



I.

An den Vorsitzenden des  
Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes  
Pasing-Obermenzing  
Herrn Frieder Vogelsgesang  
Landsberger Straße 486  
81241 München

**PLAN-HAI-11-V**

Blumenstr. 28 b  
80331 München  
Telefon: 089 233-  
Telefax: 089 233-  
Dienstgebäude:  
Blumenstr. 31  
Zimmer:  
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

08.04.2022

### **Grundlagenuntersuchung Pippinger Flur**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02785 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 21 -Pasing-Obermenzing vom 27.07.2021

Sehr geehrter Herr Vogelsgesang,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Darin wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, für das Gebiet Bergsonstraße – An der Langwieder Heide – Mühlangerstraße – A8 eine raumbezogene Grundlagenuntersuchung durchzuführen. Die Grundlagenuntersuchung soll insbesondere die Bereiche Klima, Grünflächen/Naturschutz, Verkehr, Siedlung und Freizeit umfassen (Fragen 1 bis 6).

Für die gewährte Fristverlängerung zur Abgabe unserer Stellungnahme bedanken wir uns.

In Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat (MOR), dem Referat für Bildung und Sport (RBS) und dem Referat für Klima und Umweltschutz (RKU) beantworten wir den o.g. Antrag wie folgt:

### **1. Identifikation und Überprüfung stadtklimarelevanter Frischluftschneisen, lokaler und regionaler Grünzüge, Flächen für Landwirtschaft und Gartenbau insbesondere zur großstadtnahen Eigenversorgung:**

#### **1.1 Stadtklima**

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat zum Thema Stadtklima folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Pippinger Flur ist Teil eines größeren Grün- und Freiflächenverbundes, der sich nach Westen und nach Norden bis an die Stadtgrenzen und darüber hinaus erstreckt. Wie der gesamte Grün- und Freiflächenverbund ist auch die Pippinger Flur daher von geringer Bebauungsdichte und einem geringen Versiegelungsgrad geprägt. Die Klimafunktionskarte weist der Pippinger Flur eine mittlere bioklimatische Bedeutung mit mäßiger Kaltluftlieferung der Freiflächen zu. Kaltluftleitbahnen (bzw. Frischluftschneisen) sind in betroffenen Gebiet nicht vorhanden. Gleichwohl trägt die Pippinger Flur als Teil des Grün- und Freiflächenverbundes zu einer guten Durchlüftung der umliegenden Wohngebiete bei, welche allesamt eine günstige bis sehr günstige bioklimatische Situation aufweisen. Vor dem Hintergrund steigender Temperaturen und vermehrten Hitzeereignissen durch den Klimawandel steigt die bioklimatische Bedeutung des gesamten Grün- und Freiflächenverbunds weiter.

Sollte eine bauliche Entwicklung des Gebiets geplant sein, wird empfohlen, frühzeitig ein stadtklimatisches Gutachten zu erstellen, um die positiven stadtklimatischen Eigenschaften des Gebiets und der Umgebung weiterhin zu gewährleisten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt zur oben angesprochenen Klimafunktionskarte noch Folgendes aus:

Die Klimafunktionskarte als Grundlage für weitere planerische Überlegungen und das „Konzept zur Anpassung an den Klimawandel in der Landeshauptstadt München“ (Erscheinungsjahr 2016) beinhalten beispielsweise Informationen zur Überprüfung des rechtlichen bzw. planerischen Schutzstatus der für den Luftaustausch relevanten Flächen. So soll durch eine frühzeitige Einbindung der Klimafunktionskarte in die Stadtplanung sichergestellt werden, dass die klimatische Wirksamkeit von Flächen erhalten und der groß- und kleinräumige Luftaustausch funktionsfähig bleibt (Maßnahme 1 des Konzepts zur Anpassung an den Klimawandel in der Landeshauptstadt München). Diese Maßnahme wird vom Referat für Klima- und Umweltschutz gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung umgesetzt, indem im Rahmen einer Ersteinschätzung auf Grundlage der Klimafunktionskarte für Planungsverfahren der Bauleitplanung mögliche stadtklimatische Auswirkungen aufgezeigt und auf ihre Erheblichkeit hin bewertet werden. Dabei spielen auch die im Bericht zur Stadtklimaanalyse genannten Planungshinweise und Empfehlungen enthaltenen Klimafunktionen eine wichtige Rolle.

## **1.2 Grünzüge, Landwirtschaft und Gartenbau**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung kann zum Thema Folgendes mitteilen:

Zentrale Aufgaben der Abteilung Grünplanung sind die Sicherung, In-Wert-Setzung und Qualifizierung des Freiraumverbunds. Dessen Flächenkulisse wurde in der Konzeption „Freiraum M 2030“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04142 vom 16.12.2015) entwickelt und ist Grundlage für die Freiraumkarte im aktuell diskutierten Entwurf des Stadtentwicklungsplans STEP 2040 (<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Step2040.html>).

Die Pippinger Flur ist in der Konzeption „Freiraum M 2030“ als Teil der Münchner Grüngürtel-Landschaften dargestellt und über den Durchblick (Parkmeile Nymphenburger Park – Langwieder Heide) und den Würmgrünzug mit den großen innerstädtischen Grünräumen verbunden. In seiner Gesamtheit übernimmt dieser Verbund aus flächigen Landschaftsräumen und li-

nearen Grünverbindungen unterschiedlicher Dimension und Ausprägung zahlreiche Funktionen und Aufgaben zwischen Freizeit und Erholung, landwirtschaftlicher Produktion, Naturschutz und Klimaanpassung. Gleichzeitig gliedert er die Stadt und strukturiert deren Wahrnehmung. Damit ist er auch für das Stadtbild von großer Bedeutung.

Wichtige Eigenschaften der Grüngürtel-Landschaften und Parkmeilen sind Multifunktionalität und Durchgängigkeit. In diesem Zusammenhang wurde die Grundlagenstudie „Wege machen Landschaft“ erarbeitet (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15984 vom 6.11.2019; <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadt-und-Bebauungsplanung/Gruenplanung/Wegekonzept.html>). Deren Ziel war es, Kriterien und Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung der Wege im und in den Grüngürtel zu entwickeln, um diesen als attraktiven und abwechslungsreichen Naherholungsraum erlebbar zu machen. Darauf aufbauend wird aktuell ein Wegekonzept für den Münchner Westen erstellt, das auch den Bereich zwischen Würm und Aubinger Lohe umfasst. Im Spannungsfeld zwischen Siedlungsentwicklung, Landwirtschaft, Naturschutz und Erholung wird es Strategien und Ansätze für die Landschaftsentwicklung entlang von Wegen aufzeigen.

Formelle Planungsinstrumente sind der Regionalplan und der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP/LP). Der größte Teil der Flächen zwischen Bergsonstraße, An der Langwieder Haide, Mühlangerstraße und A8 ist im Regionalplan der Planungsregion 14 als Regionaler Grünzug dargestellt. Die Regionalen Grünzüge bilden laut Regionalplan das Grundgerüst eines räumlichen Verbundsystems zur Freiraumsicherung und -entwicklung, das die Siedlungsentwicklung ordnet und gliedert. Sie dienen darüber hinaus der Verbesserung des Bioklimas und der Sicherstellung des Luftaustauschs sowie der Erholungsvorsorge in siedlungsnahen Bereichen. Regionale Grünzüge dürfen über die in bestehenden Flächennutzungsplänen dargestellten Siedlungsgebiete hinaus nicht geschmälert werden. Im Einzelfall sind in Siedlungsrandbereichen bauliche Entwicklungen möglich, wenn die oben genannten Funktionen nicht beeinträchtigt werden. Dies ist z. B. über entsprechende Untersuchungen zu belegen. Im FNP/LP ist in diesem Gebiet unter anderem eine Übergeordnete Grünbeziehung zwischen der Blumenburg und der Eisenbahnunterführung der Bergsonstraße dargestellt. Der Bereich nördlich des Friedhofs Obermenzing ist ebenfalls als Friedhof dargestellt und dient als Vorratsfläche, die als solche erhalten werden soll.

**2. Untersuchung der Verkehrsflüsse und Darstellung der Folgen auf die Straßen und Wohngebiete der näheren und weiteren Umgebung bei Verlegung des Kreisels am aktuellen Anfang bzw. Ende der A8 in Richtung Nord-Westen an die Mühlangerstraße mit geeigneter Anbindung der Mühlangerstraße und Rückstufung der A8 zum bisherigen Autobahnende im Rahmen eines Verkehrsmodells mit Varianten (z.B. Vollanschluss, Errichtung eines Halbanchlusses Mühlangerstraße); Ziel ist u.a. die Entlastung der Bergsonstraße und der Pippinger Straße im Ortskern Obermenzing; die Untersuchung ist darauf abzustimmen.**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat können hierzu Folgendes mitteilen:

Die Idee einer Verlegung des Autobahnendes der BAB A8 an die Mühlangerstraße und Rückstufung des Abschnitts der BAB A8 vom heutigen Ende bis zu diesem neuen Endpunkt sowie eine Reduzierung des Straßenquerschnittes und Rückbau des Kreisels böte aus Sicht des Re-

ferates für Stadtplanung und Bauordnung grundsätzlich Potentiale für eine Freiraum- und Siedlungsentwicklung in diesem Bereich. Diese müssten jedoch erst noch durch eine vertiefte Untersuchung genauer ausgelotet werden. Darüber hinaus liegt die Verlegung des Endpunktes und Abstufung der BAB A8 in der Planungshoheit des Bundes bzw. der hierfür zuständigen Niederlassung Südbayern der [REDACTED] des Bundes und muss auch dort auf Zustimmung stoßen.

In einer ersten Einschätzung bzw. Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Mobilitätsreferat anhand des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München ergaben sich lediglich geringe Entlastungswirkungen im Bereich der Bergsonstraße östlich der Straße Alte Allee sowie eine Verkehrszunahme im Bereich der Straßen An der Langwieder Haide und der Bergsonstraße westlich der Straße Alte Allee.

Um die Entlastungen und Neubelastungen des angrenzenden, umgebenden Straßennetzes genauer beziffern zu können, bedarf es einer wesentlich umfangreicheren Untersuchung, die jedoch aufgrund der erwartbaren, nur sehr geringen Entlastungswirkungen im Bereich der Bergsonstraße einerseits und Neubelastung anderer Straßen andererseits in der aktuellen Bestandssituation zu keiner positiven Gesamtbilanz führen dürfte. Deshalb wurde auch in der Vergangenheit bislang kein hinreichender Anlass für solche wesentlich umfangreicheren, vertieften Untersuchung zu einer zusätzlichen Anschlussstelle der BAB A8 an der Mühlangerstraße gesehen und entsprechend in den bisherigen Stadtratsbeschlüssen, die sich bereits mit dem Thema auseinandergesetzt haben, abgelehnt, wie z.B. im Beschluss zur „Verkehrsplanung Münchner Westen“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V02453) vom 11.03.2015 sowie im Beschluss „Verkehrskonzept Pasing-Zentrum“ vom 23.09.2020 (vgl. Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01366). Erst im Zusammenhang mit einer Freiraum- und Siedlungsentwicklung in diesem Bereich oder anderen größeren städtebaulichen Veränderungen bzw. -entwicklungen im näheren Umfeld, könnten sich größere verkehrliche Gesamtveränderungen ergeben, durch die dann auch positive Gewinne aus einer umfangreicheren verkehrlichen Neukonzeption erzielt werden könnten. Hierfür stehen aufgrund der aktuellen Haushaltslage derzeit leider keine Ressourcen zur Verfügung.

Gegebenenfalls könnten sich in diesem Zusammenhang Auswirkungen aus dem derzeit im näheren Umfeld laufenden Bebauungsplanverfahren zum Dreilingsweg ergeben, zu dem auch ein Verkehrsgutachten erstellt wird, das sich mit den Auswirkungen der neuen Bebauung (Wohnen, Schule) auf das angrenzende Straßennetz sowie auf die Knotenpunkte im näheren Umfeld auseinandersetzt. Die Ergebnisse hierzu gilt es jedoch erst abzuwarten.

### **3. Potenzialanalyse für Park&Ride der auf der A8 nach München einströmenden Verkehre, insbesondere mit Ermittlung von Quellen und Zielen sowie Abschätzung realistischer inter- und intramodaler Umsteigepotentiale (Park&Ride/ Mitfahrerparkplätze) mit Darstellung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen (z.B. Trambahn-/U-Bahn-/S-Bahn-Anbindung, Parkplatzflächen); ggf. Darstellung in unterschiedlichen Szenarien;**

Das Mobilitätsreferat kann folgenden Sachstand mitteilen:

Wiederholt erreichen das Mobilitätsreferat Anträge, im Bereich der Pippinger Flur bzw. am Autobahnende der BAB A8 eine ausreichend dimensionierte P+R-Anlage mit Anbindung an den ÖPNV zu errichten.

Das planerische Standortkonzept für P+R, wie es mit dem Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München durch die Vollversammlung des Stadtrats am 24.01.2007 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09121) beschlossen wurde, verfolgt u.a. die verkehrsplanerischen Zielsetzungen, Verkehre mit dem Ziel Münchner Innenstadt möglichst schon im Umland oder an der Stadtgrenze auf öffentliche Verkehrsmittel zu lenken, die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel auch in den Außenbereichen zu erhöhen sowie den Parkdruck auf die Parkstände innerhalb des Mittleren Rings sowie den städtischen Parksuchverkehr zu vermindern.

Für die Einrichtung von P+R-Anlagen zwischen Mittlerem Ring und Stadtgrenze ist die örtliche Situation bezüglich Nachfrage, Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten und die Verbindung zum Straßennetz und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entscheidend. P+R-Anlagen können nur in unmittelbarer Nähe zu einer Haltestelle des schienengebundenen Schnellbahnnetzes, als entweder der S- und/oder U-Bahn angesiedelt werden.

Diese Voraussetzungen sind nach dem bisherigen Planungsstand zum Nahverkehrsplan U-Bahn-Ringschluss U3 – Trambahn Verdi- / Bergsonstraße am Standort (noch) nicht vorhanden.

Am 03.03.2021 wurde durch die Vollversammlung des Stadtrates der Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01848) gefasst. Darin hat sich der Stadtrat zunächst u.a mit der angesprochenen Tram-Strecke befasst und diese in die Kategorie „Planung / im Bau“ des Nahverkehrsplans aufgenommen. Selbst für den Fall eines erfolgreichen Abschlusses der vertiefenden Untersuchungen, erfüllt eine Trambahn jedoch nicht die Voraussetzungen für einen schienengebundenen Schnellbahnanschluss hinsichtlich Reisezeit und Kapazität als Voraussetzung für die Errichtung einer P+R-Anlage.

Des Weiteren ist eine U3-Verlängerung nach Pasing Teil des Maßnahmenkatalogs für die weiteren Untersuchungen des Themenfeldes Nahverkehrsplan. Diese Strecke ist gemäß Stadtratsauftrag durch die Stadtverwaltung und die Stadtwerke München GmbH „näher zu betrachten und – wo sinnvoll – Systemvergleiche durchzuführen“. Auch in diesem Fall fehlen die notwendigen planerischen Erkenntnisse und daraus resultierende Beschlüsse als Voraussetzung dafür, um überhaupt in die planerischen Überlegungen für den Bau einer P+R-Anlage einsteigen zu können, da diese ganz wesentlich von den Anschlussqualitäten des schienengebundenen Schnellbahnanschlusses abhängig sind.

Erst mit validem Planungsstand zum Nahverkehrsplan U-Bahn-Ringschluss U3 – Trambahn Verdi- / Bergsonstraße ist es möglich, die für das P+R-Gesamtsystem im MVV-Raum maßgebliche Bedarfsstudie bei der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) zu beauftragen.

#### **4. Aufzeigen von Immissionsbelastungen; geeignete Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms an der A8 zwischen Pippinger Straße und Mühlangerstraße (Temporeduzierung, Lärmschutzwahl, Lärmschutzwand)**

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat folgende Stellungnahme abgegeben:

##### **4.1 Lufthygiene**

Im vorgeschlagenen Untersuchungsgebiet selbst, sowie im weiteren Umgriff befinden sich kei-

ne geeigneten Messstationen für die Beurteilung der Luftqualität. Hinweise auf die lufthygienische Situation können im vorliegenden Fall Immissionsprognosen geben.

Gemäß lufthygienischer Immissionsprognose des LfU aus dem Jahr 2019, enthalten in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München, ist von keiner Überschreitungssituation des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwertes in den betroffenen Abschnitten des Untersuchungsgebietes im Bezugsjahr 2020 auszugehen.

Die Jahresgrenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) werden im gesamten Stadtgebiet und damit auch im Untersuchungsgebiet und dessen Umfeld eingehalten.

Zusammenfassend werden gemäß den vorliegenden Beurteilungsgrundlagen im direkten und erweiterten Untersuchungsgebiet die relevanten lufthygienischen Grenzwerte damit eingehalten. Maßnahmen aus dem Bereich der Luftreinhalteplanung liegen für das vorgeschlagenen Untersuchungsgebiet derzeit nicht vor.

#### **4.2 Lärmvorsorge**

Der Lärmkarte 2017 des Landesamtes für Umwelt (LfU) (siehe Anlage) zeigt Folgendes:

- WR an der Bergsonstraße (westlich der Alten Allee / Mooswiesenstraße)  
Die Bundesautobahn A 8 verursacht im WR Lärmpegel (Immissionspegel L<sub>DEN</sub>) von weniger als 55 dB(A).
- WA südlich der Bergsonstraße (östlich der Alten Allee)  
Die Immissionspegel L<sub>DEN</sub> liegen im WA bei maximal 60 dB(A)
- Sondergebiet S nördlich der Bergsonstraße  
Hier werden Pegel L<sub>DEN</sub> von bis zu 65 dB(A) erreicht, im Sondergebiet befindet sich jedoch keine schutzbedürftige Wohnbebauung.

Aufgrund der – im Vergleich zu anderen Wohngebieten der Landeshauptstadt München – geringen Lärmbelastung und der geringen Einwohnerdichte (in Autobahnnähe sind im Wesentlichen Einfamilienhäuser situiert) hat das im Antrag genannte Gebiet „Pippinger Flur“ im Rahmen der Lärmaktionsplan eine geringe Priorität. Die Pippinger Flur ist somit kein Untersuchungsgebiet im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München.

Wir weisen darauf hin, dass für die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen nicht die Landeshauptstadt München zuständig ist, sondern die [REDACTED] des Bundes .

#### **5. Aussagen über eine mögliche Straßenbahnabstellanlage und, falls diese Überlegung weiterverfolgt wird, eine Darstellung und Bewertung.**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung kann hierzu folgende Sachlage mitteilen:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat in enger Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH (SWM) eine Standortuntersuchung „SWM Betriebshöfe“ durchgeführt. Im

Rahmen dieser Untersuchung wurde auch ein Standort in der Pippinger Flur für einen dauerhaften Trambetriebshof unter Beteiligung der städtischen Fachstellen vorgeprüft. Ergebnis der Vorprüfung ist:

- Gegen den Standort bestehen erhebliche Bedenken aus Sicht der Landschaftsplanung, des Naturschutzes und der Stadtentwicklungsplanung. Der Standort soll aus diesem Grund aus Sicht von PLAN zurückgestellt bzw. nicht weiter verfolgt werden.
- Die Prüfung von künftigen, potentiellen Vorhaben ist nur im Kontext von großräumigen Planungsüberlegungen vorstellbar. Voraussetzung hierfür ist, wie bereits zum Punkt 2 dargestellt, eine vertiefende verkehrsplanerische Untersuchung, die jedoch derzeit nicht durchgeführt werden kann.

Das Ergebnis der Standortuntersuchung „SWM Betriebshöfe“ soll im Stadtrat vorgestellt werden. Das Mobilitätsreferat erarbeitet derzeit in Abstimmung mit den SWM und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Beschlussvorlage. Wesentlicher Inhalt der Beschlussvorlage ist die Darstellung der in der Vorprüfung positiv bewerteten Standorte, die in weiteren Planungsschritten vertieft untersucht werden sollen. Der Standort in der Pippinger Flur wird aufgrund der oben geschilderten Bewertung **nicht** als „vertieft zu prüfender Standort“ in die Beschlussvorlage aufgenommen.

#### **6. Abfrage der Bedarfe von Rasen-, Hartplatz- und Hallenkapazitäten bei den Vereinen im Münchner Westen mit Überprüfung und Darstellung möglicher Defizite im Vereins- und Freizeitsport; ggf. Aufzeigen von Möglichkeiten, wie möglichen Defiziten bei der Ausstattung mit Sportflächen begegnet werden kann.**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Im Rahmen des derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens mit Grünordnung „Dreilingsweg“ (Nr. 2175) Jaspersallee (nördlich), Bergsonstraße (nördlich), Mooswiesenstraße (beidseits), Dreilingsweg (beidseits) und An der Langwieder Haide (östlich) Teilverdrängung der Bebauungspläne Nrn. 45b, 586 und 1055) und Kreuzungsbereich An der Langwieder Haide/Mühlangerstraße soll u. a. auch ein Standort für eine weiterführende Schule und öffentliche Grünanlagen geschaffen werden. Durch die Lage zum nordöstlichen Landschaftsraum und entsprechende Abschirmung nach Süden und Westen durch Gebäude bzw. Lärmschutzmaßnahmen, die Lärmkonflikte mit Wohnnutzungen auf diese Weise reduzieren können, erscheint auf den Schulsportflächen des Gymnasiums auch eine außerschulische Nutzung der Schulsportflächen weitgehend möglich. Dies ist nach Durchführung des geplanten Wettbewerbes im laufenden Bauleitplanverfahren noch gutachterlich zu untersuchen.“

Im angestrebten Entwurf des Beschlusses Strukturkonzept Mühlangerstraße/ Langwied , Teilanpassung Dreilingsweg ist die Sicherung einer weiteren Gemeinbedarfsfläche für Bildungseinrichtungen angestrebt. Im Rahmen des damit langfristig einhergehenden Schulbaus könnten damit auch künftig weitere Sportstätten geplant werden, die nach dem Schulsport auch anderen Nutzer\*innen, wie zum Beispiel Sportvereinen, zur Verfügung stehen. Die Größe und auch die Ausstattung dieser Anlagen wird, sofern baulich möglich, über die schulischen Anforderungen hinaus geplant (z.B. 3-fach-Sporthalle statt 2-fach-Sporthalle), um einen möglichst hohen Nutzer\*innenbedarf zu decken.

Neu entstehenden öffentlichen Grünanlagen dienen maßgeblich der Freizeitsport- und Erholungsnutzung. Das Baureferat plant und baut die städtischen Grünanlagen mit entsprechenden Angeboten. Dabei werden alle Altersgruppen, die Aspekte der Inklusion und der Gendergerechtigkeit, aber auch ökologische Belange berücksichtigt. In den öffentlichen Grünanlagen steht in der Regel eine breitgefächerte Infrastruktur an städtischen Spiel- und Sportangeboten (z.B. Bewegungs-, Fitness- und Calisthenic Anlagen oder Boulderwände) bereit.

Weiterhin teilt das Referat für Bildung und Sport (RBS) Folgendes mit:

### **Sportstättenbau**

Angesichts der Flächenknappheit in München und der hohen Investitionskosten, die der Bau von Sportanlagen auslöst, verfolgt das RBS bezogen auf den Ausbau der Infrastruktur für Sporthallen und Freisportanlagen aktuell folgende Strategien:

#### **Sporthallen:**

Auf die Ausführungen im Infrastrukturkonzept Sporthallen, das dem Stadtrat am 14.04.2021 vorgelegt wurde (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V00329) und das alle 25 Bezirksausschüsse zur Kenntnisnahme erhalten haben, wird verwiesen. Es ist langjährige Verwaltungspraxis, städtische Sporthallen grundsätzlich im Rahmen von Schulbaumaßnahmen zu errichten. Dies wurde vom Stadtrat wiederholt, zuletzt mit Beschluss vom 09.05.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V11248) bestätigt. Das Referat für Bildung und Sport realisiert an einzelnen Schulstandorten, an denen es die grundstücksmäßige und baurechtliche Situation zulässt, seit 2008 auf Grundlage der Stadtratsbeschlüsse vom 26.11.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V01131) und vom 27.02.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V13988) mehr Sporthalleneinheiten (nach Möglichkeit Dreifachsporthallen) als im konkreten Fall zur Versorgung der Schule notwendig sind. Mit dieser Strategie lassen sich parallel zur Sicherung des Schulsports die vorhandenen Defizite für den Breitensport, insbesondere im Bereich der stark nachgefragten Zwei- und Dreifachsporthallen, reduzieren.

Zudem lässt sich so das Angebot an Sporthalleneinheiten im gesamten Stadtgebiet bedarfsgerecht und nachhaltig ausbauen. Durch die Überlassung der städtischen Schulsporthallen (außerhalb der Schulzeiten) an Sportvereine und Sportgruppen entsteht so auch ein attraktives Angebot für den Breitensport. Dieses Angebot wird ergänzt durch den Bau vereinseigener Sporthallen, den die Landeshauptstadt München mit einem Sonderförderprogramm unterstützt. Bezogen auf den 21. Stadtbezirk stellt sich die Versorgungslage im Bereich der städtischen Sporthallen aktuell und künftig wie folgt dar:

Im Stadtbezirk Pasing - Obermenzing betreibt das RBS aktuell 3 Dreifach-, 1 Zweifach- und 16 Einfachsporthallen. Das entspricht 27 Sporthalleneinheiten (1 Hallenteil = 1 Sporthalleneinheit). Im Rahmen der ersten drei Schulbauprogramme werden in den nächsten Jahren bestehende Sporthallen durch Neubauten ersetzt und es kommen zusätzliche weitere neue Sporthallen hinzu, so dass künftig 7 Dreifach-, 1 Zweifach- und 15 Einfachsporthallen zur Verfügung stehen werden. Dies entspricht 38 Sporthalleneinheiten und damit einem Zuwachs von 11 Sporthalleneinheiten.

#### **Freisportanlagen:**

Aktuell betreibt das RBS im 21. Stadtbezirk 3 Bezirks- / Freisportanlagen (Agnes-Bernauer-Str. 239, Aubinger Str. 12 und Meyerbeerstr. 115).

Im Rahmen des Sportbauprogramms werden die bestehenden städtischen Bezirks- / Freisportanlagen Zug um Zug modernisiert, um den Bedarfen der Sportvereine und dem hohen



Nutzungsdruck auch künftig gerecht werden zu können (vgl. Stadtratsbeschluss vom 06. / 27.11.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16719).

Die Freisportanlagen der Agnes-Bernauer-Str. 239, die sich in Vereinsträgerschaft befindet, und der Meyerbeerstr. 115 wurden vor einigen Jahren bereits modernisiert. Die Freisportanlagen der Aubinger Str. 12 sind für das nächste, also das 4. Maßnahmenpaket des Sportbauprogramms, zur Modernisierung vorgemerkt.

Neue Bezirks- / Freisportanlagen sind aktuell mangels geeigneter Sportvorbehaltsfläche im 21. Stadtbezirk nicht realisierbar.

Das RBS stattet aber nach Möglichkeit schulische Freisportanlagen so aus, dass sie auch für eine außerschulische Belegung attraktiv sind.

### **Sportstättenmanagement**

Die Bezirkssportanlage (BSA) Meyerbeerstr. 115 beheimatet 3 Vereine: [REDACTED]. Die BSA ist mit ihren 2 beleuchteten Kunstrasenplätzen, den 3 angesprochenen Vereinen und den damit verbundenen hohen Mannschaftszahlen vollkommen ausgelastet.

Auch bei der Freisportanlage (FSA) Aubinger Str. 12 ist die Auslastung der Sportanlage sehr hoch. Hier ist mit der [REDACTED] ebenfalls ein Mitgliedsstarker Verein ansässig.

Dieser Sachverhalt trifft auch bei der Sportanlage Agnes-Bernauer-Str. 239 zu. An der ehemaligen Bezirkssportanlage, die mittlerweile an die beiden Vereine [REDACTED] in Vereinsträgerschaft übergeben wurde, ist ebenfalls eine hohe Auslastung gegeben.

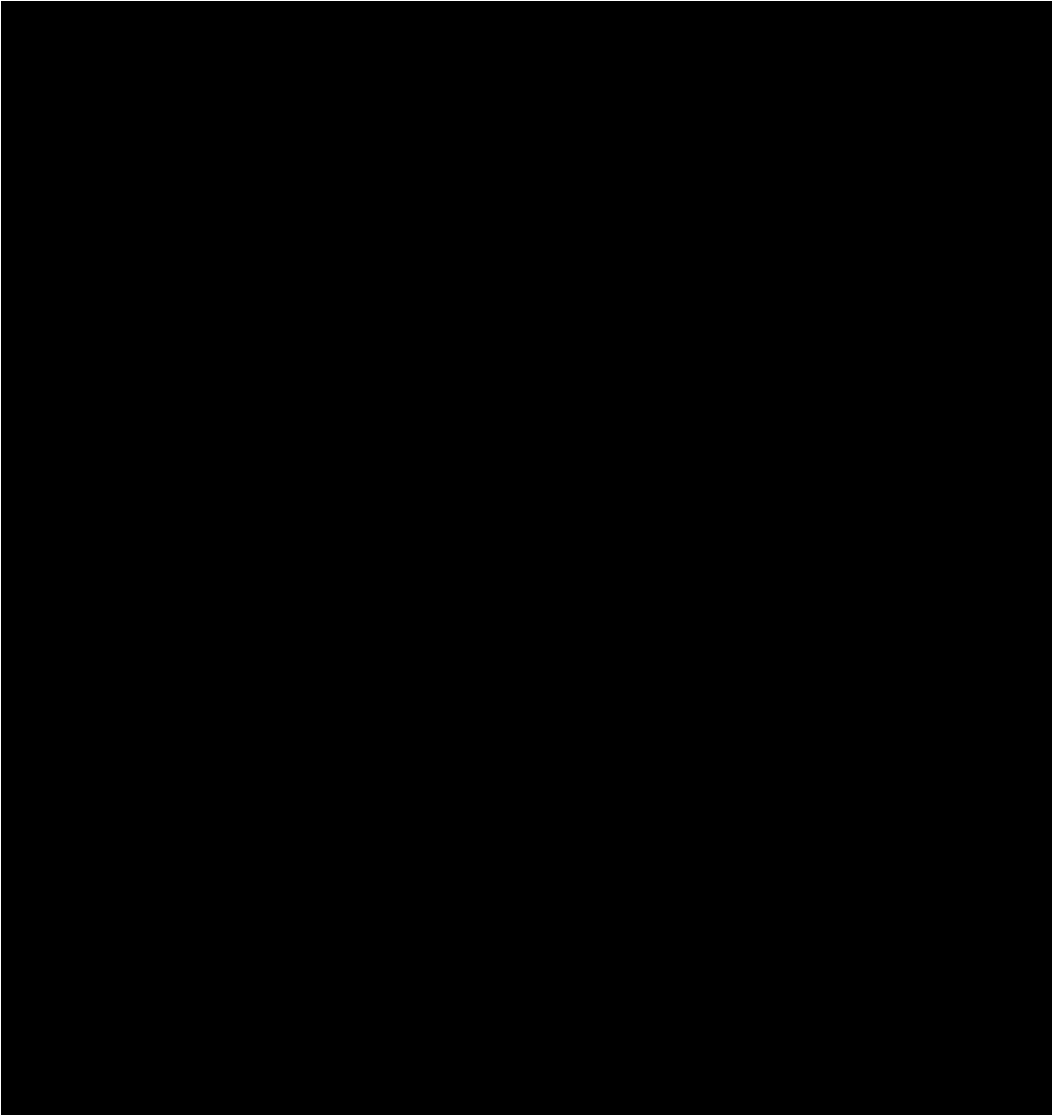
### **Sportentwicklungsplanung**

Die Bevölkerungsentwicklung der Landeshauptstadt München befindet sich weiterhin in einer Wachstumsphase. Nach stärkeren Zuwächsen der letzten Jahre und der temporären Schwächung durch die Pandemie ist langfristig mit moderaten Einwohnerzuwächsen zu rechnen. Das Bevölkerungswachstum und die gesellschaftlichen Veränderungen wirken sich zukünftig auch auf das Sport- und Bewegungsverhalten in München aus. Durch den Zuwachs an Sporttreibenden ist mit einer Zunahme an Mitgliederzahlen in Sportvereinen zu rechnen und die Nachfrage nach Sportangeboten und Nutzungszeiten in Sportstätten wird steigen. Neben dem Vereinssport wird auch der informelle, selbst organisierte Sport einen hohen Zuwachs verzeichnen und zukünftig noch beliebter sein. Inwieweit sich die Corona-Pandemie langfristig auf das Sportverhalten auswirkt, bleibt abzuwarten.

Es ist davon auszugehen, dass die beschriebenen Entwicklungen auch für den Stadtbezirk 21 gelten und somit der Bedarf an Rasen-, Hartplatz- und Hallenkapazitäten steigen wird. Die vorliegenden Daten zu den Hallen- und Freisportflächen zeigen im Vergleich zu den anderen Münchner Stadtbezirken eine überdurchschnittliche Versorgung im Stadtbezirk 21, sowohl in der absoluten Zahl als auch im Verhältnis zur Einwohnerzahl. Um zu beurteilen, ob die vorhandenen Sportflächen im Stadtbezirk 21 den tatsächlichen Bedarf decken, sind Befragungen im Rahmen einer Bestands- und Bedarfsanalyse oder eine kooperative Planung notwendig. Zumindest für den Münchner Südwesten wurde diese bereits durchgeführt und zu 5 Standorten ein Maßnahmenkonzept entwickelt, das sich aus dem Beschluss des Stadtrates vom 16.06.2021 (Vorlage Nr. 20-26/V 02485, Sportentwicklungsplanung für München) ergibt.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 02785 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage: Lärmkartierung 2017