

Gemeinde Neubiberg - LH München

INTERKOMMUNALES STRUKTURKONZEPT HACHINGER TAL



München, Stand 15. November 2017 / 30. August 2018

DRAGOMIR
STADTPLANUNG



Auftraggeber

Gemeinde Neubiberg
Rathausplatz 12
85579 Neubiberg



mit

Landeshauptstadt München
Marienplatz 8
80331 München



Landeshauptstadt
München

Auftragnehmer

DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH
Nymphenburger Str. 29
80335 München

DRAGOMIR
STADTPLANUNG



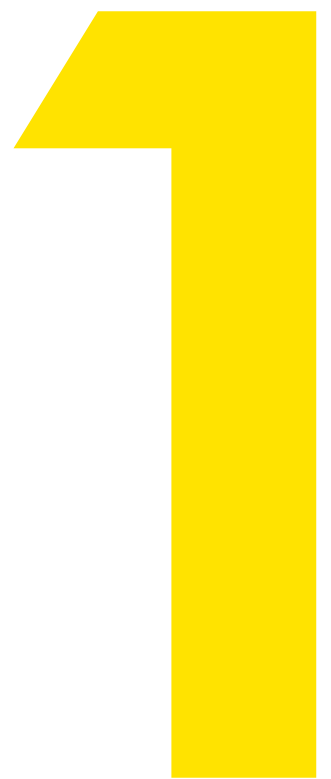
Bearbeitung durch

Dipl. Ing. (FH) Martin Birgel, M.Sc. Urban Design, BayAK, SRL
Dipl. Ing. (FH) Clara Berger, M.Sc. Urban Design

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG	2
1.1	Anlass der Planung und Zielsetzung	3
2	AUSGANGSLAGE UND BESTANDSAUFNAHME	6
2.1	Gewerbeverlagerung Neubiberg.....	7
2.2	Regionaler Grünzug.....	9
2.3	Hochwasser	9
2.4	Flächennutzungsplan	11
2.5	Aktuelle Flächennutzung und geplante Entwicklungen.....	13
2.6	Grün- und Freiräume	15
2.7	KFZ-Erschließung.....	17
2.8	Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)	19
3	QUERSCHNITTSORIENTIERTE ANALYSE	22
3.1	Qualitäten und Potenziale.....	23
3.2	Defizite und Konflikte	25
4	KONZEPTVARIANTEN	28
4.1	Konzept A	31
4.2	Konzept B.....	33
4.3	Konzept C	35
4.4	Vorzugskonzept	37
5	FAZIT- WEITERES VORGEHEN.....	40

EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG



1.1 Anlass der Planung und Zielsetzung

Die Gemeinde Neubiberg führte im Jahr 2014 eine städtebaulich-integrierte Rahmenplanung für den Gemeindeteil Unterbiberg und die angrenzenden Flächen des Hachinger Tals durch. Ziel der integrierten Rahmenplanung war es, neben der Erarbeitung von Konzepten zur Aufwertung des Ortsteils Unterbiberg und der Reduzierung der starken verkehrlichen Belastung, neue Flächen für eine zukünftige gewerbliche Entwicklung im Hachinger Tal zu identifizieren. Diese Flächen sollen einer Verlagerung der nicht vermarktaren Sondergebietsflächen an der Lilienthalstraße in Unterbiberg dienen. Die somit frei werdenden Flächenpotentiale könnten im Anschluss für eine Wohnbauentwicklung genutzt werden.

Im Zuge der Rahmenplanung für Unterbiberg wurde festgestellt, dass aufgrund verschiedener übergreifender Themen im Hachinger Tal (Hochwasserschutz, regionaler Grünzug, übergeordnete verkehrliche Themen) nur eine interkommunale Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München für die zukünftige Entwicklung des Hachinger Tals Lösungsansätze erarbeiten kann. Dies ermöglicht die Erstellung eines integrierten, gesamtheitlichen Strukturkonzeptes für das Hachinger Tal.

In Vorbereitung auf die Erarbeitung des vorliegenden Strukturkonzeptes wurden bereits erste Sondierungsgespräche mit beiden Kommunen (LH München und Neubiberg), dem regionalen Planungsverband und den Grundstückseigentümern geführt. Hierzu wurden erste Skizzen entwickelt, um die Potentiale einer interkommunalen Zusammenarbeit zu verdeutlichen. Als erstes Ergebnis der Zusammenarbeit wurde das „Strukturkonzept Hachinger Tal“ von den beteiligten Kommunen im September 2016 in Auftrag gegeben.

Themen

Ziele des interkommunalen Strukturkonzeptes sind die Zusammenfassung verschiedener Interessen und Rahmenbedingungen, die Erarbeitung konsensfähiger Lösungen sowie das Aufzeigen wesentlicher Aspekte für weitere notwendige Schritte. Besondere Berücksichtigung finden hierbei folgende Themen:

- Bisherige Planungen, Machbarkeitsstudien und Gutachten
- Weitere Planungen in der näheren Umgebung
- Rahmenbedingungen aus anderen Planungen und gesetzlichen Vorgaben
- Erarbeitung des Strukturkonzeptes mit flächiger Darstellung der wesentlichen Kernaussagen
- Erarbeitung von konsensfähigen Konzeptaussagen in einem moderierten Abstimmungsprozess unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen an die Flächen
- Aufzeigen von erforderlichen, vertiefenden Untersuchungen und Planungen zu Einzelaspekten, der zum Teil überaus komplexen und ineinandergreifenden Fragestellungen für eine erfolgreiche weitere Umsetzung des Konzeptes
- Darstellung von möglichen, stufenweisen Entwicklungen über einen längeren Zeithorizont und der hierzu erforderlichen Freihaltung einzelner Flächen

Umgriff

Der Umgriff des Strukturkonzeptes umfasst die im wesentlichen unbebauten Bereiche des Hachinger Tals inkl. des Neubiberger Ortsteils Unterbiberg sowie das Campeon-Areal / Infineon-Firmenareal (vgl. Abb. 1). Darüber hinaus sind die angrenzenden Entwicklungsbereiche in die Gesamtbetrachtung einbezogen worden. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Wohnentwicklung an der Hochäckerstraße, die aktuellen Entwicklungen um den U- und S-Bahnhalt Neuperlach Süd sowie die aktuellen Umwandlungstendenzen im Gewerbegebiet Perlach.



Abb. 1: Übersicht Untersuchungsgebiet

AUSGANGSLAGE & BESTANDSERHEBUNG



2.1 Gewerbeverlagerung in Neubiberg

In Unterbiberg, entlang der Lilienthalstraße im Nord-Westen der Gemeinde, sind gewerbliche Bauflächen (SO-Flächen) ausgewiesen worden, welche bereits seit längerer Zeit nicht vermarktet werden konnten.

Im Jahr 2014 wurde von DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH eine Rahmenplanung für Unterbiberg erstellt. Diese hatte zum Ziel, ein abgestimmtes und zukunftsfähiges Entwicklungskonzept zu entwickeln, auf dessen Basis weitere Planungsschritte eingeleitet werden können. Dabei wurden alle bestehenden Flächenpotentiale in Unterbiberg auf ihre Eignung als alternative Gewerbestandorte geprüft, damit ggf. eine Verlagerung der Flächen an der Lilienthalstraße stattfinden kann. Die bisher nicht als SO-Flächen (rund 3,8 ha) vermarktbar Gebiete sollen anschließend in Wohngebiete umgewandelt werden. Bei einer GFZ von 1,0 könnten so über 400 Wohneinheiten geschaffen werden.

Um geeignete Flächen zu identifizieren, wurde eine Grobbewertung aller potentiell zur Verfügung stehenden und bisher unbebauten Flächen im Bereich Unterbiberg in der Nähe der Autobahn A8 durchgeführt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass GE1, GE2, GE 3b und GE7 (vgl. Abb. 3) geeignete Flächen für eine Verlagerung der SO-Gebiete darstellen. Für diese Flächen wurden in einer Detailbetrachtung städtebauliche und landschaftsplanerische Konzepte in Alternativen erarbeitet.



Abb. 2: Nicht vermarktbar Sondergebietsflächen in Unterbiberg

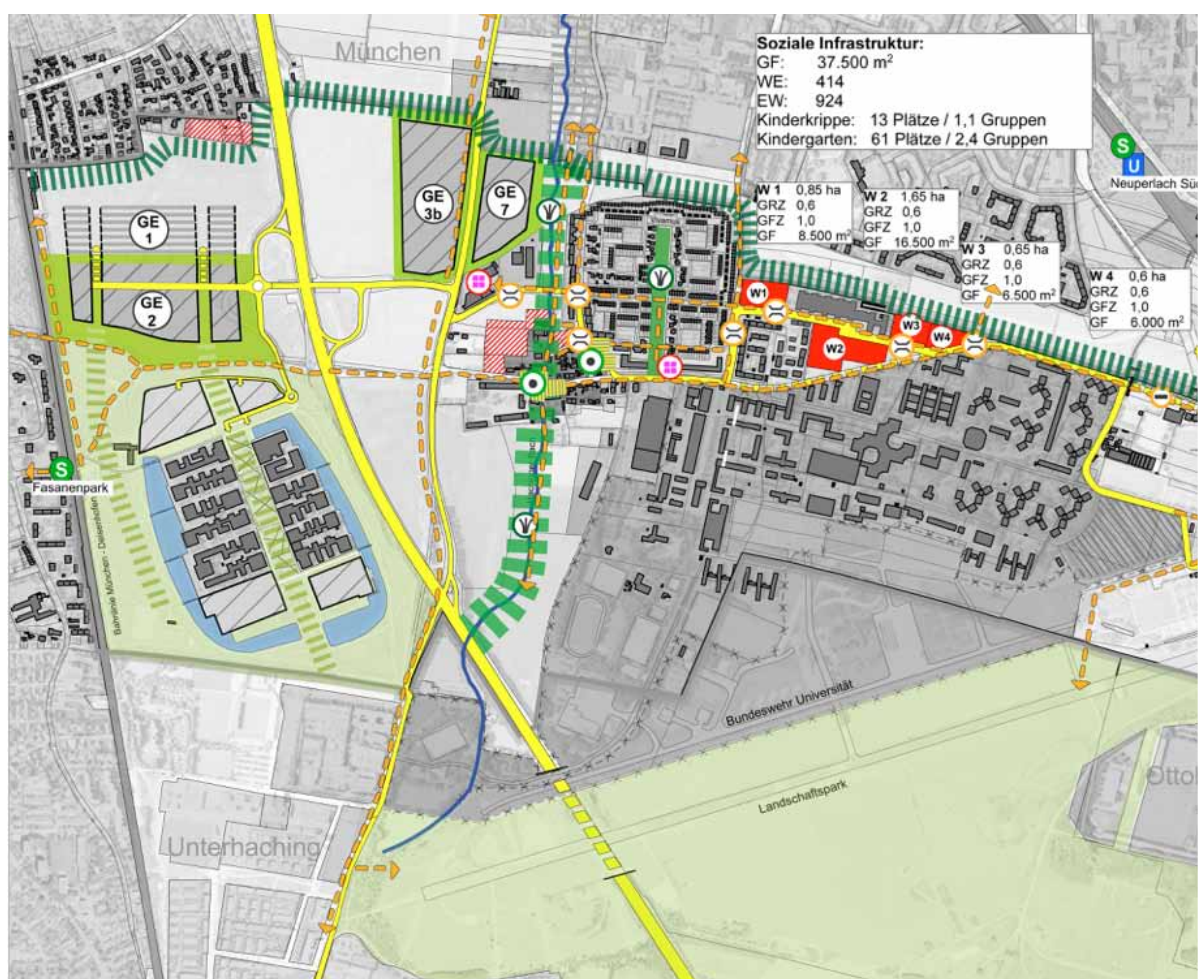


Abb. 3: Rahmenplan Unterbiberg

2.2 Regionaler Grünzug

Durch das Gemeindegebiet verläuft in Nord-Süd Richtung ein Regionaler Grünzug. Dieser ist im Regionalplan der Region München in der Fassung vom 01.11.2014 als Regionaler Grünzug „Gleißental/Hachinger Tal sowie flankierende Waldkomplexe“ dargestellt (vgl. Abb. 4). Die potentiellen Verlagerungsflächen aus der Rahmenplanung liegen zum Teil im Randbereich dieses Grünzugs. Planungen können innerhalb des regionalen Grünzugs umgesetzt werden, wenn die Funktionen des Grünzugs nicht beeinträchtigt werden.

Laut des Regionalplans haben regionale Grünzüge folgende Funktionen:

- Verbesserung Bioklima und Sicherung ausreichenden Luftaustausch;
- Gliederung Siedlungsräume;
- Erholungsvorsorge der Siedlungsgebiete und siedlungsnahen Bereichen.

2.3 Hochwasser

Entlang des Hachinger Bachs, welcher in Süd-Nord-Richtung durch Perlach und Unterbiberg verläuft, befinden sich in westlicher und östlicher Richtung Hochwassergefahrenflächen. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass sie bei einem 100-jährlichen Hochwasser überflutet werden (HQ100-Gebiete sind Gebiete die prognostiziert einmal in 100 Jahren überschwemmt werden). Auf Neubiberger Flur wurden diese Flächen als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. In der Stadt München waren die Flächen bis Anfang 2017 noch als „vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet“ ausgewiesen und sind seit dem 30.01.2017 ebenfalls als Überschwemmungsgebiet festgesetzt (vgl. Abb. 5).

In dem Gutachten „Vertiefende Hochwasserstudie Überschwemmungsgebiet Hachinger Bach, vertiefende Untersuchungen zum Hochwassermanagement“ (Steinbacher Consult; Stand 12.05.2014) konnte festgestellt werden, dass durch entsprechende Hochwasserschutzmaßnahmen entlang des Hachinger Bachs das Überschwemmungsrisiko in den HQ 100-Gebieten beseitigt werden kann. Dadurch wären die derzeit ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete obsolet und rechtliche Festsetzungen könnten aufgehoben werden. Für die Umsetzung dieser zahlreichen Maßnahmen ist die Mitwirkungs- sowie Umsetzungsbereitschaft einiger Kommunen am Oberlauf des Hachinger Baches erforderlich. Die Zusammenarbeit zum Hochwasserschutz geht aufgrund der Komplexität des Themas nur langsam voran, weswegen nicht von einer zeitnahen Realisierung auszugehen ist. Vielmehr ist es fraglich, ob es überhaupt gelingen wird alle Maßnahmen umzusetzen.

Darüber hinaus wurde ein Gutachten zur Ermittlung der Versickerungsfähigkeit der Böden im Bereich der Landeshauptstadt München, der Gemeinde Neubiberg sowie den anderen betroffenen Gemeinden in Auftrag gegeben. Es soll feststellen, ob die Versickerungsfähigkeit der Böden die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Hochwasserschutzkonzept überhaupt erlaubt.

Bis auf Weiteres sind die entsprechenden Flächen weiterhin als Überschwemmungsgebiete zu sichern und von Bebauung frei zu halten. Dies wurde im vorliegenden Strukturkonzept entsprechend berücksichtigt.



Abb. 4: Darstellung des Regionalen Grünzugs im Regionalplan

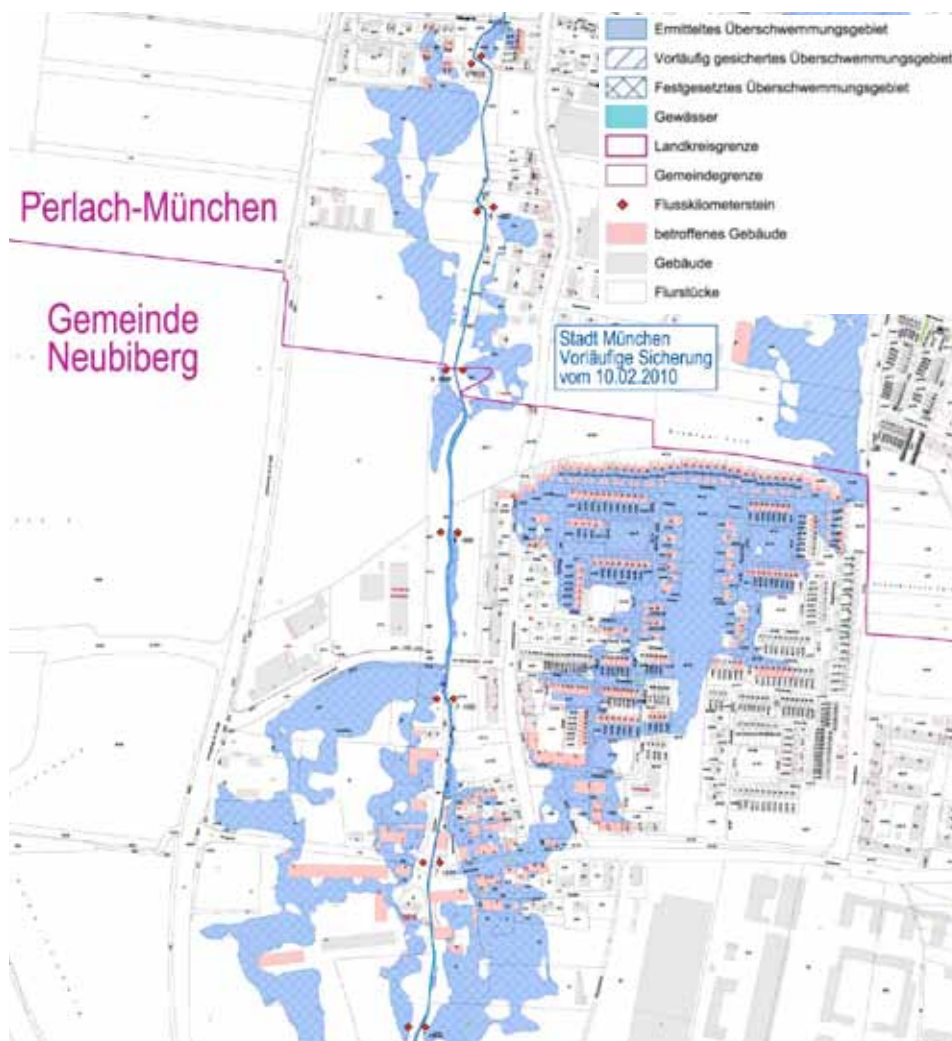


Abb. 5: Festgesetzte Überschwemmungsgebiete

2.4 Flächennutzungsplan

Die beiden Flächennutzungspläne mit jeweils integriertem Landschaftsplan sind nachfolgend kurz erläutert und in Abb. 6 und Abb. 7 dargestellt.

FNP München

Zwischen Autobahn im Westen, der S-Bahntrasse im Norden und der heutigen Unterhachinger Straße im Osten sind mit Ausnahme der Ver- und Entsorgungsfläche (heutige Kompostieranlage) landwirtschaftliche Flächen dargestellt. Diese werden getrennt durch eine geplante neue Führung der Unterhachinger Straße. Die Bereiche westlich dieser neuen Straßenführung bis zur Autobahn sind darüber hinaus als Flächen, auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind, dargestellt. Zusätzlich verläuft in diesem Bereich eine überregionale Grünvernetzung.

Nördlich der S-Bahn-Trasse sind Flächen für Friedhofsnutzung und allgemeine und sonstige Grünflächen dargestellt.

Östlich der Unterhachinger Straße befindet sich ein Reines Wohngebiet und direkt am Bahnübergang ein kleineres Gewerbegebiet.

Südlich der Bahnlinie und östlich der Unterhachinger Straße sieht der FNP hauptsächlich Wohn- und Mischgebiete vor, die im Osten von ökologischen Vorrangflächen entlang des Hachinger Bachs begleitet werden. Eine allgemeine Grünfläche trennt die Wohngebiete von dem am südlichen Stadtrand gelegenen Sondergebiet für Brauereiverlagerung. Dieses zieht sich nach Süden bis ins Gemeindegebiet von Neubiberg.

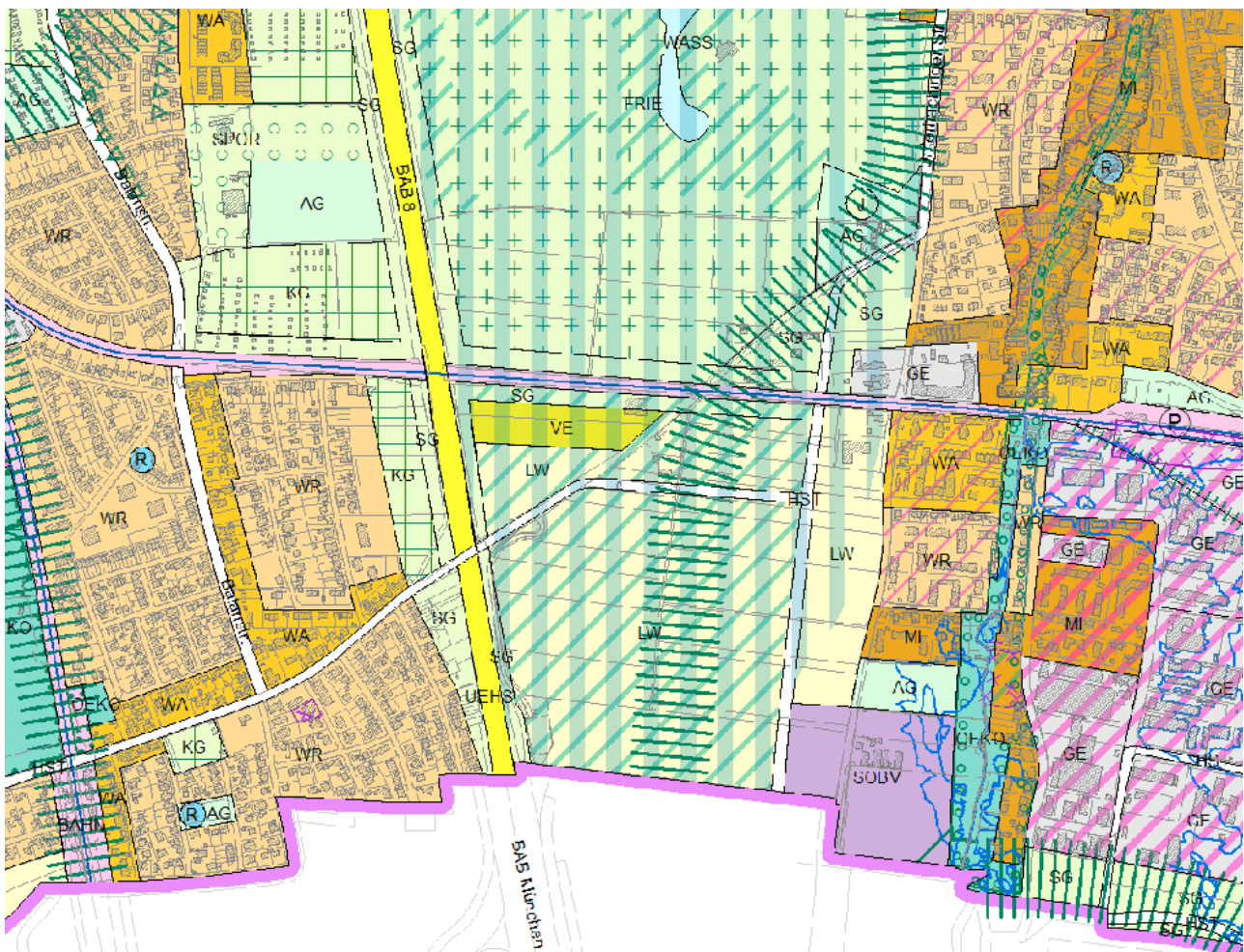


Abb. 6: Ausschnitt Flächennutzungsplan LH München (Stand: April 2017)

In Neubiberg erstreckt sich das Sondergebiet zur Brauereiverlagerung weiter nach Süden und grenzt an die Gewerbe- und Gemeinbedarfsflächen (Grundschule) nördlich der Straße „Am Hachinger Bach“ an. Dazwischen ist ein schmaler Streifen Grünfläche (Verkehrsbegleitgrün) vorgesehen. Die im Westen an die Sondergebietsfläche anschließende Ausgleichsfläche war für die ursprünglich geplante Verlagerung der Brauerei vorgesehen.

Zwischen der Autobahn, ihrem Zubringer und der Unterhachinger Straße zeigt der Flächennutzungsplan von Neubiberg eine öffentliche Grünfläche. Zwischen der Autobahn und dem Dorfgebiet Unterbiberg bzw. den zugehörigen privaten Grünflächen sind landwirtschaftliche Flächen dargestellt. Entlang des Hachinger Bachs ist im Flächennutzungsplan das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet dargestellt.

Westlich der Autobahn und nördlich der Anschlussstelle ist eine Fläche für die Landwirtschaft (das sog. Kapellenfeld), im Süden ist das Sondergebiet Campeon mit seinen umgebenden Grünflächen dargestellt.

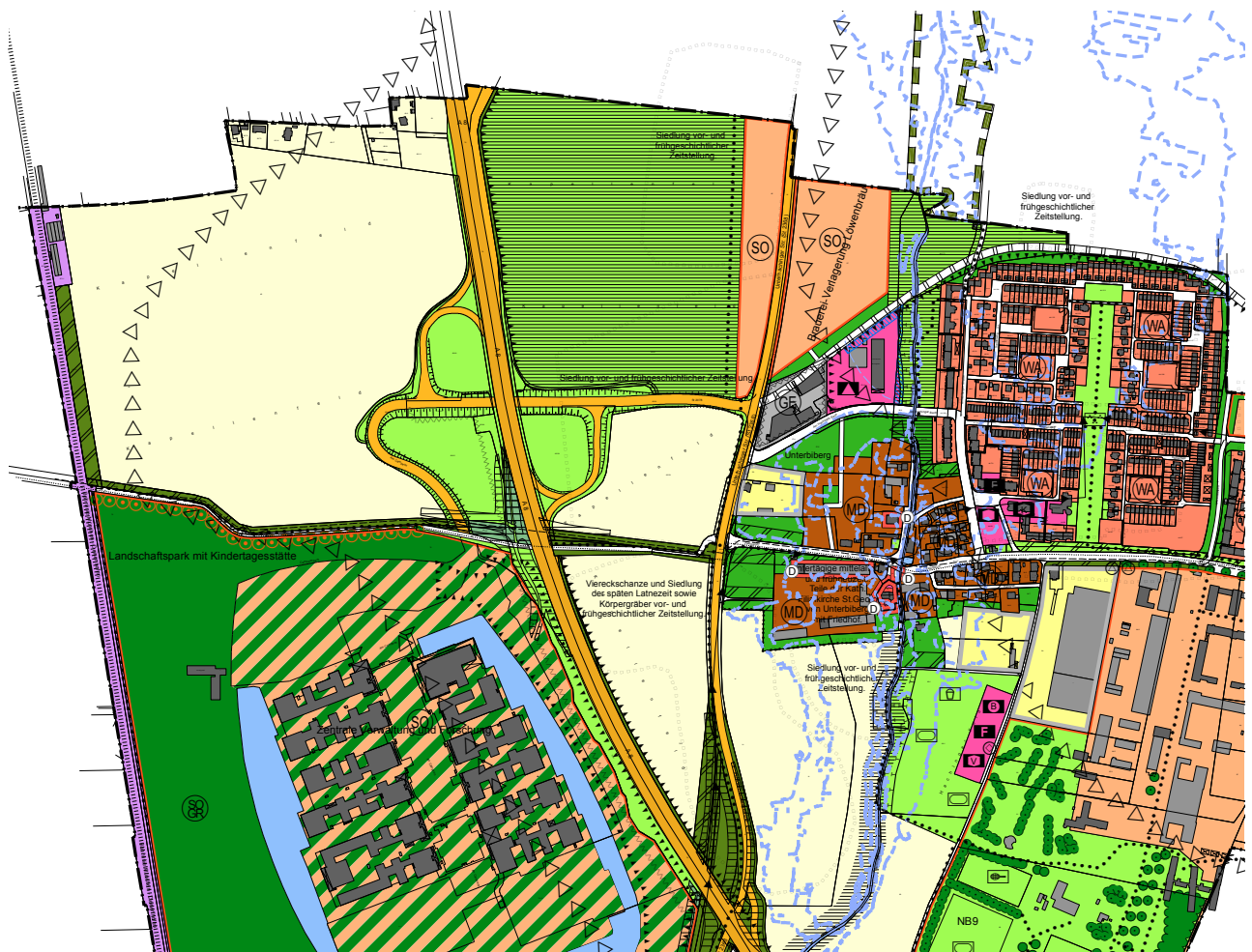


Abb. 7: Ausschnitt Flächennutzungsplan Neubiberg (Stand: März 2016)

2.5 Aktuelle Flächennutzung und geplante Entwicklungen

Entwicklungen in München

Die Karte zur aktuellen Flächennutzung zeigt neben den in den beiden Flächennutzungsplänen dargestellten, aktuellen Gebietskategorien auch aktuelle, in Planung oder Umsetzung befindliche Entwicklungen im Untersuchungskontext. Hierbei handelt es sich auf Münchner Flur um:

- Wohnbauentwicklung an der Hochäcker Straße, für dieses Areal wurde bereits ein Bebauungsplan gesetzt (B-Plan Nr. 2045). Derzeit wird ein Änderungsverfahren für den B-Plan durchgeführt (B-Plan Nr. A57)
- Die Erweiterung der Wohngebiete zwischen der Münchberger Straße und der Autobahn (Flurstück Nr.: 805/1, 806,806/1, 806/2, 806/3, 807, 807/15, 807/16)
- Die in Prüfung befindliche Erweiterung der Wohngebiete an der Carl-Wery-Straße Ecke Otto-Hahn-Ring
- Die geplante Erweiterung des Münchener „Neuen Südfriedhofs“
- Die in Prüfung befindliche Verlagerung des Wertstoffhofs aus dem GE Perlach an die Fasangartenstraße
- Die aktuellen Entwicklungen und Überlegungen um den U-Bahnhof Neuperlach Süd
- Die geplante Erweiterung des Kerngebiets entlang der Carl-Wery-Straße; Hierzu wurde bereits ein Bebauungsplan gesetzt (B-Plan Nr. 57)

Auf Neubiberger Flur um:

Entwicklungen in Neubiberg

- Erweiterung der Wohngebiete am südlichen Stadtrand von München, allerdings auf Neubiberger Flur entlang der Grenzstraße
- Die nördlich des Ortskerns von Unterbiberg geplante Erweiterung der Wohngebiete
- südliche Gewerbebeerweiterung des Campeon

Das Hachinger Tal wird im Westen und Osten größtenteils von Wohngebieten und Mischgebieten flankiert. Im Südosten grenzt das Areal der Universität der Bundeswehr in Neubiberg an das Untersuchungsgebiet unmittelbar an. Im Südwesten des Untersuchungsgebietes, in der Nähe zum S-Bahnhaltepunkt Fasangarten liegt der Campeon-Gewerbepark, welcher von einer öffentlich zugänglichen, privaten Grünfläche umschlossen wird.

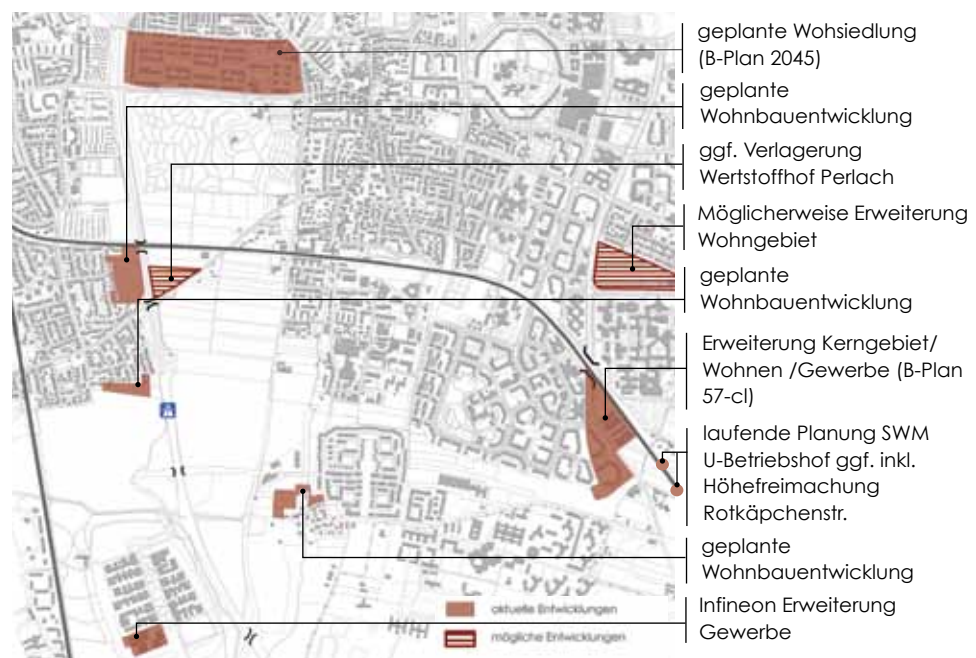


Abb. 8: Geplante Entwicklungen



Abb. 9: Aktuelle Flächennutzung



2.6 Grün- und Freiräume

Die Grün- und Freiräume machen einen großen Teil der untersuchten Fläche aus und bestehen überwiegend aus landwirtschaftlich genutzten Flächen. Darüber hinaus befindet sich im Norden der „Neue Südfriedhof“ mit einer möglichen, südlich davon liegenden Erweiterungsfläche, welche derzeit ebenfalls noch landwirtschaftlich genutzt wird. Diese Flächen sind durch Feldgehölze, alte Alleestrukturen und Randeingrünungen zur Autobahn räumlich gegliedert.

In unmittelbarer Nähe des Friedhofs und seiner Erweiterungsfläche liegt beidseits der Fasangartenstraße eine Kleingartenanlage.

Zwischen Neubiberg und München verläuft in Ost-Westrichtung ein schmaler Grünstreifen, welcher ebenfalls hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt wird und bisher für mögliche Infrastrukturprojekte wie die Südanbindung Perlach freigehalten wurde.

Eine größere öffentlich zugängliche, private Grünfläche befindet sich um den Campeon-Gewerbepark.

In Süd-Nord-Richtung verläuft der Hachinger Bach von Unterbiberg nach Perlach. Entlang des Hachinger Bachs befinden sich siedlungsnahen Grünflächen, welche als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen sind (Gebiete um den Hachinger Bach von der Stadtgrenze bis zur Holzwiesenstraße, LSG-00120.12). Teilweise sind in diesem Bereich auch Flächen, die in der Bayerischen Biotopkartierung als Biotop kartiert wurden. Zwei dieser Biotope (Biotop Nr. M-0529-001, M-0529-002) sind nach §30 BNatSchG / Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützte Biotope. Weitere Biotope befinden sich entlang der Fasangartenstraße, östlich des Campeon-Parks und im Bereich des Neuen Südfriedhofs.

Im Süden grenzt an das Untersuchungsgebiet der ehemalige Militärflugplatz an. Dieser wurde inzwischen zum Landschaftspark Hachinger Tal umgewandelt und stellt ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Bevölkerung dar. Westlich des Untersuchungsgebiets liegt unmittelbar nach der trennenden Bahnlinie der Perlacher Forst, dem als Kaltluftentstehungsgebiet auch eine hohe klimaökologische Bedeutung zukommt.



Abb. 10: Grün- und Freiräume



2.7 KFZ-Erschließung

SAP

Zur verbesserten Anbindung des Gewerbegebiets Perlach und vor allem für eine verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Unterbiberg bestehen langjährige Planungen für eine mögliche „Südanbindung Perlach“ (SAP), welche entlang des Grünstreifens zwischen Neubiberg und München verlaufen könnte.

Höhenfreimachung & Münchner Lösung

Aufgrund der schwierigen Umsetzung hat der Stadtrat der LH München im Jahr 2013 beschlossen, dass eine alternative Planung für die Südanbindung Perlach erstellt werden soll. Diese Planung geht im ersten Schritt von einer Höhenfreimachung der Bahnübergänge und der Verlegung der Unterhachinger Straße aus. Hierzu wurden in einer Machbarkeitsstudie drei verschiedene Varianten der Streckenführung betrachtet. In allen drei Varianten wird die derzeitige Bahnüberführung an der Unterhachinger Straße für den KFZ-Verkehr geschlossen. Die Querung der Bahnschienen für den MIV soll weiter westlich an der Fasangartenstraße gewährleistet bleiben. Die Streckenführung der drei Varianten lässt sich anhand der Abbildung 11 ablesen. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen konnte festgestellt werden, dass sich alle drei Varianten eignen und sich ihre Bewertungen lediglich geringfügig unterscheiden. Daher ist eine Umsetzung aller Varianten denkbar. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass Variante 2 in der Umsetzung leicht zu bevorzugen ist.

Im zweiten Schritt der Machbarkeitsstudie wurde die sogenannte „Münchner Lösung“ zur verbesserten Erschließung des Gewerbegebiets Perlach untersucht. Die Münchner Lösung ist als Verbindungsstraße zwischen der Unterhachinger Straße und der Unterbibberger Straße geplant. Diese Verbindung kann dem Gutachten zufolge zu einer verkehrlichen Entlastung der Weidener Straße führen und somit die Erschließungsfunktion für das Gewerbegebiet im Süden von Perlach weitgehend übernehmen (vgl. Abb. 12). Eine Kombination von Münchner Lösung und Höhenfreimachung würde insgesamt zu einer deutlichen Verbesserung der verkehrlichen Situation in diesem Bereich führen. Die Münchner Lösung kann hierbei als vorgezogene Maßnahme ohne die Höhenfreimachung realisiert werden.

Haupt- und Nebenverbindungen

Das bestehende Straßennetz im Untersuchungsgebiet wird nachfolgend erläutert. Zu den Hauptverkehrserschließungen für den KFZ-Verkehr zählen in Nord-Süd-Richtung die Unterhachinger Straße welche an die Ottobrunner Straße anbindet und die Carl-Wery-Straße welche in die Fritz-Erler-Straße und Äußere Hauptstraße (in Neubiberg) übergeht. In Ost-West-Richtung stellt die Ständlerstraße eine Hauptverbindung für den KFZ-Verkehr dar.

Neben den genannten Hauptverbindungen gibt es wichtige Nebenverbindungen. Zu diesen zählen in München die Unterbibberger Straße, die Weidener Straße, die Bayerwaldstraße, die Nailastraße sowie die Fasanengartenstraße. Für Neubiberg ist die Zwergerstraße und in westlicher Fortführung die (mangels SAP innerörtlich geführte) Ortsverbindungsstraße bis zur Unterhachinger Straße zu nennen.



Abb. 11: Varianten Höhenfreimachung



Abb. 12: Münchner Lösung



Abb. 13: KFZ-Erschließung

- | | |
|---|---|
| — Überörtliche Verbindungen | — Hochinger Bach |
| — Hauptverbindungen | - - - Zaun der Bundeswehr |
| - - - pot. Hauptverbindungen | |
| [Varianten 1-3 nach Machbarkeitsstudie
Münchener Südosten] | |
| — wichtige Nebenverbindungen | |
| - - - für motorisierten Verkehr
gesperrte Straße | |

2.8 Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

Haltestellen

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich vier S-Bahn Haltestellen (Fasangarten, Fasanenpark, Perlach, Neuperlach Süd) sowie drei U-Bahn Haltestellen (Neuperlach Zentrum, Therese-Giehse-Allee, Neuperlach Süd). Bei einem angenommenen fußläufigen Einzugsradius von 800 m pro Haltestelle ist keine flächendeckende Erschließung des Gebiets mit ÖPNV gegeben. Im Bereich Unterbiberg ergeben sich hierbei die größten Versorgungslücken (vgl. Abb. 15).

potentielle Trambahnlinie

Im Jahr 2014 wurde ein Gutachten zur „Verkehrsuntersuchung der Potentiale einer zusätzlichen Schienenanbindung im Landkreis München“ erstellt. Ziel der Untersuchung war es die Potentiale zur schienenengebundenen Erschließung der Universität der Bundeswehr, des Technologie- und Innovationsparks, des Innovationscampus in Ottobrunn/Taufkirchen „Ludwig Bölkow“ und des Gewerbegebiets Taufkirchen/Brunnthal Nord zu untersuchen. Untersucht wurden mögliche U- und S-Bahn Varianten sowie mögliche Trambahn Verbindungen. Das Untersuchungsgebiet wird von den im Gutachten angedachten Trambahnlinien gequert. Für diese wurden zwei unterschiedliche Streckenführungen betrachtet: eine Verlängerung der Trambahnlinie 17 von der Schwanseestraße nach Taufkirchen und der Neubau einer Trambahnlinie vom Ostbahnhof über die Ottobrunner Straße nach Taufkirchen. Das Gutachten hat jedoch festgestellt, dass beide Linienführungen hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses derzeit nicht rentabel sind.

Stadt-Umland-Bahn

Im Zeitraum zwischen 2001 und 2003 wurde vom Münchner Verkehrs-Verbund eine Machbarkeitsstudie zu einer möglichen Stadt-Umland-Bahn in München erstellt. Eine Stadt-Umland-Bahn könnte Querverbindungen zwischen den Stadtteilen ermöglichen und so unnötige Umwege über den Stadtkern vermeiden. Im Rahmen dieser Studie wurden 14 Teilabschnitte hinsichtlich einer baulichen Umsetzung, städtebaulicher Integration, technischer Realisierung, des Betriebskonzeptes und der Kosten untersucht. Der Teilabschnitt 14 verläuft durch das Untersuchungsgebiet und könnte daher relevant für die weitere Planung sein. Die Machbarkeitsstudie kam zu dem Schluss, dass die Umsetzung einer Stadt-Umland-Bahn grundsätzlich möglich ist. Die Umsetzung der Stadt-Umland-Bahn ist jedoch im Jahr 2004 aufgrund finanzieller Engpässe eingestellt worden. Im Jahr 2014 wurde wieder ein Arbeitskreis ins Leben gerufen, welcher weiter an dem Projekt arbeitet. Aufgrund der immer noch nicht gelösten Finanzierung ist eine Umsetzung jedoch vorerst nicht abzusehen.



Abb. 14: Potentielle neue Trambahnlinie

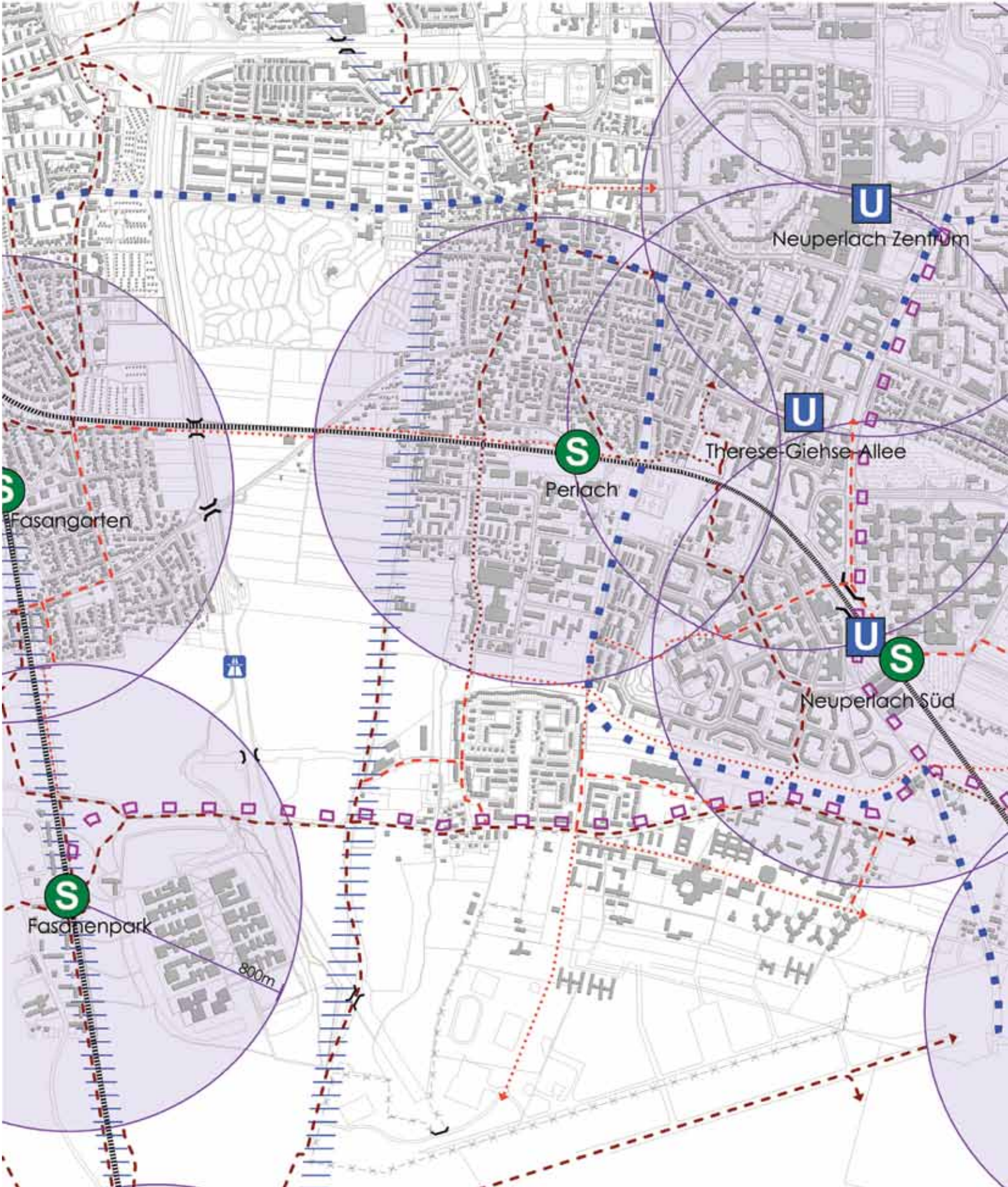


Abb. 15: Nahverkehr

Radverkehr

Die Gemeinde Neubiberg und die LH München besitzen jeweils eine eigene Radwegekonzeption. Die Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs der Landeshauptstadt München und Neubiberg greifen teilweise an den Flurgrenzen nicht ineinander, weswegen das überkommunale Netz lückenhaft ist. Zur verbesserten Anbindung des Umlands an die LH München und als Ergänzung der Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs hat der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München eine „Potentialanalyse Radschnellverbindungen in München und Umland“ erstellt. Radschnellverbindungen sind hochwertig ausgebaute Radwege für den Alltagsradverkehr mit einer Länge zwischen 5 und 20 km. Hierfür wurden 14 unterschiedliche Korridore festgelegt, welche sich als Radschnellverbindungen vom Umland in das Münchner Stadtzentrum eignen. Der Korridor 9 verläuft durch das Untersuchungsgebiet. Die Darstellung der Korridore in der Potentialanalyse sind sehr weit gefasst und wenig konkretisiert. Ein geplanter Verlauf der Radverbindung kann darüber noch nicht abgelesen werden. Derzeit wird nur der Korridor 3 als Pilotprojekt weiter entwickelt. Im Rahmen der Erarbeitung des Strukturkonzeptes wurde eine sinnvolle Konkretisierung der Radschnellwegeverbindung im Korridor 9 vorgenommen. Aus dem großmaßstäblichen Blickwinkel des Strukturkonzeptes ist eine Führung nur entlang der Bahnlinie, der Autobahn oder der Unterhachinger Straße sinnvoll.

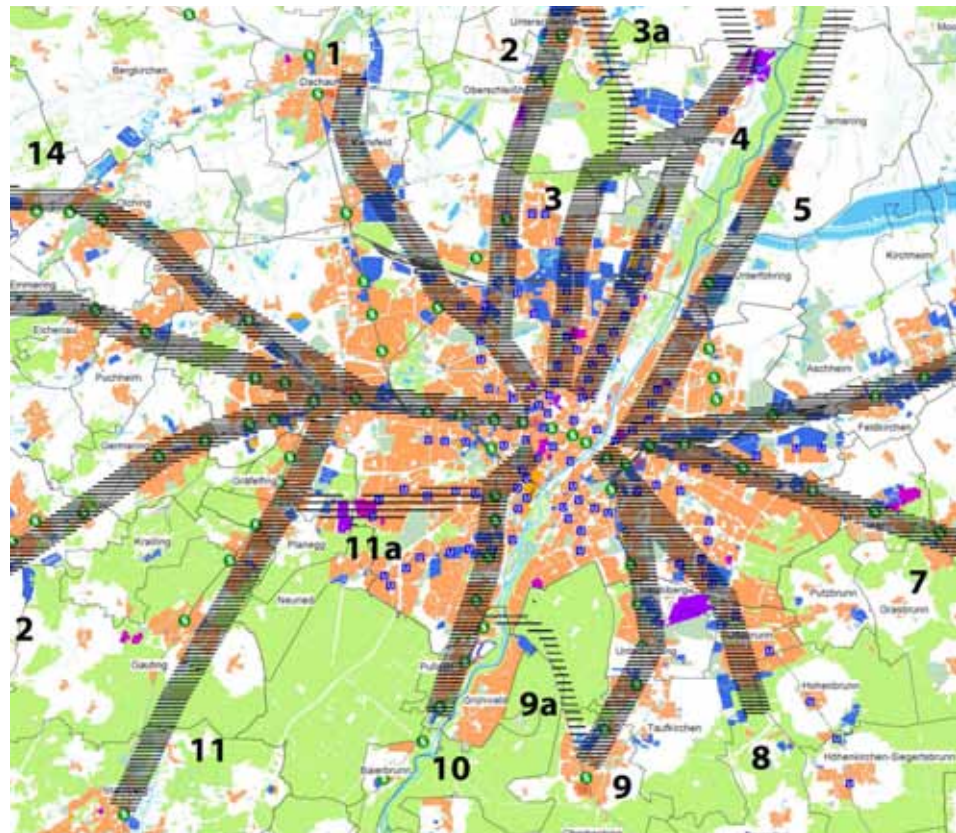


Abb. 16: Mögliche Trassen für Radschnellwege

QUERSCHNITTSORIENTIERTE ANALYSE

3

3.1 Qualitäten und Potenziale

Qualitäten

Zu den besonderen landschaftlichen Qualitäten im Gebiet zählen die öffentlichen Grün- und Freiflächen sowie die Freiflächen des Regionalen Grünzugs, die eine wichtige Funktion für die Naherholung erfüllen. Als gestaltete Anlagen bieten der „Neue Südfriedhof“, die Grünflächen um den Campeon Gewerbepark und der im Süden angrenzende Landschaftspark Hachinger Tal für Erholungssuchende hohe Qualitäten. Ebenfalls prägend für das Landschaftsbild sind die Gehölz- und Heckenfluren, welche sich vor allem in Nord-Süd-Richtung entlang der A8 und des Hachinger Bachs sowie in West-Ost-Richtung entlang des Zwergerwegs bzw. der Zwergerstraße erstrecken. Der Hachinger Bach bzw. seine Uferbereiche sind ebenfalls von hoher Qualität für das Gebiet.

Positiv zu bewerten im Bereich der Infrastruktur ist zum einen der gute Versorgungsgrad mit öffentlichen & privaten Schulen. Es befinden sich insgesamt acht Schulen im Untersuchungsraum, davon sind allein sechs Grundschulen. Darüber hinaus befinden sich ein Gymnasium (Heinrich-Heine-Gymnasium) und die Europäische Schule München im Gebiet. Einige U- und S-Bahnhaltestellen binden das Gebiet an den öffentlichen Nahverkehr an. Insbesondere für die Münchner Stadtteile Fasangarten, Perlach und Neuperlach ist weitgehend eine fußläufige Erreichbarkeit innerhalb der Siedlungsgebiete gewährleistet.

Potentiale

Neben den bestehenden Qualitäten im Gebiet gibt es Bereiche, welche besondere Potentiale zur Entwicklung und Aufwertung bieten. Die im Norden liegenden Freiflächen beidseits der Unterhachinger Straße weisen ein hohes Potential für Siedlungserweiterungen auf. Gleiches gilt für die Freifläche zwischen Fasangarten und Campeon-Park. Neben diesem Erweiterungspotential gibt es Flächen, welche durch eine Umstrukturierung aufgewertet bzw. umgenutzt werden könnten. Auf den Flächen des Gewerbegebiets „Perlach Süd“ und auf einer Fläche nördlich der Bahnschienen zwischen dem „Neuen Südfriedhof“, Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße wird ein langfristiges Potential zur Umstrukturierung bzw. Neuordnung gesehen.



Abb. 17: Qualitäten und Potentiale



3.2 Defizite und Konflikte

Durch die S-Bahn-Trassen der Linien S7 und S3 und durch den Verkehr auf der A8 besteht eine hohe Lärmbelastung in den umliegenden Gebieten. Dies ist besonders negativ zu bewerten, wenn die Trassen an Wohnbauflächen grenzen. Darüber hinaus stellen Gleisetrassen ein schweres bzw. nur an bestimmten Punkten zu überwindendes Hindernis dar, wodurch eine deutliche Trennung zwischen den nördlichen und südlichen sowie durch die Autobahn auch zwischen den östlichen und westlichen Gebieten entsteht. Ebenfalls durch die bestehende Kompostieranlage südlich des „Neuen Südfriedhofs“ entstehen Konflikte mit den umliegenden Flächen. Durch den Betrieb der Anlage entstehen Belastungen der Umgebung durch Lärm- und Geruchsemissionen. Südlich der Kompostieranlage wird eventuell ein Wertstoffhof angesiedelt, wodurch die Belastungen noch verstärkt werden könnten.

Regionaler Grünzug & Hochwasser

Da der regionale Grünzug nur bebaut werden darf, wenn keine Einschränkungen hinsichtlich seiner Funktion entstehen, kann es in beiden potentiellen Siedlungserweiterungsflächen (vgl. Kap 3.1: Qualitäten und Potentiale) zu Konflikten kommen. Eine mögliche Bebauung reicht teilweise in den Grünzug hinein. Die potentiellen Siedlungserweiterungsflächen östlich der Unterhachinger Straße liegen zum Teil in den HQ-100-Gebieten. Es sind die Belange des Hochwasserschutzes bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

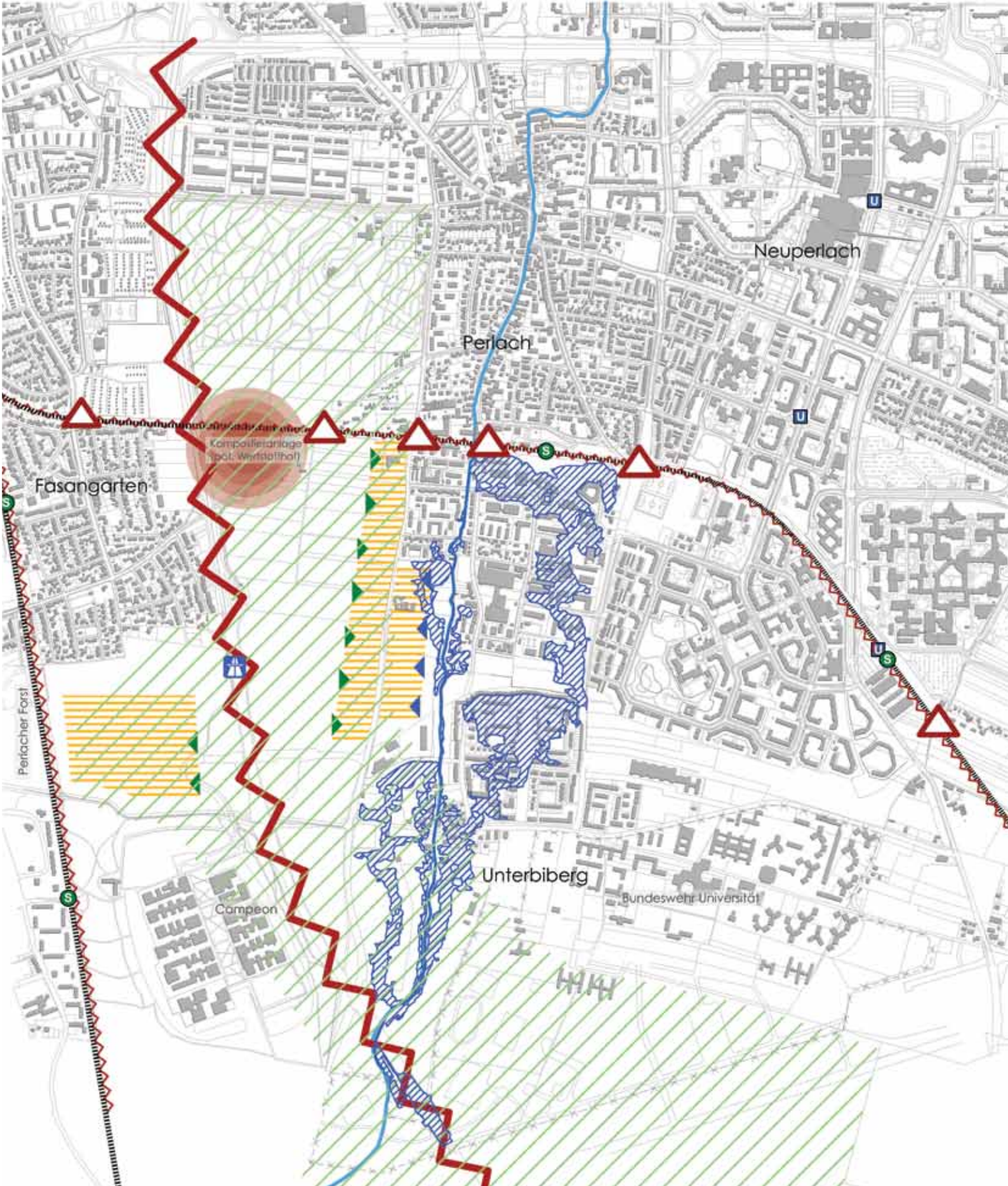


Abb. 18: Defizite und Konflikte



KONZEPTVARIANTEN

4

Es sind drei unterschiedliche Konzepte erarbeitet worden, die sich in der Grundstruktur ähneln und sich maßgeblich in den Details unterscheiden.

Gewerbe & Wohnen

Entlang der Unterhachinger Straße auf Neubiberger Flur sollen Flächen für eine Gewerbeentwicklung ausgewiesen werden. Im Norden der Unterhachinger Straße auf Münchner Flur soll Wohnentwicklung stattfinden. Aufgrund der zum Teil bereits umgesetzten Wohnbauentwicklung an der Hochäckerstraße und der in diesem Konzept geplanten Wohnbebauungen entsteht ein Bedarf für einen zusätzlichen Grundschulstandort. In Neubiberg ist südöstlich der geplanten neuen Gewerbeentwicklung eine Reservefläche für die Erweiterung der bereits bestehenden Grundschule eingeplant. Die Wohn- und Gewerbegebiete werden durch Eingrünung in die umliegende Landschaft eingebettet, um mögliche negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu minimieren. Zudem wird dadurch gewährleistet, dass die Funktion des Regionalen Grünzuges so gering wie möglich beeinträchtigt wird. Nördlich der geplanten Wohnentwicklung, entlang der Unterhachinger Str. befinden sich zwei Flächen, welche teilweise noch anderweitig genutzt werden. Diese sollen ebenfalls langfristig zu Wohngebieten umgewandelt werden.

Berechnung der Wohneinheiten

Für die Kalkulation der Wohneinheiten der geplanten Wohngebiete wurde von 91m² pro Wohneinheit ausgegangen. Hierbei handelt es sich um einen für München üblichen, rechnerischen Durchschnittswert. Angesetzt wurden die 91m² auf das Bruttobauland mit einer prognostizierten GFZ von 1,2 bis 1,4 der neuen Wohngebiete. Erschlossen sind die Wohngebiete über das bestehende Straßennetz, überwiegend über die Unterhachinger Straße. Darüber hinaus sind aufgrund der geringen Tiefen von ca. 80 Metern keine zusätzlichen Erschließungsstraßen notwendig. Die Versorgung mit öffentlichen Grünflächen kann über die Eingrünung im Randbereich der Bauflächen, den Regionalen Grünzug und über die geplanten öffentlichen Grünflächen entlang des Hachinger Bachs abgedeckt werden. Die Soziale Infrastruktur ist mit einer eigenen Fläche für die Schule abgebildet. Darüber hinaus wird angenommen, dass Betreuungseinrichtungen für Kinder (Kindergarten- und -krippen) als integrierte Einrichtungen innerhalb der Wohngebiete eingeplant werden können. Somit ist bei Ermittlung der möglichen Wohneinheiten das Bruttobauland zugrunde gelegt worden und keine Berechnung für das Nettobauland durchgeführt worden.

Die Baufelder liegen am Siedlungsrand im Übergang zum Regionalen Grünzug. Daher ist im Übergang von Stadt zur Landschaft eine moderate Geschossigkeit zu empfehlen. Entlang der Unterhachinger Straße wäre möglicherweise eine höhere Geschossigkeit verträglich zu integrieren. Im Sinne der nachhaltigen Flächennutzung sowie für das Ziel der LH-München Wohnraum zu schaffen ist eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern bzw. hochwertigen Geschosswohnungsbau zu bevorzugen. Ein konkreteres Bebauungskonzept der Flächen ist im weiteren Planungsprozess über Testentwürfe zu entwickeln.

Alle Konzepte gehen von einer Umnutzung der in Kap. 2.1 erläuterten Sondergebietsflächen in Unterbiberg zu Wohnbauflächen aus. Diese Flächen bieten bei einer GFZ von 1,0 das Potential zur Schaffung von rund 400 Wohneinheiten im Siedlungsinnenbereich von Unterbiberg..

Unterhachinger Straße

Alle erarbeiteten Konzepte sind darauf ausgelegt, dass sie mit und ohne einer Höhenfreimachung im Bereich der Bahnübergänge funktionieren.

Im Fall der möglichen Höhenfreimachung der Bahnübergänge wird ein Teil der Unterhachinger Straße nach Westen verlegt. Des Weiteren wird eine Querverbindung in Ost-West Richtung zwischen Unterhachinger Str. und Fasangartenstraße angelegt. Im Süden wird ebenfalls ein Teil der Unterhachinger Straße auf Höhe der Gewerbeentwicklung nach Westen verlegt. Die Straße folgt der westlichen Kante der Gewerbeentwicklung und stößt anschließend auf den Zubringer zur A8.

Im Bereich des Kappellenfeldes zwischen Fasangarten und Campeon-Park soll zu-

künftig eine Gewerbeflächenentwicklung mit einer GFZ von 1,2 stattfinden. Das mögliche Gewerbegebiet gliedert sich räumlich an den Campeon-Park an und schafft dadurch eine sinnvolle bauliche Ergänzung mit hoher verkehrlicher Lagegünst (S-Bahn, A8, Radwegeanbindung).

Die „Münchner Lösung“ soll der Erschließung des Gewerbegebiets Perlach dienen und dadurch zur Entlastung der Weidener Straße führen. Sie ist als Verbindungsstraße zwischen der Unterhachinger Str. und der Unterbibberger Str. geplant.

Die Bereiche welche aufgrund des Hochwasserschutzes von Bebauung freigehalten werden müssen bieten sich als Ausgleichsflächen für die Planung an. Auch der Grünstreifen zwischen Perlach und Neubiberg bietet große Flächen für Ausgleichsmaßnahmen. Darüber hinaus liegen östlich der Autobahn auf Höhe des Campeon derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen, über die der Eigentümer eine grundsätzliche Bereitschaft gezeigt hat, diese als Ausgleichs- bzw. Retentionsräume zu nutzen. In wie weit diese hinsichtlich des Hochwasserschutzes sinnvoll genutzt werden können, ist allerdings noch nicht geklärt.

Hochwasserschutz

Die wesentlichen Unterschiede in den Varianten sind:

Unterschiede der Konzeptvarianten

- Führung der Unterhachinger Straße
- Lage der Münchner Lösung
- Lage der Schulstandorte
- Ausdehnung und Aufteilung der Wohnflächen
- Ausdehnung und Aufteilung der Gewerbeflächen

4.1 Konzept A

Gewerbe

In Neubiberg werden zwei neue Gewerbegebiete entlang des bestehenden Verlaufs der Unterhachinger Straße angesiedelt. Westlich der Unterhachinger Str. befindet sich das GE 2 mit einer Größe von ca. 2 ha. Dem gegenüber befindet sich, östlich der Unterhachinger Str., das Gewerbegebiet GE 3 mit ca. 2,4 ha Fläche. Insgesamt entstehen dadurch 4,4 ha neue Gewerbefläche mit einer Geschossfläche von ca. 53.000 m².

Die potenzielle Gewerbeentwicklungsfläche am Kapellenfeld, nördlich des Campeon-Parks, umfasst eine Fläche von ca. 11,9 ha. Zwischen der neuen gewerblichen Entwicklung und dem bestehenden Wohngebiet am Fasangarten soll ein Korridor als Trenngrün und als klimaökologischer Ausgleich von mindestens 100 bis ca. 200 Metern erhalten bleiben, damit ein unbebauter Korridor als Frischluftschneise in Ost-West-Richtung verbleibt. Ob die klimaökologische Funktion des Korridors in dieser Ausprägung noch erfüllt werden kann, muss in einem externen Gutachten geprüft werden.

Wohnen

Entlang der Unterhachinger Str. entstehen drei Wohngebiete W1, W2 und W3. Zuletzt genanntes (W3) ist mit einer Größe von ca. 0,8 ha und ca. 100-120 Wohneinheiten das kleinste Wohngebiet und das einzige auf Neubiberger Flur. Das Wohngebiet W2 ist in drei Teilflächen untergliedert und umfasst ca. 4,9 ha mit ca. 650 - 750 Wohneinheiten. Im Nordosten wird es durch die „Münchner Lösung“ zerschnitten. Insgesamt werden dadurch (ohne dem nur langfristig entwickelbarem W1) ca. 5,7 ha Wohnbaufläche mit ca. 750 - 870 Wohneinheiten geschaffen.

Nördlich des W2 entsteht der neue Schulstandort. Durch seine Lage kann die Schule auch von den weiter nördlich gelegenen Gebieten, welche zukünftig zu Wohngebieten umgenutzt werden sollen, gut erreicht werden.

Unterhachinger Straße

Im Konzept ist die mögliche Entwicklung im Hachinger Tal dargestellt, sollte eine Höhenfreimachung der Bahnlinie an der Unterhachinger Straße nicht erfolgen. Die entsprechenden Korridore für eine spätere Höhenfreimachung und Neutrassierung der Unterhachinger Straße sollten freigehalten werden. Aufgrund der umfangreichen Entwicklungen im Hachinger Tal bekommt die Höhenfreimachung der Unterhachinger Straße möglicherweise eine höhere Dringlichkeit. Deswegen kann es sich empfehlen, die Höhenfreimachung in diesem Zuge planerisch zu vertiefen und gegebenenfalls umzusetzen. Somit wird eine Aufwertung der gesamten Erschließungsfunktion des Areals erreicht und eine Anbindung an die Innenstadt und zu den neuen sozialen Infrastruktureinrichtungen maßgeblich verbessert. Die Abbildung 19 zeigt das Konzept A mit einer möglichen Höhenfreimachung der Unterhachinger Straße in Form der Variante 1 der Machbarkeitsstudie.



Abb. 19: Konzept A (mit Höhenfreimachung Unterhachinger Straße)

KONZEPT A
Zusammenfassung
ohne W1:

Wohnen gesamt:

Fläche ca. 5,7 ha

WE ca. 750 - 870

Einwohner ca. 1700 - 2000

Gewerbe östlich der A8
gesamt (Unterbiberg):

Fläche ca. 4,4 ha

GF ca. 53.000 m²

Gewerbe westlich der A8
Gesamt (Kapellenfeld):

Fläche ca. 11,9 ha

GF ca. 143.000 m²

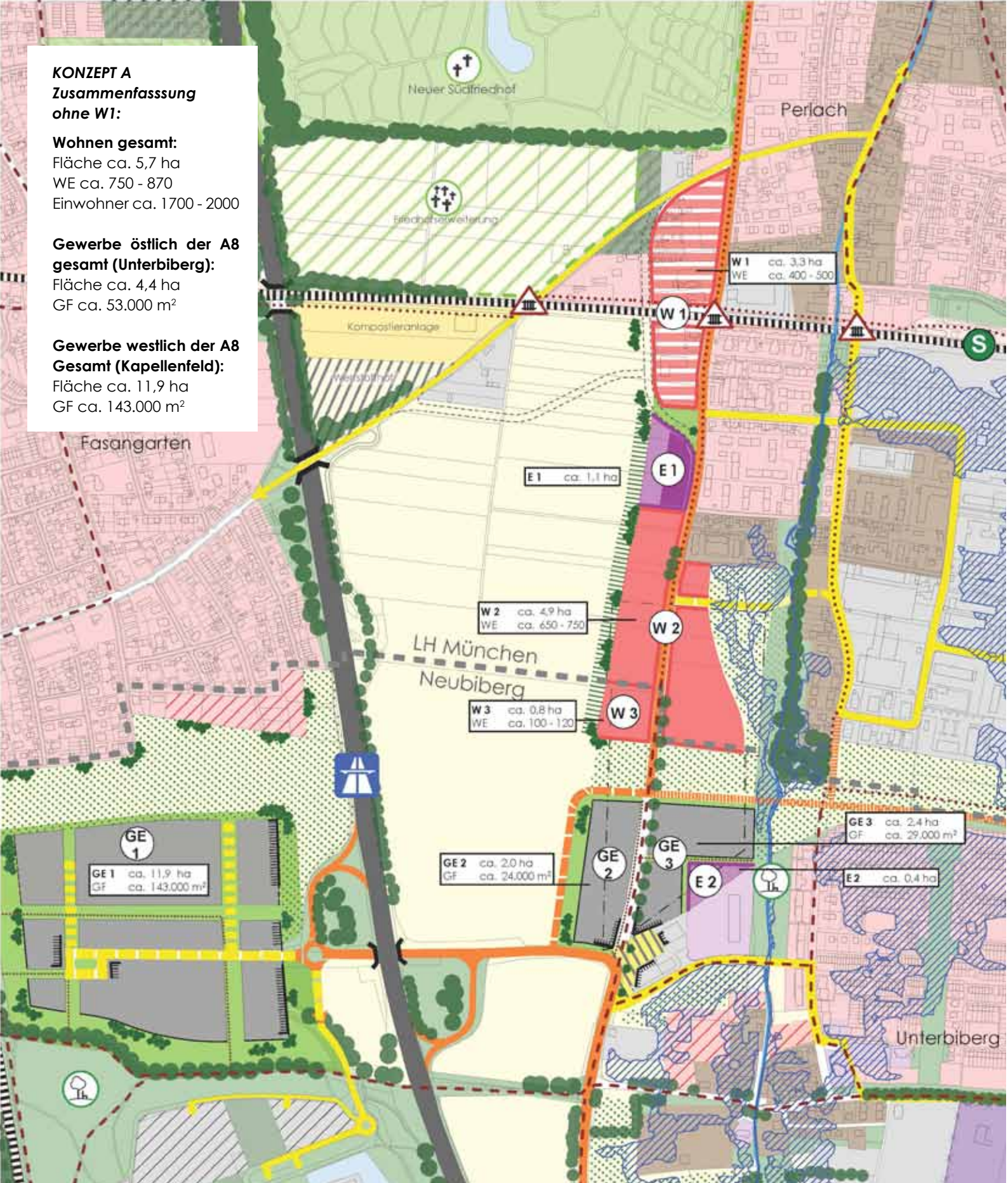


Abb. 20: Konzept A



4.2 Konzept B

Gewerbe

In Neubiberg sollen entlang der Unterhachinger Straße zwei Gewerbegebiete und ein gemischtes Wohn- und Gewerbegebiet entstehen. Die Gebiete reichen weiter nach Norden als in Konzept A, halten aber weiterhin ein Trenngrün zur LH München aufrecht, welches ggf. zur Umsetzung zukünftige Infrastrukturprojekte geeignet wäre.

Westlich der Unterhachinger Str. erstreckt sich das größere der beiden Gewerbegebiete mit ca. 2,2 ha Fläche. Auf der östlichen Seite ist das kleinere Gewerbegebiet und das gemischte Wohn- und Gewerbegebiet geplant. Das gemischte Gebiet ist ca. 1,8 ha groß und bietet Platz für ca. 120-140 Wohneinheiten und einer GF für gewerbliche Nutzungen von ca. 11.000 m². Hier steht die Mischung von attraktivem Wohnen am Hachinger Bach und die Schaffung einer belebten Nachbarschaft durch gewerbliche Nutzungen im Vordergrund. Die Verteilung zwischen Wohnen und Gewerbe kann im weiteren Verfahren noch entsprechend den Bedürfnissen angepasst werden. Allerdings bietet sich durch die örtlichen Gegebenheiten an, eine Wohnentwicklung zum Hachinger Bach und zur Schule auszurichten.

Das Gewerbegebiet am Kapellenfeld ist deutlich stärker nach Süden orientiert als im Konzept A und erheblich kleiner in seiner Ausprägung. Durch eine möglichst kompakte Ausprägung, die sich stark an dem bestehenden Campeon-Gewerbepark orientiert, verbleibt ein sehr großzügiger unbebauter Korridor als Frischluftschneise und als Trenngrün zur nördlich angrenzenden Wohnbebauung.

Wohnen

Das kleinste der drei Wohngebiete - W3 - ist mit einer Größe von ca. 0,5 ha und ca. 70 - 80 Wohneinheiten etwas kleiner als in den anderen Varianten, aufgrund der weiter nach Norden reichenden Gewerbeflächen. Hierdurch verbleibt eine großzügige grüne Pufferzone zwischen Neubiberg und München. Der Abstand gewährleistet zudem einen ausreichenden Lärmschutz zwischen der Wohnbebauung und dem Gewerbegebiet. Auf Münchner Flur liegt das Wohngebiet W2 mit ca. 4,4 ha und ca. 600 - 700 Wohneinheiten. Dieses setzt sich aus drei Teilgebieten zusammen. Westlich der Unterhachinger Straße wird das Wohngebiet durch einen Grünzug in Ost-West-Richtung im Bereich der nördlichen Hochwasserschutzflächen geteilt. Östlich an W2 schließt der Schulstandort an und reicht mit seinen Freiflächen in das Hochwasserschutzgebiet hinein. Da es sich hierbei jedoch nur um die Freiflächen bzw. den Sportplatz handelt, ist dies umsetzbar.

Die Münchner Lösung ist entsprechend der Machbarkeitsstudie unmittelbar nördlich des neuen Schulareals vorgesehen. Die im derzeitigen FNP dargestellte Grünfläche wird für die Quartiersversorgung und als Abstand zum nördlich angrenzenden Wohngebiet in diesem Konzept beibehalten.

Unterhachinger Straße

Konzept B zeigt, wie auch in Konzept A beschrieben, die Entwicklungen im Hachinger Tal ohne Höhenfreimachung der Bahnübergänge.

Als Alternative ist in Abbildung 21 die Höhenfreimachung der Bahnübergänge in Form der Variante 1 der Machbarkeitsstudie dargestellt.



Abb. 21: Konzept B (mit Höhenfreimachung Unterhachinger Straße)

KONZEPT B

Zusammenfassung ohne W1:

Wohnen gesamt:

Fläche ca. 4,9 ha

WE ca. 790 - 920

Einwohner ca. 1800 -2000

Gewerbe östlich der A8 gesamt (Unterbiberg):

Fläche ca. 3,9 ha

GF ca. 47.000 m²

Gewerbe westlich der A8 Gesamt (Kapellenfeld):

Fläche ca. 6,8 ha

GF ca. 82.000 m²

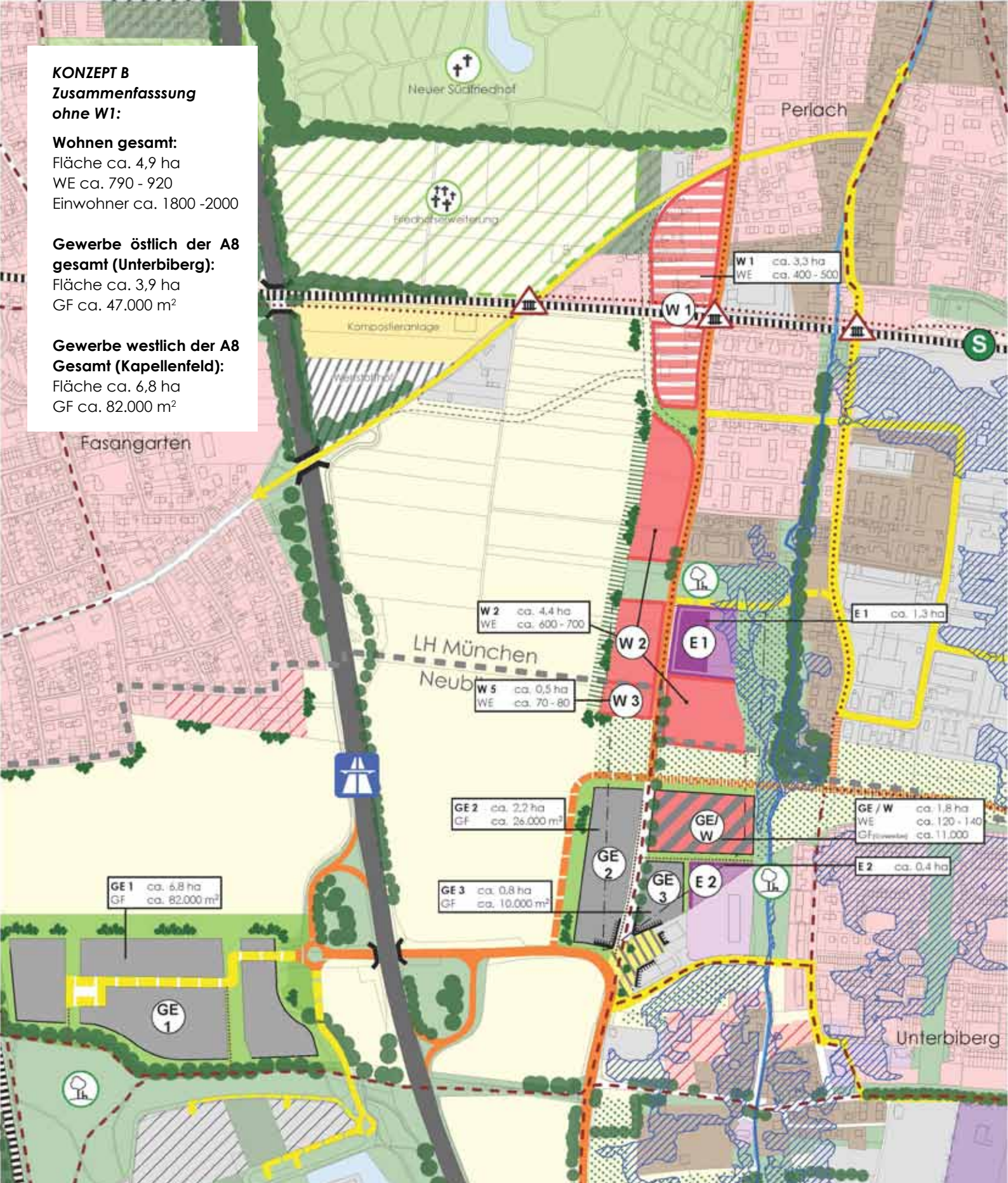


Abb. 22: Konzept B



4.3 Konzept C

Gewerbe

Das westlich der Unterhachinger Straße gelegene GE 2 reicht weniger weit in den regionalen Grünzug hinein als in den beiden anderen Konzepten und ist mit ca. 1,4 ha etwas kleiner. Das Gebiet orientiert sich deutlich an den Abgrenzungen der bisherigen SO Fläche für die Brauereinutzung. Das östlich der Unterhachinger Straße befindliche GE 3 ist wie in Konzept A gestaltet.

Die Ausdehnung des Gewerbegebiets auf dem Kapellenfeld ist in dieser Variante etwas kleiner und abgerundeter gestaltet, um sich in Anlehnung an die Gestaltung des Campeons in die Landschaft einzufügen. Dadurch reicht die Fläche nur geringfügig in den Regionalen Grünzug hinein und bietet mit 5,3 ha den geringsten Anteil an Gewerbeentwicklungsflächen.

Wohnen

Die Flächen/Kapazitäten der neuen Wohngebiete sind in dieser Variante am Höchsten. Das Wohngebiet W3 auf Neubiberger Flur ist mit ca. 0,8 ha und ca. 100-120 Wohneinheiten das Kleinste. Das Teilgebiet des W2 östlich der Unterhachinger Straße wird in dieser Variante nicht von der Münchner Lösung zerschnitten, da diese weiter nördlich, direkt am bestehenden „Mischgebiet/Kerngebiet“, entlangführt. Hierdurch kann die Münchner Lösung als Hochwasserschutz für die weiter nördlich liegenden bebauten Flächen dienen. Das W2 hat eine Fläche von 3,5 ha mit ca. 800-900 Wohneinheiten und somit ca. 2100-2500 Einwohner. Der Schulstandort liegt noch weiter nördlich und reicht mit seinen Freiflächen in den Regionalen Grünzug hinein.

Unterhachinger Straße

Konzept C zeigt die Entwicklungen im Hachinger Tal ohne die Höhenfreimachung an der Bahnlinie. Die entsprechenden Korridore für eine spätere Höhenfreimachung und Neutrassierung der Unterhachinger Straße sollten auch in diesem Konzept freigehalten werden.

Die alternative Höhenfreimachung (siehe Abbildung 23) der Bahnübergänge erfolgt wie in Variante 2 der Machbarkeitsstudie über die Fasangartenstraße. Ab der Bahnüberführung führt die Unterhachinger Straße unterhalb des Schulstandortes zurück auf die „bestehende Führung“. Die Fasangartenstraße endet nördlich an der S-Bahn-Trasse. Die Verbindung von der Fasangartenstraße weiter nach Norden erfolgt durch eine Querverbindung auf die Unterhachinger Straße.



Abb. 23: Konzept C (mit Höhenfreimachung Unterhachinger Straße)

KONZEPT C
Zusammenfassung
ohne W1:

Wohnen gesamt:

Fläche ca. 4,3 ha

WE ca. 900 - 1020

Einwohner ca. 2100 - 2300

Gewerbe östlich der A8
gesamt (Unterbiberg):

Fläche ca. 3,8 ha

GF ca. 46.000m²

Gewerbe westlich der A8
Gesamt (Kapellenfeld):

Fläche ca. 5,3 ha

GF ca. 64.000 m²

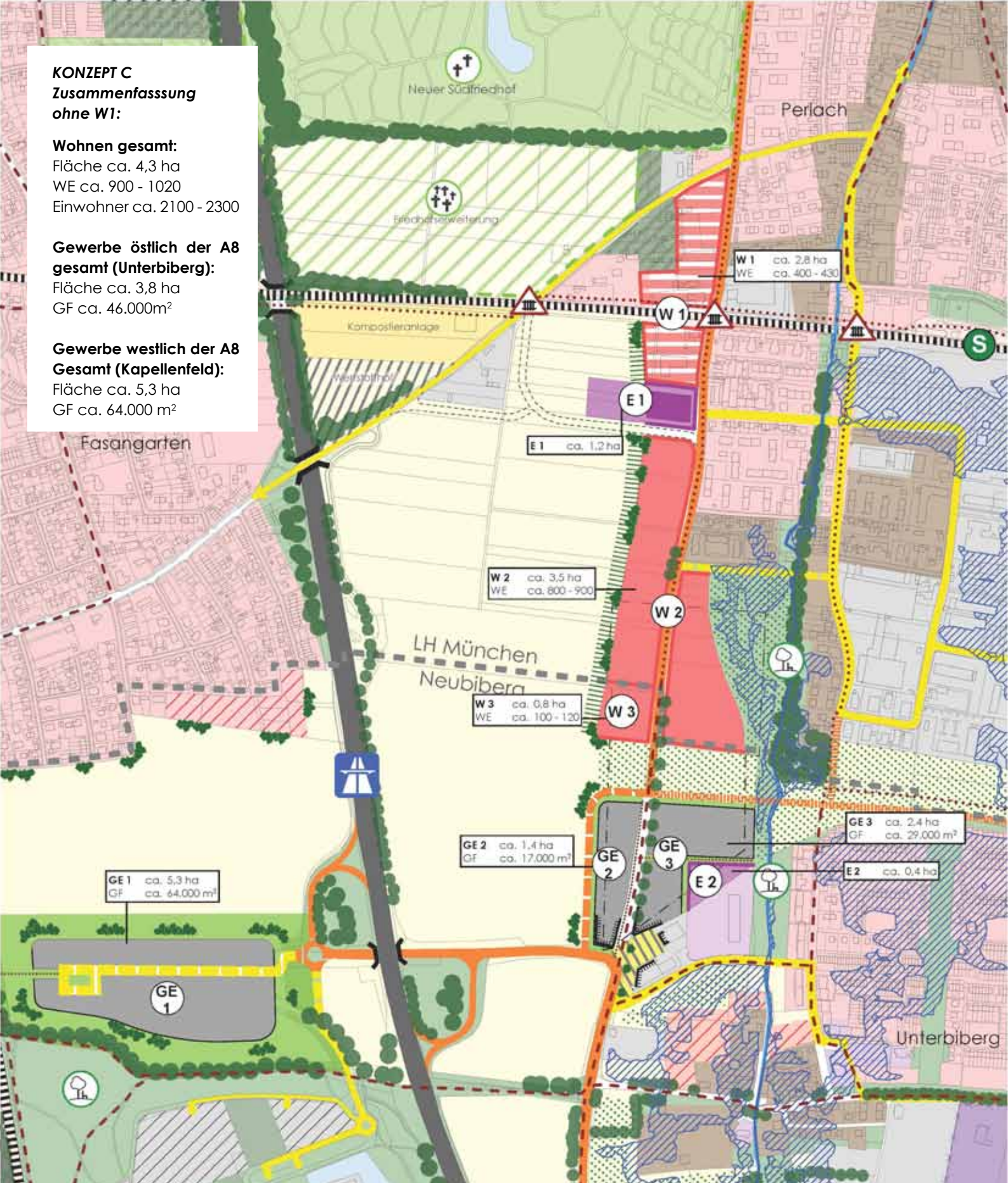


Abb. 24: Konzept C



4.4 Vorzugskonzept

In diesem Konzept wurden die verschiedenen Elemente aus den vorhergehenden Varianten zu einer aus Sicht der meisten Beteiligten bevorzugten Variante kombiniert. Es galt sowohl die Interessen der LH München und der Gemeinde Neubiberg sowie der Grundeigentümer zu berücksichtigen. Das Vorzugskonzept zeigt, wie auch in Konzept A beschrieben, die Entwicklungen im Hachinger Tal ohne die Höhenfreimachung an der Bahnlinie. Abbildung 25 zeigt die mögliche Höhenfreimachung an der Bahnlinie analog zu Konzept A.

Gewerbe

Das Konzept sieht auf dem Kapellenfeld westlich der Autobahn die kurzfristig realisierbare Gewerbeflächenentwicklung von 6,3 ha vor. Darüber hinaus stellt das Konzept eine Gewerbeflächenenerweiterung von weiteren 5,6 ha dar. Trotz dieser maximalen Ausdehnung verbleibt ein Korridor für den Luftaustausch sowie als Trenngrün zu den Wohngebieten am Fasangarten. Ob die klimökologische Funktion des Korridors in dieser Ausprägung noch erfüllt werden kann, muss in einem externen Gutachten geprüft werden. Das Gewerbegebiet beidseits der Unterhachinger Straße entspricht in der Ausdehnung und Lage Konzept B. Das östlich gelegene GE4 wird als reines GE dargestellt, um die dringenden Bedarfe an Flächen zu decken. Dies entspricht somit der letzten Beschlusslage des Gemeinderats von Neubiberg. Aus stadt- und landschaftsplanerischer Sicht kann hier die Weiterverfolgung einer gemischten Nutzung aus Wohnen und Arbeiten empfohlen werden.

Wohnen

Die Wohnbauentwicklung entspricht westlich der Unterhachinger Straße dem Konzept A. Östlich der Unterhachinger Straße wird in diesem Vorzugskonzept die Optimierung der Wohnbauflächen entsprechend Konzept C vorgeschlagen. Hierbei wird die Münchner Lösung möglichst weit nach Norden gerückt, um eine zusammenhängende Wohnbauentwicklung zu ermöglichen. Hierbei wird auf die im FNP dargestellte öffentliche Grünfläche verzichtet, da mit dem Hachinger Bach und den begleitenden Grünflächen inkl. der neuen Ausgleichsflächen im Süden, große attraktive Flächen für die Quartiersversorgung angeboten werden können.

Hochwasserschutz

Im Rahmen der weiteren interkommunalen Entwicklung im Hachinger Tal sollte auch detailliert untersucht werden, wie sich die Schaffung eines möglichen Retentionsraums auf den Neubibberger Flächen zwischen der Unterhachinger Straße und der Autobahn auf die Hochwasserschutzgebiete im Unterlauf des Hachinger Bachs positiv auswirken würde. Sollte es durch diese Maßnahme möglich sein, diese Flächen aus dem vorläufig gesicherten Hochwasserschutzgebiet heraus zu nehmen, würde sich hier eine Nutzung für weitere Wohnbauentwicklung im Umfang von ca. 2,4 ha und ca. 300-400 Wohneinheiten ergeben. Durch solch eine Maßnahme wären vermutlich die Entwicklungsflächen nördlich des historischen Ortskerns von Unterbiberg ebenfalls für eine Wohnbauentwicklung nutzbar.



Abb. 25: Vorzugskonzept (mit Höhenfreimachung Unterhachinger Straße)

VORZUGSKONZEPT

Zusammenfassung ohne W1:

Wohnen gesamt:

Fläche ca. 5,6 ha

WE ca. 700 - 820

Einwohner ca. 1600 - 1900

bei Hochwasserschutz- maßnahme zusätzlich:

Fläche ca. 2,4 ha

WE ca. 300 - 400

Gewerbe östlich der A8 gesamt (Unterbiberg):

Fläche ca. 4,8 ha

GF ca. 58.000m²

Gewerbe westlich der A8 Gesamt (Kapellenfeld):

Fläche ca. 11,9 ha

GF ca. 143.000 m²

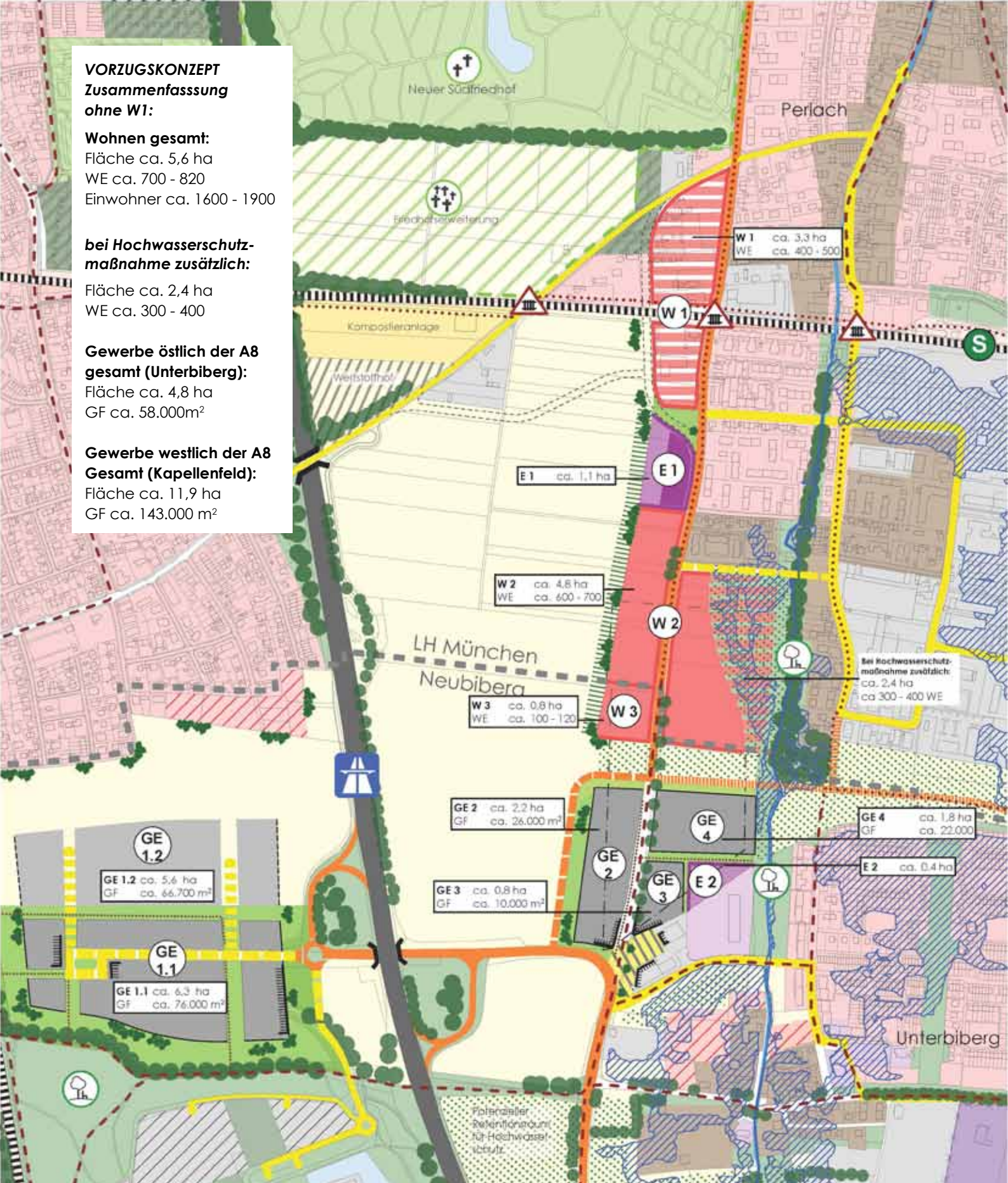


Abb. 26: Vorzugskonzept

	Pot. Wohnflächenverlängerung		Kerngebiet/Mischgebiet		Grün- und Freiflächen Bestand / in Planung		Bestehende / potenzielle Staatsstraßen
	Bestehendes / in Planung befindliches Wohngebiet		Gemeinbedarfsfächen		Landwirtschaft		Bestehende / potenzielle Nebenverbindungen
	Pot. Umnutzung zu Wohnfläche		Pot. Schutzflächenverlängerung		Festgesetztes / Vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet (BfG, Festgesetztes) (BfG, Vorläufig gesichert)		Pot. Verbindungen (langfristige Planung)
	Gewerbegebiet Bestand/Planung		Pot. Ausgleichsfächen mit Naherholungsfunktion		Brackwasserlagerrung		Bestehende / geplante Radverkehrsnetze
	Planung Gewerbegebiet		Neupflanzung Gehölze				Ergänzung Fußwegenetz
	Planung Gewerbe Erweiterung		Landschaftsbildprägende Bäume (Bestand)				

FAZIT - WEITERES VORGEHEN



Das vorliegende Strukturkonzept hat weitgehend die derzeit laufenden Planungen im weiteren Kontext berücksichtigt. Das Vorzugskonzept ist durch einen vertieften Abstimmungsprozess mit allen relevanten Akteuren entstanden. Dies ist nicht zuletzt der reibungslosen Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Referaten im Planungsreferat sowie der interkommunalen Abstimmung zu verdanken. Trotzdem konnten noch nicht alle Konflikte gelöst werden. Dazu sind insbesondere folgende vertiefte Untersuchungen bzw. Abstimmungen noch durchzuführen:

Hochwasserschutz

Besonders relevant für die Umsetzung des Vorzugskonzepts ist die Prüfung, in wie weit Hochwasserschutzmaßnahmen ausschließlich auf Neubiberger und Münchner Flur zu einer merklichen Verbesserung der Situation durch eine Hochwasserfreilegung der betroffenen Flächen im Unterlauf beitragen würden und ob diese technisch auch umgesetzt werden könnte.

Da dies unabdingbare Voraussetzung für eine Bebauung im derzeitigen festgesetzten Überschwemmungsgebiet wäre, gilt es dies vorab abschließend unter Einbeziehung der betroffenen Grundeigentümer und entsprechender Gutachter zu klären. Insbesondere ergäben sich hierbei Vorteile für eine Nachverdichtung im Ortsteil Unterbiberg sowie Möglichkeiten an ein Heranrücken der Bebauung an den Hachinger Bach östlich der Unterhachinger Straße. Dafür empfiehlt sich ein Vertiefungsgutachten, ergänzend zum bereits vorliegenden Hochwassergutachten einzuholen, besonders vor dem Hintergrund, dass das derzeitige Gutachten zur Prüfung von Hochwasserschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit geringen Grundwasserflurabständen sich erst in der Vorbereitung zur Vergabe befindet und keine zeitnahen Ergebnisse vorliegen werden.

Interkommunales Verkehrskonzept

Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum

Wie im Kapitel 2.5 bereits dargestellt, befinden sich im Untersuchungskontext eine Reihe weiterer Projekte und Planungen zur Siedlungsverdichtung in der Entwicklung. Um hierbei auf zukünftige Bedarfe der verträglichen Verkehrsabwicklung rechtzeitig reagieren zu können, wird empfohlen ein interkommunales Verkehrsgutachten für den Bereich Hachinger Tal zu erarbeiten. Dies kann u.a. Lösungen für die weiter steigende Verkehrsnachfrage im MIV - im Hinblick auf Arbeitsplatzprognosen der Region - vorschlagen. Dabei soll die heutige und zukünftige Verkehrssituation ermittelt und bewertet werden. Daraus lässt sich dann ein langfristig leistungsfähiges Straßennetz entwickeln, das auf die heutige kritische Lärmsituation für die Anwohner in Unterbiberg reagiert. Dabei könnte es notwendig werden nicht nur die Situation interkommunal zu bewerten sondern auch interkommunal entsprechende Maßnahmen umzusetzen.

Höhenfreimachung Unterhachinger Straße

Eine Entwicklung von Wohnen und Gewerbe entlang der Unterhachinger Straße wird in den täglichen Verkehrsmengen, die über die Unterhachinger Straße in Richtung Zentrum und zurück fahren, eine erhebliche Auswirkung haben. Die Mehrbelastung ist allerdings in der Untersuchung einer möglichen Höhenfreimachung der Unterhachinger Straße noch nicht berücksichtigt. Das Planungsreferat hat aufgrund der bisher fehlenden Dringlichkeit zur Umsetzung eine Höhenfreimachung der Unterhachinger Straße planerisch nicht weiter verfolgt. Nun haben sich die Rahmenbedingungen geändert, weswegen eine vertiefte Untersuchung möglicherweise nun zum Schluss kommen würde, dass durch die Realisierung des Strukturkonzeptes eine Höhenfreimachung der Unterhachinger Straße für eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs notwendig wird. Hierzu wird empfohlen eine vertiefende Verkehrsuntersuchung durchzuführen.

Die Konzepte haben verschiedene alternative Lagen und Führungen für die Münchner Lösung aufgezeigt. Im Zuge des Bauleitplanverfahrens ist die genaue Trassenführung zu konkretisieren. Im Sinne einer schlüssigen Gesamtentwicklung für das Hachinger Tal sollte dabei unter Einbindung aller städtebaulichen, landschaftsplanerischen und hochwasserschutztechnischen Aspekte sowie der Eigentumsverhältnisse eine Lösung entsprechend der Vorzugsvariante angestrebt werden.

Münchner Lösung

Vorerst werden Planungen zu einer möglichen Südanbindung Perlach nicht fortgesetzt. Trotzdem ist es aus verkehrsplanerischer Sicht notwendig und sinnvoll den dafür vorgesehenen Korridor als Flächenreserve für mögliche, zukünftige Infrastrukturplanungen weiterhin freizuhalten. Somit wird die Option zum Bau einer Entlastungsstraße der Ortsdurchfahrt Unterbiberg (bzw. ergänzende, anderweitige Infrastrukturprojekte des ÖPNVs) erhalten.

SAP-Trasse freihalten

Die Notwendigkeit auf Neubiberger Seite ergibt sich insbesondere auch aus der 1996 getroffenen grundlegenden verkehrsplanerischen Entscheidung zur Ortserweiterung Unterbiberg im Bebauungsplan Nr. 52 der Gemeinde.

Im Bebauungsplan für das Neubaugebiet, welches heute nahezu vollständig bebaut ist, wurde eine Verkehrslösung mit einer primären Außenerschließung des Ortsteils zugrunde gelegt. Durch sie war es möglich die durch die Ortserweiterung auftretenden verkehrlichen Erfordernisse zu lösen.

Die baurechtlich geschuldete und planerisch im BP-Verfahren 1996 vorgezeichnete Problem-Lösung kann bei schon realisierter Bebauung nicht mehr aufgegeben werden, ohne im gleichen Zug eine andere tragfähige, den lärmschutztechnischen Erfordernissen an langfristig gesunde Wohnbedingungen im Siedlungsbereich entsprechende Lösung der Verkehrsthematik vorzusehen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Unter dem Gesichtspunkt der Siedlungsentwicklung im Hachinger Tal und der adäquaten Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Nahverkehr wäre insbesondere ein interkommunales Busnetz entlang der Unterhachinger Straße von Vorteil. Dies bietet zusätzlich die Möglichkeit derzeitige Lücken im Netzangebot wie z.B. am Südfriedhof zu schließen.

Darüber hinaus würde der Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs eine erhebliche Verbesserung der Verbindung zwischen der Stadt München und Neubiberg bieten. Auch im Sinne der bereits beschriebenen Pendlerprognosen für München würde dies möglicherweise eine nachhaltige Lösung darstellen, um zukünftige Mobilitätsdefizite zu mildern oder gar auszugleichen.

Die künftigen Fahrgast-Potentiale des Untersuchungsgebiets sollten gesondert, ggf. grenzübergreifend untersucht werden, um sie, in Abstimmung mit einem interkommunalen Verkehrskonzept „Straße“, bei den ÖPNV-Trägern Landeshauptstadt und Landkreis München die weitere Linien- und spätere Angebotsplanung des ÖPNV berücksichtigen zu können.

Radwegekonzeption

Wie unter Kapitel 2.8 dargestellt greifen die Radwegekonzeptionen teilweise an den Gemarkungsgrenzen zwischen LH München und der Gemeinde Neubiberg nicht ineinander. Im weiteren Planungsprozess sollte die Chance genutzt werden in dem bereits laufenden interkommunalen Entwicklungsprozess das Radwegenetz auf einander abzustimmen. Hierzu gehört auch die Entwicklung der Radschnellwegtrasse im Korridor 9 der möglicherweise in Zukunft die beiden Kommunen verbinden kann.

Gewerbeentwicklung

Im Sinne der Gemeinde Neubiberg und der Grundstückseigentümer sollte eine möglichst große und den Anforderungen entsprechend anpassbare Fläche für eine gewerbliche Entwicklung auf dem Kapellenfeld ermöglicht werden. Die dargestellte GE-Fläche nördlich des Campeon-Gewerbeparks hat in einem mittleren

Umfang eine positive Bewertung im Abstimmungsprozess mit dem Regionalen Planungsverband erhalten. Aus naturschutzfachlicher und klimaökologischer Sicht ist hierzu eine maximale Ausdehnung eines dort befindlichen Gewerbegebiets noch auszuloten.

Wohngebiete

Die Landeshauptstadt München benötigt dringend Wohnraum. Die Realisierung des vorliegenden Strukturkonzeptes könnte einen nicht unerheblichen Beitrag dazu leisten. Im weiteren Planungsprozess sind Testentwürfe zu entwickeln, um eine konkretere Vorstellung über Dichten und Geschossigkeit zu bekommen. Darüber hinaus ist zu empfehlen für ein Gebiet dieser Größe einen städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen um unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten diskutieren zu können. Der hohe Wohnflächenbedarf gilt auch für die Landkreisgemeinde Neubiberg. Dort leistet die mit der Gewerbeflächenentwicklung Neubibergs einhergehende Freigabe der bisherigen gewerblichen SO-Gebiete im Siedlungskontext Unterbibergs für Wohnungsbau einen wichtigen Beitrag, fehlende Wohnraumangebote, gerade auch für auf dem Wohnungsmarkt benachteiligte Bevölkerungsgruppen, zu schaffen.

Soziale Infrastruktur

Erst in der weiteren Konkretisierung der Entwicklungsflächen ist eine abschließende Bedarfsberechnung für die soziale Infrastruktur in beiden Kommunen möglich. Dabei wird sich die Größe der erforderlichen Grundschule aus der Summe des ursächlichen Bedarfs durch die Planung sowie des bestehenden Bedarfs aus der Umgebung zusammen setzen. Darüber hinaus lässt sich in diesem Zuge abschließend der konkrete Bedarf an KITAs ermitteln. Diese sind in den weiteren Planungen und Konkretisierungen zu berücksichtigen. Hierbei gilt es, den bereits heute bestehenden Bedarf aus der Umgebung mit einzubeziehen, sofern dieser zum Zeitpunkt der Realisierung vorhanden ist.

Freiraum- und Landschaftsentwicklung

Dem Hachinger Tal kommt durch den Regionalen Grünzug und der Frischluftschneise eine hohe stadtklimatische Bedeutung zu. Für eine mögliche Bebauung in diesem Spannungsverhältnis von Freiraum zum urbanen Raum sollte insbesondere auf eine grüne Abschirmung der neuen Siedlungsflächen zum Hachinger Tal - auch zum Schutz des Landschaftsbildes - geachtet werden. Die Förderung einer guten Durchgrünung der neuen Siedlungsgebiete, die Entwicklung eines hochwertigen Wegenetzes und die Aufwertung der angrenzenden Landschaftsräume für die Naherholung fördern eine Verträglichkeit der Planung mit den Zielsetzungen und Funktionen des Regionalen Grünzugs. Die Etablierung einer Wegebeziehung von Unterbiberg entlang des Hachinger Bachs als Verzahnung und Anbindung an das Freiflächennetz mit der LH München sollte hierbei ein wichtiges Ziel sein.

Interkommunale Zusammenarbeit

Die regelmäßigen Abstimmungstermine mit dem Planungsreferat München und der Gemeinde Neubiberg waren im Zuge der Erarbeitung des Strukturkonzeptes sehr förderlich für die Planung. Diese konstruktive und vor allem kollegiale Zusammenarbeit sollte für die weitere Umsetzung des Strukturkonzeptes fortgeführt

werden. Nur im Rahmen dieser engen Zusammenarbeit wird es möglich sein eine schlüssige Gesamtentwicklung für das Hachinger Tal zu schaffen.

Trotz dieser wichtigen interkommunalen Zusammenarbeit sollten zeitnah in den politischen Gremien die notwendigen Entscheidungen zu einer gesamtheitlichen Entwicklung getroffen werden. Im Anschluss kann dann für Teilbereiche unabhängig und mit getrennten Zeitschienen agiert werden. Darüber könnten Teilflächen auf Neubiberger Flur frühzeitig für eine gewerbliche Entwicklung bauplanungsrechtlich umgesetzt und somit beispielsweise die Umwandlung der SO-Flächen in Unterberg in Wohnen voran getrieben werden. Während für die weitere Entwicklung der Flächen in der LH München noch die weiteren Untersuchungen zu Hochwasser und Erschließung zu erarbeiten sind.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Übersicht Untersuchungsgebiet (Quelle: DS)	4
Abb. 2:	Nicht vermarktbarer Sondergebietsflächen in Unterbiberg (Quelle: FNP Neubiberg, Stand im aktuellen Stand.....)	7
Abb. 3:	Rahmenplan Unterbiberg (Quelle: DS)	8
Abb. 4:	Darstellung des Regionalen Grünzugs im Regionalplan (Quelle: Regionalplan Region München, Karte 2: Siedlung und Versorgung).....	10
Abb. 5:	Ausgewiesene Hochwassergebiete (Quelle: Festsetzung Überschwemmungs- gebiete, Steinbacher-Consult Ingenieurgesellschaft mhH & Co. KG, 13.04 2016)	10
Abb. 6:	Ausschnitt Flächennutzungsplan LH München (Quelle: Digitaler Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München, Stand: April 2017)	11
Abb. 7:	Ausschnitt Flächennutzungsplan Neubiberg (Quelle: Flächennutzungsplan Neubiberg, Stand: März 2016)	12
Abb. 8:	Geplante Entwicklungen (Quelle: DS)	13
Abb. 9:	Aktuelle Flächennutzung (Quelle: DS).....	14
Abb. 10:	Grün- und Freiräume (Quelle: DS).....	16
Abb. 11:	Varianten Höhenfreimachung (Quelle: Verkehrliche Untersuchung für den Münchner Südosten, Ingenieurbüro Vössing, Los 1/Los 2, Juni 2015).....	17
Abb. 12:	Münchner Lösung (Quelle: Verkehrliche Untersuchung für den Münchner Südosten, Ingenieurbüro Vössing, Los 2, Januar 2016).....	17
Abb. 13:	KFZ-Erschließung (Quelle: DS)	18
Abb. 14:	Potentielle neue Trambahnlinie (Quelle: Verkehrsuntersuchung Schienen- anbindung Landkreis München, Oktober 2015)	19
Abb. 15:	Nahverkehr (Quelle: DS)	20
Abb. 16:	Mögliche Trassen für Radschnellwege (Quelle: Potenzialanalyse Radschnell- verbindungen in München und Umland, Juli 2015)	21

Abb. 17:	Qualitäten und Potentiale (Quelle: DS)	24
Abb. 18:	Defizite und Konflikte (Quelle: DS).....	26
Abb. 19:	Konzept A (mit Höhenfreimachung Unterhachinger Str.) (Quelle: DS) ..	31
Abb. 20:	Konzept A (Quelle: DS)	32
Abb. 21:	Konzept B (mit Höhenfreimachung Unterhachinger Str.) (Quelle: DS) ..	33
Abb. 22:	Konzept B (Quelle: DS)	34
Abb. 23:	Konzept C (mit Höhenfreimachung Unterhachinger Str.) (Quelle: DS) .	35
Abb. 24:	Konzept C (Quelle: DS)	36
Abb. 25:	Vorzugskonzept (mit Höhenfreimachung Unterhachinger Str.) (Quelle: DS)	37
Abb. 26:	Vorzugskonzept (Quelle: DS)	38

(DS = DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH)