

Vorlage Nr.: 2-BV/272/2021  
Status: öffentlich  
Geschäftsbereich: Bauverwaltung  
Datum: 10.12.2021  
Verfasser:

---

## **Stellungnahme der Stadt Garching zum Stadtentwicklungsplan 2040 der Landeshauptstadt München**

---

Beratungsfolge:

Datum Gremium

13.01.2022 Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

---

### **I. SACHVORTRAG:**

Die Kommunen des Landkreises München haben sich darauf verständigt, eine gemeinsame Stellungnahme gegenüber der Landeshauptstadt München zum Stadtentwicklungskonzept abzugeben. Die Stadt München hat hierzu eine Frist bis zum 31.01.2022 gesetzt.

Aus Sicht der Stadt Garching sollten folgende Punkte in die Stellungnahme einfließen:

#### **Radverkehr stärken**

##### **Radwegverbindungen zwischen München und Garching**

###### **Entlang St2350**

Die Strecke entlang der St2350 zwischen Garching und München, wird von der Stadt Garching als wichtige Radwegeverbindung gesehen. Als direkte Verbindung von den Studentenwohnheimen im Münchener Norden und der TU München in Garching, sowie als geradlinige Strecke für Berufspendler. Der derzeitige Ausbau ist unzureichend. Seit dem Frühjahr 2017 hat sich die Stadt Garching zum Ziel gesetzt, den Ausbau der Radwegeverbindung zu erreichen. In der Zwischenzeit wurden vom Baureferat 2 Machbarkeitsstudien durchgeführt. Die Stadt Garching hatte in der Zwischenzeit in einem geförderten Projekt begonnen einen neuen Radweg auf der westlichen Seite der St2350 zwischen Dirnismaning und der Stadt München zu bauen. Der Abschnitt musste verkürzt werden, da für den südlichen Abschnitt, zwischen Triebgasse und der Wendeschleife, ein Grundstück der Stadt München benutzt werden muss. Die Genehmigung zur Bebauung des Grundstückes wurde der Stadt Garching von der Stadt München verwehrt, solange der Stadtrat nicht für einen Weiterbau auf der westlichen Seite in die Stadt München hinein stimmt. Somit zieht sich der Ausbau weiter in die Länge. Die Stadt Garching hat bereits einen 2. Anlauf für eine Förderung zum Ausbau des fehlenden Abschnittes gestartet. Über ein Projekt der Nordallianz ist der Abschnitt im Förderantrag an PTJ enthalten. Ohne die Zustimmung des Stadtrats München, wird das Teilprojekt wohl erneut aus dem Förderantrag herauszunehmen sein.

###### **Entlang der U-Bahnlinie U6**

Für die U-Bahn-Trasse der U6 zwischen der Station Freimann und Garching-Hochbrück, existiert ein U-Bahn-Rettungsweg. Diese Verbindung ist die kürzeste zwischen Kieferngarten und der Stadt Garching. Die Stadt Garching hat bereits vor den Planungsaktivitäten des Landkreises München zu Radschnellwegverbindungen, diese Trasse als überregionale Trasse gesehen und Grundstücke für den Ausbau einer Radschnellwegverbindung erworben. Dafür steht eine Trasse von mindestens 7 Meter Breite zwischen dem Schleißheimer Kanal und der Gemarkungsgrenze zur Verfügung. Bei der

Potentialanalyse zu den Radwegverbindungen zwischen München und dem Landkreis München, unterlag diese Trasse der Strecke an der B13. Auf Nachfrage beim Baureferat München erhielten wir im Frühjahr 2021 die Auskunft, dass der Trasse naturschutzrechtliche Belange auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt entgegenstehen.

Die Stadt Garching sieht in einem Ausbau dieser Strecke weiterhin großes Potential, um den Radverkehr zu fördern, da der geplante Radschnellweg über die B13 einen Umweg bedeutet, um vom Campus der TU in Garching in die Innenstadt München zu gelangen.

### **Radschnellverbindung B13**

Ein Radschnellweg entlang der B13 ist durch das Staatliche Bauamt Freising in Planung. Im Stadtgebiet München arbeitet das Mobilitätsreferat an einer Trasse und auf dem Gebiet der Stadt Garching wurde die Planung durch das Landratsamt München beauftragt. Der Verlauf des Radschnellweges in Garching steht fest. Die Umsetzung des Radschnellweges wird ausdrücklich begrüßt.

### **Fahrradparkanlagen**

Ziel ist es, in der Region große Fahrradparkanlagen mit dem umfassenden Service- und Dienstleistungsangebot in der Region zu etablieren. Aus Sicht der Stadt Garching eignet sich hierzu der P & R Parkplatz Garching-Hochbrück. Dieser ist auch an den Radschnellweg perspektivisch angebunden.

### **P + R Mobilitätshub**

An den Autobahnen und Haupteinfallsstraße sollen vor den Toren der Stadt moderne Park & Ride Anlagen und „Mobilitätshubs“ entstehen.

Aussagen zu Standorten werden nicht getroffen. Anbieten aus Sicht der Stadt Garching könnte sich hierfür die P & R Anlage Garching-Hochbrück.

### **Tangentiale ÖPNV-Verbindungen / Ausbau des ÖPNV**

Die Verknüpfung U-Bahn U6 mit der U2 durch ein Angebot des ÖPNV wird auch als Entlastung des Individual-Verkehrs im Umland betrachtet.

Die Weiterführung der U6 Richtung Richtung Neufahrn wird begrüßt. Die Stadt Garching wird sich dafür einsetzen, dass in die Ausbauplanung des Hochschul- und Forschungszentrums dieser Belang Berücksichtigung findet.

### **Soziale Infrastruktur**

In dem Themenkomplex „Ausbau und Stärkung von Bildungs- und Betreuungsangeboten im Rahmen von Schulbaumaßnahmen“ ist eine Maßnahme in Fröttmaning aufgeführt. Das Werner-Heisenberg-Gymnasium wird von Kindern aus dem Münchner Norden besucht. Somit kann das Schulzentrum in Fröttmaning Auswirkungen auf die Anzahl der SchülerInnen im Garchinger Gymnasium haben. Hier bittet die Stadt Garching die LHM um Information, damit die Stadt Garching die Möglichkeit erhält, ihre Bildungsinfrastruktur basierend auf den Planungen der LHM anzupassen, da damit zu rechnen ist, dass weniger Münchner Kinder das WHG besuchen werden.

### **Verkehrswege:**

Zur Weiterführung der Westumgehung nach Süden werden keine Aussagen getroffen. Das Planungsziel der Stadt Garching ist bei Planungen in dem Bereich zu beachten.

### **Klimaschutz:**

Auf den Flächen der Landeshauptstadt München ist allenfalls eine Entwicklung mit PV-Anlagen möglich, die gleichzeitig eine weitere Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen ermöglicht.

**Grundsätzliche Anmerkung zum Stadtentwicklungsplan**

Es werden kaum Aussagen zum Themenbereich der Nachverdichtung getroffen. Die Stadt München hat bspw. entlang der Lerchenauer Straße singulär stehende Einkaufsmöglichkeiten mit den dazugehörigen flächigen Parkplätzen genehmigt. Die Märkte sind perspektivisch alle mit Wohnungen zu überbauen. Das Parken hat flächensparend zu erfolgen. Der in der Stadt München teilweise großzügige Umgang mit dem Gut „Boden“ führt zu einer Belastung und Verschiebung des Wohnungsdrucks in die Region.

Hinweis: Bereich Südlich von Dirnismaning ist auf dem Gebiet der LHM als größere Parks, Grünanlagen und Freiräume sowie als Sicherung von Kaltluftleitbahnen ausgewiesen.  
Folge: Bei der Entwicklung des LHM-Grundstücks südlich von Dirnismaning ist das überregionale Planungsziel zu beachten. Damit ist aber auch eine behutsame Entwicklung von Dirnismaning möglich. Dies begrüßt die Stadt Garching.

**II. BESCHLUSS:**

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss beschließt zum Stadtentwicklungsplan der Landeshauptstadt München eine Stellungnahme im Sinne des Sachvortrages abzugeben.

**III. VERTEILER:**

BESCHLUSSVORLAGE:

- als Tischvorlage

ANLAGE(N):

- als Tischvorlage

Anlagen:



## Anlage 2

# München: Stadt im Gleichgewicht Stadtentwicklungsplan 2040 – ENTWURF

**Eine Stadt fit für die nächsten Generationen machen heißt, sie weiterzuentwickeln. Wie soll und muss München in 20 Jahren aussehen? Wo sollen Grün- und Freiflächen erhalten, neu geschaffen und miteinander vernetzt werden? Mit welchen Verkehrsmitteln wollen wir uns auf welchen Strecken fortbewegen? Und wo soll künftig gebaut werden?**

Der „Stadtentwicklungsplan 2040“ gibt Antworten auf alle wichtigen räumlichen Zukunftsfragen. Er integriert die drei großen Handlungsfelder der Stadtentwicklung Freiraum, Mobilität und Siedlungsentwicklung und ergänzt sie um die Herausforderungen des Klimawandels und der Klimaanpassung sowie eine konstruktive Zusammenarbeit mit der Region.

### München setzt auf

- **grüne und vernetzte Freiräume,**
- **eine effiziente, zuverlässige und klimaneutrale Mobilität,**
- **starke Wohnquartiere und eine zukunftsfähige Stadtentwicklung,**
- **klimaangepasste Landschafts- und Siedlungsräume,**
- **klimaneutrale Quartiere und erneuerbare Energien,**
- **eine partnerschaftliche Entwicklung der Stadtregion,**
- **den Dialog und die Diskussion mit der Stadtgesellschaft sowie den Akteur\*innen der Stadtentwicklung und in der Region.**

Der Stadtentwicklungsplan 2040 ist ein zentraler Baustein der Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“, die in einer Stadt im Gleichgewicht den Ausgleich sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Belange zum Ziel hat. Vor dem Hintergrund der dynamischen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung gestaltet er Veränderung positiv und nachhaltig mit. Der Plan ist nicht statisch, sondern wird bei Bedarf an aktuelle Trends und Herausforderungen angepasst.

Die sechs Handlungsfelder Freiraum, Mobilität, Siedlungsentwicklung, Klimaanpassung, Klimaschutz und Region werden in diesem Bericht und in den entsprechenden Themenkarten näher erläutert. Alle Strategien und Maßnahmen werden, soweit möglich, räumlich verortet. Am Ende steht ein integrierter Gesamtplan, der die sechs Karten zusammenfasst und Synergien aufzeigt.

## **München setzt auf auf grüne und vernetzte Freiräume**

**Grün- und Freiräume sind für die Lebensqualität und ein gutes Miteinander wichtig – vor allem in Zeiten von Krisen und Klimawandel.**

**Der Grüngürtel, regionale Landschaftsparks, Grünzüge und Parkmeilen, Freiraumachsen sowie große und kleine Parks bilden ein grünes Netz in München und der Region.**

**In Münchens Quartieren gibt es nah an den Wohnungen grüne Plätze und Freiräume zum Erholen, Verweilen, Spielen und Sport treiben.**

**Die Münchner\*innen eignen sich Freiräume wie zum Beispiel Verkehrsflächen wieder mehr an. Die „Grüne“ und „Blaue Infrastruktur“, also zum Beispiel Parks und Gewässer, hat Raum zum Entwickeln und Wachsen. Auch für die wilde Natur und die biologische Vielfalt ist genügend Platz in der Stadt.**

---

Freiräume sind echte Multitalente: Sie sind Begegnungs- und Erholungsorte sowie Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Freiräume prägen das Bild Münchens, sie schaffen Urbanität und letztlich auch Heimat. Außerdem sind Freiräume Orte des Austauschs und der Kommunikation – dadurch übernehmen sie eine wichtige Integrationsfunktion. Darüber hinaus bieten sie Raum für Landwirtschaft, Gartenbau oder Urban Gardening.

Freiräume sind Lebensraum für Tiere und Pflanzen und erfüllen wichtige ökologische Funktionen, etwa für den Wasserhaushalt, den Luftaustausch oder die Anpassung an den Klimawandel. Ihre Bezeichnung „Grüne Infrastruktur“ macht deutlich, dass Freiräume kein verzichtbarer Luxus sind.

In Ballungsräumen wie München sind Freiräume jedoch knapp und vielfältigen Ansprüchen ausgesetzt – ein sorgsamer Umgang ist nötig. Münchens Freiräume müssen weiterentwickelt, miteinander vernetzt und bis in die Region hinein gestärkt werden. Egal ob Parks, Dachgärten oder Zwischennutzungen, etwa auf Parkplätzen – die Stadt muss die Räume geschickt nutzen, gerecht verteilen und auch Ungewöhnliches möglich machen.

Das Konzeptgutachten „Freiraum M 2030“ mit Zielen, Strategien, Leitprojekten und Maßnahmen zur langfristigen Freiraumentwicklung zeigt viele Möglichkeiten auf und bildet die Basis für eine neue „Leitlinie Freiraum“, die im Stadtentwicklungskonzept „Perspektive München“ verankert wird.

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

#### **Grüne Infrastruktur in den Quartieren qualifizieren und ausbauen**

In Münchens Quartieren gilt die „doppelte Innenentwicklung“: Werden Wohnungen gebaut, so müssen auch ausreichend Freiräume bereitgestellt werden. Die Grüne Infrastruktur wird gestärkt. Sie ermöglicht unterschiedliche Aktivitäten und schafft hohe Aufenthaltsqualität.

Für bestimmte Gebiete, etwa die Innenstadt oder das Umfeld der ehemaligen Bayernkaserne, werden Freiraumquartierskonzepte erstellt. Diese informellen Rahmenplanungen enthalten Bestands-

analysen, Planungen und Visionen – und bilden die Grundlage für Einzelprojekte, um Freiräume qualitativ weiterzuentwickeln.

Aufgrund veränderter Nutzungsansprüche ist der öffentliche Raum ganz anders zu gestalten als heute. So entsteht zum Beispiel im Zuge des Masterplans für eine „autofreie“ Altstadt mehr Platz für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr, für Bäume – und für Aufenthalt.

### **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 offen gehalten 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 Freiraumraumentwicklung, 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.

## **München setzt auf eine effiziente, zuverlässige und klimaneutrale Mobilität**

**München hat einen starken Öffentlichen Personennahverkehr. Er ist der Schlüssel zu einer nachhaltigen Mobilität und bietet die beste Möglichkeit, sich in der dicht besiedelten Stadt umweltfreundlich und schnell fortzubewegen.**

**Das Rad ist für viele das Alltagsverkehrsmittel Nummer eins. Münchens Straßenraum ist fahrradfreundlich, sicher und attraktiv, auch Fußgänger\*innen fühlen sich hier wohl.**

**Die digitale, intelligente Verknüpfung verschiedener, teils neuer Mobilitätsarten bringt alle Menschen gut ans Ziel.**

**Im Quartier reduzieren kurze Wege den Verkehr. Für die Bewohner\*innen gibt es innovative Mobilitätskonzepte.**

**Der Auto- und Logistikverkehr wird optimal gesteuert, so dass vermeidbare Fahrten wegfallen.**

---

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.

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

#### **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**

Bei der Planung von Neubauquartieren und bei Sanierungen in Bestandsgebieten werden Mobilitätskonzepte von Anfang an mitgedacht. Zudem liegt der Fokus auf einer lebendigen, ausgewogenen Nutzungsstruktur, bei der möglichst viele Angebote des täglichen Bedarfs im unmittelbaren Wohnumfeld zu finden sind.

Kurze Wege, eine gute innere und äußere Erschließung der Quartiere mit dem ÖPNV sowie Car- und Bike-Sharing-Angebote ermöglichen ein Leben ohne eigenes Auto und steigern die Lebensqualität. An ausgewählten Orten werden Modellquartiere der innovativen Mobilität eingerichtet, die Beispielcharakter haben.

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 frei werdende Raum wird den Grün- und Freiräumen zugeschlagen, die Aufenthaltsqualität steigt.

### **Radverkehr stärken**

Das Radeln in Stadt und Region wird deutlich attraktiver und sicherer. Münchens erste Radschnellverbindung vom Stachus in Richtung Garching und Unterschleißheim verbindet die Innenstadt mit der Region. Weitere sternförmig angeordnete Trassen und ein Radschnellverbindungsring bilden ein Radschnellverbindungsnetz.

Der Altstadt-Radlring wird schrittweise umgesetzt. 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 Haupteinfallsstraßen 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 Auto-pendelverkehr 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.

## **München setzt auf starke Wohnquartiere und eine zukunftsfähige Stadtentwicklung**

**Bewahren und Entwickeln sind die Strategien der Quartiers- und Stadtentwicklung.**

**Die Münchner Innenstadt, unsere Viertel, Quartiere und Zentren sind einzigartig. Sie sind unser Zuhause, Orte der Begegnung und Kommunikation. Diese Qualitäten bewahren wir.**

**Gleichzeitig entwickeln sich unsere Stadtviertel weiter. Mal behutsam, mal mutiger. Neue Quartiere entstehen dort, wo ÖPNV-Anbindungen schon jetzt gut sind oder wo neue geplant werden. Denn München braucht bezahlbare Wohnungen – für die, die bereits in München leben und für diejenigen, die neu zuziehen.**

**München ist eine Stadt, die wächst. Unsere Siedlungsgebiete sind gemischte Quartiere, wo wohnen, arbeiten, einkaufen und Erholung zusammen stattfinden. Die soziale Infrastruktur wie Kindergärten und Begegnungsstätten wächst mit den Quartieren und ist vielfältig nutzbar. München ist eine Stadt der kurzen Wege – im Neubau und im Bestand.**

**Unsere Gewerbegebiete werden innerhalb der bestehenden Flächen weiterentwickelt und sind kompakt und gemischt; sie werden grüner und so besser an die Klimaveränderungen angepasst.**

---

München ist eine lebenswerte Stadt für alle Menschen. Ausgewogene, am Gemeinwohl orientierte und sozial gerechte Strategien der Stadtentwicklung sichern diese Lebensqualität und ein funktionierendes soziales Miteinander.

Weil sich München weiterhin dynamisch entwickelt, muss die Stadt bezahlbaren Wohnraum nicht nur erhalten, sondern auch neuen schaffen. Dazu bedarf es einer aktiven Flächenvorsorge- und Bodenvorratspolitik. Unbebaute Flächen werden nur noch dann entwickelt, wenn sie ganz oder teilweise an die Stadt für Wohnungsbau, Erschließung, Grünflächen oder soziale und kulturelle Einrichtungen veräußert werden.

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 groß geschrieben, 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.

## **Ziele, Strategien und Maßnahmen**

### **Qualitäten bewahren**

München erhält seine typischen städtebaulichen Strukturen, die wichtig für die Identität der Stadt sind. So zum Beispiel die Altstadt, die Gründerzeitviertel, die denkmalgeschützten Bauten, historischen Ensembles und Dorfkerne.

Viele Münchner Stadtviertel sind einzigartig und schützenswert – sie dürfen deshalb nur maßvoll nachverdichtet und behutsam weiterentwickelt werden. Bewahrt werden muss auch das Münchentypische, kleinteilige Netz an Zentren und Versorgungsstandorten.

Um wirtschaftlich vielfältig zu bleiben, brauchen wir Flächen für Handwerk und Produktion. Durch neue Managementformen und flächensparendes Bauen sollen zukunftsfähige Gewerbestandorte entwickelt werden.

### **Bestehende Quartiere durch Mischung und Vielfalt stärken**

Für starke Quartiere und „mehr Stadt in der Stadt“ verfolgt München bei bereits bebauten Gewerbegebieten die Strategie einer intensiveren Nutzungsmischung und flächensparenden Weiterentwicklung. Einige große Gewerbegebiete werden – zumindest in Teilen – zu urbanen, gemischt genutzten und klimaangepassten Quartieren entwickelt. Andere werden flächensparend nachverdichtet und qualifiziert. Bestehende Stadtteil- und Quartierszentren werden städtebaulich gestärkt.

In ausgewählten Wohngebieten macht eine integrierte Nachverdichtung Sinn: Dort entstehen nicht nur neue Wohnungen, sondern es entsteht auch eine bessere Nutzungsvielfalt mit Läden, Kleingewerbe, Dienstleistungen sowie sozialen, kulturellen, Gesundheits- und Bildungsangeboten. Oft bieten sich Erdgeschosszonen dafür an, die – gut genutzt – das Viertel beleben. Das heißt, dort wo neue Wohnungen entstehen, wächst die Infrastruktur mit und wird zukunftsfähig. Auch dabei gilt es, Flächen zu sparen. Die neuen Einrichtungen sollen baulich, räumlich und organisatorisch flexibel und auf kurzen Wegen erreichbar sein. Ansprechende und vielfältig nutzbare Freiflächen steigern die Lebensqualität in den Quartieren.

Die Stadtteil- und Quartiersentwicklung muss sich am Gemeinwohl orientieren und einen Mehrwert für die Stadtgesellschaft haben. Dies gilt besonders in Gebieten mit großen sozialen Herausforderungen.

Insgesamt werden Bildungs- und Betreuungsangebote ausgebaut und neue Kita-Plätze geschaffen.

Die Stadt schöpft alle rechtlichen Möglichkeiten aus, um bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und zu erhalten. Dafür wird der Wohnungsbestand der städtischen Wohnungsbaugesellschaften deutlich ausgebaut und genossenschaftliches Bauen gefördert. Denn eine ausgewogene soziale Mischung in den Quartieren ist nur durch Wohnungsangebote für alle Bevölkerungsgruppen möglich.

### **Lebenswerte neue Stadtteile**

Münchens neue Siedlungsgebiete am Stadtrand haben höchste Lebensqualität. Wir planen sie als sozial gemischte, urbane und klimaneutrale Quartiere mit Wohnungen, Arbeitsplätzen, Geschäften, Schulen, Kindertagesstätten sowie sozialen und kulturellen Angeboten für jedermann. Hinzu kom-

men attraktive Grünflächen und Freizeiteinrichtungen. In der „Stadt der kurzen Wege“ müssen alle Dinge des täglichen Bedarfs in maximal zehn Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein. An geeigneten Standorten werden neue Stadtteil- und Quartierszentren entwickelt.

Mit der Siedlungsentwicklung geht auch die Freiraumentwicklung einher. Vom wohnungsnahen Mini-Park bis zum naturnahen Landschaftspark – für die Bewohner\*innen gibt es viele Möglichkeiten zum Erholen. Dabei kommen Strategien der Klimaanpassung und des Klimaschutzes zum Einsatz.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist eine Grundvoraussetzung für die Entstehung neuer Quartiere und sichert ihre optimale Erreichbarkeit. „Mobilitätsschnittstellen“, wo sich viele Verkehrslinien treffen, eignen sich besonders gut als Standorte für neue Arbeitsplätze.

Münchens neue Quartiere bereichern – egal ob am Stadtrand oder im Stadtgebiet – ihr Umfeld durch eine vielfältige Architektur und gemischte Nutzungen. Abwechslungsreiche Gebäudehöhen schaffen Urbanität, an geeigneten Stellen können Hochhäuser städtebauliche Akzente setzen. Ein Maßstab, der sich an den Menschen und ihren vielfältigen Bedürfnissen orientiert, bildet dabei stets das Grundprinzip der Gestaltung, vor allem bei öffentlichen Räumen.

## **München setzt auf klimaangepasste Landschafts- und Siedlungsräume**

**Die Stadt ist gut auf steigende Temperaturen, längere Trockenphasen und mehr Starkregenfälle vorbereitet.**

**Münchens Siedlungs- und Landschaftsräume sind klimaresilient, also widerstandsfähig gegen die Folgen des Klimawandels. Wir haben eine starke „Grüne“ und „Blaue Infrastruktur“ und unsere städtebaulichen Strukturen so gestaltet, dass sie sich für Kaltluftströme öffnen.**

**Ausreichend Grün- und Freiflächen – auch in der Region – sorgen für ein gesundes Stadtklima und spielen auch als Kaltluftproduzenten eine wichtige Rolle.**

---

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**

München muss sich auf Hitzeperioden, länger anhaltende Trockenphasen und Starkregenfälle einstellen. Diese wirken sich in dichten, versiegelten Gebieten besonders stark aus, weil hier Grün- und Freiflächen fehlen. Eine klimaresiliente, also robuste Gestaltung und Entwicklung von Siedlungs- und Landschaftsräumen hilft dabei, diese Wetterextreme abzupuffern.

Werden Stadträume neu gestaltet, müssen Maßnahmen zur Hitze-Reduzierung ergriffen werden, zum Beispiel intensive Durchgrünungen und angepasste Bauweisen. Zudem sollen Freiraumquartierskonzepte in Bestandsquartieren Potenziale für „Grüne“ und „Blaue Infrastruktur“ aufzeigen und Maßnahmen für die Klimaanpassung vorschlagen.

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.

Stark versiegelte Siedlungsbereiche müssen zur Starkregenvorsorge entsiegelt werden, damit der Boden wieder besser Wasser ableiten und speichern kann. Auch Gebiete am Stadtrand mit hohem Grundwasserspiegel sind sensibel. Hier ist eine hitze- und grundwasserangepasste Landschafts-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung nötig. Gleiches gilt für die Überschwemmungsgebiete entlang der Flussläufe Isar, Würm, Hachinger Bach und Gröbenbach.

### **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.

## **München setzt auf klimaneutrale Quartiere und erneuerbare Energien**

**Die Stadt reduziert den Kohlendioxid-Ausstoß bis 2035 drastisch.**

**Nachhaltige Stadtentwicklungsplanung beginnt im Quartier – das Quartier ist der Schlüssel zur Klimaneutralität.**

**Münchens Gebäude haben mindestens klimaneutralen Standard, im Neubau werden Plus-Energie-Häuser angestrebt. Das Stadtklima profitiert unmittelbar von den geringeren Emissionen.**

**Strombedarf und Fernwärme werden vollständig aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt, so zum Beispiel über Tiefen- und Oberflächengeothermie, Solarthermie und Photovoltaik.**

---

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.

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

#### **Klimaneutrale Quartiere entwickeln**

Nachhaltige Planung beginnt im Quartier. Bei Neubausiedlungen wird die Klimaneutralität von Anfang an mitgedacht. Die Stadt setzt auf eine angemessen dichte und kompakte Bauweise. Das spart Fläche, hält den Energiebedarf niedrig, vermeidet Verkehr und Abgase. Alle Gebäude werden mindestens als KfW-Effizienzhaus 40, als Passiv- oder Plus-Energie-Haus realisiert. München achtet auf den sparsamen Umgang mit allen Ressourcen, unterstützt den Holzbau und schafft Anreize, damit noch mehr mit hohen energetischen Standards gebaut wird.

Stadtweit helfen integrierte Quartierskonzepte, den Energieverbrauch aller Gebäude auf den KfW-Effizienzhaus-55-Standard zu senken. Gebiete mit besonders hohem Handlungsbedarf haben Vorrang, die Modernisierungen gehen sozialverträglich vonstatten. In ihren Sanierungsgebieten setzt die Stadt auf Aktivierung, bietet Beteiligungsangebote und Energiesparberatungen an. Mehr und mehr Energie soll aus regenerativen Quellen bereitgestellt werden.

Innerhalb der bestehenden Fernwärmeversorgungsgebiete werden möglichst alle Gebäude an die Fernwärme angeschlossen. Außerhalb davon wird die Energieversorgung (Wärme, Kälte und Strom) auf regenerative Energiequellen umgestellt, zum Beispiel auf 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.

## **München setzt auf eine partnerschaftliche Entwicklung der Stadtregion**

**Die Siedlungs-, Landschafts- und Freiraumentwicklung am Stadtrand ist nachhaltig, integriert sowie mit den Städten und Gemeinden in der Region abgestimmt.**

**Dem Sichern und Entwickeln von stadtreionalen Freiräumen wird besondere Bedeutung beigemessen.**

**Das Rückgrat der Mobilität in der Stadtregion ist ein starker öffentlicher Nahverkehr.**

**Die Internationale Bauausstellung (IBA) realisiert neue, innovative Projekte für Mobilität und Siedlungsflächen und setzt sie in Szene.**

---

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 legitimiertes, 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.

## **Integrierter Gesamtplan**

**Wo soll und muss sich München in den nächsten 20 Jahren weiterentwickeln? Der integrierte Gesamtplan bietet einen kompakten Überblick über die wichtigsten Ziele der Münchner Stadtentwicklung bis 2040. Die sechs Handlungsfelder Freiraum, Mobilität, Siedlungsentwicklung, Klimaanpassung, Klimaschutz und Region werden darin überlagert und zusammengefasst. Es geht darum, Konkurrenzen zwischen den Handlungsfeldern auszuschließen und Synergien aufzuzeigen, um München als Stadt im Gleichgewicht weiterzuentwickeln.**

**Das sind die wichtigsten Ziele, Strategien und Maßnahmen:**

### **Grüne und vernetzte Freiräume**

Höchste Priorität hat die Sicherung, Qualifizierung und Vernetzung von Münchens vielfältigen Freiraumstrukturen, die vom kleinen Stadtteilpark über Grünzüge und Parkmeilen bis in den Grüngürtel reichen, der die Stadt mit der Region verbindet.

Dieses „grüne Netz“ dient der Freizeit und Erholung, ist aber auch essenziell für Biodiversität, Wasserhaushalt und Klima: Denn große zusammenhängende Grünflächen produzieren kühle und saubere Luft, die auf Kaltluftleitbahnen in die „Hitzeinsel Innenstadt“ transportiert wird. Fuß- und Radwege machen das grüne Netz erlebbar.

Auf Quartiersebene helfen Freiraumquartierskonzepte, den öffentlichen Raum mit all seinen Funktionen gut zu gestalten.

### **Effiziente, zuverlässige und klimaneutrale Mobilität**

Die Mobilität in München ist und bleibt eines der wichtigsten Themenfelder der Stadtentwicklung. Es findet eine deutliche Kehrtwende hin zu effizienten, zuverlässigen, platzsparenden und klimaneutralen Verkehrsmitteln statt – davon profitiert auch das Stadtklima, weil weniger Autos weniger Abgase produzieren.

Der öffentliche Nahverkehr wird massiv ausgebaut. Neue, tangentielle Linien und ein Radschnellverbindungsnetz verknüpfen München mit der Region.

Durch den Wegfall von Autospuren und Parkplätzen entstehen neue öffentliche Räume, die sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren und klimawirksam gestaltet werden können, besonders in der Innenstadt und Altstadt.

In den Quartieren machen smarte Mobilitätskonzepte das eigene Auto verzichtbar.

### **Starke Wohnquartiere und zukunftsfähige Stadtentwicklung**

Der Erhalt und die Schaffung von bezahlbarem und gefördertem Wohnraum haben weiterhin höchste Priorität.

Neue Quartiere entstehen dort, wo es gute ÖPNV-Anbindungen gibt oder wo neue geplant werden, vor allem am Stadtrand. Sie sind Leuchtturmprojekte für zukunftsfähige Stadtentwicklung – sie sind grün, klimaneutral, multifunktional, verkehrsvermeidend, bieten innovative Mobilitätsmöglichkeiten und sind sozial gemischt.

Auch Nachverdichtungen in bestehenden Quartieren und Umwandlungen von Gewerbegebieten müssen mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und zukunftsorientierten Mobilitätsangeboten einhergehen. Hier sollen ebenfalls mehr Mischung, mehr Vielfalt und eine umfassende soziale Infrastruktur entstehen.

Attraktive Zentren sichern kurze Versorgungswege und bieten öffentliche Freiräume als wohnortnahe, multifunktionale Treffpunkte. Schützenswerte, identitätsstiftende Strukturen werden bewahrt.

### **Klimaangepasste Landschafts- und Siedlungsräume**

Neue Siedlungen und Quartiere müssen klimaresilient entwickelt werden und immer auch mit einer integrierten Landschafts- und Freiraumentwicklung einhergehen. Nur so kann sich München für Hitzeperioden, längere Trockenphasen und Starkregenereignisse rüsten.

Stark versiegelte, also bioklimatisch ungünstige Stadträume müssen entsiegelt und begrünt werden.

Gebiete am Stadtrand, die eine gute bioklimatische Situation aufweisen, gilt es zu erhalten. Kaltluftleitbahnen, die kühle Luft aus der Region in die „Wärmeinsel Stadt“ transportieren, sollen gesichert werden.

### **Klimaneutrale Quartiere und erneuerbare Energien**

Münchens Quartiere leisten einen wichtigen Beitrag zur Verlangsamung des Klimawandels. Sowohl in Neubausiedlungen als auch bei Sanierungen im Bestand wird die Klimaneutralität von Anfang an mitgedacht. Neue Gebäude haben einen hohen Standard, ältere Siedlungen werden sozialverträglich modernisiert.

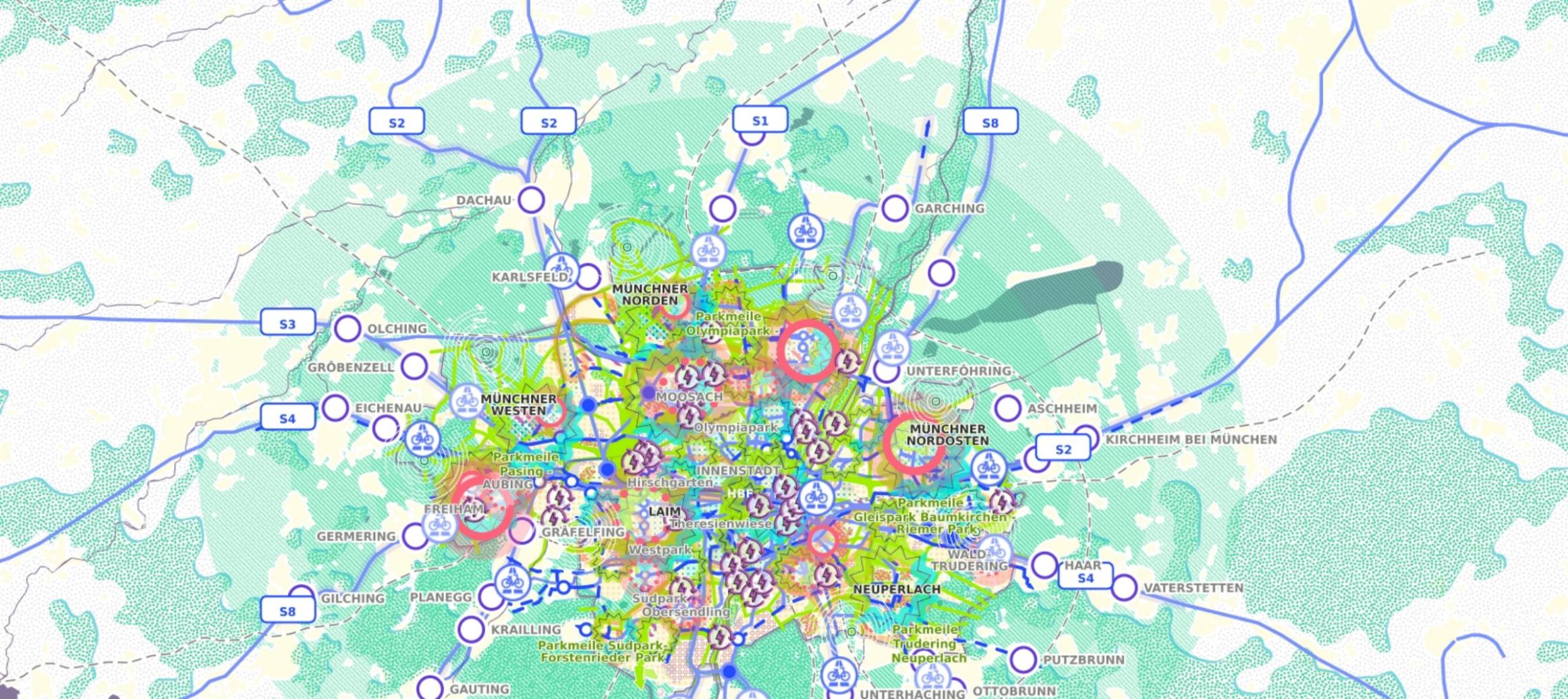
Im gesamten Stadtgebiet werden Fokusgebiete zur Energieeinsparung ausgewiesen, die vor allem die energetische Ertüchtigung des Gebäudebestands zum Fokus haben.

Die erneuerbaren Energiequellen werden ausgebaut, mehr Haushalte daran angeschlossen. Von geringeren Emissionen profitiert das Stadtklima unmittelbar.

### **Partnerschaftliche Entwicklung der Stadtregion**

Das Schaffen von Wohnungen, bessere Mobilitätsangebote und die Nutzung und Entwicklung von Freiräumen: München kann die Herausforderungen der Zukunft nicht allein bewältigen, denn der Lebensraum, soziale und ökonomische Vernetzungen sowie klimatische Veränderungen enden nicht an der Stadtgrenze. Deshalb ist die Kooperation mit regionalen Partnern wichtiger denn je.

Stadtregionale Freiräume und Landschaften sollen gesichert und ausgebaut werden, die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung erfolgt in erster Linie als Innenentwicklung entlang vorhandener oder neuer ÖPNV-Achsen.



# ENTWURF

## München setzt auf eine partnerschaftliche Entwicklung der Stadtregion

### STEP 2040: Region

#### Stadtregionale Freiräume sichern, stärken und entwickeln

- Sichern, Stärken und Entwickeln der Grüngürtel-Landschaften als durchgängigen Freiraum
- Interkommunale Landschaftsprojekte
- Regionale Grünzüge als Rückgrat stadtregiionaler Freiräume konsequenter beachten

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

- Entwicklungskorridore entlang der ÖV-Achsen
- Entwicklungskorridore entlang von Autobahnen  
Versuchsträger für Expressbuslinien
- Landschafts-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung entlang der ÖV- oder IV- Korridore
- Landschafts-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung am Stadtrand

#### ÖV-Ausbau in der Stadtregion unterstützen

- 2. ÖV Ring um die Stadt  
Suchkorridor/Planung
- Ausbau S-Bahn
- Ausbau U-Bahn
- P+R Mobilitätshubs
- Mobilitätsdrehscheiben

#### Grundlagen

- Metropole oder Oberzentrum  
Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018
- Grund- oder Mittelzentrum  
Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018
- Siedlungsfläche
- Gewerbefläche
- Wald
- Gewässer
- Stadtgrenze
- Grenze der Region
- Bahn
- Autobahn

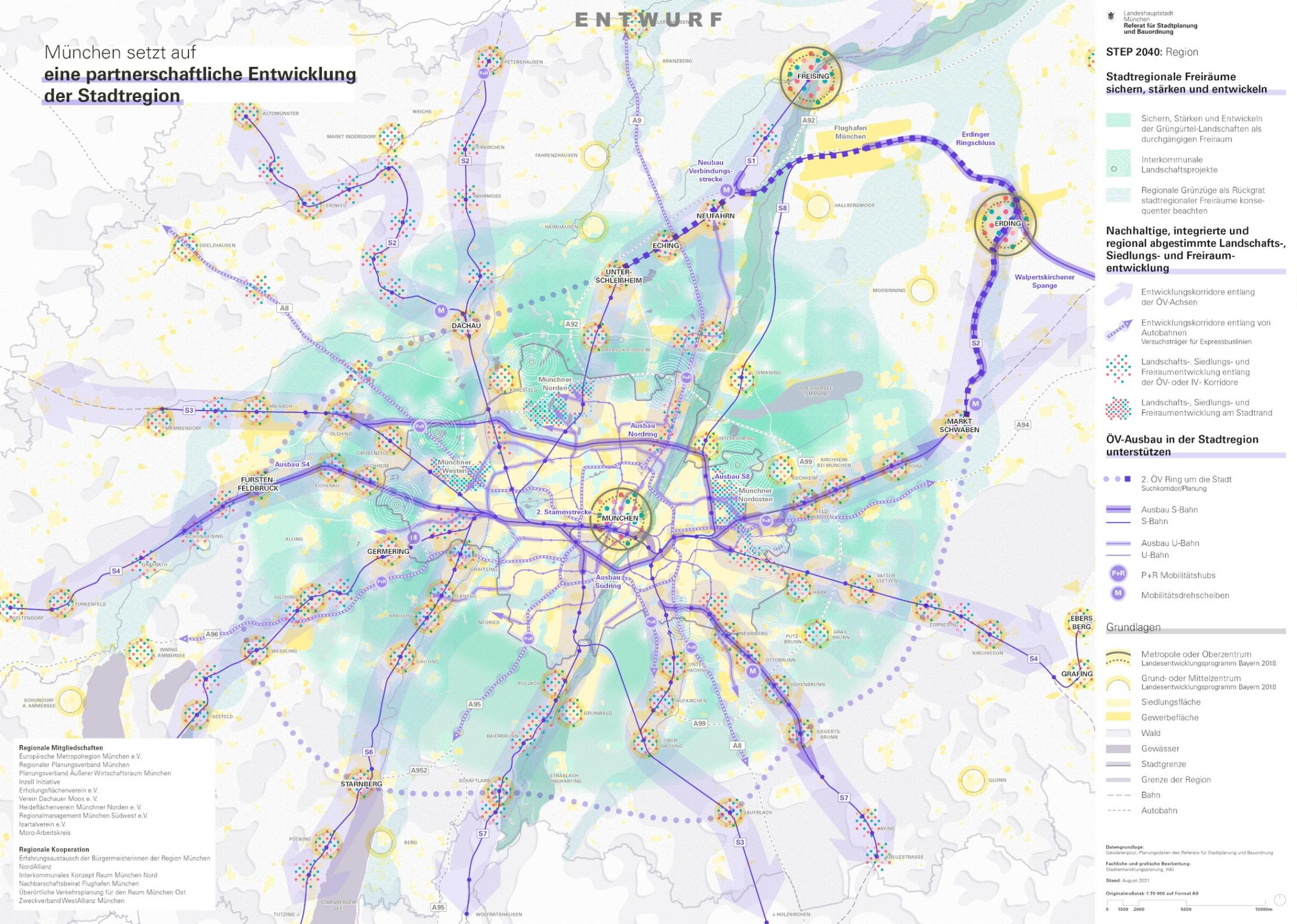
Datengrundlage: Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Fachliche und grafische Bearbeitung: Stadtentwicklungsplanung, NAI

Stand: August 2021

Originalmaßstab 1:70.000 auf Format A0

0 1000 2000 5000 10000m



**Regionale Mitgliedschaften**  
Europäische Metropolregion München e.V.  
Regionaler Planungsverband München  
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München  
Inzell Initiative  
Erholungsflächenverein e.V.  
Verein Dachauer Moos e.V.  
Heideläckerverein Münchner Norden e.V.  
Regionalmanagement München Südwest e.V.  
Isartalverein e.V.  
Moro-Arbeitskreis

**Regionale Kooperation**  
Erfahrungsaustausch der Bürgermeisterinnen der Region München  
NordAllianz  
Interkommunales Konzept Raum München Nord  
Nachbarschaftsbeirat Flughafen München  
Überörtliche Verkehrsplanung für den Raum München Ost  
Zweckverband WestAllianz München