

## Beschlussvorlage

Bauverwaltung / Dagmar Leiter

Erstellungsdatum: 29.03.2022

### Stadtentwicklungsplan 2040 der Landeshauptstadt München; Möglichkeit der Stellungnahme

#### I. Vortrag

Mit E-Mail vom 28.03.2022 weist die Landeshauptstadt München auf den Online-Dialog zum neuen Stadtentwicklungskonzept STEP 2040 hin, wo sich alle in den nächsten zwei Wochen mit konkreten Maßnahmen zu den Themenfeldern Grün- und Freiräume, Mobilität, Siedlungsentwicklung / Wohnquartiere, Klimaanpassung, Klimaneutralität und Region beteiligen können. Es besteht die Möglichkeit einer Stellungnahme.

#### Freiraumgestaltung:

[...]

##### Freiräume von der Innenstadt bis in den Grüngürtel stärken und vernetzen

Parks, Grünanlagen und Freiräume werden ergänzt und entwickelt – und das nicht nur in der Kernstadt, sondern auch bis in den Grüngürtel hinein. Möglich wird das, indem vorhandene Flächen miteinander vernetzt werden.

Es entsteht ein differenziertes Netz aus Parkmeilen und Freiraumachsen, das die städtischen Quartiere mit den Landschaftsräumen der Region verbindet. Wege machen das grüne Netz erlebbar. Die Parkmeilen laden zu Freizeit und Erholung ein, sie werden offengehalten und gliedern die Stadt. Gleichzeitig sind sie wichtige Korridore für den Luftaustausch und tragen zum Biotopverbund bei.

##### Grüngürtel gemeinsam mit der Region weiterentwickeln

Der Grüngürtel wird vor allem land- und forstwirtschaftlich genutzt und reicht vom Stadtrand bis in die Region. Er ist ein wichtiger Lebens- und Ausgleichsraum für Mensch und Natur. Dabei geht es nicht nur um Freizeit und Erholung oder die Biodiversität. Der Grüngürtel erfüllt auch verschiedene ökologische Leistungen wie zum Beispiel für den Wasser- und Klimahaushalt. Seine Kaltluftschneisen sind entscheidend für ein ausgeglichenes Stadtklima.

Deshalb werden die Landschaftsräume des Grüngürtels gesichert und zu einem durchgängigen Freiraumverbund weiterentwickelt. Besonderes Augenmerk liegt auf der Umgebung bestehender und neuer Siedlungsgebiete am Stadtrand, wo unterschiedliche Interessen aufeinandertreffen und gemanagt werden müssen.

In den formellen Planungsverfahren der Landeshauptstadt München werden die Instrumente der Freiraumentwicklung, etwa die Regionalen Grünzüge, die im Flächennutzungsplan verankerten landschaftsplanerischen Ziele oder die Möglichkeiten der Unterschutzstellung von Gebieten nach dem Naturschutzrecht konsequent eingesetzt. Darüber hinaus tragen informelle Planungen und Aktivitäten dazu bei, den Grüngürtel als Lebens-, Erholungs- und Produktionsraum für regionale Lebensmittel zu stärken. Es gibt verschiedene interkommunale Landschaftsprojekte und mittelfristig sollen Regionalparks etabliert werden.

#### IN BEZUG AUF FELDKIRCHEN:

Im Gemeindegebiet Feldkirchen sind die vorhandenen Wegebeziehungen übernommen worden. Zudem zieht sich der Radring durch die Region. Die weiteren Freiflächen werden als Schutzgebiet nach Naturschutzrecht dargestellt. Hierbei handelt es sich um den Regionalen Grünzug.

#### Mobilität:

Die Zahl der Menschen, die für Arbeit, Ausbildung, Freizeit oder Einkäufe in der Metropolregion München pendeln, steigt. Sie alle müssen gut von A nach B kommen und Zugang zu einer uneingeschränkten, barrierefreien, bezahlbaren Mobilität haben. Für neue Straßen und Trassen gibt es kaum noch Raum. Deshalb braucht München deutlich platzsparendere und effizientere Angebote.

Im Münchner Stadtgebiet sollen bis 2025 möglichst 80 Prozent des Verkehrs mit abgasfreien Kraftfahrzeugen, dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zu Fuß oder auf dem Fahrrad bewältigt

werden. Emissionsfreie, innovative Verkehrsmittel, die optimal ineinandergreifen, werden die Mobilität von morgen prägen und erleichtern den Verzicht aufs eigene Auto. Durch den Wegfall von Autospuren und Parkplätzen entstehen neue Freiräume.

Politische und gesetzliche Anforderungen an die Inklusion, die städtischen Ziele zu einer möglichst hohen Verkehrssicherheit („Vision Zero“) und der technologische Fortschritt (Digitalisierung, Vernetzung) fließen hier ein.

Die Herausforderungen machen nicht vor der Stadtgrenze Halt. Deshalb gelingt die Verkehrswende nur gemeinsam mit der Region.

### **ÖV-Netz großflächig ausbauen**

Der ÖPNV ist das Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität. Das Angebot soll massiv ausgebaut werden – durch neue Busspuren, U-Bahn-, S-Bahn- und Tramlinien, Taktverdichtungen, mehr Zuverlässigkeit und Komfort. Dort, wo die Stadt nicht selbst zuständig ist, setzt sie sich für ein besseres Angebot ein. Im Stadtgebiet entstehen zusätzliche Regionalbahnhöfe. Das bestehende Netz wird durch Tangenten dezentralisiert und, soweit sinnvoll, durch innovative Verkehrsmittel ergänzt. So können auch die „erste“ und „letzte Meile“ gut überwunden werden. Die Landeshauptstadt München greift Innovationen auf, plant vorausschauend und ist offen für Trends.

### **Nahmobilität in den Quartieren stärken**

[...]

Der öffentliche Raum wird zugunsten von Fußgänger\*innen, Radfahrenden und öffentlichen Verkehrsmitteln neu aufgeteilt. Durch neue Parkregelungen, weniger Stellplätze, verkehrsberuhigte Zonen und nachhaltige Logistikkonzepte wird der Autoverkehr in der Altstadt und der Innenstadt reduziert. Der freiwerdende Raum wird den Grün- und Freiräumen zugeschlagen, die Aufenthaltsqualität steigt.

### **Radverkehr stärken**

[...]

Weitere Maßnahmen folgen, um das Straßennetz deutlich fahrradfreundlicher zu gestalten. An wichtigen Straßen entstehen große Fahrradparkanlagen. Umfassende Service- und Dienstleistungsangebote stärken das Rad als Alltagsverkehrsmittel.

### **Engagement für starke Verbindungen in die Stadtregion**

Das monozentral ausgerichtete S-Bahnnetz wird durch tangentielle Verbindungen verstärkt. Das Pendeln zwischen Stadt und Region wird erleichtert: Attraktive und sicherere Radschnellverbindungen zu Zielen außerhalb Münchens werden massiv gestärkt.

An den Autobahnen und Haupteinfahrstraßen sollen vor den Toren der Stadt moderne Park&Ride-Anlagen und „Mobilitätshubs“ entstehen. Von dort aus können Expressbusse auf gesonderten Fahrstreifen ohne Stau und Zeitverlust in die Innenstadt weiterfahren. Der Besetzungsgrad von ein- und auspendelnden Autos kann erhöht werden, indem die Busspuren von Fahrzeugen mit mehreren Insassen mitbenutzt werden dürfen. Diese „High-occupancy vehicle lanes“ tragen im Ausland bereits erfolgreich zur Verringerung des Autoverkehrs bei.

Für die „erste“ und „letzte Meile“ von und zu ÖPNV-Haltestellen werden mehr Sharing- und On-Demand-Dienste bereitgestellt, zum Beispiel Rufbusse. Mit all diesen Maßnahmen wird der Autopendelverkehr reduziert.

### **Vermeidbaren Autoverkehr reduzieren**

Der Kfz-Verkehr wird auf das Notwendigste reduziert und der Straßenraum neu geordnet. Der „systemrelevante“ Verkehr, wie Rettungsdienst, Ver- und Entsorgung sowie Wirtschaftsverkehr, hat oberste Priorität und erhält Vorrang. Das Parken wird durch Gebühren und innovative Parkleitsysteme effizient, ressourcenschonend und platzsparend organisiert. Carsharing-Angebote werden in allen Stadtteilen massiv gesteigert. Effiziente, intelligente City-Logistikkonzepte gestalten den Liefer- und Ladeverkehr verträglich.

### **IN BEZUG AUF FELDKIRCHEN:**

Es ist die S-Bahn Erweiterung als Idee mit eingezeichnet. Ebenso die Radschnellwegverbindung wird über Feldkirchen dargestellt. In den Nachbargemeinde Haar wird eine Tramlinie „Wasserburger Landstraße“ geplant sowie die Idee eines Radschnellverbindungsnetzes entwickelt. Ebenso soll nach Aschheim eine Tramlinie gezogen werden.

### **Stadtentwicklung:**

[...]

Im größeren Stil kann Wohnraum nur noch am Stadtrand, durch die maßvolle Nachverdichtung bestehender Siedlungen oder mehr Nutzungsmischung in Gewerbegebieten entstehen – immer einhergehend mit einem starken öffentlichen Nahverkehr. Am Stadtrand gibt es noch einige wenige freie Entwicklungsflächen, zum Beispiel im Münchner Westen, Nordosten oder Norden. Wird dort gebaut, muss das im Einklang mit den Natur- und Landschaftsräumen geschehen. Die Quartiere selbst haben kurze Wege. Sie werden grün, klimaneutral, mit innovativen Mobilitätskonzepten, multifunktional und sozial gemischt gestaltet. Mischung und Vielfalt werden auch in den Bestandsgebieten großgeschrieben, die sich zu gemischten urbanen Quartieren weiterentwickeln. Gleichzeitig steht das Bewahren der Qualitäten immer im Fokus: Das was „typisch München“ ist, soll auch „typisch München“ bleiben.

[...]

#### **IN BEZUG AUF FELDKIRCHEN:**

Im Münchner Nordosten ist die Entwicklung eines neuen Stadtteil- und Quartierszentrum geplant. Hier soll ein urbanes, sozial gemischtes und klimaneutrales Quartier entstehen. In der Messestadt Riem sind große Planungen und Projekte im Wohnungsbau angedacht. Ebenso soll hier der Fokus auf soziale Quartiersentwicklung gelegt werden. Ebenso soll an der Gemeindegrenze zu Feldkirchen bezahlbarer und geförderter Wohnungsbau erhalten und geschaffen werden. Auf dieser Karte wird wiederum für Feldkirchen die Idee der ÖPNV-Entwicklung S-Bahnerweiterung dargestellt.

#### **Klimaanpassung:**

Der Klimawandel schreitet voran – seine Folgen sind auch in München spürbar: Seit den 1960er Jahren sind die Temperaturen deutlich angestiegen. Es gibt mehr Sommertage mit über 30 Grad Celsius und mehr tropische Nächte, in denen es mindestens 20 Grad hat. 2018 war das bislang wärmste Jahr – mit 11,4 Grad war es 1,9 Grad wärmer als der langjährige Durchschnitt (1971 bis 2000). Hinzu kommen längere Trockenphasen auf der einen und mehr Starkregenfälle auf der anderen Seite, die zu Überflutungen führen können. Als Großstadt ist München von den höheren Temperaturen deutlich stärker betroffen als die Region – die dicht bebaute Stadt wird zur Wärmeinsel. München muss auf diese Veränderungen reagieren, um widerstandsfähig zu sein. Viele Maßnahmen der Klimaanpassung setzen an der „Grünen“ und „Blauen Infrastruktur“ an. Damit sind Grünräume wie Flussläufe, Parks und landwirtschaftliche Nutzflächen, aber auch bepflanzte Fassaden und Dächer sowie Wasserflächen gemeint, die in die Planung integriert werden – Flächen zur Versickerung, Verdunstung, zur Speicherung und Ableitung von Regenwasser, aber auch solche, die kühle Luft produzieren.

#### **Ziele, Strategien und Maßnahmen**

##### **Klimaresiliente Siedlungs- und Landschaftsräume erhalten und entwickeln**

[...]

Weniger dicht bebaute Quartiere weisen aufgrund ihrer aufgelockerten Bebauung und ihrer Nähe zu Kaltluft-Entstehungsgebieten meist eine gute bioklimatische Situation auf. Diese soll erhalten bleiben, indem die Neuversiegelung minimiert und die Wirkungsbereiche lokaler Kaltluftströmungen gestärkt werden.

[...]

##### **Luftaustausch und Abkühlung sicherstellen**

Wenn die Temperaturen steigen, sind Durchlüftung und Kühlung besonders wichtig. Hier übernehmen die großen zusammenhängenden Grünflächen in der Region eine wichtige Rolle, insbesondere die regionalen Grünzüge. Sie produzieren kühle und saubere Luft. Deshalb sollen sie als Kaltluftentstehungsgebiete gesichert und weiterentwickelt werden. Aber auch kleinere Grünflächen und Parks direkt im Quartier sind gut fürs Stadtklima. Hier spenden Bäume Schatten und Wasserflächen haben eine kühlende Wirkung.

Elementar für den Luftaustausch sind Kaltluftleitbahnen, die die kühlere Luft aus dem Umland in die Stadt bringen. Neue Quartiere müssen so geplant werden, dass sie diesen Bahnen Platz lassen, um ihre kühlende Wirkung zu entfalten, zum Beispiel durch eine offene Anordnung von Gebäuden.

Während Kaltluftleitbahnen vor allem bei sommerlichen, windstillen Temperaturen wichtig sind, können bei bestimmten Wetterlagen auch übergeordnete Luftaustauschbahnen zu einer Durchlüftung der Quartiere beitragen. Diese Ventilationsbahnen und Flächen mit Luftaustauschpotenzial gilt es zu sichern. Im Vergleich zu offenen Wiesen liefern Wälder weniger Kaltluft. Sie sind dennoch nicht nur ein schattiger Erholungsraum, sondern filtern auch die Luft, produzieren Sauerstoff und binden große Mengen an schädlichem Kohlendioxid. Deshalb müssen auch Wälder klimaresilient entwickelt werden. Um für den Klimawandel gewappnet zu sein, braucht es widerstandsfähige Mischwälder.

### **IN BEZUG AUF FELDKIRCHEN:**

Feldkirchen ist in der Darstellung als Ausgangspunkt für die zu sichernde Kaltluftleitbahn für den Osten Münchens dargestellt. Zudem ist der Regionale Grünzug aufgenommen.

### **Klimaneutralität:**

München hat im Dezember 2019 den Klimanotstand ausgerufen und sich das ambitionierte Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu sein. Die Landeshauptstadt hat ein großes Maßnahmenpaket geschnürt, um den Kohlendioxid-Ausstoß zu reduzieren. Damit das gelingt, ist auch jede\*r Einzelne gefragt. Energiebedarf senken, Energieeffizienz steigern, erneuerbare Energien ausbauen: Dieser „energetische Dreisprung“ bestimmt das Handeln der Stadt nicht nur bei der Planung neuer Quartiere, sondern auch bei Sanierungen im Bestand. Ältere Siedlungen werden sozialverträglich modernisiert, neue Gebäude im Plus-Energie-Standard errichtet. Mehr Haushalte werden an das Fernwärmenetz angeschlossen, das sich vorwiegend aus Tiefengeothermie speist. Als Energieträger ausgebaut werden auch oberflächennahe Geothermie aus Grundwasser, Solarthermie und Photovoltaik.

[...]

### **Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen nutzen und ausbauen**

München hat eines der größten Fernwärmenetze Europas. Bis 2035 soll unser Fernwärmebedarf weitgehend aus Tiefengeothermie gedeckt werden: 2.000 bis 3.000 Meter unter uns liegt ein gewaltiges Vorkommen aus 80 bis 100 Grad heißem Wasser, aus dem sich diese fast unerschöpfliche und nahezu CO<sub>2</sub>-freie Energiequelle speist. Die Zahl der Geothermieanlagen wird stetig erhöht. Auch das Fernkältenetz wird sukzessive erweitert. Fernkälte ist vor allem in gewerblich und industriell genutzten Gebäuden sehr effizient. Außerhalb der Fernwärmeversorgungsgebiete wird die Umstellung auf Photovoltaik, Solarthermie und oberflächennahe Geothermie aus Grundwasser vorangetrieben. Vereinzelt gibt es Wasserkraftanlagen und Windräder. Die Bereitstellung erneuerbar erzeugten Stroms erhöht sich in München ständig. Bis 2025 wird der komplette Strombedarf aus erneuerbaren Quellen verfügbar sein.

### **IN BEZUG AUF FELDKIRCHEN:**

Die Plandarstellung bezieht sich mit Ausnahme vom HKW Nord in Unterföhring und einem Bereich im Südwesten der Stadt auf das Stadtgebiet München. Im Messegebiet Riem ist zudem eine Tiefengeothermie angedacht.

### **Karte Region:**

München und die Region sind ein gemeinsamer Lebens- und Wirtschaftsraum. Knapp drei Millionen Menschen leben hier – etwa die Hälfte von ihnen in der Landeshauptstadt. Sowohl in der Stadt als auch in der Region gibt es renommierte Unternehmen, eine hervorragende Infrastruktur, Universitäten und Forschungsinstitute. Längst finden Wohnen, Arbeiten und Freizeit überall in der Stadtregion statt. Die dynamische Bevölkerungsentwicklung betrifft alle Städte und Gemeinden gleichermaßen. Wichtige Zukunftsaufgaben, wie das Schaffen von Wohnungen, bessere Mobilitätsangebote und die Nutzung und Entwicklung von Freiräumen, können nur gemeinsam gelöst werden. Deshalb setzt die Landeshauptstadt München auf eine kooperative Regionalplanung und ist in zahlreichen Vereinen und Initiativen aktiv. Neben der Siedlungsentwicklung liegt ein Schwerpunkt auf der gemeinsamen Landschafts- und Freiraumentwicklung. Eine auf zehn Jahre angelegte Internationale Bauausstellung soll Möglichkeiten aufzeigen, wie die Mobilität in Stadt und Region durch innovative Projekte und Ideen verbessert werden kann.

### **Ziele, Strategien und Maßnahmen**

#### **Stadtregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln**

Der Grüngürtel verknüpft München mit der Region. Er ist für das Klima, aber auch als Erholungsraum sowie für Flora und Fauna enorm wichtig. Deshalb sollen seine Landschaften gesichert, gestärkt und schrittweise zu interkommunalen Regionalparks weiterentwickelt werden, die von den Menschen positiv erlebt werden. In interkommunalen Landschaftsprojekten werden neue Herangehensweisen und Instrumente erprobt. Geeignete Organisationsstrukturen sollen entwickelt und ausgebaut werden, um den Grüngürtel als gemeinsame „Grüne Infrastruktur“ in Wert zu setzen. Die regionalen Grünzüge sollen als Rückgrat stadtreionaler Freiräume gestärkt und gesichert werden. Sie werden bei allen Planungen konsequent beachtet.

#### **Nachhaltige, integrierte und regional abgestimmte Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumentwicklung**

Die Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumentwicklung am Stadtrand ist nachhaltig, integriert und mit der

Region abgestimmt. Neue Siedlungsgebiete werden vor allem entlang der S-Bahn-Trassen entwickelt. Dabei wird besonderes Augenmerk auf Freiräume und Landschaften gelegt.

### **ÖV-Ausbau in der Stadtregion unterstützen**

Der öffentliche Nahverkehr wird über die Grenzen der Region hinaus massiv ausgebaut. Basierend auf dem bestehenden Busring soll ein S-Bahn- beziehungsweise Regionalbahnring um die Stadt herum entwickelt und gebaut werden. Hinzu kommen neue, leistungsfähige Tangentialverbindungen am Stadtrand. Das Münchner U-Bahn- und Tramnetz wird, wo sinnvoll, verlängert. An geeigneten Stellen werden sogenannte Mobilitätsdrehscheiben und Park&Ride-Mobilitätshubs eingerichtet. Sie bündeln den individuellen Pendlerverkehr und ermöglichen ein leichtes Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr. Zur besseren Zusammenarbeit der städtischen und regionalen Partner soll eine regionale Verkehrsinfrastrukturgesellschaft gegründet werden, die sich um den Ausbau und die Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region kümmert. Auf den Autobahnen soll ein effizientes System von Expressbuslinien etabliert werden.

### **Die Internationale Bauausstellung als Impulsgeberin**

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen mit einer klimagerechten Siedlungs- und Freiraumentwicklung in Einklang bringen – das ist das Ziel der Internationalen Bauausstellung (IBA) für die Metropolregion München. Die IBA lädt Kommunen und Akteur\*innen ein, in einem zehnjährigen Zukunftsprozess zu zeigen, wie das Mobilitätsgeschehen in der Region mit den Werkzeugen der Stadt- und Raumentwicklung positiv beeinflusst werden kann. Die regionale Zusammenarbeit wird dadurch weiter gefestigt und eine neue Mobilitätskultur durch innovative Pilotprojekte vorangetrieben. In der gesamten Metropolregion entstehen neue Räume der Mobilität, die eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität zum Ziel haben.

### **Neue regionale Entscheidungsstrukturen**

Ein von den Städten und Gemeinden legitimates, interkommunales Gremium soll die Siedlungs-, Gewerbe-, Freiraum-, Landschafts- und Mobilitätsentwicklung in München und der Region koordinieren und planen. Es unterstützt die Kommunen in ihren Planungen vor Ort und koordiniert deren Aktivitäten im regionalen Kontext. Das Gremium ist der zentrale Baustein einer gemeinsamen, nachhaltigen, starken und gut vernetzten Metropolregion.

### **Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen**

Nicht jede Kommune im Ballungsraum München profitiert gleichermaßen von Dynamik und Entwicklung – für manche Gemeinden bringt dies eher Herausforderungen als Vorteile mit sich. Deshalb muss es einen gerechten Ausgleich von Lasten und Nutzen zwischen den Kommunen geben. Nur durch ausgleichsorientierte Planungen und Maßnahmen sowie einen passgenauen Flächenerwerb vor Ort können Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie Infrastrukturen effizient, resilient, ressourcen- und klimaschonend entwickelt werden.

### **IN BEZUG AUF FELDKIRCHEN:**

Feldkirchen als Entwicklungskorridor entlang der ÖV-Achse mit Aschheim, Kirchheim, Poing und Markt Schwaben und am Ausbaustrang der S-Bahnlinie wird mit hoher Landschafts-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung dargestellt. Die Gemeinde Feldkirchen liegt im Regionalen Grünzug und im Grüngürtel. Dieser soll als durchgängiger Freiraum gesichert, gestärkt und weiterentwickelt werden.

### **Mögliche Punkte für eine Stellungnahme:**

#### **Freiraumgestaltung:**

Von der Gemeinde Feldkirchen wird die systematische Vernetzung der Freiräume positiv gesehen. Um diese Vernetzung zielführend zu realisieren, sind interkommunale Projekte zu begrüßen. In der Gemeinde Feldkirchen werden aktuell Planungen zur Erweiterung der bestehenden Naherholungsflächen entlang des Heimstettner Sees in Erwägung gezogen. An einem interkommunalen Austausch ist die Gemeinde interessiert.

#### **Mobilität:**

Der Wandel der Mobilität ist ein zentraler gesellschaftlicher Punkt, welcher den Weg zu einer klimaneutralen Metropolregion unterstützen kann. Je mehr Menschen auf den ÖPNV oder aufs (Elektro-) Fahrrad umsteigen, desto einfacher lassen sich verkehrliche und ökologische Probleme lösen. Hierfür ist ein niederschwelliges Angebot mit einer hohen Taktfrequenz im ÖPNV notwendig. Außerdem sind die infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu schaffen, die das Fahrradfahren in die Stadt und ins Umland

attraktiv machen. Dazu gehören breite und sichere Radwege, die Einrichtung einer Grünen Welle für Radfahrer\*innen, sowie viele, sichere Fahrradabstellmöglichkeiten an hochfrequentierten Knotenpunkten zum ÖPNV.

Die Gemeinde Feldkirchen steht der Idee einer Erweiterung der S-Bahnlinie jedoch kritisch gegenüber. Da diese Linie künftig die Landschaft, die als durchgängiger Freiraum gestaltet und gesichert werden soll durchschneidet. Demnach ist eine kurz- bis mittelfristige Umsetzbarkeit nicht realisierbar.

Die Umsetzung einer Radschnellverbindung entlang dieser Route könnte ebenfalls in Richtung Innenstadt viele Bürger\*innen dazu bewegen, aufs Fahrrad umzusteigen. Tangentiale Busverbindungen sind vom MVV zur Fahrplanänderung am 12.12.2021 durch Expressbusverbindungen in Betrieb genommen worden. Aus Sicht der Gemeinde Feldkirchen tragen diese aktiv zu einer Verkehrswende bei. Diese sollten ebenfalls in dem Plan zur Mobilität aufgenommen werden. Weiter könnten tangentielle Radschnellwegverbindungen als Zielformulierung über die Landkreisgemeinden hinweg dargestellt werden. Die Gemeinde Feldkirchen würde dies entsprechend begrüßen.

### **Stadtentwicklung:**

Die Schaffung von Wohnraum und Nachverdichtung ist ein weiteres wichtiges Thema, welches im STEP2040 aufgegriffen wird. Die Problematiken aus dem Wohnraummangel in der Stadt wirken auch auf die Nachbargemeinden. Besonders die Schaffung von sozialgebundenem Wohnraum ist wichtig. Positiv herauszuheben ist das Ziel, weiterhin solchen zu schaffen und zu erhalten.

Auch die Gemeinde Feldkirchen versucht ihren Beitrag dazu zu leisten. Zu einer Nachverdichtung, einem Mehr an Wohnen und Gewerbe, gehört ebenfalls der Ausbau der sozialen und technischen Infrastruktur durch die Landeshauptstadt München selbst dazu. Vor diesem beschriebenen Vorschlag profitieren hauptsächlich die Münchner\*innen und die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Feldkirchen.

### **Klimaanpassung:**

Die Gemeinde Feldkirchen ist sich um die Wichtigkeit ihrer Lage direkt an der Stadtgrenze in der Kaltluftleitbahn bewusst. Zukünftige Projekte der Gemeinde und Grundstückseigentümer\*innen sollten daher ebenfalls in interkommunaler Zusammenarbeit umgesetzt werden, damit neben den privaten Belangen auch die Belange der Landeshauptstadt München berücksichtigt werden können.

### **Klimaneutralität:**

Das formulierte Ziel ist positiv zu bewerten. Jedoch erweckt die Darstellung auf der Karte den Anschein, dass die Probleme an der Stadtgrenze aufhören und im Umland das Paradies wartet. Hier ist jedoch mindestens genauso viel Arbeit notwendig, wenn nicht sogar noch mehr. Die Anpassung an den Klimawandel und die Klimaneutralität ist neben der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum eine der aktuell größten gesellschaftlichen Problemstellungen. In diesem Punkt hat das STEP weitere Potentiale, die noch zu betrachten sind.

Großflächige Fernwärmestrukturen sind in Feldkirchen beispielsweise bald an ihrer Belastungsgrenze angekommen. Jedoch lässt sich eine neue Bohrung nur schwer realisieren. Wie es der Karte zu entnehmen ist, sollen bis zur Stadtgrenze die Baugebiete der Stadt an die neue Geothermie angeschlossen werden. Eine gemeinsame Untersuchung der Gemeinde Feldkirchen und der Stadtwerke München diese Netze zu verbinden sollte hier angestrebt werden. Weiter gibt es entlang der Autobahntrassen Potentiale für PV-Freiflächenanlagen.

### **Karte Region:**

Die geplante Internationale Bauausstellung (IBA) ist aus Sicht der Gemeinde Feldkirchen ein geeignetes Mittel die Stadtentwicklung neu zu denken. Auch als kleine Gemeinde im Landkreis München möchten wir hierzu unseren Beitrag leisten. Gerne möchten wir uns mit konkreten Gebietsentwicklungen einbringen. Problematisch sieht die Gemeinde Feldkirchen die Konzentration der dargestellten Entwicklungen entlang der schienengebundenen Infrastruktur. Schneller Ausbau der Fahrradinfrastruktur in die Stadtgebiete bzw. an frequentierte Knotenpunkte sind elementar, um die Mobilitätswende voranzubringen.

## **II. Beschlussempfehlung**

Die Verwaltung und der Erste Bürgermeister werden beauftragt eine Stellungnahme entsprechend der im Sachverhalt dargestellten Punkte dem Landratsamt zur Kenntnisnahme sowie der Landeshauptstadt München zu übermitteln.