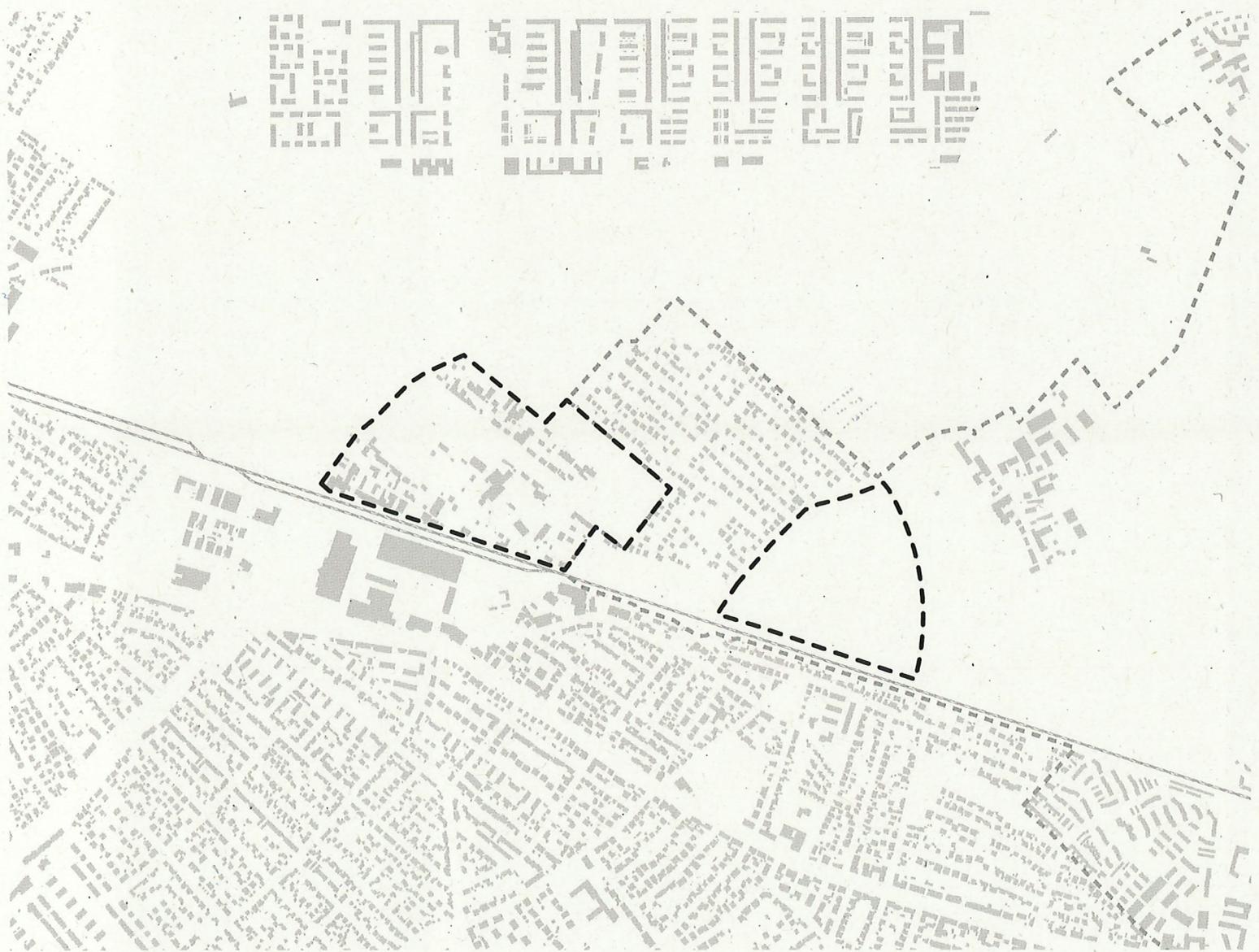


Stadt München | Gemeinde Haar

INTERKOMMUNALES STRUKTURKONZEPT

Abschlussbericht | März 2021



Auftraggeberin:

LH München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Hauptabteilung I/01

Blumenstraße 31

80331 München

in Kooperation mit:

Gemeinde Haar

Bahnhofstraße 7

85540 Haar

DRAGOMIR
STADTPLANUNG



Auftragnehmerin:

DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH

Nymphenburgerstraße 29

80335 München

Bearbeitung durch:

Mathieu Bogert

M.Sc. Stadt- und Regionalentwicklung

Martin Birgel

Dipl.-Ing. (FH) Architekt und Stadtplaner, ByAK

Clara Berger

Dipl.-Ing (FH) Landschaftsarchitektur,

M.Sc. Urban Design

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Teilbereiche 1 und 2 des Untersuchungsraums (Quelle Luftbild: Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (gedruckt März, 2019)	12
Abb. 2:	Abschnitt Rappenweg (Ortsbegehung Dez. 2018)	13
Abb. 3:	Abschnitt Rappenweg (Ortsbegehung Dez. 2018)	13
Abb. 4:	Abschnitt Rappenweg (Ortsbegehung Dez. 2018)	13
Abb. 5:	Teilbereich 2; Blick auf S-Bahntrasse (Ortsbegehung Dez. 2018).....	14
Abb. 6:	Aktuelle Planungsüberlegungen.....	15
Abb. 7:	KFZ-Erschließung	16
Abb. 8:	Ausschnitt aus dem digitalen Flächennutzungsplan der LH München (Stand Aug. 2020).	17
Abb. 9:	Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Haar (Stand Jan. 2016).	18
Abb. 10:	Darstellung der Flächennutzungen nach FNP	19
Abb. 11:	Grün- und Freiräume	20
Abb. 12:	Öffentlicher Nahverkehr.....	22
Abb. 13:	Ausschnitt: Korridore für Radschnellverbindungen (Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (2015): Radschnellverbindungen in München und Umland, S. 46)	23
Abb. 14:	Qualitäten und Potenziale	26
Abb. 15:	Defizite und Konflikte	27
Abb. 16:	Planungsziele	29
Abb. 17:	Variante 1	33
Abb. 18:	Variante 2	35
Abb. 19:	Variante 3	37

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung	7
1.1 Anlass und Zielsetzung	8
1.2 Herangehensweise	9
2 Ausgangslage und Bestandsaufnahme	11
2.1 Das Untersuchungsgebiet – Einordnung	12
2.2 Städtebauliche Situation.....	13
2.3 Aktuelle Planungsüberlegungen.....	14
2.4 KFZ-Erschließung	16
2.5 Darstellung der Flächennutzungen nach FNP	17
2.6 Grün und Freiräume	20
2.7 Öffentlicher Nahverkehr.....	22
2.8 Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse aus der Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen zum Nutzungs- und Strukturkonzept Gronsdorf (Stand 29.05.2020)	24
3 Querschnittsorientierte Analyse	25
3.1 Qualitäten und Potenziale	26
3.2 Defizite und Konflikte.....	27
3.3 Ziele	28
4 Konzeptvarianten	31
4.1 Variante 1.....	32
4.2 Variante 2.....	34
4.3 Variante 3.....	36
5 Fazit	39
6 Anlagen	41

Einführung

1

1.1 Anlass und Zielsetzung

Der Bereich um das Gewerbegebiet am Rappenweg in Trudering sowie das städtische Grundstück am Gronsdorfer S-Bahnhof auf der Gemarkung der Gemeinde Haar stellen seit einigen Jahren Potenziale für eine Siedlungsentwicklung dar. Diese konnten bisher aus verschiedenen Gründen nicht ausgeschöpft werden. Auf Grund der Tatsache, dass geeignete Flächen für eine Siedlungsentwicklung sowohl in der Landeshauptstadt München (LHM), als auch in der Gemeinde Haar immer knapper werden, ist der Handlungsbedarf zur Akquirierung weiterer Flächen in den letzten Jahren deutlich gestiegen.

Darüber hinaus waren auch das Begehren des Landkreises München auf Errichtung eines Schulcampus und die signalisierte Bereitschaft des Herrn Oberbürgermeisters auf Überlassung von Teilen des städtischen Grundstücks Anlass zur Erarbeitung des interkommunalen Konzepts.

Durch die sich derzeit in Planung befindlichen, großen Siedlungsentwicklungen in der Umgebung, wie der fünfte Bauabschnitt Riem sowie das Entwicklungsgebiet Heltauer Straße, werden möglicherweise deutlich mehr Wohneinheiten erzeugt, als ursprünglich angenommen. In Folge dessen wird auch ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten sein. Zusätzlich führt der Schwerlastverkehr in Haar bereits heute zu vielen Klagen und Anträgen durch die Anwohner der Münchner Bahnstraße. Aus diesem Grund gilt es das Thema Verkehr bei der Beplanung der Gebiete am Rappenweg und am Gronsdorfer S-Bahnhof besonders zu berücksichtigen.

Aufgrund der zahlreichen Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen den aktuellen Entwicklungen in der Umgebung und der aktuellen Planungen auf den zu untersuchenden Arealen, wurde zwischen Haar und der Landeshauptstadt München vereinbart ein interkommunales Strukturkonzept (ISK) als Grundlage für die weiteren Entscheidungen und Schritte zu erarbeiten. Eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung dieser Teilbereiche ist, dass das Konzept von beiden Seiten mitgetragen wird. Aus diesem Grund ist die regelmäßige Abstimmung mit allen Beteiligten während dem Planungsprozess in hohem Maße von Bedeutung.

Die im Rahmen dieses Strukturkonzepts zu betrachtenden Gebiete befinden sich einerseits entlang des gewerblich geprägten Rappenwegs in Trudering und andererseits in der Nähe des Gronsdorfer S-Bahnhofs in der Gemeinde Haar. Letzteres Gebiet befindet sich im Besitz der Landeshauptstadt München (LHM).

Ziele des interkommunalen Strukturkonzepts sind: die Zusammenfassung der verschiedenen Interessen und Rahmenbedingungen, die Erarbeitung sinnvoller und zielführender Lösungsvorschläge sowie das Aufzeigen wesentlicher Aspekte der weiteren Schritte. Bei der Erarbeitung des Strukturkonzepts gilt es insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Bisherige (zum Teil übergeordnete) Planungen, Machbarkeitsstudien und Gutachten: aktuelle Verkehrsbetrachtungen bzw. die Ergebnisse der parallel erarbeiteten verkehrlichen Untersuchung „Wohnen am Riemer Park“ sowie zu dem Thema Klima (z. B. Kaltluftbahnen)
- Maßgebliche weitere Planungen in der näheren Umgebung: u.a. Entwicklungen in Riem und Trudering und die damit verbundenen strukturellen Änderungen (u.a. Verkehr, Bevölkerung) in der Umgebung
- Erarbeitung des Strukturkonzepts mit flächiger Darstellung der wesentlichen Kernaussagen, wie z. B. städtebaulicher Struktur, Nutzung, Naherholungsflächen, erforderlichen Flächen für Infrastruktur und Erschließung
- Erarbeitung von möglichst konsensfähigen Lösungsvorschlägen in einem moderierten Abstimmungsprozess, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen an die Flächen

1.2 Herangehensweise

Der Planungsprozess kann in insgesamt drei Blöcke gegliedert werden, die aufeinander aufbauen:

1. Bestandserhebung
2. Querschnittsorientierte Analyse und
3. Erarbeitung von Konzeptvarianten.

Im Rahmen der Bestandserhebung erfolgte eine Ortsbegehung der beiden Teilbereiche sowie die Sichtung und Auswertung aller relevanter Untersuchungen/Gutachten, Planungen und Konzepte im näheren Umfeld. Die Ergebnisse wurden in Karten dargestellt. Im Anschluss wurden aus der Bestandserhebung in einer fachübergreifenden Analyse die Defizite und Konflikte sowie die Qualitäten und Potentiale herausgearbeitet und ebenfalls in Karten dargestellt. Aus der Analyse konnten die Schwerpunkte und planerischen Zielsetzungen für das interkommunale Strukturkonzept abgeleitet und mit den Auftraggebern abgestimmt werden.

Auf Basis dieser Zielsetzungen erarbeiteten die Planer*innen unterschiedliche Konzeptvarianten. In Abstimmung mit den Auftraggebern werden drei dieser Varianten im Rahmen dieses Strukturkonzepts vertiefend erläutert. Aufgrund der in vielen Bereichen noch offenen Fragestellungen, wurden die möglichen zukünftigen Entwicklungsvarianten nur schematisch und flächenhaft dargestellt. Unter den Anlagen finden sich Varianten die erarbeitet worden sind, aber keinen interkommunalen Konsens erwarten lassen und somit nicht weiter verfolgt worden sind.

Ausgangslage und Bestandsaufnahme



2.1 Das Untersuchungsgebiet – Einordnung

Der Umgriff des Untersuchungsgebiets für das interkommunale Strukturkonzept ist in nachfolgendem Plan dargestellt (siehe Abbildung 1). Der Planungsumgriff setzt sich aus zwei Teilgebieten zusammen. Das Teilgebiet 1 umfasst das gewerblich geprägte Gebiet am Rappenweg an der Stadtgrenze der LH München, BA 15 Trudering-Riem. Es grenzt im Osten an den Haarer Stadtteil „Gronsdorf“ und im Norden sowie Nordwesten an den Riemer Park der LH München. Im Süden ist das Teilgebiet durch die Bahnlinie (München Rosenheim) von dem Stadtteil Neutrudering getrennt.

Das Teilgebiet 2 umfasst die unmittelbar östlich von Gronsdorf-Kolonie gelegenen und bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen. Das Teilgebiet grenzt im nördlichen und östlichen Bereich ebenfalls an Flächen der Landwirtschaft an und wird im Süden durch die Bahnlinie begrenzt. Diese Flächen liegen somit auf der Gemarkung Haar, für einen Teil dieser Flächen ist jedoch die LH München Eigentümerin.

Abb. 1: Teilbereiche 1 und 2 des Untersuchungsraums

(Quelle Luftbild: Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (gedruckt März, 2019))



2.2 Städtebauliche Situation

Aktuell stellt sich das gewerblich geprägte Gebiet um den Rappenweg als städtebaulich ungeordnet dar. Darüber hinaus zeigen sich sichtbare Mängel in der baulichen Substanz von Gebäuden aber auch in der verkehrlichen Infrastruktur. Dies zeigt sich bereits am Eingang in das Gewerbegebiet an dem Zustand der vorhandenen Erschließungsstraßen und aktuellen Nutzung von Teilen des Straßenraums. An der Abzweigung des Rappenwegs nach Norden verliert der Belag der Fahrbahn mit zunehmendem Vordringen in das Gebiet an Qualität (siehe Abbildung 2). So ist dieser an vielen Stellen aufgebrochen und es haben sich zuweilen große Schlaglöcher gebildet. Darüber hinaus sind vor allem die kleineren Zufahrten bzw. Erschließungsstraßen zu einzelnen Grundstücken lediglich geschottert und nicht asphaltiert. Des Weiteren wird ein Großteil des Straßenraums regelwidrig als Lagerfläche für z. B. ausrangierte Kfz-Fahrzeuge, Container oder Sonder-Müll genutzt (siehe Abbildung 3).

Abb. 2: Abschnitt Rappenweg (Ortsbegehung Dez. 2018)



Abb. 3: Abschnitt Rappenweg (Ortsbegehung Dez. 2018)



Die Bebauung auf den Grundstücken ist überwiegend eingeschossig. Die Dächer bestehen im Wesentlichen aus Wellblechen. Es ist auffällig, dass ein Großteil der baulichen Substanz optisch in schlechtem Zustand ist und überwiegend als Lagerhallen bzw. Überdachung von Lagerflächen dient. Die Abgrenzung der Grundstücke erfolgt in der Regel durch Draht- oder Bauzäune (siehe Abbildung 4). Diese sind ebenfalls häufig beschädigt und provisorisch errichtet. Schließlich ist das Gebiet großflächig versiegelt und weist nur sehr vereinzelt Grünstrukturen auf.

Abb. 4: Abschnitt Rappenweg (Ortsbegehung Dez. 2018)





Abb. 5: Teilbereich 2; Blick auf S-Bahntrasse (Ortsbegehung Dez. 2018)

Das zweite Planungsgebiet auf Gemarkung Haar wird aktuell im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzt und ist somit nicht bebaut (siehe Abbildung 5). Lediglich im Südwesten gibt es eine Park & Ride-Anlage am S-Bahnhof Gronsdorf.

Unmittelbar östlich an das Planungsgebiet am Rappenweg grenzt der Haarer Ortsteil „Gronsdorf“ an. Die Besonderheit dieses Stadtteils ist die Nähe zum Riemer Park sowie die bauliche Struktur. Diese ist durch eine kleinmaßstäbliche Wohnbebauung mit Gartengrundstücken geprägt. Hier gilt es im Rahmen der Erarbeitung des interkommunalen Strukturkonzepts Rücksicht zu nehmen und diesen Charakter zu erhalten. Dies kann durch grüne Abstandsflächen zum Rappenweg bei Neuplanungen erreicht werden.

Im Süden der beiden Teilbereiche liegt die S-Bahnlinie „München-Rosenheim“, welche die Planungsgebiete vom Münchner Stadtteil Neutrudering trennt.

2.3 Aktuelle Planungsüberlegungen

In Abbildung 6 sind die wesentlichen aktuellen Entwicklungen bzw. Planungsüberlegungen im Umkreis der Planungsgebiete in einer Übersicht dargestellt. Dabei wird deutlich, dass insbesondere nördlich und westlich der Planungsgebiete bereits eine Reihe von Entwicklungen stattfinden, die einen Einfluss, z. B. auf die verkehrliche Infrastruktur der LHM und Haar, haben werden: Am westlichen Rand der Messestadt-Riem entsteht der Bildungscampus mit einer Realschule, einem Gymnasium und einem Sportpark. Südlich davon laufen am östlichen Rand von Kirchtrudering die Planungen für den fünften Bauabschnitt der Messestadt Riem (Arrondierung Kirchtrudering), in dem weitere Wohneinheiten, eine Grundschule sowie Kitas geplant sind. In dem Entwicklungsgebiet Heltauer Straße im Süden von „Am Moosfeld“ sind ebenfalls neue Wohneinheiten, eine Grundschule sowie eine Kita/ Kindergarten geplant. Auf der Südseite der S-Bahntrasse liegt das Sanierungsgebiet „Quartierszentrum Trudering“, dessen förmliche Festlegung im Februar 2013 erfolgte und im Kern die Sanierung der Hauptstraße inkl. Anpassung von Straßenprofilen, Verbesserung der Situation für Fußgänger und Stärkung des öffentlichen Raums zum Ziel hat.

Grundsätzlich ist auch ein Ausbau des Landschaftsparks Riem nach Süden bis zum Rappenweg geplant. Dies ist durch den Bebauungsplan Nr. 1728i rechtlich gesichert. Langfristig ist die Erweiterung des Riemer Parks über den Rappenweg hinaus bis an die S-Bahn-Trasse angedacht. Da die LH München jedoch nicht Eigentümerin der entsprechenden Flächen ist, ist dies vom erforderlichen Grunderwerb abhängig. Vor diesem Hintergrund ist im zu erarbeitenden interkommunalen Strukturkonzept eine mögliche Verlegung des Rappenwegs hin zur Bahntrasse zu prüfen.

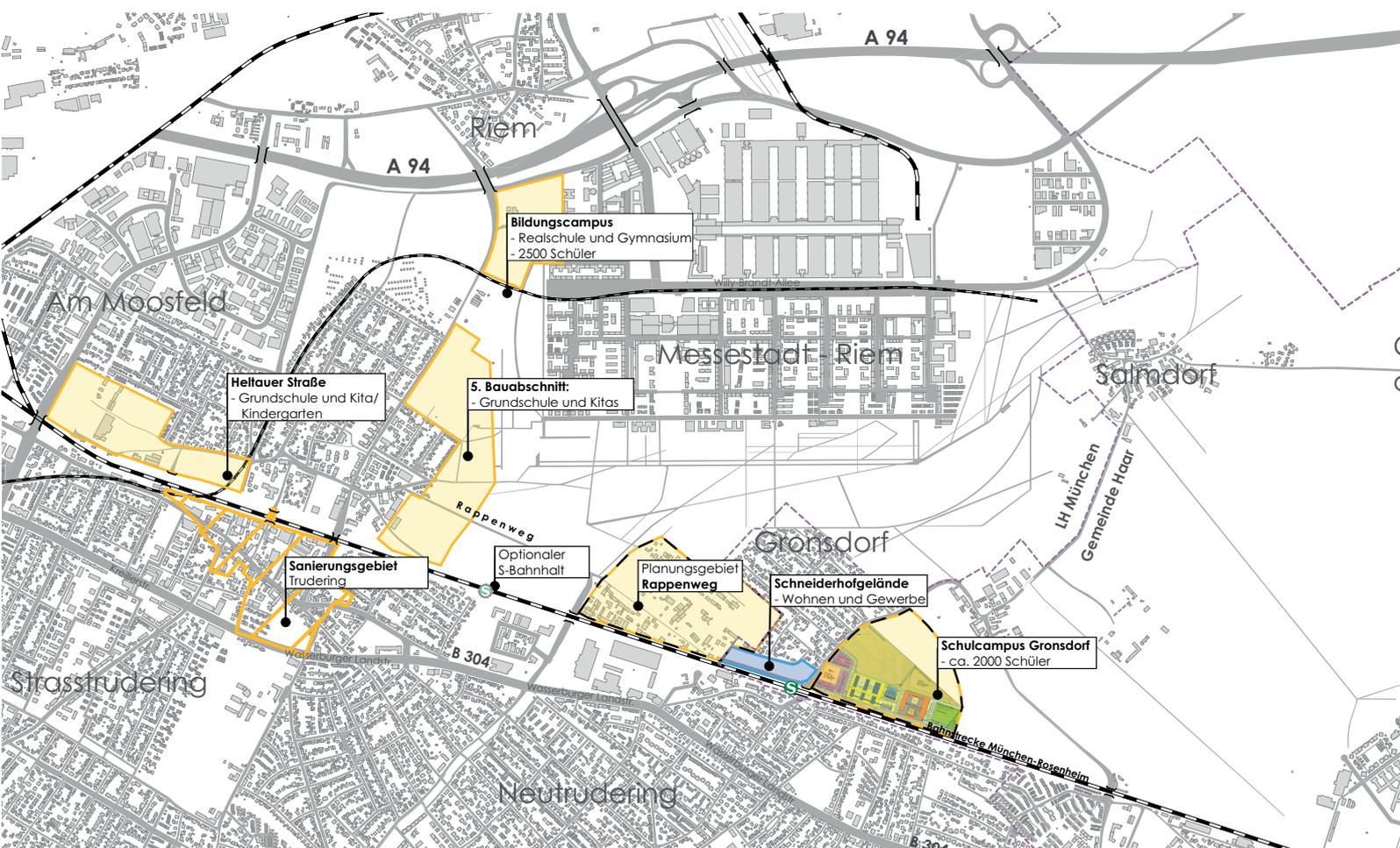
In Gronsdorf befindet sich zwischen den beiden Planungsgebieten das Schneiderhofgelände. Auf diesen Flächen befinden sich bereits Planungen für Wohnen und Gewerbe in

Realisierung. Darüber hinaus wurden im Herbst 2019 die Ergebnisse der Rahmenplanung Wasserburger Landstraße zur Prüfung von Nachverdichtungspotentialen entlang der Wasserburger Landstraße vorgestellt. Damit ist nun ein umfassendes Entwicklungskonzept erarbeitet worden, das für insgesamt fünf Teilbereiche langfristige Leitlinien für die räumliche Entwicklung aufzeigt.

Maßgeblich im interkommunalen Strukturkonzept zu berücksichtigen sind die Planungen des Schulcampus auf dem städtischen Grundstück (Teilbereich 2, Gemarkung Haar vgl. Abb. 1). Dieser ist durch den Stadtrat von München als Kooperationsprojekt gemeinsam mit der Gemeinde Haar beschlossen worden, aber die Umsetzung ist an eine Reihe von Bedingungen, u.a. auch der Klärung der Entwicklungsperspektiven für die verbleibenden städtischen Grundstücke, geknüpft. Es liegen bereits erste Konzeptstudien vor, jedoch gibt es noch keine vertiefenden Planungen. Für die Erarbeitung des ISK wird die Errichtung des Schulcampus als gegeben betrachtet. Dementsprechend gilt es die Planungen in ein schlüssiges Gesamtkonzept zu integrieren.

Letztlich ist anzumerken, dass das gewerblich geprägte Gebiet am Rappenweg mit erheblichen Altlasten im Untergrund belastet ist. Es wurde ein Altlastengutachten erstellt und es gibt bereits Maßnahmenvorschläge zur Sanierung. Genauere Informationen zu den Untersuchungen des Gutachtens liegen allerdings nicht vor, weswegen an dieser Stelle keine vertiefenden Informationen geliefert werden können. Darüber hinaus wird die Fläche parallel von den neuen Eigentümern sowie der Abteilung PLAN HA II beplant. Dies wird derzeit im Rahmen von separaten Machbarkeitsstudien untersucht, jedoch liegen hierzu noch keine Ergebnisse vor. Die Erarbeitung von Konzeptvarianten erfolgt deshalb ohne genauere Erkenntnisse über die vorhandenen Altlasten bzw. der Inhalte der parallel laufenden Planungen zu dem Gebiet am Rappenweg.

Abb. 6: Aktuelle Planungsüberlegungen



2.4 KFZ-Erschließung

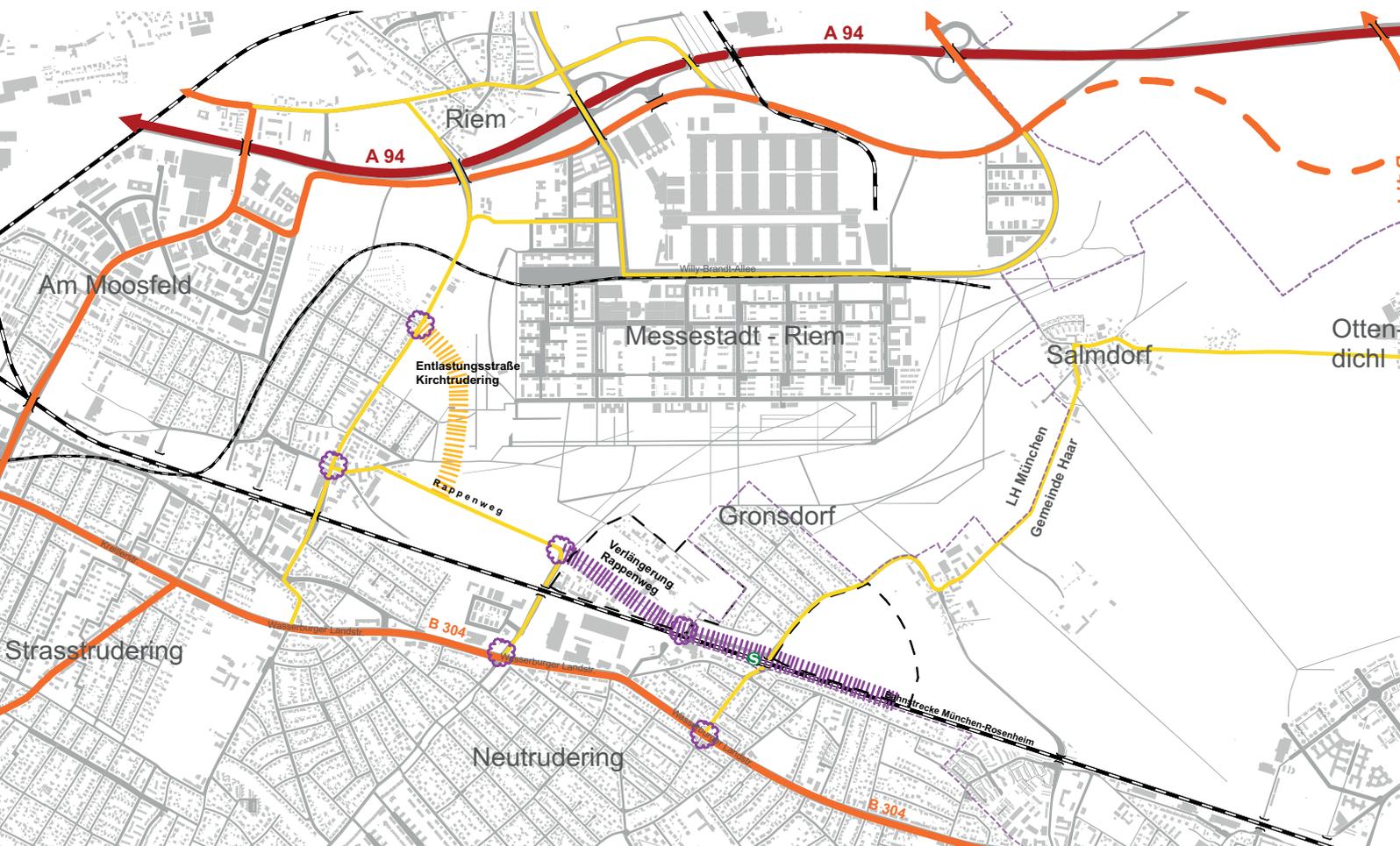
Die verkehrliche Situation bzw. die verkehrliche Abwicklung der neuen Planungen im größeren Umgriff des Rappenwegs ist ein wichtiges Thema für die Entwicklung der beiden zu untersuchenden Flächen im Strukturkonzept. Aus diesem Grund werden im Folgenden die wichtigsten (überörtlichen) Haupt- und Nebenverbindungen in der Umgebung der Planungsgebiete kurz erläutert (siehe Abbildung 7).

Zu den überörtlichen Verbindungen des KFZ-Verkehrs in Ost-West Richtung zählt die Autobahn A94, welche nördlich des Untersuchungsraumes sowie auch nördlich der Messestadt-Riem liegt. Parallel dazu verläuft die Straße Am Hüllgraben, welche in die Paul-Henri-Spaak-Straße übergeht, und ebenfalls eine Hauptverbindung darstellt. Zusätzlich ist in der Abbildung 7, die Planungsüberlegung Südostanbindung Messestadt (SOM) dargestellt, die im Falle einer Realisierung die oben beschriebene Hauptverbindung in östlicher Richtung verlängern würde. In Nord-Südrichtung zählt der Schatzbogen als Hauptverbindung durch den Stadtteilbezirk Am Moosfeld, welche die A94 im Norden mit der B304 im Süden verbindet. Die B304 verläuft ebenfalls in Ost-West Richtung, geht von der Kreilerstraße (westlich) in die Wasserburger Landstraße über und bindet im Osten zunächst an die B471 sowie anschließend an die A99 an (nicht im Kartenausschnitt sichtbar).

Drei wichtige Nebenverbindungen zweigen von der B304 nach Norden ab: Dazu zählen der Schmuckerweg, welcher in Am Mitterfeld übergeht und nördlich an Riem anbindet, die Schwablhofstraße, die in den Rappenweg übergeht, sowie die Bahnstraße, die auf Gemarkung Haar als Schneiderhofstraße in Richtung Grondsdorf Kolonie weiterverläuft.

- Autobahn
 - Hauptverbindung
 - Nebenverbindung
 - S- und U-Bahntrasse
 - S S-Bahnhaltestelle
 - - - SOM-Südostanbindung Messestadt (Planungsüberlegung)
 - ⊕ Neuralgische Punkte
- Im Verkehrsgutachten untersuchte Varianten:
- |||| Durchstich Rappenweg
 - |||| Entlastungsstraße Kirchtrudering

Abb. 7: KFZ-Erschließung



Im Norden stellt die Willy-Brandt-Allee ebenfalls eine Nebenverbindung dar, die westlich in Am Mitterfeld, nördlich an Riem und nordöstlich an die A94 anbindet.

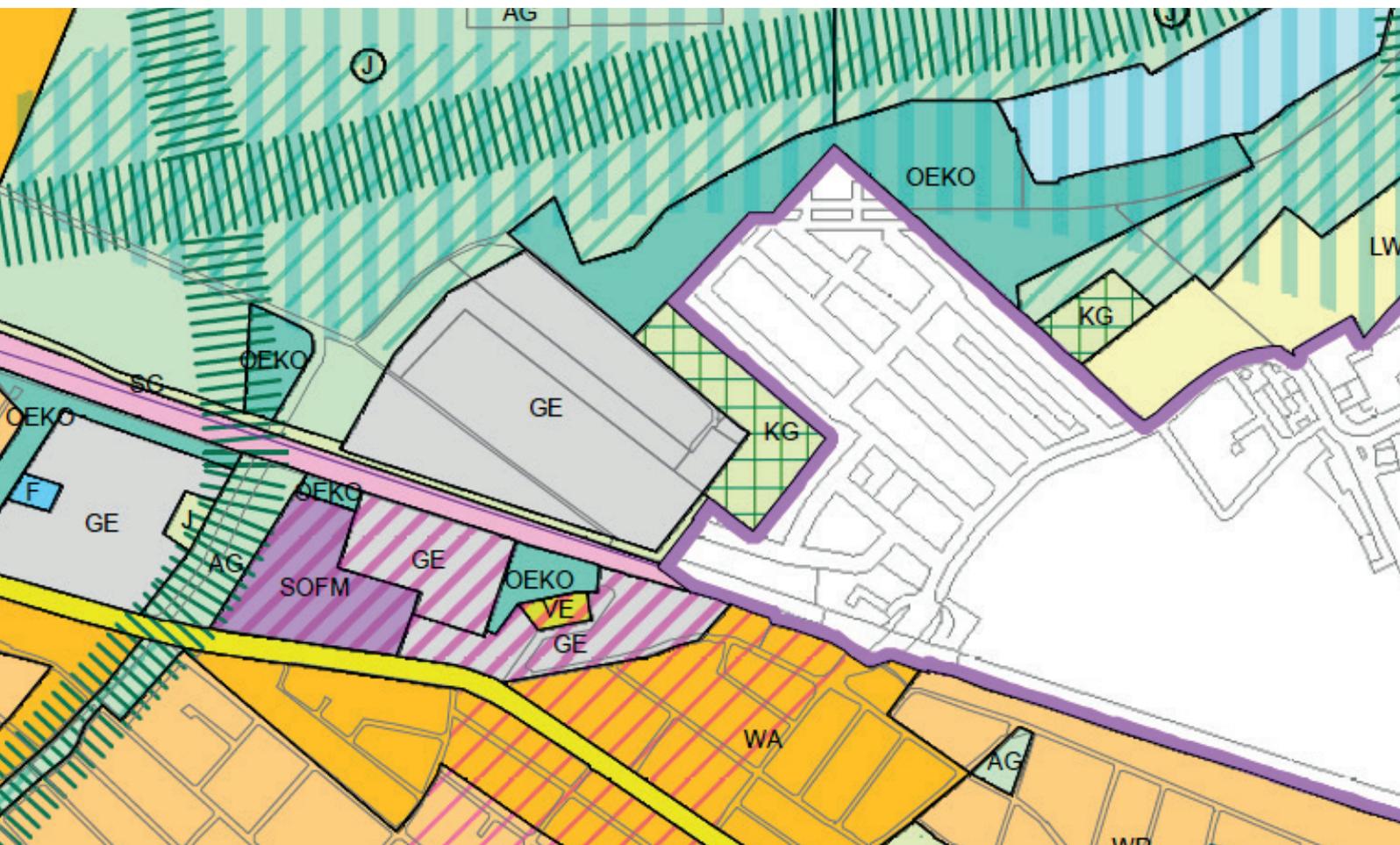
Ebenfalls sind in der Abbildung 7 die untersuchten Varianten des Verkehrsgutachtens „Wohnen am Riemer Park“ dargestellt: Entlastungsstraße Kirchtrudering, Durchstich Rappenweg sowie die untersuchten Verkehrsknotenpunkte. Dadurch kann abgelesen werden, welche verkehrlichen Untersuchungen im größeren Umgriff der Planungsgebiete bereits durchgeführt worden sind. Erste Ergebnisse des verkehrlichen Gutachtens zeigen auf, dass für unterschiedliche Verkehrsknotenpunkte bereits heute die verkehrliche Leistungsfähigkeit eingeschränkt ist. Es wird angenommen, dass sich dies durch die oben beschriebenen Siedlungsentwicklungen besonders am Knotenpunkt Wasserburger Landstr./Schwablhofstr. noch weiter verschlechtern wird, sofern nicht ein Durchstich zwischen Rappenweg und Schneiderhofstr. erreicht wird.

Weitere Ergebnisse aus dem verkehrlichen Gutachten „Wohnen am Riemer Park“ werden an dieser Stelle nicht weiter vertieft, dazu wird auf das Gutachten verwiesen.

2.5 Darstellung der Flächennutzungen nach FNP

Die Darstellungen der Gebietskategorien in den Flächennutzungsplänen der LH München (siehe Abbildung 8) sowie der Gemeinde Haar (siehe Abbildung 9) weichen in ihrer graphischen Darstellung voneinander ab. Um einen Übersichtsplan der aktuellen Flächennutzungen der beiden Plangebiete in einem Plan zu erzeugen, wurden die Gebietskategorien auf Grundlage der aktuellen Flächennutzungsplänen in eine einheitliche Darstellungsform zusammengeführt (siehe Abbildung 10).

Abb. 8: Ausschnitt aus dem digitalen Flächennutzungsplan der LH München (Stand Aug. 2020).



Das Planungsgebiet am Rappenweg wird überwiegend als Gewerbegebiet dargestellt. Im westlichen Bereich ist ein schmaler Streifen allgemeine Grünfläche sowie östlich eine Fläche für Kleingärten abgebildet. Südlich bildet ein sehr dünner Streifen sonstige Grünfläche den Übergang zu den angrenzenden Flächen für Bahnanlagen. Nördlich grenzt der Riemer Park mit allgemeinen Grünflächen (nordwestlich) sowie ökologischen Vorrangflächen (nördlich) an das Planungsgebiet. Im Osten grenzen die Wohngebiete von Gronsdorf der Gemeinde Haar unmittelbar an das Planungsgebiet an, während südlich der Bahnanlagen Flächen für Sonder- sowie Gewerbegebiete ausgewiesen sind.

Das zweite Planungsgebiet auf der Gemarkung Haar ist zum Großteil als landwirtschaftliche Fläche abgebildet, mit einer Fläche für den ruhenden Verkehr im Südwesten sowie einem Streifen allgemeine Grünfläche parallel zu den Flächen für Bahnanlagen. Über die Schneiderhofstraße grenzt dieses Gebiet an die westlich gelegenen Wohngebiete von Gronsdorf sowie nach einem schmalen Streifen landwirtschaftlicher Fläche an die Dorfgebiete der Gronsdorf Kolonie an. Südlich der Flächen für Bahnanlagen befinden sich die Wohngebiete von Neutrudering.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Teilgebiet am Rappenweg insbesondere im nördlichen und westlichen Bereich im Wesentlichen von Grünflächen umgeben ist, auf denen auch die übergeordneten Grünbeziehungen der LH München verlaufen, während das zweite Teilgebiet zum Großteil von landwirtschaftlicher Fläche umschlossen ist.

Abb. 9: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Haar (Stand Jan. 2016).

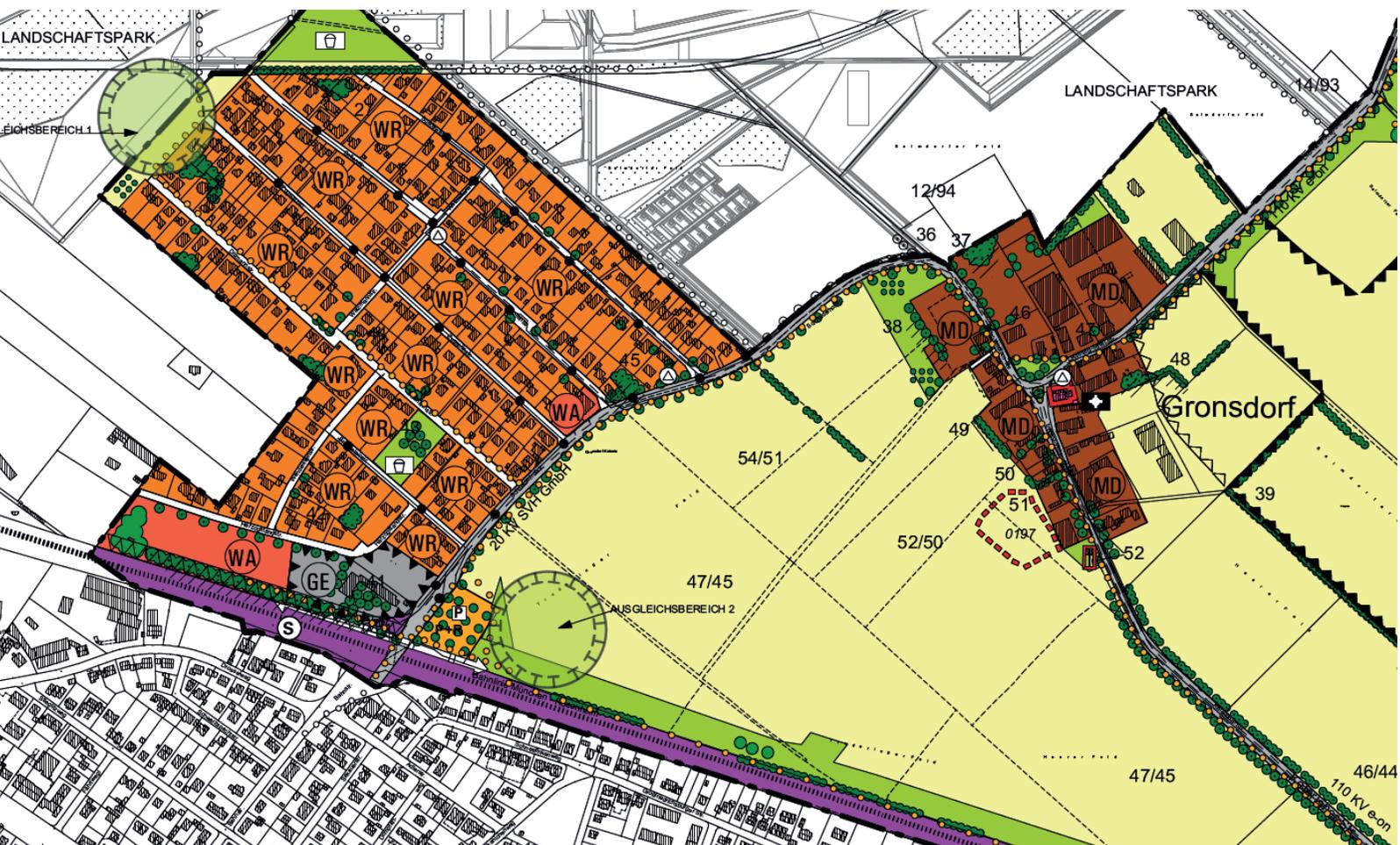
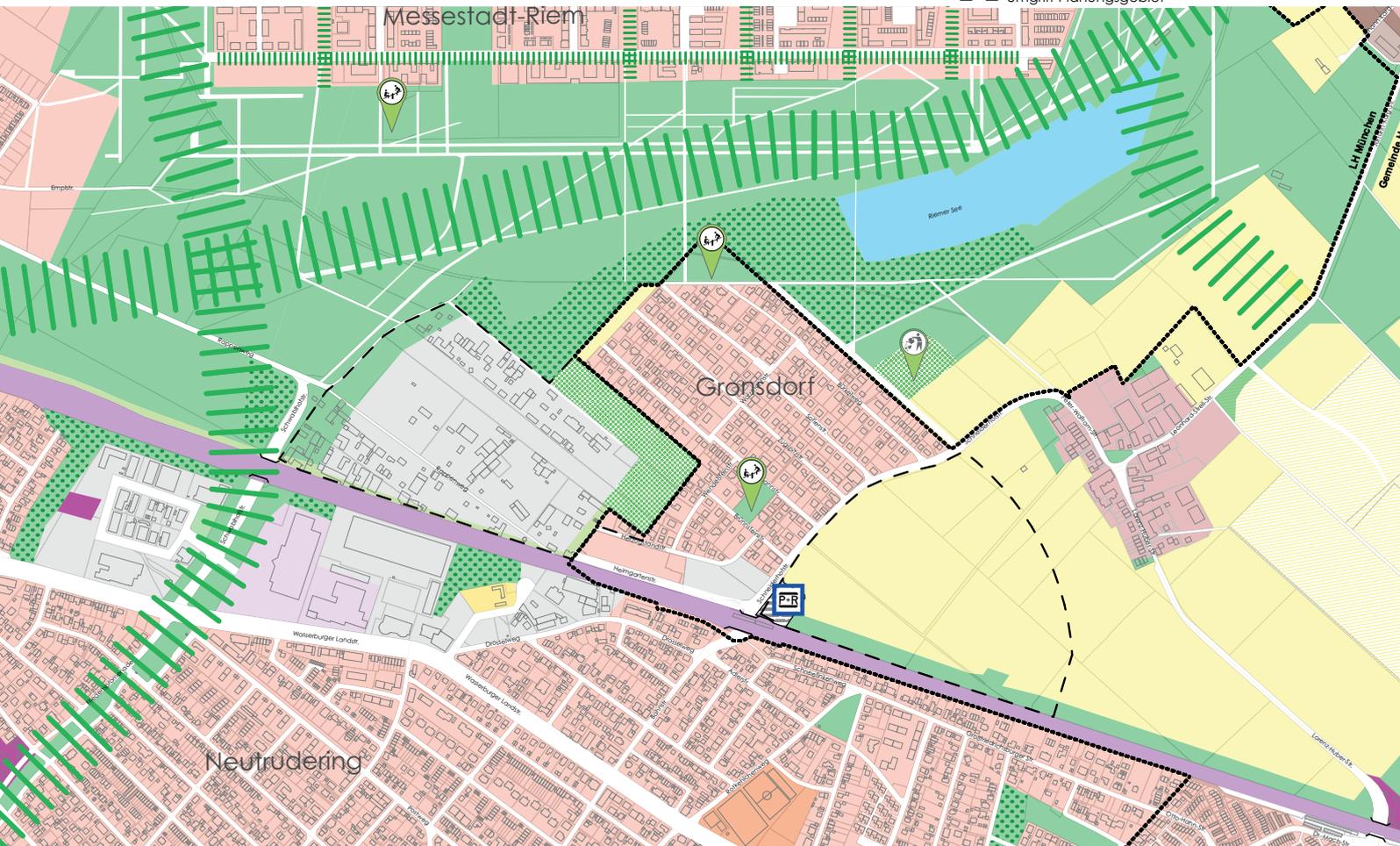




Abb. 10: Darstellung der Flächennutzungen nach FNP



2.6 Grün- und Freiräume

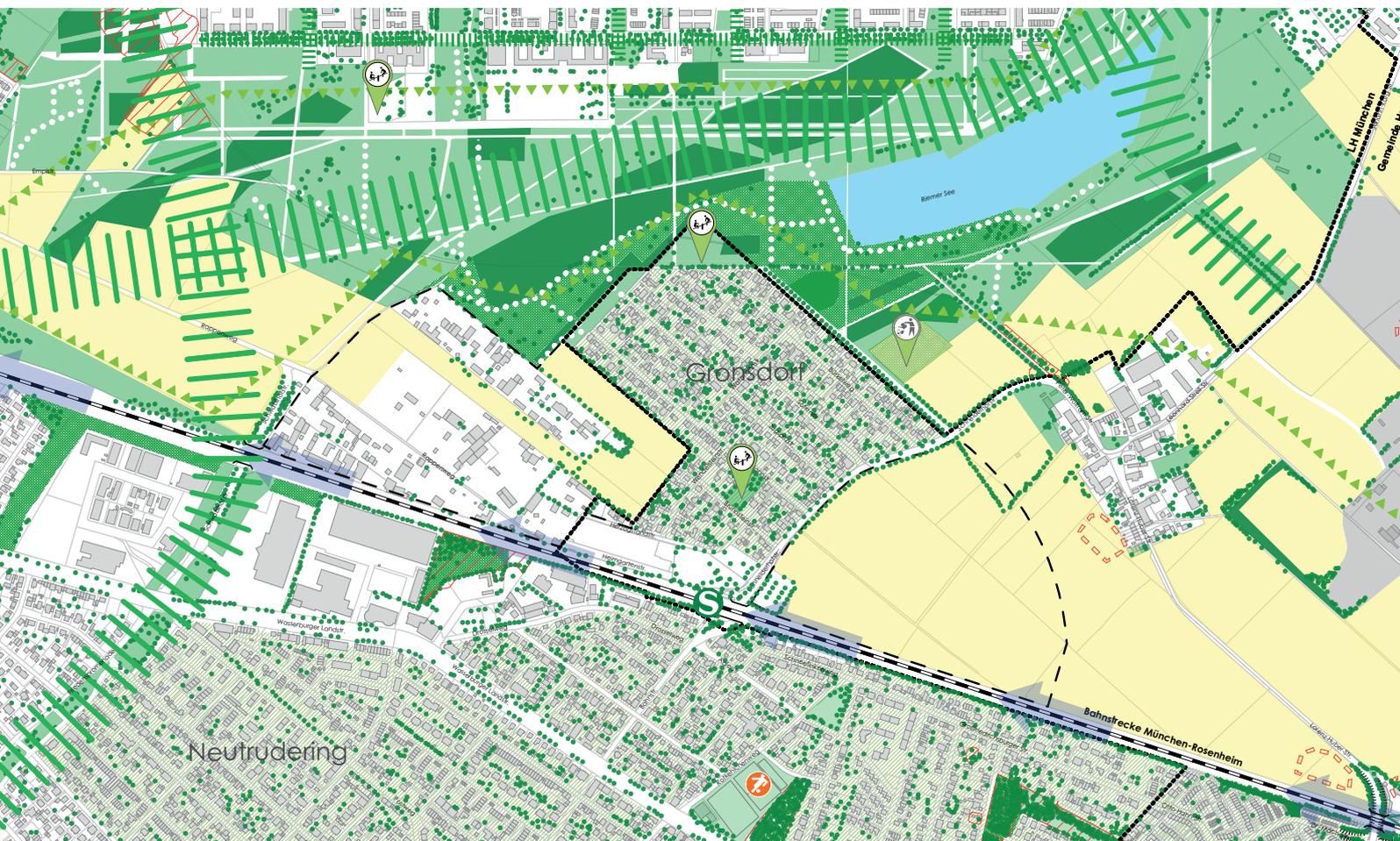
Zur Erfassung der Grün- und Freiräume auf den Planungsgebieten sowie der angrenzenden Umgebung wurde auf Grundlage von Luftbildern eine Bestandskartierung vorgenommen (siehe Abbildung 11). Darüber hinaus wurden aktuelle Wege und Trampelpfade mit dargestellt, um einen Überblick über die vorhandene, offizielle sowie inoffizielle Durchwegung zu erhalten.

Bezüglich prägender Grünstrukturen ist der Riemer-Park zu nennen, der ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Bevölkerung der umliegenden Bezirke darstellt. Er verfügt über sehr große Grünflächen mit einzelnen, aber teilweise sehr dichten Baumbeständen bzw. waldähnlichen Flächen. Darüber hinaus sind einige dieser Flächen im Flächennutzungsplan (FNP) als ökologische Vorrangfläche ausgewiesen. Südlich an den Riemer Park angrenzend und westlich des Planungsgebiets am Rappenweg, liegen die potenziellen Erweiterungsflächen des Parks. Diese werden aktuell landwirtschaftlich genutzt.

Des Weiteren wird ersichtlich, dass das Wohngebiet in Gronsdorf aufgrund der Vielzahl an privaten Gärten generell einen sehr hohen Durchgrünungsgrad aufweist. Insbesondere weisen die Gärten auch eine sehr dichte Baumbepflanzung auf. Ähnlich durchgrünt sind die Wohngebiete südlich der S-Bahnlinie.

Eine genauere Betrachtung des Planungsgebiets am Rappenweg zeigt, dass einige der Flächen aktuell landwirtschaftlich genutzt werden, obwohl diese Flächen gemäß FNP überwiegend mit der Gebietskategorie GE dargestellt sind. Dies gilt auch für die im FNP als Kleingärten ausgewiesenen Flächen in Richtung Gronsdorf.

Abb. 11: Grün- und Freiräume



Für das zweite Planungsgebiet auf Haarer Gemarkung bestehen die Grün- und Freiräume überwiegend aus landwirtschaftlich genutzten Flächen. Lediglich der Bereich im Südwesten ist versiegelt und verfügt über einige Bäume sowie über eine sehr geringe Anzahl an flächigen Grünstrukturen. Der im FNP dargestellte Grünstreifen im Süden des zweiten Teilgebiets ist in den Luftbildern nicht erkennbar und wurde daher nicht in der Karte dargestellt. Südlich beider Planungsgebiete verläuft entlang der S-Bahnlinie eine Leitbahn, die mit der Funktion als Luftleitbahn den Luftaustausch des Münchner Ostens unterstützt (vgl. Stadtklimaanalyse Landeshauptstadt München 2014, S.45f).

Auf den Planungsgebieten befinden sich keine Grün- oder Freiflächen mit Schutzstatus. Flächen, die in der bayerischen Biokartierung als Biotop kartiert wurden, befinden sich westlich der Messestadt-Riem und östlich des Stadtteils Gronsdorf. Weitere Biotope befinden sich südlich der S-Bahnlinie, östlich des Gewerbegebiets Drosselweg, östlich der Sportanlagen des TSV Waldtrudering sowie im Bereich des Otto-Lederer-Wegs der Gemeinde Haar.

Überdies befinden sich auf der Gemarkung Haar einige Bodendenkmäler, die jedoch aufgrund ihrer Entfernung zu den Untersuchungsgebieten im Planungsprozess nicht weiter berücksichtigt werden müssen.

Darüber hinaus ist in der Abbildung 11 die Umrandung des regionalen Grünzugs „Ebersberger Forst/Messestadt Riem (14)“ aus dem Regionalplan dargestellt. Wie in der Karte ersichtlich, grenzt dieser an den westlichen Rand des Planungsgebiets am Rappenweg an. Aus der Begründung des Regionalplans (vgl. Teil BII, S.33f) geht hervor, dass der regionale Grünzug vor allem bei Hochdruckwetterlagen Frischluft in das Oberzentrum München transportiert. Damit stellt dieser Teil des regionalen Grünzugs eine wichtige Frischlufttransport- bzw. Luftaustauschbahn dar. In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass die innerhalb des regionalen Grünzugs liegenden Siedlungseinheiten im Bestand dieser Funktion nicht entgegenstehen und dementsprechend „eine funktionsgerechte Entwicklung dieser Orte“ gewährleistet bleibt (vgl. Begründung BII, S.34). Aus diesem Grund wird angenommen, dass davon keine Auswirkungen auf das Interkommunale Strukturkonzept ausgehen.

-  Wald / sehr dichter Baumbestand
-  Baumbestand
-  ökologische Vorrangfläche
-  öffentliches Grün / Parkanlagen
-  Privatgrundstücke mit hohem Durchgrünungsgrad
-  übergeordnete Grünbeziehungen (gem. FNP LH München)
-  örtliche Grünverbindung (gem. FNP LH München)
-  landwirtschaftlich genutzte Fläche
-  Kiesabbau
-  Schrebergärten / Gartenanlage
-  Umrandung des reg. Grünzugs
-  vorhandene Trampelpfade
-  Sportanlagen
-  Spielplatz
-  Biotop
-  Bodendenkmal
-  Gewässer
-  Frischluftschneise
-  S-Bahnhaltestelle
-  S-Bahntrasse
-  Umgriff Planungsgebiet
-  Gemarkungsgrenze

2.7 Öffentlicher Nahverkehr

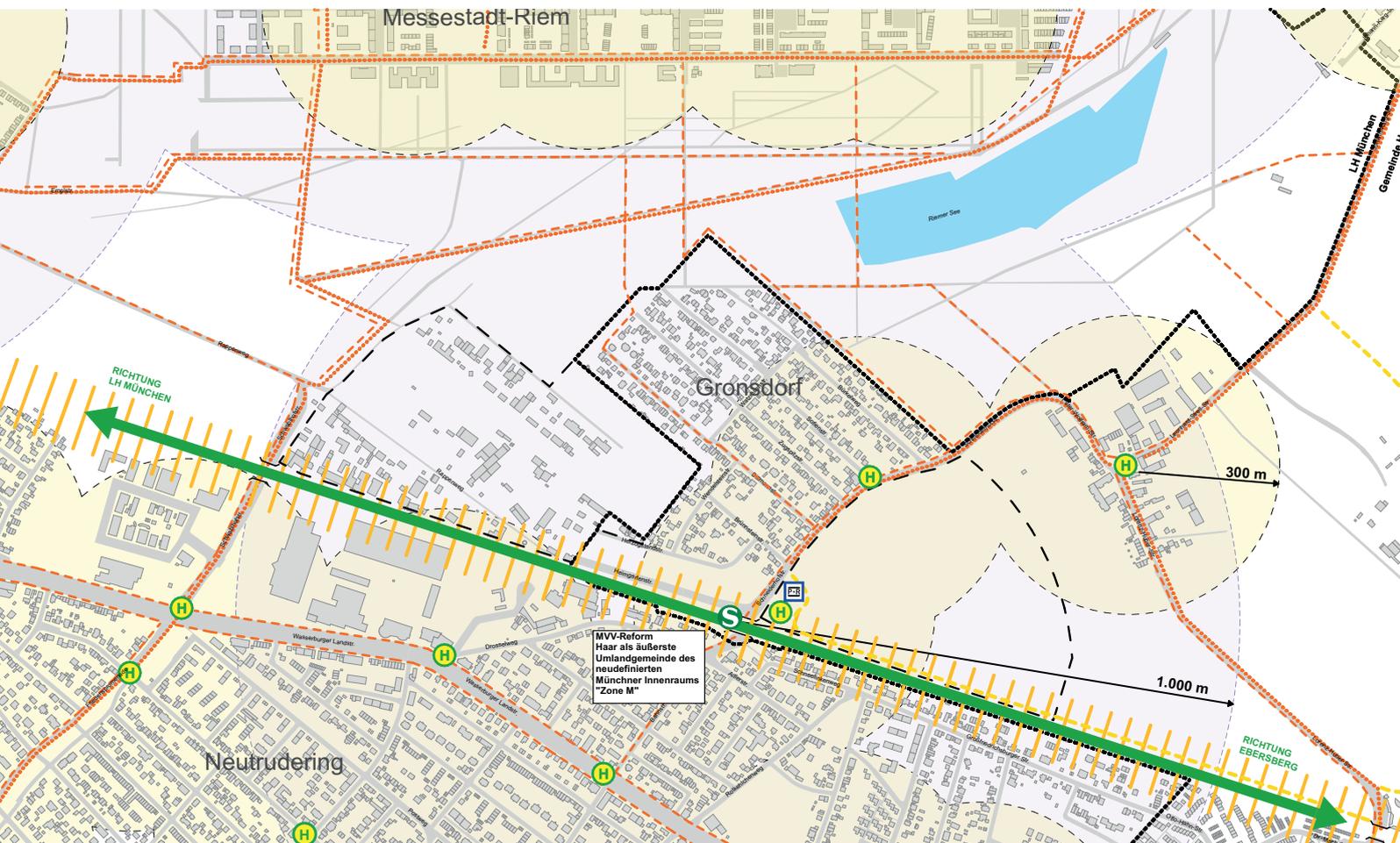
Über die S-Bahnhaltestelle Gronsdorf der Bahnstrecke München-Rosenheim ist das Planungsgebiet 2 durch Bus und Bahn sehr gut durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen (siehe Abbildung 12). Dennoch sei an dieser Stelle angemerkt, dass es derzeit keine ausgebaute, direkte Wegeverbindung zum Rappenweg gibt. Folglich liegt dieses Gebiet zwar innerhalb des angenommenen Einzugsradius, jedoch ist die Haltestelle fußläufig nur über einen großen Umweg erreichbar.

Innerhalb bzw. unmittelbar angrenzend an das zweite Planungsgebiet befinden sich die Bushaltestelle Bahnhof Gronsdorf sowie die Haltestelle Gronsdorf, Sofienstr. der Linie 242.

Darüber hinaus sind in der Abbildung 12 wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen dargestellt. Es kann abgelesen werden, dass besonders die Wegeverbindungen innerhalb des Riemer Parks, aber auch die Fußwegeanbindung an Gronsdorf gut ausgebaut sind. Des Weiteren sind auch die aktuellen Planungen zur Erweiterung des Fuß- und Radwegenetzes dargestellt. Dabei zeigt sich, dass die Gemeinde Haar grundsätzlich eine Wegeverbindung parallel zur S-Bahnlinie vorsieht.

-  S-Bahn Haltestelle
-  Bus Haltestelle
-  Einzugsradius S- & U-Bahn-Haltestelle 1000m
-  Einzugsradius Bus-Haltestelle 300m
-  P + R
-  mögliche Radschnellwegtrasse
-  Radverbindung
-  wichtige Fuß- und Radwegeverbindung
-  wichtige Fuß- und Radwegeverbindung in Planung
-  Bahnstrecke München-Rosenheim
-  Umgriff Planungsgebiet
-  Gemarkungsgrenze

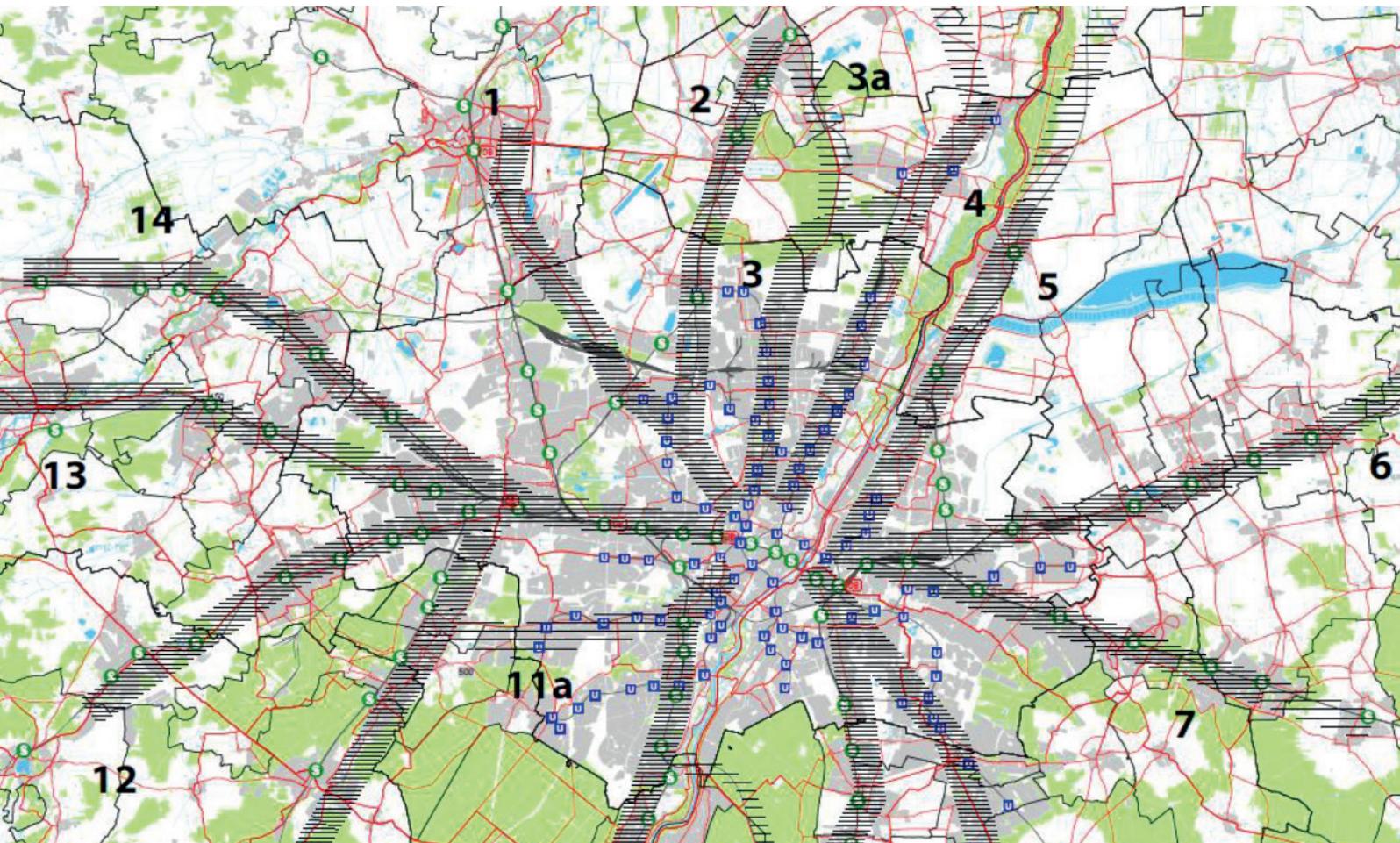
Abb. 12: Öffentlicher Nahverkehr



Um die Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs der LH München weiter auszubauen und die Anbindung der Umgebung an das Wegenetz zu verbessern, hat der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München eine Potentialanalyse „Radschnellverbindungen in München und Umgebung“ erstellt (Veröffentlichung Mai 2015). Radschnellverbindungen sind hochwertig ausgebaute Radwege mit speziellen Qualitätsstandards, die für größere Streckenabschnitte ein sicheres Befahren mit hohen Geschwindigkeiten ermöglichen sollen. In der Potentialanalyse wurden im Ergebnis insgesamt 14 Korridore festgelegt, die sich grundsätzlich als Radschnellverbindungen eignen (siehe Abbildung 13). Der Korridor 7 verläuft etwa auf Höhe der S-Bahnlinie, schließt die Wasserburger Landstraße mit ein und reicht in seiner aktuellen Darstellung in beide Planungsgebiete. Es ist allerdings anzumerken, dass die Darstellung der Korridore in der Potentialanalyse noch keinen hohen Detaillierungsgrad aufweisen und daher keine genauen Verläufe bzw. Trassenführungen ablesbar sind. Aktuell (Stand Februar 2020) erfolgt eine Priorisierung der Korridore für die im nächsten Schritt eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung erfolgt. Der Korridor 7 ist derzeit nicht in der Prioritätenliste enthalten.

Abb. 13: Ausschnitt: Korridore für Radschnellverbindungen

(Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (2015): Radschnellverbindungen in München und Umland, S. 46)



2.8 Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse aus der Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen zum Nutzungs- und Strukturkonzept Gronsdorf (Stand 29.05.2020)

Die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchung bestätigen, dass der 5. Bauabschnitt Riem realisiert werden kann, sofern einige erforderliche Maßnahmen zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens durchgeführt werden. Dazu zählt beispielsweise der Bau der Entlastungsstraße Kirchtudering als bevorrechtigte Fahrtrichtung und mit einer separaten Busspur. Darüber hinaus sind Umbau- bzw. Ausbaumaßnahmen an dem Knotenpunkt Wasserburger Landstraße/ Schwablhofstraße/ Friedenspromenade erforderlich, da dieser den wichtigsten Anschluss in Fahrtrichtung Süd für die PG 5. Bauabschnitt Wohnen und dem Gewerbegebiet am Rappenweg darstellt. Es ist anzumerken, dass zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens und dem Erhalt der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts bereits für den Prognosenullfall 2030 ohnehin diese Maßnahmen erforderlich werden und sich diese daher nur unwesentlich von den genannten erforderlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Realisierung des 5. BA unterscheiden.

In Bezug auf die Realisierung der Planung am Rappenweg sind zwei Zufahrten notwendig. Neben einem leistungsfähigen Anschluss an den Rappenweg ist ein weiterer Anschluss, wie beispielsweise eine Verlängerung (Durchstich zur Heimgartenstraße) des Rappenwegs bis zu den Flächen des zweiten Planungsgebiets (Teilbereich 2, städtisches Grundstück), erforderlich. In der Untersuchung stellt die Verlängerung bzw. ein Durchstich des Rappenwegs zur Heimgartenstraße in Gronsdorf eine wichtige Maßnahme dar, die insbesondere durch die Verteilung des Verkehrs zu einer Minderung des Verkehrsaufkommens in kritischen Zufahrten beiträgt. Außerdem ist ein Umbau- bzw. Ausbau des Knotenpunkts Rappenweg/ Schwablhofstr. sowie der Bau einer Lichtsignalanlage erforderlich. Demnach kommt die verkehrliche Untersuchung zu dem Ergebnis, dass eine Entwicklung des Planungsgebiets am Rappenweg auf Basis von lediglich einer Erschließung über den Knotenpunkt Rappenweg/ Schwablhofstraße nicht realisierbar ist.

Querschnittsorientierte Analyse

3

3.1 Qualitäten und Potenziale

Der Riemer-Park als gestaltete Anlage zählt als Naherholungsraum zu den besonderen landschaftlichen Qualitäten in unmittelbarer Umgebung der Planungsgebiete (siehe Abbildung 14). In diesem Zusammenhang sind die gut ausgebauten Wegebeziehungen für Fußgänger oder Radfahrer, aber auch die provisorischen Trampelpfade als Qualität zu benennen. Diese gewährleisten die Zugänglichkeit des Riemer-Parks und machen diesen erlebbar. Folglich profitieren beide Planungsgebiete hinsichtlich ihrer Lage von dem vorhandenen, lokalen Naherholungsangebot. Es ist davon auszugehen, dass dieses Angebot auch langfristig erhalten bleibt, da diese Flächen durch Darstellungen im Regionalplan (regionaler Grünzug) und Flächennutzungsplan (übergeordnete Grünbeziehungen) sowie über den Bebauungsplan „geschützt“ sind.

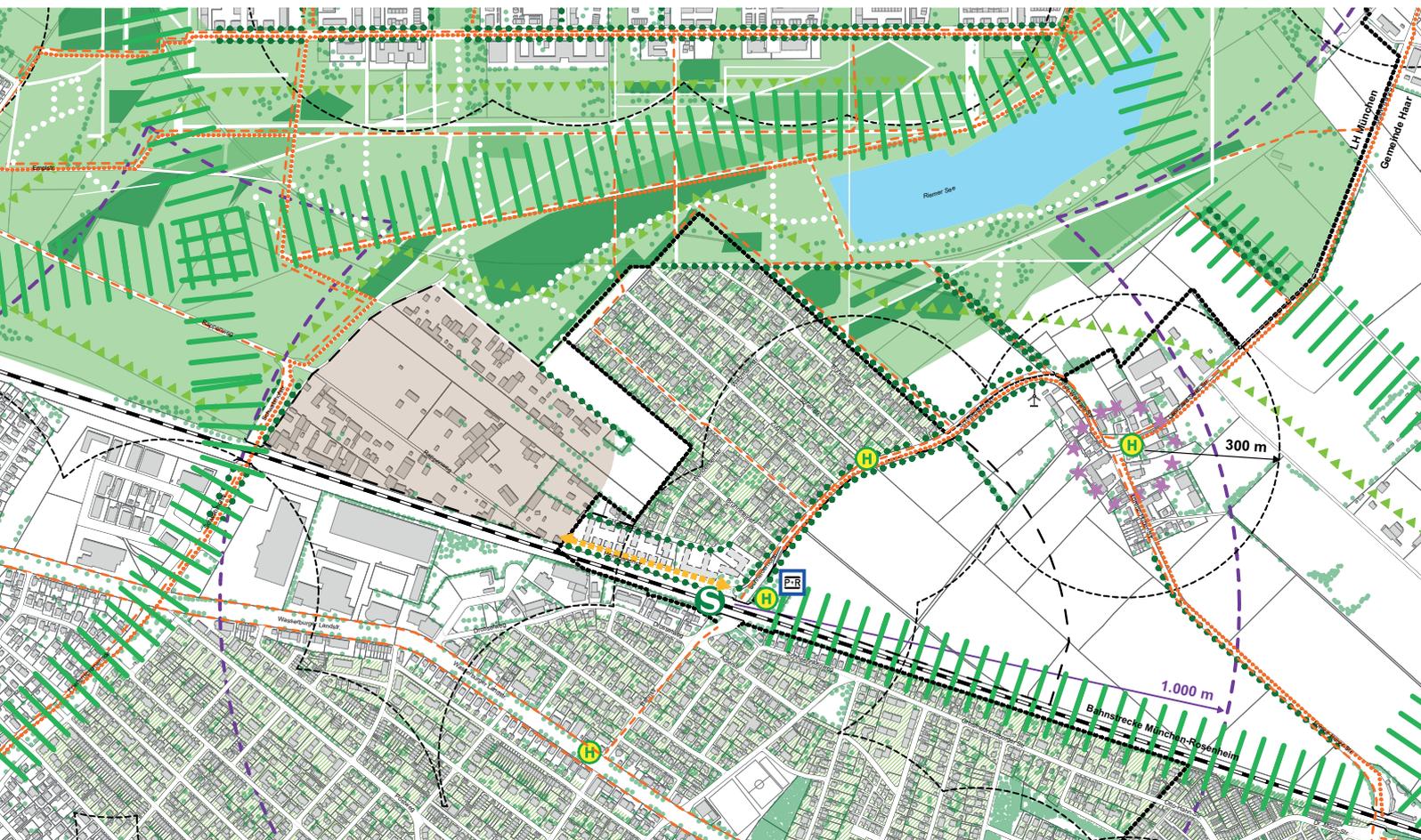
Darüber hinaus bilden die Wohngebiete in Gronsdorf-Kolonie besonders durch die zahlreichen vorhandenen Grünstrukturen und die Ausstattung mit z. B. Spielplatzanlagen ein Wohnumfeld mit Qualitäten. Wie beschrieben ist das Städtische Grundstück sehr gut durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen. Somit besteht zumindest für den zweiten Teilbereich des Untersuchungsraums eine sehr gut ausgebaute Erschließung des öffentlichen Nahverkehrs.

Im Rahmen der Entwicklung des Schneiderhofgeländes wurde die Heimgartenstraße so angelegt, dass ein Durchstich zum Rappenwegs grundsätzlich möglich ist. Daher besteht an dieser Stelle ein Verknüpfungspotential durch die bereits hergestellte Heimgartenstraße.

Auch wenn die bauliche und strukturelle Situation des Gebiets derzeit nahezu keine Qualität aufweist, so ist dennoch das generell vorhandene Umstrukturierungspotential zu benennen. Daraus ergibt sich die Chance die bestehenden Defizite (siehe unten) anzugehen und mit neuen Entwicklungen das Gebiet im Ganzen aufzuwerten.

-  S-Bahn-Haltestelle
-  Bus-Haltestelle
-  S-Bahnradius (1.000 m)
-  Bus/U-Bahnradius (300 m)
-  P+R
-  gewachsener dörflicher Ortskern
-  langfristiges Umstrukturierungspotenzial
-  öffentliche Grünfläche/ Erholungsfläche/ Parks
-  Grundstücke mit qualitativ hochwertigem Wohnumfeld
-  übergeordnete Grünbeziehungen gem. FNP
-  Umrandung reg. Grünzug
-  landschaftsprägende Baumreihen
Wald / sehr dichter Baumbestand
-  sonstiger Baumbestand
-  wichtige Fuß- und Radwege
-  Radverbindungen
-  Trampelpfade
-  Verknüpfungspotenzial durch bereits hergestellte Heimgartenstraße
-  Wasserturm
-  Umgriff Planungsgebiet
-  Gemarkungsgrenze

Abb. 14: Qualitäten und Potenziale



3.2 Defizite und Konflikte

In Abbildung 15 sind die Defizite und Konflikte für beide Teilbereiche dargestellt. Die S-Bahntrasse und gleichzeitig die Trasse der Regionalbahnverbindung München-Rosenheim stellt eine klare Barriere dar. Diese kann nur an bestimmten Punkten überwunden werden, wodurch eine räumliche Trennung der Siedlungsgebiete gebildet wird. Darüber hinaus besteht durch den Zugverkehr eine hohe Lärmbelastung der angrenzenden Gebiete, von der beide Planungsgebiete betroffen sind. Weitere Lärmbelastungen gehen durch den Gewerbelärm des Rappenwegs sowie von dem Verkehrslärm der Bahnstr./Schneiderhofstr. aus. Dieser wird durch die LKWs des Kieswerks zusätzlich verstärkt. Dadurch sind die Anwohner von Gronsdorf-Kolonie nördlich der Bahntrasse sowie südlich der S-Bahntrasse die Anwohner der Bahnstraße besonders betroffen.

Des Weiteren besteht ein Nutzungskonflikt zwischen dem Gewerbegebiet am Rappenweg und dem angrenzenden Wohngebiet. Da das Wohngebiet von Gronsdorf-Kolonie von den beiden Planungsgebieten flankiert wird und in seinem Charakter erhalten werden soll, gilt es bei künftigen Entwicklungen beider Gebiete besondere Rücksicht darauf zu nehmen.

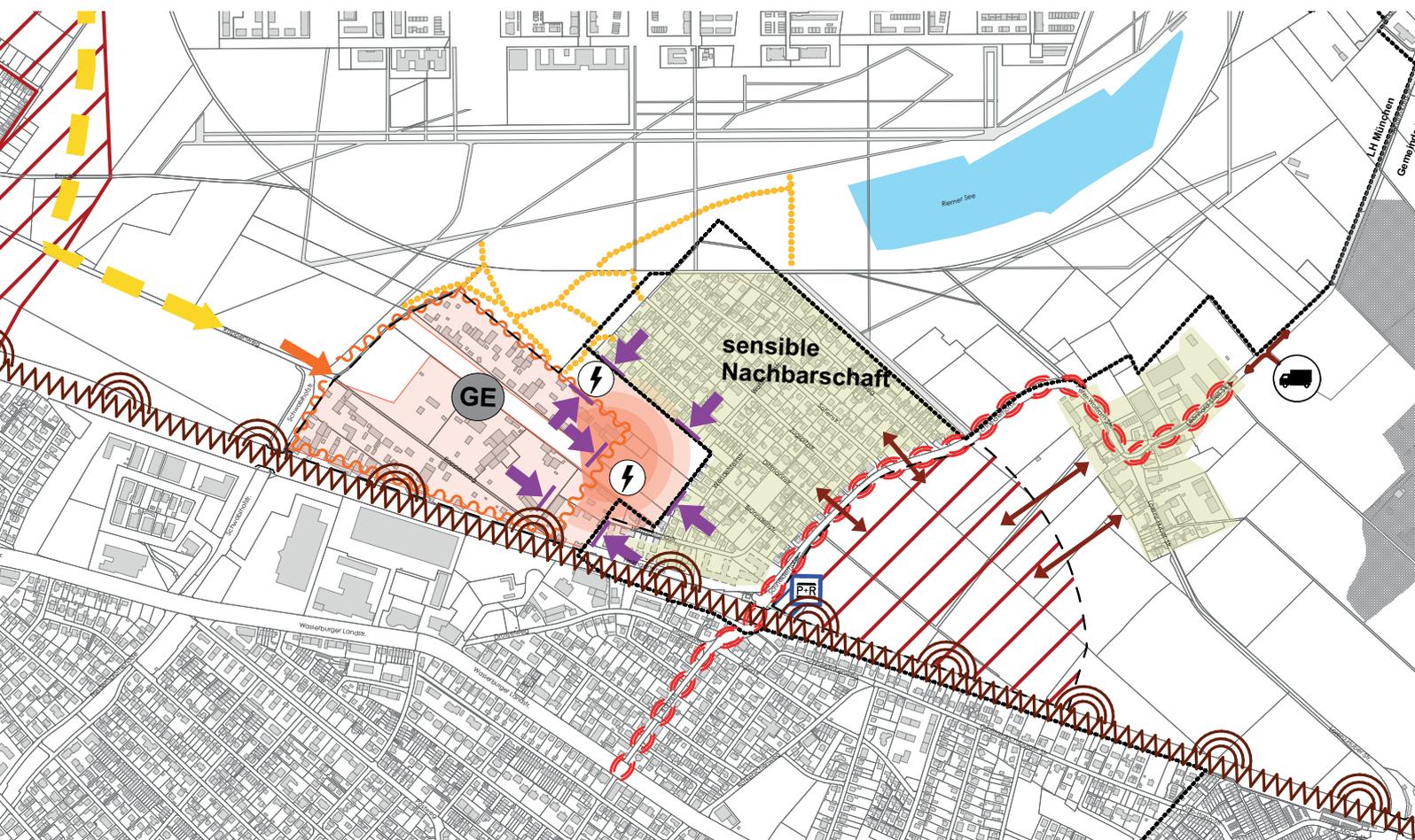
Obwohl das Gebiet am Rappenweg sowie Gronsdorf-Kolonie räumliche Nachbarn sind, besteht derzeit keine ausgebaute Verbindung zwischen diesen Gebieten. Dies stellt sich hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs problematisch dar. Dadurch wird die aktuelle Insellage des Rappenwegs verdeutlicht. Derzeit ist der Rappenweg ausschließlich über die Schwablhofstraße erschlossen.

Basierend auf den Erkenntnissen der Ortsbegehung kann festgehalten werden, dass innerhalb des Planungsgebiets am Rappenweg diverse funktionale und gestalterische Defizite bestehen und es grundsätzlich an qualitativen Aufenthaltsbereichen fehlt.

Letztlich werden die verkehrlichen Auswirkungen in einer eigenen Beschlussvorlage des Mobilitätsreferates noch im Frühjahr 2021 dem Stadtrat dargestellt und zur Entscheidung vorgelegt. Es ist aber anzunehmen, dass sich verkehrliche Konflikte im Umfeld der Planungsmaßnahmen aufgrund der höheren Belastung weiter verschärfen werden.

- Gewerbelärm
- Verkehrslärm Straße
- Verkehrslärm Bahn
- Trennwirkung Bahntrasse
- Nutzungskonflikt
- Sensible Nachbarschaft
- Entwicklungsdruck
- Zukünftige Entwicklungen vs. schützenswerte Nachbarschaften
- Trampelpfade
- Fehlende Verbindung
- Einseitige Erschließung Rappenweg
- Isolierte Lage
- LKW-Verkehr
- Landschaftliche Beeinträchtigung durch Kieswerk
- funktionale und gestalterische Defizite
- Auswirkungen Verkehr ?
- P+R + zukünftige Entwicklung? (MVV-Reform)
- Umgriff Planungsgebiet
- Gemarkungsgrenze

Abb. 15: Defizite und Konflikte



3.3 Ziele

Wie bereits beschrieben erfolgt die Erarbeitung der Ziele sowie der Konzeptvarianten ohne Kenntnis über Details der Altlasten auf dem Areal sowie ohne Kenntnis der parallel laufenden Planungen zum Gebiet am Rappenweg. Aus diesem Grund wird dies in der Erarbeitung der Konzeptvarianten nicht berücksichtigt.

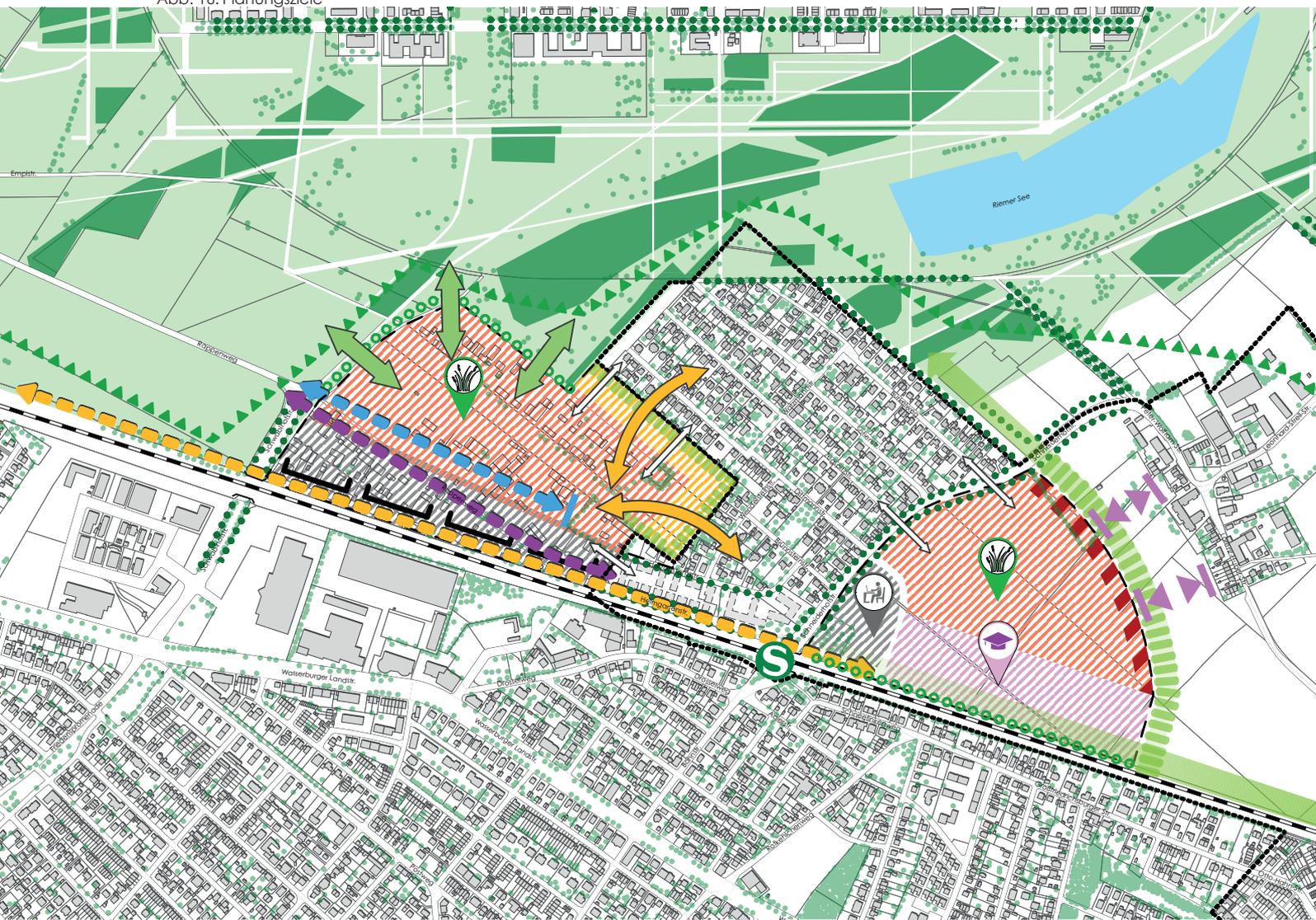
Im Rahmen der Abstimmungstermine mit den Projektbeteiligten wurden folgende Ziele diskutiert und im Planungsprozess weiter ausgearbeitet:

- Das Gewerbegebiet am Rappenweg soll vollständig überplant werden.
- Erste Überlegungen zu Entwicklungen auf dem Gebiet am Rappenweg sehen eine Nutzungsmischung zwischen Wohnen und Gewerbe vor. Unabhängig von der genauen Aufteilung ist es wichtig, den behutsamen Übergang zwischen Wohnen und Gewerbe zu schaffen.
- Die Errichtung des Schulcampus wird als gegeben betrachtet. Ziel des Strukturkonzepts ist es, aufzuzeigen, ob die bisherigen Planungen schlüssig in ein Gesamtkonzept integriert werden können.
- Für die Flächen nördlich des geplanten Schulcampus soll derzeit von einer reinen Wohnnutzung ausgegangen werden.
- Zwischen dem Rappenweg und Gronsdorf-Kolonie soll ebenfalls ein behutsamer und vor allem angemessener Übergang hinsichtlich Höhenentwicklung und Dichte gestaltet werden.
- Das Gebiet am Rappenweg soll stärker an den Riemer-Park angebunden werden. Dies kann ggf. durch kleinteilige Grünzüge sowie einer Durchgrünung des Areals erfolgen.
- Ein Grünkonzept für das Plangebiet am Rappenweg ist notwendig, da die Nähe zu den Grünflächen des Riemer Parks aufgrund der hohen Auslastung des Parks nicht ausreichend ist.
- Im Süden soll im Bereich Rappenweg mit entsprechender Höhenentwicklung auf den Lärm durch die Bahntrasse, in Anlehnung an die Entwicklung an der Heimgartenstraße, reagiert werden.
- Für den Teilbereich 2, auf der Gemarkung Haar, wird eine Ortsrandgestaltung nach Norden und Osten mit Übergang zur Landschaft begrüßt. Eine grüne Verbindung entlang dieses Ortsrands vom Riemer Park zur Grünverbindung entlang der Bahnlinie (gemäß FNP Haar) wird ebenfalls begrüßt.
- Der historische Ortsteil Gronsdorf-Ort soll freigestellt bleiben, ein Zusammenwachsen mit dem Planungsgebiet auf Haarer Gemarkung ist nicht vorgesehen.
- Wie beschrieben soll der Riemer Park langfristig bis an die S-Bahn herangeführt werden. Eine Verlegung des Rappenwegs wäre in diesem Fall denkbar. Es soll in einer Variante eine Führung des Rappenwegs parallel zur Bahnlinie in Verlängerung der Heimgartenstraße dargestellt werden.
- Grundsätzliches Ziel der Entwicklungen auf beiden Planungsgebieten ist die Vernetzung mit den umliegenden Siedlungsräumen.
- Es sollen insgesamt drei Varianten dargestellt werden. Dabei soll berücksichtigt werden, dass es möglicherweise keinen Durchstich des Rappenwegs geben wird.

In Abbildung 16 sind die Planungsziele graphisch dargestellt.

- | | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|---|--|--|--|
|  | Wohnflächen entwickeln |  | Berücksichtigung der Schulstandortentwicklungen |  | Sicherung Naherholungsräume |  | landschaftsprägende Baumreihen sichern | Varianten für die Konzepterstellung
 1. Kein Durchstich Rappenweg
 2. Durchstich Rappenweg
 3. Verlegung Rappenweg |
|  | Strukturierung und Neuordnung des Gewerbegebiets |  | Berücksichtigung der Bürostandortentwicklungen |  | Übergang zur Landschaft |  | Baumreihen ergänzen | |
|  | behutsamer Übergang Wohnen und Gewerbe schaffen |  | Planung mit ausreichend Grünstrukturen |  | Vernetzung mit angrenzenden Landschaftsräumen |  | Wald / sehr dichter Baumbestand | |
|  | Bebauung "Pufferzone" möglich, Entwicklung verschiedener Varianten |  | Reaktion auf Lärm durch Bahn |  | Ergänzung von übergeordneten Grünbeziehungen |  | Baumbestand |  S-Bahntrasse
 Gemarkungsgrenze
 Umgriff Planungsgebiet |
|  | Ortsrand gestalten |  | Reaktion auf Nachbarschaft, auch hinsichtlich der Höhenentwicklung |  | Berücksichtigung des reg. Grünzugs |  | S-Bahnhaltestelle | |
|  | Ortsrand gestalten |  | Vernetzung mit den umliegenden Siedlungsräumen |  | Kein Zusammenwachsen mit Gronsdorf-Ort | | | |

Abb. 16: Planungsziele



Konzeptvarianten

4

Für das Strukturkonzept wurden zunächst drei Konzeptvarianten erarbeitet, die sich insbesondere hinsichtlich der Erschließung unterscheiden. Dabei wurde eine Variante ohne Durchstich, eine mit Durchstich sowie eine Verlegung des Rappenwegs untersucht. Auf Grund aktueller Entwicklungen ist ein Durchstich des Rappenwegs zur Heimgartenstraße in nächster Zeit jedoch nicht zu realisieren. Darüber hinaus haben sich einige Rahmenbedingungen verändert, die insbesondere das städtische Grundstück (Teilbereich 2) betreffen. Aus diesen Gründen variieren die Umgriffe der Konzeptvarianten für den Teilbereich 2 und entsprechen daher nicht dem dargestellten Umgriff in der Bestandsaufnahme und -analyse.

Ergebnis des parallel erarbeiteten Verkehrsgutachtens ist, dass das Gebiet am Rappenweg nur entwickelt werden kann, wenn eine zweite Erschließung gesichert ist (vgl. Kap. 2.8). Folglich ist eine Entwicklung dieses Gebiets allein auf Basis des bestehenden Anschlusses an den Rappenweg nicht realisierbar. Da eine Verlängerung bzw. ein Durchstich des Rappenwegs allerdings von dem Grundstückserwerb des Schlüsselgrundstücks abhängig ist, wird in allen Varianten eine mögliche Verlängerung des Rappenwegs zur Heimgarten Straße gestrichelt dargestellt.

Die Konzeptvarianten wurden entsprechend auf die folgenden drei Varianten angepasst:

Variante 1: Minimalvariante, ohne zusätzliche Wohnbebauung nördlich des Schulcampus auf Gemarkung Haar

Variante 2: Mittlere Variante mit Wohnbebauung, aber nur auf den Flächen der LHM

Variante 3: Maximalvariante mit Wohnbebauung für den viertelkreisförmigen Planungsumgriff.

4.1 Variante 1

Teilbereich 1, am Rappenweg

In der Variante 1 (siehe Abbildung 17) ist eine Entwicklung primär auf dem Teilbereich um den Rappenweg vorgesehen. Dabei wird das Gebiet grundsätzlich in Wohnen im Norden und Gewerbe im Süden gegliedert. Die überschlägige Fläche für Wohnen beträgt für das Gebiet am Rappenweg ca. 108.400 m², während der Anteil für Gewerbeflächen bei ca. 47.200 m² liegt. Für Verkehr sind ca. 17.300 m² Fläche vorgesehen. Zur Entwicklung von öffentlicher Grünfläche stehen ca. 63.100 m² zur Verfügung.

Die Erschließung erfolgt weiterhin über den bestehenden Rappenweg. Dieser teilt sich im Gebiet und zweigt in nördliche und südliche Richtung ab. Nach dem Prinzip einer Ringerschließung laufen die Straßen im östlichen Bereich wieder zusammen. Dabei haben die Erschließungsstraßen unterschiedliche Dimensionen: Die Straße durch das Wohngebiet ist deutlich schmaler, als die südliche, parallel zur S-Bahnlinie verlaufende Straße durch das Gewerbegebiet. Grundsätzlich wäre in dieser Variante eine zweite Erschließung in Form einer Anbindung an die Heimgartenstraße denkbar (gestrichelte Darstellung), um eine Verbindungsstraße zwischen dem Gewerbegebiet am Rappenweg und dem Planungsgebiet in Gronsdorf (Teilbereich 2, städtisches Grundstück), als sogenannte Verlängerung des Rappenwegs, herzustellen. Auf diese Weise wäre es möglich, eine intensive Vernetzung der beiden Teilbereiche auch für den Fuß- und Radverkehr zu erzielen.

Mit dieser Nutzungsgliederung wird das Ziel verfolgt, durch die gewerbliche Bebauung im Süden die Immissionen der Bahntrasse zum Schutze des Wohngebiets abzufangen bzw. zu reduzieren.

In der Mitte des Planungsgebiets ist ein großzügig angelegter Grünzug vorgesehen, der sich in Richtung Riemer-Park trichterförmig öffnet und die nördliche Kante der bereits vorhandenen Grünstrukturen aufgreift. Damit wird das Gebiet in einen westlichen und östlichen Bereich unterteilt. In diesem Grünzug ist eine hochwertige Gestaltung von Parkanlagen mit qualitätsvollen Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Fuß- und Radwegen vorgesehen, die an den Landschaftsraum anbinden. Im südöstlichen Bereich wird die Herzogstandstraße durch eine untergeordnete Grünverbindung mit einem Fuß- und

Radweg optisch verlängert und mündet weiter westlich in den übergeordneten Grünzug. Zur Erschließung innerhalb des Wohngebiets sind zusätzliche Fuß- und Radwegeverbindungen vorgesehen, wodurch an den angrenzenden Naherholungsraum angeknüpft werden kann.

Im Westen des Planungsgebiets wird die im FNP dargestellte übergeordnete Grünbeziehung aufgegriffen. Hier ist ein dünner Grünstreifen als Übergang zur Landschaft vorgesehen.

Auf Wunsch der Gemeinde Haar wurde der Abstand zwischen der geplanten Wohnnutzung auf dem Gebiet am Rappenweg entsprechend dem heute bestehenden Abstand in alle Varianten übernommen. Dies entspricht der aktuellen Darstellung der Flächen für Kleingärten im FNP München (Stand August 2020). Diese existieren derzeit in dieser Form allerdings nicht, sondern werden aktuell landwirtschaftlich genutzt (siehe Abbildung 11, S. 20). Dadurch soll gewährleistet bleiben, dass Gronsdorf auch weiterhin als eigenständiger Ortsteil mit seiner identitätsstiftenden dörflichen Gemeinschaft erkennbar bleibt.

Zur Gewährleistung eines angemessenen Übergangs in Richtung Gronsdorf, wird darüber hinaus auf die bestehenden Gebäudehöhen des Ortsteils reagiert. Demnach ist im Plangebiet ein niedriger Geschosswohnungsbau mit II – III Geschossen angedacht, der nach innen leicht III – IV Geschossen höher wird.

Abschließend ist anzumerken, dass die verkehrliche Machbarkeit dieser Variante nachgewiesen ist.

Teilbereich 2. städtisches Grundstück

In der Minimalvariante ist auf den Flächen nördlich des Schulcampus keine weitere Entwicklung vorgesehen.

- Wohngebiete
- pot. Wohnflächenerweiterung
- Dorfgebiet
- Gemeinbedarf
- Sondergebiet

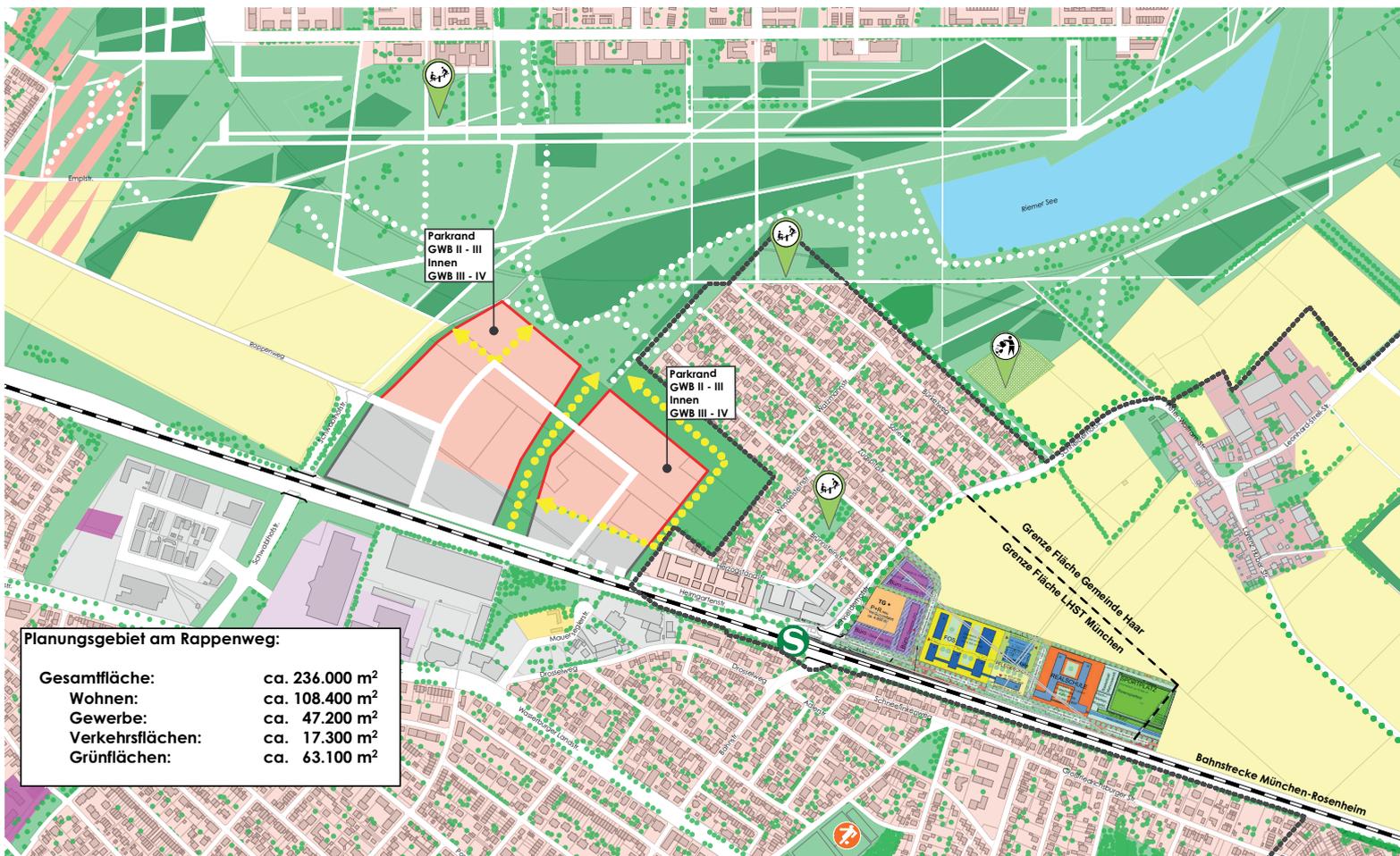
- Bestehendes Gewerbegebiet
- pot. Gewerbegebiet
- Kiesabbau
- Ver- und Entsorgungsfächen
- Schrebergärten / Gartenanlage
- landwirtschaftlich genutzte Fläche
- öffentliches Grün / Parkanlagen
- pot. Grün- und Freiflächen
- Übergang zur Landschaft
- Gewässer

- Wald / dichter Baumbestand
- Baumbestand
- vorhandene Trampelpfade
- pot. Fuß- und Radwege
- geplante Entwicklung, 5. Bauabschnitt Messestadt

- Sportanlagen
- Spielplatz
- zweite Erschließungsmöglichkeit

- S-Bahnhaltestelle
- S-Bahntrasse
- Gemarkungsgrenze
- Abgrenzung
- Eigentumsverhältnisse

Abb. 17: Variante 1



4.2 Variante 2

Teilbereich 1, am Rappenweg

Vor dem Hintergrund, dass der Riemer-Park langfristig bis an die S-Bahntrasse verlängert werden soll, wurde die Variante 2 mit Verlegung des Rappenwegs ausgearbeitet (siehe Abbildung 18). Die neue Straße des Rappenwegs verläuft im Planungsgebiet parallel zur S-Bahntrasse. Über den „neuen Rappenweg“ zweigen insgesamt zwei Straßen nach Norden in das Planungsgebiet ab. Die erste Abzweigung stellt im Westen eine Verbindung mit der Schwablhofstraße her, die zweite Abzweigung erfolgt weiter östlich. Nördlich der Gewerbeflächen verläuft eine Straße, von der aus die beiden Wohngebiete als Stichstraßen erschlossen werden. Wie in Variante 1 ist es auch im Konzept der Variante 2 möglich den Rappenweg zu verlängern und somit eine Verbindungsstraße zu dem Planungsgebiet in Gronsdorf (Teilbereich 2, städtisches Grundstück) herzustellen. Im Zusammenhang damit wird eine intensive Vernetzung der beiden Teilbereiche für Fuß- und Radverkehr angestrebt. Da ein Durchstich zur Heimgartenstraße von dem Grundstückserwerb des Schlüsselgrundstücks abhängt, soll alternativ eine Erschließung über eine Unterführung der Bahn Richtung Mauerseglerstraße geprüft werden. Es ist anzumerken, dass diese Prüfung jedoch nicht Teil des vorliegenden ISK ist und diese Planungsüberlegung daher lediglich als alternative Erschließungsvariante dargestellt wird.

Orientiert an dem Schwung des nördlichen Grünzugs sowie der Straßenführung im südlichen Bereich von Gronsdorf-Kolonie ist auch die Führung der Erschließungsstraßen der nördlichen Wohngebiete leicht geschwungen. Diese enden in den Wohngebieten mit einem Wendehammer. Damit werden insgesamt nur wenige Flächen für Verkehr benötigt und überdies größere Baubereiche generiert. Die Fläche für Wohnen beträgt in dieser Variante ca. 88.600 m².

Die Fläche für Gewerbe umfasst ca. 52.200 m² und ist, wie in der bereits vorgestellten Variante 1, im Süden entlang der Bahntrasse vorgesehen. Damit sollen sie als Lärmschutz die Immissionen der Bahnanlagen abschirmen. Nördlich der Gewerbeflächen verläuft eine zusätzliche Straße, über die die Wohngebiete in nördlicher Richtung erschlossen werden.

Durch einen großzügigen Grünzug von Westen nach Süd-Osten werden die vorgesehenen Nutzungen Wohnen und Gewerbe räumlich voneinander getrennt. Damit hat der Grünstreifen auch die Funktion einen Abstand, z. B. zwischen Wohnen und Gewerbe, im Planungsgebiet herzustellen und damit Nutzungskonflikte zu minimieren. Darüber hinaus soll der Grünzug hochwertig und parkähnlich gestaltet werden, sodass er eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Nach Norden ist eine Abzweigung des Grünzugs vorgesehen, der, wie in Variante 1, die natürliche Raumkante des Geländes aufgreift. Im Vergleich zu Variante 1 ist der nach Norden verlaufende Grünzug in seiner Dimension geringer ausgeprägt und verläuft geschwungen. Der Abstand bzw. Übergang zur Wohnbebauung von Gronsdorf ist, wie bereits in Variante 1 beschrieben, als breiter Grünstreifen vorgesehen, der im südlichen Grenzbereich schmaler wird. Damit ziehen sich die Grünstrukturen durch die geplanten Wohnflächen und verbinden das Gebiet am Rappenweg mit dem angrenzenden Landschaftsraum. Insgesamt betragen die Grünflächen somit ca. 72.700 m².

Besonders in den Grünflächen, aber auch innerhalb der Wohngebiete, sind Fuß- und Radwegeverbindungen vorgesehen. Über diese wird der angrenzende Naherholungsraum für die zukünftigen Bewohner zugänglich und erlebbar gemacht.

Für das Planungsgebiet ist eine Bebauung mit Geschosswohnungsbau mit II – III Geschossen in den Wohngebieten vorgesehen. Im südlich gelegenen Wohngebiet ist eine Höhe von III – IV Geschossen vorgesehen, die sich an der neuen Bebauung an der Heimgartenstraße orientiert.

Im Westen des Planungsgebiets wird auch in dieser Variante die im FNP dargestellten „übergeordnete Grünbeziehung“ aufgegriffen, jedoch nur westlich der Gewerbegebietsflächen. In diesem Bereich ist ein dünner Grünstreifen vorgesehen, während die nördlichen Wohngebiete „direkt“ an den Riemer Park anschließen.

Teilbereich 2, städtisches Grundstück

Für das städtische Grundstück auf Haarer Gemarkung ist nördlich des Schulcampus die Nutzung Wohnen vorgesehen. In dieser Variante 2 ist eine Entwicklung ausschließlich auf den Flurstücken der LHM geplant. Daraus ergibt sich ein eckiger Zuschnitt des Teilbereichs zwei. Dadurch entstehen kleinere Wohnflächen mit ca. 43.000 m² Fläche, die eine kleinteiligere Bebauung aufgrund ihrer Lage am Siedlungsrand erfordern.

Erschlossen wird das Gebiet über eine zentrale Straße, die östlich der Schneiderhofstraße eine Verlängerung der Zugspitzstraße bildet und im Süden an die im Konzept des Schulcampus vorgesehene Straße anknüpft.

Der Schulcampus und das Wohngebiet sind durch einen schmalen Grünstreifen voneinander getrennt, der im Westen sowie Osten in eine etwas größere Grünfläche mündet. Diese Bereiche sind als qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche für die zukünftigen Bewohner des Gebiets vorgesehen und umfassen eine Fläche von ca. 11.000 m².

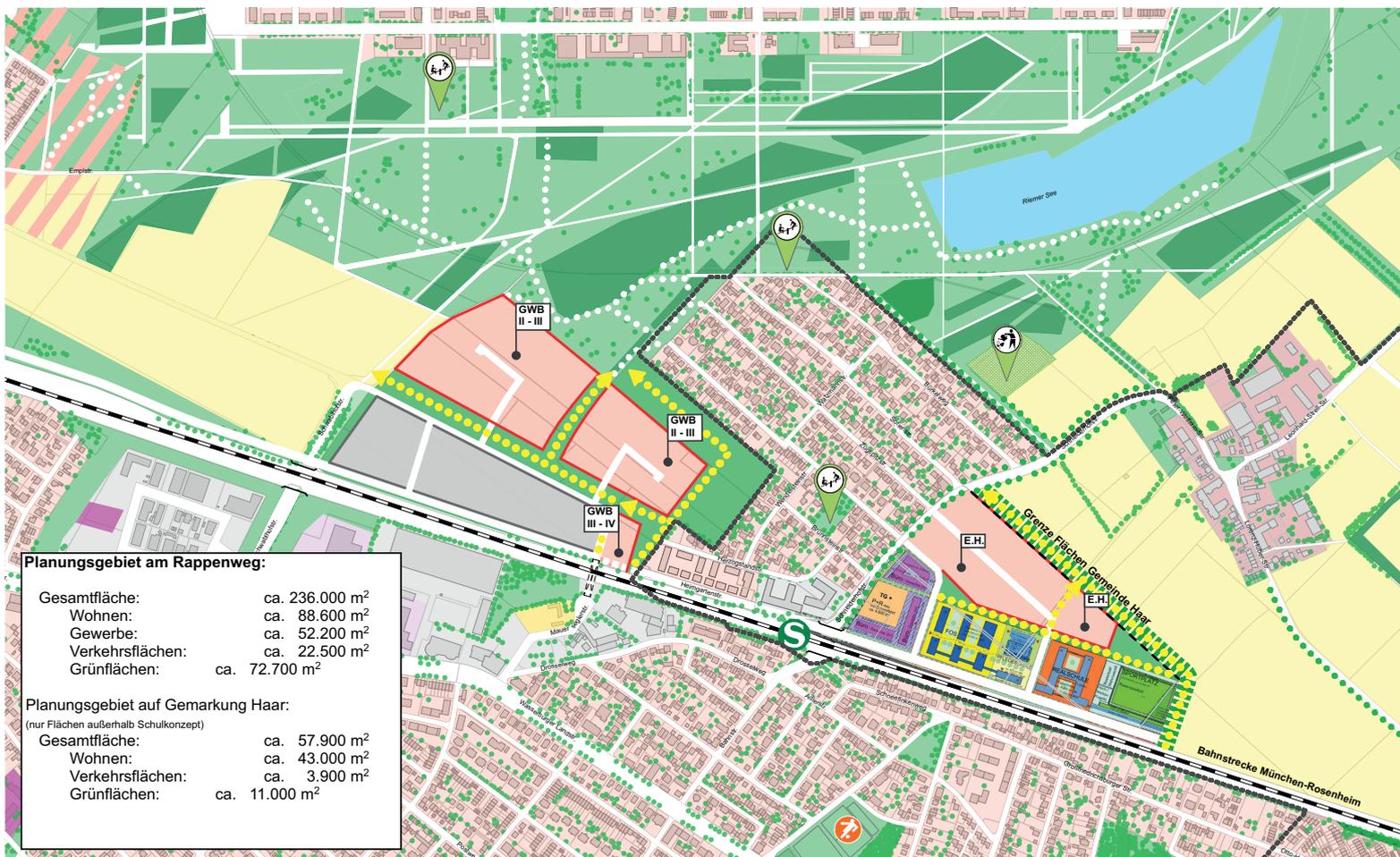
Am Rand des Planungsgebiets bewirkt eine Randeingrünung einen sanften Übergang zur Landschaft. In diesem Bereich sind Fuß- und Radwegeverbindungen vorgesehen, die sich in der Ausgestaltung an der Randeingrünung des Haarer Stadtteils Egfling orientieren sollen.

Für die Bebauung ist eine kleinteilige Struktur vorgesehen. Diese soll ausschließlich in Form von Einfamilienhäusern mit einer maximalen Höhe von II + D Geschossen erfolgen. Damit fügt sich der neue Ortsteil optisch in die städtebauliche Struktur der Umgebung sowie an den Ortsteil Gronsdorf-Kolonie ein, sodass auch hier die Identität des gesamten Gebiets gewahrt bleibt.

Die verkehrliche Machbarkeit dieser Konzeptvariante ist nachgewiesen.



Abb. 18: Variante 2



Planungsgebiet am Rappenweg:	
Gesamtfläche:	ca. 236.000 m ²
Wohnen:	ca. 88.600 m ²
Gewerbe:	ca. 52.200 m ²
Verkehrsflächen:	ca. 22.500 m ²
Grünflächen:	ca. 72.700 m ²
Planungsgebiet auf Gemarkung Haar:	
<small>(nur Flächen außerhalb Schulkonzept)</small>	
Gesamtfläche:	ca. 57.900 m ²
Wohnen:	ca. 43.000 m ²
Verkehrsflächen:	ca. 3.900 m ²
Grünflächen:	ca. 11.000 m ²

4.3 Variante 3

Teilbereich 1, am Rappenweg

In Variante 3 wird der Rappenweg im Planungsgebiet in seiner derzeitigen Lage erhalten, der Straßenraum allerdings erweitert, damit Begegnungsverkehr von Schwerverkehr stattfinden kann. Wie in den bereits vorgestellten Varianten erfolgt auch in Variante drei eine grobe Unterteilung des Gebiets in Wohnen im Norden und Gewerbe im Süden. Zur Erschließung der nördlichen Flächen für Wohnen zweigen insgesamt zwei Erschließungsstraßen ab, die in einem Ring zusammenlaufen. Die Verkehrsflächen umfassen insgesamt ca. 14.500 m². Damit ist dies die Variante mit dem geringsten Anteil an verkehrlicher Infrastruktur, im Vergleich zu den anderen Varianten. Grundsätzlich ist in Variante drei ein „Anknüpfen“ an die Heimgartenstraße (gestrichelt dargestellt) möglich, sodass eine Verbindung mit dem zweiten Planungsgebiet auf Gemarkung Haar (Teilbereich 2, städtisches Grundstück) hergestellt werden könnte. Bei Realisierung eines Durchstichs des Rappenwegs über die Heimgartenstraße sind auf dieser straßenbegleitend auch Fuß- und Radwege für eine intensive Vernetzung der beiden Teilbereiche vorgesehen.

Die Wohngebiete umfassen ca. 106.400 m² und werden durch einen Grünzug in ost-westlicher Richtung durchquert. Dieser öffnet sich trichterförmig in Richtung Westen und knüpft im Osten an die Herzogstandstr. an. An dieser Stelle bildet er als autofreie Verlängerung einen Auftakt in das neue Quartier. Darüber hinaus ist der Grünzug auch in dieser Variante mit dem großzügigen Abstandsgrün zu Grons Dorf im nordöstlichen Bereich verbunden. Damit ziehen sich die Grünzüge um die nördlich geplanten Wohnflächen und betragen ca. 57.000 m². Zusätzlich werden diese Grünbereiche über Fuß- und Radwege sowie eine hochwertige Gestaltung der Freiflächen aufgewertet. Wie in den Varianten 1 und 2 sind auch in Variante 3 untergeordnete Fuß- und Radwegeverbindungen durch die Wohnflächen vorgesehen.

Im Vergleich zu Variante 2 wird westlich der Herzogstandstr. bzw. der Heimgartenstr. mit (nicht störendem) Gewerbe angeschlossen, das nördlich durch die Grünverbindung sowie westlich durch die Erschließungsstraße des Wohngebiets begrenzt wird. Westlich dieser Fläche liegt eine größere, zusammenhängende Gewerbefläche. In Summe belaufen sich die Flächen für Gewerbe auf ca. 58.100 m². Im Vergleich zu den anderen Varianten entsteht hier die größte Fläche für Gewerbe.

Im Gegensatz zu den Varianten 1 und 2 erfolgt im Westen keine Randeingrünung des Gebiets. Hier ist angedacht, durch hochwertige Gebäudegestaltungen einen repräsentativen Bereich zu schaffen, der insbesondere aus Richtung Kirchtrudering kommend sichtbar sein soll.

Auch in Variante 3 wird das Abstandsgrün zu Grons Dorf-Kolonie entsprechend der Darstellung im FNP eingehalten, jedoch ist in den Randbereichen bzw. im nördlichen Bereich eine Höhenentwicklung von III – IV Geschossen vorgesehen. Im Inneren des Teilbereichs sind Höhen von IV – V Geschossen angedacht. Dies ist auch für die Gewerbeflächen im südlichen Bereich vorgesehen, um auch in dieser Variante einen Lärmschutz durch die neue Bebauung zu erzielen.

Teilbereich 2, städtisches Grundstück

Für den zweiten Teilbereich ist in dieser Maximalvariante ein viertelkreisförmiger Umgriff vorgesehen. Diese Form ergibt sich daraus, dass die Ortsteile Grons Dorf und Grons Dorf-Kolonie bereits heute bis auf ca. 200 m zusammengerückt sind und dieser Abstand auch zukünftig beibehalten werden bzw. nach Süd-Osten zunehmen soll.

Die Wohnflächen umfassen insgesamt ca. 68.000 m² und werden über zwei Straßen erschlossen. Diese gehen nordwestlich von der Schneiderhofstr. aus und laufen im Süden zusammen. In diesem Bereich entsteht ein kleiner Platz mit ca. 1.500 m², der mit einer hochwertigen Gestaltung als sozialer Treffpunkt bzw. als Quartiersplatz entwickelt werden soll. Im Süden wird an die im Campuskonzept vorgesehene Straße angebunden. In Summe beträgt der Flächenanteil für Verkehr ca. 7.600 m².

In der Mitte des Planungsgebiets verläuft ein Grünzug in Bogenform, der sich in Richtung des neuen Ortsrands öffnet und an bestehende Grünstrukturen sowie einer geplanten Ortsrandeingrünung anknüpft. Darüber hinaus ist zwischen Schulbereich und Wohngebiet eine kleine Grünverbindung vorgesehen, die in östlicher Richtung auf Höhe der Sportanlagen in die Randeingrünung mündet. Insgesamt belaufen sich die Grünflächen in Variante 3 auf ca. 10.000 m².

Die Fuß- und Radverbindungen befinden sich auch in dieser Variante im Wesentlichen auf den geplanten Grünzügen bzw. -verbindungen sowie zwischen Schulcampus und Wohnflächen. Darüber hinaus sind entlang des Ortsrands ebenfalls Fuß- und Radwege geplant, die im Norden an die bestehende Verbindung in den Riemer-Park und im Süden an die vorgesehenen Wege des Schulkonzepts anknüpfen.

Ähnlich wie in der bereits vorgestellten Variante 2, wird am Ortsrand eine kleinteilige Struktur mit Einfamilienhäusern und einer Geschossigkeit von II + D vorgeschlagen. Im inneren Bereich ist in dieser Maximalvariante Geschosswohnungsbau mit maximal III Geschossen, in Richtung der geplanten Büros Geschosswohnungsbau mit II – III Geschossen vorgesehen.

Auch für die Konzeptvariante drei ist die verkehrliche Machbarkeit nachgewiesen.

- Wohngebiete
- pot. Wohnflächenenerweiterung
- Dorfgebiet
- Gemeinbedarf
- Sondergebiet

- Bestehendes Gewerbegebiet
- pot. Gewerbegebiet
- Kiesabbau
- Ver- und Entsorgungsfächen
- Schrebergärten / Gartenanlage

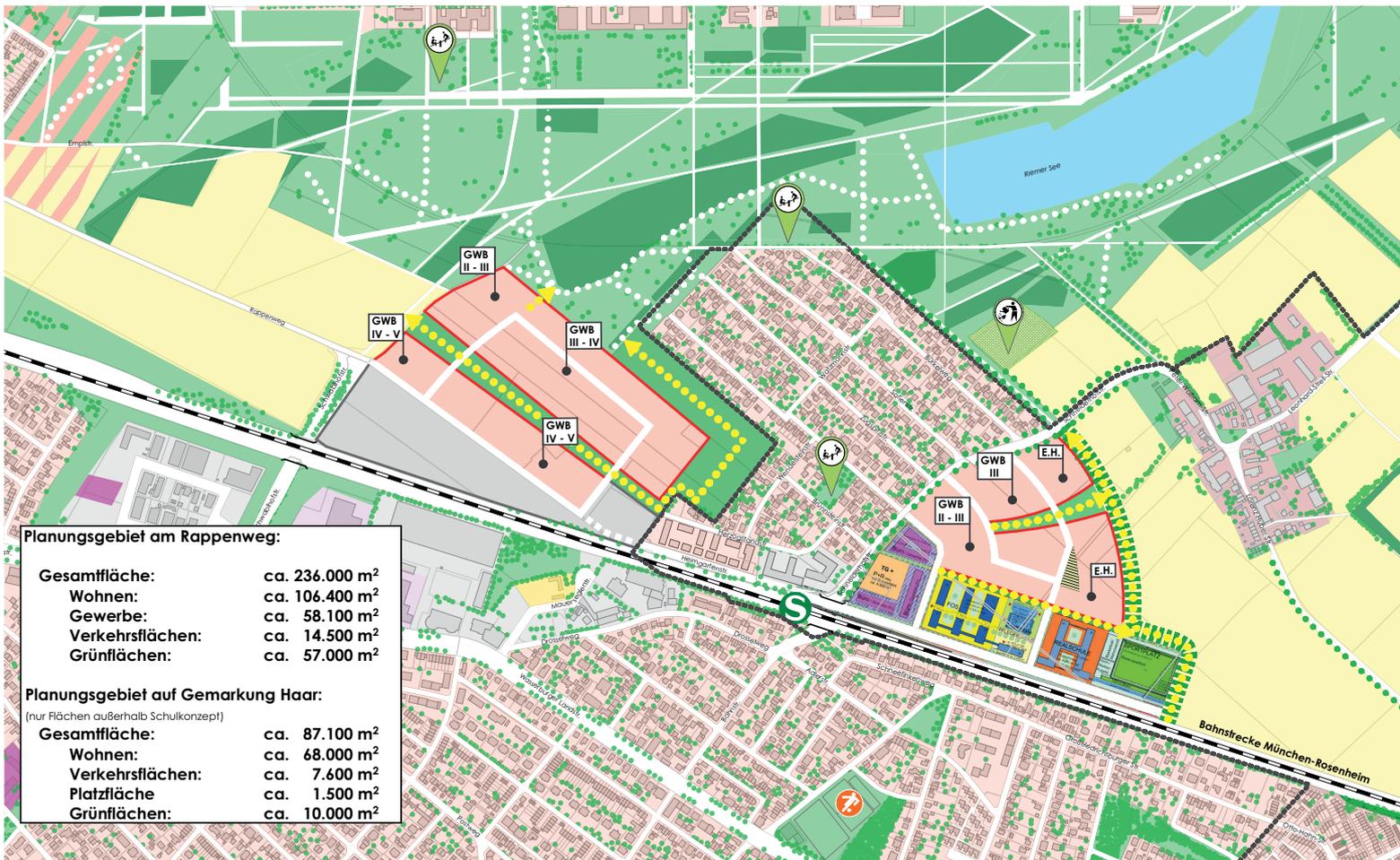
- landwirtschaftlich genutzte Fläche
- öffentliches Grün / Parkanlagen
- pot. Grün- und Freiflächen
- Übergang zur Landschaft
- Gewässer

- Wald / dichter Baumbestand
- Baumbestand
- vorhandene Trampelpfade
- pot. Fuß- und Radwege
- geplante Entwicklung, 5. Bauabschnitt Messestadt

- Sportanlagen
- Spielplatz
- zweite Erschließungsmöglichkeit
- Platz

- S-Bahnhaltestelle
- S-Bahntrasse
- Gemarkungsgrenze

Abb. 19: Variante 3



Fazit

5

Im Rahmen des ISK wurde dahingehend Konsens erzielt, dass sowohl die Gemeinde Haar als auch die Stadt München einer Entwicklung des Planungsgebiets in Gronsdorf (Teilbereich 2, städtisches Grundstück) mit Schulcampus zustimmen. Dies wird auch vom Landkreis München unterstützt, der die Errichtung des Schulcampus auf diesen Flächen befürwortet. Die Entwicklung des Schulcampus hat hohe Dringlichkeit für den Landkreis, um die Situation der überlasteten Schulen im Bestand zu entschärfen.

Aus dem vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung der LH München parallel erarbeiteten Verkehrsgutachten geht hervor, dass der Schulcampus auch ohne eine Verlängerung des Rappenwegs verkehrlich ausreichend erschlossen ist und somit für die Errichtung des Schulcampus ein Durchstich des Rappenwegs keine zwingende Voraussetzung ist. Grundsätzlich wird aber empfohlen bei Entwicklung von zusätzlichen Planungen in Gronsdorf bzw. im Umfeld des Schulcampus auch eine Verlängerung des Rappenwegs herzustellen.

Für das Gebiet am Rappenweg hat die Verkehrsuntersuchung ergeben, dass die Entwicklung des Gebiets nur mit einer zweiten verkehrlichen Erschließung sinnvoll erfolgen kann. Ohne diese zusätzliche Infrastrukturmaßnahme kann die prognostizierte Verkehrsmenge nicht bewältigt werden, da das Planungsgebiet am Rappenweg über den Knotenpunkt Rappenweg/ Schwablhofstr. nicht leistungsfähig an das vorhandene Straßennetz angeschlossen ist. Bei einer Entwicklung ohne zweite Erschließung kann dies, z.B. durch Unfälle oder Baustellen, eine erhöhte Störanfälligkeit des Straßennetzes bewirken und wird außerdem am Knotenpunkt Wasserburger Landstraße/ Schwablhofstraße zu einem nicht auflösbaren Leistungsdefizit führen. In den erarbeiteten Konzeptvarianten wurde die Notwendigkeit einer zweiten Erschließung für den Teilbereich 1 (am Rappenweg) berücksichtigt und dementsprechend in jeder Variante eine grundsätzlich mögliche zweite Erschließung gestrichelt dargestellt. Die gestrichelte Darstellung wurde gewählt, da eine Umsetzbarkeit derzeit nicht sichergestellt ist.

Die hier erarbeiteten Konzeptvarianten und vorgeschlagenen baulichen Strukturen variieren im Wesentlichen hinsichtlich der Erschließung sowie Dichte und sind alle aus städtebaulicher Sicht realisierbar. Darüber hinaus wurden für die im Eigentum der Landeshauptstadt München befindlichen Flächen nördlich des Schulcampus Konzepte erarbeitet, in welcher Form und in welcher städtebaulichen Dichte eine Wohnbauentwicklung geplant werden könnte. Basierend auf den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchung ist die verkehrliche Machbarkeit für alle drei Konzeptvarianten gegeben.

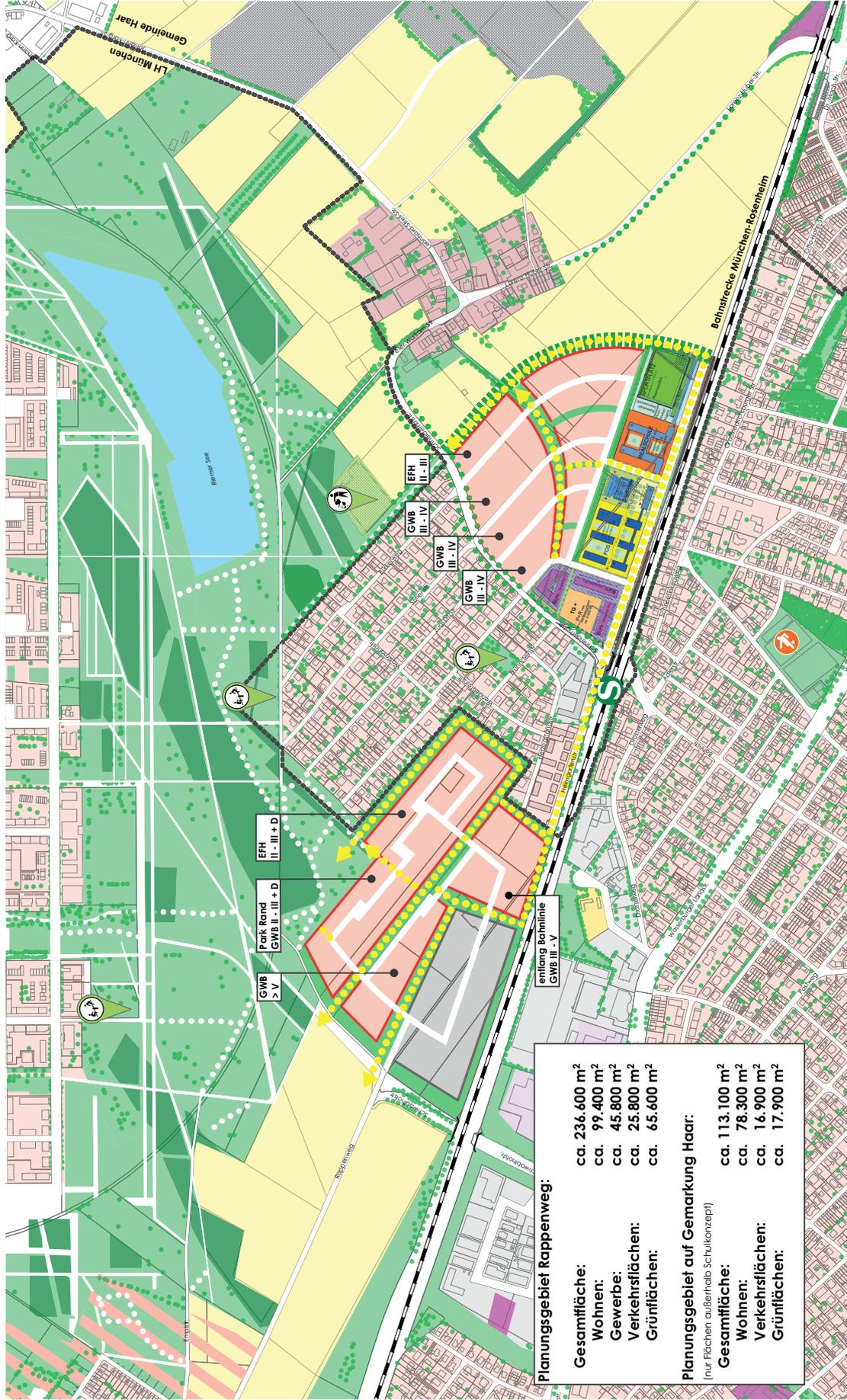
Derzeit scheint eine Entscheidung zu Gunsten einer von beiden Seiten mitgetragenen Vorzugsvariante nicht möglich, da die Interessenlagen noch nicht in beiden kommunalen Gremien festgelegt wurden. Aus diesem Grund wurde in interkommunaler Abstimmung entschieden, das ISK mit dem Aufzeigen der verschiedenen möglichen Konzeptvarianten abzuschließen.

Für die städtebauliche Entwicklung beider Teilbereiche wird empfohlen zuerst auf politischer Ebene eine Entscheidung zu treffen, welche Planungsinhalte zukünftig verfolgt werden sollen und inwieweit kleinere Planungsabschnitte oder Teilbereiche im interkommunalen Konsens geplant werden können. Hier gilt es insbesondere hinsichtlich der städtebaulichen Strukturen und Dichten Konsens zu erzielen und gemeinsam die notwendigen Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung dieser Planungsgebiete zu schaffen. Diese Themen sind im Rahmen des ISKs aktuell nicht abschließend zu lösen.

Als wichtigster nächster Schritt ist für eine sinnvolle Weiterplanung der Flächen am Rappenweg (Teilbereich 1) eine zweite Erschließung des Gebiets zu sichern. Dazu sind z.B. im Rahmen einer Machbarkeitsstudie neben dem Rappenwegdurchstich auch alternative Erschließungsmöglichkeiten zu prüfen, für den Fall, dass das Schlüsselgrundstück für den Durchstich weiterhin nicht zur Verfügung steht. Aufbauend auf einer gesicherten zweiten Erschließung sollte in erneuten interkommunalen Abstimmungen im Rahmen einer offenen Diskussion aller Aspekte und Überlegungen gemeinsam ein Planungskonsens angestrebt werden. Im Anschluss können Detailplanungen zu den beiden Teilbereichen erstellt werden. Bei diesen vertiefenden Planungen sind dann auch die Themen der Niederschlagsbeseitigung bzw. Retentionsflächen, die Funktionen der Bahntrasse im Hinblick auf Biotopvernetzung und Ventilationsbereiche sowie der Artenschutz und Ausgleichsflächen zu prüfen und die Ergebnisse in die Planung einzubringen.

Anlagen

Anlage 1: Untersuchte Varianten, die im Planungsprozess nicht weiter verfolgt wurden



Planungsgebiet Rappenweg:	
Gesamtfläche:	ca. 236.600 m ²
Wohnen:	ca. 99.400 m ²
Gewerbe:	ca. 45.800 m ²
Verkehrsflächen:	ca. 25.800 m ²
Grünflächen:	ca. 65.600 m ²
Planungsgebiet auf Gemarkung Haar: <small>(nur Flächen außerhalb Schulkonzept)</small>	
Gesamtfläche:	ca. 113.100 m ²
Wohnen:	ca. 78.300 m ²
Verkehrsflächen:	ca. 16.900 m ²
Grünflächen:	ca. 17.900 m ²

Konzeptvarianten

Variante I ohne Durchstich Rappenweg

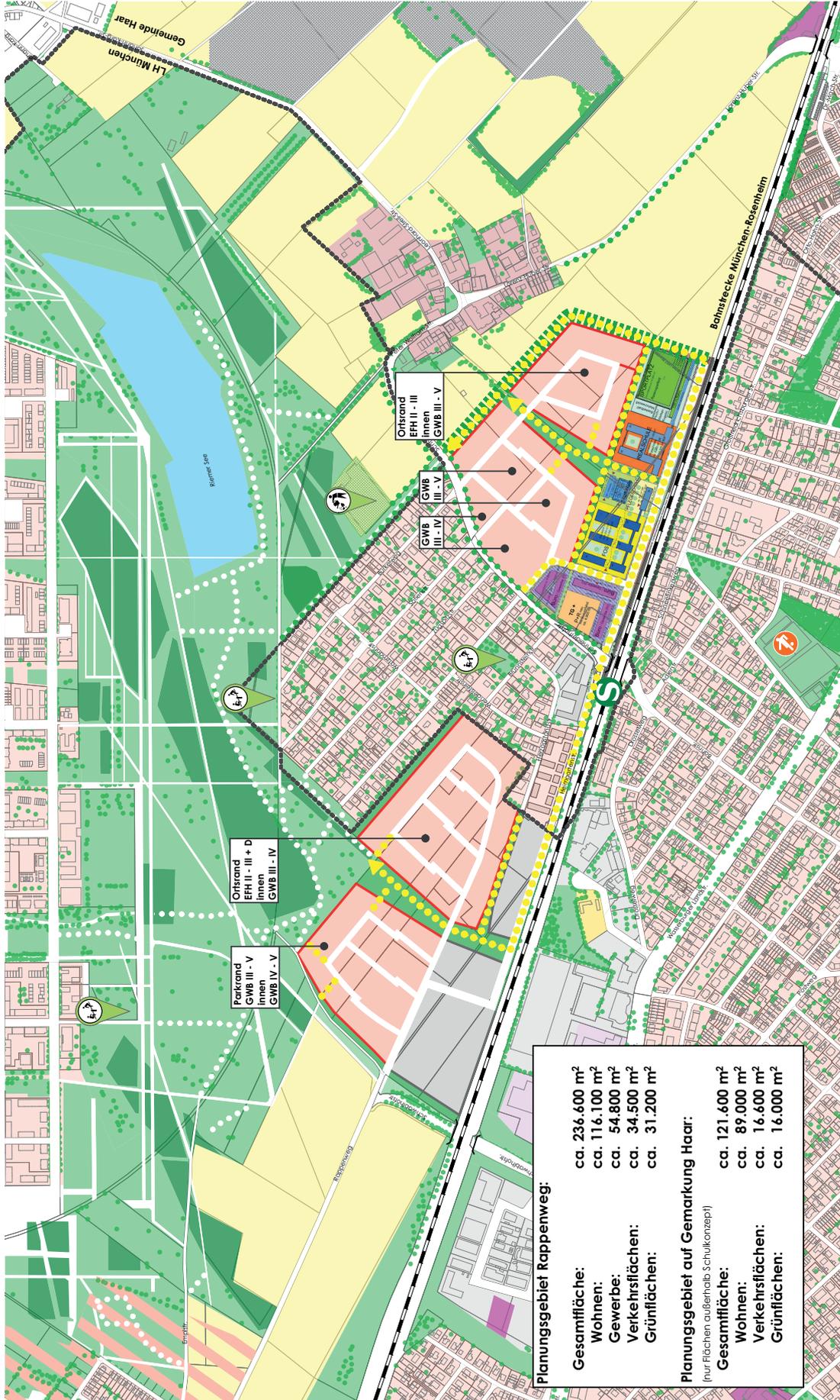
- Wohngebiete
- pot. Wohnflächenverweiterung
- Dorfgebiet
- Gemeindebar
- Sondergebiet
- Bestehendes Gewerbegebiet
- pot. Gewerbegebiet
- Kiesabbau
- Ver- und Entsorgungsflächen
- Schreibergärten / Gartenanlage

Legende:

- landwirtschaftlich genutzte Fläche
- öffentliches Grün / Parkanlagen
- pot. Grün- und Freiflächen
- Übergang zur Landschaft
- Gewässer
- Wald / alchter Baumbestand
- Baumbestand
- vorhandene Trampelpfade
- pot. Fuß- und Radwege
- geplante Entwicklung, 5.
- Baubeschnitt Messestadt
- Sportanlagen
- Spielplatz
- S-Bahnhaltestelle
- S-Bahntrasse
- Umgriff Planungsgebiet
- Gemarkungsgrenze

Interkommunales Strukturkonzept Rappenweg - Gronsdorf

M 1:7.000 (DIN A3) 20.05.2019
D R A G O M I R
STADTPLANUNG



Planungsgebiet Rappenweg:	
Gesamtfäche:	ca. 236.600 m ²
Wohnen:	ca. 116.100 m ²
Gewerbe:	ca. 54.800 m ²
Verkehrsfächen:	ca. 34.500 m ²
Grünflächen:	ca. 31.200 m ²
Planungsgebiet auf Gemarkung Haar:	
<small>[nur Flächen außerhalb Schulkonzept]</small>	
Gesamtfäche:	ca. 121.600 m ²
Wohnen:	ca. 89.000 m ²
Verkehrsfächen:	ca. 16.600 m ²
Grünflächen:	ca. 16.000 m ²

Konzeptvarianten

Variante 2 mit Durchstich Rappenweg

- Legende:**
- Wohngebiete
 - pot. Wohnflächenverweigerung
 - Dorfgebiet
 - Gemeinbedarf
 - Sondergebiet
 - Bestehendes Gewerbegebiet
 - pot. Gewerbegebiet
 - Kleisabbau
 - Ver- und Entsorgungsflächen
 - Schreibergärten / Gartenanlage

- landwirtschaftlich genutzte Fläche
- öffentliches Grün / Parkanlagen
- pot. Grün- und Freiflächen
- Übergang zur Landschaft
- Gewässer
- Wald / alchter Baumbestand
- Baumbestand
- vorhandene Trampelpfade
- pot. Fuß- und Radwege
- geplante Entwicklung, 5.
- Baubeschnitt Messstadt

- Sportanlagen
- Spielplatz

- S-Bahnhaltestelle
- S-Bahntrasse
- Umgreiffl Planungsgebiet
- Gemarkungsgrenze

LHM & HAAR
Interkommunales Strukturkonzept
Rappenweg - Grondorf

