

MÜNCHNER NORDEN

STÄDTEBAULICHER U. LANDSCHAFTLICHER STRUKTURPLAN

ERLÄUTERUNGSBERICHT

MÜNCHEN, IM APRIL 1981

BEARBEITET IM AUFTRAG DER

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

PLANUNGSREFERAT HA I

GOTTFRIED HANSJAKOB
LANDSCHAFTSARCHITEKT

HERZOGSTRASSE 64/III

8000 MÜNCHEN 40

TEL.(089) 396617, 341666, 341667

1. AUFGABENSTELLUNG

1.1. Der Auftrag

Am 22.9.1980 erhielt ich von der Landeshauptstadt München den Auftrag, auf der Grundlage des Vertrages vom 12./22.9.80 ein "Städtebauliches und landschaftliches Strukturkonzept für den Münchner Norden" zu erstellen, in welchem

- Ziele, Schwerpunkte und Maßnahmevorschläge für ein Grün- und Freiflächenprogramm enthalten sind.
- Problembereiche aufgezeigt,
- Vorschläge für weitere, als notwendig erachtete Untersuchungs- und Planungsarbeiten unterbreitet,
- Möglichkeiten zur Aufwertung des Planungsgebietes dargestellt werden.

1.2. Übersicht der vorhandenen Planungen und Untersuchungen

Der Münchner Norden ist im Gegensatz zum Münchner Süden in der geordneten städtebaulichen Entwicklung weit zurückgeblieben, was in der Hauptsache wohl auf die fehlende bzw. in der Kapazität beschränkte Kanalisation zurückzuführen ist. Die sporadische, splitterhafte extensive Bebauung ist exemplarisch für diesen Zustand.

Diese Situation schließt jedoch nicht aus, daß für dieses problematische Gebiet in den letzten Jahren verschiedene stadtplanerische Festlegungen für Flächennutzungen, für Verkehrsführungen und dergleichen getroffen wurden, und daß die Planungsträger verschiedene Vorgaben entwickelt sowie Planungen und Untersuchungen z.T. in divergierender Tendenz eingeleitet bzw. in Bearbeitung genommen haben.

Das gilt in gleicher Weise für die örtliche wie für die überörtliche Planungsebene.

Das Studium der Untersuchungen zeigt, daß es an der Zeit ist, ein abgestimmtes komplexes Planungskonzept für den Münchner Norden aufzustellen. Das hier vorgelegte städtebauliche und landschaftliche Strukturkonzept soll einen Beitrag dazu liefern.

Der Flächennutzungsplan aus dem Jahre 1965 (mit letzter Änderung vom) sowie der Stadtentwicklungsplan aus dem Jahre 1975 bilden die beiden "Standardpläne" zur Lenkung der städtebaulichen Entwicklung in den Bereichen der Bauflächen, der Freiflächen und der Verkehrsflächen. Beide Planwerke sollen demnächst in den überarbeitungsbedürftigen Gebieten fortgeschrieben werden.

Aus der Vielzahl der vorliegenden Planungen und Untersuchungen, die einen unterschiedlichen Grad von Verbindlichkeit im Stand der Bearbeitung aufweisen, läßt sich folgende Übersicht zusammenstellen, welche der Bearbeitung zugrunde lag:

1.2.1. Überörtliche Unterlagen

- Biotopkartierung Bayern (Ausschnitt)
- Naturräumliche Gliederung (Morphologie, Geologie, Bodengüte)
- Hydrologie (oberirdische Fließgewässer, ruhende Gewässer, Grundwasser, Wasserqualität)
- Klima
- Schutzgebiet (Wasser-, Landschafts-, Naturschutzgebiet)
- Naturschutzgesamtkonzept
- Waldfunktionsplan Region 14
- Landschaftsrahmenplan
Konzeption Regionalentwicklungsplan
- Baumwaldkonzept 3.7.79 im RPV verabschiedet
- Kiesabbaurahmenplan OKI 1980
- Ortsentwicklungsplanungen des Planungsverbandes

- Flächennutzungsplan Karlsfeld
- Infrastrukturplanungen (z.B. A 99)
- Vorplanungen für die A 99

1.2.2. Örtliche Unterlagen

- Grün- und Erholungsflächenplan 1977
- Kartierung "erhaltenswerter Lebensräume der Stadt"
- Erhebungen besonders bedeutsamer Grünflächen (Kleingärtenanlagen, Wohngärten)
- Dorfkernstudien
- Unterlagen zum Denkmalschutz
- Planungsstudien Baureferat/Stadtgartenamt
 - u.a. Gewerbegebiet Nord
 - Wald-Wiesengürtel
 - 3-Seenplatte
 - Bereich Müllberg
 - Bereich GBA Betriebshof
- Planungsstudie Baureferat/Entwässerung
 - Planungen Hauptsammler Nord
- Planungsstudien aus Planungsreferat HAI/Stadtentwicklungsplanung
 - Stadtortkonzept Moosach-Lerchenau
 - Gebiet "Rangierbahnhof" (Alternativ-Nutzung ohne Rangierbahnhof)
 - Strukturuntersuchungen Milbertshofen
- Verkehrsplanung
 - Straßenverbindung zwischen Autobahn Nürnberg und Ingolstädter Landstraße nördlich der geplanten neuen Siedlungsgebiete im Bereich Freimann
 - Alternative zu St 2042
 - Alternative zu Triebstraße
 - Alternative zu Heidemannstraße
 - Alternative zu Lerchenauerstraße
 - Alternative zu Ludwigsfeldstraße
 - U-Bahn-Liniennetzplan/Fortscheibung Stand Oktober 1980
 - Plan Hauptverbindungen des Straßenverkehrs Stand vom 1.01.1980

- Planungen Büro Hansjakob

Wettbewerbsentwurf Schießplatzgelände

Plangutachten Münchner Norden in Zusammenarbeit mit Architekt Knopp für die Regierung von Oberbayern

2. BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG DES ZUSTANDES

Anders als im Münchner Süden fehlt dem Münchner Norden ein übergeordnetes städtebauliches Konzept.

Lediglich in den Hauptverkehrsachsen ist eine gewisse städtebauliche Entwicklung vorgezeichnet.

Bei der Beschreibung und Bewertung des Zustandes werden im Planungsgebiet zwei große, landschaftlich und städtebaulich unterschiedliche Abschnitte sichtbar:

- Bereich zwischen den Isarauen und der Landshuter Eisenbahn (östlicher Bereich)
- Bereich zwischen Landshuter und Ingolstädter Eisenbahn (westlicher Bereich)

2.1. Bereich zwischen Isarauen und Landshuter Eisenbahn

2.1.1. Landschaft

Dieser Bereich liegt - landschaftlich gesehen - auf einer großen Schotterzunge. Er ist, bedingt durch die Bodenverhältnisse und durch die hier vorherrschenden grundwasserfernen Standorte, ökologisch stärker belastbar.

Das Landschaftsbild ist geprägt durch den geschlossenen Forst und das intakte Gut Hochmuting.

Die Biotope der Fröttmaninger Heide sind durch die Truppenübungsplätze weitgehend zerstört. Die hier noch vorhandenen Wäldchen sollten erhalten und verstärkt werden, so daß im Zusammenhang mit den bestehenden geschlossenen Wäldern um Schleißheim, den Baugebieten der Stadt langfristig großräumige Waldflächen zur Verfügung stehen.

2.1.2. Bebauung

Die bebauten Gebiete lassen sich in 3 Zonen einteilen:

a) Randzone

Im wesentlichen Kasernen und Übungsplätze, Kleinsiedlungen aus der Nachkriegszeit und die Wohngebiete Hasenberg1 und Harthof; durchgrünte, aufgelockerte Bebauung, jedoch städtebaulich ohne Orientierung. Größere Flächen stehen zur Umwidmung an und ermöglichen eine Aufwertung und Arrondierung des Gebietes.

b) Bereich Gewerbezone zwischen Nordring und Frankfurter Ring

Nördlich der Bahn ist durch den EURO-Industriepark und das zur Umwidmung anstehende Alabama-Depot planlich in etwa geordnet, Begrünung fehlt.

Der Bereich zwischen Nordring und Frankfurter Ring ist weitgehend ungeordnet und extensiv, der wertvollen Lage nicht angemessen, genutzt. Eine Begrünung fehlt.

c) Zone zwischen Frankfurter Ring und Petuelring

Im wesentlichen geordnete Bereiche mit vier verschiedenen Quartieren.

- Olympiagelände, Olympisches Dorf und Verwaltung BMW: Stadtteilprägendes Ensemble aus Freiflächen, Wohn-, Sport- und Verwaltungsbauten mit prägnantem Solitäranspruch.
- Gewerbegebiet BMW: In sich geschlossene Anlage, fehlende Begrünung.
- Wohngebiet Milbertshofen: Im wesentlichen geordnet, jedoch ohne städtebaulichem Ausdruck; ausreichende Begrünung.
- Gewerbegebiet Domagkstraße: Im Ausbau befindlich, mangelhafte Begrünung.

2.1.3. Verkehrsanlagen

Allgemein kann gesagt werden, daß die übergeordneten Verkehrsbauten und Straßen relativ sinnvoll trassiert sind, jedoch einer stärkeren städtebaulichen und landschaftlichen Einbindung bedürfen.

2.2. Bereich zwischen der Landshuter und Ingolstädter Eisenbahn

Dieser Bereich ist geprägt durch den großen Freiraum der Kulturlandschaft des Dachauer Moos, der noch unverbildet bis an den Ortsrand von Moosach heranreicht und durch die 3-Seenplatte, die den Übergang zur Freizeitlandschaft des Olympiageländes herstellt. Im Westen wird dieser Landschaftsraum begrenzt durch die Waldgebiete Allacher Forst und Angerlohe. Die Bebauung ist im Unterschied zu dem östlich dicht besiedelten Bereich in Struktur und Maßstab noch von der Landschaft sowie den Gärtnereien bestimmt. Die Ortskerne Feldmoching, Fasanerie Nord, Moosach und das Straßendorf Ludwigsfeld bedürfen der Erhaltung und Pflege. Eine Verdichtung ist im Bereich der Triebstraße (verlängerter Frankfurter Ring) wünschenswert.

3. PROBLEME UND ZIELKONFLIKTE

Folgende Problembereiche liegen im Planungsgebiet vor, auf welche im Planungskonzept eingegangen wird.

- 3.1 Landschaftliche Zonierung im Münchner Norden
- 3.2 Das in Ost-Westrichtung verlaufende Straßenband der A 99
- 3.3 Die Freiflächen zwischen gebautem Stadtrand und offener Landschaft
- 3.4 Beziehung Landschaft - Stadt
- 3.5 Städtebauliche Gesichtslosigkeit, Desorientierung und fehlende Zentrumsbildungen in den bebauten Gebieten
- 3.6 Grünliederung innerhalb der Baugebiete
- 3.7 Ungenutzte Kapazitäten an Erschließungen, insbesondere im Bereich U-Bahn Endhaltepunkt Freimann
- 3.8 Ungeordnete Zone zwischen Nordring und Frankfurter Ring
- 3.9 Problem "Rangierbahnhofsgelände"
- 3.10 Gewerbedreieck MAN-Ludwigsfeld-Krauss Maffei

4. PLANUNGSZIELE

Zur Lösung der vorliegenden Probleme werden folgende Planungsziele aufgezeigt, die auf eine Aufwertung des Münchner Nordens und eine Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten abgestellt sind.

- 4.1 Herausarbeiten der natürlichen Landschaftsfaktoren und des Landschaftsbildes unter Berücksichtigung regionaler Grünzüge und örtlicher raumgliedernder Grüngürtel.
Keine Waldverluste mehr, sondern Aufforstung von ca. 700 ha, davon 450 ha in der Fröttmaninger Heide (=75 % der Fläche)
- 4.2 Landschaftliche Einbindung der A 99
- 4.3 Erhaltung und sinnvolle Zuordnung der stadtnahen Freifläche.
- 4.4 Städtebauliche und landschaftliche Gestaltung und Einbindung der Stadtränder.
- 4.5 Gliederung sowie Quartiers- und Schwerpunktsbildung innerhalb der dicht besiedelten Gebiete, mit einer organischen Fortentwicklung der zentralen Orte.
- 4.6 Aufwertung und Ergänzung des Grün- und Freiflächensystems innerhalb der Baugebiete.
- 4.7 Zweckmäßige Ausweisung neuer Baugebiete in Verbindung mit der vorhandenen Infrastruktur, insbesondere im Einzugsbereich des U-Bahn-Endhaltepunktes Freimann.
- 4.8 Städtebauliche Ordnung im Sinne einer Überbrückungsfunktion der Gewerbezone zwischen Nordring und Frankfurter Ring, hier mit dem besonderen Ziel einer Aufwertung des Frankfurter Ringes.
- 4.9 Sinnvoll der Umgebung angepaßte Nutzungsbestimmung und Gestaltung der Rangierbahnhofsflächen.
- 4.10 Landschaftliche und architektonische Ordnung des Gewerbebedreieckes MAN-Ludwigsfeld-KraussMaffei unter Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten.

5. PLANUNGSKONZEPT

5.1 Übergeordnete landschaftliche Einbindung

Das Planungsgebiet ist eingebunden in den nördlichen Landschaftsraum von München, der begrenzt wird von den Isarauen im Osten und dem Massenhauser Höhenzug im Nordwesten.

Entsprechend den zwei bestimmenden Landschaftselementen - Schotterebene - Dachauer Moos - wird grundsätzlich im Planungskonzept ein städtebaulicher und landschaftlicher Bezug im Stadtrandbereich angestrebt.

5.1.1 Schotterebene

Die trockene Schotterebene ist landschaftlich durch die Fröttmaninger Heide und den Schleißheimer Wald geprägt.

Große Teile der Heide sind durch Truppenübungsplätze zerstört. Sie können nach Auflassung der militärischen Nutzung als reine Heidelandchaft nicht mehr wiederhergestellt werden.

Daher wird in Übereinstimmung mit allen Planungsträgern eine stärkere Aufforstung in Form eines Waldgürtels zwischen Isarauen und Schleißheimer Forst vorgeschlagen.

Dabei sollte die Erholungsnutzung im Vordergrund stehen. Diesem landschaftsräumlichen Grundgedanken auf der einen Seite, entspricht der städtebauliche Vorschlag auf der gegenüberliegenden Seite, eine geschlossene Stadtwand als Rand für das dicht bebaute Gebiet zwischen Isarauen und 3-Seenplatte auszubilden.

5.1.2 Dachauer Moos

Im Unterschied zu der Situation im Bereich der Schotterebene zieht sich die Landschaft des Dachauer Mooses bis weit in das nordwestliche Stadt-Randgebiet hinein und findet im Stadtgebiet selbst eine Fortsetzung einmal in der

"3-Seenplatte" mit dem attraktiven Abschluß im Olympiagelände, zum anderen in den schmälere Läufen der Moorbäche mit dem grandiosen Abschluß im Nymphenburger Park.

Das Planungskonzept sieht vor, diese Kulturlandschaft mit ihren offenen Feldern und Wiesen, mit den Gehölzgruppen, Bachläufen und Kanalbepflanzungen sowie den lockeren Alleen an Feldwegen und Landstraßen, in ihrem Landschaftsbild zu erhalten und in den von Gärtnereien und örtlichen Bebauung bestimmten Übergangsbereich zur Stadt ausklingen zu lassen.

5.3 Freiflächen zwischen Stadt und Landschaft

Zwischen Stadtrand und Waldgürtel ist ein ca. 800 m breiter landschaftlicher Übergangsbereich eingeplant, welcher den Freiflächenbedarf für die dicht besiedelten Wohnquartiere aufnehmen kann.

Er soll den Erholungsdruck von der Stadt auf die Landschaft auffangen.

Das weiträumige Erholungsgebiet in der freien Landschaft kann über das vorhandene bzw. geplante Wiesen- und Waldwegenetz erreicht werden.

Das Grünflächenensemble aus:

- dem landschaftlichen Übergangsbereich,
- den vorhandenen und geplanten Forsten und Wäldern,
- den landwirtschaftlichen Nutzflächen des Gutes Hochmating,
- sowie dem Schleißheimer Schloßpark als traditionellen Schwerpunkt,

sollte sich langfristig zu einer natürlichen, relativ hoch belastbaren Erholungslandschaft für den Münchner Norden - dem sogenannten Nordpark - entwickeln und damit einen entscheidenden Beitrag zum Grünflächenvorrat und zur Aufwertung dieses Stadtteils leisten.

Im Westen des Planungsgebietes ist die Entwicklung vorgezeichnet durch die Anlage der 3-Seenplatte im

stadtnahen Bereich, sowie durch die Baggerseen um Karlsfeld und die Ruderregattastrecke in der Region. Entsprechend dem Planungskonzept sollten diese bereits ausgebauten Ziel- und Ausgangspunkte durch ein Rad- und Wanderwegnetz verbunden werden, welches entlang der vorhandenen Feldwege, Kanäle und Bachläufe geführt wird. Das Gebiet zwischen Isar und Würm ist infolge der landschaftlichen Vielfalt und Eigenart für eine Erholungsnutzung besonders gut geeignet. Das Konzept stellt daher darauf ab, daß unter Beibehaltung der vorhandenen Kulturlandschaft ihre Erschließung für mehr stadtbezogene Freizeitnutzung mit relativ geringem Aufwand und ohne störende Eingriffe durchgeführt werden kann.

5.4 Ausbildung der Stadtränder

Das Konzept sieht eine klare Definierung der Stadtränder vor, deren Ausbildung durch die jeweiligen landschaftlichen Bezüge und die vorhandene städtebauliche Struktur bestimmt wird.

Im östlichen Bereich gegenüber dem geschlossenen Waldgürtel wird ein geschlossener Stadtrand mit kompakteren Bauformen, in abgestufter Fortsetzung der bestehenden Baustrukturen der Stadtgebiete Schwabing und Milbertshofen vorgeschlagen.

Im westlichen Bereich ist entsprechend der offenen ökologisch geringer belastbaren Landschaft des Dachauer Mooses und den vorhandenen Dorfstrukturen ein offener, sich mit der Landschaft verzahnender Stadtrand vorgesehen.

5.5 Städtebauliche Gliederung

5.5.1 Räumliche Gliederung - Quartierbildung

Das übergeordnete System der Radial- und Ringstraßen bildet natürlicherweise das tragfähige Grundgerüst für ein entwicklungsfähiges, städtebauliches Konzept zur Ordnung und Gliederung des Stadtteils.

Dafür bieten sich die vorhandenen Straßenzüge an, und zwar

in den Radialen:

- Ungerer Straße, verlängert in der im Stadtbereich zur Stadtstraße herabzustufenden Autobahn München-Nürnberg
- Leopold - Ingolstädter Landstraße
- Schleißheimer Straße
- Lerchenauerstraße
- Landshuter Allee mit Verlängerung parallel zur Landshuter Eisenbahn
- Dachauer Straße

in den Ringstraßen:

- Petuelring
- Frankfurter Ring mit Moosacher Str.-Triebstr.
- Heidemannstraße mit Verlängerung nach Westen

In dem vorgeschlagenen Konzept haben die Straßen nicht nur reine Verkehrsfunktion, sie sind vielmehr als städtebauliche Schwerlinien auszubilden und entsprechend ihrer Bedeutung zu Stadträumen auszubauen und mit Alleebäumen zu bepflanzen.

Dabei sollen die Gebäude wieder Straßenfronten und Plätze bilden sowie interessante Blickpunkte markieren.

Kreuzungspunkte und Plätze sollen städtebaulich ausgeformt, Wege für Fußgänger und Radfahrer in angemessener, urbaner Form angelegt werden.

Durch das straffe Netz von Radial- und Ringstraßen werden Quartiere geformt, die sich zu charakteristischen städtebaulichen Einheiten mit eigenständiger Identität entwickeln können. Insofern haben diese Straßenräume gleichzeitig eine gliedernde und verbindende Funktion.

5.5.2 Bildung von Schwerpunkten

Neben den vorhandenen und geplanten zentralen Einrichtungen für die quartierbezogene Nahversorgung ergeben sich im Planungsgebiet 3 stadtteilbezogene, zentrale Standorte, deren städtebauliche Definierung und Aufwertung wesentliches Ziel und Inhalt dieser Studie ist.

- Bereiche um den Endhaltepunkt der U 6 für die geplanten Wohngebiete nördlich der Heidemannstraße (ehem. Schießplatzgelände) und die geplanten Gewerbegebiete zwischen U-Bahn Betriebsgelände und BAB Nürnberg.

- Zentrum Hasenbergel für Hasenbergel und Harthof.
Hier wird eine Situierung an der Schleißheimer Straße zwischen Neuherberg und Dülperherstraße in Verbindung mit dem geplanten Haltepunkt der U 8 vorgeschlagen.

- Frankfurter Ring - Abschnitt Triebstraße insbesondere im Bereich der Hanauer Straße unter Einbeziehung des Olympia-Einkaufszentrums und der Haltestelle der U 3, für den Bereich Moosach Fasanerie.

5.6 Aufwertung der Baugebiete

Der Entwurf sieht zur räumlichen und qualitativen Aufwertung der Quartiere eine Überlagerung des strengen Straßennetzes mit einem Grün- und Freiraumsystem vor, welches die Baugebiete wie Adern feingliedrig durchzieht.

Vorhandene und geplante Grünzüge werden hierbei in Verknüpfung mit den quartierbezogenen Straßenräumen und unter Einbeziehung und Aufwertung der Plätze und Grünanlagen an Kirchen, Schulen, öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen in eine sinnvolle Beziehung zu

den städtischen Funktionen gebracht. In diese Überlegung werden dabei besonders die geplanten U-Bahnstrecken einbezogen, insbesondere die Verlängerung der U 8 vom Scheidplatz über Milbertshofen, Harthof, Hasenbergel nach Feldmoching, welche eine entscheidende städtebauliche Verbesserung für diese Baugebiete bringen wird.

5.7 Ausweisung neuer Baugebiete

Das vorliegende Konzept hat die Möglichkeiten zur Ausweisung von Baugebieten für Wohn- und Gewerbenutzungen untersucht.

Unter Berücksichtigung der landschaftlichen, städtebaulichen, verkehrlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten und mit dem Ziel einer Aufwertung des Münchner Nordens werden als Standorte neuer Baugebiete die Stadtrandgebiete zwischen den U-Bahn-Haltestellen Freimann und Hasenbergel vorgeschlagen. Dabei sollen die engeren Einzugsbereiche der U-Bahn-Haltestellen als besondere Schwerpunkte ausgebaut werden. Für Gewerbeansiedlungen bieten sich die Flächen zwischen U-Bahn Freimann und BAB-München-Nürnberg an.

5.8 Städtebauliche Ordnung der Gewerbezone zwischen Nordring und Frankfurter Ring

Das Planungskonzept sieht in der Ordnung dieser Bereiche die große Chance zur Aufwertung der Münchner Nordens.

Durch hochwertige Nutzungen und intensivere Bebauungsformen sollen die baulichen Möglichkeiten geschaffen werden, um diese Problembereiche stadträumlich in das Gesamtkonzept einzubinden. Die Gestaltung des Frankfurter Rings hat dabei in diesem Konzept eine Schlüsselstellung.

5.9 Rangierbahnhofsflächen

Das Konzept geht davon aus, daß der Rangierbahnhof an der von der DB vorgesehenen Stelle nicht gebaut wird und dort die Flächen zum großen Teil einer sinnvollen baulichen Nutzung zugeführt werden.

Die Planungsüberlegungen zeigen eindeutig, daß die von der DB für den Rangierbahnhof vorgesehenen Flächen entsprechend den landschaftlichen und städtebaulichen Gegebenheiten genutzt werden sollen.

Die landschaftlichen Bezüge von Nymphenburg über Ludwigsfeld ins Dachauer Moos sollen in ihrer Grundsubstanz erhalten werden. Der stark begrünte Südrand des Wohngebietes am Blütenanger soll erhalten bleiben und zu einem verbindenen Ost-West - Grünzug ausgebaut werden.

Das südlich angrenzende ehemalige Rangierbahnhofs-gelände soll einer Wohnungsbebauung zugeführt werden.

5.10 Gewerbedreieck MAN - Ludwigsfeld - KraussMaffei

Die im Flächennutzungsplan in diesem Dreieck zusätzlich ausgewiesenen Gewerbeflächen zwischen Allacher Forst und Ludwigsfeld sind vom landschaftlichen Standpunkt aus äußerst problematisch.

Die inzwischen festgelegten Straßenplanungen der A 99 und des verlängerten Frankfurter Rings greifen jedoch in das Landschaftsbild so stark ein, daß dessen weitere Zerstörung durch das Gewerbegebiet vermutlich nicht mehr aufgehalten werden kann.

Das Konzept zeigt eine Lösung auf, welche zumindest die wichtigsten landschaftlichen Bezüge freihält.

Das sind:

- Verbindung der Wälder Angerlohe - Allacher Forst
- Freihaltung der Moosbäche
- Freihaltung des Ortsrandes von Ludwigsfeld

6. MASSNAHMENKONZEPT

6.1 Ausbaumaßnahmen

Entsprechend den Planungszielen werden auf der Grundlage des vorgelegten Konzeptes im Einzelnen folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- 6.1.1 Großflächige Aufforstung im nördlichen Waldgürtel mit Erholungswald
- 6.1.2 Gruppenpflanzungen entlang der Bachläufe und Feldwege im Dachauer Moos, um die Landschaft für die Freizeitnutzung vorzubereiten.
- 6.1.3 Pflanzungen und Modellierungen zur Einbindung der A 99 analog den oben beschriebenen Aufforstungen und Gruppenpflanzungen.
- 6.1.4 Nutzungsbezogener Ausbau folgender Freiflächen:
 - Freiflächen westlich des U-Bahn-Haltespunktes Freimann unter Beibehaltung der Heideflächen; dabei vorhalten von Freiflächen für Spiel sowie für Kleingärten.
 - Stufenweiser Aufbau des Nordfriedhofes, Rahmenpflanzung Nordfriedhof.
 - Ausbau des Bürgerparkes Hasenbergel zwischen den geplanten Baugebieten und dem Friedhof Hasenbergel.
Da die Vegetation ca. 20 Jahre zum Einwachsen benötigt, sollte mit der Bepflanzung bereits zu einem frühen Zeitpunkt begonnen werden.
 - Fortsetzung der Ausbaumaßnahmen für den Grünzug 3-Seen-Platte.
 - Rekultivierung der Kiesabbaufläche
 - Weiterer Ausbau der Grünverbindung Fasaneriesee zu dem neuen Baggerseegelände der Kiesabbaufläche und Weiterführung nach Karlsfeld-Dachau bzw. Ruderregatten Obergrashof.
 - Ausbau des Grünzuges Untermenzing-Ludwigsfeld-Fasanerie unter Einbeziehung der vorhandenen landschaftlichen Ansätze.

- Ausbau der vorhandenen in die Landschaft führenden Feldwege als Rad- und Wanderwege.

6.1.5 Bebauung der vorgeschlagenen neuen Baugebiete insbesondere der Baugebiete zur Ausbildung eines Stadtrandes, und zwar

- Gewerbegebiet und Kerngebiet am U-Bahn-Endhaltepunkt Freimann.
- Wohnbebauung nördlich des Baugebietes Heide-
mannstraße
- Harthof - Nord
- Zentrum Hasenbergel
- Stadtteil Hasenbergel Nord

6.1.6 Ausbau folgender übergeordneter Straßenräume zu Stadträumen und Bepflanzung mit Allee -
bäumen.

- BAB-München-Nürnberg zwischen Tatzelwurm
und Knoten A99
Hier steht an eine Herabstufung zur Stadt-
straße mit zusätzlicher Anbindung des Bau-
gebietes am U-Bahn-Endhaltepunkt Freimann,
sowie die beidseitige Modellierung und Be-
pflanzung der Straße mit 4 Reihen Pappeln.
Langfristig sollte eine Aufwertung des Be-
reiches um den Tatzelwurm angestrebt werden.
- Leopold-Ingolstädter Landstraße
Hier ist der teilweise Ausbau an vorzüglicher,
beispielgebender Form bereits erfolgt.
Zusätzlich sollten die Kreuzungspunkte mit
den Radialen zu städtebaulichen Merkmalen
ausgebaut werden.
- Schleißheimer Straße
Entsprechend ihrer städtebaulichen Funktion
für den Münchner Norden kommt dem Ausbau
der Schleißheimer Straße besonderer Bedeutung zu.

Im einzelnen werden dafür folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ausbau des Knotenpunktes Schleißheimer Str.-Mittlerer Ring (Beginn der Stadtachse) als Platz mit städtischem Gepräge unter Einbeziehung des Nymphenburger Kanals, durch Auflassen der Straßenbahnwende in diesem Bereich.
- Bepflanzung des Straßenrandes mit zwei bzw. im nördlichen Abschnitt mit vier Reihen Alleebäumen.
- Kreuzungsbereich Schleißheimer Straße - Frankfurter Ring, Ausbau zu einem städtebaulichen Ensemble unter Einbeziehung des Anhalter Platzes.
- Aufweitung des Straßenraumes der "Stadtachse Schleißheimer Straße" im Bereich des Stadtteilzentrums Hasenbergel zu einem städtebaulichen Schwerpunkt der Wohngebiete Hasenbergel - Harthof. Dabei ist die U-Bahn-Haltestelle zu integrieren und eine Ost-Westbeziehung zwischen dem Bürgerpark/ Nordfriedhof sowie der Dülfer Straße auszubilden.
- Räumliche Ausgestaltung der ehemals kurfürstlichen Achse auf das Schloß Schleißheim.
Hier ist die Schaffung einer Blickachse durch den Schleißheimer Wald und die räumliche Fortsetzung der Achse in der Feldflur des Gutes Hochmütting entsprechend auszuformen.
- Ausbau der St. 2042 in der Fortsetzung der Landshuter Allee parallel zur Landshuter Eisenbahn.
Hier sind die Bepflanzung mit 4-reihigen Alleeen, die Lärmschutzmaßnahmen in innerstädtische Form und die städtebauliche Ausbildung des U- u. S-Bahn-Haltes Feldmoching durchzuführen.

- Dachauer Straße
Rückbau zur Haupteerschließungsstraße, Revitalisierung der traditionellen Ansätze u.a. im Gebiet Ludwigsfeld und im Gebiet Moosach zwischen Ortskern und U- u. S-Bahn Haltepunkt

- Mittlerer Ring
Der Ausbau der Kreuzungsbereiche mit den Radialen ist wie oben beschrieben durchzuführen. Es folgt der Ausbau der Ringstraße zwischen BMW-Hochhaus und Nordfriedhof zu einem Stadtraum, und Bepflanzung von Alleebäumen und gestalteter Einbindung des parallel zum Ring geführten Nymphenburger-Biedersteiner Kanals.
Der Bereich der Kreuzung Leopoldstraße/ Ringstraße im Zuge der Untertunnelung ist besonders zu gestalten.

- Frankfurter Ring
Bei der angestrebten Aufwertung des Münchner Norden spielt der Ausbau des Frankfurter Ringes (Gürtel-Ring) eine entscheidende Rolle. Neben der langfristigen baulichen Aufwertung der Straßenfronten und Plätze, sollte hier die dringend erforderliche Verbesserung der Stadtbildes kurzfristig durch entsprechende Grüngestaltung erreicht werden. Dazu ist die Weiterentwicklung des vorliegenden Konzepts in einem größeren Maßstab notwendig.

- Heidemannstraße mit Verlängerung nach Westen
Hier steht der stadtstraßenmäßige Ausbau mit entsprechender Eingrünung an.

6.1.7 Ausbau der vorgeschlagenen Grün- und Freiflächensystems innerhalb der Baugebiete durch Komplettierung von Grünverbindungen und durch die Anlage von verkehrsberuhigten Wohnstraßen.

6.1.8 Städtebauliche Neuordnung der Zone zwischen Frankfurter Ring und DB-Nordring einschließlich der Rangierbahnhofflächen, auf der Grundlage einer detaillierten konkreten Bauleitplanung.

6.2 Maßnahmen zu Sicherung von erhaltenswerten Beständen

6.2.1 Erhaltung der vorhandenen Wälder und Wäldchen

6.2.2 Erhaltung der landwirtschaftlichen Nutzflächen um Feldmoching

6.2.3 Erhaltung der Ortsränder und Ortskerne von Feldmoching

6.2.4 Erhalten des Gutes Hochmuting

6.3 Planungsrechtliche Maßnahmen

6.3.1 Änderung des Flächennutzungsplanes

6.3.2 Ausarbeitung von Rahmenplänen

6.3.3 Aufstellung von Bebauungsplänen