



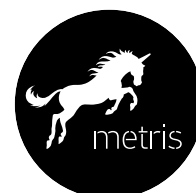
VORPRÜFUNG

IDEENWERKSTATT MÜNCHNER NORDEN - ERGEBNISSE DER ÜBERARBEITUNG

2. GREMIIUMSSITZUNG 15.01.2026- 16.01.2026



PLAN:KOOPERATIV



IMPRESSUM

09.01.2026

AUSLOBERIN

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstraße 28b
80331 München

VORPRÜFUNG

Bürogemeinschaft metris | PLAN:KOOPERATIV
vertreten durch:

metris - studio für architektur, stadt und landschaft
Marlene-Dietrich-Platz 1
69126 Heidelberg

Tel. : 06221 6593241
Mail: info@metris-architekten.de
www.metris-architekten.de

TITELBILD

Quelle: Luftbild Feldmoching, 2023
Datengrundlagen: LHM-KR-GeodatenService
eigene Bearbeitung



INHALT

EINLEITUNG	7
<u>INHALTLICHE EINFÜHRUNG</u>	<u>8</u>
<u>TEILNEHMENDE TEAMS</u>	<u>10</u>
ARBEITEN IM DETAIL	13
<u>ARBEIT 1: ADEPT</u>	<u>14</u>
Strukturplan	14
Konzept Entwurfsidee	16
Phasenmodell	18
Mobilitätsleitbild	22
Landschaftsplanerisches Leitbild	26
Vertiefungsbereiche	30
<u>ARBEIT 2: ARGEECHO</u>	<u>34</u>
Strukturplan	34
Konzept Entwurfsidee	36
Phasenmodell	38
Mobilitätsleitbild	40
Landschaftsplanerisches Leitbild	44
Vertiefungsbereiche	48
Vertiefungsbereiche	50
<u>ARBEIT 3: CITYFÖRSTER // ARGUS // FREIWURF LA</u>	<u>56</u>
Strukturplan	56
Konzept Entwurfsidee	58
Phasenmodell	60
Mobilitätsleitbild	64
Landschaftsplanerisches Leitbild	68
Vertiefungsbereiche	72
<u>ARBEIT 4: NORDCAMP</u>	<u>74</u>
Strukturplan	74
Konzept Entwurfsidee	76
Phasenmodell	80
Mobilitätsleitbild	84
Landschaftsplanerisches Leitbild	86
Vertiefungsbereiche	88
Vertiefungsbereiche	90

ARBEIT 5: STADTLANDAKROBATEN	92
Strukturplan	92
Konzept Entwurfsidee	94
Phasenmodell	96
Mobilitätsleitbild	100
Landschaftsplanerisches Leitbild	102
Vertiefungsbereiche	106
ARBEITEN IM VERGLEICH	109
<u>BESONDERHEITEN DER PRÜFUNG</u>	<u>110</u>
<u>STRUKTURPLÄNE DER PLANUNGSTEAMS</u>	<u>112</u>
<u>PRÜFPLÄNE</u>	<u>114</u>
<u>NUTZUNGEN IM VERGLEICH</u>	<u>116</u>
<u>DICHTE IM VERGLEICH</u>	<u>118</u>
<u>MOBILITÄT IM VERGLEICH</u>	<u>120</u>
<u>GRÜN- UND FREIRÄUME IM VERGLEICH</u>	<u>122</u>
ANHANG	125

EINLEITUNG

INHALTLICHE EINFÜHRUNG

Die vorliegende Vorprüfung ist eine Diskussionsgrundlage für die 2. Gremiumssitzung am 15.01.2026 - 16.01.2026 zur Ideenwerkstatt Münchner Norden.

Im November 2024 fand die Ideenwerkstatt an fünf Tagen statt, bei der fünf Planungsteams unter Einbeziehung der Öffentlichkeit Ideen für den Münchner Norden entwickelten.

Am 1. April 2025 hat sich das Expert*innengremium, bestehend aus Mitgliedern des Stadtrates und des Bezirksausschusses 24, sowie Fachleuten aus der Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung in einer ersten Sitzung mit den Entwürfen befasst und Überarbeitungsempfehlungen ausgesprochen.

Die Empfehlungen des Expert*innengremiums sind die wesentliche Grundlage der Überarbeitung der Planungsideen durch die fünf Teams. Diese Empfehlungen gliedern sich in teamspezifische und allgemeine Überarbeitungsempfehlungen.

Die übergeordneten allgemeinen Empfehlungen sind:

- Der Teilraum „Östlich Auf den Schrederwiesen“ soll nicht weiterverfolgt werden.
- Das Landschaftsschutzgebiet „Schwarzhölzl“ soll nicht angetastet werden.
- Weiterhin sind keine Zielzahlen zu Wohneinheiten und Arbeitsplätzen vorgegeben.
- Die einzelnen Entwicklungsschritte sind darzustellen.
- Der Mehrwert für den Bestand ist stärker aufzuzeigen.
- Landschaftsplanerische Leitbilder und Aussagen zur Hydrologie sollen vertieft werden.
- Geschärft werden soll das Zusammenwirken von Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebot.

Folgende Abgabeleistungen wurden auf Basis der Gremiumsempfehlung vom 01.04.2025 von den Planungsteams erbracht und bilden die Grundlage dieses Dokuments:

- Überarbeitung des gesamten Entwurfs mit einem Strukturplan im Maßstab 1:7.500.
- Darstellung möglicher Entwicklungsphasen
- Plandarstellung zum Mobilitätsleitbild
- Plandarstellung zum landschaftsplanerischen Leitbild
- Konzeptionelle Vertiefung von Teilbereichen
- Darstellung eines Schnitts zwischen Bestandssiedlungskörper und neuen Siedlungskörper sowie zwischen neuen Siedlungskörper und der freien Landschaft
- Ergänzende grafische Aussagen zur Vermittlung der Entwurfsidee
- Textliche Ausführungen zur Entwurfsidee
- Aussagen zum Umgang mit einer möglichen Tunnelanbindung an die BAB 99
- Prüfplan samt Prüftabelle zur Vereinheitlichung und Plausibilisierung der Entwurfsidee
- Präsentationsfolien zur Erörterung des Entwurfs
- 2 Plakate zur Erörterung des Entwurfs
- Arbeitsmodell im Maßstab 1:10.000

Die Vorprüfung gliedert sich in zwei Teile. Im ersten Teil, Arbeiten im Detail, sind die Ergebnisse nach der Überarbeitungsphase in alphabetischer Reihenfolge der Planungsteam-Namen dargestellt. Hier wird zuerst das Gesamtkonzept des jeweiligen Planungsteams abgebildet. Es folgen Aussagen zu möglichen Entwicklungsphasen, dem Mobilitäts- und Landschaftsplanerischen Leitbild. Abschließend werden die Aussagen zu den Teilräumen, samt der Schnitte dargestellt. Die Abbildungen werden durch Erläuterungstexte ergänzt. Der gesamte Inhalt des ersten Teils wurde von den jeweiligen Planungsteams erstellt und von studio metris aufbereitet.

Im zweiten Teil, Arbeiten im Vergleich, werden die Ergebnisse grafisch gegenübergestellt. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die von den Planungsteams erstellten Prüfpläne von studio metris einheitlich und thematisch aufbereitet. Im Anhang befinden sich noch zusätzliche von den Planungsteams abgegebene erläuternde Informationen.

Ergänzend zur vorliegenden Vorprüfung stehen folgende Unterlagen und Produkte für die 2. Sitzung dem Expert*innengremium zur Verfügung:

- Präsentationsfolien der Entwürfe
- Plakate und Modelle der Entwürfe
- Zusammenstellung der gutachterlichen Kurzbewertung

Erstellerin dieser Vorprüfung ist die mit der Verfahrensbetreuung und Konzeption der Ideenwerkstatt beauftragte Bürogemeinschaft metris | PLAN:KOOPERATIV, vertreten durch studio metris.

TEILNEHMENDE TEAMS

Die fünf Planungsteams beschäftigten sich in der Ideenwerkstatt intensiv mit dem Planungsraum und erarbeiteten Visionen zur Entwicklung des Münchner Nordens. Sie waren fachübergreifend zusammengesetzt aus den Bereichen Stadtplanung, Landschaftsplanung sowie Verkehrsplanung mit Expertise in den Themen Klima und Nachhaltigkeit.

Team 1: ADEPT

- ADEPT ApS, Kopenhagen
- Buro Happold GmbH, Berlin

TEAM 2: ArgeEcho

- UmbauStadt PartGmbH, Weimar, Berlin, Frankfurt
- Fugmann Janotta Partner PartGmbH, Landschaftsarchitektur, Landschaftsplanung, Stadtplanung, Berlin
- Hoffmann-Leichter, Ingenieurgesellschaft mbH, Berlin

TEAM 3: CITYFÖRSTER // ARGUS // freiwurf LA

- CITYFÖRSTER Architekten, Ingenieure und Stadtplaner, Hannover
- ARGUS Stadt und Verkehr, Hamburg
- freiwurf landschaftsarchitekturen, Hannover

TEAM 4: Nordcamp

- Urban Catalyst GmbH, Berlin
- TeleInternetCafe Architektur und Urbanismus GmbH, Berlin
- SHP Ingenieure GbR, Hannover

TEAM 5: StadtLandAkrobaten

- rheinflügel severin, Düsseldorf, München
- PAN M, München
- Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, München, Zürich
- IBV Hüsler AG, Ing. Büro für Verkehrsplanung, Zürich
- Studio Stadt Region, Förster Kurz Architekten & Stadtplaner Partnerschaft mbB, München

ARBEITEN IM DETAIL

ARBEIT 1: ADEPT

STRUKTURPLAN



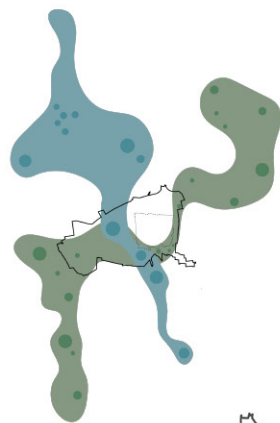
- | | | | |
|---|---------------|---|----------------------------------|
|  | Plangebiet |  | Siedlungserweiterung |
|  | S-Bahn |  | Potenzielle Siedlungserweiterung |
|  | U-Bahn |  | Blau - Grüne - Achse |
|  | Tram |  | Retentionsbereiche |
|  | Bus |  | Wald und Gehölzflächen |
|  | Schnellradweg |  | Landwirtschaft |
|  | Radwegenetz |  | Gärtereien |

ARBEIT 1: ADEPT

EIN ZUKUNFTSKONZEPT FÜR DEN MÜNCHNER NORDEN

Die Vision des Entwurfs ist eine nachhaltige und klimaresiliente Stadtentwicklung für den Münchner Norden. Im Herzen des Konzeptes steht ein blau-grünes Netzwerk aus hochwertigen und vielseitigen Landschaftsräumen, Retentionsflächen und Biotopen, die mit den Siedlungserweiterungen verwoben werden. Erlebbar wird dieses Netzwerk in den neuen und alten Quartieren selbst und einer Naherholungsachse zwischen den drei Seen mit dem Charakter einer Polderlandschaft, die mit einer Radschnellverbindung, Wegen und Aufenthaltsflächen erschlossen wird. Die Bebauung erweitert sich organisch entlang des bestehenden Siedlungssaums, mit Schwerpunkt in Feldmoching Nord sowie maßvollen Ergänzungen in Feldmoching West, Fasanerie Nord und Ludwigsfeld. Landwirtschaft und urbane Nutzung verschmelzen zu produktiven Landschaften. Das neue ÖPNV-Angebot bindet bestehende Siedlungen besser und neue Quartiere flexibel und bedarfsgerecht an. Als Teil eines integrierten Mobilitätskonzeptes können die meisten der neuen Bewohner:innen auf ein Auto verzichten. Das Konzept verbindet Stadt und Land zu einem resilienten, lebenswerten Zukunftsraum.

KONZEPT | ENTWURFSIDEE



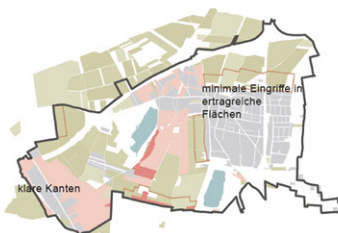
Das Grüne



Das Blaue



Die Siedlungen



Die Landwirtschaft



Die Verbindungen

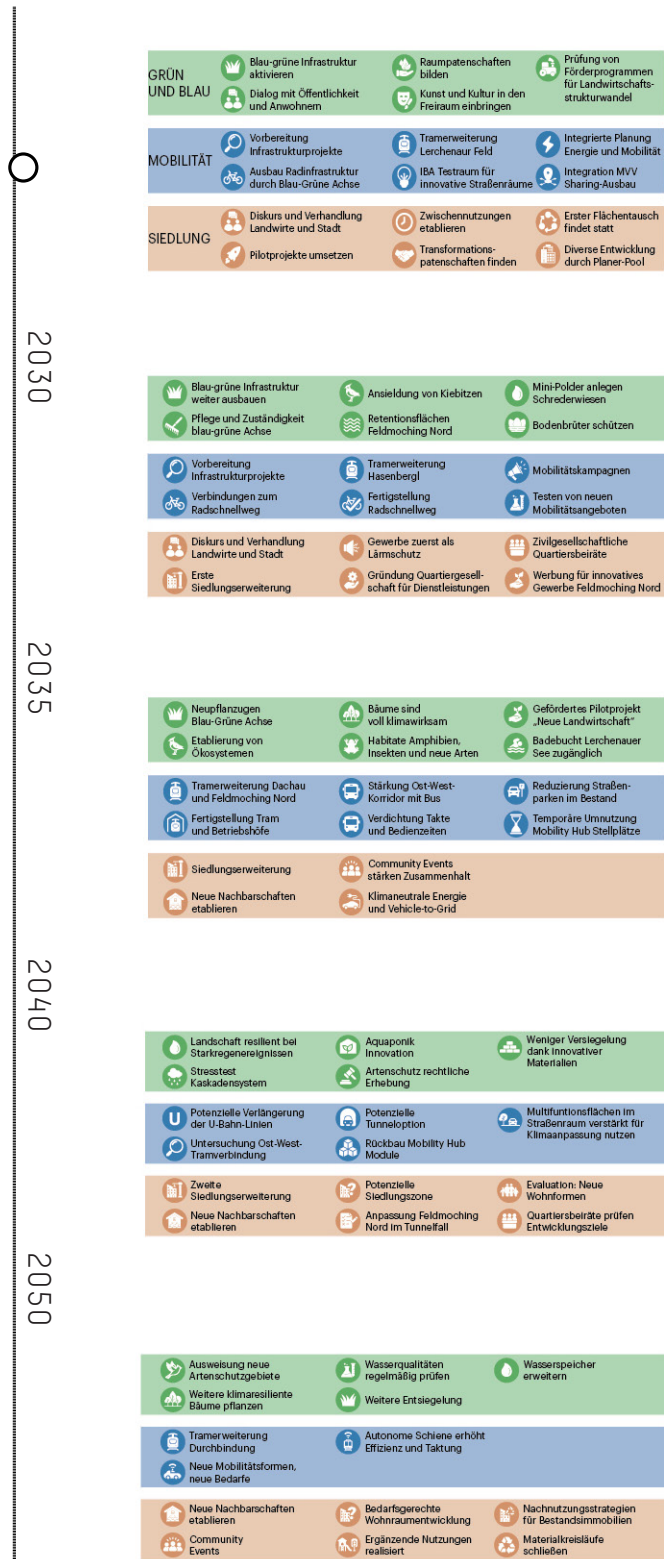
Entwurfsidee:

Unsere Vision ist eine ganzheitliche und nachhaltige Stadtentwicklungsstrategie, die zentrale Herausforderungen und Chancen des Münchner Nordens adressiert: Den Umgang mit Wasser, klimaresiliente Grünräume und ein harmonisches Zusammenwachsen von bestehender und neuer Bebauung mit der Land(wirt)schaft. Ein blau-grünes Netzwerk ist das Rückgrat einer widerstandsfähigen Landschaftsstruktur. Biodiversität und Regenwassermanagement werden in Feuchtbiotopen vereint, die zugleich Lebensräume für gefährdete Arten schaffen. Als Teil dessen entsteht eine Naherholungsachse zwischen den drei Seen, die für alle Menschen erlebbar wird. Sie ist mit einer durchgehenden Radschnellverbindung vom Olympiapark bis zum Landschaftsschutzgebiet Schwarzhölzl durchgebunden. Bestehende Grünflächen werden einbezogen, um mit minimalen Eingriffen in die aktuelle Flächennutzung eine maximale Wirkung zu erzielen. Die Siedlungserweiterung erfolgt organisch entlang des bestehenden Siedlungssaums und integriert sich behutsam in die Landschaft. In Feldmoching Nord entsteht der größte Anteil neuer Bebauung seit der Ideenwerkstatt entlang der Nordseite. Weitere maßvolle Erweiterungen sind in Feldmoching West, der Fasanerie Nord und Ludwigsfeld vorgesehen. In den Schrederwiesen ist baulich im Rahmen dieser Arbeit lediglich eine Nachverdichtung innerhalb der gegenwärtigen Siedlungsgrenzen denkbar, aber vorerst nicht empfohlen, die landwirtschaftliche Nutzung hat hier Priorität. Im Weiteren ist die Integration einer Tramtrasse geplant. Innerhalb dieses Teilraums sieht das Konzept vielmehr eine Stärkung der angestammten Betriebe und mögliche Erweiterungen der landwirtschaftlichen Nutzung und/ oder die Integration von Innovationen in der Landwirtschaft vor. Ein kleiner Gebäude-Fußabdruck sowie ein flexibles Konzept ermöglichen eine schrittweise, bedarfsgerechte Entwicklung. Dabei entstehen fließende Übergänge zwischen neuer Bebauung und produktiver Landschaft – als durchlässige „Membranen“, die starke Nachbarschaften und vielfältige, charaktervolle Typologien fördern.

Wesentliche Anpassung der Entwurfsidee seit der Ideenwerkstatt:

Es werden übergeordnete Ziele und Strategien formuliert und Änderungen im Entwurf dahingehend sorgsam abwägt und konkretisiert. Eine wichtige Fragestellung ist in dem Zuge welche Flächennutzungen erhalten bleiben und welche sich ändern sollen. Das Entwurfseigene Leitbild des Siedlungssaums als „Membran“ wurde weitergedacht, indem Synergien zwischen der angestammten Bevölkerung, der Land(wirt)schaft sowie dem hydrologischen Konzept genutzt werden. Beispiele hierfür ist die Abschirmung vor Lärm durch geeignete Gebäudetypologien in Feldmoching Nord, die Ausrichtung der Gebäude im Einklang mit den Kaltluftströmen in Feldmoching West und die Integration von Retentionsflächen in der konkretisierten Siedlungsstruktur in Fasanerie Nord. Die dem Entwurf nach wie vor zentrale Komponente der Blau-Grünen-Achse mit Retentionsflächen wurde fachlich validiert und ausgearbeitet. Für die Fokusräume werden konkrete Vorschläge gemacht. Die Planung sieht zudem eine verbesserte Mobilitätsanbindung mit einer neuen Tramverbindung über das Hasenberggl nach Feldmoching Nord sowie einer starken Ost-West-Busverbindung und Flächenreserven für künftigen Tramausbau vor. Zudem sollen Siedlungsflächen gezielt erweitert und verdichtet werden, um Wohnraumbedarf, Flächennutzung und Investitionen in den öffentlichen Verkehr auszubalancieren.

PHASENMODELL



Entwicklungsschritte und konzeptionelle Flexibilität:

Die Entwicklung des Entwurfs ist in fünf Phasen eingeteilt. Dort werden auch Maßnahmen und Prinzipien genannt, die eine Flexibilität während aller Phasen unterstützen wie bspw. eine systematische Reflektion nach ersten Erweiterungen und der kontinuierliche und institutionalisierte Einbezug von Bürgerinnen. Die Entwicklungsschritte sind flexibel und als eine idealtypische Entwicklung zu verstehen. Auf neue, zukünftige Bedarfe kann reagiert werden, z. B. durch die Integration neuer Wohnformen. Die Flexibilität des Entwurfs wird im Folgenden konkret anhand von drei Komponenten erläutert: Der Wahl und Abfolge der Siedlungserweiterungen selbst, der Ausbau von Mobilitätsinfrastruktur und der genauen Zuordnung von Flächen im Freiraum.

Die **Siedlungserweiterungen** funktionieren eigenständig. Sie alle profitieren von dem Grundgerüst im Herzen des Entwurfs: dem Blau-Grünen-Netzwerk und der Naherholungsachse mit attraktiver Infrastruktur für aktive Mobilität. Andersherum ist dieses Grundgerüst nicht von der Entwicklung der einzelnen Siedlungserweiterungen abhängig. So bleibt der Entwurf robust, auch wenn eine Siedlungserweiterung, z. B. in Feldmoching West oder Ludwigsfeld, nicht realisiert werden kann. Auch die Abfolge der Siedlungserweiterungen ist flexibel (sollte jedoch immer in Verbindung mit der Herstellung entsprechender Mobilitätsinfrastruktur erfolgen). In der Phasierung wird von einer zeitgleichen Entwicklung mehrerer Gebiete ausgegangen, diese ist jedoch nicht zwingend erforderlich. Die Flexibilität in der Abfolge und Realisierung der einzelnen Siedlungserweiterungen fußt auch auf dem bewusst bedarfsgerecht konzipierten Ausbau der **Traminfrastruktur**. Zu Beginn genügt bei geringerer Bebauungsdichte eine Busanbindung in der Fasanerie und Ludwigsfeld, später kann mit steigenden Einwohnerzahlen eine Tram realisiert werden. In der Fasanerie sind ausreichend Flächen im Straßenquerschnitt für eine zukünftige Tram vorgesehen. Auch die Ost-West-Verbindung kann tramfähig ausgebaut werden, wobei die Bedeutung der Verbindung Feldmoching-Ludwigsfeld-Karlsfeld-Dachau und die saisonale Destination Feldmochinger See und weniger die Dichte entlang der Strecke entscheidend wird. Die Ost-West- und weiteren Direktverbindungen mit dem Bus bleiben flexibel und dank hoher Taktung und ausgedehnten Bedienzeiten attraktiv. Die Linien können schnell angepasst und deren Auslastung als Bedarfsmesser für eine Tramerweiterung beobachtet werden. Die genaue **Zuordnung der Flächen** im Freiraum bleibt bis zu einem gewissen Grad flexibel. Sie kann entsprechend des Flächentauschs, im fortlaufenden Dialog mit der Bürgerschaft und tiefergehenden fachlichen Untersuchungen im Detail angepasst werden – soweit die übergeordneten Prinzipien und das blau-grün Netzwerk beibehalten und genügend Flächen umgewidmet werden (insbesondere für Retention). Die Weiterentwicklung der Landwirtschaft im Sinne des Entwurfs, z. B. innovative Formen der Landwirtschaft in Feldmoching Nord und kleinteiliger Gemüse- und Obstbau bei den Schrederwiesen, kann in einem verträglichen Zeitrahmen flexibel erfolgen.

Zusammenwirken der Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebote:

Mobilität bildet den Katalysator für die Quartiersentwicklung. Sie schafft die Grundlage für lebendige, gut vernetzte und zukunftsfähige Stadtteile und sollte daher am Anfang jeder Entwicklung stehen. In allen Quartieren ist von Beginn an eine sehr gute Anbindung mit dem Fahrrad gewährleistet – daher ist der Ausbau der Rad(schnell)verbindungen Priorität in der ersten Phase. Der Ausbau der neuen Quartiere in Feldmoching Nord und West erfolgt nach der Fertigstellung der Tramtrasse, wodurch eine optimale Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sichergestellt wird. In Ludwigsfeld und der Fasanerie ist bereits in den ersten Entwicklungsphasen eine hochfrequente Busanbindung



Flächennutzungen übergeordnet

-  Siedlungserweiterung
-  Blau - Grüne - Achse
-  Retentionsbereiche
-  Wald und Gehölzflächen
-  Landwirtschaft
-  Gärtnereien

vorgesehen, die einen Ost-West-Korridor „zwischen den Seen“ schafft und später durch den Ausbau zu einer Tramtrasse genutzt werden kann. Die Siedlungsentwicklung sollte einem integrierten und holistischen Ansatz zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel durch infrastrukturelle und verhaltensbezogener Mobilitätsmaßnahmen folgen. Ein zentrales Prinzip ist dabei die Bereitstellung von Angeboten für die „letzte Meile“: Diese Angebote werden gezielt an Mobility Hubs vorgehalten sowie die letzte Meile durch eine attraktive Rad- und Fußwegeninfrastruktur aufgewertet.

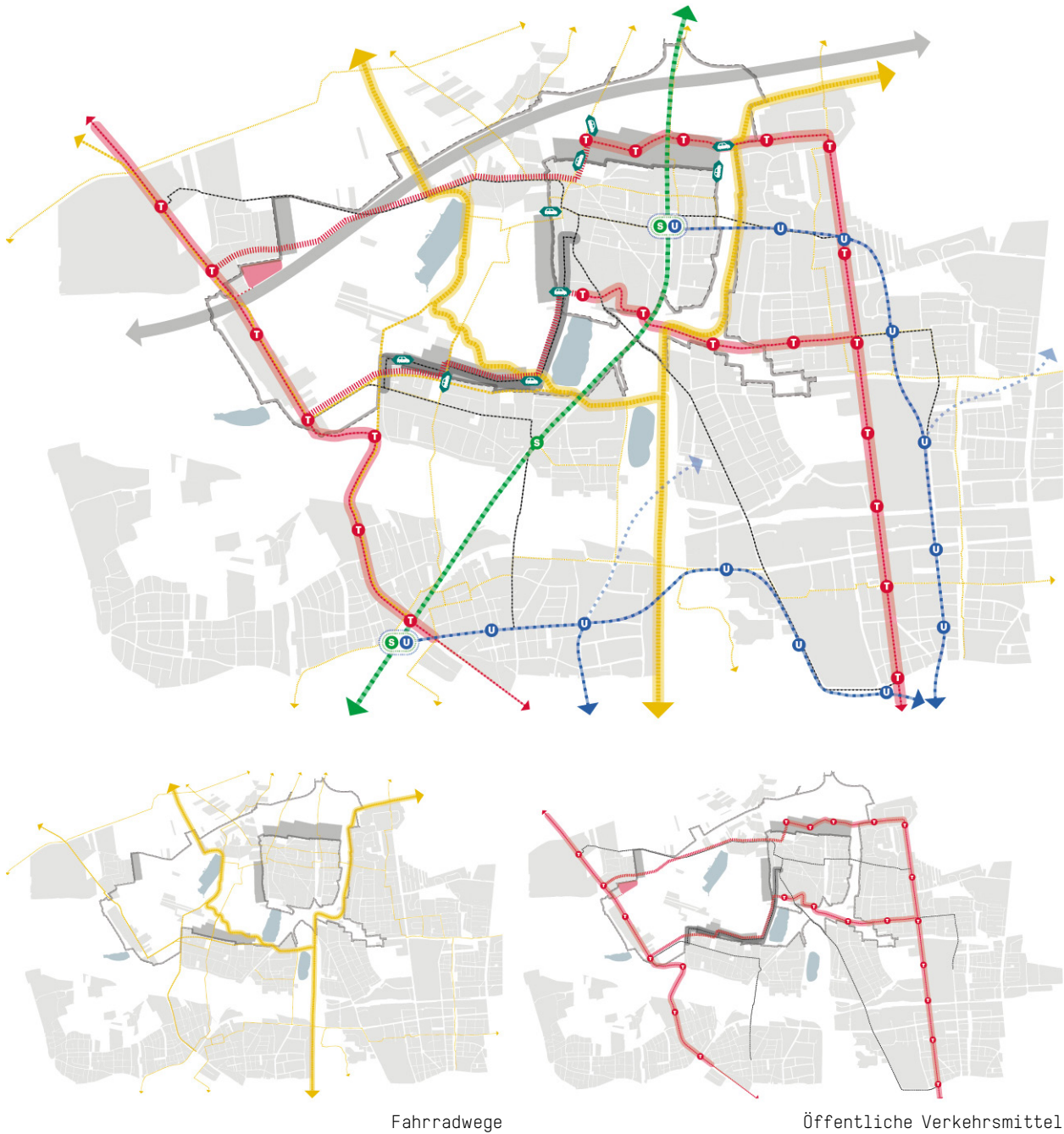
Siedlungsstruktur, Nutzungen und Dichte:

Innerhalb der Fokusräume werden Vorschläge für eine mögliche Nutzungsverteilung gemacht. Sie kann an zukünftige Bedarfe angepasst werden. Ihre Dichte orientiert sich am jeweiligen Kontext, ist jedoch insgesamt höher als im Bestand – Ausdruck des Wandels vom suburbanen „Dorfcharakter“ hin zu einem urbaneren Umfeld. Bestehende Nutzungen, wie das Beerencafé und landwirtschaftliche Gebäude, werden integriert statt verdrängt, um die Geschichte des Ortes zu bewahren. Potenzialflächen für weitere Siedlungsentwicklungen verdeutlichen die Anpassungsfähigkeit des Konzepts. Die dargestellte Ausdehnung stellt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen urbaner Entwicklung, Grünflächen und Landwirtschaft sicher.

Mehrwert für den Bestand:

Die blau-grüne Achse wird als ökologische und gestalterische Verbindung nicht nur zur Regenwasserbewirtschaftung beitragen, sondern auch als attraktiver Erholungsraum dienen. Sie verbessert die Zugänglichkeit bestehender Grünflächen und schafft neue Aufenthaltsqualitäten für die gesamte Umgebung. Die bauliche Dichte der neuen Quartiere orientiert sich sensibel am bestehenden städtebaulichen Kontext. Durch sanfte Übergänge zwischen urbanen und ländlich geprägten Bereichen wird eine harmonische Einbindung gewährleistet. Die geplanten Partnerschaften mit bestehenden Landwirtschaftsbetrieben eröffnen neue Perspektiven, wenn sich die landwirtschaftliche Nutzung einzelner Flächen verändert. Die neuen Siedlungen und Grünräume tragen zur Lösung klimatischer Herausforderungen bei (extreme Regenereignisse, Dürre). Durch intelligente Gestaltung und Nutzung natürlicher Prozesse können diese Themen ohne aufwendige technische Maßnahmen auch für die angrenzenden Bestandsgebiete entschärft werden. Die neuen Siedlungen wirken als Impulsgeber für Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr und die Radverkehrsinfrastruktur. Durch die Anbindung an die Straßenbahnlinien (z.B. Bestand Hasenberg, Feldmoching, Fasanerie Süd, Ludwigsfeld) sowie die Integration in ein übergreifendes Mobilitätsmanagement wird die Erreichbarkeit und Vernetzung der Bestandsquartiere deutlich verbessert. Gleichzeitig entstehen vor Ort neue Arbeitsplätze, was die lokale Wirtschaft stärkt und Pendlerverkehre reduziert. So entsteht ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept, das Bestand und Entwicklung gleichermaßen berücksichtigt und miteinander verknüpft.

MOBILITÄTSLEITBILD



Mobilität:

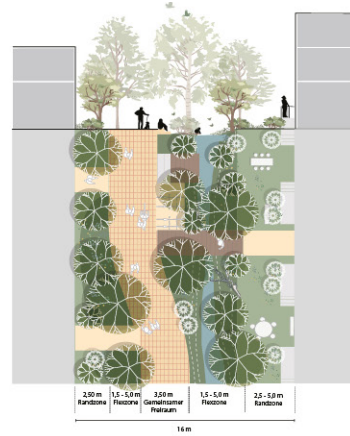
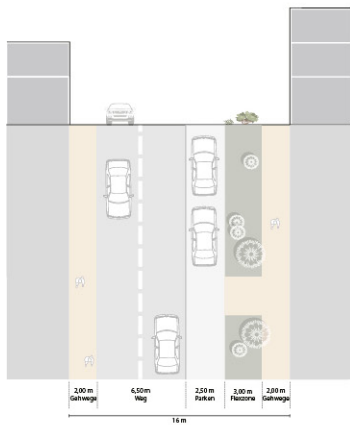
Die Mobilität wird konsequent zu Gunsten nachhaltiger Verkehrsmittel im Sinne der Mobilitätsstrategie der Stadt München ausgebaut. Der ÖPNV bildet das Rückgrat der Mobilität, insbesondere durch die Erweiterung der Tram und Busverkehr. Das Konzept setzt auf eine hohe Flexibilität mit sicherer Wirtschaftlichkeit in der Grundvariante und Verlängerungsoptionen zur Erweiterung in späteren Phasen. Ein wichtiger Baustein der Mobilität ist das **Fahrrad**. Eine neue Radschnellverbindung verbindet die Drei-Seen-Platte Richtung Süden und in den Norden. Dadurch erschließt sich die wichtige Grün-Blau-Achse mit den drei Seen für die Naherholung sowohl für die Anwohnenden als auch für Besuchende weit darüber hinaus. Eine weitere Radschnellverbindung verbindet Moosach über die Schrederwiesen und Ludwigsfeld nach Dachau. Die Feinerschließung der Siedlungserweiterungen erfolgt nach hohem Standard maximal Fuß- und Fahrradverkehrsfreundlich.

Das dichteste Neubaugebiet Feldmoching Nord wird mit einer neuen **Tramtrasse** ausgestattet, die entlang der Schleißheimer Straße nach Norden führt und nördlich der Aschenbrennerstraße nach Westen in Richtung Feldmoching Nord abknickt. Damit wird der sehr dichte Bestand in Hasenberg nördlich der U-Bahn angebunden und die Planung sehr wirtschaftlich. Es wird eine Vorhaltefläche vorgesehen für eine Verlängerung der Tram nach Ludwigsfeld und Richtung Dachau, die in einer späteren Phase realisiert werden kann und abhängig von der Nachfrage der übergeordneten Verbindung zwischen Dachau und Feldmoching ist. Vorerst wird diese Ost-West-Verbindung durch eine hochfrequente Buslinie hergestellt. Die Tramerweiterung zum Lerchenauer Feld wird in den ersten Planungsphasen als ausreichend angesehen. Eine potenzielle Verlängerung in Richtung Süden entlang des Fasanerisees und der Erweiterung Fasanerie Nord ist möglich – dafür wird ein entsprechender Straßenquerschnitt vorgehalten – zu Beginn aber ohne weitere Verdichtung oder Durchbindung nicht wirtschaftlich. Bis dahin stellt eine hochfrequente Busverbindung den Anschluss für Fasanerie im ÖPNV sicher. Die dritte wichtige Tramachse führt von Moosach nach Dachau und bindet dazwischen die Schrederwiesen und Ludwigsfeld an. In dem Zuge wird in Ludwigsfeld direkt nördlich an der Autobahn ein Tram- und Busbetriebshof errichtet.

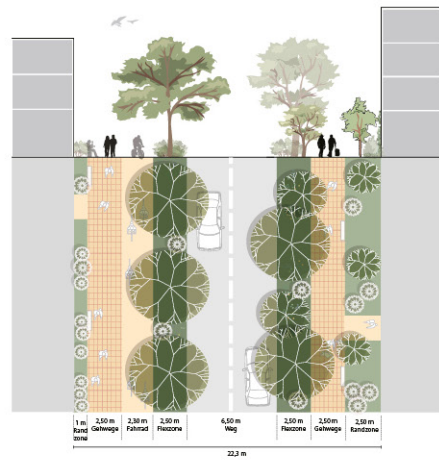
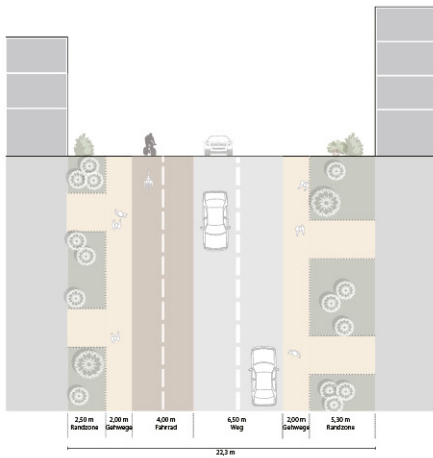
Die moderate Siedlungsentwicklung des Entwurfs sorgt in Kombination mit der Priorisierung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu einer geringen Belastung durch den Kfz-Verkehr. Das Mobilitätskonzept verfolgt **einen integrierten** Ansatz, der neben infrastrukturellen auch verhaltensbezogenen Maßnahmen umfasst (Informations- und Kommunikationsangebote, Neubürger-/ Marketingmaßnahmen, Services für Radfahrende, vielfältige Sharing-Angebote, Bündelung in Mobility Hubs, flankierendes Mobilitätsmanagement und -beratung, autoarme Stellplatzsatzung). Die Nutzungsmischung in den Quartieren ermöglicht zudem kurze Wege und einen hohen Fußverkehrsanteil am Modal Split. Der ruhende **Kfz-Verkehr** wird in mehrstöckigen Mobility Hubs gebündelt. Die Anschlüsse an das Straßennetz erfolgen in der Fasanerie Nord über die Feldmochinger Straße und über Am Blütenanger und Auf den Schrederwiesen an die B 304. In Ludwigsfeld ist es ebenfalls die Straße Auf den Schrederwiesen. In Feldmoching West an die Feldmochinger Straße (Höhe Georg-Zech-Allee) und die Karlsfelder Straße. In Feldmoching Nord über die Feldmochinger Straße im Westen und die Hochmutteringer-Straße Richtung Schleißheimer Straße über einen neuen Anschluss Höhe Grohmannstraße oder Johann-Emmer-Straße. Die Auswirkungen des Tunnels Hasenberg [Anmerkung LHM: laufende Alternativenuntersuchung]

Grüne Straßenquerschnitte - besser bei Stadtklima

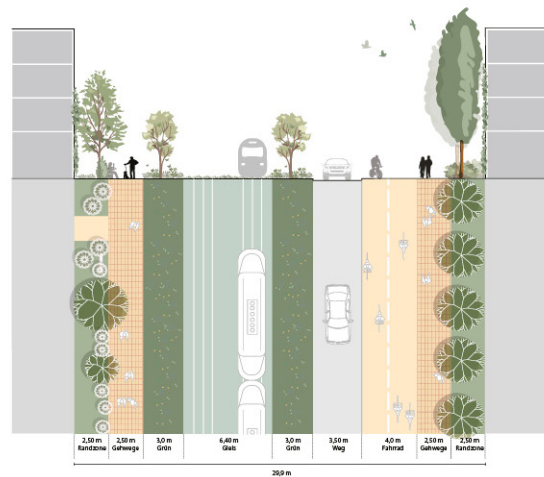
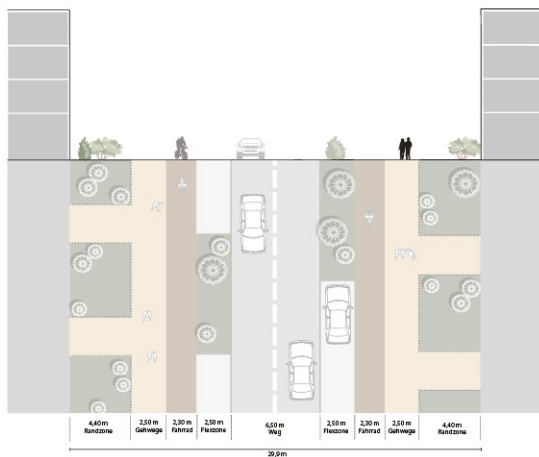
QUARTIERSWEG



QUARTIERSTRASSE



ERSCHLIESSUNGSSTRASSE



sind gering, denn verkehrlich setzt das Konzept nicht auf einen direkten Anschluss an die Autobahn, da die vergleichsweise geringen Neuverkehre einen technisch aufwändigen Zusatzanschluss Richtung Autobahn nicht rechtfertigen.

Energie:

Es werden effiziente und klimaneutrales sowie langfristig klimapositive Quartiersentwicklungen angestrebt. Ein wichtiger Baustein dafür ist vor Ort produzierte Energie und ein Energieüberschuss an erneuerbaren Energien, der gespeichert oder exportiert werden kann. Das vorgesehene Energieversorgungskonzept basiert auf einer zentralen Wärmeversorgung und Tiefengeothermie, für die in München beste Voraussetzungen herrschen. Sie zeichnet sich durch einen hohen Wirkungsgrad und Effizienz aus und sorgt daher für einen niedrigen Endenergiebedarf und Wärmegestehungskosten. Auch die Investitionskosten und annualisierten Energie- und Wartungskosten werden geringer eingeschätzt. Damit hebt sie sich von alternativen wie Fernwärme oder Grundwasserpumpen ab. Die notwendige Wärme für Trinkwarmwasser und Heizen in den Erweiterungen stammt somit hauptsächlich aus der Tiefengeothermie, dezentraler Solarthermie auf Dächern sowie Elektrokesseln. Durch moderne Dämmung, Gebäudehüllen und Heizungssysteme bleibt der Bedarf gering. Die Stromversorgung wird über dezentrale PV-Dachanlagen, einen Solarpark in Ludwigsfeld und Energiespeicher sichergestellt. In den Mobility Hubs ist Platz für Energiezentralen und Wärmespeicher.

Emissionen:

Die Treibhausemissionen sollen möglichst geringgehalten werden. Die Gebäude werden hinsichtlich der Materialien und Tragstruktur für eine möglichst geringe Bilanz von grauen Emissionen optimiert: Dazu gehört der Holzbau für Wohnen, insbesondere in den weniger hohen Quartieren Feldmoching West, Fasanerie und Ludwigsfeld. Bildungs-, Gewerbe- und Bürobauten werden in Holz-Beton-Hybridbauweise gebaut. Untergeschosse werden vermieden, diese sind besonders emissionsintensiv. Holzprodukte können am Ende des Lebenszyklus recycelt oder wiederverwendet werden. Mit den vorher geschilderten nachhaltigen Mobilitätskonzepten wird die Nutzung des Umweltverbundes incentiviert und die Emissionen im Verkehr reduziert. Dabei hilft auch die ins Energiekonzept eingebettete E-Ladeinfrastruktur. Die Mobility Hubs werden in (Holz-)Modulbauweise geplant, sodass Rückbau und Recycling möglich sind. Es findet eine CO₂-Speicherung durch Aufwertung der grün-blauen-Achse statt, schon Vegetation vom Typ einer Parkanlage kann 50 kg CO₂eq/m² über den gesamten Lebenszyklus speichern.

LANDSCHAFTSPLANERISCHES LEITBILD



Vögel	Amphibien und Reptilien	Schmetterlinge	Heuschrecken und Wildbiene	Gewässergebundene Arten
Kiebitz	Europäischer Laubfrosch	Idas-Bläuling	Warzenbeißer	Helm-Azurjungfer
Feldlerche	Wechselkröte	Himmelblauer Bläuling	Heidegrashüpfer	Gebänderte Heidelibelle
Flussregenpfeifer	Zauneidechse	Zwerg-Bläuling	Gemeine Dornschrecke	Biber
Goldammer	Westliche Blindschleiche	Frühlings Mohrenfalter	Blaufügelige Ödlandschrecke	Eisvogel
			Wildbienen	Flussuferläufer

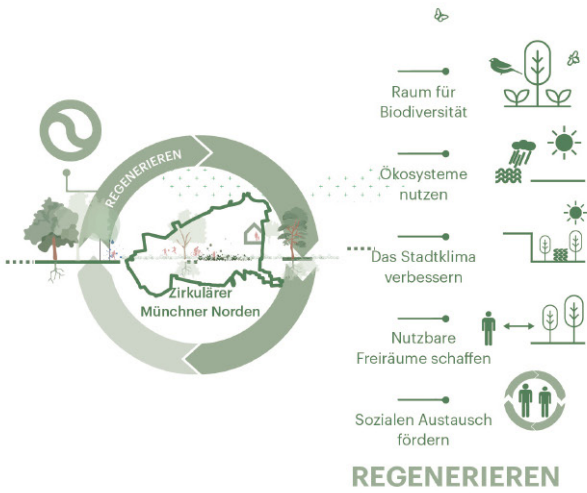
Landschaft und Landwirtschaft:

Die Stadtrandlandschaften im Münchner Norden sollen auch künftig von der Vielfalt der heute bereits vorhandenen Kulturlandschaftstypen geprägt bleiben. Dabei ist jedoch klar, dass sich einige dieser Räume anpassen müssen – sei es durch eine veränderte Nutzung oder durch die Integration klimaresilienter Baumarten. Besonders Flächen, die derzeit von intensiver industrieller Landwirtschaft dominiert werden, weisen häufig eine geringe ökologische Vielfalt auf. Um dem entgegenzuwirken, wird auf kleinräumiger Ebene die Anwendung von Prinzipien des **Animal-Aided Designs** angestrebt. Die **Förderung der Biodiversität** steht dabei im Mittelpunkt. Alternative Bewirtschaftungsformen können den Biodiversitätsfaktor deutlich erhöhen und langfristig zum Erhalt artenreicher Lebensräume beitragen. Offene Lebensräume sollen vor der Verbuschung durch dichte Nadelholzbestände geschützt werden. Stattdessen wird die Pflanzung heimischer Laubbäume wie Weide, Erle, Pappel und Eiche entlang von Feldrändern bevorzugt. Ergänzt werden diese durch fruchttragende Sträucher wie Hasel, Weißdorn, Schlehe und Schneeball, die insbesondere Vögeln Nahrung bieten. Eine **extensive Pflege der Grünflächen** ist essenziell: Späte und schonende Mahd, Verzicht auf Düngung und Pestizide sowie das Belassen von Totholz in naturnahen Bereichen fördern die Artenvielfalt. Korridore zwischen Mooren, Wiesen, Seen und anderen Habitatstrukturen – etwa über blühende Ackerrandstreifen – schaffen wichtige Verbindungen für Tiere und Pflanzen. Übergangszonen mit Ackerwildkräutern können zudem als kulturhistorisch wertvolle Biodiversitätsflächen dienen. Alle bestehenden **Bäume** werden nach Möglichkeit erhalten, insbesondere Baumreihen entlang von Straßen, die als kulturelle Schicht der Agrarlandschaft betrachtet werden. In den urbanen Bereichen bieten begrünte Dächer neue Trockenrasenbiotope für Schwebfliegen, Schmetterlinge und Wildbienen.

In Wohngebieten entstehen Regenwasserbiotope mit krautigen Uferpflanzen wie Sumpfschilf, Flatterbinse, Blutweiderich, Mädesüß, Schafgarbe, Wiesen-Witwenblume, Hornklee und Margerite. Die blaue Infrastruktur bildet dabei das ökologische Rückgrat – sie verbindet Regenwassermanagement mit Lebensräumen für Vögel, Säugetiere und Insekten und schafft gleichzeitig Erholungsräume mit Naturerlebnischarakter. Zur Förderung nachtaktiver Tiere wie Fledermäuse und Insekten wird die Lichtverschmutzung in offenen Landschaften minimiert. Entlang von Gewässern wird ein Mosaik aus Licht und Schatten geschaffen, das unterschiedliche Wachstumsbedingungen für Pflanzen bietet und Mikrohabitate für Insekten, Amphibien und Vögel schafft. Steine, die beim Pflügen oder Graben gefunden werden, werden gezielt entlang von Wasserläufen oder in Wiesenflächen zwischen Feldern platziert, um neue Biotope für Insekten zu schaffen. Zudem ist es wichtig, Landwirte über die in ihren Feldern vorkommende Tierwelt zu informieren, um ein Bewusstsein für deren Schutz zu schaffen. In tiefer gelegenen Feuchtstellen wird bewusst auf Einsaat verzichtet, um der natürlichen Sukzession Raum zu geben und die spontane Ansiedlung heimischer Arten zu fördern.

Stadtklima:

Das Konzept berücksichtigt die klimatischen Anforderungen und beeinflusst den Kaltlufthaushalt nicht wesentlich. Die Schrederwiesen bleiben als Ort für Kaltluftentstehung und -durchlüftung erhalten. Die Erweiterung östlich Ludwigsfeld und Fasanerie Nord werden nur maßvoll entwickelt, wobei strömungsparallele Baukörper oder eine lockere Bebauung sowie begrünte Flächen die Durchlüftung unterstützen. Feldmoching Nordwest ist auch wegen seiner geringen Fläche und der Erhaltung des zentralen Lüf-



Vorsorge bei Starkregenereignissen

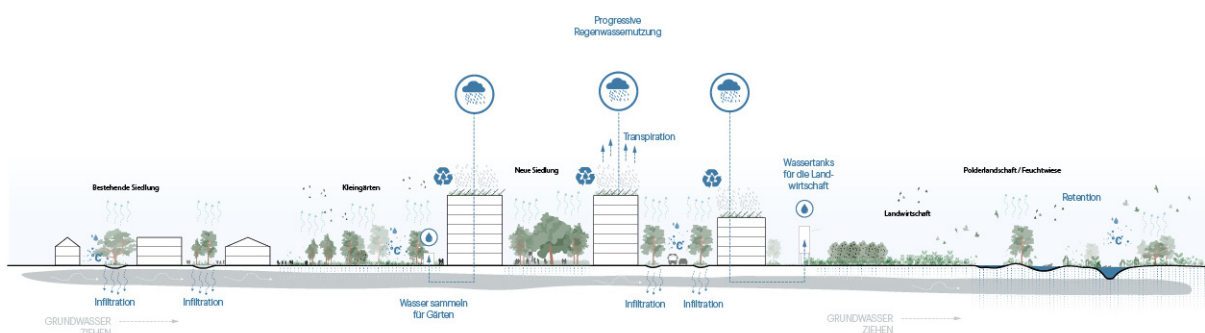


Leitprinzipien einer zirkulären Stadtentwicklung

tungskorridors kein wesentlicher Bestandteil des Konzepts. In Feldmoching Nord wird auf kompakte Bauformen gesetzt und Grünflächen gezielt integriert, um die Durchlüftung zu fördern. Ergänzend unterstützt eine klimasensible Mobilitätsplanung mit begrünten Tramtrassen und Straßenräumen sowie optimierte Fuß- und Radwege, die den Zugang zu kühlenden Naherholungsräumen des blau-grünen Netzwerks herstellen.







Wasser:

Das Wassermanagement im Münchner Norden stellt eine der drängendsten Herausforderungen dar. Die übergeordneten Ziele des Entwurfs sind die Stärkung der Klimaresilienz mittels Integration naturbasierter Lösungen, die Förderung einer großräumigen zirkulären Wasserbewirtschaftung und die Unterstützung ökologischer, sozialer und gesundheitlicher Vorteile für Mensch und Biodiversität. Die planerischen Interventionen des Entwurfs betreffen die neuen Erweiterungen ebenso wie den Bestand. Die konsequente Umsetzung im Planungsgebiet integriert das Element Wasser spürbar und vielseitig im Freiraum und der bebauten Umwelt – am deutlichsten in der Blau-Grünen-Achse, die den Charakter einer Polderlandschaft entwickelt, jedoch nur bei Starkregenereignissen durchgehend Wasser führt (kaskadenartiges System führt je nach Niederschlagsmenge Wasser). Die Interventionen folgen erprobten Strategien: Umsetzung des **Schwammstadt-Prinzips bei Siedlungserweiterungen** durch Wasserrückhalt, verzögerter Entwässerung und natürlicher Versickerung durch Ausstattung von Neubauten mit begrünten Dächern (Erhöhung der Wasserrückhaltekapazität), Retentionsspeichern und Grauwasser-Recyclingsystemen (technische Wasserversorgung, Toiletten, Senkung des Trinkwasserbedarfs) sowie der Reduzierung von Wärmeakkumulation durch Evapotranspiration und eine höhere Albedo-Leistung. **Steuerung des Wasserflusses mit der Landschaft** durch Nutzung der Topografie und natürlichen Gestaltungselementen zur Entlastung des städtischen Entwässerungsnetzes. Mehrstufiges, integriertes System vom Typ eines „Treatment Trains“ durch die Kombination von Bioswales (begrünte Entwässerungsmulden), Rückhaltebecken/Retentionsteichen, Feuchtwiesen/Regenbeeten und Versickerungszonen/Rigolen. Hierdurch entsteht insbesondere in der Blau-Grünen-Achse der Charakter einer Polderlandschaft. Digitale Modellierung und „Futureproofing“, helfen dabei, die Landschaft gegenüber zukünftigen Klimaszenarien abzusichern (z. B. SCALGO Live). Zudem sollen vielfältige Lebensräume, die Verbesserung des Mikroklimas, die Stärkung der Mensch-Natur-Beziehung und das Herausarbeiten der ästhetischen und sinnlichen Qualitäten in der Landschaft die Ziele erreichen. Die Pflege einer Polder- und Bioswale-Struktur erfordert koordinierte Partnerschaften. Während die Stadt die Infrastruktur und öffentliche Flächen betreut, übernehmen Landwirte und Naturschutzverbände ökologische Pflege und Wasserregulierung. Bürgerinitiativen ergänzen die Pflege, besonders bei kleinen, leicht zugänglichen Bioswales.



VERTIEFUNGSBEREICHE

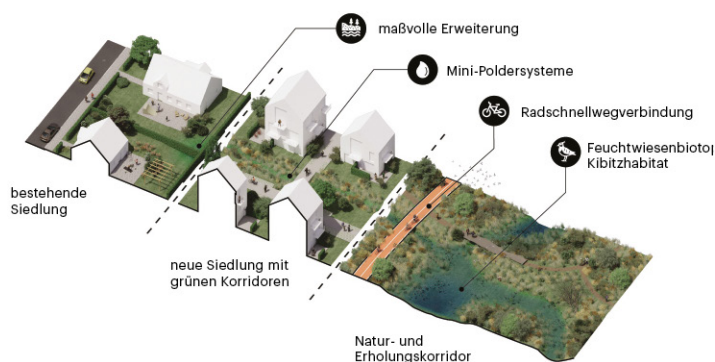
Fokusraum Fasanerie Nord:

-  Fokusraum
-  Bestand
-  Siedlung überwiegend wohnen locker
-  Siedlung überwiegend wohnen mittel
-  Schulstandort
-  Mobilstation














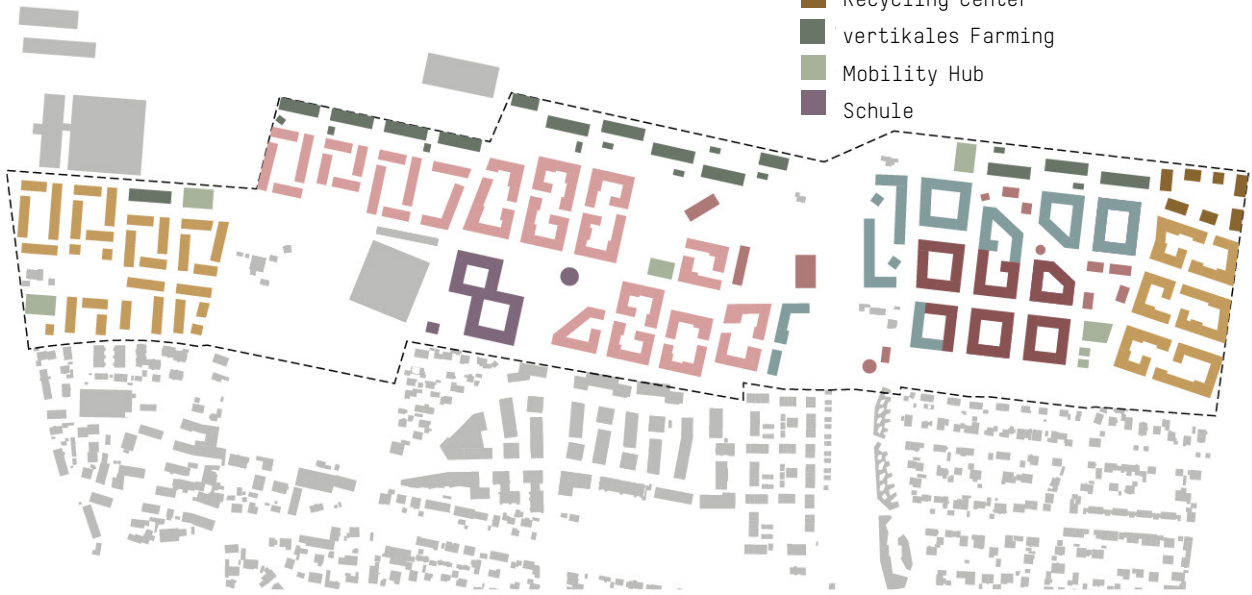
Fokusraum Fasanerie Nord:

Das Quartier schafft eine ruhige, naturnahe Atmosphäre, in der kleinteilige Gebäude harmonisch an den Bestand anschließen und sich schrittweise zu den Feuchtgebieten öffnen. Die Retentionsflächen des blau-grünen Netzwerks in das Quartier hinein sind gemeinschaftlich nutzbare Landschaftsräume für Spiel und Erholung. Das Quartier besteht aus Reihenhäusern, Doppelhäusern und kompakten Hofstrukturen, die sich in Maßstab und Charakter an die bestehende Bebauung anpassen. Die Dichte nimmt von 2-3 Geschossen am Bestand auf 3-4 Geschosse entlang der neuen Haupterschließung zu und reduziert sich zum Freiraum hin wieder, um einen sanften Übergang zu schaffen. Eine neue Buslinie mit Vorhaltung für eine spätere Tram sichert flexible Erschließung bei veränderlicher Dichte. Mobility Hubs entlang der Hauptachse ermöglichen ein nahezu autofreies Quartier. Der Fokus liegt auf umweltfreundlicher Mobilität – komfortable, sichere Wege fördern Fuß- und Radverkehr.



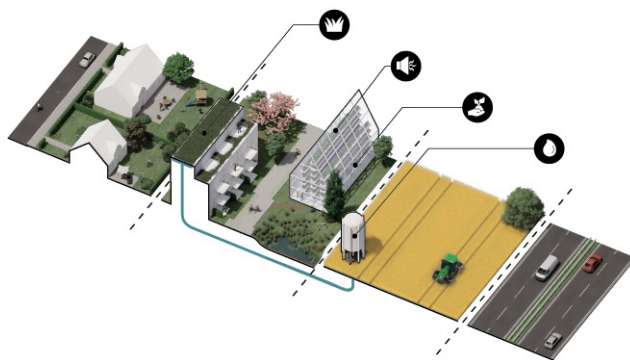
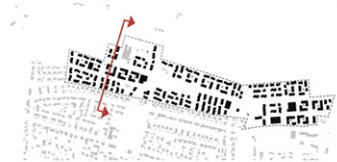
Fokusraum Feldmoching Nord:

-  Fokusraum
-  Bestand
-  Siedlung überwiegend wohnen locker
-  Siedlung überwiegend wohnen mittel
-  Einzelhandel, kleinteilig
-  Siedlung Mischnutzung, dicht
-  Büro
-  Recycling Center
-  vertikales Farming
-  Mobility Hub
-  Schule



Fokusraum Feldmoching Nord:

Feldmoching Nord ist ein gut angebundener und lebendiger Stadtteil, der urbanes Leben mit landwirtschaftlicher Tradition vereint. Die strategische Platzierung von Bürogebäuden und landwirtschaftlichen Strukturen entlang der Bahnlinie und Autobahn schafft einen effektiven Lärmschutz, der die angrenzenden Wohngebiete abschirmt und ein ruhiges, angenehmes Wohnumfeld ermöglicht. Das Quartier weist die höchste Bebauungsdichte in der Umgebung auf und kombiniert Wohnen, Arbeiten und Gewerbe in einem harmonischen Gesamtbild. Die Gebäudehöhen variieren zwischen drei und acht Stockwerken, wobei die höchsten Bauten im Osten liegen und sich an die benachbarten Stadtteile mit ähnlicher Bebauung anpassen. Im Westen sind die Gebäude niedriger gehalten, um sich in die bestehende Nachbarschaft einzufügen. Die landwirtschaftliche Nutzung bleibt ein zentraler Bestandteil des Quartiers. Eine klare Grenze im Norden sichert die vollständige Nutzung der Felder und verhindert Eigentumskonflikte. Bestehende Kleingärten werden erhalten, während neue Kleingartenanlagen am südlichen Rand entstehen. Diese fördern die urbane Lebensmittelproduktion und schaffen eine angenehme Übergangszone zwischen dem alten und dem neuen Stadtteil, die den sozialen Austausch zwischen den Gemeinschaften unterstützt. Die bestehenden Beerenfelder bleiben erhalten und bilden gemeinsam mit den Sportflächen des alten Stadtteils das grüne Herz des Quartiers. Ein grüner Zugang entlang der Bahnlinie bleibt bestehen und wird durch eine Ost-West-Verbindung ergänzt, die einen Radweg und Fußweg zwischen dem alten und neuen Stadtteil umfasst. Um der höheren Bevölkerungsdichte gerecht zu werden, wird eine neue Straßenbahnverbindung eingeführt. Vier Mobilitätshubs befinden sich in günstiger Lage nahe den Straßenbahnhaltestellen. Die Gemeinschaftsstruktur wird durch eine große Schule mit Freiflächen für Spiel und Lernen im Freien ergänzt. Sie liegt in unmittelbarer Nähe zur Straßenbahnhaltestelle und zum Mobilitätshub sowie neben den bestehenden Sportflächen, die als Erweiterungsflächen genutzt werden können. Das neue Quartier schafft nicht nur zusätzlichen Wohnraum, sondern auch Arbeitsplätze durch Gewerbe- und Büroflächen. Vertikale Landwirtschaftsstrukturen bieten Landwirten die Möglichkeit, höhere Erträge auf kleiner Fläche zu erzielen und können als Ausgleich für vormalige Ackerflächen dienen.



ARBEIT 2: ARGEECHO

STRUKTURPLAN



StadtLandWirtschaft
Feldmoching

LandWirtschaft

- Gehölzfläche
- Grünanlagen / Park / Wiesen
- Landwirtschaft
- Gartenbau
- Gewässer
- Polderfelder zur Entwässerung
- Retentions- und Verdunstungsgraben

StadtWirtschaft

- Neuplanung
- Urbane Zentren
- Quartiersplätze

Verkehr

- Rundweg
- Weg
- Tram-Linie
- Tram-Haltestelle
- S-Bahn-Haltestelle
- Erschließungsstraßen

ARBEIT 2: ARGECHO

FELDMOCHING EINE NEUE GESCHICHTE DER FELDMOCHINGER FELDFLUR

Die Landschaft setzt den Rahmen

Offenheit, Weite und neue Landschaftselemente sind wesentliche Qualitätsmerkmale. Sie bleibt Erwerbsgrundlage und produziert gesunde Lebensmittel. Sie ist einzigartiger Lebensraum und Frischluftlieferant. Sie bietet besondere Erholungserlebnisse und erzählt Geschichten – sie ist Heimat! Die neue StadtLandWirtschaft ist resilient und behebt Schwachstellen – insbesondere im Umgang mit dem hohen Grundwasserstand.

Der Verkehr ist das Rückgrat

Durch eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung und ein attraktives Fuß- und Radwegenetz werden die Grundlagen für eine autoarme Mobilität geschaffen. Durch Anpassungen im Straßennetz sowie die Einbeziehung der Tunnellösung [Anmerkung LHM: laufende Alternativenuntersuchung] wird die verkehrliche Mehrbelastung für die Bestandsquartiere gering gehalten. Die verkehrliche Infrastruktur wird zum leistungsfähigen Rückgrat der neuen Stadt-LandWirtschaft.

Die Quartiere sind das Herz

Bestehende Identitäten determinieren Maß und Charakter der neuen Quartiere der Stadt-LandWirtschaft: „Feldmochinger Gartenhöfe“ und „Polderstadt Fasanerie“ greifen landschaftliche und ortstypische Strukturen auf und inszenieren Übergangsräume zwischen den bestehenden Siedlungs- und Landschaftsstrukturen. „Willkommensstadt“ und „Parkstadt“ sind ebenfalls sensibel in die Umgebung eingebunden, bilden durch ihre Erschließungsgunst aber eigenständige, urbane, grün eingefasste Bausteine der StadtLandWirtschaft.

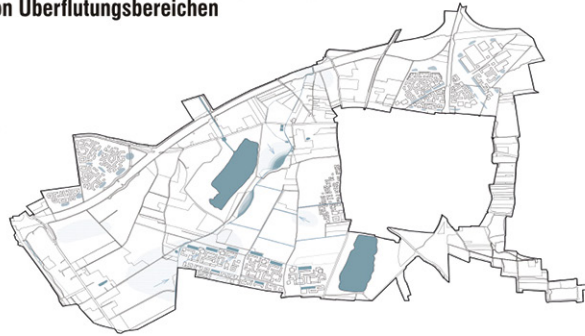
KONZEPT | ENTWURFSIDEE

Grünzüge als Ausgleichsflächen



- Integration bestehender Ausgleichsflächen
- ergänzende Grünzüge als Ausgleichsflächen

Entwässerungsmaßnahmen von Überflutungsbereichen



Wasserrückhaltung und Verdunstung durch Polder, Gräben und Überschwemmungszonen, gedrosselte Übergabe Mühlengraben

Kulturlandschaft als Naturschutzgebiet



Blühfelder und Krautgärten werden um die Siedlungsbereiche ergänzt und zeichnen die ehemalige Heidlandschaft nach

Entwurfsidee:

Die Landschaft setzt den Rahmen

- Ihre Offenheit und Weite ist wesentliches Qualitätsmerkmal...
- Neue Landschaftselemente entlang der Quartiere greifen auf tradierte Bilder zurück...
- Sie bleibt Erwerbsgrundlage und liefert nachgefragte, regional erzeugte Produkte...
- Sie bietet weiterhin seltenen Tier- und Pflanzenarten einen einzigartigen Lebensraum...
- Sie ist Frischluftlieferant bis tief in die Stadt...
- Sie bietet vielen Erholungssuchenden rund um das Jahr besondere Erholungserlebnisse...
- Sie erzählt den hier lebenden Menschen Geschichten und gibt Orientierung – sie ist und bleibt Heimat!

Die neue *StadtLandWirtschaft* Feldmoching bewahrt ihren kulturlandschaftlichen Charakter, wird punktuell aufgewertet und behebt bestehende Schwachstellen – von der Verkehrsentlastung zum sensiblen Umgang mit hohem Grundwasserstand und der Überflutungsproblematik.

Der Verkehr ist das Rückgrat

- Durch eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung mit Tram, Bus und S-Bahn werden die Grundlagen für eine autoarme Mobilität in den neuen Quartieren, aber auch im Bestand geschaffen.

- Durch ein attraktives, dichtes und direktes Fuß- und Radwegenetz werden Ziele der Nahmobilität besser erreicht.
- Durch punktuelle Anpassungen im Straßennetz sowie eine planerische Einbeziehung der Tunnellösung Hasenberg1 [Anmerkung LHM: laufende Alternativenuntersuchung] wird die verkehrliche Mehrbelastung für die Bestandsquartiere gering gehalten.

Die verkehrliche Infrastruktur stellte bislang ein Nadelöhr für die weitere (bauliche) Entwicklung dar – und wird nun zum leistungsfähigen Rückgrat der neuen StadtLandWirtschaft Feldmoching.

Die Quartiere sind das Herz

Die bestehenden Siedlungsidentitäten determinieren Maß und Charakter der vier den spezifischen Situationen der Feldmochinger StadtLandWirtschaft angemessenen neuen Quartiere: Die „Feldmochinger Gartenhöfe“ und die „Polderstadt Fasanerie“ greifen sensible, landschaftliche und ortstypische Strukturen auf und inszenieren Übergangsräume zwischen den bestehenden Siedlungs- und Landschaftsstrukturen. Willkommensstadt und Parkstadt sind über Grünzüge und neue Bahntrassen ebenfalls sensibel in die Umgebung eingebunden, bilden durch ihre Erschließungsgunst an der Autobahn aber eigenständige, urbane, grün eingefasste Bausteine der StadtLandWirtschaft.

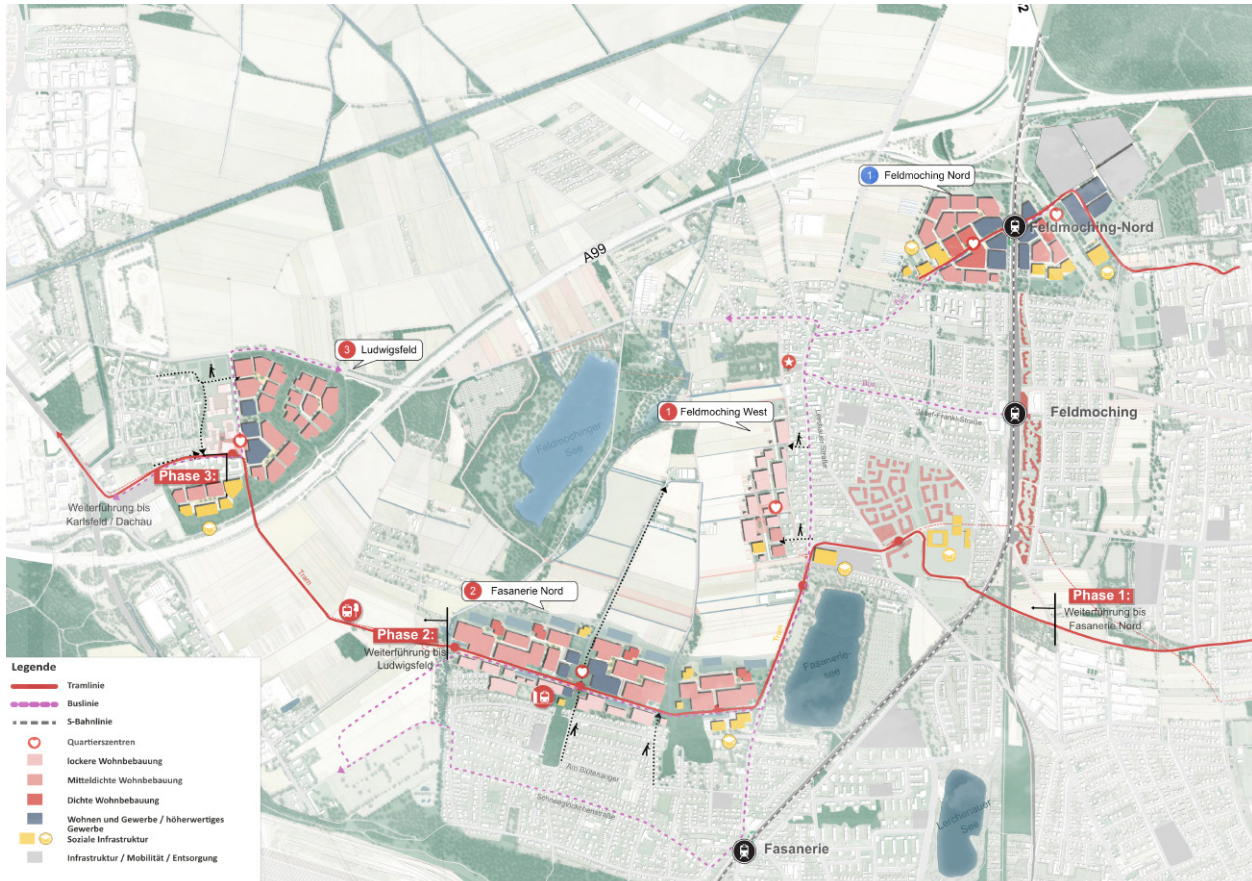
Wesentliche Anpassung der Entwurfsidee seit der Ideenwerkstatt:

Die Vernetzung der Freiräume und der Quartiere mit der Landschaft wurde weiter ausgearbeitet. Die Feldmochinger Feldflur ist wesentlicher Transitraum mit attraktiven Zwischenstopps für die übergeordnete Erholung und der Feldmochinger See wird als Zielort und Erholungsschwerpunkt für die sich verstärkende Nutzungsansprüche qualifiziert. Bewohner der angrenzenden Quartiere finden eine durch Offenheit und Weite einzigartige Erholungslandschaft vor ihrer Haustür. Dabei bleiben die wertvollen (Vogel-)Lebensräume erhalten. Zudem werden die Siedlungsränder (Beispiel „Polderstadt“) und die Feldmochinger Feldflur in ihrer hydrologischen Bedeutung als Rückhalteraum bei Starkregenereignissen konkretisiert.

Die situationsspezifische „Identität“ der Quartiere wurde präzisiert. „Willkommensstadt“ und „Parkstadt“ wurden durch eine Weiterentwicklung der Baufelder sensibel in die umgebenden Strukturen eingepasst. Der Verlauf der Straßenbahn in der Willkommensstadt wurde aus gesetzten Planungen übernommen. Der von Infrastrukturen geprägte Entwurf der Parkstadt wurde den neuen verkehrlichen Setzungen entsprechend umfassend überarbeitet und nutzt die entstehende Erschließungsgunst noch konsequenter zugunsten hier möglicher Dichte und Angebote (u.a. kombinierte Betriebs- und Wertstoffhöfe). Der wünschenswerte S-Bahnhalt wird durch die im Grünen Rückgrat „Hochmuttinger Straße“ geführte Tramtrasse aus Hasenberg1 ergänzt, eine autoarme Entwicklung der Parkstadt und des nördlichen Feldmochings so gesichert. Durch die dargestellte Rampenlösung ist nun eine Anbindung von Feldmoching-Nord durch den geplanten Tunnel [Anmerkung LHM: laufende Alternativenuntersuchung] ohne verkehrliche Mehrbelastung in Feldmoching selbst möglich.

Die „Feldmochinger Gartenhöfe“ zeigen durch die ausgearbeitete typologische Körnung die hier mögliche Ausbildung eines den Übergang inszenierenden, Blicke freihaltenden Ortsrandes. Ebenfalls mit dem Ziel sensibler Einpassung wurde die Polderstadt frei- und bautypologisch wesentlich vertieft. Dabei wird insbesondere die gestalterische Ausbildung und hydrologische Funktionalität der Polder verdeutlicht. Auf in den Bereich der Schrederwiesen hineinreichende Bebauungen wurde in Gänze verzichtet.

PHASENMODELL



Entwicklungsschritte und konzeptionelle Flexibilität und Zusammenwirken**Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebote:**

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur determiniert die möglichen Entwicklungsschritte. Die südliche Tramtrasse erlaubt die sukzessive Entwicklung der Quartiere „Lerchenauer Straße“, „Gartenhöfe“ Feldmoching West und „Polderstadt Fasanerie“. Die Tramtrasse, die Neuverknüpfung der Buslinien sowie der Ausbau des Radroutennetzes verbessern die Randbedingungen für eine autoarme Mobilität deutlich. Durch eine Verlängerung der Tramtrasse Richtung „Willkommensstadt“ Ludwigsfeld erhalten die dort bestehenden bzw. geplanten Quartiere ebenfalls einen SPNV-Anschluss. Die „Parkstadt Feldmoching Nord“ setzt unabhängig von der Entwicklung der anderen Quartiere die Schaffung der Tramlinie von Hasenberggl bzw. optional oder alternativ einen zusätzlichen S-Bahnhalt voraus. Die Tunnellösung Hasenberggl [Anmerkung LHM: laufende Alternativenuntersuchung] ermöglicht die direkte Ableitung zusätzlichen MIVs in das leistungsfähige Hauptstraßennetz, ohne Feldmoching selbst zu belasten. Tram- und zentrale MIV-Anbindung ermöglichen zudem die Schaffung eines kombinierten Tram-, Busbetriebs- und Wertstoffhofs. Die durch Grün- / Infrastrukturkorridore getrennten Teilquartiere der Parkstadt können individuell entwickelt / erschlossen werden.

Siedlungsstruktur, Nutzungen und Dichte:

Siehe Vertiefungsbereiche, Seiten 50-57

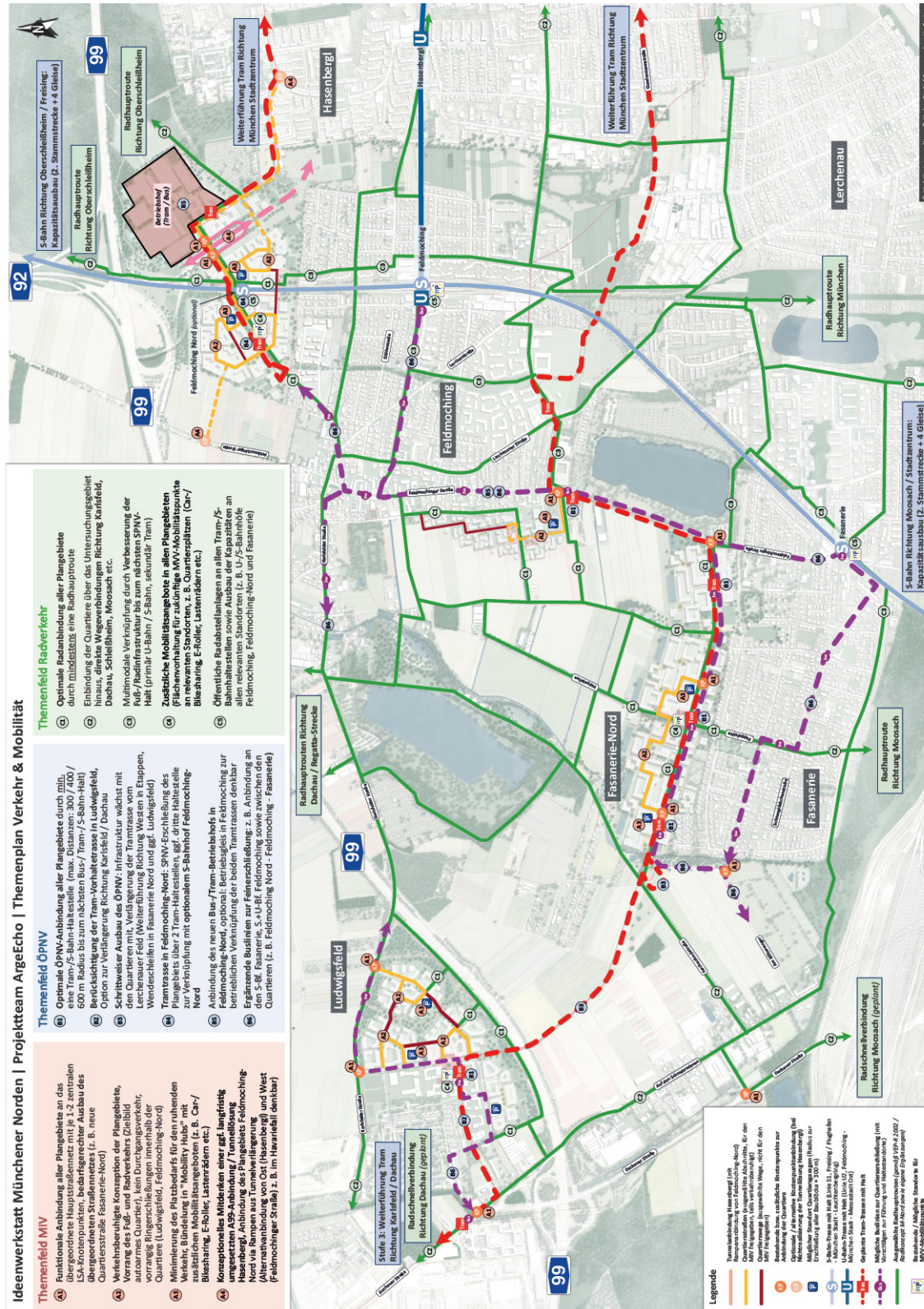
Mehrwert für den Bestand:

Defizite der Infrastrukturversorgung werden behoben. Um die neuen S- und Straßenbahnhalte herum und in das interne Grünzugnetz eingebunden, entstehen fehlende

- Soziale Mitten
- Schul- und Kitaangebote
- Nahversorgungsangebote
- multimodale Mobilitätsstationen

als Zentren der neuen StadtLandWirtschaft-Bausteine und dringend benötigte Ergänzungen des Angebots der anliegenden Quartiere.

MOBILITÄTSLEITBILD



Mobilität:

Die **verkehrliche Grobkonzeption** für den Münchener Norden erfolgte iterativ im Zusammenspiel mit den weiteren Untersuchungsebenen für den Städtebau sowie die Landschaftsplanung. Hierbei wurden schrittweise **separate Zielbilder für den Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und MIV** erstellt. Diese Zielbilder setzen sich zum einen aus jeweils **5-6 Leitzielen** für das jeweilige Verkehrsmittel zusammen, die sich gegenseitig ergänzen und somit ein **ganzheitliches, aufeinander abgestimmtes Zielkonzept** bilden. Zum anderen wurden darauf aufbauend überwiegend **infrastrukturelle Maßnahmen** entwickelt, welche auf Netzebene auf die jeweiligen Leitziele hinwirken. Zielbild und Maßnahmen können den vertiefenden verkehrlichen Darstellungen entnommen werden; die Kartengrundlage stellt hierbei der Rahmenplan von ArgeEcho dar. Wesentliches Leitmotiv bildet hierbei eine **pragmatische und ggf. schrittweise umsetzbare Vision** zur weiteren Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur, welche die örtlichen Begebenheiten berücksichtigt, Defizite und Verbesserungspotenziale aufzeigt sowie daraufhin Maßnahmen ableitet.

- Zentrales Element einer besseren ÖPNV-Erschließung ist die **Verlängerung der Tram-Trasse** vom geplanten Ende am Lerchenauer Feld Richtung Westen. Durch eine sukzessive Verlängerung mit jeweiligen Wendeschleifen kann sichergestellt werden, dass die Infrastruktur mit der geplanten Bebauung (Feldmoching-West, Fasanerie Nord, Ludwigsfeld) nachfrageorientiert mitwächst und sich darüber hinaus Optionen für eine weitere Anbindung Richtung Karlsfeld / Dachau ergeben. Die Trassenführung wurde hierbei auf bestehende Planungen zu Ludwigsfeld abgestimmt.
- Des Weiteren soll eine **weitere Tramtrasse** von Hasenberg1 kommend via Grohmannstraße die Erschließung des dortigen, **zukünftigen Plangebiets Feldmoching-Nord** sicherstellen. Diese bindet ebenfalls einen neuen Betriebshof für Tram und Bus an. Optional ist ein weiterer S-Bahnhof Feldmoching-Nord denkbar, der Bus, Tram und Radverkehr in Hinblick auf multimodale Wegebeziehungen verknüpft.
- Es wurde bei der städtebaulichen Planung darauf geachtet, dass nahezu **alle Baufelder vollständig im Erschließungsradius bestehender und zukünftiger SPNV-Haltestellen** liegen. Wo kein direkter Einstieg in die S-/U-Bahn möglich ist, sollen **neue Quartiersbuslinien** eine entsprechende Anbindung bis Feldmoching-Nord, Feldmoching sowie Fasanerie sicherstellen.
- Das hochbelastete Straßennetz im Untersuchungsgebiet soll bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Das neue Plangebiet Feldmoching-Nord soll vorzugsweise einen **Direktanschluss zum geplanten Tunnel Hasenberg1 erhalten** [Anmerkung LHM: laufende Alternativenuntersuchung], um zusätzlichen Verkehr in Feldmoching selbst zu vermeiden. Für Havariefälle, Bus- und Radverkehr sind zusätzliche Anbindungen nach Feldmoching und Hasenberg1 denkbar.
- Die weiteren Plangebiete werden über **zusätzliche Knotenpunkte, Verbindungs- und Erschließungsstraßen** angebunden, sodass zusätzlicher Durchgangsverkehr in den bestehenden Wohngebieten vermieden werden kann.
- Durch **Quartiersgaragen** und die Anbindung über Stichstraßen wird zudem auf eine **Minimierung des Flächenverbrauchs für den fließenden und ruhenden Verkehr** in den neuen Stadtquartieren Wert gelegt. Nach dem Vorbild der **autoarmen Quartierserschließung** wird dem Fuß- und Radverkehr sowie ggf. dem ÖPNV innerhalb der Quartiere Vorrang eingeräumt.
- Durch **Carsharing-Angebote** an zentralen bzw. funktional relevanten Orten soll zudem eine Entkopplung von **Pkw-Besitz und Pkw-Nutzung** stattfinden.

- Das **Radverkehrsnetz** soll sowohl **qualitativ als auch quantitativ flächendeckend ausgebaut werden**. Entsprechende Netzplanungen der LH München liegen hierfür bereits vor oder sollen zeitnah erarbeitet werden.
- Alle Plangebiete werden an **übergeordnete Radwegeverbindungen** angeschlossen, damit auch entferntere Ziele z. B. im Münchener Zentrum per Fahrrad erreicht werden können (z. B. **Radschnellwege**).
- Ferner sollten **nahräumliche Routen zwischen den Plangebieten**, vor allem aber zu **relevanten (Pendler-) Zielen** wie z. B. den U+S-Bahnhöfen, im Fokus einer Maßnahmenpriorisierung stehen.
- Um multimodale Wegekettensysteme mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu ermöglichen, sind zum einen die vorhandenen öffentlichen **Radabstellanlagen an allen Bahnhöfen** kapazitativer erheblich zu erweitern und qualitativ zu verbessern (Bauart, Wetterschutz, ggf. Radboxen).
- Die Möglichkeiten zum **Bikesharing** sollen ausgebaut (Standorte, Anzahl der Räder etc.) sowie an **Mobilitätsstationen** eine **räumliche Bündelung mit anderen Mobilitätsangeboten** vorgenommen werden.

Energie:

Am Standort Feldmoching Nord wird die **Energieversorgung** durch ein innovatives, lokal vernetztes System sichergestellt. Der hohe Grundwasserstand ermöglicht die effiziente Nutzung von Grundwasser-Wärmepumpen, die ganzjährig konstante Temperaturen zur Wärmegewinnung bereitstellen. In der nördlichen Fasanerie dient Schilf aus den Verdunstungspoldern als nachwachsender Rohstoff für Biogasanlagen. Ergänzt wird das Konzept durch Photovoltaikanlagen auf den Gebäuden in allen Neubauquartieren, die Strom für den Eigenbedarf erzeugen und Überschüsse ins lokale Netz einspeisen. So entsteht ein nahezu autarkes, regeneratives Energiesystem mit Vorzeigecharakter für eine nachhaltige Quartiersentwicklung.

Emissionen:

Die neuen Quartiere sehen entlang der Autobahn sowie der Bahn eine lärmrobuste Bebauung vor, die das Einhalten der gängigen Grenzwerte für Wohnen gewährleisten. Dichte Gehölzpflanzungen aus überwiegend immergrünen Gehölzen zur Autobahn haben zumindest einen psychologischen Effekt und dienen zudem als Filter für Luftschadstoffe.

LANDSCHAFTSPLANERISCHES LEITBILD



Landschaft und Landwirtschaft:

Neue (alte) Landschaftsbilder werden kreiert: die mit Schilf bewachsenen Polderflächen stellen eine Reminiszenz an das fast vergessene Feldmochinger Moos dar, neue Siedlungsränder entlang des westlichen Dorfkerns von Feldmoching inszenieren die traditionelle Abfolge von Gehöft, Garten, Allmende, Feldflur – die Landschaft in ihrer Offenheit, Weite und Resilienz bleibt nicht nur Erinnerung, sondern ist lebendige Erfahrung und Heimat. **Landwirtschaft und der Gartenbau** sollen weiterhin die Landschaft prägen. Auf den **Schrederswiesen** soll die traditionelle Bewirtschaftung weiterhin Vorrang haben, die gleichzeitig das Vorkommen besonders geschützter Vogelarten unangetastet lässt. Nur wenige Anwohnende finden hier einen erweiterten Spazierraum, während der Tourismus bewusst ferngehalten werden. Der Kiebitz wird lernen, dass die übers Feld fahrende Tram keine Gefahr für ihn birgt. In der **Feldmochinger Feldflur** tritt die Feldwirtschaft in den Vordergrund. Neue Bewirtschaftungsformen (ökologischer Land- (Garten-)bau, Krautgärten und Solidarische Landwirtschaft, Selbstpflückfelder, Direktvermarktung) ergänzen die traditionelle Bewirtschaftung. Zudem können die Landwirte Pflegedienstleistungen für die Stadt erbringen bzw. städtische Flächen, die der Entwässerung dienen, pachten. So können die Schilfflächen der **Verdunstungspolder** jährlich gemäht werden, die Biomasse kann der Energiegewinnung bzw. der Herstellung von Baustoffen dienen („Paludikulturen“).

Die **Überflutungspolder** entlang des Feldmochinger Mühlbachs können als Niedermoore renaturiert und z.B. mittels Murnau-Werdenfelser Rinder unterhalten werden. Damit erhöht sich gleichzeitig die Biodiversität dieser Standorte.

Wochenenderholung, die durch die stadtweite Bevölkerung wahrgenommen wird, und **Feierabenderholung**, die im Wesentlichen von den Bewohnern der an die Feldmochinger Feldflur angrenzenden Quartiere geprägt ist, sind zu differenzieren. An heißen Wochenenden streben zahlreiche Münchner zu den Seen des Dreiseenlandes bzw. zu den übergeordneten Zielpunkten in Dachau und Oberschleißheim. Der **Feldmochinger See** ist der ‚Hotspot‘. Seine Bedeutung wird durch die bauliche Tätigkeit im Münchner Norden weiter steigen. Dieser Nutzungsintensivierung wird die Erweiterung der Bade-Infrastruktur des Sees gerecht.

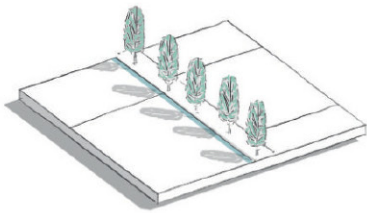
Kombinierte Rad- und Fußwege nehmen die aus Richtung Innenstadt und Parkmeile kommenden Erholungssuchenden auf und leiten sie auf möglichst direktem Weg zum See. Besondere Orte entlang dieser Wege laden zum kurzzeitigen Aufenthalt ein. Ferchenbachstraße und Feldmochinger Seeweg werden für den Kfz-Verkehr (Ausnahme: Anlieger) gesperrt.

Den Bewohnern aus den vorhandenen und neuen Quartieren steht für die Feierabenderholung ein überwiegend aus Landwirtschaftswegen bestehendes Wegenetz in der Feldmochinger Feldflur zur Verfügung. An den Rändern der Quartiere bilden (Kraut-)Gärten einen charakteristischen Übergang von Siedlung zur Landschaft. Die großen schilfbestandenen Polder entlang der Fasanerie-Nord bilden ein **neues attraktives Landschaftsbild**. Die Quartiere verflechten sich somit intensiv mit der Feldflur. Selbstpflückfelder, ein Hofverkauf mit Café und der neue Biergarten sind für alle Erholungssuchenden reizvolle Angebote in der neuen StadtLandWirtschaft.

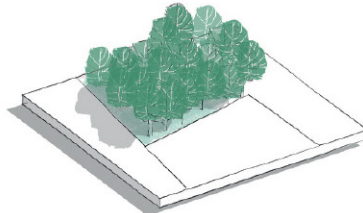
Der neue **LandWirtschaftsweg** erzählt die Geschichte der Landschaft, die kulturhistorischen Anbauweisen, welche sich auch aufgrund der Bodenverhältnisse abzeichnen. So zeigt sich in Feldmoching West eine morphologische Bodenplatte einer ehemaligen Heidelandschaft, nachgezeichnet durch farbige Blühfelder. Schaufelder und Krautgärten begleiten immer wieder das gesamte Landschaftsgebiet. Die Überschwemmungszone am Feldmochinger See zeigt, wie Moorrenaturierung auf Niedermoorböden stattfinden kann. Die Überschwemmungspolder und Entwässerungsgräben erzählen vom Umgang mit Hochwasser bei gleichzeitiger Energiegewinnung und Verdunstungsleistung im Sinne der Klimaanpassung. Kiebitz, Feldlerche und andere Vögel können von einem Hochsitz aus beobachtet werden. Der beschriebene Rundweg führt über Felder, durch die bestehende Pappelallee oder durch den Wald am Feldmochinger See zu Badestellen. Picknickbänke unter Solitäräumen in der Landschaft und ein identitätsstiftender Biergarten sorgen als Rastplatz.

Das LSG „Schwarzhölzl“ soll aufgrund der Bedeutung für Erholung und Naturschutz um die Schrederwiesen und die Feldmochinger Feldflur erweitert werden und damit in seiner flächigen Ausprägung der regionale Grünzug dauerhaft gesichert werden. Dabei soll die Wertigkeit insbesondere für die Vogelfauna durch die Offenheit der Landschaft weiterhin Bestand haben. Die Schrederwiesen werden nicht weiter erschlossen, damit die störungsempfindlichen Bodenbrüter wie Kiebitz, Lerche und Schafstelze weiterhin gute Lebensräume vorfinden. Dahingegen wird die Feldmochinger Feldflur zukünftig intensiver durch Erholungssuchende genutzt. Große Schilfflächen in den Verdunstungspoldern und den als Niedermoor renaturierten Überflutungsbereichen des Feldmochinger Mühlbaches, stellen **wertvolle Lebensräume** dar, die an die historische Riedlandschaft des Dachauer Moores anknüpfen. Gleichzeitig fungieren sie als große **Ausgleichsflächen** für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft im Zuge der Siedlungsentwicklung. Weiteren großflächigen Ausgleich bieten die Polder entlang der Polderstadt sowie die Gehölzpflanzungen zwischen Autobahn und Parkstadt.

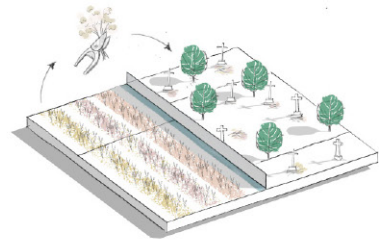
LandWirtschaftsweg



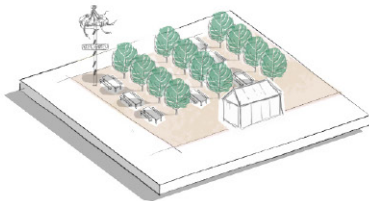
Pappelallee



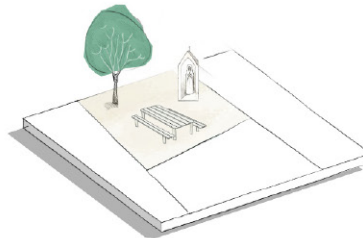
3 Wäldchen



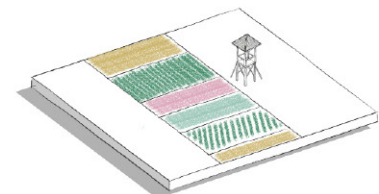
Schnittblumen



Biergarten

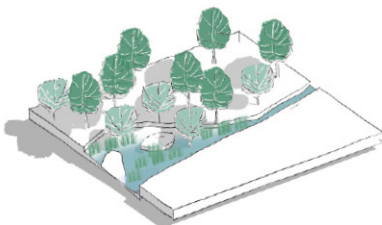


Rastplatz

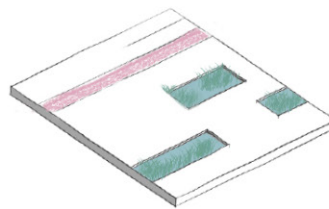


Schaufelder

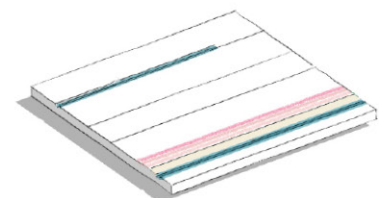
WasserLandWirtschaft



Überflutungspolder /
Moorrenaturierung



Verdunstungspolder /
Schilfanbaubecken



Ableit- und Verdunstungsgräben

Stadtklima:

Die Feldflur wird weiterhin als Kaltluftentstehungsgebiet wirken, die Stellung der Gebäude berücksichtigt die vorhandene Luftleitbahn, die von Südwest nach Nordost streicht. Die dauerhaften (Feldmochinger See, Fasaneriesee) und temporären (Überflutungspolder, Verdunstungspolder) Wasserflächen puffern extreme Wetterereignisse.

Die Polder entlang der Fasanerie-Nord und entlang des Feldmochinger Mühlgrabens halten das Wasser zurück und erhöhen die Verdunstungsrate, die sich insbesondere in den heißen Sommermonaten positiv auf die klimatische Situation in den Bestand- und Neubauquartieren auswirkt. Innerhalb der neuen Quartiere werden die Prinzipien der Schwammstadt konsequent angewendet, um negative Auswirkungen zusätzlicher Versiegelung zu minimieren.

Wasser:

Die großflächige Vernässung und die Überflutungsgefahr werden durch gezielten Umbau der Landschaft und durch geeignete Maßnahmen im Zuge der Siedlungsentwicklung behoben.

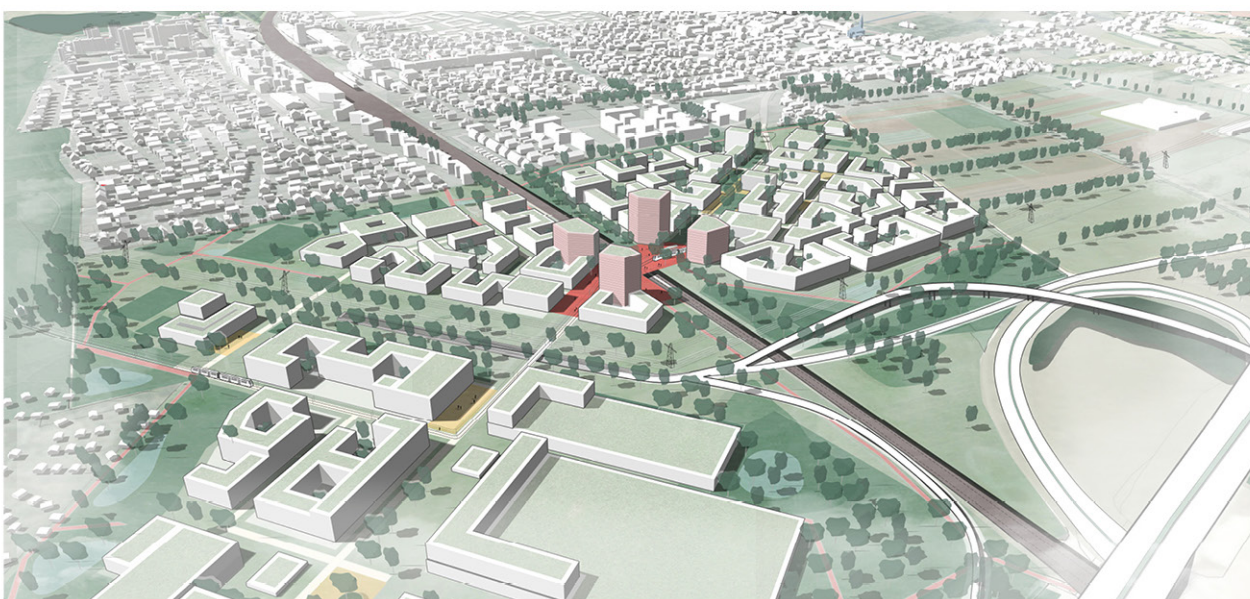
Der Feldmochinger Mühlbach wird als Nadelöhr für die Ableitung von Wasser bei Starkregenereignissen identifiziert. Insbesondere in Feldmoching Nord-West ist der Querschnitt nicht erweiterbar, so dass bei Starkregenereignissen die Gefahr der Überflutung bebauter Flächen gegeben ist. Aus diesem Grund werden entlang des Feldmochinger Mühlbachs große Überflutungspolder, die auch eine Moorrenaturierung bedeuten soll, angelegt, die nach Starkregenereignissen das Wasser gedrosselt nach Norden ableiten können.

Im Zuge der Siedlungsentwicklung werden die Prinzipien der Schwammstadt konsequent angewendet. Auf den Flächen der Münchner Schotterebene mit höherem Grundwasserflurabstand und guten Versickerungsbedingungen (z. B. Feldmoching Nord) wird neben verdunstungsfördernden Maßnahmen (Dach- und Fassadenbegrünung) ein System aus Mulden-Rigolen die Straßen- und Blockentwässerung gewährleisten.

In den Quartieren, wo es aufgrund des hohen Grundwasserstandes keine Möglichkeit zur Versickerung gibt, sollen große Verdunstungspolder (Polderstadt Fasanerie-Nord) angelegt werden. Diese werden zum Grundwasser abgedichtet und mit einem Horizontal-Bodenfilter ausgestattet, der das nicht verdunstete Wasser reinigt und gedrosselt dem Ableitungskanal bzw. dem Feldmochinger Mühlbach zuführt. In Feldmoching West durchziehen Gräben die Feldflur, sie führen das Wasser ab und regulieren auch das Wasserregime des Friedhofs.

VERTIEFUNGSBEREICHE

Parkstadt Feldmoching Nord



Feldmoching Nord lebt und atmet durch historische und neue übergeordnete Infrastrukturen, Wege und Grünverbindungen. Der neue S-Bahnhalt ist Nukleus, Mitte und Schnittstelle zwischen den Quartieren, mit im Raum fehlenden Treff-, Versorgungs- und Bildungsangeboten. Die Alte Hochmuttinger Straße ist verbindendes und identitätsstiftendes Rückgrat. Mit ihren Frei- und Platzräumen zwischen urbanen Treff- und Versorgungsorten und intimeren Grünen Mitten verknüpft sie sich über Grünzüge mit der umgebenden StadtLandWirtschaft. Ergänzend oder alternativ zum S-Bahnhalt wird von Hasenberg kommend auch die neue Tramtrasse durch das „Grüne Rückgrat“ Hochmuttinger Straße geführt, die mit drei neuen Haltestellen eine autoarme Entwicklung der Parkstadt und des nördlichen Feldmochings ermöglicht.

Die neue Autobahnanbindung der Schleißheimer Straße rechtfertigt Angebot und hohe Dichte der in aktive Landschaftsfugen eingebundenen Parkstadt. Östlich - mit unmittelbarer Tram- und Schnellstraßenanbindung - entsteht ein gemischter Gewerbestandort mit kombiniertem Bahn- und Busbetriebs- sowie Wertstoffhof. Die Parkmeile und Grünzüge werden in und um das Quartier geführt, mit umliegenden Freiräumen verknüpft und integrieren Schulstandorte und die neue Bezirkssportanlage. Erschließungsgunst, Grünzüge, die nötige Schließung zum Lärm und die westliche Anknüpfung an das wertvolle, freizuhaltende Gartenland um das „Beerencafé“ bilden so den Rahmen für einen bestens eingebundenen neuen Baustein der StadtLandWirtschaft.



Quartiersstraße
Mulden-Rigolen



Schulhof
Versickerungsmulden



Stadtstrandpark



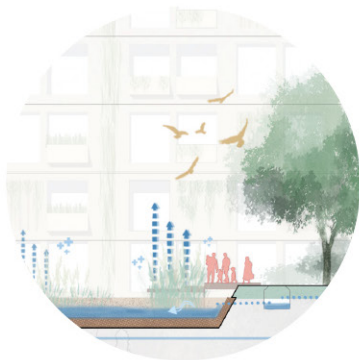
VERTIEFUNGSBEREICHE

Polderstadt Fasanerie

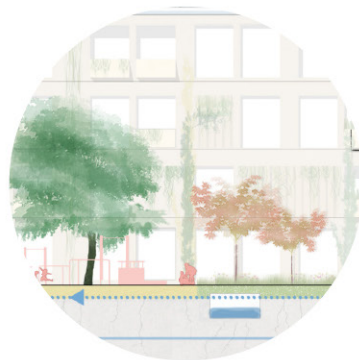


Kennzeichnend für die Polderstadt ist die Einbettung des neuen Siedlungsraums in eine inszenierte Polderlandschaft. ‚Polder‘ markieren die Grenze zwischen der vorhandenen Fasanerie-Siedlung und dem Neubaugebiet sowie zwischen neuer Siedlungskante und offener Feldflur.

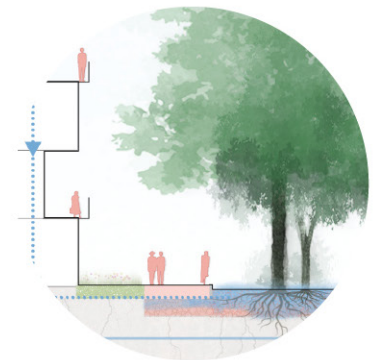
Die „Polderstadt“ reagiert auf das hoch anstehende Grundwasser, indem Polderfelder den Wasserhaushalt regulieren. Mit einem Wechselspiel aus an historischen Vorbildern (z.B. Borstei) orientierten, modern interpretierten großformatigen Gartenhofbebauungen (4-5-geschossig), akzentsetzenden Solitären (bis zu 8 Geschosse) und Grünen Fugen bildet sie eine innovative Membran zur Feld-, Graben- und Alleenstruktur der Feldmochinger StadtLandWirtschaft. Während der nördliche „Polderrand“ inkl. markanter Solitärbauten (u.a. „Naturerlebnishaus“ und „Polderkita“) an den grünen Fugen den Übergang zur offenen Landschaft inszeniert, bieten die Platzzonen der südlichen Polderachse im Verlauf der Straßenbahnhalte bislang fehlende Versorgungs-, Treff- und Bildungsangebote (z.B. Schulcampus, Nahversorgung etc.). Für die Polderstadt wird eine relativ homogene mittel-hohe Dichte vorgeschlagen, südlich der Hauptachse vermittelt die durchgrünte Übergangszone mit kleinteiligerer Bebauung geringerer Dichte und dem Schulcampus zum Bestand.



Verdunstungspolder
Abschachtung



Innenhof
Zisternen



Quartiersplatz
Überflutungsbereich



Feldmochinger Gartenhöfe



Gehöft – Garten – Allmende – Feldflur: Diese Abfolge inszeniert tradierte Landschaftsbilder und soll den neuen Dorfrand von Feldmoching-West kennzeichnen. Die stufenförmige Abtreppung Richtung Norden gewährleistet die Blickbeziehung auf den identitätsstiftenden Kirchturm St. Peter und Paul, die Tiefe des Baugebietes ergibt sich aus dem Wechsel von Niedermoor zu weniger ertragreichen Schotterböden – und sie bewahrt die Frischluftbahnen.

Mit einer modernen Interpretation ortstypischer Hofstrukturen im Erschließungskreis der neuen Straßenbahn bilden die „Gartenhöfe“ einen sensiblen, „ortstypischen“ Abschluss Feldmochings zur offenen Feldflur. Wege, Gärten und die Wasserhaltung verbessernde Gräben gliedern und verbinden in der gegebenen Geometrie Feld und Siedlungsstruktur. In ihrer ortsangepassten moderaten Dichte und kleinteiligen Typologie mit max. viergeschossigen Solitär- und Kurzzeilenbauten gruppieren sich die „Gartenhöfe“ um eine dank der südlichen Quartiersgarage weitgehend autofreie, an intimen Quartiersplätzen verschwenkte Quartiersspange.

Willkommensstadt Ludwigsfeld




Das vorgeschlagene „Weiterbauen“ vollendet die auf der historisch belasteten Gründung, der Flüchtlingsgeschichte der Nachkriegszeit und den jüngeren gebauten und geplanten Ergänzungen fußende Siedlung Ludwigsfeld zur „Willkommensstadt“. Um den neuen Trambahnhalt als Schnittstelle und neue Mitte entsteht ein Treff-, Schul- und Nahversorgungsschwerpunkt. Dieser öffnet sich zu den internen Grünzügen, die grüne Verbindungen und Brückenschläge zur Umgebung bilden und die Willkommensstadt in intime Nachbarschaften gliedert. Sollte in Feldmoching Nord kein Tramdepot realisierbar sein, könnte dieses anstelle des vorgeschlagenen Schulstandortes entstehen (Schule in der Willkommensstadt dann nördlich des Zentrums möglich). Für die Willkommensstadt wird eine an den benachbarten Vorplanungen orientierte 5-6-geschossige Typologie und mittelhohe Dichte vorgeschlagen.

ARBEIT 3: CITYFÖRSTER // ARGUS // FREIWURF LA





STRUKTURPLAN



Freiraum

-  Landwirtschaft
-  Gartenbau
-  blau-grüne Infrastrukturen (z.B. Retentionsflächen)
-  Sportanlagen, Bezirkssport
-  Parkmeilen & Erholungslandschaft, grünes Netz
-  Gräben, Gewässerrandstreifen, Wiedervernässung

Mobilität

-  S-Bahn
-  U-Bahn
-  Tram
-  Expressbus

Nutzungen

-  Gewerbe / Mischnutzung
-  Bildungseinrichtungen (Schulen, Sonderpädagogisches Zentrum, etc)
-  Wohnen (unterschiedliche Dichten)
-  Infrastrukturen (z.B. TRAM-Depot, etc)
-  Quartiersmitten

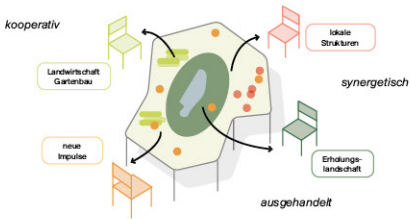
ARBEIT 3: CITYFÖRSTER // ARGUS // FREIWURF LA

GRÜNES FORUM – MÜNCHNER NORDEN

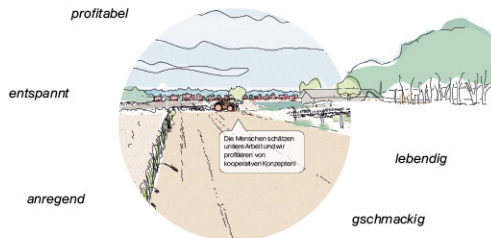
Das Konzept identifiziert drei Potenzialflächen für eine behutsame Siedlungserweiterung: zwei urbane Quartiere im Anschluss an Feldmoching und Ludwigsfeld sowie ein landschaftlich geprägtes Quartier nördlich der Fasanerie. Feldmoching-Nord/West, das Obermoos und die Schrederwiesen bleiben aufgrund ihrer landschaftlichen Wertigkeit unbebaut. Die neuen Quartiere knüpfen sensibel an den Bestand an, Freiräume fungieren als verbindende Räume. Bausteine der Nahversorgung sowie neue soziale und bildungsbezogene Einrichtungen ergänzen bislang unzureichend ausgestattete Bereiche. Ein breites Wohnungsangebot mit vielfältigen Typologien stärkt den sozialen Mix und schafft Perspektiven auch für die heutige Bewohnerschaft. Das Mobilitätskonzept entlastet die Bestandsquartiere durch die Priorisierung des Umweltverbundes aus Tram, Bus, Rad und Fuß. Die „Landschaftstram“ verknüpft Quartiere und Freizeitziele mit dem überregionalen ÖV-Netz. In kompakten Quartieren sichern Angebote wie Carsharing, Bikesharing und Micro-Carrier Wahlfreiheit. Das Landschaftskonzept erschließt die Produktivität der Moos- und Heidelandschaft über Parkmeilen und ein feinmaschiges Wegenetz. Seen, Alleen und Uferrandstreifen stiften Kontinuität und Orientierung. Der Umgang mit Niederschlags- und Grundwasser wird zum strategischen Baustein einer koproduktiven Landschaftsentwicklung – mit Retentionsräumen, Grauwassernutzung, bodenschonender Bewirtschaftung und Wiedervernässung.

KONZEPT | ENTWURFSIDEE

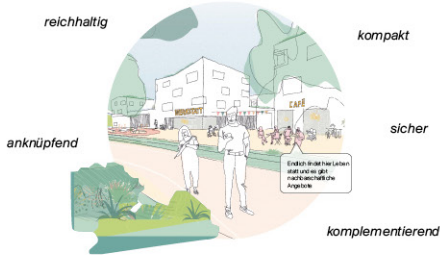
Das Grüne Forum ist... „**gemeinsam eigenständig**“



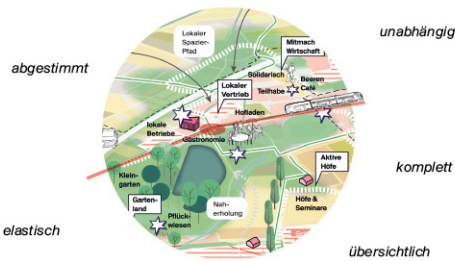
Das Grüne Forum ist... „**reizvoll produktiv**“



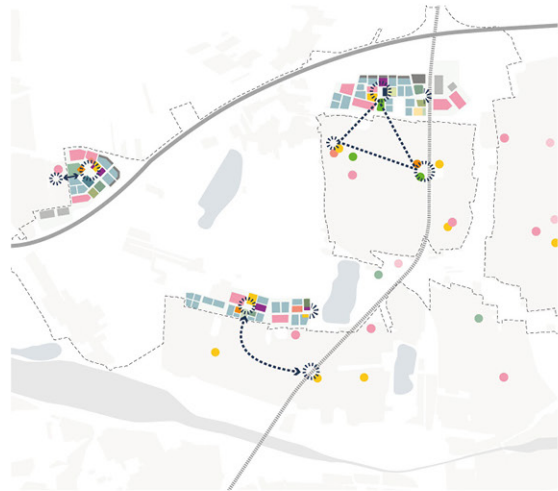
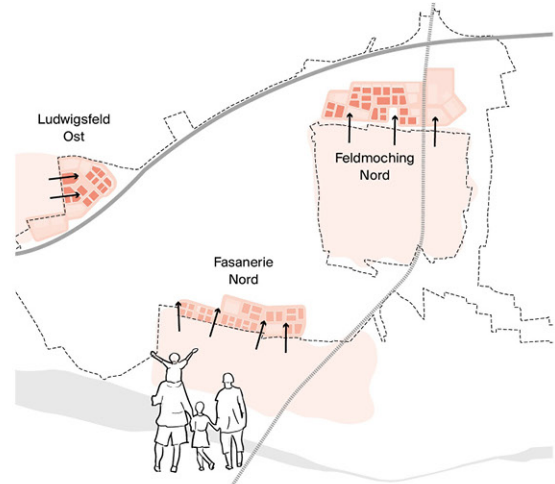
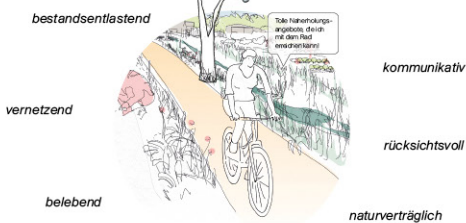
Das Grüne Forum ist... „**vertraut anders**“



Das Grüne Forum ist... „**stets vollständig**“



Das Grüne Forum ist... „**gesund & bewegt**“



Entwurfsidee:

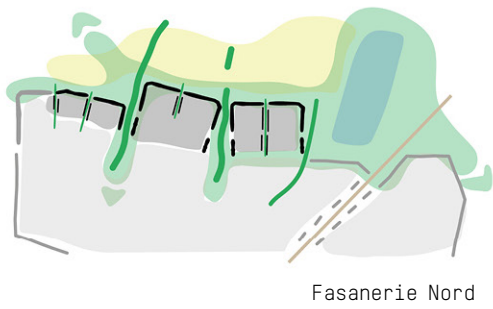
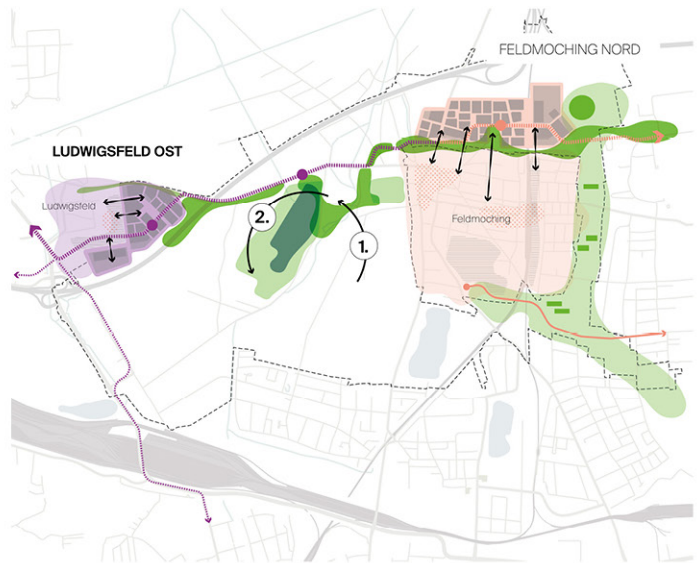
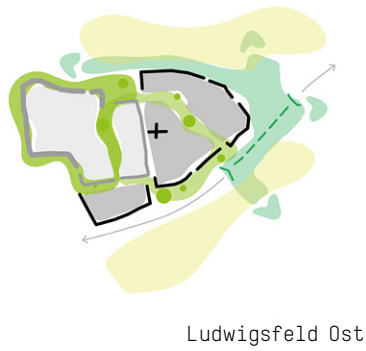
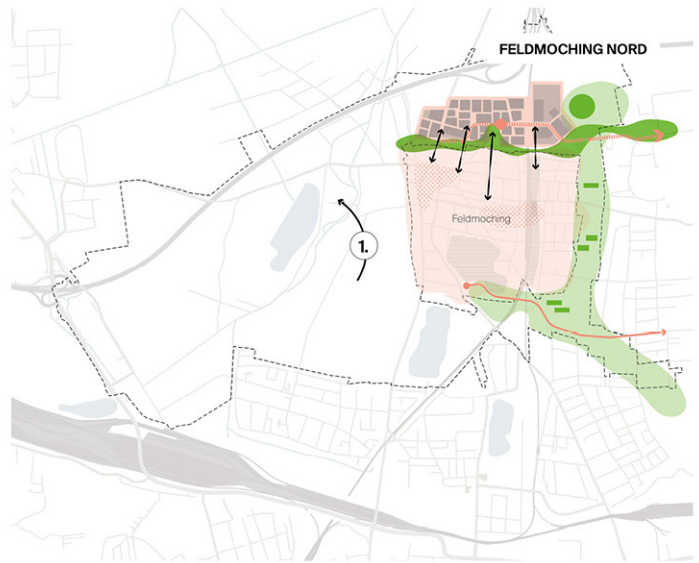
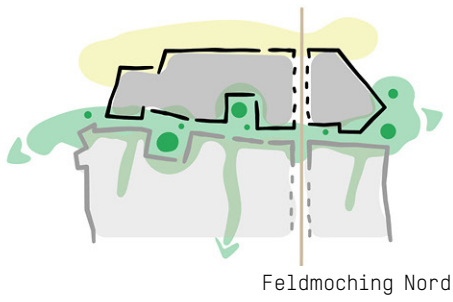
Zwei wesentliche Nutzungen prägen den Münchner Norden: Landwirtschaft und Naherholung. Einerseits wirtschaften große Vollerwerbsbetriebe. Es sind teils Gartenbaubetriebe mit Fokus auf lokale Märkte und Direktvermarktung. Andererseits ist der Norden Münchens ein wichtiger Erholungsraum mit Drei-Seen-Platte, Regattastrecke und den Oberschleißheimer Schlössern. Beide Nutzungen haben eigene Schwerpunkte, überschneiden sich auch – teils konfliktbehaftet. Und hier soll nun dringend benötigter Wohnraum entstehen. Viele fürchten um Landschaft und Betriebe, andere sehen Chancen für Nahversorgung, Schulen, Mobilität und neue Wohnformen. Der Münchner Norden ist damit ein Ort der Auseinandersetzung. Bisher dominiert hier ein wenig koordiniertes Nebeneinander der Nutzungen. Landwirtschaft, Naturschutz und Wohnen optimieren sich nach innen, anstatt sich zu vernetzen. So bleiben Alltagsprobleme wie nasse Keller, parkende Autos auf Feldwegen oder weite Schulwege bestehen. Die Frage ist, wie lokale Akteure in ihren Routinen zum Umdenken bewegt werden können.

Die eine große Lösung wird es da nicht geben, nur konkrete. Es gilt, Orte und Gelegenheiten zu finden, in denen sich Interessen praktisch aufeinander beziehen können. Kleine Schritte fügen sich in die bestehenden Strukturen ein – ohne unbedingt klein zu sein. Immer wieder wird es darum gehen, kulturelle und naturräumliche Prozesse miteinander zu verweben und neue Verbindungen zwischen Natur, Nutzung und gesellschaftlicher Regelung aufzubauen. Das „Grüne Forum“ steht für diese Idee. Sein Strukturkonzept dient als Grundlage für die Aushandlung räumlicher Qualitäten und Strategien – ein strategischer Pluralismus, der langfristig Synergien ermöglicht. Es betont Offenheit, Nischen und Zwischenräume, in denen neue institutionelle Arrangements entstehen können. Ziel ist keine einheitliche Erzählung, sondern Vielfalt der Praktiken und Projekte als Grundlage von Resilienz. Dieser Entwurf zeigt räumliche Anlässe, in denen Akteure und Interessen praktisch zusammenfinden können.

Wesentliche Anpassung der Entwurfsidee seit der Ideenwerkstatt:

Gegenüber der Erstfassung aus der Ideenwerkstatt wurde die Entwicklung in Fasane-rie-Nord in Ausdehnung und Dichte reduziert, um stadtklimatische und landschaftliche Aspekte stärker zu berücksichtigen. Landwirtschaft und die Vernetzung der Offenlandschaft zwischen Schrederwiesen und Feldmoching erhalten mehr Raum. Eine Erschließung über eine Tram entfällt, stattdessen verbindet nun eine „Landschaftstram“ vom Hasenberg über Feldmoching bis Ludwigsfeld-Ost und perspektivisch bis Karlsfeld/Dachau die Quartiere. So wird insbesondere Ludwigsfeld-Ost besser angebunden, der Erholungsraum rund um den Feldmochinger See per ÖV erreichbar und der Pkw-Stellplatzbedarf reduziert. Entlang dieser neuen Achse entsteht ein starkes Freiraumband mit Sport-, Garten- und Erholungsflächen sowie Ausgleichsbereichen auf der Autobahnüberdeckung. Die Siedlungsentwicklungen in Feldmoching-Nord und Ludwigsfeld-Ost orientieren sich mit gewerblichen Rändern zu den Lärmquellen und setzen den Schwerpunkt auf Wohnen. Infrastrukturflächen werden kompakt angeordnet und landschaftlich eingebunden.

PHASENMODELL



Entwicklungsschritte und Konzeptionelle Flexibilität:

Das **Grüne Forum** bildet den Ordnungsrahmen für die Entwicklung des Münchner Nordens. Es ist stets vollständig und bildet eine Struktur, die unabhängig von zeitlichen, funktionalen oder räumlichen Zwischenschritten Bestand hat. Jeder Entwicklungsschritt trägt zum Gesamtraum bei und stärkt gleichzeitig den bestehenden Kontext. Landschaft, Quartiersentwicklung und Mobilität werden dabei immer zusammengedacht und bedarfsgerecht entwickelt. Freiraum vermittelt zwischen Bestand und Neuem.

Gleichzeitig ist das Grüne Forum **elastisch**. Es kann sich flexibel anpassen, wachsen, verdichten oder temporär offenbleiben, ohne seine Lesbarkeit zu verlieren – und so auf zukünftige Entwicklungsdynamiken reagieren. Die Klarheit der Setzungen und Maßnahmen schafft Orientierung und ermöglicht Entscheidungen auf verschiedenen Ebenen. Als **torsofähiges** Konzept behält es in jedem Entwicklungsschritt Sinn, Qualität und Vollständigkeit:

Phase 1 – Feldmoching-Nord: Hier startet die Entwicklung. Die Verlängerung der Tram vom Hasenberg1 ins neue Quartier bildet das Rückgrat der Erschließung. Ein grünes Nachbarschaftsband verknüpft die neuen und bestehenden Quartiere, die Parkmeile „Feldmochinger Anger“ wird mit freizeitbezogenen Angeboten angereichert. Feldmoching-Nord bietet Wohnungen, ergänzende Arbeitsplätze, soziale Infrastruktur und Nahversorgung – ein vollständiges, eigenständig funktionierendes Quartier und möglicher Auftakt für den gesamten Norden.

Phase 2 – Ludwigsfeld: Das grüne Band setzt sich nach Westen fort und wird zur zentralen Entwicklungsachse mit der verlängerten Tram über die Karlsfelder Straße bis nach Ludwigsfeld, Karlsfeld und Dachau. Das Quartier wächst zu einem urbanen Stadtbaustein mit Wohnraum, Gewerbe und Infrastruktur. Lärmschutzmaßnahmen und Teilüberbauung der A 99 verbessern die Lebensqualität und vernetzen die Landschaft. Die Erholungslandschaft am Feldmochinger See wird ausgeweitet und über den ÖPNV gestärkt. Gemeinsam mit Feldmoching-Nord entsteht ein starkes Ost-West-Band und ein zukunftsfähiger Stadtraum.

Phase 3 – Fasanerie-Nord: Die letzte Phase ergänzt maßstäblich nach Norden, unter Wahrung der Offenlandschaft und klimatischen Ausgleichsfunktion. Neben Wohnungen entstehen zusätzliche soziale Infrastrukturen und Nahversorgungsangebote. Ein Expressbus bindet das Quartier an die Umgebung an. Freiräumlich wird die 3-Seen-Parkmeile fortgeführt und mit Regattastrecke und Schloss Schleißheim verknüpft – ein durchgehender Freiraumverbund für den gesamten Münchner Norden.

Zusammenwirken Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebote:

Im Grünen Forum sind Siedlungsentwicklung, Freiraum und Mobilität von Beginn an als zusammenhängendes System gedacht. Das Rückgrat ist die Landschaftstram. Sie bindet die Quartiere an den ÖPNV an und verknüpft sie mit den Freizeit- und Landschaftsräumen der Drei-Seen-Platte. Mit der Siedlungsentwicklung gehen auch Maßnahmen im Bestand einher, um das Verkehrsnetz anzupassen, Umsteigepunkte zu stärken und bestehende Quartiere besser anzubinden. So entsteht ein dichtes Netz aus Alltags- und Freizeitmobilität: Wege zur Arbeit, Schule oder Erholung führen durch erlebbare Landschaftsräume. Verdichtete Quartiersschwerpunkte mit kurzen Wegen wechseln sich mit landschaftlich geprägten Zwischenräumen ab. Der Umweltverbund steht im Vordergrund – ÖPNV, Rad- und Fußwege dominieren, der Autoverkehr bleibt begrenzt.

Das Freiraumsystem entlang der Tramachse umfasst Sport-, Garten- und Aufenthaltsflächen, besonders rund um den Feldmochinger See. Infrastrukturbauten liegen in lärm-belasteten Randlagen und übernehmen dort eine Pufferfunktion. Freiraumachsen und Parkmeilen verbinden die Quartiere und schaffen durchgängige Wegebeziehungen. Die Landschaftstram wird so zum Bindeglied zwischen neuen und bestehenden Quartieren – Grundlage eines resilienten, räumlich verbundenen Stadtgefüges.

Siedlungsstruktur, Nutzungen und Dichte:

Auf Grundlage fachlicher Gutachten, Rückmeldungen des Expert*innengremiums und der Stadtverwaltung sowie des Austauschs mit der Bürgerschaft haben sich drei belastbare Potenzialflächen für eine Siedlungserweiterung ergeben: zwei urbane Quartiere bei Feldmoching und Ludwigsfeld sowie ein landschaftlich geprägtes Quartier nördlich der Fasanerie.

Der Entwicklungsbereich Feldmoching-Nord/West wurde wegen seiner wertvollen Böden, der Verbindung von Dorfmitte und Feldflur sowie seiner Bedeutung als Frischluftkorridor von einer Bebauung ausgeschlossen. Gleiches gilt für die Schrederwiesen, deren hohe ökologische Qualität, Grundwasserstände und Böden für den Gartenbau eine bauliche Entwicklung ausschließen.

Die neuen Quartiere knüpfen behutsam an den Bestand an; Freiräume fungieren als verbindende Elemente. Sie wahren historische Bezüge zwischen Dorfkern und Feldflur, sichern Hofstellen den Kontakt zur Landschaft und priorisieren den Umweltverbund. Neue Über- und Unterführungen – etwa als Landschaftsbrücken – kompensieren bestehende Barrieren, während Lärmschutzstrukturen die Bestandsquartiere entlasten. Nahversorgung, soziale und bildungsbezogene Einrichtungen ergänzen unterversorgte Bestandsquartiere. Vorgeschlagen werden kompakte, flächensparende Siedlungsbausteine mit breitem Wohnungsangebot. Eine Vielfalt an Typologien – vom gemeinschaftlichen Wohnen über Pflgewohnen bis zu barrierefreien Wohnungen – fördert den sozialen Mix und ermöglicht es Bewohner:innen, im Quartier zu bleiben, wenn sich Lebenssituationen ändern. Quartiersplätze mit Bäumen und Wochenmärkten werden zu Treffpunkten. Produkte aus dem Grüngürtel, solidarische Landwirtschaft und lokale Gastronomie stärken regionale Kreisläufe und schaffen neue Formen der Nachbarschaft.

Urbanes Quartier Feldmoching-Nord: Die Erweiterung im Norden Feldmochings schafft dringend benötigten Wohnraum. Über die Tram-Anbindung vom Hasenberggl wird das Quartier unabhängig von einer S-Bahn-Haltestelle erschlossen und nach Westen in Richtung Ludwigsfeld und Dachau verknüpft. Eine lärmschützende Mantelbebauung an Bahn und Autobahn sorgt für Ruhe im Inneren und fördert Nutzungsmischung. Die Quartiersmitte orientiert sich an der Frankaustraße und stärkt mit kleinteiligen Nutzungen auch den Bestand. Zentrales Element ist das grüne Nachbarschaftsband, das Feldmoching mit dem Hasenberggl verbindet und vielfältige Freiraumangebote integriert. Ein Quartierspark bildet das Herzstück. Östlich der Gleise entsteht ein Bildungs- und Bewegungscampus mit Gymnasium, Berufsschule und Sportanlagen. Das geplante Tramdepot nutzt eine lärm-belastete Fläche effizient; Rasengleise und Geothermie reduzieren Versiegelung. Sechs- bis achtgeschossige Bauten an Hauptstraßen und abgestufte Strukturen zum Bestand sorgen für städtebauliche Verträglichkeit.

Gesunder Mix in Ludwigsfeld: Ludwigsfeld soll zu einem dichten, lebendigen Stadtbaustein mit ausgewogenem Nutzungsmix und verbesserter ÖPNV-Anbindung weiterentwickelt werden. Die Tramverlängerung aus Feldmoching-Nord macht das Quartier zum Bindeglied zwischen Dachau und dem Münchner Stadtgebiet.

Eine geschlossene Bebauung zur A 99, ergänzende Gewerbenutzungen und eine Landschaftsbrücke über die Autobahn sichern hohe Wohnqualität und verknüpfen das Quartier nach München. Gleichzeitig entsteht über den Würmkanal eine neue Verbindung zur Ortsmitte von Karlsfeld.

Die Quartiersmitte knüpft an bestehende Strukturen an, die sozialen Infrastrukturen – Schulen und Sportflächen – liegen am Freiraumring. Unterschiedliche Wohnformen ergänzen das Angebot auch für bestehende Bewohner:innen. An der Autobahn können Busdepot und Wertstoffhof gestapelt untergebracht werden – eine flächensparende Nutzung lärmbelasteter Flächen.

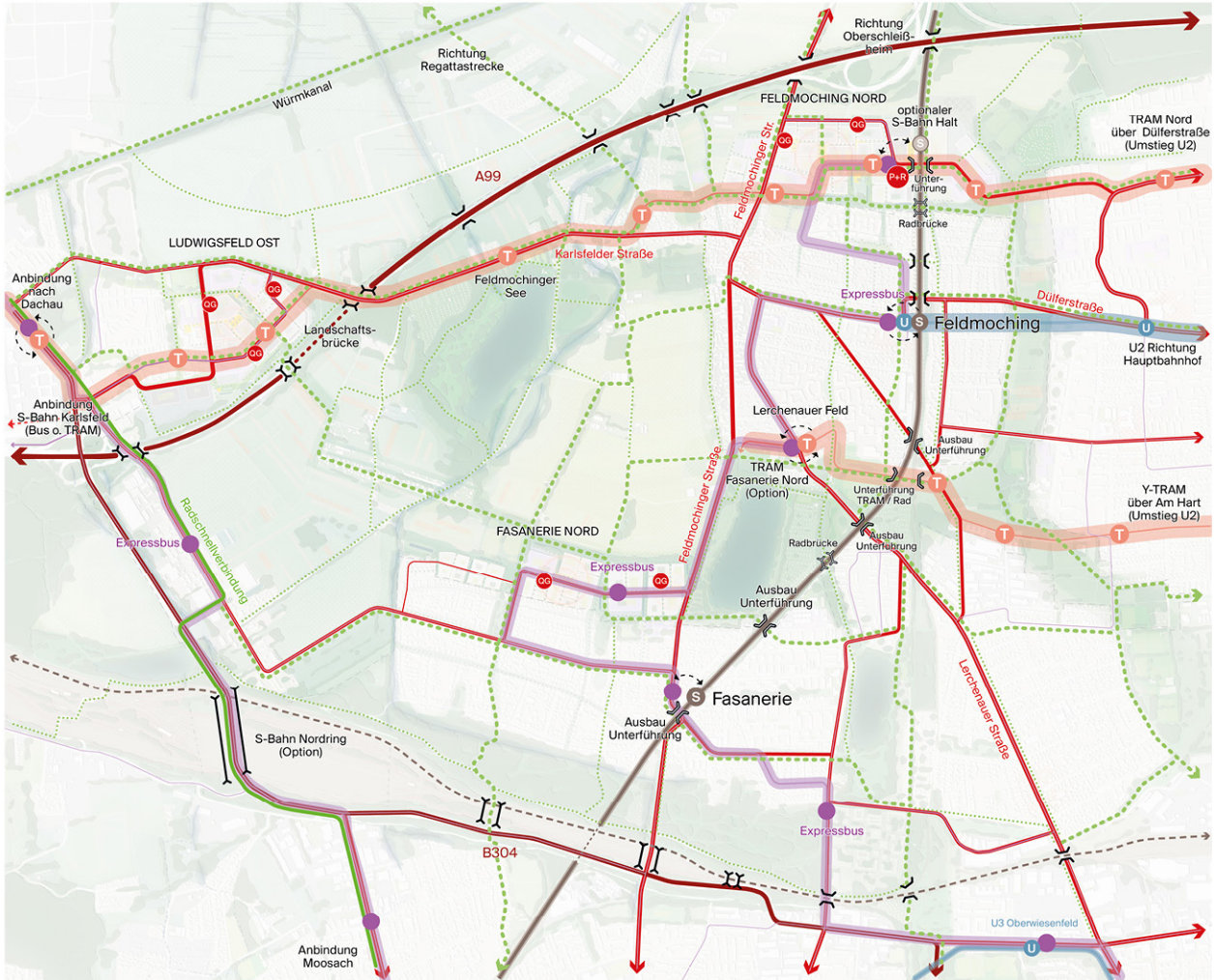
Grün-blaues Quartier Fasanerie: Die Erweiterung der Fasanerie erfolgt maßvoll und landschaftsbezogen. Eine durchlässige Nord-Süd-Struktur erhält Blickbeziehungen und Luftströme zwischen Bestand und Landschaft. Grüne Fugen mit Regenrückhalteflächen, Retentionsdächern und begrünten Höfen sichern die Wasserbilanz und verbessern das Mikroklima.

Drei- bis fünfgeschossige, kleinteilige Bauten schaffen vielfältige Wohnformen und beleben die Quartiersstruktur. Neue Schulen, Sportanlagen und Versorgungsangebote fördern Austausch und Nachbarschaft. Die Erschließung erfolgt über einen Expressbus nach Feldmoching sowie den Ausbau der Nahmobilität im Bestand; eine Tramverlängerung vom Lerchenauer Feld bleibt langfristig prüfbar.

Mehrwert für den Bestand:

Das Grüne Forum ist keine isolierte Entwicklung, sondern Impulsgeber für den gesamten Münchner Norden. Neue Quartiere, Freiräume und Mobilitätsangebote ergänzen und entlasten die bestehenden Stadtteile. Parkmeilen und Wege verbinden Bestandsquartiere mit der Landschaft, beheben Defizite an wohnungsnahen Erholungsflächen und schaffen Orte gemeinsamer Nutzung. Neue Bildungs- und Sporteinrichtungen liegen an den Schnittstellen alter und neuer Quartiere und sind bewusst offen gestaltet. Wochenmärkte und lokale Angebote stärken die Nahversorgung und fördern Begegnung. Die Landschaftstram verbessert die Erreichbarkeit, neue Radverbindungen und Querungen beseitigen Barrieren. Die Verringerung des Autoverkehrs bringt bessere Luft und mehr Aufenthaltsqualität. Auch ökologisch entsteht Mehrwert: Entsiegelung, Wiedervernässung und Begrünung verbessern das Stadtklima, die Parkmeilen stärken die ökologische Leistungsfähigkeit. Landwirtschaftliche Betriebe profitieren von regionaler Vermarktung und stärkerer Sichtbarkeit. Das Grüne Forum macht den Norden Münchens zu einem offenen, resilienten Stadtraum, in dem Bestand und Wachstum zu einem zukunftsfähigen Ganzen verwoben sind.

MOBILITÄTSLEITBILD



ÖPNV	MIV	Radverkehr	Sonstiges
S-Bahn	Autobahn & Bundesstraße	übergeordnete Radwegeverbindungen	Unterführung Bestand
U-Bahn	Verbindungsstraßen	Radwegenetz	Unterführung Planung
Tram	Sammelstraßen	Radschnellverbindung	Überführung Bestand
Expressbus			Überführung Planung
Busnetz			

Mobilität:

Wir denken die Mobilität im Münchner Norden aus der Perspektive von Natur und Landschaft, um eine nachhaltige, gesunde und langfristig tragfähige Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Der Rad- und Fußverkehr bildet dabei die Basis des lokalen Bedarfs-, Freizeit- und Pendlerverkehrs. Ein Ziel ist es, falsche Trennungen zwischen Alltags- und Freizeitwegen zu überwinden. Viele Menschen sehen den Weg zur Arbeit mit dem Rad inzwischen als Teil aktiver, gesundheitsfördernder Bewegung und nutzen dafür attraktive, grüne Wegräume. Das engmaschige Radwegenetz ist in die Parkmeilen eingebunden und folgt weitgehend dem landschaftsbezogenen Wegenetz: es weicht dort ab, wo Aufenthaltsqualität oder direkte Anschlüsse – etwa zu U-Bahnstationen – im Vordergrund stehen. Das Mobilitätskonzept verbindet aktive Bewegung mit freiräumlichen Qualitäten.

Um zusätzliche Verkehrsbelastungen in den Bestandsquartieren zu vermeiden, spielt der motorisierte Individualverkehr in den neuen Quartieren nur eine untergeordnete Rolle. Grundlage ist eine gemischte Stadt der kurzen Wege, in der KiTa, Schule, Einkauf und Arbeitsplatz fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Sichere, vielfältige und leicht zugängliche Abstellanlagen unterstützen den Radverkehr als alltägliches Verkehrsmittel.

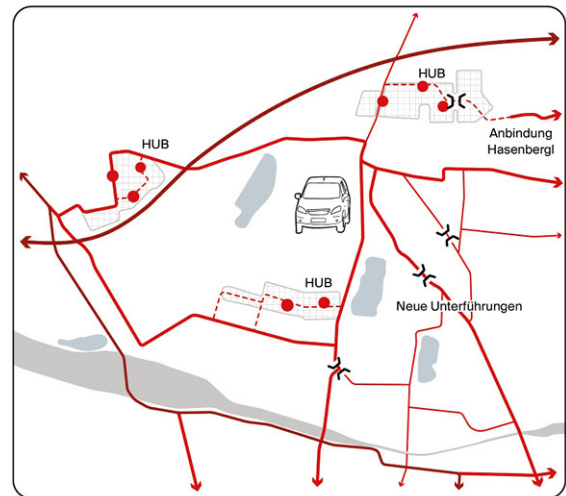
Der Münchner Norden wird über die neue Landschaftstram hochwertig an den ÖPNV angebunden. Sie führt vom Hasenberg über Feldmoching nach Ludwigsfeld und perspektivisch weiter bis zum S-Bahnhof Karlsfeld (Gleisanschlussbahn) oder Dachau. Der Ausbau des ÖPNV sollte dem Aufsiedlungsprozess vorausgehen. So wird auch der Feldmochinger See mit dem ÖPNV erreichbar; der neue Biergarten am nördlichen Ufer stärkt ihn zusätzlich als Zielpunkt für Freizeit und Naherholung. Freizeitmobilität soll zukünftig ohne Pkw auskommen – damit werden auch die angrenzenden Quartiere und Feldwege entlastet.

Mit der Siedlungsentwicklung gehen auch Anpassungen im Bestand einher, um das Verkehrsnetz zu ertüchtigen, Umsteigepunkte zu stärken und bestehende Quartiere besser anzubinden. Neue Unterführungen unter der S-Bahn-Trasse und der Autobahn verbessern Wegebeziehungen für Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr und verringern Behinderungen. Ergänzende Expressbuslinien zwischen Feldmoching, Fasanerie, Ludwigsfeld und Dachau schaffen neue Nord-Süd-Verbindungen und verknüpfen Neubau- und Bestandsgebiete.

Die neue Tramverbindung vom Scheidplatz oder Petruelring über Hasenberg, Feldmoching-Nord und Ludwigsfeld bildet eine gesamtstädtische Tangente. Sie vernetzt Wohnquartiere mit wichtigen Arbeits- und Freizeitstandorten wie BMW, MAN und dem Feldmochinger See. So kann der Pkw-Verkehr im Münchner Norden sowohl werktags als auch am Wochenende deutlich reduziert werden.

Um die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr weiter zu verringern, werden Carsharing-, Bikesharing- und Micro-Carrier-Angebote als flächendeckendes Mobility-Cover eingerichtet – sowohl in Neubauquartieren als auch im Bestand. Zentrale Mobility-Hubs bündeln den Verkehr und schaffen autoarme Quartiere, in denen nur Liefer-, Service- und Einsatzfahrten erlaubt sind. Das steigert Sicherheit, Aufenthaltsqualität und die Attraktivität der öffentlichen Räume.

Dieses Mobilitätskonzept verbindet aktive Bewegung, leistungsfähigen ÖPNV und landschaftsbezogene Räume zu einem integrierten System, das Lebensqualität, Klimaschutz und soziale Vernetzung im Münchner Norden stärkt.



Energie:

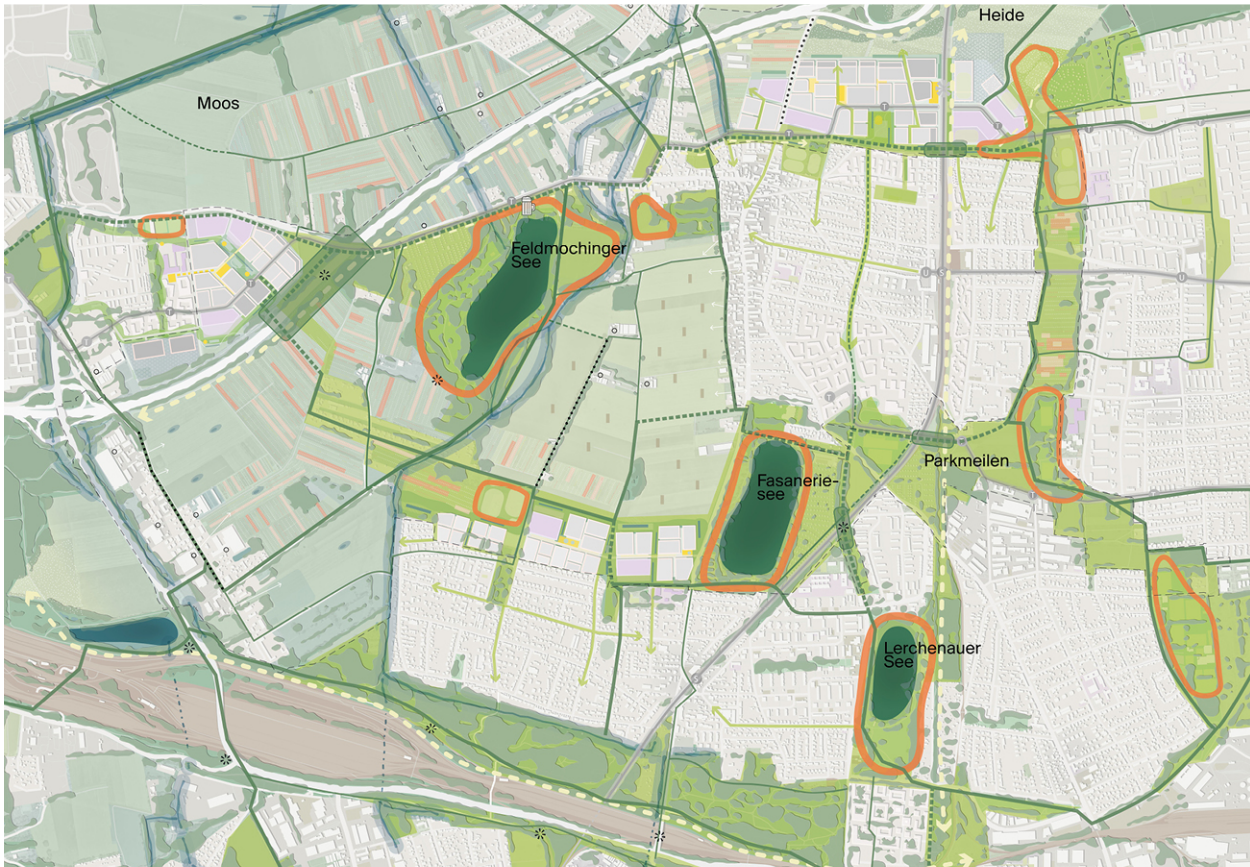
Das Energiekonzept des Grünen Forums verbindet städtebauliche, landschaftliche und technische Systeme. Energie wird als Teil der räumlichen Entwicklung verstanden – mit dem Ziel, Verbrauch zu reduzieren und regenerative Quellen zu integrieren.

Kompakte Bauformen, kurze Wege und gemischte Nutzungen verringern den Energiebedarf. Geothermie, Photovoltaik und Nahwärme bilden das Rückgrat der Versorgung. Tram- und Busdepots kombinieren Geothermieflächen und Rasengleise, wodurch Versiegelung und Hitze reduziert werden. Dächer, Fassaden und Freiräume werden als energetisch aktive Flächen genutzt – sie produzieren Strom, speichern Regenwasser und verbessern das Mikroklima. Kurze Wege und die enge Verknüpfung mit dem Umweltverbund senken den Energieverbrauch zusätzlich. Das Grüne Forum steht damit für eine Energie- und Ressourcenkultur, die Einfachheit, Kreislaufdenken und Synergien fördert – Effizienz wird zum Teil der Lebensqualität.

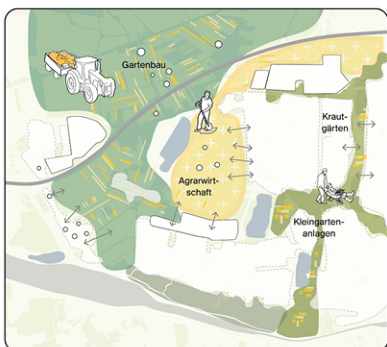
Emissionen:

Das Grüne Forum reduziert Emissionen durch die enge Verzahnung von Stadt, Landschaft und Mobilität. Der Ausbau des ÖPNV, der Landschaftstram und der Rad- und Fußwege schafft kurze Wege und ermöglicht weitgehend autofreie Alltagsroutinen. So sinken Lärm- und Schadstoffbelastungen deutlich. Begrünte Verkehrsflächen filtern Staub, absorbieren Lärm und kühlen die Umgebung. Kompakte, energieeffiziente Gebäude mit regenerativer Versorgung senken CO₂-Ausstoß und Flächenverbrauch. Lärmbelastete Ränder werden durch gewerbliche Nutzungen gefasst, sodass die Innenbereiche ruhig bleiben. Auch die Landschaft wirkt emissionsmindernd: Wiedervernässte Moore binden Kohlenstoff, Vegetationsstreifen und Uferrandstrukturen filtern Luftschadstoffe und mindern Wind- und Schallbelastungen. Im Grünen Forum werden Emissionen nicht nur vermieden, sondern räumlich integriert: Bewegung ersetzt Energieverbrauch, Wasserflächen kühlen, Vegetation filtert – ein System, das Belastungen in produktive Wirkungen überführt.

LANDSCHAFTSPLANERISCHES LEITBILD



- | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | Parkmeilen mit Einflechtung in die Grüngürtellandschaft | | Kleinteilige Gartenbauflächen | | Heideflächen (Halbtrockenrasen; Tramdepot mit Rasengleis) |
| | Schwerpunkte freizeitbezogener, spielsportlicher Erholung | | Krautgärten | | Sonnenexponierten Schotterflächen und Trockenrasenbereichen - Verbundachsen Trockenlebensräume |
| | Historischer Dorfrand mit direktem Bezug zur Feldflur | | Verkaufsstellen gartenbaulicher Produkte an Hofstellen | | Strukturreiche Gehölzvegetation |
| | Landschaftsbrücke | | Ackerbauflächen (Moos-/Heidelandchaft) | | Hart- und Lohwälder |
| | Aussichtspunkte | | Lerchenfenster und Ackerrandstreifen auf Ackerbauflächen (PIK) | | Markante, wahrnehmungsleitende Alleen oder Baumreihen |
| | Landschafts- und freiraumbezogenes „grünes“ Wegegrundgerüst | | Feuchtes Dauergrünland und wiedervernässte Niedermoorflächen bzw. klimarelevanter Torfe | | Retentionsflächen |
| | Lokales, nachgeordnetes Wegenetz - Grüne Wege | | Blänken auf Ackerbauflächen (PIK) | | Betrachtungsraum / SEM / Projektgebiet |
| | Fließgewässer (Kanäle, Moosbäche / -gräben) Uferandstreifen - Ver- | | | | |



Landschaft und Landwirtschaft:

Ausgangspunkt des Landschaftskonzepts ist die Verschränkung von Moos- und Heidelandschaften und ihrer unterschiedlichen naturräumlichen Prägungen. Sie bilden das Fundament der räumlichen Entwicklung und zahlreicher historischer Einschreibungen. Ziel ist nicht nur, ihre Eigenart zu bewahren und weiterzuentwickeln – etwa durch das Offenhalten historischer Dorfränder, den Schutz von Bodendenkmälern im Obermoos oder die Stärkung landschaftsbildprägender Gewässerstrukturen. Der Entwurf sieht vielmehr den Umgang mit Wasser als einen strategischen Baustein einer u.a. mit Nachbarkommunen partnerschaftlich entwickelten Landschaft. Wasser ist im Schotterplattenquellbereich ein prägendes Thema: nasse Keller, fehlende Retentionsräume, zersplitterte Zuständigkeiten und die Entwässerung ehemals mooriger Böden erfordern ein gemeinsames Konzept – etwa im Rahmen einer Wassergenossenschaft. Hier geht es etwa um eine gezielte Wiedervernässung im Krenmoos, um den klimaschädlichen Abbau von Torflagen zu minimieren und um zur Biodiversität der Mooslandschaft beizutragen.

Durch Entwässerung, Torfabbau und Meliorisierung wurden die Moosflächen zu einer intensiv genutzten Feldflur, dem „Gemüsegarten Münchens“. Die nährstoffreichen Böden eignen sich gut für Hackfrüchte und Gemüse, trocknen bei sinkendem Grundwasserstand aber rasch aus und müssen bewässert werden. Humusabbau und Stickstofffreisetzung verlangen angepasste Bewirtschaftung: Zwischenfrüchte, Humusaufbau und mehrschichtiger, biointensiver Anbau können die Klimawirkung mindern.

Zugleich gewinnt der Gemüseanbau an Bedeutung, indem er die regionale Versorgung, Teilhabe und Identifikation stärkt – etwa durch Selbstpflückfelder, Hofläden oder Direktvermarktung. Die farbintensiven, kleinteiligen Anbauflächen werden durchaus als reizvoll wie produktiv erlebt. Sie gilt es stärker sinnlich zu erschließen, wie auch die Vielzahl von Freizeitgärten. Hier setzt das Konzept auf ein Mehr an Krautgärten. Gegenüber Kleingärten „gärteln“ mehr Nutzer:innen auf gleicher Fläche, Krautgärten erhalten den Ackerstatus der Flächen, erfordern weniger Infrastruktur und erhöhen die Sichtbarkeit gärtnerischer Kulturen.

Der Münchner Norden – insbesondere die Drei-Seen-Platte – ist bereits heute ein Schwerpunkt landschaftsbezogener Erholung. Die Bade- und Kiesseen sind stark frequentiert und sollen durch bessere Vernetzung und räumliche Differenzierung weiterentwickelt werden. Neben Zonen intensiver Nutzung braucht es ruhige, entschleunigte Bereiche. Zwischen Feldmochinger See und Friedhof kann das öffentliche Freiraumangebot erweitert werden, auch um Defizite im Bestand auszugleichen.

Nicht allein die Freizeitmobilität läuft über die Landschaftstram und ein robustes Fuß- und Radwegenetz. Die vielen asphaltierten Feldwege fügen sich zu einem Netzwerk für rollende Bewegung (Inliner, Radeln etc.) zusammen, reizvolle Schotterwege mit breiten Krautsäumen dienen hingegen der Entschleunigung. Pkw-Stellplätze werden auf ein Minimum reduziert; etwa der nördliche Parkplatz am Feldmochinger See könnte einem Biergarten weichen und den Ort als zentralen Treffpunkt aufwerten.

Für die stärkere Vernetzung von Seen und Freiräumen ist die Einbindung der Parkmeilen Drei-Seen-Platte und Feldmochinger Anger in die Grüngürtellandschaft zentral. Sie bilden das Rückgrat des Freiraum- und Biotopverbunds, verbinden Parkanlagen, Landwirtschaft, Sportflächen und Biotope zu einer durchlässigen Struktur. Breite Landschaftsbrücken über Straßen und Bahntrassen fördern die ökologische Verbindung und eröffnen hier seltene Ausblicke.

Das freiraumbezogene Wegekonzept bildet das Grundgerüst der Parkmeilen. Es bindet die Parkmeilen über den Würmkanal, die Schleißheimer Schlösser und die Regattastrecke an regionale Erholungsachsen zwischen Amper, Würm und Isar.

Die städtebauliche Entwicklung erfordert Kompensationsmaßnahmen, die vor Ort integriert werden: Eingriffe beschränken sich auf geringwertige Biotoptypen, landschaftsbildprägende Elemente werden bewahrt. Zu den Maßnahmen zählen Trockenlebensräume entlang von Infrastrukturen, Feuchtbiotope mit Uferrandstreifen, Biodiversitätsstreifen und die Wiedervernässung ehemaliger Moorflächen – etwa im Krenmoos. So entsteht im Grünen Forum eine produktive Landschaft, die Ökologie, Landwirtschaft und Freizeit verbindet – ein zentrales Element der räumlichen und gesellschaftlichen Transformation im Münchner Norden.

Stadtklima:

Das Grüne Forum nutzt diese vorhandenen Strukturen, um klimatische Ausgleichsräume zu erhalten, zu erweitern und mit der Stadtentwicklung zu verweben. Ein zentraler Ansatz ist der Erhalt und die Stärkung der Offenlandschaften – insbesondere zwischen Fasanerie, Feldmoching und den Schrederwiesen. Diese Räume gewährleisten die Einströmung frischer Luft in die angrenzenden Stadtgebiete und bilden damit die klimatische Grundstruktur des Münchner Nordens. Durch eine Reduzierung der Dichte in der Fasanerie-Nord wird dieser Wirkung Rechnung getragen.

Die Freiraumstrukturen der Parkmeilen und Grünstrukturen sind so angelegt, dass sie die Kaltluftleitbahnen offenhalten und zugleich über Begrünung und Verdunstung zur Abkühlung beitragen. Entsiegelte Flächen, Rasengleise, begrünte Dächer und wasser-durchlässige Beläge wirken als dezentrale Kühlflächen. Die Kombination von Retentionsflächen und Vegetation mit hoher Verdunstungsleistung sorgt für ein ausgeglichenes Mikroklima und reduziert Hitzespitzen. In den landwirtschaftlich genutzten Flächen trägt der Humusaufbau und die Wiedervernässung der Moorböden zur Bindung klimarelevanter Gase bei. Maßnahmen wie Zwischen- und Untersaaten oder biointensiver Gemüseanbau fördern die Bodenfeuchte und schaffen eine dauerhafte Vegetationsdecke, die eine Aufheizung minimiert. Auch die kompakte, aber begrünte Siedlungsstruktur der neuen Quartiere leistet einen Beitrag zur Klimaanpassung. Lärmschützende Randbebauungen bilden mikroklimatisch stabile Innenräume, die durch Freiräume, Parks und grüne Höfe durchlüftet werden. Im Zusammenspiel von Dichte und Durchgrünung entsteht ein robustes, ausgleichendes Stadtklimasystem, das auf natürliche Prozesse setzt, anstatt sie zu überformen.

Das Grüne Forum versteht das Stadtklima nicht als nachträgliche Randbedingung, sondern als gestaltenden Bestandteil der räumlichen Struktur – es wird zur Basis, auf der Stadtentwicklung, Landschaft und Landwirtschaft kooperativ gedacht und umgesetzt werden.

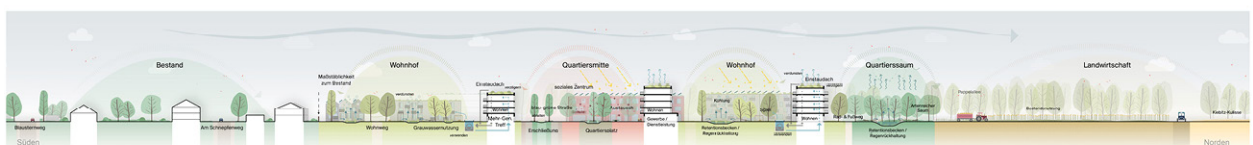
Wasser:

Wasser ist Leitmotiv des Grünen Forums – landschaftlich prägend und verbindendes Element zwischen Stadt, Landwirtschaft und Klima. Ziel ist ein integriertes Wassermanagement, das natürliche Kreisläufe wiederherstellt und Retention, Bewirtschaftung und Kühlung vereint. In den Quartieren erfolgt die Rückhaltung auf Retentionsdächern, begrünten Plätzen, Höfen und Sportflächen, ergänzt durch die Nutzung von Grauwasser.

In der Fasanerie soll der Grundwasserspiegel stabil bleiben. Hier wird empfohlen, auf Unterkellerungen zu verzichten. Landwirtschaftlich wird eine wasserspeichernde Bewirtschaftung mit Humusaufbau, Zwischenfrüchten und bodenschonender Bearbeitung gefördert. Entlang der Moosbäche und -gräben werden Retentionsräume erweitert und Uferrandstreifen ökologisch aufgewertet. Filternde Vegetationsbestände verbessern Wasserqualität und Biodiversität. Auch das historische Kanalsystem (Schleißheimer Reserve) kann als Retentionsraum dienen. In den Heidelandschaften wird Niederschlag hingegen gezielt versickert. Durch die Beaufschlagung von Saubach, Kleinem Kalterbach und Würmhölzlgraben kann das Krenmoos wiedervernässt werden – ein wichtiger Beitrag zur CO₂-Minderung und Habitatentwicklung. Das Wassermanagement wird landschaftsgestalterisch sichtbar: als offene Gräben, bepflanzte Mulden und Wasserflächen, die Stadt und Landschaft verbinden. So entsteht ein Netzwerk aus funktionalen und zugleich identitätsstiftenden Wasserkulturen.

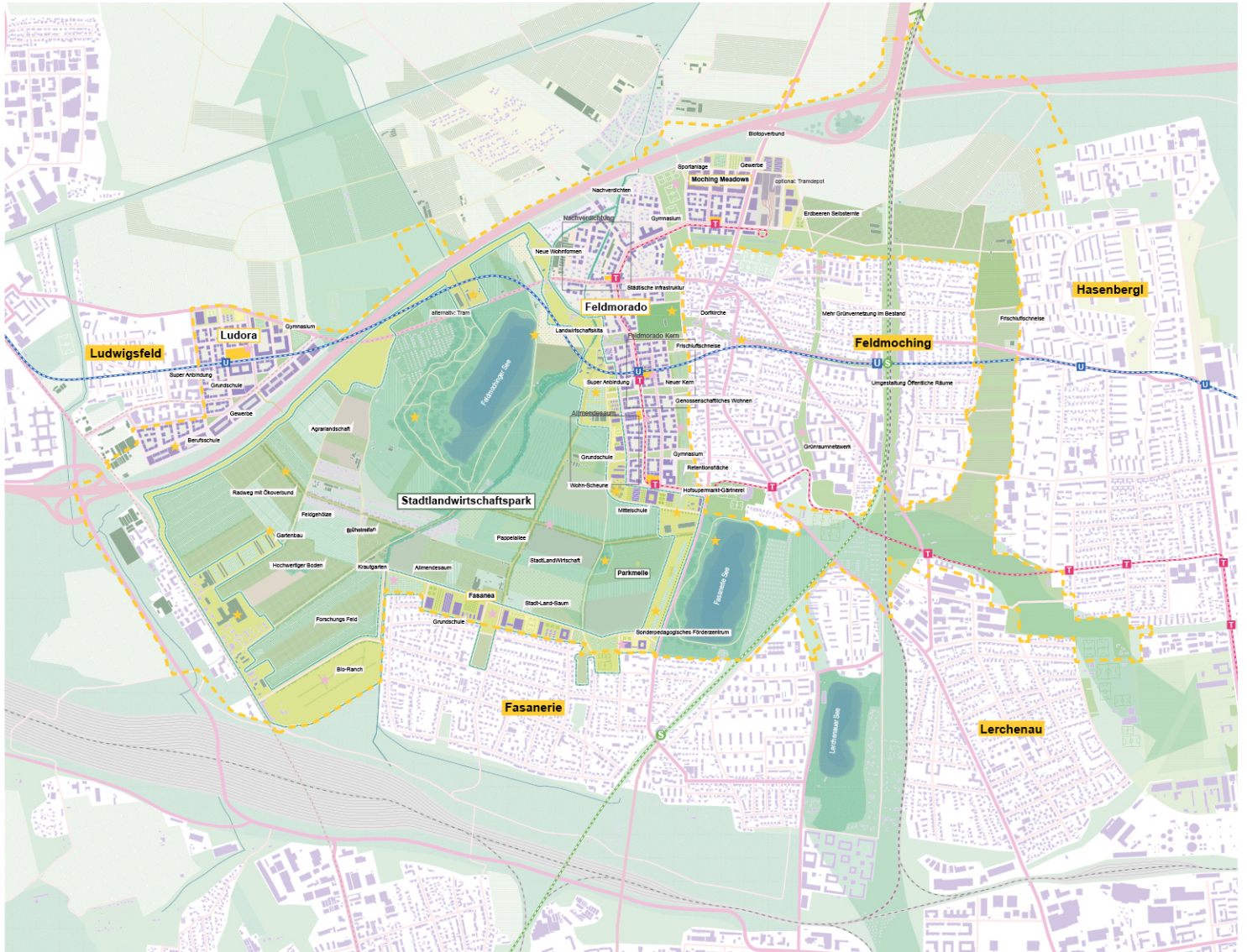
Vertiefung Fasanerie-Nord




Der Teilraum Fasanerie-Nord eignet sich aufgrund seines landschaftlichen Bezugs und der stadträumlichen Anbindung für eine behutsame städtebauliche Entwicklung. In direkter Verbindung zur Fasanerie entsteht ein neues Wohnquartier, das die Offenlandschaft weitgehend erhält und den Charakter des Ortes respektiert. Eine hohe Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung sichert wichtige Blick- und Wegebeziehungen aus dem Bestand sowie den Luftaustausch. Ein vielfältiger Wohnungsmix und ergänzende Nutzungsangebote diversifizieren das bestehende Quartier. Die Anbindung erfolgt über den Expressbus mit Anknüpfung an die Umsteigepunkte in der Umgebung und durch den Ausbau der Nahmobilität. Durch Regenrückhalt, Retentionsdächer und Grauwassernutzung wird der Grundwasserspiegel nicht zusätzlich belastet.



ARBEIT 4: NORDCAMP

STRUKTURPLAN



-  Allmendesaum
-  Bebauung - Neubau
-  Bebauung - Bestand
-  Bebauung Landwirtschaft - Bestand
-  S-Bahnlinie
-  U-Bahnlinie
-  Trambahnlinie
-  Trambahnlinie (alternativ)
-  Autobahn
-  Haupterschließung
-  übergeordnete Erschließung
-  untergeordnete Erschließung
-  Radweg
-  Umgriff

ARBEIT 4: NORDCAMP

SLEM STÄDTEBAULICH LANDWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME STRATEGIE FÜR DEN MÜNCHNER NORDEN

Die räumliche Entwicklung im Münchner Norden wird von globalen und lokalen Kräften geprägt. München wächst stetig, mit einem prognostizierten Bevölkerungszuwachs von 14 Prozent bis 2045. Dadurch verschärft sich der Druck auf den Wohnungsmarkt, während gleichzeitig die verfügbaren Flächen für den Wohnungsbau knapper werden. Hinzu kommen die Herausforderungen der Klimakrise, die komplexere Anforderungen an die Stadtplanung stellen. Der Münchner Norden ist dabei durch Landwirtschaft, Mobilitätsdefizite und ökologische Belange besonders geprägt. Ziel des vorgestellten Konzepts ist es, die Sicherung landwirtschaftlicher Flächen mit dem notwendigen Ausbau von Wohnraum in Einklang zu bringen. Die Stadtlandwirtschaft soll dabei zu einem zentralen Motor nachhaltiger Entwicklung werden, indem sie ökologische, soziale und wirtschaftliche Interessen vereint. Vorgeschlagen wird eine „städtebaulich-landwirtschaftliche Entwicklungsmaßnahme“, die langfristige Planungssicherheit schafft und einen neuen Stadt-Landwirtschafts-Park als verbindendes Element etabliert. Gleichzeitig soll eine bessere regionale Vernetzung durch neue ÖPNV-Verbindungen und kompakte 15-Minuten-Quartiere erreicht werden. Insgesamt versteht sich das Konzept als werteorientierte, gemeinschaftlich entwickelte Strategie, die flexibel auf Veränderungen reagiert und von den Akteuren vor Ort getragen wird.

KONZEPT | ENTWURFSIDEE

Stadt Land Dorf

→ Prinzipien

-  Landstadtquartiere bauen
-  Bestehende Ortschaften im Kern stärken
-  Übergänge zwischen Stadtlandwirtschaft und Ortsrändern gestalten




Land Schafft Nord

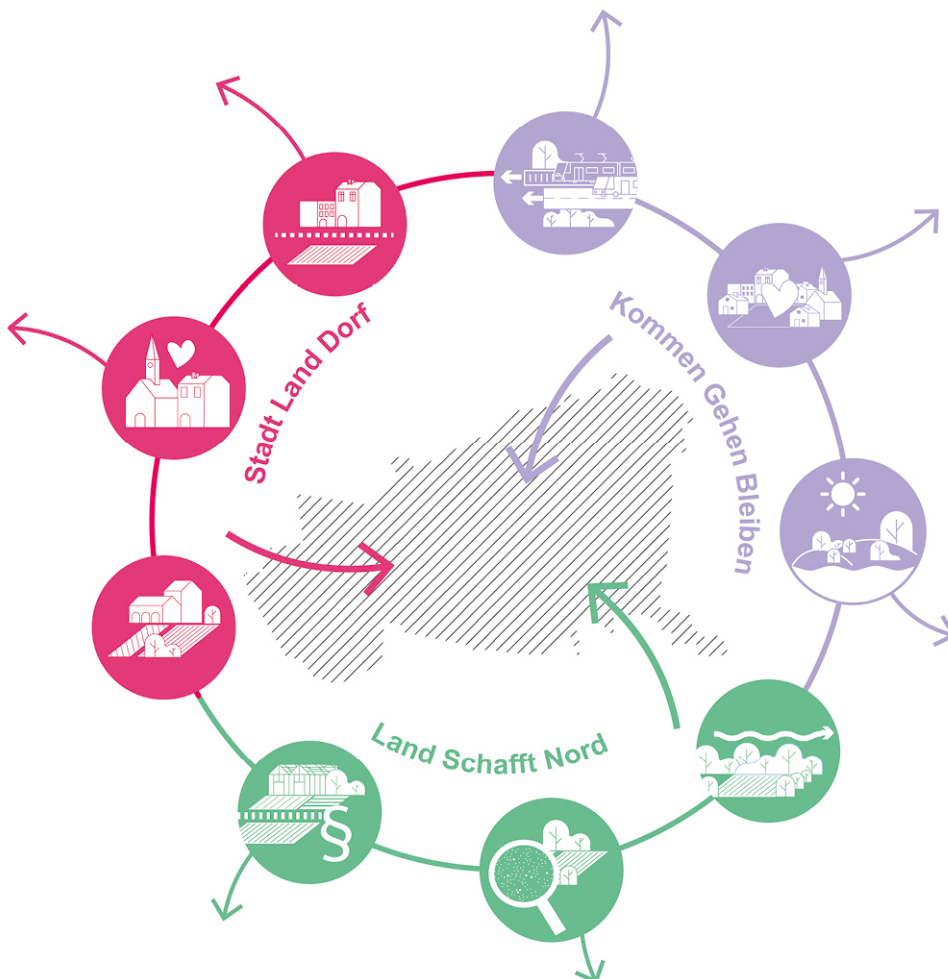
→ Prinzipien

-  Gebiet für Stadtlandwirtschaft festsetzen
-  Landschaft zum Lernort machen
-  Landschaft klimasensibel und biodivers entwickeln

Kommen Gehen Bleiben

→ Prinzipien

-  Nahmobilität stärken
-  Lokale Räume für Austausch und Ko-Produktion kultivieren
-  Naherholungsräume für alle sichern



Entwurfsidee:

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich im Münchner Norden viel verändert. Ganz unterschiedliche globale, aber auch lokale Wirkungskräfte haben sich in der räumlichen Entwicklung niedergeschlagen. München wächst und wächst – die Prognosen gehen von einem Bevölkerungszuwachs von weiteren 14 % bis zum Jahr 2045 aus. Dieses stetige Wachstum macht sich auch im Münchner Norden bemerkbar. Der Wohnungsmarkt steht stark unter Druck, während die verfügbaren Flächen für den Wohnungsbau zunehmend knapper werden.

Gleichzeitig stehen alle Städte vor den sich verschärfenden Herausforderungen der Klimakrise und den damit verbundenen, komplexeren Planungsanforderungen. Die Landschaft im Münchner Norden ist dabei durch besondere Rahmenbedingungen geprägt: Neben der weiterhin wichtigen Rolle der Landwirtschaft bestehen strukturelle Defizite im Mobilitätsbereich, und auch weitere Faktoren wie Stadtklima, Naturschutz und ökologische Belange müssen in der Planung berücksichtigt werden.

Eine zentrale Herausforderung liegt darin, die Sicherung der landwirtschaftlich genutzten Flächen mit dem notwendigen Ausbau von Wohnraum in Einklang zu bringen und dabei einen Mehrwert für die bereits bestehenden Quartiere und deren Bewohnerinnen und Bewohner zu schaffen.

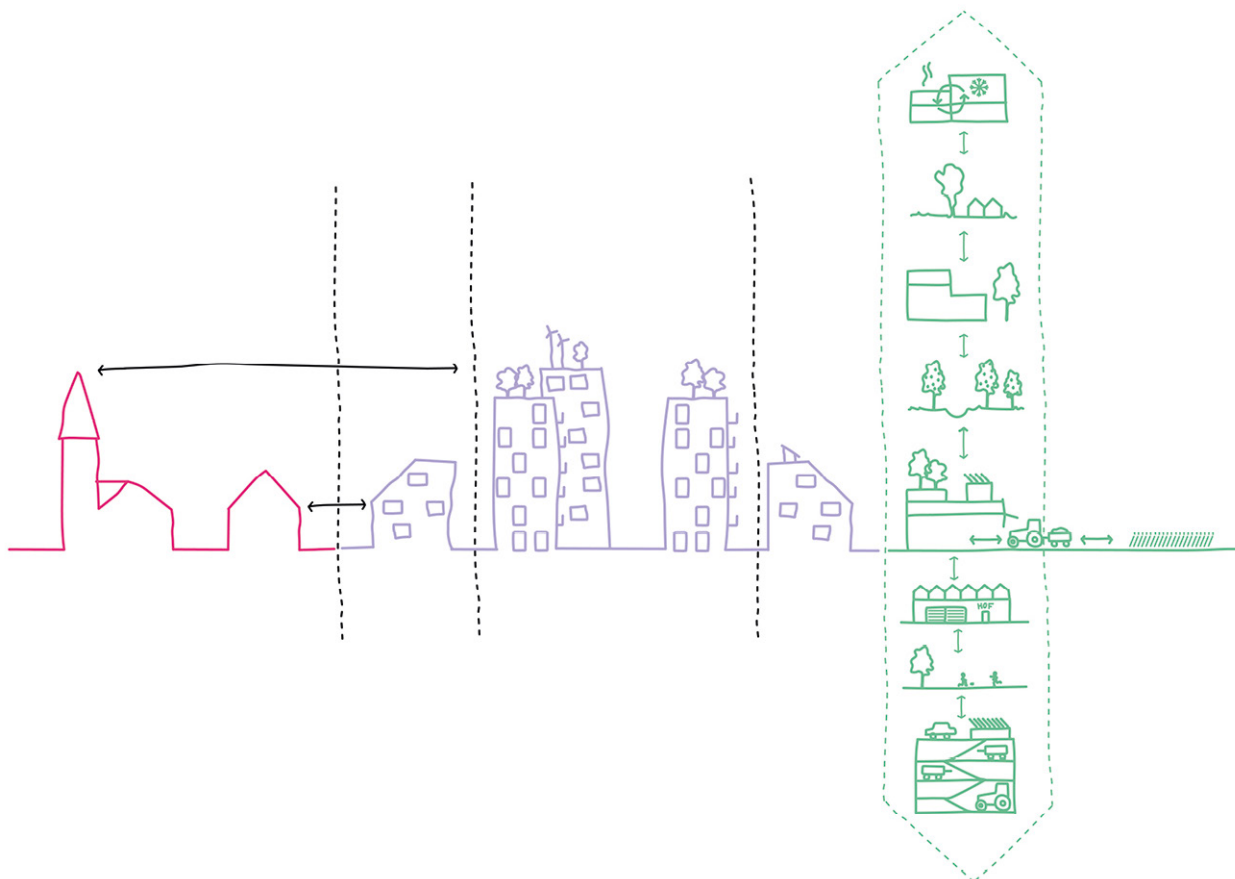
Eine große Herausforderung ist es, die Sicherung von Landwirtschaft und Landschaft in Einklang mit einem erweiterten Wohnungsbau zu bringen und dabei einen Mehrwert für die bereits Bestehenden Bewohner*innen des Münchner Nordens darzustellen. Unser Beitrag stellt folgende, handlungsleitende Prinzipien in den Fokus.

a) Stadtlandwirtschaft zu einem Treiber der Entwicklung machen

Stadtlandwirtschaft priorisiert den **Wert des Bodens** als hohes Gut – aus Perspektive des ressourcenschonenden Flächenverbrauchs, der Ökologie, der Ernährung, der Klimaanpassung, der Wasserkreisläufe, der Regeneration als auch der gerechten Nutzung. Der Ansatz basiert auf der **Schaffung einer ko-produktiven, ökologisch wertvollen Landschaft**, die das Spannungsfeld zwischen Landwirtschaft und Siedlungsentwicklung, Bewirtschaftung und Erholungsnutzung, gesellschaftlichen Interessen sowie Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes vereint. Wir schlagen vor, das **Instrument** der „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ in eine „**Städtebaulich-Landwirtschaftlichen Entwicklungsmaßnahme**“ zu transformieren. Durch die parallele Festschreibung von Flächen als Vorranggebiete für eine stadtlandwirtschaftliche Nutzung als auch von Flächen für Siedlungsentwicklung erhalten alle Beteiligten eine langfristige Planungssicherheit. Der neue Stadt-Landwirtschafts-Park wird so zum ordnenden Element der Siedlungsentwicklung im Münchner Norden, in dem er freie Flächen langfristig sichert und die Übergänge zur Bebauung gemeinwohlorientiert programmiert und gestaltet.

b) Die regionale Ausrichtung in den Fokus stellen

Unser Konzept basiert auf einem Perspektivwechsel: In Zukunft ist der Norden nicht länger periphere Endhaltestelle der MVG, sondern ein **zentrales Bindeglied in die Region**. Ein **ÖPNV-Hochleistungskorridor schafft eine neue Verbindung zwischen Feldmoching, Ludwigsfeld, Karlsfeld und Dachau**. Kompakte und ressourcenschonende Siedlungskerne entstehen als 15 Minuten Quartiere mit kurzen Wegen um die neuen Haltepunkte. Der Ausbau der Nahmobilität in Ost-West-Richtung soll die wichtige Verbindung zum Zentrum entlasten.



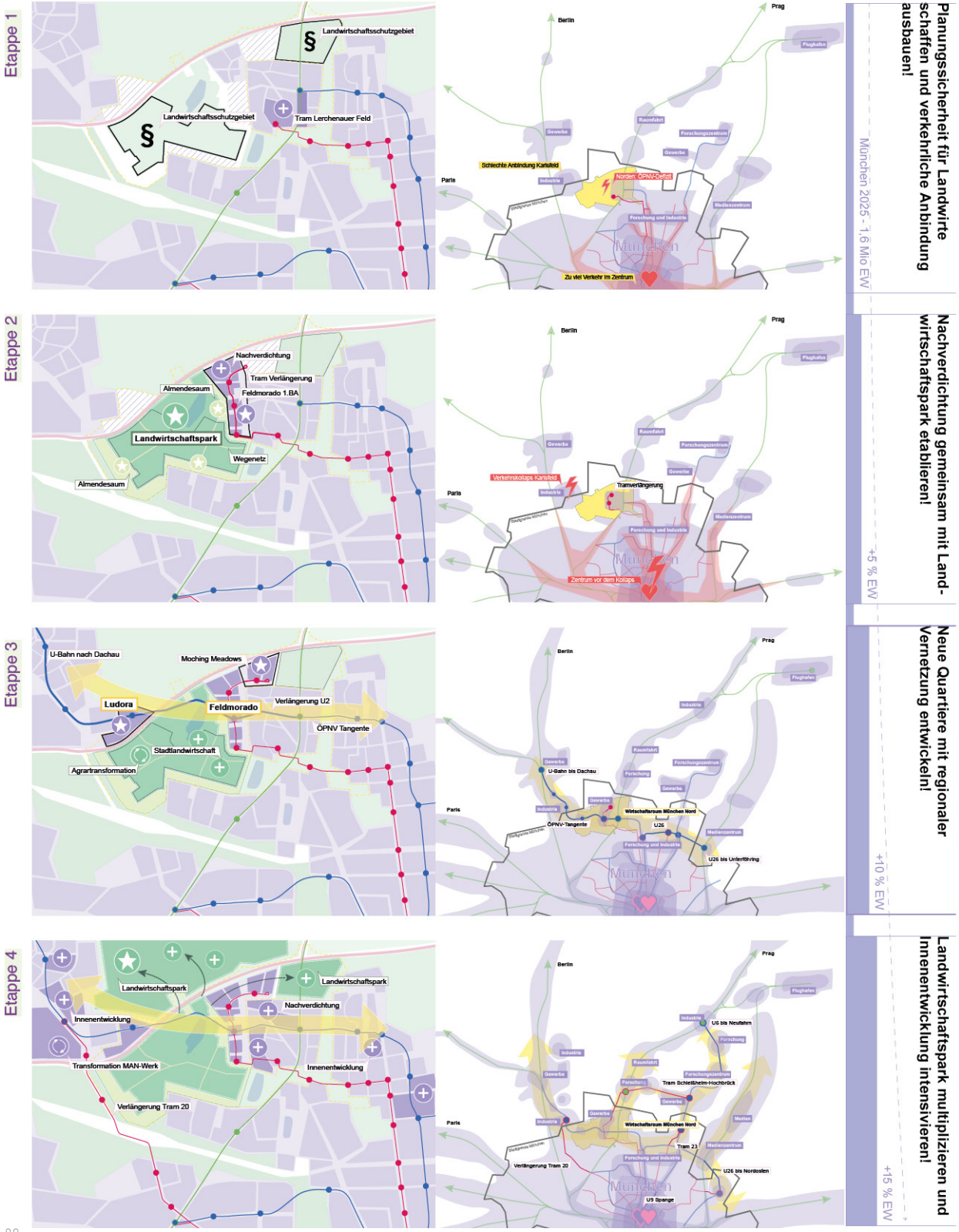
c) Eine wertegetragene Vision gemeinsam entwickeln und strategisch umsetzen

Im Münchner Norden treffen eine Vielzahl von Erwartungen, Positionen und Bedarfen aufeinander – bisher ohne gemeinsame Idee für eine Gesamtentwicklung. Ein fertiger Plan mit künftigen Baufeldern und Erschließungsstraßen hilft da nur bedingt weiter. Gefragt ist zunächst die Entwicklung einer gemeinsam getragenen Vorstellung davon, was der Raum in Zukunft für die Stadtregion leisten und wie er genutzt werden soll, an welchen Werten sich die Entwicklung orientiert und nach welchen Prinzipien sie umgesetzt wird. Unser Konzept versteht sich als **werteorientierte, akteursgetragene Strategie, die nach klaren Prinzipien in den Raum über einen langen Zeitraum schrittweise übersetzt** wird. Innerhalb eines gesetzten zeitlichen Rahmens werden die Prinzipien in ihrem Wechselwirken reflektiert und flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen ausgerichtet. Die Strategie wird erfolgreich, indem sie von den Akteuren im Raum gemeinsam ausgehandelt, getragen und umgesetzt wird. Die Strategie braucht einen Katalysator.

Wesentliche Anpassung der Entwurfsidee seit der Ideenwerkstatt:

Seit der Ideenwerkstatt wurde die Entwurfsidee gezielt weiterentwickelt und in mehreren Punkten vertieft. Ein zentraler Schwerpunkt lag auf der **Ausdifferenzierung des Allmendesaums**, um die Übergänge zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum klarer zu strukturieren und unterschiedliche Nutzungen räumlich besser zu verankern. Darüber hinaus erfolgte eine **Konkretisierung der Nutzungen innerhalb des Landwirtschaftsparks**, mit dem Ziel, landwirtschaftliche Produktion, Erholung, aktive Mobilität, Bildung und ökologische Funktionen stärker miteinander zu verknüpfen. Parallel dazu wurden die **Siedlungsbereiche auf Grundlage der fachlichen Inputtermeine** weiter ausgearbeitet. Dabei flossen spezifische Anforderungen aus den Bereichen Mobilität, Freiraum, Ökologie und Stadtstruktur ein, um ein abgestimmtes und integriertes Gesamtbild der städtebaulichen Entwicklung zu schaffen.

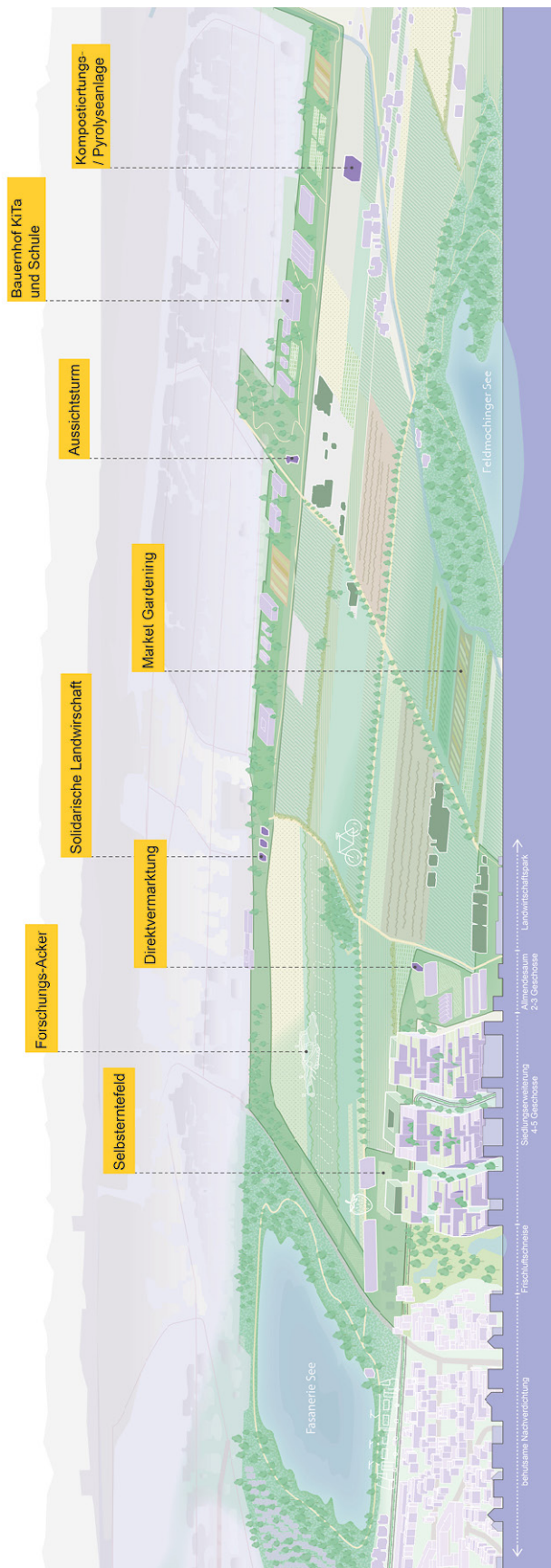
PHASENMODELL



Entwicklungsschritte und konzeptionelle Flexibilität:

Die vorgeschlagene Strategie sieht eine schrittweise Entwicklung des Münchner Nordens in vier Etappen vor, deren Fortschreiten sich flexibel an der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung orientiert.

- **Etappe 1: Planungssicherheit für Landwirte schaffen und verkehrliche Anbindung ausbauen!** Die Landschaft im Münchner Norden hat einen einzigartigen Wert für Landwirtschaft und Naherholung. Diese Qualitäten gilt es langfristig zu sichern. Bevor im Norden neu gebaut wird, entsteht durch klar definierte Schutzgebiete für landwirtschaftliche Nutzung für die lokalen Landwirte. Das Landschaftsschutzgebiet und die Seen werden langfristig gesichert. Die Y-Tram bis zum Neubaugebiet Lerchenauer Feld schafft erste Entlastung für das verkehrsbelastete Feldmoching.
- **Etappe 2: Nachverdichtung gemeinsam mit Landwirtschaftspark etablieren!** Der bereits lose bebaute Nordwesten von Feldmoching wird mit neuem Wohnungsbau und sozialer Infrastruktur (Schule, Kita) nachverdichtet. Im Zuge der Verlängerung der Y-Tram entsteht westlich von Feldmoching der 1. Bauabschnitt von Feldmorado. Die Agrarstrukturen rund um den Feldmochinger See werden als Landwirtschaftspark definiert. An den Rändern zu den Siedlungen bildet der Park den Allmendesaum aus, eine Nutzungsgemischte Übergangszone zwischen Bebauung und landwirtschaftlich geprägter Kulturlandschaft.
- **Etappe 3: Neue Quartiere mit regionaler Vernetzung entwickeln!** Im Zuge der regionalen Verlängerung der U-Bahn-Linie 2 über Karlsfeld bis Dachau mit Verknüpfung zur S-Bahn und Regionalbahn entstehen im Norden die neuen Quartiere Feldmorado und Ludora mit eigenen Haltepunkten. In Kern von Feldmorado wird eine Verknüpfung mit der Y-Tram hergestellt. Die Neubebauung ist flächensparend und verfolgt eine möglichst hohe bauliche Dichte mit urbaner Nutzungsmischung. Sie reagiert auf den Bestandskontext mit angepasster Höhenentwicklung (am Rand 3-4 Geschosse), viel Grün, Korridoren für Wind, Vögel und Insekten und engmaschigem Wegesystem. Regional wird der Wirtschaftsraum im Münchner Norden besser tangential vernetzt (U2+U26) und das Zentrum entlastet.
- **Etappe 4 Landwirtschaftspark multiplizieren und Innenentwicklung intensivieren!** Das Konzept des Landwirtschaftsparks (Parkkern und Allmendesaum) wird auf weitere Flächen im Münchner Norden und der Region (Schwarzhölzl und Hochmuttinger Str.) ausgeweitet. In den bestehenden Vierteln von Feldmoching, Hasenberg, Lerchenau und Karlsfeld findet eine intensive Innenentwicklung und Nachverdichtung statt. Durch die klar definierten Flächen des Landwirtschaftsparks ist eine weitere Bebauung in die Fläche ausgeschlossen. Die landwirtschaftliche Bewirtschaftung und der Naherholungswert im Norden bleiben erhalten. Die dynamische Region im Norden wird verkehrlich mit attraktivem ÖPNV weiter vernetzt, tangentiale Verbindungen werden ausgebaut.



Zusammenwirken von Mobilität und Siedlung:

Der Mobilitätsmix im Untersuchungsraum Münchner Norden soll einem ambitionierten Ziel folgen. So nennt das verkehrsplanerische Gutachten im Teil 2, dem Zwischenbericht vom 28.8.2023, einen angestrebten Modal-Split im Sinne der Münchner Mobilitätsstrategie für den Umweltverbund von Rad- und Fußverkehr plus ÖPNV von 72 %. Um diese Ziele bei der Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen (SEM) am Stadtrand zu erreichen, ist ein deutlicher Ausbau der vorhandenen (ÖPNV-) Infrastruktur erforderlich. Feldmoching verfügt mit den bestehenden S-Bahn-Haltes Feldmoching und Fasanerie und der U-Bahnlinie U2 mit einer Fahrzeit von 15 bis 20 Minuten über eine gute Anbindung u. a. an das Münchener Stadtzentrum, den Hauptbahnhof und den Flughafen von München. Aber selbst für die bereits geplanten bzw. in Bau befindlichen Siedlungsbereiche (u. a. im Lerchenauer Feld) wird eine Erweiterung des ÖPNV-Angebotes erforderlich. Insbesondere bei der weiteren Umsetzung des SEM.

Siedlungsstruktur, Nutzung und Dichte:

Die Siedlungsstruktur im Münchner Norden verbindet Wohnen, Arbeiten und Freiraum mit ökologischen Qualitäten. Neben der klassischen Nutzung wird auch die Förderung von Biodiversität als integraler Bestandteil verstanden. Die bauliche Dichte orientiert sich an einer maßvollen Nachverdichtung im Bestand sowie an mittleren Dichten im Neubau, um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Urbanität und Freiraum zu schaffen.

Mehrwert für den Bestand:

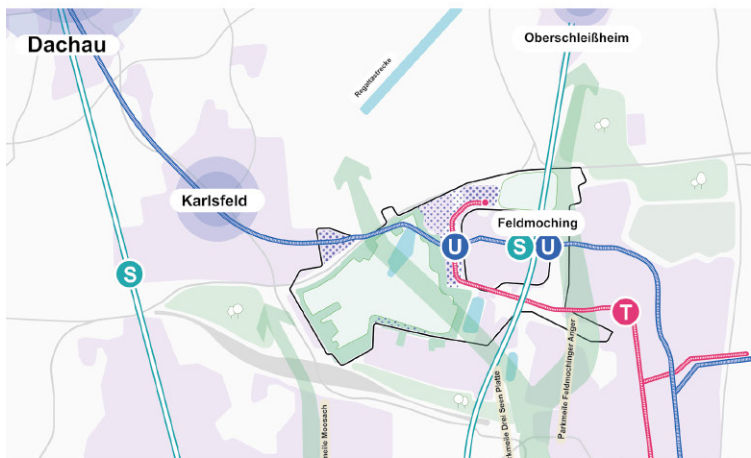
„Keine neuen Quartiere ohne Bestandsentwicklung“ – bestehende Ortschaften bleiben zentrale Träger von Identität, Versorgung und Gemeinschaft.

Neue Quartiere entstehen in enger Verbindung zu bestehenden Strukturen.

Diese **Huckepack-Strategie** schafft Synergien: Modernisierte Infrastrukturen und neue Nutzungen stärken Versorgung, Begegnung und Freizeit.

Ein dichtes Netz aus Wegen und gemeinschaftlichen Orten verbindet Stadt und Landschaft – der Landwirtschaftspark als Raum der Produktion, Begegnung und Erholung.

MOBILITÄTSLEITBILD



- S-Bahnlinie
- U-Bahnlinie
- Trambahn
- Buslinie
- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Planung Tunnel Hasenberg
- MIV Haupteerschließungen
- Radverkehrsverbindungen

Mobilität:

Ein feinmaschiges Wegenetz, das in Teilen bereits besteht (z. B. die Pappelallee), soll Landschafts- und Siedlungsräume verbinden und gute Verbindungen zu Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und ÖPNV-Haltestellen schaffen. Es ist gleichermaßen für Fuß- und Radverkehr attraktiv, landschaftlich eingebunden und von Blühstreifen, Wasserläufen und Gehölzen begleitet. Hochwertige Radwege – als Schnell- oder Vorrangrouten – bieten zügig befahrbare Alltagsverbindungen und Freizeitwege zu den Badeseen und ins Umland.

Vorgesehen ist eine leistungsfähige ÖPNV-Trasse als Verlängerung der U2 nach Westen bis Karlsfeld und Dachau mit Anschluss an die S-Bahn. Entlang dieses Korridors soll eine dichtere Bebauung entstehen, um Wohnraum zu schaffen und den wirtschaftlichen Betrieb der Strecke zu sichern. Damit können auch tangentielle Achsen des Umweltverbundes im Münchner Norden („Nordring“) gestärkt werden. Die Planung sollte kurzfristig beginnen, um mit wachsender Bebauung den Betrieb frühzeitig aufnehmen zu können. Das Konzept ist flexibel: Je nach Dichte kann eine U-Bahn oder Tram realisiert werden, teilweise oberirdisch zur Entlastung des Grundwassers. Auch eine Y-Tram-Verlängerung bis Feldmoching West mit Weiterführung nach Norden und Betriebshof im Bereich Grashofstraße ist vorgesehen. Ergänzend kann ein Schnellbusnetz eingerichtet und das bestehende Busnetz verdichtet werden.

Zur Förderung nachhaltiger Mobilität sind Mobility Hubs mit Bike-and-Ride, Car-Sharing und Serviceangeboten sowie ausreichende Fahrradabstellanlagen geplant. Durch das eng vernetzte System aus Fuß- und Radwegen, attraktiven Umsteigepunkten und leistungsfähigem ÖPNV lassen sich die Ziele der Mobilitätsstrategie erreichen. Der verbleibende Kfz-Verkehr soll in sensiblen Räumen städtebaulich verträglich abgewickelt werden. Die Konzepte – wie bereits im Lerchenauer Feld erprobt – setzen auf reduzierte Stellplatzschlüssel und hochwertigen ÖPNV-Ausbau, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs langfristig auf maximal 20 % aller Wege zu senken. Die Planung des Tunnel Hasenberg [Anmerkung LHM: laufende Alternativenuntersuchung] hat keine Auswirkung auf unseren Entwurf, da wir in dem Bereich keine Bebauung vorsehen.

Energie:

Das Energiekonzept setzt auf erneuerbare, dezentrale Quellen. Entlang der Autobahn entstehen Photovoltaik- und Agri-PV-Anlagen. Synergien zwischen Landwirtschaft und Energieproduktion – etwa Abwärmenutzung, Biomasseverwertung und Nährstoffkreisläufe – fördern lokale Energieautarkie. Durch vernetzte Energiesysteme und intelligente Steuerung wird Energie bedarfsgerecht verteilt – für ein resilientes und nachhaltiges Gesamtsystem.

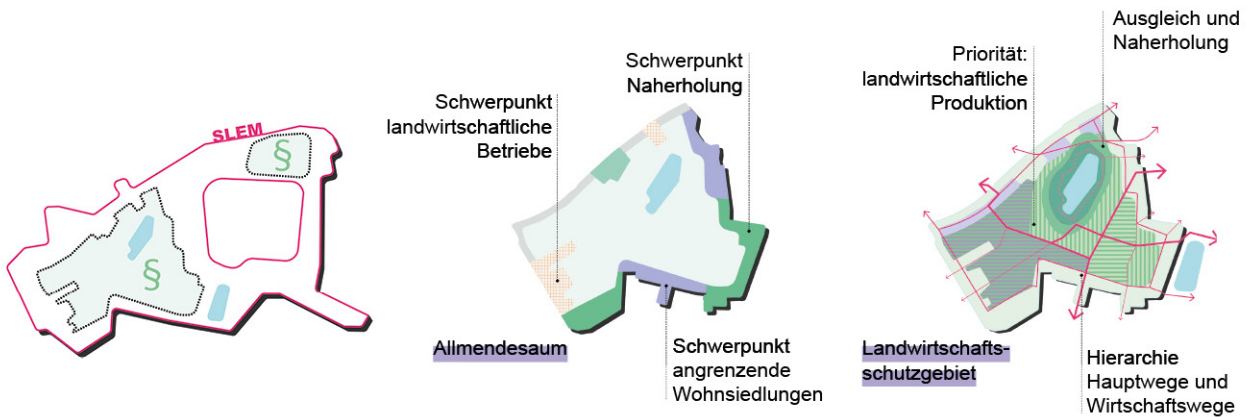
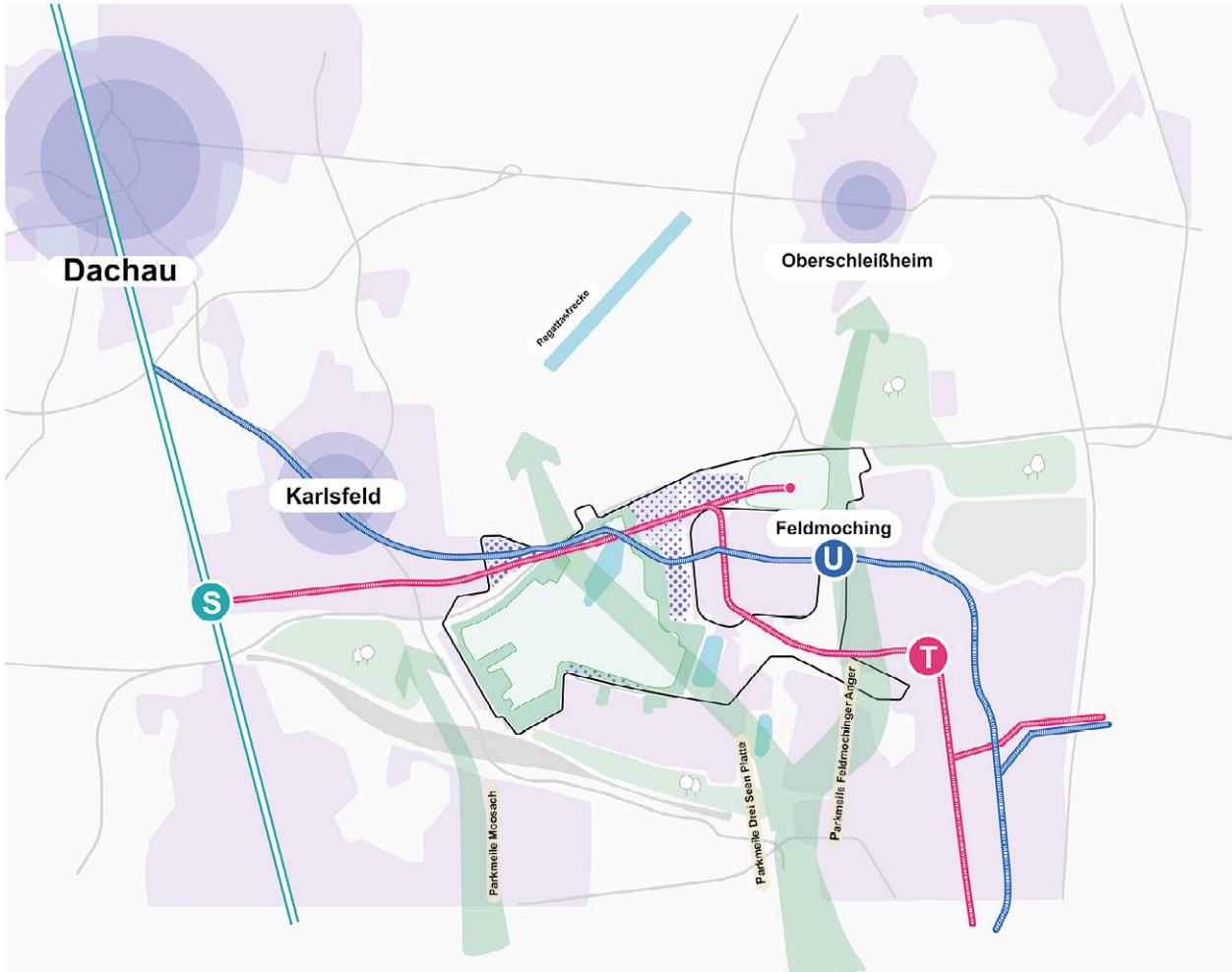
Emissionen:

Ziel ist die umfassende Reduktion von Emissionen in Landwirtschaft, Bau, Mobilität und Energie.

Regionale Baustoffe, kurze Wege und modulare Bauweisen senken graue Energie.

Nachhaltige Mobilitätskonzepte mit Fokus auf Fuß-, Radverkehr und emissionsfreie Logistik ergänzen die Strategie. Der Landwirtschaftspark fungiert als Reallabor für klimaneutrale Stadtentwicklung

LANDSCHAFTSPLANERISCHES LEITBILD



Stadt-Landwirtschafts-Park

Der **Stadt-Landwirtschafts-Park** dient als **Reallabor** für eine zukunftsfähige, emissionsarme und klimaneutrale Landwirtschaft. Eingebunden in lokale Stoffkreisläufe und Wertschöpfungsketten bildet die landwirtschaftliche Produktion den Schwerpunkt des neuen Parktyps – ergänzt durch Landschaftsschutz- und Naherholungsgebiete sowie Angebote für Sport, Bildung und Kultur. Die Festlegung eines Landwirtschaftsschutzgebietes gibt den Landwirt*innen Planungssicherheit und etabliert Stadtlandwirtschaft als einen essentiellen Bestandteil einer integrierten Planung im Münchner Norden. Eigene Zugänge und Wirtschaftswege tragen zu einer Minimierung von Nutzungskonflikten zwischen Landwirtschaft und Erholungssuchenden bei.

Gleich die bisherige Entwicklung des Münchner Nordens eher einem „automatischen Urbanismus“, der konturlos wertvolle Flächen verbrauchte, so wird der **Stadt-Landwirtschafts-Park zum ordnenden Element**. Eine besondere Rolle kommt in unserem Konzept dem **Allmendesaum als neues gestalterisches und programmatisches Element** zu, als Fuge zwischen Siedlung und Landschaft, die einerseits den Landschafts- und Siedlungsraum **klar fasst und lesbar macht** und andererseits durch **gemeinwohlorientierte Nutzungsangebote** als auch eine maßvolle städtebauliche Gestaltung zwischen gegensätzlichen Raumtypologien vermittelt. Der Allmendesaum bietet Raum für Bildungs- und Pflegeeinrichtungen, Sportflächen, Rad- und Fußwegeverbindungen, gemeinschaftliche Produktionsflächen, Streuobstwiesen oder landwirtschaftlich genutzte Gebäude.

Der Parkkern bleibt offene Kulturlandschaft. Von Pappelalleen gesäumte Hauptachsen nehmen regionale Verbindungswege auf und machen Landschaft und Landwirtschaft für Besucher*innen erlebbar.

Stadtklima:

Der Landwirtschaftspark dient als Modell für eine emissionsarme, klimaneutrale Landwirtschaft. Ziel ist die Verbindung von produktiver Nutzung mit ökologischen Anforderungen. Klimaaktive Freiräume fördern Temperatúrausgleich, Luftzirkulation und Biodiversität.

Neue Gebäude entstehen ressourcenschonend und energieeffizient mit CO₂-armen Bauprozessen. So wird der ökologische Fußabdruck minimiert. Das Konzept kombiniert Landwirtschaft, Freiraum und Siedlungsstruktur zu einem klimaresilienten Landschaftsraum. Begrünung, Verschattung und Entsiegelung verbessern das Mikroklima für Bewohnerinnen und Besucher.

Wasser:

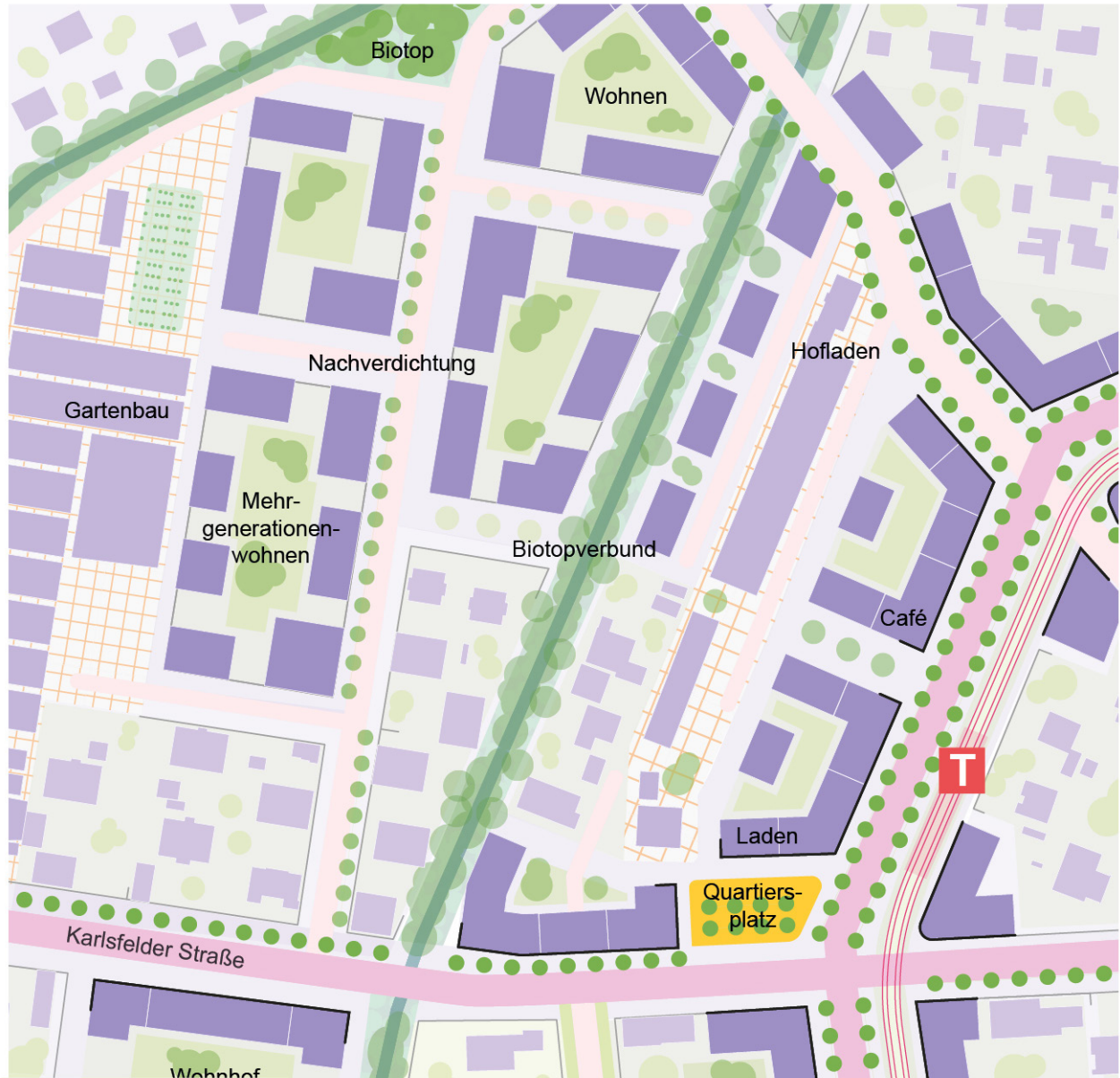
Kern ist eine nachhaltige Wasserbewirtschaftung mit Retentionsräumen, die Regenwasser speichern und zur Abkühlung beitragen. Ausgleichsflächen stabilisieren den Wasserhaushalt und kompensieren Versiegelung. Das **PIK-Konzept** integriert ökologische Maßnahmen direkt in die landwirtschaftliche Produktion. Zusätzlich werden Versickerung und Regenwassernutzung insbesondere an der Ostseite des Feldmochinger Sees intensiviert, um Wasser mehrfach vor Ort zu verwenden – etwa für Bewässerung und grüne Infrastruktur.

VERTIEFUNGSBEREICHE

Allmendesaum - Feldorado

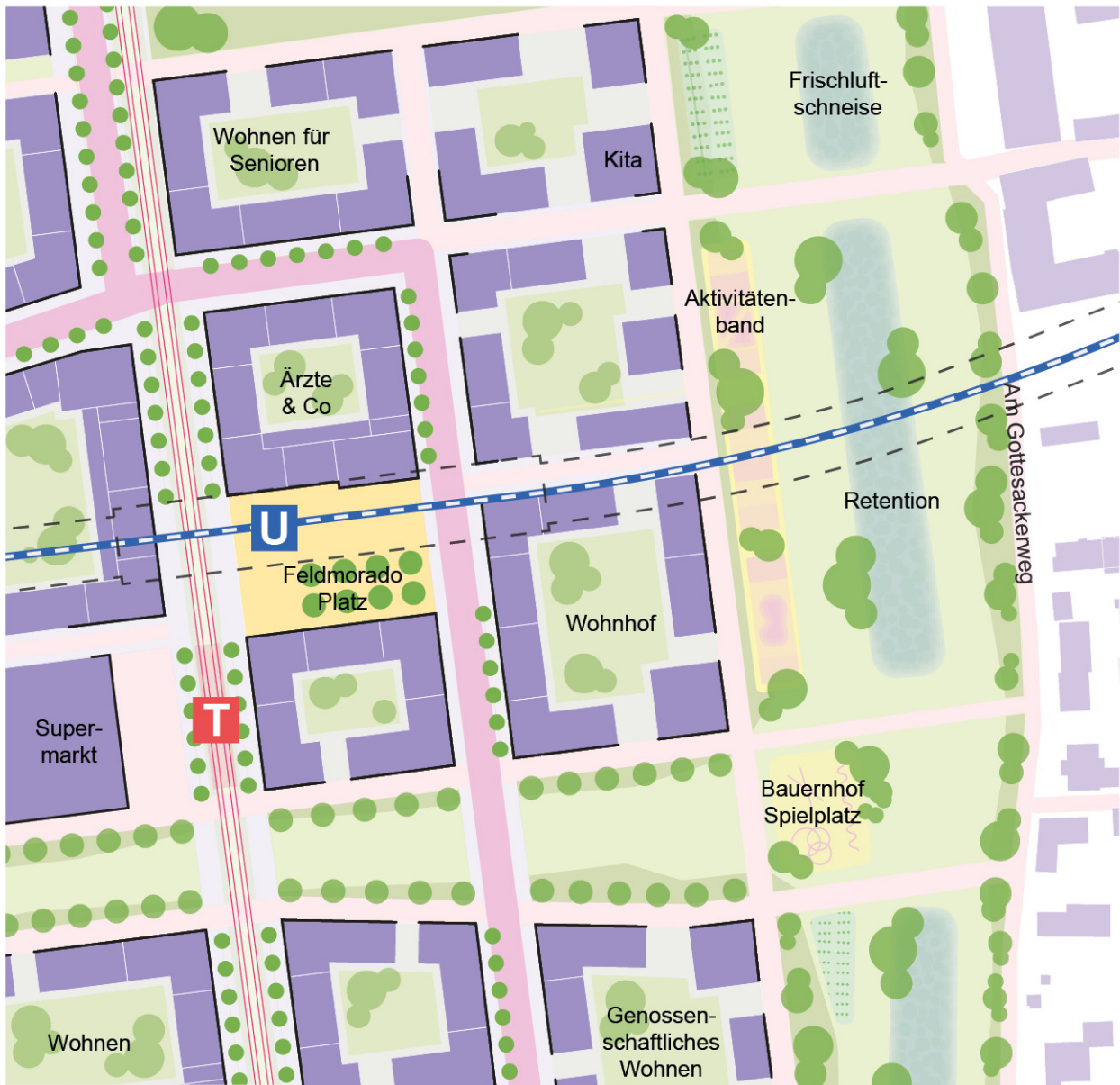


Nachverdichtung - Feldorado



VERTIEFUNGSBEREICHE









Feldmorado Kern



ARBEIT 5: STADTLANDAKROBATEN

STRUKTURPLAN



- | | | | |
|---|---------------------|---|-----------------------------|
|  | Langsamverkehr |  | Infrastruktur |
|  | MIV |  | Sportanlagen |
|  | Bildungseinrichtung |  | Landwirtschaftliche Flächen |
|  | mittlere Dichte |  | Tram |
|  | höhere Dichte |  | U-Bahn |
|  | sehr hohe Dichte |  | Pappelallee |

ARBEIT 5: STADTLANDAKROBATEN LEBEN IM MÜNCHNER NORDEN HEUTE UND IN ZUKUNFT

Die Qualitäten der bestehenden Landschaft bilden für uns den primären Rahmen der Siedlungsentwicklung, bevor wir unter Einbeziehung der baulichen und verkehrlichen Strukturen das Regelwerk für den Städtebau erstellen. Mit den Schrederwiesen, Feldmoching West und Feldmoching Nordwest werden 3 von 6 Suchräumen nach dem Erhaltsprinzip für eine bauliche Entwicklung ausgeschlossen. Die vorgeschlagenen neuen Siedlungsbausteine Feldmoching Nord, Ludwigsfeld und Fasanenfeld schmiegen sich feinfühlig und differenziert mit präzisen Setzungen an die bestehenden Siedlungsränder an. Der kleinteiligen und zum Teil dörflichen Struktur der Siedlungsräume wird darüber Rechnung getragen. Bestehende Quartiere und Nachbarschaften genießen nicht nur Bestandsschutz, hierfür werden eigens Freiräume als Puffer entwickelt. Der Blick in die Weite, nur unterbrochen von kleinen Waldflecken oder teilweise historischen Alleen, bleibt als prägendes Bild erhalten. In diesem Bild verstreut finden sich die örtlichen Schätze: Hügelgräber, alte Mühlen, Gärtnereien, Bäche und Naturwerte. Die formulierte Entwicklungsperspektive setzt daher auf den Erhalt großer zusammenhängender Landschaftsräume in Verbindung mit dem bestehenden Landschaftsschutzgebiet Schwarzhölzl und verzichtet auf eine maximale bauliche Ausnutzung.

KONZEPT | ENTWURFSIDEE



Entwurfsidee:

Im Archipel der Landschaften – präzise städtebauliche Entwicklung auf Basis nachhaltiger Mobilität

Der Landschaftsraum im Münchener Norden bildet die Grundlage jeglicher Entwicklung. Er ist nicht nur Natur- und Erholungsraum – als offene Kulturlandfläche stellt er seit Generationen einen produktiven Wert für die Region dar, der über die Münchner Stadtgrenzen hinaus bekannt ist. Diese Mischung aus Natur, Kulturland und Erholung in der offenen Fläche ist das Bild der Landschaft heute und in Zukunft. Die Siedlungsfelder fügen sich in diese Gesamtstruktur selbstverständlich ein – die netzartige Figur der Landschaft lassen sie wie in einer Art „Archipel“ erscheinen – heute und morgen eine hohe Qualität für die Siedlungsentwicklung.

Bei der Weiterentwicklung dieser Kulturlandschaft soll nicht nur die Charakteristik einzelner Bestandteile als landschaftlicher oder baulicher Teilbereiche erhalten bleiben, sondern auch deren Beziehungsgefüge untereinander. Beispielhaft sei hier das Verhältnis vom historischen Ortskern Feldmochings, der untrennbar mit seiner landwirtschaftlichen Tradition verbunden ist, zum unmittelbar westlich angrenzenden Landschaftsraum genannt. Das erste Entwicklungsziel lautet daher: Erhalt der immateriellen Werte! Dazu zählen Ebenen des Kulturellen (Traditionen), Sozialen und Ökologischen. Materielle Werte oder konkrete Lebensgrundlagen werden ebenso berücksichtigt, genießen sie doch in der gültigen Rechtsprechung aufgrund ihrer Quantifizierbarkeit ohnehin ein hohes Maß an Berücksichtigung

Eine weitere hohe Qualität der Landschafts- und Siedlungsstruktur ist das bereits vorhandene dichte Netz der Straßen- und Wegräume. Oft als Strassendörfer entwickelt sind sie dazu ein inhärenter Teil der Siedlungsstruktur im Münchner Norden. Dieses bestehende Netz kann von morgen an durch die Führung neuer Busschleifen und die Aktivierung von Fahrradverbindungen neu interpretiert und intensiver genutzt werden. Das bestehende Strassennetz sowie die bestehenden Anknüpfungspunkte an den öffentlichen Verkehr bilden im vorliegenden Konzept die Basis für die Siedlungsentwicklung. Die Erweiterung der U-Bahnlinien U1 und U2 sind grundsätzlich wünschenswert, sie bilden jedoch nicht die zwingende Basis der Siedlungsentwicklung. Das Landschaftsgerüst sowie das vorhandene Straßen- und Mobilitätsnetz bilden für uns Regeln und Grenzen der Siedlungsentwicklung. Mit den Schrederwiesen, Feldmoching West und Feldmoching Nordwest werden 3 von 6 Suchräumen nach dem Erhaltsprinzip für eine bauliche Entwicklung ausgeschlossen. Die vorgeschlagenen neuen Siedlungsbausteine in Feldmoching Nord, im Fasanenfeld sowie in Ludwigsfeld sind durch Landschafts- oder Mobilitätsstrukturen klar begrenzt und definiert. Die neuen Quartierstandorte schmiegen sich feinfühlig und differenziert mit präzisen Setzungen an die bestehenden Siedlungsränder an. Der kleinteiligen und zum Teil dörflichen Struktur der Siedlungsräume wird darüber Rechnung getragen. Bestehende Quartiere und Nachbarschaften genießen nicht nur Bestandsschutz, hierfür werden eigens Freiräume als Puffer entwickelt. Der Blick in die Weite, nur unterbrochen von kleinen Waldflecken oder teilweise historischen Alleen, bleibt als prägendes Bild erhalten. In diesem Bild verstreut finden sich die örtlichen Schätze: Hügelgräber, alte Mühlen, Gärtnereien, Bäche und Naturwerte. Die formulierte Entwicklungsperspektive setzt daher auf den Erhalt großer zusammenhängender Landschaftsräume in Verbindung mit dem bestehenden Landschaftsschutzgebiet Schwarzhölzl und verzichtet auf eine maximale bauliche Ausnutzung.

Wesentliche Anpassung der Entwurfsidee seit der Ideenwerkstatt:

Hallo Ludwigsfeld – Ergänzende Entwicklung

In Ludwigsfeld-Ost wird in Ergänzung zur bestehenden Planung eine gemäßigte bauliche Entwicklung mit Gewerbe und Trambetriebshof als Lärmpuffer zur Autobahn im Süden und Wohnbebauung im Osten vorgeschlagen. Im östlichen Dreieck ergänzt eine Bezirkssportanlage den nordwestlichsten Münchner Stadtteil

Reduzierte Ausdehnung Fasanenfeld – Integration Südspange

In Fasanenfeld wird die Ausdehnung des neuen Quartiers nach Norden zugunsten der Landschaft zwischen den Seen reduziert. Neu bildet die Langsamverkehrsverbindung der „Südspange“ einen Abschluss der Bebauung zum Landschaftsraum. Das Baufeldgefüge verdichtet sich, sodass sich die grünen Fugen zur Verzahnung mit der Landschaft auf die Nord-Süd-Achsen beschränken, wo sie klimatisch wirksamer sind und auch einen Mehrwert für die BewohnerInnen der Fasanerie darstellen.

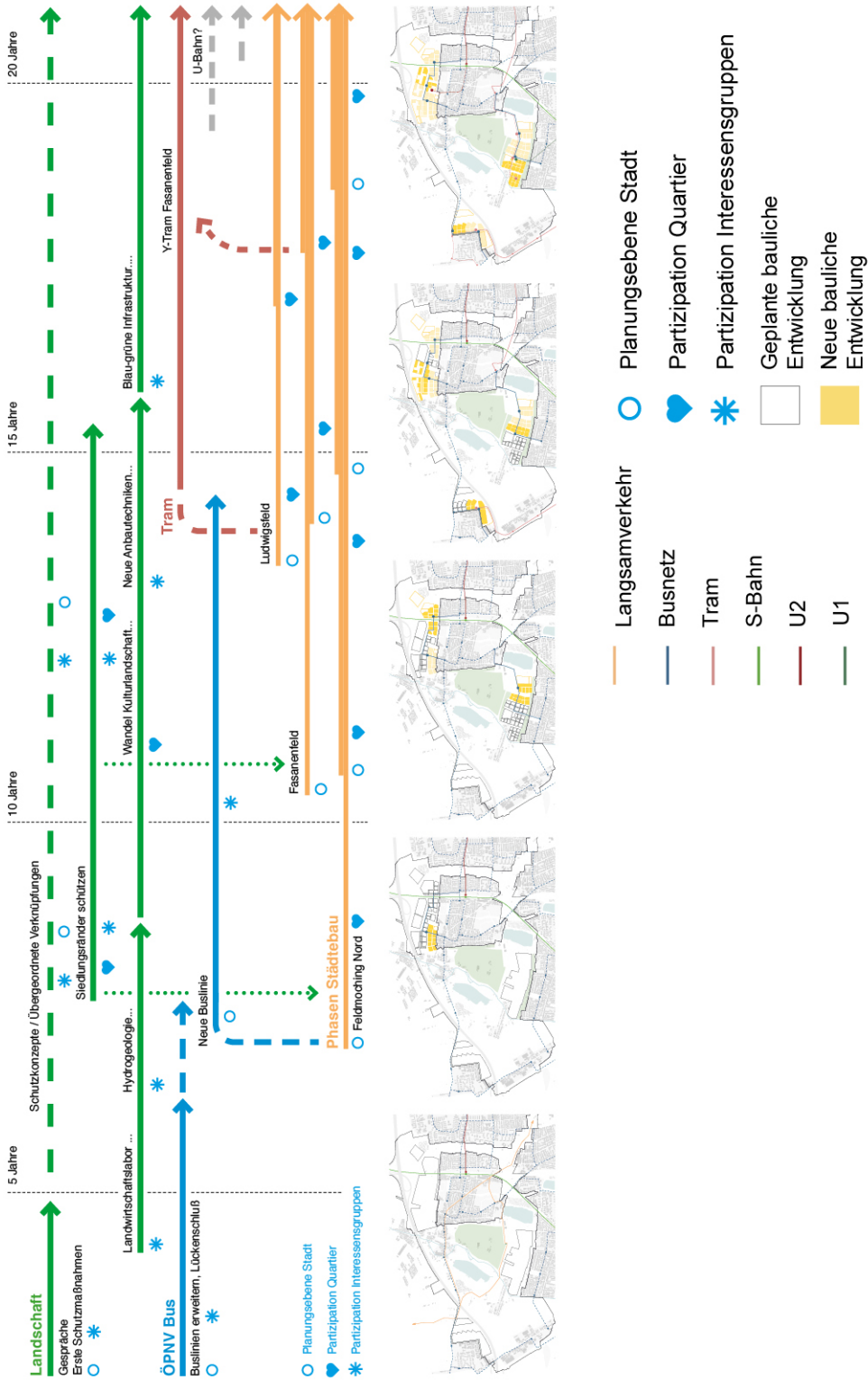
Optimierung der Flächenreserven – Pufferzonen am Autobahndreieck

In Feldmoching-Nord ergeben sich nur kleinere Änderungen in der Struktur. Hier wird der Zwischenraum zur Autobahn durch einen Bus- und U-Bahnbetriebshof sowie durch einen Wertstoffhof konsequenter genutzt. Die MIV-Erschließung erfolgt nun unabhängig vom Tunnel Hasenberg [Anmerkung LHM: laufende Alternativenuntersuchung] und seinem Anschluss an die Autobahn.

Entfall der Siedlungsentwicklung am Mühlbach – Erhalt des Patchworks

In Feldmoching Nordwest werden aufgrund der wertvollen Böden keine baulichen Ergänzungen mehr vorgesehen, zumal das Nachverdichtungspotential äußerst gering ausfällt.

PHASENMODELL



Entwicklungsschritte und konzeptionelle Flexibilität im Zusammenwirken mit Mobilitätsangeboten:

Prinzipien der Schrittfolge – Beginn mit Phase 0

Die vorgeschlagene Phasierung beinhaltet ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit, sodass die dargestellte Schrittfolge als Beispiel zu verstehen ist. Dennoch gibt es Prinzipien, die dem Konzept zugrunde liegen und hier benannt werden sollen. Die vorgesehene zeitliche Entwicklung fußt wie die grundsätzliche Fragestellung der Siedlungsentwicklung auf der Frage nach vorhandenen Potentialen, die es aufzugreifen gilt. Die Voraussetzungen unterscheiden sich zwischen den Gebieten vor allem in Bezug auf die Erschließung. Um die Dominanz der rein praktischen Argumente zu brechen und die Landschaft in die Entwicklung einzubeziehen, wird der rein baulichen Tätigkeit eine Phase 0 vorgeschaltet, in der bestehende Frei- und Landschaftsräume qualifiziert werden. Ein eingebetteter Langsamverkehrsloop stellt ein besonderes Angebot für alle bestehenden und neuen BewohnerInnen her.

Siedlungsentwicklung in 4 Abschnitten – Taktgeber Verkehr

Erst im Anschluss erfolgt die Erschließung erster Baufelder im Osten und Westen von Feldmoching-Nord als Phase 1. Die ÖV-Erschließung erfolgt durch eine Busanbindung mit hoher Taktfrequenz zum leistungsstarken Knoten von U- und S-Bahn des Haltepunkts Feldmoching. Die MIV-Erschließung wird durch eine Anbindung der Feldmochinger Straße im Übergang zur Sonnenstraße an die A92 sichergestellt. In Phase zwei setzt sich die Entwicklung von Feldmoching-Nord mit gleicher Anbindung fort. Zusätzlich beginnt eine Entwicklung in Ludwigsfeld-Ost mit Tramanschluss aus Richtung Moosach und in Fasanenfeld mit Busanbindung zum S-Bahnhof Fasanerie. In Phase 3 entwickeln sich alle 3 Siedlungsbereiche weiter, wobei die beiden nördlichen Gebiete ihr Ausbauende erreichen. Optional kann die Tram von Ludwigsfeld nach Dachau und die U2 nach Feldmoching-Nord verlängert werden. In Phase 4 findet nur noch eine finale Entwicklung in Fasanenfeld statt. Ergänzend zum Busverkehr wären als öffentliche Erschließung hier eine Verlängerung der U1 sowie eine Verlängerung der Y-Tram wünschenswert.

Siedlungsstruktur, Nutzungen und Dichte:

3 behutsame Ergänzungen – Gestufte Grade der eigenen Identität

In allen 3 von uns vorgeschlagenen Siedlungsstrukturen handelt es sich um vollwertige Quartiere, wenn auch das Verhältnis zum Bestand oder zu bestehenden Planungen jeweils unterschiedlich ausfällt. Je nach Situation entwickeln die neuen Quartiere eine mehr oder weniger ausgeprägte Eigenständigkeit im Sinne einer Identitäts- und Adressbildung.

Antizipierte Anpassung in Ludwigsfeld – Einheit mit bestehender Planung

In Ludwigsfeld wird eine bestehende Planung mit einhüftig geplanter Strassenführung "komplettiert" - das vervollständigte Wohnquartier erhält auf diese Weise einen attraktiven Anschluss an den Landschaftsraum und erreicht eine sinnvolle Größe mit einer gleichmäßig hohen Dichte und einer Gestalt, welche sich aus der bestehenden Planung ableitet. Am Platz mit Tramwendeschleife findet in Ergänzung zu Wohnen und Gewerbe eine Nahversorgung auf Mikroebene statt.

Differenzierte Höhenentwicklung in Fasanenfeld - Öffnung nach Norden

Das neue Quartier Fasanenfeld setzt sich über eine Landschaftsfuge aus Krautgärten und Retentionsbereichen von der sehr kleinteiligen Siedlungsstruktur der Fasanerie ab, ist jedoch durch direktes Anknüpfen an die Wegeverbindungen direkt mit dem neuen Quartier verbunden. Zentrales Verbindungselement bildet die historische Pappelallee, die Fasanerie, Fasanenfeld und das Seefeld verbindet. Über die Pappelallee erreicht man auch den zentralen Quartiersplatz mit umfangreichen Nahversorgungsangeboten, der von der höchsten Dichte umgeben ist. Von dort aus staffelt sich die Bebauung in alle Richtungen herab, sodass sie im Übergang zur Fasanerie nur noch 3-4 Geschosse erreicht. Die neue Langsamverkehrsverbindung der Südspange bildet die Grenze des Siedlungsraums nach Norden zum Seefeld und sorgt für eine ideale Anbindung in Richtung Feldmoching.

Weiterbauen in Feldmoching-Nord - Innere Freiräume schaffen Luft

In Feldmoching Nord wird der heute offene Siedlungsrand zur Autobahn geschlossen. Das Zentrum des neuen Quartiers knüpft über einen Platz mit vorgelagertem Anger an das Dorfzentrum von Feldmoching an. Der historisch gewachsene Kern wird so gen Norden erweitert. In den Anschlussbereichen reagiert das neue Quartier mit einer mittleren Dichte auf den Bestand. In den anschließenden Bereichen verdichtet sich das Quartier immer stärker, bevor es sich nach Norden über die Betriebshöfe für Bus- und U-Bahn entlang der Autobahn einschließlich eines Wertstoffhofs in der Höhenentwicklung wieder herunterstaffelt. Durch den Anschluss an die Autobahn entsteht ein neuer Stadteingang von Norden, der die landschaftliche Charakteristik des Münchner Nordens vermitteln soll.

Mehrwert für den Bestand:

Angebote in Wohnumfeld und Stadtteil für Alle - Kürzere Wege

Durch eine städtebauliche und freiräumliche Entwicklung lassen sich an verschiedenen Stellen im Münchner Norden ungeahnte Synergien erzeugen oder lokal vorhandene Defizite beheben, welche die örtliche Versorgung verbessern, ob bei der sozialen Infrastruktur, Sporteinrichtungen, Nahversorgung oder mit Flächen für Spiel und Freizeit. Die alltäglichen Wege zum nächsten Supermarkt, der nächsten Grund- oder weiterführenden Schule lassen sich erheblich reduzieren. In der Freizeit bieten parkartige Freiräume in der Nähe der Seen nutz- und aneignungsbare Flächen zur Erholung, sowie für Spiel und Sport. Durch die Integration von Buslinien mit einer hohen Taktung sowie der Installation von Fahrrad-Schnellrouten, können die bestehenden verkehrlichen Engstellen mit präzisen Maßnahmen arrondiert werden.

MOBILITÄTSLEITBILD



Mobilität:

Effizient und zukunfts offen bleiben – Verknüpfung von Nahmobilität mit ÖV

Das Mobilitätskonzept sieht autoarme Quartiere vor, deren Erschließungssuffizienz auf der Mikroebene von Nahmobilität beginnt. Kurze Wege, komfortable Fuß- und Radverbindungen sowie Sharing-Angebote ermöglichen ein freies Bewegen innerhalb der Quartiere. Von Feldmoching-Nord und Fasanenfeld aus sind die bestehenden Knotenpunkte des schienengebundenen Nahverkehrs in wenigen Minuten erreichbar. Neben der Endhaltestelle U2 sind hiermit die beiden S-Bahn-Stationen Feldmoching und Fasanerie gemeint, die nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke in einem höheren Takt bedient werden können und somit als leistungsstark einzustufen sind. Dazu werden die bestehenden Buslinien zu einem modularen und skalierbaren System weiterentwickelt. Dies geschieht durch gezielte Umleitungen, Verlängerungen und Taktverdichtungen und ermöglicht ein organisches Wachstum des bestehenden Netzes. So entsteht ein attraktives und leistungsstarkes Angebot, das eine barrierearme und flexible Erschließung der Hauptknoten sowie eine effiziente Bewegung innerhalb des Münchner Nordens gewährleistet. Lediglich für Ludwigsfeld wird die momentan in der Machbarkeitsstudiephase Verlängerung der Tram-Linie 20 von Moosach nach Ludwigsfeld als schienengebundenen System im Projekt integriert, zumal im Kontext der Autobahn ein idealer Standort für einen neuen Trambetriebshof identifiziert werden konnte. Die Fortführung der Tram nach Dachau wird optional betrachtet.

Konsequente Entlastung innerörtlicher Straßen - MIV-Vermeidung durch Bündelung der Stellplätze

Die MIV-Erschließung der neuen Quartiere erfolgt so weit es geht von außen, um die bestehenden Quartiere so wenig wie möglich zu belasten. Für Feldmoching-Nord wird unabhängig von der Fragestellung einer Tunnellösung [Anmerkung LHM: laufende Alternativenuntersuchung] unter dem Stadtteil Hasenberg über die Feldmochinger Straße eine Anbindung an die A 92 angestrebt. Die vollständige Unterbringung der Stellplätze in Quartiersgaragen trägt zur allgemeinen MIV-Vermeidung bei. In den neuen Quartieren werden Tiefgaragen ausgeschlossen und nur wenige Stellplätze im Straßenraum für Kurzzeitparker vorgehalten.

Energie:

Solarer Strom als Basis – Wärme aus der Tiefe

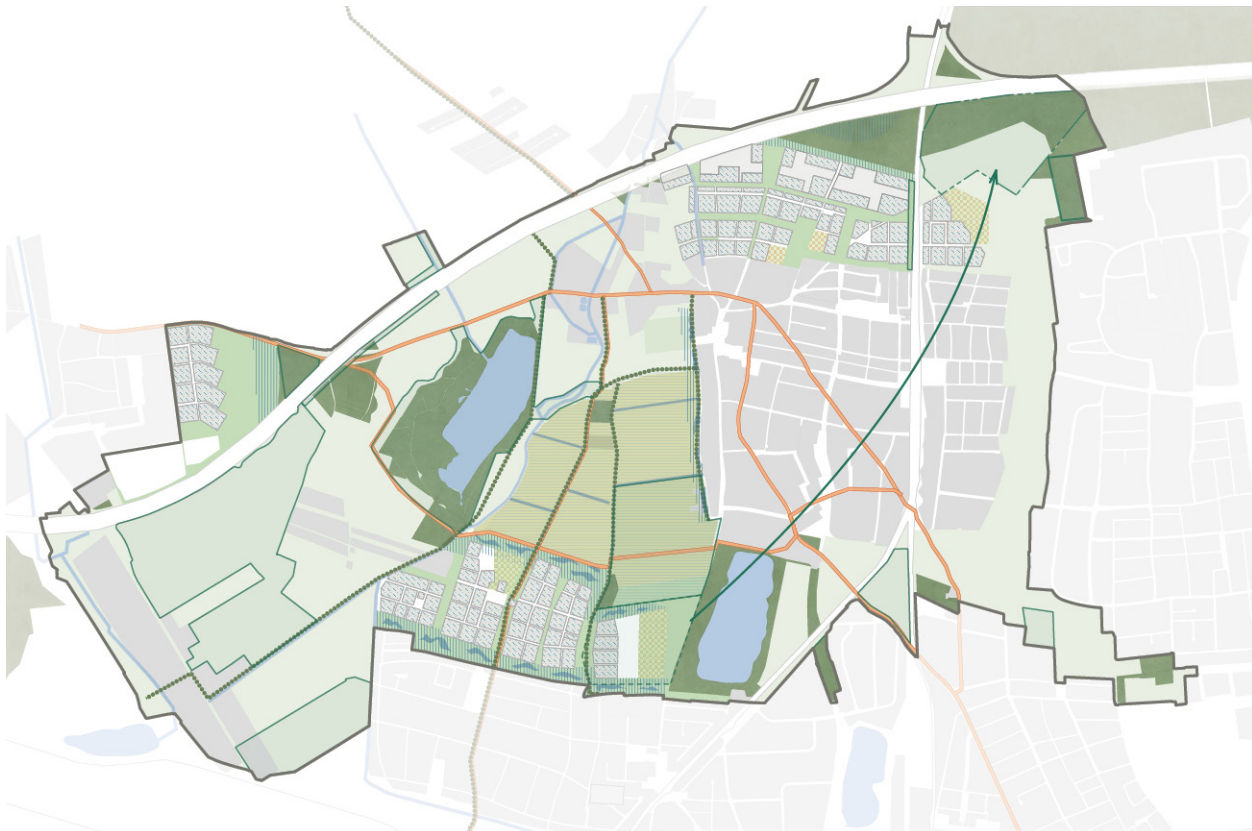
Für einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz werden alle Dachflächen konsequent mit Photovoltaikanlagen ausgestattet. Die erforderlichen Retentionsqualitäten werden durch eine Kombination mit intensiver Begrünung oder der Nutzung von Mäanderplatten bzw. samenfreiem Substrat erreicht. Bei freistehenden Südlagen sollen auch Fassaden zur Stromproduktion herangezogen werden. Der lokal erzeugte Solarstrom wird z.B. blockweise im Rahmen von Mieterstromprojekten zur Deckung des elektrischen Strombedarfs verwendet. Der lokal erzeugte Strom soll über ein quartiersübergreifendes Energiemanagementsystem für die Gebäude und für die Mobility-Hubs nutzbar gemacht werden. Energiespeicher in den Mobility-Hubs sorgen für eine hohe Stromeigenversorgung und genügend Leistung für die E-Mobil-Ladeinfrastruktur. Stromüberschüsse aus erneuerbaren Energien können im Busbetriebshof zur Wasserstoff-Herstellung in einem Elektrolyseur genutzt werden. Grüner Wasserstoff steht als emissionsfreier Treibstoff für die Buslinien zur Verfügung oder kann durch Wasserstoff-Tankstellen auch für den Individualverkehr zugänglich gemacht werden. Neben der Nutzung der Sonnenenergie, wird Wärme aus Tiefengeothermie erschlossen. Die Wärmeversorgung der Gebäude erfolgt von der Geothermiezentrale über Niedertemperaturnetze (VL < 70°C). Diese bilden die Basis für eine bedarfs- und potentialabhängige, modulare Integration weiterer regenerativer Wärmeerzeuger bei der sukzessiven Umsetzung der Bauabschnitte.

Emissionen:

Puffernutzungen entlang der Autobahn – Städtebaulicher und hochbaulicher Lärmschutz

Die stärksten Emissionen gehen im Münchner Norden von der Autobahn aus. Abstands- und Restgrünflächen fungieren an diesen stark belasteten Orten lediglich monofunktional und die Lärmschutzfunktion ist gering. Daher reagiert das Konzept im Bereich von angrenzenden Quartieren mit unempfindlichen Puffernutzungen auf diese Situation. Es handelt sich dabei in Ludwigsfeld um einen Trambetriebshof und um Gewerbe und in Feldmoching-Nord um technische Flächen von Geothermie und Umspannwerk, einem Wertstoffhof, sowie um einen Bus- und U-Bahnbetriebshof. Selbstverständlich verursachen die Betriebshöfe ebenfalls Lärm, jedoch lässt sich dieser durch gezielte Maßnahmen, beispielsweise über die Stellung von Gebäuden in Kombination mit Lärmschutzwänden entsprechend abfangen. Die Wohnungen entlang der Bahntrasse verfügen über lärmschutzoptimierte Grundrisse. Dazu werden alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen um eine zentrale verglaste, jedoch natürlich belüftete Loggia angeordnet. Bahnseitig kann über eine Spaltbegrenzung auf 40 mm eine erhöhte Lärminderung erreicht werden, sodass in den schutzbedürftigen Räumen mit natürlicher Lüftung ein Innenpegel von unter 35 dB gewährleistet werden kann.

LANDSCHAFTSPLANERISCHES LEITBILD



- Waldfläche
- Landwirtschaft bestehend
- Pufferzone Wohnen
- Landwirtschaft neu: Landwirtschaftslabor
- Plätze
- Schulflächen
- Wasserflächen
- Versickerungsflächen
- Schutzgebiete
- LV-Verbindung
- Allee

Landschaft und Landwirtschaft:

Archipel der Landschaften - Das Landschaftsgerüst als Basis der Siedlung

Anders als in der Kernstadt München ist der Münchner Norden geprägt durch eine Vielzahl individueller Siedlungen mit oft dörflichen Zentren. Sie alle eint der Zusammenhalt über den Landschaftsraum. Bereits früher bildeten Landschaftselemente Zentren und auch Grenzen. So soll es auch in Zukunft sein. Vergleichbar mit einer Art "Archipel der Landschaften" sind die Landschaftsräume keine abgeschlossenen Kammern – sie sind netzartig miteinander verbunden und bilden so vernetzte Räume für Mensch, Tier und Klima.

Die Landschaft des Münchner Nordes ist geprägt von sich stetig wandelnden Kulturlandschaften
Landschaft und Landwirtschaft sind im Münchner Norden unzertrennlich verbunden. Die Landwirtschaft bestimmt nicht nur die Nutzung der Flächen, durch sie hat der Münchner Norden im Kontrast zu den südlichen- und westlichen Säumen eine einzigartige Offenheit und Weite. Hochqualitative Böden sind heute ein nicht ersetzbarer Wert – sie werden wo immer möglich erhalten und bilden auch in Zukunft aktive Bewirtschaftungsflächen. Die intensive Nutzung der Landwirtschaft und das damit verbundene Bild der offenen Landschaft muss erhalten bleiben. Mit dem steigenden Grundwasser wird sich die Landwirtschaft jedoch insbesondere im Bereich des Seefelds wandeln müssen. Dies führt mit Entwässerungsgräben und lokalen Feuchtgebieten zu einer Diversifizierung des Landschaftsbildes – dazu auch zu einem Wandel der Bewirtschaftung vor Ort. So wird das Seefeld zu einer Art "Landwirtschaftslabor" für neue Anbautechniken und Produktionen. Hier werden Flächen gebündelt und geschützt vom Durchgangsverkehr und dem Druck der Erholungsuchenden.

Synergien suchen und finden - voneinander profitieren!

Gemüseanbau und manchen Tierarten wollen das gleiche: feuchte Böden. Das heisst, dass sich hier Synergien schliessen lassen – mehr Feuchte zieht Vögel an, ermöglicht Gemüseanbau, kleinteilige Landwirtschaft ist ökologisch wertvoll. Möglichkeiten für die Landwirte Neues zu probieren und auf Fördergelder für Ökologie und Innovation zuzugreifen.

Die Landschaft des Münchner Nordens als Naturraum erhalten und vernetzen

Die Seenlandschaft sowie die historischen Hügelgräber sind nicht nur attraktive Landschaftsräume – sie haben auch als Naturelemente für den Lebensraum im Münchner Norden einen unschätzbaren Wert. Das Landschaftsgerüst nimmt dies auf und schützt diese Räume vor Entwicklung und steigenden Nutzungsdruck. Zusätzlich entstehen im Saum der Siedlungs- und Kulturlandfelder blau- grüne Pufferräume die als Vernetzungskorridore zwischen den grossen Naturstandorten dienen.

Den Nutzungsdruck an ausgewählten/präzisen Orten bündeln

Der Landschaftsraum im Münchner Norden ist keine große Parklandschaft. Er ist ein Natur- und Kulturlandraum heute und morgen. Bereits heute steigt jedoch die Zahl der NutzerInnen der Seen im Sommer zum Baden sowie der Feldwege für den Spaziergang mit Hund. Im Landschaftsgerüst sind die Orte der Erholung sowie der Durchwegung präzise gesetzt. So werden die bestehenden Werte und Betriebe geschützt – gleichzeitig ein Raum definiert damit der Landschaftsraum des Münchner Nordens auch in Zukunft für alle offen steht.

Stadtklima:

Den netzartigen Landschaftsraum als Klimainfrastruktur aktivieren

Die vernetzte Landschaftsraum ist die Basis für den Lebensraum im Münchner Norden heute und morgen. Auch auf stadtklimatischer Ebene hat er eine Schlüsselfunktion. Die Öffnung und Vergebung des Siedlungsraumes mit der Landschaft hat so nicht nur qualitative Aspekte – der Landschaftsraum wird so gemeinsam mit den siedlungsinternen Freiraum zu einer zusammenhängenden Klimainfrastruktur.

Südspange als Teil der Blau-Grünen Infrastruktur

Die Südspange hat nicht nur auf der Ebene des Langsamverkehrs eine wichtige Funktion. Zwischen Fasanerie- und Feldmochingersee spannt sich ein Landschaftsband in dem das Oberflächenwasser der angrenzenden Siedlung gebündelt und gespeichert wird. Als wechselfeuchtes Biotop fügt es sich in die Kette der Naturräume um die bestehenden Seen ein – dient dazu durch die lokale Verdunstung wie ein feuchter Schwamm, der sich um die Siedlung legt.

Öffnung des Siedlungsraums - Integration von Durchlüftungskorridoren

Der offene Landschaftsraum sowie die kleinteilige Siedlungsstruktur im Münchner Norden wirkt sich bereits heute positiv auf die Durchlüftung der Quartiere aus. Mit den neuen Siedlungsflächen soll dieses System weiterentwickelt und gestärkt werden. Beispielsweise ist die Siedlungsstruktur des Fasanenfeldes in Ost-West Richtung durch Landschaftskeile gegliedert. Im Netzwerk der Freiräume kann hier die Kaltluft des Seefeldes bis tief in den Siedlungsraum eindringen. Dies dient nicht nur dem neu entstehenden Quartier – auch der Kaltluftanschluss der bestehenden Fasanerie im Süden ist weiterhin gesichert.

Siedlungsräume mit Fokus Stadtklima

Durch die Bündelung des Erschliessungsverkehrs auf zentrale Achsen werden sie Straßen und Wegräume der Quartiere freigespielt, um auf stadtklimatischer Ebene einen großen Beitrag zu leisten. Durch einen hohen Baumkronenanteil entstehen wichtige Schattenkorridore – ebenfalls tragen sie mit Schwammstadtflächen zur lokalen Verdunstung und Kühlung bei.

Wasser:

Sanfte Infrastruktur – den Kulturlandraum des Seefelds als Puffer für das Grundwasser aktivieren

Das bereits heute hoch anstehende Grundwasser insbesondere im Bereich der Fasanerie und des Seefelds zeigen ein grundsätzliche Problemstellung im Münchner Norden auf – neue Baufelder müssen zwingend sensibel mit dem Eingriff in den Boden umgehen. Um die Siedlungsbereiche im Bestand zu entlasten sowie neue Siedlungsflächen zu ermöglichen dient das Seefeld zukünftig insgesamt als aus Pufferraum für das steigende Grundwasser. In Entwässerungsgräben sind die Anbauflächen strukturiert – die Auswahl der Bewirtschaftung kann auf temporäre Überflutung reagieren. Das hoch anstehende Grundwasser ist dazu per se für die Landwirtschaft nicht schlecht. Durch die Nutzung von Senkbrunnen kann das Grundwasser Grundlage für durstige Anbauformen sein.

Grüne Blaue Infrastruktur – Speichervolumen in grossem Schwamm im Übergang zum Siedlungsraum

Zentrales Speichervolumen für das steigende Grundwasser [Anmerkung LHM: Aktuell ist der Grundwasserstand hoch, aber nicht steigend] sowie des dazu anfallenden Oberflächenwassers sind die Säume des Siedlungsraums zum Seefeld. Sie sind durch das hoch anstehende Grundwasser grundsätzlich feuchte Habitatstandorte – nehmen dazu in Starkregenereignis das anfallende Volumen mehrheitlich auf.

Gräben und Wasserläufe strukturieren den Siedlungsraum

In den neuen Siedlungsgebieten ist der Stadtraum vom Kreislauf des Wassers bestimmt. Wie das Seefeld sind die Baufelder und Strassenräume gesäumt von Entwässerungsgräben welche das steigende Grundwasser sowie das anfallende Oberflächenwasser aufnehmen. Sie bestimmen das Bild des Quartiers als Infrastrukturelement.

ARBEITEN IM VERGLEICH

BESONDERHEITEN DER PRÜFUNG

Das folgende Kapitel zeigt die Arbeiten der fünf Planungsteams im Vergleich. Zur besseren Vergleichbarkeit und Lesbarkeit werden zu Beginn die Strukturpläne noch einmal gegenübergestellt.

Alle weiteren folgenden Grafiken wurden durch metris studio auf Basis der von den Planungsteams zur Verfügung gestellten Prüfplänen der Vorprüfung erstellt. Dazu wurden die Arbeiten mit einem einheitlichen Layout und einheitlicher Farbgebung aufbereitet und thematisch gegliedert:

- Prüfpläne
- Nutzungen
- Dichte
- Mobilität
- Grün- und Freiräume

PRÜFPLÄNE

Hier lassen sich die flächenbezogenen Unterschiede der Nutzungen wie Wohnen und Gewerbe, der Arten des Grünraums und der Mobilitätsleitbilder ablesen. Die Prüfpläne der 1. Phase sind als Piktogramme informativ eingefügt.

NUTZUNGEN

Der Vergleich der Nutzungen soll veranschaulichen, welche Nutzungsschwerpunkte die Konzepte der Planungsteams aufweisen. Die Teams haben als ein Teil ihrer Entwurfsarbeit den Flächen Gebietstypen zugeordnet. Diese Gebietstypen gliedern sich in vier Oberkategorien: Siedlung, Mobilität, Grünraum und Infrastruktur. Im Bereich Nutzungen hat Team 4 | Nordcamp zwei eigene Nutzungskategorien definiert, die jeweils eigens ausgewiesen werden.

DICHTE

Im Rahmen ihrer Arbeit schätzten die Planungsteams für ihre jeweiligen Entwürfe ein, an welcher Stelle der angedachten Siedlungsstrukturen eine höhere und an welcher Stelle eine geringere bauliche Dichte sinnvoll wäre. Der Vergleich der Dichte soll zeigen, wie die baulichen Dichten im Gesamttraum verteilt sind.

MOBILITÄT

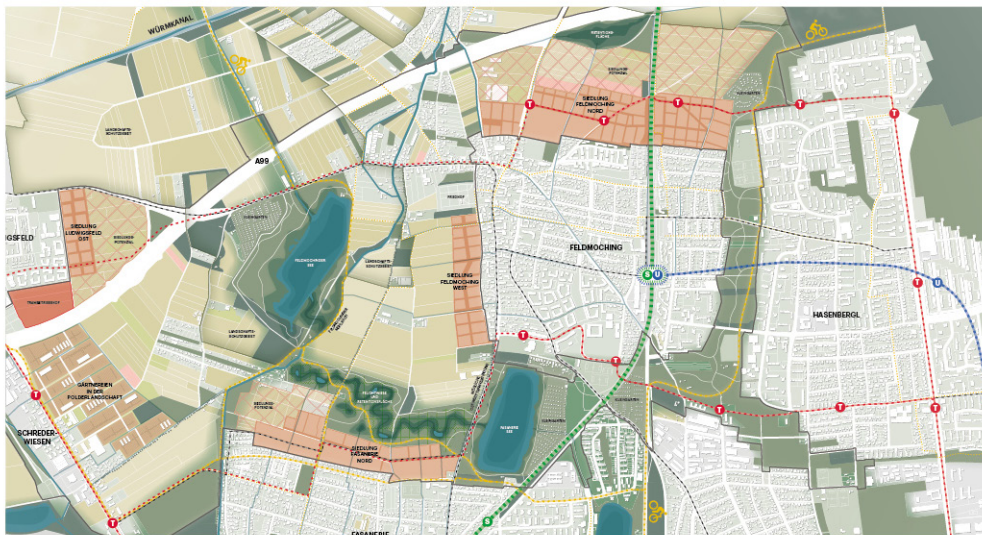
Für den Vergleich der Mobilitätsleitbilder wurde eine vereinfachte Darstellung der Hupterschließungen mit Fokus auf ÖPNV und Radverkehr im Rahmen der Vorprüfung erstellt. Diese soll insbesondere die Hauptachsen und Haltestellen von Bus, Tram, U-Bahn und S-Bahn sowie Radschnellverbindungen veranschaulichen.

GRÜN- UND FREIRÄUME

Der Vergleich der Grün- und Freiräume zeigt sowohl Bestandsnutzungen, als auch neu angedachte Nutzungen für die Freiräume. Die Definition von stadtweiten und quartiersbezogenen Grünflächen wurde unterschiedlich gehandhabt: es wurden teilweise Bestandsflächen einbezogen, aber auch neue Flächen ausgewiesen.

Im Bereich Grün- und Freiräume haben Team 1 | ADEPT und Team 5 | StadtLandAkrobaten eigene Freiraumkategorien definiert, die jeweils eigens ausgewiesen werden.

STRUKTURPLÄNE DER PLANUNGSTEAMS



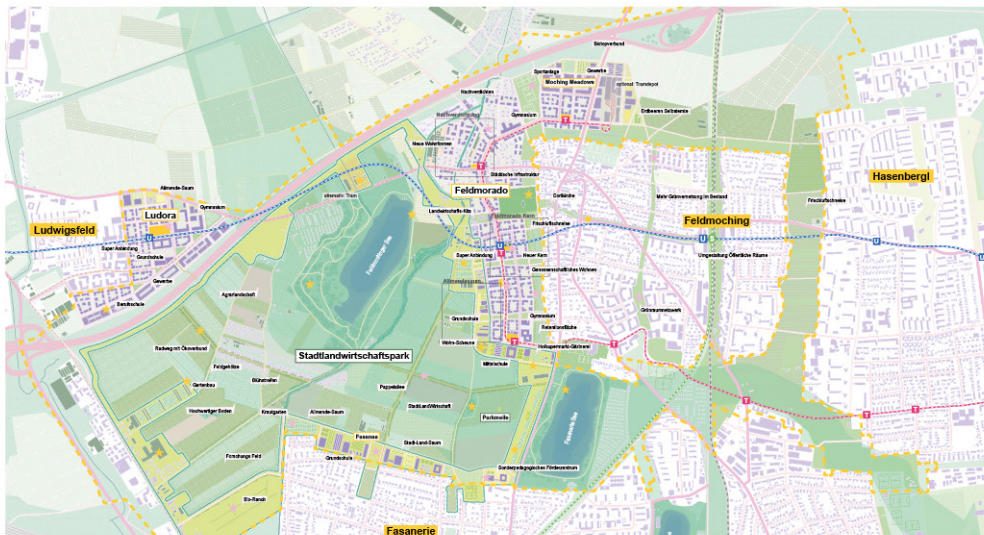
Arbeit 1 | Team ADEPT - Strukturplan



Arbeit 2 | Team ArgeEcho - Strukturplan



Arbeit 3 | Team CITYFÖRSTER // ARGUS // freiwurf LA - Strukturplan



Arbeit 4 | Team Nordcamp - Strukturplan



Arbeit 5 | Team StadtLandAkrobaten - Strukturplan

PRÜFPLÄNE

GRÜN- UND FREIRAUM - GEPLANT

- Grün Quartier
- Grün Stadtweit
- Abenteuerspielplatz
- Bezirkssportanlage
- Urban Gardening/Kleingartenanlage
- Krautgarten
- Arbeit 1: Blau-Grüner Natur- und Erholungsraum
- Arbeit 1: Retentionsflächen
- Arbeit 5: Grünraum Waldflächen

GRÜN- UND FREIRAUM - BESTAND

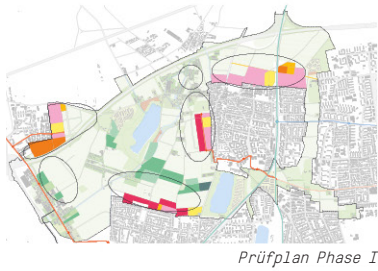
- Grünraum Friedhof
- Grünraum privat
- Grünraum Landwirtschaft, Gärtnereien, Weideflächen, Brache
- Grünraum Parkplätze

NUTZUNGEN

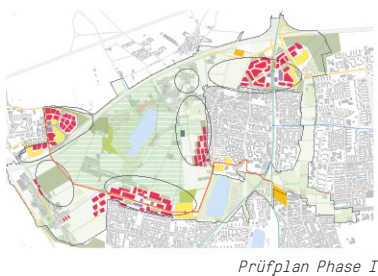
- Wohnen
- Überwiegend Wohnen
- Arbeit 4: Allmende-Saum
- Arbeit 4: Nachverdichtung im Bestand
- Wohnen / Höherwertiges Gewerbe
- Höherwertiges Gewerbe
- Höherwertiges und Klassisches Gewerbe
- Klassisches Gewerbe
- Bildung
- Mobilität
- Ver- und Entsorgung
- Betrachtungsgebiet
- Teilräume
- bestehende Siedlung
- Seen

MOBILITÄT

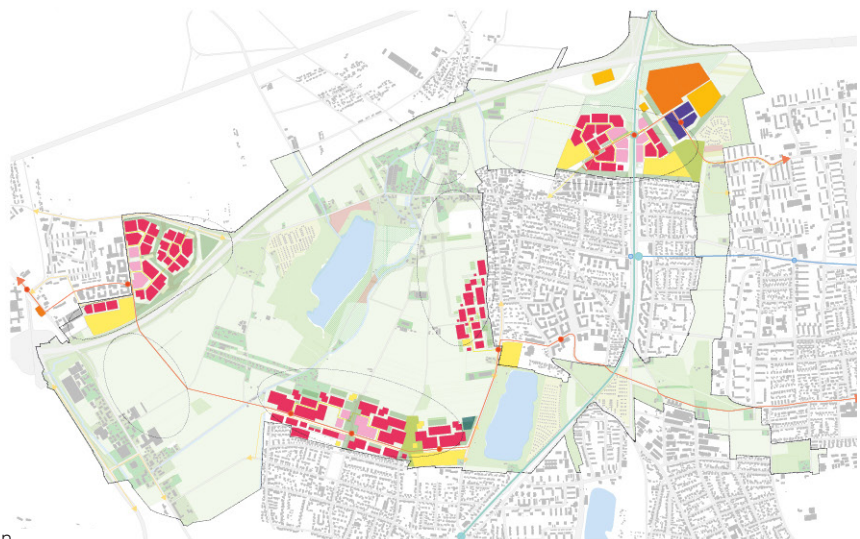
- MIV untergeordnet
- MIV übergeordnet
- MIV Haupteerschließung
- ÖPNV Tram-Bahnhal
- ÖPNV Tram-Bahntrasse
- ÖPNV U-Bahnhal
- ÖPNV U-Bahntrasse
- S-Bahnhal
- S-Bahntrasse

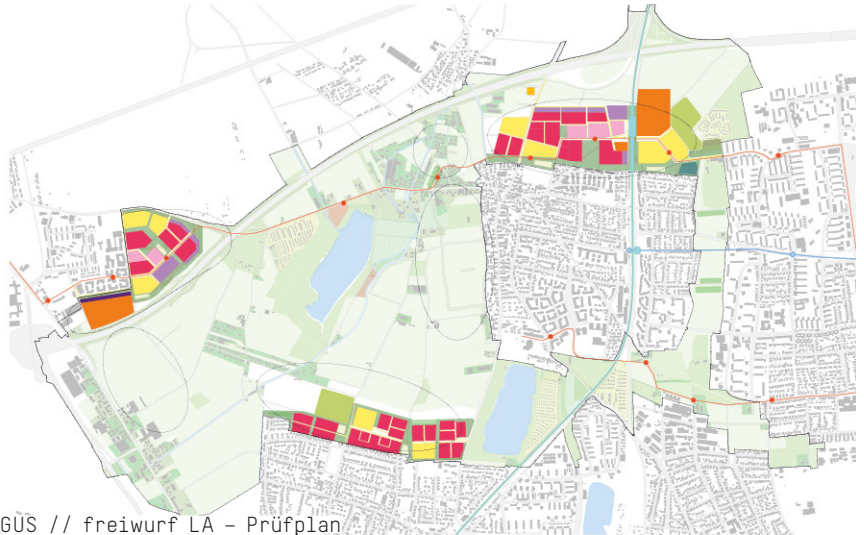
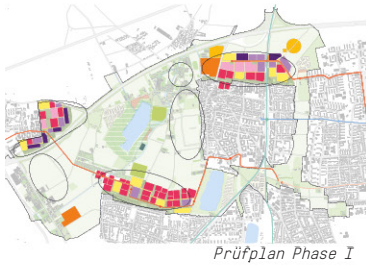


Arbeit 1 | Team ADEPT - Prüfplan

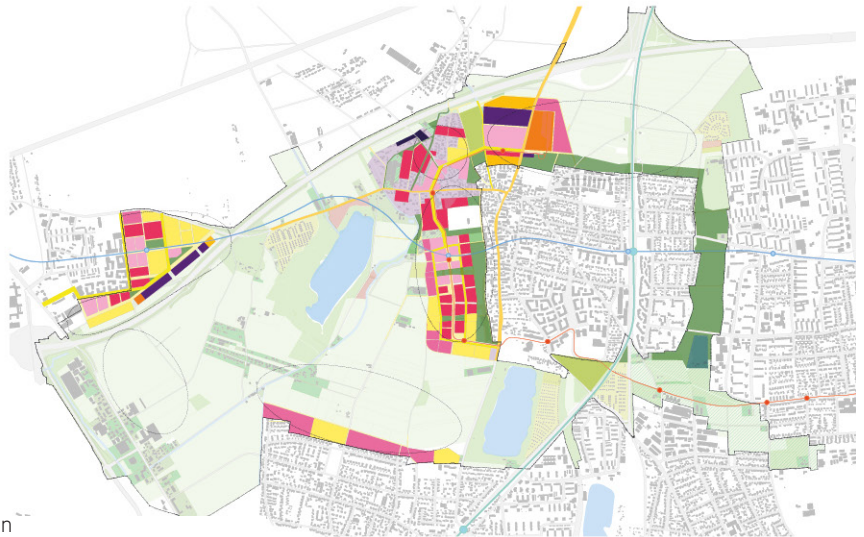
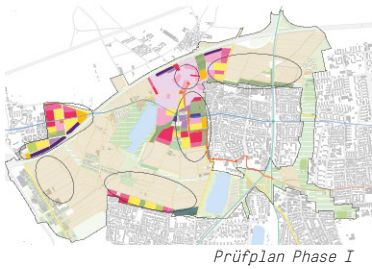


Arbeit 2 | Team ArgeEcho - Prüfplan

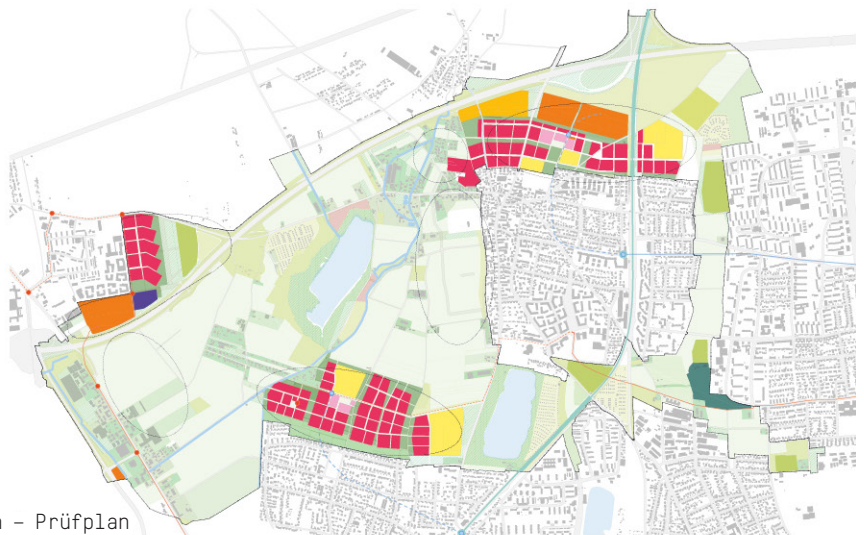
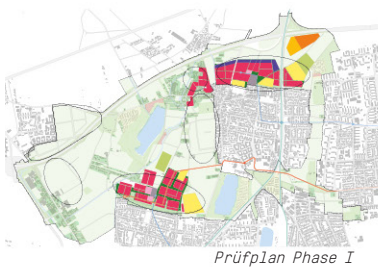




Arbeit 3 | Team CITYFÖRSTER // ARGÜS // freiwurf LA - Prüfplan



Arbeit 4 | Team Nordcamp - Prüfplan



Arbeit 5 | Team StadtLandAkrobaten - Prüfplan

NUTZUNGEN IM VERGLEICH

NUTZUNGEN

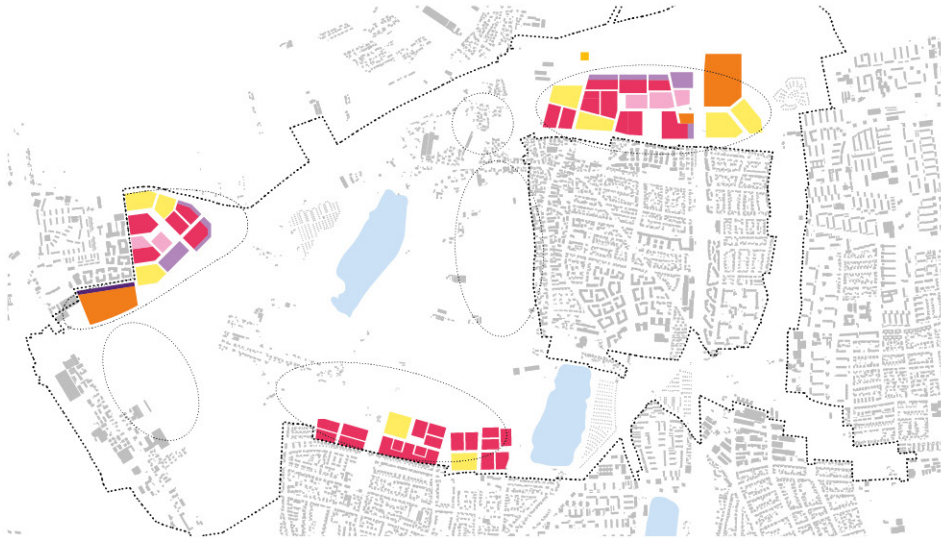
- Wohnen
- Überwiegend Wohnen
- Arbeit 4: Allmende-Saum
- Arbeit 4: Nachverdichtung im Bestand
- Wohnen / Höherwertiges Gewerbe
- Höherwertiges Gewerbe
- Höherwertiges und Klassisches Gewerbe
- Klassisches Gewerbe
- Bildung
- Mobilität
- Ver- und Entsorgung
- Betrachtungsgebiet
- Teilräume
- bestehende Siedlung
- Seen



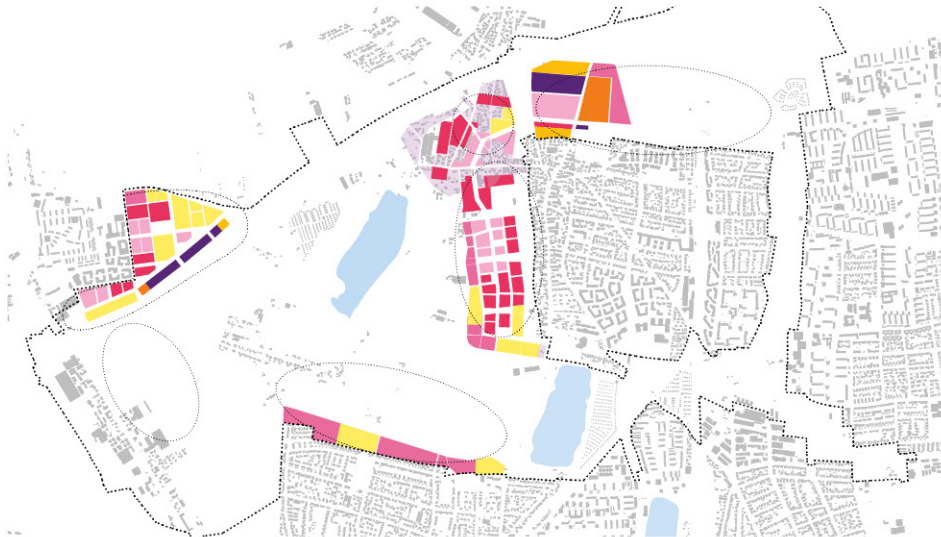
Arbeit 1 | Team ADEPT - Nutzungen



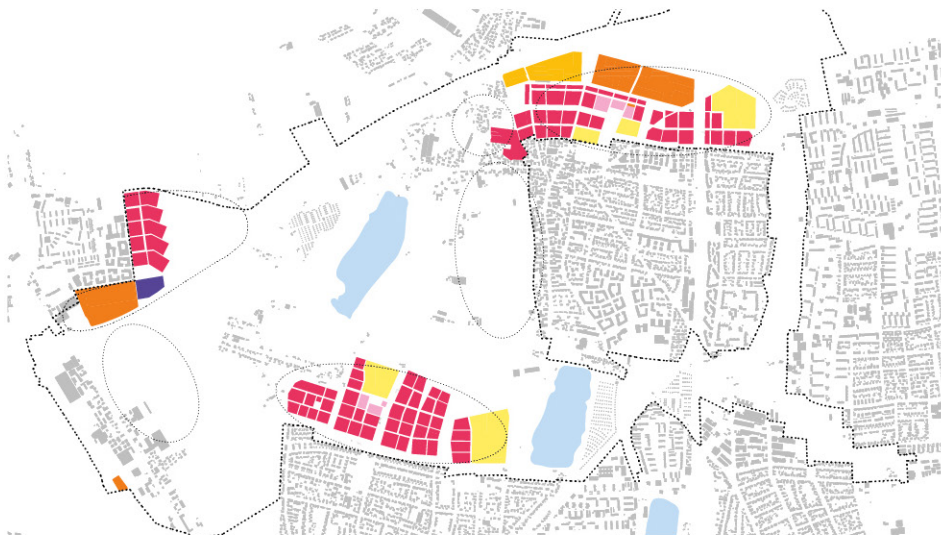
Arbeit 2 | Team ArgeEcho - Nutzungen



Arbeit 3 | Team CITYFÖRSTER // ARGUS // freiwurf LA - Nutzungen












Arbeit 4 | Team Nordcamp - Nutzungen



Arbeit 5 | Team StadtLandAkrobaten - Nutzungen

DICHTE IM VERGLEICH

DICHTE

-  lockere Dichte
-  mittlere Dichte
-  hohe Dichte
-  sehr hohe Dichte
-  Nutzungen ohne Dichteangabe
-  Betrachtungsgebiet
-  Teilräume
-  bestehende Siedlung
-  Seen



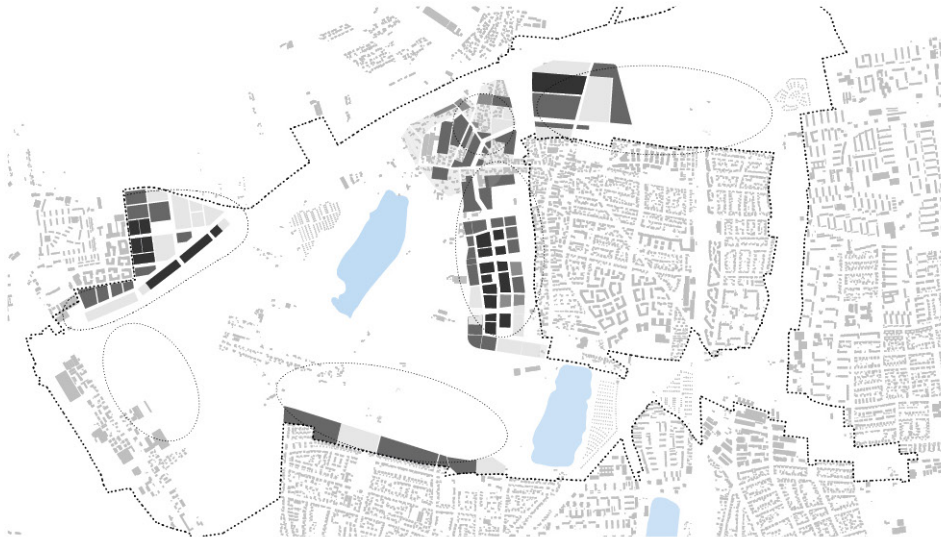
Arbeit 1 | Team ADEPT - Dichte



Arbeit 2 | Team ArgeEcho - Dichte



Arbeit 3 | Team CITYFÖRSTER // ARGUS // freiwurf LA - Dichte



Arbeit 4 | Team Nordcamp - Dichte

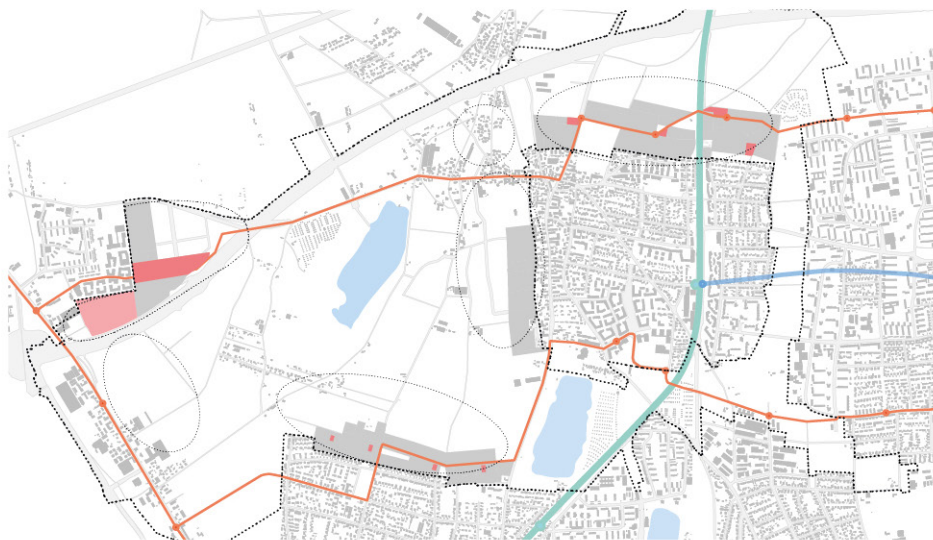


Arbeit 5 | Team StadtLandAkrobaten - Dichte

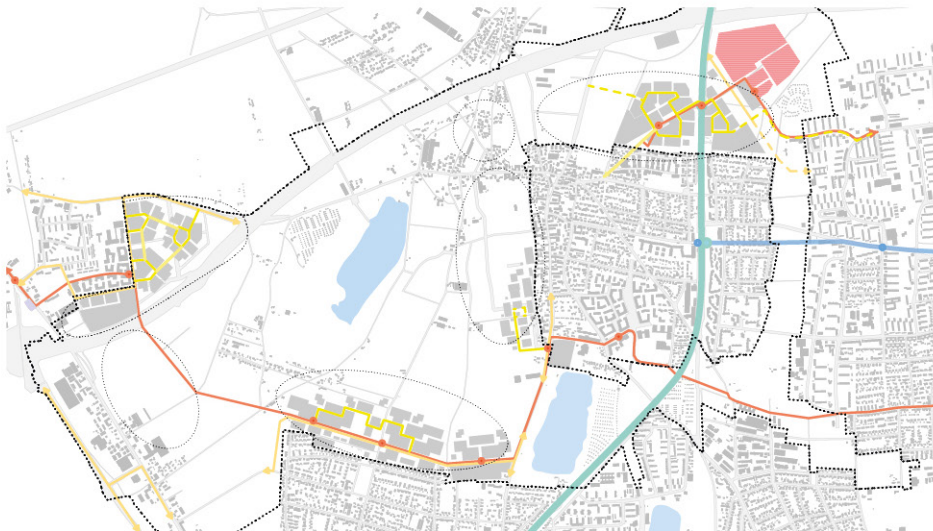
MOBILITÄT IM VERGLEICH

MOBILITÄT

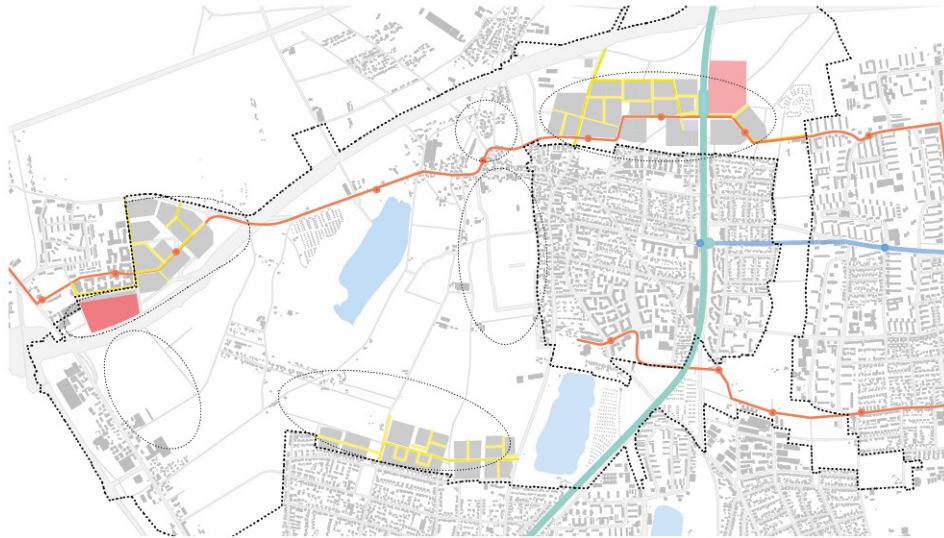
- MIV untergeordnet
- MIV übergeordnet
- MIV Hauptschließung
- ÖPNV Tram-Bahnhalte
- ÖPNV Tram-Bahntrasse
- ÖPNV U-Bahnhalte
- ÖPNV U-Bahntrasse
- S-Bahnhalte
- S-Bahntrasse
- Trambetriebshof
- Busbetriebshof
- Arbeit 2: Betriebshof Tram/
- Arbeit 5: Parkplätze
- Arbeit 5: Ubahnbetriebshof
- Betrachtungsgebiet
- Teilräume
- bestehende Siedlung
- Seen



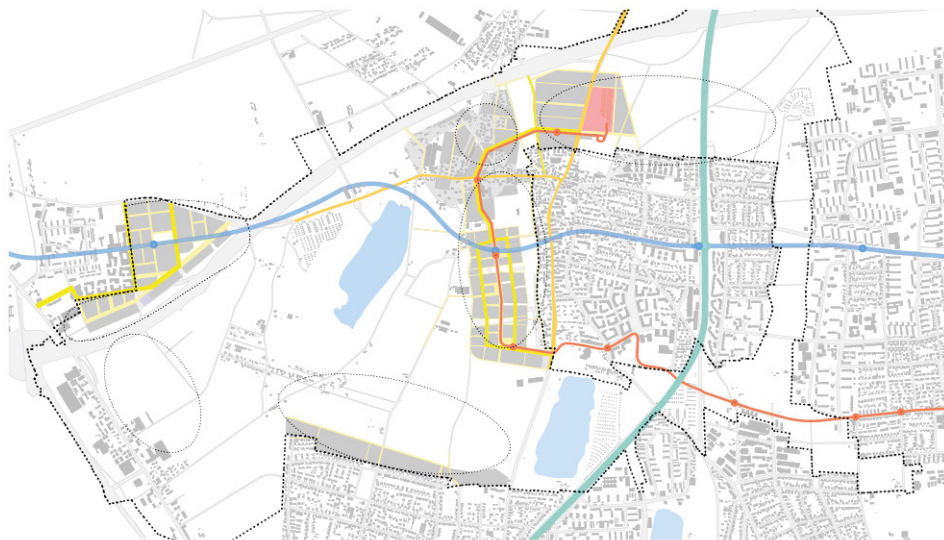
Arbeit 1 | Team ADEPT - Mobilität



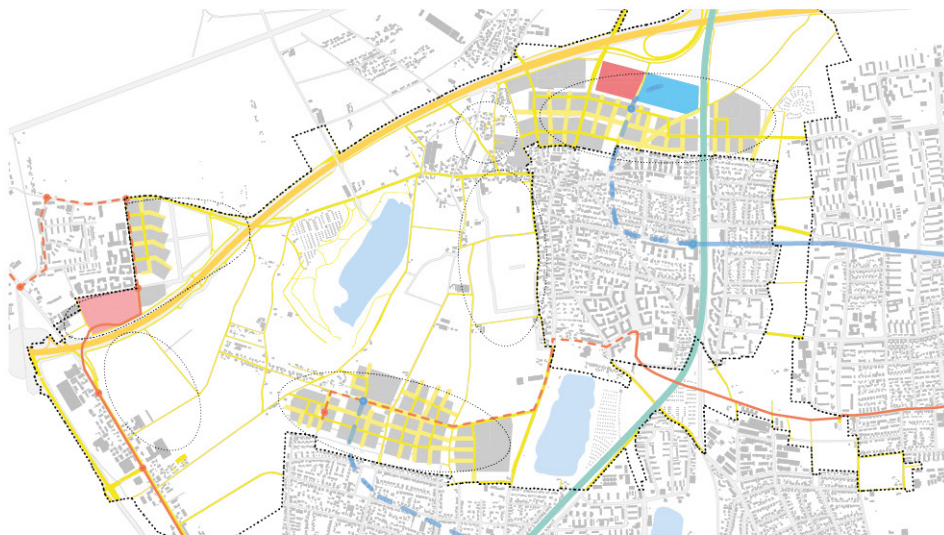
Arbeit 2 | Team ArgeEcho - Mobilität



Arbeit 3 | Team CITYFÖRSTER // ARGUS // freiwurf LA - Mobilität












Arbeit 4 | Team Nordcamp - Mobilität








Arbeit 5 | Team StadtLandAkrobaten - Mobilität

GRÜN- UND FREIRÄUME IM VERGLEICH

GRÜN- UND FREIRAUM - GEPLANT

-  Grün Quartier
-  Grün Stadtweit
-  Abenteuerspielplatz
-  Bezirkssportanlage
-  Urban Gardening/Kleingartenanlage
-  Krautgarten
-  Arbeit 1: Blau-Grüner Natur- und Erholungsraum
-  Arbeit 1: Retentionsflächen
-  Arbeit 5: Grünraum Waldflächen

GRÜN- UND FREIRAUM - BESTAND

-  Grünraum Friedhof
-  Grünraum privat
-  Grünraum Landwirtschaft, Gärtnereien, Weideflächen, Brache
-  Grünraum Parkplätze
-  Arbeit 5: Parkplätze



Arbeit 1 | Team ADEPT - Grün- und Freiräume



Arbeit 2 | Team ArgeEcho - Grün- und Freiräume



Arbeit 3 | Team CITYFÖRSTER // ARGUS // freiwurf LA - Grün- und Freiräume



Arbeit 4 | Team Nordcamp - Grün- und Freiräume



Arbeit 5 | Team StadtLandAkrobaten - Grün- und Freiräume

ANHANG

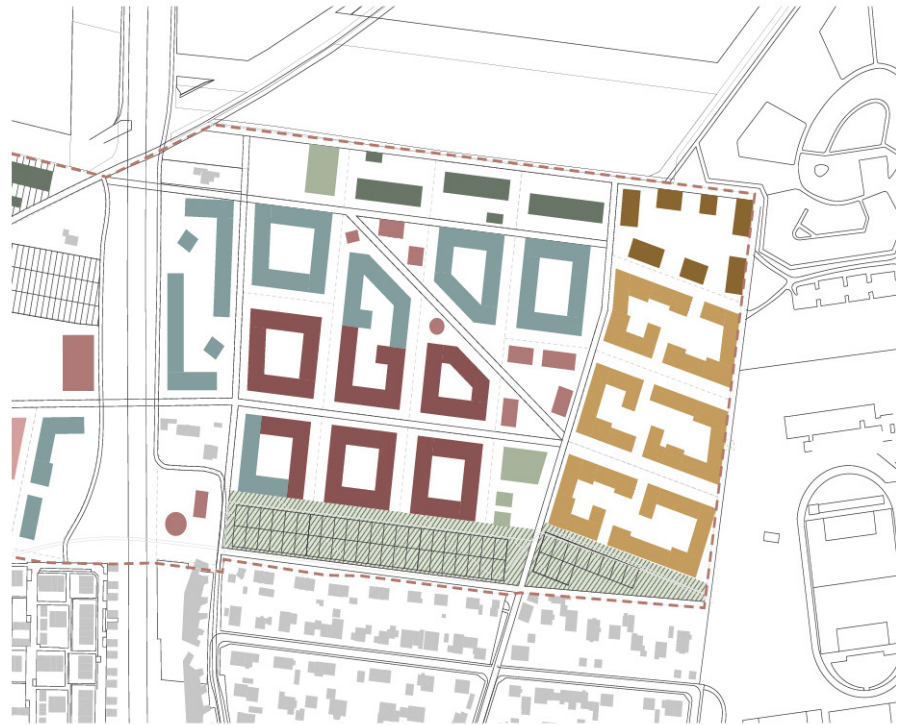
Der Anhang ist entstanden, da die Planungsteams die Aufgabenstellung unterschiedlich erfüllt haben. Im Folgenden sind deren zusätzlich erstellte Produkte und Ergebnisse zusammengetragen. Diese waren für das Kapitel „Arbeiten im Detail“ zu umfangreich und/oder nicht lesbar.

Der Anhang umfasst unter anderem:

- Grafische Aussagen zu Anbindungsmöglichkeiten der Schleißheimer Straße an die Autobahn 99 mittels Tunnel (derzeit im Rahmen einer vom Baureferat beauftragten Alternativen-Untersuchung). Hier wurde eine von mehreren noch in Prüfung befindlichen Anbindungsvarianten den Planungsteams zur Verfügung gestellt.
- Von den fünf beteiligten Teams gaben drei (ADEPT, ArgeEcho, CITYFÖRSTER//ARGUS//freiwurf LA) eine erste sehr grobe Einschätzung zu den Ausgleichsflächen ab. In der Aufgabenstellung wurde keine detaillierte Berechnung des naturschutzfachlichen bzw. artenschutzrechtlichen Kompensationsbedarfes bzw. der erforderlichen Flächengrößen gefordert und dementsprechend kein Verfahren als Vorgabe durch die LHM festgelegt. Aus den vorliegenden überschlägigen Berechnungen lassen sich auf einer sehr abstrakten Ebene Flächenbedarfe als Bezugsgröße für die weiteren Entscheidungsprozesse ableiten. Da der Prozess der Flächenermittlung allerdings noch viele Unwägbarkeiten beinhaltet und von den zu erwartenden Eingriffen in Natur und Landschaft sowie dem Aufwertungspotential der zur Verfügung stehenden naturschutzfachlichen bzw. artenschutzrechtlichen Ausgleichsflächen abhängt, ist eine Annäherung an konkrete Flächenbedarfe bei den weiteren Planungsschritten erforderlich.
- Weitere Abbildungen und Visualisierungen.

ARBEIT 1: ADEPT

GRAFIK ZUM UMGANG MIT DER LAUFENDEN ALTERNATIVEN- UNTERSUCHUNG TUNNEL HASENBERGL

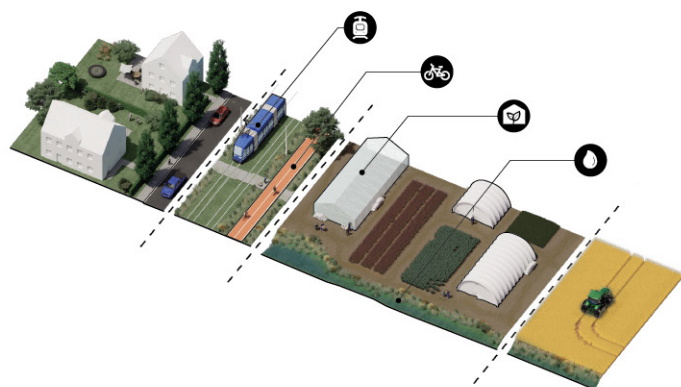


Szenario ohne Tunnelanbindung

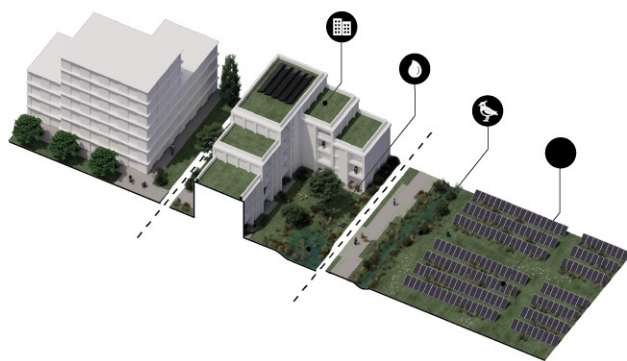


Szenario mit Tunnelanbindung

PIKTOGRAMME



Membran Schrederwiesen



Membran Ludwigsfeld



Feldmoching West



ERLÄUTERUNGSTEXT AUSGLEICHSFÄCHEN

Die vorgeschlagenen Siedlungserweiterungen (Plangebiete) überschneiden keine Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Fauna-Flora-Habitat-Gebiete oder besonders schützenswerte Biotop. Daher sollte der ökologische Ausgleich auf Grundlage der bestehenden Nutzung erfolgen. Der überwiegende Teil der aktuellen Flächennutzung besteht aus Ackerland mit geringem ökologischem Wert. Durch die geplante Wohnbebauung mit zahlreichen Grünflächen kann der ökologische Wert des Projektgebiets sogar verbessert werden. Das bedeutet, dass der Ausgleich innerhalb des Projektgebiets erfolgen kann.

BERECHNUNGSERLÄUTERUNG (siehe hierzu auch Erläuterungen und Herleitung Ausgleichsflächen zur Prüfung und Bilanzübersicht)

Die Berechnung erfolgte auf Grundlage der „Eingriffsregelung in der Bauleitplanung – Ein Leitfaden (Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft)*“. Dabei wurde das empfohlene fünfstufige Verfahren gemäß den Angaben auf den Seiten 16–17 des Dokuments angewendet:

1. Bestanderfassung, Bewertung (Ist-Zustand):

Erfassung der bestehenden Nutzung im Plangebiet sowie Zuordnung der entsprechenden Beschreibung zur Identifikation der BNT (Biotop- und Nutzungstypen). Jeder Nutzungstyp erhält einen spezifischen Wertpunkt. Für die überschlägige Berechnung wurde das Gebiet in folgende Nutzungstypen unterteilt: Siedlungsfläche, Ackerland, Kleingartenanlage, Parkanlage und Verkehrsflächen. Jeder dieser Typen besitzt unterschiedliche Wertpunkte, die für die Berechnung entscheidend sind.

2. Eingriffsschwere und Ermittlung des Ausgleichsbedarfs:

Dazu wird die Fläche jedes Nutzungstyps mit dem jeweiligen Wertpunkt und der geplanten GRZ (Grundflächenzahl) multipliziert. Der Ausgleichsbedarf wird in Wertpunkten angegeben und zeigt, wie viel innerhalb des Gebiets kompensiert werden muss.

3. Planung von Ausgleichsmaßnahmen (In unserem Entwurf):

Im Rahmen der Planung wurden verschiedene Maßnahmen zur Schaffung neuer Grünflächen getroffen. Zur Vereinfachung wurden diese in drei Nutzungstypen kategorisiert, um ihnen neue Wertpunkte, eine geplante Nutzung und einen geplanten ökologischen Wert zuzuweisen. Die Maßnahmen umfassen: naturnahe Grünflächen mit Bäumen und Mulden, parkähnliche Grünflächen sowie kleingärtnerisch genutzte Grünflächen. Die Zuordnung erfolgte anhand der Bayerischen Kompensationsverordnung**, wodurch auch die korrekten Codes vergeben werden konnten.

4. Berechnung des Ausgleichsumfangs:

Um den Umfang zu bestimmen, wird die Verbesserung des ökologischen Werts (Differenz der Wertpunkte) mit der jeweiligen Fläche multipliziert. Da die geplante Nutzung auf Flächen mit vorheriger Nutzung und entsprechenden Wertpunkten erfolgt, wurde das Gebiet in Teilflächen unterteilt, um die Differenz je Fläche zu ermitteln.

5. Bilanzierung:

Der ermittelte Ausgleichsumfang in Wertpunkten wird mit dem Ausgleichsbedarf verglichen. Ist die Differenz positiv – das heißt, der Ausgleichsumfang übersteigt den Ausgleichsbedarf – gilt der Bedarf als innerhalb des Plangebietes kompensiert.

Für die Gebiete Feldmoching Nord und Fasanerie konnte die Berechnung präzise durchgeführt werden, da bereits ein städtebaulicher Entwurf vorliegt. Für die Gebiete Siedlung Ludwigsfeld Ost und Feldmoching West erfolgt die Berechnung hingegen näherungsweise und prozentual geschätzt, unter der Annahme, dass der zukünftige städtebauliche Entwurf eine ähnliche GRZ und vergleichbare Grünflächenanteile aufweisen wird.

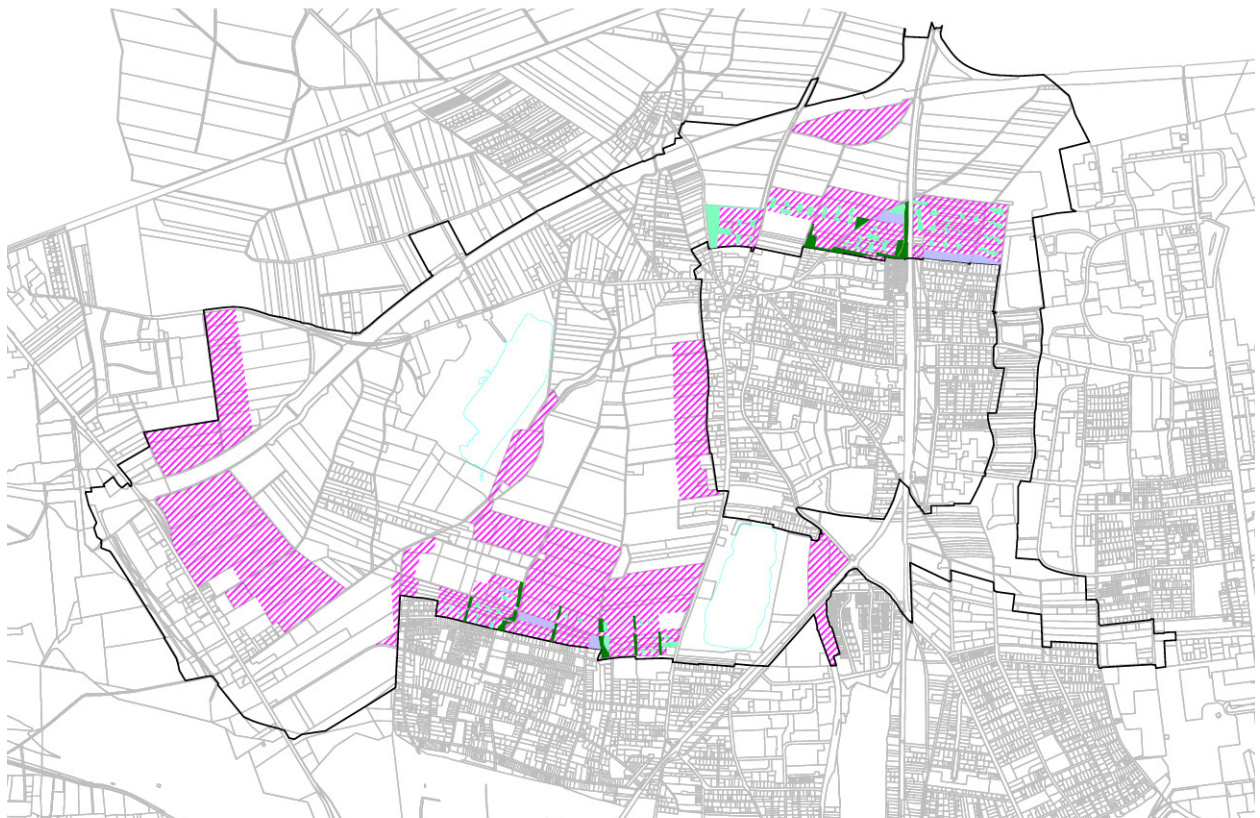
Da der Ausgleich durch die Planung einer großen Anzahl hochwertiger Grünflächen innerhalb des Planungsgebiets möglich war, müssen wir keine Flächen außerhalb des Gebiets vom Ökokonto in Anspruch nehmen.

Übersicht Quellen Ausgleichsflächenberechnung:

* leitfaden_eingriffsregelung_bauleitplanung.pdf

** Arbeitshilfe zur Biotopwertliste (BayKompV)

FLÄCHENBELEGUNG/ AUSGLEICH



ERLÄUTERUNG UND HERLEITUNG AUSGLEICHSFLÄCHEN

Feldmoching Nord				
Bestandserfassung Schutzgut Arten und Lebensräume*				
Bezeichnung Flächennutzung (heute)	Fläche (m2)	Bewertung (WP)	GRZ/Eingriffsfaktor	Ausgleichsbedarf (WP)
Siedlungsfläche	20598	2	0,31	12927
Farmland	319188	2	0,31	200316
Kleingärtenanlage	1960	7	0,31	4305
Parkanlage (+Spielplatz)	417	5	1,00	2083
Verkehrsflächen (vollversiegelt)	5259	0	0,00	0
Summe	347421			219631
Summe Ausgleichsbedarf (WP)				219631
Fasanerie				
Bestandserfassung Schutzgut Arten und Lebensräume*				
Bezeichnung Flächennutzung (heute)	Fläche (m2)	Bewertung (WP)	GRZ/Eingriffsfaktor	Ausgleichsbedarf (WP)
Siedlungsfläche	34715	2	0,33	23005
Farmland	130415	2	0,33	86425
Parkanlage (+Spielplatz)	3171	5	1,00	15855
Verkehrsflächen (vollversiegelt)	638	0	0,00	0
Summe	168939			125285
Summe Ausgleichsbedarf (WP)				125285
Ludwigswestfeld Ost				
Bestandserfassung Schutzgut Arten und Lebensräume*				
Bezeichnung Flächennutzung (heute)	Fläche (m2)	Bewertung (WP)	GRZ/Eingriffsfaktor	Ausgleichsbedarf (WP)
Farmland	8376	2	0,31	5257
Summe	8376			5257
Summe Ausgleichsbedarf (WP)				5257
Feldmoching West				
Bestandserfassung Schutzgut Arten und Lebensräume*				
Bezeichnung Flächennutzung (heute)	Fläche (m2)	Bewertung (WP)	GRZ/Eingriffsfaktor	Ausgleichsbedarf (WP)
Siedlungsfläche	9808	2	0,31	6155
Farmland	122004	2	0,31	76568
Verkehrsflächen (vollversiegelt)	6055	0	0,00	0
Summe	137867			82723
Summe Ausgleichsbedarf (WP)				82723

Quelle:

* https://www.stmb.bayern.de/assets/stm/buw/staedtebau/leitfaden_eingriffsregelung_bauleitplanung.pdf

** [https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000008?SID=101283826&ACTION=SESSXSHOWPIC\(BILDxKEY:%27Ifu_nat_00320%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27\)](https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000008?SID=101283826&ACTION=SESSXSHOWPIC(BILDxKEY:%27Ifu_nat_00320%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27))

Feldmoching Nord								
Ausgleichsumfang und Bilanzierung Schutzgut Arten und Lebensräume *								
Maßnahmen (Art des Ausgleichs)	Prognosezustand nach der BNT-Liste			Ausgangszustand nach der BNT-Liste			Ausgleichsmaßnahme	
	Code (Entwurf)**	Bezeichnung (Entwurf)**	Bewertung (Entwurf)**	Code (Bestand)**	Bezeichnung (Bestand)**	Bewertung (Bestand)**	Fläche (m2)	Ausgleichsumfang (WP)
Naturnahe Grünfläche mit Bäume und Mulden	L541	Sonstige gewässerbegleitende Wälder, junge Ausprägung	7	X11	Dorf-, Kleinsiedlungs- und Wohngebiete	2	2221	11107
			7	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	10696	53480
			7	P1	Park- und Grünanlagen ohne Baumbestand oder mit Baumbestand junger bis mittlerer Ausprägung	5	6768	13535
			7	V1	Verkehrsfläche	0	719	5031
Parkähnliche Grünfläche	P11	Park- und Grünanlagen ohne Baumbestand oder mit Baumbestand junger bis mittlerer Ausprägung	5	X11	Dorf-, Kleinsiedlungs- und Wohngebiete	2	3381	10144
			5	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	45682	137045
			5	P22	Privatgärten und Kleingartenanlagen, strukturreich	7	1960	-3920
			5	P1	Park- und Grünanlagen ohne Baumbestand oder mit Baumbestand junger bis mittlerer Ausprägung	5	339	0
			5	V1	Verkehrsfläche	0	446	2229
Kleingärtengrün	P21	Privatgärten und Kleingartenanlagen, strukturarm	5	X11	Dorf-, Kleinsiedlungs- und Wohngebiete	2	5895	17685
			5	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	13997	41991
			5	P1	Park- und Grünanlagen ohne Baumbestand oder mit Baumbestand junger bis mittlerer Ausprägung	5	176	0
			5	V1	Verkehrsfläche	0	1	7
Summe Ausgleichumfang								288335
Bilanzierung (WP)								
Summe Ausgleichsumfang (WP)		288335	(Geplante Ausgleichsflächen, in Planungsgebiet nachgewiesen)					
Summe Ausgleichbedarf (WP)		219631	(Erforderliche Bedarf an Ausgleichsflächen)					
Differenz (WP) :		68704						

Bilanzierung

Ludwigswestfeld Ost								
Ausgleichsumfang und Bilanzierung Schutzgut Arten und Lebensräume*								
Maßnahmen (Art des Ausgleichs)	Prognosezustand nach der BNT-Liste			Ausgangszustand nach der BNT-Liste			Ausgleichsmaßnahme	
	Code (Entwurf)**	Bezeichnung (Entwurf)**	Bewertung (Entwurf)**	Code (Bestand)**	Bezeichnung (Bestand)**	Bewertung (Bestand)**	Fläche (m2)	Ausgleichsumfang (WP)
Naturnahe Grünfläche mit Bäume und Mulden	L541	Sonstige gewässerbegleitende Wälder, junge Ausprägung	7	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	3902	19512
Parkähnliche Grünfläche	P11	Park- und Grünanlagen ohne Baubestand oder mit Baubestand junger bis mittlerer Ausprägung	5	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	7586	22758
Kleingärtengrün	P21	Privatgärten und Kleingartenanlagen, strukturarm	5	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	5534	16602
Summe Ausgleichsumfang								58872

Bilanzierung	
Summe Ausgleichsumfang (WP)	58872
Summe Ausgleichbedarf (WP)	5257
Differenz:	53615

(Geplante Ausgleichsflächen, in Planungsgebiet nachgewiesen)

(Erforderliche Bedarf an Ausgleichsflächen)

Feldmoching West								
Ausgleichsumfang und Bilanzierung Schutzgut Arten und Lebensräume*								
Maßnahmen (Art des Ausgleichs)	Prognosezustand nach der BNT-Liste			Ausgangszustand nach der BNT-Liste			Ausgleichsmaßnahme	
	Code (Entwurf)**	Bezeichnung (Entwurf)**	Bewertung (Entwurf)**	Code (Bestand)**	Bezeichnung (Bestand)**	Bewertung (Bestand)**	Fläche (m2)	Ausgleichsumfang (WP)
Naturnahe Grünfläche mit Bäume und Mulden	L541	Sonstige gewässerbegleitende Wälder, junge Ausprägung	7	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	6432	32160
Parkähnliche Grünfläche	P11	Park- und Grünanlagen ohne Baubestand oder mit Baubestand junger bis mittlerer Ausprägung	5	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	12504	37511
Kleingärtengrün	P21	Privatgärten und Kleingartenanlagen, strukturarm	5	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	9121	27364
Summe Ausgleichsumfang								97035

Bilanzierung	
Summe Ausgleichsumfang (WP)	97035
Summe Ausgleichbedarf (WP)	82723
Differenz:	14312

(Geplante Ausgleichsflächen, in Planungsgebiet nachgewiesen)

(Erforderliche Bedarf an Ausgleichsflächen)

Quelle:

* https://www.stmb.bayern.de/assets/stmb/buw/staedtebau/leitfaden_eingriffsregelung_bauleitplanung.pdf

Fasanerie								
Ausgleichsumfang und Bilanzierung Schutzgut Arten und Lebensräume*								
Prognosezustand nach der BNT-Liste				Ausgangszustand nach der BNT-Liste			Ausgleichsmaßnahme	
Maßnahmen (Art des Ausgleichs)	Code (Entwurf)**	Bezeichnung (Entwurf)**	Bewertung (Entwurf)**	Code (Bestand)**	Bezeichnung (Bestand)**	Bewertung (Bestand)**	Fläche (m2)	Ausgleichsumfang (WP)
Naturnahe Grünfläche mit Bäume und Mulden	L541	Sonstige gewässerbegleitende Wälder, junge Ausprägung	7	X11	Dorf-, Kleinsiedlungs- und Wohngebiete	2	2993	14963
			7	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	12974	64868
			7	P1	Park- und Grünanlagen ohne Baumbestand oder mit Baumbestand junger bis mittlerer Ausprägung	5	1651	3301
			7	V1	Verkehrsfläche	0	804	5628
Parkähnliche Grünfläche	P11	Park- und Grünanlagen ohne Baumbestand oder mit Baumbestand junger bis mittlerer Ausprägung	5	X11	Dorf-, Kleinsiedlungs- und Wohngebiete	2	1735	5205
			5	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	9256	27768
			5	V1	Verkehrsfläche	0	75	375
Kleingärtengrün	P21	Privatgärten und Kleingartenanlagen, strukturarm	5	X11	Dorf-, Kleinsiedlungs- und Wohngebiete	2	1461	4384
			5	A11	Intensiv bewirtschaftete Äcker ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation	2	9743	29230
			5	V1	Verkehrsfläche	0	37	183
Summe Ausgleichsumfang							155906	
Bilanzierung								
Summe Ausgleichsumfang (WP)		155906	(Geplante Ausgleichsflächen, in Planungsgebiet nachgewiesen)					
Summe Ausgleichbedarf (WP)		125285	(Erforderliche Bedarf an Ausgleichsflächen)					
Differenz:		30621						

Bilanzierung

	Fläche m2	Summe Ausgleichsumfang (WP)	Summe Ausgleichbedarf (WP)	Differenz (WP):
Feldmoching Nord	92281	288335,4829	219631,05	68704,43288
Fasanerie	40728	155906,077	125284,8672	30621,20975
Ludwigswestfeld Ost	17022	58871,80691	5256,626287	53615,18062
Feldmoching West	28057	97034,74363	82722,77001	14311,97362
				167253

Quelle:

* https://www.stmb.bayern.de/assets/stml/buw/staedtebau/leitfaden_eingriffsregelung_bauleitplanung.pdf** [https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000008?SID=101283826&ACTION=SESSXSHOWPIC\(BILDxKEY:%27ifu_nat_00320%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYP](https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000008?SID=101283826&ACTION=SESSXSHOWPIC(BILDxKEY:%27ifu_nat_00320%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYP)

Summe

ANHANG ZUM ERLÄUTERUNGSTEXT

Ausgleichsflächenberechnung

Die vorgeschlagenen Siedlungserweiterungen (Plangebiete) überschneiden keine Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Fauna-Flora-Habitat-Gebiete oder besonders schützenswerte Biotop. Daher sollte der ökologische Ausgleich auf Grundlage der bestehenden Nutzung erfolgen. Der überwiegende Teil der aktuellen Flächennutzung besteht aus Ackerland mit geringem ökologischem Wert. Durch die geplante Wohnbebauung mit zahlreichen Grünflächen kann der ökologische Wert des Projektgebiets sogar verbessert werden. Das bedeutet, dass der Ausgleich innerhalb des Projektgebiets erfolgen kann. Die detaillierte Berechnung inklusive Herleitung ist im separaten Dokument zu finden.

Weitere Erläuterungen Interventionen Wasser

Blau-grüne Synergie und Biodiversität

Die Integration blau-grüner Infrastrukturen im gesamten Projektgebiet schafft ein synergetisches System, das vielfältige Mikroklimata hervorbringt. Dieses vernetzte Gefüge unterstützt eine große Bandbreite kleinräumiger Ökosysteme und Lebensräume – darunter Amphibien, Wasservögel und Bestäuber – und erhält zugleich offene Grünkorridore, die ökologische Kontinuität und Artenwanderung ermöglichen.

Die Landschaft ist nicht nur als klimatische Infrastruktur, sondern auch als öffentlicher Raum konzipiert. Wege, Stege und Lernbereiche laden Bewohnerinnen und Besucherinnen dazu ein, den urbanen Wasserkreislauf und die lokale Biodiversität zu erleben und zu verstehen – und machen Nachhaltigkeit sichtbar und im Alltag erfahrbar.

Green Roofs and Urban Water Reuse

Rund 80 % der Neubauten in der Siedlung werden mit begrünten Retentionsdächern ausgestattet, um den Verlust versickerungsfähiger Flächen auszugleichen und die Wasserrückhaltekapazität des Gebiets deutlich zu erhöhen. Diese Dächer fangen Regenwasser auf und speichern es, sodass es in Trockenperioden zur Bewässerung von Grünflächen wiederverwendet werden kann.

Zusätzliche Retentionsspeicher und Grauwasser-Recyclingsysteme ermöglichen eine weitere Nutzung – etwa für Toilettenspülungen oder die technische Wasserversorgung – und fördern damit die urbane Selbstversorgung, während der Bedarf an Trinkwasser sinkt.

Gemeinsam tragen diese Maßnahmen dazu bei, den Oberflächenabfluss zu verringern, Überflutungen zu mindern und die Wärmeakkumulation durch Evapotranspiration und eine höhere Albedo-Leistung zu reduzieren.

Die extensive Nutzung begrünter Dächer fördert zudem die urbane Biodiversität, schafft Mikrohabitate und verbessert den thermischen Komfort für die Bewohner*innen. Insgesamt stärken diese Strategien die ökologische, klimatische und soziale Resilienz der Fasanerie-Entwicklung – und etablieren ein Modell für nachhaltiges, anpassungsfähiges Stadtwachstum im Zeichen des Klimawandels.

Pflege Blau-Grüne Achse

Die langfristige Pflege und Betreuung der Blau-Grünen Infrastruktur im Münchner Norden erfordert ein abgestimmtes Zusammenspiel verschiedener Akteure aus Verwaltung, Landwirtschaft, Naturschutz und Bürgerschaft.

1. Stadt München – Kommunale Verantwortung

- Referat für Umwelt und Gesundheit / Abteilung Stadtgrün: Pflege öffentlicher Grünflächen, Parks und Straßenbegleitgrün sowie Kontrolle und Wartung urbaner Bioswales.
- Referat für Stadtplanung und Bauordnung / Hochwasserschutz: Zuständig für größere Wasserflächen, Retentionsräume und Polderstrukturen im Stadtgebiet.

2. Landwirtschaftliche Akteure

- Lokale Landwirte und Agrarverbände: Pflege und Bewirtschaftung von Polderflächen unter Berücksichtigung wasserstandsgerechter Nutzung.
- Flurbereinigungs- und Wasserwirtschaftsverbände: Betreuung und Instandhaltung von Entwässerungsgräben, Mulden und kanalisierten Polderabschnitten.

3. Naturschutzverbände

- LBV – Landesbund für Vogelschutz in Bayern: Pflege von Feuchtbiotopen und naturnahen Wasserflächen.
- BUND Naturschutz in Bayern: Unterstützung bei ökologischer Gestaltung, Pflanzmaßnahmen und Biodiversitätsmonitoring.
- Lokale Naturschutzstationen: Betreuung kleiner Flächen, Umweltbildungsangebote und ehrenamtliche Beteiligung.

4. Bürgerinitiativen und Patenschaftsmodelle

- „Adopt-a-Park“-Programme: Pflege kleiner Regenbeete, Pflanzflächen und Bioswales durch Bürger*innen.
- Schulen und Vereine: Integration ökologischer Pflege in Umweltbildungs- und Gemeinschaftsprojekte.

5. Kombinierte Modelle (öffentlich-privat-zivilgesellschaftlich)

- Stadt + Naturschutzverbände: Kommunale Verantwortung für Infrastruktur, ökologische Pflege durch Verbände.
- Landwirte + NGOs: Landwirtschaftliche Bewirtschaftung kombiniert mit biodiversitätsfördernder Pflege.
- Bürgerpatenschaften: Betreuung kleinerer naturnaher Flächen im Rahmen lokaler Beteiligungsformate.

Umgang mit Wasser - gesamträumliche Strategien

ÜBERGEORDNETE ZIELE

- Stärkung der Klimaresilienz mittels Integration naturbasierter Lösungen, Bestands- und neuen Quartieren.
- Förderung einer nachhaltigen, zirkulären Wasserbewirtschaftung im gesamten Münchner Norden.
- Unterstützung ökologischer, sozialer und gesundheitlicher Vorteile für Mensch und Biodiversität.

STRATEGIEN

Klimaresilienz & Naturbasierte Gestaltung

- Umsetzung von blau-grüner Infrastruktur und Prinzipien der „Schwammstadt“.
- Förderung der Biodiversität und Anpassung der Landschaften an die Auswirkungen des Klimawandels.
 - Ausrichtung der Maßnahmen an der natürlichen Topografie und Hydrologie, um den Wasserfluss zu steuern und die städtischen Entwässerungsnetze zu entlasten
 - Empfehlung: Künftig Einsatz digitaler Modellierung (z. B. SCALGO Live), um die Landschaft gegenüber zukünftigen Klimaszenarien abzusichern.

Ganzheitliches Wasserkreislauf-Management

- Sammeln, Filtern, Speichern und Wiederverwenden von Wasser auf dem gesamten Gelände.
- Schaffung selbstregulierender Systeme, die die Abhängigkeit von der öffentlichen Entwässerung reduzieren.

Ökologische, Soziale & Gesundheitliche Vorteile

- Unterstützung vielfältiger Lebensräume und Verbesserung des Mikroklimas.
- Stärkung der Mensch-Natur-Beziehung zur Förderung des körperlichen und geistigen Wohlbefindens.
- Sicherstellung ästhetischer und sinnlicher Qualitäten in der gesamten Landschaft.

Umgang mit Wasser -teilräumliche Interventionen

Blau Grüne Achse

- Topografische Eigenschaften und natürliche Fließwege für die hydraulische Verbindung vorhandener Gewässer (Lerchenauer See, Fasanerie See und Feldmochinger See) benutzen
- Kaskadenbasiertes Rückhaltesystem als zentrales Element der Blau- Grünen Achse bewältigt Niederschläge unterschiedlichster Intensität (10–100+ Jahre) (siehe Skizze)

Die natürlichen Zu- und Abläufe werden erhalten, der stufenweise Rückhalt erfolgt durch kleine Dämme bzw. Geeignete Geländemodellierung.

Renaturierung der Uferzonen: Flachufer und Schilfgürtel fördern, um Biodiversität zu erhöhen und Wasserqualität zu verbessern.

Sedimentmanagement: Überschüssige Sedimente regelmäßig abtragen, ohne den natürlichen Was-

serfluss zu stören.

Wasserqualität überwachen: Nitrat-, Phosphat- und Sauerstoffwerte kontinuierlich prüfen, um Algenblüten und Eutrophierung zu vermeiden.

Ökologische Nutzung: Schutzbereiche für Vögel und Amphibien ausweisen, öffentliche Wege und Freizeitbereiche klar trennen.

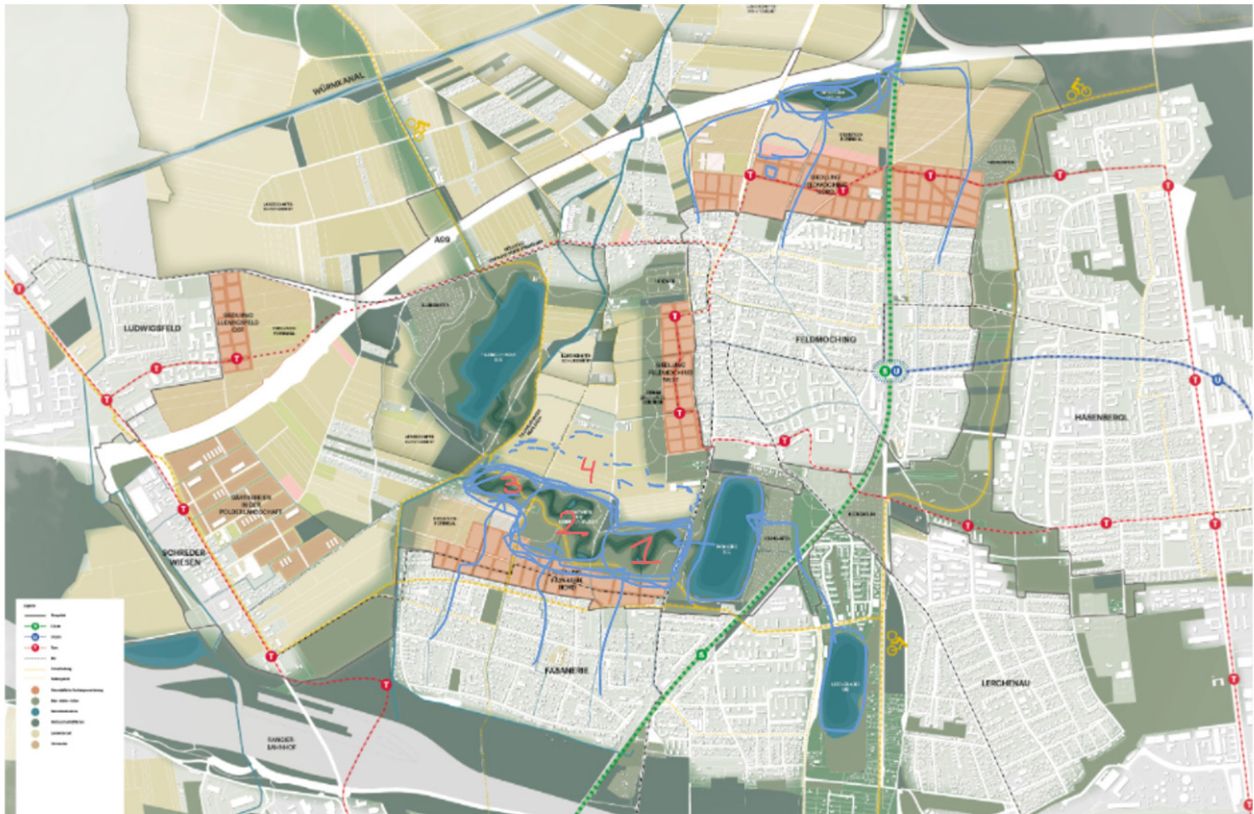
Ggf. Konstruktive Lösung für die Erstellung der Verbindung zwischen dem Lerchenauer See und dem Fasaneriesee erforderlich.

Nordwestlich der Fasanerie soll das Gelände modelliert werden, um die Aufnahme und Steuerung von Oberflächenwasser optimal zu gestalten. Diese Geländemodellierung schafft ein kaskadenbasiertes Wassermanagementsystem, welches das Wasser durch eine Abfolge von Rückhalte- und Reinigungszone leitet und damit wie ein natürlicher Treatment Train funktioniert:

Bioswales → Retentionsbecken → Feuchtwiesen → Versickerungszonen.

Die entstehende Feuchtwiesenlandschaft reguliert den Wasserfluss dynamisch und bewahrt gleichzeitig Feuchtgebiete, in denen der Grundwasserstand natürlicherweise hoch ist.

- Bereich 1 hält Wasser aus einem Regenereignis mit einer Wiederkehrzeit bis ca. 10 Jahren zurück.
- Bereich 2 nimmt Überlaufwasser bei Ereignissen mit einer Wiederkehrzeit größer als 10 Jahren auf.
- Bereich 3 hält Wasser aus einem Regenereignis mit einer Wiederkehrzeit bis ca. 30 Jahren zurück.
- Bereich 4 dient als Überflutungsbereich für 100-jährige und extremere Ereignisse



Dieses System sammelt zudem den Oberflächenabfluss sowohl aus den bestehenden als auch aus den neuen Siedlungsbereichen der Fasanerie. Während das Wasser den Treatment Train durchläuft, werden Sedimente und Schadstoffe auf natürliche Weise gefiltert, sodass ein sauberer Rückfluss in die Umwelt gewährleistet ist.

Entlang der Wasserränder stabilisiert eine widerstandsfähige, heimische Vegetation – wie Binsengewächse, Schilf und Ufergräser – den Boden, verhindert Erosion und reinigt das Wasser, bevor es in das Grundwasser versickert. Die tiefreichenden Wurzelsysteme dieser Pflanzen erhöhen die Versickerungskapazität, stärken die Resilienz gegenüber Hochwasser und Trockenheit und schaffen zugleich wertvolle Lebensräume für Insekten, Amphibien und Vögel.

Fokusraum Fasanerie Nord

Das Gelände fällt vom Fasaneriesee zum Feldmochinger See ab. Die Gestaltung der geplanten hydraulischen Verbindung sollte so erfolgen, dass ein Trockenwetterabfluss über das ganze Jahr gewährleistet ist, wobei das Kaskadensystem bei Extremniederschlägen seine Wirkung bei der Rückhaltung von großen Regenwassermengen erfüllen muss.

Bodentyp: moorig-grundwassernah

Was bedeutet das fürs Wassermanagement?

- Wasser puffern (Rückhalteflächen, Versickerung, Treatment Trains)
- Grundwasser schützen (keine Schadstoffeinträge)
- Bauweisen anpassen (leichte Bebauung, angepasste Fundamente)
- Ökologie nutzen (Förderung von Biodiversität, Schaffung naturnaher Flächen)

Maßnahmen

- Anbindung an den bestehenden Abfluss über einen „Treatment Train“ (Regenbeete, Bioswales, Rückhalteflächen).
- Begrünte Dächer, Rückhaltebecken und Grauwassersysteme unterstützen die städtische Kühlung und Resilienz.
- Durch das Gelände geführte Bioswales (Mini Polder) leiten das Wasser in die Wiese.

Fokusraum Feldmoching Nord

Bodentyp: moorig-grundwassernah

Was bedeutet das fürs Wassermanagement?

- Wasser puffern (Rückhalteflächen, Versickerung, Treatment Trains)
- Grundwasser schützen (keine Schadstoffeinträge)
- Bauweisen anpassen (leichte Bebauung, angepasste Fundamente)
- Ökologie nutzen (Förderung von Biodiversität, Schaffung naturnaher Flächen)

Maßnahmen

- Anbindung an den bestehenden natürlichen Abfluss über einen „Treatment Train“ (Regenbeete, Bioswales, Rückhalteflächen).
- Begrünte Dächer, Rückhaltebecken und Grauwassersysteme speichern Wasser zur Bewässerung der nördlich gelegenen Agrarflächen während Trockenperioden und tragen gleichzeitig zur städtischen Kühlung und Resilienz bei.
- Durch das Gelände geführte Bioswales leiten Oberflächen- und Regenwasser in das nördliche Rückhalte-Regenbeet.

Schrederwiesen

Im Gebiet der Schrederwiesen, wo der Grundwasserstand hoch ist, ist die Anlage eines Netzwerks von Bioswales entlang der Agrarflächen vorgesehen, um den Oberflächenabfluss zu steuern und die Bodenentwässerung zu verbessern. Diese Bioswales halten Wasser in flachen Mulden zurück, wodurch Stillwasserbereiche entstehen, die sowohl die Biodiversität fördern als auch die landwirtschaftliche Produktivität schützen.

Hier wird heimische Vegetation gepflanzt, um den Boden zu stabilisieren und Sedimente sowie Schadstoffe zu filtern, bevor sie das Grundwasser erreichen. Ausgewählte Wasserpflanzen – wie *Iris pseudacorus* oder *Typha latifolia* – tragen zusätzlich zur Sauerstoffanreicherung und Reinigung des Wassers bei, verbessern die ökologische Funktion und die Wasserqualität insgesamt.

Bewässerung & Wasserspeicherung

- Wasserpuffer: Bioswales sammeln Regenwasser und geben es langsam wieder ab.
- Nutzen für Felder/Gärten: Landwirte können das gespeicherte Wasser gezielt zur Bewässerung während Trockenperioden nutzen, z. B. über kleine Ableitungen oder Pumpen.
- Reduzierung von Trockenstress: Besonders bei empfindlichen Kulturpflanzen oder Gemüseanbau kann dies Ertrag und Qualität steigern

Integration in landwirtschaftliche Planung

- Bioswales können flexibel in Reihen oder Feldränder integriert werden.
- Kombination mit Polderflächen erlaubt die kontrollierte Steuerung von Wasserständen über größere Flächen.

Die Bioswales in den Schrederwiesen speichern Regenwasser und geben es langsam ab, wodurch Landwirte ihre Felder und Gärtnereien bei Trockenperioden bewässern können. Gleichzeitig filtern sie Sedimente und Nährstoffe, schützen vor Erosion bei Starkregen, verbessern die Bodenfruchtbarkeit und schaffen ein günstiges Mikroklima. Zudem fördern sie die Biodiversität an Felldrändern und tragen so zu ökologisch wertvollen und resilienten Anbauflächen bei.

Außerhalb der Fokusräume

- Begrünte Dächer und Wasserspeicher zur Bewässerung der umliegenden Agrarflächen während Trockenperioden.
- Minimale Eingriffe, um bestehende Lebensräume zu erhalten und die Landschaftskontinuität zu sichern.

Es bedarf einer tiefen Analyse der örtlichen Eigenschaften, um geeignete Fließwege zu entwickeln. Ggf. kleinere Speicherräume zwischen Siedlung und Rückhaltestelle entwickeln.

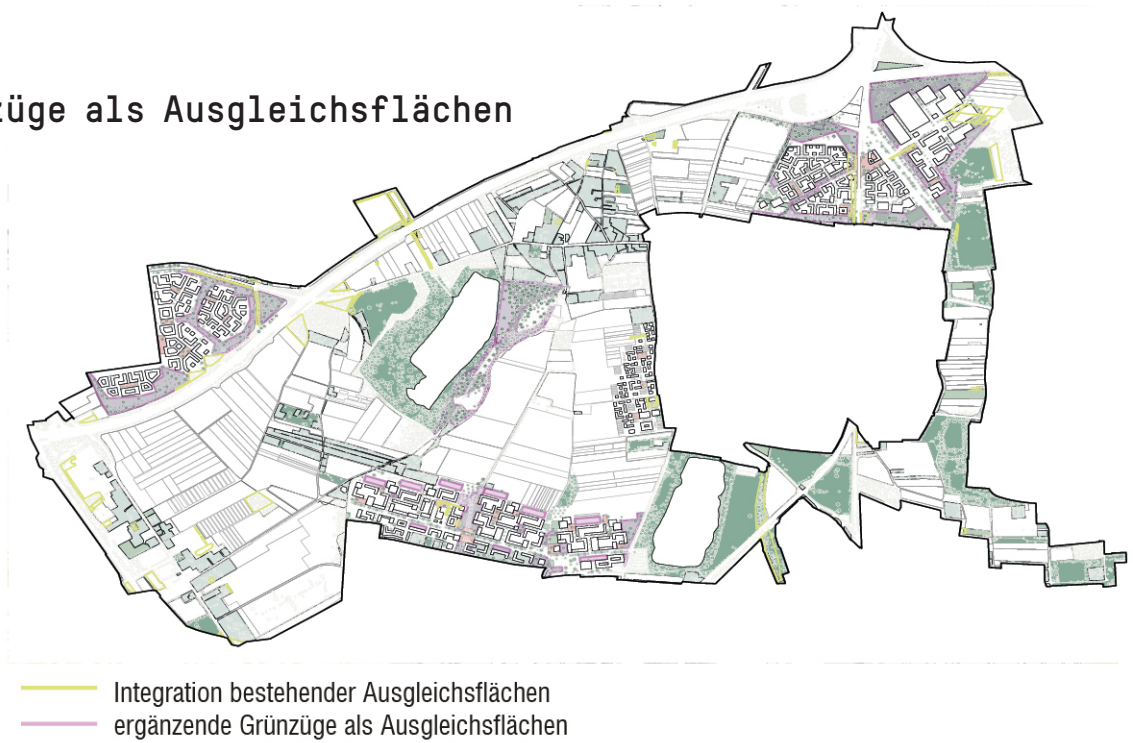
ARBEIT 2: ARGEECHO

GRAFIK ZUM UMGANG MIT DER LAUFENDEN ALTERNATIVEN-UNTERSUCHUNG TUNNEL HASENBERGL

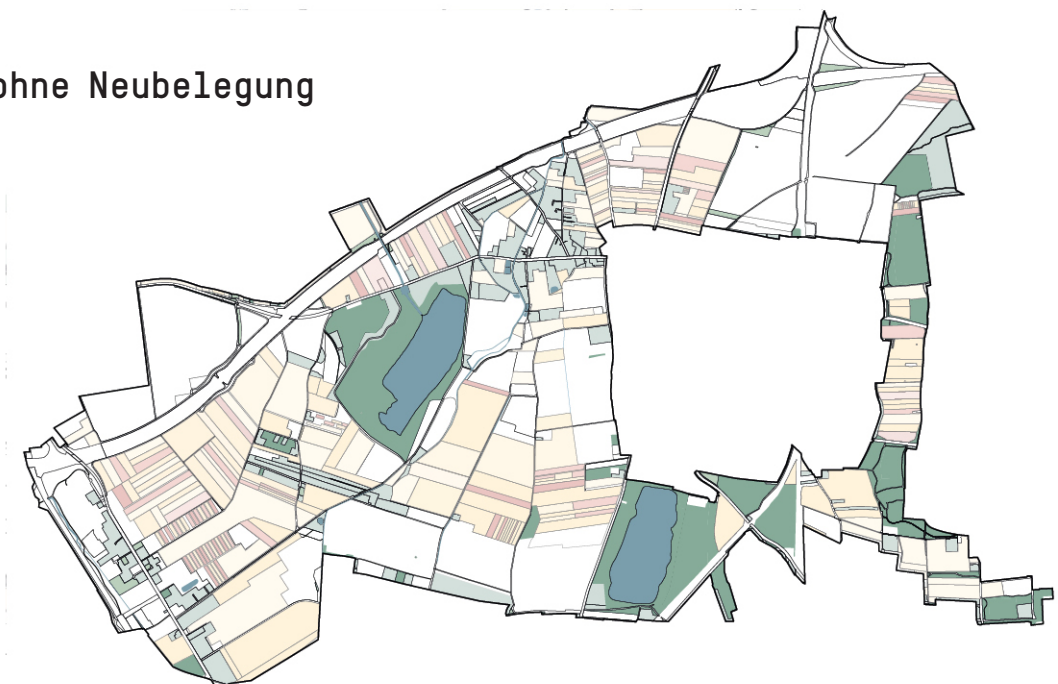


FLÄCHENBELEGUNG/ AUSGLEICH

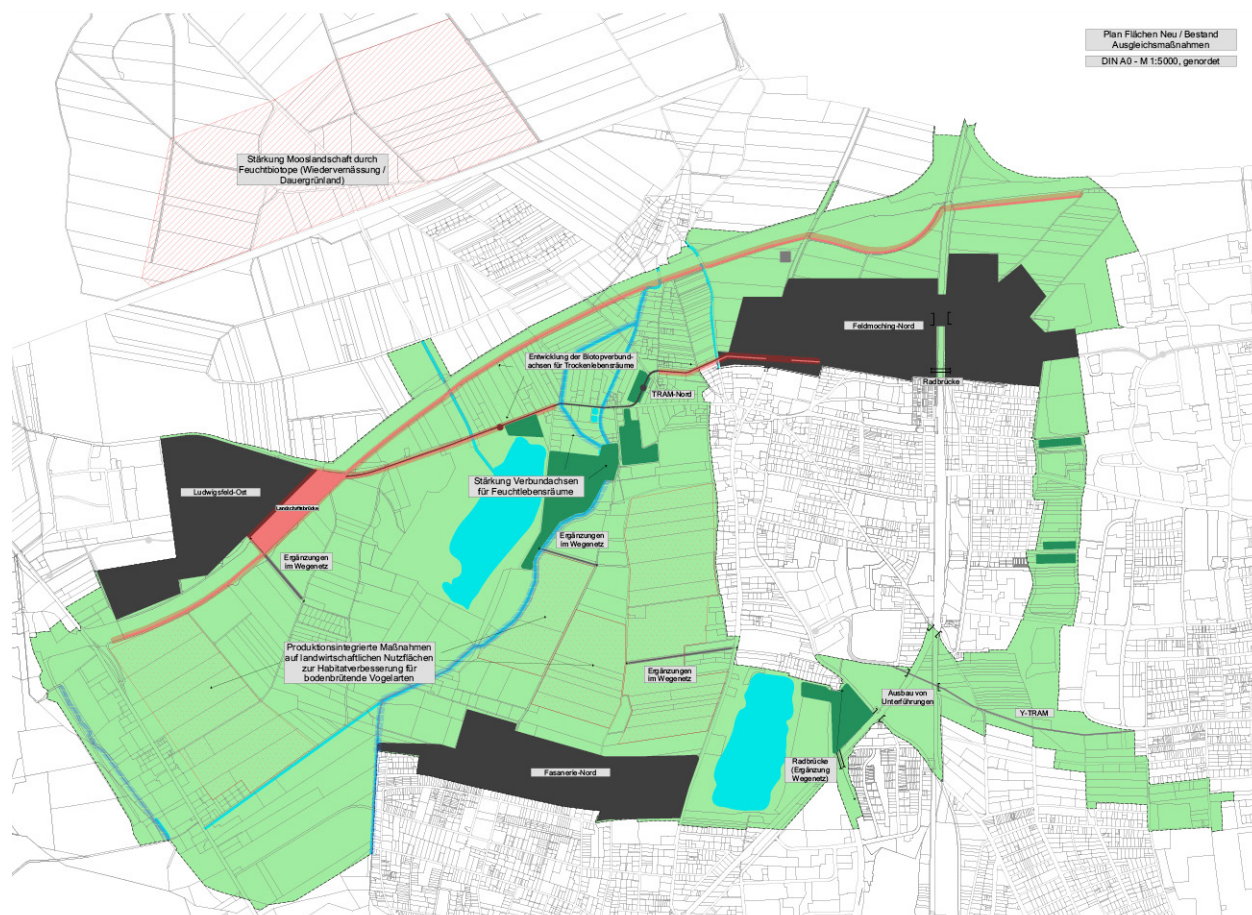
Grünzüge als Ausgleichsflächen



Flächen ohne Neubelegung



FLÄCHENBELEGUNG/ AUSGLEICH



ERLÄUTERUNG ÜBERSCHLÄGIGER KOMPENSATIONSANSATZ

Die angestrebten städtebaulichen Entwicklungen (Bauflächen, Tramlinie, Brückenbauwerk) sind im Sinne des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ als Eingriffe in den Naturhaushalt zu betrachten. Übergeordnetes Ziel ist dabei die Vermeidung von Beeinträchtigungen. In diesem Fall wird den Vermeidungsprinzipien durch die Positionierung und Dimensionierung der Eingriffe auf vorrangig geringwertigen Biotoptypen Rechnung getragen. Außerdem werden § 30-Biotop (Bundesnaturschutzgesetz) sowie die ertragreichen ackerbaulich genutzten Flächen von Bebauung freigehalten und das landschaftstypische Offenland erhalten. Zusätzlich wird die landschaftsbildprägende Pappelallee in den städtebaulichen Entwurf integriert.

Auf Basis der Landnutzungstypen und des Luftbildes werden die Wertigkeiten der verbliebenen betroffenen Biotoptypen abgeschätzt und bilanziert. Die Flächen des Eingriffs werden dabei mit folgenden Wertpunkten abgeschätzt:

2.668.190 WP (Bauflächen) + 43.633 WP (Tram) + 90.000 WP (Olympiabücke)
= 2.801.823 WP (Eingriffsflächenwert)

Durch angewendete Vermeidungsprinzipien, wie flächensparendes Bauen mit hoher Dichte bei gleichzeitiger Durchgrünung der Gebiete, darf der Eingriffsflächenwert um bis zu 20% und um den Faktor der Grundflächenzahl (GRZ) reduziert werden. In diesem Fall wird eine Reduktion von 15% und eine GRZ von 0,7 angenommen.

2.801.823 WP x 15% (pauschaler Reduktionsfaktor) x 0,7 (GRZ)
= 1.667.085 WP (Kompensationsbedarf)

Dieser Kompensationsbedarf wird im Landschaftskonzept und im Entwurf integriert und größtenteils im Planungsgebiet umgesetzt. Die Kompensationsstrategie setzt sich aus vier Leitideen zusammen, die wiederum die Ansätze in den bestehenden Planwerken (insbesondere Landschaftsplan, Landschaftskonzept und Arten- und Biotopschutzprogramm) aufgreift:

1. Entwicklung der Biotopverbundachsen für Trockenlebensräume an den linearen Infrastrukturen durch die Anlage von sonnenexponierten Schotterflächen und Trockenrasenbereichen entlang der Tramachse und der Autobahn auf bisher geringwertigen Biotoptypen (3 WP). Aufwertungspotenzial von durchschnittlich 5 WP pro m² auf zwei Linien (á 4 km x 5 m) mit Trittsteinflächen (5 x 50 m² x 2) auf insgesamt 40.500 m²

40.500 m² x 5 WP/m² (durchschnittliches Aufwertungspotenzial)
= 202.500 WP (Kompensationsmaßnahme: Biotopverbund trocken)

2. Stärkung der Verbundachsen für Feuchtlebensräume entlang des Kalterbachs und Feldmochinger Mühlenbachs durch die Anlage von Ufersäumen und punktuellen Gewässeraufweitung auf bisher geringwertigen Biotoptypen (3 WP). Das Aufwertungspotenzial beträgt durchschnittlich 7 WP pro m² auf einer Länge von 1.000 m (250 m + 200 m + 550 m) auf Flächen, die zum Teil bereits als Ökokonten vorgesehen sind oder im Flächenbesitz der Stadt München sind. Der Saum wird mit einer durchschnittlichen Breite von beidseitig 10 m bilanziert.

1.000 m (Fließstrecken mit erleichtertem Flächenzugriff) x 10 m x 2 x 7 WP/m²
 (durchschnittliches Aufwertungspotenzial)
 = 140.000 WP (Kompensationsmaßnahme: Biotopverbund feucht)

3. Produktionsintegrierte Maßnahmen auf den landwirtschaftlichen Nutzflächen zur Habitatverbesserung für Wiesenvögel (Kiebitz und Feldlerche) durch die Anlage von Blänken, Lerchenfenster, Ackerrandstreifen und Blühstreifen. Um der notwendigen Kooperationsbereitschaft der Flächeneigentümer Rechnung zu tragen, wird statt des theoretischen Aufwertungspotenzials von 2 WP pro m² vereinfachend von 0,5 WP pro m² geeignet Ackerflächen ausgegangen.

(715.000 m²(feuchte Ackerstandorte für den Kiebitz) + 900.000 m² (trockener Ackerstandorte für die Feldlerche)) x 0,5 WP/m² (durchschnittliches Aufwertungspotenzial)
 = 807.500 WP (Kompensationsmaßnahme: Produktionsintegrierte Maßnahmen)

4. Stärkung der Mooslandschaft durch Feuchtbiotop mit Schwerpunkten in den Ökokonten im Bereich des Schwarzhölzl durch breitere Ufersäume, Umwandlung von Flächen in feuchtes Dauergrünland und Wiedervernässung der Niedermoorflächen. Nach den Kompensationsleitideen 1-3 verbleibt ein Kompensationsbedarf von 517.085 WP. Diese werden durch Aufwertungen auf den Ackerstandorten nördlich des Würmkanals entlang des Saulbachs und Kalterbachs realisiert. Analog zur Leitidee 2 wird ein durchschnittliches Aufwertungspotenzial von 7 WP pro m² angenommen. Bei Ausbildung eines 20 m breiten Uferstreifens mit Feuchtbiotopen resultiert daraus:

(2.000 m (Fließstrecke mit einseitigem Aufwertungspotenzial) x 2 x 20 m + 350 m (Fließstrecke mit beidseitigem Aufwertungspotenzial) x 20 m) x 7 WP/m² (durchschnittliches Aufwertungspotenzial)
 = 609.000 WP (Kompensationsmaßnahme: Stärkung der Mooslandschaft)

Zusammenfassend lässt sich die Bilanz wie folgt darstellen:

Eingriffsflächenwert	2.801.823 WP
Kompensationsbedarf	1.667.085 WP
Kompensationsmaßnahme 1: Biotopverbund trocken	202.500 WP
Kompensationsmaßnahme 2: Biotopverbund feucht	140.000 WP
Kompensationsmaßnahme 3: Produktionsintegrierte Maßnahmen	807.500 WP
Kompensationsmaßnahme 4: Stärkung der Mooslandschaft	609.000 WP
Summe Kompensationsmaßnahmen	1.667.085 WP > 1.759.000 WP

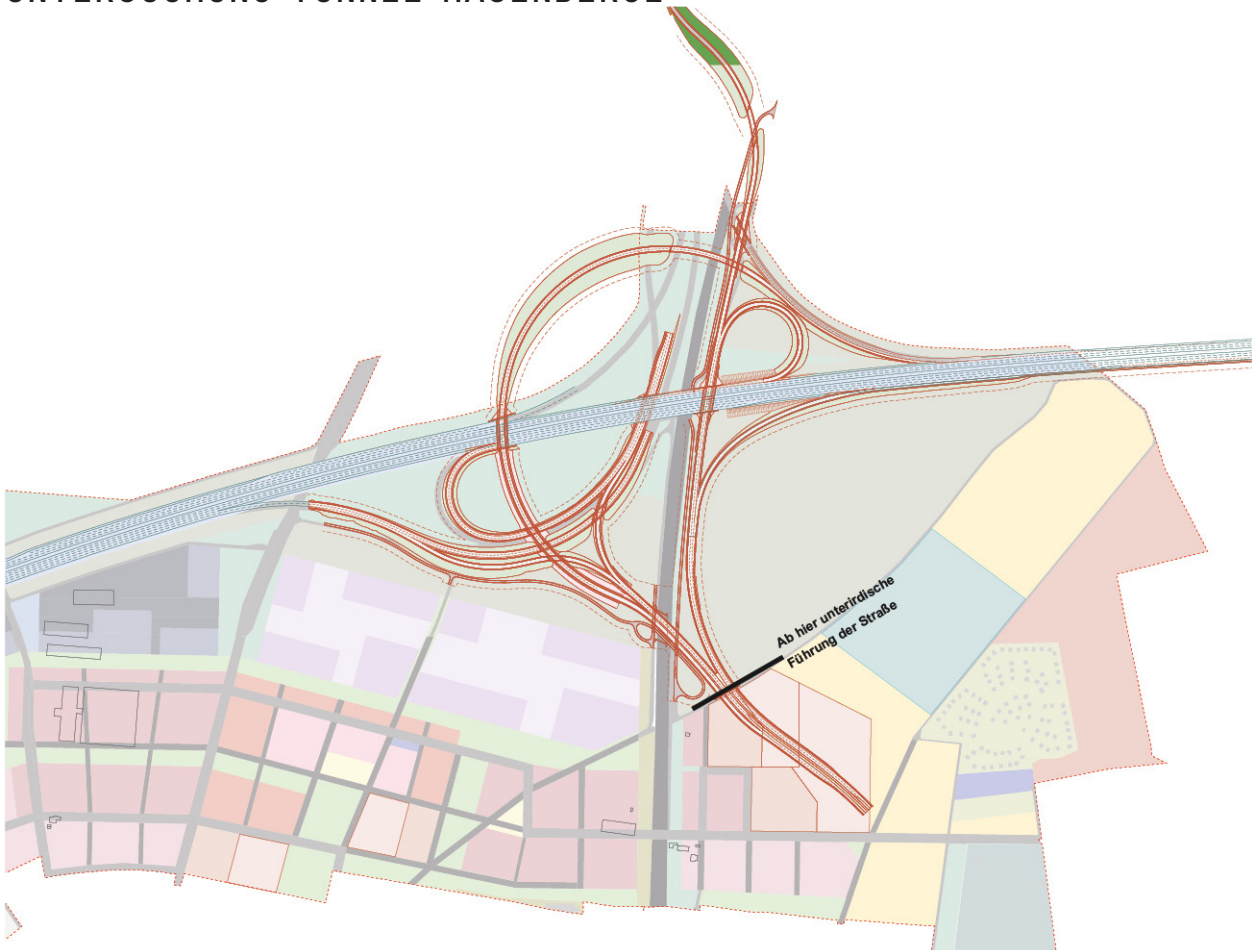
Die Eingriffsbilanz ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen positiv.

Weitere Schutzgüter und das Landschaftsbild sind unter Berücksichtigung der Vermeidungsprinzipien nicht in erheblichem Maße betroffen, sodass diese gemäß dem Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ durch die Bilanzierung der Biotoptypen bereits berücksichtigt sind.

Zusätzlich zur Eingriffsregelung sind überschlüssig auch der spezielle Artenschutz und die Kohärenz der Natura 2000 Schutzgebietskulisse betrachtet worden. In Bezug auf den Artenschutz sind dabei die Vorkommen der Wiesenvögel Kiebitz, Schafstelze und Feldlerche von Belang. Diese sind vor allem nördlich der Autobahn anzutreffen, aber es gibt auch Vorkommen südlich der Autobahn in den feuchten Ackerstandorten nordwestlich der Fasanerie. Um artenschutzrechtliche Probleme auf späteren Konkretisierungsebenen zu umgehen, werden im Entwurf großflächige Offenlandsysteme erhalten und die Scheuchwirkung durch vertikale Strukturen minimal gehalten. Der Kaltenbach zentral im Gebiet ist als Natura 2000 Gebiet geschützt. Die Schutzziele des Gebietes sind verschiedene Lebensraumtypen, Tagfalter und Libellen. Auf Basis des derzeitigen Konkretisierungsgrades der Planung ist nicht von einer Beeinträchtigung der Schutzziele durch die Siedlungserweiterungsflächen auszugehen. Durch die geplante Querung des Kalterbachs mit der neuen Tramlinie ist davon auszugehen, dass in dem Zuge zu einer FFH-Verträglichkeitsprüfung notwendig ist. In der Ausgestaltung der Querung sind entsprechend die Belange des FFH-Gebietes zu berücksichtigen und entwurflich zu integrieren.

ARBEIT 5: STADTLANDAKROBATEN

GRAFIK ZUM UMGANG MIT DER LAUFENDEN ALTERNATIVEN- UNTERSUCHUNG TUNNEL HASENBERGL



VISUALISIERUNG

