NordAllianz · Stadt Unterschleißheim · Rathausplatz 1 · 85716 Unterschleißheim | Germany

Regionaler Planungsverband München
Herrn Geschäftsführer
Christian Breu
Per eMail vorab. rpv-m@pv-muenchen.de

Arnulfstraße 60 III. OG
80335 München

Unterschleißheim, 11.07.2016
Sachbearbeiter/in: Hr. Albrecht
Telefon: +49/(0)89 / 310 09 - 287
Telefax: +49/(0) 86/ 310 09 - 166
Zimmer: 219
E-Mail: balbrecht@ush.bayern.de

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom
18.03.2016

Unser Zeichen
NA/USH/AI

Fortschreibung Regionalplan München

- 1. Der Entwurf der Ziele und Grundsätze;**
- 2. Die Begründung dazu inklusive Umweltbericht und eines Anhangs zu Kapitel B I 1.2 (Landschaftsräume und landschaftliche Vorbehaltsgebiete);**
- 3. Die Karte inklusive Trenngrün und regionale Grünzüge**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Breu,

für die Beteiligung im Rahmen der Anhörung zur Fortschreibung des Regionalplanes München danken wir Ihnen.

Die Kommunen der Nordallianz begrüßen die Initiative des Regionalen Planungsverbandes München, den Regionalplan München zu ändern und zu ergänzen, um damit den gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen. Insbesondere der Konfliktvermeidung im Geflecht der Regionalplanung und der Kommunalplanung soll hiermit Rechnung getragen werden. Zu einzelnen Grundsätzen und Zielformulierungen nehmen wir wie folgt Stellung: (in *Kursivschrift* wird der Textentwurf, mit Fettschrift die Änderungsvorschläge bzw. unsere Stellungnahme geschrieben; die Abkürzung (Z) bedeutet Ziel, die Abkürzung (G) bedeutet Grundsatz):

www.nordallianz.de

Präambel

Die Kommunen unserer Region stellen das Rückgrat der regionalen Entwicklung dar und deshalb ist ihre Leistungsfähigkeit ein Garant für die künftige Entwicklung. In Abstimmung mit den Kommunen und anderen Organisationen und Behörden können die Normen des Regionalplanes helfen, unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips, die Entwicklung des Gesamtgebietes aufeinander zu ordnen. Der Regionalplan trägt dazu bei, diesen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten und für zukünftige Herausforderungen weiter zu entwickeln. Die Kommunen der Nordallianz machen sich die großen Themen der aktuellen regionalen Entwicklung „Siedlung und Mobilität“, „Demographischer Wandel und soziale Struktur“, „Wettbewerbsfähigkeit“ sowie „Klimawandel und Lebensgrundlagen“ zu ihren eigenen Aufgaben und tragen dazu bei, diese zu steuern. Der Dreiklang zwischen Ökonomie, Ökologie und sozialen Belangen stellt die größte Herausforderung der künftigen Entwicklung dar. Damit auch gleichwertige Entwicklungsmöglichkeiten gewahrt bleiben, müssen Einrichtungen der Daseinsvorsorge adäquat angesiedelt werden. Auf diesem Weg kann eine ausgewogene Raum- und Siedlungsstruktur geschaffen werden. Um das zu erreichen ist die Bildung von geeigneten Zentren mittlerer Stufe unerlässlich, die eine übermäßige Konzentration der Aufgaben in München vermindert und Chancen für das Umland und den ländlichen Raum bietet. So können auch Überlastungen und Engpässen im Verdichtungsraum entgegengewirkt werden.

Zentrale-Orte-System – Einstufung der Kommunen der Nordallianz

Wenn auch das Zentrale-Orte-System nicht Bestandteil der aktuellen Fortschreibung des Regionalplanes ist, sind die Bürgermeister der Nordallianz der Auffassung, dass die Einstufung der Kommunen der Nordallianz als Mittelzentren bzw. Mehrfachzentren in das Zentrale-Orte-System zugunsten einer ausgewogenen Struktur vom Regionalen Planungsverband unterstützt werden sollte.

Begründung:

Die Direktive an die Planungsverbände, Mittelzentren auszuweisen, sollte durch eine Änderung des Landesplanungsgesetzes eingeführt werden. Die Mehrheit der Kommunen der Nordallianz haben die für **Mittelzentren** geltenden Kriterien bereits erfüllt. Nach unserer Auffassung sollte es in unserer Metropolregion, bei der die Kommunen der Nordallianz eine sehr intensive

www.nordallianz.de

Verflechtung mit benachbarten Klein- und Grundzentren auch untereinander aufweisen, ebenfalls möglich sein, von den Kriterien für **Mittelzentren** bei der Einstufung auszugehen.

Rückblickend auf die Entwicklung der Kommunen der Nordallianz wird festgestellt, dass die vom Landesentwicklungsprogramm erarbeiteten Kriterien nicht mehr die Realität abbilden. Hinsichtlich der Einzelhandelszentralität wird in vielen Fällen zwar der Umsatz geringfügig unterschritten, jedoch das Niveau eines Mittelzentrums erreicht. Die Arbeitsplatzzentralität wird um ein Vielfaches überschritten, was die intensiven Verflechtungen des Stadt-Umlandbereiches mit der LH München dokumentieren.

So sind in vielen Kommunen der Nordallianz auch mittelzentrale Einrichtungen vorhanden, für die die Kommunen aus ihrem unmittelbaren Wirkungskreis die Verantwortung tragen. Somit sind die Zentralitätskriterien der Bereiche Bildung, Soziales und Gesundheit, Gewerbliche Wirtschaft, Öffentlicher Personennahverkehr und Versorgung für Mittelzentren überwiegend erfüllt. Da für die Standortwahl von Krankenhäusern, Einrichtungen der weiteren Fach- und Hochschulbildung, Bahnhöfen bzw. Fernbahnanschlüssen sowie Behörden und Gerichten die Entscheidungsinstanzen anderweitige Kriterien aufstellen, sind solche Einrichtungen bisher nicht in diesen Kommunen angesiedelt. Aus unserer Sicht können deshalb nunmehr einige Schlussfolgerungen abgeleitet werden:

- Die Kommunen der Nordallianz übernehmen im Stadt-Umlandbereich weit mehr Funktionen als die **Grundzentren**,
- gemäß ihrer Entwicklung und ihrer Potentiale erfüllen sie bereits heute mittelzentrale Funktionen und kommen für eine weitere Entwicklung in Betracht, was die Standorte mittelzentraler Einrichtungen anbelangt.

Dies impliziert aus unserer Sicht auch, dass unsere Kommunen den Entwicklungsspielraum, den die zentralörtliche Einstufung den Städten und Gemeinden einräumt, nicht ausschöpfen können, wenn sie sich an den raumordnerischen Kriterien der Grundzentren orientieren müssen. Die Orientierung an den Nahbereich für Versorgungseinrichtungen sollte nach unserer Auffassung - wie es das Landesentwicklungsprogramm formuliert - nur für die Grundversorgung beibehalten werden. Für alle anderen Versorgungsbereiche sollten den Kommunen der Nordallianz Mittelbereiche eingeräumt werden. Wir bitten Sie deshalb, bei der Ausarbeitung bzw. Fortführung des Landesentwicklungsprogramms nicht die Beibehaltung der

www.nordallianz.de

ausgewiesenen Grundzentren in Aussicht zu stellen, sondern die Kriterien zur zentralörtlichen Einstufung so zu formulieren, dass die Spielräume künftiger Entwicklungen auch gewahrt bleiben bzw. erweitert werden. Dies kommt der Einstufung der Nordallianzkommunen im Stadt-Umlandbereich innerhalb der **Metropolregion München** als **Mittelzentren** gleich und trägt der bisherigen Entwicklung unserer Kommunen Rechnung.

Schließlich ist die Vernetzung der Kommunen der Nordallianz untereinander überdurchschnittlich, was auch eine wichtige Voraussetzung für die Bildung von Mehrfachzentren darstellt. Die Kommunen der Nordallianz kooperieren beim Infrastrukturausbau und dem Betrieb von Einrichtungen auf vielfältigen Ebenen. Ob es der Schulbetrieb, die Abwasserbehandlung, die Landschaftspflege und die Freiraumsicherung oder die Wirtschaftsförderung und das Marketing, die Kommunen kooperieren und Gestalten den Raum als gemeinsame Aufgabe. Deshalb tragen die vielen Kooperationsansätze zu einer intensiven Raum- und Aufgabenvernetzung bei. Die Zuordnung zu Mehrfachzentren kann diese bestehende Vernetzung unterstützen und zu einer weiteren Intensivierung zugunsten einer optimalen Auslastung der Infrastruktur Vorschub leisten.

Zur aktuellen Fortschreibung des Regionalplans München

Z 4.1 Bei der Siedlungsentwicklung sind die Möglichkeiten der Innenentwicklung (ausgewiesene FNP-Flächen) vorrangig zu nutzen. Eine darüber hinausgehende Entwicklung ist zulässig, wenn auf diese Potentiale nicht zurückgegriffen werden kann.

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

...Eine darüber hinausgehende Entwicklung an Ortsrandlagen ist zulässig, wenn aufgrund der städtebaulichen Strukturen und Gegebenheiten der Ortsteilentwicklung diese Potentiale kein hinreichendes und abgewogenes Angebot an Wohnbauflächen gewährleisten können.

Begründung:

In vielen Kommunen zeichnet sich ein erheblicher Mangel an geeigneten Flächen ab, welche ein ausgewogenes und für alle Bevölkerungsschichten adäquates Angebot an Wohnbauflächen sicherstellen können. Eine einseitige Fokussierung auf die Innenentwicklung, welche den Zugriff auf weitere Entwicklungspotenziale in Ortsrandlagen ausschließt, kann zur Entstehung einseitiger sozialer Strukturen führen. Die Kommunen sind gemäß § 1 (6) Nr. 2 Baugesetzbuch

www.nordallianz.de

zur Bildung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen angehalten, sowie zur Schaffung von Rahmenbedingungen für die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung. Dieses Ziel kann bei einer einseitigen Innenentwicklung oft nicht zielgerecht umgesetzt werden.

Z 4.5 Für die Erholung und für das Mikroklima bedeutende innerörtliche Freiflächen sind zu sichern und mit der freien Landschaft zu vernetzen.

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

Z 4.5 Innerörtliche Freiflächen, die in Verbindung mit der freien Landschaft stehen, sind, **wenn städtebaulich geboten und auch mit den örtlichen Gegebenheiten vereinbar**, zu erhalten.

Diese sind, **bei Bedarf**, mit den Grünzügen zu vernetzen.

Begründung:

In vielen Orten stellen innerörtliche Freiflächen die noch einzig verbliebenen Reserven für eine Siedlungsentwicklung dar. Ein genereller Erhalt von innerörtlichen Freiflächen, auch wenn sie in Verbindung mit der freien Landschaft stehen bzw. ein genereller Verzicht auf sinnvolle Ortsabrundungen stößt gegen die Gebote eines flächensparenden Umgangs mit den Bodenressourcen. Der Erhalt von innerörtlichen Freiflächen soll ferner als Ergebnis des Abwägungsgebotes der kommunalen Bauleitplanung gesichert werden und nicht im Zuge einer Direktive der Regionalplanung erfolgen.

Z 2.1.3 Eine Express-S-Bahn zum Flughafen ist zu errichten.

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

Z 2.1.3 Eine Express-S-Bahn zum Flughafen ist **nur unter der Maßgabe zu errichten, dass bestehende S-Bahn-Angebote nicht unterbrochen oder reduziert und ihr Betrieb keine nachteiligen Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb an der gewählten Trasse bringt.**

Begründung:

Die Nordallianz begrüßt die Initiative des Regionalen Planungsverbandes München, die Anbindung des Flughafens München zu verbessern. Bei der Planung sollte jedoch berücksichtigt werden, dass der Betrieb eine weitere Belastung von bisher stark frequentierten Trassen hervorruft. Die Kommunen auf dem Streckenabschnitt 5500 Oberschleißheim, Unterschleißheim, Eching und Neufahrn lehnen das Betriebskonzept einer Express-S-Bahn ab, wenn diese den bisherigen S-Bahn-Betrieb unterbricht oder gar reduziert. Der Punkt-zu-Punkt-Betrieb sollte zu keinen negativen Folgen für die Nutzer der S-Bahn auf dieser Strecke führen.

www.nordallianz.de

Zu einzelnen Festlegungen des Regionalplans nehmen die Kommunen der Nordallianz folgendermaßen Stellung:

Oberschleißheim, Unterschleißheim, Eching und Neufahrn

G 2.2.5 Die Verbindung Freising / München bis Zürich soll ausgebaut werden.

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

G 2.2.5 Die Verbindung Freising / München bis Zürich soll ausgebaut werden. Der Ausbau dieser Verbindung ist nur unter der Maßgabe umzusetzen, dass ein Sanierungsprogramm für den durch Lärm stark belasteten Streckenabschnitt 55000 im Bereich der Kommunen Oberschleißheim, Unterschleißheim, Eching und Neufahrn zeitgleich implementiert werden kann. Ihr Betrieb soll keine nachteiligen Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb an der gewählten Trasse auslösen.

Begründung:

Die Nordallianz begrüßt die Initiative des Regionalen Planungsverbandes München, die Anbindung Freising / München bis Zürich auszubauen. Bei der Planung sollte jedoch berücksichtigt werden, dass der Betrieb eine weitere Intensivierung der Nutzung dieses stark frequentierten Schienenabschnittes 5500 im Bereich Oberschleißheim, Unterschleißheim, Eching und Neufahrn zur Folge hat. Die anliegenden Kommunen lehnen einen Ausbau dieser Verbindung ab, wenn dieser Ausbau nicht gleich mit dem vom Bundesministerium angekündigten Lärm-Sanierungsprogramm einhergeht. Der Ausbau soll zudem keine negativen Auswirkungen für die Nutzer der S-Bahn auf dieser Strecke haben.

Z 2.2.7 Durch eine durchgehende Tangente (Pasinger Kurve) ist eine Verknüpfung von Augsburg mit dem Flughafen zu ermöglichen.

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

G 2.2.7 Die Verbindung Augsburg zum Flughafen soll unter der Maßgabe ausgebaut werden, dass bisherige Angebote in Richtung Freising genutzt werden (u. a. Passau). Weitere Angebote auf diesem Streckenabschnitt sollen nur unter der Maßgabe umgesetzt werden, dass ein Sanierungsprogramm für den durch Lärm stark belasteten Streckenabschnitt zeitgleich implementiert werden kann. Sein Betrieb soll keine nachteiligen Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb an der gewählten Trasse auslösen.

www.nordallianz.de

Begründung:

Analog zu den weiteren Ausbauplänen auf dieser Strecke (Siehe G 2.2.5 und Z 2.1.3) soll bei der Planung beachtet werden, dass jeder weitere Betrieb eine Intensivierung der Nutzung dieses stark frequentierten Schienenabschnittes im Bereich Unterschleißheim zur Folge hat. Die Kommunen auf diesem Streckenabschnitt 5500 Oberschleißheim, Unterschleißheim, Eching und Neufahrn lehnen einen Ausbau weiterer Verbindungen ab, wenn dieser Ausbau nicht gleichzeitig mit dem vom Bundesministerium angekündigten Lärm-Sanierungsprogramm einhergeht. Der Ausbau soll zudem keine negativen Auswirkungen für die Nutzer der S-Bahn auf dieser Strecke haben.

Z 2.3.2 Das gesamte S-Bahn-Netz ist darüber hinaus so zu ertüchtigen, dass alle S-Bahnlinien zusammen mit möglichen Express-S-Bahnen mindestens sechs Fahrten je Stunde aufweisen.

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

Z 2.3.2 ...Die Verdichtung der Taktfrequenz für die S-Bahn ist unter der Maßgabe einer Lärmsanierung der jeweiligen Streckenabschnitte umzusetzen.

Begründung:

Analog zu den weiteren Ausbauplänen auf dieser Strecke (Siehe G 2.2.5, Z 2.1.3, Z 2.3.2) soll bei der Planung beachtet werden, dass jede Erhöhung der Taktfrequenz eine Intensivierung der Lärmbelastungen auf den jeweiligen Schienenabschnitten zur Folge hat. Die Kommunen Oberschleißheim, Unterschleißheim, Eching und Neufahrn lehnen einen Ausbau weiterer Verbindungen ab, wenn dieser Ausbau nicht gleich mit dem vom Bundesministerium angekündigten Lärm-Sanierungsprogramm einhergeht.

G 3.3 Das Autobahnnetz in der Region München soll weiterhin bedarfsgerecht und leistungsfähig ausgebaut werden. Dabei ist vor allem der Ausbau bestehender Infrastruktur zu realisieren.

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

G 3.3 ...Beim Ausbau des Autobahnnetzes ist insbesondere auf eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu achten.

Begründung:

Gemäß Bundesverkehrswegeplan soll beim Ausbau der Straßeninfrastruktur eine Fokussierung der Investitionen auf die Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen erfolgen. Den Engpässen in der Region und im Bereich der Nordallianzkommunen liegen oft

www.nordallianz.de

eine unzureichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und deren Vernetzung mit dem untergeordneten Straßennetz zugrunde. Dem Ausbau der Knotenpunkte (Anschlussstellen) soll vor dem Ausbau neuer Trassen ein Vorrang eingeräumt werden.

Garching

G 1.3 Tangentialverkehre sollen gestärkt werden.

Der Bau neuer Straßen stößt räumlich und finanziell in der Region München an Grenzen. Das Straßennetz ist bereits engmaschig, so dass im Regionalplan keine Neubauprojekte festgelegt sind.

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

Die geplante Ortsumfahrung von Dietersheim ist im Zusammenhang mit der Weiterführung der Westumgehung von Garching nach München zu sehen, um beide Orte vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Ergänzend zu dieser Kapazitätserweiterung tragen eine intensivere Verknüpfung des U-Bahn-Netzes mit dem S-Bahn-Netz und die Stärkung tangentialer Beziehungen zu einer Entlastung der Stammstrecke bei.

2.3 S-Bahn-Verkehr

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag (neues Ziel):

Zur Stärkung der Tangential Beziehung befürwortet die Stadt Garching den Bau einer Trambahnlinie im Münchener Norden zur Verknüpfung der U-Bahnlinien U2 und U6.

Z 7.1. Internet

Änderungs- und Ergänzungsvorschlag:

Der Mindeststandard der Breitbandgeschwindigkeit soll in den Zielen festgeschrieben werden, b.s.p.w. 50 Mbit.

7. Energieerzeugung

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag (neues Ziel):

Als weiterer Grundsatz ist aufzunehmen, dass an geeigneten Standorten Windkraftanlagen errichtet und gefördert werden sollen. Windkraftanlagen werden im Kapitel „Energieerzeugung“ bisher nicht aufgeführt.

www.nordallianz.de

Hallbergmoos

G 1.2.2.07.1 Erdinger Mooszwischen Ismaninger Speichersee und Flughafen

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag (neues Ziel):

In Anhang zu Kapitel B I (zu 1.2.2 Landschaftsräume und landschaftliche Vorbehaltsgebiete) werden als Bestandteil der Begründung zu 1.2 werden die Landschaftsräume und die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete (LVG) beschrieben.

Eine Wiederbelebung der Niedermoore lässt sich wohl nur durch eine massive Anhebung des Grundwasserspiegels erreichen. Eine Grundwassererhöhung lässt sich kaum auf einzelne, nicht besiedelte Flächen beschränken.

Die Erhöhung des Grundwasserspiegels hat mit Sicherheit auch Einfluss auf die bebauten Bereiche und würde große Teile von Hallbergmoos beeinträchtigen.

Aus diesem Grund wird dieses Ziel nicht akzeptiert und ein nachhaltiger Einwand erhoben.

Z 3.4 Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungen müssen Ortszentren und Wohngebiete auch durch den Bau von Ortsumgehungen vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Das gilt insbesondere im Bereich hoch belasteter Streckenabschnitte von Bundes- und Staatsstraßen.

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 301 im Gemeindegebiet Hallbergmoos mittels Neubau (Verlegung) entlang der S-Bahn-Linie S8, und Ausbau zwischen den Knotenpunkten mit LSA AS Hallbergmoos St 2584 und AS Freising-Mitte BAB A92.

Eching

Z 4.6 Die Siedlungsentwicklung ist durch ein überörtliches, vernetztes Konzept der im Folgenden bestimmten regionalen Grünzüge und Trenngrüns als Grundgerüst eines räumlichen Verbundsystems zur Freiraumsicherung und -entwicklung zu ordnen und zu gliedern (B II Z 4.2.1 unverändert).

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag:

Die Gemeinde Eching erstellt derzeit ein Gesamtkonzept zur Freizeit- und Erholungsnutzung am Hollerner See und der angrenzender Flächen im Bereich eines regionalen Grünzugs. Diese

www.nordallianz.de

haben die Funktion, zur Verbesserung des Bioklimas und einem ausreichenden Luftaustausch beizutragen. Sie sollen die Siedlungsräume gliedern und eine siedlungsnahe Erholungsvorsorge erhalten. Für die Gemeinde Eching dürfen daraus keine nachteiligen Auswirkungen für ein Gesamtkonzept entstehen.

2.3 S-Bahn-Verkehr

Änderungs- oder Ergänzungsvorschlag (Neues Ziel):

Für die Gemeinde Eching wäre es darüber hinaus wünschenswert, die bisherigen Planungen eines S-Bahn-Haltepunktes im Gewerbegebiet Eching/Neufahrn wieder aufzunehmen.

Mit besten Grüßen

Die Bürgermeister der Nordallianz