

**PERSPEKTIVE MÜNCHEN**  
Langfristige Siedlungsentwicklung

**Strukturkonzept Siedlung Ludwigsfeld**

**Lage im Stadtgebiet**

**Legende**



Stadtbezirke



Lage des Strukturkonzeptes  
Siedlung Ludwigsfeld

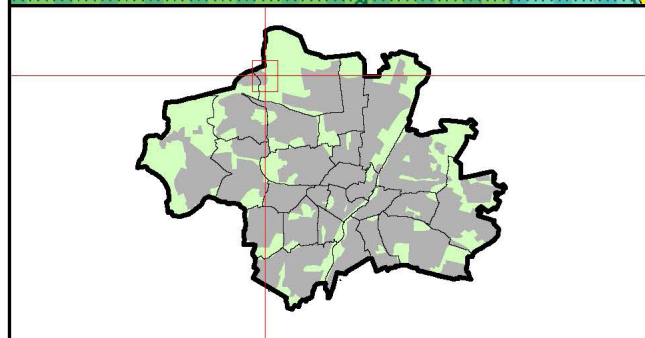
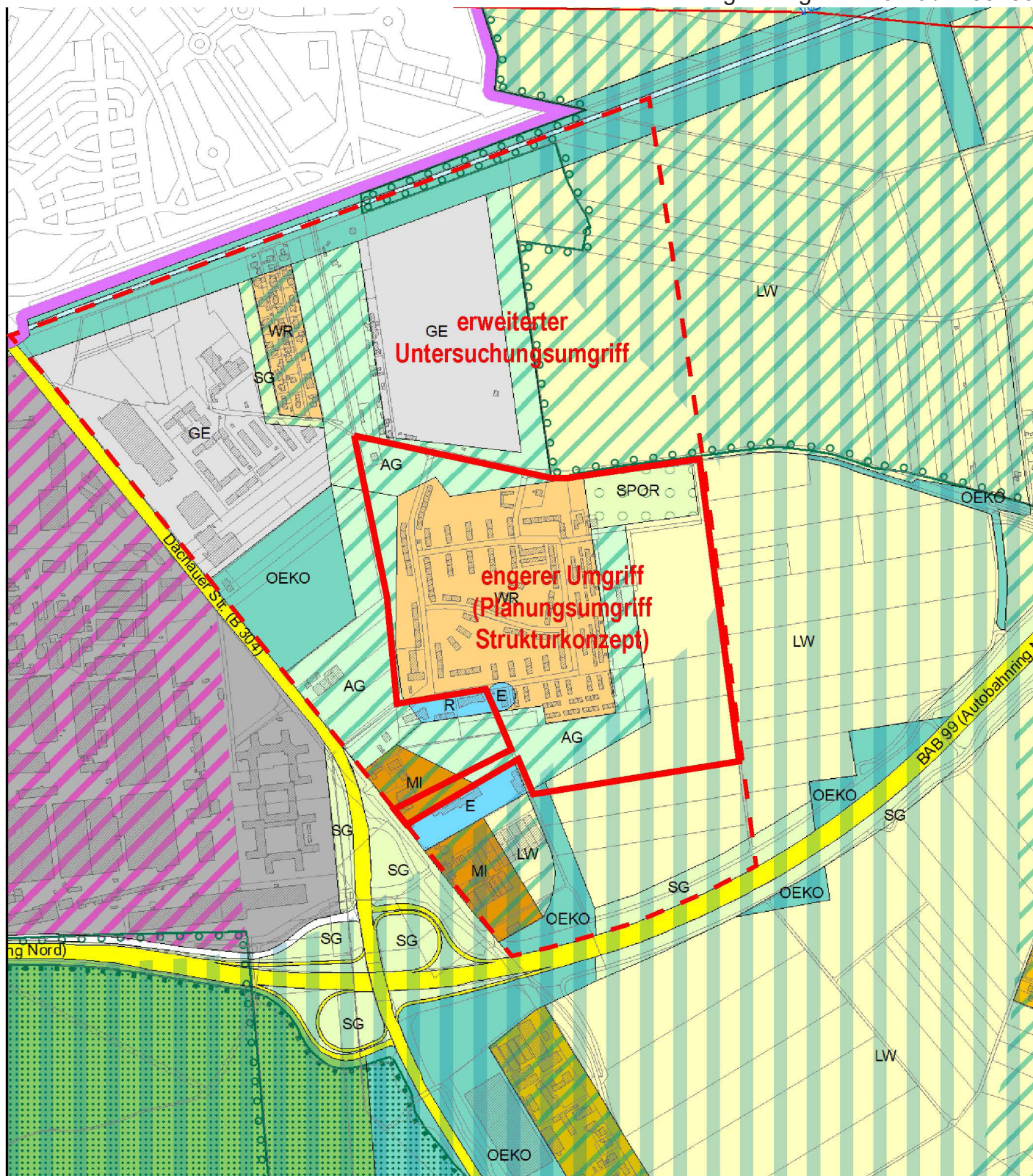
0 250 500 750 1.000 m



Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Stadtentwicklungsplanung HA I/43  
München, Oktober 2021

Datengrundlage: © Landeshauptstadt München  
– Kommunalreferat – GeodatenService 2021  
Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021





## Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:10 000  
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet



Landeshauptstadt  
München  
**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**

Ersteller

Erstellungsdatum 21.02.2022

0 550 m


































































# Flächennutzungsplan








## mit integrierter Landschaftsplanung

### Legende (Stand August 2010)

	W Wohnbauflächen
	WS Kleinsiedlungsgebiete
	WR Reine Wohngebiete
	WA Allgemeine Wohngebiete
	WB Besondere Wohngebiete
	M Gemischte Bauflächen
	MD Dorfgebiete
	MI Mischgebiete
	MK Kerngebiete
	G Gewerbliche Bauflächen
	GE Gewerbegebiete
	GI Industriegebiete
	SO Sondergebiete
	SOGE SO Gewerblicher Gemeinbedarf
	SOGI SO Industrieller Gemeinbedarf
	SOEZ SO Einzelhandel
	SOFM SO Fachmarkt
	SOGH SO Großhandel
	SOM SO Messe
	SOH SO Hochschule
	SOLV SO Landesverteidigung
	SOF SO Forschung
	SOBV SO Brauereiverlagerung
	oder nach Beschriftung im Plan
	GB Gemeinbedarfsflächen
	E GB Erziehung
	F GB Fürsorge
	GS GB Gesundheit
	K GB Kultur
	R GB Religion
	SP GB Sport
	S GB Sicherheit
	V GB Verwaltung
	WISS GB Wissenschaft
	VE Ver- und Entsorgungsflächen
	Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
	Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen
	P Öffentliche Parkplätze
	Fußgängerbereiche (begrünt)
	BAHN Bahnanlagen
	AG Allgemeine Grünflächen
	SPOR Sportanlagen
	FRIE Friedhöfe
	KG Kleingärten
	CAMP Campingplätze
	SOGR Sondergrünflächen
	J Intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche

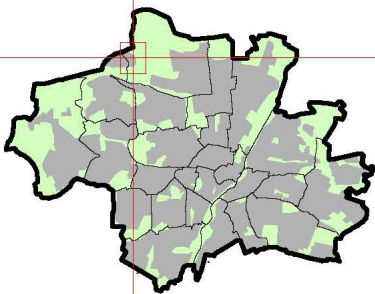



	SG Sonstige Grünflächen
	OEKO Ökologische Vorrangflächen
	WALD Waldflächen
	LW Flächen für die Landwirtschaft
	GAR Flächen für den Gartenbau
	Wasserflächen
	Überschwemmungsgebiete
	Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
	Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
	Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
	Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
	Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
	Übergeordnete Grünbeziehung
	Örtliche Grünverbindung

### Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen

	Regionaler Grünzug
	KIES Vorrangfläche für Kiesabbau
	FFH-Gebiet
	Naturschutzgebiet
	Landschaftsschutzgebiet
	Landschaftsbestandteil
	Wasserschutzgebiet
	Bannwald
	Hangkante
	Alleen
	Naturdenkmal
	Gesetzlich geschützte Biotope (Art. 13d BayNatSchG)
	Ermittelte Überschwemmungsgebiete
	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete
	Ensemblebereich
	Flächen mit Bodenbelastungen
	Aufschüttung
	Flughafen-Bauschutzbereich
	Hochspannungsleitung
	U- und S-Bahn
	Stadt- und Teilbereichsgrenze
	Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
	Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)

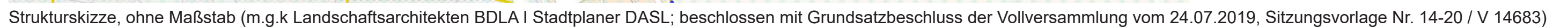




	<b>Datenauszug</b>	
	<p>Erstellt für Maßstab 1:10 000 Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet</p>	 <p>Landeshauptstadt München <b>Referat für Stadtplanung und Bauordnung</b></p>
<p>Ersteller Erstellungsdatum 21.02.2022</p>	 	

Luftbild, Ausschnitt Siedlung Ludwigsfeld (Datengrundlage: © Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – GeodatenService 2020)







Bestand			
	Wohnen		Fundort Gräber in Entwurfsplanung integrieren
	Gewerbe/ Industrie		Historischer Standort der Brücke über das Schwabenbächl wieder herstellen
	Mischnutzung/ Gärtnerei		Straßenneubau (mit Radweg) in Planung
	Gemeinbedarf Bildung		Möglicher Straßenneubau (mit Radweg)
	Gemeinbedarf Religion		Eingriff in Sportplatz und Ökoflächenkataster durch Straßenneubau
	Landwirtschaft		Klärungsbedarf Brücke (grundsätzlich möglich)
	Regionaler Grünzug		Verbesserung der Verbindung zu Schule und Nahversorgung
	Landschaftsschutzgebiet		Neue Brücke über den Würmkanal (genauer Standort ist noch zu prüfen)
	Biotop		Rad- und Fußwegeverbindung weiterentwickeln
	Ökoflächenkataster		Rad- und Fußwegeverbindung mit besonderer Vernetzungsfunktion für Freizeit und Erholung herstellen (Schwabenbächl: östliche/ westliche Lage noch zu prüfen)
	Grünflächen		KulturGeschichtsPfad
	Würmkanal/ Schwabenbächl		Lärmschutz an A 99
	Rad- und Fußwegeverbindung		Bestand/ Herstellung wichtiger Grünverbindungen und öffentlicher Grünfläche
	Rad- und Fußwegeverbindung mit besonderer Vernetzungsfunktion für Freizeit und Erholung		Aufwertung durch Strukturanreicherung
	Brücke		Schutzbereich Autobahn (40m/ 100m)
	Unterführung		Biotop aufwerten
	Mindestabstand Bebauung (aus Schallimmissionstechnischer Voruntersuchung)		Biotop aufwerten und Erholungsfunktion stärken
Maßnahmen			Südlicher Biotopbereich wg. hochwertigem Baumbestand besonders schützenswert
	Neubau: Wohnen mit integrierter Kita (unter Berücksichtigung Regionaler Grünzug)		Biotop in öffentliche Grünfläche integrieren
	Nachverdichtung: Wohnen mit integrierter Kita (unter Berücksichtigung des besonders wertvollen Baumbestands)		Verbesserung der Grünausstattung (MAN/MTU)
	Mischgebiet erhalten		Erhalt der guten Grünausstattung
	Erweiterungsfläche Mischgebiet (in Anlehnung an FNP)		erweiterter Umgriff
	Lärmschutzbebauung		engerer Umgriff
	möglicher Schulstandort		
	Nahversorgung qualifizieren		





Wertvolles Baumgerüst

- Baumart mit Lebenserwartung vsl. über 120 Jahre
- Vitalität (sehr erhaltenswert + erhaltenswert)
- Ortsbildprägender Baum/ Baumart
- Potentieller Habitatbaum
- Geschützter Baum nach BaumschutzVO (wenn er in einer der oben genannten Kategorien abgebildet ist)
- Amtlich kartiertes Biotop
- Geltungsbereich der BaumschutzVO im Planungsgebiet
- Umgriff (01, 02) der baumpflegerischen Einschätzung
- Baumgruppe (A - D) mit Planungshinweis
- Umgriff Planungsgebiet

Planungshinweis:

Folgende Planungshinweise bzgl. der Bäume und der Biotope zeigen auf, welche zusammenhängenden Bestände nach Möglichkeit erhalten werden sollten. Eine begründete Abweichung von den Planungshinweisen aus stadt- und freiraumplanerischer Sicht ist möglich.

- A Ortsbildprägende Baumgruppe mit einer hohen Lebenserwartung und zum Teil einer hohen Vitalität
- B Baumgruppe bestehend aus großen Bäumen, die sowohl eine hohe Vitalität als auch eine hohe Lebenserwartung ausweisen
- C Ortsbildprägende Baumgruppe mit einer z.T. hohen Lebenserwartung
- D Baumgruppe mit einer hohen Lebenserwartung und z.T. ortsbildprägender Funktion

Baumpflegerische Einschätzung:

- 01 Flurstück Karlsfelder Str./Kristallstr. West:  
Die in diesem Bereich stockenden Bäume sind in überwiegender Zahl Wildlinge, die durch meist engen Wuchs ein nachteiliges Längen/Dicken-Verhältnis aufweisen. Die bestehenden Altbäume sind zum Teil stark geschädigt. Unter anderem sind Pappeln z.T. abgängig und Weiden mit statisch geschwächten Tiefwiesel vorhanden. Zudem haben die bestehenden Altbäume durch ihre ungünstigen Wuchsbedingungen sowie das vorherrschende Umfeld (Konkurrenzdruck, Hallimasch, Eschentriebsterben, etc.) eine eher kurze Lebenserwartung. Ein Großteil der jungen Bäume sind Eschen, die durch das Eschentriebsterben sowie durch den vermutlich dadurch geförderten Hallimasch (Armillaria gallica) geschädigt bzw. schon tot oder umgekippt sind.
- 02 Flurstück Karlsfelder Str./Kristallstr. Ost (nur nördlich der Wiese):  
Im straßennahen Gehölzstreifen an der Karlsfelder Straße sind meist Eschen zu finden, die mitunter durch einseitigen oder schrägen Wuchs in der Zukunft zu Problemen führen können. Der Baumbestand ist langfristig, besonders in Hinblick auf das Thema Eschentriebsterben, kaum in seiner jetzigen Gesamtheit zu halten.

Siedlung Ludwigsfeld  
Baumbestandsplan - Wertvolles Baumgerüst

Datum: 19.12.19  
Maßstab: 1:2500, 1:900



m · g · k  
Landschaftsarchitekten BDLA | Stadtplaner DASL  
Partnerschaftsgesellschaft mbB



Ludwigsfelder Grund GmbH  
PG Granatstraße 12 GmbH  
Wohnungsgesellschaft Ludwigsfeld GmbH

### Arbeitsstudien

### Städtebauliche Entwicklung Siedlung Ludwigsfeld München

### Protokoll des Präsentationstermins zur 2. Bearbeitungsphase (Abschlusskolloquium)

**Ort** Der Pschorr, Viktualienmarkt 15, 80331 München, Theresiensaal  
**Datum** Donnerstag, 16. Juli 2020, 09:30 - ca. 17:00 Uhr



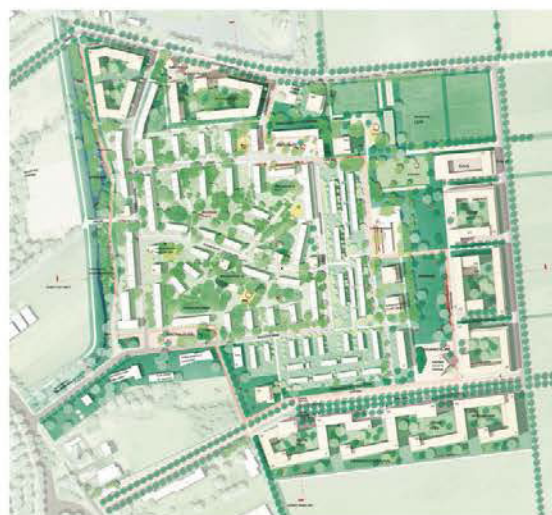
PalaisMai grabner huber lipp



pesch partner Burger Landschaftsarch.



03arch. ver.de



COBE morePlatz Grieger Harzer

Quellen: Planungsteams PalaisMai + grabner huber lipp; Pesch und Partner + Burger Landschaftsarchitekten; 03 Architekten + ver.de Landschaftsarchitekten; COBE Berlin, morePlatz + Grieger Harzer Landschaftsarchitekten



## Teilnehmer

### Gremium

Ludwigsfelder Grund GmbH

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

PG Granatstraße 12 GmbH

- [REDACTED]
- [REDACTED]

Wohnungsgesellschaft Ludwigsfeld GmbH

- [REDACTED]
- [REDACTED]

Landeshauptstadt München

- [REDACTED] HA I, Stadtentwicklungsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- [REDACTED] HA I/4, Stadtentwicklungsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- [REDACTED] HA I/43, Stadtentwicklungsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- [REDACTED] HA I/43, Stadtentwicklungsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- [REDACTED] HA I/43, Stadtentwicklungsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- [REDACTED] HA I/3, Stadtentwicklungsplanung - Verkehrsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (ab ca. 15:00 Uhr anwesend)
- [REDACTED] HA II/4, Stadtplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- [REDACTED] HA II/42P, Stadtplanung Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- [REDACTED] HA II/42P, Stadtplanung Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- [REDACTED] HA II/57, Stadtplanung - Landschaftsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- [REDACTED] Referat für Gesundheit und Umwelt

Extern

- [REDACTED] Glock Liphart Probst Rechtsanwälte

### Planungsteams

PalaisMai, grabner huber lipp

- [REDACTED] Palais Mai
- [REDACTED] Palais Mai
- [REDACTED] Palais Mai
- [REDACTED] grabner huber lipp

Pesch und Partner, Burger

- [REDACTED] Pesch und Partner
- [REDACTED] Burger



03 Architekten, ver.de

- [REDACTED] 03arch.
- [REDACTED] 03arch.
- [REDACTED] ver.de

COBE, morePlatz, Grieger Harzer

- [REDACTED] morePlatz

Organisation, Moderation

Hendricks & Schwartz

- [REDACTED]
- [REDACTED]

bgsM

- [REDACTED]
- [REDACTED]

### Begrüßung und Einführung

Herr [REDACTED] begrüßt um 09:30 Uhr alle Mitglieder des Gremiums und übernimmt die Moderation der Sitzung. Nach der Einführung in den Vorprüfbericht und einer Kurzvorstellung jedes Entwurfsbeitrags folgt die Präsentation der einzelnen Arbeitsstudien durch die Planungsteams.

Nachfolgend aufgeführte Punkte werden in der Diskussion der Arbeitsstudien zwischen Planungsteams und Gremium sowie in der anschließenden Diskussion der Leitthemen durch das Gremium festgehalten.

*Hinweis: Die nachfolgend aufgeführten Punkte bilden gemeinsam mit den im Anhang genannten projektspezifischen Hinweisen die Gesprächsergebnisse aus der Abschlusspräsentation zu den Arbeitsstudien. Zusätzlich zu diesem Protokoll werden in der Anlage allgemeine und projektspezifische Planungshinweise der Fachstellen der LHM zu den Arbeitsstudien aufgeführt. Diese Beurteilung der Fachstellen bildet zusammen mit dem vorliegenden Protokoll die Grundlage zur Ermittlung von Eckdaten für das weitere Planungsverfahren.*

### Diskussion der Arbeitsstudien

*PalaisMai, grabner huber lipp*

- Der Entwurf leistet einen interessanten Beitrag zur Planungsaufgabe der Zentrumsbildung (s. u. „Leitthema Zentralität und Erschließung“).
- Mit der Verschiebung des Quartierszentrums zur Schule – ermöglicht durch die Gabelung zwischen Haupterschließungsstraße und ÖPNV-Trasse – wird eine stärkere Verbindung zwischen Bestandssiedlung und Neubauteil möglich.
- Der verschwenkende Straßenverlauf der Siedlungserweiterung wird grundsätzlich positiv gesehen, jedoch ist der Verlauf der Straße und möglichen ÖV-Trasse im weiteren Prozess noch weiter zu diskutieren.
- Es stellt sich die Frage, wie die Übergänge zwischen den verschiedenen Bebauungsmaßstäben von bestehender Siedlung und Neubaubereich definiert werden: Seitens der Entwurfsverfasser wird das Konzept eines „grünen Miteinanders“ verfolgt. Der zentrale nord-süd-verlaufende Grünraum mit dem Baudenkmal der ehem. Baracke stellt das verbindende Element zwischen beiden Siedlungsbereichen mit unterschiedlich dichter Bebauung dar.
- Die Verfasser verweisen auf Parallelen in der historischen Stadtentwicklung des 19. Jh. mit der



Schaffung von Ringparks durch Schleifung von Befestigungsanlagen, welche zwischen unterschiedlichen städtebaulichen Epochen und Baustrukturen vermitteln („zwiebelartiges Stadtwachstum“).

- Diskutiert wird der Umstand, dass der Gräberfundort im Konzept überplant wurde.
- Die dezentralen Nahversorgungsstandorte werden hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Funktionalität kritisiert. Um einen wirtschaftlich tragfähigen Nahversorger innerhalb des Plangebiets ansiedeln zu können, sollte dieser an einem zentralen Standort situiert werden, der von allen Bewohnern der Siedlung Ludwigsfeld gut erreichbar ist.

### *pesch partner, Burger Landschaftsarchitekten*

- Die Aufnahme der übergeordneten Grünbeziehungen und die großzügige Durchgrünung der Blockinnenbereiche der Neubebauung werden positiv gesehen. Das Konzept stellt einen ruhigen Entwurfsansatz mit verschiedenen Freiflächenqualitäten dar.
- Die Lage des neuen Quartierszentrums wird im Hinblick auf die gewünschte stärkere Frequentierung durch Nutzungsüberlagerung von Einzelhandel/ÖPNV/Grundschule hinterfragt.
- Die südlich der bestehenden Reihenhausbauung an der „ÖPNV-Straße“ vorgeschlagene Punkthausbauung wird städtebaulich begrüßt, da dadurch ein „urbaner“ Raum beidseits der Tramtrasse aufgespannt und ein Übergang zur Bestandssiedlung geschaffen wird.
- Es wird der von Bebauung freigehaltene Grünkorridor an der ehem. Sanitärbaracke begrüßt; bzgl. der Bebauung entlang der Karlsfelder Straße ist noch zu klären, ob die verbleibenden Freiräume als O-W-Grünverbindung ausreichend sind.
- Der Aufbau einer Grünverbindung parallel zur Karlsfelder Straße südlich der straßenseitigen Lärmschuttbauung mit Weiterführung bis zum Schwabenbächl wird angeregt.
- Die Position des Mobility-Hubs wird kritisch gesehen, da die zentrale Lage am Onyxplatz einen Verkehrszuwachs innerhalb der bestehenden Siedlung bedingt. Seitens der Verfasser wird auf die bessere Erreichbarkeit des Mobility-Hubs am Onyxplatz verwiesen. In der Konsequenz wird empfohlen, das vorhandene Stellplatzdefizit durch mehrere dezentrale (Quartier-)Garagen auszugleichen.

### *03arch. ver.de*

- Der Konzeptansatz - Abriss und dem Neubau der Bestandssiedlung – geht mit der Aufgabenstellung anders als gefordert um und wird als Diskussionsbeitrag gewürdigt.
- Die Rigidität im Umgang mit der Bestandssiedlung wird kritisiert.
- Seitens der Verfasser wird die Intention des Entwurfsansatzes dadurch begründet, bereits bebaute Flächen in ihrer Bebauungsdichte zu intensivieren und zeitgemäßen Wohnraum zu schaffen; durch die teilweise Beibehaltung der ursprünglichen Siedlungsstruktur wird ein „ökologischer“ Ansatz verfolgt, mit dem auf den Erhalt des Baumbestandes abgezielt wird.
- Es ist fraglich, inwieweit der großzügige Baumbestand innerhalb der Bestandssiedlung bei Umsetzung der vorgeschlagenen Ersatzbauten (13m tiefe Bebauung, überwiegend 6-geschossig, Feuerwehr-Erschließung) erhalten werden kann.
- Das Heranrücken der westlichen Bebauungskante an das Schwabenbächl ist weiter zu untersuchen, insbesondere sind die Auswirkungen auf die bioklimatischen Funktionen und die Belange des Natur- und Artenschutzes des Bächls zu prüfen.
- Der durchgängige Nord-Süd-Grünzug wird begrüßt.
- Das shared-space-Konzept innerhalb Opal-, Rubin- und Diamantstraße wird positiv gesehen.
- Der nach Osten orientierte „Saphirplatz“, der seitens der Verfasser als Übergang zu einer zukünftigen Siedlungsentwicklung vorgesehen ist, erscheint fragwürdig. Diese Platzierung wird hinsichtlich der ungesicherten Entwicklungsperspektive der Bereiche südlich und östlich des Plangebiets kritisch beurteilt.



- Das Parkhaus an der Karlsfelder Straße wird kontrovers diskutiert: Es stellt einerseits einen Lösungsansatz für das bestehende Stellplatzdefizit der Bestandssiedlung dar und wäre im Hinblick auf die Schallschutzfunktion positiv. Das Parkhaus bedingt jedoch weite Wege zum Wohnort und erzeugt ein stadträumliches Defizit.
- Durch die dezentrale Lage des Quartierszentrums und des Nahversorgers im Neubaugebiet im Süden wird die gewünschte Vernetzung mit der alten Siedlung nicht erreicht.

COBE, morePlatz, Grieger Harzer

- Das überzeugende Entwurfskonzept wird insgesamt gewürdigt.
- Die Leitidee eines Ringparks als verbindendes Element zwischen bestehender Siedlung und Neubaubereich wird positiv gesehen; jedoch sind Bereiche des Ringparks nur Wegeverbindung oder in Realität nur eingeschränkt zugänglich. Damit werden die Funktionen für Erholung, als Biotopverbund und für das Stadtklima nur eingeschränkt erfüllt. So wird der Verlauf der Grünverbindung entlang der Karlsfelder Straße am Rand des Plangebiets kritisch gesehen und eine Ost-West-Grünverbindung südlich einer Lärmschutzbebauung wird angeregt.
- Die städtebaulich-gestalterische und funktionale Qualität des „Achatplatzes“ erscheint unklar.
- Die Verknüpfung des Schulgeländes mit dem öffentlichen Raum und weiteren Nutzungen wird als unkonventioneller Entwurfsansatz gewürdigt. Die Freiflächen der Grundschule sind nach Vorgaben der LHM jedoch nicht öffentlich zugänglich; das Schulgrundstück stellt eine Barriere für die Vernetzung der öffentlichen Grün- und Freiflächen dar und wird von Seiten der Grünplanung kritisch gesehen.
- Die Einbindung des Baudenkmals der ehem. Baracke in einen baulichen Kontext wird als interessanter Entwurfsansatz eingeschätzt; die dadurch mögliche Verschiebung der Parkachse und ihre bauliche Fassung stellen einen wertvollen Entwurfsbeitrag dar. Durch die bauliche Fassung westlich der Grünachse entstehen jedoch Eingriffe in das amtlich kartierte Biotop und den besonders schützenswerten Baumbestand.
- Die „Doppelschließung“, d.h. Fuß- und Radwege beidseits des Schwabenbächls wird diskutiert. Es erscheint eine Wegeführung westlich des Schwabenbächls als ausreichend.
- Der südlich an den nord-süd-verlaufenden Park anschließende Hochpunkt wird hinsichtlich seiner Höhenentwicklung von 15 Geschossen ebenso wie die zwei 10-geschossigen Hochpunkte unterschiedlich bewertet; seitens der Verfasser werden die vorgesehenen Hochpunkte einerseits städtebaulich-räumlich darin begründet, dass das Plangebiet bei einer zukünftig weitergehenden Siedlungserweiterung in einem größeren städtischen Umfeld liegen könnte, Hochpunkte in diesem Zusammenhang auch Orientierungspunkte darstellen würden und eine identitätsstiftende Komponente hätten. Nach Meinung der Entwurfsverfasser würden Hochhäuser einen hohen Wohnwert bieten und damit die Attraktivität des Quartiers erhöhen. Die LHM regt für das weitere Verfahren die Berücksichtigung der Hochhausstudie und schallschutztechnischer Anforderungen an Hochhäuser an (s.u. Leitthema „Hochpunkte“ und „Gestaltung des maßstäblichen Übergangs“)

### Diskussion von Leitthemen anhand der Arbeitsstudien

*Hinweis: Vorgaben aus der Aufgabenbeschreibung zu den Arbeitsstudien gelten für das weitere Planungsverfahren grundsätzlich weiterhin.*

Themen/Fragestellungen:

*Planungsgebiet im stadträumlichen Kontext*

- Es ist derzeit nicht bekannt, wie sich der stadträumliche Kontext südlich und östlich des Plangebiets in Zukunft entwickeln wird (Bestandteil des Stadtratsbeschlusses SEM Münchner Norden) und welche räumlichen Bezüge sich zwischen Plangebiet und Umfeld zukünftig ergeben.



- Die städtebauliche Entwicklung der Siedlung Ludwigsfeld sollte eine hybride Lösung formulieren: Gestaltung eines Quartiers, das primär in sich geschlossen funktioniert, aber Schnittstellen an den Quartiersrändern zulässt, die Anschlüsse einer zukünftigen Siedlungsentwicklung im Osten und Süden ermöglichen.
- Die ÖPNV-Trasse bildet eine starke städtebauliche Gliederungsachse für die zukünftige Siedlungserweiterung (siehe unten: planerischer Spielraum beim Austritt des Korridors am östlichen Umgriffsrand erforderlich), ist jedoch als Bestandteil einer übergeordneten Planung zu berücksichtigen.
- Prüfung und Klärung im weiteren Verfahren:
  - Wie können die Siedlungsränder des Plangebiets ausgestaltet werden, um flexibel auf eine eventuelle zukünftige Siedlungserweiterung reagieren zu können?

### *Zentralität und Erschließung*

- Zentrumsbildung sowie Verknüpfung von Bestandssiedlung und Neubauflächen hängen stark von der Führung der Haupteerschließungsstraße und der ÖPNV-Trasse ab.
- Insgesamt zeigen die Arbeitsstudien, dass die vorgegebene Haupteerschließung die Konzeptansätze stark beeinflusst.
- Die ÖPNV-Trasse soll einen städtischen Charakter bekommen und zur Zentrumsbildung beitragen; Schaffung von ausreichender „Energie“ für das Quartierszentrum durch räumliche Überlagerung von ÖPNV-Haltestelle, Nahversorgungsangeboten und Schule/Kindertagesstätten; Frequentierung soll ebenso durch höhere bauliche Dichte bewirkt werden.
- Prüfung und Klärung im weiteren Verfahren:
  - Besteht die Möglichkeit, den östlichen Austrittskorridor der ÖPNV-Trasse zu vergrößern, so dass sich in der Lage der ÖPNV-Trasse mehr Optionen ergeben?

### *ÖPNV-Trasse*

- Ziel: Formulierung konkreter Rahmenbedingungen für die Wettbewerbsaufgabe bei gleichzeitiger Gewährleistung entwerferischer Freiheit (Bsp. Auslobung Lerchenauer Feld)
- Prüfung und Klärung im weiteren Verfahren:
  - Erfolgt die ÖPNV-Erschließung durch Bus oder Tram?
  - Welches Trassenprofil soll den Planungen zugrunde gelegt werden?
  - Besteht die Möglichkeit, die bislang vorgegebene Trassenbreite zu reduzieren, bspw. durch gemeinsame Fahrspuren für Tram-/Bus- und Fahrzeugverkehr?

### *Verknüpfung Bestandssiedlung und Neubauflächen, Gestaltung des maßstäblichen Übergangs*

- Die Konzeptansätze „Bezugsraum Park“ (Palais Mai) und „Ringpark“ (COBE) bilden eine gute Grundlage für die gewünschte Verknüpfung; gleichzeitig können die landschaftlichen Ziele dadurch umgesetzt werden.
- In diesem Zusammenhang ist die Bedeutung der angemessenen Einbindung des Baudenkmals ehem. Baracke in einen baulichen und/oder freiräumlichen Kontext herauszustellen; denkmalpflegerische Abstimmung für Eingriffe am Baudenkmal selbst oder im Umfeld des Baudenkmals ist erforderlich.
- Die Diskussion über den künftigen Umgang mit dem Querbau aus den 50er Jahren (Kantinenbau) am Baudenkmal ist im weiteren Verfahren fortzuführen, ; Ebenfalls ist eine denkmalpflegerische Abstimmung für Eingriffe am Baudenkmal selbst oder in seinem Umfeld erforderlich.



- Prüfung und Klärung im weiteren Verfahren:
  - Der nicht überplanbare Siedlungsteil aus den 2000er Jahren schränkt die Verbindung von Alt und Neu durch Lage und Ausdehnung stark ein; sind die bestehenden Fußwegeverbindungen innerhalb des nicht überplanbaren Bereichs dinglich für die Allgemeinheit gesichert?

#### *Bestandssiedlung der 1950er Jahre*

- Die Frage der Erhaltung und städtebaulichen Entwicklung der Bestandssiedlung ist im weiteren Prozess zu klären.

#### *Hochpunkte*

- Die Qualitätskriterien für Hochhäuser, die im vorliegenden Entwurf der Fortschreibung der Hochhausstudie vom Januar 2020 formuliert werden, sind bei der Planung von städtebaulichen Akzenten/Hochpunkten in der Siedlung Ludwigsfeld zugrunde zu legen.

#### *Grünvernetzung*

- Ziel der Grünplanung ist die Sicherung und Entwicklung der Grünflächen zu einem zusammenhängenden Freiraumsystem mit Verbindung in den angrenzenden Landschaftsraum.
- Das so entstehende Freiraumsystem kann zwischen Bestand und Neubau vermitteln und die wichtigen Funktionen Wegverbindung, Erholung, Klima und Biotopvernetzung aufnehmen.
- Die wertvollen bestehenden Biotope und Grünstrukturen tragen unter landschaftsplanerischen Aspekten zur Identität des Ortes und der Qualität von morgen bei. Sie sollten erhalten und geschickt in die Planung integriert werden, was auch den Ausgleichsflächenbedarf senken dürfte.
- Die besondere Bedeutung von ost-west- und nord-süd-verlaufenden Grünachsen innerhalb des Plangebiets mit Funktionen für die Biotopvernetzung, das Stadtklima, der Erholung und zur Sicherung der Belange des Arten- und Naturschutzes wird betont: Eine überörtliche Funktion haben hier das Schwabenbächl und seine Biotope sowie die nord-süd-gerichtete Grünverbindung im Bereich des Baudenkmals als Vernetzungsachse für den Arten- und Biotopschutz, für das Stadtklima und die Naherholung.
- Entlang der Westseite des Schwabenbächls ist die vorgesehene übergeordnete Rad- und Fußwegebeziehung im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen.
- Das südlich der Karlsfelder Straße liegende Biotop und der erhaltenswerte Baumbestand sollten bei der weiteren Planung mitbetrachtet und möglichst in die Grünvernetzung integriert werden. In jedem Fall ist eine sachgerechte Abwägung der Planung erforderlich.

#### *Schallschutz*

- Schallschutzuntersuchung der ÖPNV-Trasse und des MIV mit dem Ziel, Planungsempfehlungen für den Wettbewerb zu entwickeln.
- Gutachterliche Prüfung des tieffrequenten Schalls, der auf das Planungsgebiet ausgehend von der MAN-Teststrecke einwirkt.
- Abwägung Lärmvorsorge mit Grünbelangen erforderlich.
- Abwägung Lärmvorsorge mit Klima und Luftaustausch erforderlich (Öffnung bzw. Schließung der südlichen Bebauung).

#### *Stadtklima*

- Abwägung Stadtklima mit Schallschutz erforderlich: s. Hinweis in der Stellungnahme des RGU (Anlage)



#### Weiteres Vorgehen

- Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung; Im Vordergrund der Öffentlichkeitsbeteiligung sollte die Diskussion der Entwürfe anhand von Leitthemen (s.o.) stehen; dargestellt werden sollen auch die positiven Effekte einer zukünftigen Entwicklung der Siedlung Ludwigsfeld, u.a.:
  - Verbesserung des ÖPNV-Angebots
  - Stärkung der Nahversorgung
  - Verbesserung des Schul- und Kindertagesstättenangebots
  - Verbesserung der Stellplatzsituation im Bestand
  - Sicherung des TSV Ludwigsfeld
- Erarbeitung des Eckdatenbeschlusses als Grundlage für das weitere Verfahren.

Die Sitzung endet gegen 17:00 Uhr.

#### Anlage

- Planungshinweise der Fachstellen der LHM



Arbeitsstudien

Städtebauliche Entwicklung Siedlung Ludwigsfeld München

**Anlage zum Protokoll des Präsentationstermins zur 2. Bearbeitungsphase  
(Abschlusskolloquium)****Planungshinweise der Fachstellen der LHM für die Aufstellung des Eckdatenbeschlusses im  
weiteren Planungsverfahren**

Die aufgeführten Planungshinweise sind hinsichtlich folgender Themen gegliedert:

- Allgemeine Planungshinweise (u.a. infrastrukturelle Anforderungen)
- Denkmalschutz
- Grünvernetzung, Arten- und Biotopschutz, Stadtklima
- Regionalplanung (Regionales HA I/12)
- Lärmvorsorge (RGU-UVO12)
- Stadtklima (RGU-UVO12)
- Grundwasser (RGU-UVO12)
- Lufthygiene (RGU-UVO12)
- Arten- und Biotopschutz (RGU-UVO12)
- Artenschutz Wechselkröte (UNB PLAN HAIV-51)

*Hinweis: Die Vorgaben aus der Aufgabenbeschreibung zu den Arbeitsstudien gelten grundsätzlich weiterhin. Es ist zu beachten, dass die aufgeführten Planungshinweise untereinander und gegeneinander einer Abwägung bedürfen, v.a. hinsichtlich der Fachthemen Stadtklima, Grünvernetzung und Lärmvorsorge, um tlw. gegensätzliche fachplanerische Zielsetzungen miteinander in Einklang zu bringen. Dafür werden alle Entwurfsergebnisse gutachterlich hinsichtlich der genannten Fachthemen untersucht.*

**Allgemeine Planungshinweise**

Gestaltung des maßstäblichen Übergangs

- Die städtebauliche Verträglichkeit und Gestaltung eines maßstäblichen Übergangs ist bzgl. des Verhältnisses der Geschossigkeit von Neubebauung zu Bestandsbebauung im weiteren Verfahren zu beachten und zu prüfen, gemäß der Grünplanung v.a. auch vor dem Hintergrund des Landschaftsbildes.
- Die Qualitätskriterien für Hochhäuser, die im vorliegenden Entwurf der Fortschreibung der Hochhausstudie vom Januar 2020 formuliert werden, sind bei der Planung von städtebaulichen Akzenten/Hochpunkten in der Siedlung Ludwigsfeld zugrunde zu legen.

Berücksichtigung Flächenanforderungen Schulgelände

- Der Flächenbedarf für den neuen Schulstandort von ca. 1,6 ha (sofern Mitbenutzung des Sportgeländes des TSV Ludwigsfeld ermöglicht wird) ist zu berücksichtigen. Eine Mitbenutzung des TSV-Geländes kann dann gewährleistet werden, wenn Schul- und Sportareal nicht durch eine öffentliche Erschließungsfläche voneinander getrennt werden.
- Das Schulgelände ist nicht öffentlich zugänglich und stellt eine Barriere für die Vernetzung von öffentlichen Grün- und Freiflächen dar (vgl. Entwurf COBE).

- Entwurfsbezogene Hinweise

Arbeitsstudie	Fläche Schulstandort
PalaisMai, grabner huber lipp	ca. 1,5 ha (nicht ausreichend)
pesch partner, Burger Landschaftsarchitekten	ca. 1,2 ha (nicht ausreichend)
03arch., ver.de	ca. 1,7 ha (ausreichend)
COBE, morePlatz, Grieger Harzer	ca. 1,4 ha (nicht ausreichend)

### Kindertageseinrichtungen

- Berücksichtigung des Kita-Versorgungsschlüssels (vsl. 1 Kindertageseinrichtung à 300 Wohneinheiten)
- Entwurfsbezogene Hinweise

Arbeitsstudie	Bedarf Kitas (Anzahl)
PalaisMai, grabner huber lipp	gedeckt (7)
pesch partner, Burger Landschaftsarchitekten	nicht gedeckt (2)
03arch., ver.de	gedeckt (9)
COBE, morePlatz, Grieger Harzer	gedeckt (7)

### Erholungsrelevante Freiflächen

- Berücksichtigung der Orientierungswerte für erholungsrelevante Freiflächen je Einwohner (mind. 20 m²/EW).
- Entwurfsbezogene Hinweise

Arbeitsstudie	erholungsrelevante Freiflächen je EW
PalaisMai, grabner huber lipp	22,4 m² (ausreichend)
pesch partner, Burger Landschaftsarchitekten	20,2 (ausreichend)
03arch., ver.de	19,4 (nicht ausreichend)
COBE, morePlatz, Grieger Harzer	19,5 (nicht ausreichend)

\* Ermittlung der Freiflächenversorgung: Anrechnung der Platzflächen zu 50 %, Anrechnung der privaten und öffentlichen Grünflächen zu 90 % (Hintergrund: Faustwert von pot. verlärmten Freiflächen wird zur Ermittlung der anrechenbaren Freiflächen nicht berücksichtigt), Dachflächen sowie Freiflächen des Sport- und Schulgeländes werden nicht berücksichtigt.



### Ruhender Verkehr

- Berücksichtigung des bestehenden Stellplatzdefizits in der Bestandssiedlung
- Erbringung des Nachweises pflichtiger Stellplätze gem. Vorgabe (s. Aufgabenbeschreibung)
- Entwurfsbezogene Hinweise

Arbeitsstudie	Stellplatznachweis
PalaisMai, grabner huber lipp	Stellplatznachweis im Neubau erfüllt (Stellplatzüberhang), keine Aussage zu bestehendem Stellplatzdefizit in der Bestandssiedlung erkennbar
pesch partner, Burger Landschaftsarchitekten	Stellplatznachweis im Neubau erfüllt (Stellplatzüberhang), Berücksichtigung Stellplatzdefizit in der Bestandssiedlung („Mobility-Hub“ mit ca. 170 St. vorgesehen)
03arch., ver.de	Stellplatznachweis erfüllt
COBE, morePlatz, Grieger Harzer	Stellplatznachweis insg. nicht erfüllt, Parkmöglichkeiten für Bestandssiedlung vorgesehen (Tiefgaragen)

### ÖPNV-Trasse

- Entwurfsbezogene Hinweise

Arbeitsstudie	Berücksichtigung Mindestprofil Trassenplanung (s. Aufgabenbeschreibung)
PalaisMai, grabner huber lipp	nicht erfüllt: tlw. integrierte Linienführung von ÖPNV und MIV
pesch partner, Burger Landschaftsarchitekten	nicht erfüllt: durchgehend integrierte Linienführung mit MIV
03arch., ver.de	erfüllt
COBE, morePlatz, Grieger Harzer	erfüllt

### Nord-westlicher Sammelkanal

- Berücksichtigung der nord-westlichen Kanalschutzzone, die die Freihaltung der Schutzzone von Bebauung vorsieht
- Entwurfsbezogene Hinweise

Arbeitsstudie	Berücksichtigung Kanalschutzzone
PalaisMai, grabner huber lipp	überbaut
pesch partner, Burger Landschaftsarchitekten	Überbaut

03arch., ver.de	nicht überbaut
COBE, morePlatz, Grieger Harzer	nicht überbaut

### **Denkmalschutz, Umgang ehem. Sanitärbaracke und Kopfbau**

- Von Seite der Unteren Denkmalschutzbehörde wird auf das mögliche Vorhandensein von Bodendenkmälern und das Erfordernis einer denkmalpflegerischen Abstimmung für Eingriffe an Baudenkmälern selbst oder in deren Umfeld hingewiesen. Dieses gilt für alle Denkmäler im Umgriff (s.a. Erzengel Michael Kirche).
- Nach Auskunft der Unteren Denkmalschutzbehörde und des Landesamtes für Denkmalpflege bildet die Baracke des ehem. KZ-Außenlagers Allach I und der als Kantine des Bundesauswanderungslagers errichtete Kopfbau ein zusammenhängendes Baudenkmal. Ein Abbruch oder Teilabbruch würde einen Verlust wichtiger Denkmalwerte innerhalb der Denkmallandschaft der Landeshauptstadt München bedeuten. Hinweis: Der Umgang damit ist im weiteren Verfahren abzustimmen.

### **Grünvernetzung, Arten- und Biotopschutz, Stadtklima**

- Ziel der Grünplanung ist die Sicherung und Entwicklung der Grünflächen zu einem zusammenhängenden Freiraumsystem mit Verbindungen in den angrenzenden Landschaftsraum.
- Das so entstehende Freiraumsystem kann zwischen Bestand und Neubau vermitteln und die wichtigen Funktionen Wegverbindung, Erholung, Klima und Biotopvernetzung aufnehmen.
- Die wertvollen Biotope und Grünstrukturen sollten erhalten und geschickt in die Planung integriert werden, was auch den Ausgleichsflächenbedarf senken dürfte.
- Die besondere Bedeutung von ost-west- und nord-süd-verlaufenden Grünachsen innerhalb des Plangebiets mit Funktionen für die Biotopvernetzung, das Stadtklima, der Erholung und zur Sicherung der Belange des Arten- und Naturschutzes wird betont. Die Grünachsen sollen auch Verbindungen in die freie Landschaft v.a. nach Süden und Osten schaffen.
- Eine überörtliche Funktion haben hier das Schwabenbächl und seine Biotope und die nord-süd-gerichtete Grünverbindung im Bereich des Baudenkmals als Vernetzungsachse für den Arten- und Biotopschutz, für das Stadtklima und die Naherholung. Diese Grünverbindungen können zudem zu einem attraktiven Begegnungs- und Erholungsort für alle Bewohner des Quartiers entwickelt werden.
- Bereich Grünfuge ehem. Sanitärbaracke
  - Der Grünraum im Bereich der ehem. Sanitärbaracke hat das Potential, Funktionen der Biotopvernetzung und des lokalen Luftaustausches auszuüben. Dafür sollte eine möglichst direkte Verbindung zum südlich angrenzenden Landschaftsraum hergestellt werden. Um die Arbeitsstudien diesbzgl. hinreichend beurteilen zu können, ist eine gutachterliche Einschätzung zu den Anforderungen an Grünfugen, die die bioklimatischen und artenschutzrelevanten Funktionen gewährleistet, erforderlich.
  - Abwägung der Belange Stadtklima und Lärmvorsorge erforderlich
- Bereich Schwabenbächl:
  - Um potentiellen Auswirkungen auf die bioklimatische Funktion des Schwabenbächls und die Belange des Natur- und Artenschutzes (v.a. Erhalt der besonders schützenswerten Biotope) vorzubeugen, sollte ein angemessener Abstand der Bebauung vom



Schwabenbächl eingehalten werden. Um die Arbeitsstudien diesbzgl. hinreichend beurteilen zu können, ist eine gutachterliche Einschätzung zum Mindestabstand Bebauung – Schwabenbächl, der die bioklimatischen und artenschutzrelevanten Funktionen gewährleistet, erforderlich.

- Entlang der Westseite des Schwabenbächls ist die Planung einer übergeordneten Rad- und Fußwegebeziehung vorgesehen. Sollte diese umgesetzt werden, ist eine parallel verlaufende Wegeverbindung auf der Ostseite des Schwabenbächls nicht erforderlich.
- Bereich Biotop Karlsfelder Straße
  - Die südlichen Biotop- und Baumstrukturen südlich der Karlsfelder Straße sollten erhalten und in einer Grün- und Wegeverbindung parallel zur Karlsfelder Straße integriert werden. Die Abwägungsentscheidung einer Lärmschutzbebauung entlang der Karlsfelder Straße kann nur im Zuge eines Gesamtkonzepts zum Biotop- und Grünflächenerhalt erfolgen, das sicherstellen muss, dass die Habitatsprüche der ansässigen (streng geschützten) Tierarten weiterhin im räumlichen Zusammenhang erfüllt werden.
- Bereich geplante ÖPNV-Trasse
  - Entlang der geplanten ost-west-verlaufenden ÖPNV-Trasse sollte eine Ost-West-Grünfuge erhalten und ausgebaut werden, die die Funktionen Klima, Erholung, Biotopvernetzung aufnehmen und zwischen der kleinteiligen Bestandsbebauung und den Neubauten vermitteln kann.
- Biotope, Baumbestand (s. a. Arten- und Biotopschutz (RGU-UVO12), S. 12 f.)
  - Auf die Planungshinweiskarte „Baumbestandsplan – Wertvolles Baumgerüst“ wird hingewiesen (vgl. mahl gebhard konzepte, Stand: 19.12.19). Die zusammenhängenden Baumbestände A-D und Biotopbereiche sollen erhalten werden. Eine begründete und plausible Abweichung von den Planungshinweisen aus stadt- und freiraumplanerischer Sicht ist möglich.
  - Entwurfsbezogene Hinweise

Arbeitsstudie	Berücksichtigung Biotope/wertvoller Baumbestand
PalaisMai, grabner huber lipp	Eingriffe v.a. im Bereich Karlsfelder Straße und Osten im Bereich der Gabelung der ÖPNV-Trasse, Eingriff im Bereich Schwabenbächl, weitgehende Berücksichtigung innerhalb Bestandssiedlung, Ersatzpflanzungen vsl. erforderlich
pesch partner, Burger Landschaftsarchitekten	Eingriff im Bereich Schwabenbächl und im Bereich Karlsfelder Straße, Ersatzpflanzungen vsl. erforderlich
03arch., ver.de	weitgehender Eingriff auch in Bestandssiedlung, Eingriff im Bereich Schwabenbächl, Ersatzpflanzungen vsl. erforderlich

COBE, morePlatz, Grieger Harzer	Eingriffe v.a. im Bereich Schwabenbächl, südlich der Baracke sowie innerhalb der Bestandssiedlung, Ersatzpflanzungen vsl. erforderlich
---------------------------------	--

- Regionaler Grünzug
  - Der südöstliche Bereich des Umgriffs tangiert einen regionalen Grünzug. Auf Basis der Strukturskizze hat die Regierung von Oberbayern im Zuge einer Voranfrage eine grundsätzlich positive vorläufige Stellungnahme abgegeben. Alle Arbeiten sehen im Bereich des Regionalen Grünzuges eine Akzentuierung der Bebauung vor. In der weiteren Planung wird erst auf Grundlage der Wettbewerbsergebnisse eine abschließende Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen der Funktionen des Regionalen Grünzuges durch die Bebauung von Seiten der Regierung von Oberbayern erforderlich sein (Funktionen Klima, Erholung, Siedlungsgliederung).

### Regionalplanung (Regionales HA I/12)

- Aus regionaler Sicht bestehen keine grundsätzlichen Einwände.
- Folgende Anmerkungen seien aber erlaubt: Zusammenfassend ist festzuhalten, dass alle Studien in irgendeiner mehr oder weniger offenen Art und Weise davon ausgehen, dass die Siedlung zu einem späteren Zeitpunkt im Osten weitergebaut wird.
  - Bei COBE sind es angedeutete Erschließungen Richtung Osten auf Plan 3
  - Bei Palais Mais eine angedeutete ÖPNV Trasse Richtung Ost
  - Pesch Partner führt im Erläuterungsbericht aus „Aus unserer Sicht sollte sich das Gebiet langfristig idealerweise über die im Verfahren vorgegebenen Grenzen hinaus Richtung Osten entwickeln, um der Rolle als stabiles Quartier mit eigener Identität und Grundversorgung noch besser gerecht zu werden.“
  - Im Erläuterungstext von 03arch. ver.de wird explizit darauf hingewiesen, dass der Siedlungsrand Richtung Osten in dieser Studie noch nicht abschließend behandelt wird.
- Diese Entwicklungsempfehlungen mögen nachvollziehbar und plausibel sein. Aus regionalplanerischer Sicht ist aber erneut darauf hinzuweisen, dass diese Flächen im Regionalen Grünzug liegen. Aktuell ist eine Erweiterung der Siedlung Richtung Osten also nicht möglich. So ist auch die landesplanerische Vorprüfung der Regierung von Oberbayern zu verstehen.
- Selbstverständlich ist es sinnvoll, die Entwicklung in der Siedlung Ludwigsfeld nicht isoliert zu betrachten, sondern diese im zukünftigen städtebaulichen Kontext zu sehen, wie es die Studien ja auch tun. Vorfestlegungen für mögliche Erweiterungen Richtung Osten, sollten in den Studien aber nicht getroffen werden. Das ist gegenständlich auch nicht der Fall, vorsorglich sei aber darauf hingewiesen.

### Lärmvorsorge (RGU-UVO12)

03arch

- Positiv:
  - Der südliche Bebauungsrand weist relativ geschlossene Strukturen auf und bildet dadurch eine gute Abschirmung zur A 99 hin. Die Bebauung verfügt über lärmabgeschirmte Innenbereiche.
  - Auch nach Osten stellt die geplante Bebauung eine relativ gute Abschirmung dar. Hierdurch ist auch der dahinterliegende Park sowie der geplante Obsidianplatz lärmgeschützt.



- Anordnung von Grundschule mit Turnhalle und Kita bietet guten Schutz für die dahinterliegenden Freiflächen.
- 7-geschossiges Parkhaus an der Karlsfelder Straße schirmt den südlich gelegenen Bereich sowie die dahinterliegende Wohnbebauung gut vor dem Verkehrslärm der Karlsfelder Straße ab.
- Nordwestlicher Gebäudekomplex am Schwabenbächl stellt ebenfalls gute Abschirmung zur Karlsfelder Straße und Kristallstraße her.
- Problematisch:
  - Neue Wohnbebauung im Nordosten (jedoch mit großem Abstand zur Karlsfelder Straße) grenzt direkt an die Sportflächen des TSV Ludwigsfeld an – ggf. sind hier Beeinträchtigungen durch Sportlärm zu erwarten.
  - Die südliche Randbebauung weist erhebliche Gebäudetiefen auf. Aufgrund der bestehenden hohen Lärmbelastung von Süden her sollte auf eine Gebäudetiefe geachtet werden, die durchgesteckte Wohnungen ermöglicht.
  - Bei der südlichen Randbebauung besteht eine relativ große Lücke für Grünzug– für die Nutzung des Grünzuges als Erholungsfläche ist vsl. Schallschutz erforderlich. Auch ist durch diese große Lücke der Schalleintrag von Richtung Süden in die Wohnbebauung größer.
  - Am östlichen Ortsrand ist jetzt zusätzlich der Saphirplatz geplant – ohne zusätzlichen Schallschutz für die Freifläche ist hier keine Aufenthaltsqualität gegeben.
  - Im Gegensatz zu anderen Entwürfen ist an der neuen Erschließungsstraße keine Bebauung auf der Nordseite vorgesehen, die eine Abschirmung der nördlich gelegenen Bestandsbebauung bewirken würde.

### COBE – Ringpark Ludwigsfeld

- Positiv:
  - Der südliche Bebauungsrand stellt eine gute Abschirmung zur A 99 dar. Durch die leichte Schrägstellung entstehen nur sehr geringe Öffnungen – trotz Durchgängigkeit zur offenen Landschaft wird eine hohe Abschirmung für die Innenbereiche erzielt.
  - Auch nach Osten hin wirken die geschlossenen Baustrukturen als gute Abschirmung gegenüber der bestehenden Lärmvorbelastung. Durch die entsprechende Anordnung des Schulgebäudes sind hierdurch auch die Freiflächen der Schule geschützt.
  - Auch der Ringpark als Erholungsfläche ist durch die geschlossenen Baustrukturen gut geschützt.
  - Nordwestlicher Gebäudekomplex am Schwabenbächl stellt ebenfalls gute Abschirmung zur Karlsfelder Straße und Kristallstraße her.
  - Die Bebauung östlich des Schwabenbächls ist ebenfalls relativ geschlossen und weist durch den vorgelagerten Mobilitätshub einen größeren Abstand zur Karlsfelder Straße auf (Abrücken von der Lärmquelle).
- Problematisch:
  - An der nördlichen Randbebauung ist ein 10-geschossiger Hochpunkt vorgesehen. Dieser könnte aufgrund der bestehenden Verkehrslärmbelastung auf der Karlsfelder Straße schwierig hinsichtlich der Grundrissorientierung werden.
  - 8-geschossiger Wohnblock an der Karlsfelder Straße grenzt direkt an die Sportflächen an, dies bedeutet, dass an der Nord- und Westfassade eine hohe Verkehrslärmbelastung besteht und im Osten Sportlärm. Ist hier eine sinnvolle Grundrissorientierung überhaupt möglich?
  - Im Gegensatz zu anderen Entwürfen ist an der neuen Erschließungsstraße keine Bebauung auf der Nordseite vorgesehen, die eine Abschirmung der nördlich gelegenen Bestandsbebauung bewirken würde. Stattdessen sind hier Gemeinschaftsgärten vorgesehen. Bezüglich der Anforderung an die Aufenthaltsqualität von Freiflächen wird

diese Anordnung direkt an der Straße als problematisch erachtet.

- Die südliche Randbebauung sollte bzgl. der Gebäudetiefen überprüft werden. Sie wirkt zwar nicht so massiv wie andere Entwürfe, aber aufgrund der bestehenden hohen Lärmbelastung von Süden her sollte auf eine Gebäudetiefe geachtet werden, die durchgesteckte Wohnungen ermöglicht. Auch die Hochpunkte sollten diesbezüglich nochmal überprüft werden.

### PALAIS MAI

- Positiv:
  - Der südliche Bebauungsrand weist relativ geschlossene Strukturen auf und bildet dadurch eine gute Abschirmung zur A 99 hin. Die Bebauung verfügt über lärmabgeschirmte Innenbereiche.
  - Auch die östliche Randbebauung bildet eine gute Abschirmung. Der zwischen bestehender Bebauung und neuer Bebauung liegende Park ist dadurch ebenfalls geschützt.
  - Auf der Ostseite ist die Schule in lärmgeschützter Lage zwischen östlicher Wohnbebauung und westlicher Parkfläche angeordnet. Auch die Schulsportflächen werden durch die östlich vorgelagerte Turnhalle abgeschirmt.
  - Im Norden ist ebenfalls eine regelartige Bebauung entlang der Karlsfelder Straße vorgesehen, die die südliche Wohnbebauung und Freiflächen gut abschirmt.
  - Entlang der neuen Erschließungsstraße ist auf der Nordseite neue regelartige Wohnbebauung vorgesehen, die die dahinterliegende bestehende Bebauung abschirmt. In dem Bereich, in dem die Straße zusätzlich nach Norden durchs Quartier führt, ist auf der Westseite ebenfalls eine Bebauung vorgesehen, die auch eine Abschirmung des Parks bewirkt.
- Problematisch:
  - Da die Erschließungsstraße teilweise weiter nach Norden durch das Quartier geführt wird, kommt es hierdurch auch zu einer großflächigeren Verlärmung innerhalb des Quartiers.
  - Im Nordosten sind einzelne Wohnblöcke vorgesehen. Diese sind dem Verkehrslärm der Karlsfelder Straße an mehreren Fassadenseiten ausgesetzt. Zusätzlich kann es durch die Nähe zu den unmittelbar angrenzenden Sportflächen zu weiteren Lärmkonflikten kommen.
  - Die südliche Randbebauung weist erhebliche Gebäudetiefen auf. Aufgrund der bestehenden hohen Lärmbelastung von Süden her sollte auf eine Gebäudetiefe geachtet werden, die durchgesteckte Wohnungen ermöglicht. Auch die Hochpunkte sollten diesbezüglich nochmal überprüft werden.
  - Kritisch werden der Pausenhofbereich der Grundschule sowie z.T. die vorgesehene KiTa-Freifläche an der östlichen Wohnbebauung aufgrund der fehlenden Abschirmung nach Osten gesehen. Für KiTa-Freispielflächen und Pausenhofbereiche gelten erhöhte Anforderungen an den Lärmschutz.

### Pesch Partner

- Positiv:
  - Der südliche Bebauungsrand weist relativ geschlossene Strukturen auf und bildet dadurch eine gute Abschirmung zur A 99 hin (sie ist jetzt etwas höher als im ersten Entwurf). Die Bebauung verfügt über lärmabgeschirmte (jedoch komplett abgeschlossene) Innenbereiche.
  - Auch die östliche Randbebauung bildet eine gute Abschirmung mit lärmgeschützten Innenbereichen. Hierdurch wird auch die Parkfläche „Grüne Fuge“ vor den Lärmimmissionen aus östlicher Richtung gut geschützt.





- Im Nordwesten ist entlang der Karlsfelder Straße eine geschlossene Randbebauung vorgesehen, die sowohl die neue als auch bestehende dahinterliegende Wohnbebauung abschirmt.
- Entlang der neuen Quartiersstraße sind auf der Nordseite einzelne Wohnblöcke vorgesehen, die die dahinterliegende bestehende Wohnbebauung teilweise vor der Lärmbelastung abschirmen.
- Problematisch:
  - Östlich der russisch-orthodoxen Kirche ist ein größerer Wohnblock vorgesehen, der von Norden, Westen und Osten den Lärmbelastungen der Karlsfelder Straße ausgesetzt ist und zusätzlich im Osten direkt an die Sportflächen angrenzt. Hierdurch kann es zu zusätzlichen Lärmkonflikten kommen.
  - Die gesamten Freiflächen der Grundschule sind nach Osten hin ungeschützt und damit den bestehenden Lärmimmissionen ausgesetzt.
  - Die südliche Randbebauung weist erhebliche Gebäudetiefen auf. Aufgrund der bestehenden hohen Lärmbelastung von Süden her sollte auf eine Gebäudetiefe geachtet werden, die durchgesteckte Wohnungen ermöglicht.

**Stadtklima (RGU-UVO12)**

Die überarbeiteten Entwürfe unterscheiden sich aus stadtklimatischer Sicht nur geringfügig von den Entwürfen der Zwischenpräsentation. Zusätzlich anzumerken ist jedoch:

- COBE: Die riegelhafte Bebauung im Nordosten wurde komplett entfernt und die Durchlüftungssituation somit verbessert.
- PALAIS MAI: Die Innenhöfe im Süden des Planungsgebietes wurden geöffnet, wodurch sich eine Verbesserung der thermischen Situation während Hitzeperioden ergibt.
- Pesch Partner: Die Durchlüftungssituation hat sich durch eine zusätzliche Bebauung im Norden verschlechtert. Die vorher teilweise geöffneten Innenhöfe im Süden wurden komplett geschlossen.

Das Grundproblem besteht in der schwierigen Vereinbarung von stadtklimatischen Zielen und den Ansprüchen des Schallschutzes. Wir empfehlen daher folgendes Vorgehen:

In einem ersten Schritt eine stadtklimatische Modellierung der Entwürfe, mit dem Ziel, die stadtklimatisch kritischen und weniger kritischen Bereiche zu erfassen. Auf diese Weise kann eine Priorisierung der Bereiche erfolgen, die aus stadtklimatischer Sicht von besonders hoher Bedeutung sind. Analog dazu sollten die Entwürfe auch schalltechnisch untersucht werden.

In einem zweiten Schritt sollte ein Vergleich der Untersuchungen zum Stadtklima und Schallschutz erfolgen, um zu einer für beide Belange tragbare Kompromisslösung zu gelangen. Wir empfehlen dazu die Durchführung eines Abstimmungstermins bzw. Werkstattgesprächs.

**Grundwasser (RGU-UVO12)**

Im Bereich des Plangebietes Ludwigsfeld liegt der Grundwasserspiegel bereits bei mittleren Grundwasserständen sehr hoch und zwar bei 2 - 3 m unter der Geländeoberkante. Im Hochwasserfall (z.B. Starkregen) kann der Grundwasserspiegel auf bis zu 0,5 m u. GOK ansteigen. Die Grundwasserfließrichtung ist hier nach Norden gerichtet (von S nach N).

03arch:

- Die Tiefgaragen am östlichen Rand liegen alle hintereinander und somit günstig in Fließrichtung. Bei den beiden südlichen Tiefgaragen muss man darauf achten, dass sie nicht miteinander verbunden sind und ein nicht unterbauter Korridor diese beiden Tiefgaragen trennt. Die aktuelle

Planung geht insofern aus Sicht des Grundwasserschutzes in Ordnung.

COBE:

- Da COBE nur eingeschossig plant, ist das natürlich günstiger zu bewerten bezüglich eines möglichen Aufstaus für den Endzustand. Auch hier liegen die Tiefgaragen am östlichen Rand alle hintereinander und somit günstig in Fließrichtung. Wenn die unteren drei Tiefgaragen voneinander getrennt sind (nicht unterbaute Korridore dazwischen), dann wird sich auch hier der Aufstau in Grenzen halten. Die aktuelle Planung geht insofern aus Sicht des Grundwasserschutzes in Ordnung.

PALAI MAI:

- Auch hier ist positiv zu bewerten, dass nur 1-geschossig gebaut wird. Die Tiefgaragen am östlichen Rand gehen in Ordnung, da sie in Fließrichtung des Grundwassers liegen. Bei den zwei südlichen Tiefgaragen, welche quer zur Fließrichtung liegen, muss darauf geachtet werden, dass ein nicht unterbaute Korridor zwischen ihnen liegt. Die restlichen Tiefgaragen sind unkritisch. Aus Sicht des Grundwasserschutzes ist die Planung auch hier in Ordnung.

Pesch und Partner:

- Es ist günstig, dass die einzelnen Tiefgaragensegmente voneinander getrennt sind. Die Korridore dazwischen sollten unbedingt nicht unterbaut sein. Auch hier werden aus Sicht des Grundwasserschutzes keine Probleme gesehen.

In allen 4 Entwürfen sind die Tiefgaragen voneinander getrennt und nicht zusammenhängend. Des Weiteren begünstigt die Hydrogeologie vor Ort auch zweigeschossige Keller und Tiefgaragen, weil der Grundwasserleiter hier eine große Mächtigkeit aufweist und das Grundwasser das Bauwerk seitlich umströmen sowie unterströmen kann. Aus diesem Grund sollte sich der Grundwasseraufstau im Rahmen halten. Die nicht unterbauten Korridore zwischen den Tiefgaragen wirken dann als natürliche Düker bzw. als bevorzugte Strömungskorridore für das Grundwasser. Generell sind daher zum aktuellen Planstand bei keinem der 4 Entwürfe aus Sicht des Grundwasserschutzes größere Probleme zu erwarten.

### **Lufthygiene (RGU-UVO12)**

Dieser Stellungnahme liegen

- die Aufgabenbeschreibung zu den Arbeitsstudien, Städtebauliche Entwicklung, Siedlung Ludwigsfeld München,
- die jeweils zusätzlichen Hinweise und Stellungnahmen für die Überarbeitung der Zwischenentwürfe in der 2. Bearbeitungsphase,
- die final eingereichten Arbeitsstudien der Planungsgruppen a) 03.Arch ver.de, b) COBE Berlin; morePlatz; Grieger Harzer, c) pp, a/s, Burger Landschaftsarchitekten und d) Palais Mai, grabner, huber, lipp sowie
- die luftschadstofftechnische Voruntersuchung Siedlung Ludwigsfeld, Landeshauptstadt München, Möhler+Partner Ingenieure AG, Stand April 2019, Bericht -Nr.: 710-5704-2-LH zugrunde.

Hintergrund:

In der im Vorfeld von Möhler+Partner angestellten luftschadstofftechnischen Voruntersuchung kommen die Gutachter zu dem Schluss, dass sowohl im Planungsnullfall als auch in einem untersuchten Prognoseplanfall mit einer hypothetisch angenommenen Gebäudekonfiguration die Einhaltung der relevanten lufthygienischen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) an Bestands- und Plangebäuden gewährleistet ist. Für den betrachteten hypothetischen Planungsfall werden die höchsten berechneten lufthygienischen Immissionswerte für





die Randbebauung an der Kristallstraße angegeben. Eine lufthygienische Untersuchung der hier zu betrachtenden Arbeitsstudien ist somit bislang nicht detailliert erfolgt. Anzumerken ist jedoch, dass in der lufthygienischen Voruntersuchung bislang der im Planfall hinzukommende Ziel- und Quellverkehr unberücksichtigt blieb. Bei einer geplanten Anzahl von über 2.000 zusätzlichen Wohneinheiten wird dieser zusätzliche Quell- und Zielverkehr maßgeblich die lufthygienische Situation im Planungsgebiet beeinflussen. Ebenso blieb eine Erweiterung des bestehenden Straßennetzes um neu zu planende Erschließungsstraßen und eine Anbindung der Karlsfelder Straße an die Dachauer Straße unberücksichtigt.

Beurteilung der vorgelegten Zwischenstände der Entwurfspläne:

Grundsätzlich weisen alle vorliegenden Entwürfe aus lufthygienischer Sicht eine sehr ähnliche Anordnung vorgesehener Plangebäude auf, wie sie auch in der lufthygienischen Voruntersuchung (Möhler + Partner) gutachterlich bewertet wurde. Im nördlichen Bereich der Kristallstraße wurden in der lufthygienischen Voruntersuchung die höchsten Immissionswerte an der Randbebauung der Plangebäude berechnet.

Vor diesem Hintergrund ist bei keiner der in den vorliegenden Entwürfen vorgeschlagenen Gebäudeanordnungen im kritischen Bereich der Kristallstraße zunächst von einer Verschlechterung der lufthygienischen Immissionswerte an der Randbebauung im Vergleich zu der in der lufthygienischen Voruntersuchung bewerteten Gebäudekonfiguration auszugehen. Daher werden aus lufthygienischer Sicht an der grundsätzlich vorgesehenen Anordnung der Plangebäude in den vorliegenden Entwürfen keine Einwände erhoben.

Ausstehend ist jedoch der Nachweis, dass unter Berücksichtigung der im Planfall zu erwartenden zusätzlichen Quell- und Zielverkehre und unter Berücksichtigung der jeweils vorgesehenen Erschließungsstraßen und Straßenanbindungen die lufthygienischen Grenzwerte an der Randbebauung eingehalten werden. Dieser Nachweis ist insbesondere bei denjenigen Entwürfen zu führen, bei denen der Charakter einer Straßenschlucht im nördlichen Bereich der Kristallstraße sowie entlang der südlichen Erschließungsstraße entsteht. Die Anordnung ununterbrochener, beidseitiger Randbebauung ist aus lufthygienischer Sicht grundsätzlich kritisch zu bewerten. Sollten Grenzwertüberschreitungen an der Randbebauung prognostiziert werden, könnte ggf. ein Abrücken der Plangebäude von der angrenzenden Straße oder zusätzliche bautechnische Maßnahmen an von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäuden erforderlich werden.

In den vorliegenden Entwürfen wurden die lufthygienischen Auswirkungen von Tiefgaragenein- und Ausfahrten nicht geprüft. Es wird darauf hingewiesen, dass im Bereich von Tiefgarage ein- und -ausfahrten erfahrungsgemäß erhöhte Luftschadstoffbelastungen auftreten, so dass – gemäß einem Hinweis in der lufthygienischen Voruntersuchung (Möhler + Partner) – in einem Umkreis von ca. 10 bis 15 Metern die Anordnung von zur Lüftung notwendiger Fenster von Aufenthaltsräumen auszuschließen sind.

Wie bereits in den Stellungnahmen von LRP zum Grundsatzbeschluss „Siedlung Ludwigsfeld“ und zum „Strukturkonzept Siedlung Ludwigsfeld“ angeregt, sollten bereits frühzeitig lokale Maßnahmen festgelegt werden, die geeignet sind, die Emissionen von Quell- und Zielverkehr zu verringern, insbesondere durch Privilegierung von E-Fahrzeugen bei Stellplätzen, durch eine Erhöhung der Anzahl an Fahrradstellplätzen, durch das Angebot von E-Lademöglichkeiten in den Tiefgaragen, durch Schaffung von Mobilitätsstationen, usw. In diesem Rahmen wurde die geplante frühzeitige Erstellung eines Mobilitätskonzeptes sehr begrüßt.

In der Aufgabenbeschreibung für die Erstellung der Arbeitsstudien wurde von den Planungsbüros keine Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes verlangt und ein solches auch nicht der Aufgabenstellung als Planungsgrundlage beigelegt. Auch in den Hinweisen und Stellungnahmen für die Überarbeitung der Entwürfe in der 2. Bearbeitungsstufe wurden hierzu keine Vorgaben an die Planungsbüros gemacht.

Folgende Stellungnahme kann darüber hinaus zu den Einzelentwürfen abgegeben werden.

Planungsgruppe 03.Arch ver.de

- Die Anordnung eines Parkhauses im nördlichen Bereich der Siedlung lässt erwarten, dass Quell- und Zielverkehr aus der Siedlung ferngehalten wird. Dieses Konzept wird aus lufthygienischer Sicht begrüßt.
- Im Vergleich zu dem Zwischenentwurf sind nun die Außenflächen der KITA-Einrichtungen straßenabseits und/oder jeweils durch ein Zwischengebäude geschützt vorgesehen. Diese vorgenommene Umplanung wird begrüßt.

Planungsgruppe COBE Berlin; morePlatz; Grieger Harzer

- Es wird der detaillierte Nachweis zu führen sein, dass im nördlichen Bereich der Kristallstraße mit dem dort vorgesehenen Blockbauwerk an der westlichen Randbebauung die lufthygienischen Grenzwerte eingehalten werden.
- Begrüßt wird der vorgesehene Mobilitätshub und der dafür einberaumte Flächenbedarf.

Planungsgruppe pp, a/s, Burger Landschaftsarchitekten

- Der im Zwischenstand aus lufthygienischer Sicht begrüßenswerte große Abstand der vorgesehenen Planbebauung von der Karlsfelder Straße ist im vorgelegten finalen Entwurf der Arbeitsstudie nicht mehr vorhanden. Die nördliche Gebäudezeile rückt nun - ähnlich wie bei den Entwürfen der anderen Planungsbüros - deutlich näher an die Karlsfelder Straße heran.
- Entlang der Kristallstraße entsteht im vorliegenden Entwurf eine Straßenschlucht. Für diesen Bereich wird ein Nachweis zu führen sein, dass die lufthygienischen Grenzwerte im Planfall eingehalten werden können.
- Ebenso wird die Bebauung an der südlichen Erschließungsstraße dichter, wenngleich die nun nördlich der Erschließungsstraße vorgesehene Gebäudezeile in sehr aufgelockerter Bauweise vorgesehen ist. Ein Nachweis zur Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte ist auch hier zu führen.
- Begrüßt wird das zentral vorgesehene Mobilitätszentrum und der dafür einberaumte Flächenbedarf.

PALAI MAI, grabner, huber, lipp

- Die nördliche Gebäudezeile ist im Vergleich zum Zwischenentwurf entlang der Karlsfelder Straße in einer nun verdichteteren Gebäudezeile geplant. Entlang der Kristallstraße wird der Straßenschluchtcharakter verstärkt. Für diesen Bereich wird der Nachweis zu führen sein, dass die lufthygienischen Grenzwerte im Planfall eingehalten werden können.
- Ebenso ist die Bebauung an der südlichen Erschließungsstraße nun dichter geplant, wenngleich die nun nördlich der Erschließungsstraße vorgesehene Gebäudezeile in unterbrochener Blockstruktur vorgesehen ist. Ein Nachweis zur Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte ist auch hier zu führen.

### **Arten- und Biotopschutz (RGU-UVO12)**

Nachdem auf der Westseite des Schwabenbächls ohnehin bereits eine durchgehende Wegeverbindung in N-S-Richtung geplant ist, sollte zur Eingriffsminimierung auf weitere Wegeverbindungen auf der Ostseite möglichst verzichtet werden.

Im Übrigen ist vorab bei den einzelnen Entwürfen bereits auf folgende Punkte hinzuweisen:

03Arch

- Die geplante Neubebauung östlich des Schwabenbächls rückt nahe an den Gehölzbestand heran, sodass wenig Raum für Entwicklungspotenziale am Schwabenbächl verbleibt.





- Mit der Planung gelingt nur teilweise der Erhalt des ortsbildprägenden Baumbestandes bzw. der Biotopbäume (Baumgruppen A-D). So besteht vor allem durch den Ersatz der Bestandsbebauung die Gefahr baubedingter weiterer Eingriffe in benachbarten Baumbestand, die alleine aus den Darstellungen des Lageplanes nicht ersichtlich sind. Von einem weitgehenden Verlust der Baumgruppe B und C innerhalb der Bestandssiedlung ist auszugehen.

### COBE

- Im Baublock südlich der Karlsfelder Straße und südlich des Mobilitätshubs ist eine Tiefgarage geplant. Ein Erhalt des Gehölzbestandes (hier Baumgruppe A) erscheint daher, anders als im Plan bezeichnet, ausgeschlossen.
- Auch bei dem geplanten Punkthaus westlich Kristallstraße und nördlich der geplanten Wegeverbindung zur Brücke über das Schwabenbächl und bei den Punkthäusern südlich der Rubinstraße ist mit einer Beeinträchtigung der dortigen Baumgruppen C zu rechnen. Eingegriffen wird zudem in Baumgruppe C im Südosten des Plangebietes.
- Die Wegeführung östlich des Schwabenbächls stellt eine zusätzliche Beeinträchtigung dar, die aufgrund der bereits auf der Westseite geplanten Wegeverbindung vermeidbar erscheint.

### PALAI MAI

- Die Wegeführung östlich des Schwabenbächls stellt eine zusätzliche Beeinträchtigung dar, die aufgrund der bereits auf der Westseite geplanten Wegeverbindung vermeidbar erscheint.
- Baumgruppe A südlich der Karlsfelder Straße und Baumgruppe C im Südosten des Plangebietes werden vollständig beseitigt.

### PeschPartner

- Das Ziel eines Erhalts des (ortsbildprägenden) Baumbestandes wird insgesamt gut umgesetzt. Bei Baumgruppe A südlich der Karlsfelder Straße ist jedoch in Folge der geplanten Neubebauung von einem weitestgehenden Verlust auszugehen, durch die Wegeführungen östlich Baumgruppe D im Südosten des Plangebietes sowie durch die Durchschneidungen der östlich daran angrenzenden Baumgruppe C ist von weiteren Beeinträchtigungen auszugehen.

### Artenschutz Wechselkröte (*Bufo viridis*) (UNB PLAN HAIV-51)

Da wir erfreulicherweise frühzeitig zu den Planungsgrundlagen einbezogen wurden, möchten wir ergänzend zu den Anmerkungen im Protokoll zur Präsentation der 2. Bearbeitungsphase hier nochmal gesondert auf die artenschutzrechtliche Problematik bzgl. der Wechselkröte im Planungsbereich eingehen:

Die Wechselkröte wurde bisher im östlichen Planungsgebiet an der Granatstraße sowie südlich des Planungsgebiets im Umfeld der Gärtnereien und nördlich der Karlsfelder Straße auf der MAN Teststrecke nachgewiesen.

Es ist davon auszugehen, dass die Vorkommen in enger Verbindung stehen bzw. eine lokale (Teil-)Population bilden, die durch die Trennwirkung der A 99 im Süden und der Dachauer Straße im Westen von der Metapopulation „Rangierbahnhof“ weitgehend isoliert ist. Der östliche Teil des Planungsgebiets und insbesondere der Fläche an der Granatstraße stellt für diese lokale Population einen Lebensraum mit Landhabitaten und temporären Laichgewässern dar. Fortpflanzungsstätten geschützter Arten zu schädigen oder zu zerstören ist nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verboten, sofern die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht weiterhin erfüllt wird. In den präsentierten Entwürfen werden derzeit Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Wechselkröte überplant.

Die Flächen an der Granatstraße dienen darüber hinaus auch als Vernetzungsachse zwischen den nördlich und den südlich gelegenen Habitaten. Je nach Entwurf hat die Bebauung eine

Barrierewirkung und Durchwanderung des Planungsgebiets durch die Wechselkröte erschwert bis unmöglich.

Dies kann zu einer Fragmentierung des Lebensraumes führen und Erreichbarkeit von essentiellen Teilhabitaten wie z.B. Laichgewässern im Norden erschweren. Aufgrund der vermutlich geringen Individuenstärke, kann sich ein reduzierter Individuenaustausch innerhalb der lokalen Population möglicherweise bestandsgefährdend auf diese auswirken.

Eine Bebauung des östlichen Plangebiets, wie in den Entwürfen dargestellt, würde wie oben beschrieben derzeit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen.

Um Planungssicherheit zu erlangen, wollen wir daher frühzeitig darauf hinweisen, dass im weiteren Verfahren überlegt und dargestellt werden sollte wie mit der Wechselkröte umgegangen werden soll, ob

- Maßnahmen zur Habitatvernetzung innerhalb des Plangebiets (insbesondere Nord-Süd-Verbindung) in geeigneter Ausgestaltung in die Planung aufgenommen werden sollen, was ggf. zu einer Reduzierung der bebaubare Fläche führen würde, und ob
- Habitate innerhalb des Plangebiets erhalten werden bzw. in dieses integriert werden können um Verbotstatbestände zu vermeiden, was zu einer Reduzierung der bebaubaren Fläche führen würde, oder ob
- die ökologische Funktion durch geeignete Ersatz Flächen (CEF-Flächen) mit Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang (nahes Umfeld) vorgesehen ist, die am lokalen Vorkommen ansetzen,
- oder ob grundsätzlich artenschutzrechtliche Ausnahme angestrebt wird um Tiere in geeignete bzw. neu zu schaffende Ersatzhabitate im Lebensraumzusammenhang der Metapopulation „Rangierbahnhof“ umzusiedeln.

Wir wollen an dieser Stelle darauf hinweisen, dass die Suche nach geeigneten Ersatzflächen, die bereits durch Eingriffe in die Flächen an der Granatstraße erforderlich wurden bislang erfolglos blieb.

Aufgrund der Ansprüche und Gefährdung der bodengebundenen Art ist es u.E. auch in der frühen Planungsphase sinnvoll, diese Punkte zu bedenken um spätere Umsetzungshindernisse zu vermeiden.





## Notiz

Betrifft **Städtebauliche Entwicklung Siedlung Ludwigsfeld**  
**Werkstattgespräch Fachgutachten (Videokonferenz)**  
 Datum 11.11.2020

Teilnehmer siehe Anlage Teilnehmer\*innen

Themen

Bearbeitung

### **Abstimmung zu den gutachterlichen Einschätzungen zu den Belangen:**

- A. Klimaökologie
- B. Schallschutz (B1.: Verkehrslärm, B2.: Verkehrslärm – Trambahnlinie)
- C. Verkehrserschließung

#### **Zu A.**

**Vorstellung der Unterlage: „Ersteinschätzung zur Lage von Grünfugen und Durchlüftungsbereichen“, vom 07.10.2020, GEO-NET**

(siehe Anhang 1)

Folgende Einschätzungen und Empfehlungen des Gutachterbüros und der Diskussion werden festgehalten:

- Situation: südliche und (teilweise) östliche Anströmung im Sommer
- Gutachterlich empfohlene Fugen für Durchströmung von Süden kommend über die Grünfläche an der Gedenkstätte nach Norden; Fugenbreite zwischen der südlichen Randbebauung:
  - a) eine große Fuge mit ca. 30-40m oder
  - b) 2 schmalere Fugen á ca. 25m
- Gutachterlich empfohlene Fugen für Durchströmung von Osten kommend nach Möglichkeit mit Weiterführung auf Höhe der ost-west-gerichteten Bestandsstraßen (v.a. Diamantstraße), um Durchlüftung der Bestandssiedlung zu gewährleisten; Fugenbreite zwischen der östlichen Randbebauung:
  - a) eine große Fuge mit ca. 30-40m oder
  - b) 2 schmalere Fugen á ca. 25m
- Grundsätzlich:
  - a) Die Aufteilung der Gesamt-Fugenbreite auf mehrere kleine Fugen ist denkbar, dabei sollte die Fugenbreite ca. 15 m nicht unterschreiten und der gesamte Durchlüftungsbereich nicht weniger als 50m betragen.
  - b) Je geringer die Gebäudegrundfläche, um so besser in klimaökologischer Sicht; die Höhenentwicklung der Bebauung ist aus klimaökologischer Sicht nachrangig.

 GEO-NET

- Schwabenbächl: Wichtige Durchlüftungsbahn in Süd-Nord-Richtung: Breite entsprechend der heutigen westlichen Bauflucht der südlichen Bestandbebauung an Kristallstraße (Bebauung Fl.-Nr. 3686/34) ausreichend, mindestens 20 m ausgehend vom östl. Ufer des Bachlaufs sollten freigehalten werden.
- Schallschutzbebauung entlang der Karlsfelder Straße stellt kein Hindernis für Einströmen der Luft in das Untersuchungsgebiet bei südlicher und (teilweise) östlicher Anströmung im Sommer dar. Auch nachteilige Auswirkungen auf die nördlich angrenzenden Gebiete sind nicht zu erwarten.
- Wichtig ist, die südliche und östliche Anströmung im Bereich von Fugen in den Neubaubereichen nicht durch Bebauung in der 2. Reihe zu verstellen; beschränkt sich die Überschneidung von hinterliegender Bebauung und Durchlüftungsfugen auf weniger als 50% der Gesamtbreite der Fuge, kann die Durchlüftungsfunktion noch aufrecht gehalten werden, wenn die oben angegebenen Fugenmindestbreiten noch eingehalten sind
- Blockinterne Belüftung der Blockbebauung: Empfohlen werden möglichst zur Fuge orientierte gegenüberliegende Blocköffnungen von ca. 10-15 m Breite. Eine weitere wichtige Rolle für das Mikroklima, den thermischen Komfort und den Schutz vor Überhitzung der Blockinnenhöfe spielen der Versiegelungsgrad und die Bepflanzung.

### Zu B1.:

#### **Vorstellung der Unterlage: „1. Projektnotiz v. 03.11.2020, Errichtung der Planstraße – Verkehrslärm“, Möhler+Partner**

Möhler+Partner

(siehe Anhang 2)

Folgende Einschätzungen und Empfehlungen des Gutachterbüros und der Diskussion werden festgehalten:

- Die aus klimaökologischer Sicht wünschenswerten Fugen entsprechen nicht den Anforderungen des Schallschutzes. Aus schalltechnischer Sicht ist es umso besser, je geschlossener die Randbebauung gegenüber den Lärmquellen ausgebildet ist, d.h. je schmaler die Fugen sind;
- Mit Ausnahme des Randbereichs der Karlsfelder Straße sind im Planungsgebiet generell keine Belastungen in gesundheitsgefährdender Höhe vorhanden, jedoch werden die maßgeblichen Richtwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (59/49 dB(A), tags/nachts) an den Gebietsrändern im Norden, Osten und Süden überschritten. Für Freiräume liegt der Grenzwert bei 59 dB(A), der Zielwert bei 55 dB (A). Dies bedeutet, dass gemäß den Ergebnissen der schalltechnischen Betrachtung der Arbeitsstudien lärmbelastete Bereiche der öffentlichen und privaten Grünflächen (v.a. entlang der vorhandenen und geplanten Verkehrsflächen sowie der



südliche Rand des Planungsgebietes) ggf. nur mit Schallschutzmaßnahmen nutzbar und nur bedingt als Erholungsfläche anrechenbar sind.

- Ziel: Lärmabschirmung der Binnenbereiche und geschützte Innenhöfe.
- Empfehlung: möglichst geschlossene Bebauung an allen Gebietsrändern, bis auf den westlichen.
- Kritisch im Bereich von klimatisch erforderlichen Fugen/Öffnungen sind die Eckbereiche der angrenzenden Bebauung, da hier bei jedem Gebäudeblock zwei schallbelastete Fassaden entstehen, wodurch die Orientierung von schützenswerten Aufenthaltsräumen zu lärmabgewandten Seiten deutlich erschwert wird.
- Ggf. ist in Hinblick auf die Bebauung die Ausbildung von nur einer größeren Fuge schallschutztechnisch günstiger, da weniger kritische Eckbereiche entstehen. Allerdings sind im Einzelfall auch die Auswirkungen auf die Freibereiche durch den größeren Schalleintrag zu beurteilen.

### Zu C.:

**Vorstellung der Unterlage: „Erschließung des Quartiers mit straßengebundener ÖPNV, Untersuchung von Optionen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes mit Tramlinie oder Buslinie“, vom 06.11.2020, IB Vössing**

(siehe Anhang 3)

Folgende Einschätzungen und Empfehlungen des Gutachterbüros und der Diskussion werden festgehalten:

- Darstellung: mittige und südliche Trassierung
- Straßengebundener ÖPNV (Bus): Gute Erreichbarkeit / Abdeckung des Quartiers bei mittiger und südlicher Trassierung; Haltestelle direkt vor geplantem Schulstandort.
- Beförderungskapazität Bus liegt bei 50% ggü. Kapazität Trambahn
- Trambahnlinie: Gute Erreichbarkeit / Abdeckung des Quartiers bei mittiger und südlicher Trassierung; gute Erreichbarkeit der Schule von Haltestelle bis 200m Entfernung wäre gegeben.
- Seitens Verkehrsplanung der LH München wird die mittige Trassierung empfohlen (u.a. zur Förderung von Urbanität/Platzcharakter, etc., aber auch vor dem Hintergrund einer schwierigeren verkehrstechnischen Umsetzung); bei südlicher Trassierung wären mehrere Kurvenverläufe mit entsprechend großen Wenderadien/Schleppkurven (bei Bus und Tram) erforderlich, die entsprechend viel Raum benötigen würden und zudem Auswirkungen auf den Lärm haben.
- Ergebnis aus der Schlusspräsentation vom 16.07.20 der Arbeitsstudien: der Austrittskorridor für die ÖPNV-Trasse an der östlichen Gebietsgrenze soll wenn möglich vergrößert werden, um den

Vössing

Prüfung PLAN



Planungsspielraum im Wettbewerb zu erweitern. Seitens der Verkehrsplanung wird darauf hingewiesen, dass trotzdem eine geradlinige Führung des ÖVs gewährleistet sein müsste (keine mäandrierende/kurvige Verkehrsführung des ÖVs). Eine Vergrößerung würde sich aufgrund des Gebietszuschnittes daher vermutlich in Grenzen halten.

### Zu B2.:

#### **Vorstellung der Unterlage: „2. Projektnotiz v. 03.11.2020, Errichtung einer Trambahnlinie – Verkehrslärm“, Möhler+Partner**

 Möhler+Partner

(siehe Anhang 4)

Diskussion der zu erwartenden schalltechnischen Auswirkungen der Trassierungsvarianten aus Unterlage zu C für eine Trambahnlinie.

Folgende Einschätzungen und Empfehlungen des Gutachterbüros und der Diskussion werden festgehalten:

- Aus schalltechnischer Sicht wird die südliche Trassierung empfohlen; bei mittlerer Trassierung entsteht für eine Lärmschutzbebauung am südlichen Gebietsrand zusätzliche Schallbelastung auf der Nordseite (Grundsatz: „Lärm zu Lärm“).
- Zusätzlich sind Auswirkungen durch Erschütterungen (sekundärer Luftschall) einer Trambahntrasse im Abstand von bis zu 15-20m bez. auf die Gleisachse zu erwarten.
- Reduzierung der Lärmemissionen durch Gleiskonstruktion mit Vegetationsdecke um 1-4 dB(A) wäre möglich.
- Bei städtebaulicher/ verkehrlicher Entscheidung für eine mittige Trassierung:  
Der Schalleintrag wäre durch schalltechnische Maßnahmen an den beaufschlagten Fassaden (Schallschutzfenster + fensterunabhängige Belüftung) bewältigbar; erforderlich wäre eine geschlossene Bebauung. Die unter stadtklimatischen Aspekten gewünschte Öffnung der Baublöcke muss in diesem Fall an den schallabgewandten Fassaden vorgesehen werden.
- Die Optionen einer Bus- und einer Trambahnlinie müssten im Zuge der Bebauungsplanung geprüft und abgewogen werden. Ebenso müssten diese Planungsoptionen im vorgesehenen Städtebaulichen und Landschaftsplanerischen Wettbewerb berücksichtigt werden.
- Bei Berücksichtigung einer Trambahn ist auf den neuesten Stand der Lärminderungstechnik abzustellen.



Die Einschätzungen und Empfehlungen der Gutachterbüros und die Diskussionsergebnisse sollen im weiteren Prozess zur Vorbereitung des Eckdatenbeschlusses zur Siedlungsentwicklung Ludwigsfeld berücksichtigt werden.

Alle Teilnehmer empfanden das vom RGU angeregte Werkstattgespräch als ein sehr konstruktives Abstimmungsformat mit guten Ergebnissen. bgsm bedankt sich bei allen Teilnehmer\*innen für die engagierten Beiträge.

Aufgestellt: bgsm

## Anlage Teilnehmerliste

RGU:

[REDACTED]

PLAN:

[REDACTED]

PLAN:

[REDACTED]

Fachgutachter:

[REDACTED]

Eigentümerseite:

[REDACTED]

Moderation:

[REDACTED]

## Anhänge 1 bis 4







## Ersteinschätzung zur Lage von Grünfugen und Durchlüftungsbereichen

Für eine ausreichende nächtliche Durchlüftung des geplanten Quartiers und der angrenzenden Bestandsbebauung sollte auf eine funktional sinnvolle Verteilung entsprechender Strukturen geachtet werden. Die bisherigen Entwürfe von 03arch/ver.de sowie Pesch & Partner weisen dahingehend bereits jetzt eine klimatisch sinnvolle Lage von Grünfugen auf. Der Grünraum im Bereich der Gedenkstätte hat das Potenzial, eine Funktion als lokaler Luftaustauschbereich (Abb. 1). Um einen lokalen Luftaustausch von Süden nach Norden zu ermöglichen, sollte eine möglichst lineare Verbindung zum südlich angrenzenden Freiraum hergestellt werden (A). Dies kann auf der Südseite des Plangebietes mittels einer städtebaulichen Fuge von ca. 35 bis 40 m Breite (B1) oder auch zwei Fugen á ca. 25 m Breite erfolgen (B2; Abb. 1). Damit kann bei Witterungssituationen mit südlicher Anströmung von einem ausreichenden Einwirken der Kaltluftvolumina in die neue und auch in die Bestandssiedlung ausgegangen werden.

Darüber hinaus sollte auch die Luftaustauschfunktion des Schwabenbächls (ebenfalls von südlicher in nördlicher Richtung) bei der weiteren Planung beachtet werden. Da hier die eigentliche Kaltluftbahn auf der Westseite des Baches verläuft, erscheint auf der Ostseite eine Bebauung mit einem Abstand von ca. 15-20 m zum Bachlauf unbedenklich.

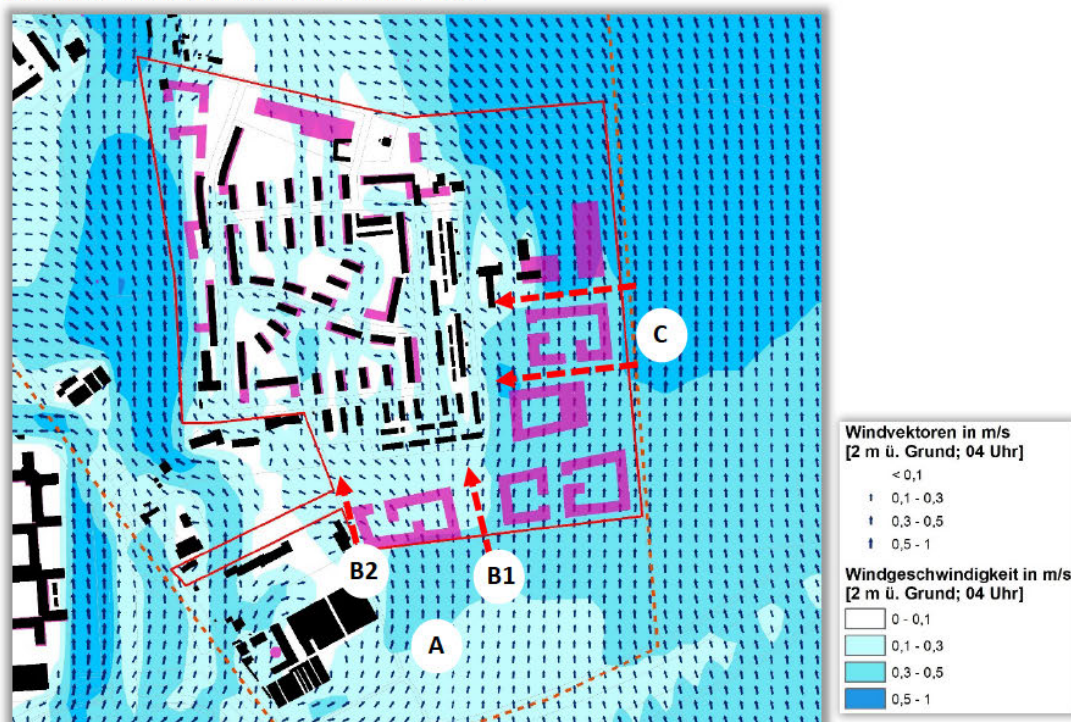


Abb. 1: Bodennahes Strömungsfeld im Istzustand um 04:00 Uhr – überlagert mit der Flächenkulisse von 03arch

Da zweitweise auf Witterungssituationen mit Einströmung von Osten auftreten, sollten auch im Osten zwei Grünfugen so positioniert werden, dass sie möglichst in die Erschließung des Bestandes übergehen (C). Eine Breite von jeweils ca. 25 m erscheint hier angemessen. Die Baublöcke selbst



sollten unter klimaökologischen Aspekten möglichst gegenüberliegende Öffnungen (Breite ca. 15 m) aufweisen, um in den Nachtstunden eine gute blockinterne Durchlüftung zu gewährleisten.



## interner Arbeitsstand



**Auftraggeber:** Ludwigsfelder Grund GmbH, PG Granatstraße 12 GmbH, Wohnungsgesellschaft Ludwigsfeld GmbH

**Bauvorhaben:** Siedlung Ludwigsfeld

**Projektnummer:** 710-5704

**1. Projektnotiz vom 03.11.2020, Errichtung der Planstraße – Verkehrslärm**

## 1. Aufgabenstellung

Im Zuge voranschreitender Planung im Bereich Ludwigsfeld wurden vier Arbeitsstudien von Architekten erstellt. Diese sehen die Entwicklung einer Planstraße vor, die im Westen an die Straße „Auf den Schrederwiesen“ anschließt und anschließend, in Abhängigkeit der vorliegenden Arbeitsstudie, über die Grundstücke mit den Flurnummern 104, 3673, 3676 und 3678 nach Osten bis zum Grundstück mit der Flurnummer 3687 verläuft, wo die Planstraße nach Norden abbiegt und an die Karlsfelder Straße anschließt.

In vorliegender Projektnotiz soll untersucht werden,

- 1) Welche Auswirkungen die Verkehrslärmimmissionen auf die Bestands- und Planbebauung haben (ohne/mit Vorbelastung)?
- 2) Welche Auswirkungen die Verkehrslärmimmissionen bei einer Verlegung der Planstraße nach Süden auf die Bestands- und Planbebauung haben (ohne/mit Vorbelastung)?

## 2. Literaturverzeichnis

- [1] Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren Nr. II B 8-4641.1-001/87, 3. August 1988
- [2] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist
- [3] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Juli 2002
- [4] Beiblatt 1 zu DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Mai 1987
- [5] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
- [6] Anlage 2 zu §4 der 16. BImSchV, Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014, Teil 1, S. 2271-2313, ausgegeben zu Bonn am 23. Dezember 2014, seit 01.01.2015 in Kraft getreten
- [7] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90, 1990

## interner Arbeitsstand



### 3. Verkehrslärm

#### 3.1 Schallemissionen

Relevante Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet gehen von den unmittelbar angrenzenden Straßen (Planstraße durch das Plangebiet, Karlsfelder Straße, Kristallstraße, Dachauer Straße) und dem übergeordneten Straßenverkehr (A99) aus. Die Verkehrsmengenangaben (durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV, Anteil des Schwerverkehrs  $p$ ) der relevanten Straßenverkehrswege für den Prognose Planfall wurden der Verkehrsuntersuchung zum Vorhaben entnommen. Die erforderlichen Schallausbreitungsrechnungen für Verkehrsgerausche werden gemäß DIN 18005 [3] und 16. BImSchV [5] entsprechend der RLS-90 [7] durchgeführt. Der Lästigkeitszuschlag im Bereich von durch Lichtzeichen geregelten Straßenkreuzungen (Ampeln) wurde gemäß RLS-90 bei der schalltechnischen Modellbildung berücksichtigt. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den einzelnen Straßen wurden im Rahmen einer Ortsbesichtigung ermittelt. Die resultierenden Schallemissionspegel sind Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Mitte der jeweiligen Fahrbahn für eine mittlere Höhe des Schallstrahls von 2,25 m bei Berücksichtigung von nicht geriffeltem Gussasphalt als Straßenoberfläche. Auf der Autobahn A99 wurde auf dem Abschnitt Autobahnausfahrt München-Ludwigsfeld und Autobahndreieck München-Feldmoching ein offenerporiger Asphalt verlegt, sodass in vorliegendem Fall eine Pegelkorrektur von  $D_{\text{sch}} = -4 \text{ dB(A)}$  berücksichtigt wurde.

#### 3.2 Schallimmissionen und Beurteilung

Ausgehend von den Schallemissionen wurden die Schallimmissionen durch Ausbreitungsberechnung für den Straßenverkehrslärm nach RLS-90 [7] bestimmt. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion (Mitwindsituation). Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa über 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten flächenhaften Schallimmissionen des Verkehrslärms wurden für eine Aufpunkthöhe von 2 m, 5 m und 10 m üGOK ermittelt.

Analog zu den in Kapitel 1 genannten Untersuchungsbereichen, werden in folgenden Abbildungen die Verkehrslärmbelastungen unter Berücksichtigung

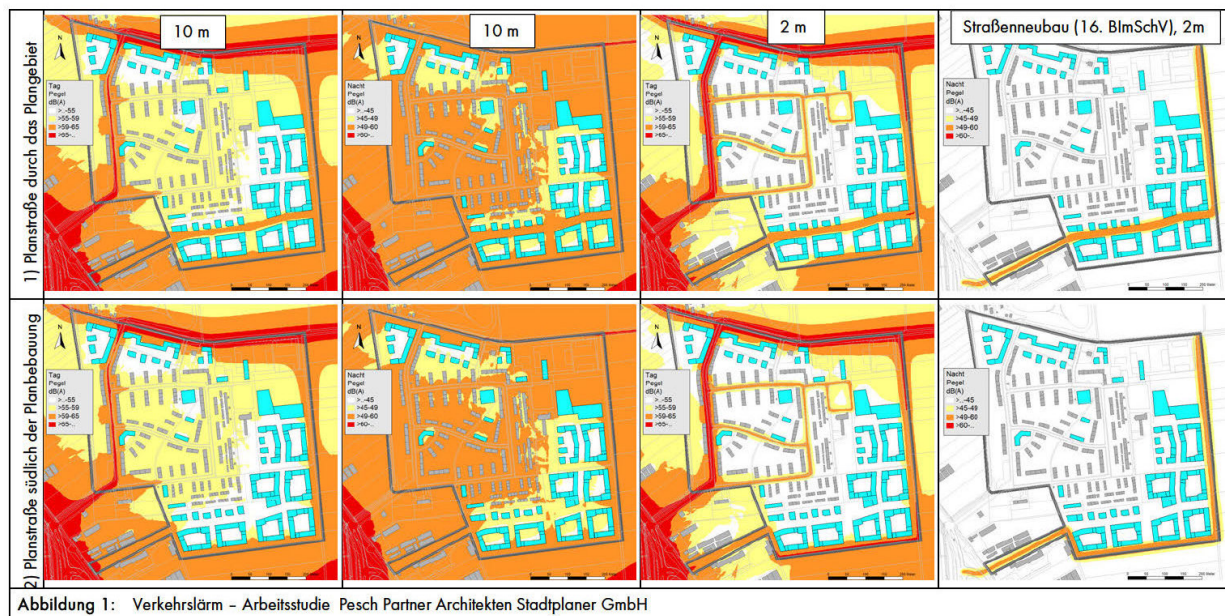
- 1) der Planstraße durch das Plangebiet (mit/ohne weiteren relevanten Straßenverkehrswegen) und
- 2) der Planstraße entlang der südlichen Plangebietsgrenze (mit/ohne weiteren relevanten Straßenverkehrswegen)

dargestellt und beurteilt. Dabei werden die Beurteilungspegel in Form von Konfliktpegelkarten in einer Höhe von 2 und 10 m dargestellt. In den Konfliktpegelkarten werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen und Beurteilungspegel  $> 65/60 \text{ dB(A)}$  dargestellt.



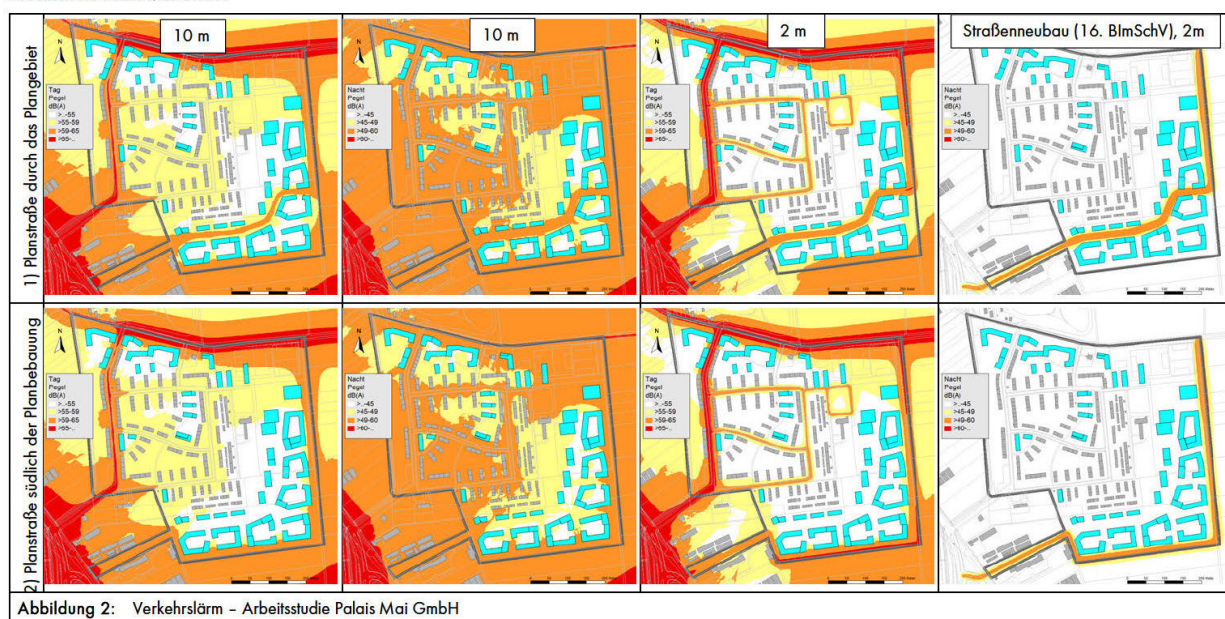
## interner Arbeitsstand

Arbeitsstudie Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH



## interner Arbeitsstand

Arbeitsstudie Palais Mai GmbH

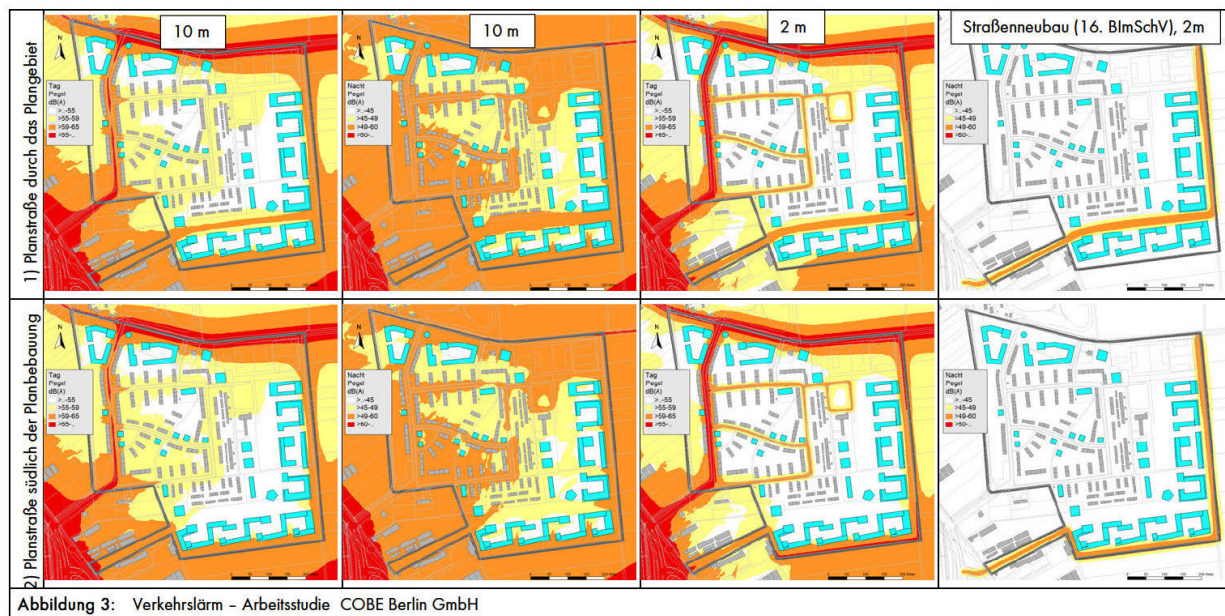




interner Arbeitsstand

MÖHLER+PARTNER  
INGENIEURE AG

Arbeitsstudie COBE Berlin GmbH



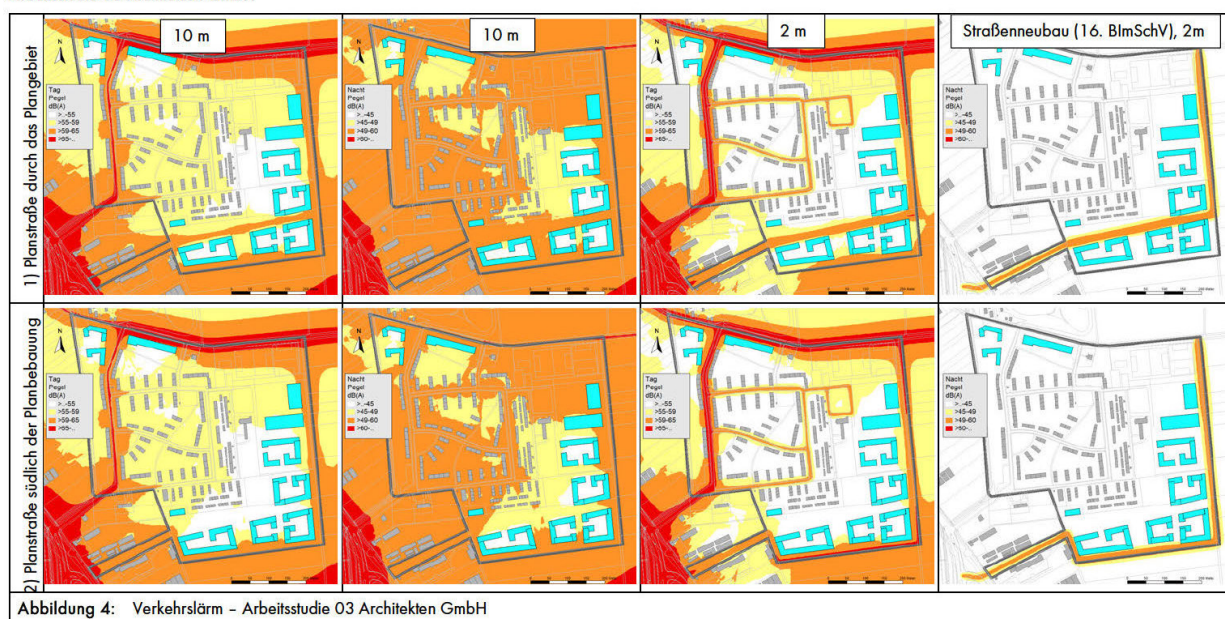
MÜNCHEN | AUGSBURG | BAMBERG | BERLIN | WUPPERTAL

5

interner Arbeitsstand

MÖHLER+PARTNER  
INGENIEURE AG

Arbeitsstudie O3 Architekten GmbH



MÜNCHEN | AUGSBURG | BAMBERG | BERLIN | WUPPERTAL

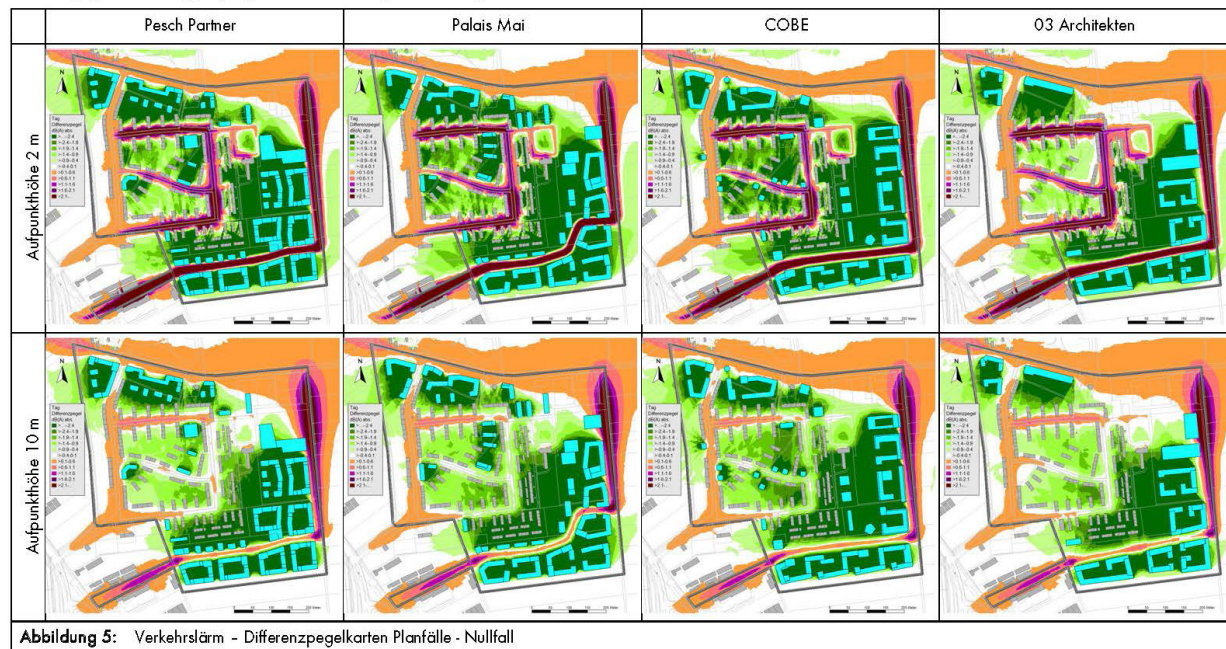
6



interner Arbeitsstand

MÖHLER+PARTNER  
INGENIEURE AG

Differenzpegelbetrachtungen (Prognose-Planfall - Prognose-Nullfall)



MÜNCHEN | AUGSBURG | BAMBERG | BERLIN | WUPPERTAL

## interner Arbeitsstand

### 1) Untersuchung: Planstraße durch das Plangebiet

Die Berechnungsergebnisse des Verkehrslärms (Abbildungen oben und links unten) zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A)) abgesehen von den Innenhoffassaden flächenhaft überschritten werden. Gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel werden an keinen Fassaden der Plangebäude prognostiziert. An Fassaden in Bereichen > 59/49 dB(A) werden fensterunabhängige Schalldämmlüfter erforderlich.

Durch den Straßenneubau werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen an den Bestandsgebäuden südwestlich des Plangebietes eingehalten. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte treten an den Plangebäuden in den unteren Geschossen auf. In diesen Bereichen werden jedoch bereits aufgrund der vorliegenden Verkehrslärsituation Schalldämmlüfter erforderlich, so dass darüber hinaus keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

### 2) Untersuchung: Planstraße südlich der Planbebauung

Durch die Verlegung der Planstraße entlang des südlichen Plangebietes werden im Bereich der bisherigen Straßenführung die Immissionsrichtwerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55dB(A)) tags und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen nachts eingehalten. Daher werden in diesen Bereichen keine weitergehenden Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Im Bereich der Freiflächen werden nach Verlegung der Straße erstmals Beurteilungspegel < 59 dB(A) prognostiziert (vgl. Abbildungen 1-4: 3. Spalte - Aufpunkthöhe 2m). An den Fassaden, die bei einer durch das Plangebiet verlaufenden Planstraße zur selbigen orientiert sind, treten nach Verlegung der Planstraße nach Süden erstmalig Beurteilungspegel < 49 dB(A) nachts auf, sodass an diesen Fassaden demnach keine Schalldämmlüfter mehr erforderlich wären. Somit wird durch die Verlegung der Straße erreicht, dass aus schallschutzfachlicher Sicht die Aufenthaltsqualität in ebenerdigen Aufenthaltsbereichen verbessert wird.

Durch den Straßenneubau werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen an den Bestandsgebäuden südwestlich des Plangebietes eingehalten. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte treten an den Plangebäuden in den unteren Geschossen auf. In diesen Bereichen werden jedoch bereits aufgrund der vorliegenden Verkehrslärsituation Schalldämmlüfter erforderlich, so dass darüber hinaus keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Ein Vergleich der beiden Varianten (Planstraße durch das Plangebiet/Planstraße südlich der Planbebauung) zeigt, dass aus schallschutzfachlicher Sicht eine Verlegung der Planstraße nach Süden sinnvoll ist (Lärm zu Lärm), da dadurch in den nördlichen Bereichen des Plangebietes niedrigere Verkehrslärmimmissionen auftreten. Bei der aktuellen Lage der Planstraße durch das Plangebiet werden zusätzliche Schallschutzmaßnahmen an Gebäudefassaden erforderlich (z.B. Schalldämmlüfter) und es entfallen Freibereiche mit ausreichender Aufenthaltsqualität (Verkehrslärmpegel > 59 dB(A) tags). Durch eine Verlegung der Planstraße nach Süden kann die Aufenthaltsqualität in ebenerdigen Freibereichen z.T. deutlich verbessert werden und die Anforderungen an den Schallschutz an den ursprünglich zur Planstraße orientierten Fassaden verringern sich, sodass erstmalig hier keine Schalldämmlüfter erforderlich wären.

Aus den Differenzpegelkarten ist zu erkennen, dass die Planbebauung im Süden eine schallabschirmende Wirkung für die dahinter liegenden Plan- und Bestandsgebäude aufweist. Dadurch treten im



**interner Arbeitsstand**

Plangebiet und an Bestandsgebäuden niedrigere Beurteilungspegel wie im Prognose-Planfall auf. Erhöhungen werden ausschließlich durch die Planstraße und die Verkehrsmehrungen an den Bestandsstraßen (v.a. Kristallstraße) erzeugt. Eine Reduzierung des Ziel- und Quellverkehrs auf Bestandsstraßen sollte daher soweit wie möglich reduziert werden.

Die vorliegende Projektnotiz umfasst 9 Seiten. Eine auszugsweise Vervielfältigung ist nur mit Zustimmung der Möhler + Partner Ingenieure AG gestattet.

München, 3. November 2020

Möhler + Partner  
Ingenieure AG

[Redacted signature]

[Redacted text]

[Redacted signature]

[Redacted text]

## Siedlungsentwicklung Ludwigsfeld

---

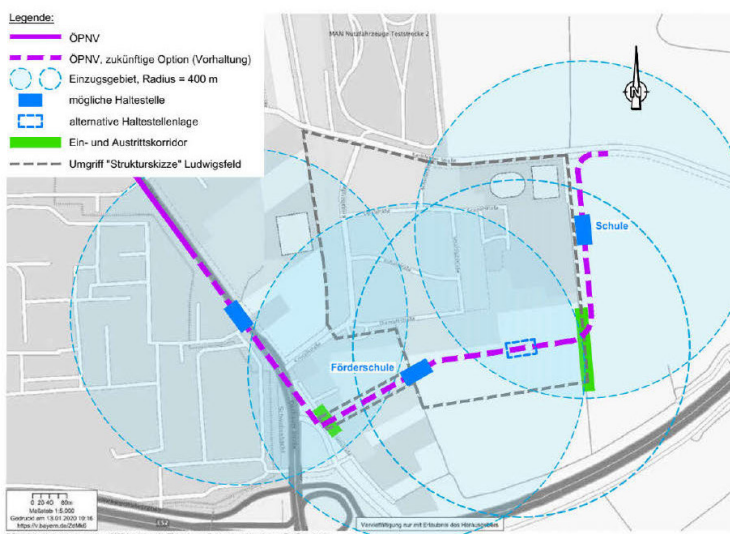


### Ausgangslage

- Erschließung des Quartiers (Bestand und Neubau) mit straßengebundenem ÖPNV
- Untersuchung von Optionen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes mit Tramlinie oder Buslinie



### ÖPNV (Buslinie) Variante Mitte



#### Pro

- + Gute Abdeckung Wohngebiet Ludwigsfeld
- + Gute Erschließung der Schulen

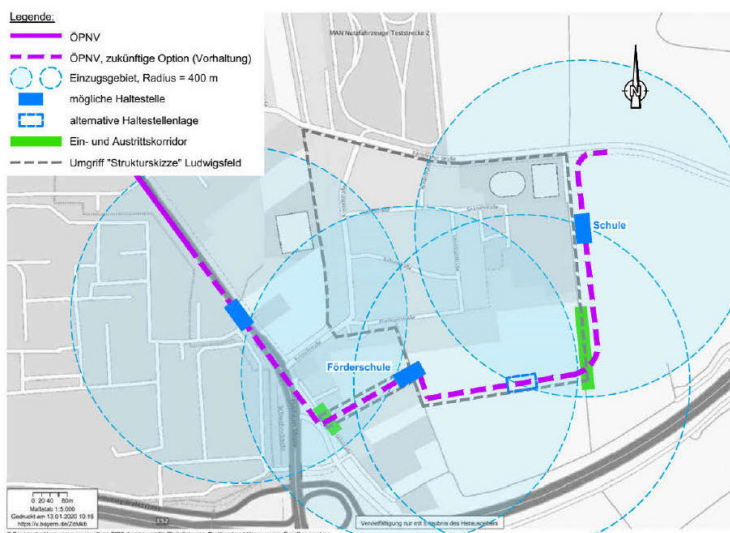
#### Kontra

- Trasse führt durch Wohngebiet

#### Sonstiges

- Haltestelle „Förderschule“ als Quartierauftakt
- Lage der Haltestellen ist variabel

### ÖPNV (Buslinie) Variante Süd



#### Pro

- + Gute Abdeckung Wohngebiet Ludwigsfeld
- + Gute Erschließung der Schulen
- + „Lärm zu Lärm“ Grundsatz eingehalten
- + Trasse führt nicht durch Wohngebiet

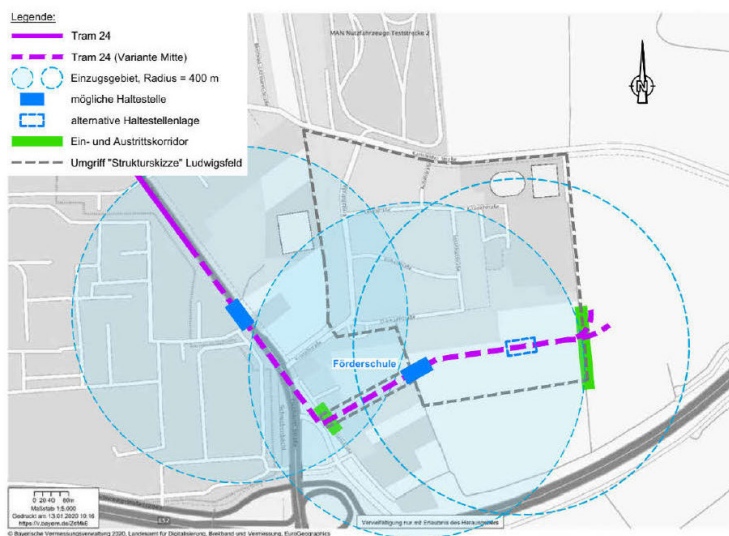
#### Kontra

- Streckenverlauf etwas länger gegenüber Variante Mitte

#### Sonstiges

- Haltestelle „Förderschule“ als Quartierauftakt
- Lage der Haltestellen ist variabel

### Tramlinie 24 Variante Mitte



#### Pro

- + Gute Abdeckung Wohngebiet Ludwigsfeld

#### Kontra

- Trasse führt durch Wohngebiet

#### Sonstiges

- Haltestelle „Förderschule“ als Quartierauftakt
- Lage der Haltestellen ist variabel
- Ab dem östlichen Korridor:
  - Weiterführung der ÖV-Trasse nach Norden: Abdeckung des nördlichen Teilbereiches
  - Weiterführung der ÖV-Trasse nach Osten: Erschließung SEM-Flächen im Süden möglich

### Tramlinie 24 Variante Süd



#### Pro

- + „Lärm zu Lärm“ Grundsatz eingehalten
- + Trasse führt nicht durch Wohngebiet

#### Kontra

- Distanz zwischen ÖV-Trasse und Schule etwas länger gegenüber Trasse Variante Mitte

#### Sonstiges

- Haltestelle „Förderschule“ als Quartierauftakt
- Lage der Haltestellen ist variabel
- Ab dem östlichen Korridor:
  - Weiterführung der ÖV-Trasse nach Norden: Abdeckung des nördlichen Teilbereiches
  - Weiterführung der ÖV-Trasse nach Osten: Erschließung SEM-Flächen im Süden möglich



## interner Arbeitsstand



**Auftraggeber:** Ludwigsfelder Grund GmbH, PG Granatstraße 12 GmbH, Wohnungsgesellschaft Ludwigsfeld GmbH

**Bauvorhaben:** Siedlung Ludwigsfeld

**Projektnummer:** 710-5704

**2. Projektnotiz vom 03.11.2020, Errichtung einer Trambahnlinie – Verkehrslärm**

**1. Aufgabenstellung**

Im Zuge voranschreitender Planung im Bereich Ludwigsfeld wurden vier Arbeitsstudien von Architekten erstellt. Diese sehen die Entwicklung einer Planstraße vor, die im Westen an die Straße „Auf den Schrederwiesen“ anschließt und anschließend, in Abhängigkeit der vorliegenden Arbeitsstudie, über die Grundstücke mit den Flurnummern 104, 3673, 3676 und 3678 nach Osten bis zum Grundstück mit der Flurnummer 3687 verläuft, wo die Planstraße nach Norden abbiegt und an die Karlsfelder Straße anschließt. Zusätzlich soll durch das Plangebiet eine Trambahnlinie verlaufen. Die Lage der Trambahnlinie orientiert sich dabei grundsätzlich an der Lage der Planstraße. Die Schallimmissionen des Verkehrslärms ohne Berücksichtigung der Trambahnlinie wurden bereits in der 1. Projektnotiz vom 14.10.2020 untersucht [8]. In vorliegender Projektnotiz soll daher zusätzlich untersucht werden, welche Auswirkungen die Verkehrslärmimmissionen der Straßenbahnlinie ohne/mit Berücksichtigung der Vorbelastung haben.

**2. Literaturverzeichnis**

- [1] Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren Nr. II B 8-4641.1-001/87, 3. August 1988
- [2] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist
- [3] DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Juli 2002
- [4] Beiblatt 1 zu DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Mai 1987
- [5] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
- [6] Anlage 2 zu §4 der 16. BImSchV, Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014, Teil 1, S. 2271-2313, ausgegeben zu Bonn am 23. Dezember 2014, seit 01.01.2015 in Kraft getreten
- [7] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90, 1990
- [8] 1. Projektnotiz vom 14.10.2020 – Planstraße, Möhler + Partner Ingenieure AG, Projektnummer: 710-5704

## interner Arbeitsstand

### 3. Verkehrslärm

#### 3.1 Schallemissionen

Die in vorliegendem Fall herangezogenen Straßenverkehrslärmemissionen entsprechen den Emissionen der 1. Projektnotiz [8]. Die Schallemissionen der Trambahnlinie basieren auf Zugvorbeifahrten des Aushangfahrplans am Bahnhof Moosach. Zusätzlich wurde im Nachtzeitraum unterstellt, dass die Trambahnlinie als Nachtlinie umgesetzt wird. Dadurch ergeben sich 96/28 Vorbeifahrten im Tag-/Nachtzeitraum. Es wird angenommen, dass die Straßenbahn im gesamten Bereich auf einem Bahnkörper mit fester Gleiseindeckung verläuft. Dies entspricht einem straßenbündigen Bahnkörper der Schall03 [6] Tabelle 15. Bei einem begrünten Bahnkörper mit tief/hoch liegender Vegetationsebene können die Schallemissionen um ca. 1/4 dB reduziert werden. Der Einfluss der Fahrzeugart wurde gemäß Schall 03, Tab. 13/14 [6] als Straßenbahn-Niederflurfahrzeug mit 8 Achsen unter Berücksichtigung der Klimaanlage/Lüfter angesetzt. Als Fahrgeschwindigkeit wurde eine für Straßenbahn typische Geschwindigkeit von 50 km/h berücksichtigt.

#### 3.2 Schallimmissionen und Beurteilung

Ausgehend von den Schallemissionen wurden die Schallimmissionen durch Ausbreitungsberechnung für den Straßenverkehrslärm nach RLS-90 [7] und für den Trambahnverkehr nach Schall03 [6] bestimmt. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion (Mitwindsituation). Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa über 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten flächenhaften Schallimmissionen des Verkehrslärms wurden für eine Aufpunkthöhe von 2 m und 10 m üGOK ermittelt.

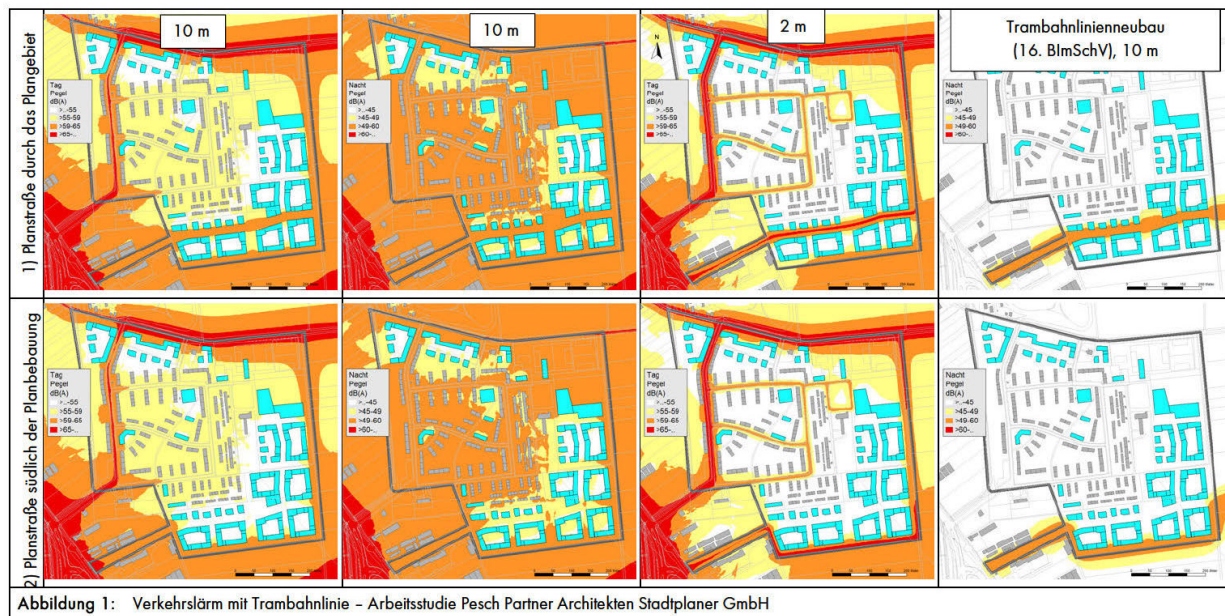
In folgenden Abbildungen werden demnach die Verkehrslärmbelastungen unter Berücksichtigung der Trambahnlinie dargestellt und beurteilt. Dabei werden die Beurteilungspegel in Form von Konfliktpegelkarten in einer Höhe von 2 m und 10 m dargestellt. In den Konfliktpegelkarten werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55/40 dB(A) Tag/Nacht), die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen (59/49 dB(A) Tag/Nacht) und Beurteilungspegel > 65/60 dB(A) Tag/Nacht dargestellt.



interner Arbeitsstand

MÖHLER+PARTNER  
INGENIEURE AG

Arbeitsstudie Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH



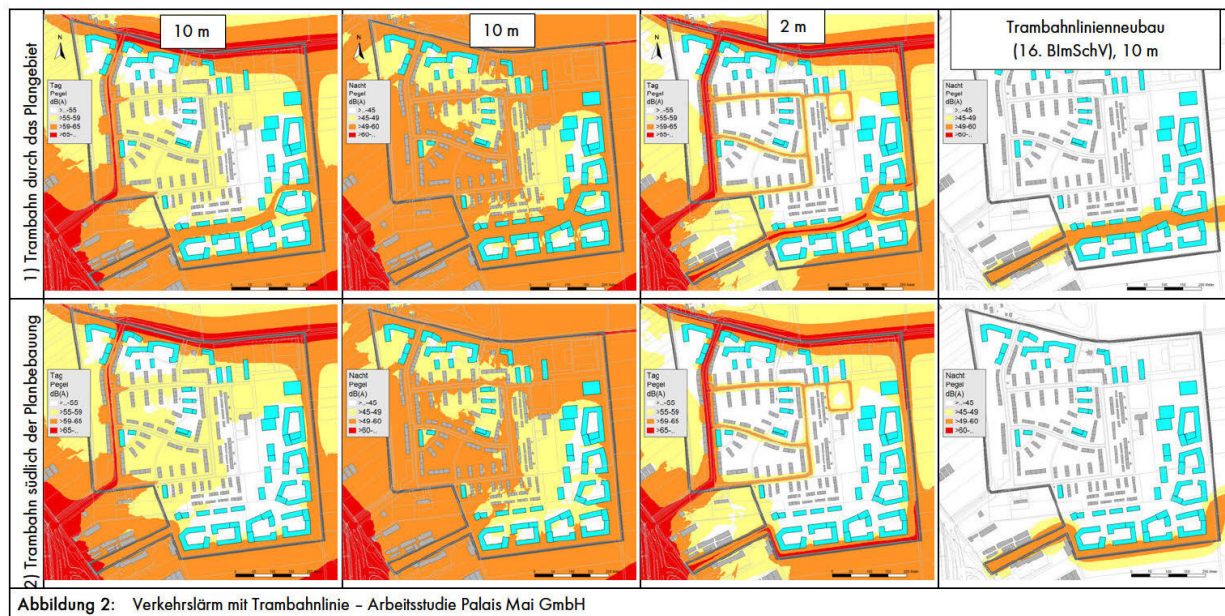
MÜNCHEN | AUGSBURG | BAMBERG | BERLIN | WUPPERTAL

3

interner Arbeitsstand

MÖHLER+PARTNER  
INGENIEURE AG

Arbeitsstudie Palais Mai GmbH



MÜNCHEN | AUGSBURG | BAMBERG | BERLIN | WUPPERTAL

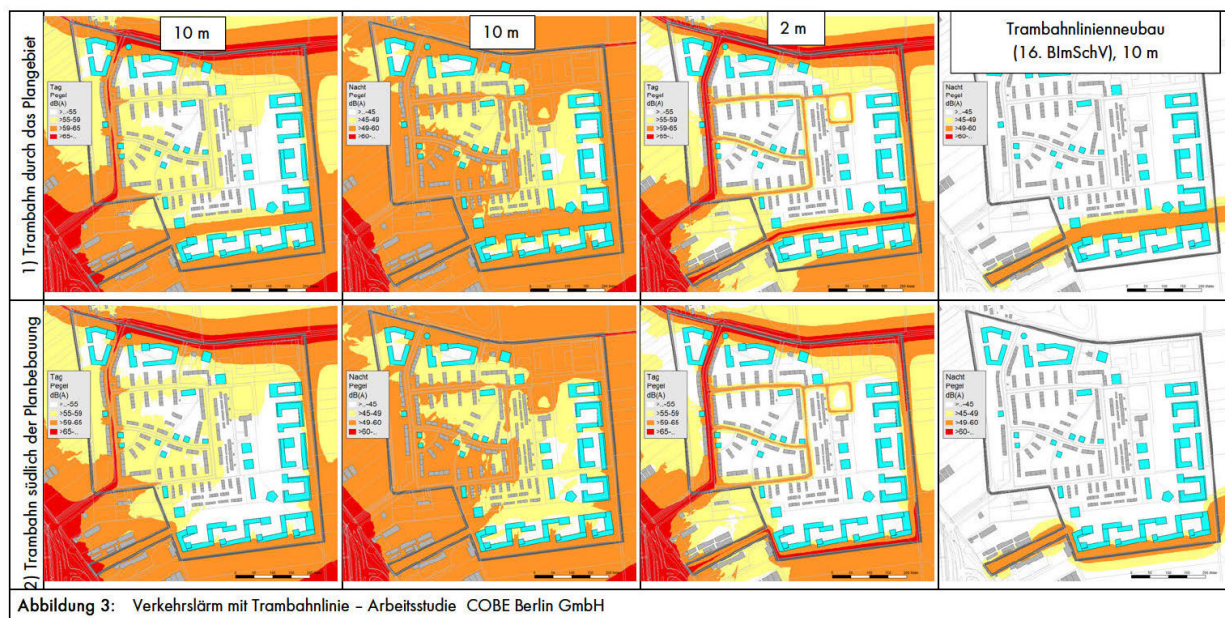
4



interner Arbeitsstand

MÖHLER+PARTNER  
INGENIEURE AG

Arbeitsstudie COBE Berlin GmbH



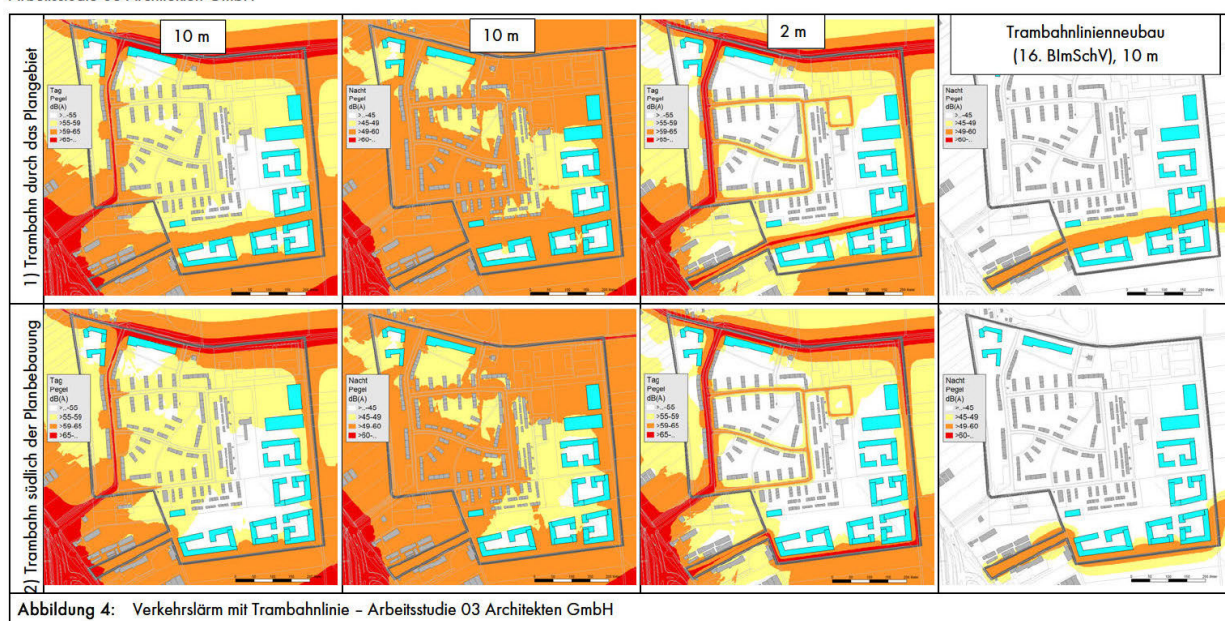
MÜNCHEN | AUGSBURG | BAMBERG | BERLIN | WUPPERTAL

5

interner Arbeitsstand

MÖHLER+PARTNER  
INGENIEURE AG

Arbeitsstudie O3 Architekten GmbH

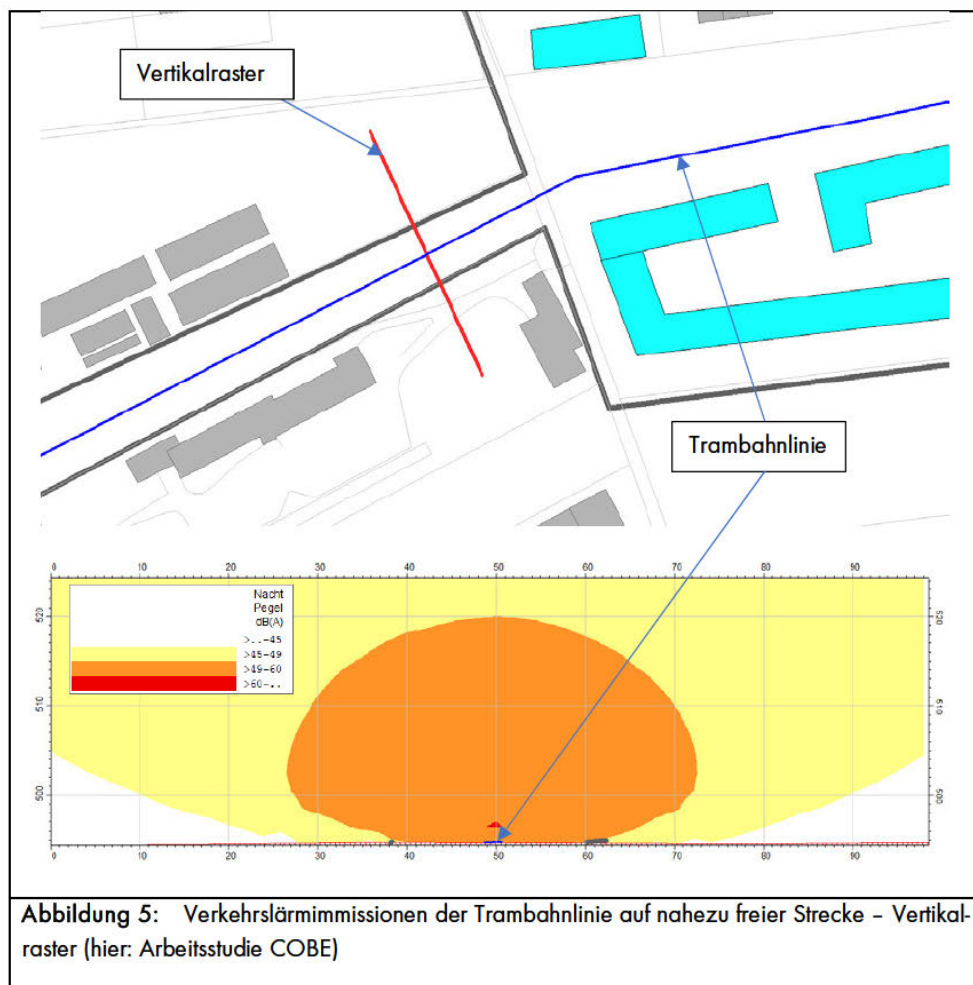


MÜNCHEN | AUGSBURG | BAMBERG | BERLIN | WUPPERTAL

6



## interner Arbeitsstand

**MÖHLER+PARTNER**  
 INGENIEURE AG


Die Berechnungsergebnisse des Trambahnverkehrslärms (Abbildungen 1-4: 4. Spalte) zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A) Tag/Nacht) an den zur Trambahnlinie zugewandten Fassaden flächenhaft überschritten werden. Gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel (> 65/60 dB(A) tags/nachts) werden an keinen Fassaden der Plangebäude prognostiziert. Bei den vorliegenden Emissionsansätzen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen (59/49 dB(A) tags/nachts ab einem Abstand von ca. 5/23 m zur nächstgelegenen Gleisachse (vgl. Abbildung 5) eingehalten. Können die genannten Abstände eingehalten werden, so werden im Zuge der Errichtung der Trambahnlinie voraussichtlich keine weiteren Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

#### 1) Untersuchung: Trambahnlinie durch das Plangebiet

Die Berechnungsergebnisse des Verkehrslärms (Abbildungen 1-4: Zeile 1) zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A) Tag/Nacht) abgesehen von den Innenhoffassaden flächenhaft überschritten werden. Gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel werden an keinen Fassaden der Plangebäude prognostiziert. An Fassaden in Bereichen > 59/49 dB(A) werden fensterunabhängige Schalldämmlüfter erforderlich.

## interner Arbeitsstand



### 2) Untersuchung: Trambahnlinie südlich der Planbebauung

Durch die Verlegung der Trambahnlinie zusammen mit der Planstraße entlang des südlichen Plangebietes werden im Bereich der bisherigen Straßen- und Trambahnlinienführung die Immissionsrichtwerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55dB(A)) tags und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen (49 dB(A)) nachts eingehalten. Daher werden in diesen Bereichen keine weitergehenden Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Im Bereich der Freiflächen werden nach Verlegung der Trambahnlinie und der Planstraße erstmals Beurteilungspegel < 59 dB(A) tags prognostiziert (vgl. Abbildungen 1-4: 3. Spalte - Aufpunkthöhe 2m). An den Fassaden, die bei einer durch das Plangebiet verlaufenden Planstraße zur selbigen orientiert sind, treten nach Verlegung der Planstraße und der Trambahnlinie nach Süden erstmalig Beurteilungspegel < 49 dB(A) nachts auf, sodass an diesen Fassaden demnach keine Schalldämmlüfter mehr erforderlich wären.

Somit wird durch die Verlegung der Trambahnlinie zusammen mit der Planstraße erreicht, dass aus schallschutzfachlicher Sicht die Aufenthaltsqualität in ebenerdigen Aufenthaltsbereichen und die Anforderungen an den Schallschutz an den ursprünglich zur Planstraße orientierten Fassaden verringern sich, sodass erstmalig hier keine Schalldämmlüfter erforderlich wären.

Durch den Trambahnlinienneubau werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen an den Bestandsgebäuden südwestlich des Plangebietes überschritten. In diesen Bereichen werden jedoch bereits aufgrund der vorliegenden Verkehrslärmsituation Schalldämmlüfter erforderlich.

#### Anforderungen an die Bauleitplanung unter Berücksichtigung des Trambahnlinienneubaus

Für den Fall, dass die Trambahnlinie im Zuge der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist, ergeben sich in Abhängigkeit von der genauen Lage der Trambahnlinie für bestimmte Fassadenbereiche zusätzliche Anforderungen an den Schallschutz, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmalig überschritten werden. Ein Vergleich der Konfliktpegelasterkarten der 1. Projektnotiz (Abbildungen 1-3, Zeile 1) zeigt, dass zusätzliche Fassadenbereiche von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohnen betroffen sind. Daher werden an diesen Fassadenbereichen ebenfalls Schalldämmlüfter erforderlich. Zusätzlich sollte im Bebauungsplan festgesetzt werden, dass die Schalldämmmaße der Außenbauteile so dimensioniert werden, dass die zusätzliche Verkehrslärmbelastung der Trambahnlinie bereits berücksichtigt ist. Bei einer Verlegung der Straßenbahn südlich der Plangebäude werden voraussichtlich keine zusätzlichen Schalldämmlüfter im Vergleich zu den Verkehrslärmbelastungen ohne Trambahnlinie erforderlich, bzw. nur in geringfügigen Fassadenbereichen.

#### Anforderungen an das Planfeststellungsverfahren bei einem Trambahnlinienneubau nach 16. BImSchV

Da es sich bei der Trambahnlinie um einen Streckenneubau handelt sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte soll primär durch Schallschutzmaßnahmen an der Quelle oder im Schallausbreitungsweg erreicht werden (aktive Schallschutzmaßnahmen). Stehen die Kosten der notwendigen Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum Schutzzweck, ergibt sich dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz. In vorliegendem Fall ist davon auszugehen, dass aktive Schallschutzmaßnahmen nicht verhältnismäßig sind, sodass ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen grundsätzlich vorliegt.



## interner Arbeitsstand



Die vorliegende Projektnotiz umfasst 9 Seiten. Eine auszugsweise Vervielfältigung ist nur mit Zustimmung der Möhler + Partner Ingenieure AG gestattet.

München, 3. November 2020

Möhler + Partner  
Ingenieure AG



Datum: 25.10.2021

Telefon: 0 233 [REDACTED]

Telefax: 0 233 [REDACTED]  
[REDACTED]

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**

PLAN-HAI-43

**Siedlung Ludwigsfeld**

**Nachtrag zum Protokoll Werkstattgespräch Fachgutachen am 11.11.2020**

Mit E-Mail vom 15.10.2021 weist das Mobilitätsreferat auf Folgendes hin:

Die hier dargelegten Variantenvorschläge seitens des Gutachterbüro Vössing Ingenieure, die durch die private Investorenschaft beauftragt wurde, sind seinerzeit inhaltlich nicht mit der Landeshauptstadt München abgesprochen worden und spiegeln daher nicht das Meinungsbild der LHM wider.

---

Gez. [REDACTED]



## **Dokumentation**

Öffentliche Informations- und  
Diskussionsveranstaltung zum Entwurf des  
Strukturkonzeptes für die Siedlung Ludwigsfeld

am 10. November 2021 im Bürgerhaus Karlsfeld



# Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Was bisher geschah?	3
Was ist eigentlich ein Strukturkonzept?	4
Arbeitsstudien	5
Zusammenhänge mit anderen Planungen	6
Verkehr	6
Sport	8
Die Veranstaltung	9
Strukturkonzept für die Siedlung Ludwigsfeld - Fragen und Antworten	10
Themenbereich Lebendig	11
<i>Bezahlbarer Wohnraum   Erhalt, Bestand und Nachverdichtung   Fehlende Nahversorgung   Grundschule und Freisportanlage   Höhen   Lärmschutz   Nachbarschaftstreff   Plätze   Neue Nachbarn   Soziale Infrastruktur   Sport   Verdichtung</i>	
Themenbereich Vernetzt	26
<i>Karlsfelder Straße   Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)   Allacher Tunnel und Aus- bau A99   Alternative Mobilitätskonzepte   Baustellenverkehr   Konzept zum Verkehr   Kosten für Erschließung   Kristallstraße   Parken   Radwegeverbindung westlich Schwabenbächl mit Brücke über Würmkanal   Trambahn   U-Bahn   Vermeidung von Durchgangsverkehr   Schrederwiesen &amp; Karlsfelder Straße   Zeitpunkt und Ausgestaltung der Verkehrsanbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr</i>	
Themenbereich Grün	43
<i>Artenschutz   Flächen   Grünflächen   Klima, Wasser, Lärm</i>	
Sonstige Fragen   Anmerkungen	51
<i>Architektur   Eigentümer   Infoblatt   Prozess   Qualitätskriterien   Wann? (Umsetzung)</i>	
Anhang	56
Impressum	60

Diese Dokumentation bildet die Fragen ab, die von den Anwesenden am 10.11.2021 in der öffentlichen Informations- und Diskussionsveranstaltung gestellt und bei der LHM schriftlich nachgereicht wurden.

Die Fragen wurden von den Vertreter\*innen der jeweiligen Fachreferate vor Ort beantwortet, offen gebliebene und nachträglich eingereichte Fragen wurden im Nachgang in Abstimmung mit den jeweiligen Fachstellen beantwortet.



# Einleitung

Die Siedlung Ludwigsfeld in Feldmoching-Hasenberg soll städtebaulich verträglich verdichtet und im östlich und südlich angrenzenden Bereich erweitert werden. Für das rund 32 Hektar große Areal Ludwigsfeld wurde im Jahre 2019 eine grobe Strukturskizze erstellt. Sie zeigte auf, in welchen Bereichen welche Flächen für eine städtebauliche Entwicklung sinnvoll erscheinen. Zudem wurden darin Fragestellungen und Herausforderungen, die bei einer weiteren Planung behandelt werden müssen, benannt. Konkrete Festlegungen hinsichtlich maximaler baulicher Dichte, Anzahl an Wohneinheiten, Lage und Ausdehnung öffentlicher Grünflächen, Bedarf an Bildungs- und Sporteinrichtungen und verkehrlicher Erschließung waren nicht Bestandteil der Strukturskizze. Der Stadtrat hat sich am 24. Juli 2019 für vertiefende Untersuchungen auf Grundlage der Strukturskizze und die Erstellung eines Strukturkonzeptes ausgesprochen.

Im Rahmen einer frühen, informellen Beteiligung wurde die Bewohner- und Anwohnerschaft der Siedlung Ludwigsfeld bereits im Sommer und Herbst 2019 in den Prozess einbezogen. Die Anregungen und Fragen aus vier Rundgängen, Fragebögen und einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung sind gemeinsam mit vorbereitenden Untersuchungen und Gutachten in die Planungen zum Entwurf des Strukturkonzeptes eingeflossen. Ausgehend von Arbeitsstudien, die im Auftrag der Grundstückseigentümer\*innen von vier Architektur- und Landschaftsplanungsbüros erarbeitet wurden, und weiteren Untersuchungen sowie den Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung im Jahr 2019 hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz und dem Mobilitätsreferat den Entwurf eines Strukturkonzeptes mit Eckdaten für die Weiterentwicklung der Siedlung Ludwigsfeld erarbeitet.

Am 10. November 2021 fand im Bürgerhaus der Gemeinde Karlsfeld die öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Entwurf des Strukturkonzeptes Ludwigsfeld statt. Ziel der Veranstaltung war, den Entwurf des Strukturkonzeptes der Öffentlichkeit vorzustellen, Fragen zum Konzept zu beantworten und mit den Teilnehmer\*innen zu diskutieren. Es wurde der Fortschritt des Planungsprozesses seit den letzten öffentlichen Beteiligungsformaten im Jahr 2019 sowie die weiteren geplanten Schritte dargestellt. Anregungen, Fragen und Kritik wurden in dieser Dokumentation als Grundlage für die weiteren Planungsschritte zusammengefasst oder konnten in einem Fall direkt in den Entwurf des Strukturkonzeptes integriert werden.

Der Entwurf des Strukturkonzeptes sowie die hier vorliegende Dokumentation der öffentlichen Veranstaltung sollen im Jahr 2022 dem Stadtrat im Rahmen einer Sitzungsvorlage zur Entscheidung vorgelegt werden.

## Was bisher geschah?

Aufbauend auf die im Jahr 2019 vom Stadtrat als Planungsgrundlage beschlossene Strukturskizze wurden im Jahr 2020 Untersuchungen und Arbeitsstudien erstellt. Anhand der Erkenntnisse aus diesen Studien wurden Planungsziele für die Weiterentwicklung der Siedlung Ludwigsfeld entwickelt. Die Planungsziele wurden grafisch in ein Strukturkonzept überführt.

Darüber hinaus gibt es Abhängigkeiten und Zusammenhänge mit anderen Planungen wie z.B. die Planungen für den Öffentlichen Nahverkehr oder auch den Ausbau der Karlsfelder Straße, die im Strukturkonzept mit bedacht und integriert werden müssen.

# Was ist eigentlich ein Strukturkonzept?

Ein Strukturkonzept ist eine informelle Planung, welche zukünftig mögliche Nutzungen und deren Verteilung in einem bestimmten Gebiet darstellt, ebenso wie ein überschlägiges Nutzungsmaß, die übergeordnete verkehrliche Erschließung, freiräumliche Belange sowie technische und soziale Infrastrukturen. Gebäude und deren genaue Lage sowie konkrete Verkehrskonzepte sind nicht Teil eines Strukturkonzepts und werden in weiterführenden Planungsschritten erarbeitet.

Das Strukturkonzept dient dazu, unterschiedliche Gegebenheiten, die berücksichtigt werden müssen (z.B. kartierte Biotop, wertvoller Baumbestand oder Lärmimmissionen etc.), Bedarfe (z.B. Wohnungsbau, Nahversorgung, Flächen für soziale Infrastruktur, Bildungs- und Sportinfrastruktur, Stellplätze und Öffentlicher Nahverkehr, Grün- und Freiflächen etc.) und Planungsziele (z.B. lebendige Quartiersmitte, Erhalt des parkähnlichen Charakters der Bestandssiedlung, zusammenhängendes Freiraumsystem, durchdachtes Erschließungs- und Mobilitätskonzept etc.) zu bündeln und grafisch darzustellen.

Diese können bereits verortet sein, wie hier z.B. die Lage der Grundschule oder die Darstellung kartierter Biotop. Andere Planungsziele, z.B. die lebendige „Quartiersmitte“, die genaue Lage von Kindertagesstätten oder Spielplätzen, der Verlauf von Fuß- und Radwegverbindungen oder auch die genaue Situierung von Parkplätzen, können aufgrund des frühen Planungsstadiums noch nicht konkret verortet werden und sind daher lediglich als Symbol dargestellt und müssen in den nachfolgenden Planungsverfahren weiter konkretisiert werden. So verhält es sich beispielsweise auch mit der Schraffur, die den Erhalt des ortsbildprägenden Baumbestandes und der Grün- und Freiflächen in der Bestandssiedlung darstellt. Die Schraffur zeigt dabei nur den jeweiligen Bereich, den dieses Planungsziel betrifft, hat jedoch nicht die Detailschärfe einer Baumkartierung oder eines Bebauungsplans.

Alle Vorgaben und Planungsziele des Strukturkonzeptes werden in der Beschlussvorlage zum Strukturkonzept Siedlung Ludwigsfeld (Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss) zusammengefasst und textlich beschrieben. Die Beschlussvorlage soll im Jahr 2022 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Das Strukturkonzept Siedlung Ludwigsfeld bildet die Grundlage und dient als Orientierung für die folgenden Planungsschritte. Als nächster Schritt steht ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb an, der auf dem Strukturkonzept aufbauen und einen detaillierten Entwurf mit Darstellung von Gebäuden, Straßen und Freiflächen zum Ergebnis haben wird. Da im Strukturkonzept manche Belange nur im Überblick und schematisch dargestellt wurden, müssen im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb darüber hinaus zusätzliche konkrete und detaillierte Vorgaben beachtet werden, wie z.B. Lage und Breite der von Bebauung freizuhaltenen Korridore für die Durchlüftung und Biotopvernetzung. Alle Vorgaben, d.h. das Strukturkonzept selbst, aber auch zusätzliche Vorgaben fließen somit in die Wettbewerbsauslobung ein.

Auf der Homepage [www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld](http://www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld) sind das Strukturkonzept und die weiteren vertiefenden Vorgaben einsehbar.



# Arbeitsstudien

Als Basis für die weitere Planung wurden von den Eigentümer\*innen vier Stadtplanungs- und Landschaftsarchitekturbüros beauftragt, Arbeitsstudien anzufertigen. Arbeitsstudien sind ein wichtiger Schritt, um herauszufinden, was die Grundlagen der Entwicklung sind, wo es Nutzungskonflikte und ungelöste Herausforderungen gibt. In jeder Arbeitsstudie gibt es Themen, die gut funktionieren, aber auch andere Themen, die nicht funktionieren und Hinweise geben, hier weiterzudenken und zum jeweiligen Punkt andere Lösungen zu finden. Alle vier Arbeitsstudien sind nicht direkt umsetzbar.

In den auf der Veranstaltung gezeigten Grafiken sind die Neubauten blau dargestellt. Sie liegen zum Teil in den Schwerpunktbereichen, die heute noch Acker sind, und auch als Nachverdichtung in der Bestandssiedlung. Alle vier Arbeitsstudien wurden im Einzelnen hinsichtlich der Einhaltung von Vorgaben und der damit verbundenen möglichen Anzahl neuer Wohneinheiten überprüft. Diese Vorschläge wurden anhand der städtischen Vorgaben gegengerechnet. Diese sind mindestens 20 m<sup>2</sup> öffentliches und privates Grün pro Einwohner\*in, der Fläche für die Grundschulversorgung, die für die Wohneinheiten erforderliche Anzahl an Kitas sowie der Erhalt der Biotope. Unter den Entwürfen ist dargelegt, wie viele neue Wohneinheiten je Studie vorgeschlagen wurden, wie viele neue Wohneinheiten nach Überprüfung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung als möglich erachtet und welche dafür erforderlichen erholungsrelevanten Grün- und Freiflächen angeboten werden müssen.

Einen Sonderfall stellt die Studie des Büros 03 Architekten dar. Die Studie ist inspiriert von einem Gedankenbild, das aus einem Hinweis in einem Stadtteilspaziergang entstand: Wäre es nicht vorstellbar, jedes einzelne Gebäude der Siedlung zu ersetzen und dort einen Neubau zu errichten? Man würde die Siedlung wiedererkennen, aber die Gebäude wären durch Neubauten ersetzt. Diese Studie weist zwar den größten Anteil an neuen Wohneinheiten auf. Die Idee, durch den vollständigen Ersatz aller Bestandsgebäude an gleicher Stelle den Charakter der Siedlung und den Baumbestand zu erhalten, ist aber nicht umsetzbar, da durch die erforderlichen Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen vom ortsbildprägenden Baumbestand fast nichts mehr übrig bleiben würde. Diese Studie war wichtig für diese Erkenntnis, dass ein vollständiger Abriss und Neubau der Bestandssiedlung nicht das Ziel sein kann. Vorhandene Qualitäten sollen erhalten und neue Qualitäten geschaffen werden.

Die übrigen drei Studien haben den Kernbereich der Bestandssiedlung zum großen Teil von Bebauung freigehalten. Es werden lediglich einzelne Gebäude und Plätze ergänzt. Außerhalb der Bestandssiedlung haben sich zwei Schwerpunktbereiche für die neue Bebauung herauskristallisiert. Die Bebauungsschwerpunkte sind die sogenannte „Hundewiese“ nördlich und die Ackerflächen, die im Osten und Süden an die Bestandssiedlung angrenzen. Der größte Teil des wertvollen Baumbestandes kann somit erhalten bleiben.



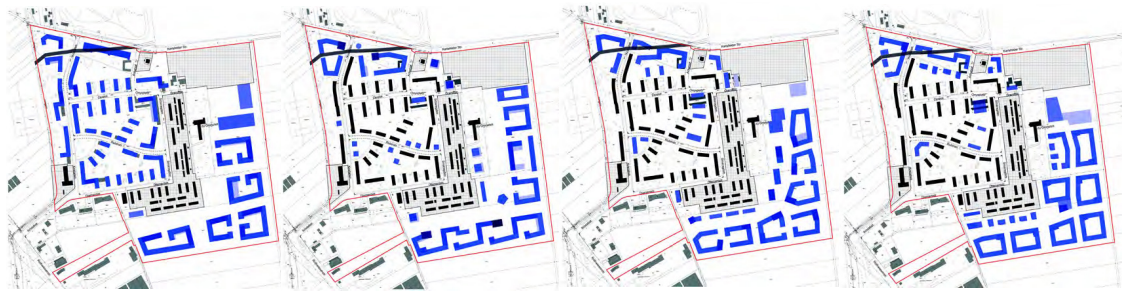
03 Architekten mit ver.de

COBE mit morePlatz und  
Grieger Harzer

Palais Mai mit  
grabner huber lipp

pesch partner mit Burger  
Landschaftsarchitekten

Insgesamt hält das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nach Gegenrechnungen mit den erforderlichen 20 m<sup>2</sup> Grünfläche je Einwohnern\*in und allen übrigen Anforderungen 1.800 bis 2.000 neue Wohneinheiten im Gesamtquartier (Bestand und Neubauflächen) der Siedlung Ludwigsfeld grundsätzlich für möglich.



03 Architekten mit ver.de  
*Sonderlösung: Bestand  
komplett ersetzt; ortsbilden-  
der Baumbestand in großen  
Teilen nicht zu erhalten!*

COBE mit morePlatz und  
Grieger Harzer

Palais Mai mit  
grabner huber lipp

pesch partner mit Burger  
Landschaftsarchitekten

Vorschlag Studie	ca. 2.766 WE	ca. 1.985 WE	ca. 1.900 WE	ca. 1.900 WE
Nach Prüfung mögl.	ca. 2.450 WE	ca. 1.850 WE	ca. 2.000 WE	ca. 1.850 WE
Erholungsrelevante Grün- und Freifläche	ca. 11,8 ha	ca. 11,2 ha	ca. 12,0 ha	ca. 11,2 ha

*Folie Vergleich Arbeitsstudien*



# Zusammenhänge mit anderen Planungen

## Verkehr

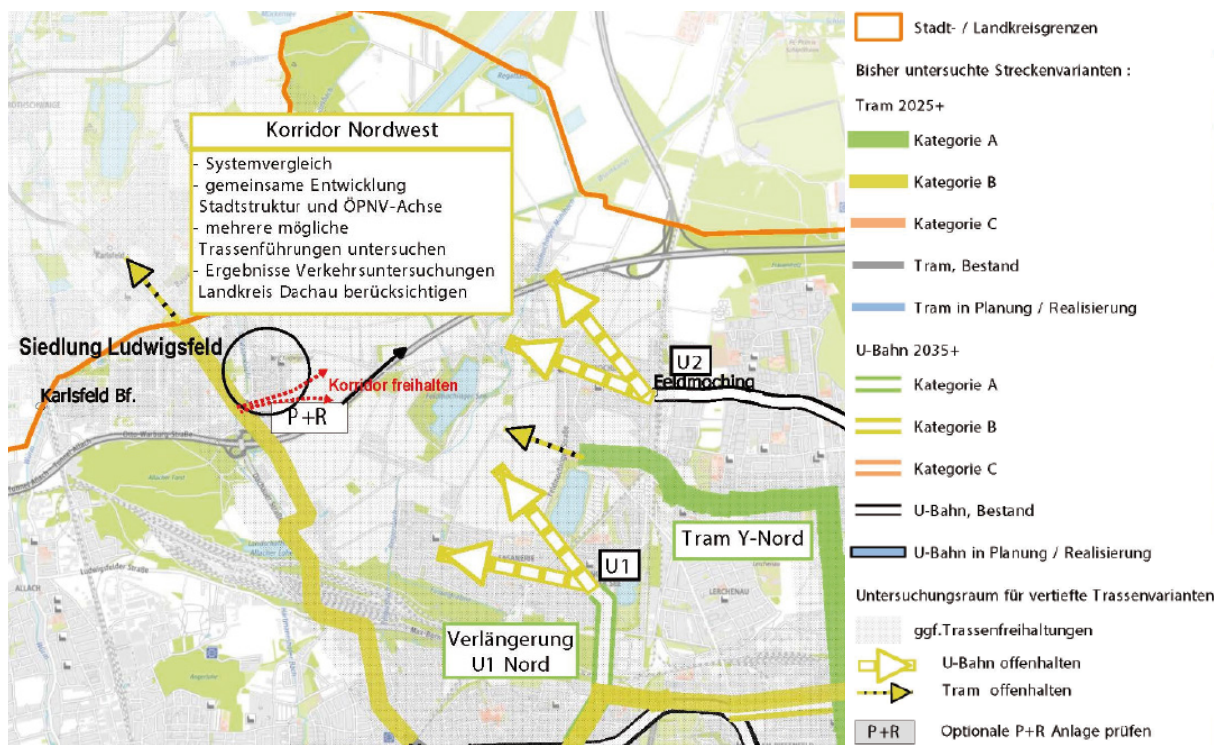
Der Verkehr muss gut abgewickelt werden. Dies bedeutet eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und qualifizierte Lösungen hinsichtlich des Parkens für Bestand und Neubau. Wichtig sind auch die Berücksichtigung der Korridore für Klimafunktion und Biotopvernetzung. Außerdem geht es um das Angebot von Nahversorgung, Gastronomie, Grundschule, Kitas und einem Nachbarschaftstreff. Das aufgrund der Historie der Siedlung wichtige Thema des Gedankens wird im weiteren Prozess vertieft.

Dieser Ausschnitt aus dem Zielnetzplan Tram und U-Bahn 2035+ stammt aus dem Beschluss zum Nahverkehrsplan (Stand 2021), der sich mit den wesentlichen Themen der öffentlichen Erschließung in der Landeshauptstadt München auseinandersetzt. Der Zielnetzplan Tram und U-Bahn 2035+ zeigt, welche zwei Strecken- bzw. Trassenvarianten für die Siedlung Ludwigsfeld von Bedeutung wären:

Zum einen eine mögliche Streckenvariante für die Trambahn, die in Zukunft von Moosach nach Karlsfeld / Dachau führen soll. Die exakte Trassenlage ist noch offen. Zum anderen wird für den Bereich zwischen Feldmöching und Karlsfeld ein Systemvergleich angestellt, d.h. es wird in einem Korridor zwischen Feldmöching und Karlsfeld geprüft, welches Verkehrsmittel (Tram, Bus, U-Bahn, Transportsystem Bögl, Ottobahn, Seilbahn) am geeignetsten ist. In diesem Korridor liegt auch die Siedlung Ludwigsfeld, die so an den schienengebundenen Öffentlichen Nahverkehr angebunden werden kann. Diese Planung ist mittlerweile in der technischen Prüfung.

Ziel ist es, die Siedlung Ludwigsfeld durch eine separat geführte ÖV Trasse besser an den ÖPNV anzubinden. Um diese Möglichkeit für die Zukunft offen zu halten, muss im Umgriff der Siedlungsentwicklung Ludwigsfeld ein Korridor für eine ÖV-Trasse vorgehalten werden. In der geplanten Beschlussvorlage zum Strukturkonzept der Siedlung Ludwigsfeld (Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss) ist daher dargelegt, dass dieser Korridor in den nachfolgenden Planungsschritten (städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb und Bebauungsplanverfahren) zwingend freigehalten werden muss.

Die Umsetzung des Tram-Anchlusses wird nicht zeitnah erfolgen können. Daher werden vorübergehend als Zwischenlösung zusätzliche Ring- und Expressbusse eingesetzt, damit die Bewohner\*innen die U- und S-Bahn Stationen besser erreichen können.



Folie Zielnetzplan Tram und U-Bahn 2035+

Es wird angestrebt, 2023 die planungsrechtliche Grundlage für den Ausbau der Karlsfelder Straße zu schaffen.

Ein Hinweis aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2019 war, dass das Schwabenbächl aufgrund des dichten Uferbewuchses an keiner Stelle zugänglich ist und daher für die Bewohner\*innen keine Aufenthaltsqualität bietet. Aktuell gibt es keine sichere Fuß- oder Radwegverbindung nach Karlsfeld, über die z.B. Kinder aus der Siedlung Ludwigsfeld zu ihrer Grundschule in Karlsfeld gelangen können. Hierzu wurde eine Konzept- und Machbarkeitsstudie erstellt, die im Februar 2021 vom Stadtrat beschlossen wurde.

Aktuell ist das Baureferat mit der Vorplanung beauftragt. Dieses Projekt schafft eine neue Wegeverbindung, die von Ludwigsfeld mit einer neuen Brücke über den Würmkanal bis nach Karlsfeld führen soll.

## Sport

Es ist geplant, die Freisportanlage des TSV Ludwigsfeld zu sanieren. Das Baureferat als ausführende Stelle hat hierzu einen Antrag auf Vorbescheid zur konkreten Machbarkeit bei der Lokalbaukommission eingereicht (Stand Nov. 2021).

Neben dem Vereinssport wird auch der informelle, selbstorganisierte Sport künftig einen hohen Zuwachs verzeichnen und zukünftig noch beliebter sein. Informeller Sport sind Sportangebote, die frei für alle und ohne Verein wahrgenommen werden können. Der Sportentwicklungsplan beinhaltet auch Überlegungen zu möglichen informellen Sportangeboten. Das Referat für Bildung und Sport hat eine Bürger\*innenbefragung in München durchgeführt, die Ergebnisse werden Anfang kommenden Jahres (2022) veröffentlicht. Voraussichtlich ist die Siedlung Ludwigsfeld eines von fünf Entwicklungsprojekten, in dem Potential für informelle Sportangebote gesehen wird, die bei der Planung mit berücksichtigt werden sollen. Dazu wird in Zusammenarbeit mit der Anwohnerschaft ausgelotet, wo informelle Sportangebote platziert werden können und welche diese konkret sein könnten. Das kann eine Tischtennisplatte sein, ein Basketballplatz oder etwas anderes.



- Sanierung der Freisportanlage des TSV Ludwigsfeld
- Ausbau der Karlsfelder Straße mit neuer Brücke über das Schwabenbächl
- Fuß- und Radwegeverbindung von der Siedlung Ludwigsfeld nach Karlsfeld über den Würmkanal
- Freihalten einer möglichen ÖV-Trasse mit möglicher Anbindung ans Lerchenauer Feld

*Folie Projekte im Zusammenhang*



# Die Veranstaltung

Während der Veranstaltung wurde der Entwurf des Strukturkonzeptes präsentiert und die Herangehensweise und Herleitung der Eckdaten erläutert. Für die Diskussionsrunde im Anschluss an die Präsentation konnten die Bürger\*innen auf die im Vorfeld verteilten Handkarten ihre Fragen bzw. Rückmeldung eintragen und bei Wunsch selbst vortragen. Die Handkarten wurden vor der Diskussionsrunde eingesammelt und in vier Obergruppen geclustert: „Lebendig“, „Vernetzt“, „Grün“ und „Offene Fragen“. Die Handkarten waren während der Veranstaltung für die Anwesenden auf Pinnwänden sichtbar.

Anwesende, die ihre Handkarten selber vorlesen wollten, konnten dies auf den Karten vermerken. Weitere Fragen wurden von der Moderation vorgetragen.

Alle Rückmeldungen, sowohl die vorgetragenen, als auch die übrigen Handkarten, sowie die nach der Veranstaltung schriftlich an die LHM eingereichte (letzte Anmerkung eingegangen am 06.12.2021), wurden in diese Dokumentation aufgenommen. Bei der Beantwortung der Fragen wurden die zuständigen Fachstellen eingebunden. Für die Nachvollziehbarkeit wurden die Fragen von der Moderation mit einem Code versehen. Diese Dokumentation wird der Beschlussvorlage „Strukturkonzept Siedlung Ludwigsfeld“ als Anlage beigelegt und somit dem Münchner Stadtrat zur Kenntnis gegeben. Die Fragen werden nachfolgend in dieser Dokumentation geclustert und zusammenfassend dargestellt.

Meine Frage betrifft das Thema: ☐ Lebendig ☐ Vernetzt ☐ Grün ☐ ?

Ich möchte meine Frage | Anmerkung selbst vortragen ☐

### Beispiel Handkarte

**HF = Handkartenfrage**, bezeichnet die Fragen, die während der Informationsveranstaltung auf Handkarten abgegeben worden sind. Sie wurden fotografiert, in die Dokumentation übertragen und lediglich kleinere Schreibfehler verbessert.

**mHF = mündlich vorgetragene Handkartenfrage**, kennzeichnet zusätzlich die Fragen, die mündlich bei der Veranstaltung vorgetragen wurden und direkt von Vertreter\*innen der jeweiligen Fachstellen beantwortet wurden. Diese Fragen und Antworten wurden vollständig anhand der Audioaufnahmen transkribiert und lediglich redaktionell für diese Dokumentation von der Moderation überarbeitet. Aus Datenschutzgründen wurden die Namen der Vortragenden entfernt und z.B. durch Bereichs- oder Funktionsbezeichnungen ersetzt.

**NF = nachträglich eingereichte Fragen**, steht für „Nachträgliche Fragen“, die nach der Veranstaltung (letzte Anmerkung eingegangen am 06.12.2021) an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der LHM geschickt wurden.

# Strukturkonzept für die Siedlung Ludwigsfeld

## Fragen und Antworten

Auf den folgenden Seiten werden die wesentlichen Inhalte und Planungsziele des Strukturkonzeptes für die Siedlung Ludwigsfeld dargestellt. Für eine bessere Übersichtlichkeit wurden die Einzelaspekte in die Themenbereiche „lebendig“, „vernetzt“ und „grün“ untergliedert.

Im Anschluss an die Zusammenfassung der wesentlichen Ziele und Inhalte sind alle Fragen und Anmerkungen aufgeführt, die während der Veranstaltung auf Karten abgegeben wurden, als auch die, die nachträglich an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gesandt wurden. Die Fragen wurden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz und dem Mobilitätsreferat beantwortet.

Bei den Antworten auf Fragen, die während der Veranstaltung vorgetragen und direkt beantwortet wurden, ist voranstehend abgegeben, welches Referat, welche Einrichtung oder Institution die Antwort gegeben hat.





# Themenbereich „Lebendig“



Folie Themenbereich „Lebendig“

„Lebendig“ steht für die Themenfelder Wohnen und Gemeinschaft. Konkret bedeutet dies die Schaffung von bezahlbarem neuen Wohnraum sowie einer qualitätsvollen Quartiersmitte. Ein Nahversorger (Supermarkt) soll vor Ort Einkaufsmöglichkeiten bieten. Es sind die bestehenden Kindertagesstätten (Kitas) gekennzeichnet und es ist symbolisch dargestellt, dass weitere Kitas neu entstehen werden. Es wurden Synergieeffekte bei der Ansiedlung der Grundschule berücksichtigt. Ein Beispiel ist die gemeinsame Nutzung der Sportplatzflächen durch den TSV Ludwigsfeld und die Grundschule. Der TSV Ludwigsfeld hätte so die Möglichkeit, die Dreifachsporthalle der neuen Grundschule außerhalb der Unterrichtszeiten zu nutzen. Im Gegenzug könnte die Grundschule eines der Großspielfelder des TSV Ludwigsfeld nutzen. Das ist möglich, weil beide Anlagen zu verschiedenen Zeiten bespielt würden. Das Thema der Kirchen wurde berücksichtigt, der verschiedenen Religionsgemeinschaften und auch die Einrichtung eines Informationsangebots im Außenraum zur Geschichte der Siedlung Ludwigsfeld.

Ebenfalls im Plan dargestellt ist, wo besondere Anforderungen des Lärmschutzes an die Planung bestehen.

Im Nachgang zur öffentlichen Vorstellung des Strukturkonzeptes am 10.11.2021 im Bürgerhaus in Karlsfeld wurde auf den Hinweis des Vereins Interessengemeinschaft Ludwigsfeld (IGLU e.V.) das Strukturkonzept um ein weiteres Symbol, das „Haus für alle – Räume für soziales und kulturelles Miteinander“ ergänzt. Das „Haus für alle“ in der Granatstr. 1 wird aktuell von der Ukrainisch Orthodoxen Kirchengemeinde, IGLU e.V. und dem Verein Kulturgemeinschaft Ludwigsfeld (KUGEL e.V.) genutzt. In den Räumen bieten die Vereine soziale und kulturelle Angebote (wie z.B. Hausaufgabenbetreuung, Mütter- und Seniorentruffs, Chor u.ä.) an. Die Funktion eines solchen Treffpunkts ist für das Zusammenleben der Bewohner\*innen wichtig und im Quartier zu erhalten.

### ► Fragen

### Antworten der Verwaltung

- Warum muss so dicht bebaut werden? (HF)
- Anzahl der Wohnungen? (HF)
- Eine reduzierte Bebauung mit z.B. nur 1.000 Wohnungen ergäben für Ludwigsfeld insgesamt auch 1.800 WE. Diese Möglichkeit mit einer adäquaten Infrastruktur wurde in keiner Arbeitsstudie untersucht. (NF IGLU)
- Warum hat keine Arbeitsstudie die Möglichkeit einer geringeren Bebauung untersucht? (NF IGLU)
- Wiederholt bittet die Interessengemeinschaft Ludwigsfeld alle zuständigen Entscheidungsträger die Einwände und Befürchtungen der Bürger tatsächlich zu berücksichtigen. Dazu gehört z.B. auch, dass von einer Arbeitsstudie die Errichtung von NUR 1.000 WE ernsthaft untersucht wird! (NF IGLU)
- Anzahl der geplanten Wohnungen halbieren! (HF)

Es ist erklärtes Planungsziel, Wohnraum, insbesondere bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und die infrastrukturelle Versorgung im Gebiet zu verbessern. Damit sich beispielsweise ein Nahversorger oder Gastronomiebetrieb ansiedeln kann, muss eine ausreichende Nutzer\*innendichte vorhanden sein. Auch für die Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs ist dies ausschlaggebend. Zudem sollen Planungen nach dem Grundsatz des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden ressourcenschonend umgesetzt werden. Dies impliziert eine kompakte Bauweise bei gleichzeitigem Nachweis der erforderlichen Freiflächen und damit zusammenhängend eine entsprechende Dichte. Bei einer Halbierung der geplanten Wohneinheiten wären diese Ziele und eine Verbesserung der Infrastruktur, die sich auch dauerhaft tragen muss, nicht zu erreichen.

- Welche Grundlage hat die Anzahl der geplanten Wohnungen? Anzahl der Stockwerke? (HF)
- Frage an Frau S.: Sie wollten in Ihrem Beitrag das WIE für 1.800 bis 2.000 Wohneinheiten erklären!? (HF)

Es gibt verschiedene Faktoren, die bei der Ermittlung der möglichen und verträglichen Anzahl neuer Wohneinheiten zu Grunde liegen. Diese sind beispielsweise, dass der Verkehr abgewickelt werden kann, dass die Grünflächenversorgung (20 m<sup>2</sup> pro Einwohner\*in) gewährleistet ist und dass die erforderliche soziale, Sport- und Bildungsinfrastruktur abgebildet werden kann. Damit sich beispielsweise ein Nahversorger oder Gastronomiebetrieb ansiedeln kann, muss eine ausreichende Nutzer\*innendichte vorhanden sein. Auf Grundlage von Untersuchungen, Gutachten und Machbarkeitsstudien (Arbeitsstudien) wurde mit Beteiligung aller betroffenen Fachstellen der LHM ein Strukturkonzept erarbeitet. Hier sind die Planungsziele und Belange grafisch dargestellt, die für die weitere detaillierte Bearbeitung als Grundlage dienen. Beispielsweise werden hier klimarelevante Bereiche oder Schwerpunktbereiche für eine Bebauung dargestellt.



- Die gigantische Dimension und die fehlende Sensibilität werden anhand der folgenden Zahl deutlich: die geplante Verdichtung der alten Kernsiedlung bedeutet hier eine Verdoppelung der Wohnungen. (NF IGLU)
- Im gesamten Planungsgebiet wird sich die Anzahl der Bewohner fast verdreifachen. (HF)

Für die Verbesserung der verkehrlichen Infrastrukturen, aber auch hinsichtlich der aktuell fehlenden Nahversorgung, ist zum einen eine bestimmte Nutzer\*innendichte erforderlich, damit diese Infrastrukturen tragfähig sind. Zum anderen ist es erklärtes Ziel der Landeshauptstadt München, nicht nur bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, sondern auch ressourcensparend mit Grund und Boden umzugehen, was immer eine bestimmte bauliche Dichte nach sich zieht. Es ist Ziel, den parkähnlichen Charakter der Bestandssiedlung mit dem wertvollen Baumbestand zu erhalten und dementsprechend sensibel mit einzelnen Ergänzungsbauten nachzuverdichten. Somit verlagert sich der Schwerpunkt der Bebauung in die Bereiche nördlich der Bestandssiedlung und auf die östlich und südlich angrenzenden Flächen.

- Das neu präsentierte Entwicklungskonzept vom 10.11.21 zeigt, gegenüber dem bereits mehrfach kritisierten Konzept von 2019, leider kaum Änderungen. Der wichtigste Einwand der Bürger und Lokalpolitiker gegen die Menge der Wohnungen fand bisher keine Beachtung! (NF IGLU)
- In den Arbeitsstudien wurde erneut weder auf eine sensible noch maßvolle Planung geachtet, sondern es ist eine für diese Randlage gigantische Bebauung von bis zu 2.000 WE vorgesehen. (NF)

Da in der Bestandssiedlung die Dichte nicht wesentlich erhöht werden soll, dennoch aber eine entsprechende bauliche Dichte für ein funktionierendes Gesamtquartier erforderlich ist, sind im Strukturkonzept jeweils am Rande der bestehenden Siedlung Bebauungsschwerpunkte geplant, die im Süden, Osten und Norden mit einer höheren Dichte an die Bestandssiedlung angrenzen werden, während im Bestand eher punktuelle Maßnahmen sowie qualitative Verbesserungen vorgesehen sind. Diese Entwicklung muss qualitativ gestaltet werden, was durch den nachfolgenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb sichergestellt wird.

- Wie werden die geplanten 2.000 Wohnungen auf die einzelnen Grundstücke der Investoren verteilt? (NF)
- Warum so viele Wohnungen? Zu viel! Wie verteilen sich die Wohnungen auf die einzelnen Bereiche? Das ist keine Erweiterung, sondern ein neuer Stadtteil! (HF)

Es ist Ziel, den parkähnlichen Charakter der Bestandssiedlung mit dem wertvollen Baumbestand zu erhalten und dementsprechend sensibel mit einzelnen Ergänzungsbauten nachzuverdichten. Somit verlagert sich der Schwerpunkt der Bebauung in die Bereiche nördlich der Bestandssiedlung und auf die östlich und südlich angrenzenden Flächen. Die Grünflächen- und Infrastrukturversorgung muss in jedem Fall gewährleistet werden. Ein weiteres Planungsziel ist das langfristige Sichern und Entwickeln der Grünflächen als zusammenhängendes und verbindendes Freiraumsystem.

Da die Siedlung einen besonderen historischen Hintergrund hat, muss auch besonderes Augenmerk auf die entsprechenden sozialen Infrastrukturen, sowohl in der geplanten Bebauung als auch im Bestand, gelegt werden.

► Bei ca. 2000 neuen Wohnungen ist mit einem Zuzug von ca. 5.000 – 6.000 neuen „Ludwigsfeldern“ zu rechnen. Wie kann es gelingen, so viele Menschen in unsere durch einen ganz besonderen Zusammenhalt & Bevölkerungsstruktur gekennzeichnete Siedlung, in unser kulturelles Engagement einzubinden? Wir befürchten, von der Menge überrannt zu werden und damit keine Chance für ein geschichts- und kulturbewusstes neues Viertel in München mehr zu haben. Wir bitten um Beachtung & wollen keinen gesichtslosen Stadtteil mit vielen Problemen. (HF)

► Auswirkung des Entwicklungskonzeptes auf Bevölkerungszahl und Struktur: Durch die Neubebauungen Ende der 90er Jahre (WEG Smaragdstraße und Diamantstraße) und 2015 (WEG Ahornstraße) vergrößerte sich der Bestand insgesamt um 152 Wohnungen und um ca. 350 Personen. Obwohl eine Erweiterung um „nur“ 22%, wurden sprachlich sehr lange die Bezeichnungen „neue Wohnungen und neue Häuser“ zur Identifizierung genutzt. Letztendlich gelang die Integration über das Ludwigsfelder Vereinsleben (der TSV hatte damals wieder alle Altersgruppen besetzt) und gemeinsame Aktivitäten. Das aktuelle Entwicklungskonzept sieht einen möglichen Bevölkerungszuwachs von ca. 5.000 Einwohnern in 2.000 Wohnungen vor. Das ist mehr als das 2,5 fache (260%) der aktuellen Bevölkerungszahl. Davon sollen zudem bis zu einem Drittel durch Nachverdichtung in und am Rand des alten Siedlungsareals erstellt werden. Umgekehrt gerechnet werden nach der Baumaßnahme nur noch ca. 28% der Bewohner Alt-Ludwigsfelder sein. Ich bin der Meinung, dass die bisher angedachten Dimensionen völlig überzogen sind und keine maßvolle und angepasste Ergänzung darstellt. Es entsteht der Eindruck, dass die alte Siedlung hier nur als rechnerische Planungsmasse für die Realisierung einer maßlosen Neubebauung gesehen wird. Die im Zusammenhang mit einer Neubebauung sowieso notwendigen Infrastrukturmaßnahmen werden den Ludwigsfeldern als Geschenke verkauft, damit sie einer Planung zustimmen, die in dieser Dimension fast nur Nachteile für sie hat. (NF)

Der Zusammenhalt der Gemeinschaft und die besondere Bevölkerungsstruktur der Ludwigsfelder\*innen sind ein prägender Bestandteil der Siedlung. Der Entwurf des Strukturkonzepts bietet eine Chance, dass sich die Siedlung Ludwigsfeld nicht nur baulich, sondern auch mit Blick auf die soziale Situation gut weiter entwickeln kann. Dabei können Orte geschaffen werden, die verbindende Elemente zwischen Bestand und Neubau darstellen. Dies wird Aufgabe des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs sein, damit Angebote und Möglichkeiten entstehen können, um ein Zusammenwachsen von alt und neu zu ermöglichen. Die Entwicklung bietet auch eine Chance für die bestehenden Vereine durch neue Mitglieder.

In der Siedlung aus den 1950er Jahren gibt es weder barrierefreie Wohnungen, noch ausreichend große und zeitgemäße Wohnungen bspw. für Familien. Durch die Schaffung von zeitgemäßen Neubauwohnungen gibt es auch für die Bewohner\*innen der Bestandssiedlung, deren Lebenssituation sich durch Familiengründung oder auch, weil eine barrierefreie Wohnung benötigt wird, verändert, in unmittelbarer Nachbarschaft eine entsprechendes Wohnungsangebot.



- Warum eine höhere Dichte als z.B. in Ratold-/ Raheinst. / Lerchenauer Feld? (HF)
- Diese Menge an WE übertrifft noch andere Münchner Projekte im Norden wie z. B. beim Eggarten, der Bebauung in der Raheinstr. oder des Lerchenauer Feldes von ca. 1.600 –1.800 WE, bei denen gleichzeitig eine deutlich größere Neubaufläche zur Verfügung steht. (NF IGLU)
- Warum sollen die reinen Neubaugrundstücke am Siedlungsrand fast doppelt so hoch bebaut werden, wie es in den meisten Münchner Planungsgebieten aktuell üblich ist? (NF)
- Die geplante Bebauungsdichte (Anzahl Wohnungen zu Grundstücksfläche) ist im Entwicklungskonzept Ludwigsfeld in etwa doppelt so hoch wie andere vergleichbare Planungsvorhaben im Münchner Norden: der Vergleich bezieht sich auf die Neubaufläche in Ludwigsfeld:  
Entwicklungskonzept Ludwigsfeld (ohne Abzug der Fläche für die geplante Schule) 1.400 WE auf einer Fläche von ca. 9,6 Hektar (96.500 qm) Geschossfläche von ca. 140.700 m<sup>2</sup>, ca. 145 WE/h (WE/ Grundstücksfläche) GFZ von ca. 1,45 (Geschossfläche/ Grundstücksfläche); Bebauungsplan Ratold-/Raheinstr. 900 Wohnungen (WE) auf einer Fläche von ca. 11,6 Hektar (116.000 qm), Geschossfläche von 90.450 qm (ca. 100,5 qm/WE), ca. 77,6 WE/h (WE/ Grundstücksfläche), GFZ von ca. 0,78; Wettbewerbsergebnis Eggarten 1.800 Wohnungen (WE) auf einer Fläche von ca. 21,5 Hektar (215.000 qm) Geschossfläche von 180.900 qm ca. 84 WE/h (WE/ Grundstücksfläche), GFZ von ca. 0,84; Eckdatenbeschluss Lerchenauer Straße (Feld) 1.600 Wohnungen (WE) auf einer Fläche von ca. 23,8 Hektar (238.000 qm), Geschossfläche von 160.800 qm, ca. 67 WE/h (WE/ Grundstücksfläche), GFZ von ca. 0,68 (NF)

Bei der Entwicklung der Siedlung Ludwigsfeld wird es verschiedene Teilbereiche mit unterschiedlichen Dichten geben. Die Bestandssiedlung wird nur sehr sensibel nachverdichtet werden. In den dargestellten Schwerpunktbereichen wird die Dichte deutlich höher und vergleichbar mit anderen aktuellen Münchner Projekten.

Eine Geschossflächenzahl (GFZ) für einzelne Teilbereiche der Siedlung Ludwigsfeld kann aufgrund der Maßstabebene und des Detaillierungsgrades des Strukturkonzeptes noch nicht genannt werden. Es wird jedoch auf eine zeitgemäße, angemessene Dichte hinauslaufen.

Die in den oben aufgeführten Anmerkungen und Fragen genannten Beispielgebiete im Münchner Norden können nicht direkt als Vergleich herangezogen werden, da unterschiedliche Voraussetzungen vorliegen. Wird allein die Dichte der einzelnen Baugebiete betrachtet, so liegt die GFZ der einzelnen allgemeinen Wohngebiete (WA) bei der Ratold-/ Raheinstr. zwischen 0,53 GFZ und 1,97 GFZ und somit im Mittel bei 1,37 GFZ (siehe auch Beschlussvorlage zur Ratold-/Raheinstr., Seite 214 (<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6508033>)).

Eine ähnliche zeitgemäße, angemessene Dichte wird auch für die Weiterentwicklung der Siedlung Ludwigsfeld angestrebt.

Für die Projekte Eggarten-Siedlung und Lerchenauer Feld können noch keine GFZ-Zahlen genannt werden, da aktuell weder Bauräume noch künftige Grundstückszuschnitte feststehen.

- ▶ Bezahlbares Wohnen? Eigentum- Mietwohnung? Behindertengerecht; Treppen – Lift; Strom; Heizung; Radweg (HF)
- ▶ Was heißt bezahlbarer Wohnraum? (HF)

Es wird voraussichtlich eine Mischung aus Eigentums- und Mietwohnungen in verschiedenen Größen geben. Es gilt die im Jahr 2021 fortgeschriebene Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN). Entsprechend dem neuen Baukastenmodell wird gemäß der SoBoN 2021 ein Wohnungsmix aus geförderten und freifinanzierten Wohnungen entstehen (s. Seite 17).

Die Frage, was bezahlbarer Wohnraum konkret bedeutet, wurde u.a. von der Fraktion ÖDP/München-Liste mit einer Anfrage vom 19.11.2021 gestellt (StR-Anfrage 20-26 / F 00383). Die Bezahlbarkeit von Wohnraum ist keine normative Größe, sondern lässt sich nur im Verhältnis zum Einkommen messen. Generell kann aber gesagt werden, dass die Wohnkostenbelastung, das heißt der relative Anteil des Haushaltsnettoeinkommens, der für Wohnraum (Bruttokaltmiete) ausgegeben wird, etwa ein Drittel des verfügbaren Einkommens nicht übersteigen sollte.

Ein wichtiges Ziel der Münchner Wohnungspolitik ist es daher, Wohnraum gezielt für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen zu schaffen. Durch das Instrument der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) ist sichergestellt, dass in neuen Baugebieten auch immer geförderter und preisgedämpfter Wohnraum entsteht.

Die ausführliche Antwort des Sozialreferates zu dieser Frage ist im Ratsinformationssystem der Landeshauptstadt München einsehbar: <https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6914054>)

Punkte	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
<b>Grund-Bausteine</b>										
<b>Quote EOF/MM/PMB</b> in % des neu geschaffenen Wohnungsrechts	20/20/0  40% (nur, wenn 40% Verkauf an LHM)		20/20/5  45 %		20/20/10  50%		20/20/15  55%	20/20/20  60%		20/20/25  65%
<b>Schuldrechtl. Aufteilungsverbot bzw. Aufteilungsbeschränkung</b> in WEG-Pakete bei gemischten Vorhaben, in % des neu geschaffenen Wohnbaurechts, mind. in der Höhe der Förderquote	50-55 %	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	100%
<b>Bindungsdauer</b>		40 Jahre								
<b>Sozialer Infrastrukturkostenbeitrag</b> in Euro/qm GF (sofern ursächlich)	100 Euro (oder Spitz- abrechnung)	125 Euro	150 Euro	175 Euro	200 Euro	225 Euro	250 Euro			
<b>Sonder-Bausteine</b>										
<b>Verkauf an LHM</b> in % des neu geschaffenen Wohnbaurechts (EOF: 375 Euro/qm GF, MM: 675 Euro/qm GF, PMB- Stadt: 1200 Euro/qm GF), Mindestgröße 2500 qm	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%
<b>Verkauf an Genossenschaften mit Konzeptvergabe,</b> in % des neu geschaffenen Wohnbaurechts	10%	20%	30%							
<b>Sonstige Lasten wie bisher ohne Bepunktung</b>										

Grundmodell in orange:

- 60% Förderquote (20% EOF, 20% MM/ 20% PMB)
- 80% Aufteilungsverbot
- Bindungsdauer 40 Jahre für Förderquote und Aufteilungsverbot
- 175 Euro sozialer Infrastrukturkostenbeitrag
- Sonstige Lasten wie bislang

SoBoN 2021

Punkte- Baukasten- Modell

### Fortschreibung der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) aus dem Jahr 2021

Die Neue Münchner Mischung der fortgeschriebenen SoBoN gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 28.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03932) legt ein neues, innovatives und flexibles SoBoN-Modell gemäß dem 100-Punkte-Baukastenmodell zugrunde. Das sog. Baukastenmodell basiert auf der Idee der Konzeptvergabe. Für verschiedene Bausteine, die den Allgemeinwohlinteressen dienen, bekommt die/der Planungsbegünstigte Punkte. Dabei muss sie/er immer aus den vier Grundbausteinen wählen, während sie/er die Sonderbausteine ergänzend wählen kann. Es müssen für jedes gültige SoBoN-Baukastenmodell mind. 100 Punkte erreicht werden. Dabei gibt es ein Grundmodell, das 60 % geförderten und preisgedämpften Wohnungsbau, aufgeteilt in 20 % EOF, 20 % München Modell-Miete (oder -Genossenschaften) und 20 % preisgedämpften Mietwohnungsbau (PMB) vorsieht. Durch sog. Sonder-Bausteine kann vom Grundmodell abgewichen werden. Darüber hinaus gelten Aufteilungsverbot bzw. -beschränkung, 40 Jahre Bindungsdauer und ein höherer sozialer Infrastrukturkostenbeitrag pro neu geschaffener Geschossfläche Wohnen usw.

### Förderung von bezahlbarem Wohnraum

Um bezahlbaren Wohnraum in München zu schaffen, stehen im Rahmen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) mehrere Förderprogramme zur Verfügung. So werden bei der Schaffung von neuem Baurecht von allen Wohnungen beispielsweise im sogenannten Grundmodell 60 % des neugeschaffenen Wohnbaurechts im geförderten und preisgedämpften Wohnungsbau und 40 % als freifinanzierte Wohnungen realisiert. Zwingend sind dabei 20 % nach der Einkommensorientierten Förderung (EOF) zu bauen. Dies ist ein Landesprogramm, das durch die Landeshauptstadt mitfinanziert wird, so dass mieterfreundlichere Mietanpassungsregelungen möglich sind. Bei diesen Wohnungen liegt die Erstvermietungsmiete derzeit bei 10,00 Euro. Je nach Einkommen bekommt der Mieterhaushalt dann zwischen ein und vier Euro Zuschuss, d. h. die geringste Miete liegt der-

HF: Handkartenfragen (Fragen auf Handkarten), die während der Veranstaltung abgegeben wurden

mHF = Handkartenfragen, die in der Veranstaltung mündlich vorgetragen und direkt beantwortet wurden

NF = nachträglich zur Veranstaltung per E-Mail eingegangene Fragen

Bezahlbarer Wohnraum



zeit aufgrund des Mietzuschusses bei 6,00 Euro. Zum anderen werden weitere 20 % der Wohnungen im Förderprogramm „München-Modell-Miete“ gebaut, das es auch als genossenschaftliches Modell gibt. Bei diesen Wohnungen liegt die Erstvermietungsmiete derzeit bei 11,50 Euro.

Die Erstvermietungsmieten in der EOF und beim München Modell dürfen in den ersten 5 Jahren nicht erhöht werden und dann ist nur eine Indexanpassung möglich, so dass die Mieten bezahlbar bleiben. Darüber hinaus gibt es bis zu 20 % preisgedämpften Wohnungsbau (dieser Anteil ist aufgrund des sogenannten „Baukastenmodells“ der neuen SoBoN 2021 variabel) mit einer Eingangsmiete von 14,50 Euro). Auch hier gilt wieder die schon geschilderte Mietanpassungsregelung. Die soziale Bindung für Wohnungen in der EOF, im München Modell und im preisgedämpften Mietwohnungsbau beträgt jeweils 40 Jahre. Zusätzlich wird von den Eigentümer\*innen ein Beitrag zur Bereitstellung der ursächlichen sozialen Infrastruktur gefordert (z.B. die Schaffung von zusätzlichen Schulen, Kitaplätzen oder Nachbarschaftstreffs).

### *Barrierefreiheit von Wohnungen*

Nach Art. 48 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) müssen ein bestimmter Anteil an Wohnungen in jedem Gebäude barrierefrei erreichbar sein und auch die Wohnungen selbst barrierefrei sein. Die Wohnraumförderbestimmungen schreiben die Barrierefreiheit nach DIN 18040 Teil 2 für alle geförderten Wohnungen vor.

## **Erhalt, Bestand und Nachverdichtung**

- Bitte erklären Sie, was „sinnvolle Nachverdichtung“ heißen soll. Werden neue Blöcke in der Kernsiedlung gebaut? Was wird gebaut und wie dicht? (Gelb markierter Bereich auf dem Plan) (HF)
- Was bedeutet genau „sensible Nachbarschaft“? Wie dicht darf es sein? Kommentar: die meisten positiven Aspekte der Kerneffekte bauen darauf, was bereits vorhanden ist (z.B. Fußballplatz, Baumbestand usw.). Diese möchten wir so auch behalten. Die Belange der Kernsiedlung, die als Nachverdichtung gesehen wird, wird den Verlust dieser Aspekte bedeuten. (HF)
- Es sind zu viele Wohnungen im Vergleich zum Altbestand. Wir brauchen größere Erholungsflächen. Infrastruktur in Karlsfeld vorhanden; deswegen nur bedingt notwendig (HF)

Aktuell gibt es vorwiegend kleine, nicht barrierefreie Wohnungen im Bestand der 1950er Jahre Siedlung. Diese sind sowohl für bewegungseingeschränkte Menschen als auch für Familien ungeeignet. Durch die Ergänzung einzelner Gebäude in städtebaulich sinnvollen Bereichen könnte ein breiteres, zeitgemäßes Wohnungsangebot, auch von barrierefreien und familiengerechten Wohnungen, in der Bestandssiedlung entstehen. Dabei ist es erklärtes Planungsziel, den parkähnlichen Charakter der Siedlung, den wertvollen Baumbestand und die städtebauliche Gesamtkonfiguration zu erhalten. Der städtebauliche und landschaftsplanerische Wettbewerb wird hierzu einen konkreten Entwurfsvorschlag liefern.

Die geplante Entwicklung wird auch neue, zusätzliche positive Aspekte mit sich bringen hinsichtlich der verkehrlichen und sozialen Infrastruktur und Nahversorgung. Ein Zuzug von neuen Bewohner\*innen bringt auch Chancen, z.B. für das Vereinsleben durch neue Mitglieder mit sich.

## Höhen

---

- ▶ Von welcher Geschoßanzahl wurde in der Präsentation (blaue Formen) ausgegangen, um 1800 bis 2000 Wohnungen zu erreichen? (HF)
- ▶ Welche Geschosshöhen sind bei der Neubebauung geplant? (HF)
- ▶ Gestaltung der Wohneinheiten? Stockwerke? Blockbauweise? (HF)
- ▶ Von welcher Planungshöhe der neuen Häuser sprechen wir?! (Stockwerke, um so viele Wohnungen bauen zu können!!) (HF)
- ▶ Wie hoch (wie viele Stockwerke) wird gegenüber der Teststrecke, also an der Karlsfelder Straße voraussichtlich gebaut? (HF)
- ▶ Welche Grundlage hat die Anzahl der geplanten Wohnungen? Anzahl der Stockwerke? (HF)
- ▶ Ist ein ansteigender Wohnungsbau Richtung Süden geplant, die damit die Reihenhäuser nicht nur Schatten haben, der geplante Grünstreifen ist ja relativ schmal. (HF)
- ▶ Ist schon bekannt in welcher Höhe (Stockwerke) im Süden | Osten gebaut werden soll? (HF)
- ▶ Ich möchte auf die Bauhöhe der Häuser hinweisen und habe bezüglich dessen starke Vorbehalte, da uns sehr wahrscheinlich durch die Neubauten und deren Höhe viel an Sonnenlicht genommen wird und wir hoffentlich nicht ein Schattendasein zu befürchten haben. (NF)
- ▶ Warum sollen die reinen Neubaugrundstücke am Siedlungsrand fast doppelt so hoch bebaut werden, wie es in den meisten Münchner Planungsgebieten aktuell üblich ist? (NF)

Ein Strukturkonzept ist eine informelle Planung, welche zukünftig mögliche Nutzungen und deren Verteilung in einem bestimmten Gebiet darstellt, ebenso wie ein überschlägiges Nutzungsmaß. Gebäude und deren genaue Lage sind nicht Teil eines Strukturkonzepts. Auch die Höhenentwicklung wird erst in den weiterführenden Planungsschritten erarbeitet.

Durch die Arbeitsstudien erfolgte eine kurssische Überprüfung u.a. der möglichen Dichten und Höhen. Je Studie wurden unterschiedliche Entwurfsansätze gewählt, was auch unterschiedliche Geschossigkeiten der Neubauten zur Folge hatte. Allgemein kann festgestellt werden, dass die Geschosshöhen der Ergänzungen in der Bestandssiedlung deutlich niedriger angesetzt wurden, als in den Schwerpunktbereichen für die Erweiterung der Siedlung. In letzteren wurde durchschnittlich eine Geschosshöhe von 4-6 Geschossen mit mehreren etwa 8-geschossigen baulichen Hochpunkten vorgeschlagen.

Letztendlich wird erst das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs eine konkrete Aussage zu zukünftigen Gebäudekubaturen und Geschoßhöhen liefern können.

Die Höhenentwicklung der Neubauten hängt dabei auch von rechtlichen Vorgaben ab, z.B. ausreichenden Abstandsflächen, der Belichtung und Besonnung von Bestands- und Neubauten, damit gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Diese Nachweise sind im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb und im anschließenden Bebauungsplanverfahren zu führen.

## Nachbarschaftstreff

---

- ▶ Die Bedeutung und die Integrationswirkung eines Nachbarschaftstreffs muss durch ausdrückliche Erwähnung in den Plänen des Eckdatenbeschlusses berücksichtigt werden. (NF)

Das Sozialreferat hat den Bedarf eines Nachbarschaftstreffs angemeldet. Dieser Bedarf wird in der Sitzungsvorlage zum Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss als Bedarf aufgeführt und soll somit realisiert werden. Die konkrete Lage ist im Strukturkonzept noch nicht bekannt. Die Verortung im Rahmen eines konkreten Entwurfes erfolgt im anschließenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb.

- Was passiert mit den bestehenden Sozialtreffs wie z.B. den Kirchen und anderen Räumen? (mHF)
- Dies ist eine persönliche Frage und auch eine Frage im Namen von KUGEL e.V.. Bei der Erweiterung des Gebiets geht es nicht nur um den Bau einer Straßenbahn oder eines Supermarktes, sondern eine Stadt lebt davon, dass ihre Stadtviertel auch lebenswert sind, es Kultur gibt, dass sie ein schönes Flair ausstrahlen. Es kann nicht nur darum gehen, dass alles gut vernetzt ist, wenn so und so viele Leute dahinziehen. Das Viertel darf nicht zu einem Problemviertel werden. Die Sorge ist, wenn ca. 1.800 bis 2.000 Wohnungen neu gebaut werden, bedeutet dies ca. 5.000 bis 6.000 neue Ludwigsfelder. Wie kann es gelingen, so viele neue Menschen, in Ludwigsfeld einzubinden? Ludwigsfeld ist eine besondere Siedlung, mit einer ganz besonderen Nachbarschaft. Man kennt sich und hat jetzt schon keine oder wenig Möglichkeiten, kulturelle Angebote anzubieten. Es gibt eine gute Vernetzung zwischen den Vereinen, was vieles möglich macht und auch die Wohnungsbaugesellschaft ist uns jetzt mal entgegengekommen. Die Befürchtung ist, dass die Menschen in Ludwigsfeld überrannt werden, dass dann Nichts mehr oder die Historie aus der Nazizeit, weitergetragen werden an die neuen Bürger. Auch die Geschichte, die nach dem Krieg mit Ludwigsfeld eng verbunden ist. Das sind einfach viel zu viele Menschen. Wie können Sie mir diese Sorgen nehmen? Es gibt schon jetzt Probleme diese Kultur an die Leute zu vermitteln. Daher muss schon vor Baubeginn eine Kneipe vor Ort sein und ein Nachbarschaftstreff. Das sollte alles schon stehen, damit diese Angebote ausgebaut werden können, dass eine Integration gelingen kann und nicht erst wenn die Wohnungen schon da sind. (mHF)

*Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung auf der Veranstaltung:* Diese Frage betrifft die Identität der Ludwigsfelder\*innen mit ihrer Geschichte, mit ihrer Gemeinschaft und wie man dies transportieren kann. Der Entwurf des Strukturkonzepts sollte auch als Chance begriffen werden, dass die Siedlung Ludwigsfeld weitergebaut wird. Es geht darum, diese Strukturen und auch die Gemeinschaft mitzunehmen. Dass Alt und Neu auch im Baulichen zusammenwachsen können, wird eine Aufgabe des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes sein. Ein wichtiges Thema in der weiteren Planung ist es, Treffpunkte zu integrieren. Gemäß der 2021 fortgeschriebenen sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) können Nachbarschaftstreffs als ursächlicher Bedarf vom Sozialreferat angemeldet werden. Auch Treffpunkte im Freiraum und in Grünanlagen können die Menschen zusammenbringen, Vernetzungen durch Fuß- und Radwegverbindungen und unterschiedliche Funktionen (Sportverein, Grundschule, Spielplätze etc.) und auch Angebote des informellen Sports. So könnte beispielsweise durch eine Tischtennisplatte ein informeller Treffpunkt entstehen. Dort treffen sich dann alte und neue Ludwigsfelder\*innen, z.B. Jugendliche. Auch Träger der Sozialhilfe, wie die Caritas, werden Programme aufsetzen. Das Sozialreferat ist eingebunden, um noch einmal zu betrachten, was notwendig ist. Die Stadt wird Möglichkeiten anbieten, weil sie die Geschichte des Viertels kennt. Die Baracke ist ein wichtiges Gebäude. Sie steht an der Schnittstelle zwischen Alt und Neu und könnte ein verbindendes Element darstellen. Dies herzustellen, steht in der Verantwortung der Eigentümer\*innen.

*Antwort der Caritas auf der Veranstaltung:* Die Caritas ist seit über 50 Jahren in Ludwigsfeld und betreibt vor Ort den Quartierstreff Kristall. Früher handelte es sich eher um einen Seniorenstreff, inzwischen hat sich die Einrichtung zum Quartierstreff weiterentwickelt und bietet Angebote für alle Bevölkerungsgruppen. Es gibt Überlegungen der Caritas, ein neues Gebäude zu errichten, damit das Angebot ausgebaut werden kann, auch in Erwartung der neuen Einwohner\*innen des Viertels. Geplant ist ein Familienzentrum. Ausgehend von der Sozialraumanalyse im Jahr 2018 und 2019, wurden zahlreiche Wünsche berücksichtigt – damit soll der Quartierstreff Kristall zum Treffpunkt für alle werden.



- ▶ Welche Infrastrukturleistungen, die nicht schon durch den Bau der neuen Wohnungen erbracht werden müssen, sind zusätzlich für die Ludwigsfelder vorgesehen? (NF IGLU)
- ▶ Vereinsgebäude IGLU: Bei einem Abbruch des Vereinsgebäudes muss rechtzeitig ein angemessener Ersatzraum zur Verfügung stehen, damit die Vereine ihre Angebote aufrecht erhalten können (Hausaufgabenbetreuung, Chor, Treffs für Mütter und Senioren). (NF)
- ▶ Denkmalgeschützte Baracke: Sanierung und Erhalt sehr kostspielig, hier muss es Unterstützung von außen geben. Auch der Betrieb kann den Vereinen nicht allein überlassen werden. (NF)
- ▶ Wird das Kino (in dem Familienfeiern, Hausaufgabenhilfe, Seniorentreffen etc. stattfinden) erhalten bleiben?? Wird das IGLU Gebäude erhalten bleiben? (HF)
- ▶ Inwieweit werden soziale Einrichtungen (Gebäude) „mitgeplant“? (HF)

Das Gebäude Granatstr. 1 (IGLU e.V. und Ukrainisch Orthodoxe Kirchengemeinde) wird im Entwurf des Strukturkonzeptes mit dem Symbol „Religiöse Einrichtung“ und „Haus für alle“ gekennzeichnet. Ein Abbruch ist aktuell nicht beabsichtigt, selbst wenn dies in den Arbeitsstudien vorgeschlagen wurde. Die Arbeitsstudien dienten zur grundsätzlichen Ermittlung von möglichen bebaubaren Flächen und Dichten. In allen Studien sind noch ungelöste Fragestellungen und Defizite vorhanden. Dies geht auch aus dem Protokoll zu den Arbeitsstudien, eingestellt auf der Homepage [www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld](http://www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld), hervor. Nach der 2021 fortgeschriebenen SoBoN können nunmehr auch Nachbarschaftstreffs als ursächliche soziale Einrichtungen eingestuft werden. Über den Bedarf eines Nachbarschaftstreffs entscheidet das Sozialreferat anhand der Bedarfslage und bereits vorhandener oder geplanter sozialer Einrichtungen. Das ehem. Kino (Kopfbau der Baracke) steht aktuell leer. Es ist, wie auch die Baracke selbst, denkmalgeschützt und soll möglichst einer gemeinschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Ein konkretes Nutzungskonzept liegt noch nicht vor. Nach Aussage der Eigentümer\*innen besteht nicht das Interesse, Nutzungen aus Gebäuden in der bestehenden Siedlung zu verdrängen.

- ▶ In der Kernsiedlung wird den Kindern der große Spielplatz „gestohlen“. Schande! (HF)
- ▶ Bebauung im Park nördlich der Siedlung bei (P) zerstört den schönen idyllischen Park. Warum verschonen Sie nicht die Wiese rund um den großen Spielplatz, die noch zur Kernsiedlung gehört?
- wichtiger Erholungsplatz
- Baumbestand
- Abstand zwischen Kernsiedlung und Neubebauung (HF)

Es ist erklärtes Planungsziel, den parkähnlichen Charakter der Siedlung, den wertvollen Baumbestand und die städtebauliche Gesamtkonfiguration zu erhalten. Dieses Planungsziel wird in die Auslobung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes einfließen. Das hier dargestellte Strukturkonzept ist eine informelle Planung, welche zukünftig mögliche Nutzungen und deren Verteilung in einem bestimmten Gebiet darstellt, ebenso wie ein überschlägiges Nutzungsmaß. Gebäude und deren genaue Lage sind nicht Teil eines Strukturkonzeptes. Die Schraffur im Strukturkonzept zeigt dabei nur den jeweiligen Bereich, den dieses Planungsziel betrifft. Sollten im nächsten Planungsschritt (städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb) bestehende Spielplätze überplant werden, muss für diese an anderer Stelle im Quartier ein angemessener Ersatz geschaffen werden (Freiflächengestaltungsplan, gesichert im Bebauungsplan).

- Wird das alte Kinogebäude abgerissen? (NF)
- Das „Sozialgebäude“ in der Granatstr. 1, das 1954 auf Anregung der Bewohner und mit deren damaligen Spenden von 10.000 DM mit dem Ziel eines guten sozialen Miteinanders errichtet worden ist und seither ununterbrochen für Kinder, Jugendliche, Kultur und Religion genutzt wurde, muss erhalten werden. (NF)

*Antwort der Wohnungsgesellschaft auf der Veranstaltung:* Beim ehemaligen Kinogebäude stellt sich tatsächlich die Frage, ob man es nicht besser ersetzen sollte. Es macht keinen Sinn, in so eine alte Substanz etwas zu integrieren oder es zu versuchen. Aus heutiger Sicht halten dies die Eigentümer zumindest für sehr schwierig. Vorstellbar ist stattdessen ein multifunktionales Gebäude als Ersatz, mit mehreren kleineren Räumen oder auch mit einem größeren Saal, um sich künftig zu treffen. Ggf. könnte dieses Gebäude auch abgesetzt von der denkmalgeschützten Baracke etwas weiter im Norden entstehen.

Die Beurteilung des Denkmalschutzes zu diesem Thema müsste noch eingeholt werden und es müsste ebenfalls eine Meinungsbildung der Ludwigsfelder Bevölkerung dazu stattfinden.

*Nachträgliche Ergänzung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung:*

Die Baracke und das Kinogebäude sind denkmalgeschützt. Sie sind mit folgender Beschreibung in der Denkmalliste verzeichnet:

Ehem. Lagerbaracke des Dachauer KZ-Außenlagers Allach I, erdgeschossiger Mauerwerksbau mit flachem Satteldach, 1944, umgebaut und mit Querbau als eingeschossiger Satteldachbau erweitert zur Kantine des Bundesauswanderungslagers München-Karlsfeld, 1951; mit Gedenktafeln, 1997.

Denkmalgeschützte Gebäude dürfen in der Regel nicht abgebrochen werden. Das Bayerische Denkmalschutzgesetz sieht in Art. 4 Abs. (1) folgendes vor: Die Eigentümer und die sonst dinglich Verfügungsberechtigten von Baudenkmalern haben ihre Baudenkmäler instandzuhalten, instandzusetzen, sachgemäß zu behandeln und vor Gefährdung zu schützen, soweit ihnen das zuzumuten ist.

- 
- Besteht die Absicht, die alte Siedlung peu à peu abzutragen? (HF)

Die Bestandssiedlung soll in ihren Grundzügen, in ihrer Struktur und ihrem Charakter erhalten bleiben. Es sind maximal sensible Ergänzungen vorgesehen. Die Arbeitsstudie von 03 Architekten, die einen sukzessiven Ersatz vorgeschlagen haben, wird nicht weiter verfolgt.

- 
- Wie verhält es sich mit eventuell verursachten Bauschäden an anliegenden Häusern? (NF)

Eine generelle Antwort ist nicht möglich und es kommt auf den konkreten Fall an.

► Ein besonderes Anliegen und Nachfrage geht zu den Sozialräumen in der Granatstraße 1. Die Räume bestehen seit 70 Jahren und werden von der Ukrainisch Orthodoxen Kirche und von der Interessengemeinschaft Ludwigsfeld (IGLU) genutzt. Die Räume sind entstanden, weil die ersten Bewohner, in den Jahren 1951- 52, großen Wert darauf gelegt haben, dass ihre Kinder ein gutes soziales Miteinander lernen. Die Menschen wollten, dass ihre Kinder dort ein festes Haus haben, wo sie hingehen können, wo sie ihre Kultur, ihre Muttersprachen, ihr Leben lernen und ins Leben geführt werden. Es waren Menschen, die heimatlos waren, aus verschiedensten Ländern und Kulturkreisen. Dafür haben diese Menschen 10.000 DM gesammelt, um dieses Haus zu bauen. Ein Zeitungsartikel aus dem Jahre 1954 belegt die Einweihung und die Spende der Bürger aus Ludwigsfeld. Man könnte sich vorstellen, dass mit diesen 10.000 DM dieses sehr einfach gebaute Haus errichtet wurde. Also es gehört den Ludwigsfelder Bürgern. Dieses Haus lebt die Tradition der sozialen Unterstützung für Kinder und Familien aus Ludwigsfeld. Diese Sozialräume müssen erhalten bleiben, sie dürfen nicht einem Neubau weichen. Einem Neubau darf dieses Haus nur weichen, wenn im Vorfeld ein angemessener und nahtloser Übergang möglich ist. Dies gilt für die Sozialräume und die Räume der Kirche. Das hat damals der Verein christlich junger Männer übernommen und im Patenschaftssystem geführt und dort haben die Kinder ihren Platz gefunden und sind da ins Leben geführt worden. Es sind auch diese Bewohner, die ersten Bewohner, die in den letzten 70 Jahren trotz vieler Widrigkeiten das friedliche Miteinander geschafft haben und gelernt und bewiesen haben, dass man mit dem friedlichen Miteinander über Generationen hinweg gut leben kann. Vor 20 Jahren sind zur sozialen Aufwertung der Siedlung die neuen 120 Wohneinheiten dazugekommen, Eigentumswohnungen, Reihenhäuser. Es ist auch gelungen, die zu integrieren und eine positive Verbundenheit zu schaffen. Jetzt, mit der Entstehung von 2.000 Wohnungen, steht es in Frage, ob es in der Zukunft gelingt auch hier eine Integration und ein gutes Miteinander zu zeigen. Das wird die Zukunft zeigen. (mHF)

*Antwort der Wohnungsgesellschaft auf der Veranstaltung:* Als Eigentümer können wir nur Räume zur Verfügung stellen und somit Möglichkeiten für die Nutzung schaffen. Es liegt in jedem Fall nicht im Interesse der Eigentümer, Nutzer aus Gebäuden zu vertreiben. Wir haben nicht vor, einen Raum für eine Nutzung später nicht mehr anzubieten. Die meisten Nutzer für die Ukrainisch Orthodoxe Kirche kommen inzwischen nicht mehr aus Ludwigsfeld. Ob die Nutzung der Kirche oder der IGLU künftig an der gleichen Stelle sein wird oder an einer anderen, das werden die Planungen des Wettbewerbs zeigen. Aber es wird immer einen Platz für IGLU und die Ukrainisch Orthodoxe Kirche geben. Die Eigentümer sind und bleiben zu diesem Thema aber im Gespräch.

Für Gespräche zur Nutzung der denkmalgeschützten Baracke und dem ehemaligen Kino sind wir völlig offen. Hier sollte es Vorschläge geben. Es gibt bisher keinen Plan, dort bestimmte Nutzungen zu integrieren. Diese Vorschläge müssen aus der Anwohnerschaft kommen, dies sind auch Gestaltungsmöglichkeiten der Bürger, die wahrgenommen werden müssen. Die Baracke wird immer denkmalgeschützt bleiben und es bietet sich an, hier ein Informationsangebot im Außenraum zur Geschichte der Siedlung Ludwigsfeld einzurichten.



- Ich will gerne wissen, ob noch andere soziale Einrichtungen außer Kindergärten und der Grundschule geplant sind? Wie z.B. eine Beratungsstelle für die Bewohner\*innen oder Schulsozialarbeit. (NF)

Die städtischen Fachreferate (z.B. Referat für Bildung und Sport, Sozialreferat) wurden aufgefordert, die Bedarfe zu melden, damit diese in den Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss sowie in den anschließenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb einfließen können. Konkret wurde der Bedarf für eine Grundschule, Kitas und einem Nachbarschaftstreff gemeldet. Außerdem wurden Bedarfe für besondere Wohnformen gemeldet (einer sorgenden Hausgemeinschaft, einer Wohngruppe für Menschen mit Behinderungen und zwei Pflegewohngemeinschaften).

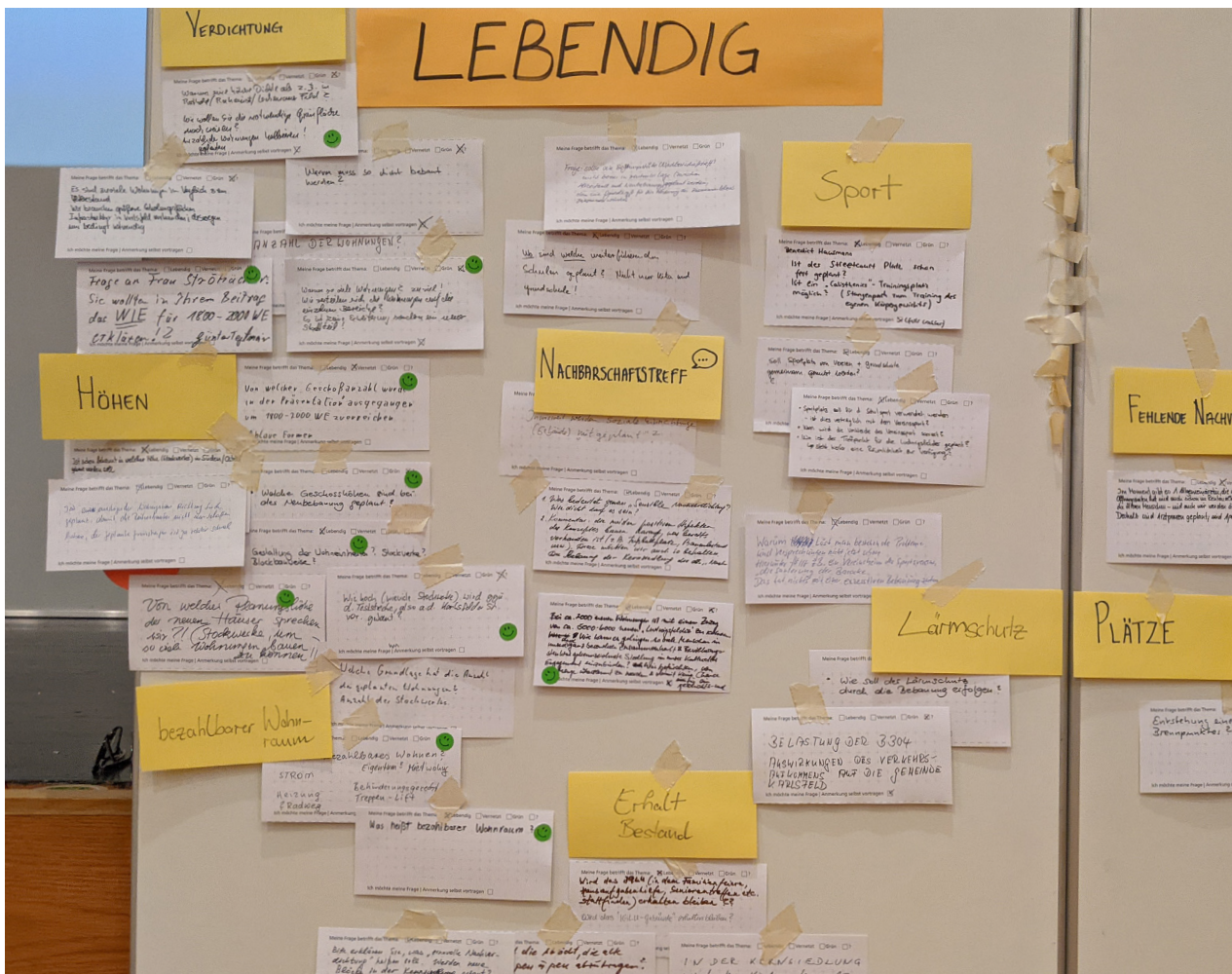
- Bei der Hauptstraße, welche direkt an dem sonderpädagogischen Förderzentrum vorbeiführen soll, stellt sich dort die Frage ob genug Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden? Eine Schülerin von dieser Schule wurde leider auf der Dachauer Straße überfahren, da sie noch den Bus erwischen wollte. (NF)

Die konkrete Planung der Erschließung wird Bestandteil des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes sein, insofern können aktuell noch keine Aussagen dazu getroffen werden. Fragen der Verkehrsordnung sind nicht Gegenstand der Planung, sondern des Bauvollzuges. Selbstverständlich sollten in diesem Rahmen erforderliche Sicherheitsaspekte ihren Niederschlag finden.

- Durch die Zusammenarbeit mit Grundschulen außerhalb von Ludwigsfeld, hat sich den Familien die Möglichkeit geboten, Kontakte außerhalb der Siedlung zu knüpfen. Besteht nicht die Gefahr, dass die Ludwigsfelder\*innen noch mehr unter sich bleiben wenn sie eine eigene Grundschule bekommen? (NF)
- Ist die Grundschule hier wirklich notwendig? Man könnte die neu gebaute Grundschule in Karlsfeld nutzen, müsste hierfür natürlich Nahverkehr hinzuziehen. Somit wäre viel mehr Platz für Wohnungen zur Verfügung (NF)

Die Grundschule wird durch die entstehenden Neubauten mit ihren neuen Bewohner\*innen erforderlich und stellt einen ursächlichen Bedarf nach der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) dar. Somit wird der Bedarf einer Grundschule durch die Neuplanung ausgelöst. Künftig werden sowohl die Kinder aus der Bestandssiedlung als auch Kinder aus den Neubaubereichen in diese Grundschule gehen, die in unmittelbarer Nähe zum Wohnort liegt, sodass die Grundschule in gewissem Umfang auch die Umgebungsbedarfe im Münchner Stadtgebiet abdecken wird.

Die Lage der Grundschule direkt angrenzend an die Freisportanlage bietet Vorteile für beide Nutzungen (Synergie). Da die Grundschule eine Dreifachsporthalle haben wird, kann diese außerhalb der Unterrichtszeiten beispielsweise vom TSV Ludwigsfeld genutzt werden. Im Gegenzug kann die Grundschule eines der Großspielfelder auf der Freisportanlage nutzen. So ist die Grundschule ein Gewinn für alle. Eine Schule ist auch immer ein öffentlicher Ort, der die Menschen zusammenbringt und so das Zusammenwachsen von Bestand und Neubau positiv beeinflussen wird.



Pinnwand mit den Handkarten der Bürger\*innen zum Themenbereich „Lebendig“

- Wird der Schulbau fertig gestellt, bevor die Wohnungen bezogen werden?! (HF)

Die Grundschulversorgung muss zu jeder Zeit gewährleistet sein. Es wird angestrebt, die Grundschule mit den ersten Wohnungen fertig zu stellen. Der Wohnungsbau wird in Bauraten von ca. 300 – 400 Wohnungen pro Jahr erfolgen, sodass nicht alle Wohnungen auf einmal fertig gestellt und bezogen werden.

- Soll Sportplatz von Vereinen und Grundschule gemeinsam genutzt werden? (HF)
- Sportplatz soll für den Schulsport verwendet werden – ist dies verträglich mit dem Vereinssport? Wann wird die Umkleide des Vereinssports saniert? Wo ist der Treffpunkt für die Ludwigsfelder -> steht hierfür eine Räumlichkeit zur Verfügung? (HF)
- Warum löst man bestehende Probleme und Versprechungen nicht jetzt schon. Hierunter fällt z.B. ein Vereinsheim des Sportvereins, die Sanierung der Baracke. Das hat nichts mit einer exzessiven Bebauung zu tun. (HF)

Ja. Die bestehenden Synergien sollen genutzt werden. Ein Großspielfeld soll durch die Grundschule mitgenutzt werden können, im Gegenzug kann der TSV Ludwigsfeld die Dreifachsporthalle außerhalb der Unterrichtszeiten mit nutzen.

Die Planung zur Sanierung der Freisportanlage erfolgt unabhängig im Rahmen des 3. Maßnahmenpaketes des Sportbauprogramms der Stadt München. Sie wird somit separat von der Siedlungsentwicklung durchgeführt und befindet sich in der Abstimmung zwischen Baureferat und Lokalbaukommission. Ein konkreter Fertigstellungszeitpunkt kann noch nicht genannt werden.

- Entstehung eines neuen, sozialen Brennpunktes? (HF)

Um der Entstehung eines sozialen Brennpunktes entgegenzuwirken, ist die Münchner Mischung und die Planung von sozialer Infrastruktur grundlegend. Vor allem die unterschiedlichen Förder- und Eigentumsformen und die Mischung der Bauträger können dazu beitragen, dass die soziale Zusammensetzung der Bewohner\*innen so vielschichtig ausfällt, wie die Stadt selbst ist. Ein Zuzug neuer Bewohner\*innen wird zudem sukzessive erst über mehrere Jahre hinweg erfolgen.

Auch bereits vor Ort vorhandene gemeinschaftsfördernde Initiativen und Vereine (IGLU e.V., KUGEL e.V., TSV Ludwigsfeld, Kirchengemeinden), die Grundschule als auch die Einrichtung der Caritas mit ihrem vielfältigen Angebot bieten gute Möglichkeiten der Integration.

## ***Lärmschutz***

---

- Wie soll der Lärmschutz durch die Bebauung erfolgen? (HF)

Es besteht die Notwendigkeit, mit der Neubebauung auf die Lärmimmissionen, die von der Dachauer Straße, der A99 und der MAN-Teststrecke ausgehen, zu reagieren. Durch gutachterliche Überprüfungen von Arbeitsstudien (einsehbar auf der Website [www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld](http://www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld)), wurden notwendige Lärmschutzvorgaben für die neue Bebauung ermittelt. Zusätzlich sind für die Neubebauung lärmgeschützte Freibereiche zu schaffen sowie für die Bestandssiedlung eine Verbesserung hinsichtlich des Lärmschutzes herzustellen.

Grundsätzlich können Gebäude Lärm abschirmen, sodass dahinter liegende Bereiche lärmgeschützt sind. So profitiert auch die Bestandssiedlung von neuer Bebauung. Die lärmabschirmenden neuen Gebäude müssen durch Grundrissorientierung und Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude selbst (z.B. Schallschutzfenster, fensterunabhängige Belüftung) entsprechend der geltenden gesetzlichen Vorgaben so vor Lärm geschützt sein, dass gesunde Wohnverhältnisse möglich sind. Das notwendige Schallschutzkonzept muss von Fachgutachter\*innen erstellt und von den Fachbehörden geprüft werden.



- Gibt es belastbare Daten, die die Behauptung begründen, dass sich erst bei einer Bebauung mit 2.000 WE eine adäquate Infrastruktur errichten lässt? (NF IGLU)
- Im Moment gibt es eine Allgemeinärztin, die nur sehr eingeschränkte Öffnungszeiten hat und auch schon im Rentenalter ist. Sie betreut die älteren Menschen – und auch wir werden älter. Deshalb sind Arztpraxen geplant und Apotheke? (HF)
- Es fehlt noch mehr als Nahversorger: Es gibt keine Ärzte, keine Kosmetik, keinen Frisör, keine Gaststätten und vieles mehr, aber dafür dann ca. 9.000 Menschen, die Bedürfnisse haben und die wir mit dem vorgesehenen mageren Angebot sicher nicht zufriedenstellen. (NF)

Die Schaffung von Nahversorgung ist nicht Teil der Daseinsvorsorge, sondern unterliegt den Regeln der Marktwirtschaft. Ob und in welchem Umfang ein Angebot zur Nahversorgung oder auch von anderen Sortimenten entsteht, ist daher abhängig vom Interesse und der Risikobereitschaft einer Unternehmer\*in oder Investor\*in. Die Stadt München darf darauf keinen direkten Einfluss nehmen.

Dessen ungeachtet hat die Landeshauptstadt München selbstverständlich Interesse an einer guten Güterversorgung der Münchner Bevölkerung, was sich in den Zielen des Zentrenkonzepts niederschlägt (<https://stadt.muenchen.de/infos/zentrenkonzept-element-stadtentwicklung.html>).

Ein besonderes Augenmerk ist dabei auch auf die Versorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs (=Nahversorgung) gerichtet. Die Landeshauptstadt München kann indirekt Einfluss nehmen, z.B. durch gezielte Baurechtschaffung.

Um bedarfsgerechtes Baurecht zu schaffen, besteht daher u.a. ein stetiger Austausch mit den gängigen Anbietern von nahversorgungsrelevanten Sortimenten. Im Rahmen dessen werden regelmäßig Mindestanforderungen für Neustandorte kommuniziert, die sich auch in den Planungen widerspiegeln. Dazu zählt als eine Art Faustregel, die Mindestanzahl von ca. 5.000 – 6.000 Einwohner\*innen (ca. 2.000 – 2.400 WE), die zu Grunde gelegt wird, um ein zeitgemäßes Angebot für Nahversorgung wirtschaftlich betreiben zu können. Nur durch die Ansiedlung eines solchen sogenannten Magnetbetriebs besteht die Chance, dass sich dort auch ergänzender Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie ansiedeln.

Zusätzlich ist es wichtig, dass alle Bewohner\*innen auf kurzem Weg diese Einrichtungen erreichen können (Stadt der kurzen Wege), um Kfz-Verkehr zu vermeiden und, dass auch Bewohner\*innen ohne Auto zu Fuß oder mit dem Fahrrad ihre Besorgungen erledigen können.

- Ist der Streetcourt Platz schon fest geplant?  
Ist ein „Calisthenics“-Trainingsplatz möglich (Stangenpark zum Training des eigenen Körpergewichts) (HF)

Das Referat für Bildung und Sport hat sich die Sportentwicklungsplanung im Münchner Norden zur Aufgabe gemacht und sieht die Siedlung Ludwigsfeld als ein mögliches Projektgebiet. Bisher wurde eine Bevölkerungsbefragung und eine Potentialanalyse durchgeführt. Im Rahmen der Potenzialanalyse werden neue und zeitgemäße Ideen und Vorschläge für den Schul- und Vereinssport sowie den informellen Sport entwickelt.

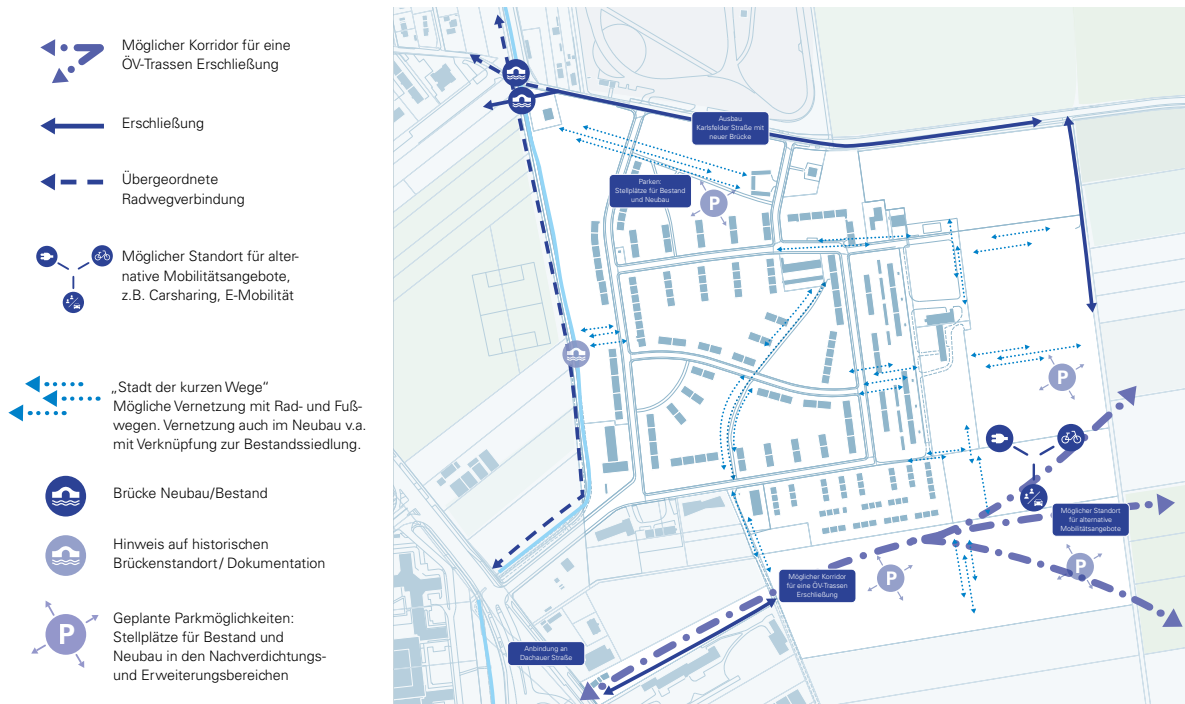
Unter informellen Sportangeboten versteht man öffentliche und kostenlose Bewegungs-, Sport- und Spielmöglichkeiten, die im direkten Umfeld der Bewohner\*innen integriert sind. Damit sind Flächen gemeint, die für eine sportliche Mitbenutzung offen stehen und die beispielsweise für Sportarten wie Radfahren, Joggen, Fitness, Skaten, Streetball, Kinderspiele etc. geeignet sind.

Das Thema informeller Sport wird im weiteren Planungsverfahren für die Siedlung Ludwigsfeld interessant, da es bereits Wünsche aus der Bevölkerung gibt und Flächen zur Verfügung stehen.

Outdoor Fitness Anlagen bzw. Calisthenics-Trainingsplätze sind in der Stadt München sehr gefragt und werden gut genutzt (vgl. Olympiapark München). Ihre Frage wird bei der Sportentwicklungsplanung berücksichtigt und könnte ein passendes Teilprojekt in der Siedlung Ludwigsfeld darstellen.

Der Streetcourt-Platz ist Bestand und wird auch gut genutzt. Für den Streetcourt-Platz können im Rahmen der Sportentwicklung neue Ideen und Vorschläge eingebracht werden, um diesen für weitere Sportarten wie bspw. Calisthenics nutzbar zu machen.

# Themenbereich „Vernetzt“



Folie Themenbereich „Vernetzt“

Vernetzung bedeutet, wie schafft man Zusammenhänge, Verknüpfungen und Wegeverbindungen innerhalb des Quartiers und auch in die Umgebung hinein.

In der augenblicklichen Planung wird ein Korridor für eine später mögliche Tram-Trasse freigehalten. Der genaue Trassenverlauf kann erst in der detaillierteren Planung geplant werden, da dieser mit dem konkreten städtebaulichen Entwurf und der Baustruktur im Zusammenhang entwickelt wird bzw. sich durch den Entwurf ergibt. Dabei sind auch sinnvolle Übergänge und Anschlüsse an die Umgebung, z.B. nach Feldmoching, zu betrachten.

Alle jetzigen und zukünftigen Bewohner\*innen sollen einen kurzen Weg zum ÖPNV haben. Daher ist es ein Anliegen der Verwaltung, diese Tramlinie soweit wie möglich an den Bestand heranzurücken, damit Bestand und Neubau gleichermaßen von der öffentlichen Anbindung profitieren. Für solch eine Infrastruktur, wie zum Beispiel eine Tram, braucht es eine gewisse Anzahl an Menschen, die in diesem Bereich wohnen und die sie potentiell nutzen. Wenn es Einkaufsangebote geben soll, bedeutet dies ebenfalls eine gewisse Zahl von Bewohner\*innen.

Um den vorhandenen Parkdruck in der Bestandssiedlung zu entschärfen, gibt es die Vorgabe, 200 zusätzliche Stellplätze für den Bestand zu schaffen. Diese Stellplätze sollen in Parkgaragen liegen, die am Eingang der Siedlung angeordnet werden können („Quartiersgaragen“). Die zusätzlich geplanten Stellplätze können derzeit nicht innerhalb der Siedlung untergebracht werden, sonst würde z.B. der Baumbestand gefährdet.

Die Neubebauung muss für den notwendigen Parkraum eigene Lösungen finden. Es gilt der Stellplatzschlüssel der Landeshauptstadt München, der aktuell einen Stellplatz pro Wohneinheit vorsieht. Die besonderen Erfordernisse aus der Insellage der Siedlung Ludwigsfeld sind bekannt, ebenso die nicht vorhandene öffentliche Infrastruktur. Es existieren aktuell nur zwei Buslinien, die aber ausgebaut werden sollen. Der geplante städtebauliche und landschaftsplanerische Wettbewerb muss auch ein Mobilitätskonzept berücksichtigen.

Mobilitätsstationen könnten zum Beispiel alternative Mobilitätsangebote bieten. Das Mobilitätskonzept muss auch darlegen, wie Schleichverkehr verhindert werden kann. Das bedeutet, dass man durch die neue Anbindung der Siedlung keine Abkürzungen schafft, um z.B. die Karlsfelder Straße oder Dachauer Straße zu umgehen. Solche Anforderungen müssen in dem nachfolgenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb von den Planenden bedacht werden. In der Wettbewerbsjury werden Expert\*innen für Mobilität und Themen wie Stadtklima oder Energiekonzepte vertreten sein.



### ► Fragen

### Antworten der Verwaltung

- Planung Verkehrsinfrastruktur in Verbindung Feldmoching Stichwort: Karlsfelder Str. Wie ist die Planung für die aktuelle Karlsfelder Straße ab Schwabenbächl? „Anwohner frei“ oder „30 Zone“ und „fehlender Bürgersteig“ (NF)
- Frau Stroh Häker hat auf der Informationsveranstaltung am 10.11.2021 in Karlsfeld zugesichert, dass ein Ausbau der Karlsfelder Straße und eine Anbindung an die B 304 (inklusive Ersatzbau der Brücke über das Schwabenbächl) bis 2024 abgeschlossen sein soll. An dieser Aussage (siehe auch Blatt 18 der Präsentation) wird sich die Stadt München messen lassen müssen. Dies wäre zwar eine erste Voraussetzung für die Entlastung der bisherigen Siedlung Ludwigsfeld und der Kristallstraße und zugleich „nur“ eine Entlastung der bisher schon dort wohnenden Bürger. (NF)
- Kollaps Karlsfelder Straße!!! Nadelöhr nach Feldmoching. Wie soll hier die Infrastruktur erweitert werden, wenn der Raum gar nicht gegeben ist?! (HF)
- Hoffnung/Anregung: Die Streckenführung von der Karlsfelder Straße (Feldmoching) zur Autobahn, bzw nach München rein, ist durch die Kristallstraße sehr kurz und damit attraktiv. Ich hoffe, dass in Verbindung mit der neuen Brücke, den Lärmschutzmaßnahmen im Norden, Geschwindigkeitsbegrenzungen und ggf. weiteren Maßnahmen, die Kristallstraße trotz der kürzeren Distanz, auch für Münchner Durchgangsverkehr unattraktiv wird. Evtl. kann ja auch die heutige Einfahrt in die Siedlung von der Dachauer Straße auf die Kristallstraße durch eine Verengung und zusätzliche Bauminselfen sowie "entschleunigt" werden, dass die neu geplante Karlsfelder Straße wirklich von allen "Durchreisenden" genutzt wird und nicht nur von denen aus dem Norden. (NF)
- Die Karlsfelder Straße ist sowohl in ihrer Straßenführung als auch in ihrer derzeitigen Beschaffenheit nicht geeignet, noch mehr Verkehr als derzeit ohnehin aufzunehmen.

Die „Karlsfelder Straße neu“ ist unabhängig vom derzeitigen Verfahren für die Siedlung Ludwigsfeld erforderlich und wird derzeit im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens bearbeitet. Das Bebauungsplanverfahren für den Ausbau der Karlsfelder Straße zwischen Dachauer Straße und dem Brückenneubau (südlich der bestehenden denkmalgeschützten Brücke) über das Schwabenbächl ist im Gange (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12982). Wie auf S. 7 dieser Dokumentation ausgeführt, soll 2023 die planungsrechtliche Grundlage für den Ausbau geschaffen werden. Die konkrete Bauausführung liegt im Zuständigkeitsbereich des Baureferates.

Mit dem Ausbau der Karlsfelder Straße wird eine leistungsfähige und attraktive Verbindung an die Dachauer Straße geschaffen. Dadurch soll sich der Durchgangsverkehr aus der Bestandssiedlung, insbesondere aus der Kristallstraße, auf die Karlsfelder Straße verlagern.

Der Abschnitt der Karlsfelder Straße vom Schwabenbächl nach Osten bis zu den Sportplätzen des TSV Ludwigsfeld kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens der Siedlung Ludwigsfeld mit betrachtet werden. Der Ausbau wird den geltenden Vorschriften entsprechen. Einen Ausbau im Sinne von mehr Fahrspuren wird es aber nicht geben.

Der Ausbau der Karlsfelder Straße mit Neubau der Brücke über das Schwabenbächl wird vorgezogen eine Entlastung der Bestandssiedlung vom Durchgangsverkehr herbeiführen.

Im weiteren Verfahren sind weitere, detaillierte Verkehrsgutachten auf Grundlage eines konkreten Entwurfes sowie die Entwicklung eines entsprechenden Maßnahmenkonzeptes notwendig. Die konkrete Gestaltung von Erschließungsstraßen und Parkmöglichkeiten bzw. die Anordnung von Haltestellen etc. sind entwurfsabhängig im weiteren Verfahren zu prüfen.

Die Kristallstraße ist daher zu einer Hauptdurchgangsstraße für den Verkehr zwischen der Autobahnausfahrt Ludwigsfeld und der B304 einerseits sowie der Ortslage Feldmoching andererseits geworden. Die Verkehrsbelastung in der Kristallstraße als „Hauptstraße der Siedlung“ (Anmerkung: „Tempo 30-Zone“!) stellt insbesondere in Spitzenzeiten die Anwohner vor extreme Belastungen. Dies wurde vom Referat für Stadtordnung und Bauplanung auch im Beschluss vom 3.7.2019 (Sitzungsvorlage 14 – 20 / V 14683) so erkannt: „Die Situation des ruhenden Verkehrs sowie die Anbindung an das MIV- und ÖPNV-Netz ist bei einer Intensivierung der Wohnnutzung vordringlich zu lösen.“ (S. 25, Punkt 5.1. der Vorlage) – Man beachte bitte das verwendete Wort „vordringlich“. (NF)

- ▶ Wie ist der Ausbau der denkmalgeschützten Schwabenbächl-Brücke geplant? Ist der Baubeginn an den Ausbau der Karlsfelder-Straße gekoppelt und somit erst 2024 möglich? (HF)
- ▶ Wann wird die Karlsfelder Straße Neu fertiggestellt? (NF)
- ▶ Umgehende Fertigstellung der Karlsfelder Straße Neu (NF)
- ▶ Ludwigsfeld ist an 3 Seiten von stark frequentierten Verkehrsachsen eingeklemmt, die die Ursache für die starke Belastung durch Lärm und Feinstaub sind. Besonders belastend ist der starke Pendler und Ausweichverkehr auf der Karlsfelder Straße, der zu einem großen Teil direkt durch die Siedlung über die Kristallstraße geführt wird. (NF)
- ▶ Die Kristallstraße ist in den 50er Jahren als Wohnstraße konzipiert und dafür völlig ungeeignete. Sie lässt sich in großen Teilen, wegen parkender Autos, nur einspurig befahren. Schon vor mehr als 20 Jahren wurde dieses Problem erkannt und die Notwendigkeit einer neuen Karlsfelder Straße formuliert, die in möglichst gerader Streckenführung durch das MAN Gelände zur Dachauer Straße geführt werden sollte. Bis heute hat die Stadt München es nicht geschafft diese beschlossene Planung (2009) in Kooperation mit der MAN durchzusetzen. Aktuell wird ein Baubeginn in 2024 versprochen. (NF)

- Was passiert mit der jetzigen Karlsfelder Straße? Der Bereich hinter dem Schwabenbächle. Es geht hier um die Bewohner der Berthold-Litzmann-Straße, die aktuell, wenn zu Fuß unterwegs, sehr gefährlich die Straße nutzen. (HF)

Der Bereich liegt außerhalb des Umgriffes des Strukturkonzeptes und auch außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans für den Ausbau der Karlsfelder Straße. Derzeit sind darüber hinaus keine weiteren Ausbaumaßnahmen bekannt.

## **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

### Zeitpunkt und Ausgestaltung der Verkehrsanbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr

- Ist sichergestellt, dass erst die Verkehrsanbindung steht bevor gebaut wird? (HF)
- Wann wird die Siedlung an den ÖPNV angeschlossen? (HF)
- Was passiert, wenn der Plan mit dem Bau der Trambahn nicht funktioniert? Was kommt zuerst – der Bau oder die Vernetzung? (HF)
- Die Konzeptseite „Öffentlicher Nahverkehr“ der Präsentation vom 10.11.2021 in Karlsfeld (Blatt 17) beinhaltet die Aussage „Zielnetzplan Tram und U-Bahn 2035+ „und geht von einer derzeit geplanten (!) Tram-Trasse nur bis Lerchenauer Feld aus. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass eine Anbindung der Siedlung Ludwigsfeld noch in weiter (noch völlig ungeplanter!) Ferne liegt. (NF)
- Wann wird die Siedlung Ludwigsfeld an den ÖPNV per Schiene angebunden? Bitte Fertigstellung von U + Tram nennen. (HF)
- Welche Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV werden mit Bezugsfertigkeit realisiert? (NF)
- Verkehrskonzept ist eine vage Wunschvorstellung mit Bus, Tram usw.. Seilbahn bereits als uneffektiv ausgeschlossen. Bleibt am Ende ein voller, unzuverlässiger Bus? (HF)
- Ludwigsfeld hat keinen direkten U-Bahn-, S-Bahn- oder Straßenbahnanschluss, sondern ist auf 2 Bustrassen angewiesen, die in großen Teilen über die stark befahrene Dachauer Straße führen und somit sehr staugefährdet sind. Die Taktung der Busse (insbesondere Linie 172) hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, wird aber an den Wochenenden und abends deutlich zurückgefahren und damit unattraktiv. (NF)
- Gibt es für die Anbindung ÖPNV nach Feldmoching bereits eine Festlegung für die Tram? Wir würden eine U-Bahn Verbindung aus Feldmoching bzw. über die Anbindung Fasanerie vom OEZ aus bevorzugen. (HF)

Der Ausbau eines schienengebundenen Öffentlichen Nahverkehrs wird mehr Zeit in Anspruch nehmen als die Entwicklung der Siedlung. Um trotzdem einen Anschluss an den ÖPNV sicherzustellen, wird es voraussichtlich einen Vorlaufbetrieb mit Bussen geben. Konkrete Maßnahmen und Verbindungen müssen im weiteren Verfahren zusammen mit der SWM/MVG entwickelt werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird sich gegenüber den hierfür zuständigen Stellen für eine Verbesserung der Situation einsetzen.

HF: Handkartenfragen (Fragen auf Handkarten), die während der Veranstaltung abgegeben wurden

mHF = Handkartenfragen, die in der Veranstaltung mündlich vorgetragen und direkt beantwortet wurden

NF = nachträglich zur Veranstaltung per E-Mail eingegangene Fragen



- Mit dem derzeit veröffentlichten Strukturkonzept wird, auf die Verkehrssituation bezogen, weder den Forderungen der „Alt-Ludwigsfelder“ Rechnung getragen, noch werden es zufriedene „Neu-Ludwigsfelder“ werden, wenn sie in ein Neubaugebiet mit derart unzureichender verkehrsmäßiger Erschließung ziehen. Eine vollständige Optimierung der Anbindung der Siedlung Ludwigsfeld an den ÖPNV (U-Bahn, S-Bahn oder Tram) ist eine Voraussetzung für den Wohnungsneubau. Diese muss vor dem Neubau erfolgen und kann nicht, wie bisher dokumentiert, erst als Folge des Neubaus vorgenommen werden. (NF)
- Sitzungsvorlage Stadtrat 14 – 20 / V 14683 heißt es im Punkt 5.3. (Seite 25): „Im Rahmen des Verkehrsgutachtens, in dem die derzeitige Verkehrssituation sowie die zukünftige Situation für den Prognosehorizont 2030 untersucht wurde (allerdings noch ohne die verkehrlichen Auswirkungen der beantragten Erweiterung der MAN-Teststrecke... wird zudem eine weitere, neue Anbindung betrachtet... Der derzeitige Anteil des MIV am Modal-Split im Stadtbezirk Feldmoching (54 %) liegt über dem Münchner Durchschnitt (24 %). Deshalb muss bei einer Entwicklung das derzeit gering ausgebaute Angebot des ÖPNV deutlich verbessert und attraktiv gestaltet werden, um eine wirkliche Alternative zum MIV zu schaffen.“ Bevor ein Neubau von ca. 2.000 Wohnungen und damit die Ansiedlung von zusätzlich ca. 5.000 Menschen mehr in der Siedlung begonnen werden kann, ist daher im Vorfeld eine grundsätzliche Planung und Umsetzung (d.h. Neubau) von aufnahmefähigen Verkehrsachsen erforderlich. Auch die in der ausgelegten Entwurfsskizze des Strukturkonzeptes (Anlage) geplante Anbindung der Siedlung an den ÖPNV ist somit eine Voraussetzung für den geplanten Neubau! (NF)

- 
- Anbindung an S-Bahnhof Karlsfeld und U1/ U3 am OEZ (NF)
  - Schienengebundene Anbindung nach Moosach oder Fasanerie z.B. durch eine Stadtumlandbahn, die auch Karlsfeld und Dachau anbindet bis zur Baufertigstellung. (NF)
  - Busspur auf der Dachauer/ Münchner Straße (NF)

Derzeitig werden weitere Anbindungen bzw. Streckenverläufe geprüft. Eine davon ist die Verbindung Richtung Moosach. Konkreteres, auch zu einem möglichen Anschluss, kann zum jetzigen Zeitpunkt leider noch nicht genannt werden.

- Warum gibt es keine öffentliche Anbindung an die S-Bahn Karlsfeld? (NF)

Eine Anbindung an die S-Bahn in Karlsfeld ist derzeit nur über Busse (mit Umstieg) sichergestellt. Wie eine zukünftig verbesserte ÖV-Anbindung auch in Richtung Karlsfeld aussehen könnte, ist Teil des weiteren Verfahrens.

- Wie ist die Wegeführung für den Verkehr, wird er am Süden (Autobahn) vorbeigeführt (außer Straßenbahn)? (HF)

Die Autobahn bzw. die südlich und nördlich angrenzenden Bereiche liegen nicht im Umgriff des Strukturkonzeptes. Ein Verkehrskonzept für den gesamten Münchner Norden ist in Erarbeitung. Derzeitig können noch keine genauen Aussagen über die Wegebeziehungen innerhalb des neuen Quartiers gemacht werden. Diese hängen u.a. auch von den im Wettbewerb dargestellten Entwürfen ab.

### *Trambahn*

- Warum wird die Straßenbahn so nahe an den Häusern im Süden gebaut? (HF)
- Auf der Folie Vernetzung, geht eine grüne Linie vom Am Hart zur Lerchenauer Straße und danach gehen ein paar Pfeile in Richtung Karlsfeld. Diese Pfeile bedeuten tatsächlich, dass die Planungen für diese Strecke noch nicht weiter fortgeschritten sind. Man sieht dies an der Farbskalierung: Grün ist Kategorie A, Gelb ist Kategorie B. (HF)
- Wie ist der genaue Verlauf der Y-Trasse (Tram) geplant? (HF)
- Trambahn wäre gut (HF)
- Wie soll Anbindung der ÖPNV Trasse an die Dachauer Str. erfolgen? (HF)

Um einen Anschluss an die Dachauer Straße gewährleisten zu können, muss die ÖV-Trasse über das Grundstück nördlich der Förderschule geführt werden. Der konkrete Trassenverlauf für die mögliche künftige ÖPNV-Erschließung im Bereich des Neubaugebietes steht noch nicht fest. Zudem wird für die Planung und Genehmigung für schienengebundene Verkehrswege ein gesondertes Planfeststellungsverfahren erforderlich sein, im Rahmen dessen dann auch die genaue Anbindung an die Dachauer Straße festgelegt werden würde.

Der genaue Verlauf der Y-Tram (soweit bisher geplant) kann dem letzten Beschluss zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München unter folgendem Link entnommen werden: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6278313>

- Im Stadtratsbeschluss vom 3.7.2019 (Vorlage 14 – 20 / V 14683), Seite 26 (Punkt 5.3., letzter Absatz) heißt es: „In der Zielplanung der Landeshauptstadt München ist eine ÖPNV-Trasse, die Karlsfeld mit Milbertshofen verbindet, vorgesehen. Die Siedlung Ludwigsfeld soll angebunden werden. Vor diesem Hintergrund soll die zukünftige Erschließung mit der Gemeinde Karlsfeld abgestimmt werden.“ – Dieser Aspekt scheint sinnvoll. Jedoch spielt(e) er weder in den veröffentlichten Unterlagen zum Strukturkonzept, noch in der Präsentation am 10.11.21 irgendeine Rolle. (NF)

Die Anbindung und der genaue Verlauf einer möglichen ÖPNV Trasse liegt außerhalb des Planungsumgriffes und wurde deshalb auch hier nicht thematisiert.

- Wir sind einer der Stadtteile, die keinen S- oder U-Bahnanschluss haben, sondern nur 2 Buslinien. Ludwigsfeld hat derzeit ca. 3.200 Anwohner, bei einer Verdichtung von 2.000 Wohnungen, kommen ca. 4.500 Anwohner dazu. Diese Menschen werden zur Arbeit fahren müssen, also braucht es einen Ausbau der Verkehrsoptionen. (NF)
- Korridor: Ist / wird die Tramtrasse als Straße gebaut? Es ist wichtig, dass die Neubauten über eine Straße erreichbar sind – ansonsten würde der Verkehr durch die alte Siedlung gehen! ÖV-Trasse auch als Straße vorgesehen? (HF)
- Wird es eine Anliegerstraße mit nur für Busse bzw. Trambahn oder werden ebenfalls PKWs die Straße als Verbindung zwischen den Ortsteilen nutzen. Die Befürchtung ist die, es wird zusätzlich Lärm, Stau aufgebaut speziell durch die Westseite, Allacher Tunnel Autobahn. (NF)

Um die Bestandssiedlung und speziell die Kristallstraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten ist ein neuer Anschluss an die Karlsfelder Straße vorgesehen. Zudem besteht die Möglichkeit, einen weiteren Anschluss an die Dachauer Straße über einen Stich über die Rotwiesenstraße/ auf den Schrederwiesen zu realisieren. Die Erschließung und damit auch die Verkehrslenkung innerhalb und um die Siedlung Ludwigsfeld ist Teil des Gesamtkonzeptes und hängt direkt mit dem konkreten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwurf, der in den nächsten Planungsschritten entwickelt wird, zusammen.

### U-Bahn

- Der Platzbedarf für die Gleise ist doch unfassbar hoch. Die U-Bahn erscheint als einzig sinnvolle Alternative, um wirklich eine größere Anzahl von Menschen zu transportieren. (NF)
- Verkehr: U-Bahn! Richtung Dachau (HF)
- Ist auch eine U-Bahn nach Ludwigsfeld geplant? Wenn nein, warum? (BF)

Für eine Anbindung an das U-Bahn Netz gibt es nach derzeitigem Kenntnisstand keine Überlegungen.

### Kosten für Erschließung

- Wen betreffen die Erschließungskosten, der von Ihnen geplanten Straße evtl. mit Trambahn (Trasse) oder mit Busverkehr. (NF)

Die Kosten für die neuen Straßen bzw. Ausbau/Umbaumaßnahmen werden über die So-Bon (Sozialgerechte Bodennutzung) seitens der Planungsbegünstigten getragen, allerdings nur soweit die Straßenbaumaßnahmen ursächlich durch den Bebauungsplan ausgelöst werden. Zwischen den Planungsbegünstigten (Entwicklern) und der Landeshauptstadt München werden diesbezüglich städtebauliche Verträge geschlossen (sog. Grundvereinbarung).



- Die Verdichtung der alten Siedlung und der Neubau im Randbereich führen zu einer Verschärfung der beschriebenen Situation, wenn nicht konkrete, wirksame und zeitnahe Maßnahmen realisiert werden. (NF)
- Die Verkehrsinfrastruktur sollte VOR (!) Beginn der Bebauung fertig sein.
- Baustellenverkehr, Parknot! (HF)
- Wie ändert sich die aktuelle Verkehrssituation durch das Entwicklungskonzept? Es ist nunmehr geplant, im Zuge des Strukturkonzeptes die Einwohnerzahl von Ludwigsfeld mehr als zu verdreifachen! Diese Erhöhung der Einwohnerzahl ohne VORAB gelöste verkehrstechnische Dilemmata, aber auch der schon vorher (während einer Bauphase) zu erwartende Baustellenverkehr ist unter den derzeitigen Verkehrsbedingungen nicht umsetzbar. (NF)
- Der Mehrbedarf aus der Neubebauung kann durch die aktuell schon relativ schlechte ÖPNV Versorgung nicht abgedeckt werden. Eine Verstärkung der vorhandenen Buslinien ist nur eingeschränkt möglich und krankt an der Abhängigkeit vom Verkehr insbesondere auf der Dachauer Straße. Eine z.B. schienengebundene, schnelle Alternative, die nicht vom motorisierten Individualverkehr abhängig ist, wird höchstens langfristig realisiert. Die aktuelle ÖPNV Situation und auch mögliche kurzfristige Verbesserungen bis zur Fertigstellung (Taktverdichtung, Busspur auf der Dachauer Straße, Carsharing) begründen keinesfalls den geplanten reduzierten Stellplatzschlüssel. (NF)

Ein reduzierter Stellplatzschlüssel ist derzeit nicht vorgesehen, es gilt die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München.

Grundsätzlich wird für jedes Bauvorhaben in München ein externes und unabhängiges Verkehrsgutachten angefertigt, dass sich den verkehrlichen Zustand vor und nach der Entwicklung anschaut und beurteilt. Sofern bei Ausarbeitung des Gutachtens eine Überlastung des umliegenden Straßennetzes aufgezeigt wird, muss es im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu Anpassungen kommen, die gewährleisten, dass der Verkehr abwickelbar ist. Teil dieses Gutachtens wird es auch sein aufzuzeigen, durch welche Erschließungsmaßnahmen die heutige Bestandssiedlung vom Verkehr entlastet werden kann.

## Parken

- Sollen die Bewohner mit dem Lastenrad von der Quartiersgarage zu ihren Wohnungen? (HF)
- Wie ist der Stellplatzschlüssel? Wir fordern 1,0! (HF)

Mit dem Lastenrad von der Quartiersgarage zu Ihren Wohnungen ist nur eine von vielen sehr guten Möglichkeiten. Mit Einstieg in die Planungen gilt grundsätzlich erst einmal die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München. Ein reduzierter Stellplatzschlüssel ist derzeit nicht vorgesehen, es gilt die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München.

- Wurde schon überhaupt überprüft wie viele Parkplätze jetzt dringend benötigt werden? Was wird für die jetzigen Bewohner gebaut? (HF)

Es wurde ein Defizit für die Bestandsbebauung von ca. 200 Parkplätzen identifiziert, die auch im Rahmen der Nachverdichtung den jetzigen Bewohnern zugesprochen werden sollen.

HF: Handkartenfragen (Fragen auf Handkarten), die während der Veranstaltung abgegeben wurden

mHF = Handkartenfragen, die in der Veranstaltung mündlich vorgetragen und direkt beantwortet wurden

NF = nachträglich zur Veranstaltung per E-Mail eingegangene Fragen

- ▶ Die Situation in Ludwigsfeld ist jetzt schon belastet, durch hohes Verkehrsaufkommen und schlechte Parkplatzmöglichkeiten. Viele Menschen aus Dachau versuchen sich, in der Kristallstraße zu treffen, dort zu parken, um auf die Autobahn oder mit dem Bus in die Stadt zu fahren. Heißt es gibt die Einschränkung der Parkmöglichkeiten für Anwohner plus Einschränkung durch den Bus durch temporäre Halteverbote zwischen 7.00 und 19.00 Uhr. (NF)
- ▶ Die jahrzehntelange bekannte Parkplatznot hat sich auch durch die Schaffung von neuen Parkplätzen (Versiegelung von Grünflächen) in den letzten Jahren nicht merklich entspannt. Noch immer werden Grünflächen und Straßenbegleitgrün zugeparkt, wenn sie nicht durch Barrieren geschützt sind. An Wochenenden und insbesondere in den Abendstunden entsteht dadurch ein zusätzlicher Verkehr durch Parkplatzsuchende.
- ▶ Kein Stellplatznachweis für die Wohnungen der alten Siedlung zur Bauzeit notwendig. Der Stellplatzschlüssel der neueren Bebauung hat sich als zu gering erwiesen.
- ▶ Die Änderung der Alters- und Bewohnerstruktur, sowie der Trend zu mehr Mobilität hat die Anzahl der privaten und Dienstfahrzeuge insgesamt erhöht.
- ▶ Die Randlage ohne schnelle und bequeme Anbindungen im ÖPNV und fehlende attraktive Carsharing Angebote führen dazu, dass oft nicht einmal auf den Zweitwagen verzichtet werden kann. (NF)
- ▶ Ein anderer Aspekt der Wohnungen ist die Parkplatzsituation, es ist schwierig pro Wohneinheit mit 0,6 Parkplätzen zu rechnen. Aktuell haben die Bewohner\*innen zwischen 1-3 Autos. Sonst wird die Parkplatzsituation nicht besser, sondern nur noch schlimmer. (NF)
- ▶ Das aktuelle Parkplatzdefizit wird sich durch den Neubau verschärfen, da aktuell ein Stellplatzschlüssel von weniger als 1 propagiert wird. Das heißt es wird nicht einmal für jede Wohnung einen Stellplatz geben. Bei zusätzlichen 2.000 Wohnungen bedeutet das ein Defizit von 1.000 Stellplätzen, wenn man optimistisch davon ausgeht, dass jeder neue Haushalt nur ein Auto hätte. (NF)
- ▶ Wegen der Stadtrandlage und der schlechten Verkehrsanbindung soll der Stellplatzschlüssel mindestens 1 Stellplatz/ pro Wohnung betragen. (NF)
- ▶ Welcher Stellplatzschlüssel ist für die Neubebauung geplant? (NF)
- ▶ Wie soll die aktuelle Parkplatznot vermindert werden? (NF)
- ▶ Welche Alternativen gibt es zum motorisierten Individualverkehr? (NF)

Diese Anmerkungen werden wir mit in den weiteren Planungsprozess nehmen. Ziel ist, neben Schaffung von Wohnraum, die Verkehrsbelastung der Bestandssiedlung zu minimieren.

- Der angestrebte Stellplatzschlüssel pro Wohnung 0,6, der muss bitte 1,0 sein. Wir wollen nicht, vom privaten Individualverkehr weggehen, wir wollen zur e-Mobilität. Aber e-Mobil bedeutet, ich habe nicht ein halbes Auto, das heißt ich habe genauso viele Autos nur mit einem anderen Antrieb. (HF)

Das Thema Stellplatzschlüssel wurde aus den bisherigen Öffentlichkeitsbeteiligungen mitgenommen, ebenso aus diversen runden Tischen zum Thema Parken. Es wird versucht das Defizit in der jetzigen Siedlung Ludwigsfeld zu minimieren. Die Planungen starten und basieren auf der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München.

### *Alternative Mobilitätskonzepte*

---

- Car Sharing Angebote fußläufig innerhalb der Siedlung? (NF)

Im weiteren Verfahren sind detaillierte Verkehrsgutachten auf Grundlage eines konkreten Entwurfes sowie die Entwicklung eines entsprechenden Maßnahmenkonzeptes notwendig. Dieses kann auch neben Erschließung, Parken etc. Standortvorschläge für bspw. alternative Mobilitätsangebote wie Car Sharing beinhalten.

- Das Angebot ist insgesamt nicht geeignet vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen
  - Schon in der Erbauungszeit war die Siedlung durch eine Buslinie angebunden, die damals direkt durch die Siedlung fuhr. Erst nach langen Kämpfen und auf Initiative der Ludwigsfelder wurde 2003 (Linie 182) eine 2. Buslinie (heute 172) nach Feldmoching eingerichtet, die heute stark frequentiert ist.
  - Vorschlag und Wunsch die Buslinie auf der anderen Seite mit dem S-Bahnhof Karlsfeld zu verbinden, wurde nicht realisiert. Eine Verlängerung der Buslinie 175, die vom OEZ (Anbindung U1 und U3) über die Fasanerie bis zum Campingplatz in Alt Ludwigsfeld führt, wurde bisher abgelehnt.
  - Konzepte einer Stadtbahn, die Karlsfeld und Dachau und damit u.U. auch Ludwigsfeld attraktiv an München anbinden, werden schon seit Jahren diskutiert aber nicht realisiert. (NF)

In der Insellage am Stadtrand, in der sich die Siedlung Ludwigsfeld befindet, spielt zum jetzigen Zeitpunkt der motorisierte Individualverkehr noch eine wesentliche Rolle. Daher wird sowohl ein durchdachtes Erschließungssystem mit dem Ziel Durchgangsverkehr zu minimieren als auch eine tragfähige Lösung für den ruhenden Verkehr zu finden eine wichtige Aufgabe im Rahmen des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs.

Der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs auf dem Schienenweg wird mehr Zeit in Anspruch nehmen als die Entwicklung der Siedlung. Eine attraktive Anbindung an den ÖPNV muss in dieser Zeit durch ein Busverkehr sichergestellt werden.

### *Kristallstraße*

---

- Verkehrsberuhigung der Kristallstraße, keine Möglichkeit für Durchgangsverkehr (NF)
- Wird die Kristallstraße dann verkehrsberuhigt (keine Möglichkeit für Ausweichverkehr)? (NF)

Antwort siehe oben: Grundsätzlich ist es das Ziel, die Kristallstraße vom Verkehr zu entlasten. Das soll in erster Linie dadurch geschehen, dass die Karlsfelder Straße durch den Ausbau der „Karlsfelder Str. neu“ an die Dachauer Straße umgesetzt wird. Wie die genaue Erschließung und Entwicklung der Kristallstraße aussehen wird, wird Teil des weiteren Verfahrens sein.

HF: Handkartenfragen (Fragen auf Handkarten), die während der Veranstaltung abgegeben wurden

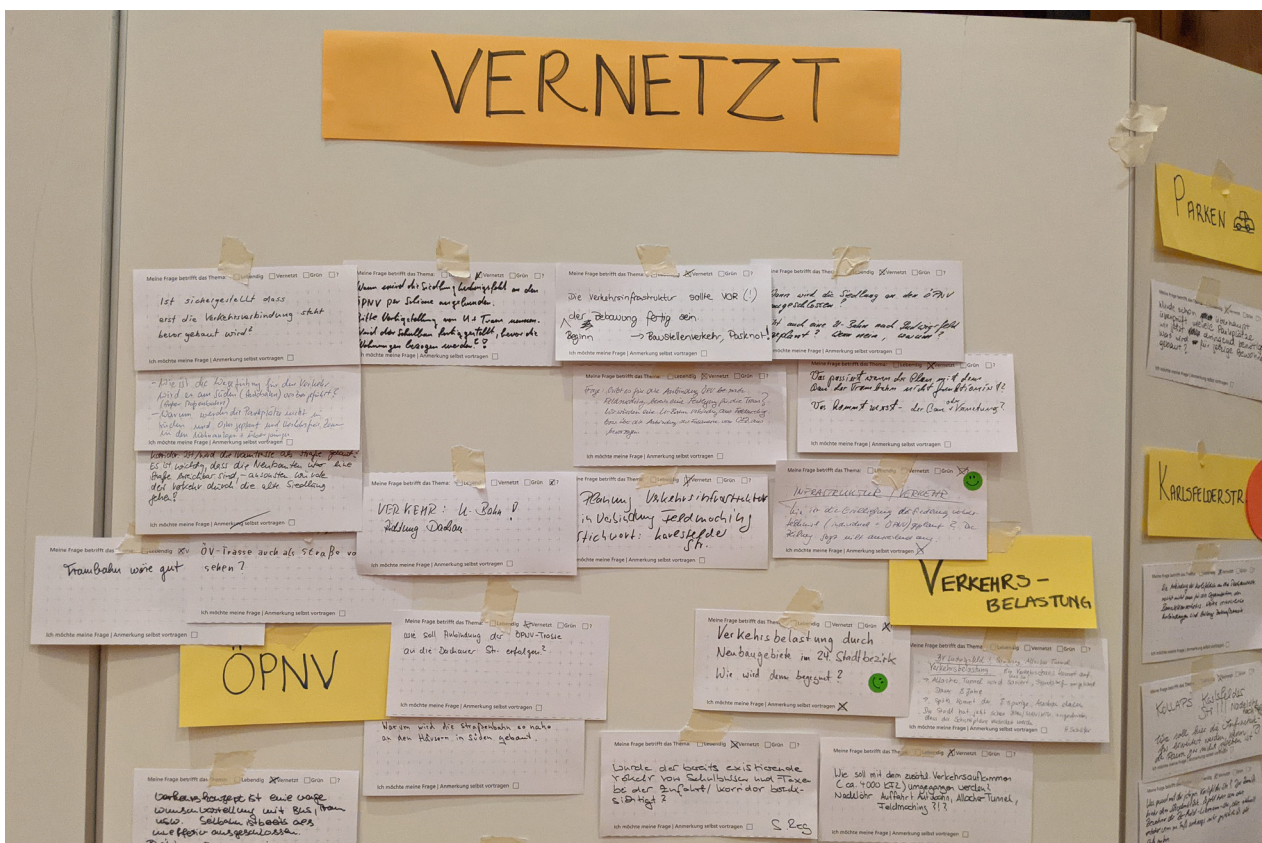
mHF = Handkartenfragen, die in der Veranstaltung mündlich vorgetragen und direkt beantwortet wurden

NF = nachträglich zur Veranstaltung per E-Mail eingegangene Fragen



- Wird es eine Durchfahrmöglichkeit zwischen Schrederwiesen und Karlsfelder Straße geben? (NF)
- Keine Durchfahrmöglichkeit der neuen Erschließung zwischen Schrederwiesen und Karlsfelder Straße! (NF)
- Wenn, wie zu befürchten, eine Verbindung zwischen Schrederwiesen und Karlsfelder Straße möglich wird, ist hier die Gefahr von Schleich-, Abkürzungs- und Ausweichverkehr programmiert. Das oben erklärte und zu erwartende Defizit an Stellplätzen wird sowohl innerhalb der Neubebauung, wie auch in der alten Siedlung zu einem erhöhten Parkverkehr führen. Wenn die optimistischen Prognosen für die Realisierung der Karlsfelder Straße Neu Wirklichkeit werden sollten und ab 2025 der gesamte Verkehr auf der Karlsfelder Straße direkt zur Dachauer Straße abgeleitet würde (ohne Schlupflöcher durch die Kristallstraße) wäre das eine deutliche Verbesserung, die aber rein gar nichts mit dem Entwicklungskonzept zu tun hat, sondern die Erfüllung jahrelanger Versprechungen ist. (NF)

Wie die genaue Erschließung und Entwicklung der Siedlung Ludwigsfeld aussehen wird, wird Teil des weiteren Verfahrens sein. Grundsätzlich wird auch ein Anschluss über die Schrederwiesen mit Anschluss an die Dachauer Straße geprüft werden. Es ist jedoch das erklärte Ziel der Planung, durch entsprechende Maßnahmen Schleichverkehre zu verhindern.



Pinnwand mit den Handkarten der Bürger\*innen zum Themenbereich „Vernetzt“

HF: Handkartenfragen (Fragen auf Handkarten), die während der Veranstaltung abgegeben wurden

mHF = Handkartenfragen, die in der Veranstaltung mündlich vorgetragen und direkt beantwortet wurden

NF = nachträglich zur Veranstaltung per E-Mail eingegangene Fragen

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Wenn man sich die Pläne anschaut, dann wirkt die Straßenbahntrasse irgendwie wie reingemalt, damit ein bisschen ÖPNV vorkommt. Was ist genau geplant? Wo soll die Straßenbahntrasse beginnen, wo soll die aufhören? Wann soll diese fertig werden? Eine Straßenbahnplanung und anschließende Umsetzung benötigen Zeit. 5 oder 6 Jahren sind hier sicherlich zu kurz veranschlagt. Wie sollen sich die Menschen in der Zwischenzeit fortbewegen? (mHF)
- Sind die Flächen-Eigentümer, die von der Planung der Straßenbahntrasse betroffen sind, schon angesprochen worden? Wo die Trasse eingezeichnet ist, das ist zwar Ackerfläche, aber das gehört jemanden. Auf der Skizze eingetragen ist Rechts die Autobahn und dann kommt der Rangierbahnhof. Wo soll dort eine Straßenbahntrasse entlangführen? (mHF)

*Antwort des Mobilitätsreferates auf der Veranstaltung:* Zum genauen Trassenverlauf der geplanten Straßenbahnlinie kann aktuell noch nichts Genaues gesagt werden. Auf der Folie Vernetzung geht eine grüne Linie vom Am Hart zur Lerchenauer Straße und danach gehen ein paar Pfeile in Richtung Karlsfeld. Diese Pfeile bedeuten tatsächlich, dass die Planungen für diese Strecke noch nicht weiter fortgeschritten sind. Man sieht dies an der Farbskalierung: Grün ist Kategorie A, Gelb ist Kategorie B.

Der gezeigte Korridor bedeutet, dass die Planer aktuell noch nicht genau wissen, wo die Trasse exakt entlangläuft. Das ist Teil des städtebaulichen Entwurfs, wo die Planung für den Bereich des Umgriffs näher ins Detail geht. Fakt ist aber, dass eine Nachverdichtung der Siedlung Ludwigsfeld, ohne den ÖV zu berücksichtigen, aus verkehrsplanerischer Sicht nicht vorstellbar wäre.

Die Grundstücke, auf denen die Tram-Trasse innerhalb des Strukturkonzeptes eingezeichnet ist, sind im Eigentum einer der Entwicklerfirmen. Grundsätzlich kann man aber über die finale Lage der Trasse abschließend noch keine genauen Angaben machen, da hier erst die kommenden Planungsschritte (Wettbewerb) abgewartet werden müssen.

Wie kann man die Verkehrsmassen bewältigen? Unser Ziel ist es, durch die Planung zu schaffen, dass gar nicht so viele Verkehre aus dem Gebiet heraus entstehen. Man wird dies natürlich nicht vermeiden können, aktuell legen die Menschen in Deutschland ungefähr 3,4 bis 3,8 Wege pro Tag zurück. Diese Zahlen gilt es zu drücken, durch Gelegenheiten, die vor Ort geschaffen werden. Dies hat mit Dichte zu tun und dies hat etwas mit Angebot zu tun. Wenn es gelingt, diese Wegehäufigkeit oder vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Umweltverbund (bezeichnet die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel) besser zu verschieben, wie: mehr Leute gehen zu Fuß, mehr Leute fahren Fahrrad, mehr Leute nutzen den ÖPNV, dann haben wir am Ende gar nicht mehr diese gravierenden Zahlen. Das Mobilitätsreferat hofft, dass es mit den Planungen in die richtige Richtung geht.

- ▶ Wie wird der Baustellenverkehr während der Bauphase organisiert? (NF)
- ▶ Keinerlei Baustellenverkehr innerhalb der Siedlung. (NF)
- ▶ Die Anbindung der Karlsfelder Straße an die Dachauer Straße reicht nicht aus für die Organisation des Baustellenverkehrs. Weitere verkehrliche Anbindungen sind bislang Zukunftsmusik. (HF)

Die Erschließung der Baustellen ist Bestandteil einer jeden einzelnen Hochbaumaßnahme. Sie muss in jedem Fall so abgewickelt werden, dass sie die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse der Anlieger nicht übermäßig beeinträchtigt.

- ▶ Ist das erhöhte Verkehrsaufkommen an der neuen Förderschule berücksichtigt (NF)
- ▶ Wurde der bereits existierende Verkehr von Schulbussen und -Taxen bei der Zufahrt / Korridor berücksichtigt? (HF)

Bei der Verkehrserzeugung und -verteilung sowie bei der Leistungsfähigkeitsberechnung werden solche Entwicklungen bzw. Verkehre berücksichtigt.

### *Konzept zum Verkehr*

---

- ▶ Die auf den Seiten 19, 21, 23 und 25 der Präsentation skizzierte ÖPNV-Anbindung erweckt den Anschein von „hastig hingemalt“. Diese skizzierte Anbindung berücksichtigt in ihrem weiteren Verlauf an bestehende Verkehrswege weder die Autobahn A 99 noch den Rangierbahnhof, welcher sich zwischen Ludwigsfeld und Moosach befindet. Auf den Seiten 21, 22 und 25 der Präsentation durchschneidet dieser „gedachte“ ÖPNV-Verlauf sowohl den skizzierten Bereich „Bezahlbares Wohnen für alle Bevölkerungsgruppen“ als auch den skizzierten „Lärmschutz durch Baustrukturen“. (NF)
- ▶ Wie ist die Erschließung der Siedlung verkehrstechnisch (individuell + ÖPNV) geplant? Die Zeichnung ??? sagt nicht ausreichend aus. (HF)
- ▶ Es ist sehr beschämend, dass auch im neuen Entwicklungskonzept [gemeint ist das Strukturkonzept aus dem Jahr 2021 als Vertiefung der Strukturskizze aus dem Jahr 2019], keine realistischen Konzepte für Verkehr, Parkplätze und öffentlichem Nahverkehr entwickelt worden sind, sondern nur vage Absichten präsentiert wurden. Nach Meinung der Bewohner ist es unbedingt notwendig, dass diese Problemfelder bereits im Vorfeld gelöst werden müssen! (NF, IGLU e.V.)

Ein Strukturkonzept ist eine informelle Planung, welche zukünftig mögliche Nutzungen und deren Verteilung in einem bestimmten Gebiet darstellt, ebenso wie ein überschlägiges Nutzungsmaß, die übergeordnete verkehrliche Erschließung, freiräumliche Belange sowie technische und soziale Infrastrukturen. Die genaue Lage von Gebäuden, Straßen, Fuß- und Radwegen sowie ÖPNV Trassen sind nicht Teil eines Strukturkonzepts und werden in weiterführenden Planungsschritten erarbeitet.

Das Strukturkonzept Siedlung Ludwigsfeld bildet die Grundlage und dient als Orientierung für die folgenden Planungsschritte. Als nächster Schritt steht ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb an, der auf dem Strukturkonzept aufbauen und einen detaillierten Entwurf mit Darstellung von Gebäuden, Straßen und Freiflächen zum Ergebnis haben wird. Da im Strukturkonzept manche Belange nur im Überblick und schematisch dargestellt wurden, müssen im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb darüber hinaus zusätzliche konkrete und detaillierte Vorgaben beachtet werden

Alle Vorgaben, d.h. das Strukturkonzept aber auch zusätzliche Vorgaben fließen somit in die Wettbewerbsauslobung ein.



- ▶ Verkehrsbelastung durch Neubaugebiet im 24. Stadtbezirk. Wie wird dem begegnet? Wie sieht das Erschließungskonzept für die Neubaubereiche aus? (NF)
- ▶ Die Verkehrsbelastung der Karlsfelder Straße wird sich durch die Neubebauung erhöhen, da ein großer Teil der ca. 5.000 zusätzlichen Einwohner die Karlsfelder Straße u.a. für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen und zu Freizeitaktivitäten nutzen werden. Da auch eine Anbindung nach Süden über die Schrederwiesen geplant ist, wird sich auch hier eine erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens ergeben. (NF)
- ▶ Der zusätzliche Verkehr im Zusammenhang mit dem Neubau der Förderschule und dem dadurch anfallenden Schülerverkehr wird zu erheblichen Konflikten führen. (NF)
- ▶ Die Rothwiesenstraße und die Schrederwiesen sind als Anbindung an die Dachauer Straße aktuell für die Aufnahme dieses Verkehrsaufkommens nicht ausgelegt. (NF)
- ▶ Die Schrederwiesen in südl. Richtung sind abwechselnd einspurig und schon heute hat der Bus häufig Probleme ohne Halt zu passieren. (NF)
- ▶ Zudem führen die Schrederwiesen durch ein neues Wohngebiet, was sich wahrscheinlich in Zukunft noch vergrößern wird. Die auf der Planung dargestellte Straße, der Ausbau der Karlsfelder Straße, ist die einzige Möglichkeit aus der neuen Wohnsiedlung von A nach B zu kommen, dann ist das ein Nadelöhr, was der Stadtrat als ausreichend bezeichnet. (NF)
- ▶ Warum werden die Parkplätze nicht im Süden und Osten geplant und verkehrsfreie Zone in den Wohnanlagen + Übergängen ? (HF)

Bestandteil des nachfolgenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs wird die Erarbeitung eines detaillierten Erschließungskonzeptes einschließlich eines Konzeptes für den ruhenden Verkehr sein. Dabei sind stimmige Lösungsvorschläge in Abhängigkeit zum jeweiligen städtebaulichen Entwurf zu erarbeiten und in das Gesamtkonzept zu integrieren. Im weiteren Verfahren (Wettbewerb und Bebauungsplanverfahren) werden verkehrlichen Belange fortlaufend fachlich begleitet und überprüft.

- Wie soll mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (ca. 4.000 Kfz) umgegangen werden? Nadelöhr Auffahrt Autobahn, Allacher Tunnel, Feldmoching ?!? (HF)
- BV Ludwigsfeld | Sanierung Allacher Tunnel Verkehrsbelastung: Ein Verkehrschaos kommt auf uns zu
  - Allacher Tunnel wird saniert, Standstreifen ausgebaut, Dauer 8 Jahre;
  - später kommt die 8-spurige Autobahn dazu.Die Stadt hat jetzt schon BMW/MAN/MTU angeschrieben, dass die Schichtpläne verändert werden. (HF)

Für die Sanierung des Allacher Tunnels gibt es ein separates Planfeststellungsverfahren, das sich um den Umleitungsverkehr während der Bauphase kümmert. Ob es durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu einem Nadelöhr kommen wird, ist Teil des Verkehrsgutachtens

## Radwegeverbindung westlich Schwabenbächl mit Brücke über Würmkanal

---

- Die notwendige Fahrradbrücke über die Würm, um die Parkflächen, die Einkaufsmöglichkeiten und die Grundschule besser zu erreichen, ist in den Planungen erst in den nächsten Jahren vorgesehen. Wann kann man mit einer genaueren Planung der Umsetzung rechnen bzw. warum kann man dies nicht direkt machen, da es doch ausschließlich Vorteile für die Bevölkerung hat und anderen Baumaßnahmen nicht im Wege stehen sollte? (NF)
- Eine Fahrradverbindung über eine Brücke nach Karlsfeld ist schon seit min. 10 Jahren in Planung. (NF)

Die Radwegverbindung westlich des Schwabenbächls von der Kristallstraße über die Karlsfelder Straße und den Würmkanal nach Karlsfeld kann zukünftig eine sichere Verbindung für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen nach Karlsfeld herstellen. Hierzu wurde eine Konzept- und Machbarkeitsstudie erstellt, die im Februar 2021 vom Stadtrat beschlossen wurde. Aktuell ist das Baureferat mit der Vorplanung beauftragt. Diese liegt derzeit noch nicht vor. Da die Landeshauptstadt München zudem noch Grundstücke erwerben muss, kann noch keine konkrete Aussage zum Zeitplan der Umsetzung getroffen werden.

- Es ist ein Fahrradweg Diamantstraße in Richtung der Neubauten eingezeichnet der explizit nicht im Besitz der Stadt ist. Bitte um Rückmeldung wie sie das handhaben wollen, von versicherungstechnischen Fragen ganz abgesehen. (NF)

Das Strukturkonzept stellt einige Planungsziele, wie z.B. die Vernetzung mit Fuß- und Radwegen innerhalb des Quartiers teilweise nur schematisch dar. Das bedeutet, dass noch nicht konkret verortet werden kann, wo und wie genau dieses Planungsziel umgesetzt werden kann. Im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb werden die Eckdaten und Planungsziele, die aktuell teilweise noch nicht verortet werden können, in einen konkreten Entwurf umgesetzt. Dieser Entwurf wird für die Erarbeitung eines Bebauungsplans zu Grunde gelegt, in dem konkrete Regelungen und Festsetzungen gefasst werden.

- Wie sieht es mit der Verkehrsbelastung durch die Entwicklung von Neubaugebieten im 24. Stadtbezirk aus und wie wird dem begegnet? Diese Frage betrifft die Siedlung Ludwigsfeld mit der geplanten Neubebauung, das Quartier Hochmuttinger Straße mit ca. 1.440 Bewohnern, Ratold und Raheinstraße, dann das Lerchenauer Feld und die Eggartensiedlung. Überschlägig könnten das ca. 13.000 Einwohner sein, vergleichbar einer Stadt wie Wasserburg, die im Stadtbezirk ein neues Zuhause finden. Wie wird dies in den aktuellen Verkehrskonzept berücksichtigt? (mHF)
- Ludwigsfeld hat aktuell eine Einwohnerzahl von ca. 3.200 Menschen. Wenn man von einer Erweiterung von 1.800 bis 2.000 Wohnungen ausgeht, bedeutet dies, dass einmal 5.000 neue Einwohner hier leben werden. Dann befinden sich in der Summe 8.000 Menschen in Ludwigsfeld. Das Straßennetz wird diese 8.000 Einwohnerinnen und Einwohner nicht verkraften. (mHF)

*Antwort des Mobilitätsreferates auf der Veranstaltung:* Das Mobilitätsreferat erstellt für jedes Bebauungsplangebiet, sei es die Lerchenauer Straße, sei es der Eggarten oder sei es in diesem Fall die Siedlung Ludwigsfeld, Verkehrsgutachten. Diese Verkehrsgutachten werden auf Basis der Modellberechnungen mit dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München getätigt.

Innerhalb dieses Verkehrsmodells, für das jeweilige Projekt, also in dem Fall die Siedlung Ludwigsfeld, sind alle Baumaßnahmen und geplanten Quartiere der Stadt München berücksichtigt. Sprich, ein Verkehrsgutachten für die Siedlung Ludwigsfeld berücksichtigt zugleich alle Neubauquartiere der Stadt München, also auch die Lerchenauer Straße, die Hochmuttinger Straße sowie die Ratoldstraße.

Die Frage nach dem Verkehrsaufkommen wurde seit 2019 häufiger diskutiert und auch im Strukturkonzept berücksichtigt. Thema und Fokus Durchgangsverkehr: aus verkehrsplannerischer Sicht ist es die Voraussetzung dafür, dass die Planungen, wie sie hier dargelegt wurden, vorangetrieben werden konnten, dass man einen neuen Zugang zur Dachauer Straße erhält. Sprich, dass der Verkehr nicht durch die Bestandssiedlung bzw. die Kristallstraße abgeleitet wird, sondern einen neuen funktionsfähigen Anschluss erhält, nämlich die „neue“ Karlsfelder Straße. Diese scheint tatsächlich, nach jahrelangen Querelen, mehr oder weniger vor dem Baubeginn zu stehen.

*Ergänzende Antwort des Referates für Klima- und Umweltschutz auf der Veranstaltung:* Es wurden im Vorfeld viele Untersuchungen angestellt: Woher kommt die Lärmbelastung im Gebiet? Quellen hierfür sind die Autobahn im Süden (A99), die Karlsfelder Straße, die Dachauer Straße und natürlich die nördlich gelegene MAN Teststrecke. Im zweiten Schritt wurden die Modelle, die in der Präsentation kurz gezeigt wurden, daraufhin untersucht: Wie sind diese Lärmthemen zu bewältigen? Wie kann man mit dem Lärm von der Wohnseite her umgehen? Die Erkenntnisse daraus sind in das Strukturkonzept eingeflossen und werden auch weiter berücksichtigt. Eine wichtige Aussage war, dass mit diesen Themen umgegangen werden kann, dass sie bewältigbar sind. Und



was auch festgestellt wurde ist, dass es in der Kernsiedlung insgesamt ruhiger werden wird, da die Siedlungserweiterung eine abschirmende Wirkung für die Bestandsbebauung haben wird.

*Antwort des Mobilitätsreferates auf der Veranstaltung:* Bei Verkehrsmodellberechnungen werden Durchschnittswerte herangezogen: die einen gelten für Feldmoching und die anderen gelten für das Glockenbachviertel. Man unterscheidet, im Glockenbachviertel hat man einen niedrigeren Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV Anteil) als z.B. in Feldmoching. Und in der Siedlung Ludwigsfeld hat man wahrscheinlich noch einen höheren MIV Anteil als insgesamt in Feldmoching. Autos kann niemand wegzaubern. Die Autos sind vorhanden und werden hoffentlich weniger. Für jeden Bebauungsplan wird ein Verkehrsgutachten erstellt. Kommt das Verkehrsgutachten zu dem Ergebniss, dass der Verkehr nicht abwickelbar wäre, würde der Gutachter Maßnahmen aufzeigen, wie der Verkehr abwickelbar wird, oder ein Votum aussprechen: „Bitte hier nicht bauen, den Verkehr bekommen wir nicht hin.“ Die Verkehrliche Voruntersuchung hat das Ergebnis gebracht, es passt, der Verkehr ist abwickelbar. Dennoch sollten Verbesserungen durchgeführt werden, dies steht im Strukturkonzept und die Themen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen, wie: Schauen Sie, dass Sie den ÖPNV ausbauen und den Durchgangsverkehr in der Kristallstraße in den Griff bekommen, weil dort die Kreuzung am Limit ist. Und so versucht die Verkehrsplanung die verkehrlichen Probleme in den Griff zu bekommen. Das es in den Spitzenstunden zu Staus kommt oder gerade zu den „Rushhour“ Zeiten, lässt sich nicht vermeiden. Da gibt es aktuell keine bessere Lösung. Dann müssen wir teilweise einfach auch tatsächlich damit leben, auch wenn es nervig ist.

Und, bei der Erweiterung des Gebiets geht es nicht nur um den Bau einer Straßenbahn und eines Supermarktes, sondern eine Stadt lebt davon, dass ihre Stadtviertel auch lebenswert sind, dass es da ein gutes Flair gibt.

# Themenbereich „Grün“



Folie Themenbereich „Grün“

In der Themenkarte „Grün“ werden die wesentlichen Merkmale, Besonderheiten und Charakteristika der Grün- und Freiflächen dargestellt. Die Baumkartierung im Baumbestandsplan diene dafür als Grundlage. Mit einer Schraffur werden der ortsbildprägende Baumbestand und die Grün- und Freiflächen in der Bestandssiedlung schematisch dargestellt. Auch in den neuen Entwicklungsschwerpunkten sind öffentliche und private Grün- und Freiflächen vorgesehen, um ein zusammenhängendes Grün- und Freiraumkonzept zu erhalten bzw. zu schaffen. Es wird sicher gestellt, dass jedem\*r Einwohner\*in der Bestandssiedlung und der Neubaubereiche mindestens 20 m<sup>2</sup> öffentliches / privates Grün zur Verfügung stehen. Die Biotopstrukturen werden größtmöglich erhalten und Korridore für die Biotopvernetzung geschaffen. Die übergeordnete Biotopvernetzung Schwabach soll gesichert und gefördert werden. Die hellgrünen Pfeile zeigen die Vernetzungskorridore für Biotope und Durchlüftung.

### ► Fragen

### Antworten der Verwaltung

- Wie wollen Sie die gesetzlich verankerten 20 qm Grünfläche pro Einwohner realisieren ohne nennenswerte zusätzliche Grün- und Erholungsflächen zu schaffen und ohne den aktuellen Grünflächenanteil pro Einwohner zu reduzieren? (NF)
- Die Kritik, dass das gesamte Entwicklungsgebiet zum Vergleich herangezogen werden müsste, wäre nur dann berechtigt, wenn der Rest Ludwigsfelds unbebaut wäre. Hier gibt es aber schon eine Wohnbebauung, deren Durchschnittswert bei ca. 59 WE/ha liegt und der durch die geplante Nachverdichtung deutlich erhöht werden soll. Eine Gesamtbetrachtung des Untersuchungsgebietes ist für Überlegungen zur Infrastruktur und zu Natur- und Klimaschutz sicherlich sinnvoll. Bei Vergleichen der Bebauungsdichte und dem Nachweis von Grün- und Erholungsflächen ist das nicht akzeptabel, da es nur ein reines Rechenkunststück ist und in Wirklichkeit zu Lasten der vorhandenen Wohnqualität geht, wenn in Wirklichkeit keine zusätzlichen Flächen ausgewiesen werden. (NF)
- Auch bei einer Verringerung der Bebauungsdichte sind dringend zusätzliche Erholungsflächen vorzusehen! (NF)
- Es werden keine zusätzlichen Grün- und Erholungsflächen geschaffen, sondern der rechnerische Nachweis der Mindestanforderungen führt zu einer Verschlechterung der Gesamtsituation. (NF IGLU e.V.)
- Die Bürger lehnen eine zusätzliche Neubebauung von 2.000 WE ab, sie fordern einen Verzicht auf eine Nachverdichtung innerhalb der alten Wohnsiedlung und nur eine maßvolle Neubebauung an den Rändern, so dass die bestehenden Grünflächen im Ganzen erhalten bleiben. Sie sind ein notwendiger Garant für eine wünschenswerte intakte Natur und gutes Mikroklima für die dort lebenden Menschen! (NF IGLU e.V.)

Pro Einwohner\*in der Siedlung aus den 1950er Jahren stehen aktuell im Bestand überschlägig ca. 70 m<sup>2</sup> erholungsrelevante Grün- und Freifläche zur Verfügung. In den Neubaubereichen werden ebenfalls Grün- und Freiflächen geschaffen, so dass künftig insgesamt in der Bestandssiedlung und den Neubaubereichen 20 m<sup>2</sup> pro Einwohner\*in zur Verfügung gestellt werden können. Insgesamt vergrößert sich somit die für die Erholung nutzbare Grünfläche im Umgriff, da auch in den Neubaugebieten Grünflächen geschaffen werden, die aktuell Ackerflächen sind.



- Es werden 2.000 Wohnungen auf engem Raum gebaut und zusätzlich 20 qm Grünfläche geplant. Sind hier lediglich begrünte Dächer eingepreist? (HF)
- Gilt 20 qm Grünfläche pro Einwohner für Bestand und für Neubauten? (HF)
- Genug Grün wäre wichtig. (HF)
- Mehr Grün anstatt Parkplätze. (HF)

Die öffentlichen und privaten Grünflächen wurden insgesamt über Bestandssiedlung und Neubaubereiche ermittelt. Es ist zu gewährleisten, dass pro Bewohner\*in im überplanten Bestand und in den Neubaubereichen 20 m<sup>2</sup> erholungsrelevante Grünfläche zur Verfügung steht. Die Berechnung wird auf die überplanten Bereiche angewendet, d.h. die privaten Entwicklungsflächen und die Flächen der Landeshauptstadt München.

Die Flächen der nicht überplanten Bereiche, wie beispielsweise die Reihenhäuser südlich und die Mehrfamilienhäuser östlich der Bestandssiedlung aus den 1950er Jahren, fließen nicht in die Berechnung ein und sind von Veränderungen ausgenommen. Die erholungsrelevanten Grünflächen, die der aktuellen Berechnung zu Grunde liegen, wurden auf dem Boden und nicht anteilig auf den Dächern angesetzt.

- 
- Inwieweit wird der regionale Grünzug beeinträchtigt? (HF)

Im Osten und Süden grenzt der Regionale Grünzug an das Planungsgebiet an und tangiert teilweise die Flächen im Süden. Der Regionalplan ist aufgrund seiner großen Maßstabsebene nicht flächenscharf. Um eine mögliche Beeinträchtigung des Regionalen Grünzugs in diesem sehr frühen Planungsstadium abzuklären, wurde die Höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Oberbayern um eine erste Einschätzung gebeten. Im Ergebnis steht die Planung nach derzeitigem Kenntnisstand den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen. Im Rahmen der Bauleitplanung ist die Höhere Landesplanungsbehörde erneut zu beteiligen. Durch klimaökologische Gutachten ist zu belegen, dass durch eine Entwicklung die Funktionen des Regionalen Grünzuges nicht beeinträchtigt werden.

---

- Die Anzahl der Wohneinheiten wurden von 2.100 auf 2.000 reduziert, das betrachten wir als Erfolg. Aber wird dies nicht eine überdimensionale Mammut siedlung? Es handelt sich hier um den Stadtrand, der vom Grün lebt. Diese Frei- und Grünflächen werden dann verschwinden. Aktuell nutzen 1.800 Menschen diese Grünflächen. Kommen 2.000 Wohneinheiten dazu, werden es insgesamt 6.500 Menschen, die sich die verbleibenden, restlichen Grünflächen teilen müssen. Das ist Wahnsinn, weil diese Grünflächen sind in der alten Siedlung. Sie sind umgeben von der Dachauer Straße, der Karlsfelder Straße, der Autobahn im Süden und ein paar Feldern. Die 20 qm Freifläche pro Person, sind es die Felder oder ist es die alte Siedlung? Wir bitten die Verantwortlichen diesen gigantischen Wohnungsbau nicht zuzustimmen, weil es einen ausgewogenen Lebensraum braucht für Mensch und Natur. (mHF)
- Der Begriff Dichte ist schwierig. Man muss ein Quartier dicht bebauen, weil man annimmt, dass es sonst nicht als Quartier funktioniert. Vor 4 bis 5 Jahren gab es wohl noch einen Richtwert von 32 qm Grün. Dies wurde in ganz Deutschland so umgesetzt und man kann so auch lebenswert und mit hoher Qualität bauen. Man muss nicht dicht bauen, das ist eine Entscheidung. (mHF)
- In der Vorstellung hieß es, die Lückenbebauung im Bestandsgebiet soll behutsam oder gar nicht erfolgen? Das sind breite Interpretationsmöglichkeiten. Wie stellt sich das real dar? (mHF)

*Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung auf der Veranstaltung:* In der Bestandssiedlung gibt es einen sehr erhaltenen Baumbestand. Es liegt ein parkartiger Charakter vor und daher wird es in diesem zentralen Gebiet nur eine sehr behutsame bis keine Nachverdichtung geben. Das bedeutet, dieser parkartige Charakter, die Strukturen, der ortsbildprägende Baumbestand wird erhalten. Dort wird es nur in ganz behutsamen Maßen Neubauten geben, vielleicht hier und da mal an einem Punkt.

Auch im „überplanten Bereich“ werden für jede\*n Einwohner\*in Erholungsflächen, als öffentliche und private wohnungsnahe Grünflächen, hergestellt werden. Über das gesamte Planungsgebiet wird so sichergestellt, dass für jede\*n Einwohner\*in 20 m<sup>2</sup> Grünfläche zur Verfügung stehen, dies gilt pro Einwohner\*in für Bestand und für Neubauten. Das heißt, die neue Bewohnerschaft muss nicht auf Ackerflächen spielen, sondern es werden qualitätsvolle zusammenhängende Freiräume geschaffen. Die Abteilung für Grünplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung sorgt dafür, dass diese Freiflächen bei der weiteren Planung mitgedacht werden.

Die Pläne, die die Architekt\*innen, Landschaftsarchitekt\*innen und Stadtplaner\*innen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung als mögliche Siedlungsentwicklung dargestellt haben, wurden geprüft. Und zwar genau gespiegelt mit diesen 20 m<sup>2</sup> pro Einwohner\*in. Die Pläne wurden gegen gerechnet und geprüft von den Kolleg\*innen, die hier auch am Informationsabend anwesend waren.

- Wo werden die Grünflächen nachgewiesen? Am Boden oder auch auf den Dächern? (mHF)

*Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung auf der Veranstaltung:* Bei den nachzuweisenden Erholungsflächen der gemeinschaftlich nutzbaren privaten und öffentlichen Grünflächen handelt es sich um Orientierungswerte, die mindestens eingehalten werden müssen und auf dem Boden nachgewiesen werden. Insgesamt sind 20 m<sup>2</sup> Grünfläche je Einwohner\*in anzusetzen: Diese teilen sich auf in 10 m<sup>2</sup> öffentliche Grünfläche und 10 m<sup>2</sup> private Erholungsfläche. Von einer begehbaren Dachbegrünung können maximal 2 m<sup>2</sup> der 10 m<sup>2</sup> für das private „gemeinschaftlich nutzbare Grün“ angerechnet werden. Von der Gesamtsumme von 20 m<sup>2</sup> Erholungsflächen dürfen maximal 2 m<sup>2</sup> auf einem Dach nachgewiesen werden und diese gemeinschaftlich nutzbare Dachfläche muss für alle Menschen zugänglich sein z.B. mit Aufzügen.

► Warum ist diese Dichte erforderlich? (HF)

Damit es zukünftig Infrastrukturen wie beispielsweise einen Nahversorger, Gastronomie, oder auch eine Apotheke oder Arztpraxis geben kann, ist eine entsprechende Anzahl an potentiellen Kund\*innen, Gästen bzw. Patient\*innen erforderlich. Nur so werden sich Infrastrukturen ansiedeln und auch wirtschaftlich tragen können.

1.800 bis 2.000 Wohneinheiten auf 26,4 Hektar das ist der Vergleich, z.B. zum Eggarten mit 21 Hektar bzw. Ratold-/Raheinstrasse mit 11 Hektar. Das ist das Schwierige an Vergleichen. Dichte hat immer etwas damit zu tun, welche Flächen man im Bezug setzt. Tatsächlich ist es ein wichtiges Anliegen für die Verwaltung auch im Neubau begrünte Gebiete zu haben, auch für die neuen Einwohner\*innen. Es ist allerdings wichtig, dass nicht nur neue Gebäude entstehen. Es sollen nicht zwei gesonderte Wohnbereiche geschaffen werden. Damit die Siedlungsbereiche zusammenwachsen und die Bewohner\*innen zusammenkommen, damit eine Mischung entsteht, sind beispielsweise qualitätvolle öffentliche Grünflächen wichtig.

► Neubebauung mit der gleichen Anzahl Wohneinheiten wie Bestand in Form einer ressourcenschonenden Bauweise mit einer autarken Energieversorgung, deutlich mehr Grün- und Erholungsflächen und einer direkten Anbindung an den Allacher Forst. (NF)

Mit dem Klimafahrplan hat sich die Stadt München dazu bekannt, bei künftigen Planungen ein besonderes Augenmerk auf die klimatischen Auswirkungen zu legen. In den weiteren Planungsschritten ist ein Klima- und Energiekonzept zu erstellen. Außerdem ist gutachterlich zu belegen, dass die günstige klimatische Situation für Neubau und Bestand erhalten bleibt z.B. durch das Freihalten von Korridoren für die Durchlüftung, Dachflächenkonzeption, Großbaumstandorten, Regenwassermanagement, Begrünung von Innenhöfen etc. Im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden ist eine dichtere, höhere Bebauung ressourcenschonender als eine niedrigere, flächenhafte Bebauung. Es gilt den Anteil versiegelter Flächen möglichst gering zu halten.

Der geplante Fuß- und Radweg westlich des Schwabenbächls schließt eine Lücke im Radwegenetz zwischen Ludwigsfeld, Karlsfeld und Feldmoching und schafft eine attraktive Verbindung zu den Naherholungsgebieten im Norden und Süden der Siedlung Luwigsfeld.



- ▶ Welche Vorkommen an geschützten Arten wurden entdeckt und wie soll mit diesen umgegangen werden? (HF)
- ▶ Durch die vielen neuen Wohnungen die gebaut werden sollen, wird auch der Lebensraum für die Tiere massiv eingeengt. Darunter fallen nicht nur die Haustiere, sondern auch die Wildtiere etc. (NF)
- ▶ Ich bitte die Nachverdichtung innerhalb der Siedlung zu überdenken. Die Bebauung am Rand sowie die Schaffung neuer Parkplätze sind sehr zu begrüßen. Aber zwischen Rubin- und Opalstraße die Fläche zu bebauen, halte ich für nicht tragbar. Es sind dort sehr schöne, alte Bäume und eine Grünfläche, die die Kinder zum Spielen nutzen. Die Eichhörnchen, Igel und Vögel brauchen ihren Lebensraum. Unsere Tochter hat geweint, weil sie nicht möchte, dass ihr "Geheimversteck" zerstört wird. (NF)

Bisher wurden im Rahmen vorgezogener Kartierungen Biotoptypen, Baumhöhlen sowie relevante Artengruppen, u.a. Fledermäuse, Vögel, Amphibien und wichtige Insektengruppen im Planungsumgriff und der Umgebung erfasst. Im weiteren Verfahren sind ergänzende Erhebungen zur Bestandssituation der Tier- und Pflanzenarten sowie die Erstellung von Unterlagen für eine „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (saP) vorgesehen. In dieser werden Maßnahmen erarbeitet und dargelegt, wie die Beeinträchtigung von bestimmten Tierarten vermieden oder minimiert werden kann. Das Strukturkonzept sieht im Bereich der Bestandsiedlung nur eine geringe Nachverdichtung vor, so lassen sich auch Höhlenbäume als Brutstätten für Vögel großteils erhalten. Sollten Habitate für streng geschützte Arten durch die Bebauung und Nachverdichtung entfallen, müssen diese ersetzt werden. Insbesondere für die Wechselkröte mit bekanntem Vorkommen im Plangebiet ist die Bereitstellung geeigneter Ersatzflächen (CEF-Flächen) im unmittelbaren Siedlungsumfeld notwendig. Außerdem können zur Habitatvernetzung innerhalb des Plangebietes erforderlich werden.

Im Rahmen der Machbarkeitstudien wurden in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde (UNB) die Anforderungen an Biotopvernetzungskorridore entlang des Schwabenbächles und in Ost-West, sowie Nord-Südrichtung definiert.

Diese Anforderungen werden Bestandteil der Auslobung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs sein.

- Klimawandel berücksichtigen, in München wurde der Klimanotstand ausgerufen. Wie lässt sich das mit der geplanten massiven Bebauung vereinbaren? (HF)
- Es wird immer wärmer, Frischluftschneisen verschwinden, seltene, geschützte Tiere verschwinden
- Bei den derzeitigen Planungen werden auch die Auswirkung auf die aktuell drängenden Probleme des Klimaschutzes und des Stadtklimas in keiner der Arbeitsstudien thematisiert. (NF IGLU e.V.)
- Vor allem auch in Hinblick zum Klimawandel darf nicht alles bebaut werden. Wir haben jetzt schon bei größeren Regenfällen enorme Probleme mit Überschwemmungen. In der Rubinstraße wäre uns beinahe der Keller vollgelaufen da das Wasser durch die Eingangstür drang. (NF)
- Klima ist das Thema der Zukunft, durch Verdichtung wird immer mehr der Natur genommen, Bäume usw. müssen weichen. Zu sagen, dass 20 qm für eine Person reichen, um Erholung zu schaffen ist per se hier an der Stelle eine Krux. In unmittelbarer Nähe ist die Autobahn, man muss Lärmschwellen bauen, damit die Anwohner nicht gestört werden. Heißt man sitzt nicht nur in Betonbauten mit wenig Natur, sondern sie sind auch noch eingezäunt. Laut Ihrer Planung des ÖPNV "2035+" würde die ÖPNV - Trasse genau durch diese Lärmschwellen hindurchführen. (NF)
- Warum wurden im aktuellen Vorschlag zum Eckdatenbeschluss [gemeint ist der Entwurf des Strukturkonzeptes] keine Forderungen und Festlegungen z.B. zur Klimaverträglichkeit, zur ressourcenschonenden Bauweise und zu Energiekonzepten gemacht? (NF IGLU e.V.)

Der Erhalt der Klimafunktion und der günstigen klimatischen Situation im Planungsgebiet war bereits bei der Erstellung der Arbeitsstudien und dem Entwurf des Strukturkonzeptes ein wichtiges Thema. Auf Grundlage der Arbeitsstudien konnten für das weitere Planungsverfahren beispielsweise mittels einer klimaökologischen Untersuchung konkrete Vorgaben für von Bebauung freizuhaltende Korridore ermittelt werden. Im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb wird die Erstellung eines Klima- und Energiekonzeptes erforderlich. Die vom Stadtrat beschlossenen Planungsziele des Klimafahrplanes werden dabei wesentlicher Teil der Auslobung.

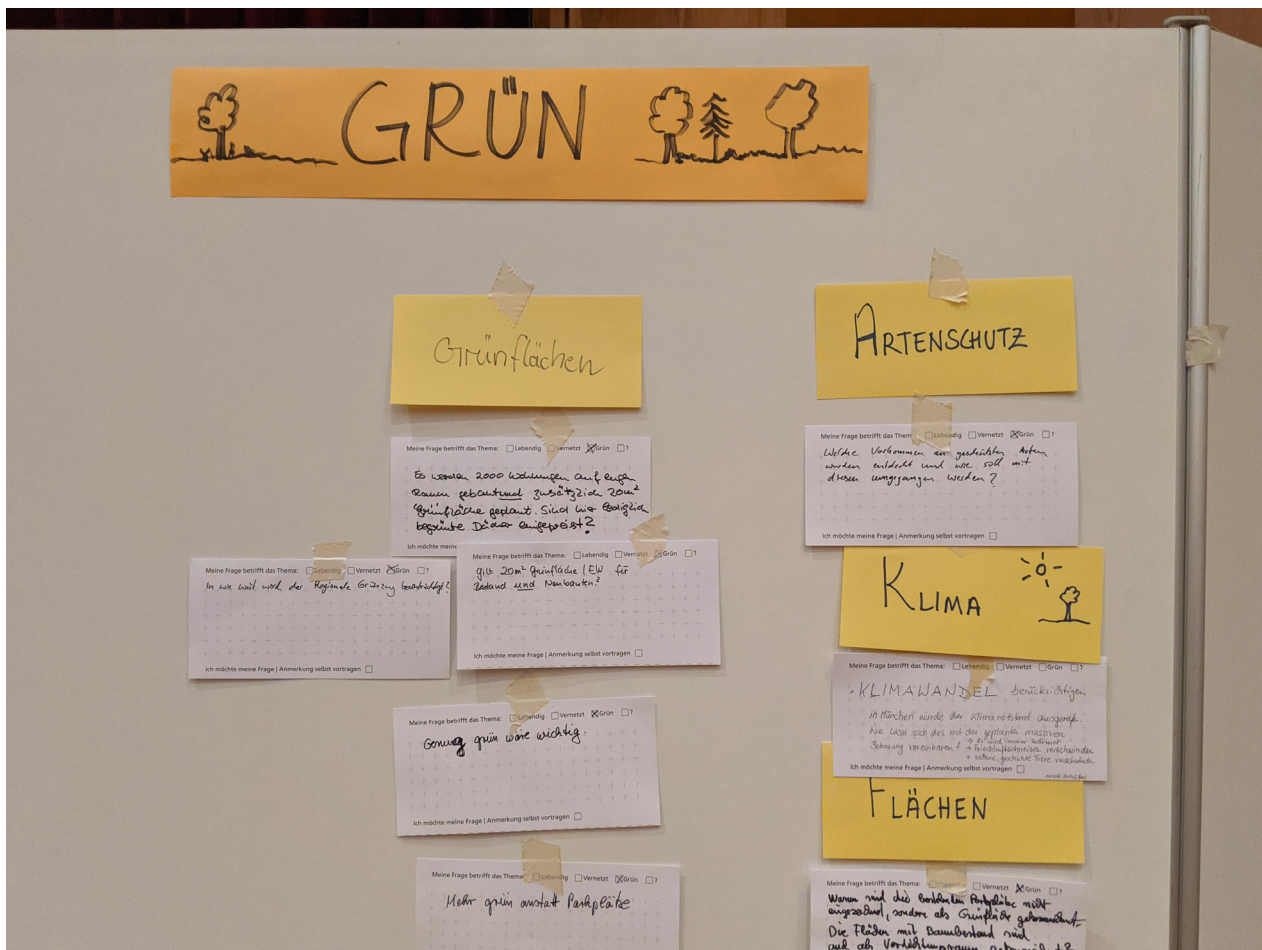
Im weiteren Verfahren ist eine zentrale Aufgabe, die klimatischen Anforderungen unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen zu bewältigen. Dazu haben Klima- und Lärmgutachter\*innen bereits Voruntersuchungen angefertigt und es fand im Rahmen eines Werkstattgesprächs eine Abstimmung mit den Gutachter\*innen, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Klima- und Umweltschutz statt. Dabei wurden die Vorgaben für die freizuhaltenden Frischluftkorridore mit den Anforderungen des Lärmschutzes diskutiert, z.B.: Was ist notwendig beispielsweise an Öffnungen, kann man dies vereinbaren mit dem Lärmschutz? Dabei konnte man auf eine gute Lösung kommen, die als Vorgabe für den Wettbewerb formuliert wird. Nur solche Erholungsflächen, die eine geringe Verkehrslärmbelastung aufweisen, werden in der Bilanz der Frei- und Grünflächen, die mindestens nachzuweisen sind, angerechnet. Die vom Stadtrat beschlossenen Planungsziele des Klimafahrplanes werden dabei wesentlicher Teil der Auslobung.

Ein Strukturkonzept ist eine informelle Planung, welche zukünftig mögliche Nutzungen und deren Verteilung in einem bestimmten Gebiet darstellt, ebenso wie ein überschlägiges Nutzungsmaß, die verkehrliche Erschließung, freiräumliche Belange sowie technische und soziale Infrastrukturen. Es werden also die betroffenen Belange eruiert und untersucht, um eine Entscheidungsgrundlage für die weitere Planung zu erhalten. Konzepte, z.B. zu Klimafunktion und Energieversorgung, die konkrete Lösungsvorschläge und Maßnahmenkataloge enthalten, können erst auf Grundlage eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwurfes erstellt werden. Die Erstellung eines Klima- und Energiekonzeptes wird im Rahmen des nächsten Planungsschrittes, dem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb, zwingend erfolgen.

- Warum sind die bestehenden Parkplätze nicht [in die Pläne auf den Folien] eingezeichnet, sondern als Grünfläche gekennzeichnet? Die Flächen mit Baumbestand sind auch als Verdichtungsraum gekennzeichnet? (HF)
- Eine Frage zum ausgegeben DIN A3 Infoblatt: Warum sind hier Stellplätze mit grünen Bäumen besetzt bzw. eingezeichnet? (HF)

In der großen übergeordneten Maßstabsebene, in der ein Strukturkonzept erstellt wird, werden noch keine Gebäude, Einzelbäume, Parkplätze etc. und deren genaue Lage dargestellt. Dort, wo sich Schraffuren überlagern, müssen in den weiterführenden Planungsschritten z.B. dem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb detailliert Lösungsvorschläge erarbeitet werden, die beide Planungsziele bedienen (zum Thema Parkplätze siehe Themenblock „vernetzt“).

Die Schraffuren stellen eine Orientierung und Zielsetzung für die weiteren Planungsschritte dar, und zeigen dabei nur den jeweiligen Bereich, den dieses Planungsziel betrifft. Die Verortung von Gebäuden und Grünflächen mit genauer Lage sind nicht Teil eines Strukturkonzepts und werden in den weiterführenden Planungsschritten erarbeitet.



Pinnwand mit den Handkarten der Bürger\*innen zum Themenbereich „Grün“



# Sonstige Fragen | Anmerkungen

## ► Fragen

## Antworten der Verwaltung

### Eigentum

- Es kann nicht sein, dass auf unserem Grundstück 165/3 eine reine Grünfläche eingezeichnet ist. (HF)

Im Umgriff des Strukturkonzeptes liegt kein Grundstück mit der Flur Nr. 165/3. Außerhalb des Umgriffes trifft das Strukturkonzept keine Aussagen.

### Prozess

- Frist für die „Anmerkungen“ 14 Tage? Das Planungsreferat hatte 2 Jahre Zeit!!! (HF)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wollte allen Interessierten im Nachgang die Möglichkeit geben, auch später noch ihre Fragen und Anmerkungen einzubringen. Ab dem 26.11.2021 wurde mit der Erstellung der Dokumentation begonnen. Während der Erstellung bis zum Abschluss der Dokumentation bestand weiterhin immer die Möglichkeit, Fragen und Anmerkungen einzubringen. Nachdem das Angebot augenscheinlich missverstanden wurde, wurde der Termin 26.11.2021, der lediglich der Start der Dokumentationserstellung bezeichnete und nicht eine Frist zur Abgabe von Anmerkungen, von der Homepage entfernt.

Im weiteren Verfahren wird es zusätzliche Öffentlichkeitsformate geben. Im Bauleitplanverfahren wird der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 und 2 des Baugesetzbuches (BauGB) Gelegenheit gegeben, sich über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtlicher Auswirkungen zu informieren und sich dazu zu äußern.

- Wer hat die Arbeitsstudien in Auftrag gegeben und bezahlt? (NF)
- Wer hat den Anforderungskatalog (Aufgabenstellung für die Planer) für die Arbeitsstudien festgelegt? (NF)

Die Arbeitsstudien wurden von den drei privaten Grundstücksentwicklern beauftragt und finanziert. Die Aufgabenstellung der Arbeitsstudien einschließlich aller Vorgaben, Ziele und Untersuchungsaufträge wurde eng mit den betroffenen Referaten der Landeshauptstadt München abgestimmt (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Mobilitätsreferat, Referat für Klima- und Umweltschutz). Die Ergebnisse wurden von den o.g. Referaten geprüft und hinsichtlich Erkenntnissen für die weitere Entwicklung betrachtet. Dieses Vorgehen hat sich in der Praxis bewährt, um die grundlegenden Eckdaten für die weitere Entwicklung zu gewinnen, auf deren Basis dann mit Zustimmung des Stadtrates in das formelle Bebauungsplanverfahren gestartet werden kann.

- Gibt es zwischen der Stadt München und den Investoren Absprachen oder Vorverträge über die Anzahl der zu erstellenden Wohnungen? (NF)

Nein. Absprachen oder Vorverträge gibt es nicht. Die Anzahl der zu erstellenden Wohneinheiten ergibt sich aus den der Auslobung zugrunde gelegten Eckdaten und dem darauf folgenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb. Die Eckdaten werden im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss, der voraussichtlich vor der Sommerpause 2022 in den Stadtrat eingebracht werden soll, dargestellt.

Vor diesem Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss haben die Grundeigentümer\*innen eine sog. Grundvereinbarung abzuschließen, dass sie die Verfahrensgrundsätze zur sozialgerechten Bodennutzung (2021) anerkennen. Darin ist auch ausdrücklich festgelegt, dass die Landeshauptstadt München keine planerischen Inhalte, somit auch keine Anzahl der Wohneinheiten verbindlich zusagen kann.

- Warum darf die Interessengemeinschaft (IGLU e.V.) Ludwigsfeld keinen Vortrag halten? (HF)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat eine Informations- und Diskussionsveranstaltung für die Öffentlichkeit geplant. Dabei sollen alle Interessierten gleichermaßen die Möglichkeit haben zu Wort zu kommen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung im Bürgerhaus Karlsfeld sowie auch im Nachgang haben mehrere Vertreter\*innen von IGLU e.V. die Möglichkeit genutzt, ihre Forderungen und Fragen vorzubringen. IGLU e.V. wurde zudem vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Möglichkeit gegeben, im Vorraum des Veranstaltungssaals im Bürgerhaus in Karlsfeld Plakate und Statements allen Teilnehmenden und den Pressevertreter\*innen zu präsentieren.

- Wie ist die Anzahl der WE auf die einzelnen Investoren bzw. auf deren Grundstücke aufgeteilt? (NF)

Entsprechend den Zielsetzungen des geplanten Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses ist der Schwerpunkt der baulichen Ergänzung in den Randflächen im Norden sowie Osten und Süden zu sehen. Eine genauere Zuordnung von Baumasse auf einzelne Grundstücke ist vor Vorliegen eines städtebaulichen Entwurfs auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses nicht möglich. Im Rahmen der Bebauungsplanung wird zudem ein Umlegungsverfahren erforderlich. Die Umlegung ist ein in § 47 und §§ 80 ff Baugesetzbuch (BauGB) gesetzlich geregeltes Verfahren. Dabei werden alle Flächen zusammengefasst und dergestalt neu aufgeteilt, dass das Wettbewerbsergebnis sinnvoll umgesetzt werden kann.

- Wie ist die Reihenfolge der Bebauung geplant bezogen auf den Radweg, den Ausbau der Karlsfelder Straße und dem Wohnungsbau. (NF)

Die o.g. Projekte werden unabhängig voneinander geplant und umgesetzt, wobei der Ausbau der Karlsfelder Straße zwischen Schwabenbächl und Anschluss an die Dachauer Straße am konkretesten terminiert werden kann. Hierzu wurde bereits ein konkretes Bebauungsplanverfahren eingeleitet, derzeit sind noch planerische Fragen zu klären. Das Bebauungsplanverfahren als Grundlage für den Ausbau soll aber 2023 abgeschlossen werden.

Der Ausbau der Karlsfelder Straße ist Voraussetzung für die Entwicklung der Siedlung Ludwigsfeld und wird aller Voraussicht nach vorher fertiggestellt sein.

Ein Termin für die Radwegverbindung westlich des Schwabenbächls nach Karlsfeld kann derzeit noch nicht genannt werden.

Der Wohnungsbau wird nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens (Dauer ca. 4-5 Jahre) in Bauraten von ca. 300 – 400 Wohneinheiten pro Jahr sukzessive erfolgen.

## ***Wann? (Umsetzung)***

---

- Ich bitte um Veröffentlichung der fortgeführten Gutachten mit einer möglichen Bebauung! (HF)

Die aktuell fortgeführten Gutachten und Planungsgrundlagen für den Entwurf des Strukturkonzeptes sind auf der Website [www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld](http://www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld) einsehbar.

- Was wäre ein realistischer Zeitraum (HF)

Hierzu kann aktuell noch keine Aussage getroffen werden, da das Strukturkonzept als informelle Planung noch kein Baurecht schafft. Das Bauleitplanverfahren, das mit dem Aufstellungsbeschluss (Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss wird voraussichtlich vor der Sommerpause 2022 in den Stadtrat eingebracht) startet, dauert in der Regel 4-5 Jahre bis zur Baurechtschaffung. Die Umsetzung erfolgt in Bauraten von ca. 300 bis 400 Wohneinheiten pro Jahr.

## ***Architektur***

---

- Zur Bebauung muss am Spielplatz der alte Baumbestand gefällt werden. Parkplatzzufahrt auf dem Spielplatz nicht ersichtlich. (HF)

In der großen übergeordneten Maßstabsebene, in der ein Strukturkonzept erstellt wird, werden noch keine Gebäude, Einzelbäume, Parkplätze etc. und deren genaue Lage dargestellt. In den weiterführenden Planungsschritten z.B. dem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb werden erst detailliert Lösungsvorschläge erarbeitet. Erklärtes Planungsziel ist der Erhalt des wertvollen Baumbestandes.



- Wie verhindert man, dass eine weitere langweilige Wohnsiedlung entsteht – wie leider mehrere in den letzten Jahren? (HF)

Über den geplanten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb wird eine Qualitätssicherung gewährleistet. In der Regel wird bei der Entwicklung von Baugebieten parallel zur Erstellung des Bebauungsplanes auch ein Gestaltleitfaden formuliert. Auf dieser Grundlage wird ein Beratungsgremium installiert, dem sämtliche Baumaßnahmen vorzulegen sind. Alternativ ist denkbar, dass die Qualitätssicherung für herausgehobene Gebäude (z.B. am Quartierseingang) im Wege einzelner Realisierungswettbewerbe erfolgt. Welche Vereinbarungen hier zur Qualitätssicherung zum Tragen kommen, wird im weiteren Verfahren zu regeln sein.

- Wie groß sind die neuen Häuser – Stockwerke? (HF)

Siehe hierzu die Ausführungen in den Antworten zu den Themen „vernetzt“, „lebendig“ und „grün“.

- Baustoffe: Ist Holz als Alternative bzw. Ergänzung zu Beton in die Überlegungen mit einbezogen? (künftig Problem Knappheit an Sand für Beton) (HF)

Holz ist sicher ein geeigneter Baustoff. Hierfür gibt es in München bereits positive Beispiele wie etwa im Prinz-Eugen-Park. Eine Festsetzung bestimmter Baustoffe im Bebauungsplan ist aber nicht möglich.

- Wie groß soll die Bebauung am früheren „Esel-Spielplatz“ sein? (HF)

Siehe Ausführungen zum Thema „Was ist eigentlich ein Strukturkonzept?“  
In der großen übergeordneten Maßstabsebene, in der ein Strukturkonzept erstellt wird, werden noch keine Gebäude, Einzelbäume, Parkplätze etc. und deren genaue Lage dargestellt. Erst in den weiterführenden Planungsschritten z.B. dem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb werden detailliert Lösungsvorschläge erarbeitet werden.

## **Qualitätskriterien**

- Mehr Ruhe wäre wichtig. (HF)

Lärmschutz ist ein wichtiges Thema und wurde gutachterlich eingeschätzt. Im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb werden detaillierte Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen und im darauf folgenden Bebauungsplan gemäß den einschlägigen Richtlinien festgesetzt.

- Wie wird der Verkehr in den schmalen Straßen innerhalb der Siedlung verbessert, da überall geparkt werden muss? (HF)

Durch den Ausbau der Karlsfelder Straße wird sich der Durchgangsverkehr durch die Bestandssiedlung verringern. Im Rahmen des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und dem Bebauungsplanverfahren wird ein Mobilitätskonzept erstellt, das zum einen das Angebot alternativer Mobilitätsformen (Carsharing etc.) betrachtet, aber auch eine Verbesserung der Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr vorsieht. Zudem werden für die Bestandssiedlung 200 zusätzliche Parkplätze im Bereich der Neubaumaßnahmen angeboten. So kann Parkdruck aus dem Straßenraum der Bestandssiedlung herausgenommen werden.

- Bebauung im Park nördlich der Siedlung bei (P) zerstört den schönen idyllischen Park. (HF)

Wo konkret Gebäude stehen werden, wird erst der städtebauliche und landschaftsplanerische Wettbewerb zeigen. Es ist erklärtes Planungsziel, den parkähnlichen Charakter der Bestandssiedlung und den wertvollen Baumbestand zu erhalten. Darüber hinaus wird ein zusammenhängendes Grün- und Freiraumkonzept entwickelt, sodass die Bestandssiedlung und Neubaubereiche über qualitätsvolle und gut nutzbare Erholungsflächen miteinander verbunden werden. Gerade die Flächen im Norden der Bestandssiedlung und südlich der Karlsfelder Straße sind durch die Karlsfelder Straße und die MAN-Teststrecke von Lärm belastet. Durch eine Bebauung in diesem Bereich können die südlichen Flächen von der lärmabschirmenden Wirkung der neuen Bebauung profitieren.

- Wann bietet die Stadtverwaltung den Fernwärmeanschluss für Ludwigsfeld mit Geothermie Wärme an. Vor Baubeginn der Neubebauung?! (HF)

Der Klimafahrplan der Landeshauptstadt München schreibt vor, dass für jedes neue Entwicklungsprojekt ein Energie- und Klimakonzept erstellt werden muss. Im Rahmen des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und des Bebauungsplanverfahrens wird dieses Konzept erarbeitet. Darin wird auch geprüft, welche Arten der Energieversorgung in welchen Bereichen am sinnvollsten und besten sind, um zu einem klimaneutralen Quartier beizutragen. Hierfür müssen unterschiedliche Kriterien und die jeweils vorliegenden Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Welche Form der Energieversorgung für das Quartier schließlich gewählt wird, wird sich in den kommenden Planungsschritten herausstellen.

► Eine Frage zum ausgegebenen DIN A3 Infoblatt: Warum sind die Stellplätze grünen Bäumen besetzt bzw. eingezeichnet? Nur weil da vereinzelt Bäume stehen? (dadurch die ganze Fläche grün) (HF)

s. Was ist ein Strukturkonzept Seite 4

---

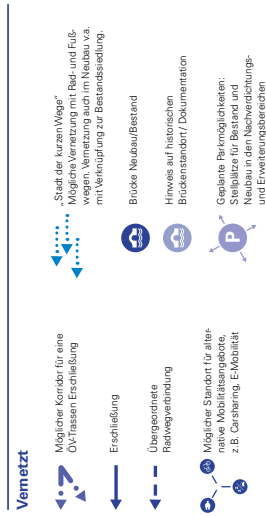
► Parkplatzzufahrt auf dem Spielplatz nicht ersichtlich (HF)

s. Was ist ein Strukturkonzept Seite 4

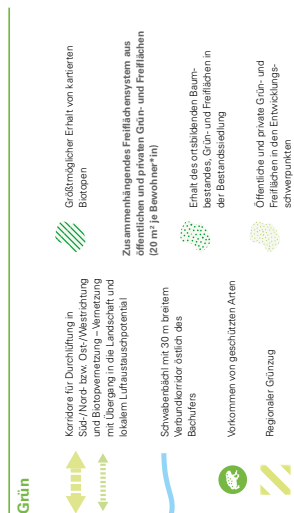




# Siedlung Ludwigsfeld – vernetzt, grün und lebendig

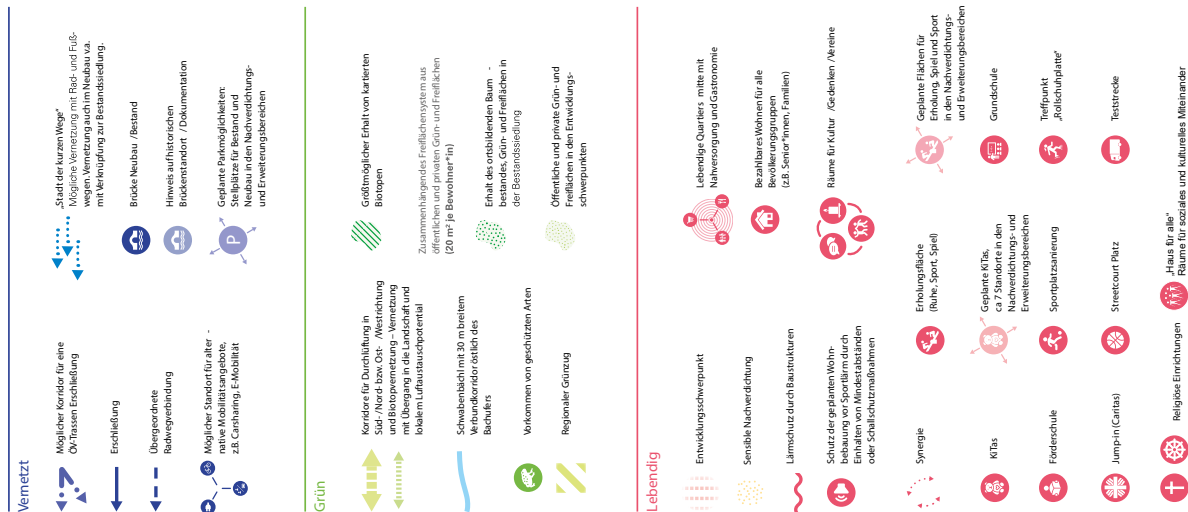


# Siedlung Ludwigsfeld – vernetzt, grün und lebendig





# Siedlung Ludwigsfeld – vernetzt, grün und lebendig



# Impressum

Herausgeber

Büro intrestik  
Holzstraße 33  
D-80469 München



im Auftrag der Landeshauptstadt München (LHM),  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Hauptabteilung 1

Alle Informationen zum Stadtratsbeschluss, der Strukturskizze und dem Strukturkonzept  
inkl. des vollständigen Foliensatzes:

[www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld](http://www.muenchen.de/siedlung-ludwigsfeld)

Alle Informationen zur Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN):

<https://stadt.muenchen.de/infos/sozialgerechte-bodennutzung.html>

## *Bild- und Grafiknachweis*

Seite 0: Aufnahme Anna Rank

Seite 10, 25, 39, 53: Aufnahmen Deniz Köse

Seite 5: Entwürfe von links nach rechts: Planungsteams PalaisMai mit grabner huber lipp;  
Pesch und Partner mit Burger Landschaftsarchitekten; 03 Architekten mit ver.de Land-  
schaftsarchitekten; COBE Berlin, morePlatz mit Grieger Harzer Landschaftsarchitekten

Seite 6: Darstellung der Gebäudekubatur der Arbeitsstudien, LHM, Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung, Grundlage Entwürfe siehe Seite 5

Seite 7: Ausschnitt Zielnetz Tram 2025+ mit U-Bahn 2035+, LHM, SWM, MVG und Refe-  
rat für Stadtplanung und Bauordnung; Grundlage Luftbild: LHM, Kommunalreferat Geo-  
datenService 2020

Seite 8: Luftbild mit Eintragung von Projekten im Zusammenhang mit der Entwicklung,  
LHM, Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Grundlage Luftbild: LHM, Kommunalre-  
ferat GeodatenService 2020

Seite 9, 29, 46 und Anhang: Strukturkonzeptkarten, LHM, Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung

Seite 17: Anlage 6 der Sitzungsvorlage Novellierung der Sozialgerechten Bodennutzung  
(SoBoN) 2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03932), LHM, Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung

## *Legende Kürzel*

LHM:	Landeshauptstadt München
IGLU e.V. :	Interessengemeinschaft Ludwigsfeld e.V.
KUGEL e.V. :	Kulturgemeinschaft Ludwigsfeld e.V.

## *Moderation, Redaktion und Gestaltung*

Büro intrestik – weiter mit spielen | Eric Treske und Deniz Köse | [info@intrestik.de](mailto:info@intrestik.de)

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung ist ohne die  
Zustimmung der LHM unzulässig.

März 2022 | Veröffentlichung als PDF



# Siedlung Ludwigsfeld – vernetzt, grün und lebendig

## Anlage 9

zu Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05130

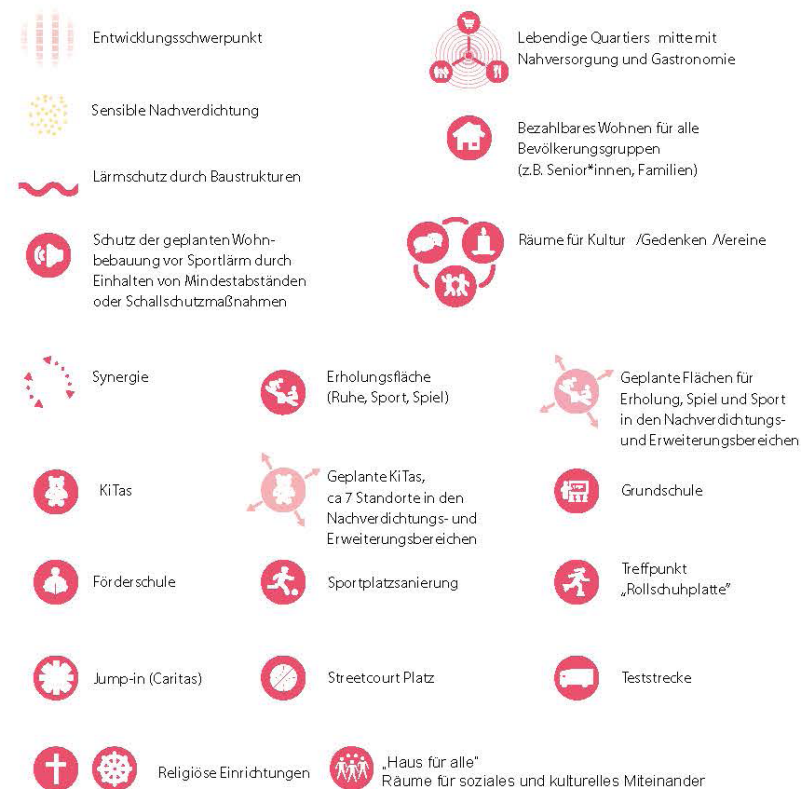
Vernetzt



Grün




Lebendig




Strukturkonzept Gesamtdarstellung, ohne Maßstab (Referat für Stadtplanung und Bauordnung)




**Vernetzt**




Möglicher Korridor für eine ÖV-Trassen Erschließung




Erschließung




Übergeordnete Radwegverbindung




Möglicher Standort für alternative Mobilitätsangebote, z.B. Carsharing, E-Mobilität




„Stadt der kurzen Wege“  
Mögliche Vernetzung mit Rad- und Fußwegen. Vernetzung auch im Neubau v.a. mit Verknüpfung zur Bestandssiedlung.



Brücke Neubau/Bestand



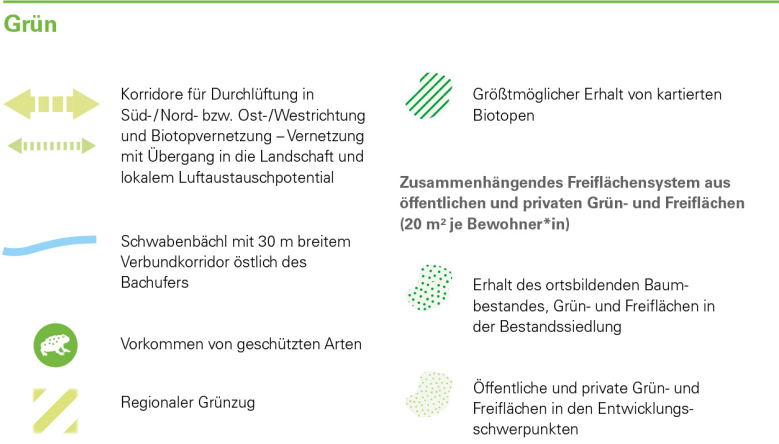
Hinweis auf historischen Brückenstandort/ Dokumentation



Geplante Parkmöglichkeiten:  
Stellplätze für Bestand und Neubau in den Nachverdichtungs- und Erweiterungsbereichen







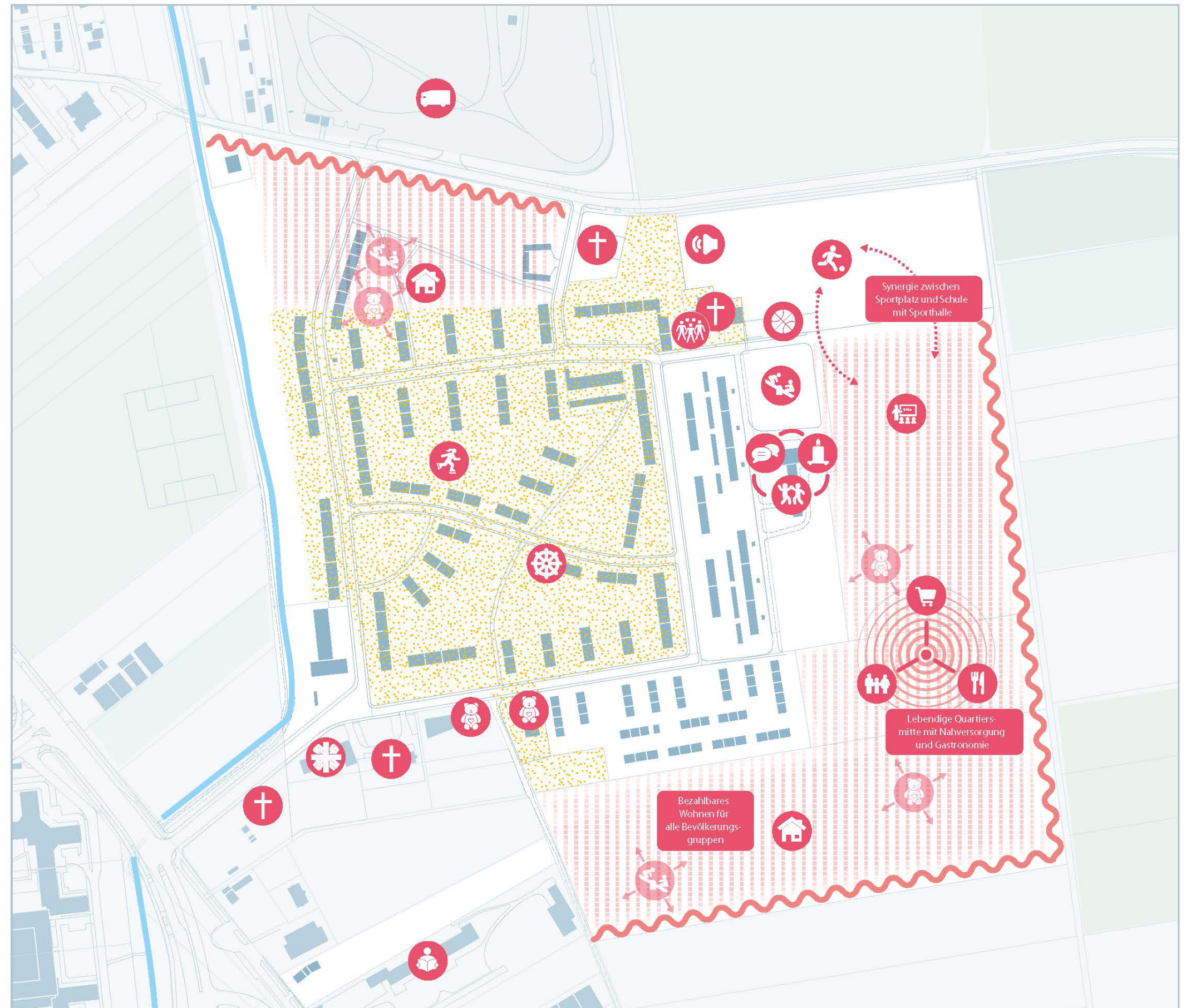


# Siedlung Ludwigsfeld – vernetzt, grün und lebendig

## Anlage 9.3

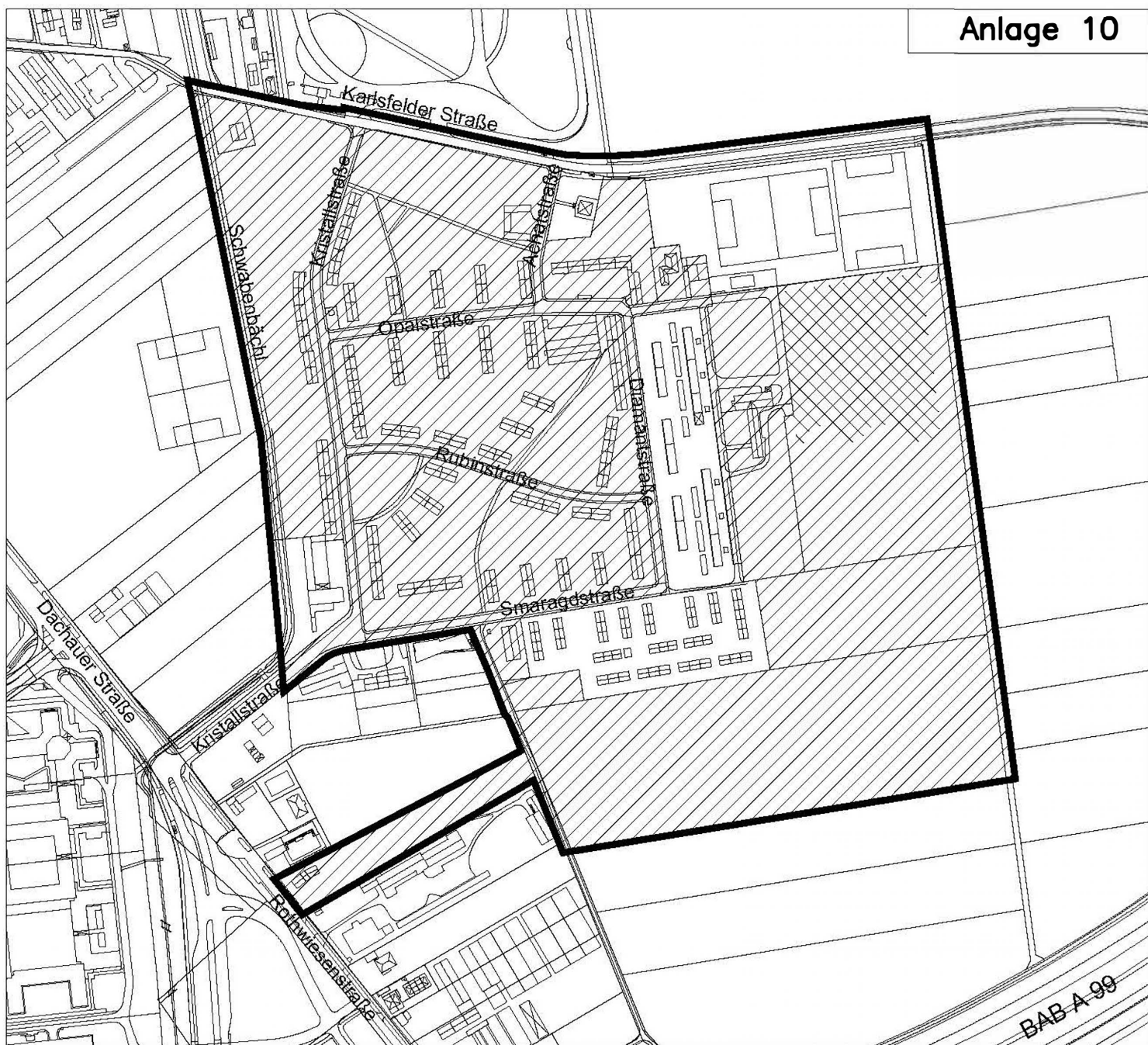
zu Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05130

Lebendig




Strukturkonzept Teilplan Lebendig, ohne Maßstab (Referat für Stadtplanung und Bauordnung)





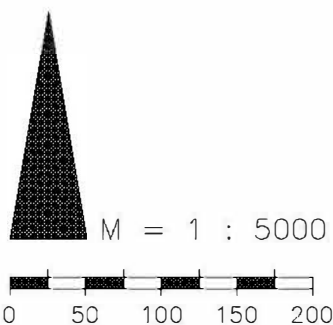
LEGENDE

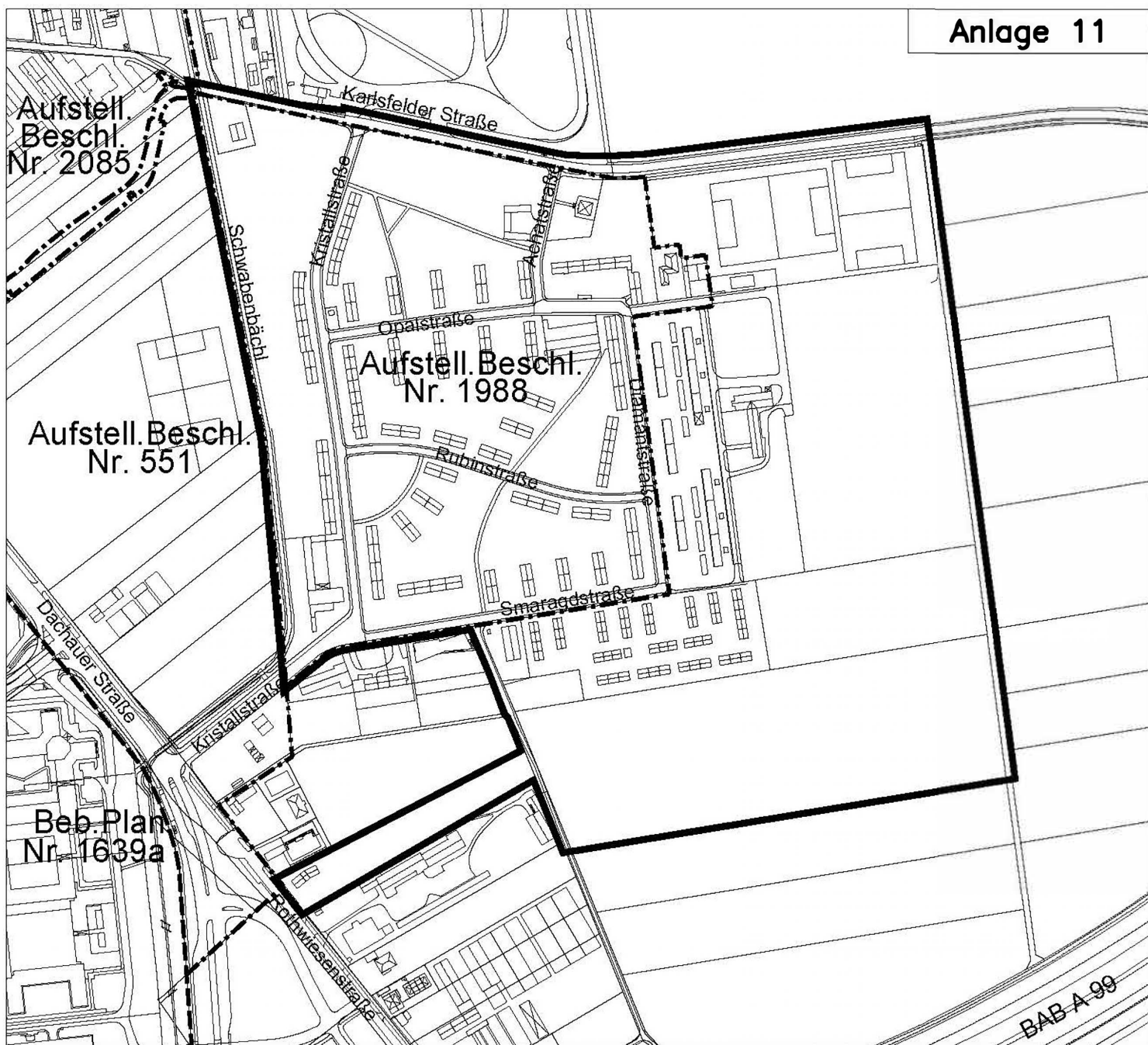
-  WETTBEWERBSGEBIET
-  PLATZHALTER SCHULGRUNDSTÜCK  
(Zuschnitt und Größe gemäß  
Machbarkeitsstudie Baureferat)

**ÜBERSICHTSPLAN  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
MIT GRÜNORDNUNG NR. 2179**

**BEREICH: KARLSFELDER STRASSE (SÜDLICH),  
DIAMANTSTRASSE (BEIDSEITS),  
SMARAGDSTRASSE (BEIDSEITS),  
KRISTALLSTRASSE (NÖRDLICH) UND  
SCHWABENBÄCHL (ÖSTLICH)  
– SIEDLUNG LUDWIGSFELD –**

**LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN  
REFERAT FÜR STADTPLANUNG  
UND BAUORDNUNG HA II/42 P**





LEGENDE

- UMGRIFF GEM. BESCHLUSSVORLAGE.
- RECHTSVERBINDL. BEB.PL.
- BEBAUUNGSPLAN IN AUFSTELLUNG

ÜBERSICHTSPLAN

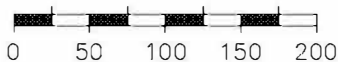
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
MIT GRÜNORDNUNG NR. 2179

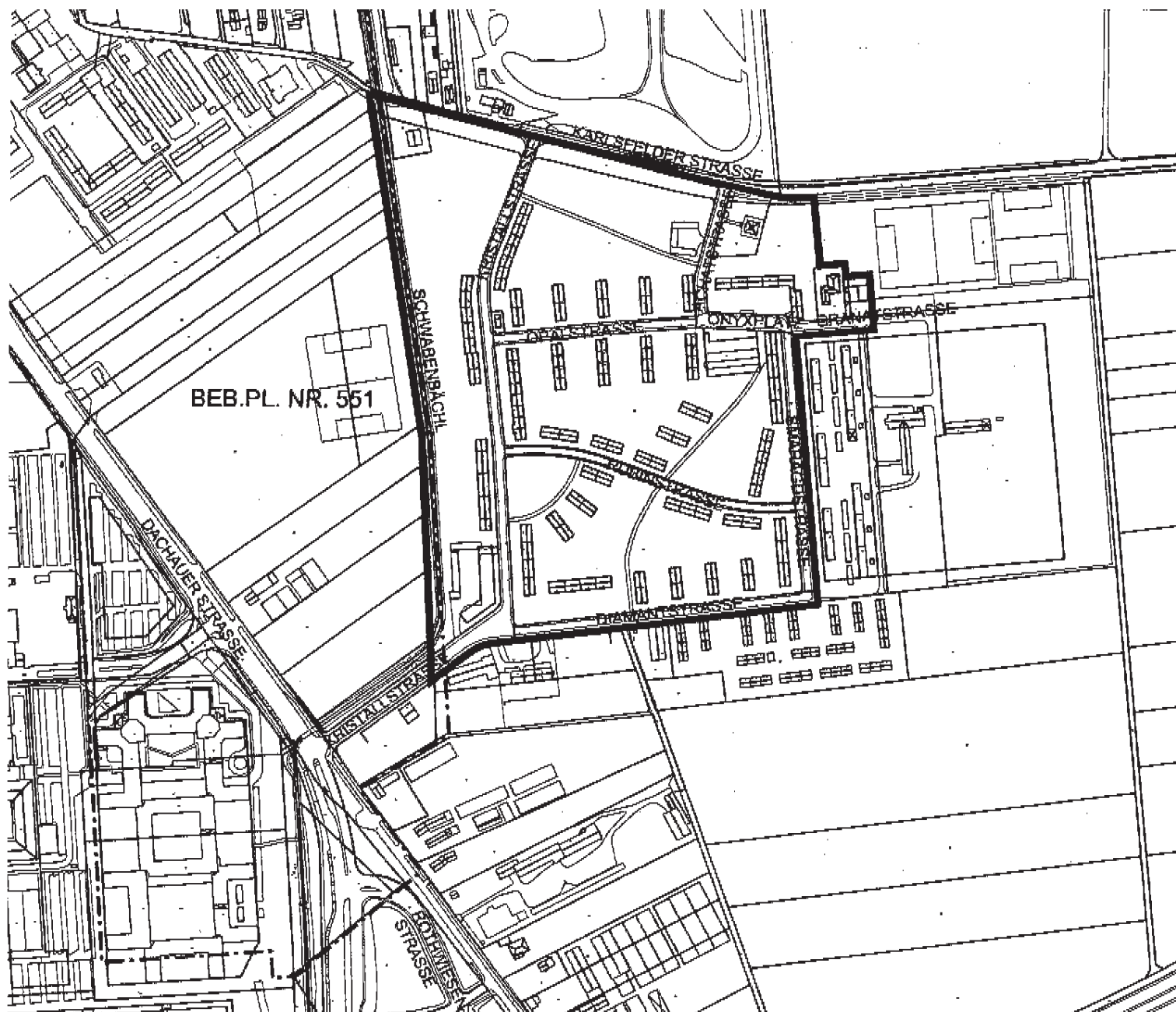
BEREICH: KARLSFELDER STRASSE (SÜDLICH),  
DIAMANTSTRASSE (BEIDSEITS),  
SMARAGDSTRASSE (BEIDSEITS),  
KRISTALLSTRASSE (NÖRDLICH) UND  
SCHWABENBÄCHL (ÖSTLICH)  
— SIEDLUNG LUDWIGSFELD —

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN  
REFERAT FÜR STADTPLANUNG  
UND BAUORDNUNG HA II/42 P



M = 1 : 5000





### LEGENDE

- GELTUNGSBEREICH DES BEB.PL.  
GEM. BESCHLUSSVORLAGE
- GELTUNGSBEREICH BESTEHENDER  
BEBAUUNGSPLÄNE
- RECHTSVERBINDL. BEB.PL.
- AUFSTELLUNGSBESCHLUSS

### ÜBERSICHTSPLAN

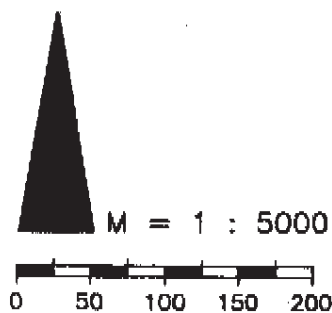
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
MIT GRÜNORDNUNG NR. 1988

BEREICH: KARLSFELDER STRASSE (SÜDLICH),  
SMARAGDSTRASSE (WESTLICH),  
DIAMANTSTRASSE (NÖRDLICH) UND  
SCHWABENBÄCHL (ÖSTLICH)

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN  
REFERAT FÜR STADTPLANUNG  
UND BAUORDNUNG HA II/42P  
AM 18.07.2006

I.A.

*MARKUS*  
MARKUS



BLATT NR. 69





An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 24.02.2022

**Antrag:**

**Siedlung Ludwigsfeld: Bebauung reduzieren – Grünfläche von 40m<sup>2</sup> je Einwohner sicherstellen**

Die Stadt München rückt von der geplanten annähernden Verdreifachung der Siedlung Ludwigsfeld im Vergleich zum Bestand ab und sieht pro Einwohner mindestens 40m<sup>2</sup> Grünfläche vor, wie vom BA24 am 15.12.2021 einstimmig gefordert.

Begrünte Dachflächen gelten hierbei nicht als Grünflächen, da ihnen prägende Eigenschaften natürlichen Bodens fehlen wie die der natürlichen Bodenschichtung entsprechende Biodiversität, die Versickerungsfähigkeit und die Eignung als Mutterboden und Standort für Großbäume.

**Begründung:**

Die Stadt München plant in der Siedlung Ludwigsfeld eine zusätzliche Bebauung mit 1800 bis 2000 Wohnungen. Das wäre im Ergebnis in etwa eine Verdreifachung.

Lange Zeit war in München ein Wert von 32m<sup>2</sup> Grünfläche pro Einwohner der übliche Richtwert. Doch genau gegenläufig zu dem, was angesichts der bereits in vollem Gang befindlichen Klimakatastrophe notwendig wäre, wird dieser Wert immer mehr zusammengestutzt. Es handelt sich in Ludwigsfeld wie schon im Eggarten und an vielen anderen Stellen in München um eine massive Vernichtung von Grün- und Erholungsflächen, von Boden als CO<sub>2</sub>-Senke, von Bäumen als CO<sub>2</sub>-Speicher (deren Ersatz erst nach Jahrzehnten, also weit in der Zukunft, wirksam wird), sowie eines Kaltluftentstehungsgebiets.

In der Zusammenschau mit zahlreichen geplanten großen und hunderten kleineren privaten und öffentlichen Bauvorhaben der nächsten Jahre stellt sich die Frage, wie die Stadt München den Gesamtschaden im Zusammenhang mit den o.g. CO<sub>2</sub> - Effekten, der durch die unverminderte Bautätigkeit entsteht, jemals wieder ausgleichen will. Notwendig wäre eine Initiative der Stadt bei Land und Bund, die eine Neuaufstellung der Strukturpolitik mit vorrangiger Nutzung der 2 Mio. leerstehenden Wohnungen (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung<sup>1</sup>; Prognose 2030: 3 Mio. ) einfordert, um München, seine Grünflächen, sein Stadtklima

Fraktion Ökologisch-Demokratische Partei/München-Liste des Stadtrates  
der Landeshauptstadt München (Fraktion ÖDP/München-Liste)  
Rathaus, Marienplatz 8 • Zimmer 116 -118 • 80331 München  
Telefon: 089 / 233 - 26922

und seine Bewohner endlich zu entlasten. Außerdem eine Beschränkung der Bautätigkeit auf bereits versiegelte Flächen sowie Sanierung statt Neubau.

Das Bundesverfassungsgericht hat sich in seinem Klima-Urteil<sup>2</sup> vom 24.03.2021 insbesondere zum Bausektor sehr tiefgehend geäußert und klar dargestellt, wie sich das Verhältnis des Art. 20a GG<sup>3</sup> zu anderen Grundrechten im Zuge der Klimakrise verändern wird. Dies sind keine abstrakten Theorien oder Handlungsanweisungen nur für die Bundesregierung, sondern das Gericht adressiert auch uns als Akteure in der Kommunalpolitik mit Blick auf den Umgang mit Stadtentwicklung, Bauleit- und Bauplanung sowie Bau- und Eigentumsrecht:

Randnummer 120: [...] „Je mehr vom CO<sub>2</sub>-Budget aufgebraucht ist, desto drängender werden die verfassungsrechtlichen Anforderungen des Klimaschutzes und desto gravierender könnten Grundrechtsbeeinträchtigungen in verfassungsrechtlich zulässiger Weise ausfallen (vgl. Kment, NVwZ 2020, 1537 <1540>). So sind die notwendigen Freiheitsbeschränkungen der Zukunft bereits in Großzügigkeiten des gegenwärtigen Klimaschutzrechts angelegt.

Klimaschutzmaßnahmen, die gegenwärtig unterbleiben, um Freiheit aktuell zu verschonen, müssen in Zukunft unter möglicherweise noch ungünstigeren Bedingungen ergriffen werden, und würden dann identische Freiheitsbedürfnisse und -rechte weit drastischer beschneiden.“

Randnummer 185: „Geht das dieser Temperaturschwelle entsprechende CO<sub>2</sub>-Budget zur Neige, dürfen Verhaltensweisen, die direkt oder indirekt mit CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden sind, nur noch zugelassen werden, soweit sich die entsprechenden Grundrechte in der Abwägung mit dem Klimaschutz durchsetzen können. Dabei nimmt das relative Gewicht der Freiheitsbetätigung bei fortschreitendem Klimawandel aufgrund der immer intensiveren Umweltbelastungen immer weiter ab.“

### Initiative:

Dirk Höpner  
Planungspolitischer Sprecher

Tobias Ruff  
Fraktionsvorsitzender

Sonja Haider  
Stv. Fraktionsvorsitzende

Nicola Holtmann  
Stadträtin

1) Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: 'Künftige Wohnungsleerstände in Deutschland'; Herausgeber: BBSR Reihe: Einzelpublikation, erschienen: August 2020 ISBN: 978-3-87994-257-2,

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2020/wohnungsleerstand.html>

2) BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021

- 1 BvR 2656/18 -, Rn. 1-270, [http://www.bverfg.de/e/rs20210324\\_1bvr265618.html](http://www.bverfg.de/e/rs20210324_1bvr265618.html)

3) Art 20a GG: „Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.“ [https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art\\_20a.html](https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_20a.html)



**Fraktion im Bezirksausschuss 24**

---

**An den Vorsitzenden des  
Bezirksausschusses 24  
Herrn Dr. Rainer Großmann  
BA-Geschäftsstelle Nord  
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a  
80993 München**

**München, den 26.11.2021**

**Strukturkonzept mit Eckdaten für die Siedlung Ludwigsfeld**

**Antrag:**

Das Planungsreferat wird aufgefordert, bei der Erstellung des Eckdaten- und Aufstellungsbeschlusses für die Siedlung Ludwigsfeld folgende Maßnahmen und Forderungen umzusetzen:

1. Die Zahl der Wohnungen in den Neubaugebieten am östlichen und südlichen Rand der Siedlung Ludwigsfeld ist deutlich gegenüber den in den Machbarkeitsstudien angegebenen Zahlen zu reduzieren. Im Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss ist daher für diese Gebiete eine wesentlich niedrigere Bebauungsdichte anzusetzen als bei den Machbarkeitsstudien.
2. Keine Nachverdichtung im Bereich der Bestandsbauten und nur eine behutsame Erweiterung in den Randbereichen. Eine Verdoppelung der Wohnungs- und Bewohnerzahl durch die Randbebauung wie derzeit geplant wird abgelehnt.
3. Erhalt der Sozialräume Granatstraße 1. Das 1954 auf Initiative und mit Spenden der Bewohner in Höhe von 10.000 DM errichtete Gebäude wird seither im Sinne der Bewohnerschaft ununterbrochen für soziale Aktivitäten genutzt und ist unentbehrlich.
4. Schaffung zusätzlicher, zusammenhängender Frei- und Erholungsflächen
5. Erhalt des wertvollen Baumbestands und der Biotope
6. Aufgrund der Randlage und der unzureichenden ÖPNV Anbindung ist in den Neubaugebieten ein Stellplatzschlüssel von 1,0 anzuwenden. Außerdem sind für den Bestand mindestens 200 zusätzliche Stellplätze zu schaffen. Bei den Parkplatz-Planungen sind auch zusätzliche Stellplätze für Besucher, Handwerker und Firmenfahrzeuge zu berücksichtigen.



7. Vorrangige Untersuchung der Verlängerung der U-Bahn U1 auf einer Trasse Lerchenauer See – Fasanerie - Ludwigsfeld zur Erschließung der Siedlung Ludwigsfeld unabhängig zur angedachten Straßenbahnanbindung.
8. Zwingend erforderlich ist der Ausbau der Karlsfelder Straße neu vor Baubeginn und Schaffung ausreichender Rad- und Fußwegeverbindungen.
9. Schaffung der notwendigen Infrastruktur für ein klimaneutrales und energieeffizientes Wohnquartier in Ludwigsfeld
10. Schaffung, einer ausreichender Bildungs- und Sportinfrastruktur, eines Nahversorgungszentrums sowie sozialer Infrastruktureinrichtungen z.B. ein Nachbarschaftszentrum, Sicherstellung der ärztlichen Versorgung.

### **Begründung:**

Die Erweiterung der Siedlung Ludwigsfeld muss maßvoll, klimaneutral, umweltfreundlich und energieeffizient erfolgen. Außerdem ist die Neubaumaßnahme im Einvernehmen mit den Bürgern durchzuführen, die sich mehrfach im Rahmen von öffentlichen Stellungnahmen und ca.500 Unterschriften dazu geäußert haben. Daher sind bei der Erstellung des Eckdaten- und Aufstellungsbeschlusses die o. g. Maßnahmen und Forderungen unbedingt umzusetzen.

gez.  
Martin Obersojer  
Fraktionssprecher  
CSU-Fraktion im BA 24

Bettina Obersojer  
CSU Fraktion

Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes  
**Feldmoching - Hasenberg**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord  
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a 80993 München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Vorsitzender  
Dr. Rainer Großmann

Privat:



**Geschäftsstelle:**  
BA-Geschäftsstelle Nord  
Hanauer Str. 1  
80992 München  
Telefon: 233 28562  
Telefax: -  
ba24@muenchen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
BA 24 15.12.2021 – TOP 3.1

Datum  
20.12.2021

### **Strukturkonzept mit Eckdaten für die Siedlung Ludwigsfeld**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03433 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 24 - Feldmoching-Hasenberg vom 15.12.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 hat sich in seiner Sitzung am 15.12.2021 mit dem beigefügten Antrag der CSU-Fraktion im BA 24 befasst und hat zu den einzelnen Punkten Folgendes beschlossen:

- Ziff. 1: Zustimmung einstimmig mit folgender Ergänzung:  
Auf der Fläche, die neu bebaut wird, sollen pro neuen Einwohner mindestens 40 m<sup>2</sup> Grünfläche eingeplant werden.
- Ziff. 2: Zustimmung einstimmig
- Ziff. 3: Zustimmung einstimmig mit folgender Ergänzung:  
Erhalt der Sozialräume in der Granatstraße 1. Das 1954 auf Initiative und mit Spenden der Bewohner\*innen in Höhe von 10.000 DM errichtete Gebäude wird seither im Sinne der Bewohnerschaft ununterbrochen für soziale, kulturelle und kirchliche Aktivitäten genutzt und ist unentbehrlich.
- Ziff. 4: Zustimmung einstimmig
- Ziff. 5: Zustimmung einstimmig
- Ziff. 6: Zustimmung mehrheitlich
- Ziff. 7: Zustimmung mehrheitlich
- Ziff. 8: Zustimmung einstimmig
- Ziff. 9: Zustimmung einstimmig
- Ziff. 10: Zustimmung einstimmig

Seite 2

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Dr. Rainer Großmann  
Vorsitzender BA 24



N 3.5

Klaus Mai  
SPD-Fraktion  
Riemerschmidstr. 22  
80933 München  
[klaus.mai@web.de](mailto:klaus.mai@web.de)

An den  
BA 24 Feldmoching-Hasenberg

München, den 17.07.2018

### **Antrag**

#### **Der BA 24 möge beschließen:**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München wird aufgefordert an der letzten Baracke des KZ-Außenlagers Dachau-Allach in Ludwigsfeld folgende Maßnahmen durchzuführen und insbesondere im Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beachten:

##### **1. Kurzfristige Maßnahmen**

- a. Erhalt der Baracke (Substanzerhaltende Maßnahmen)
- b. Aufstellung von Schautafeln und Schaffung eines Infotainments zur „Geschichte des KZ-Außenlagerkomplexes Dachau-Allach“ (Machbarkeitsstudie Variante A)
- c. Gedenktafel für alle ermordeten Opfer mit Namen, Herkunft (Nationalität), Geburtsort und -tag und Sterbedatum in Stein oder anderen dauerhaften Materialien in geeigneter Form an der Baracke
- d. „Denkmal“ an der Fundstelle der im Jahr 2017 exhumierten 12 Skelette auf dem ehemaligen KZ-Friedhof sowie der dort bis 1955 begrabenen Häftlinge
- e. Sicherstellung und Sichtbarmachung noch vorhandener Relikte auf dem Gelände (Markierung noch vorhandener Fundamente - Bodendenkmälern)

##### **2. Mittelfristige Maßnahmen**

- a. Erwerb der Baracke durch die Landeshauptstadt München
- b. Äußere- und innere Teilwiederherstellung des räumlichen Zustands der Baracke
- c. Kulturelle (bürgerschaftliche) Nutzung der Baracke

##### **3. Langfristige Maßnahmen**

- a. Sicherung des baulichen Zustandes und der Nutzung als Gedenk-, Erinnerungsort mit der Maßgabe einer bürgerschaftlichen Nutzung.

#### **Begründung:**

Die „Baracke“ des ehemaligen KZ-Außenlagers Dachau-Allach ist ein Denkmal von überregionaler Bedeutung. Neben den verklärenden „schönen“ Münchner Nazibauten wie z.B. das „Haus der Kunst“ – dessen Sanierung mindestens 150 Mio. € betragen wird - repräsentiert vor allem die KZ-Baracke die Schreckensherrschaft der NS-Diktatur innerhalb der Stadt München. Das KZ-Außenlager Dachau-Allach war das drittgrößte KZ-Außenlager Bayerns und ein Firmen-KZ der BMW-Flugmotoren GmbH. Von Mai 1944 bis Kriegsende 1945 durchliefen über 32.000 Häftlinge dieses Lager. Mitte 1944 arbeiteten über

6.500 KZ-Häftlinge, davon bis zu 1.300 jüdische, als Sklaven für BMW im Flugmotorenwerk und im Bunkerbau. Derzeit sind etwa 1.400 Todesopfer aus 12 Nationen aus dem KZ-Außenlager namentlich bekannt. Die beiden größten Opfergruppen waren Juden und Sowjetbürger. Bei den jüdischen Opfern (überwiegend ungarische und rumänische Bürger) lassen sich direkte Transporte von Auschwitz und Warschau nach Dachau-Allach nachweisen. Bei den sowjetischen Bürgern handelte es sich um „Ostarbeiter“ und Kriegsgefangene.

Auf spätere Nutzungen des Lagers nach Ende des II. Weltkriegs wie DP-Lager, Internierungslager, „Steg-Lager“, Bundesauswanderungslager und Wohnlager sowie „Rückkehrer Lager“ für ausgewanderte Juden aus Deutschland nach Palästina wird hier in diesem Antrag nicht eingegangen. Dieser Teil der Geschichte ist für München nicht weniger bedeutsam.

Entsprechend der derzeitigen Nutzung der Baracke durch den Fußballverein und dem bereits konkretisierten Vorhaben des Neubaus eines Vereinsheims für den TSV-Ludwigsfeld bis Ende 2022/23 halten wir in diesem Zusammenhang kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen für dringend erforderlich, die den Zustand der Baracke denkmalgerecht sichern und als bedeutendes städtische NS-Terrordenkmal erhalten sollen.

Klaus Mai

<http://www.ns-karte-muenchen.de>

<http://www.kz-dachau-allach.de>

**Falk Lamkewitz**

Dipl.-Ing. Univ.  
Mitglied des BA 23  
Josef-Trinkl-Str. 5  
D-80997 München

☎ 0176 / 60 82 29 63  
✉ Falk@Lamkewitz.de



Bezirksausschuss 23

An die Vorsitzende

Frau Kainz.

**ANTRAG**

Die LH München wird aufgefordert die historischen Überreste der KZ-Außenstelle Allach, in Form einer KZ-Baracke und eines Massengrabes, in geeigneter Weise als Gedenkstätte zu erhalten. Wünschenswert wäre hierbei ebenso der Zwangsarbeiter (z.B. Diamalt, BMW) zu gedenken. Um eine geeignete Form des Gedenkens zu finden, sollen Stadtteilhistoriker, die beiden betroffenen BA und die Stadt ein Konzept erstellen. Ferner möge die LH München dafür sorgen, dass die jetzige private Nutzung des Geländes nicht zur Störung der Totenruhe bzw. zu Schädigungen oder gar Zerstörungen der historischen Substanz führen. Nach Möglichkeit soll das Gelände durch die Stadt erworben und für die Zukunft erhalten werden.

**Begründung:**

Immer wieder entsteht das Bedürfnis der in den KZ ermordeten Menschen in geeigneter Form z.B. mittels Stolpersteinen zu gedenken. Nachdem aus nachvollziehbaren Gründen dies bisher vom Stadtrat abgelehnt wurde, bietet sich die vielleicht letzte Chance die in jüngster Zeit entdeckten Überreste des Außenlagers Allach als Gedenkstätte der Nachwelt zu erhalten. Es bietet sich an das Massengrab z.B. als einen Friedhof zu widmen und die neben der Baracke stehende Gebäude als Dokumentationszentrum zu sanieren und zu gestalten.

München, 12.10.2015





Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes  
**Feldmoching - Hasenberg**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord  
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a, 80993 München

An das  
Kulturreferat

**Vorsitzender**  
**Markus Auerbach**

**Privat:**  
Bernhardstr. 63  
80995 München  
Telefon: 23 54 27 26

**Geschäftsstelle:**  
BA-Geschäftsstelle Nord  
Ehrenbreitsteiner Str. 28a  
80993 München  
Telefon: 159 86 89-33  
Telefax: 159 86 89-21  
bag-nord.dlr@muenchen.de  
Ansprechpartner: Frau Westner

München, 12.12.2012

**Umbau und Nutzung der denkmalgeschützten Kantinenbaracke in der Siedlung Ludwigsfeld  
als Kultur-, Gedenk- und Begegnungszentrum Ludwigsfeld**  
(Bürgerantrag)

**Anlage:** Antrag vom 19.11.2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 hat sich in seiner Sitzung am 11.12.2012 mit dem im Betreff genannten Antrag  
befasst und diesem einstimmig zugestimmt.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Auerbach  
Vorsitzender

3,1

Ellit	Sofort	e
Direktorium - HA II/BA G Nord		
26. NOV. 2012		
AZ:		
zK	zwV	R Wv. Abt. Vg. Uml.

**Antrag an den BA 24 (Feldmoching-Hasenberg):**

Der BA 24 möge beschließen, den Umbau und die Nutzung der denkmalgeschützten Kantinenbaracke in der Siedlung Ludwigsfeld als Kultur-, Gedenk- und Begegnungszentrum Ludwigsfeld zu unterstützen.

**Begründung:**

Für die Bewohner der Siedlung Ludwigsfeld sowie die in der Siedlung aktiven kulturellen Organisationen gibt es derzeit keine Möglichkeit sich in größerem Rahmen in geeigneten Räumlichkeiten zu versammeln. Der Arbeitskreis „60 Jahre Siedlung Ludwigsfeld“ hat ein Konzept zum Betrieb der Kantinenbaracke als Kultur, Gedenk- und Begegnungszentrum entwickelt, das den Bedürfnissen der Bewohner, der Würde des Ortes und einem zeitgemässen Gedenken entsprechen soll.

München, 19.11.2012

**Konzept:**

Das fragliche Gebäude ist 1951 im Zuge von Ausbauarbeiten des Bundesauswandererlagers Ludwigsfeld entstanden und wurde quer an die Sanitärbaracke des KZ-Aussenlagers Dachau-Allach angebaut. Beide Gebäude stehen unter Denkmalschutz.

Am Rande der Siedlung befand sich bis 1955 ein KZ-Friedhof.

Die Sanitärbaracke wird derzeit vom TSV München-Ludwigsfeld als Umkleideraum genutzt. Ein Teil der Räumlichkeiten ist von der Landeshauptstadt München angemietet und steht kurz vor einer Sanierung. Der restliche Teil dient als Geräteraum der Siedlungsverwaltung der Patrizia AG.

Die Kantine des Bundesauswandererlagers fand zur einen Hälfte als Gaststätte, zur anderen als Kino für die dort in erster Linie ansässigen DP („Displaced Persons“), heimatlose Ausländer und Flüchtlinge (Volksdeutsche, Jüdische Rückwanderer) Verwendung.

Am 2. Mai 1997 wurde in einem festlichen Akt, in Anwesenheit von ehemaligen Häftlingen und einem Mitglied der Wachmannschaften, gegen das Vergessen und als Zeichen der Versöhnung, eine Gedenktafel an der Sanitärbaracke angebracht, die an das Schicksal dieser schweren Zeit erinnern soll. Der äussere Zustand des Gebäudes wirkt herabgekommen und ist einer Gedenkstätte unwürdig. Als Bestandteil des ehemaligen KZ-Aussenlagers Dachau-Allach ist es eines der letzten erhaltenen Gebäude dieses als „grausamsten“ bekannten Aussenlagers des KZ Dachau.

Beide Gebäude an diesem Ort repräsentieren zusammen wie kein anderer Ort in München die Zwangsarbeiter-, Kriegs- und Rüstungs- sowie Flüchtlingsgeschichte der Nachkriegszeit der Stadt bis 1968.

#### Aktuelle Situation

Durch den Bau der Eigentumswohnungen und Reihenhäuser in der Siedlung Ludwigsfeld, stieg die Anzahl der Neuzuzüge deutlich. Die Religionsgemeinschaften und Kulturgruppen Ludwigsfelds haben derzeit keinerlei Möglichkeit sich in größerer Zahl in Räumen vor Ort zu versammeln.

#### Zielsetzung

Die Lagerkantine des Bundesauswandererlagers soll zu einem Ort als Kultur-, Gedenk- und Begegnungsstätte ausgebaut werden. Die Erinnerung an die Vergangenheit sowie die Förderung der Stadteilkultur stehen im Mittelpunkt. Für die verschiedenen Kulturgruppen soll ein fester Treffpunkt geschaffen werden.

#### Betrieb

Für den T.S.V. München Ludwigsfeld ergäben sich zusätzliche Möglichkeiten für seine Arbeit wie z.B. das Abhalten von Vereinsversammlungen, Veranstaltungen wie Teambesprechungen u.s.w. Mit seinen verschiedenen Religionen z.B. Russisch-Orthodoxe, Ukrainisch-Orthodoxe, Römisch Katholische, Buddhisten, Protestanten etc., seinen verschiedenen Kulturgruppen, leistet die Siedlung Ludwigsfeld seit ca. 50 Jahren einen vorbildlichen Beitrag zur Münchner Stadteilkultur und zur Integration.

Pädagogische Angebote für Erwachsene könnten dort ebenso stattfinden wie Bürgerversammlungen. Der Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes hätte kein Problem mehr, seine turnusgemäßen Sitzungen in Ludwigsfeld abzuhalten. Die Kulturvereine Ludwigsfelds hätten für ihre Theateraufführungen und Proben, die Musikgruppen mit Livemusik endlich einen Proben- und Veranstaltungsort in der Siedlung. Für wichtige Informationsveranstaltungen wäre dieser Saal des Bürgerzentrums ein idealer Ort. Für die älteren Bürger von Ludwigsfeld wäre ein zusätzlicher Treffpunkt geschaffen, der durch Veranstaltungen, wie z.B. Kaffeenachmittage, Diavorträge, Filmvorführungen und Gesprächen belebt würde.

In einem eigenen Raum soll an die Zeit des Nationalsozialismus, insbesondere an den KZ-Aussenlagerkomplex Dachau-Allach und der Flüchtlingsgeschichte gedacht werden, in dem die Geschichte dieses Lagers dokumentiert wird. Dieser Raum soll sich „gegen das Vergessen“ richten. Der Raum sollte so gestaltet werden, dass er auch als Begegnungsraum genutzt werden kann.

#### Bewirtschaftung

Durch eine Küche soll für die jeweiligen Gruppen auch die Möglichkeit zur Essenszubereitung bei geschlossenen Veranstaltungen gegeben sein. Der Betrieb erfolgt in Selbstverwaltung.

#### Finanzierung

Von den benachbarten Grossunternehmen könnte durch BMW, MAN und MTU sowie durch die Siedlungseigentümer Patrizia AG ein Ausbaubeitrag geleistet werden. Für den Betrieb sollte die Landeshauptstadt München diese Räumlichkeiten mieten.

#### Trägerschaft

Das zu entstehende Kulturzentrum soll in Selbstverwaltung über einen Trägerverein verwaltet werden. Auf diese Weise würde mit geringem finanziellem Aufwand eine größtmögliche kulturelle Arbeit erzielt. Das Bürger-, Kultur und Gedenkzentrum ist durch KUGEL e.V. (Kulturgemeinschaft Ludwigsfeld) zu betreiben.

#### Für den AK 60 Jahre Siedlung Ludwigsfeld:

*George Krimadjian, Hans und Annusch Thiel, Irina Redko, Ewgenji Repnikow, Robert Ludwig, Pfarrer Rümmler, Klaus Mai, Gerlinde Dunzinger, Renate Demel, Ilse Macek, Igor und Brigitte Mager.*



Bürgerversammlung des 24. Stadtbezirkes am 5. 10. 21**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):Änderung des Stellplatzschlüssel - Bebauung Ludwigsfeld**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Der aktuelle Stellplatzschlüssel von 0,7  
Parkplatz pro Wohnung ist zu wenig.  
Parkplatz-Situation aktuell ist  
sehr schwierig in Ludwigsfeld.  
Es gibt auch keinerlei Gästepark-  
plätze.  
Ein Parkhaus wäre wünschenswert.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

☐ ohne Gegenstimme angenommen☒ mit Mehrheit angenommen☐ ohne Gegenstimme abgelehnt☐ mit Mehrheit abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten

Datum: 01.02.22

Telefon: 233- [REDACTED]

Telefax: 233- [REDACTED]

Dorothee Schiwy

**Sozialreferat**

Sozialreferentin

S-GL-SP

Telefon: 233- [REDACTED]

[REDACTED]@muenchen.de

**Planungsgebiet Siedlung Ludwigsfeld Bedarfsanmeldungen des Sozialreferates**

Schreiben des PLAN-HAI-43P vom 08.12.2021

**An das****Referat für Stadtplanung und Bauordnung****z.Hd. Frau Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk**

vorab per Mail

Sehr geehrte Kollegin Frau Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk,

ich darf mich für das Schreiben des PLAN-HAI-43 vom 08.12.2021 an S-GL-SP bedanken. Sie bitten für das Planungsgebiet Siedlung Ludwigsfeld um Anmeldung der Bedarfe für den Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss und die Auslobung für den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb. Die Siedlung Ludwigsfeld soll nachverdichtet und erweitert werden. Zu den bislang bestehenden rund 825 Wohneinheiten sollen laut Entwurf des Strukturkonzeptes 1.800 - 2.000 mögliche neue Wohnungen sowie eine Grundschule, Nahversorgungseinrichtungen und soziale Infrastruktur realisiert werden.

An sozialer Infrastruktur ist bislang in der Siedlung Ludwigsfeld, Kristallstr. 8 a, eine Einrichtung der Offenen Kinder- und Jugendarbeit „Jump In“ und ein Nachbarschaftstreff (der ab 1.1.2022 vom Seniorenzentrum übergang) in Trägerschaft des Caritasverbands vorhanden. Zudem bietet die Caritas in Eigenfinanzierung in einem wöchentlichen Umfang von 12 Stunden Unterstützungsangebote für Familien an.

Eine Schwierigkeit für die weitere verbindliche Planung zum jetzigen Zeitpunkt ist die Unklarheit, wieviel der Caritasverband an Baurecht erhält. Die Caritas will aufgrund des sanierungsbedürftigen Zustands des Einrichtungsgebäudes in der Kristallstr. 8a und des für die Bedarfe knapp werdenden Raumes die bestehende Einrichtung erweitern. Die Einrichtung der Caritas liegt im südwestlichen Bereich des Bestandsgebietes, aber außerhalb des Umgriffs des Planungsgebietes. Inwiefern das bestehende Baurecht eine Vergrößerung zulässt, ist bislang ungeklärt. Bisher wurde die angekündigte Bauvoranfrage vom Caritasverband noch nicht gestellt. Die notwendige Infrastruktur (Nachbarschaftstreff, Familien- und Beratungszentrum und Einrichtung der Offenen Kinder- und Jugendarbeit) wird dort voraussichtlich nicht ausreichend Platz finden.

Auch wenn nur der Nachbarschaftstreff im Sinne der SoBoN-Novellierung ein ursächlicher Bedarf der sozialen Infrastrukturbedarfe des Sozialreferates ist, ist es mir wichtig, nach Realisierung des Neubaugebiets die Siedlung Ludwigsfeld gut mit sozialer Infrastruktur versorgen und begleiten zu können. Hierzu fand am 22.12.2021 auf Initiative der Sozialplanung ein Planungsgespräch mit Kolleg\*innen aus dem Sozialreferat und aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung statt.

Auf dieser Grundlage meldet das Sozialreferat für die Siedlung Ludwigsfeld folgende Bedarfe der sozialen Infrastruktur an:



**1. Nachbarschaftstreff mit einer Bruttogrundfläche von 270 m<sup>2</sup> im Erdgeschoss**

Der Nachbarschaftstreff ist ein ursächlicher Bedarf des Sozialreferates im Rahmen der SoBoN-Regelung.

Aufgrund der Größe von insgesamt 2.600 - 2.800 Wohneinheiten in der Siedlung Ludwigsfeld ist ein Nachbarschaftstreff notwendig, um das Zusammenleben von Alteingesessenen und den Bewohner\*innen des Neubaugebiets zu stärken. Deshalb sollte der Nachbarschaftstreff in einer zentralen Lage in der Siedlung Ludwigsfeld platziert sein.

Vorbehaltlich einer möglichen Realisierung unter Einbezug der noch zu ermittelnden Sanierungs- und Erwerbskosten wird eine Integrierte Einrichtung zusammen mit dem Familien- und Beratungszentrum im Barackengebäude angestrebt.

Sollte der Nachbarschaftstreff im Umgriff des Planungsgebietes realisiert werden, wird der bisherige Nachbarschaftstreff der Siedlung Ludwigsfeld in der Kristallstr. 8a aufgegeben. Es wird in der Siedlung Ludwigsfeld insgesamt einen Nachbarschaftstreff geben.

**2. Familien- und Beratungszentrum (FBZ) mit einer Bruttogrundfläche von 540 m<sup>2</sup>**

Durch den hohen Anteil von jungen Familien in Neubausiedlungen, die teilweise von sehr belasteten Lebenssituationen betroffen sind, werden präventive und entlastende Angebote dringend benötigt. Die Familien sollen dabei frühzeitig integrations- und entwicklungsfördernde Familienbildungsangebote gemäß § 16 SGB VIII erhalten.

Um der Bevölkerungszunahme in der Siedlung Ludwigsfeld gerecht zu werden, ist auch ein Ausbau der für diesen Stadtbezirk zuständigen Erziehungsberatungsstelle notwendig. Die Beratung von Eltern, Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen auf der Grundlage von § 28 in Verbindung mit § 16, 17, 18, 35 a sowie § 41 SGB VIII ist eine kommunale Pflichtaufgabe. Dazu gehört auch die Verpflichtung der Einrichtung die Leistungen für die Zielgruppe gut erreichbar anzubieten und sich sozialräumlich mit allen relevanten anderen Leistungserbringer\*innen (z.B. der BSA) zu vernetzen und zu kooperieren.

Um die fachlichen Standards für eine zielgruppen- und bedarfsgerechte Betriebsführung eines Familien- und Beratungszentrums (FBZ) gemäß des Grundsatzbeschlusses Münchner Familienzentren (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12235) zu gewährleisten, ist eine Bruttogrundfläche von ca. 540 m<sup>2</sup> im Planungsgebiet notwendig. Kindgerechte Freiflächen sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen.

**Vorschlag zu Form und Standort: Integrierte Einrichtung im Barackengebäude**

Ich würde es begrüßen, den Nachbarschaftstreff mit dem Familienzentrum und der Erziehungsberatung als Integrierte Einrichtung zu planen und zu realisieren. Auf diese Weise könnte die Siedlung Ludwigsfeld in zentraler Lage eine inklusive, generationsübergreifende Integrierte Einrichtung erhalten. Ggf. könnte diese Integrierte Einrichtung zusammen mit dem KULT mit gemeinschaftlichen Nutzungen und einem Erinnerungsort für die Opfer des Nationalsozialismus betrieben werden.



Eine Integrierte Einrichtung in dem Barackengebäude würde auch dem Wunsch und den Forderungen der KUGEL-Kulturgemeinschaft Ludwigsfeld e.V., der Interessensgemeinschaft Ludwigsfeld (IGLU e.V.) sowie des BA 24 nach einem Bürgertreff und ggf. Erinnerungsort entsprechen. Auch bei der Öffentlichkeitsbeteiligung am 10.11.2021 wurde seitens der Bürger\*innenschaft mehrmals der Wunsch nach Räumlichkeiten für Soziales und Kultur und auch der Wunsch, diese in der Baracke zu realisieren, geäußert.

Der Barackenkomplex steht unter Denkmalschutz. Die Baracke ist ein T-förmiges Gebäude, mit aktuell leerstehendem Gebäudekopfteil. Die Baracke wurde ehemals als Kino und Wirtshaus genutzt und hat eine Geschossfläche von ca. 800 m<sup>2</sup>. Das Gebäude an der Granatstraße war Teil des ehemaligen Außenlagers Allach des Konzentrationslagers Dachau, das sich von 1943 bis 1945 auf dem Gelände der heutigen Siedlung Ludwigsfeld befand. Sie wird aktuell durch den TSV Ludwigsfeld als Umkleidekabine genutzt, die aber perspektivisch in die Umkleideräume der geplanten Sportanlage zur Schule umziehen wird.

Der gemeldete Flächenbedarf für die einzelnen Einrichtungen würde sich bei Realisierung der Integrierten Einrichtung insgesamt etwas reduzieren.

Die Anmeldung an diesem Standort erfolgt vorbehaltlich der Finanzierbarkeit der noch zu ermittelnden Sanierungs- und Erwerbskosten. Bisherige Eigentümer\*in der Baracke ist die Wohnungsgesellschaft Ludwigsfeld GmbH. Sollte eine Realisierung im Barackengebäude nicht möglich sein, wird die Realisierung im Neubau in zentraler Lage angestrebt.

### **3. Einrichtung der Offenen Kinder- und Jugendarbeit mit einer Bruttogrundfläche von 720 m<sup>2</sup> - Ausbau, vsl. in der Kristallstr. 8a, außerhalb des Umgriffs des Planungsgebiets**

Die bestehende Einrichtung der Offenen Kinder- und Jugendarbeit „Caritas Kulturtreff für Kinder und Jugendliche Jump In“ in der Siedlung Ludwigsfeld, welche im südwestlichen Bereich des Planungsgebiets, außerhalb des Umgriffs des Planungsgebiets liegt, ist etabliert und wird sehr gut angenommen. Um dem Bevölkerungswachstum und der Versorgung von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen begegnen zu können, ist ein Ausbau der notwendigen Ressourcen (Raum und Personal) erforderlich. Es erscheint vorteilhaft, die bestehende Einrichtung für Kinder und Jugendliche in der Kristallstr. 8a zu erweitern, statt eine zweite Einrichtung innerhalb des Planungsumgriffs zu errichten. Zudem ist es konfliktfreier, eine eigenständige Einrichtung mit zielgruppenspezifischen Angeboten zu erhalten, die auf Grund der Lage ohne Einschränkungen durch Lärmentwicklung und Schallschutzzvorgaben betrieben werden kann.

#### **Fazit**

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es im Interesse des SOZ ist, die bestehenden Angebote in der Siedlung Ludwigsfeld auszubauen. Der Nachbarschaftstreff wird als ursächlicher Bedarf zusammen mit dem neu zu realisierenden Familienzentrum für das Planungsgebiet angemeldet. Wir schlagen hierfür eine Nutzung im Barackengebäude vor. Wenn dem nichts entgegen steht, würde das SOZ die Realisierung hierzu überprüfen und dazu mit dem Denkmalschutz (PLAN-HAIV-62T), dem KR (Kostenabschätzung) und dem

Seite 4 von 4

KULT als möglichen Mitnutzer sprechen. Außerdem wird das SOZ weitere Gespräche mit dem Caritasverband der Erzdiözese München und Freising führen, um die Bedarfsplanungen miteinander abzustimmen.

Mit bestem Dank und besten Grüßen

A black rectangular box redacting the signature of Dorothee Schiwy.

Dorothee Schiwy

Bezirksausschuss des 23. Stadtbezirkes



**Allach-Untermenzing**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, Direktorium, BA-Geschäftsstelle West  
Landsberger Str. 486, 81241 München

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Lokalbaukommission  
PLAN / HAI-11-V**

**per Email: [plan.step-stellungnahmen@muenchen.de](mailto:plan.step-stellungnahmen@muenchen.de)**

**Vorsitzender:  
Pascal Fuckerieder**

**c/o BA-Geschäftsstelle West:**  
Landsberger Str. 486  
81241 München

Telefon: (089) 233-37224  
E-Mail: [bag-west.dir@muenchen.de](mailto:bag-west.dir@muenchen.de)

München, 13.05.2022

**Anhörung Beschlussvorlage Siedlung Ludwigsfeld  
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05130**

Guten Tag Frau Celayir,

der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing hat sich in seiner Sitzung am 10.05.2022 mit der o.g. Angelegenheit befasst und einstimmig beschlossen, der Beschlussvorlage zuzustimmen.

Freundliche Grüße



Pascal Fuckerieder  
Vorsitzender des BA 23  
Allach-Untermenzing



Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes  
**Feldmoching - Hasenberg**



Landeshauptstadt  
München

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

Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
[plan.step-stellungnahmen@muenchen.de](mailto:plan.step-stellungnahmen@muenchen.de)

**Vorsitzender**  
**Dr. Rainer Großmann**

**Privat:**

**Geschäftsstelle:**  
BA-Geschäftsstelle Nord  
Hanauer Str. 1  
80992 München  
Telefon: 233 28562  
[ba24@muenchen.de](mailto:ba24@muenchen.de)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PLAN HA I/11-V, HAI/43, 28.04.2022

Unser Zeichen  
BA 24 18.05.2022 – TOP 5.3.5

Datum  
24.05.2022

**Beschlussentwurf:**  
**PERSPEKTIVE MÜNCHEN; Langfristige Siedlungsentwicklung**  
**Siedlung Ludwigsfeld - Strukturkonzept mit Eckdaten und**  
**Aufstellung Bebauungsplan mit Grünordnung -...**  
- Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05130 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 hat sich in seiner Sitzung am 18.05.2021 mit dem im Betreff genannten Beschlussentwurf befasst und Folgendes einstimmig beschlossen:

Dem Antrag des Referenten wird mit folgenden Ergänzungen zugestimmt:

- Bebauung reduzieren – Grünfläche von 40 m<sup>2</sup> je Einwohner sicherstellen, die 40 m<sup>2</sup> Grünfläche pro Anwohner müssen innerhalb des Umgriffs nachgewiesen werden  
→ umliegende landwirtschaftliche Flächen können nicht mit angerechnet werden
- Die Bebauung entspricht nicht der Perspektive München und die neu zu schaffende Infrastruktur findet auch genügend Auslastung bei einer geringeren Bebauungsdichte
- Neben der Freihaltung einer Tramtrasse muss eine entsprechende Fläche für eine U-Bahn Haltestelle mit P&R- und B&R-Plätzen eingeplant werden
- Bei der Bebauung muss berücksichtigt werden, dass es zu keinem zusätzlichen Aufstau des Grundwassers kommt
- Baumbestand in der Bestandssiedlung erhalten → das Wort „möglichst“ gehört im Antrag des Referenten gestrichen
- Keine punktuellen Ergänzungsbauten in der Bestandssiedlung
- Schaffung der Infrastruktur für die ärztliche Versorgung in der Siedlung

Mit freundlichen Grüßen.

Gez.

Dr. Rainer Großmann  
Vorsitzender

Stellungnahme des Bezirksausschusses des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg  
vom 24.05.2022