie z. B. Gastronomie, Dienstleistungen) anbieten („Stadt der kurzen Wege“, Reduktion des MIV-Anteils, Ausbau der Nahmobilität). Die Entwicklung einer schlüssigen Zentrenstruktur soll sich aus der künftigen räumlichen Gliederung des Gebiets ableiten. Wohnverträgliche gewerbliche, soziale und kulturelle Nutzungen sollen Zentren, öffentliche Plätze und Nahverkehrsknotenpunkte stärken und beleben. Diese Nutzungen, aber auch klassisches Gewerbe, insbesondere Handwerk und kleinteilige

Produktion im Sinne „produktiver Stadtquartiere“, sollen möglichst integriert und in verdichteten Strukturen situiert werden. An geeigneten Standorten, vorzugsweise auf bereits lärmbelasteten Flächen, z. B. in Autobahnnähe, sind weitere Flächen für die Ansiedlung von klassischem Gewerbe und technischer Infrastruktur nachzuweisen.

- Es soll eine verträgliche Mischung von Arbeitsplätzen und Einwohner*innen erreicht werden. Der Fokus ist auf Gebiete mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten zu legen.
- Es soll bezahlbarer Wohnungsbau für unterschiedliche Nutzergruppen entwickelt werden, der einen qualitätvollen Städtebau, gute Baugestaltung und entsprechende Grün- und Freiflächen gewährleistet.
- Die Schaffung neuer Wohneinheiten soll mit dem Ausbau eines entsprechenden infrastrukturellen Angebotes einhergehen. Einrichtungen für Kinderbetreuung, Bildung und weitere soziale Angebote, wie generationenübergreifende Nachbarschaftstreffs, sind unerlässlich für ein funktionierendes Stadtquartier.
- Etwaige Versorgungslücken im Hinblick auf weitere Soziale Infrastrukturen (Nachbarschaftstreffs, Alten-Service-Zentren, Treffpunkte für Jugendliche, u.v.m.) in den an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bestandsquartieren gilt es – unter Berücksichtigung der Auswirkungen laufender Projekte, wie der Nachverdichtung Ludwigsfeld oder der Lerchenauer Straße – zu identifizieren und zu eruieren, wie sie im Rahmen einer möglichen weiteren Siedlungsentwicklung im Münchner Norden behoben werden können.
- Im Rahmen einer Siedlungsentwicklung sollen bestehende Angebote an Sozialer Infrastruktur in den Bestandsgebieten ergänzt und verzahnt sowie mögliche Versorgungslücken behoben werden. Ziel ist, auch im Kontext der „Stadt der kurzen Wege“, eine innovative, räumlich nahe und gut vernetzte Soziallandschaft, die Synergien nutzt und möglichst allen Bevölkerungsgruppen Angebote macht und deren Bedarfe versorgt. So können die Alltagsangebote auch für die Bewohner*innen in den Bestandsgebieten im Rahmen der Siedlungsentwicklung weiter verbessert werden. Dabei soll Wert auf die Entwicklung mehrfachgenutzter und integrierter sozialer Einrichtungen gelegt werden.

6. Aufgabenstellung und Leistungen der Ideenwerkstatt

Aufgrund der (Zwischen-)Ergebnisse der Fachgutachten liegt eine differenzierte Einschätzung über den Gesamttraum und seine Teilräume für den Münchner Norden vor. Darüber hinaus wurden fachbezogene Zielvorstellungen formuliert, um die künftigen Anforderungen an eine tragfähige und nachhaltige zukünftige Stadt- und Freiraumentwicklung des Münchner Nordens erfüllen zu können.

Hier setzt die unter Buchstabe B) des Vortrags beschriebene Ideenwerkstatt an. Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse erarbeiten interdisziplinär arbeitende Planungsexpert*innen in Teams fünf Entwurfskonzepte für den Münchner Norden aus. Dies geschieht unter den Augen und im Dialog mit der lokalen, stadtweiten und regionalen Öffentlichkeit sowie unter Einbeziehung wichtiger Stakeholdergruppen (insbesondere der Grundstückseigentümer*innen). Von Anfang an wird großer Wert auf einen offenen und transparenten Planungsprozess gelegt. Die in der Öffentlichkeit und durch das Expert*innengremium diskutierten Planungskonzepte werden im Nachgang der Ideenwerkstatt gezielt weiter vertieft und erneut gutachterlich bewertet. Sie dienen dann als Grundlage für die Entscheidung des Stadtrats zum weiteren Vorgehen und der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie.

Aufgrund der hohen Komplexität der Planungsaufgabe werden den Planungsteams als Vorbereitung für die Arbeit in der Ideenwerkstatt die (Zwischen-)Ergebnisse der Fachgutachten sowie der vorbereitenden Beteiligung aufbereitet und zur Verfügung gestellt.

Die Planungsteams müssen diese Rahmenbedingungen in ihrer Entwurfsarbeit berücksichtigen. Die ersten Planungsskizzen werden den Planungsteams ebenfalls vorab übermittelt und sollen als Inspiration und Arbeitsgrundlage für die eigenen Entwürfe und Ideen dienen und stellen bewusst keine Einschränkung dar.

Die Entwürfe und Ideen der Planungsteams, die sie im Rahmen der Ideenwerkstatt erarbeiten sollen, zeigen anhand von Bildern, Plänen und Modellen, wie eine mögliche schrittweise städtebauliche und freiraumbezogene Entwicklung im Münchner Norden aussehen könnte.

Im Folgenden wird beschrieben, zu welchen Planungsinhalten die Entwurfskonzepte der teilnehmenden Planungsteams Aussagen werden treffen müssen.

6.1. Landschafts-, Grün- und Freiraumplanung

Die Entwurfsidee jedes Planungsteams soll auf Grundlage der vorhandenen Bestandsaufnahme und unter Berücksichtigung von Freizeit- und Erholungsnutzung, des Landschaftsbildes, des Naturhaushaltes und des Biotop- und Artenschutzes entwickelt werden. Um die Inhalte im Entwurf angemessen berücksichtigen zu können, ist ein entsprechender Maßstab zu wählen.

Darstellung der übergeordneten landschaftsplanerischen Konzeption und Funktion der Freiräume

Der Münchner Norden ist Teil des Münchener Grüngürtels. Dieser Zusammenhang soll in der weiteren Planung berücksichtigt und weitergedacht werden. Der Zugang zur offenen Landschaft direkt am Stadtrand soll erhalten bleiben. Das Landschaftsbild mit seinen Sichtachsen und der räumlichen Weite sollen erlebbar bleiben und eine extensive Erholungsnutzung sowie Natur- und Artenschutz und stadtnahe Landwirtschaft möglich sein.

Art und Nutzung sowie Lokalisierung der Freiräume und Ausgleichsflächen

Freiräume sollen auf Regional-, Stadt- und Nachbarschaftsebene erhalten und qualifiziert werden. Entstehende Bedarfe für Freiraumversorgung und Ausgleichsflächen sollen flächenhaft mitgedacht werden. Der Bedarf an den naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichsflächen soll im räumlichen und funktionalen Zusammenhang nachgewiesen werden und damit bestehende, naturschutzfachlich wertvolle Bereiche ergänzt, der Biotopverbund gestärkt, Schwerpunkte für extensive und intensive Erholungsbereiche herausgearbeitet werden.

Besonderes Augenmerk soll dabei auf den Landschaftsraum, den Übergang der Siedlungsfläche zur Landschaft, die angemessene Versorgung mit Grün- und Freiflächen sowie auf die übergeordneten Erholungsgebiete gelegt werden.

Bestehende und prägende Landschaftselemente und Grünstrukturen sollen die neuen Stadtquartiere gliedern oder als gestaltendes Element integriert werden. Diese Gliederung ist auf geeignete Weise planerisch darzustellen. In das Freiraumsystem ist ein Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr zu integrieren, um attraktive Wegeverbindungen im lokalen und regionalen Kontext zu schaffen.

Aussagen zum Umgang mit dem Artenschutz

Fast im gesamten Gebiet kommen gesetzlich besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten vor, für die im Falle einer Siedlungsentwicklung geeignete Ersatzlebensräume in ausreichender Größe und Qualität dargestellt werden müssen. Differenzierte planerische Aussagen zum Umgang mit artenschutzrelevanten Tier- und Pflanzenarten sind konzeptionell darzustellen.

Aussagen zu stadtklimatischen Belangen

Zur Berücksichtigung der stadtklimatischen Belange soll ein zusammenhängendes, wirksames System mit ausreichend Kaltluftleitbahnen und stadtklimatisch wirksamen Frei- und Grünflächen unterschiedlicher Dimension erarbeitet werden. Dabei sind die zu erwartenden Veränderungen des Klimas in den nächsten Jahrzehnten (Steigerungen der durchschnittlichen Jahrestemperaturen und der Extremereignisse) sowie potentielle Veränderungen des lokalen Klimas durch bauliche Erweiterungen zu berücksichtigen. Für diesen Planungsansatz muss in der Ideenwerkstatt über das Untersuchungsgebiet hinausgedacht werden, um an landschaftsplanerisch wichtige Strukturen anzuknüpfen und um räumliche Verknüpfungen herzustellen.

6.2. Konzeption für die Agrarstruktur

Die landwirtschaftliche und insbesondere gartenbauliche Nutzung soll auch zukünftig Bestand haben. Die Erhaltung ausreichender Flächen ist in den städtebaulichen Überlegungen zu berücksichtigen. Es soll dargestellt werden, welche landwirtschaftlichen Flächen bestehen bleiben. Perspektiven für eine zukunftsfähige Landwirtschaft bzw. einen zukunftsfähigen Gartenbau sollen im Grundsatz konzeptionell mit betrachtet werden.

6.3. Stadt- und klimaverträgliche Mobilität

Zur verträglichen Abwicklung der neu induzierten Verkehre wird von jedem Planungsteam ein multimodales Erschließungskonzept mit besonderem Augenmerk auf den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) erstellt. Dieses beinhaltet jedenfalls:

- Darstellung der übergeordneten Erschließung für den Individualverkehr: Trassenverlauf und Definition von lang-, mittel- und kurzfristigen Zeitintervallen,
- Definition der übergeordneten Erschließung für den öffentlichen Verkehr: Trassenverlauf, Haltestellen und Definition von lang-, mittel- und kurzfristigen Zeitintervallen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Für die zukünftige Entwicklung des Münchner Nordens soll sich die Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr an den neuen Siedlungsschwerpunkten orientieren. Hierbei ist ein leistungsfähiges, schienengebundenes System als zentrale Erschließung erforderlich. Dafür können insbesondere die Verlängerungen der U2, der U1, die geplanten Trambahnlinien, sowie möglicherweise eine zusätzliche Haltestelle der S1 Chancen bieten (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848 Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 03.03.2021). Es ist ein geeignetes Netz an Trassen und Haltepunkten planerisch darzustellen.

Fuß- und Radverkehr

Es soll ein engmaschiges Netz an Routen und Wegen entwickelt werden, über welches sich jede bzw. jeder sicher und barrierefrei bewegen kann. Bestehende Achsen,

insbesondere für den Radverkehr, sollen aufgegriffen und über das Gebiet des Münchner Nordens in die Region weitergeführt werden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Ein Anschluss der Siedlungsgebiete an die bestehenden Straßenzüge ist aufgrund der bisherigen starken Belastung nur in untergeordnetem Maß möglich. Es sind daher Lösungswege zu entwickeln, wie und besonders wo der MIV an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden kann.

6.4. Siedlungsstruktur

Die Planungsteams entwickeln ein Gesamtkonzept für die Siedlungsstruktur, das Vorschläge zur Nutzungsverteilung und baulichen Dichte je Teilraum beinhaltet und generieren so Potentialzahlen für den Wohnungsneubau und zusätzliche Nutzungen. Dies hat in einer flächenhaften Darstellung zu erfolgen, eine Darstellung der Baukörper ist in diesem frühen Planungsstadium nicht vorgesehen.

Ziel ist es, die erforderliche soziale Integration und ein gutes Miteinander innerhalb der neuen Siedlungsflächen sowie mit den Bewohner*innen der Bestandssiedlungen zu fördern. Entsprechende Vorschläge (insbesondere anhand der Nutzungsverteilung und baulichen Dichte) sind in den Entwürfen aufzuzeigen.

6.5. Infrastrukturen

Im Münchner Norden sind verschiedene Gemeinbedarfsflächen nachzuweisen. In Abstimmung mit dem Referat für Bildung und Sport, dem Kulturreferat, dem Sozialreferat und dem Mobilitätsreferat werden derzeit die Bedarfe ermittelt und im Rahmen der Aufgabenstellung zur Verfügung gestellt. Je nach Entwurfsansatz werden unterschiedliche soziale und technische Bedarfe ausgelöst, die nachzuweisen sind. Die Bedarfe sind im Sinne einer innovativen Soziallandschaft aufeinander abzustimmen. Angesichts der zunehmenden Flächenknappheit und der angestrebten Nutzungsmischung und Mehrfachnutzungen von (Frei-)Räumen in Quartieren sind die Ansätze zur Kombination verschiedener sozialer Einrichtungen untereinander, aber auch mit Gewerbe, Büro und Wohnen, zu verstetigen.

6.6. Zentren und Gewerbe

Die Zentrenstruktur soll sich aus der räumlichen Gliederung des Gebiets entwickeln. Dabei ist ein gutes Netz an Versorgungsmöglichkeiten für die Bewohner*innen entsprechend der Siedlungsentwicklung zu definieren. Hier sollen neben Handelseinrichtungen, Dienstleistungen und Gastronomie auch soziale, kulturelle und öffentliche Einrichtungen berücksichtigt werden. Art und Lage der Zentren sind darzustellen. Auch die Schließung bestehender Versorgungslücken im Bestand ist Planungsaufgabe.

Für gewerbliche Nutzungen sollen mögliche Potentialflächen in integrierten Lagen auch in Kombination mit Zentren identifiziert werden. Dabei sollen integrierte Standortkonzepte für höherwertige Gewerbenutzungen, Dienstleistung, Handwerk und kleinteiliger Produktion in gemischten Strukturen im Sinne von produktiven Stadtquartieren gefunden werden. Der Fokus ist auf Gebiete mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten zu legen.

Die Nutzungsdurchmischung soll möglichst auch auf vertikaler Ebene stattfinden. Wohnverträgliches und kleinteiliges Gewerbe (z. B. Coworking Spaces, dezentrale

Produktionsstätten, Handwerk) soll in die Wohngebiete integriert werden. Wie genau eine vertikale Nutzungsmischung erfolgen wird, ist in den auf die Ideenwerkstatt aufbauenden Planungsschritten zu erarbeiten. Im Rahmen der Ideenwerkstatt selbst wird es im Schwerpunkt um die Verteilung der Zentren sowie der baulichen Dichten und möglichen Nutzungen und damit unterschiedlichen Möglichkeitsräume gehen.

Klassisches Gewerbe und Flächen für technische Infrastruktur (z. B. Busbetriebshof) sind mit einem möglichst breiten Nutzungsmix zusätzlich zur Anordnung in integrierten Lagen auch an Standorten zu planen, an denen Wohnnutzungen nur eingeschränkt möglich sind. Diese sind auch kombiniert mit Freizeit- oder Sportnutzungen oder soziokulturellen Angeboten flächensparend und gestapelt, zu entwickeln.

D) Empfehlung für das weitere Vorgehen

Entsprechend der oben beschriebenen Aufgabenstellung werden nach Durchführung der Ideenwerkstatt fünf Entwurfskonzepte vorliegen, die auch in der Öffentlichkeit diskutiert werden.

Auf Basis der Empfehlung des Expert*innengremiums soll dann eine Vertiefung voraussichtlich mehrerer Entwurfskonzepte erfolgen, wobei dies grundsätzlich in unterschiedlichen Varianten möglich ist. Es können sowohl die Strukturideen für den gesamten Raum als auch einzelne Vertiefungsbereiche der Entwürfe konkretisiert werden. Die Ergebnisse aus der Ideenwerkstatt sollen zusammen mit den Empfehlungen des Gremiums dem Stadtrat vorgelegt werden. Es ist vorgesehen, die überarbeiteten Entwürfe im Rahmen der bereits beauftragten Gutachten erneut im Hinblick auf die verschiedenen Fachbelange (u. a. Stadtklima, Hydrogeologie, Mobilität, Emissionen und Immissionen) bewerten zu lassen. Die bewerteten Entwürfe werden anschließend dem Stadtrat vorgelegt. Sie dienen als planerische Grundlage für die Machbarkeitsstudie. Aufbauend auf den planerischen Überlegungen werden auch rechtliche, wirtschaftliche und organisatorische Aspekte einer möglichen Umsetzung geprüft. Diese sollen in der Machbarkeitsstudie zusammengeführt werden. Der weitere Überarbeitungsprozess wird durch Öffentlichkeitsformate begleitet.

Ziel ist dem Stadtrat bis 2027 die umfassende Machbarkeitsstudie vorzulegen, damit er fundiert entscheiden kann, ob und wie eine mögliche Stadtentwicklung im Münchner Norden umgesetzt werden kann.

Das Kommunalreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Bildung und Sport und das Referat für Klima- und Umweltschutz haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Auch die Stadtkämmerei erhebt keine Einwände und hat gebeten, die Stellungnahme dem Beschluss beizugeben (s. Anlage 3).

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 Feldmoching-Hasenberg I wurde gemäß § 9 Abs. 2 und 3, § 13 Abs. 1 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der BA 24- Feldmoching-HasenbergI hat sich in seiner Sitzung am 23.07.2024 mit der o. g. Anhörung befasst und **folgende Stellungnahme vom 24.07.2024 (s. (Anlage 4))** einstimmig beschlossen (die Stellungnahme des BA ist jeweils in Fettdruck und als Zitat hervorgehoben):

„Auf Grund der derzeit noch nicht vorliegenden Gutachten und der unzureichenden Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümer sieht sich der BA 24 jetzt nicht in der Lage, eine abschließende Stellungnahme abzugeben. In der Anlage finden Sie die von den Fraktionen im BA 24 abgegebenen Stellungnahmen.“

Dem Schreiben als Anlage beigefügt waren **Stellungnahmen der CSU** (s. Anlage 4.1), **FW/ÖDP** (s. Anlage 4.2), **Bündnis 90/Die Grünen** (s. Anlage 4.3), **München Liste** (s. Anlage 4.4) **und SPD** (s. Anlage 4.5), s. im Einzelnen die nachfolgenden Ziffern:

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Sitzungsvorlage zur Ideenwerkstatt baut auf bereits vorliegenden Zwischen- bzw. Endergebnissen von Gutachten auf. Wesentliche Erkenntnisse aus den Gutachten sind unter Buchstabe C des Vortrages dargestellt.

Zu folgenden Themen sind Gutachten als Grundlage für die Ideenwerkstatt bereits erstellt: Agrarstruktur (Agrarstrukturgutachten Münchner Norden), Naturschutz (Faunistische und Floristische Grundlagenerhebung sowie Faunistische Grundlagenerhebung Makrozoobenthos), Landschaftsbild (Landschaftsplanerische Grundlagenerhebung sowie Landschaftsplanerische Grundlagenerhebung Umweltfachliche Bewertung von Verkehrsachsen) und Mobilität (Verkehrsplanerisches Gutachten – Teil 1).

Zu folgenden Themen liegen Zwischenergebnisse als Grundlage für die Ideenwerkstatt vor: Hydrogeologie (Hydrogeologisches Gutachten Module 1-3), Stadtklima (Stadtklimatisches Gutachten), Lärm/Schadstoffe/Erschütterungen (Schalltechnische Untersuchung sowie lufthygienische und erschütterungstechnische Erstbewertung) und Mobilität (Verkehrsplanerisches Gutachten – Teil 2).

In den Informationsveranstaltungen vom 05./06.06.2024 wurden die wesentlichen Erkenntnisse der Gutachten näher vorgestellt.

Alle Gutachten sind seit Juni 2024 (das letzte Gutachten war am 27.06.2024 online) auf der Webseite der Landeshauptstadt München unter www.muenchen.de/norden einsehbar und können heruntergeladen werden.

Die Prüfung der Mitwirkungsbereitschaft ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Sie wird im Weiteren auf Basis der noch zu konkretisierenden Planungsüberlegungen zu klären sein. Die laufenden vorbereitenden Untersuchungen sollen dafür genutzt werden, um zu prüfen, ob eine Entwicklung des Münchner Nordens mit den angestrebten Zielen und Zwecken auch durch vertragliche Vereinbarungen (z. B. städtebauliche Verträge, freihändiger Flächenerwerb) erreicht werden kann. Für den Münchner Nordosten werden derzeit Verfahrensgrundsätze erarbeitet und im Folgenden deren Übertragbarkeit auf den Münchner Norden geprüft.

Im Folgenden wird zu den Stellungnahmen der einzelnen Fraktionen im Bezirksausschuss 24 seitens der Verwaltung Stellung genommen.

1. Stellungnahme der CSU

„1. Der BA 24 spricht sich gegen die Bebauung von 6 Teilbereichen aus.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Wie im Beschluss unter Buchstabe C Ziffer 2 des Vortrags der Referentin dargestellt, wurde das Untersuchungsgebiet im Rahmen von Fachgutachten genauer untersucht. Die Grundlagenanalyse zeigt, dass nicht das gesamte Untersuchungsgebiet, sondern sechs Teilräume für eine mögliche Siedlungsentwicklung grundsätzlich geeignet erscheinen. Jeder Teilraum birgt unterschiedliche Potentiale und Herausforderungen. Die Ergebnisse der fachgutachterlichen Bewertung sind daher Vorschläge, die den Planungsteams für die Ideenwerkstatt an die Hand gegeben werden. Der Planungs- und Untersuchungsprozess ist noch nicht abgeschlossen. Die Ergebnisse der Ideenwerkstatt werden dem Stadtrat vorgelegt.

„2. Folgende Forderungen sind von den Planungsteams der Ideenwerkstatt ohne Einschränkungen einzuhalten:

- **Der regionale Grünzug ist zu erhalten und darf nicht verkleinert werden**
- **Die Belange des Landschafts- und Naturschutzes haben Vorrang vor einer Bebauung**
- **Durch die Planungen darf es keine negativen Auswirkungen auf das Stadtklima geben**
- **Die Flächen für Landwirtschaft und Gartenbau dürfen nicht verkleinert werden, um die Existenz der Betriebe nicht zu gefährden**
- **Die hydrologischen Gegebenheiten und der Lärmschutz sind zu beachten**
- **Es dürfen nur Flächen überplant werden, die im Besitz der LH München sind**
- **Der Charakter und das Erscheinungsbild von Feldmoching müssen erhalten bleiben“**

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu Spstr. 1:

Wie unter Buchstabe C Ziffer 5 des Vortrags der Referentin zu entnehmen ist, ist ein Planungsziel für die Entwicklung des Untersuchungsgebiets, den Regionalen Grünzug mit seinen Funktionen für Erholung, Stadtklima und Biodiversität möglichst zu erhalten. Dies ist Aufgabenstellung der Planungsteams in der Ideenwerkstatt.

Zu Spstr. 2:

Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind als wichtige Ziele in der Planung zu berücksichtigen. Sind jedoch mit allen anderen öffentlichen und privaten Belangen gerecht abzuwägen und in der Ideenwerkstatt durch die Planungsteams entsprechend in die Planungsüberlegungen einzustellen.

Zu Spstr. 3:

Das Thema Klima wird ein wesentlicher Baustein sein, mit dem sich die Planungsteams intensiv auseinandersetzen werden. Hierzu gibt es bereits fundierte gutachterliche Planungsgrundlagen. Darüber hinaus werden die Ergebnisse der Ideenwerkstatt in einem nächsten Schritt erneut aus stadtklimatischer Sicht untersucht. Im vorliegenden Beschluss sind unter Buchstabe C Ziffer 5 folgende Planungsziele dazu festgelegt.

- Die Durchlüftung und ausreichend große Flächen für die nächtliche Kaltluftentstehung im Gebiet sollen sichergestellt werden. Kaltluftleitbahnen (z. B. östlich von Feldmoching) und Kaltluftentstehungsgebiete (z. B. Auf den Schrederwiesen) sollen erhalten werden. Verkehrsstrassen in Kaltluftleitbahnen, z. B. einer evtl. neu verlaufenden Tramlinie, sollen ortsangepasst geplant und nach Möglichkeit begrünt werden.
- Die stadtklimatischen Potentiale von offenen Wasserflächen sollen genutzt werden (Förderung Verdunstung).

Diese werden im Prozess zusammen mit den weiteren Planungszielen in die Überlegungen der Planungsteams während der Ideenwerkstatt einbezogen.

Zu Spstr. 4:

Es ist Planungsziel, dass eine wirtschaftlich tragfähige, regionale und naturverträgliche Landwirtschaft erhalten bzw. entwickelt werden soll (s. Buchstabe C Ziffer 5 des Vortrags der Referentin). Auch das Agrarstrukturgutachten liefert Hinweise, die den Planungsteams als Grundlage zur Verfügung gestellt werden. Die derzeit laufenden vorbereitenden Untersuchungen sollen im Weiteren u. a. auch dafür genutzt werden, die Möglichkeit zu prüfen, den Akteur*innen in der Landwirtschaft (Eigentümer*innen und Nutzer*innen) entsprechende Perspektiven zu eröffnen (Erhalt oder ggf. Flächentausch). Zunächst sind jedoch hierfür die planerischen Grundlagen weiter zu konkretisieren.

Zu Spstr. 5:

Die angesprochenen Themen finden sich in jeglichen Planungsverfahren und müssen dort angemessen berücksichtigt werden. Auch für die Ideenwerkstatt wurden bereits zu den hydrologischen Gegebenheiten und zum Lärmschutz jeweils Fachgutachten in Auftrag gegeben. Deren Ergebnisse stellen eine wesentliche Grundlage für die Planungsteams dar. Zudem werden die Gutachter*innen am Prozess der Ideenwerkstatt beteiligt sein.

Zu Spstr. 6:

Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes ist die ausschließliche Betrachtung städtischer Flächen nicht zielführend. Städtische Grundstücke stehen im Untersuchungsumgriff derzeit nur in einem Umfang von ca. 30 % der Fläche zur Verfügung. Sie sind zudem über das Gebiet verstreut und daher für sich gesehen ohne bodenordnende Maßnahmen nicht für eine eigenständige Entwicklung geeignet. Die vorbereitenden Untersuchungen im Münchner Norden bieten die Möglichkeit, die Fläche im Gesamten im Sinne einer integriert betrachteten Gesamtentwicklung zu untersuchen. Jedoch werden die städtischen Flächen selbstverständlich, wie die Flächen privater Eigentümer*innen, im Sinne der Planung für den Münchner Norden eingesetzt: wenn nicht als Bauflächen, dann ggf. für Grün- und Ausgleichsflächen bzw. Tausch- und Ersatzland, z.B. für landwirtschaftliche Betriebe.

Zu Spstr. 7:

Der historische Ortskern von Feldmoching, der als Ensemble Denkmalschutz genießt, aber auch die bestehenden, historischen Siedlungen und landschaftliche Besonderheiten sind wesentliche Elemente, die das Orts- und Landschaftsbild prägen (s. Buchstabe C Ziffer 1.8.2 des Vortrags der Referentin). Es ist Aufgabe der Ideenwerkstatt, Erweiterungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung dieser bereits vorhandenen Identitäten zu prüfen.

„3. Die Planungsziele zur Schaffung von Stadtquartieren werden abgelehnt, da sie im Widerspruch zu den o. g. Forderungen stehen, insbesondere wird abgelehnt:

- **Die Entwicklung eines Gesamtkonzepts für eine Siedlungsstruktur**
- **Die Festlegung einer Zentrenstruktur“**

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu Spstr. 1:

Ziel ist es, Siedlung und Landschaft im Einklang zu denken und daraus nachhaltige Entwicklungsszenarien zu erarbeiten. Im Weiteren wird zum Gesamtkonzept auf die Stellungnahme unter Ziffer 2 Spiegelstrich 6 verwiesen. Ein Gesamtkonzept ist Aufgabenstellung in der Ideenwerkstatt. Freiraum-, Siedlungs- und Verkehrssysteme müssen im Zusammenhang geplant werden.

Zu Spstr. 2:

Eine geordnete Stadtentwicklung beinhaltet die Chance, auch essenzielle Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen für die Bewohner*innen, sowohl für die Bestandsbevölkerung als auch die neu Hinzukommenden, an hierfür geeigneten Stellen vorzusehen und zu sichern. Aussagen zu einer Zentrenstruktur und deren Allokation, d. h. eine Verortung derart, dass möglichst auch der Bestand davon profitiert, sind notwendig, um die Versorgung zu gewährleisten. Dabei ist ein gutes Netz an Versorgungsmöglichkeiten für die Bewohner*innen entsprechend der Siedlungsentwicklung zu definieren. Hier sollen neben Handelseinrichtungen, Dienstleistungen und Gastronomie auch soziale, kulturelle und öffentliche Einrichtungen berücksichtigt werden. Auch die Schließung bestehender Versorgungslücken ist Planungsaufgabe.

„4. Die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge im 24. Stadtbezirk hat für den Bezirksausschuss oberste Priorität. Vor der Planung neuer ÖPNV-Trassen sind die bereits beschlossenen bzw. in Bau befindlichen Neubaugebiete im 24. Stadtbezirk durch ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot zu erschließen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Höhenfreimachung der Bahnübergänge Lerchenauer Straße, Lerchenstraße und Fasanerie ist seit langem ein zentrales Thema der Verkehrsentwicklung im Münchner Norden. Die Planungen hierzu machen Fortschritte, dauern jedoch noch an.

Zum Bahnübergang Fasanerie hat der Bauausschusses vom 29.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13441) die Vorplanung für die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs (BÜ) genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG, die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Der Sachstand der Planungen wurde mit Beschluss des Bezirksausschusses 24 vom 14.02.2023 "Sachstand Umbau Bahnübergang S-Bahn-Station "Fasanerie", Punkt 2 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08680) dargestellt.

Das Planfeststellungsverfahren für die Höhenfreimachung ist mittlerweile abgeschlossen, der vorläufige Planfeststellungsbeschluss (noch nicht rechtskräftig) des Eisenbahnbundesamtes (EBA) liegt seit Juni 2024 vor. Auf dieser Grundlage bereitet das Baureferat derzeit die Projektgenehmigung für die Maßnahme vor. Diese soll Ende 2024 in den Stadtrat gebracht werden. Sofern die Maßnahme vom Stadtrat beschlossen wird, können die Baumaßnahmen im Jahr 2026 beginnen.

Zum Bahnübergang Lerchenauer Straße wurde die Entwurfsplanung parallel mit der Genehmigungsplanung in 2023 abgeschlossen. Die Genehmigungsplanung (Planfeststellungsunterlagen) wurde zur Planfeststellung durch die DB InfraGO an das Eisenbahnbundesamt (EBA) im März 2024 eingereicht. Der konkrete Baubeginn ist abhängig vom Ablauf und Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt.

Beim Bahnübergang Lerchenstraße wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie weiter konkretisiert und die Vorplanung wird derzeit erstellt. Sobald die Vorplanung abgeschlossen ist, werden die Ergebnisse dem Stadtrat im Rahmen der Vorprojektgenehmigung nach derzeitigem Planungsstand in 2025 zur Entscheidung vorgelegt und dem Bezirksausschuss vorgestellt. Anschließend wird die Entwurfsplanung parallel mit der Genehmigungsplanung erarbeitet und die DB InfraGO wird die Genehmigungsplanung zur Planfeststellung an das EBA einreichen. Der konkrete Baubeginn ist abhängig vom Ablauf und Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch das EBA.

Die notwendige Erschließung der Neubaugebiete im 24. Stadtbezirk (z. B. an der Lerchenauer Straße, Hochmuttinger Straße/(Herbergstraße/Paul-Preuß-Straße und Ratold-/Raheinstraße), die alle außerhalb des Umgriffes der vorbereitenden Untersuchungen liegen, wurde im Rahmen der durchgeführten Bebauungsplanverfahren geprüft und gesichert.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wird davon ausgegangen, dass die Fertigstellung der Bahnübergänge bis zu einem etwaigen Baubeginn im Zusammenhang mit den weiter zu konkretisierenden Planungsüberlegungen zum Münchner Norden bereits erfolgt ist. Selbstverständlich werden verkehrliche Themen auf Basis des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München (s. Buchstabe C Ziffer 1.7.1 des Vortrages) in die planerischen Überlegungen der Ideenwerkstatt einbezogen.

„5. Die Ideenwerkstatt muss im 24. Stadtbezirk durchgeführt werden.

- **Die Antragsteller der Bürgerversammlung vom 08.11.2023, gemäß Beschlussentwurf 20 26 V 11736, müssen im Rahmen der Ideenwerkstatt angehört werden.**
- **Vertreter des BUND, LBV und des Bauernverbands sind im Rahmen der Ideenwerkstatt bei der Erstellung der Planungen zu beteiligen und als Mitglieder des Expertengremiums zu bestellen.“**

Stellungnahme der Verwaltung:

Zur Forderung der Durchführung der Ideenwerkstatt im 24. Stadtbezirk wird ausgeführt:

Am 05./06.06.2024 fand u. a. für Eigentümer*innen bzw. für die Öffentlichkeit eine Informationsveranstaltung in Feldmoching statt, bei der über den Sachstand und den weiteren Prozess informiert sowie Kommentierungsmöglichkeiten angeboten wurden.

Die Forderung einer Verlegung der Ideenwerkstatt nach Feldmoching wurde bereits im Rahmen dreier Anträge (Stadtratsanträge Nr. 20-26 / A 04954 und 20-26 / A 04692 sowie Antrag des Bezirksausschusses 24 Nr. 20-26 / B 06802 gestellt. Diese wurden mit Schreiben vom 02.09.2024 mit folgendem Tenor beantwortet.

Der Münchner Norden ist sowohl für die Bevölkerung vor Ort aber auch für München im Ganzen von Bedeutung: als Raum für die Landwirtschaft, als Erholungs- und Freiraum mit Klima- und Luftaustauschfunktionen sowie als potenzieller Raum für eine

Erweiterung bzw. Weiterentwicklung der Siedlungs- und Infrastruktur. Bezahlbarer Wohnraum in lebenswerten Quartieren wird generell, sowohl für die vorhandenen Bewohner*innen als auch für Neu-Münchner*innen benötigt – vor allem für Menschen, deren Budget für die Miete begrenzt ist.

Weil sich die Untersuchungen einer möglichen (Weiter-)Entwicklung des Münchner Nordens mit diesen Themen auseinandersetzen, hat die Veranstaltung auch eine über das Stadtviertel hinausgehende, gesamtstädtische Relevanz. Für die Ideenwerkstatt wurde daher ein Raum in der Innenstadt gewählt, der räumlich geeignet und gut erreichbar ist. Dies bietet allen interessierten Münchner*innen die Möglichkeit teilzunehmen. Selbstverständlich wurde das hohe Interesse der Bewohner*innen im Münchner Norden wahrgenommen und soll bei der Ausgestaltung der Programmpunkte bestmöglich berücksichtigt werden.

Die Ideenwerkstatt im Münchner Norden ist ein in München zum ersten Mal eingesetztes Format, das mit einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb am ehesten vergleichbar ist. Referenzbeispiel ist hier das Bauforum in den Deichtorhallen in Hamburg.

Im Gegensatz zu einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb ist bei der geplanten Ideenwerkstatt im Münchner Norden die Arbeitsphase der Planungsteams und auch die Präsentation der Ergebnisse öffentlich einsehbar. Die teilnehmenden interdisziplinären Planungsteams erarbeiten während fünf aufeinanderfolgender Tage (19.-23.11.2024) Ideen und Visionen für eine mögliche zukünftige Entwicklung im Münchner Norden.

Während der Ideenwerkstatt sind die Vormittage für konzentrierte Arbeitsphasen der Planungsteams ohne Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen. Am Nachmittag werden Angebote wie beispielsweise offene Planungswerkstätten für alle Interessierten geschaffen, um mit den Planungsteams in den Austausch treten zu können, ihnen „über die Schulter zu schauen“ und dabei miterleben zu können, wie die städtebaulichen Entwürfe Schritt für Schritt, von der Skizze bis zum Modellbau entstehen. Dabei werden die planerischen Grundlagen (Gutachten, Planungsziele, erste Planungsskizzen der Verwaltung sowie die Ergebnisse der vorgelagerten Bürger*innenbeteiligung) einbezogen. Ergänzend zu den offenen Planungswerkstätten sind kleine Zwischenpräsentationen und Rückmeldungen zwischen den Arbeitsschritten der Planer*innen, Info-Stände, Impulsvorträge, Mitmachaktionen sowie zwei Abendveranstaltungen, davon eine im 24. Stadtbezirk vorgesehen (s.u.). Nach der Ideenwerkstatt werden die Ergebnisse vor Ort in Form einer Ausstellung und einer Veranstaltung präsentiert und diskutiert.

Aus diesem Programm ergeben sich vielfältige Anforderungen an den Veranstaltungsort während der Werkstatttage, insbesondere

- fünf separate Räume für die Arbeit der fünf Planungsteams, die eine kreative und konzentrierte Arbeit ermöglichen (5 x 30 qm bis 50 qm vollausgestattete Arbeits-/ Seminarräume mit Technik für Workstations, Modellbau, Zwischenpräsentationen, High-Speed-Internetzugang, WLAN, Medientechnik, Möblierung & Bestuhlung) und gleichzeitig genug Platz bieten, um Interessierten die Möglichkeit zu geben, den Planer*innen bei der Arbeit über die Schulter zu schauen
- ein Auditorium für Zwischenpräsentationen, Talks und Rahmenprogramm (ca. 240 qm mit Podiumsfläche, Leinwand/ Beamer, Saal-Bestuhlung, Licht- und Tontechnik)
- ein großzügiges Foyer mit Platz für Info-Stände, Ausstellung, Catering und Stehempfang

- ein großes Auditorium für Auftakt und Abschlusspräsentation mit allen Planungsteams, Gremium, Gästen und Zuschauer*innen (Saal für bis zu 300 Personen, Podiumsfläche mit Leinwand/ Beamer, Saal-Bestuhlung, Licht- und Tontechnik).

Neben dem konkreten Raumprogramm spielten auch weitere Faktoren eine Rolle bei der Raumsuche: die Verfügbarkeit an fünf aufeinanderfolgenden Tagen, die zentrale Erreichbarkeit, passende Reservierungs- und Stornierungsbedingungen, der Preis inklusive Zusatzkosten sowie die Atmosphäre, die ein kreatives Arbeiten unterstützt.

Der Schwerpunkt der Prüfung lag eingangs in Feldmoching sowie im Münchner Norden und wurde dann erweitert, da diese Rahmenbedingungen nur wenige Veranstaltungsorte in München bieten. Mit dem „Fat Cat“ (ehem. Gasteig) wurde ein Ort gefunden, der die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt und auch verfügbar ist.

Neben dem „Fat Cat“ im Gasteig waren auch der Dampfdom in der Motorworld und das Munich Urban Colab im Kreativquartier in der engeren Auswahl. Kerngedanke der Ideenwerkstatt ist es, die Arbeit der Planungsteams und Formate für die Öffentlichkeit an einem Ort zu ermöglichen. Dies wäre aufgrund der Größe in den Stadtteilkulturzentren (z.B. Stadtteilkultur 2411 e.V.) nicht umsetzbar. Weitere Veranstaltungsorte wurden wegen zu hoher Kosten – für die Anmietung oder für notwendige Ein- und Umbauten und die Bereitstellung nicht vorhandener technischer Ausstattung – nicht weiter verfolgt. Andere Flächen, wie das Werksviertel oder die Kleine Olympiahalle, schieden wegen nicht vorhandener Verfügbarkeit aus. Schulen (z. B. die Städt. Nelson-Mandela-Berufsoberschule) wurden als Veranstaltungsort ausgeschlossen, da diese nur in den Ferien zur Verfügung stünden und Ferienzeiten bei der Terminierung der Werkstatttage aus Rücksicht auf Familien mit schulpflichtigen Kindern als nicht geeignet eingeschätzt wurden.

Die Ideenwerkstatt zur Entwicklung des Münchner Nordens ist Teil eines (offenen Planungs-) Prozesses und keine solitäre Veranstaltung. Sie richtet sich grundsätzlich an die gesamte Stadt, jedoch soll das Format insbesondere für die Bewohner*innen des 24. Stadtbezirkes geöffnet werden. Dabei sollen die Bewohner*innen vor Ort stets gut informiert und über den Fortschritt der Ideenwerkstatt auf dem Laufenden bleiben.

Das lokale Wissen und die Expertise der Bewohner*innen des 24. Stadtbezirks sind eine weitere wesentliche Planungsgrundlage für die Planungsteams. Die Ideenwerkstatt ist eingebettet in mehrere Veranstaltungen und Dialog-Formate vor Ort (s. die nachfolgende Auflistung). Die Ergebnisse dieser Beteiligungsformate werden dokumentiert und den Planungsteams vor der Ideenwerkstatt zusammen mit den fachlichen Unterlagen zur Verfügung gestellt. Auch die Mitglieder des Gremiums erhalten alle Unterlagen vor der Ideenwerkstatt.

Formate vor und während der Ideenwerkstatt:

- Im Zeitraum vom 28.06.-19.07.2024 wurden in mehreren Terminen mit einem Info-Rad an verschiedenen frequentierten und öffentlich zugänglichen Standorten im Untersuchungsbereich Anregungen eingesammelt.
- Parallel dazu wurde vom 24.06.-21.07.2024 ein digitaler Kartendialog auf muenchen-mitdenken.de [https://muenchen-mitdenken.de/mitdenken/muenchner-norden] angeboten. Mit Hilfe einer digitalen Karte konnten alle Interessierten konkret mitteilen, wo sie im Münchner Norden Potenziale und Herausforderungen sehen.
- Im September 2024 wurden mithilfe eines Dialogformats im Sinne Runder Tische (sog. Round Tables) die Perspektiven organisierter Gruppen, Initiativen und Verbände berücksichtigt.

- Zudem sind Ortsbegehungen mit Vertretern der Planungsteams sowie des Stadtrats und des Bezirksausschusses 24 (Feldmoching-Hasenberg) vorgesehen.
- Vorgesehen ist auch eine öffentliche Auftaktveranstaltung zur Ideenwerkstatt am 18.11.2024 im Münchner Norden (Aula der Städtischen Nelson-Mandela-BOS). Inhalte werden die Vorstellung der Ergebnisse der Dialog- und Beteiligungsformate, die Vorstellung der Planungsteams, des Gremiums und des Programms der Ideenwerkstatt sein.
- Am 20.11.2024 wird auf der Bürgerversammlung des 24. Stadtbezirks Feldmoching-Hasenberg über die Ideenwerkstatt informiert.
- Am 21.11.2024 wird es eine Abendveranstaltung während der Ideenwerkstatt im Münchner Norden (Aula der Städtischen Nelson-Mandela-BOS) geben.
- Zudem sollen Shuttlebusse zwischen Feldmoching und dem „Fat Cat“ am Tag der Abschlusspräsentationen (23.11.) Interessierten aus dem 24. Stadtbezirk die Teilnahme erleichtern.

Im Nachgang der Ideenwerkstatt werden die Ergebnisse im Rahmen einer Veranstaltung sowie einer Ausstellung in Feldmoching vorgestellt. Hier wird es die Möglichkeit geben, die Ergebnisse zu kommentieren, damit das Gremium dies bei seiner Empfehlung für Vorzugsvarianten berücksichtigen kann.

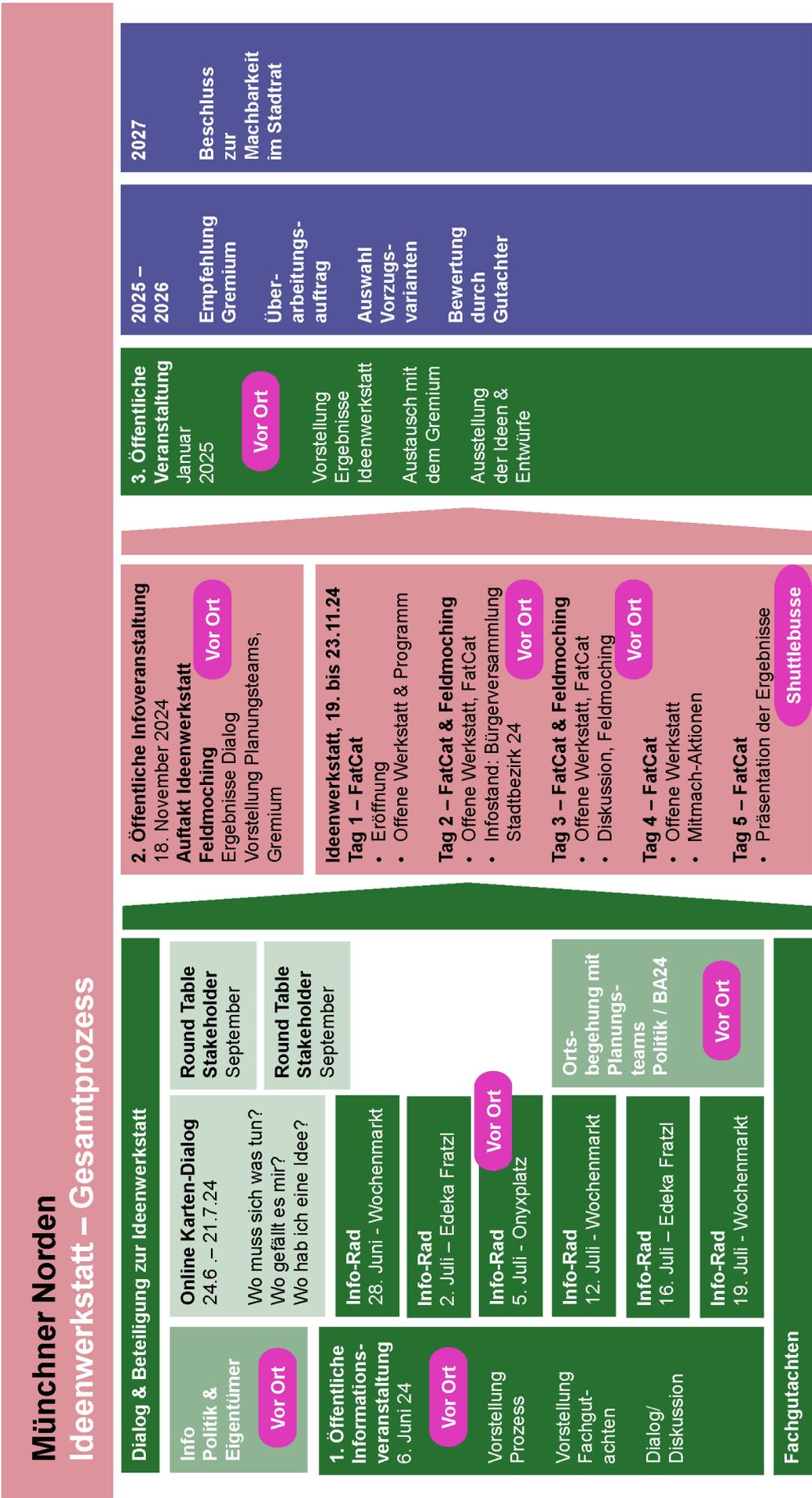


Abbildung 37: Offener Planungsprozess (Quelle: LHM)

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bieten das innovative Format der Ideenwerkstatt und die begleitenden bzw. vorbereitenden Angebote eine ausgewogene Mischung verschiedener Dialog- und Beteiligungsmöglichkeiten.

Zu Spstr. 1:

Zweck und Aufgabe von Bürgerversammlungen nach § 2 Abs. 1 der Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung ist die gegenseitige Unterrichtung von Bürgerschaft und Verwaltung, sowie die Einflussnahme der im Stadtbezirk wohnenden Gemeindeangehörigen auf und ihre Mitsprache bei Entscheidungen der Gemeinde, die sich auf ihren Stadtbezirk auswirken. Die Bürgerversammlungen sind nach § 2 Abs. 2 der Satzung berechtigt, in gemeindlichen Angelegenheiten Anträge an den Stadtrat zu richten. Anträge von Bürgerversammlungen sind gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 der Satzung vom Stadtrat zu behandeln.

In der Bürgerversammlung des 24. Stadtbezirkes Feldmoching Hasenberg! am 08.11.2023 wurden insgesamt 18 Empfehlungen (s. Anlagen 4 mit 21) zum Thema Münchner Norden gestellt, die dem Stadtrat mit der vorliegenden Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11736 mit einer entsprechenden Stellungnahme der Verwaltung zur Behandlung vorgelegt werden.

Eine Vorlage dieses Beschlusses im Stadtrat erfolgt parallel zum Beschluss der Ideenwerkstatt (Sitzungsvorlage 20-26 / V 12032).

Selbstverständlich haben die Antragsteller*innen, wie andere interessierte Bürger*innen auch, die Möglichkeit, sich vor, während und nach der Ideenwerkstatt in den Planungsprozess einzubringen. Eine gesonderte Anhörung der Antragsteller*innen im Rahmen der Ideenwerkstatt ist jedoch nicht vorgesehen. Die Planungsteams erhalten jedoch auch den Beschluss, mit dem die Empfehlungen vom Stadtrat behandelt werden, als Grundlage, so dass ihnen diese für die weitere Arbeit im Rahmen der Ideenwerkstatt bekannt sind.

Zu Spstr. 2:

Die genannten Verbände (Bund Naturschutz, Landesbund für Vogelschutz, Bauernverband) erhalten bereits im Vorfeld der Ideenwerkstatt die Möglichkeit sich in den Planungsprozess einzubringen. Hierfür sind insbesondere die sog. Round Tables als Dialogformat vorgesehen. Dabei diskutieren Vertreter*innen von Initiativen und Vereinen/Verbänden in moderierten Runden über die Perspektiven des Münchner Nordens.

Die Beiträge aller Dialogformate werden dokumentiert und den Planungsteams u. a. neben den Fachgutachten als Arbeitsgrundlage zur Verfügung gestellt.

Auch während und nach der Ideenwerkstatt werden die Verbände sowie die Öffentlichkeit noch in verschiedenen Formaten die Möglichkeit haben, sich in den weiteren Planungsprozess angemessen einzubringen.

Die Zusammensetzung des Expert*innengremiums wird analog zu Planungswettbewerben basierend auf den Empfehlungen des Ältestenrats erfolgen. Insbesondere bei den Fachvertretungen werden Expert*innen bzw. die bereits beauftragten Gutachter*innen beratend teilnehmen. Eine Teilnahme der genannten Verbände im Rahmen des Gremiums ist nicht vorgesehen.

Die beiden Naturschutzverbände (Bund Naturschutz und Landesbund für Vogelschutz) haben in Eigenverantwortung ein Gutachten erstellen lassen, deren Aspekte in das von der Landeshauptstadt München beauftragte naturschutzfachliche und artenschutzrechtliche Gutachtens eingeflossen sind und demnach von den teilnehmenden Gutachtern

im Expert*innengremium mit abgedeckt werden. Zudem wird das Gutachten des Bundes Naturschutz und des Landesbundes für Vogelschutz den Planungsteams vor der Ideenwerkstatt zur Verfügung gestellt.

2. Stellungnahme der FW/ÖDP

„Wir lehnen den Beschlussentwurf der LHM München ab.

Begründung:

Das Konzept der Stadt München weist schon in der Präambel zur Ideenwerkstatt inhaltliche Fehler auf. Damit zeigt das Konzept Ideenwerkstatt, trotz Worten wie z.B. Öffentlichkeitsarbeit, dass das Ergebnis der Untersuchung nicht ergebnisoffen ist und nicht ausreichend vom Bürger gestaltet werden kann.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stellungnahme bezieht sich auf Buchstabe A Ziffer 2 des Vortrags der Referentin, in dem dargestellt ist, dass die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeiteten ersten Planungsskizzen zu einer möglichen Gebietsentwicklung ergebnisoffen von extern zu beauftragenden, interdisziplinären Planungsteams in der Ideenwerkstatt diskutiert und weiterbearbeitet werden sollen. Es handelt sich daher um Vorschläge, die den Planungsteams für die Ideenwerkstatt an die Hand gegeben werden.

Ziel ist es die Planungsteams bestmöglich mit Informationen zu versorgen, damit diese im Rahmen der Ideenwerkstatt und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen ein belastbares und nachvollziehbares Ergebnis erzeugen können.

Zu den Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit vor, während und nach der Ideenwerkstatt darf auf die Ausführungen zur Stellungnahme der CSU-Fraktion im Bezirksausschuss 24, dort Ziffer 5, verwiesen werden.

Ziel ist es, dem Stadtrat eine umfassende Machbarkeitsstudie zur Entscheidung über eine mögliche Stadtentwicklung im Münchner Norden vorzulegen.

„Beschlusszitat: „Ziel ist es, neuen Wohnraum mit gewerblichen Nutzungen ...“

Eine Verringerung der Wohnungsengpässe ist in München nur erreichbar, wenn nicht weiter Gewerberaum gebaut wird, der den Zuzug verstärkt. Hier wird wieder nur Immobiliengesellschaften Rechnung getragen, die gewerblichen Raum zu noch höheren Gewinnen verkaufen können. Darüber hinaus stehen Tausende qm Gewerbeflächen in München leer, deren Flächen für den Wohnungsnutzung blockiert ist (Bsp. OEZ, Frankfurter Ring, Münchner Osten).“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Zitat findet sich unter Buchstabe A Ziffer 1 Abs. 3 des Vortrages der Referentin.

Es soll eine verträgliche Mischung von Arbeitsplätzen und Einwohner*innen erreicht werden. Primär sollen dem Gebiet dienende Arbeitsplätze (z.B. im Rahmen der sozialen Infrastruktur) geschaffen werden. Außerdem soll Gewerbe im Sinne der Stadt der kurzen Wege im Gebiet ermöglicht werden.

Für gewerbliche Nutzungen sollen mögliche Potentialflächen in integrierten Lagen auch in Kombination mit Zentren identifiziert werden. Dabei sollen integrierte

Standortkonzepte für höherwertige Gewerbenutzungen, Dienstleistung, Handwerk und kleinteiliger Produktion in gemischten Strukturen im Sinne von produktiven Stadtquartieren gefunden werden. Der Fokus ist auf Gebiete mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten zu legen.

Die Nutzungsdurchmischung soll möglichst auch auf vertikaler Ebene stattfinden. Wohnverträgliches und kleinteiliges Gewerbe (z. B. Coworking Spaces, dezentrale Produktionsstätten, Handwerk) soll in die Wohngebiete integriert werden. Wie genau eine vertikale Nutzungsmischung erfolgen wird, ist in den auf die Ideenwerkstatt aufbauenden Planungsschritten zu erarbeiten. Im Rahmen der Ideenwerkstatt selbst wird es im Schwerpunkt um die Verteilung der Zentren sowie der baulichen Dichten und möglichen Nutzungen und damit unterschiedlichen Möglichkeitsräume gehen. Klassisches Gewerbe und Flächen für technische Infrastruktur (z. B. Busbetriebshof) sind mit einem möglichst breiten Nutzungsmix zusätzlich zur Anordnung in integrierten Lagen auch an Standorten zu planen, an denen Wohnnutzungen nur eingeschränkt möglich sind. Diese sind auch kombiniert mit Freizeit- oder Sportnutzungen oder soziokulturellen Angeboten flächensparend und gestapelt, zu entwickeln.

Sowohl auf den eigenen Flächen der Stadt als auch auf den Flächen künftiger Planungsbegünstigter sollen geförderte und preisgedämpfte Wohnungsbau entstehen. Unter welchen konkreten Voraussetzungen und in welchem konkreten Umfang bezahlbarer Wohnraum im Münchner Norden entstehen kann, ist auch abhängig von den zu entwickelnden Teilbereichen und ist Gegenstand der vorbereitenden Untersuchungen sowie letztlich der Entscheidung des Stadtrates vorbehalten. Es sollen Verfahrensgrundsätze aufgestellt werden, nach denen eine konsensuale Entwicklung im Münchner Norden gemeinsam mit den Eigentümer*innen geprüft werden soll.

„Beschlusszitat: „Darüber hinaus ist die Stadt aber auch ein großes Dienstleistungsunternehmen, das für seine Kund*innen da ist.“

Wer sind die Kunden? Hier wird verschwiegen, dass die Stadt auch Dienstleistungsunternehmen für die Interessen der Immobiliengesellschaften ist, deren Interesse meist gegenläufig zu den Interessen der Bürger*innen sind.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu dem angeblichen Zitat ist festzustellen, dass sich dieses nicht im Beschluss wiederfindet. Eine Stellungnahme dazu ist somit nicht erforderlich.

„Beschlusszitat: „Sie dienen als wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung sowie für die Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümer*innen und der Öffentlichkeit.“

Schon zu Beginn zeigte sich, dass das hier vorgestellte Konzept nicht im Interesse der Stadtbevölkerung ist, da die Grundstückseigentümer NICHT zur Eingangsveranstaltung geladen wurden. Auch wurde die Eingangsveranstaltung so gut wie nicht beworben. Dies steht im Gegensatz zum Werbeaufwand, den die Stadt betreibt, um auf internationalen Messen aufzutreten.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Zitat findet sich unter Buchstabe A Ziffer 1 Abs. 4 des Vortrages der Referentin.

Es ist dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein großes Anliegen, den besonderen Informationsbedarf der Grundstückseigentümer*innen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zum Münchner Norden aufzugreifen, weswegen am 05.06.2024 eine separate Veranstaltung im Vorfeld der öffentlichen Informationsveranstaltung am 06.06.2024 organisiert wurde. Diese Veranstaltungen sollten nicht nur dazu dienen, über den aktuellen Stand der Überlegungen zu informieren, sondern auch einen Dialog zu ermöglichen.

Es wurden knapp 600 Eigentümer*innen persönlich für die Veranstaltungen angeschrieben. Zudem haben weitere 135 Eigentümer*innen eine Weitergabe ihrer Daten an Dritte widersprochen. Diese konnten aufgrund ihres Widerspruchs nicht von unserem externen Dienstleister kontaktiert werden. Künftig soll aber sichergestellt werden, dass diese datenschutzkonform kontaktiert werden. Dass außerdem Einladungsschreiben an Eigentümer*innen unzustellbar waren (es gab rund 350 Rückläufer), ist sehr bedauerlich. Es wird daher versucht, die Umstände, die dazu führten, dass Schreiben nicht bei den Eigentümer*innen ankamen, aufzuklären.

Außerdem wurden knapp 30.000 Flyer an Haushalte im Münchner Norden verteilt. Zudem wurde die Informationsveranstaltung vom 06.06.2024 auf der Internetseite der Landeshauptstadt München (www.muenchen.de/norden), in der Rathaus Umschau vom 03.06.2024, über den projektbezogenen Newsletter vom 08.05.2024 und in einer Pressekonferenz im Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Plantreff) am 03.06.2024 beworben. Dies entspricht den üblichen Kommunikationswegen.

Die Informationsveranstaltungen, die ursprünglich für Anfang Mai 2024 vorgesehen waren, wurden auf Wunsch des Bezirksausschusses 24 um ca. einen Monat verschoben, um sie rechtzeitig ankündigen zu können.

Unabhängig von der Teilnahme an den unter der Stellungnahme der Verwaltung zu Ziffer 5 der Stellungnahme der CSU genannten Veranstaltungen besteht für Grundstückseigentümer*innen jederzeit die Möglichkeit individuelle Termine im Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu vereinbaren.

Bestreben der Stadt ist es weiterhin, die Eigentümer*innen im Rahmen der weiteren Untersuchungen einzubeziehen.

„„Es gilt zu prüfen, wo und in welchem Umfang im Untersuchungsgebiet eine landschaftsplanerische und städtebauliche Entwicklung sinnvoll und möglich ist. Die Bearbeitung soll auf der Grundlage der bis dahin vorliegenden Erkenntnisse erfolgen“

Im Konzept wird nur von „landschaftsplanerische und städtebauliche Entwicklung“ gesprochen. Die landwirtschaftliche Entwicklung wird schon im Konzept nicht erwähnt, obwohl es in dem Gutachten zur landwirtschaftlichen Nutzung des Gebiet Feldmoching ganz klare planerische Vorgaben genannt werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Zitat findet sich unter Buchstabe A Ziffer 1 Abs. 5 des Vortrages der Referentin.

Ein Ziel der Planungen ist, dass eine wirtschaftlich tragfähige, regionale und naturverträgliche Landwirtschaft erhalten bzw. entwickelt werden soll (s. Buchst. C Ziffer 5 des Vortrags der Referentin). Darüber hinaus werden von den Planungsteams, wie unter Buchstabe C Ziffer 6.2. des Vortrags der Referentin dargestellt, Aussagen zur Konzeption für die Agrarstruktur gefordert. Entsprechend sind Aussagen zu den landwirtschaftlichen Nutzungen wichtiger Teil der Aufgabenstellung der Planungsteams.

„Insgesamt nehmen mindestens fünf Planungsteams an der Ideenwerkstatt teil, die im Rahmen eines EU-weiten Vergabeverfahrens gefunden werden.“

Die Ausschreibung erfolgten schon vor Bestandsaufnahme, wie das Gebiet von den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Zivilgesellschaft, zu denen Naturschutzverbände zählen, gesehen wird und genutzt werden soll. Damit konnten diese Vorstellungen nicht in die Ausschreibung einfließen. Infolgedessen werden Planungsbüros gesucht, die für den Bau und die Versiegelung von Gebieten fachkundig sind und nicht Planungsbüros, die naturnahe oder landwirtschaftliche Räume raumplanerisch betrachten können. Damit können die Vorbetrachtungen von vornherein nicht ergebnisoffen sein.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Zitat findet sich unter Buchstabe B Ziffer 1 Abs. 1 des Vortrags der Referentin.

Das innovative Format der Ideenwerkstatt hat gegenüber einem herkömmlichen Ideenwettbewerb den Vorteil einer freieren Ausgestaltung des Planungsprozesses. Es musste daher im Vergabeverfahren noch kein städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept vorgelegt werden. Wie unter Buchstabe B Ziffer 1 des Vortrags der Referentin dargestellt, beginnen die interdisziplinär zusammengesetzten Planungsteams mit der eigentlichen Entwurfsphase erst in der Ideenwerkstatt selbst. Die Planungsgrundlagen umfassen das durch den Informations- und Beteiligungsprozess im Vorfeld der Ideenwerkstatt gewonnene Meinungsbild der Öffentlichkeit sowie die im Beschluss dargestellten Gutachten (teils Zwischenergebnisse), planerischen Rahmenbedingungen, Planungsziele und verwaltungsimern erarbeiteten ersten Planungsskizzen.

„Expert*innengremium der Ideenwerkstatt

Beschlusszitat: „Ein fachlich und politisch besetztes Expert*innengremium begleitet die Ideenwerkstatt, um die Entwurfsergebnisse zu bewerten und Empfehlungen auszusprechen.“

Das Gremium konstituiert sich bereits vor der Ideenwerkstatt und wird nach den Empfehlungen des Ältestenrats analog zu Planungswettbewerben besetzt. Es soll aus politischen Vertreter*innen (bestehend aus Mitgliedern des Stadtrats und des BA24) sowie Fachvertreter*innen aus den Bereichen Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung bestehen.“

Hier fehlen die Experten aus der Landwirtschaft in Feldmoching, Raumplaner, die Naturschutzverbände und die Siedlervereine. Das vorgestellte Gremium ist kaum in der Lage die sozio-ökonomische, sozio-psychologischen Grundlagen in diese Diskussion einzubringen.

In dem Konzept ist nicht vorgesehen, dass die Bürger ein von den Planern vorgelegtes Konzept ablehnen (Vetorecht fehlt). Nach der Ideenwerkstatt können sich kommerzielle Interessengruppen im Gegenzug völlig frei einbringen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Zitat findet sich unter Buchstabe B Ziffer 2 Abs. 1 und 2 des Vortrages der Referentin. Der Text wurde zwischenzeitlich aktualisiert und daher leicht angepasst.

Wie bei den Ausführungen zu der Stellungnahme der CSU-Fraktion zu Ziffer 5, Spiegelstrich 2 dargelegt, handelt es sich bei der Ideenwerkstatt um ein innovatives Format, das mit einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb am ehesten vergleichbar ist. Obgleich es vielfältige Möglichkeiten geben wird, die Meinungen der Bürger*innen und Expert*innen vor Ort in den Entwurfsprozess zu integrieren, handelt es sich um ein Instrument, einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwurf zu entwickeln. Dementsprechend ist auch das Gremium, das die Ergebnisse bewertet, fachlich und politisch besetzt. Hier gibt es aufgrund der Empfehlung des Ältestenrats eine bewährte Zusammensetzung, auf die zurückgegriffen wird und sich in vielen vergleichbaren Fällen bereits bewährt.

Im Vorfeld der Ideenwerkstatt wurde sowohl der Öffentlichkeit als auch Interessensvertretungen jeglicher Art die Möglichkeit gegeben, sich einzubringen. Ideen und Anregungen konnten in den Dialog- und Beteiligungsformaten (Digitaler Kartendialog, Info-Rad-Stationen, Round Tables) eingebracht werden. Die Ergebnisse daraus sind neben den Fachunterlagen wichtiger Bestandteil der Arbeit der Planungsteams und bilden die Grundlage für eine qualitätvolle Planung.

Die Ergebnisse der Ideenwerkstatt werden im Nachgang mit der Öffentlichkeit diskutiert und von einem Expert*innengremium bewertet. Die finale Entscheidung obliegt dem Stadtrat als gewählte Vertretung der Bürger*innen. Ziel ist dem Stadtrat eine umfassende Machbarkeitsstudie vorzulegen.

Eine Entscheidung gegen die Entwicklungen ist daher nach wie vor möglich, die Potentiale um Feldmoching sollen ergebnisoffen ausgelotet werden.

„Beschlusszitat: „Es hat sich gezeigt, dass das Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München kaum begrenztbar ist.

Hier liegt ein fundamentaler Fehler vor, der in Raumplanungskonzepten ganz klar widerlegt wird. Ein Wachstum muss gesteuert werden, denn was ist, wenn die Fläche zu 100 % versiegelt ist? Wie in vielen Städten weltweit folgt der Niedergang, weil die Lebensqualität sinkt. Konzepte zur raumgreifenden Steuerung kann die Stadt München nicht allein durchführen, sondern sie muss Landkreise und den Freistaat Bayern einbeziehen, in denen weitere Metropolen entstehen und vor allem gefördert werden. Es müssen Stadtgrenzen geprüft werden, wie bayernweite Wirtschaftskonzepte.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Zitat findet sich unter Buchstabe C Ziffer 1.6.2 Abs. 1 des Vortrages der Referentin.

Die Landeshauptstadt München kann das Wachstum nicht einfach aufhalten, indem sie Bauflächenausweisungen stoppt. Das würde die Preisspirale im ohnehin schon angespannten Wohnungsmarkt weiter verschärfen. Es ist daher Aufgabe der Stadtentwicklung, dieses Wachstum in ihrem Zuständigkeitsbereich und im Rahmen ihrer Handlungsspielräume zu gestalten und für einen sozialen, ökologischen und ökonomischen Ausgleich zu sorgen. Dabei werden auch regionale Lösungen angestrebt. Die Gemeinden und Städte der Metropolregion haben die Planungshoheit über die zu ihrer Kommune gehörenden Flächen. Um wichtige Zukunftsaufgaben, wie Wohnungsbau,

bessere Mobilitätsangebote und die Nutzung und Entwicklung von Freiräumen, gemeinsam zu lösen, engagiert sich die Landeshauptstadt München für eine kooperative Regionalentwicklung und ist in zahlreichen Vereinen und Initiativen aktiv.

Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung wird bei der Planung neuer Siedlungsbereiche eine angemessen dichte und kompakte Bauweise angestrebt. Das spart Fläche, hält den Energiebedarf niedrig und vermeidet unnötige Verkehre. Bei einer möglichen Siedlungsentwicklung im Münchner Norden müssen dessen wichtige Funktionen der Grünraumvernetzung und des Schutzes der biologischen Vielfalt besondere Beachtung finden. Nach den Erkenntnissen aus den Gutachten eignen sich nur Teile des Untersuchungsgebiets für eine Entwicklung. Das Landschaftsschutzgebiet Schwarzhölzl soll wie die Parkmeilen nicht bebaut werden. Diese Grünverbindungen zwischen Feldmochinger See und Fasaneriesee sowie den Feldmochinger Anger gilt es dauerhaft freizuhalten. Auf den Schrederwiesen bestehen zudem erhebliche Einwände aus Sicht des Natur- und Artenschutzes.

„Grundwasser

In keinem Satz wird erwähnt, dass durch die derzeitige Verdichtung des Siedlungsgebietes Fasanerie Nord schon jetzt massive Hochwasserproblematiken bei Starkregen auftreten. Häuser, die seit über 90 Jahren keine Überflutungen aufweisen, haben seit zwei Jahren bei jedem Starkregen massive Wassereinbrüche. Straßen, wie die Schneeglöckchenstraße stehen bis zu 40 cm unter Wasser. Schon jetzt sind die Gutachten nicht aktuell, wir fordern die jährliche Aktualisierung der Hochwasserschutzmodelle.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Bauliche Ergänzungen innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets Fasanerie Nord erfolgen auf Initiative der Eigentümer*innen aufgrund von vorhandenem Baurecht. Eine Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn das Bauvorhaben die öffentlich-rechtlichen Vorschriften, die im bauaufsichtlichen Verfahren zu prüfen sind, eingehalten werden. Bei Eingriffen in den Grundwasserkörper ist eine wasserrechtliche Genehmigung notwendig.

Erst kurz vor dem Auftreten von Starkregenereignissen sind meteorologische Vorhersagen von Ort und Intensität möglich. Infolge von Starkregenereignissen können Überflutungen der Geländeoberfläche grundsätzlich überall auftreten. Lt. Informationen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt siehe https://www.lfu.bayern.de/wasser/starkregen_und_sturzfluten/hinweiskarte/index.htm, (abgerufen 01.08.2024) wird angenommen, dass sich nach heftigen Starkregenereignissen eine erhöhte Überflutungsgefährdung von oberflächlich abfließendes Wasser in Abhängigkeit von der Topografie in Fließwegen konzentriert, in Geländesenken ansammelt und sich vor Durchlässen und kleinen Brücken aufstauen kann.

Das beauftragte hydrogeologische Gutachten wertet die vorhandenen Grundwasser-Messstellen (Messzeiträume von 20 und mehr Jahren) aus und stellt eine Basis für die Planer*innen der Ideenwerkstatt dar. Die Ergebnisse der Ideenwerkstatt werden mit den Fachgutachtern rückgekoppelt (siehe auch nachfolgende Antwort zur Stellungnahme der München Liste, Ziffer. 7). Zusätzlich ist im weiteren Planungsprozess ein Gutachten zum Niederschlagsmanagement zu erbringen, welches ein Versickerungskonzept aufzeigt. Hierzu gehört der Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100, in dem eine schadlose Überflutung für ein 100-jährliches (bzw. 30-jährliches) Regenereignis sicherzustellen ist.

3. Stellungnahme von Bündnis 90/Die Grünen

„Die im Abschnitt 5 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12032 dargelegten Planungsziele werden als zielführend erachtet, sofern diese alle gleich gewichtet berücksichtigt werden, der regionale Grünzug in seiner Funktion nicht eingeschränkt und die Grundwassersituation zufriedenstellend beachtet wird. Ebenso findet der Ansatz, vor einer möglichen Bebauung eine nachhaltige Erschließung der identifizierten Gebiete mit einem leistungsfähigen ÖPNV-System zu prüfen, Zustimmung. Der Ausschluss einer Bebauung im Naturschutzgebiet „Schwarzhölzl“ sowie im Grünzug „Feldmochinger Anger“ wird begrüßt.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die vorliegenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Mit dem vorliegenden Beschluss sollen Planungsziele festgelegt werden, die für die Planungsteams, aber auch nachfolgend für die Verwaltung verbindlich sind. In die Planungsüberlegungen sind jedoch alle betroffenen privaten und öffentlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht einzustellen und es muss eine entsprechende Abwägung zwischen den verschiedenen Belangen stattfinden.

Klargestellt wird, dass es sich beim „Schwarzhölzl“ um eine Landschaftsschutzgebiet handelt, dies wurde im Beschluss korrigiert.

„Auf Basis der vorliegenden Fachgutachten ist jedoch die Auswahl mehrerer identifizierter Teilräume nicht nachvollziehbar. Eine stärkere Einschränkung der für eine Bebauung zu prüfender Teilräume erscheint erforderlich:“

Stellungnahme der Verwaltung:

Hier darf vollumfänglich auf die Ausführungen zur Stellungnahme der CSU-Fraktion, dort Ziffer 1, verwiesen werden.

„1. Die sehr humusreichen Böden in den Teilräumen „An den Schrederwiesen“, „Fasanerie Nord“, „Feldmoching West“ und „Feldmoching Nordwest“ sind für eine landwirtschaftliche Nutzung freizuhalten, um den Ergebnissen des Gutachtens zur Agrarstruktur gerecht zu werden. Diese Flächen sind für eine Bebauung zu wertvoll.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen des agrarstrukturellen Gutachtens wurde die Bodenqualität bewertet. Bei der Beschreibung der genannten Teilräume sind daher unter Buchstabe C Ziffer 2.2, 2.3, 2.4 und 2.5 des Vortrags der Referentin sog. agrarstrukturelle Restriktionen benannt. Das Gutachten wird den Planungsteams zur Verfügung gestellt.

„2. Da es für Schäden durch Grundwasser keine Elementarversicherung gibt, sollten zum Schutz des Gebäudebestands keine Eingriffe erfolgen, die eine Erhöhung des Grundwasserstands bewirken. Neue Unterbauungen können zwar gegen das Eindringen von GW abgedichtet werden, aber sie führen zu Grundwasserrückstau. Probleme, wie beim NW-Sammelkanal sind vorprogrammiert. Durch starke Regenfälle der letzten Zeit ist der Grundwasserstand

mehrfach stark angestiegen und hat Eigentümer von bestehenden Gebäuden geschädigt. Folglich ist in den Teilräumen „An den Schrederwiesen“ und „Fasanerie Nord“, „Östlich Siedlung Ludwigsfeld“, „Feldmoching West“, „Feldmoching Nordwest“, „Feldmoching Nord (überwiegender Teil westlich der S-Bahn)“, in denen der Flurabstand HHW des Grundwassers plus 30 cm Sicherheitszuschlag kleiner als 2 m ist (Nr. 20-26 / V 12032, Abb.12), von einer Bebauung mit Unterbauung abzusehen. Lediglich der Teilraum „Feldmoching Nord, östlich der S-Bahnlinie“ hat Grundwasserabstände, die eine Bebauung mit Unterbauung zulassen. Dabei unterteilt sich dieses Areal in Bereiche, die eine Bebauung ohne volle Kellergeschosse und ohne Tiefgaragen zulassen und in Bereiche, in denen eine Bebauung mit vollen Kellergeschossen ohne Grundwasserkontakt vertretbar erscheint.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die identifizierten Teilräume wurden ausgewählt, um herauszufinden, welche Flächen sich überhaupt für Wohnbebauung, Arbeitsplätze, Schulen sowie neue Grün- und Freiräume eignen und welche Flächen unbebaut bleiben sollten.

Im Rahmen der Entwicklung der Gebiete soll das Prinzip der Schwammstadt umgesetzt werden. Das bedeutet, dass bei zukünftigen Bauprojekten das Niederschlagsmanagement in der Bauleitplanung eine umfassende Berücksichtigung findet. Dabei wird die Niederschlagssituation betrachtet sowie entsprechende Bewirtschaftungsmaßnahmen entwickelt. Dies beinhaltet auch die frühzeitige Erarbeitung eines Überflutungsnachweises nach DIN 1986-100 bei Vorliegen einer entsprechenden Grundstücksgröße.

Zur Reduzierung möglicher Schäden an Bauwerken durch steigende Grundwasserstände ist in der Regel für eine wasserrechtliche Genehmigung von Bauvorhaben der Aufstau durch eine Unterbauung so weit zu reduzieren, dass für die bestehenden Nachbargebäude keine nachteilige Situation entsteht. Das bedeutet allgemein, dass der Aufstau beim Nachbarn auf 0 cm reduziert werden muss. Gegebenenfalls sind dazu technische Maßnahmen wie Grundwasserüberleitungen oder Düker zu bauen und ein rechnerischer Nachweis zu führen. Für die Aufstauberechnung ist dabei der Höchstgrundwasserstand HW 1940 (plus Sicherheitsaufschlag) zu verwenden. Im Rahmen der Bauleitplanung werden diese Belange in einer der Planungsebene entsprechenden Tiefe geprüft.

Im Rahmen der Bauleitplanung besteht die Möglichkeit Festsetzungen zur Höhenlage für Gebäude zu treffen. So können z. B. Festsetzungen bezüglich der Höhenlage von Gebäuden, die Höhenlage der Gründungssohle der Gebäude und deren Unterbauungen (Tiefgaragen, unterirdische Nebenräume etc.) getroffen werden, um damit Eingriffe in den Grundwasserleiter zu vermeiden und somit Auswirkungen auf bestehende Bauungen zu verhindern.

- „3. Die vorgeschlagenen Trassenführungen für den ÖPNV-Anschluss der Teilräume dürften eine Anbindung der Teilräume in den nächsten 25 Jahren nicht ermöglichen. Die Führung einer U-Bahn im Untergrund quer zur Grundwasserfließrichtung wird aufgrund der bereits in 2. beschriebenen Grundwassersituation abgelehnt. Am ehesten dürften der S-Bahn-Halt beim Teilraum „Feldmoching Nord“ und eine Straßenbahn entlang der Dachauer Straße ohne Schwenk zu „Auf den Schrederwiesen“ (zur Reduktion der ökologischen Beeinträchtigungen z.B. faunistisch hochwertigsten Bereiche) zu realisieren sein. Folglich sind die ÖPNV-Erschließungen der Teilräume „An den Schrederwiesen“, „Fasanerie Nord“, „Feldmoching West“ und „Feldmoching Nordwest“ fraglich.“**

Stellungnahme der Verwaltung:

Wie unter Buchstabe C Ziffer 3 im Vortrag der Referentin dargestellt, zeigen die dargelegten Trassen lediglich erste Ideen und Möglichkeiten auf, wie eine verkehrliche Erschließung je nach Ausgestaltung des Untersuchungsgebiets grundsätzlich erfolgen könnte, ohne jedoch die genauen Trassenführungen bereits festzulegen. Als Ergebnis der Ideenwerkstatt werden die möglichen Trassenführungen für den ÖPNV vorgeschlagen und fließen in die Machbarkeitsstudie ein. Zum zeitlichen Horizont einer Realisierung der verkehrlichen Erschließung ist mitzuteilen, dass versucht wird, diese möglichst bereits parallel zu einer Siedlungsentwicklung zu Verfügung zu stellen.

Insbesondere ist der Eingriff in das Grundwasser ein entscheidender Faktor, der im Weiteren näher untersucht werden muss. Im Rahmen eines möglichen späteren Planfeststellungsverfahrens werden beispielsweise für den Bau einer U-Bahnstrecke, Berechnungen zum Einfluss der Maßnahme auf das Grundwasser durchgeführt. Hierbei werden auch numerische Grundwassermodelle zur Ermittlung der Auswirkungen der Maßnahme auf den Grundwasserstrom eingesetzt. Das Wasserwirtschaftsamt München wird dann im Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) von der Genehmigungsbehörde beteiligt und ist als Fachbehörde zuständig für die Überprüfung der Berechnungen und ggf. das Formulieren von Auflagen für den Bau.

- „4. Aufgrund der GW-Situation ist eine Autobahnanbindung am Autobahndreieck Feldmoching in Verbindung mit dem Tunnel HasenbergI problematisch. Das bedeutet somit, dass eine leistungsfähige Anbindung des MIVs für die identifizierten Teilräume fraglich ist. Ein weiterer Tunnel für den Individualverkehr generiert neuen Verkehr auf der Straße, was der Verkehrswende entgegenwirkt. Bau und Wartung generieren enormen Kosten, die Gelder stehen dem Ausbau des ÖPNV nicht zur Verfügung.“**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Grundwassersituation mit Flurabständen von 2,5 m und mehr steht einer Autobahnanbindung nicht entgegen. Bezüglich des Anschlusses der Schleißheimer Straße an die A99 und das Untersuchungsgebiet ist das Baureferat mit Beschluss des Bauausschusses vom 07.11.2023 (Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 11015) vom Stadtrat beauftragt, eine Anbindung zu prüfen. Dieser Auftrag wird derzeit bearbeitet. Das Ergebnis fließt in die Machbarkeitsstudie ein. Die grundlegende verkehrliche Erschließung des Untersuchungsgebietes zu klären, ist Teil des Arbeitsauftrags an die Planer*innen der Ideenwerkstatt.

„Unter Berücksichtigung der Grundwassersituation und des Umweltschutzes (in den Gutachten aufgezeigte hydrogeologische, agrarstrukturelle und naturschutzfachliche Restriktionen) sowie der engen Grenzen für eine ÖPNV-Erschließung sind die Teilräume „An den Schrederwiesen“, „Fasanerie Nord“, „Feldmoching West“ und „Feldmoching Nordwest“ vom Ideenwettbewerb auszuschließen. Für eine Bebauung im Teilraum „Östlich Siedlung Ludwigsfeld“ ist es erforderlich, dass die naturschutzfachlichen Restriktionen ausreichend berücksichtigt werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Hier darf auf die Ausführungen zu Abs. 2 der dieser Stellungnahme, die auf die Stellungnahme der CSU-Fraktion, dort Ziffer 1, verweist, verwiesen werden.

„Die Ideenwerkstatt soll so durchgeführt werden, dass transparent dargestellt werden kann, wie Argumente der Bürgerinnen und Bürger Berücksichtigung finden. Die Forderungen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger sollen dokumentiert und begründet zugestimmt oder abgelehnt werden. Der Einfluss der Bürgerinnen und Bürger auf den finalen Entscheid muss transparent dargestellt sein. Die Bürgerinnen und Bürger sollen die finalen Entscheidungen nachvollziehen können und darüber informiert werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Beteiligung der Bürger*innen hat für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung einen hohen Stellenwert und ist fester Bestandteil aller öffentlichen Beteiligungsschritte. Möglichst jede*r soll sich im Planungsprozess und bei der Abwägung verschiedener Belange wiederfinden.

Zu den Beteiligungsformaten s. die Ausführungen in der Stellungnahme zur CSU-Fraktion, dort Ziffer 5.

Diese Beiträge der Bürger*innen werden dokumentiert und zu einer Gesamtdokumentation zusammengestellt. Gemeinsam mit den Fachunterlagen bildet die Dokumentation eine Grundlage für die Arbeit der Planungsteams bei der Ideenwerkstatt. Die Auseinandersetzung mit den Beiträgen aus der Öffentlichkeit ist Teil der Aufgabe der Planungsteams.

Während der Ideenwerkstatt selbst besteht jedoch die Möglichkeit für alle Interessierten in den offenen Werkstätten vorbeizukommen, mit den Planungsteams zu sprechen und zu sehen, was aus ihrem Beitrag in der Beteiligungs- und Dialogphase geworden ist. Zudem findet im Anschluss an die Ideenwerkstatt (Ende 2024/Anfang 2025) eine weitere Veranstaltung in Feldmoching statt, bei der die Ergebnisse der Ideenwerkstatt vorgestellt und Kommentierungsmöglichkeiten angeboten werden. Die Planungsteams werden gebeten, explizit auf die Beiträge aus der Öffentlichkeit einzugehen.

4. Stellungnahme der München Liste

„Wir lehnen den Beschlussentwurf vollständig ab.

Begründung:

„1. Vorgehensweise der Ideenwerkstatt nicht akzeptabel

Vor der Ideenwerkstatt hätten grundsätzliche Fragestellungen geklärt werden müssen:

- **Die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer, die nicht gegeben ist**
- **Die Finanzierbarkeit, die nicht gegeben ist**
- **Die möglicherweise zu bebauende Flächen, denn es wird Einschränkungen geben wegen der Ausweisung von LSG, (regionalen) Grünzügen, Hydrologie und Verkehr**
- **Ein zukunftsfähiger Landwirtschafts- und Gartenbau zur regionalen Versorgung**
- **Natur- Klimaschutz- und Umweltschutzrechtliche Fragen**
- **Fragen zur Bürgerbeteiligung“**

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu Spstr. 1:

Hier darf auf die Ausführungen zur BA-Stellungnahme (Anlage 4) verwiesen werden, wonach die Prüfung der Mitwirkung noch nicht abgeschlossen, sondern vielmehr Teil der derzeit laufenden vorbereitenden Untersuchungen ist.

Zu Spstr. 2:

Die Finanzierung einer möglichen Entwicklung ist ebenfalls Gegenstand der vorbereitenden Untersuchungen. Hierfür sind zunächst die Planungsüberlegungen weiter zu konkretisieren. Die Finanzierung wird ein Teil der späteren Beschlussfassung zum Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen sein.

Zu Spstr. 3 - 5:

Wie dem vorliegenden Beschluss unter Buchstabe B des Vortrags der Referentin zu entnehmen ist, wurden bereits zu den genannten Themenfeldern fundierte Untersuchungen durchgeführt. Es konnten bereits grundsätzliche Fragestellungen beantwortet werden, diese sind im Beschluss insbesondere unter Buchstabe C zu den planerischen Rahmenbedingungen ausführlich dargestellt. Diese Informationen werden den Planungsteams als Grundlage zur Verfügung gestellt. Auch werden die Ergebnisse der Planungsteams nach der Ideenwerkstatt erneut fachgutachterlich bewertet.

Zu Spstr. 6:

Zur Bürgerbeteiligung siehe die Ausführungen zu Ziffer 11 der Stellungnahme.

„2. Eigentümer

Über 80 % der möglicherweise zu bebauenden Fläche ist in privatem Eigentum. Nach über 7 Jahren fanden immer noch keine Gespräche mit den Eigentümern und deren Vertretern statt. Die Eigentümer haben notariell beglaubigt erklärt, dass sie unter einer SEM jede Verhandlung ablehnen und kein Interesse an Gesprächen haben. Im Jahr 2008 beschloss der Münchner Stadtrat die Vorbereitung einer SEM auf dem Gelände des Münchner Trabrenn- und

Zuchtvereins in Daglfing sowie des westlich anschließenden Gebietes bis zur Bahntrasse. 2011 wurde das Gebiet auf 600 Hektar vergrößert. Bis heute gibt es keine Regelung mit den Eigentümern, nach über 17 Jahren. Diese Fragestellungen gehören im Vorfeld geklärt.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Wie im Beschluss unter Buchstabe B Ziffer 1.5 dargelegt, beläuft sich der derzeitige nichtstädtische Anteil der Flächen im Untersuchungsumfang auf circa. 70 %. Zunächst wird auf Grundlage der weiteren Planungsüberlegungen aus der Ideenwerkstatt ermittelt, inwieweit private Grundstücke überhaupt in einem Bereich liegen, für den eine Entwicklung für die Stadt in Betracht kommt. Sollte sich ein privates Grundstück in einem Bereich befinden, in dem eine städtebauliche Entwicklung tatsächlich in Betracht kommt, wird die Landeshauptstadt München Gespräche mit den betreffenden Grundeigentümer*innen aufnehmen.

Es trifft zu, dass seitens einer Bürgerinitiative eine entsprechende notarielle Erklärung abgegeben wurde. Es wurde dennoch versucht, den Kontakt mit den Eigentümer*innen aufrecht zu erhalten. Es fanden daher auf verschiedenen Ebenen einzelne Gespräche statt. Außerdem wurden die Eigentümer*innen mehrfach angeschrieben und zum Sachstand informiert.

Unabhängig von den Angeboten vor, während und nach der Ideenwerkstatt (s. im Einzelnen die Ausführungen zur Stellungnahme der CSU, dort Ziffer 5), besteht für Grundstückseigentümer*innen jederzeit die Möglichkeit individuelle Termine im Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu vereinbaren.

Bestreben der Stadt ist es weiterhin, alle Eigentümer*innen im Rahmen der weiteren Untersuchungen einzubeziehen.

Zum Münchner Nordosten ist auszuführen, dass der Umfang der vorbereitenden Untersuchungen sukzessive in den Jahren 2011, 2013 und 2017 erweitert wurde. Nach Durchführung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbes konnte mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 27.04.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02908) ein wesentlicher Meilenstein u. a. für den Einstieg in die Bewertung von Grundstücken und die Erarbeitung von Verfahrensgrundsätzen für die nachfolgenden Gespräche und mögliche vertragliche Vereinbarungen mit den dortigen Grundstückseigentümer*innen erreicht werden. Eine Beschlussvorlage zu den Verfahrensgrundsätzen soll vsl. im Jahr 2025 folgen. Eine mögliche Übertragbarkeit der Verfahrensgrundsätze auf den Münchner Norden soll nach Abschluss und Evaluierung der entsprechenden Verhandlungen mit den Eigentümer*innen im Münchner Nordosten geprüft werden.

„3. Kosten

Eine Finanzierung des Projektes ist für die Landeshauptstadt München nicht realisierbar. Die Ausgaben für Freiham belaufen sich insgesamt auf 1,66 Milliarden Euro (Bericht SZ 2019). Nach vorsichtigen Schätzungen dürfte für die SEM Nord ein Finanzierungsbedarf von 5-6 Milliarden Euro notwendig sein. Auf Grund der Haushaltslage und eines stetig steigenden Schuldenstandes ist dieses Projekt nicht finanzierbar.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zur Frage der Kosten bzw. der Finanzierung des Münchner Nordens darf auf die Ausführungen unter Ziffer 1 Spiegelstrich 2 verwiesen werden, wonach diese Bestandteil

der vorbereitenden Untersuchungen sind. Es steht außer Frage, dass eine städtebauliche Entwicklung im Münchner Norden nicht unerhebliche Kosten verursachen wird. Die Höhe der Kosten wird jedoch insbesondere in Abhängigkeit von der zu wählenden Variante sowie deren öffentlicher Erschließung variieren. Es obliegt dem Stadtrat, hierzu zu gegebener Zeit eine Entscheidung zu treffen. Freiham als derzeit bereits in Umsetzung befindliche Siedlungsmaßnahme ist von der Größe und der Eigentumsstruktur nur bedingt mit dem Norden vergleichbar.

„4. Ludwigsfelder Flur (LSG)

Die Überlegungen zur Ausweisung des LSG Ludwigsfelder Flur müssen vor Planungsbeginn geklärt werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

In der Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04468 „Schutzgebiete in der Landeshauptstadt München – Perspektiven (VV 02.02.2022) wurde beschlossen, das förmliche Verfahren zur Unterschutzstellung des Landschaftsschutzgebiets „Ludwigsfelder Flur“ einzuleiten. Die genaue Abgrenzung des zukünftigen Landschaftsschutzgebiets „Ludwigsfelder Flur“ wird aktuell vom Referat für Klima- und Umweltschutz zur Vorbereitung des förmlichen Beteiligungsverfahrens erarbeitet und anschließend mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt.

In den vorbereitenden Untersuchungen, welche die planerischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Konsequenzen beleuchten, wird das Unterschutzstellungsverfahren entsprechend berücksichtigt.

„5. Natur- und Umweltschutz

Laut eines Gutachtens des Bund Naturschutzes sind 5 der 6 Flächen ungeeignet für eine Bebauung. Dem Natur- und Umweltschutz muss hier deshalb Vorrang eingeräumt werden. Dieses Gutachten hätte zur Verfügung gestellt werden müssen. Dieser Aspekt wird in der Ideenwerkstatt viel zu gering als Grundvoraussetzung eingewertet.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zwar haben die beiden Naturschutzverbände (Bund Naturschutz und Landesbund für Vogelschutz) in Eigenverantwortung ein Gutachten erstellen lassen. Die Teilräume wurden im Detail fachgutachterlich geprüft. Die zum Zeitpunkt des von der LHM beauftragten floristischen und faunistischen Gutachtens vorliegenden Daten der Naturschutzverbände wurden im Rahmen dieser Untersuchungen mit geprüft. Zudem wird das Gutachten des Bundes Naturschutz und des Landesbundes für Vogelschutz den Planungsteams vor der Ideenwerkstatt zur Verfügung gestellt.

Grundsätzlich ist jedoch anzumerken, dass der vorliegende Beschluss und die darin dargestellten Erkenntnisse im Umfang und Thementiefe ein breiteres Spektrum abdecken und zur Grundlage der Abwägung machen. In die Planungsüberlegungen sind jedoch alle betroffenen privaten und öffentlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht einzustellen und es muss eine entsprechende Abwägung zwischen den verschiedenen Belangen stattfinden.

„6. Verkehr

Auf Initiative des Stadtrats legte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 14. Juli 1982 ein „Entwicklungskonzept Bebauung Freiham“ vor, das 5.000 bis 6.000 Wohnungen und Gewerbebebauung einerseits sowie eine Erhaltung der Landschaft am Stadtrand andererseits vorsah. Nach mehr als 42 Jahren ist bis heute die verkehrliche Anbindung Freiham ungeklärt. Weder ist die U5-Anbindung finanziert noch terminiert, die Tram-Anbindung gilt als unwahrscheinlich und der vierspurige Ausbau der S-Bahn ist nicht vorhersehbar. In den nächsten 20 Jahren wird es in Freiham keine ÖPNV-Verbesserungen geben, von Bussen abgesehen. Deshalb müssen alle Planungen auf der derzeitig vorhandenen Infrastruktur aufsetzen! Die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge ist hierfür eine Grundvoraussetzung.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zum Thema der höhengleichen Bahnübergänge im Münchner Norden darf auf die Ausführungen unter Ziffer 1 (Stellungnahme der CSU), dort Ziffer 4, verwiesen werden, wonach die Planungen zur Höhenfreimachung bereits Fortschritte machen, jedoch noch andauern. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wird davon ausgegangen, dass die Fertigstellung der Bahnübergänge bis zu einem etwaigen Baubeginn im Zusammenhang mit den weiter zu konkretisierenden Planungsüberlegungen zum Münchner Norden bereits erfolgt ist.

„7. Hydrologisches Gutachten

Die hydrologischen Besonderheiten dieses Gebietes sind zu beachten. Die vorliegenden Gutachten ist nur vorläufig und berücksichtigt die Auswirkungen auf bereits bebauten Gebieten nur unzureichend. Auch die zunehmenden Starkregenereignisse werden nicht ausreichend abgebildet.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zur Beachtung der hydrologischen Besonderheiten im Untersuchungsgebiet wurde ein hydrogeologisches Gutachten vergeben. Gemäß Vergabe zum Hydrogeologischen Gutachten beinhaltet das Modul 1 und 2 des hydrogeologischen Gutachtens die Beschreibung der Ist-Situation im Untersuchungsraum. Es wertet vorhandene Datengrundlagen zu Wasserständen und Bohrungen aus. Darauf aufbauend werden die hydrogeologischen Eigenschaften anhand von Grundwassergleichplänen und Karten beschrieben sowie Konzeptvorschläge zur Versickerung und Unterbauung vorgestellt. Diese Grundlagen dienen als Basis für Modul 3, in dem die in einem interdisziplinären, iterativen Planungsverfahren entwickelten Teilräume und Planungsskizzen aus hydrogeologischer Sicht untersucht und bewertet wurden. Die erstellten Hinweise und Empfehlungen zu einer möglichen Entwicklung des Gebietes sollen als Basis für die Ideenwerkstatt dienen.

Die Ergebnisse der Ideenwerkstatt sollen abschließend gutachterlich untersucht und eine Empfehlung für das weitere Vorgehen formuliert werden, die in die Machbarkeitsstudie einfließt. Im Rahmen der Entwicklung der Gebiete soll das Prinzip der Schwammstadt umgesetzt werden. Das bedeutet, dass bei zukünftigen Bauprojekten das Niederschlagsmanagement in der Bauleitplanung eine umfassende Berücksichtigung findet. Dabei wird die Niederschlagssituation gutachterlich betrachtet sowie entsprechende Bewirtschaftungsmaßnahmen entwickelt. Dies beinhaltet auch die frühzeitige Erarbeitung eines Überflutungsnachweises nach DIN 1986-100.

Die Erfassung von meteorologische Daten, welche das Wettergeschehen und sowohl Starkregenereignisse als auch Hitze und Trockenheit erfassen, sind derzeit nicht Bestandteil der Vergabe. Inwieweit diese lokal begrenzt für den Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg erfasst vorliegen, müsste geklärt werden.

Allerdings reichen bezüglich der Grundwasserschwankungen die Aussagen der vergleichsweise gleichmäßig über Untersuchungsgebiet und den angrenzenden Bereichen verteilten langjährigen Messtellen (Messzeiträume von 20 und mehr Jahren) zur derzeitigen Beurteilung aus (siehe auch die Ausführungen zur Stellungnahme der FW/ÖDP zum Punkt Grundwasser.

„8. Landwirtschaft und Gartenbau

Laut agrarstrukurellem Gutachten sind die Landwirtschafts- und Gartenbaubetriebe gesund und intakt, sie verfügen über ausreichend Fläche und die Nachfolgeneration hat bereits die Betriebe übernommen bzw. übernimmt sie noch. Diese Regionalversorger haben im Untersuchungsgebiet eine große Bedeutung. Mit einem Anteil von 77 Prozent Vollerwerbsbetrieben liegen die Feldmochinger Betriebe deutlich über dem bayernweiten Durchschnitt von 39 Prozent. Die Zukunft dieser Betriebe ist vor Überplanung sicher zu stellen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zunächst darf auf die Ausführungen zur Stellungnahme der CSU, dort Ziffer 2 Spstr. 1. verwiesen werden.

Darüber hinaus wird von den Planungsteam unter Buchstabe C Ziffer 6.2. des Vortrags der Referentin (Konzeption für die Agrarstruktur) folgende Aussagen gefordert:

Die landwirtschaftliche und insbesondere gartenbauliche Nutzung soll auch zukünftig Bestand haben. Die Erhaltung ausreichender Flächen ist in den städtebaulichen Überlegungen zu berücksichtigen. Es soll dargestellt werden, welche landwirtschaftlichen Flächen bestehen bleiben. Perspektiven für eine zukunftsfähige Landwirtschaft bzw. einen zukunftsfähigen Gartenbau sollen im Grundsatz konzeptionell mit betrachtet werden.

Entsprechend sind Aussagen zu den landwirtschaftlichen Nutzungen wichtiger Teil der Aufgabenstellung der Planungsteams.

„9. Stadtklima

Der Münchener Norden verfügt über großflächige Kaltluftentstehungsgebiete und wichtige Austauschbereiche für Kaltluft. Diese sind zu unbedingt zu erhalten. Die Ideenwerkstatt berücksichtigt diese Grundvoraussetzung nicht.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Ein stadtklimatisches Gutachten, in dem unter anderem die Kaltluftleitbahnen dargestellt sind, wurde erstellt. Wie bereits unter Ziffer 1 dargestellt, dient es als Basis für die Planer*innen der Ideenwerkstatt.

„10. Regionaler Grünzug

Der regionale Grünzug muss in der heutigen Form erhalten bleiben. Die Ideenwerkstatt berücksichtigt diese Grundvoraussetzung nicht bzw. weicht die Kriterien auf.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Wie dem Beschlussentwurf (Buchstabe C Ziffer 5 des Vortrags der Referentin) zu entnehmen, ist ein Planungsziel für die Entwicklung des Untersuchungsgebiets, den Regionalen Grünzug mit seinen Funktionen für Erholung, Stadtklima und Biodiversität möglichst zu erhalten. Wie dies möglich, ist Aufgabenstellung der Planungsteams in der Ideenwerkstatt.

„11. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Vertreter des BUND, des LBV, des Münchner Forums, des BBV und interessierte Bürgerinitiativen, Interessensgemeinschaften und Vereine (besonders aus dem Münchner Norden) sind mit einzubeziehen. Auch müssen Einzelpersonen, vor allem die Antragsteller, die im Rahmen von Bürgerversammlungen thematisch zuordenbare Anträge gestellt haben, Beteiligungsrechte erhalten. Diese Beteiligungsrechte beziehen sich auch auf Redezeiten, Stand- und Ausstellungsrechte und weitere Mitwirkungsrechte (Erstellung der Tagesordnung, Ort und Datum der Veranstaltung, ...). Dies ist mit der vorgestellten Ideenwerkstatt nicht gegeben. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung in der sich auch Bürgerinnen und Bürger organisiert einbringen wollen, ist scheinbar nicht erwünscht.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Allgemeinen sowie zur Forderung der Einbeziehung der genannten Verbände und Vereine und der Beteiligung der Antragsteller*innen der Empfehlungen im Besonderen darf auf die Ausführungen zur Stellungnahme der CSU-Fraktion im Bezirksausschuss 24, dort Ziffer 5, verwiesen werden.

5. Stellungnahme der SPD

„WÜRM-ISAR-Linie:

Die WÜRM-ISAR-Linie soll als Stadtbahn zwischen Karlsfeld (Würm) und Freimann (Isar) mit wenigen Zwischenhalten und hoher Beförderungsgeschwindigkeit realisiert werden:

- **Das ÖPNV-Netz (S2 (Bf. Karlsfeld), S1/U1 (Bf. Fasanerie (neu)), U2 (Am Hart) und U6 (Freimann)),**
 - **die künftigen Entwicklungsgebiete für Wohnen (Bayernkaserne, Ludwigsfeld und SEM-Nord),**
 - **die wachsenden Hochtechnologiestandorte (MTU, MAN, BMW-FIZ),**
 - **die Forschungsstandorte (TUM Campus Garching, TUM Stammgelände, LMU Stammgelände, LMU Kliniken; LMU Tiermedizinische Fakultät Oberschleißheim)**
 - **mit der Region (Lkr. Dachau, nördlicher Lkr. München, Lkr. Freising) und**
 - **dem Flughafen MUC II**
- verbinden.**
- **Verkehrsprobleme mit dem Individualverkehr und**
 - **Verdrängungseffekte auf dem Wohnungsmarkt in Bestandsquartieren sollen vermindert werden, indem Entwicklungsquartiere und die Region wirksam an hochqualifizierte Arbeitsplätze angebunden werden.**

Trasse:



(Anmerkung: Die von der SPD im Bezirksausschuss 24 beigefügte Grafik musste geschwärzt werden, da der Landeshauptstadt München entsprechende Bildrechte nicht vorliegen).

Die Würm-Isar-Linie (13,8 km) beginnt an der Würm am S-Bf. Karlsfeld (S2-Dachau) und endet am UBf. Freimann (U6) nahe der Isar.

Von Karlsfeld führt sie anfangs auf einer vorhandenen Güterbahnlinie die Otto-Warburg-Str. entlang zu den Standorten von MAN/MTU/Telekom. Wo die Haltestelle MAN/MTU liegt. In Fühlung mit der A99 quert sie die Dachauer Str. und kreuzt bei der Siedlung Ludwigsfeld die A99, wo der Halt LUDWIGSFELD liegt. Erschlossen werden die zur Bebauung in Untersuchung befindlichen Flächen beidseitig der Autobahn. Der nächste Halt REIGERSBACHSTR liegt südöstlich am Ferchenbach nördlich in Verlängerung der Reigersbachstr. und erschließt ebenfalls zur Bebauung in Untersuchung befindliche Flächen sowie Alt-Ludwigsfeld und Teile der Siedlung Fasanerie. Von den Flächen unter Naturschutz werden möglichs wenig Flächenanteile berührt. Möglichst abgerückt von Bestandsbebauung führt die Trasse zum Haltepunkt OBERMOOS, der an der gleichnamigen Straße etwa 350m nördlich des Bebauungsrandes der Fasanerie liegt. Der Haltepunkt erschließt fast die gesamte zur Bebauung in Untersuchung befindliche Fläche westlich der Feldmochinger Str. bis hinauf zur Karl-Wahler-Str. und den östlichen Teil der Fasanerie. Die Trasse führt ab der Feldmochinger Str. in einem 2,5 km langen Tunnel (ggf. Streckenweise auch als Troglage) bis zum östlichen Ende der Bezirkssportanlage Eberwurzstr. in der Lerchenau. Im Einzelnen führt der Tunnel zum Bf. FASANERIE, wobei der S-Bf. (S1) bis in Höhe Max-Wönner-Str. (auf Bahngrund) nach Norden verschoben werden soll. In den Tunnel der Würm-Isar-Linie könnte auch die U1 eingeschleift werden und mit entsprechender Abstellanlage dort ihren Endhalt haben. Der Stadtbahntunnel würde am nach norden verschobenen S-Bf. Fasanerie die S-Bahn kreuzen und sich mit dieser und der U1 verknüpfen. In der Trasse der Max-Wönner-Str. / Franz-Fackler-Str. würde der Tunnel unter dem Gütergleis Feldmoching-Milbertshofen und der Lerchenauer Str. in der Robinienstr. geführt. Dabei würden bebaute städtische Grundstücke (Gewerbezentrum und Kindergarten) unterquert, um am Goldlackplatz die Trasse am Rand des Grünzugs Feldmochinger Anger entweder im Trog

oder Tunnel bis zur Unterquerung der Bezirkssportanlage an der Eberwurzstraße weiterzuführen, an deren Ostseite der Tunnel endet. Als Haltepunkt in der LERCHENAU kommen das nördliche Ende der Waldmeisterstr. oder der Goldlackplatz (mit Freifläche für oberirdische Infrastruktur) in Betracht. Der Haltepunkt Lerchenau erschließt die gleichnamige Siedlung und das zur Verdichtung bzw. Vergrößerung vorgesehene Gewerbegebiet Lerchenau, darunter große Flächenkomplexe im Eigentum der LH München. Östlich der Bezirkssportanlage kommt eine aufgeständerte Führung der Stadtbahn parallel zur Panzerbrücke über die Schleißheimer Str. durch den BMW-Nachbarschaftsgarten bis zum nördlichen Ende des U-Bf. Am Hart mit Haltepunkt AM HART in Betracht, durch die anschließende Kleingartenanlage könnte die Trasse in Fühlung mit der DB-Bahnstromtrasse aufgeständert bis zur Rotpletzstraße geführt werden. Ab dort müsste die Trasse ein zweites mal wegen der dortigen Wohnbebauung und zur Unterführung der Ingolstädter Str. tunneliert (950m) werden. Der zweite Tunnel würde in der Heidemannstr. etwa Höhe Grusonstr. enden und die Bahntrasse in der Heidemannstr. aufgeständert geführt werden können. Der Haltepunkt zu diesem Tunnel ist die KRUMMAUER STRASSE am Schnittpunkt zur Ingolstädter Str. Als Haltepunkte in der Heidemannstr. werden die BAYERNKASERNE, Höhe Werner-Egk-Bogen, und LILIENTHALALLE vorgeschlagen. Beide erschließen das Baugebiet Bayernkaserne und Teile des Euro-Industrieparks. Letztere zudem das Gewerbegebiet an der Lilienthalallee und die Siedlung Kieferngarten. Die Würm-Isar-Linie würde weiter in Hochlage auf die ebenfalls in Hochlage befindliche U-6 eingeschleift und bis zum U-Bf. Freimann geführt (U6). Sie könnte dort "Kopf machen" und von dort aus entweder nach Garching zur TUM oder in die Stadt geführt werden oder Enden oder (als bivalenter Zug) Höhe Max-Valier-Str. auf den DB-Nordring geschleift werden. Die Trassenvariante 2 würde Tunnelstrecken vermindern, ihre Einpassung ist städtebaulich jedoch vertieft zu untersuchen und bedarf insoweit besonderer Anstrengung.

Anmerkungen:

Die Stadt-Bahn soll wie in Wien Seestadt Aspern vor Verwirklichung der Wohnentwicklungen hergestellt sein und damit Verkehrsproblemen mit motorisierten Individualverkehr im Keim vorbeugen. Bei gesondert zu betrachtender Organisation der Erschließung im Einzugsgebiet der Würm-Isar-Linie kann Durchgangsverkehr vermieden werden und freie Straßenkapazität für verlässlichere just-in-time-Lieferungen begünstigt werden.

Die Anbindung der neuen und zukünftigen Wohnquartiere an die wachsenden Technologie- und Forschungsstandorte durch die Würm-Isar-Linie kann bei einer zeitlich abgestimmten Entwicklung dazu beitragen, Verdrängungseffekte in bestehenden Wohnquartieren durch den Zuzug von Höchstverdienenden zu vermeiden.

Dazu ist ein attraktives Angebot uA für diese Zielgruppe erforderlich, das Hochtechnologie- und Forschungsstandorte attraktiv mit entstehenden Wohnquartieren verknüpft.

Pendlern zu den Technologiestandorten und Forschungs- und Hochschulstandorten kann die Würm-Isar-Linie durch ihre attraktive Verknüpfung mit der S2, S1 und U6 eine ernstzunehmende Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto / Firmenwagen bieten. Auch für Studenten sind die Hochschulstandorte aus einem größeren Umkreis erreichbar.

Die regionale Verknüpfung gelingt insbesondere dann, wenn die Stadtbahn bimodal ausgerüstet wird, das heißt, dass sie sowohl auf dem Eisenbahnnetz der DB (S-Bahn, Regionalbahn - Bahnstromversorgung) verkehren kann, wie im U-Bahnnetz (Gleichstrom). Ob dies mit einer eigenen Fahrzeugklasse oder durch eine Zugzusammenstellung mit Triebwägen für verschiedene Stromsysteme erfolgt, wäre zu prüfen. Rechtliche Hindernisse bestehen nicht.

Zwischen Karlsfeld und Freimann bietet sich an, die Bahn dem U-Bahnnetz anzupassen. Dies hat den Vorteil, dass mit Standard-U-Bahnzügen innerhalb der Stadt auch die Würm-Isarlinie befahren werden kann, bzw. diese ab Freimann auch den TUM Campus in Garching anfahren kann. Im Bereich des Bahnhofes Fasanerie (S1), der für die Zwecke der Würm-Isar-Linie in Höhe Max-Wönner-Str. nach Norden verschoben werden müsste (Bahngelände vorhanden) könnte die U1 von Süden kommend die Trasse der Würm-Isar-Linie als (End-)Haltestelle (mit-) benutzen.

Die Haltestellen sind so gewählt, dass deren Einzugsbereich eine wirtschaftliche Auslastung der Würm-Isar-Linie ganztägig und nicht nur als Punkt zu Punkt Verbindung (z.B. P&R mit Industriestandort etc.) erwarten lässt, und somit eine hohe Wirtschaftlichkeit. In Wien Seestadt Aspern wurde ein Neubaustadtteil auf der Grünen Wiese mit einer Hochbahn von 12,5 km Länge für 340 Mio € ohne USt. erschlossen (Stand der "Gebahrungsprüfung" 2015?; Prüfbericht (österr.) Rechnungshof, Seestadt Aspern, 2/2015, S. 145, Fundstelle: https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Erschliessung_Seestadt_Aspen.pdf).

In Stichpunkten:

1. Verlauf: etwa 1 km nördlich des DB-Nordringes zwischen Karlsfeld (Würm) und Freimann (Isar) mit besiedelten Einzugsbereich (--> hohe Einwohner/Arbeitsplatzdichte im Einzugsbereich der Bahnhöfe) unter Aussparung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten.
2. Verknüpfungen:
 - S2 Karlsfeld,
 - S1/U1 Fasanerie (verschoben nach Norden bis Höhe Max-Wönner-Str.) ,
 - U2 Am Hart und
 - U6 Freimann (nach Garching)
3. Erschließung:
 - Industriestandorte:
 - MAN,
 - MTU,
 - Telekom,
 - BMW-FIZ,
 - BMW-Stammwerk (Umstieg U2 Am Hart)
 - Forschung:
 - TUM Campus Garching (U6),
 - TUM Stammgelände (U2),
 - LMU Stammgelände (U6),
 - LMU Kliniken (U6)
 - LMU Tiermedizinische Fakultät Standort Oberschleißheim (S1)
 - Region:
 - Dachau,
 - Freising,
 - Flughafen

- **Wohnen:**
 - **Siedlung Ludwigsfeld (Neubaugebiet),**
 - **SEM-Nord (Neubaugebiet),**
 - **Fasanerie, Siedlung Lerchenauer See**
 - **Lerchenau, Harthof, Hasenberg I Süd**
 - **Am Hart, Harthof**
 - **Bayernkaserne (Neubaugebiet)**

4. Verknüpfung der Würm-Isar-Linie

- **S2 Karlsfeld**
- **S1 in der Fasanerie**
- **U2 Am Hart**
- **U6 in Freimann“**

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Beschlussvorlage Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Vollversammlung vom 03.03.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit der Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) eine Priorisierung von Schienenstrecken erarbeitet. Berücksichtigt wurden u. a. auch Vorschläge seitens der Politik, Verwaltung und Fachverbände. Städtebauliche Entwicklungen wurden dabei ebenfalls beachtet.

Das vom Stadtrat beschlossene Zielnetz umfasst dabei u.a. die Projekte Tram Münchner Norden (Am Hart – Bayernkaserne), Tram Y-Nord (Hochschule München – Nordbad, Petuelring – Lerchenauer Feld/Am Hart) und Tram Dachau (Verlängerung der Tram 20 ab Moosach über Karlsfeld nach Dachau). Die Projekte sind in ihrer Planung bereits weit fortgeschritten und werden entsprechend weiterverfolgt.

Darüber hinaus ist im Rahmen des Programms "Bahnausbau Region München" die Aktivierung des DB-Nordrings für den Personenverkehr in Planung. Geplant sind Pendelzüge von Karlsfeld bis zum BMW-Forschungs- und Innovationszentrum und optional bis zum „Euro-Industriepark“.

Auf Basis der genannten Projekte findet die Idee bereits Berücksichtigung und kann aufgrund der bereits fortgeschrittenen Phasen nicht weiterverfolgt werden.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 Feldmoching-HasenbergI hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Das Kommunalreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Klima- und Umweltschutz und die Stadtkämmerei (s. Anlage 3) haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Die Belange des Baureferates sind aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung im aktuellen Planungsstadium noch nicht betroffen. Dem Baureferat wurde die Beschlussvorlage zur Kenntnis zugeleitet.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, der Verwaltungsbeirätin der HA I, Frau Stadträtin Kainz, und der Verwaltungsbeirätin der HA II, Frau Stadträtin Burger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der unter Buchstabe A) des Vortrages dargestellte Sachstand wird zur Kenntnis genommen.
2. Die unter Buchstabe B) des Vortrages beschriebene Konzeption der Ideenwerkstatt wird zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, aufbauend auf dem dargestellten Konzept, die Ideenwerkstatt weiter vorzubereiten.
3. Das unter Buchstabe B) des Vortrages beschriebene Vorgehen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld der Ideenwerkstatt wird zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Ergebnisse aufzubereiten und den Planungsteams für die Berücksichtigung in der Ideenwerkstatt zur Verfügung zu stellen.
4. Die unter Buchstabe C) des Vortrages dargestellten Ergebnisse der Bestandsaufnahme und die ersten Planungsskizzen werden zur Kenntnis genommen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diese den Planungsteams der Ideenwerkstatt für die weitere Bearbeitung gemäß Buchstabe C Ziffer 1 bis 4 des Vortrages vorzulegen.
5. Den unter Buchstabe C) des Vortrages genannten Planungszielen und Rahmendaten wird als Grundlage für die Aufgabenstellung der Planungsteams der Ideenwerkstatt zugestimmt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diese den Planungsteams der Ideenwerkstatt für die weitere Bearbeitung gemäß Buchstabe C Ziffer 5 bis 6 des Vortrages vorzulegen.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das Expert*innengremium der Ideenwerkstatt gemäß Buchstabe B Ziffer 2 des Vortrages zu bestellen.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit die Ergebnisse der Ideenwerkstatt sowie einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorlegen.
8. 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 Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

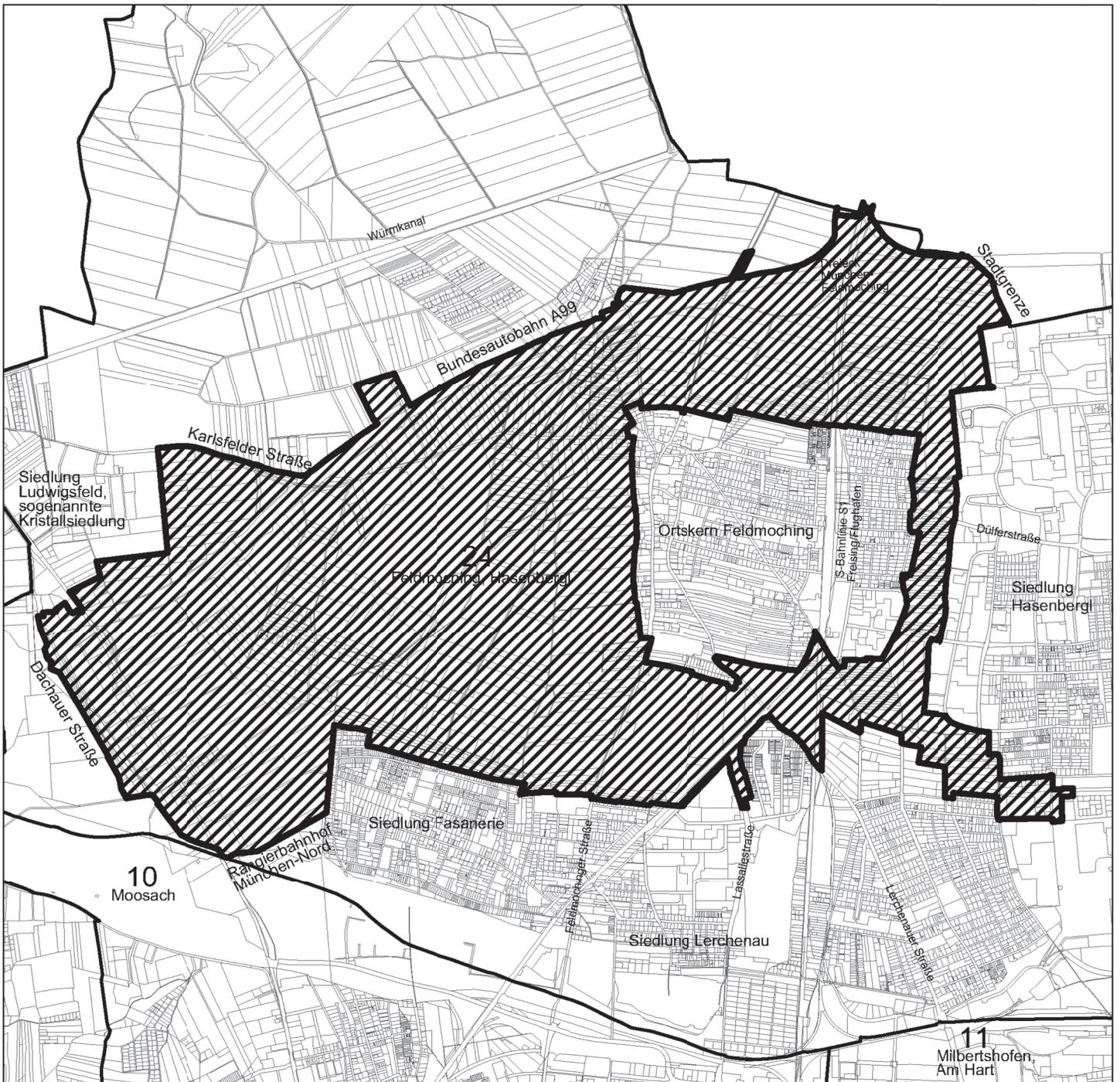
V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/60V
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 24 Feldmoching-Hasenberg
3. An das Baureferat
4. An das Direktorium HA II – Vergabestelle 1
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kulturreferat
7. An das Mobilitätsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
11. An das Sozialreferat
12. An die Stadtwerke München GmbH
13. An SWM-MVG
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/2
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/3
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/4
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/5
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/12
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/14
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/4
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/51
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/62P
26. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
27. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisaufnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/60V



Quelle: © Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: Bayerische Vermessungsverwaltung

LEGENDE

-  UMGRIFF DER VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN ZU EINER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMABNAHME GEMÄß §§ 165 ff. BauGB
-  STADTGEBIETSGRENZE

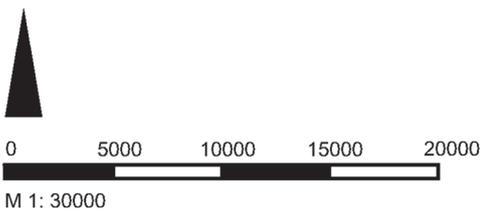
ÜBERSICHTSPLAN

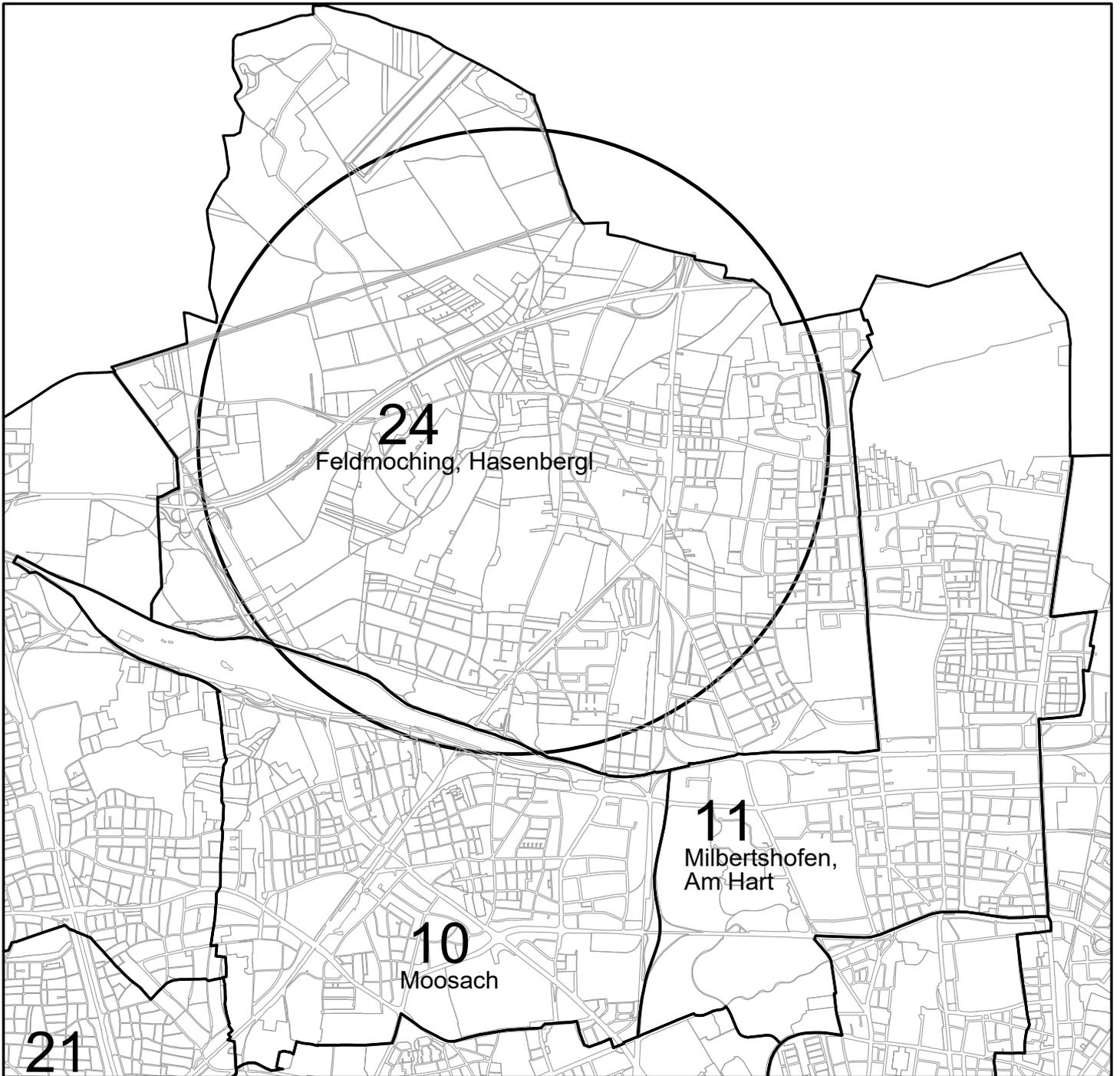
ZU DEN VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN FÜR EINE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMABNAHME

BEREICH: FELDMOCHING-LUDWIGSFELD
 KARLSFELDER STRASSE, BUNDESAUTOBAHN A99
 UND STADTGRENZE (südlich), SIEDLUNG
 HASENBERGL (westlich), SIEDLUNGEN LERCHENAU
 UND FASANERIE SOWIE RANGIERBAHNHOF
 MÜNCHEN-NORD (nördlich), DACHAUER STRASSE
 UND SIEDLUNG LUDWIGSFELD, SOGENANNT
 KRISTALLSIEDLUNG (östlich)
 (AUSGENOMMEN IST DER BEREICH DES ORTSKERNS FELDMOCHING)

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
 REFERAT FÜR STADTPLANUNG
 UND BAUORDNUNG HA II/6

STAND:
 Gemäß Einleitungsbeschluss Vorbereitende
 Untersuchungen (VU) vom 22.07.2020
 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00844)





Pasing, Obermenzing

U^ ^||^|K A6j a^ @3 | o caoT > } &@; A

LEGENDE

- LAGE DES UMGRIFFES DER VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN ZU EINER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMABNAHME GEMÄSS §§ 165 ff. BauGB



M 1: 50000

LAGEPLAN

24. STADTBZIRK FELDMOCHING-HASENBERGL

BEREICH: FELDMOCHING-LUDWIGSFELD
 KARLSFELDER STRASSE, BUNDESAUTOBAHN A99
 UND STADTGRENZE (südlich), SIEDLUNG
 HASENBERGL (westlich), SIEDLUNGEN LERCHENAU
 UND FASANERIE SOWIE RANGIERBAHNHOF
 MÜNCHEN-NORD (nördlich), DACHAUER STRASSE
 UND SIEDLUNG LUDWIGSFELD, SOGENANNT
 KRISTALLSIEDLUNG (östlich)
 (AUSGENOMMEN IST DER BEREICH DES ORTSKERNS FELDMOCHING)

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
 REFERAT FÜR STADTPLANUNG
 UND BAUORDNUNG HAII/6

Datum: 22.01.2024

Tel.: +49 (89) 233-92172

E-Mail: [REDACTED]@muenchen.de



ANLAGE 3

Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

Investitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21

Stadtentwicklung im Münchner Norden (Feldmoching – Ludwigsfeld)

Ideenwerkstatt mit Öffentlichkeitsbeteiligung als kooperativer Baustein im Planungsprozess

- A) Sachstand**
- B) Konzeption der Ideenwerkstatt**
- C) Planerische Rahmenbedingungen**
- D) Empfehlung für das weitere Vorgehen**

Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg I

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12032

Beschlussvorlage für den Ausschuss am ohne Datum (VB) Öffentliche Sitzung

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die o.g. Beschlussvorlage keine Einwendungen.

Die konsumtiven Mittel für die Finanzierung der Ideenwerkstatt wurden bereits mit dem Beschluss Nr. 20-26 / V 07510 bewilligt. Die vorliegende Beschlussvorlage enthält keine zusätzlichen finanziellen Mittel.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Gezeichnet

[REDACTED]

Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes

Feldmoching - Hasenberg

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1 80992 München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN-HAII-60V
plan.ha2-60v@muenchen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
03.06.2024

Unser Zeichen
BA 24 23.07.2024 – TOP 5.3.2

ANLAGE 4



Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Dr. Rainer Großmann

Privat:

[REDACTED]

Geschäftsstelle:

BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233 28562
ba24@muenchen.de
Ansprechpartner: [REDACTED]

Datum 24.07.2024

Münchner Norden - Beschlussentwurf zur Ideenwerkstatt

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 – Feldmoching-Hasenberg hat sich in seiner Sitzung am 23.07.2024 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Auf Grund der derzeit noch nicht vorliegenden Gutachten und der unzureichenden Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümer sieht sich der BA 24 jetzt nicht in der Lage, eine abschließende Stellungnahme abzugeben.
In der Anlage finden Sie die von den Fraktionen im BA 24 abgegebenen Stellungnahmen.

Für Rückfragen steht der BA 24 – Feldmoching-Hasenberg gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Dr. Rainer Großmann

Anhänge:
Stellungnahme der CSU
Stellungnahme der FW/ÖDP
Stellungnahme der Grünen
Stellungnahme der München Liste
Stellungnahme der SPD

Stellungnahme zum Beschlussentwurf Ideenwerkstatt Münchner Norden

1. Der BA 24 spricht sich gegen die Bebauung von 6 Teilbereichen aus.
2. Folgende Forderungen sind von den Planungsteams der Ideenwerkstatt ohne Einschränkungen einzuhalten:
 - Der regionale Grünzug ist zu erhalten und darf nicht verkleinert werden
 - Die Belange des Landschafts- und Naturschutzes haben Vorrang vor einer Bebauung
 - Durch die Planungen darf es keine negativen Auswirkungen auf das Stadtklima geben
 - Die Flächen für Landwirtschaft und Gartenbau dürfen nicht verkleinert werden, um die Existenz der Betriebe nicht zu gefährden
 - Die hydrologischen Gegebenheiten und der Lärmschutz sind zu beachten
 - Es dürfen nur Flächen überplant werden, die im Besitz der LH München sind
 - Der Charakter und das Erscheinungsbild von Feldmoching müssen erhalten bleiben
3. Die Planungsziele zur Schaffung von Stadtquartieren werden abgelehnt, da sie im Widerspruch zu den o. g. Forderungen stehen, insbesondere wird abgelehnt:
 - Die Entwicklung eines Gesamtkonzepts für eine Siedlungsstruktur
 - Die Festlegung einer Zentrenstruktur
4. Die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge im 24. Stadtbezirk hat für den Bezirksausschuss oberste Priorität.
Vor der Planung neuer ÖPNV-Trassen sind die bereits beschlossenen bzw. in Bau befindlichen Neubaugebiete im 24. Stadtbezirk durch ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot zu erschließen.
5. Die Ideenwerkstatt muss im 24. Stadtbezirk durchgeführt werden.
 - Die Antragsteller der Bürgerversammlung vom 08.11.2023, gemäß Beschlussentwurf 20 26 V 11736, müssen im Rahmen der Ideenwerkstatt angehört werden.

- Vertreter des BUND, LBV und des Bauernverbands sind im Rahmen der Ideenwerkstatt bei der Erstellung der Planungen zu beteiligen und als Mitglieder des Expertengremiums zu bestellen.

**FW/ÖDP-Liste des Bezirksausschusses 24
für den Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg**

An den Vorsitzenden des BA24
Herrn Dr. Rainer Großmann
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80993 München

München, 17.07.2024

Stellungnahme zum Beschlussentwurf Ideenwerkstatt Münchner Norden

Wir lehnen den Beschlussentwurf der LHM München ab.

Begründung:

Das Konzept der Stadt München weist schon in der Präambel zur Ideenwerkstatt inhaltliche Fehler auf. Damit zeigt das Konzept Ideenwerkstatt, trotz Worten wie z.B. Öffentlichkeitsarbeit, dass das Ergebnis der Untersuchung nicht ergebnisoffen ist und nicht ausreichend vom Bürger gestaltet werden kann.

Beschlusszitat: „Ziel ist es, neuen Wohnraum mit gewerblichen Nutzungen ...“

Eine Verringerung der Wohnungsengpässe ist in München nur erreichbar, wenn nicht weiter Gewerbermannt gebaut wird, der den Zuzug verstärkt. Hier wird wieder nur Immobiliengesellschaften Rechnung getragen, die gewerblichen Raum zu noch höheren Gewinnen verkaufen können. Darüber hinaus stehen Tausende qm Gewerbeflächen in München leer, deren Flächen für den Wohnungsnutzung blockiert ist (Bsp. OEZ, Frankfurter Ring, Münchner Osten).

*Beschlusszitat: „Darüber hinaus ist die Stadt aber auch ein großes Dienstleistungsunternehmen, das für seine Kund*innen da ist.“*

Wer sind die Kunden? Hier wird verschwiegen, dass die Stadt auch Dienstleistungsunternehmen für die Interessen der Immobiliengesellschaften ist, deren Interesse meist gegenläufig zu den Interessen der Bürger*innen sind.

*Beschlusszitat: „Sie dienen als wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung sowie für die Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümer*innen und der Öffentlichkeit.“*

Schon zu Beginn zeigte sich, dass das hier vorgestellte Konzept nicht im Interesse der Stadtbevölkerung ist, da die Grundstückseigentümer NICHT zur Eingangsveranstaltung geladen wurden. Auch wurde die Eingangsveranstaltung so gut wie nicht beworben. Dies steht im Gegensatz zum Werbeaufwand, den die Stadt betreibt, um auf internationalen Messen aufzutreten.

„Es gilt zu prüfen, wo und in welchem Umfang im Untersuchungsgebiet eine landschaftsplanerische und städtebauliche Entwicklung sinnvoll und möglich ist. Die Bearbeitung soll auf der Grundlage der bis dahin vorliegenden Erkenntnisse erfolgen“

Im Konzept wird nur von „landschaftsplanerische und städtebauliche Entwicklung“ gesprochen. Die landwirtschaftliche Entwicklung wird schon im Konzept nicht erwähnt, obwohl es in dem Gutachten zur landwirtschaftlichen Nutzung des Gebiet Feldmoching ganz klare planerische Vorgaben genannt werden.

„Insgesamt nehmen mindestens fünf Planungsteams an der Ideenwerkstatt teil, die im Rahmen eines EU-weiten Vergabeverfahrens gefunden werden.“

Die Ausschreibung erfolgten schon vor Bestandsaufnahme, wie das Gebiet von den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Zivilgesellschaft, zu denen Naturschutzverbände zählen, gesehen wird und genutzt werden soll. Damit konnten diese Vorstellungen nicht in die Ausschreibung einfließen. Infolgedessen werden Planungsbüros gesucht, die für den Bau und die Versiegelung von Gebieten fachkundig sind und nicht Planungsbüros, die naturnahe oder landwirtschaftliche Räume raumplanerisch betrachten können. Damit können die Vorbetrachtungen von vornherein nicht ergebnisoffen sein.

Expert*innengremium der Ideenwerkstatt

*Beschlusszitat: „Ein fachlich und politisch besetztes Expert*innengremium begleitet die Ideenwerkstatt, um die Entwurfsergebnisse zu bewerten und Empfehlungen auszusprechen. Das Gremium konstituiert sich bereits vor der Ideenwerkstatt und wird nach den Empfehlungen des Ältestenrats analog zu Planungswettbewerben besetzt. Es soll aus politischen Vertreter*innen (bestehend aus Mitgliedern des Stadtrats und des BA24) sowie Fachvertreter*innen aus den Bereichen Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung bestehen.“*

Hier fehlen die Experten aus der Landwirtschaft in Feldmoching, Raumplaner, die Naturschutzverbände und die Siedlervereine. Das vorgestellte Gremium ist kaum in der Lage die sozio-ökonomische, sozio-psychologischen Grundlagen in diese Diskussion einzubringen.

In dem Konzept ist nicht vorgesehen, dass die Bürger ein von den Planern vorgelegtes Konzept ablehnen (Vetorecht fehlt). Nach der Ideenwerkstatt können sich kommerzielle Interessengruppen im Gegenzug völlig frei einbringen.

Beschlusszitat: „Es hat sich gezeigt, dass das Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München kaum begrenzt ist.“

Hier liegt ein fundamentaler Fehler vor, der in Raumplanungskonzepten ganz klar widerlegt wird. Ein Wachstum muss gesteuert werden, denn was ist, wenn die Fläche zu 100 % versiegelt ist? Wie in vielen Städten weltweit folgt der Niedergang, weil die Lebensqualität sinkt. Konzepte zur raumgreifenden Steuerung kann die Stadt München nicht allein durchführen, sondern sie muss Landkreise und den Freistaat Bayern einbeziehen, in denen weitere Metropolen entstehen und vor allem gefördert werden. Es müssen Stadtgrenzen geprüft werden, wie bayernweite Wirtschaftskonzepte.

Grundwasser

In keinem Satz wird erwähnt, dass durch die derzeitige Verdichtung des Siedlungsgebietes Fasenerie Nord schon jetzt massive Hochwasserproblematiken bei Starkregen auftreten. Häuser, die seit über 90 Jahren keine Überflutungen aufwiesen, haben seit zwei Jahren bei jedem Starkregen massive Wassereintritte. Straßen, wie die Schneeglöckchenstraße stehen bis zu 40 cm unter Wasser. Schon jetzt sind die Gutachten nicht aktuell, wir fordern die jährliche Aktualisierung der Hochwasser-schutzmodelle.

Fraktionssprecher:
Silke Wallenhauer (ÖDP)

Fraktionsmitglied:
Dr. Thomas Seeger (ÖDP)

11.07.2024

**Stellungnahme Bündnis 90 / Die Grünen im BA 24 zum
Beschlussentwurf zur Ideenwerkstatt im Münchner Norden**

Die im Abschnitt 5 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12032 dargelegten Planungsziele werden als zielführend erachtet, sofern diese alle gleich gewichtet berücksichtigt werden, der regionale Grünzug in seiner Funktion nicht eingeschränkt und die Grundwassersituation zufriedenstellend beachtet wird. Ebenso findet der Ansatz, vor einer möglichen Bebauung eine nachhaltige Erschließung der identifizierten Gebiete mit einem leistungsfähigen ÖPNV-System zu prüfen, Zustimmung. Der Ausschluss einer Bebauung im Naturschutzgebiet „Schwarzhölzl“ sowie im Grünzug „Feldmochinger Anger“ wird begrüßt.

Auf Basis der vorliegenden Fachgutachten ist jedoch die Auswahl mehrerer identifizierter Teilräume nicht nachvollziehbar. Eine stärkere Einschränkung der für eine Bebauung zu prüfender Teilräume erscheint erforderlich:

1. Die sehr humusreichen Böden in den Teilräumen „An den Schrederwiesen“, „Fasanerie Nord“, „Feldmoching West“ und „Feldmoching Nordwest“ sind für eine landwirtschaftliche Nutzung freizuhalten, um den Ergebnissen des Gutachtens zur Agrarstruktur gerecht zu werden. Diese Flächen sind für eine Bebauung zu wertvoll.
2. Da es für Schäden durch Grundwasser keine Elementarversicherung gibt, sollten zum Schutz des Gebäudebestands keine Eingriffe erfolgen, die eine Erhöhung des Grundwasserstands bewirken. Neue Unterbauungen können zwar gegen das Eindringen von GW abgedichtet werden, aber sie führen zu Grundwasserrückstau. Probleme, wie beim NW-Sammelkanal sind vorprogrammiert. Durch starke Regenfälle der letzten Zeit ist der Grundwasserstand mehrfach stark angestiegen und hat Eigentümer von bestehenden Gebäuden geschädigt. Folglich ist in den Teilräumen „An den Schrederwiesen“ und „Fasanerie Nord“, „Östlich Siedlung Ludwigsfeld“, „Feldmoching West“, „Feldmoching Nordwest“, „Feldmoching Nord (überwiegender Teil westlich der S-Bahn)“, in denen der Flurabstand HHW des Grundwassers plus 30 cm Sicherheitszuschlag kleiner als 2 m ist (Nr. 20-26 / V 12032, Abb.12), von einer Bebauung mit Unterbauung abzusehen. Lediglich der Teilraum „Feldmoching Nord, östlich der S-Bahnlinie“ hat Grundwasserabstände, die eine Bebauung mit Unterbauung zulassen. Dabei unterteilt sich dieses Areal in Bereiche, die eine Bebauung ohne volle Kellergeschosse und ohne Tiefgaragen zulassen und in Bereiche, in denen eine Bebauung mit vollen Kellergeschossen ohne Grundwasserkontakt vertretbar erscheint.
3. Die vorgeschlagenen Trassenführungen für den ÖPNV-Anschluss der Teilräume dürften eine Anbindung der Teilräume in den nächsten 25 Jahren nicht ermöglichen. Die Führung einer U-Bahn im Untergrund quer zur Grundwasserfließrichtung wird aufgrund der bereits in 2. beschriebenen Grundwassersituation abgelehnt. Am ehesten dürften der S-Bahn-Halt beim Teilraum „Feldmoching Nord“ und eine Straßenbahn entlang der Dachauer Straße ohne Schwenk zu „Auf den Schrederwiesen“ (zur Reduktion der ökologischen Beeinträchtigungen z.B. faunistisch hochwertigsten Bereiche) zu realisieren sein. Folglich sind die ÖPNV-Erschließungen der Teilräume „An den Schrederwiesen“, „Fasanerie Nord“, „Feldmoching West“ und „Feldmoching Nordwest“ fraglich.
4. Aufgrund der GW-Situation ist eine Autobahnanbindung am Autobahndreieck Feldmoching in Verbindung mit dem Tunnel Hasenberg problematisch. Das bedeutet somit, dass eine leistungsfähige Anbindung des MIVs für die identifizierten Teilräume fraglich ist. Ein weiterer Tunnel für den Individualverkehr generiert neuen Verkehr auf der Straße, was der Verkehrswende entgegenwirkt. Bau und Wartung generieren enormen Kosten, die Gelder stehen dem Ausbau des ÖPNV nicht zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung der Grundwassersituation und des Umweltschutzes (in den Gutachten

aufgezeigte hydrogeologische, agrarstrukturelle und naturschutzfachliche Restriktionen) sowie der engen Grenzen für eine ÖPNV-Erschließung sind die Teilräume „An den Schrederwiesen“, „Fasanerie Nord“, „Feldmoching West“ und „Feldmoching Nordwest“ vom Ideenwettbewerb auszuschließen. Für eine Bebauung im Teilraum „Östlich Siedlung Ludwigsfeld“ ist es erforderlich, dass die naturschutzfachlichen Restriktionen ausreichend berücksichtigt werden.

Die Ideenwerkstatt soll so durchgeführt werden, dass transparent dargestellt werden kann, wie Argumente der Bürgerinnen und Bürger Berücksichtigung finden. Die Forderungen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger sollen dokumentiert und begründet zugestimmt oder abgelehnt werden. Der Einfluss der Bürgerinnen und Bürger auf den finalen Entscheid muss transparent dargestellt sein. Die Bürgerinnen und Bürger sollen die finalen Entscheidungen nachvollziehen können und darüber informiert werden.

München, 22.07.2024

Stellungnahme zum Beschlussentwurf Ideenwerkstatt Münchner Norden

Wir lehnen den Beschlussentwurf vollständig ab.

Begründung:

1. Vorgehensweise der Ideenwerkstatt nicht akzeptabel

Vor der Ideenwerkstatt hätten grundsätzliche Fragestellungen geklärt werden müssen:

- Die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer, die nicht gegeben ist
- Die Finanzierbarkeit, die nicht gegeben ist
- Die möglicherweise zu bebauende Flächen, denn es wird Einschränkungen geben wegen der Ausweisung von LSG, (regionalen) Grünzügen, Hydrologie und Verkehr
- Ein zukunftsfähiger Landwirtschafts- und Gartenbau zur regionalen Versorgung
- Natur- Klimaschutz- und Umweltschutzrechtliche Fragen
- Fragen zur Bürgerbeteiligung

2. Eigentümer

Über 80 % der möglicherweise zu bebauenden Fläche ist in privatem Eigentum.

Nach über 7 Jahren fanden immer noch keine Gespräche mit den Eigentümern und deren Vertretern statt.

Die Eigentümer haben notariell beglaubigt erklärt, dass sie unter einer SEM jede Verhandlung ablehnen und kein Interesse an Gesprächen haben.

Im Jahr 2008 beschloss der Münchner Stadtrat die Vorbereitung einer SEM auf dem Gelände des Münchner Trabrenn- und Zuchtvereins in Daglfing sowie des westlich anschließenden Gebietes bis zur Bahntrasse. 2011 wurde das Gebiet auf 600 Hektar vergrößert. Bis heute gibt es keine Regelung mit den Eigentümern, nach über 17 Jahren.

Diese Fragestellungen gehören im Vorfeld geklärt.

3. Kosten

Eine Finanzierung des Projektes ist für die Landeshauptstadt München nicht realisierbar.

Die Ausgaben für Freiham belaufen sich insgesamt auf 1,66 Milliarden Euro (Bericht SZ 2019).

Nach vorsichtigen Schätzungen dürfte für die SEM Nord ein Finanzierungsbedarf von 5-6 Milliarden Euro notwendig sein. Auf Grund der Haushaltslage und eines stetig steigenden Schuldenstandes ist dieses Projekt nicht finanzierbar.

4. Ludwigsfelder Flur (LSG)

Die Überlegungen zur Ausweisung des LSG Ludwigsfelder Flur müssen vor Planungsbeginn geklärt werden.

5. Natur- und Umweltschutz

Laut eines Gutachtens des Bund Naturschutzes sind 5 der 6 Flächen ungeeignet für eine Bebauung. Dem Natur- und Umweltschutz muss hier deshalb Vorrang eingeräumt werden.

Dieses Gutachten hätte zur Verfügung gestellt werden müssen. Dieser Aspekt wird in der Ideenwerkstatt viel zu gering als Grundvoraussetzung eingewertet.

6. Verkehr

Auf Initiative des Stadtrats legte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 14. Juli 1982 ein „Entwicklungskonzept Bebauung Freiham“ vor, das 5.000 bis 6.000 Wohnungen und Gewerbebebauung einerseits sowie eine Erhaltung der Landschaft am Stadtrand andererseits vorsah. Nach mehr als 42 Jahren ist bis heute die verkehrliche Anbindung Freihams ungeklärt. Weder ist die U5-Anbindung finanziert noch terminiert, die Tram-Anbindung gilt als unwahrscheinlich und der viergleisige Ausbau der S-Bahn ist nicht vorhersehbar. In den nächsten 20 Jahren wird es in Freiham keine ÖPNV-Verbesserungen geben, von Bussen abgesehen.

Deshalb müssen alle Planungen auf der derzeitig vorhandenen Infrastruktur aufsetzen!

Die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge ist hierfür eine Grundvoraussetzung.

7. Hydrologisches Gutachten

Die hydrologischen Besonderheiten dieses Gebietes sind zu beachten. Die vorliegenden Gutachten ist nur vorläufig und berücksichtigt die Auswirkungen auf bereits bebaute Gebiete nur unzureichend.

Auch die zunehmenden Starkregenereignisse werden nicht ausreichend abgebildet.

8. Landwirtschaft und Gartenbau

Laut agrarstrukurellem Gutachten sind die Landwirtschafts- und Gartenbaubetriebe gesund und intakt, sie verfügen über ausreichend Fläche und die Nachfolgeneration hat bereits die Betriebe übernommen bzw. übernimmt sie noch.

Diese Regionalversorger haben im Untersuchungsgebiet eine große Bedeutung. Mit einem Anteil von 77 Prozent Vollerwerbsbetrieben liegen die Feldmochinger Betriebe deutlich über dem bayernweiten Durchschnitt von 39 Prozent.

Die Zukunft dieser Betriebe ist vor Überplanung sicher zu stellen.

9. Stadtklima

Der Münchener Norden verfügt über großflächige Kaltluftentstehungsgebiete und wichtige Austauschbereiche für Kaltluft. Diese sind unbedingt zu erhalten. Die Ideenwerkstatt berücksichtigt diese Grundvoraussetzung nicht.

10. Regionaler Grünzug

Der regionale Grünzug muss in der heutigen Form erhalten bleiben. Die Ideenwerkstatt berücksichtigt diese Grundvoraussetzung nicht bzw weicht die Kriterien auf..

11. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Vertreter des BUND, des LBV, des Münchner Forums, des BBV und interessierte Bürgerinitiativen, Interessensgemeinschaften und Vereine (besonders aus dem Münchner Norden) sind mit einzubeziehen. Auch müssen Einzelpersonen, vor allem die Antragsteller, die im Rahmen von Bürgerversammlungen thematisch zuordenbare Anträge gestellt haben, Beteiligungsrechte erhalten.

Diese Beteiligungsrechte beziehen sich auch auf Redezeiten, Stand- und Ausstellungsrechte und weitere Mitwirkungsrechte (Erstellung der Tagesordnung, Ort und Datum der Veranstaltung, ...) Dies ist mit der vorgestellten Ideenwerkstatt nicht gegeben. .

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung in der sich auch Bürgerinnen und Bürger organisiert einbringen wollen, ist scheinbar nicht erwünscht.

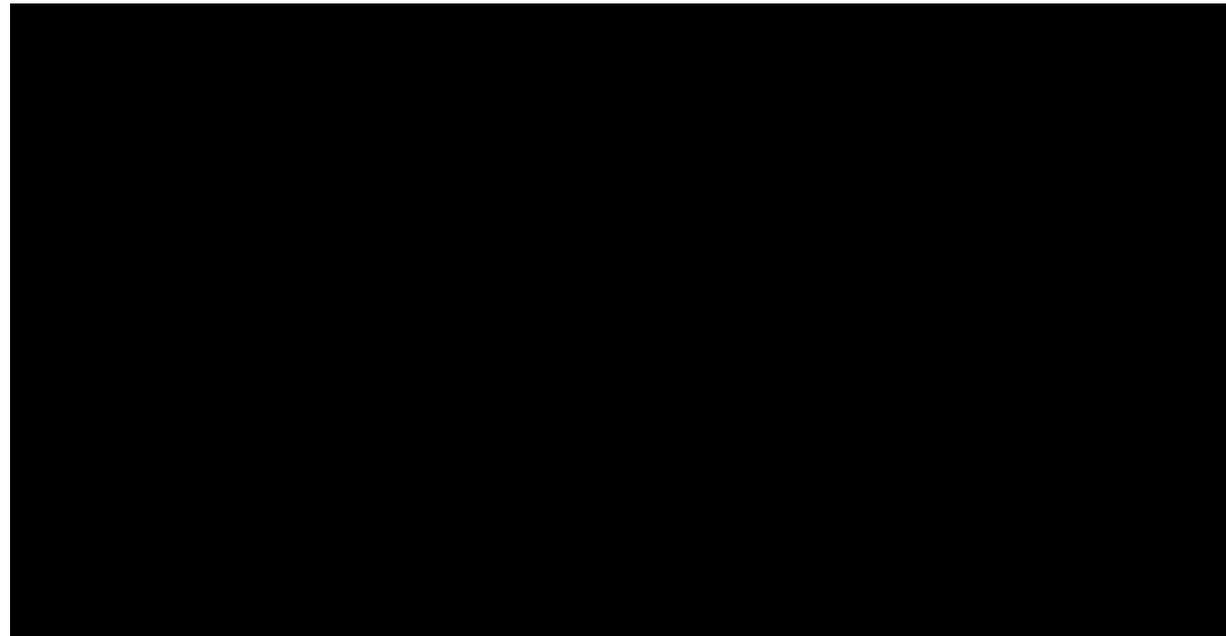
Stellungnahme SPD im BA 24 zum Beschlussentwurf zur Ideenwerkstatt im Münchner Norden**WÜRM-ISAR-Linie:**

Die WÜRM-ISAR-Linie soll als Stadtbahn zwischen Karlsfeld (Würm) und Freimann (Isar) mit wenigen Zwischenhalten und hoher Beförderungsgeschwindigkeit realisiert werden:

- Das ÖPNV-Netz (S2 (Bf. Karlsfeld), S1/U1 (Bf. Fasanerie (neu)), U2 (Am Hart) und U6 (Freimann)),
- die künftigen Entwicklungsgebiete für Wohnen (Bayernkaserne, Ludwigsfeld und SEM-Nord),
- die wachsenden Hochtechnologiestandorte (MTU, MAN, BMW-FIZ),
- die Forschungsstandorte (TUM Campus Garching, TUM Stammgelände, LMU Stammgelände, LMU Kliniken; LMU Tiermedizinische Fakultät Oberschleißheim)
- mit der Region (Lkr. Dachau, nördlicher Lkr. München, Lkr. Freising) und
- dem Flughafen MUC II

verbinden.

- Verkehrsprobleme mit dem Individualverkehr und
- Verdrängungseffekte auf dem Wohnungsmarkt in Bestandsquartieren sollen vermindert werden, indem Entwicklungsquartiere und die Region wirksam an hochqualifizierte Arbeitsplätze angebunden werden.

Trasse:

Die Würm-Isar-Linie (13,8 km) beginnt an der Würm am S-Bf. Karlsfeld (S2-Dachau) und endet am U-Bf. Freimann (U6) nahe der Isar.

Von Karlsfeld führt sie anfangs auf einer vorhandenen Güterbahnlinie die Otto-Warburg-Str. entlang zu den Standorten von MAN/MTU/Telekom. Wo die Haltestelle MAN/MTU liegt. In Fühlung mit der A99 quert sie die Dachauer Str. und kreuzt bei der Siedlung Ludwigsfeld die A99, wo der Halt LUDWIGSFELD liegt. Erschlossen werden die zur Bebauung in Untersuchung befindlichen Flächen beidseitig der Autobahn. Der nächste Halt REIGERSBACHSTR liegt südöstlich am Ferchenbach nördlich in Verlängerung der Reigersbachstr. und erschließt ebenfalls zur Bebauung in Untersuchung befindliche Flächen sowie Alt-Ludwigsfeld und Teile der Siedlung Fasanerie. Von den Flächen unter Naturschutz werden möglichst wenig Flächenanteile berührt. Möglichst abgerückt von Bestandsbebauung führt die Trasse zum Haltepunkt OBERMOOS, der an der gleichnamigen Straße etwa 350m nördlich des Bebauungsrandes der Fasanerie liegt. Der Haltepunkt erschließt fast die gesamte zur Bebauung in Untersuchung befindliche Fläche westlich der Feldmochinger Str. bis hinauf

zur Karl-Wahler-Str. und den östlichen Teil der Fasanerie. Die Trasse führt ab der Feldmochinger Str. in einem 2,5 km langen Tunnel (ggf. Streckenweise auch als Troglage) bis zum östlichen Ende der Bezirkssportanlage Eberwurzstr. in der Lerchenau. Im Einzelnen führt der Tunnel zum Bf. FASANERIE, wobei der S-Bf. (S1) bis in Höhe Max-Wönner-Str. (auf Bahngrund) nach Norden verschoben werden soll. In den Tunnel der Würm-Isar-Linie könnte auch die U1 eingeschleift werden und mit entsprechender Abstellanlage dort ihren Endhalt haben. Der Stadtbahntunnel würde am nach Norden verschobenen S-Bf. Fasanerie die S-Bahn kreuzen und sich mit dieser und der U1 verknüpfen. In der Trasse der Max-Wönner-Str. / Franz-Fackler-Str. würde der Tunnel unter dem Gütergleis Feldmoching-Milbertshofen und der Lerchenauer Str. in der Robiniestr. geführt. Dabei würden bebaute städtische Grundstücke (Gewerbezentrum und Kindergarten) unterquert, um am Goldlackplatz die Trasse am Rand des Grünzugs Feldmochinger Anger entweder im Trog oder Tunnel bis zur Unterquerung der Bezirkssportanlage an der Eberwurzstraße weiterzuführen, an deren Ostseite der Tunnel endet. Als Haltepunkt in der LERCHENAU kommen das nördliche Ende der Waldmeisterstr. oder der Goldlackplatz (mit Freifläche für oberirdische Infrastruktur) in Betracht. Der Haltepunkt Lerchenau erschließt die gleichnamige Siedlung und das zur Verdichtung bzw. Vergrößerung vorgesehene Gewerbegebiet Lerchenau, darunter große Flächenkomplexe im Eigentum der LH München. Östlich der Bezirkssportanlage kommt eine aufgeständerte Führung der Stadtbahn parallel zur Panzerbrücke über die Schleißheimer Str. durch den BMW-Nachbarschaftsgarten bis zum nördlichen Ende des U-Bf. Am Hart mit Haltepunkt AM HART in Betracht, durch die anschließende Kleingartenanlage könnte die Trasse in Führung mit der DB-Bahnstromtrasse aufgeständert bis zur Rotpletzstraße geführt werden. Ab dort müsste die Trasse ein zweites mal wegen der dortigen Wohnbebauung und zur Unterführung der Ingolstädter Str. tunneliert (950m) werden. Der zweite Tunnel würde in der Heidemannstr. etwa Höhe Grusonstr. enden und die Bahntrasse in der Heidemannstr. aufgeständert geführt werden können. Der Haltepunkt zu diesem Tunnel ist die KRUMMAUER STRASSE am Schnittpunkt zur Ingolstädter Str. Als Haltepunkte in der Heidemannstr. werden die BAYERNKASERNE, Höhe Werner-Egk-Bogen, und LILIENTHALALLE vorgeschlagen. Beide erschließen das Baugebiet Bayernkaserne und Teile des Euro-Industriparks. Letztere zudem das Gewerbegebiet an der Lilienthalallee und die Siedlung Kieferngarten. Die Würm-Isar-Linie würde weiter in Hochlage auf die ebenfalls in Hochlage befindliche U-6 eingeschleift und bis zum U-Bf. Freimann geführt (U6). Sie könnte dort "Kopf machen" und von dort aus entweder nach Garching zur TUM oder in die Stadt geführt werden oder Enden oder (als bivalenter Zug) Höhe Max-Valier-Str. auf den DB-Nordring geschleift werden. Die Trassenvariante 2 würde Tunnelstrecken vermindern, ihre Einpassung ist städtebaulich jedoch vertieft zu untersuchen und bedarf insoweit besonderer Anstrengung.

Anmerkungen:

Die Stadt-Bahn soll wie in Wien Seestadt Aspern vor Verwirklichung der Wohnentwicklungen hergestellt sein und damit Verkehrsproblemen mit motorisierten Individualverkehr im Keim vorbeugen. Bei gesondert zu betrachtender Organisation der Erschließung im Einzugsgebiet der Würm-Isar-Linie kann Durchgangsverkehr vermieden werden und freie Straßenkapazität für verlässlichere just-in-time-Lieferungen begünstigt werden.

Die Anbindung der neuen und zukünftigen Wohnquartiere an die wachsenden Technologie- und Forschungsstandorte durch die Würm-Isar-Linie kann bei einer zeitlich abgestimmten Entwicklung dazu beitragen, Verdrängungseffekte in bestehenden Wohnquartieren durch den Zuzug von Höchstverdienenden zu vermeiden.

Dazu ist ein attraktives Angebot uA für diese Zielgruppe erforderlich, das Hochtechnologie- und Forschungsstandorte attraktiv mit entstehenden Wohnquartieren verknüpft.

Pendlern zu den Technologiestandorten und Forschungs- und Hochschulstandorten kann die Würm-Isar-Linie durch ihre attraktive Verknüpfung mit der S2, S1 und U6 eine ernstzunehmende Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto / Firmenwagen bieten. Auch für Studenten sind die Hochschulstandorte aus einem größeren Umkreis erreichbar.

Die regionale Verknüpfung gelingt insbesondere dann, wenn die Stadtbahn bimodal ausgerüstet wird, das heißt, dass sie sowohl auf dem Eisenbahnnetz der DB (S-Bahn, Regionalbahn - Bahnstromversorgung) verkehren kann, wie im U-Bahnnetz (Gleichstrom). Ob dies mit einer eigenen Fahrzeugklasse oder durch eine Zugzusammenstellung mit Triebwägen für verschiedene Stromsysteme erfolgt, wäre zu prüfen. Rechtliche Hindernisse bestehen nicht.

Zwischen Karlsfeld und Freimann bietet sich an, die Bahn dem U-Bahnnetz anzupassen. Dies hat den Vorteil, dass mit Standard-U-Bahnzügen innerhalb der Stadt auch die Würm-Isarlinie befahren werden kann, bzw. diese ab Freimann auch den TUM Campus in Garching anfahren kann. Im Bereich des Bahnhofs Fasanerie (S1), der für die Zwecke der Würm-Isar-Linie in Höhe Max-Wönner-Str. nach Norden verschoben werden müsste (Bahngelände vorhanden) könnte die U1 von Süden kommend die Trasse der Würm-Isar-Linie als (End-)Haltestelle (mit-)benutzen.

Die Haltestellen sind so gewählt, dass deren Einzugsbereich eine wirtschaftliche Auslastung der Würm-Isar-Linie ganztägig und nicht nur als Punkt zu Punkt Verbindung (z.B. P&R mit Industriestandort etc.) erwarten lässt, und somit eine hohe Wirtschaftlichkeit. In Wien Seestadt Aspern wurde ein Neubaustadtteil auf der Grünen Wiese mit einer Hochbahn von 12,5 km Länge für 340 Mio € ohne USt. erschlossen (Stand der "Gebahungsprüfung" 2015?; Prüfbericht (österr.) Rechnungshof, Seestadt Aspern, 2/2015, S. 145, Fundstelle:

https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Erschliessung_Seestadt_Asperrn.pdf).

In Stichpunkten:

1. Verlauf: etwa 1 km nördlich des DB-Nordringes zwischen Karlsfeld (Würm) und Freimann (Isar) mit besiedelten Einzugsbereich (--> hohe Einwohner/Arbeitsplatzdichte im Einzugsbereich der Bahnhöfe) unter Aussparung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten.
2. Verknüpfungen:
 - S2 Karlsfeld,
 - S1/U1 Fasanerie (verschoben nach Norden bis Höhe Max-Wönner-Str.) ,
 - U2 Am Hart und
 - U6 Freimann (nach Garching)
3. Erschließung:
 - Industriestandorte:
 - MAN,
 - MTU,
 - Telekom,
 - BMW-FIZ,
 - BMW-Stammwerk (Umstieg U2 Am Hart)
 - Forschung:
 - TUM Campus Garching (U6),
 - TUM Stammgelände (U2),
 - LMU Stammgelände (U6),
 - LMU Kliniken (U6)
 - LMU Tiermedizinische Fakultät Standort Oberschleißheim (S1)
 - Region:
 - Dachau,
 - Freising,
 - Flughafen
 - Wohnen:
 - Siedlung Ludwigsfeld (Neubaugebiet),
 - SEM-Nord (Neubaugebiet),
 - Fasanerie, Siedlung Lerchenauer See

- Lerchenau, Harthof, Hasenberg Süd
- Am Hart, Harthof
- Bayernkaserne (Neubaugebiet)

4. Verknüpfung der Würm-Isar-Linie

- S2 Karlsfeld
- S1 in der Fasanerie
- U2 Am Hart
- U6 in Freimann