

Stellungnahme der Gemeinde Neufahrn zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans 14

Entwurf: BAL

Der Regionalplan der Planungsregion 14 wurde im letzten Jahr fortgeschrieben und zur Anhörung der Gemeinden ausgelegt. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen wurde die Fortschreibung überarbeitet und nunmehr erneut ausgelegt. Die Gemeinde Neufahrn hat dies zum Anlass genommen, sich intensiver mit den Planungszielen des Regionalplans zu beschäftigen, soweit es die Gemeinde betrifft.

1. Fluglärmmzonen

In Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ fällt auf, dass keine Darstellung der Fluglärmmzonen mehr erfolgt, diese aber bei den Grundsätzen und Zielen unter B II 5 wie bisher aufgeführt werden. Es wird dabei der Hinweis gegeben, dass dieses Kapitel nach LEP spätestens zum 1. September 2018 entfallen würde. Die Gemeinde Neufahrn empfiehlt, die Darstellung der Fluglärmmzonen zumindest vorläufig in der Karte 2 zu belassen. Zum einen findet gerade eine Fortschreibung des LEP mit dem Inhalt statt, eine weitere großzügig bemessene Übergangsfrist zu einer Festlegung der Fluglärmmzonen nach FluLärmG zu beschließen und anhand der Fortschritte in dieser Planung seit Erlass der Novellierung des FluLärmG im Jahr 2007 kann gegenwärtig noch nicht abgesehen werden, wann es tatsächlich zu einer Neufestlegung der Lärmschutzbereiche kommen wird. Zum anderen haben die Fluglärmmzonen durchgreifende Auswirkungen auf die siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Kommunen, und da der Regionalplan hierzu die Grundlinien definiert bewahrt eine auch künftig zumindest nachrichtliche Darstellung der Fluglärmmzonen vor gegebenenfalls widersprüchlichen Aussagen des Regionalplans. Am Beispiel des Ortsteils Mintraching ist eine solche möglicherweise vorhanden: Karte 2 weist im Norden von Mintraching einen Hauptsiedlungsbereich jenseits der bestehenden Siedlungsflächen aus. Dieser Bereich liegt nach aktuell gültigem Regionalplan in der Fluglärmmzone B, nach der nicht rechtswirksam gemachten Überarbeitung der Fluglärmmzonen noch in der Zone Ci. In beiden Fällen widerspricht sich diese Lage mit dem Grundsatz B II 2.1, wonach hier eine Fläche dargestellt sei, die für die Siedlungsentwicklung besonders geeignet wäre. Selbst wenn man die Darstellung dahingehend interpretieren wollte, dass hier

zulässigerweise Gewerbe angesiedelt werden soll so ist die Sinnhaftigkeit fraglich, denn nur wenige 100 Meter nördlich davon befindet sich das Gewerbegebiet Mintraching Nord, und für dieses ist keinerlei Entwicklungsfläche dargestellt.

2. Hauptsiedlungsbereiche

2.1 Mintraching Nord

Grundsätzlich geht die Gemeinde Neufahrn konform mit der Überlegung des Regionalen Planungsverbands ausweislich der Karte 2, eine Siedlungsentwicklung in Richtung Norden zu antizipieren. Die Gemeinde strebt die Errichtung eines S-Bahn-Haltepunkts im Gewerbegebiet Mintraching Nord an und hat bereits erreicht, dass bei dem Umbau der Gleisanlage für die Neufahrner Gegenkurve die Möglichkeit der Errichtung baulich Berücksichtigung fand. Eine Vorentwurfsplanung des Haltepunkts wurde ebenfalls schon vom damaligen Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Auftrag gegeben. Der Nutzen eines solchen Haltepunkts könnte deutlich vergrößert werden, wenn er aufgrund der künftigen Siedlungsentwicklung in dem fußläufigen Einzugsbereich der Wohnbevölkerung Mintrachings entstehen würde. Es wird jedoch bezweifelt, dass die aufgrund der gegenwärtigen Festlegung der Fluglärmszonen umsetzbar ist. Insofern ist gegenwärtig das Ziel der Gemeinde, in unmittelbarer Nähe zum künftigen Haltepunkt die Entwicklung weiterer Gewerbeflächen für arbeitsplatzintensivere Gewerbebetriebe anzustreben, um den Nutzen des künftigen Haltepunkts zu verbessern. Falls in Zukunft eine Neubewertung der Fluglärmsituation erfolgt, die eine Wohnsiedlungsentwicklung im Norden Mintrachings möglich macht, wird die Gemeinde die dargestellte Hauptsiedlungsfläche gerne weiterverfolgen.

2.2 Mintraching West / Trenngrün Nr. 3

Ein weiterer Hauptsiedlungsbereich ist in Karte 2 im Westen Mintrachings dargestellt, begrenzt von einer Darstellung für Trenngrün am unmittelbaren Ostrand der bestehenden ausgewiesenen Siedlungsfläche Neufahrns. Es mag sein, dass bereits in früheren Versionen des Regionalplans dieses Entwicklungskonzept vorgezeichnet wurde. Möglicherweise war hierbei die Überlegung, in der Region eher mehrere kleine bis mittelgroße Orte als einen großen Hauptort anzustreben. Aus aktueller Sicht muss dies aber in mehrfacher Hinsicht hinterfragt werden. So wie dargestellt verläuft das Trenngrün im nördlichen Bereich über einen im großen

Zusammenhang bebauten Bereich mit Mittelschule, Dreifach-Mehrzweckhalle, Hallenbad, Dreifach-Sporthalle, Gaststättengebäude, Kindergarten, Hausmeisterwohnhaus Gymnasium und zukünftig noch einer Kinderkrippe mit Bedienstetenwohnungen. Eine Funktion als Trenngrün ist für diese Fläche nicht mehr plausibel. Des Weiteren wurde die Gemeinde in das Städtebauförderprogramm zur Stärkung der Ortsmitte Neufahrns als zentralen Versorgungsbereich aufgenommen. Eine vitale Ortsmitte braucht einen lebendigen Einzelhandel und dieser wiederum eine möglichst große Einwohnerschaft in fußläufiger Reichweite, um eine Funktion als attraktive Nahversorgung im Konkurrenzverhältnis zu peripheren großflächigen Einzelhandelsangeboten ausfüllen zu können. Die als Trenngrün markierte Fläche ist die zur Ortsmitte Neufahrns am nächsten gelegene potentielle Entwicklungsfläche des Ortes Neufahrn. Eine zukünftige Entwicklung als Wohnbaufläche könnte einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Ortsmitte leisten. Hingegen kann die Perspektive einer flächenmäßigen Ausdehnung des Ortes Mintraching auf annähernd das Doppelte seiner gegenwärtigen Fläche, getrennt von Neufahrn durch das Trenngrün, nicht wirklich überzeugen, da dieser Ort über keinerlei Versorgungseinrichtungen verfügt und auch für die Zukunft kaum erwartet werden kann. Der Nahversorgungsbedarf der Einwohnerschaft könnte demgemäß nicht vorort befriedigt werden und es würden somit unnötige Verkehre erzeugt, die durch sensible Bereiche wie dem Sportzentrum am Käthe-Winkelmann-Platz hindurch die Versorgungseinrichtungen Neufahrns zum Ziel hätten. Auch die Überlegung, mit der großflächigen Siedlungsentwicklung Mintrachings nach Westen zur Fahrgastfrequenz am künftigen S-Bahn-Haltepunkt Mintraching Nord beitragen zu können kann nicht überzeugen, da die Entfernung der Entwicklungsfläche zum S-Bahn-Haltepunkt Neufahrn nur zwei Drittel der Entfernung zum künftigen S-Bahn-Haltepunkt Mintraching Nord beträgt. Konsequenter Weise wäre also das Trenngrün zwischen Neufahrn und Mintraching nach Osten zu verschieben und damit eine potentielle Entwicklung Neufahrns in diese Richtung zu ermöglichen.

2.3 Neufahrn West

Die hier dargestellten Hauptsiedlungsbereiche entsprechen prinzipiell auch der gemeindlichen Entwicklungsvorstellung, wobei je nach Grad der Verkehrslärmbelastung eine Eignung der Hauptsiedlungsbereiche als zu entwickelnde Gewerbefläche oder als Wohnbaufläche gesehen wird.

3. Schienengebundener Personennahverkehr

3.1 S-Bahn

Aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit einer Express-S-Bahn-Verbindung zwischen München und dem Flughafen auf der Trasse der S 8 sind richtigerweise die bereits im Regionalplan dargestellten möglichen zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkte im Gewerbegebiet zwischen Neufahrn und Eching und im Gewerbegebiet Mintraching Nord in die aktuelle Fortschreibung übernommen worden. Im nördlichen Verdichtungsraum der Metropole München besteht ein hoher Bedarf nach guterschlossenen Gewerbestandorten, und zur guten Erschließung gehört heutzutage auch eine attraktive Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr. Reisezeitverluste spielen dann auf der Trasse der S 1 keine entscheidende Rolle mehr wenn davon ausgegangen werden kann, dass die Reisezeit der Fahrgäste, die den Flughafen erreichen möchte, nicht betroffen ist. Allerdings fehlt hierzu eine klare Aussage im Fortschreibungsentwurf des Regionalplans. Angesichts der bereits jetzt bestehenden hochgradigen Auslastung der Schienenstrecke 5550 mit Nah-, Regional- und Fernverkehr ist eine zusätzliche Express-S-Bahn auf der Linie S 1 nicht ohne Verluste der Nahverkehrsqualität der S-Bahn machbar. Unterstellt, die in Ziel B III 2.3.2 geforderten sechs Fahrten je Richtung und Stunde würden so umgesetzt, dass 2 Express-S-Bahnen pro Stunde und vier normale S-Bahnen im Viertelstundentakt verkehren, so wäre das für Neufahrn in Richtung München durchaus eine Verbesserung des gegenwärtigen Angebots mit einem 20-Minuten-Takt. Da aber geplant ist, die Flügelung der S-Bahn in Ziel Freising und Ziel Flughafen am Bahnhof Neufahrn spätestens bei Realisierung der zweiten Stammstrecke entfallen zu lassen bedeutet das eine Verschlechterung des Angebots in dieser Verbindungsrichtung von einem 20-Minuten-Takt auf einen Halbstundentakt. Ohne Express-S-Bahnen, also mit 6 Fahrten der regulären Linie S 1 pro Stunde aus Richtung München kommend, könnte der bestehende 20-Minuten-Takt auch ohne Flügelung aufrecht erhalten bleiben. Wie allerdings sechs S-Bahn-Fahrten je Stunde und Richtung auf dieser Schienenstrecke ohne Ausbaumaßnahme mit einem zusätzlichen Gleis bewerkstelligt werden können ist für die Gemeinde Neufahrn nicht erkennbar. Insofern ist nicht nachvollziehbar, wieso in der Begründung zum Ziel B III 2.3.2 zwar für diverse S-Bahn-Strecken ausdrücklich ein Ausbau gefordert wird, nicht jedoch für die Strecke der S1.

Anzumerken ist noch redaktionell, dass der S-Bahn-Haltepunkt Neufahrn in der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ als bestehender S-Bahn-Haltepunkt und nicht als möglicher Haltepunkt darzustellen ist.

3.2 U-Bahn

Bereits in der gegenwärtigen Fassung des Regionalplans ist in B V G 2.4.3 die Thematik der Verlängerung der U 6 von Garching Forschungsgelände zu einem Haltepunkt der S 1 in Neufahrn angesprochen. Ausdrücklich begrüßt wird die Übernahme als Ziel B III Z 2.4.2 in der aktuellen Fortschreibung des Regionalplans und die planerische Darstellung in der Karte 2. In der dicht mit Einwohnern und Arbeitsplätzen besiedelten Region nördlich von München besteht ein enormes Verkehrsaufkommen, welches die Überlastung sowohl des Straßennetzes als auch der S-Bahn-Linien zum Normalzustand macht. Auch der Bedarf auf der U-Bahn-Linie U 6 von München nach Garching entwickelte sich seit Eröffnung deutlich stärker, als prognostiziert. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Verknüpfung der Hochschulstandorte München, Garching und Freising, die Reisezeitgewinne der Bevölkerung der nördlichen Münchener Stadtquartiere bei der Fahrt zum Flughafen sowie die Attraktivität einer direkten Verbindung der Region nördlich von München mit wichtigen Zielen in München zu einer sehr guten Auslastung einer verlängerten Linie U 6 und zu einer Entlastung des Straßennetzes ganz wesentlich beitragen kann. Auch die Lage der Allianz-Arena an dieser U-Bahn-Linie könnte zu einer deutlichen Entzerrung der Verkehrsströme und Verlagerung auf die U-Bahn beitragen. Nicht nachvollzogen werden kann jedoch die Entscheidung des Regionalen Planungsverbands, eine Trasse im Trenngrün entlang des östlichen Ortsrands von Neufahrn mit Darstellung eines weiteren Haltepunkts auf Höhe der Staatsstraße 2053 zu wählen. Ein Trenngrün muss, wenn es wirklich die Funktion einer strukturellen Trennung des Orts Neufahrn vom Ortsteil Mintraching erfüllen soll, eine gewisse Flächigkeit aufweisen. Diese Grünfläche würde nun den für den fußläufigen Einzugsbereich wichtigsten Teil der Fläche rings um den Haltepunkt belegen und stünde einer Siedlungsentwicklung nicht zur Verfügung. Ein vermehrtes Kfz-Verkehrsaufkommen, um diesen Haltepunkt zu erreichen, wäre die unweigerliche Folge, vom Problem der Lärmemissionen der U-Bahn in die an das Trenngrün angrenzende Wohnsiedlungsfläche abgesehen. Es würde ein Lärmkonflikt auf ganzer Länge entlang der Wohnbebauung des bereits ausgewiesenen Neubaugebiets Neufahrn Ost erzeugt und darüber hinaus das Wohngebiet von seinem natürlichen Bezug zum Landschaftsraum zwischen Neufahrn und Mintraching abgeschnitten.

In der Machbarkeitsstudie der MVG aus dem Jahr 2008 ist eine Trasse der U6-Verlängerung westlich von Neufahrn mit Haltepunkt auf Höhe des heutigen NOVA-Geländes als günstigste Lösung ermittelt worden. Eine Lage an dieser Stelle würde an zentraler Stelle inmitten der künftigen Hauptsiedlungsentwicklungsfläche gemäß Regionalplan im Neufahrner Südwesten liegen und wäre ein hervorragender Beitrag zur Entwicklung eines mit dem Garching Forschungsgelände verknüpften Standorts für technologie- und wissensbasierte Gewerbebetriebe sowie der Anbindung künftiger, qualitativ mit Bezug zur Garching Heide gelegener Wohngebiete am südlichen Ortsrand. Das siedlungsstrukturelle Potential der U-Bahn-Haltestelle könnte somit voll ausgeschöpft werden im Gegensatz zur in Karte 2 dargestellten Osttrasse.

Aufgrund der vorgenannten Überlegungen gibt die Gemeinde Neufahrn folgende Anregungen bzw. erhebt folgende Einwände zur Fortschreibung des Regionalplans 14:

1. Beibehaltung der Darstellung der Fluglärmzonen in Karte 2 „Siedlung und Versorgung“, nach Neufestlegung entsprechend FluLärmG sollte die aktualisierte Fassung nachrichtlich dargestellt werden.
2. Verschiebung des Trenngrünstreifens Nr. 3 nach Osten und Darstellung eines Hauptsiedlungsbereichs im Anschluss an den bestehenden Ortsrand Neufahrns.
3. Darstellung des S-Bahn-Haltepunkts Neufahrn als bestehender S-Bahn-Haltepunkt
4. Nennung der Strecke 5550 (S 1 Richtung Freising) in der Erläuterung zu Ziel B III Z 2.3.2 als zu ertüchtigende Schienenstrecke.
5. Ausschluss der Strecke S1 München – Flughafen als mögliche Trasse einer Express-S-Bahn, wenn dies aufgrund eines Entfalls der Flügelung zu einer Taktverschlechterung Richtung Freising oder Flughafen führt.
6. Darstellung der Verlängerung der U 6 von Garching Forschungsgelände nach Neufahrn auf der Westtrasse gemäß Machbarkeitsstudie der MVG aus dem Jahr 2008.

Neufahrn, den 22. Mai 2017