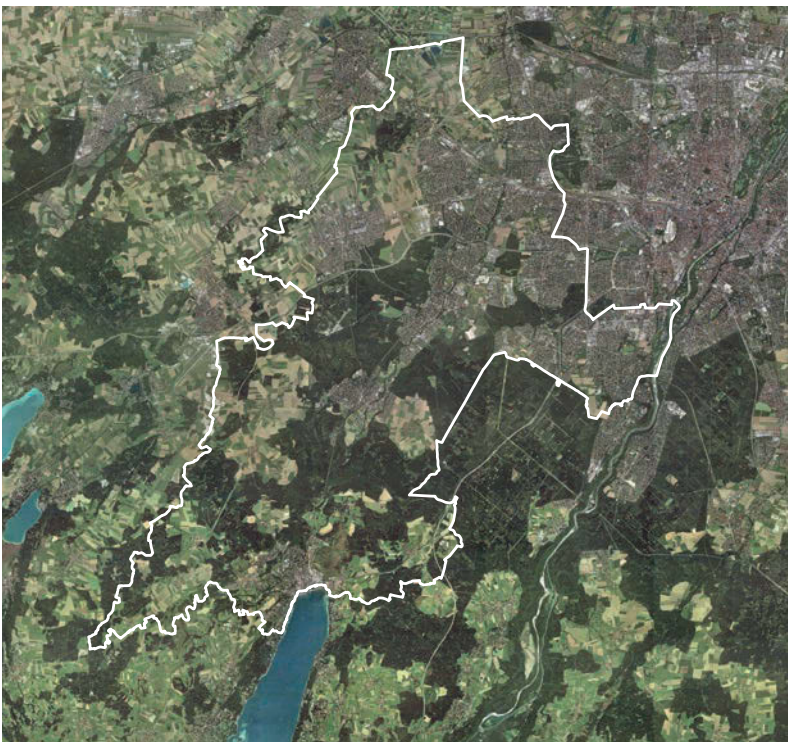


# Raumordnerisches Entwicklungskonzept

## München Südwest

[ROEK München Südwest]

Schlussbericht 2014



**Stadt Germering, Landeshauptstadt München, Stadt Starnberg,  
Gemeinde Gauting, Gemeinde Gräfelfing, Gemeinde Krailling,  
Gemeinde Neuried, Gemeinde Planegg**

**Fördermittelgeber: Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für  
Landesentwicklung und Heimat, Referat 82 Demographie**

**Vergabestelle: Gemeinde Planegg**

**Fachliche Betreuung: PV Äußerer Wirtschaftsraum München**

**Bearbeitung:**

03 Architekten, München

Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner, München

Ernst Basler + Partner AG, Zürich

Lehrstuhl für Entwerfen und Siedlungsentwicklung, TU Darmstadt

Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München



## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Ausgangslage – Erwartungen</b>	<b>7</b>
1.1 Aufgaben-Verständnis	12
1.2 Arbeitsweise und Prozess	13
1.2.1 Zeitplanung und Veranstaltungen – Information und Einbindung	13
1.2.2 Arbeitsweise – Denkweise	18
1.3 Erwartungen und Interessen der Beteiligten	20
1.3.1 Stadt / Siedlung	20
1.3.2 Landschaftsraum / Freiraum / Freizeit	21
1.3.3 Arbeitsplätze / Wirtschaftsstruktur	21
1.3.4 Verkehr	22
1.3.5 Weitere Themen	23
<b>2 Lesart und Raumvorstellung</b>	<b>24</b>
2.1 Lesart	26
2.1.1 Lesart Stadt / Siedlung	26
2.1.2 Lesart Landschaftsraum / Freiraum / Freizeit	28
2.1.3 Lesart Verkehr	30
2.2 Raumvorstellung	34
2.2.1 Raumvorstellung Stadt / Siedlung	34
2.2.2 Raumvorstellung Landschaftsraum / Freiraum / Freizeit	38
2.2.3 Raumvorstellung Verkehr	42
<b>3 Entwicklungsziel ROEK   Raumentwicklungskonzept</b>	<b>44</b>
3.1 Entwicklungsszenarien im Prozess	44
3.1.1 Szenario 1: Stagnation	46
3.1.2 Szenario 2: Urbane Innenentwicklung	47
3.1.3 Szenario 3: Würmtalstadt	48
3.1.4 Szenario 4: Regionale München	49
3.1.5 Vier Szenarien – eine Zukunftsvorstellung	50

3.2 Zukunftsvorstellung ‚Urbane Innenentwicklung‘	51
3.2.1 Zukunftsvorstellung Wohnen und Siedlung	52
3.2.2 Zukunftsvorstellung Öffentlicher Raum	54
3.2.3 Zukunftsvorstellung Freizeit und Erholung	56
3.2.4 Zukunftsvorstellung Landschaftsraum	58
3.2.5 Zukunftsvorstellung Wirtschaft und Wissen	60
3.2.6 Zukunftsvorstellung Verkehr	64
3.3 Mittelfristige Entwicklungsziele der Kommunen	76
3.3.1 Gemeinde Gauting	76
3.3.2 Stadt Germering	77
3.3.3 Gemeinde Gräfelfing	78
3.3.4 Gemeinde Krailling	79
3.3.5 Gemeinde Neuried	80
3.3.6 Gemeinde Planegg	81
3.3.7 Stadt Starnberg	82
3.3.8 Landeshauptstadt München	83
<b>4 Normative Einbettung</b>	<b>85</b>
4.1 Landesentwicklungsprogramm (LEP) Vision Bayern 2025	85
4.2 Spiegelung der Zukunftsvorstellung Wohnen und Siedlung an LEP und Regionalplan	85
4.3 Spiegelung der Zukunftsvorstellung Landschaftsraum, Freiraum und Freizeit an LEP und Regionalplan	87
4.4 Spiegelung der Zukunftsvorstellung Verkehr an LEP und Regionalplan	88
<b>5 Einbindung der politischen Gremien und der Öffentlichkeit</b>	<b>90</b>
<b>6 Handlungsfelder und Umsetzungsprozesse</b>	<b>94</b>
6.1 Organisation und Umsetzungsprozesse	94

6.2 Handlungsfelder	99
6.2.1 Handlungsfelder Wohnen und Siedlung	99
6.2.2 Handlungsfelder Öffentlicher Raum	99
6.2.3 Handlungsfelder Freizeit und Erholung	100
6.2.4 Handlungsfelder Landschaftsraum	101
6.2.5 Handlungsfelder Wirtschaft und Wissen	103
6.2.6 Handlungsfelder Verkehr	105
Resümee	108
<b>7 Pläne</b>	<b>111</b>
7.1 Einbindung	111
7.1.1 Einbindung in die Metropolregion München	111
7.1.2 Einbindung in den Regionalplan	113
7.2 Themenpläne	115
7.2.1 Zukunftsvorstellung Wohnen und Siedlung	115
7.2.2 Zukunftsvorstellung Öffentlicher Raum	121
7.2.3 Zukunftsvorstellung Freizeit und Erholung	127
7.2.4 Zukunftsvorstellung Landschaftsraum	133
7.2.5 Zukunftsvorstellung Wirtschaft und Wissen	139
7.2.6 Zukunftsvorstellung Verkehr	145
7.2.7 Zukunftsvorstellung Synthese	151
<b>8 Begriffe</b>	<b>156</b>
<b>9 Verzeichnis wichtiger Grundlagen</b>	<b>158</b>
<b>10 Beteiligte</b>	<b>166</b>
10.1 Auftraggeber	166
10.2 Auftragnehmer	170
Impressum	172



## **1. Ausgangslage – Erwartungen**

Für die Städte Germering, München und Starnberg sowie die Gemeinden Gauting, Gräfelfing, Krailling, Neuried und Planegg – somit für den Raum des Münchener Südwestens – wird ein Raumordnerisches Entwicklungskonzept (ROEK) erstellt. Es soll einerseits die Kommunen darin unterstützen, ihre räumliche Entwicklung stärker als bisher auf der Grundlage von gemeinsam erarbeiteten Zielen, Szenarien und Maßnahmen zu lenken. Andererseits können die Ergebnisse des Konzeptes in Plänen und Verfahren der Landes- und Regionalplanung berücksichtigt werden und dienen damit als Leitlinien für die zukünftige räumliche Entwicklung.

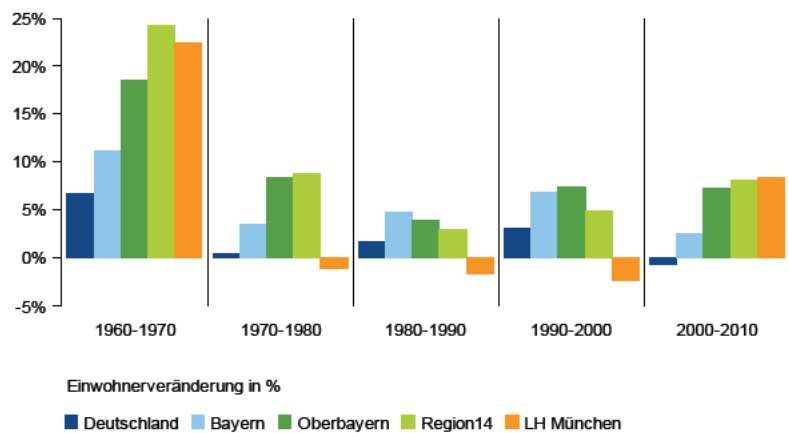
Im Rahmen des ausgeschriebenen Mandats ist es die Aufgabe, ein ROEK gemeinsam mit allen Akteuren inhaltlich zu entwickeln und dabei den notwendigen Prozess der Ziel- und Strategiefindung organisatorisch zu steuern und zu moderieren.

Wesentlich wird neben der Gremien- und Öffentlichkeitsarbeit die konzeptionelle Planungsarbeit sein, die ein Raumordnerisches Entwicklungskonzept generiert, das auch längerfristig Bestand hat und Empfehlungen für den weiteren Prozess gibt.

[A]  
**Ausgangslage**  
**Wohnen und Siedlung**

Einwohnerveränderung in Dekaden 1960 bis 2010 für München und übergeordnete Räume Hauptwohnsitzbevölkerung; Grafik: Referat für Stadtplanung und Bauordnung I/22; Daten: GENESIS-Datenbank

Quelle: Perspektive München | Analysen Demografiebericht München - Teil 1 Analyse und Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030; Herausgeberin: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung I/22; Bearbeitung: Dr. Ilka Kürbis; Stand: November 2012, Seite 8



Die Einwohnerzahl im Untersuchungsraum beträgt rund 365.500 (31.12.2012). Auf die einzelnen Kommunen entfallen:

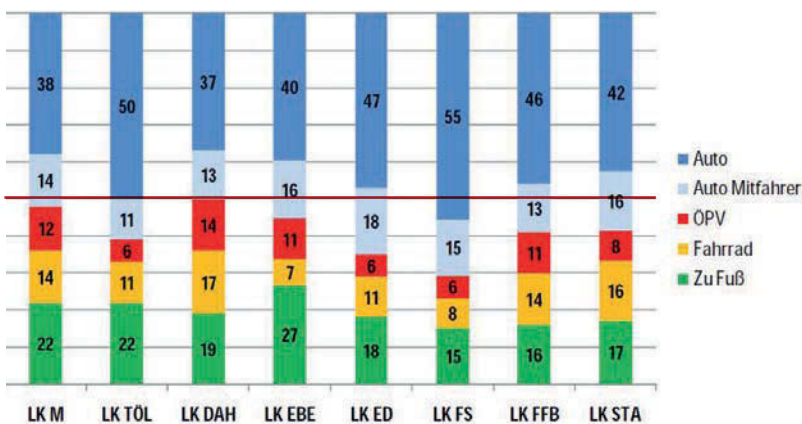
Germering	38.227	10,46 %
München (BA 19, 20, 21, 22)	245.631	67,21 %
Starnberg	22.497	6,16 %
Gauting	19.758	5,41 %
Gräfelfing	13.130	3,59 %
Krailling	7.505	2,05 %
Neuried	8.380	2,29 %
Planegg	10.350	2,83 %
<b>Summe</b>	<b>365.478</b>	<b>100,00 %</b>

Das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik prognostiziert für den Untersuchungsraum (ohne LHM) eine Bevölkerungszunahme von derzeit rd. 120.000 (31.12.2012) auf rd. 124.000 EW (+ 3,3 %) im Jahr 2029.

- Zuverlässig prognostizierbares Wachstum (Bevölkerung, Siedlungsflächen) für den ROEK-Raum / die Region / die Landeshauptstadt München
- Historische Entwicklung des Würmtals in Zusammenhang mit der Bahnlinie nach Starnberg – Tutzing – Weilheim
- Wechselbeziehungen zur Landeshauptstadt München
- Schwierige Lesbarkeit der einzelnen Orte
- Dominanz des motorisierten Individualverkehrs
- niedrige Aufenthaltsqualität der öffentlichen Stadträume, insbesondere im Ortszentrum und Bahnhofsnähe



## [B] Ausgangslage Verkehr



Verkehrsmittelwahl - Vergleich der Verbundlandkreise (Angaben in Prozent)

Quelle: planmobil (2011): Nahverkehrsplan für den Landkreis München. Entwurf Zwischenbericht nach MID (2008), S. 63

	Starnberg		2011 (1989)	Garching 2011 (1992)
	2011	1989		
Einwohner	24.700	+24 % 20.000	21.600	18.000
Fahrten + Wege/Tag	90.000	+8 % 83.000	80.000	62.000
Fahrten + Wege/Einw.	3,65	4,14	3,70 (4,20)	3,42 (4,17)
Fußwege	<b>17 %</b>	17 %	10 % (10 %)	13 % (13 %)
Radfahrten	<b>7 %</b>	13 %	17 % (20 %)	27 % (23 %)
Kfz-Fahrten	<b>67 %</b>	62 %	63 % (58 %)	42 % (53 %)
ÖPNV	<b>9 %</b>	8 %	10 % (12 %)	18 % (11 %)

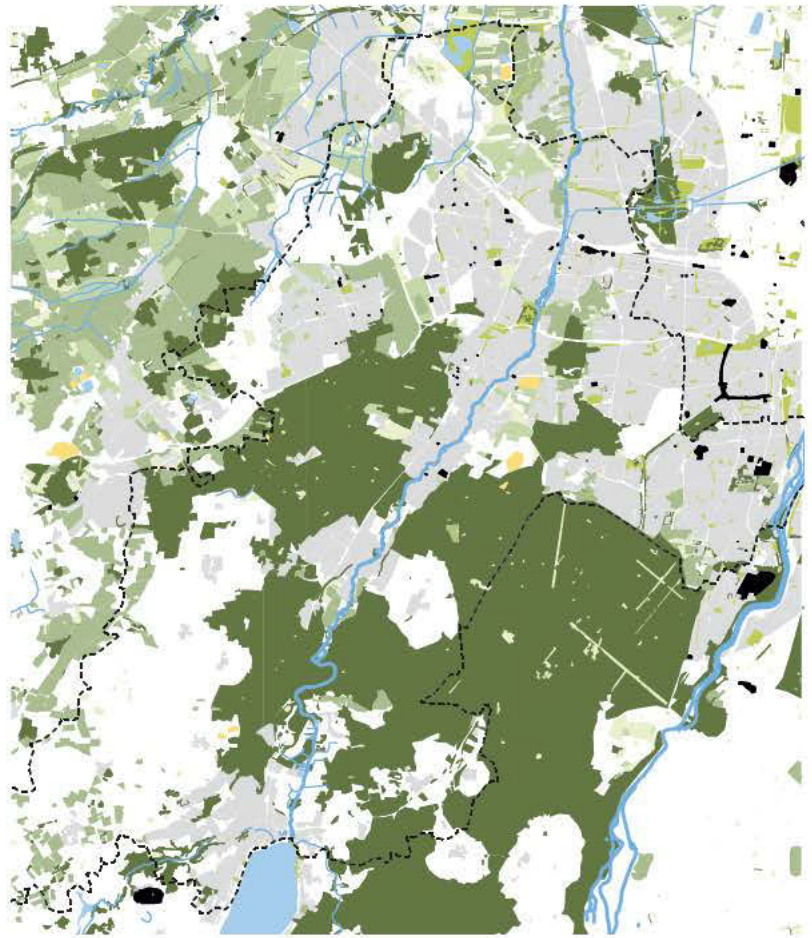
Alle Fahrten und Wege der Einwohner an einem normalen Werktag

Quelle: Kurzak, H. (2011): Mobilität in Starnberg. Haushaltsbefragung 2011 Vergleich mit 1989. (Kurzauszug für Vortrag am 30.04.2012, Seite 4)

Als Ausgangslage festgestellt wurde:

- eine dynamische und stark autoorientierte Entwicklung der Gemeinden in den letzten Jahren
- ein unausgewogenes Verhältnis zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen bewirkt hohen Wegpendleranteil und ungleichmäßige Verkehrsströme
- ein deutlich weniger attraktives Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr sowie Fuß- und Radverkehr als im Straßenverkehr
- der maßgebliche Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist tangential orientiert, es gibt kaum Alternativen im ÖPNV
- ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr in stark belasteten Ortszentren bewirkt Forderung nach Umfahrungslösungen

[C]  
Ausgangslage  
Landschaftsraum, Freiraum  
und Freizeit



### **Raumstruktur**

- Collage aus Primär- und Reliktlandschaften
- Gesamtbild: Strukturreichtum + Vielfalt

### **Historische Entwicklung**

- Siedlungswachstum, Infrastrukturbauten und Strukturwandel
- Ergebnis: Zunehmende Zerteilung der Landschaft, Belastung und abnehmende Quantitäten landschaftlicher Flächen (heute vorrangig landwirtschaftlicher Flächen), Verlust von Sichtbeziehungen

### **Barrieren und Übergänge**

- Schwerpunkt der Verbesserungspotenziale bei Großstrukturen, Bahnlinien und Durchgangsstraßen

### **Schutzgüter**

- Vielfältige Schutzziele, zahlreiche Ausweisungen, breites Spektrum an Festsetzungen zur Landschafts- und Freiraumsicherung

### **Freizeit und Erholung**

- Hohe Dichte an Attraktoren, Freizeitzielen, Erholungsorten
- Einzugsradien überregionaler Erholungsräume und Nahsterholungsräume
- hochfrequentierter Raum

---

## 1.1 Aufgaben-Verständnis

Der Raum des Münchener Südwestens wird – wie die Landeshauptstadt München und die gesamte Region – weiterhin ein zuverlässig prognostizierbares Wachstum an Bevölkerung und Siedlungsflächen erfahren. Die Herausforderungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte sind auf allen Ebenen anspruchsvoll (Siedlung, Verkehr, Freiraum). Es geht um ein gemeinsames Handeln über die kommunalen Grenzen hinaus, um die Probleme zu bewältigen und die sich ergebenden Chancen optimal nutzen zu können.

Das Raumordnerische Entwicklungskonzept (ROEK) stellt dabei den ersten, wichtigen Schritt einer interkommunalen Zusammenarbeit dar, die daran anschließend dauerhaft weitergeführt werden sollte. Dieses Ziel sollte je nach Möglichkeiten zur weiteren Bearbeitung, der Aufgabenfelder, Problemstellungen und auch der Förderungsmodelle konkret im Rahmen der sich ergebenden Handlungsfelder verfolgt und umgesetzt werden.

Die bereits im Vorfeld zum ROEK generierte Gesprächsbereitschaft sollte zum ständigen, selbstverständlichen Dialog wachsen.

Die Aufgabe des Gutachtens war es, neben einer fundierten Bestandsaufnahme zunächst eine ‚Lesart‘ des Raums zu entwickeln. Aus einer dezidierten Problem- und Chancenanalyse heraus sind Ziele abgeleitet und produktiv diskutiert worden. Der Diskurs zur zukünftigen Siedlungsentwicklung mit den entscheidenden Akteuren war ein wesentlicher Punkt, um mögliche Szenarien und Maßnahmen entwerfen bzw. skizzieren und deren Wirkungen im Raum zu ermitteln. Wir haben unsere Aufgabe darin verstanden, diesen Prozess inhaltlich und mit der nötigen Offenheit und Kompetenz zu begleiten, um auf ein solch breit abgestütztes Fundament ein Vorzugsszenario zu erarbeiten, Maßnahmen und Projekte zu benennen und diese in intensiver Rückkoppelung mit den beteiligten Kommunen und Gremien in Ergebnisse, konkrete Vorschläge und Handlungsempfehlungen zu überführen.

---

## 1.2

### Arbeitsweise und Prozess

---

#### 1.2.1

#### Zeitplanung und Veranstaltungen - Information und Einbindung

Die Erarbeitung des Raumordnerischen Entwicklungskonzepts (ROEK) für den Raum der Kommunen im Münchener Südwesten dauerte etwas mehr als ein Jahr. Die Auftragsvergabe und Übermittlung grundlegender Unterlagen erfolgte im Januar 2013.

Der Prozess startete mit einem Kick-Off-Termin am 12.03.2013 im Rathaus Planegg. Dabei äußerten die Kommunen ihre Erwartungen und Interessen. Der Auftragnehmer formulierte eine erste ‚Lesart‘ des Raums München Südwest mit sechs Thesen, die zur Diskussion gestellt wurden.

Am 13.03.2013 wurde eine Pressemitteilung zum Start des ROEKs, durch den Kick-Off-Termin, versendet.

Im Rathaus Krailling fand am 07.05.2013 ein Workshop zu den Zielen des ROEKs statt. Die Auftragnehmer lieferten einen Kurzinput einer ersten Problem- und Chancenanalyse zu Stadtraum und Siedlung, zu Freiraum und Landschaft und zum Verkehr. Anschließend arbeiteten je vier Gruppen (räumlich und thematisch) an vorbereiteten Plänen. Im Mittelpunkt stand die gemeinsame Diskussion zu Zielformulierungen.

Um in den beteiligten Kommunen die politischen Gremien über den Projektstand und die nächsten Schritte in vergleichbarer Weise informieren zu können, wurde am 07.06.2013 eine entsprechende Bekanntgabe in Textform mit ergänzenden Fotos der bisherigen zwei Veranstaltungen im März und Mai 2013 versendet.

Der Workshop ‚Szenarien - im Prozess‘ fand am 01.07.2013 in der Stadthalle Germering statt. Die Gutachter hatten vier unterschiedliche Zukunftsszenarien entwickelt, anhand deren Vor- und Nachteilen eine fundierte Diskussion geführt wurde. Im Ergebnis des Workshops konnte sich gemeinsam in den Kernaussagen auf das Szenario 2 ‚Urbane Innenentwicklung‘ zur Weiterverfolgung festgelegt werden.

Im Rahmen des Workshops ‚Zukunftsvorstellung‘, der am 08.10.2013 im Kulturzentrum UBO 9 in München-Aubing stattfand, wurde das Vorzugsszenario ‚Urbane Innenentwicklung‘ in abgleichender Diskussion mit den Zielformulierungen als hervorgehende ‚Zukunftsvorstellung‘ bestätigt. Gleichzeitig wurden anhand der Pläne in einem gemeinsamen Rundgang Handlungsfelder und Umsetzungsstrategien für die Umsetzung der Zukunftsvorstellung ‚Urbane Innenentwicklung‘ festgelegt.



Ende Januar bis Ende Februar 2014 wurde den Stadt-/Gemeinderäten bzw. Ausschüssen in allen acht am Raumordnerischen Entwicklungskonzept (ROEK) für den Raum München Südwest beteiligten Kommunen der Zwischenstand präsentiert: Stadt Germering, Landeshauptstadt München, Stadt Starnberg, Gemeinde Gauting, Gemeinde Gräfelfing, Gemeinde Krailling, Gemeinde Neuried, Gemeinde Planegg.

Zur begleitenden Information der Presse bzw. Öffentlichkeit zum Arbeitsstand des ROEKs der Kommunen im Münchener Südwesten, wurde mit Datum vom 17.01.2014 eine Pressemitteilung herausgegeben.

Die Ergebnisdiskussion und Einbindung relevanter Vertreter der Öffentlichkeit fand beim Workshop ‚Ergebnisdiskussion mit Öffentlichkeitsbeteiligung‘ am 24.02.2014 im Bürger- und Kulturzentrum ‚bosco‘ in Gauting statt. Zu diesem Zeitpunkt wurde ein gemeinsam entwickelter Stand einer Zukunftsvorstellung vorgestellt, der im Detail und in seinen Handlungsfeldern u.a. unter Einbezug der Anmerkungen und Äußerungen der Bürger und Initiativen, anschließend verfeinert wurde.

Der vorliegende Schlussbericht zum ROEK wurde im März 2014 fertiggestellt.

Die fünf gemeinsamen Veranstaltungen im Arbeitsprozess sind wichtige Meilensteine auf dem Weg zu einem ROEK und auch in die Zukunft wirksamen Konzepten, Stoßrichtungen und Haltungen. Das aktive Mitwirken von fachlichen und politischen Vertretern aller acht beteiligten Kommunen war sehr wichtig und ist bei allen Terminen sehr gut gelungen.

Die Bearbeitung des ROEKs erfolgte in enger, teilweise bilateraler Rückkoppelung mit den Auftraggebern der beteiligten Kommunen, dem Fördermittelgeber (Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat) und dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München.



*Workshop ‚Ziele‘*

*am 07.05.2013 im Rathaus Krailling;  
Begrüßung durch Frau Borst, 1. BM Krailling*

*Foto: 03 Architekten*



*Workshop ‚Szenarien - im Prozess‘*

*am 01.07.2013 in der Stadthalle Germering;  
gemeinsames Durchspielen der jeweiligen  
Szenarien in teilträumlichen Arbeitsgruppen*

*Foto: 03 Architekten*







*Workshop ‚Zukunftsvorstellung‘*

*am 08.10.2013 im Kulturzentrum UBO 9 in  
München-Aubing;  
gemeinsamer Rundgang mit Diskussion*

*Foto: 03 Architekten*



*Workshop ‚Ergebnisdiskussion mit  
Öffentlichkeitsbeteiligung‘*

*am 24.02.2014 im Bürger- und Kulturzentrum  
‚bosco‘ in Gauting*

*Foto: 03 Architekten*

## 1.2.2 Arbeitsweise - Denkweise

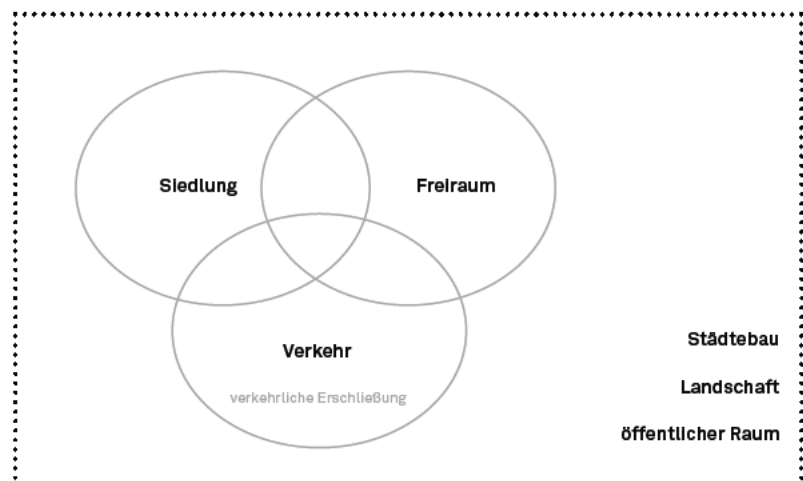
Bei der Entwicklung eines gemeinsamen, räumlichen Konzepts wurden die inhaltlichen Themen, Ziele, Szenarien und Ergebnisse in Etappen in einem interkommunalen Prozess bearbeitet. Als Arbeitsmittel wurden ca. 8-10 Pläne, von der Skizzenform über den gemeinsamen Diskurs hin zu Ergebnisplänen (mit Darstellung ggf. des Stands der Diskussion), verwendet.

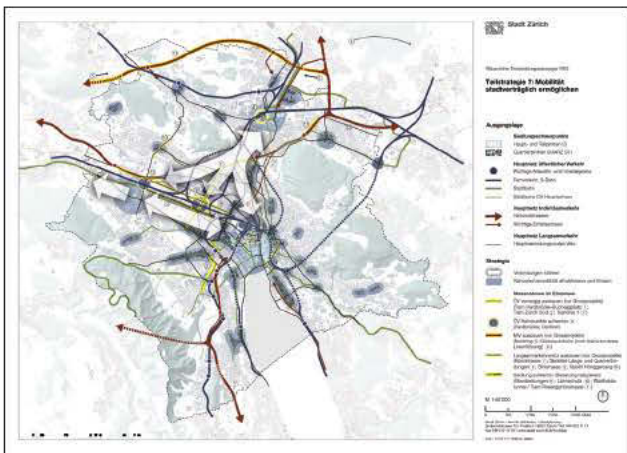
Entscheidend war es, ein gemeinsames, produktives, insbesondere auch interkommunales Arbeiten zu erreichen. Daher wurden die Formate der einzelnen Veranstaltungen entsprechend und gemäß der Anforderungen und des Arbeitsprozesses jeweils möglichst passend justiert.

Die zur Verfügung gestellten Grundlagen dienten dem interdisziplinären Team der Auftragnehmer sozusagen als umfangreiche ‚Bibliothek‘. Das (Detail-)Wissen zum Raum ist bei den beteiligten Kommunen fundiert vorhanden; beides sollte jederzeit im Arbeitsprozess und in den Veranstaltungen – je nach inhaltlicher Relevanz und Interessenslage – abgerufen, eingebracht und genutzt werden.

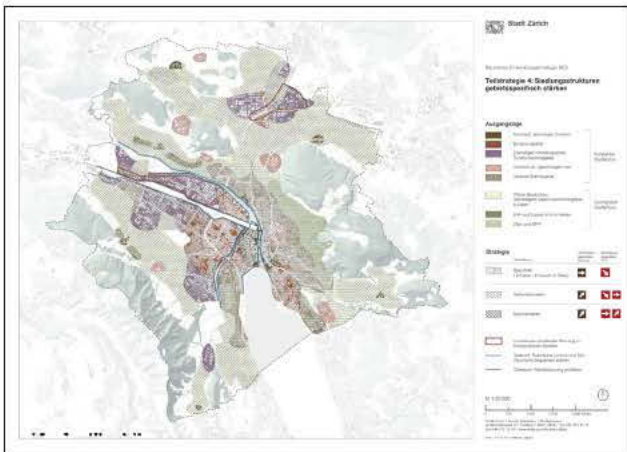
Die Denkweise des interdisziplinären Teams der Auftragnehmer sieht das strategische Arbeiten und Planen von Städtebau, Landschaft, öffentlichem Raum und Verkehr integral. Das Themenfeld z.B. der verkehrlichen Erschließung ist dabei nur ein Aspekt des Spektrums Verkehr.

*Interdisziplinäre Denkweise –  
Integrale Planung*

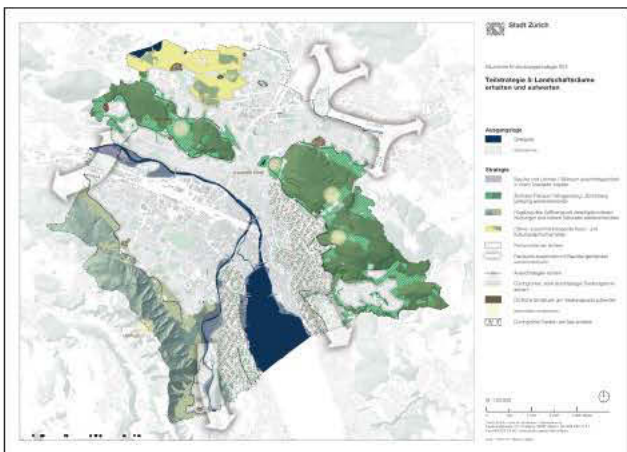




Verkehr



Typologien



Landschaft

Räumliche Entwicklungsstrategie  
RES Stadt Zürich, Mitverfasser: EBP  
als Beispiel für das prozesshafte Arbeiten  
anhand von Plänen

---

### 1.3 Erwartungen und Interessen der Beteiligten

In einem ersten Block innerhalb des Kick-Off-Termins konnten erste Fragestellungen der Auftragnehmer zu den zur Verfügung gestellten Unterlagen geklärt werden. Mit der Fachebene der Bauverwaltungen wie auch mit der politischen Ebene konnte v.a. ein produktiver Austausch zu den gemeinsamen und jeweiligen Interessen der beteiligten Kommunen geführt werden.

Die Inhalte der folgenden Themenkomplexe entsprechen inhaltlich dem abgestimmten Protokoll zum Kick-Off-Termin am 12.03.2013 im Rathaus Planegg.

---

#### 1.3.1 Stadt/Siedlung

In der Sichtweise der Kommunen und in der Untersuchung zur zukünftigen Siedlungsentwicklung werden die Kommunen hinsichtlich ihrer Ausgangslage und ihrer Ziele jeweils differenziert betrachtet.

Der Bezirk 22 der Landeshauptstadt München erfährt in den nächsten Jahren ein großes Siedlungs- und Bevölkerungswachstum, vor allem in Freiham und mehreren Arealen in Aubing.

Germering verfügt innerorts grundsätzlich noch über Flächenpotenzial. Vor allem für München, Gauting und für Germering wird die Innenentwicklung als wesentliche Stoßrichtung benannt, wobei die Entwicklung von Gewerbe, Wohnraum und Arbeitsplätzen gleichermaßen Berücksichtigung finden soll. Es ist begleitend zu untersuchen, in welcher Form die Innenentwicklung verändernd auf den Ortscharakter einwirkt. Das Siedlungspotenzial für Gräfelfing ließe sich womöglich durch eine Verlängerung der Tunnelführung der A96 erhöhen.

Die Siedlungsentwicklung wird vielerorts durch rechtliche Restriktionen (z.B. Landschaftsschutz, Regionale Grünzüge, Bannwälder) und örtliche Eigentumsverhältnisse gehemmt.

Der Campus Martinsried-Großhadern ist als Beispiel für eine Abwägung der Siedlungsentwicklung gegenüber der vorhandenen Ackerstruktur bzw. dem Seitenarm des Grünzugs im Regionalplan zu nennen.

Die Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung sind unter Berücksichtigung ihrer Wechselwirkungen gesamtheitlich zu betrachten.

Die Landschaftsräume im Südwesten, insbesondere die Forste, haben eine große Bedeutung als Erholungsraum aller Einwohner der daran angrenzenden Kommunen. Insbesondere im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung und der einhergehenden Verdichtung steigt diese Bedeutung.

Die Erhöhung des Freizeitwertes im direkten Anschluss an die Siedlungsgebiete würde den Erholungsverkehr reduzieren und die Attraktivität der Orte steigern.

Die Landschaftsverträglichkeit von Verkehrslösungen ist zu berücksichtigen, insbesondere im Zusammenhang der Untersuchung der Würmtalstraße (v.a. Starnberg), um ein weiteres Teilziel, die Aufwertung des südlichen Würmtals, ebenfalls zu sichern.

Die Sicherung und Qualifizierung der würmbegleitenden Freiräume innerhalb der Siedlungsgebiete ist geeignet, innerörtliche Erholungsqualitäten zu sichern, weiter zu entwickeln und damit auch lokale Identitäten zu stärken.

Ein zentrales Thema im Zusammenhang von Arbeitsplatz- und Wohnraumangebot ist das tägliche Ein- und Auspendeln, teilweise gibt es nahezu einen Bevölkerungsaustausch je Tag. Davon sind insbesondere Planegg, Gauting, Germering und Starnberg betroffen.

Die Entwicklung von Arbeitsplätzen vor Ort (v.a. Germering) und die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum (u.a. Planegg) in örtlicher Nähe sind besonders zu berücksichtigen.

In Gauting gibt es relativ viel Kleingewerbe, das sich über das Gemeindegebiet verteilt, und ein neu ausgewiesenes Gewerbegebiet ganz im Westen.

In Neuried hingegen gibt es beispielsweise kaum Gewerbe, es ist eher als eine reine Wohngemeinde zu bezeichnen.

Starnberg bleibt ebenfalls kaum die Möglichkeit der Ausweisung von Gewerbeflächen. Eine Ausnahme ist das Gebiet Schorn im Osten.

Es kann festgestellt werden, dass es in Gräfelfing bereits hoch verdichtetes Gewerbe nahe der Autobahn gibt. Nicht zuletzt, da der Boden mittlerweile für 1-/2-geschossige Gewerbebauten zu teuer ist.

---

### 1.3.2 Landschaftsraum, Freiraum und Freizeit

---

### 1.3.3 Arbeitsplätze/Wirtschafts- struktur

### 1.3.4 Verkehr

Als initiativer Ausgangspunkt für das ROEK ist die Thematik Verkehr weder isoliert noch ausschließlich auf kommunaler Ebene zu betrachten. Die Wechselwirkungen mit Siedlungs- und Freiraumplanung sind von enormer Bedeutung.

Es besteht der Wunsch, im ROEK-Prozess zu gemeinsamen Zielvereinbarungen zu finden, in der insbesondere Aussagen zum Umgang mit dem überörtlichen Verkehr getroffen werden.

Wichtiger Anlass für das ROEK bildet die hohe Verkehrsbelastung auf der St2063 entlang der Würmtalachse, welche in den angrenzenden Siedlungsräumen im Bereich der Ortsdurchfahrten maßgebliche Belastungen verursacht (z.B. Gauting, Planegg, Pasing). In Zusammenhang mit dieser Verkehrsachse wurden auf kommunaler Ebene in den vergangenen Jahren verschiedene Straßenbauvorhaben diskutiert. Zur ‚Ortsumfahrung Gräfelfing‘ (St2063) fand am 21.04.2013 ein Bürgerentscheid statt. Die Pläne für eine Umgehungsstraße wurden mit 66,5 zu 33,5 Prozent der Stimmen abgelehnt.

Aufgrund der allgemein hohen Immissionsbelastungen werden in verschiedenen Kommunen Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmimmissionen als Grundlage für die weitere Siedlungsentwicklung angedacht:

- Ortsumfahrungen St2063 (z.B. Gräfelfing, jedoch von Bevölkerung abgelehnt, aktuell durch diverse kommunale Beschlüsse in unterschiedlicher Form wieder ins Spiel gebracht)
- Tunnelverlängerung A96 (Gräfelfing/München)
- Stadttunnel Starnberg zur Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr der Bundesstraße B2 (Planfeststellungsbeschluss vorliegend)
- Westumfahrung Starnberg (Planfeststellungsbeschluss vorliegend)

Eine weitere regionale Problemstellung bilden Gewerbegebiete abseits der verkehrlichen Hauptachsen. So wird die Verkehrsbelastung der Straße „Am Forst“ in Germering durch Erschließung des Gewerbegebiets ‚KIM‘ und Durchgangsverkehr nach Gauting als hoch empfunden. Der auf dieser Achse stattfindende Durchgangsverkehr wird von den Gemeindevertretern als „Schleichverkehr“ interpretiert.

Der ÖPNV ist für alle Kommunen ein wichtiges Thema. Alle Kommunen, außer Neuried, verfügen über ein bis zwei S-Bahn-Haltepunkte (Krailling: Anschluss über die Haltepunkte Stockdorf und Planegg). Wichtig ist aber auch die ÖPNV-Ausstattung in den Ortsinnenbereichen.

Ein Ziel ist der bessere Anschluss der ‚KIM‘ (Kraillinger Innovationsmeile) an das ÖPNV-Netz. Ein wichtiger Mangel im regionalen ÖPNV-System bildet die schlechte Abwicklung tangentialer Verkehrsbeziehungen (darunter z.B. Germering <> Planegg/Krailling). Deren Stärkung ist von besonderem Interesse für die Region, vor allem auch im Hinblick auf potentielle Entlastungen stark belasteter Straßenverkehrsachsen.

Die Auslastung des ÖPNV im Bezirk 22 der LHM wird bereits heute als kritisch wahrgenommen. Hier ist eine weitere Verbesserung und Abstimmung mit anderen Kommunen hinsichtlich des Bus-/Tramnetzes sinnvoll (z.B. mit Germering <> Freiam/Aubing). Weitere Ausbauten im Straßennetz sind aus Gründen der räumlichen Verfügbarkeit kaum möglich.

Die bereits geplante Verlängerung der U6 nach Martinsried, als neu zu berücksichtigende ÖPNV-Erschließung über die Kommunalgrenze hinweg, wird als sinnvoll erachtet.

Im Betrachtungsraum ist grundsätzlich eine große Kfz-Affinität festzustellen: Daher besteht der ausdrückliche Wunsch nach einer Verbesserung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs. Dies geht vor allem einher mit einer interkommunalen Verbesserung des Radwegenetzes im Alltagsverkehr.

Es kann allgemein ein großes Interesse an der interkommunalen Kooperation festgestellt werden. Dies wurde u.a. auch bei der Regionalen Wohnungsbaukonferenz am 06.03.2013 in München deutlich.

Durch die Modellhaftigkeit des ROEKs erhoffen sich die Beteiligten auch die Möglichkeit zur Übertragung der Erkenntnisse auf andere, vergleichbare Gebiete.

Momentan ist im Übrigen die mittelfristige Vergabe des Stadtrechts an Gauting in der Diskussion.

Die Überschwemmungsgebiete der Würm wurden 2012 neu festgelegt und sind im Rahmen des ROEKs zu beachten.

Zur Klimaschutzfunktion und den Wirkungen der Wälder gibt es nur bedingt genauere Untersuchungen. Für die Landeshauptstadt München ist aktuell eine Karte zur Klimaschutzfunktion im Entwurf. An dieser Stelle wird ein Interesse an größerem Wissen über die Wirkungen der Wälder bekundet.

Insbesondere sollte auch der Abgleich mit der Begründung der einzelnen Regionalen Grünzüge im Anhang des Regionalplanes erfolgen.

---

### 1.3.5 Weitere Themen

## 2. Lesart und Raumvorstellung

Zur ‚Lesart‘ des Raums wurden sechs **Arbeitsthese**n formuliert:

- 1  
**Quantitatives Wachstum und Entwicklung kann Qualitäten generieren.**
- 2  
**Mehr Dichte bedeutet weniger Motorisierten Individualverkehr.**
- 3  
**Attraktive öffentliche Räume fördern den Langsamverkehr und schaffen Identität.**
- 4  
**Wald ist nicht gleich Wald.**
- 5  
**Die Würm ist nur noch Teil des kollektiven Gedächtnisses.**
- 6  
**Weite ist ein Relikt in der Wachstumsregion.**

Planungen basieren immer auf zweidimensionalen Plänen, entsprechenden Darstellungen und textlichen Erläuterungen. Daher wird die Raumvorstellung meist entweder auf eine funktionale Strukturplanung oder eine morphologische Betrachtung der Stadt- und Siedlungskörper reduziert.

Der Raum des Münchener Südwestens entspricht den klassischen Siedlungsräumen in einer Metropolregion. Klar voneinander abgetrennte und lesbare Siedlungskörper der Gemeinden und Städte, wie sie es noch zur Zeit Theodor Fischers gegeben hat, sind mittlerweile fast komplett verschwunden. Es ist der komplexe Stadtraum der Stadt der Gegenwart mit seinen Brüchen entstanden, bei denen Grünraum und Siedlungskörper, zerschnitten von Verkehrswegen, auf den ersten Blick nicht immer nachvollziehbar aufeinander treffen.

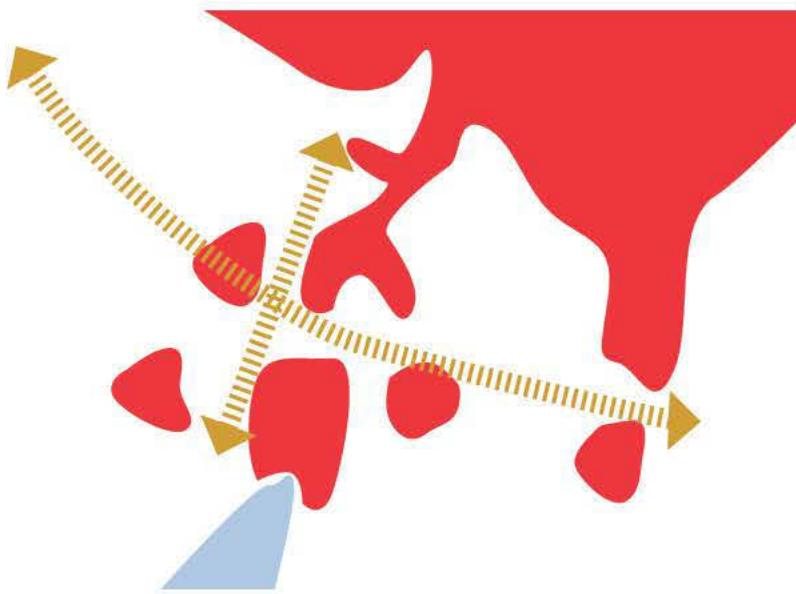
Das Gutachten arbeitet mit unterschiedlichen Lesarten des Raums, um im Sinne einer Annäherung eine Vorstellung zu gewinnen, die unserer tatsächlichen Wahrnehmung des Raums im täglichen Gebrauch nahekommt.

Aus diesem Grund wurden bei der funktionalen Betrachtung, gerade beim Verkehr, die Entfernungen der einzelnen Punkte immer im Zusammenhang mit der Reisegeschwindigkeit betrachtet. Durch diese Raum-Zeit-Betrachtung wird der klassische Plan verzerrt und die Bedeutung von Untergrundbahnen, Schnellbahnstrecken und Autobahnen verdeutlicht.

Gleichzeitig werden erste Erfahrungen aus der Studie ‚Wohnen Arbeiten Mobilität‘ (WAM) vom Lehrstuhl Raumentwicklung der TU München von Professor Thierstein mit eingearbeitet, die auch den unmittelbaren Zusammenhang bei der Standortsuche von Wohnort und Arbeitsplatz sowie Mobilitätsverhalten aufzeigen. Gerade diese Studie zeigt, wie wichtig es ist, den Raum wie ein Netz von Beziehungen zu verstehen und aus der Analyse der Verknüpfungen eine Optimierung zu erarbeiten.

Um sich auch den weichen Faktoren der Wahrnehmung, den Bildern unseres kollektiven Gedächtnisses, der Identität der Gemeinden zu nähern, haben wir zusätzlich mit Texten und Bildern gearbeitet.





„Lesart“ Untersuchungsraum



Polyzentrischer Raum München Südwest

Fotos: KDR, EBP

**polyzentrischer  
Raum**



---

## 2.1 Lesart

Die im Rahmen des Kick-Off-Termins vorgestellte und im Gremium diskutierte erste Lesart des Siedlungs- und Landschaftsraums, der innerörtlichen, öffentlichen Stadt- und Freiräume basierte auf einer ersten Raumerkundung. Sie diente dem Austausch der jeweiligen Perspektiven als Ausgangspunkt für den weiteren Prozess.

---

### 2.1.1 Lesart Stadt/Siedlung

Der Siedlungsraum München Südwest wird von der Beziehung zur Landeshauptstadt München geprägt. Auf der einen Seite gibt es eine vielseitige Anziehungskraft und eine funktionale Beziehung nach München, doch auf der anderen Seite ist der Münchener Süden nach wie vor der große Sehnsuchtsort, mit seinen Seen und den im Hintergrund liegenden Bergen. Nicht zuletzt führt diese Wechselbeziehung zusammen mit der aktuellen wirtschaftlichen Prosperität der Region zu dem konstanten Wachstum in der Region und der andauernden Verkehrszunahme im Untersuchungsgebiet.

Die ersten Eindrücke waren geprägt von der z.T. sehr schwierigen Lesbarkeit der Orte, viele ungeklärte Situationen an den Ortsrändern, zwischen den Siedlungsbereichen und an den Ortseinfahrten. Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs und die sehr niedrige Aufenthaltsqualität der öffentlichen Stadträume gerade im Ortzentrum und in Bahnhofsnähe fällt deutlich auf. Dies wurde auch durch die Verkehrsstudien und die Untersuchung verdeutlicht. Aus diesem Grund wurden folgende Thesen aus der ersten Lesart generiert:

- Quantitatives Wachstum und Entwicklung kann Qualitäten generieren.
- Mehr Dichte bedeutet weniger Motorisierten Individualverkehr.
- Attraktive öffentliche Räume fördern den Langsamverkehr und schaffen Identität.



,Lesart' Stadt/Siedlung

---

### 2.1.2

#### **Lesart Landschaftsraum, Freiraum und Freizeit**

##### **Landschaft**

Der Landschaftsraum im Südwesten Münchens ist auf den ersten Blick von Waldgebieten dominiert. Weitere prägende, jedoch bei einer ersten Erkundung weniger offensichtliche Landschaftsbestandteile sind die Gewässerstrukturen und Offenlandschaften. Die Eindrücke wurden in den folgenden Arbeitsthesen zusammengefasst:

- Wald ist nicht gleich Wald.
- Die Würm ist nur noch Teil des kollektiven Gedächtnisses.
- Weite ist ein Relikt in der Wachstumsregion.

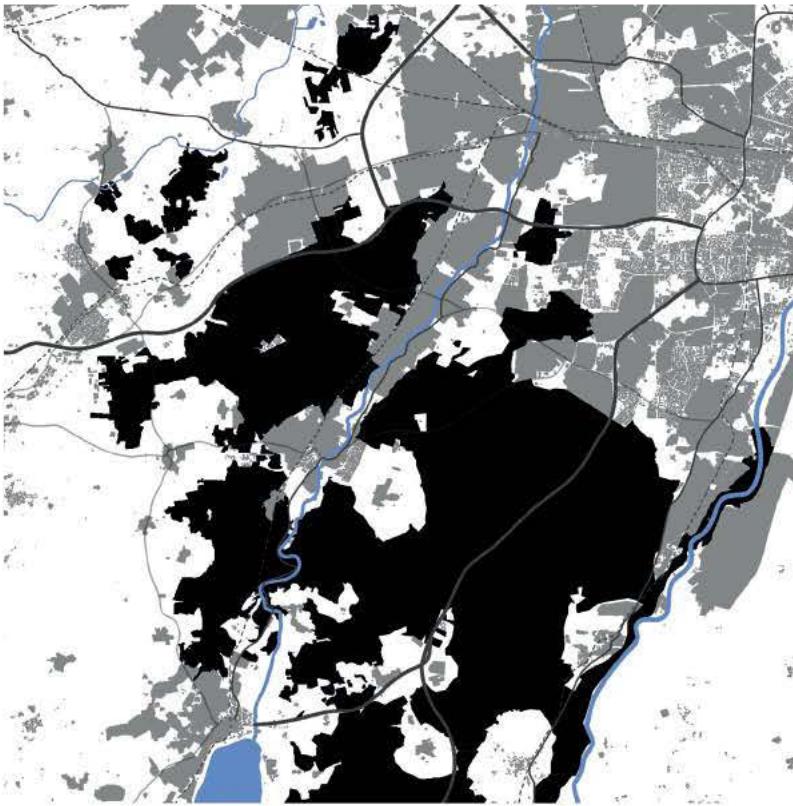
Der im Gremium diskutierte Themenkomplex Wald – Siedlungsdruck – Erholung brachte zum Ausdruck, dass die Entwicklungsspielräume von Seiten der Gemeinden eher gering eingeschätzt werden. Die Festsetzung als Bannwald und der damit verbundene, besondere Schutzstatus wie auch die Eigentumsverhältnisse – es handelt sich überwiegend um Staatsforste – werden als stark limitierende Faktoren wahr genommen. Eine Qualifizierung des Bannwalds zur Stärkung der Erholungs- und Freizeitfunktionen wird als wichtiger Baustein für die räumliche Entwicklung betrachtet. Es wird der Wunsch nach einer ergebnisoffenen Betrachtung, insbesondere bezüglich der Spielräume für eine Siedlungsentwicklung im Umfeld der Bahnhöfe, formuliert.

##### **Freiraum**

Bei der ersten Erkundung des Untersuchungsgebietes lag der Fokus bei der Betrachtung der innerörtlichen Freiräume auf dem Umfeld der Bahnhöfe als zentrale Schnittstelle zum Themenfeld Verkehr. Daraus resultierten zwei wesentliche Arbeitsthesen:

- Attraktive öffentliche Räume fördern den Langsamverkehr.
- Attraktive öffentliche Räume schaffen Identität.

Der Wunsch nach Verbesserung der Verkehrssituation im Untersuchungsraum war wesentlich für die Initiierung des ROEK-Prozesses. Im Gremium wurde bestätigt, dass die Auseinandersetzung mit dem Themenkomplex Öffentlicher Raum – ÖPNV – Langsamverkehr und die damit verbundenen wesentlichen Argumente den Beteiligten keineswegs neu sind, die Hindernisse für die Umsetzung konkreter Maßnahmen jedoch als sehr hochschwierig empfunden werden. Als limitierende Faktoren für Entwicklungen werden Grundstücksverfügbarkeit, Kosten wie auch Bürgerwunsch und -wille genannt.



,Lesart' Landschaftsraum, Freiraum und  
Freizeit

---

### 2.1.3 Lesart Verkehr

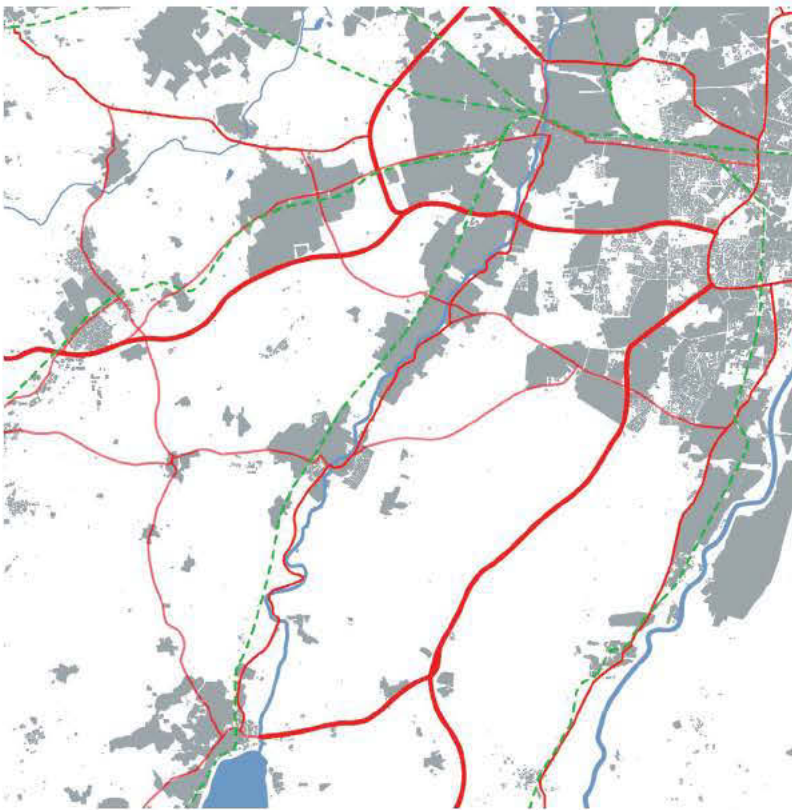
Der Untersuchungsraum besteht aus zwei radial auf die Landeshauptstadt München zulaufenden Siedlungsachsen mit den äußersten Zentren Starnberg und Germering. Entlang der Würmtalachse verläuft die S-Bahnlinie S6 mit Halte-/Verknüpfungspunkten in allen wichtigen Siedlungsbereichen sowie die stark vom Durchgangsverkehr frequentierte Staatsstraße St2063. Eine vergleichbare (Problem-)Struktur zeigt sich an der Bundesstraße B2 und an der S-Bahnlinie S8 entlang der Siedlungsachse Germering – Freiham – Pasing. Im stadtnahen Umland (z.B. Gräfelfing) sowie in den südwestlichen Bezirken der Landeshauptstadt München (Pasing, Hadern, Fürstenried) löst sich die achsiale Siedlungsstruktur auf. Zwischen den verschiedenen Siedlungsräumen treten in diesen Bereichen vielfältige tangentielle Verkehrsbeziehungen auf.

Ergänzend zum regionalen Straßen- und Schienennetz verfügt der Untersuchungsraum über verschiedene Anschlüsse ans Autobahnnetz. In Starnberg, Fürstenried und Hadern an die A95, in Germering, Freiham, Gräfelfing und Hadern an die A96 und in Germering an die A99. Demgegenüber besteht lediglich in Pasing ein Systemhalt im Schienenregional- und Fernverkehr, seit der Fahrplanänderung und Fahrplanverdichtung der Werdenfelsbahn auch am Seebahnhof in Starnberg.

Gemäß der landkreisbezogenen Daten der bundesweiten Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland (MID) 2008\* wird in den Landkreisen des Untersuchungsraums für 50 - 60% der zurückgelegten Wege das Auto (als Fahrer und als Mitfahrer) als Hauptverkehrsmittel genutzt. Der Anteil des Öffentlichen Personenverkehrs (hier ÖPV) liegt bei 6 - 14 %. Die übrigen Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit liegt der Untersuchungsraum im Vergleich zum Großraum München im Durchschnitt. Die Entwicklung in den vergangenen 25 Jahren in den südwestlichen Umlandgemeinden von München war stark autoorientiert (vgl. Statistiken aus Starnberg und Gauting\*).

In diesem Zeitraum hat der Anteil der KFZ-Fahrten um 5 Prozent, im Binnenverkehr um 8 Prozent zugenommen, während die Fahrten mit dem Fahrrad entsprechend abgenommen haben. Dieser Modal-shift muss in Zusammenhang mit der zum Teil dezentralen Ausbreitung der Siedlung im Untersuchungsraum gesehen werden (z.B. Gewerbegebiet „Kraillinger Innovations Meile“ (KIM) im Jahr 1996). Mit derartigen Entwicklungen wird dem allgemein hohen Siedlungsdruck aufgrund der räumlichen Nähe zur Landeshauptstadt München nachgegeben und Widerständen bei der Überbauung von zentralen Bereichen bzw. bei der Umstrukturierung bestehender Siedlungsflächen ausgewichen. Die in

\* jeweils siehe Kapitel:  
1. Ausgangslage – Erwartungen  
[B] Ausgangslage Verkehr  
dieses Berichts



,Lesart' Verkehr

den Statistiken festgestellten Abnahmen beim Radverkehr spiegeln die Erfahrungen der durchgeführten Ortsbegehungen im Untersuchungsraum wider:

Wenig attraktive Ortszentren, stark belastete Hauptverkehrsstraßen mit ungenügender Infrastruktur für Fahrradfahrer, fehlende oder ungepflegte Abstellanlagen an wichtigen zentralen Einrichtungen sowie Bahnhöfen und schließlich lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen schmälern die Attraktivität des Rad- und Fußgängerverkehrs maßgeblich. Dies führt dazu, dass dem Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltag kaum Bedeutung zukommt.

Entlang der radialen ÖPNV-Achsen hat die S-Bahn eine hohe Bedeutung für die Verflechtung mit der Landeshauptstadt München.

Jedoch schmälern folgende Eigenschaften des ÖPNV-Systems im Untersuchungsraum dessen Potenziale:

- Der 20-Minuten-Takt der S-Bahnlinie S6 in der Spitzenzeit wird als nicht ausreichend empfunden.
- Regionale und städtische Buslinien sind nicht optimal auf die Fahrpläne der S-Bahn abgestimmt.
- Es ist nur ein eingeschränktes und z.T. schlecht wahrnehmbares ÖPNV-Angebot am Samstag und Sonntag vorhanden. Es fehlen fußläufige Zugänge zu den Haltestellen.
- Die Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Bahnhofsnähe sind z.T. in sehr unattraktivem Zustand und mangelhafter Ausgestaltung.
- Die ÖPNV-Haltestellen, v.a. im Busverkehr, sind z.T. sehr mangelhaft ausgestattet.

Unvorteilhaft im ÖPNV-System sind auch einige Tarifsprünge entlang der S-Bahn-Achsen. So befindet sich zwischen Germering und Harthaus sowie zwischen Stockdorf und Planegg der Tarifsprung vom Außen- zum Innenraum des Münchener Verkehrsverbundes (MVV). Diese Tarifsprünge fördern ein mit dem übergeordneten Ziel der Verlagerung von Verkehr vom MIV hin zum ÖPNV nicht konformes Mobilitätsverhalten: S-Bahn-Fahrgäste fahren bewusst mit dem Auto zu einer weiter entfernten S-Bahn-Haltestelle, um so von einem günstigeren Tarif zu profitieren.

Abschätzungen mit dem regionalen Verkehrsmodell München zeigen für die einzelnen Gemeinden Durchgangsverkehrsanteile im Bereich der Ortsdurchfahrten zwischen 50 und 75 Prozent. Diese Anteile sind als ungewöhnlich hoch, jedoch vor dem Hintergrund der räumlichen Situation als plausibel einzustufen. Gleichzeitig sind an den betreffenden Achsen wesentliche Anteile von über 50 Prozent im Tangentialverkehr festzustellen. Dieser kann fast ausschließlich über die Straßen M4, M21, St2544, St2344 sowie St2343 abgewickelt werden, da kaum Alternativen im öffentlichen Verkehr vorhanden sind. Überlastungen auf den genannten Achsen vor allem während der Spitzenstunden des Berufsverkehrs illustrieren diese Problematik.

Zur Beurteilung der Schwerverkehrsanteile auf den wichtigen Verbindungsstraßen im Untersuchungsraum wurden die verschiedenen durchgeführten Verkehrszählungen analysiert. Je nach Erhebung weisen die St2063 Schwerverkehrsanteile von zwei bis sechs Prozent, die St2043 zwischen vier und sechs Prozent und die St2044 zwischen



fünf und sieben Prozent auf. Auf Zufahrten zu größeren Gewerbe- und Industriegebieten treten auch deutlich höhere Schwerverkehrsanteile auf. Insgesamt sind die Schwerverkehrsanteile aus fachlicher Sicht für den Untersuchungsraum als wenig bis mäßig problematisch einzustufen. Jedoch wird der Schwerverkehr von politischen Vertretern und Anwohnern an Hauptverkehrsstraßen häufig als Problem thematisiert. In der Region besteht die Vermutung, dass es sich beim Großteil des Schwerverkehrs um Durchgangsverkehr handelt, der die mautpflichtigen Bundesautobahnen umfährt.



*fehlende Infrastruktur für Radfahrer*

Foto: EBP



*links: fehlende Infrastruktur für Fußgänger*

Foto: EBP



*rechts: unzureichende Zugänglichkeit der Bahnhöfe und keine hinreichende Abstellmöglichkeit für Fahrräder*

Foto: EBP

---

## 2.2 Raumvorstellung

---

### 2.2.1 Raumvorstellung Stadt/Siedlung

#### **Historische Entwicklung**

Die Besiedelung des Würmtals wurde vor allem durch die Bahnlinie nach Starnberg - Tutzing - Weilheim initiiert, die parallel zum Fluss entlang einer Hangkante verläuft. Aus diesem Grund erstrecken sich die Würmtalgemeinden entlang der Bahn und der alle Gemeinden verbindenden Würmtalstraße. Das Siedlungswachstum wurde durch den Bannwald eingegrenzt, der in einigen Gemeinden direkt an der Bahnlinie beginnt. So ist ein länglicher Siedlungskörper entstanden, der von Pasing über Lochham, Gräfelfing, Planegg, Krailling bis Stockdorf führt. Erst Gauting liegt wieder getrennt durch Felder im Norden und Osten und dem Wald an den anderen Ortsrändern klar erkennbar als einzelne Gemeinde im Landschaftsraum. Die Stadt Starnberg wird durch die besondere topographische Lage am See und die den Stadtkörper zerschneidenden Trassen der Bahn und der Autobahn geprägt.

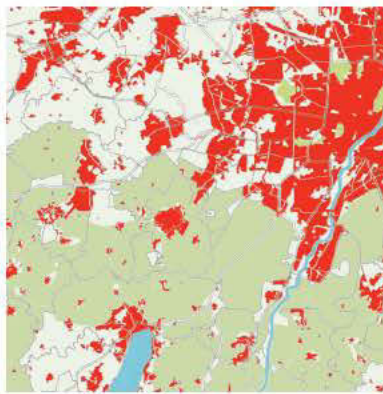
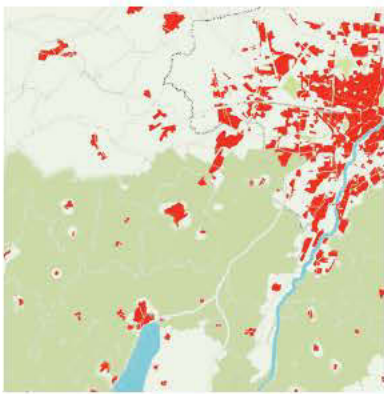
Die Bebauungsstruktur der Würmtalgemeinden wird von zum Teil sehr gut erhaltenen Villen - und Einfamilienhausgebieten, den sogenannten Gartenstädten, geprägt. Gleichzeitig gibt es auch gerade entlang der Ortsdurchfahrten eher eine heterogene Bebauungsstruktur von einfachen Gewerbehallen bis hin zu Wohnhochhäusern.

Germering liegt im Westen Münchens in der Schotterebene. Die Stadt ist aus den zwei Gemeinden Germering und Unterpfaffenhofen zusammengewachsen. Das schnelle Wachstum nach dem Zweiten Weltkrieg spiegelt sich in der heterogenen Stadtstruktur wider.

Die Siedlungsstruktur von Neuried wird sehr stark geprägt von den Großsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre. Besonders nachteilig ist für den Ort die Ortsdurchfahrtsstraße, die das Ortszentrum und den Ortsplatz durch Schall belastet und räumlich zerschneidet.

Die angrenzenden Bezirke der Landeshauptstadt München werden in den nächsten Jahrzehnten um fast 40.000 Einwohner anwachsen. Die neu ausgewiesenen Flächen befinden sich fast alle entlang gut erschlossener ÖPNV-Haltestellen.

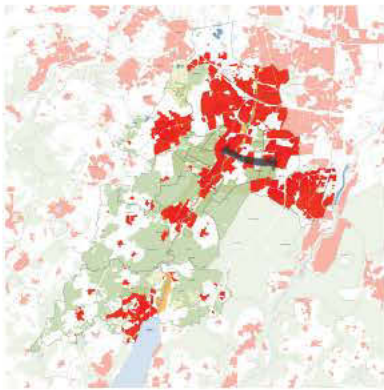
Momentan sind die wichtigsten Ausfallstraßen geprägt durch Handel und Gewerbe. Wichtig sind zudem die Außenstelle der Ludwig-Maximilians-Universität und die Max-Planck-Institute außerhalb der LH München in Martinsried, die fast unmittelbar an das Universitätsklinikum Großhadern angrenzen.



*Historische Entwicklung*

*links: Siedlung München und Region 1950  
rechts: Siedlung München und Region 2000*

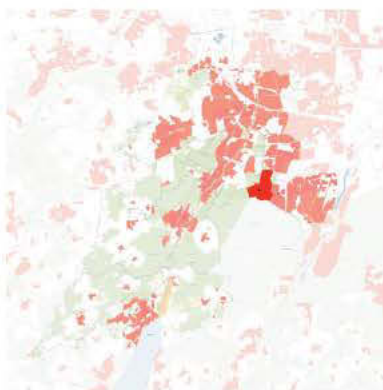
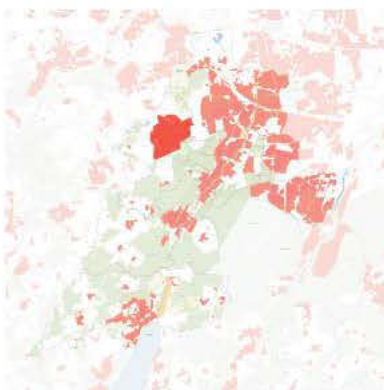
*Quelle der Grundlage: Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München*



*Lage und mögliche Weiterentwicklung*

*links: angrenzende Bezirke der Landeshauptstadt München wachsen entlang ÖPNV-Haltepunkten zusammen, was für Planegg eine zunehmende Anbindung an die Landeshauptstadt München bedeutet*

*rechts: Starnberg – zunehmender Stadtcharakter, Ausdehnung entlang Verkehrsanbindung (Nord–Süd),*



*links: Germering als eigenständiger heterogener Siedlungskörper*

*rechts: Neuried – geprägt durch Großsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre*

### **Potenziale**

Ein weiteres großes Potenzial liegt in der interkommunalen Zusammenarbeit und der Betrachtung der eigenen Gemeinde im größeren Zusammenhang des Münchener Südwestens. Bei einigen Gemeinden, wie bei Neuried, in Richtung München-Fürstenried ist der Übergang zur Nachbarkommune als Gemeindegrenze kaum lesbar.

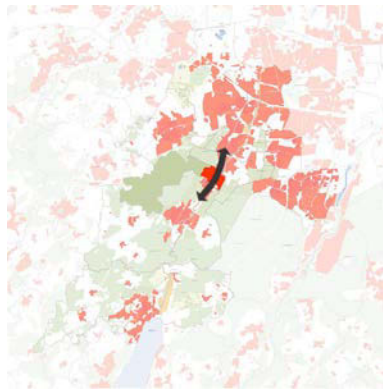
Dies erschwert es, eine eigenständige Identität herauszuarbeiten.

Oft wird dies auch durch Siedlungsstrukturen aus den 1960er und 1970er Jahren und die Verkehrsbelastung der Ortsdurchgangsstraßen erschwert.

Durch die veränderte Sichtweise, als ein Teil der Region, kann das eigene Profil im Verhältnis zu den anderen Kommunen und den Bezirken der Landeshauptstadt wieder geschärft werden.

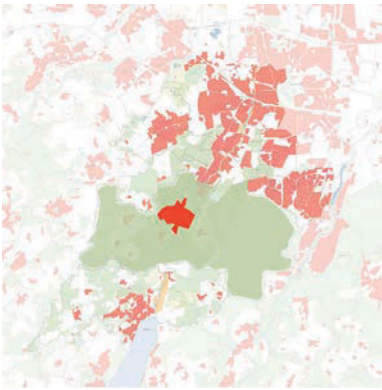
Das Hauptpotenzial für Entwicklung im Siedlungsbereich wurde für den Bereich der Bahnhofsumfelder und Ortsdurchfahrten identifiziert. Deren Aufwertung könnte einen wichtigen Impuls für die weitere Entwicklung darstellen, verbunden mit einem positiven Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel.

Die Stärkung des Langsamverkehrs, von Fahrrad und Fußgängern, ist notwendig, um wieder attraktive Ortszentren zu erhalten.



*links: Gräfelfing als Teil des Siedlungskörpers  
zwischen Planegg und der Landeshauptstadt  
München*

*rechts: Krailling als Teil des Siedlungskörpers  
entlang des Würmtals (zwischen Planegg und  
Stockdorf)*



*unten: Gauting – mit besonderer „Insellage“*

---

### 2.2.2

#### **Raumvorstellung Landschaftsraum, Freiraum und Freizeit**

Vor der Entwicklung gemeinsamer Zielvorstellungen wurde die Ausgangssituation zusammenfassend betrachtet und ihre unterschiedlichen Aspekte beleuchtet.

##### **Raumstruktur**

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend dem Landschaftsraum "Südliche Münchner Ebene" zuzuordnen, mit dem Übergang zum Fürstenfeldbrucker Hügelland im Bereich Germering und dem Südrand des Dachauer Mooses im Bereich der Stadtteile Aubing, Lochhausen und Langwied im Westen Münchens. Daraus resultiert ein reich strukturiertes Landschaftsbild mit einem breiten Spektrum an Landschaftsbestandteilen. Charakteristisch sind die zusammenhängenden Waldbestände und zahlreichen Gewässerstrukturen, im Wechsel mit landwirtschaftlich genutzten Feldfluren, Heide- und Moosrelikten sowie vereinzelt Kiesabbauflächen.

##### **Historische Entwicklung**

Im Zuge der Siedlungsgeschichte hat sich die Landschaft unter anderem durch die jeweilige Art und Weise der Nutzung verändert. Im Untersuchungsgebiet lassen sich Spuren der Besiedelung seit dem 8. Jahrhundert belegen. Der Landschaftsraum weist somit seit mindestens 1300 Jahren eine kulturgeschichtliche Prägung auf. Intensive Veränderungen haben seit der Industrialisierung stattgefunden: Rasantes Siedlungswachstum, der Bau neuer Verkehrswege (erst der Bahnlinien, später der Autobahnen und Umgehungsstraßen) und neuer Infrastrukturen (z.B. Hochspannungsleitungstrassen, Windkraftnutzung, Biogasanlagen, Solarfelder) sowie die Kanalisierung der Fließgewässer haben das Bild der Landschaft nachhaltig beeinflusst, räumliche Zusammenhänge verändert und ehemalige Sichtbeziehungen verschwinden lassen.

##### **Barrieren und Übergänge**

Die Würm weist im Untersuchungsraum zahlreiche Quermöglichkeiten, insbesondere innerhalb der Siedlungsbereiche auf. Ein anderes Bild ergibt sich für die Möglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer außerhalb der bebauten Gebiete die großen Verkehrsinfrastrukturen zu überwinden.

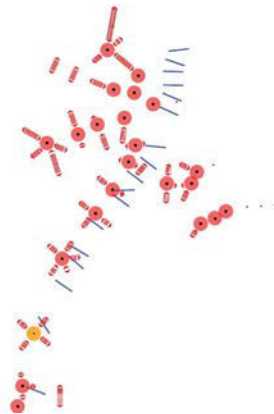
Der Infrastruktur(au)sbau war und ist auf das Ziel eines möglichst unbehindert fließenden motorisierten Verkehrs ausgerichtet, die Langsamverkehre sind bisher nachgeordnet. In der Nähe von Siedlungsbereichen sind stark befahrene Straßen in der Regel von Lärmschutzbauten begleitet. Bahnlinien bieten nur ein Mindestmaß von Querungen. Somit lassen sich eindeutige Beeinträchtigungen für das Netz der Langsamverkehre feststellen.



**Landschaftsraum**



**Freiraum**



Strategie



Landschaft – Typologien (links)  
Freiraum – Aufwertung (rechts)



Verbindungen

*\* siehe dazu auch Kapitel 4.3  
dieses Berichts*

### **Schutzgüter**

Vielfältige Schutzziele sind an die Sicherung der Landschaft gekoppelt, wie Klima-, Hochwasser-, Natur- und Artenschutz, Sicherung der Wasserqualität, Kaltluftentstehung und Biotopvernetzung.

Im Untersuchungsraum sind zahlreiche Ausweisungen vorhanden. Das Spektrum reicht von einzelnen Naturdenkmälern über Überschwemmungsbereiche entlang der Würm zu Landschafts- und Naturschutzgebieten. Einen besonderen Status besitzen die Waldflächen, die fast in ihrer Gesamtheit als Bannwald ausgewiesen sind.\*

Das vorhandene, breite Spektrum an Festsetzungen zur Landschafts- und Freiraumsicherung stellt eine Herausforderung für die weitere räumliche Entwicklung dar. So sind die Hürden für Eingriffe hoch, jedoch werden die sogenannten "weichen" Standortfaktoren, die durchaus wesentlich für die Attraktivität des Gebiets sind, gesichert.

### **Freizeit und Erholung**

Der Raum im Südwesten Münchens weist eine hohe Dichte an attraktiven Freizeitzielen und Erholungsorten auf. Der Einzugsradius reicht von überregional (Starnberger See als Bestandteil des Fünf-Seen-Landes) bis zur Nahsterholung in den an die Siedlungsbereiche angrenzenden Wäldern und Feldfluren und den würmbegleitenden Freiräumen innerhalb der einzelnen Gemeinden/Stadtbezirke (z.B. Pasinger Stadtpark). Der Waldgürtel im Süden der Landeshauptstadt und das Fünf-Seen-Land sind überörtlich bekannte und genutzte Erholungsräume. Zu den bestehenden regionalen Erholungseinrichtungen zählen Langwieder Seenplatte, Germeringer See und Forst Kasten, derzeit umgesetzt wird das Gebiet Böhmer Weiher.

Das Spektrum der Freizeitangebote ist in erster Linie auf sportliche Betätigungen ausgerichtet und umfasst Bewegungssportarten zu Wasser und Land (Segeln, Surfen, Baden, Wandern, Radfahren, Reiten) genauso wie stationäre Angebote (Golfplätze, Hochseilgarten). Ausflugsziele sind Biergärten und kulturelle Einrichtungen.



### **Identifizierte Potenziale**

Die Erlebbarkeit der Würm im Siedlungsbereich zu verbessern, kann eine nicht zu unterschätzende, identitätsstiftende Wirkung entfalten und neue innerörtliche Aufenthaltsmöglichkeiten generieren. Insbesondere überregional bedeutende Freizeiträume, wie das Seeufer in Starnberg, könnten durch die Seeanbindung und eine hochwertige Gestaltung Vorbildcharakter erhalten.

Die Stärkung radialer Grünverbindungen und die Durchgängigkeit der Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer stellen eine wichtige Entwicklungsmöglichkeit dar.

Die Inwertsetzung der grünen Zwischenräume kann das Angebotsspektrum für die Nahsterholung bereichern und die Art der Nachnutzung der Kiesabbaulächen kann einen weiteren Beitrag für die Attraktivität des Raums leisten.

### **Konflikte und Gefährdungen**

Den Potenzialen stehen Konflikte und Gefährdungen gegenüber, für die verträgliche Lösungsstrategien entwickelt werden müssen. Siedlungsdruck und Landschaftsverbrauch, Nutzungsdruck und Schutzbelange, Wirtschaftlichkeit und Aufenthalts-/Erlebnisqualität, Lärmschutzanforderungen und Sichtbeziehungen/Orientierung im Raum markieren die jeweiligen Pole, zwischen denen die Entscheidungsspielräume liegen.

### **Zielvorstellungen**

Die formulierten Zielvorstellungen für die räumliche Entwicklung umfassen die Sicherung der bestehenden Freiraumbezüge, die Stärkung innerörtlicher Freiräume, die Integration regenerativer Energien, die Stärkung der Waldlandschaft als Erholungsraum sowie generell die Stärkung der Radwegeverbindungen.

Anhand der im nächsten Schritt vorgestellten Szenarien wurden die Zielvorstellungen zur Landschafts- und Freiraumentwicklung im Kontext der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung betrachtet, überprüft und geschärft.

Die imaginierten Entwicklungstendenzen bis 2035 für die unterschiedlichen Szenarien unterscheiden sich im Bereich der Landschaft vorrangig durch das Maß und die Intensität der Eingriffe und die strategische Position, die die Akteure dabei einnehmen.

Übereinstimmend wurde ein möglichst geringer Landschaftsverbrauch und eine Verbesserung der Aufenthalts- und Erholungsqualität als gemeinsame Zielvorstellung identifiziert, welches sich in der Wahl des Szenarios "Urbane Innenentwicklung" als Vorzugsszenario bzw. Zukunftsvorstellung widerspiegelt.

---

### 2.2.3

#### Raumvorstellung Verkehr

Maßgebliche Ziele für den Untersuchungsraum sind die Aufrechterhaltung einer hohen Lebensqualität in Verbindung mit einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten. Nur so lässt sich eine für die Bevölkerung und Wirtschaft verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs erreichen. Zur zukünftigen Raumvorstellung gehören folgende wesentliche Elemente:

- Die S-Bahnen bilden das Rückgrat der zukünftigen Siedlungsentwicklung. Die Einzugsbereiche ihrer Haltepunkte sind maßvoll urban nachverdichtet.
- Diese verdichteten urbanen Siedlungsstrukturen haben die Nachfrage nach Mobilität reduziert. Insbesondere sind die wichtigen zentralen Freizeit- und Konsumangebote zentral gelegen und sorgen so für kürzere Wege im Alltagsverkehr.
- Eine ausgewogene Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit sorgt im Bereich der ÖPNV-Achsen für gleichmäßige Auslastung der Fahrzeuge über den Tag und dafür, dass die Verkehrsinfrastrukturen optimal genutzt werden.
- Eine höhere Aufenthaltsqualität in den Ortszentren erhöht die Chancen der Nahmobilität und sorgt für attraktive Wege insbesondere zu den hochrangigen Haltepunkten im öffentlichen Verkehr. Hierfür sind eine Reduktion der Trennwirkung auf den Hauptachsen sowie eine Rückgewinnung öffentlicher Räume für Fußgänger zentral.
- Die Erschließung der Siedlungsgebiete mit dem MIV und für den Zulieferverkehr ist sichergestellt. Der überörtliche Schwerverkehr ist bestmöglich entlang ausgewählter geeigneter Hauptverkehrsachsen kanalisiert.
- Die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität werden voll ausgeschöpft.
- Die abzusehende weitere Zunahme der tangentialen Verflechtungen im Zuge der Entwicklung zu einer polyzentrisch orientierten Metropolregion verlangt nach Alternativen im öffentlichen Verkehr und im Radverkehr.

Eine besondere Rolle im Verkehr kommt den hochrangigen S-Bahn-Bahnhöfen und U-Bahn-Haltestellen sowie ihren Umfeldern zu. Sie müssen sich zu städtebaulichen Kristallisationspunkten, zu Visitenkarten für die jeweiligen Gemeinden und zu intermodalen Verknüpfungspunkten entwickeln.

Im Untersuchungsraum ist bereits der S-Bahnhof Pasing als Beispiel für eine Umgestaltung zum intermodalen Verknüpfungspunkt, u.a. durch die Verlängerung der Trambahn bis zum S-Bahnhof und Anbindung der Radwege sowie die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, zu nennen.



*Bahnhöfe als intermodale Verknüpfungspunkte – am Beispiel Horgen, CH*

Foto: EBP



*Gestaltung der Bahnhöfe als Visitenkarte der Gemeinde – am Beispiel Neufeld, CH*

Foto: EBP



*Bereits umgesetzt: S-Bahnhof Pasing, mit Fahrradabstellanlage*

Foto: LHM

### 3. Entwicklungsziel ROEK | Raumentwicklungskonzept













#### 3.1 Entwicklungsszenarien im Prozess

Das Gutachterteam hatte in Vorbereitung des Workshops ‚Szenarien – im Prozess‘ (Juli 2013) vier unterschiedliche Zukunftsszenarien für den Raum München Südwest entwickelt, die im Workshop gemeinsam mit den Kommunen durchgespielt wurden und anhand deren Vor- und Nachteilen eine fundierte Diskussion geführt werden konnte. Alle vier Entwicklungsszenarien betrachten Stadt/Siedlung, Freiraum/Landschaft und Verkehr integral und nehmen einen Zeithorizont bis 2035 an.

Beispielhafte Annahme der Bevölkerungsentwicklung zur Erarbeitung der unterschiedlichen Szenarien

Bevölkerung  
Siedlungsfläche

Raum	Landeshauptstadt München	Übrige 7 Kommunen des ROEK-Raums	Gemeinden im Umland des Raums des ROEKs München Südwest
<b>Szenario 1</b> Stagnation (Nullszenario)	20 % ▲	0 % ►	20 % ▲
	20 % ▲	0 % ►	20 % ▲
<b>Szenario 2</b> Innenentwicklung	20 % ▲	10 % ◀	10 % ◀
	20 % ▲	2 % ►	15 % ◀
<b>Szenario 3</b> Würmtalstadt	20 % ▲	20 % ▲	5 % ►
	20 % ▲	20 % ▲	10 % ◀
<b>Szenario 4</b> Regionale München	30 % ▲	10 % ◀	5 % ►
	20 % ▲	10 % ◀	5 % ►

	Szenario 1: Stagnation	Szenario 2: Innen- entwicklung	Szenario 3: Würmtal- stadt	Szenario 4: Regionale München
MIV	+	o	++	++
ÖPNV	-	++	o	++
Fuß / Rad	-	++	+	++
Fotos				
				
				

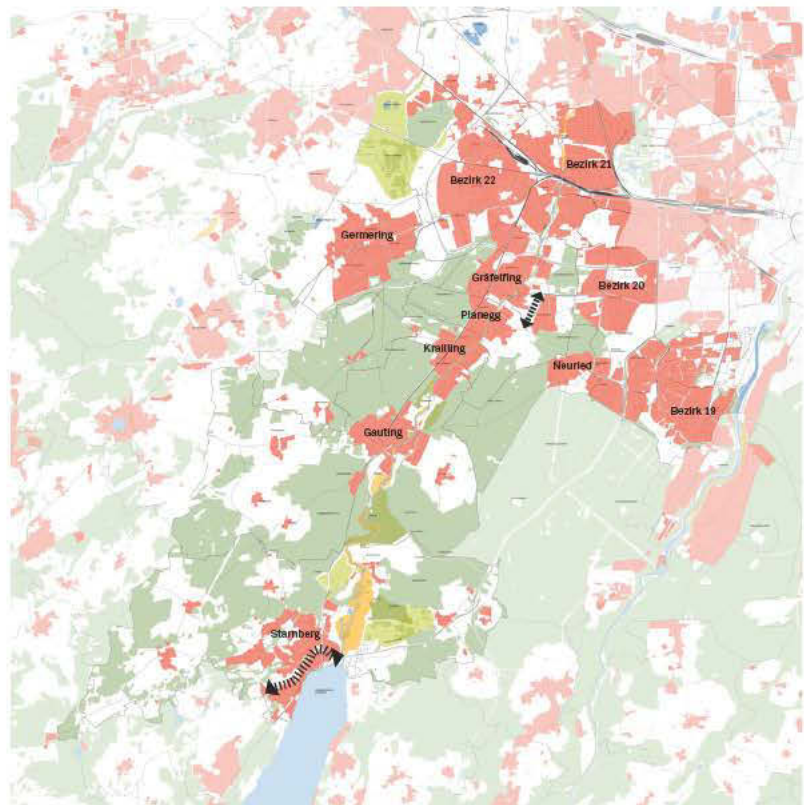
Beispielhafte Annahme der Verkehrsentwicklung zur Erarbeitung der unterschiedlichen Szenarien

MIV – Motorisierter Individualverkehr  
 ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr  
 LV – Langsam-Verkehr (Rad/Fuß)  
 - abnehmendes Verkehrsaufkommen  
 o gleichbleibendes Verkehrsaufkommen  
 + zunehmendes Verkehrsaufkommen  
 ++ stark zunehmendes Verkehrsaufkommen







Fotos: EBP

### 3.1.1 Szenario 1: Stagnation (Nullszenario)

-  Untertunnelung Starnberg
-  Ortsumfahrung (hier: Martinsried)
-  Siedlungskörper
-  Renaturierung
-  Waldumbau
-  Hochwasser - SQ



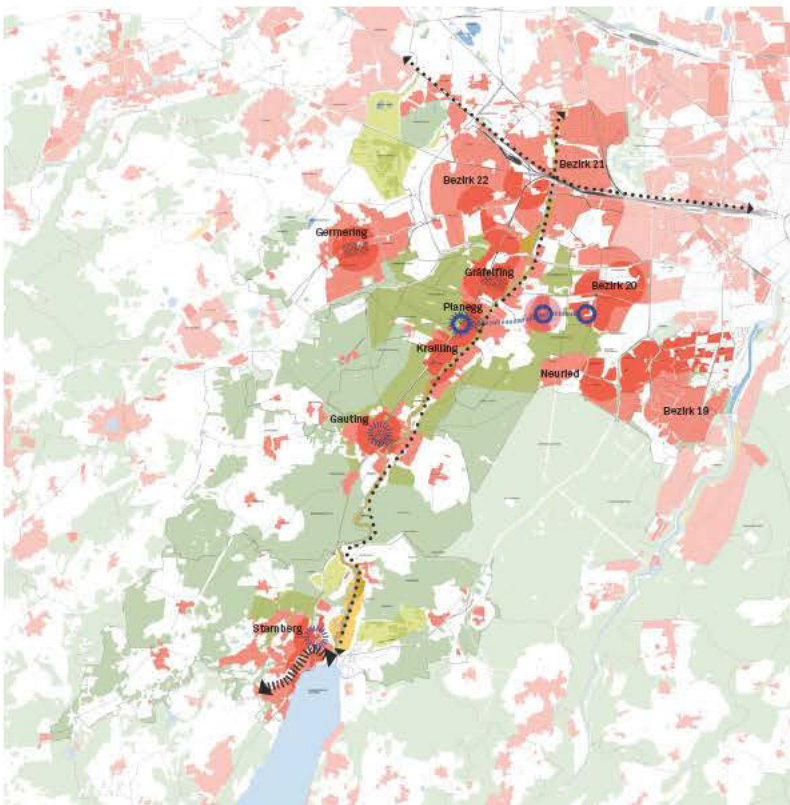
#### Annahme für Szenario 1

Wachstum Bevölkerung / Siedlungsfläche:		
Landes- hauptstadt München	Übrige 7 Kommunen des ROEK-Raums	Kommunen im Umland des ROEK-Raums
 20 %	 0 %	 20 %
 20 %	 0 %	 20 %
Motorisierter Individualverkehr (MIV):		+
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):		-
Langsam-Verkehr (Rad/Fuß) (LV):		-

Im ersten Szenario sind die Gutachter von einer stabilen Siedlungsstruktur und keinem Flächenzuwachs ausgegangen. Dabei konzentriert sich das Wachstum und die Verdichtung auf die Landeshauptstadt München. Parallel ist das Szenario von einem starken Anstieg der Wohnfläche pro Kopf ausgegangen, der ohne ein neues Wohnungsangebot zu einem Bevölkerungsrückgang in den sieben anderen Kommunen führt. In der Prognose führt dies zu wenigen Veränderungen in den Stadt- und Freiräumen und die Möglichkeiten, die Probleme im Bereich der Mobilität zu reduzieren, sind gering.

Gleichzeitig gehen die Gutachter davon aus, dass durch den Anstieg der Immobilienpreise die Kommunen vom demographischen Wandel, der Überalterung der Gesellschaft überproportional betroffen sein würden.





### 3.1.2 Szenario 2: Urbane Innenentwicklung

- Radschnellrouten
- Untertunnelung Starnberg
- Verlängerung der U6 von Martinsried nach Planegg
- U-Bahn-Station
- Intermodale Mobilitätsstationen
- Shared Space
- Siedlungskörper / Innenentwicklung
- Renaturierung
- Waldumbau
- Hochwasser - SQ

Im zweiten Szenario wurde von einer gezielten Nachverdichtung der Siedlungsstruktur im Umkreis von 600 m der ÖPNV-Halte ausgegangen. Dies führt zu einer moderaten Weiterentwicklung der Flächen. Durch das neue Wohnflächenangebot kommt es zu einem Anstieg der Bevölkerung um 10% in den Würmtalgemeinden. Dieses Wachstum kann genutzt werden, um die öffentlichen Freiräume – insbesondere die Stadträume um die Bahnhöfe – deutlich aufzubessern und durch interkommunale Zusammenarbeit den Landschaftsraum zwischen den Gemeinden für ein Freizeitangebot aufzuwerten. Ziel des Szenarios ist es, insbesondere durch eine angebotsorientierte, offensive Planung des ÖPNV und ein Angebot an Fahrradschnellwegen sowie eines verbesserten Radwegenetzes eine Zunahme im Bereich des ÖPNV und Langsamverkehrs zu erreichen. Bei den Ortsdurchfahrten würden sich Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen und zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität innerhalb der Freiflächen der Kommunen führen.

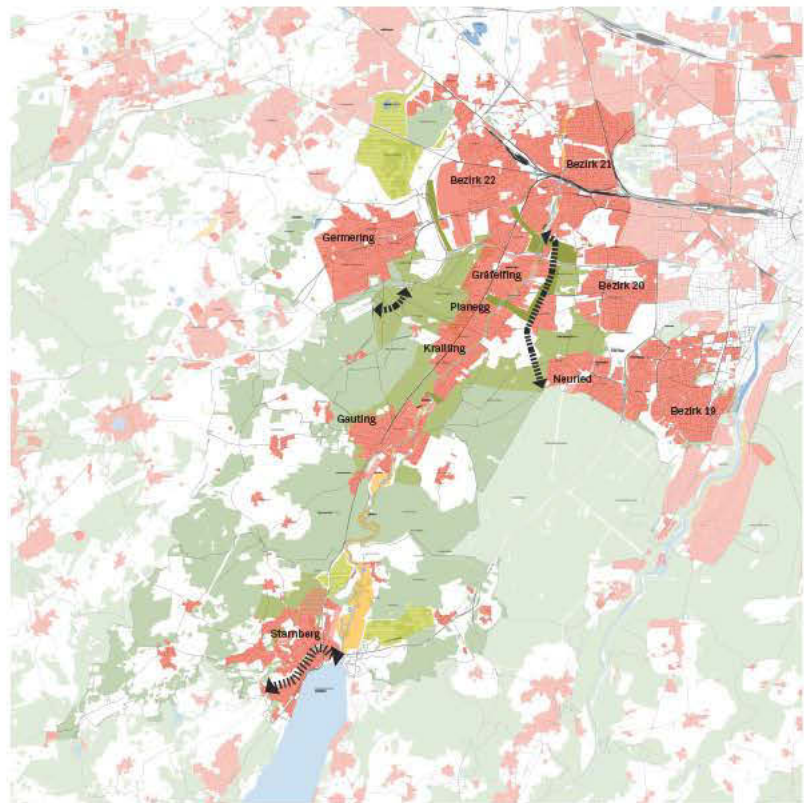
#### Annahme für Szenario 2

Wachstum Bevölkerung / Siedlungsfläche:

Landes- hauptstadt München	Übrige 7 Kommunen des ROEK-Raums	Kommunen im Umland des ROEK-Raums
▲ 20 %	▼ 10 %	▼ 10 %
▲ 20 %	▶ 2 %	▶ 15 %
Motorisierter Individualverkehr (MIV):	o	
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):	++	
Langsam-Verkehr (Rad/Fuß) (LV):	++	

### 3.1.3 Szenario 3: Würmtalstadt

-  Untertunnelung Starnberg
-  Ortsumfahrungen
-  Siedlungskörper / Erweiterung
-  Renaturierung
-  Waldumbau
-  Hochwasser - SQ



#### Annahme für Szenario 3

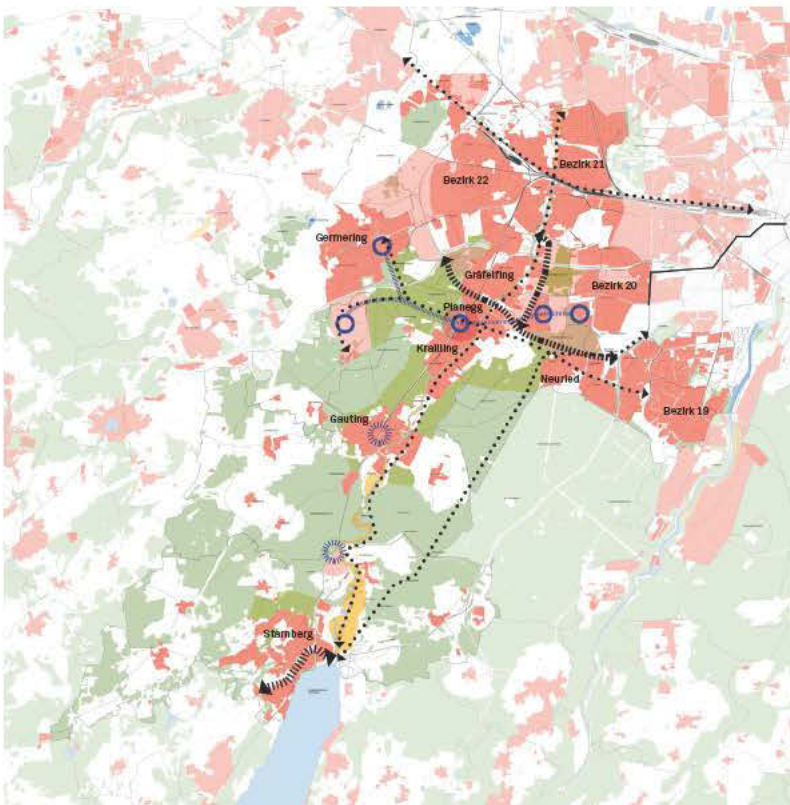
Wachstum Bevölkerung / Siedlungsfläche:		
Landes- hauptstadt München	Übrige 7 Kommunen des ROEK-Raums	Kommunen im Umland des ROEK-Raums
 20 %	 20 %	 5 %
 20 %	 20 %	 10 %
Motorisierter Individualverkehr (MIV):		++
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):		o
Langsam-Verkehr (Rad/Fuß) (LV):		+

Im dritten Szenario wurde der Bereich des Würmtals als ein zusammenhängender Siedlungskörper unter Inanspruchnahme von 20% neuen Siedlungsflächen als „Würmtalstadt“ weiterentwickelt. Damit kann der Münchener Südwesten im selben Umfang wie die Landeshauptstadt München mit seiner Bevölkerung wachsen. Dies schafft auf der einen Seite ein Reihe von Möglichkeiten, die Freiräume und Stadträume neu zu gestalten, doch andererseits sind dabei auch teilweise Eingriffe in geschützte Freiräume und den Bannwald notwendig, die durch Kompensationsmaßnahmen, z.B. Aufforstungen an anderer Stelle des Untersuchungsgebietes, ausgeglichen werden.

Dabei entsteht ein hoher Bedarf an Straßeninfrastruktur und es kommt zu einem Zuwachs des MIV-affinen Verkehrs.

Durch die fehlende Konzentration an den Bahnhöfen wird der ÖPNV eher stagnieren.





### 3.1.4 Szenario 4: Regionale München







-  Radschnellrouten
-  Untertunnelung Starnberg
-  Ortsumfahrungen
-  Verlängerung der U6 von Martinsried nach Planegg
-  U-Bahn-Station
-  Intermodale Mobilitätsstationen
-  Siedlungskörper / Erweiterung
-  Renaturierung
-  Waldumbau
-  Hochwasser - SQ

Im vierten Szenario sind eine Reihe neuer Flächen ausgewiesen worden, die zum Teil – wie die neuen „Waldstädte“ – nicht direkt an die bestehenden Siedlungskörper anschließen und daher eher eine netzartige Entwicklung insbesondere im nördlichen eil des ROEK-Raums erzeugen. Dabei entsteht ein Flächenzuwachs von 10%, mit einem – bezogen auf die sieben Kommunen ohne München – insgesamt ähnlich moderaten Bevölkerungswachstum wie im Szenario 2.

Dieses Szenario führt zu deutlichen Eingriffen in den Landschaftsraum, eine zunehmende Zersiedlung der Kulturlandschaft und erzeugt einen sehr hohen Aufwand für die gesamten Verkehrs- und Infrastrukturen.

#### Annahme für Szenario 4

Wachstum Bevölkerung / Siedlungsfläche:

Landes- hauptstadt München	Übrige 7 Kommunen des ROEK-Raums	Kommunen im Umland des ROEK-Raums
 30 %	 10 %	 5 %
 20 %	 10 %	 5 %

Motorisierter Individualverkehr (MIV):	++
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):	++
Langsam-Verkehr (Rad/Fuß) (LV):	++

---

### 3.1.5

#### **Vier Szenarien – eine Zukunftsvorstellung**

Diese vier Szenarien wurden im Workshop ‚Szenarien – im Prozess‘ im Juli 2013 vorgestellt. In der anschließenden Diskussion mit den Vertretern der einzelnen Kommunen in Arbeitsgruppen wurden die Konsequenzen und Potenziale der Szenarien abgewogen. Dabei wurden auch einzelne Bestandteile und Ideen der Szenarien neu kombiniert, um die ideale Zukunftsvorstellung für jede der Gemeinden zu ermitteln. Es hat sich in der Kernaussage eine klare Entscheidung für das **Szenario 2 „Urbane Innenentwicklung“ als Zukunftsvorstellung** des ROEKs München Südwest herausgestellt. Hier findet die Mehrheit der Kommunen ihre eigenen Vorstellungen wider gespiegelt. Dabei können einzelne Gemeinden, wie Germering, mit einem deutlich größeren Flächenwachstum planen und andere Gemeinden, bei denen eine sinnvolle Verdichtung in diesem Umfang nicht möglich ist, wie Gauting, von einem reduzierten Wachstum ausgehen. Die Vorgehensweise, auf die lokalen Potenziale einzugehen, führt zu einer Profilierung der unterschiedlichen Charaktere der Gemeinden.

Im Rahmen des Workshops ‚Zukunftsvorstellung‘, der am 08.10.2013 im Kulturzentrum UBO 9 in München-Aubing stattfand, wurde das Vorzugs-szenario ‚Urbane Innenentwicklung‘ in abgleichender Diskussion mit den Zielformulierungen als hervorgehende ‚Zukunftsvorstellung‘ bestätigt.

**Zukunftsvorstellung  
,Urbane Innenentwicklung‘**

---

**3.2  
Zukunftsvorstellung  
,Urbane Innenentwicklung‘**

Die Zukunftsvorstellung ‚Urbane Innenentwicklung‘ geht von einer Verdichtung der bestehenden Siedlungskörper aus, mit dem Ziel, wesentlich urbanere Stadträume zu erhalten. Die Ausweitung des Baurechts soll gezielt im Bereich von 600 m um die ÖPNV-Haltestellen der Bahnhöfe erfolgen. Zusätzlich sind Flächen zum Arrondieren des existierenden Siedlungskörpers als Entwicklungsflächen geplant. Beispielweise werden in den bahnhofsnahe Bereichen der S-Bahnhöfe von Planegg und Stockdorf auch Teilbereiche der Flächen zur Entwicklung vorgeschlagen, die momentan als Bannwald geschützt sind. Bei diesen „prioritären Bereichen für Siedlungsentwicklung“ (vgl. Legende des Plans 7.2.1 Zukunftsvorstellung Wohnen und Siedlung) muss natürlich immer eine intensive Abwägung der baulichen und naturräumlichen Entwicklung im Abgleich mit der ggf. ökologisch wertvollen Bestandssituation erfolgen.

Ziel dieser Maßnahmen ist es, wieder einen kompakteren, urbaneren Stadtkörper zu erhalten, der gerade im Bereich der Ortsdurchgangsstraßen, der Einkaufsstraßen und im Bahnhofsbereich attraktive öffentliche Freiräume besitzt und Urbanität ausstrahlt.

Durch die Zukunftsvorstellung Urbane Innenentwicklung werden die Ziele der behutsamen Weiterentwicklung der Kulturlandschaft gesichert und es müssen außerhalb der prioritären Bereiche zur Siedlungsentwicklung (innerhalb der 600 m-Radien um die S und U-Bahnhöfe) keine wesentlichen weiteren Flächen ausgewiesen werden.

Innerhalb dieser Vorstellung ist es möglich, dass sich alle Gemeinden individuell nach Ihren Potenzialen und den spezifischen Eigenheiten Ihrer Bebauungsstruktur weiterentwickeln können.

---

### 3.2.1

#### **Zukunftsvorstellung Wohnen und Siedlung**

##### **Maßnahmen**

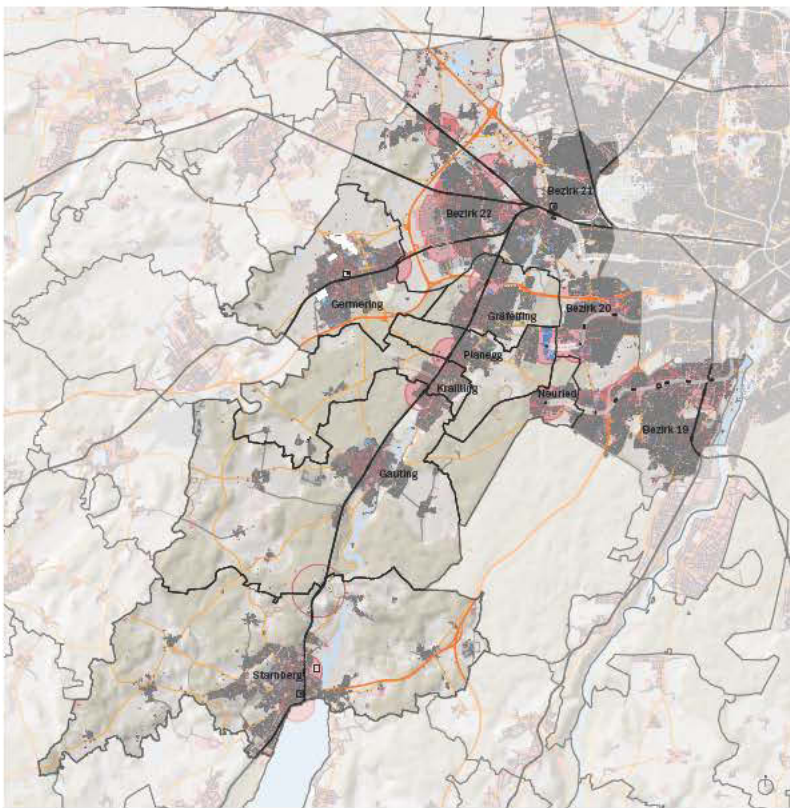
Innerhalb eines 600 m-Radius, abhängig von der jeweiligen Bebauungsstruktur der Gemeinde, soll das Baurecht rund um die S- und U-Bahnhaltestellen erweitert werden. Ziel ist es, eine städtischere Bebauung zu erhalten, die die Stadträume klarer definiert. Durch diese Maßnahmen sollen bis zu 10 % neue Wohnungen geschaffen werden.

Um die Konzentration der Bebauung im fußläufigen Bereich – 5 bis 10 Minuten – zu den S- und U-Bahnhaltestellen zu verbessern, werden innerhalb dieses Radius auch neue mögliche Bebauungsflächen ausgewiesen.

Entsprechend des demographischen Wandels sind in diesem Bereich auch spezielle Wohnformen – z.B. für mehrere Generationen oder ältere Personen – gut vorstellbar.







##### **Begründung der Maßnahmen**

Die Gemeinden wollen einer Überalterung Ihrer Gemeinden entgegen wirken und aus diesem Grund weiterhin die Möglichkeit haben, relativ kostengünstigen Wohnraum anzubieten. Mit diesen Maßnahmen wird eine größere Ausweisung von neuen Flächen vermieden. Die Konzentration an den ÖPNV-Haltestellen fördert den ÖPNV und den Langsamverkehr. Gleichzeitig wird durch diese Maßnahme eine Zersiedelung des Landschaftsraums vermieden.



*Zukunftsvorstellung Wohnen und Siedlung*

*Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung. Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen ist im Kapitel 7.2.1 dieser Broschüre dargestellt.*

- |                                                                                     |                       |                                                                                     |                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | mehrheitlich Wohnen   |  | Möglichkeit zur Innenentwicklung bzw. kompakter Stadtkörper – klare Stadträume, prioritäre Bereiche für Siedlungsentwicklung (600 m-Radius) |
|  | Bildungseinrichtungen |  | Bereiche mit Möglichkeit zur Abrundung des Siedlungskörpers (Wohnen und Arbeiten)                                                           |
|  | Sonstige Flächen      |                                                                                     |                                                                                                                                             |
|  | Wald                  |                                                                                     |                                                                                                                                             |

---

### 3.2.2 Zukunftsvorstellung Öffentlicher Raum

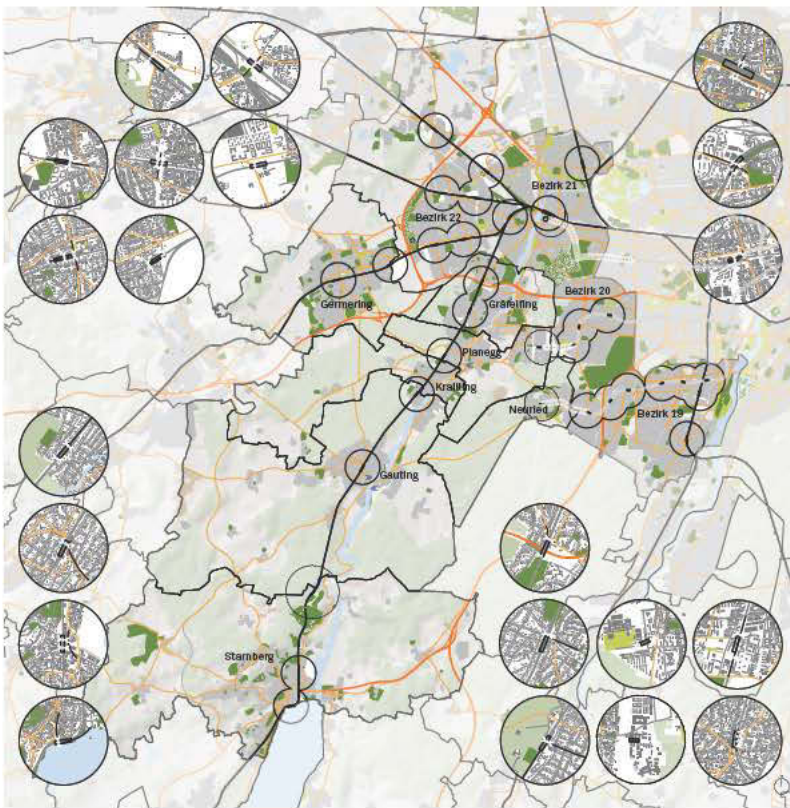
#### **Maßnahmen und Begründung der Maßnahmen**

Ausgehend von den Entwicklungsradien um die S- und U-Bahnhöfe ergeben sich neue Anforderungen an die öffentlichen Freiräume. Durch die Aufwertung der Bahnhofsumfelder werden ergänzende Anreize geschaffen, das Mobilitätsverhalten zugunsten der Langsamverkehre und des öffentlichen Nahverkehrs zu verändern.

Durch die Innenentwicklung entstehende neue Nachbarschaften erhalten durch die Aufwertung bestehender Freiräume wohnungsnaher Aufenthalts- und Erholungsmöglichkeiten. Attraktive und sichere Verbindungen in den Landschaftsraum werden durch die Neustrukturierung der Bewegungsräume und durchlässig gestaltete Siedlungsränder geschaffen.

Die Sicherung historischer Ortskerne, Ensembles oder bedeutender Einzelbauwerke mit den dazugehörigen Freiflächen wirkt identitätsstiftend und erschließt Freiraumpotenziale.





*Zukunftsvorstellung öffentlicher Raum*

*Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung. Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen ist im Kapitel 7.2.2 dieser Broschüre dargestellt.*

- |                                                                                     |                                          |                                                                                     |                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
|  | Siedlung                                 |  | <b>Aufwertung Bahnhofsumfeld</b>       |
|  | Gewässer                                 |  | Verbesserung Fußgängerräume            |
|  | Wald                                     |                                                                                     | Optimierung Zugangsmöglichkeiten       |
|  | Park / Öffentliche Grünflächen           |                                                                                     |                                        |
|  | <b>ÖPNV</b>                              |  | <b>Optimierung Grünflächenangebote</b> |
|  | Einzugsradius 600m                       |                                                                                     | Optimierung Grünflächenbestand /       |
|  | Bahnhof Erschließung<br>(Treppen/Rampen) |                                                                                     | Anlage neuer Grünflächen               |
|                                                                                     |                                          |  | <b>Verbesserung Würmerlebnis</b>       |
|                                                                                     |                                          |                                                                                     | Stärkung Sichtbeziehungen              |

---

### 3.2.3 Zukunftsvorstellung Freizeit und Erholung

#### **Maßnahmen und Begründung der Maßnahmen**

Eine attraktive Anbindung der Erholungs- und Naturräume an die Siedlungsbereiche und die Knotenpunkte des öffentlichen Nahverkehrs stärkt die Nah(st)erholung und den Freizeitverkehr. Sichere und qualitätsvolle Wege mit einem einheitlichen Orientierungssystem schaffen den Anreiz, diese Räume als Radfahrer und Fußgänger anzusteuern und zu nutzen. Für den hochfrequentierten Raum kann dadurch ein wichtiger Beitrag zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs geleistet werden. Als Beispiel ist der Höhenweg Krailling – Planegg oder die Seeanbindung in Starnberg zu nennen.

Die Aktivierung des stillgelegten Bahnhofs „Mühlthal“ kann eine geeignete Maßnahme zur Förderung der nicht motorisierten Freizeitverkehre darstellen. Zum Einen liegt der vom Bahnhof zu erschließende Freizeitradius inmitten des Naherholungsraums. Zum Anderen ist bereits ein Bahnhof vorhanden, der wieder geöffnet werden kann. Die Initiierung einer möglichen Trägerschaft ist als Grundvoraussetzung dafür zu sehen.

Insgesamt ist eine Stärkung tangentialer Verbindungen eine wichtige Maßnahme auf dem Weg zu einem attraktiven Wegenetz für Langsamverkehre.

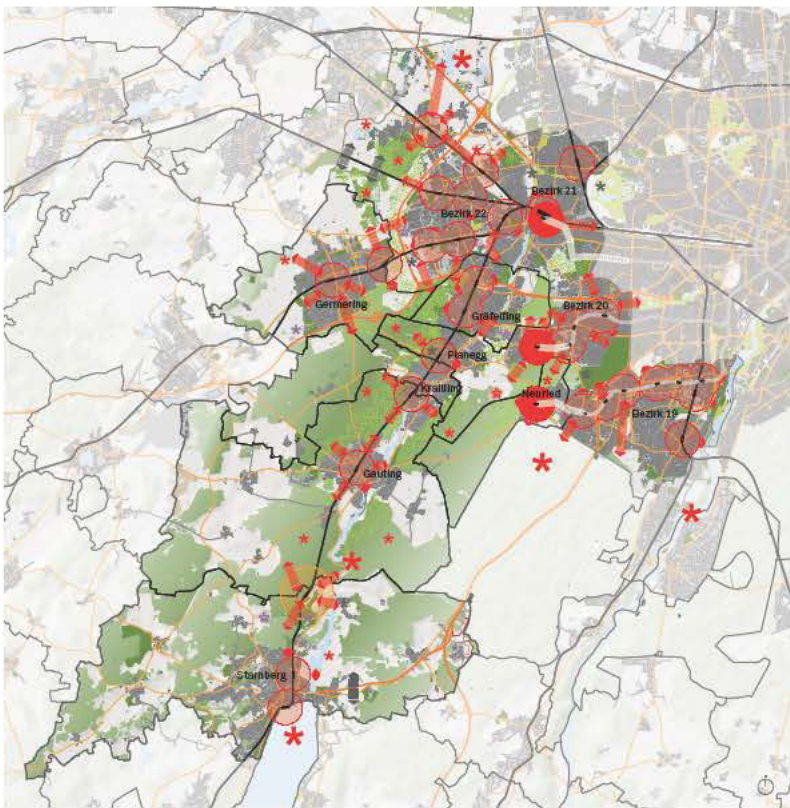
Die Aufwertung grüner Korridore für Freizeit- und Erholungsnutzungen, gerade unter dem Aspekt einer verstärkten Innenentwicklung, ist eine wichtige Maßnahme zur Sicherung der wohnungsnahen Freiraumversorgung.

Dem Kiesabbau kommt in der Region eine besondere kulturhistorische Bedeutung zu. Für die Nachnutzung der einstigen Abbauorte ist die Einrichtung von Lehrpfaden und möglicherweise eines Umweltbildungszentrums denkbar.

Die Kiesgruben können ein geeigneter Ort für lärmintensivere Freizeitnutzungen sein, die innerhalb der Wohngebiete kaum realisiert werden können. Damit könnten attraktive Angebote für die jüngere Generation geschaffen werden und unter Umständen bestehende Nutzungskonflikte in sensibleren Landschaftsräumen abgebaut werden.

Ehrenamtliches Engagement gezielt zu nutzen, ist angesichts knapper Haushaltsmittel eine geeignete Maßnahme, attraktive Erholungsorte zu sichern.





*Zukunftsvorstellung Freizeit und Erholung*

*Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung.*

*Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen ist im Kapitel 7.2.3 dieser Broschüre dargestellt.*



---

### 3.2.4 Zukunftsvorstellung Landschaftsraum

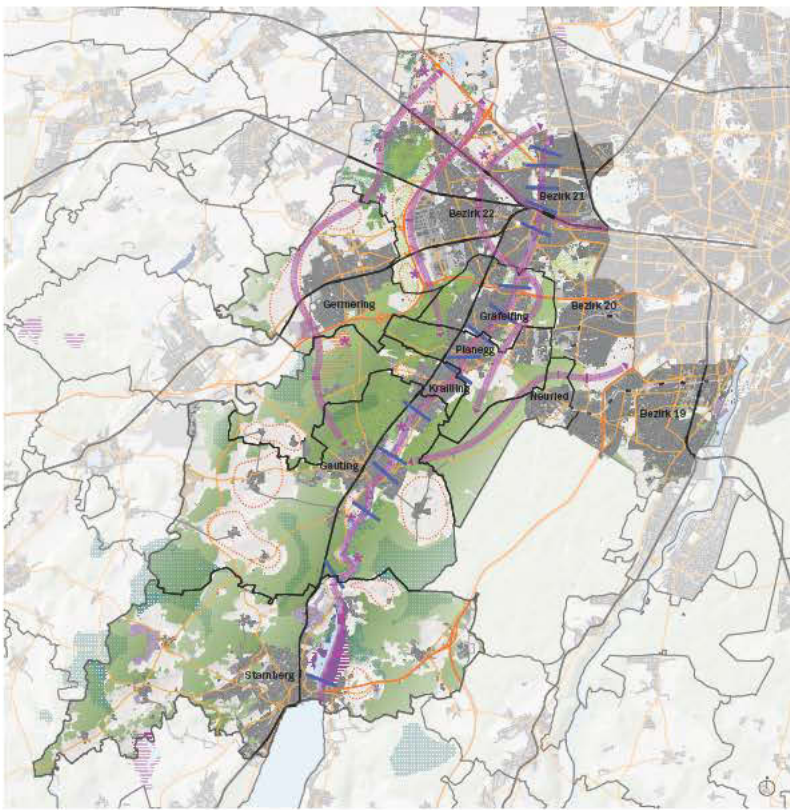
#### **Maßnahmen und Begründung der Maßnahmen**

Grundsätzlich sind alle Landschaftsbestandteile, unabhängig von ihrer Ausprägung und der Art der Nutzung, gleich wertvoll und zu sichern. Bei Entwicklungen, die Eingriffe in den Landschaftsraum beinhalten, ist der räumliche Kontext, wie die Nähe zu einem Bahnhof des öffentlichen Nahverkehrs, miteinzubeziehen. Dies bedeutet in der Konsequenz, dass eine Bannwaldfläche nicht per se schützens- und damit erhaltenswerter sein muss als eine landwirtschaftlich genutzte Wiesenfläche.

Der Wechsel zwischen geschlossenen Wäldern und offenen Fluren ist ein Charakteristikum des Raums, der bewahrt werden soll. In diesem Zusammenhang ist die Orientierung im Raum zu beachten. Die Sicherung, Wiederherstellung oder Etablierung von Sichtachsen und Merkzeichen sind Maßnahmen, die es im räumlichen Kontext zu untersuchen gilt. Innerhalb der Forste, die meist wenige Unterscheidungsmerkmale bieten, kann das Freistellen wichtiger Bezugspunkte oder wesentlicher Sichtachsen einen wertvollen Beitrag zur Aufenthalts- und Erlebnisqualität leisten.

Die Vernetzung der Landschaftsräume ist eine geeignete Maßnahme, Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten mit Schutzbelangen und einer Förderung der Langsamverkehre zu vereinbaren. In diesem Zusammenhang übergreifend zu denken und zu handeln, ist schon auf Grundlage der (natur)räumlichen Gegebenheiten sinnvoll. Besonders die Gewässerstrukturen sind ein geeignetes Gerüst: die wümbegleitenden Freiräume und die Erholungsgebiete Langwieder Seenplatte, Böhmer Weiher und Germeringer See. Die Durchgängigkeit von Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer herzustellen, ist ein weiteres Entwicklungsziel.

Im Untersuchungsgebiet finden sich vielfältige, oft kulturgeschichtlich begründete, landschaftliche Relikte wie Haiden, Moose, Auen, Alleen, naturnahe Wälder. Diese „Landschaftsjuwelen“, die zum Struktureichtum und der Identität des Raums wesentlich beitragen, sollen langfristig gesichert werden. Namen für bisher nicht benannte Orte zu finden, kann einen Beitrag leisten, den Wert dieser Relikte im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.



Zukunftsvorstellung Landschaftsraum

Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung. Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen ist im Kapitel 7.2.4 dieser Broschüre dargestellt.

- |                              |                                         |                                           |                                                     |
|------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| <b>Landschaftsraum</b>       |                                         | <b>Landschaftsqualität und -identität</b> |                                                     |
|                              | Gewässer                                |                                           | Prioritäre Grünverbindungen                         |
|                              | Wald                                    |                                           | Identitätsstärkung Würmabschnitte                   |
|                              | Offenlandschaften                       |                                           | Sicherung und Inwertsetzung<br>"Landschaftsjuwelen" |
| <b>Spezifische Nutzungen</b> |                                         |                                           | Aktivierung Erholungsnutzung                        |
|                              | Kiesabbau                               | <b>Hochwasserschutz</b>                   |                                                     |
|                              | Sport                                   |                                           | Aktivierung Hochwasserretention                     |
| <b>Schutzgüter</b>           |                                         | <b>Laufende Planungen</b>                 |                                                     |
|                              | Hochwasserschutz<br>(Retentionsflächen) |                                           | Festsetzung Naturschutzgebiet                       |
|                              | Naturschutzgebiet                       |                                           | Potenzialräume                                      |
|                              |                                         |                                           | Windenergiestandorte                                |

---

### 3.2.5

#### **Zukunftsvorstellung Wirtschaft und Wissen**

##### **Maßnahmen Wirtschaft**

Die Urbane Innenentwicklung in der Nähe der Bahnhöfe soll zusätzlich genutzt werden, um hier neben Wohnungen auch Arbeitsplätze anzubieten. In den Erdgeschossen soll in der Nähe des Bahnhofs der Handel von Gütern des täglichen Bedarfs ausgeweitet werden.

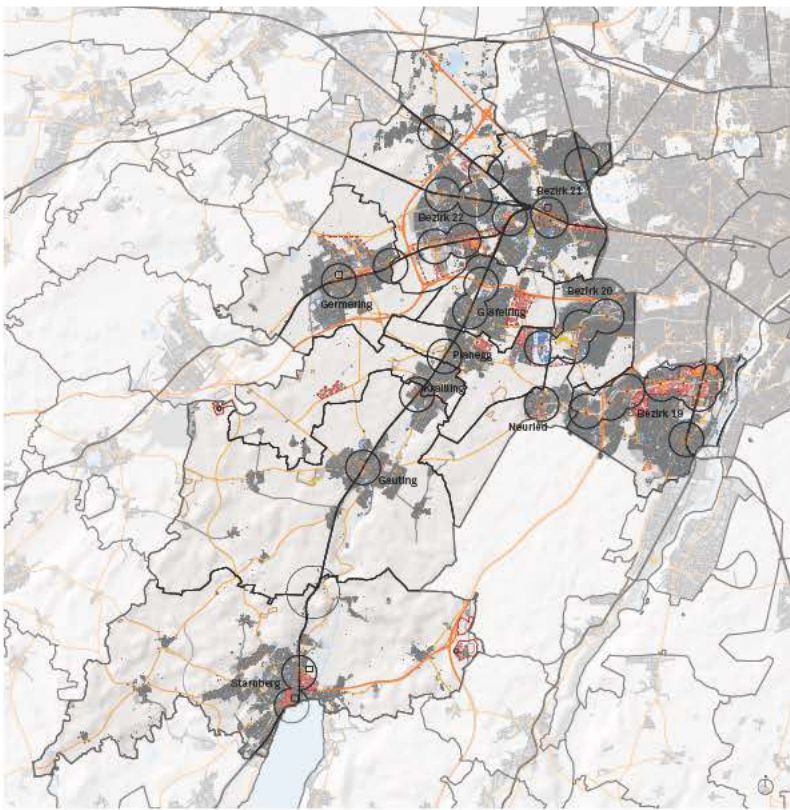
Aufgrund der wenigen Gewerbeflächen der Kommunen sollen die Gewerbegebiete auch über flächeneffiziente Bebauungspläne nachverdichtet werden. Zusätzlich wird von den Gutachtern überprüft, ob stark emittierendes Gewerbe, z.B. von Planegg, gebündelt an der Autobahn angesiedelt werden könnte, um in den anderen Gewerbegebieten durch die Ansiedlung von nicht störendem Gewerbe die Bebauungsdichte gerade auch zu den Wohngebieten hin erhöhen zu können.

##### **Begründung der Maßnahmen Wirtschaft**

Durch die neuen Arbeitswelten der Wissensgesellschaft entstehen einfachere Möglichkeiten, Arbeiten und Wohnen zu verbinden. Um möglichst kurze Wege und eine attraktive Nutzungsmischung in den Stadt- und Siedlungsgebieten zu erhalten, eignet sich die Nachverdichtung in einem geringen Umfang auch für Arbeiten.

Die meisten der Kommunen haben nur sehr geringe Möglichkeiten zur Ausweisung neuer Gewerbeflächen, deshalb wäre eine interkommunale Zusammenarbeit sinnvoll, damit keine Neugründungen, z.B. in Martinsried, oder Neuansiedlungen dem Raum München Südwest verloren gehen. Auch dafür dient die effizientere Nutzung der Gewerbeflächen.





Zukunftsvorstellung Wirtschaft und Wissen

Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung.

Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen ist im Kapitel 7.2.5 dieser Broschüre dargestellt.

- |                                                                                     |                                                         |                                                                                     |                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Siedlungsgebiet (mehrheitlich Wohnen)                   |  | Gewerbestandort abgestimmt entwickeln                                                                                 |
|  | Gewerbegebiet (Arbeits- und Dienstleistungsstandort)    |  | Wissensstandort abgestimmt entwickeln / ggf. ausweiten                                                                |
|  | Wissen (Forschung, Bildungseinrichtungen)               |  | Stärkung bahnhofsnaher Handel von Gütern des tägl. Bedarfs (Erdgeschoss), ggf. verbessertes Angebot an Arbeitsplätzen |
|  | Gesundheit                                              |  | Einzugsbereich hochrangiger ÖPNV-Halte (600 m- bzw. 10 Min.-Radius Fußgänger)                                         |
|  | Industrie (z.B. emittierendes / verarbeitendes Gewerbe) |                                                                                     |                                                                                                                       |
|  | Kiesabbau                                               |                                                                                     |                                                                                                                       |

### **Maßnahmen Wissen**

Eine der wesentlichen Maßnahmen ist die Ausweisung bzw. Entwicklung von Flächen für den Wissensstandort Martinsried. Durch seine Bedeutung für den Freistaat und die Metropolregion muss hier ausreichend Raum geschaffen werden, auch, um durch das Ermöglichen der weiteren Ansiedelung von nachgegliederten ‚spin-offs‘ (z.B. Biotech) den Standort zu stärken. In Zusammenhang mit der Neugestaltung und des eventuellen Neubaus des Universitätsklinikums Großhadern sollte der Seitenarm des regionale Grünzugs (vgl. auch Kapitel 4.3 dieses Berichts) zwischen Martinsried und der Landeshauptstadt München überdacht werden.

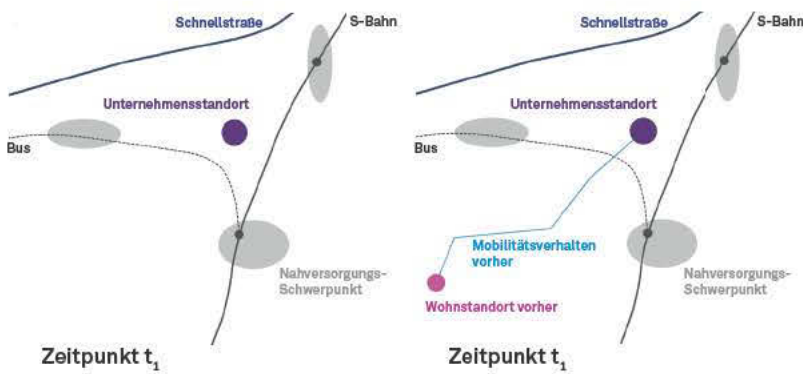
Durch eine langfristige Verlängerung der U-Bahn nach Planegg sollen die ÖPNV-Verbindungen an Martinsried und an das Universitätsklinikum Großhadern mit ihrem hohen Verkehrs- und Nutzeraufkommen besser in die Region eingebunden werden. Die Anbindung in Zusammenhang mit dem Ausbau bzw. der Entwicklung stellt eine optimale Nutzung der Einzugsbereiche der U-Bahn-Haltepunkte sicher, die durch ein Festhalten am Seitenarm des Grünzugs in der jetzigen Form geschwächt würde; beispielsweise könnte auch eine teilweise Qualifizierung hin zu einem innerörtlichen Nahsterholungsraum für die Nutzer des Wissensstandorts und die Anwohner denkbar sein (vgl. Kapitel 4.3 dieses Berichts).

Das Ziel eines multifunktionalen Campus beugt nicht zuletzt auch vermeidbarem Verkehr vor.

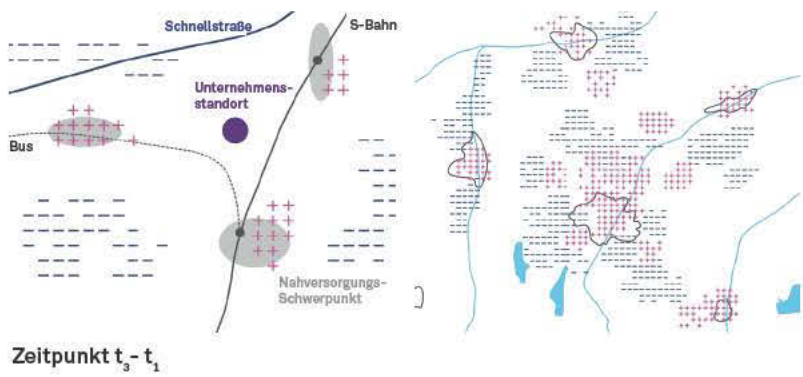
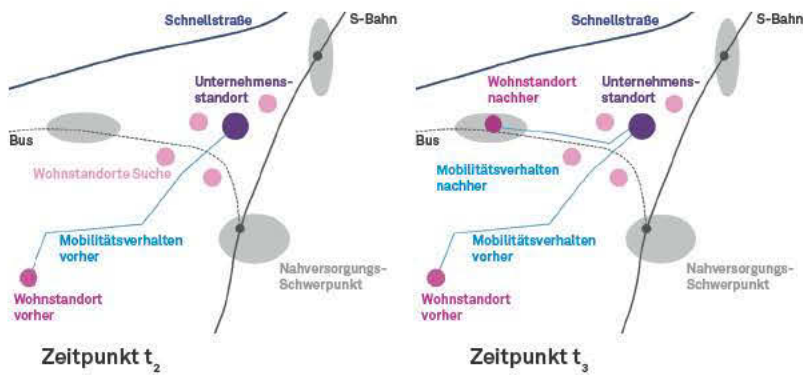
Beim Ausbau der bestehenden Schul- und Kindergarteneinrichtungen sollte eine mehrgeschossige Bauweise untersucht werden, um auch hier eine bauliche Verdichtung zu erreichen.

### **Begründung der Maßnahmen Wissen**

Die Qualität der Arbeitsplätze und die über die Metropolregion hinausragende Bedeutung des Forschungs- und Bildungsclusters Martinsried mit seinen ausgegründeten, neuen Unternehmen im Bereich der Wissensökonomien, begründet die Maßnahmen.



WAM (Wohnen, Arbeit, Mobilität)  
 Studie der TU München



unten rechts:  
 Verräumlichung der Veränderungs-  
 dynamik im Standortverhalten privater  
 Haushalte für die Europäische Metro-  
 polregion München

- Dekonzentration  
 von Wohnen und Arbeiten
- +++ Rekonzentration  
 von Wohnen und Arbeiten

### 3.2.6

#### Zukunftsvorstellung Verkehr

##### **Maßnahmen**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Verkehr gliedern sich in die Maßnahmenfelder MIV, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr.

Im Folgenden werden die vorgeschlagenen Maßnahmen stichpunktartig für jedes Maßnahmenfeld aufgeführt.

##### **Maßnahmen im MIV:**

Mit Ausnahme des bereits projektierten und im Regionalplan vorgesehenen Stadttunnels Starnberg und der Westumfahrung Stranberg soll auf weitere Umfahrungsstraßen mit überörtlicher Bedeutung im Untersuchungsraum verzichtet werden.

Zentrale Bereiche an Ortsdurchfahrten werden siedlungsverträglich ausgestaltet und für den Fuß- und Radverkehr optimiert.

Hierzu gehören vordringlich:

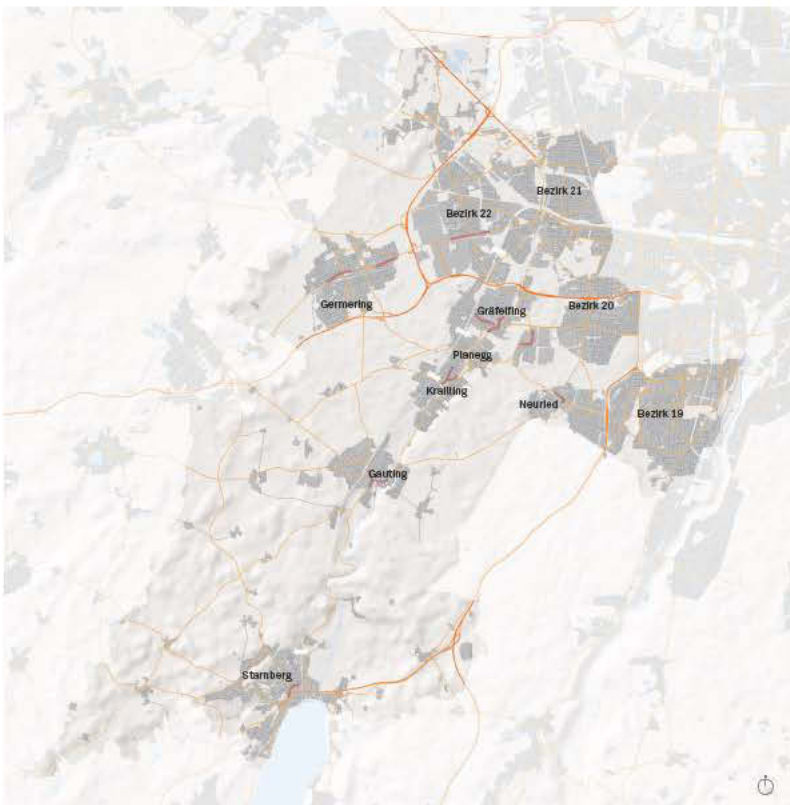
- Die Umfelder der Bahnhöfe Lochhausen, Langwied, Leienfelsstraße, Aubing, Neuaubing und Westkreuz, sowie die Verlagerung der St2063 auf umliegende Bundesautobahnen sowie deren Umwidmung in eine Gemeindestraße in Verbindung mit teilweise Rückbau auf dem Stadtgebiet von München. Diese Maßnahme dient auch zur Verlagerung des übergeordneten Schwerverkehrs (die lokale Erschließung ist jedoch sicherzustellen).
- Die Aufwertung der Gautinger Straße in Neuried
- Der Knotenbereich Untere Bahnhofstraße – Landsberger Straße in Germering
- Die Bahnhofstraße mit Knoten Bräuhausstr. in Planegg
- Die Margareten- und Luitpoldstraße in Krailling
- Der Knotenpunktbereich Hauptplatz mit Münchner Straße in Gauting
- Die durch den Stadttunnel entlasteten Hauptverkehrsstraßen sowie die Bahnhofsumfelder in Starnberg.

Die Hauptverkehrsstraßen werden gute Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere zur Verbesserung der Zugänge zu hochrangigen ÖPNV-Haltestellen, bieten.

In Zusammenarbeit mit den Straßenbehörden wird auf den betroffenen Abschnitten die Realisierung von Tempo 30 überprüft. Für die Beurteilung sind die Lärmsituation, die Verkehrssicherheit sowie das städtebauliche Umfeld relevant. Im Falle hoher Belastungen besteht Prüfpflicht durch die Straßenbehörde mit Anspruch auf eine ermessensgerechte Entscheidung.\*

\* vgl. Topp, Hartmut (2014): Tempo 30 auf Hauptstrassen mit Wohnnutzung. In: Straßenverkehrstechnik 1.2014, S. 23-30





*Zukunftsvorstellung Verkehr  
Maßnahmen MIV*

*Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung. Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen (auch zu ÖPNV und LV) ist im Kapitel 7.2.6 dieser Broschüre dargestellt.*

- Individualverkehr (MIV)**
-  Autobahn
  -  Hauptstraße
  -  Nebenstraße
- Verbesserung LV**
-  Verkehrsberuhigte Zonen

### **Maßnahmen im ÖPNV:**

Das ÖPNV-Angebot sollte angebotsorientiert auf die Siedlungsentwicklungen angepasst werden, die bisher axialen Verbindungen sind in ihrer Taktfrequenz zu verbessern. Vordringlich sind insbesondere:

- Angebot im 10-Minuten-Takt auf den S-Bahnlinien, zumindest während der Spitzenstunden auf der S6 (auf der S8 bereits etabliert).
- Etablierung des Bahnhofes Germering als wichtiges Arbeitsplatzgebiet und als Regionalzughalt.
- Etablierung des Bahnhofes Starnberg (See) als wichtiges Zentrum für Freizeitverkehr und des Bahnhofes Starnberg Nord als langfristiger Systemhalt im Regionalverkehr.

Neue hochrangige ÖPNV-Verbindung Martinsried – Planegg – Germering (Expressbus, später schienengebunden), dabei bildet der S-Bahnhof Planegg einen wichtigen Verknüpfungspunkt im hochrangigen ÖPNV entlang der Würmtalachse.

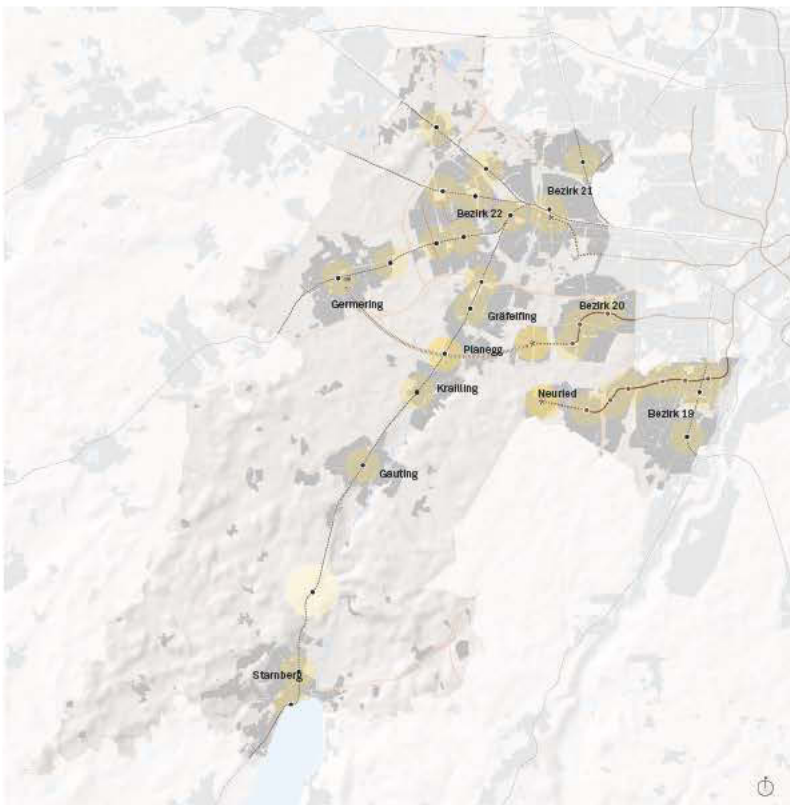
Neue hochrangige ÖPNV-Verbindung von Fürstenried-West nach Neu-ried durch Verlängerung der U3.

Weiterentwicklung des Tramnetzes im Münchener Westen durch Verlängerung einer Tramlinie vom Bahnhof München-Pasing zur hochrangigen ÖPNV-Erschließung der neuen Siedlungsschwerpunkte in Freiam.

*\* Quelle: Gemeinde Gräfelfing,  
ÖPNV – Konzept für das nördliche Würmtal –  
Netzvorschläge für Trambahn- und Buslinien,  
Zieljahr 2020*

*Verfasser: Büro für Ortsentwicklungs- und  
Bauleitplanung – Dipl.-Ing. Frank Müller-  
Diesing, Inning a.A., 2007*

Überprüfung allfälliger Netzergänzungen zur Verbesserung weiterer tangentialer Verkehrsbeziehungen. Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Forschungszentrums Martinsried aus Richtung Nord-west existieren gemäß Ring(tram)linienkonzept aus dem Jahr 2007\* interessante Linienideen auf den Achsen Bhf. Pasing – Gewerbegebiet Lochhamer Schlag – Martinsried bzw. Bhf. Aubing – Bhf. Freiam – Bhf. Lochham – Martinsried.



Zukunftsvorstellung Verkehr  
 Maßnahmen ÖPNV

Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknappte Darstellung. Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen (auch zu MIV und LV) ist im Kapitel 7.2.6 dieser Broschüre dargestellt.

- |                                    |                                   |                    |                                                                                                                                          |
|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Öffentlicher Verkehr (ÖPNV)</b> |                                   | <b>Ausbau ÖPNV</b> |                                                                                                                                          |
|                                    | S-Bahn, Fern- und Regionalverkehr |                    | Verlängerung der U-Bahn (U3<br>Fürstenried West – Neuried, U5<br>Lalmer Platz – München-Pasing, U6<br>Klinikum Großhadern – Martinsried) |
|                                    | S-Bahn Haltepunkt                 |                    | Neue hochrangige ÖPNV Verbindung                                                                                                         |
|                                    | U-Bahn                            |                    | Einzugsbereich hochrangiger ÖPNV-Halte (600m / 10 Min. Fuß-Radius)                                                                       |
|                                    | U-Bahn Haltepunkt                 |                    | Neuer / etablierter Regionalzughalt                                                                                                      |
|                                    | Regionalzughalt                   |                    |                                                                                                                                          |
| <b>Laufende Projekte:</b>          |                                   |                    |                                                                                                                                          |
|                                    | Tram 19                           |                    |                                                                                                                                          |
|                                    | Pasing Bahnhof – Freiham Süd      |                    |                                                                                                                                          |

### **Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr**

Verschiedene Fahrradschnellverbindungen verknüpfen wichtige Wohn- und Arbeitsplatzstandorte im Untersuchungsraum.

Insbesondere werden vorgeschlagen:

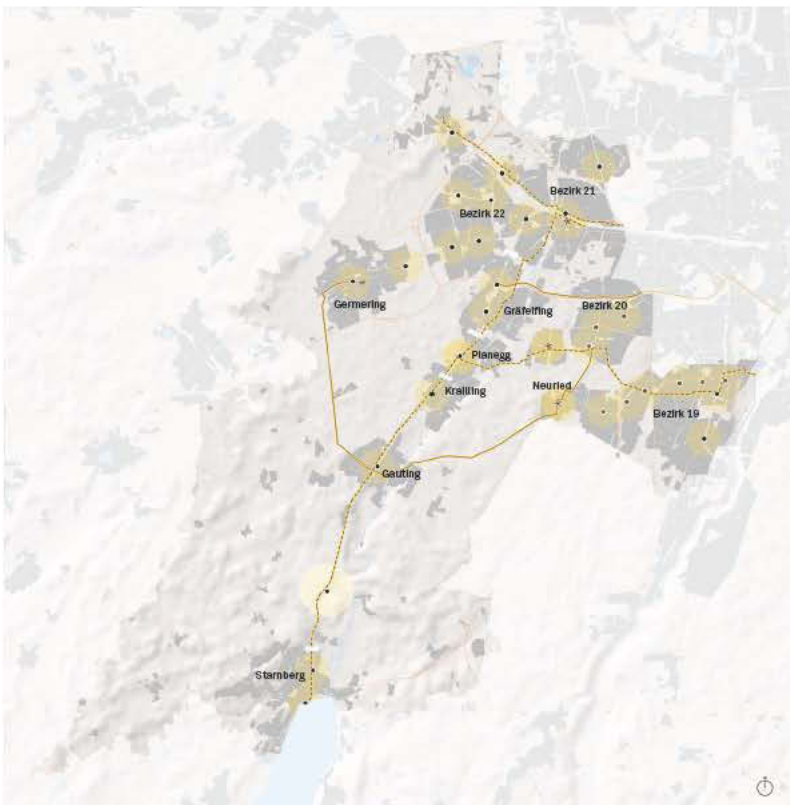
- Pasing – Starnberg
- Pasing – Langwied – Lochhausen – Gröbenzell
- Planegg – Steinkirchen – Martinsried – Großhadern
- Siemenswerke – Isar

Diese Fahrradschnellrouten weisen eine Ausstattungsqualität auf, die auch den erhöhten Anforderungen von Pedelecs gerecht wird. An wichtigen Verknüpfungspunkten zum ÖPNV (z.B. Bahnhof Pasing) sollten daher entsprechende Ladeinfrastrukturen bereitgestellt werden.

Das regionale Fahrradrouthenetz ist zu vervollständigen, die Eisenbahnen und die Würm in ihrer Barrierewirkung für Radfahrer und Fußgänger sind zu reduzieren. Von besonderer Bedeutung sind:

- Eine ergänzende Radroute Würm – Isar (Lochham – A96 – Westpark – Isar) in der Landeshauptstadt München
- Eine attraktive Radverbindung entlang der M4 (Gauting – Neuried)
- Eine attraktive Radverbindung von Gauting ins Gewerbegebiet ‚KIM‘
- Eine attraktive Radverbindung Germering – Planegg – Martinsried – Neuried

Die Erreichbarkeit hochrangiger ÖPNV- Verknüpfungspunkte im Fuß- und Radverkehr sind zu sichern und die Durchlässigkeit der bahnhofs-nahen Siedlungsräume für Fußgänger zu verbessern.



Zukunftsvorstellung Verkehr  
 Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

Der an dieser Stelle abgebildete Planauszug dient lediglich der Illustration und ist daher nur eine verknüpfte Darstellung. Der vollständige Plan mit allen dazugehörigen Informationen (auch zu MIV und ÖPNV) ist im Kapitel 7.2.6 dieser Broschüre dargestellt.

- |                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Langsamverkehr (LV)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Fahrradweg</li> <li>● Einzugsbereich hochrangiger ÖPNV-Halte (600 m- / 10 Min.-Fuß-Radius)</li> </ul> | <p><b>Verbesserung LV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>--- Radschnellrouten</li> <li>— (Freizeit)-Radroute</li> <li>↔ Verbesserte Querungen LV</li> <li>◀▶ Verkehrsberuhigte Zonen</li> </ul> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Gestaltung einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße am Beispiel Köniz  
(oben: vorher / unten: nachher)

Foto: Stabstelle Kommunikation Gemeinde Köniz, CH







Beispiel einer attraktiven Haltestelle im ÖPNV: Bahnhof Wallisellen an der Abzweigung der Glattalllinie von der Bahnstrecke Zürich – Winterthur, CH

Foto: EBP



links:  
Beispiel für ein fußgängerfreundlich gestaltetes Bahnhofsumfeld: Haltestelle Horgen in Zürich, CH

Foto: EBP



rechts: Beispiel eines Fahrradverleihsystems an einem ÖPNV-Verknüpfungspunkt: Lyon, FR

Foto: EBP

### **Maßnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens:**

Schaffung eines regionalen Mobilitätsmanagements (in Anlehnung an das Mobilitätsmanagement „gscheid mobil“ der Landeshauptstadt München:

- Konzeption eines Neuzuzüglerpakets, eines Beratungsangebots für Unternehmen und Bürger sowie eines Mobilitätserziehungsleitfadens für Kindergarten- und Schulkinder
- Ausweitung der Münchner Fahrradmarketingkampagne auf die Region.

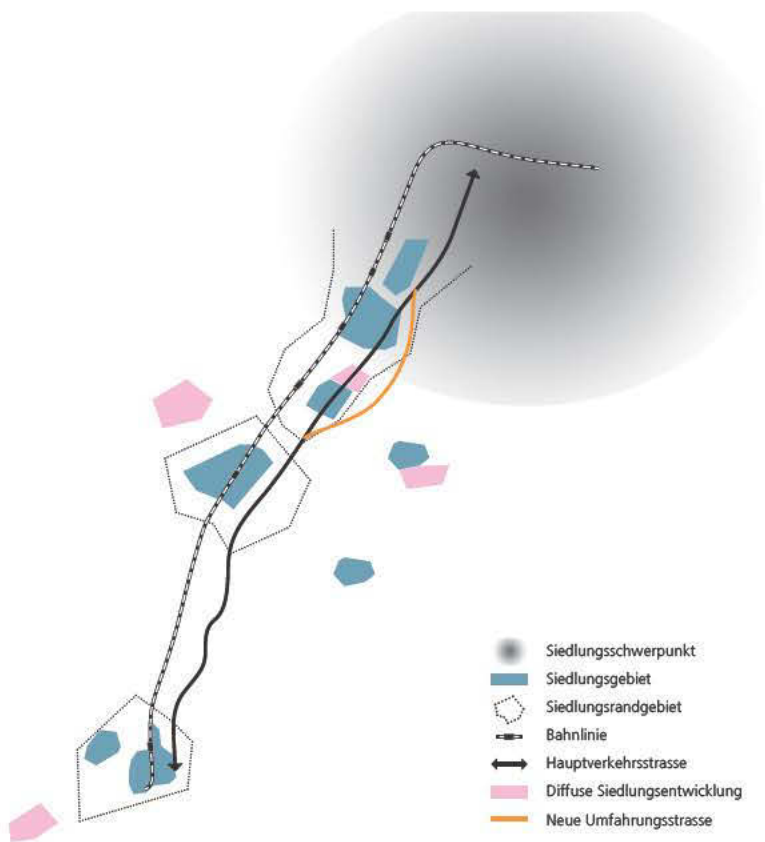
### **Begründung der Maßnahmen**

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen soll durch eine konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr einer weiteren Verschärfung der Engpasssituation im Straßennetz entgegengewirkt werden. Das ROEK München Südwest zielt auf eine nachhaltige Abwicklung des Verkehrs. Hierfür ist es notwendig, die bisherigen planerischen Handlungsmuster zu durchbrechen, welche in der Vergangenheit zwangsläufig zu Wachstumsspiralen in der Infrastrukturentwicklung für den motorisierten Individualverkehr geführt haben.

Diese Wachstumsspirale ist in der nebenstehenden Abbildung dargestellt und geht auf eine diffuse Siedlungsentwicklung zurück. Die neu entstehenden Siedlungsstrukturen sind autoabhängig und bewirken eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Straßen im Untersuchungsraum. Im Bereich von Ortsdurchfahrten treffen die Bedürfnisse des Straßenverkehrs mit den Bedürfnissen der Einwohner und der lokalen Wirtschaft aufeinander und beeinträchtigen zunehmend die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Der entstehende Handlungsdruck mündet im Bau von Umfahrungsstraßen. Die dadurch hervorgerufene Senkung des räumlichen Widerstands induziert jedoch Mehrverkehr, verlagert das Problem an neue Flaschenhälse, wo wiederum neue Infrastrukturbedürfnisse aufkommen. Die beschriebene Handlungslogik wurde in der Vergangenheit unterstützt von einer starken radialen Ausrichtung des öffentlichen Verkehrsnetzes auf die Landeshauptstadt München. Viele lokale und regionale Verkehrsbeziehungen sind in einem zunehmend polyzentrisch organisierten Raum jedoch tangential ausgerichtet, finden daher kein passendes Angebot im öffentlichen Verkehr und sind auf die Straße angewiesen.



*Bisherige Handlungslogik*



---

---

Die im Rahmen des ROEKs München Südwest empfohlene Handlungslogik setzt an drei Ebenen an:

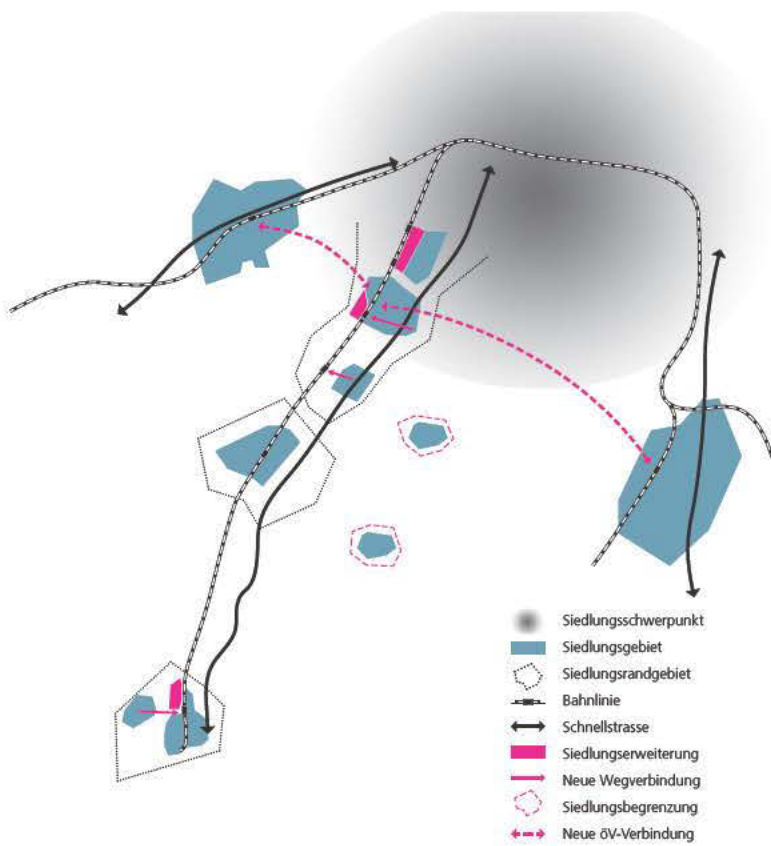
**1** Der wachstumsbedingte Mehrverkehr soll durch eine konsequente Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf die S-Bahn- und U-Bahn-Haltepunkte sowie durch eine maßvolle Nachverdichtung in gemischt genutzten Siedlungen vom öffentlichen Verkehr sowie vom Fuß- und Radverkehr bewältigt werden. Dieses Ziel wird unterstützt durch eine offensive Planung der entsprechenden Verkehrsträger, die wiederum nur durch die angestrebte Siedlungsentwicklung ihre Rechtfertigung findet. Diese Synergien sind die Voraussetzung für das vorgeschlagene Verkehrskonzept.

**2** Die S- und U-Bahn-Haltepunkte werden zu intermodalen Verknüpfungspunkten weiterentwickelt. In Verbindung mit einer verbesserten Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen führt dies zu einer Steigerung der Systemqualität des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) und damit zur Chance, dass bestehender motorisierter Individualverkehr auf diese Verkehrsmittel verlagert werden kann.

**3** Neue, hochrangige Alternativen im Fahrrad- und öffentlichen Verkehr auf wichtigen tangentialen Verkehrsbeziehungen sorgen dafür, dass möglichst direkte Verbindungen zwischen den wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten im Untersuchungsraum hergestellt sind. Dies ermöglicht, dass weitere bestehende Verkehrsströme von der Straße auf den Umweltverbund verlagert werden können.

Die durch das Konzept gewonnen Potenziale zur Abwicklung des wachstumsbedingten Mehrverkehrs sowie zur Verlagerung des bestehenden MIV auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds sollen ermöglichen, auf Umfahrungsstraßen und weitere hochrangige Straßen zukünftig zu verzichten. Vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Mittel, verschiedenartiger Interessenskonflikte und dem zunehmenden Bewusstsein für Flächenverbrauch werden sich derartige Infrastrukturvorhaben in Zukunft auf der politischen Agenda als immer schwieriger umsetzbar erweisen (siehe Bürgerentscheid zur Umfahrungsstraße Gräfelfing). Terminus für diesen Verzicht ist jedoch die konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die interkommunale Kooperation im Untersuchungsraum vor allem bei der Nutzungsplanung und bei der Arealentwicklung. Eine wichtige Voraussetzung liegt auch in der Öffentlichkeitsarbeit, um das Bewusstsein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fest zu verankern (Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement).

Zukünftige Handlungslogik



---

### 3.3

## Mittelfristige Entwicklungsziele der Kommunen

---

### 3.3.1

#### Gemeinde Gauting

##### **Wohnen und Siedlung**

- Entwicklung und Aufwertung (S-)Bahnhofsumfeld Gauting (mit Entwicklungskonzept für das Bahnhofsquartier bereits begonnen)
- Entwicklung und Aufwertung (S-)Bahnhof und -umfeld Stockdorf, dabei interkommunale Abstimmung mit Krailling
- kompakterer Stadtkörper und klarere Stadträume durch (urbane) Innenentwicklung, dabei Erhalt des Hauptortes Gauting als klar erkennbaren Ort
- Förderung spezieller Wohnformen, z.B. für mehrere Generationen
- Fortführung des interkommunalen ROEK-Prozesses und Dialog zu Fragen der Siedlungsentwicklung (integral mit Verkehr und Freiraum)
- Erfordernis von vorausschauenden, interkommunalen und strategischen Ansätzen als Reaktion auf die ständige Veränderung von Stadt / von Gauting

##### **Öffentlicher Raum / Freizeit und Erholung / Landschaftsraum**

- Stärkung Kreuzlinger Forst / Forst Kasten / Gemeindewald Buchendorf / Königswieser Forst für Nah(st)erholung
- Sicherung / Inwertsetzung Offenlandschaften
- Einbindung der Ortsränder
- Weiterentwicklung würmbegleitender Freiflächen
- Potenziale für Erweiterung Retentionsräume prüfen, z.B. Reismühler Feld
- Aufwertung Bahnhofsumfelder Stockdorf, Gauting
- Mitwirkung / Etablierung gesamträumliches Orientierungssystem Rad- / Freizeitrouten

##### **Verkehr**

- Aufwertung des Knotenpunktbereichs Hauptplatz mit Münchener Straße, Verkehrsberuhigung und Optimierung für Fußgänger
- Verdichtung der Taktfrequenz der S-Bahn-Verbindung nach München möglichst auch außerhalb der Spitzenzeiten
- Radschnellverbindung Pasing – Starnberg
- Attraktive Radverbindung entlang der M4 (Gauting – Neuried)
- Radverbindung Richtung ‚KIM‘ – Germering
- Optimierung der Bahnhofsumfelder Stockdorf und Gauting für Fußgänger und Radfahrer

---

### 3.3.2 Stadt Germering

#### **Wohnen und Siedlung**

- Urbane Innenentwicklung (Gesamtstadt) > kompakterer Stadtkörper und klarere Stadträume
- Entwicklung und Aufwertung Umfeld (S-)Bahnhof und Stadthalle
- Nachverdichtung und Erweiterung bestehender Gewerbeareale
- Vertiefte Betrachtung des 600m-Radius um S-Bahnhalte Harthaus > interkommunales Projekt denkbar
- Verbessertes Angebot an Arbeitsplätzen um den Bahnhof
- Arrondieren / Abrunden des Siedlungskörpers
- Förderung spezieller Wohnformen, z.B. für mehrere Generationen
- Erfordernis von vorausschauenden, interkommunalen und strategischen Ansätzen als Reaktion auf die ständige Veränderung von Stadt / von Germering
- Profilierung des eigenen Charakters durch Nutzen der Potenziale, z.B. relativ junge Bevölkerung, Lage

#### **Öffentlicher Raum / Freizeit und Erholung / Landschaftsraum**

- (Weiterführung der) Aufwertung Bahnhofsumfelder Germering-Unterpfaffenhofen, Harthaus
- Attraktive Wegeverbindungen Radfahrer / Fußgänger zu Nah(st)-erholungsorten Germeringer See, Germeringer Wald, Mooschwaige
- Inwertsetzung Offenlandschaften rund um Germering
- Optimierung Radverbindungen nach Pasing, Planegg / ‚KIM‘
- Mitwirkung / Etablierung gesamtträumliches Orientierungssystem Rad- / Freizeitrouten

#### **Verkehr**

- Aufwertung des Knotenbereichs Untere Bahnhofstraße – Landsberger Straße und Optimierung für Fußgänger und Radfahrer
- Verdichtung der Taktfrequenz der S-Bahn-Verbindung nach München, Etablierung des Bahnhofs Germering als wichtiges Arbeitsplatzgebiet und als Regionalzughalt
- Neue hochrangige ÖPNV-Verbindung Planegg / Martinsried – Germering (Expressbus, später Stadtbahn oder U-Bahn)
- Attraktive Radverbindung Richtung ‚KIM‘ – Gauting

---

### 3.3.3 Gemeinde Gräfelfing

#### **Wohnen und Siedlung**

- Entwicklung und Aufwertung (S)-Bahnhofsumfelder Gräfelfing und Lochham (mit Wettbewerben /Planungen bereits begonnen), Nutzungsmischung
- kompakterer Stadtkörper und klarere Stadträume durch urbane Innenentwicklung, unter Berücksichtigung der besonderen Situation in Gräfelfing („Spagat“ zwischen Villenviertel und baulich dichtem Gewerbegebiet) > strategischer Umgang damit
- ggf. Nachverdichtung bestehendes Gewerbeareal
- Förderung spezieller Wohnformen, z.B. für mehrere Generationen
- Stadt-/ Siedlungsentwicklung – Mobilität – Freiraum integral denken
- Erfordernis von vorausschauenden, interkommunalen und strategischen Ansätzen als Reaktion auf die ständige Veränderung von Stadt / von Gräfelfing

#### **Öffentlicher Raum / Freizeit und Erholung / Landschaftsraum**

- Stärkung Lochhamer Schlag / Gräfelfinger Holz für Nah(st)erholung
- Weiterentwicklung würmbegleitender Freiflächen
- Aufwertung Bahnhofsumfelder Gräfelfing / Lochham
- Mitwirkung / Etablierung gesamträumliches Orientierungssystem Rad- / Freizeitrouen

#### **Verkehr**

- Optimierung der Bahnhofsumfelder von Gräfelfing und Lochham für Fußgänger und Radfahrer
- Verdichtung der Taktfrequenz der S-Bahn-Verbindung nach München
- Bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger
- Radschnellverbindung Pasing – Starnberg

---

### 3.3.4 Gemeinde Krailling

#### **Wohnen und Siedlung**

- Räumliche und funktionale Nähe zu Planegg und Gauting bedingt gute, interkommunale Abstimmung
- Nutzen der Möglichkeiten zur (urbanen) Innenentwicklung – nicht zuletzt im Abgleich mit Entwicklungen bei Demographie, Infrastruktur, etc.
- Weiterentwicklung ‚KIM‘ – mit weiter verbesserter Anbindung ÖPNV und LV
- Verbesserte Anbindung an S-Bahnhalte Planegg und Stockdorf; ggf. interkommunale Unterstützung bei Entwicklung und Aufwertung dieser Bahnhofsumfelder
- Erfordernis von vorausschauenden, interkommunalen und strategischen Ansätzen als Reaktion auf die ständige Veränderung von Stadt / von Krailling

#### **Öffentlicher Raum / Freizeit und Erholung / Landschaftsraum**

- Stärkung Kreuzlinger Forst / Forst Kasten für Nah(st)erholung
- Sicherung Offenlandschaft Sanatoriumswiese
- Weiterentwicklung würmbegleitender Freiflächen
- Optimierung Wegeverbindungen zu Bahnhöfen der Nachbargemeinden
- Mitwirkung / Etablierung gesamtäumliches Orientierungssystem Rad- / Freizeitrouten

#### **Verkehr**

- Verbesserung LV-Anschluss an S-Bahnhöfe Planegg und Stockdorf
- S-Bahnhof Planegg als wichtiger Verknüpfungspunkt im hochrangigen ÖPNV entlang der Würmtalachse
- Verdichtung der Taktfrequenz der S-Bahn-Verbindung nach München
- Hochrangige ÖPNV-Verbindungen (vom Bahnhof Planegg) nach Germering und Martinsried (Expressbus, später Stadtbahn oder U-Bahn)
- Radschnellverbindung Pasing – Starnberg
- Attraktive Radverbindungen nach Germering und Planegg/Martinsried



---

### 3.3.5 Gemeinde Neuried

#### **Wohnen und Siedlung**

- Entwicklung und Aufwertung der übergeordneten Straßen(-räume), z.B. Gautinger Straße (v.a. im Ortsinnenbereich), und des Ortszentrums > ggf. vertiefte städtebauliche Betrachtung (Prüfen von Fördermöglichkeiten und Finanzierungsmodellen)
- Fortführung des interkommunalen Prozesses zu Fragen der Siedlungsentwicklung (integral mit Verkehr und Feiraum) > Nutzen der hoch attraktiven Lage zwischen der Landeshauptstadt München (mit Nähe zu 2 U-Bahnlinien) und den Würmtalgemeinden
- Erfordernis von vorausschauenden, interkommunalen und strategischen Ansätzen als Reaktion auf die ständige Veränderung von Stadt / von Neuried
- Profilierung des eigenen Charakters durch Nutzen der Potenziale, z.B. der Lage

#### **Öffentlicher Raum / Freizeit und Erholung / Landschaftsraum**

- Stärkung Fürstenrieder Wald für Nah(st)erholung
- Weiterentwicklung Forst Kasten / Forstenrieder Park für Nah(st)erholung
- Aufwertung Ortsmitte
- Attraktive Anbindung nach Großhadern, Forstenried, Planegg, Martinsried, Gauting für Radfahrer
- Mitwirkung / Etablierung gesamträumliches Orientierungssystem Rad- / Freizeitrouten

#### **Verkehr**

- Aufwertung der Gautinger Straße und Optimierung für Radfahrer
- Attraktive Radverbindung entlang der M4 (Gauting – Neuried)
- Attraktive Radverkehrsverbindungen nach Großhadern, Forstenried, Planegg und Martinsried

---

### 3.3.6

#### Gemeinde Planegg

##### **Wohnen und Siedlung**

- Entwicklung und Aufwertung (S-)Bahnhofsumfeld, dabei interkommunale Abstimmung mit Krailling
- kompakterer Stadtkörper und klarere Stadträume durch urbane Innenentwicklung, z.B. Ortsmitte Martinsried
- Förderung spezieller Wohnformen, z.B. für mehrere Generationen
- Ermöglichung der Ausweitung des Wissensstandorts Martinsried (Ludwig-Maximilians-Universität, Max-Planck-Institute, Universitätsklinikum Großhadern, ‚start-ups‘ / ‚spin-offs‘) > Überdenken des Seitenarms des Grünzugs zwischen Martinsried und Großhadern (seiner Größe und funktionalen Ausformulierung), mit Nutzung der Einzugsbereiche der U-Bahn-Haltepunkte
- Erfordernis von vorausschauenden, interkommunalen Ansätzen als Reaktion auf die ständige Veränderung von Stadt / von Planegg

##### **Öffentlicher Raum / Freizeit und Erholung / Landschaftsraum**

- Stärkung Planegger Holz, Kreuzlinger Forst für Nah(st)erholung
- Sicherung / Inwertsetzung Offenlandschaften
- Weiterentwicklung würmbegleitender Freiflächen
- Stärkung einer Grünverbindung zum Lochhamer Schlag
- Aufwertung Bahnhofsumfeld Planegg
- Mitwirkung / Etablierung gesamträumliches Orientierungssystem Rad- / Freizeitrouten

##### **Verkehr**

- Aufwertung der Bahnhofstraße mit Knoten Bräuhausstraße
- Der S-Bahnhof Planegg als wichtiger Verknüpfungspunkt im hochrangigen ÖPNV entlang der Würmtalachse
- Verdichtung der Taktfrequenz der S-Bahn-Verbindung nach München
- Hochrangige ÖPNV-Verbindungen nach Germering und Martinsried (Expressbus, später Stadtbahn oder U-Bahn)
- Radschnellverbindung Pasing – Starnberg
- Attraktive Radverbindungen nach Germering und Martinsried.

---

### 3.3.7 Stadt Starnberg

#### **Wohnen und Siedlung**

- Entwicklung und Aufwertung (S)-Bahnhofsumfelder Starnberg (u.a. in Zusammenhang mit Seeanbindung) und Starnberg Nord
- kompakterer Stadtkörper und klarere Stadträume durch urbane Innenentwicklung
- Entwicklung der (mit dem Bau des B2-Tunnels und ggf. Westumfahrung) herabgestuften Straßen > Potenziale zur stadträumlichen Verbesserung an der Oberfläche nutzen
- Auf allen Ebenen (Stadt-/ Siedlungsentwicklung – Mobilität – Freiraum – Nutzung) integral denken, gut abgestimmte Entwicklung von Schorn
- Förderung spezieller Wohnformen, z.B. für mehrere Generationen
- Erfordernis von vorausschauenden, interkommunalen und strategischen Ansätzen als Reaktion auf die ständige Veränderung von Stadt / von Starnberg
- Weitere Profilierung des eigenen Charakters durch Nutzen der Potenziale, z.B. Lage

#### **Öffentlicher Raum / Freizeit und Erholung / Landschaftsraum**

- Stärkung umliegender Wälder für Nah(st)erholung
- Sicherung / Inwertsetzung Offenlandschaft
- Weiterentwicklung würmbegleitender Freiflächen
- Ausweitung Retentionsräume
- Verbesserung und Attraktivierung der Seeanbindung
- Aufwertung Bahnhofsumfelder
- Mitwirkung / Etablierung gesamträumliches Orientierungssystem Rad- / Freizeitrouten

#### **Verkehr**

- Stadttunnel Starnberg und entsprechender Rückbau der entlasteten Hauptverkehrsachsen
- Verdichtung der Taktfrequenz der S-Bahn-Verbindung nach München
- Etablierung des Bahnhofes Starnberg (See) als wichtiges Zentrum für Freizeitverkehr und des Bahnhofes Starnberg Nord als langfristiger Systemhalt im Regionalverkehr
- Radschnellverbindung Pasing – Starnberg
- Attraktive Radverbindung entlang der M4 (Gauting – Neuried)
- Optimierung der Bahnhofsumfelder Starnberg und Starnberg Nord für Fußgänger und Radfahrer

---

### 3.3.8 Landeshauptstadt München

#### **Wohnen und Siedlung**

- Entwicklung und (stadträumliche) Aufwertung der (S-)Bahnhofsumfelder
- Kompakterer Stadtkörper und klarere Stadträume durch urbane Innenentwicklung
- Fortführung des interkommunalen ROEK-Prozesses und Dialogs zu Fragen der Siedlungsentwicklung (integral mit Verkehr und Freiraum) / Interkommunale Zusammenarbeit bei konkreten Fragestellungen und Projekten ausbauen, z.B. Großhadern <> Wissensstandort Martinsried; Freiham / Landschaftspark <> Germering; ggf. vertiefte Betrachtung Radius um S-Bahnhalte Harthaus (mit Germering); Dialog mit Neuried zu Verkehr, Bildung
- Verbessertes Angebot Arbeitsplätze / Handel von Gütern des täglichen Bedarfs (> Nutzungsmischung) um (S-)Bahnhöfe, vgl. Pasing
- Erfordernis von vorausschauenden, interkommunalen, strategischen Ansätzen als Reaktion auf die ständige Veränderung der Stadt / der Bezirke / von München; z.B. ‚Langfristige Siedlungsentwicklung (LaSie) in/mit der Region‘

#### **Öffentlicher Raum / Freizeit und Erholung / Landschaftsraum**

- Stärkung Aubinger Lohe, Langwieder Haide, Mooschwaige, Freiham sowie Lochhamer Schlag und Fürstenrieder Wald für Nah(st)erholung
- Weiterentwicklung Forst Kasten / Forstenrieder Park für Nah(st)erholung
- Entwicklung Naherholungsgebiet Böhmer Weiher
- Etablierung Erholungsgebietverbund Langwieder Seenplatte – Böhmer Weiher – Germeringer See
- Etablierung Landschaftspark Pasing-Hadern
- Sicherung und Aufwertung des Grüngürtels München im Bereich Kreuzlinger Forst (Streiflach / Aubinger Lohe)
- Verbesserung Durchlässigkeit Bahnachsen für attraktive Wegeverbindungen Langsamverkehre
- Aufwertung Bahnhofsumfelder Lochhausen, Langwied, Leienfelsstraße, Aubing, Neuaubing, Westkreuz sowie Großhadern und Fürstenried West
- Attraktive Anbindung / Erreichbarkeit Isarauen für Radfahrer / Fußgänger
- Mitwirkung / Etablierung gesamtäumliches Orientierungssystem Rad-/Freizeitrouten

### **Verkehr**

- Verlegung der St2063 aus dem Stadtgebiet von München auf das umliegende Schnellstraßennetz und entsprechender Rückbau
- Optimierung der Umfelder der Bahnhöfe Lochhausen, Langwied, Leienfelsstraße, Aubing, Neuaubing, und Westkreuz für den Fuß- und Radverkehr
- Radschnellverbindungen:  
Pasing – Starnberg,  
Pasing – Langwied – Lochhausen – Gröbenzell,  
Planegg – Martinsried – Grosshadern – Siemenswerke – Isar
- Ergänzende Radroute Würm – Isar  
(Lochham – A96 – Westpark – Isar)

#### Normative Einbettung

Landesentwicklungsprogramm  
Vision Bayern 2025

Spiegelung der Zukunftsvorstellung Wohnen  
und Siedlung an LEP und Regionalplan

## 4. Normative Einbettung

Die Zukunftsvorstellung ‚Urbane Innenentwicklung‘ des ROEKs München Südwest entspricht dem Leitbild der Vision Bayern 2025 des Landesentwicklungsprogramms (LEP) und den im LEP zur Umsetzung konkretisierten Zielen und Grundsätzen.

- „- *Attraktive Lebens- und Arbeitsräume in allen Regionen*  
- *Räumlich ausgewogene, polyzentrale Entwicklung*  
- *Flächendeckend leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur*  
- *Klimaschutz und -anpassungsmaßnahmen*  
- *Nachhaltige und leistungsfähige Energieinfrastruktur*  
- *Vielfältige Regionen, Städte, Dörfer und Landschaften*  
- *Maßvolle Flächeninanspruchnahme*“

Die zugrundeliegende Raumvorstellung des ROEKs basiert auf einer räumlich ausgewogenen polyzentralen Entwicklung des Raums unter Berücksichtigung der Besonderheit, mit der Landeshauptstadt München einen Hauptanziehungspunkt zu haben. Die gezielten ROEK-Maßnahmen dienen der Verbesserung der Netzwirkungen innerhalb des Raums München Südwest. Mit diesen Vorschlägen soll die interkommunale Zusammenarbeit gefördert werden, um den bestehenden Raum effizienter zu nutzen.

Mit der erarbeiteten Zukunftsvorstellung Urbane Innenentwicklung soll auf der einen Seite eine Raumentwicklung aufgezeigt werden, die dem demographischen Wandel und dem zukünftigen Bedarf an zusätzlichem Wohnraum gerecht wird und die auf der anderen Seite diese Entwicklung gezielt steuert und dem unter „Siedlungsentwicklung“ im LEP aufgeführten Ziel 2.2.8 „Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung in Verdichtungsräumen“ entspricht.

„*In den Verdichtungsräumen ist die weitere Siedlungsentwicklung an Standorten mit leistungsfähigem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz, insbesondere an Standorten mit Zugang zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, zu konzentrieren.*“<sup>1</sup>

Deshalb wird die Siedlungs- und die Verkehrsplanung in gemeinsamer Abstimmung an den S- und U-Bahn-Haltestellen forciert.

Die Vorgehensweise der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung durch eine Verdichtung der bestehenden Siedlungsräume entlang der

---

### 4.1 Landesentwicklungsprogramm Vision Bayern 2025

---

### 4.2 Spiegelung der Zukunftsvorstellung Wohnen und Siedlung an LEP und Regionalplan

<sup>1</sup> Landesentwicklungsprogramm Bayern, abgekürzt LEP Bayern, 2.2.8 Ziel „Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung in Verdichtungsräumen“, S.30, München 2013

S-Bahn entspricht auch dem Grundsatz 3.1 „Flächensparen“ und dem Ziel 3.2 „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“.

Die Zukunftsvorstellung des ROEKs entspricht auch voll und ganz den im Regionalplan unter RP 14 BII aufgeführten Grundsätzen einer ressourcensparenden, sich auf die vorhandenen Siedlungseinheiten konzentrierenden Siedlungsentwicklung. Diese ist abgestimmt mit ÖPNV-Haltepunkten.

Langfristig sind, wie im ROEK vorgeschlagen, auch neue Streckenabschnitte und / oder weitere ÖPNV-Haltepunkte denkbar, um die Attraktivität des ÖPNV-Netzes und damit auch des verdichteten Wohnens zu erhöhen.

Im Bearbeitungsgebiet des ROEKs existieren einige Gewerbegebiete, die auf Grund ihrer abgesetzten Lage ohne ÖPNV-Anschluss nicht den raumordnerischen Zielsetzungen (3.2 „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“) einer kompakten, ressourceneffizienten Siedlungsentwicklung entsprechen.

Im Fall von neu auszuweisenden Gebieten empfehlen die Gutachter, auf diese Ansiedlung von Gewerbe zu verzichten, da vergleichbare Areale, z.B. ‚KIM‘, bereits erheblichen MIV-Verkehr erzeugen.

Im Falle bestehender Gewerbegebiete ist die Option eines deutlichen ÖPNV-Ausbaus zumindest zu prüfen. In aller Regel ist jedoch zu erwarten, dass aufgrund der dezentralen Lage der Areale und der schlechten Bündelbarkeit der Verkehrsbeziehungen nur ein geringes Potenzial für eine wirtschaftlich tragfähige ÖPNV-Erschließung bzw. ÖPNV-Ausbau besteht.

Eine weiteres Anliegen einzelner Kommunen besteht darin, emittierendes Gewerbe nahe der Autobahn anzusiedeln, um in den anderen Gewerbegebieten durch die Ansiedlung nicht störenden Gewerbes die Bebauungsdichte zu erhöhen. Dies würde jedoch dem Ziel von kompakten Siedlungskörpern widersprechen. Deswegen empfehlen die Gutachter den Kommunen, zuerst ein gemeinsames Flächenmanagement für die Gewerbegebiete zu planen, um hier alle Potenziale auszuschöpfen.

Da die Gewerbeflächen im Untersuchungsgebiet, sowie in München selbst, sehr stark begrenzt sind, sollte auf eine hohe bauliche Dichte



und stärkere Qualifizierung mit höherwertigem Gewerbe – wie High-techfirmen und wissensbasierten Dienstleistern – geachtet werden. Grundsätzlich sollten im Gebiet München Südwest keine weiteren Flächen außerhalb der geschlossenen Ortschaften neu entwickelt werden.

Mit dem ROEK wird entsprechend des LEP Grundsatzes 7.1.1 „Erhalt und Entwicklung von Natur und Landschaft“, die bestehende Kulturlandschaft des Gebietes München Südwest mit ihren unterschiedlichen Ausformungen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen weiterentwickelt.

Dabei wurden die bestehenden Gebiete mit besonderer Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege berücksichtigt und als Schutzräume festgelegt.

Der Grundsatz 5.4.2 (G) des LEP lautet „Große zusammenhängende Waldgebiete, Bannwälder und landeskulturell oder ökologisch besonders bedeutsame Wälder sollen vor Zerschneidungen und Flächenverlusten bewahrt werden.“ Dem wird aus Sicht der Gutachter prinzipiell zugestimmt, es wird jedoch empfohlen, in Bereichen um bestehende ÖPNV-Knotenpunkte die unterschiedlichen Ziele genau zu prüfen und abzuwägen. Im Untersuchungsraum betrifft dies die Bereiche westlich der S-Bahn-Haltestellen Stockdorf und Planegg. Sie werden, trotz des bestehenden Bannwaldes, von den Gutachtern als prioritärer Bereich für Siedlungsentwicklung empfohlen. In der Abwägung wurde den Klimazielen, insbesondere der ÖPNV-nahen Bebauung, gegenüber dem Schutz des Bannwaldes der Vorzug gegeben. Dieser könnte durch ausreichende Kompensationsflächen ausgeglichen werden. (Siehe hierzu auch Kapitel 3.2 dieses Berichts)

Durch die Konzentration der Siedlungsentwicklung und den behutsamen Ausbau des Verkehrsnetzes auf den bestehenden Trassen wurden auch die Grundsätze 7.1.3 „Erhalt freier Landschaftsbereiche“ berücksichtigt.

Die bestehenden regionalen Grünzüge bleiben als Ziel (RP 14 B II Z 4.2.2.) erhalten. Eine Ausnahme bildet der Grünzug Nr. 6 Starnberger See-Ostufer/Würmtal (Nr. 7 gem. Fortschreibungsentwurf des Regionalplans). Hier wird von den Gutachtern angeregt, den Seitenarm des Grünzugs, der zwischen Martinsried und Großhadern liegt, zu einem

---

#### 4.3

### Spiegelung der Zukunftsvorstellung Landschaftsraum, Freiraum und Freizeit an LEP und Regionalplan

größeren Teil als verbindendes öffentliches Grün zu gestalten. Auf der einen Seite spricht dafür die Nähe zur U-Bahn und die Möglichkeit, hier qualifizierte Erholungsflächen für die Anwohner, Studenten und Beschäftigte zu schaffen, auf der anderen Seite ist der Grünzug bereits zu schmal, um als Ackerfläche mitten im urbanisierten Raum seiner Funktion als Trennelement gerecht zu werden. Die Freifläche an sich sollte dabei aber verringert werden, um eine moderate Ausweitung des Wissensstandortes zu ermöglichen.

---

#### 4.4

#### **Spiegelung der Zukunftsvorstellung Verkehr an LEP und Regionalplan**

Die im ROEK verankerten Vorstellungen basieren darauf, dem ÖPNV und dem Langsamverkehr in dem sich immer weiter verdichtenden Raum rund um München eine Vorrangstellung einzuräumen, da der auch weiterhin zunehmende Verkehr nicht mehr durch den motorisierten Individualverkehr bewerkstelligt werden kann. Dabei wurde darauf geachtet, das radiale ÖPNV-Netz Münchens durch tangentialen Verbindungen zu stärken, um den Gedanken des polygonalen Netzes zu verstärken und damit ein leistungsfähigeres Gesamtsystem zu erhalten.

Diese Vorrangstellung entspricht den Klimaschutzzielen des LEP und dem unter „Verkehr“ ausgeführten Ziel LEP Z 4.1.1 „Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur“: „*Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.*“

Dies ist nur zu erreichen, wenn dem Grundsatz LEP G 4.3.1 Rechnung getragen wird und attraktive, barrierefreie Bahnhöfe und Bahnhofsvorbereiche entstehen. Die verschiedenen, im ÖPNV empfohlenen Maßnahmen zielen auf eine Stärkung der tangentialen Verkehrsbeziehungen sowie einem Kapazitätsausbau im übergeordneten öffentlichen Verkehr (S-Bahn-Takt). Diese Orientierung im ROEK stimmt vollumfänglich mit den Zielen im Regionalplan überein (Tangentialen Verbindungen: RP 14 B V Z 2.1.2, S-Bahn: RP 14 B V Z 2.3.1).

Neben dem ÖPNV sind zum Einen die Attraktivität der Stadträume für die Fußgänger und zum Anderen entsprechend der Grundsätze LEP 4.4 „Radverkehr“ der Ausbau des Radwegenetzes wichtig. Dafür scheint sich gerade die interkommunale Zusammenarbeit zu eignen, um ein durchgängiges Radverkehrsnetz über Verwaltungsgrenzen hinaus zu schaffen, das zusätzliche umwegfreie, attraktive und sichere Verbindungen für den alltäglichen Radverkehr bereitstellt. Diese Leitlinie ist im Regionalplan-Ziel RP 14 B V Z 3.1.2 verankert. Nur durch diese

attraktiven Angebote kann der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen gesteigert werden.

Nach Überprüfung der vorliegenden Verkehrsgutachten können die Gutachter den Gemeinden trotz bestehender Probleme – hohe Belastung der Hauptdurchgangsstraßen – keine der vorgeschlagenen Umgehungsstraßen mit überörtlicher Bedeutung empfehlen.

Die Begründung dafür ist in Kapitel 3.2.6 dargestellt. Gemäß des Ziels RP 14 BVZ 3.2.5 des Regionalplans München sind Ortsumfahrungen nur im Bereich der B2 (westliche Regionsgrenze bis A99, Raum Starnberg) zu realisieren. Der als Ortsumfahrung zu wertende Stadttunnel Starnberg wird vom ROEK zwar explizit nicht empfohlen, ist aber in den ROEK-Plänen als vorgesehene Maßnahme im Sinne einer laufenden Planung enthalten.

Weitere vordringlich zu realisierende Ortsumgehungen sieht der Regionalplan nicht vor. Die weiteren Vorschläge des ROEKs sind sowohl mit den Allgemeinen Grundsätzen, den Zielen zum öffentlichen Personenverkehr, zum Regional- und Fernverkehr, zum S- und U-Bahn-Verkehr sowie zum Individualverkehr vollumfänglich konform und gehen zum Teil über die Erfordernisse des Regionalplans hinaus.

## 5. Einbindung der politischen Gremien und der Öffentlichkeit

Die wesentliche Einbindung der politischen Gremien der beteiligten Kommunen fand mit der Vorstellung und Diskussion des Zwischenstands ROEK München Südwest Ende Januar bis Ende Februar 2014 statt. Dabei wurde in jeweils öffentlichen Sitzungen dem Stadtrat Starnberg (am 27.01.2014), dem Gemeinderat Planegg (am 30.01.2014), dem Gemeinderat Neuried (am 04.02.2014), dem Bau-/Umwelt-/Verkehrsausschuss Krailling (am 11.02.2014), dem Ausschuss für überörtliche Angelegenheiten Gräfelfing (am 13.02.2014) und dem Bauausschuss Gauting (am 25.02.2014) durch Herrn Prof. i.V. Garkisch oder Herrn Hofmann stellvertretend für das Team der Auftragnehmer der Stand des ROEKs München Südwest persönlich vorgestellt.

Dem Stadtentwicklungsausschuss Germering (am 30.01.2014) wurde durch den Stadtbaumeister Germerings, Herrn Thum, den Bezirksausschüssen 19/20/21/22 der Landeshauptstadt München (am 04.02.2014) durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die vom Gutachterteam analog vorbereitete Präsentation vorgestellt.

Im Anschluss daran bestand bei jedem der Termine die Möglichkeit zur Diskussion und zu Äußerungen durch die jeweiligen Gremien. Somit boten die Termine neben der Information der politischen Gremien und der Öffentlichkeit in den beteiligten Kommunen auch die Möglichkeit zu einer Art ‚Rezeption und Reflexion von Stimmungsbildern‘ durch das Gutachterteam. In der lokalen Presse (Süddeutsche Zeitung, Münchner Merkur) wurde mit Bezug auf die Termine mehrfach über den Stand und die Diskussion des ROEKs München Südwest berichtet.

Die Idee zu diesen Terminen – angesetzt nach dem Workshop ‚Zukunftsvorstellung‘ und vor dem Workshop ‚Ergebnisdiskussion‘ – entstand im Laufe des ROEK-Arbeitsprozesses bereits im Rahmen des Workshops ‚Szenarien – im Prozess‘ im Juli 2013; aus den oben geschilderten Absichten. Ein begleitender Presstext (mit Datum vom 17.01.2014) wurde den Kommunen jeweils zusammen mit den Präsentationen als Sitzungsvorlage vorab zur Verfügung gestellt.

In den Gremien trat grundsätzlich und auch in vergleichbarer Weise viel Zustimmung und eine positive Sichtweise zum Auftrag des ROEKs, zum interkommunalen Arbeitsprozess und zu den Inhalten, im speziellen auch der vorgestellten Zukunftsvorstellung, zu Tage. Diese überwiegend zustimmende Einschätzung bezog sich vor allem auf die Stärkung des ÖPNVs und des Langsamverkehrs (Fuß/Rad), die tangentielle Ver-

netzung dieser Verkehrsträger, auf die Stärkung der Freiräume sowie auf die urbane Innenentwicklung als Ganzes und das Zusammendenken von Stadt/Siedlung, Freiraum und Verkehr als wichtige Bearbeitungsmaxime bzw. Stoßrichtung des ROEKs. Der Arbeitsprozess wurde größtenteils als fruchtbar und sinnvoll empfunden.

Zu einem kleineren Teil wurde aber auch Widerspruch und Skepsis geäußert. Der Widerspruch bezog sich in den meisten Fällen darauf, ob der vorgeschlagene Umgang und die zukünftige Handlungslogik zum Motorisierten Individualverkehr so tatsächlich vorstellbar ist. Wobei in der Diskussion auch festgestellt wurde, dass viele der bisherigen MIV-Projekte relativ isolierte, wenig abgestimmte Einzelmaßnahmen waren. Die Skepsis bezog sich meist auf die wesentliche Frage, die im Raum steht: wie geht es mit dem ROEK München Südwest, dessen angestoßenem, interkommunalen Prozess und den Inhalten der Zukunftsvorstellung weiter? Mehrfach wurde geäußert, die Arbeit des ROEKs solle ‚nicht in der Schublade landen‘.

Um dieser Skepsis hinsichtlich der Umsetzung zu begegnen, sind jetzt alle gefordert. Das Erfordernis der Zusammenarbeit wurde nicht zuletzt mit dem ROEK aufgezeigt; der Wille, diese zu verstetigen, wurde mehrfach geäußert. Insbesondere sei in Zukunft, so wurde es beispielweise im letzten der Termine formuliert, angesichts der Rahmenbedingungen (u.a. des Wachstums im betrachteten Raum) vermehrt ein regionales Denken in der Verantwortung für Zukunftsplanung gefragt.

Dieser Mehrwert der ständigen Betrachtung der eigenen Kommune im größeren Zusammenhang des Münchener Südwestens und der Region wurde so auch vom Gutachterteam als großes Potenzial vorgestellt. Weitere Inhalte der Diskussion und die Äußerungen sind zum Teil bereits in die vorangegangenen und noch folgenden Kapitel dieses Schlussberichts eingeflossen.

Neben der geschilderten, umfassenden Information und Einbindung der Gremien wurde darüber hinaus den beteiligten acht Kommunen am 13.03.2013 eine Pressemitteilung zum Start des ROEKs mit dem Kick-Off-Termin und am 07.06.2013 eine Bekanntgabe in Textform mit ergänzenden Fotos der zwei Veranstaltungen im März und Mai 2013 zur möglichen, frühzeitigen Information in den politischen Gremien zur Verfügung gestellt. Am 27.02.2014 wurde durch die Gemeinde Planegg eine Pressemitteilung mit dem Titel „Blick über den Tellerrand gelungen“ zum letzten Workshop des ROEKs am 24.02. an die örtliche Presse

heraus gegeben. Zu Zeitplanung, Ablauf und Veranstaltungen des ROEKs München Südwest: siehe auch Kapitel 1.2.1 dieses Schlussberichts.

Eine Einbindung von aktiven Vertretern der Öffentlichkeit wurde in der Veranstaltung des Workshops ‚Ergebnisdiskussion‘ am 24.02.2014 im Bürger- und Kulturzentrum ‚bosco‘ in Gauting ermöglicht. Insbesondere aufgrund des am ROEK beteiligten Kreises von acht Kommunen wurde eine breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung als zum jetzigen Stand noch nicht zielführend angesehen. Diese sollte aber in einem der nächsten Schritte erfolgen.

In der Vorbereitung zum Termin am 24.02.2014 wurden die beteiligten Kommunen gebeten, jeweils bis zu fünf aktive bzw. relevante Vertreter der Öffentlichkeit zu nennen, die dann vom Gutachterteam zur Workshopveranstaltung eingeladen wurden. Es konnte somit natürlich nur ein eingeschränkter Kreis der Öffentlichkeit informiert und eingebunden werden. Dennoch ergaben sich innerhalb der Veranstaltung bei der Diskussion in drei Gruppen und in der abschließenden, offenen Diskussion mit dem gesamten Plenum wertvolle Hinweise und Anmerkungen zu den Inhalten des ROEKs, zur Einbindung der Öffentlichkeit und zu möglichen Handlungsfeldern.

Die Diskussion mit den Öffentlichkeitsvertretern zeigte, dass die Veranstaltung nicht zuletzt angesichts der komplexen Aufgabe und Themen zunächst nur als Grundinformation angesehen werden kann, weniger als umfassende Beteiligung. Es besteht jedoch offensichtlich allgemein der Wunsch zum Mitgestalten. Eine mögliche frühere Information, z.B. bei der Diskussion zu den vier Szenarien und der Zukunftsvorstellung, wurde von manchen der Teilnehmer angesprochen. Es zeigte sich, dass nicht nur innerhalb des direkten Teilnehmerkreises am ROEK (BürgermeisterInnen bzw. Bezirksausschüsse und jeweils Fachebene der acht Kommunen) und der jeweiligen Gremien in den Kommunen, sondern auch bei der Öffentlichkeit ein großes Interesse an der Aufgabe, am Projekt und Prozess ROEK München Südwest sowie an den Inhalten besteht.

In diesem ersten Termin mit Einbindung der Öffentlichkeit war entsprechend noch kein Konsens zu thematischen Ergebnissen zu erzielen; v.a., da die Inhalte nicht in ganzer Tiefe diskutiert werden konnten. Eine Veröffentlichung dieses Schlussberichts, z.B. im Internet, und eventuell daran anschließend eine schriftliche Einholung der Bürgermeinung, z.B.

mittels Kommentarfunktion, wurde vorgeschlagen. Es gab auch Äußerungen, dass die Einbindung der Öffentlichkeit der komplexen Aufgabe und dem interkommunalen Arbeitsprozess angemessen sei, schließlich sei noch nichts beschlossen.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass es im Termin am 24.02.2014 durchaus unterschiedliche Statements der Öffentlichkeitsvertreter gab, sowohl hinsichtlich Zeitpunkt und Umfang der Einbindung der Öffentlichkeit als auch hinsichtlich der Inhalte. Seitens Auftraggebern und fachlicher Begleitung (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München) wurde ebenfalls geäußert, dass der Prozess der interkommunalen Zusammenarbeit zu einer interkommunal abgestimmten räumlichen Entwicklung sinnvollerweise zum jetzigen Zeitpunkt erst am Anfang und nicht am Ende stehe.

Eine Stellungnahme der Gemeinde Gräfelfing mit Beschluss des Gemeinderats vom 25.03.2014 lag erst bei Fertigstellung des Berichts vor und kann in den nächsten Schritten Berücksichtigung finden.

Ein dezidierteres Bewusstsein für die gemeinsamen Themen und eine Atmosphäre des Vertrauens in der Zusammenarbeit wurde während des ROEKs entwickelt. Es gilt entsprechend aus Sicht des Gutachterteams, das zunächst noch relativ abstrakte Raumordnerische Entwicklungskonzept mit seiner Zukunftsvorstellung in den nächsten Schritten jetzt sozusagen mit Leben – (Pilot-)Projekten, konkreten Handlungsfeldern und Maßnahmen – zu füllen und auch eine Verbindlichkeit sowie Entscheidungsstruktur herzustellen.

Die erstmalige Entwicklung von Visionen der acht Kommunen zusammen sollte mit diesem ROEK-Auftrag nur als Start der interkommunalen Zusammenarbeit zu gemeinsamen Themen und Projekten, zu auch in die Zukunft wirksamen Konzepten, Stoßrichtungen und Haltungen gesehen werden. Eine solche Zusammenarbeit zu gleichermaßen essentiellen wie auch komplexen Aufgaben bedingt per se relativ viel Abstimmungsarbeit, sie kann aber aus dem Prozess heraus eine umso größere Zukunftswirkung entfalten. Entsprechend steht auch die Einbindung der politischen Gremien und der Öffentlichkeit – deren Art und Umfang mit den Beteiligten sowie dem Ministerium vorab jeweils abgestimmt wurde – erst an ihrem Anfang und ist insbesondere durch die beteiligten Kommunen in den nächsten Schritten weiter in die Hand zu nehmen.



## 6. Handlungsfelder und Umsetzungsprozesse

---

### 6.1 Organisation und Umsetzungsprozesse

Durch die positiven Erfahrungen aus dem interkommunalen Austausch während des ROEK-Prozesses wurde die Erkenntnis gewonnen, diese Zusammenarbeit zu verstetigen. Es geht darum, die Inhalte des ROEKs München Südwest und die gemeinsamen Haltungen weiter zu tragen, Verbindlichkeit zu einzelnen Themen herzustellen, das eigene Wissen zum Raum und die Verantwortung für zukunftsgerichtete Planung durch Austausch und Dialog anzureichern und – ganz entscheidend – möglichst bald konkrete, gemeinsame Projekte anzustoßen.

Aus Sicht des Gutachterteams werden insbesondere für ein Fortführen des interkommunalen Prozesses in Gremien folgende Maßnahmen/ Projekte als zielführend erachtet und vorgeschlagen:

#### **Bürgermeister-Runde / Runder Tisch**

In einer Art „Bürgermeister-Runde“ möglichst zeitnah und unter Hinzuziehung der bereits mit dem ROEK vertrauten fachlichen Ebene der acht Kommunen und einer Teilnahme seitens des Ministeriums besteht die Möglichkeit, die vorgeschlagenen Handlungsfelder, Maßnahmen und Projekte auf den (politischen) Willen, ihre Umsetzbarkeit, auf Finanzierungsmodelle und Zeitrahmen sozusagen ‚abzuklopfen‘. Damit könnten Inhalte und Handlungsfelder unmittelbar weiter getragen und konkretisiert werden.

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München hat angeboten, einen solchen Termin zu organisieren und dazu einzuladen. Dies und auch das Angebot des interdisziplinären Gutachterteams, in diesem Rahmen das ROEK München Südwest persönlich zu präsentieren, wurde im Workshop ‚Ergebnisdiskussion‘ am 24.02.2014 begrüßt.

#### **Vernetzung im Turnus**

Eine Vernetzung in einem Turnus von beispielsweise einmal im Quartal könnte eine Verstetigung der interkommunalen Zusammenarbeit aus dem ROEK-Prozess heraus kontinuierlich sicherstellen. Es bietet sich hierin die Möglichkeit zu einem Informationsaustausch zu gemeinsamen Themenfeldern auf kurzem Wege und, dabei ‚Dinge einfach auf die Tagesordnung zu bringen‘. Es ist davon auszugehen, dass dadurch ganz selbstverständlich Synergien erreicht und effizient genutzt werden können. Die federführende, verantwortliche Kommune könnte dabei jedes Jahr nach einem Rotationsprinzip wechseln.

### **Verbindlichkeit gemeinsamer Haltungen herstellen**

Bei Themen, zu denen Konsens und Wunsch zur Entwicklung besteht, könnte man gemeinsame Haltungen formulieren (z.B. Letter of Intent zu Einzelthemen, Ergebnissen und übergeordneten Zielen) und somit eine Verbindlichkeit gemeinsamer Haltungen herstellen und diese mit mehr Nachdruck auch einfordern, z.B. beim Freistaat Bayern zur Stärkung der S-Bahn (als Rückgrat der Zukunftsvorstellung). Dabei könnte man sich direkt auf das ROEK-Projekt bzw. den ROEK-Prozess beziehen und die Chance zur Umsetzung erhöhen. Auch könnten beispielsweise durch interkommunale Kooperationen Interessen gestärkt eingebracht und verhandelt werden. Ein Monitoring beispielsweise in fünf Jahren könnte das Erreichte evaluieren.

Eine Verbindlichkeit kann darüber hinaus auch durch die Verankerung von Ergebnissen des ROEKs München Südwest im Regionalplan hergestellt werden. In die vor kurzem initiierte Gesamtfortschreibung (gemäß Beschluss der Verbandsversammlung vom 13.12.2013) können Aussagen des ROEKs und die darauf aufbauenden Überlegungen zum Raum einfließen.

### **Zukunftskongress/-konferenz**

In einem ‚Zukunftskongress‘ könnte man das ROEK München Südwest in einen hinsichtlich Austausch und Erkenntniserweiterung produktiven Vergleich mit anderen Regionen setzen; seien dies international vergleichbare Räume, nationale oder Räume innerhalb der Europäischen Metropolregion München (EMM). Referenten, Entscheidungsträger und fachliche Ebene könnten sich dabei gleichermaßen austauschen.

Bei den genannten Vorschlägen wird die Einbindung bestehender Gremien, Institutionen und Verbände (z.B. Planungsverband (PV) Äußerer Wirtschaftsraum München, Regionaler Planungsverband (RPV), Europäische Metropolregion München (EMM e. V.), Regierung von Oberbayern, Bayerische Staatsministerien, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), etc.) und der Austausch mit diesen – wo sinnvoll – vorausgesetzt.

Für die Umsetzung und Weiterführung des begonnenen Arbeitsprozesses werden seitens des Gutachterteams folgende prozessuale ‚Projekte‘ empfohlen:

#### **Regionalmanagement**

Die Einrichtung eines interkommunalen Regionalmanagements bietet die Möglichkeit, über ein solches den zukünftigen Prozess und Inhalte zu koordinieren, eine laufende Kommunikation sicher zu stellen und den gemeinsamen Blick über die jeweils eigene Kommune hinaus zu intensivieren. Dabei soll die Entwicklung der Region durch gemeinsame Projekte, die in fachübergreifenden Netzwerken umgesetzt werden, gefördert werden.

Die Handlungsempfehlungen dieses Kapitels 6 enthalten bereits zahlreiche Projektansätze, die für das Handlungskonzept eines Regionalmanagements noch konkretisiert werden müssten.

Es besteht die Möglichkeit der Förderung eines solchen Regionalmanagements durch den Freistaat Bayern bzw. das zuständige Ministerium, der zunächst eine Antragstellung voraus gehen muss. Auf der Hand läge, dass der Antrag gemeinsam durch alle acht am ROEK München Südwest beteiligten Kommunen (und gegebenenfalls die zuständigen Landräte) gestellt wird, eventuell auch unter Mitaufnahme interessierter Nachbarkommunen mit vergleichbaren Aufgabenfeldern (z.B. Gilching oder Puchheim).

In einem, durch das vorliegende ROEK zum Teil tangierten Raum existiert bereits ein erfolgreiches Regionalmanagement, das sich inzwischen sogar ohne staatliche Fördergelder organisiert: für den Landkreis Starnberg.

#### **Interkommunale(s) Ortsentwicklungskonzept(e)**

Ein interkommunales Ortsentwicklungskonzept könnte – gegebenenfalls auch als eine Art „ROEK München Südwest II“ – neben den bereits integral betrachteten Fachbereichen Stadt/Siedlung, Freiraum/Landschaft und Verkehr evtl. auch noch die Bereiche Demographie/Bevölkerungs-/Sozialstruktur, Einzelhandel/Gewerbe und Tourismus/Marketing dezidierter mit aufnehmen.

Darüber hinaus bestünde die Möglichkeit, damit einen fundierten, evaluierenden Abgleich mit bereits vorhandenen Stadtentwicklungs-

plänen und Ortsentwicklungskonzepten zu leisten. Die Zukunftsvorstellung der Urbanen Innenentwicklung könnte vertieft und konkretisiert sowie weiterverfolgt werden. Die Koordination könnte durch eine Lenkungsgruppe bereits involvierter Akteure erfolgen.

Ein Maßstabssprung in beide Richtungen wäre von Vorteil und wird empfohlen: sowohl in den genaueren, kleineren Maßstab im Sinne der oben und in den nächsten Teilkapiteln beschriebenen Stoßrichtungen, als auch in einen größeren Maßstab beispielsweise mithilfe einer Arbeitsgruppe Koordination Raumentwicklung, die überörtliche Planungen koordiniert und deren Wirkung im Raum beurteilt – bezogen auf Verkehr und Siedlung und Freiraum.

Hierfür wären nach der politischen Willensbekundung und der Gründung der Arbeitsgruppe mit politischen und fachlichen Vertretern jeder Gemeinde die Beauftragung eines Moderators oder Mediators sowie etablierte, regelmäßige Koordinationstreffen die nächsten Umsetzungsschritte. Natürlich ist dieser Vorschlag mit dem der „Vernetzung im Turnus“ und einem möglichen Regionalmanagement fruchtbar abzugleichen.

#### **Mut zum Experiment beweisen**

Um den mit dem ROEK eingeschlagenen Weg weiter zu verfolgen und sich beispielsweise als eine Art ‚Pilotregion München Südwest‘ mit zukunftsgerichtetem, integrierten Denken von Stadt/Siedlung, Freiraum/Landschaft und Verkehr zu positionieren, könnte man den „Mut zum Experiment“ z.B. mit der Auslobung eines European-Wettbewerbs\*, ggf. interkommunal, oder anderen kreativen, prozessualen oder konkreten Projekten beweisen.

*\* European veranstaltet Architekturwettbewerbe mit anschließender Realisierung, die mit neuen urbanen Lebensformen, Wohnungsbau, Architektur und Städtebau experimentieren; weitere Infos unter: [www.european.de](http://www.european.de)*

#### **Neue Wege der Öffentlichkeitsbeteiligung/-information**

Um ein engagiertes (zum Teil auch jüngeres) Publikum der Bürgerschaft und allgemein Interessierter zu erreichen, sollten neue Wege der Öffentlichkeitsbeteiligung und -information ausgelotet werden.

Als Beispiel sei hier die Einrichtung einer interkommunal ins Leben gerufenen Homepage genannt, die die Möglichkeit zur Darstellung von (ROEK-)Projekten, Pilotprojekten (z.B. ‚nextbike‘) und das Einstellen von wichtigen Links, Hinweisen auf Veranstaltungen, etc. bietet. Mittels der Funktionen von einem ‚Kummerkasten‘ oder einem ‚Marktplatz der Ideen‘ könnte die Öffentlichkeit sich äußern und laufend eingebunden werden.

Auch dieser Vorschlag sollte mit dem der Einrichtung eines Regionalmanagements, das hier vielleicht eine koordinierende Funktion übernehmen könnte, abgeglichen werden.

**„WAM – Wohnen Arbeiten Mobilität“**

Der Lehrstuhl für Raumentwicklung von Prof. Dr. Alain Thierstein, Fakultät für Architektur der Technischen Universität München, bearbeitet – in Zusammenarbeit mit dem Fachgebiet Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, Ingenieur fakultät Bau Geo Umwelt, Prof. Dr. Gerhard Wulfhorst – eine Studie mit dem Titel ‚WAM – Wohnen, Arbeiten, Mobilität‘, bei der die Veränderungsdynamik und Zukunftsoptionen für die Europäische Metropolregion München untersucht werden.

Daran beteiligen sich private Unternehmen, Verkehrsunternehmen und Kommunen.

Der Nutzen an einer Teilnahme liegt darin, zu verstehen, welchen Stellenwert Beschäftigte in der Metropolregion München einer hochwertigen Erschließung von Wohnstandorten und Arbeitsplätzen beimessen. Es kann entsprechend abgeschätzt werden, welche Rolle hochwertig erschlossene Arbeitsstandorte bei der Suche nach qualifiziertem Personal spielen und ein Verständnis dafür gewonnen werden, welche weiteren Standortfaktoren diese Beschäftigten als wichtig einschätzen und, wo Abstriche in welchem Ausmaß in Kauf genommen werden.

Der Nutzen für politische Entscheidungsträger liegt somit auch darin, schlussendlich Grundlagen zu besitzen, um die räumlich-infrastrukturelle Entwicklung der Metropolregion München strategisch zu diskutieren. Eine gemeinsame Teilnahme der am ROEK München Südwest beteiligten Kommunen könnte die Studie unterstützen und als ein aus dem ROEK erwachsenes Projekt genutzt werden.

---

## 6.2 Handlungsfelder

---

### 6.2.1 Handlungsfelder Wohnen und Siedlung

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Bebauungsstruktur der Gemeinden sollten im nächsten Schritt z.T. weitere detaillierte Untersuchungen der Bereiche rund um die Bahnhöfe, die im ROEK zur Nachverdichtung empfohlen werden, erfolgen.

Parallel sollten die möglichen rechtlichen Rahmenbedingungen geprüft werden, die es ermöglichen, Nachverdichtungsbebauungspläne aufzustellen. Da in diesem Bereich bereits eine Arbeitsgruppe beim Projekt ‚Langfristige Siedlungsentwicklung‘ (LaSie) der Landeshauptstadt München arbeitet und ein Wissen im Bereich ‚einfacher‘ Bebauungspläne, z.B. in Gräfelfing, vorhanden ist, wäre es sinnvoll, diese Arbeit zu koordinieren und gemeinsam zu erstellen.

Gleichzeitig müsste durch Öffentlichkeitsveranstaltungen die Akzeptanz für eine positiv besetzte Urbane Innenentwicklung (mit abgestimmter Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsplanung) geschaffen werden. Dies gelingt jedoch nur, wenn parallele Aufwertungen des öffentlichen Freiraums als Vorteil für alle die Nachverdichtung begleiten.

Die Anforderungen an die öffentlichen Freiräume wachsen mit den, aus der empfohlenen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zu erwartenden Veränderungen hinsichtlich der Einwohnerdichte, der Bevölkerungsstruktur und des Mobilitätsverhaltens. Ausgehend von den Entwicklungsradien um die Bahnhöfe ergibt sich ein geänderter Bedarf an wohnungsnahen, vielfältig nutzbaren öffentlichen Freiräumen und sicheren, attraktiven Verbindungen innerhalb der Siedlungen und in die angrenzenden Naherholungsräume. Identifizierte Handlungsfelder zum Erreichen der formulierten Entwicklungsziele sind:

- Die Aufwertung vorhandener und die Entwicklung neuer Aufenthalts- und Spielflächen
- Die Neustrukturierung der Bewegungsräume zugunsten der Langsamverkehre
- Die Sicherung und Aufwertung kulturhistorisch bedeutender Bauten oder Ensemble und ihrer Umfeldler zur Entfaltung einer identitätsstiftenden Wirkung für alle Bürger

---

### 6.2.2 Handlungsfelder Öffentlicher Raum

Eine Fortsetzung des im ROEK angestoßenen interkommunalen Dialogs zum Austausch bestehender und zukünftiger Erfahrungen mit informellen Planungsinstrumenten, Steuerungsmöglichkeiten und neuen Wegen (bzw. Medien) in der Bürgerkommunikation helfen, Entwicklungsprozesse zielgerichtet weiter zu führen.

- Öffentliche Freiräume eignen sich besonders, Planungen mit temporären Aktionen „probeweise“ zu testen und dadurch mit den Bürgern frühzeitig in einen Dialog über deren Weitergestaltung zu treten und Pilotprojekte zu initiieren.
- Eine Potenzialstudie über die öffentlichen Freiräume wird als Grundlage und zur Vorbereitung z.B. von Planungswettbewerben als nächster Handlungsschritt empfohlen.

---

### 6.2.3 Handlungsfelder Freizeit und Erholung

Fast ausnahmslos dienen alle in der Freizeit stattfindenden freiraumbezogenen Aktivitäten entweder der Erholung selbst oder dem Erreichen eines dazu geeigneten Ziels. Landschafts- und Naturerlebnis genießen einen hohen Stellenwert in weiten Teilen der Bevölkerung. Somit ist das Themenfeld Freizeit und Erholung aufs Engste mit dem Landschaftsraum, aber auch mit den öffentlichen Freiräumen, verbunden.

Im Raum München Südwest spielen dabei die siedlungsnahen Forste als Nah(st)erholungsorte eine besondere Rolle für die hier Wohnenden, während der überwiegende Teil der Gewässer darüber hinaus eine überregionale Bedeutung für Erholung und Freizeit inne hat.

Eine klare Orientierung im Raum für Fußgänger und Radfahrer sowie sichere Verbindungen zwischen ÖPNV-Knotenpunkten und Erholungsräumen sind wichtige Bestandteile eines attraktiven Freizeitweges und können Anreiz sein, auf motorisierte Fahrzeuge zu verzichten. Als Handlungsfelder werden explizit empfohlen:

- Die Erstellung eines interkommunal abgestimmten Freizeitkonzeptes „Siedlungsnaher Bannwald“ zur verstärkten Qualifizierung der Waldflächen als Erholungsraum – im Zusammenspiel mit naturschutzfachlichen und forstwirtschaftlichen Belangen.



- Die Sicherung der Identität und Qualität der Landschaft als Erholungsgrundlage. Eine gemeinsame Landesgartenschau kann hier als erprobtes Instrument heran gezogen werden, um Verbesserungen der Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten im Gesamttraum zu erzielen. Das verknüpfende Element der Gewässer (Langwieder Seenplatte, Böhmer Weiher, Germeringer See, Würm, Nordufer Starnberger See) bietet sich dabei als räumliche und thematische Verknüpfung an.
- Synchronisation der Orientierungssysteme für Langsamverkehre durch deren externe Überprüfung und ggf. Ergänzung
- Eine gesamträumliche vorbereitende Untersuchung zu wichtigen Sichtbeziehungen und visuellen Merkzeichen zur langfristigen Sicherung und Aktivierung der Orientierung im Raum unabhängig von technischen Hilfsmitteln.

Durch die gemeindeübergreifende Herangehensweise können Synergien freigesetzt werden und bedarfsgerechtere Lösungen für den Gesamttraum erzielt werden.

Landschaft als räumliche Grundlage ist per se unbegrenzt, sie endet nicht an Gemeinde- oder Landkreisgrenzen. Siedlungsfläche kann als bebauter Landschaftsraum definiert werden, als Siedlungs- oder Stadtlandschaft. Es empfiehlt sich also, nicht nur die Themenfelder Siedlung, Landschaft und Verkehr als zusammengehörig und miteinander verflochten zu betrachten, sondern gerade bei Planungen im Landschaftsraum grenzübergreifend, interkommunal zu denken und zu agieren.

Unabhängig von tagespolitischen Rahmenbedingungen sind die Herausforderungen für die landschaftsräumliche Entwicklung in der Wachstumsregion München klar identifizierbar:

die quantitative und qualitative Sicherung der Landschaft bei gleichzeitiger Integration bestehender und zukünftiger sozio-ökonomischer Anforderungen, wie z.B. regenerative Energienutzung und Schaffung von Wohnraum.

Als Handlungsfelder im Bereich Landschaft wurden identifiziert:

---

#### 6.2.4 Handlungsfelder Landschaftsraum

- Die Entwicklung raumübergreifender Konzepte, um für Eingriffe in geschützte Landschaftsbestandteile gemeinsame Kompensationsstrategien zu entwickeln und strategische Allianzen zu bilden. Als Beispiel wäre die Etablierung eines „Bannwaldkontos“ zu nennen, über das Ausgleichsleistungen im großräumlichen Zusammenhang kompensiert werden.
- Standortuntersuchungen für Windkraftanlagen oder Retentionsflächen zum Hochwasserschutz lassen sich sinnvollerweise nur im gesamträumlichen Zusammenhang betrachten. Die Anforderungen für die landschaftsverträgliche Integration z.B. von Biogasanlagen kann gemeinsam im Rahmen einer interkommunalen Konzepts formuliert und kommuniziert werden.
- Beispiele für Planungsinstrumente der Siedlungsentwicklung sind „LaSie“ (Langfristige Siedlungsentwicklung) oder ISEK (integriertes Stadtentwicklungskonzept). Ein integriertes, langfristiges Konzept „ILEK“ (Integriertes Landschaftsentwicklungskonzept) oder „LALAK“ (Langfristiges Landschaftsentwicklungskonzept) ist geeignet, einen Paradigmenwechsel einzuleiten, der den Raum „aus der Landschaft“ entwickelt.
- Der Dialog mit den Bürgern zur zukünftigen Entwicklung, nicht nur des Landschaftsraumes, kann frühzeitig und relativ kurzfristig durch gemeinsam initiierte Aktivitäten, z.B. Waldaktionstage oder ein Würmfest auf den Weg gebracht werden.

Der im ROEK angestoßene interkommunale Dialog sollte möglichst zeitnah fortgesetzt werden, um die erarbeiteten Inhalte weiter zu konkretisieren. Dazu ist als nächster Schritt ein Maßstabssprung notwendig, auf dessen Grundlage entweder Einzelthemen oder Themenkomplexe vertieft werden können.

Als prioritär sollten Handlungsfelder betrachtet werden, die gesamt-räumliche Auswirkungen haben und/oder besonders langwierige Planungsprozesse erfordern.

Die Weiterentwicklung der Landschaftsräume als fortlaufender Prozess ist heute – wie alle Strukturplanungen – von einer steigenden Anzahl von Akteuren geprägt. Die Zeithorizonte für die Umsetzung von Planungen unterliegen dabei Unwägbarkeiten, die nur eine grobe Einschätzung der notwendigen Zeiträume zulassen.

Kurzfristig lassen sich in der Regel nur Planungen umsetzen, die entweder der Handlungshoheit der einzelnen Kommune unterliegen oder einen temporären Charakter haben. Dies kann zur Aufwertung einzelner Bereiche wie beispielsweise der qualitativen Verbesserung bestehender Erholungsflächen wie Spielflächen genutzt werden.



### Wirtschaft

Aufgrund der zunehmenden Flächenknappheit der meisten Gemeinden und der Abhängigkeit voneinander, empfehlen die Gutachter eine interkommunale Zusammenarbeit bei den Themen des Flächenmanagements von Gewerbe- und Einzelhandelsflächen.

Kooperationen bei der Flächenentwicklung ermöglichen eine Profilschärfung der Standorte, bieten damit eine verbesserte Konkurrenzfähigkeit im überregionalen Standortwettbewerb und vermeiden Probleme durch gegenseitige Konkurrenz und durch die Erzeugung von Verkehr innerhalb der Region, z.B. durch interkommunalen Flächenausgleich bei übergeordnetem Flächenbedarf und interkommunaler Zusammenarbeit bei Ausgleichsflächen.

### 6.2.5 Handlungsfelder Wirtschaft und Wissen

Vorrangig ist die Weiterentwicklung bestehender Dienstleistungs- und Gewerbestandorte (beispielsweise durch Nachverdichtung mittels flächeneffizienter Bebauungspläne) zu verfolgen.

Die interkommunal abgestimmte Entwicklung von Dienstleistungs- und Gewerbestandorten bzw. der Dialog zwischen den Kommunen kann z.B. auch zu einem interkommunalen Einzelhandelskonzept führen.

Insbesondere im Einzugsbereich hochrangiger ÖPNV-Haltepunkte (600m- bzw. 10 Minuten-Radius Fußgänger um die S- und U-Bahnhalte) wird eine Stärkung des bahnhofsnahe Handels von Gütern des täglichen Bedarfs (im Erdgeschoss) und gegebenenfalls ein verbessertes Angebot an Arbeitsplätzen, im Zuge einer urbanen Innenentwicklung, als sinnvoll erachtet. Die Bedeutung dieser Orte kann somit aufgeladen werden, eine höhere Wertschöpfung erzielt werden.

#### **Wissen**

Für die urbane Innenentwicklung und gegebenenfalls Ausweitung bestehender Wissensstandorte höherer Bedeutung und Wertschöpfung an hochrangigen ÖPNV-Haltepunkten, ist eine interkommunale Abstimmung sinnvoll. Im Sinne eines multifunktionalen Campus sind am Standort Martinsried/Großhadern auch Wohnen und Gewerbe zu berücksichtigen, um unnötige Verkehrsbelastungen zu minimieren und eine gute Nahversorgung zu gewährleisten.

Es ist im Raum München Südwest insbesondere die abgestimmte Entwicklung und gegebenenfalls Ausweitung bzw. weitere Qualifizierung des Wissensstandorts Martinsried/Großhadern im interkommunalen Dialog zwischen Planegg und der Landeshauptstadt München anzuführen.

Der notwendige Ausbau bestehender Bildungseinrichtungen ist möglichst flächeneffizient zu gestalten, einhergehend mit der Untersuchung mehrgeschossiger Bauweise beim Ausbau bestehender Schul- und Kindergarteneinrichtungen.

---

## 6.2.6 Handlungsfelder Verkehr

Insbesondere im Bereich Verkehr ist es von besonderer Bedeutung, die mit dem ROEK angestoßene interkommunale Kooperation ohne Unterbrechung auch nach dem Projekt fortzusetzen. Nur so können die entstandenen Synergien und die gemeinsame Herangehensweise an eine regionale Abstimmung von Siedlung und Verkehr gesichert werden.

Aus Sicht des Projektteams eignen sich hierfür insbesondere die im Folgenden aufgeführten Handlungsfelder:

- Interkommunale Zusammenarbeit zur Verwirklichung eines Systems aus Fahrradschnellwegen und ergänzenden Radrouten für den Alltagsverkehr. Dieses Handlungsfeld begegnet der derzeitigen Schwierigkeit, dass Radrouten häufig auf kommunaler Ebene geplant werden und daher eine regionale Logik des Verkehrsnetzes oft fehlt.

In den Analysen zum ROEK wurde festgestellt, dass die Attraktivität des Radverkehrs unter zahlreichen Netzlücken sowie unter einer mangelhaften Ausstattung der Infrastrukturen leidet und daher das Fahrrad im Alltagsverkehr kaum etabliert ist.

Die interkommunale Zusammenarbeit soll ermöglichen, dass auf regionaler Ebene eine hohe Systemqualität erreicht wird.

- Erarbeitung eines regionalen Finanzierungsmodells zur Kostenbeteiligung an hochrangigen ÖPNV-Haltestellen zu deren Betrieb und zur Aufrechterhaltung der Verknüpfungsfunktion.

Dieses Handlungsfeld soll dem Problem begegnen, dass einzelne Gemeinden finanzielle Belastungen für hochrangige ÖPNV-Infrastrukturen erfahren, welche für den Gesamttraum maßgeblich von Nutzen ist.

Durch die Kostenlast bei einzelnen Gemeinden kommen Investitionen in die Qualität der Haltestellen des ÖPNV teilweise zu kurz. Die Analysen zeigen vor allem eine niedrige Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Zugang zu verschiedenen Haltestellen auf.

- Umsetzung eines regionalen Mobilitätsmanagements zur Sensibilisierung der Bevölkerung und der Unternehmen für Mobilitätsthemen (z.B. Ausweitung des Münchner Konzepts „gscheid mobil“). Die konfliktbeladene Situation zur Lösung der regionalen Verkehrsprobleme durch die Erstellung von Ortsumfahrungen erfordert neue Maßnahmen, die bei der Entstehung des Verkehrs ansetzen und auf ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten in der Region abzielen.

Mit diesem Handlungsfeld sollen daher weiche, bewusstseinsbildende Maßnahmen verwirklicht werden, welche Anreize zur Verlagerung von Autofahrten auf nachhaltigere Verkehrsmittel einführen und damit bereits kurz- bis mittelfristig Entlastungen der Verkehrsinfrastrukturen bewirken können.

- Entwicklung / Umsetzung eines regionalen intermodalen Verkehrsmodells, um die verkehrlichen Effekte neuer Siedlungen realistischer abbilden zu können.

Ein wesentliches Problem liegt in der geringen regionalen Abstimmung von neuen Siedlungsflächen und der daraus resultierenden Verkehrsströme. Zum einen wird ein Gremium mit Vertretern aus allen Gemeinden benötigt, welches Siedlungsmaßnahmen und deren verkehrliche Auswirkungen diskutiert. Zum anderen braucht es ein Arbeitswerkzeug, das diesem Gremium eine quantitative Beurteilungsgrundlage bietet.

Durch ein Verkehrsnachfragemodell erhalten Planer einen verbesserten Einblick in die verkehrsrelevanten Belange von Nutzungsplanungen und Arealentwicklungen. Die anschauliche Darstellung der verkehrlichen Konsequenzen von Maßnahmen ermöglicht den interkommunalen Austausch in den entsprechenden Planungsfeldern und damit das Vermeiden konfliktträchtiger siedlungsplanerischer Maßnahmen.

- Entwicklung eines regionalen ÖPNV-Konzepts, um die Verkehrsmittel Bus, Tram, S-Bahn und Regionalzug optimal zu verknüpfen und bestmögliche Anschlussqualität und -sicherheit zu gewährleisten. Im regionalen ÖPNV-System wird eine schlechte Anschluss-

qualität und -sicherheit an der Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bemängelt.

Darüber hinaus generieren Tarifsprünge beim Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) längere Wege im MIV, da Bewohner innenstadtnähere Haltestellen mit dem eigenen Auto anfahren, anstatt die am nächsten zum Wohnort gelegene P+R-Stellplatzanlage zu nutzen.

Das vorgeschlagene Handlungsfeld soll denkbare Änderungen in den Fahrplänen aufzeigen, Vorschläge für Anpassungen im Tarifsystem (Stichwort: Tarifbrüche entlang der S-Bahn-Achse) ausarbeiten und gemeinsame Gespräche mit dem MVV aufnehmen.

- Interkommunale Ausarbeitung eines Erschließungs- und Lenkungskonzepts für den regionalen und überörtlichen Schwerverkehr. Von Bewohnern und Gemeinderäten wird im Bereich innerörtlicher Straßen häufig über hohe Schwerverkehrsanteile und damit verbundene Lärmimmissionen geklagt.

In diesem Zusammenhang sind durch die beteiligten Gemeinden im Einvernehmen geeignete Achsen zu identifizieren, Durchgangsverkehrsrouten auszuweisen und Bündelungsmöglichkeiten der für die Erschließung der regional bedeutsamen Gewerbegebiete und Einkaufseinrichtungen bedeutsamen Güterverkehrsströme zu eruieren.

Es wird angeregt, das Thema Freizeitverkehr explizit zu erwähnen, das im Würmtal eine besondere Bedeutung hat. Auch zu diesem Thema scheinen vertiefende Untersuchungen sinnvoll.

## Resümee

Die Metropolregion München gehört zu den wenigen Wachstumsregionen innerhalb Europas.

Mit dem Raumordnerischen Entwicklungskonzept (ROEK) für den Münchener Südwesten haben wir, das Gutachterteam, uns zusammen mit den Vertretern der fachlichen und politischen Ebene der acht beteiligten Kommunen als Auftraggeber, den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern den daraus resultierenden Herausforderungen gestellt und gemeinsam eine Zukunftsvorstellung erarbeitet.

Die interkommunale Zusammenarbeit hat, bei durchaus bestehenden inhaltlichen Differenzen in einzelnen Fragen, nicht zuletzt durch die Moderation und die Workshops sehr gut funktioniert und durch den produktiven Arbeitsprozess, an dem alle Kommunen aktiv mitgewirkt haben, ist eine gemeinsam erarbeitete Zukunftsvorstellung entstanden.

Der ROEK-Prozess wurde dabei – neben der Fördermittelvergabe – fortwährend und intensiv durch die Vertreter des Finanzministeriums und der Regierung Oberbayern unterstützt und zusammen mit dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München fachlich begleitet.

Hervorzuheben als einer der positiven Faktoren für die gute Zusammenarbeit der Landeshauptstadt München mit den benachbarten Kommunen war die Einbindung der südwestlichen Bezirksausschüsse in den gesamten Prozess. So konnte mit den Kommunen auf Augenhöhe über die tatsächlichen Probleme vor Ort diskutiert werden. Dies wurde zusätzlich unterstützt durch die fachlichen Vertreter vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

Das vorliegende Raumordnerische Entwicklungskonzept (ROEK) stellt eine gemeinsam verfasste Zukunftsvorstellung dar und ist der erste, wichtige Schritt für eine interkommunale Zusammenarbeit. Der dafür gewählte notwendige Abstraktionsgrad der Planung, die ‚Flughöhe‘ der Bearbeitung und die konzeptionelle Herangehensweise entsprechen der Größe des Planungsgebietes. Erst durch die noch folgende umfassendere Einbindung der Bürger, die weitere Ausarbeitung der Handlungsfelder und durch erste Pilotprojekte wird das ROEK-Gesamtprojekt in den nächsten Jahren inhaltlich weiter ausgefüllt werden.

Wichtig wäre es, dabei verbindliche gemeinsame Planungsgrundlagen, wie einen Schwarzplan, einen Dichteplan, einen Verkehrsplan, einen Grünflächenplan und auch ein gemeinsames Verkehrsmodell zu



erstellen. Diese gemeinsamen Grundlagen wären gerade für die die Kommunalgrenzen notwendigerweise überschreitenden Projekte, wie die Fahrradschnellwege oder das interkommunale Management von Einzelhandelsflächen oder Gewerbeflächen, sehr hilfreich.

Die interdisziplinäre Zusammenarbeit im Gutachterteam zwischen Verkehrs-, Landschafts-, und Stadtplanung hat sich bewährt, da sich während des Planungsprozesses allen Beteiligten noch stärker offenbart hat, wie eng die Siedlungsentwicklung, die Freiflächenplanung mit den zentralen Fragen des Verkehrs zusammenhängen. Für weitere Planungen wäre darüber hinaus eine detaillierte Betrachtung der ökonomischen Auswirkungen wünschenswert.

Die wichtigste Erkenntnis für uns Planer war, dass wir die Verkehrsprobleme weder isoliert betrachten noch einfach lösen können. Im Vergleich zu anderen europäischen Ballungsräumen ist der trotz vorhandener S-Bahn sehr geringe ÖPNV-, Fahrrad- und Fußgängeranteil am Verkehr im Raum München Südwest frappant.

Die von uns angedachten weiteren bzw. weiterentwickelten Haltepunkte, wie auch die verbesserte Taktung der S-Bahn auf einen 10 Minuten-Takt, zeigen deutlich die Grenzen der momentanen Infrastruktur in München und der Region auf. Hier kann man als Planer die Politik nur auffordern, in den nächsten Jahren die großen Infrastrukturprojekte, wie die zweite S-Bahn-Stammstrecke oder den Südring, voran zu bringen, um die wirtschaftliche Prosperität und die Lebensqualität der Metropolregion nicht zu gefährden.

Dazu gehört es auch, das gesamte Netz des ÖPNVs im Raum und in der Region zu prüfen, welche tangentialen Verbindungen sinnvoll das bestehende radiale Netz unterstützen können oder ob es nicht sogar sinnvoll wäre, eine Ringbahn weiterzudenken.

Als erster sichtbarer Schritt und als Teil der Zukunftsvorstellung des ROEKs wird es wichtig sein, die bestehenden S-Bahnhöfe zu intermodalen Umsteige- und Verknüpfungspunkten auszubauen, Stadträume und Impulse zu schaffen.

Neben den mittelfristigen Empfehlungen zur übergeordneten Verkehrsplanung, gibt es eine ganze Reihe kurzfristig umsetzbarer Handlungsempfehlungen, für die eine interkommunale Zusammenarbeit und eine sehr sorgfältige Planung entscheidend ist.

Man muss dabei natürlich den gestiegenen Anforderungen gerecht werden. Mittlerweile sind alle Planungsprozesse durch die vorhandene und sinnvollerweise zu erreichende bauliche und funktionale Dichte wesentlich komplexer geworden. Die frühzeitige Einbindung und Beteiligung der Bürger gehört mittlerweile zu einem der wesentlichen Standards. Gerade dies erfordert es, sich fachlich fundiert vorzubereiten, um mit der notwendigen Sachkenntnis auch in eine inhaltliche Diskussion mit den Bürgern einsteigen zu können.

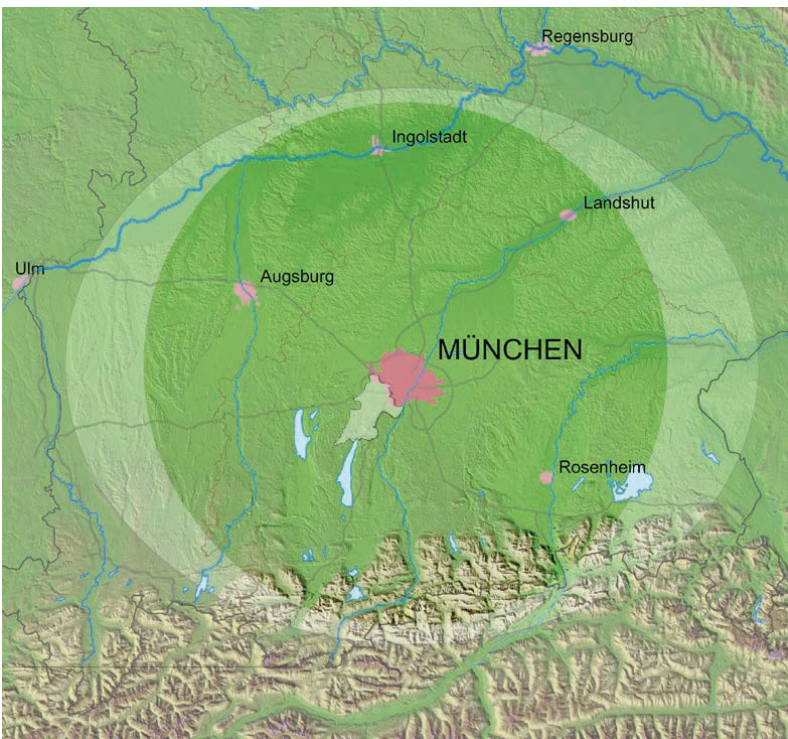
Für uns ist das Raumordnerische Entwicklungskonzept (ROEK) eine solche Vorarbeit, die wir in dieser Tiefe auch für andere Teilräume der Region 14 weiter empfehlen können.

Andreas Garkisch,  
03 Architekten, für das Gutachterteam

## 7.Pläne

### 7.1 Einbindung

#### 7.1.1 Einbindung in die Metropolregion München



Quelle der Grundlage: Landeshauptstadt  
München

*nachfolgend:*

---

7.1.2

**Einbindung in den Regionalplan**

---

7.2

**Themenpläne**

---

7.2.1

**Zukunftsvorstellung  
Wohnen und Siedlung**

7.2.2

**Zukunftsvorstellung  
Öffentlicher Raum**

7.2.3

**Zukunftsvorstellung  
Freizeit und Erholung**

7.2.4

**Zukunftsvorstellung  
Landschaftsraum**

7.2.5

**Zukunftsvorstellung  
Wirtschaft und Wissen**

7.2.6

**Zukunftsvorstellung  
Verkehr**

7.2.7

**Zukunftsvorstellung  
Synthese**

## 8. Begriffe

### **Grünräume**

Sind mehrheitlich unversiegelte Flächen, die durch Gehölze und Grünflächen geprägt sind

### **Landschaft = Landschaftsraum**

Freiräume außerhalb des Siedlungsgebiets (offene Kulturlandschaft, Hügelzüge, Seen, Flussräume)

### **Naherholungsräume**

Landschaftsräume mit Erholungsnutzung (Hügelzüge, Seen, Flussräume ...)

### **Öffentlicher Raum**

wird als rechtlicher Begriff verwendet (Eigentum öffentliche Hand), ist der frei zugängliche Raum

### **Pedelec**

spezielle Ausführung eines Elektrofahrrads, das den Fahrer beim Pedalieren durch einen Elektroantrieb unterstützt

### **Stadtraum**

Umfasst die öffentlichen Räume und die Vorgartenbereiche

### **Systemhalt**

Regulärer Halt innerhalb des Streckennetzes / des Streckensystems

### **Szenario**

beschreibt eine mögliche, zukünftige Situation und den möglichen Entwicklungsverlauf, der zu dieser zukünftigen Situation hinführt

### **Umweltverbund** (engl. „ecomobility“)

Gruppe der umwelt-verträglichen Verkehrsmittel (nicht motorisierte Verkehrsträger: Fußgänger, (öffentliche Miet-) Fahrräder / öffentliche Verkehrsmittel: Bus, Bahn, Taxi / Carsharing, Mitfahrzentralen)) die es im Verbund ermöglichen, (für die täglichen Wege) auf das eigene Auto zu verzichten

### **Verkehrsraum**

Unbebaute Flächen, die primär dem Verkehr (allen Verkehrsarten sowie ruhender und fahrender Verkehr) dienen

## 9. Verzeichnis wichtiger Grundlagen

---

### Übergeordnete Strategien und Programme, Allgemeine planerische Grundlagen

*Bayerisches Landesvermessungsamt (Hrsg.) (1968): TOPOGRAPHISCHER ATLAS BAYERN*

*Karte 111 TK 1:50 000 L 7934 München Ausgabe 1964, L1 8134 Wolfratshausen (1967): Starnberger See, Würmtal und die Forste der Schotterebene; Münchens südwestlicher Ergänzungsraum*

*Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (01.09.2013), Hrsg.: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP Bayern)*

*Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT), Hrsg.: 16. Raumordnungsbericht – Bericht über die Verwirklichung des Landesentwicklungsprogramms und über räumliche Entwicklungstendenzen in Bayern 2003–2007*

*Gemeinde Planegg / Dragomir Stadtplanung (April 2005): Gemeinde Planegg. Rahmenkonzept Würmtal. Kurzbericht.*

*Gruber, Max; Kraft, Klaus; Meier, Michael und Neu, Wilhelm. (1977): DIE KUNST- UND KULTURDENKMÄLER IN DER REGION MÜNCHEN. WESTLICHER UMKREIS. Erdgeschichtlicher Überblick (S. XII ff) Historische Übersicht (S. XXIV ff)*

*Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung I/22, Hrsg. (11/2012): Perspektive München | Analysen – Demografiebericht München - Teil 1 – Analyse und Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030*

*Landeshauptstadt München – Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtsanierung und Wohnungsbau HA III / Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (MGS) (02/2011): ISEK - Integriertes Stadtteil-Entwicklungs-Konzept. Pasing. Vorbereitende Untersuchungen im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“.*

---

### Wohnen und Siedlung

*Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 51, Bayerisches Landesamt für Umweltschutz (2009), Hrsg.: Landschaftsentwicklungskonzept Region München (LEK Region München)*

*Regionaler Planungsverband München (01.11.2012), Hrsg.: Regionalplan München (RP München)*

*Gemeinde Gauting / Weber+Widmer; Lang+Burkhardt (1998): Städtebaulicher Rahmenplan.*

*Gemeinde Gauting / TU Wien, Fachbereich Örtliche Raumplanung (Februar 2013): Gauting Entfalten. Ein Entwicklungskonzept für das Bahnhofsviertel*

*Stadt Germering (10/2012): Innenstadtentwicklung Germering. Masterplan zur Entwicklung der Innenstadt*

*Stadt Germering / IDENTITÄT & IMAGE Coaching AG: Stadtentwicklungskonzept Germering. Zukunftskonferenz 1 – Dokumentation. 19./20. Juni 2009; Zukunftskonferenz 2 – Dokumentation. 24./25. Juli 2009*

*Gemeinde Krailling; Skorka, Manuela; Schneider, Martina (09/2011): Ortsentwicklungsplanung Krailling*

*Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (22.01.2013): Ehemalige Dorfkern als besondere Stadtstrukturen. (Entwurf)*

*Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2013): Langfristige Siedlungsentwicklung (LaSie)*

*Landeshauptstadt München – Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtplanung PLAN-HA II/42 P, PLAN-HA II/542, PLAN-HA II/45: Siedlungsschwerpunkt Freiam. Freiam Nord.*

*Landeshauptstadt München – Referat für Stadtentwicklungsplanung HA I/41 (2007): Strukturkonzept Mühlangerstraße / Langwied*

*mahl gebhard konzepte / 03 Arch. / Lang und Burkhardt (Juli 2011): Stadtentwicklung.Starnberg – VISION.STARNBERG 2025*

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (2011): Neuried, Landkreis München. Flächennutzungsplan. 16. Änderung „Waldkindergarten und Erweiterung des Gemeindegebiets“.*

---

## Wirtschaft und Wissen

*Acocella; Junker; Kruse (31.01.2006):* Regionales Einzelhandelskonzept Region München.

*Acocella; Junker; Kruse (15.02.2006):* Regionales Einzelhandelskonzept Region München. Tabellenband Landeshauptstadt München; Regionales Einzelhandelskonzept Region München. Tabellenband Landkreis Fürstentumbruck; Regionales Einzelhandelskonzept Region München. Tabellenband Landkreis München; Regionales Einzelhandelskonzept Region München. Tabellenband Landkreis Starnberg

*CIMA Beratung + Management GmbH (08/2011):* Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Gauting.

*Lehrstuhl für Raumentwicklung: Alain Thierstein, Agnes Förster / Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung: Gebhard Wulfhorst, Benjamin Büttner:* 2014-2015 WAM – Wohnen, Arbeiten, Mobilität. Veränderungsdynamik und Zukunftsoptionen für die Metropolregion München

---

## Landschaftsraum / öffentlicher Freiraum / Freizeit und Erholung

*Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU) (2012):* Biotopenkartierung in Bayern.

*Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (März 1999):* Arten- und Biotopenschutzprogramm Bayern. Landkreis Fürstentumbruck.

*Landeshauptstadt München, Baureferat (Juni 2011):* Der Isar-Plan

*Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/57 – Landschaftsplanung (2012):* Die Münchner Krautgärten. Selbsternte für Jedermann.

*Landeshauptstadt München – Referat für Gesundheit und Umwelt:* Umweltatlas

*Münchner Erholungsflächenverein e.V. / Heideflächenverein Münchener Norden e.V. / Verein Dachauer Moos e.V.:* Erholungslandschaft zwischen Würm und Isar



*Ongyerth, Gerhard (01/2000): Kulturlandschaft Würmtal. Modellversuch „Landschaftsmuseum“ zur Erfassung und Erhaltung historischer Kulturlandschaftselemente im oberen Würmtal; Arbeitsheft 74 – Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege*

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (Dezember 2007), Hrsg.: Entwicklungsperspektiven Würmtal. Thema Landschaft und Erholung. Karte 1 Bindungen/Vorgaben (Würmtal\_K1) Entwicklungsperspektiven Würmtal. Thema Landschaft und Erholung. Karte 2 Stärken/Optionen (Würmtal\_K2)*

*Terrabiota (10/2011): Entwicklung von Konzepten zum Erhalt der Grünzüge und des Trenngrüns rund um Gräfelfing – „Landschaftskonzept“. Erläuterungsbericht. Vorabzug Teil I*

*Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e.V. (01.01.2008): Böhmer Weiher*

*Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e.V. (01.01.2006): Forst Kasten*

*Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e.V. (01.01.2006): Germeringer See*

*Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e.V. (01.01.2008): Langwieder Seen (Langwieder See, Lußsee, Birkensee)*

*Werner, Heike (November 2011): Architektur-Ausflüge ab München. Würmtal & Umgebung*

*Ammerl, Helmuth (20.06.2013): Planfallberechnungen Martinsried 2013.*

---

## Verkehr

*Büro für Ortsentwicklungs- und Bauleitplanung – Dipl.-Ing. Frank Müller-Diesing, Inning a.A.(2007): Gemeinde Gräfelfing, ÖPNV – Konzept für das nördliche Würmtal – Netzvorschläge für Trambahn- und Buslinien, Zieljahr 2020*

*Burkhardt, Thill (März 1997):* Gemeinde Krailling. Gewerbegebiet ehemalige Pionierkaserne an der Pentenrieder Straße. Verkehrsgutachten.

*Ernst, Basler+Partner (29.09.2010):* Integriertes Gesamtverkehrskonzept Martinsried. Dokumentation.

*Gemeinde Gräfelfing (24.07.2012):* Machbarkeitsstudie – Tunnelverlängerung BAB 96 bei Gräfelfing. Bericht.

- Ortsumfahrung Gräfelfing (Variante A\_Gesamtmaßnahmenpaket)
- Ortsumfahrung Gräfelfing (Variante B\_“kleine Lösung“)

*Gemeinde Krailling (2001):* Fortschreibung Verkehrlicher Rahmenplan. Verkehrsuntersuchung Pentenrieder Straße. (Abschlussbericht)

*INGEVOST – Fahenberg, Dipl.-Ing. Chr. (Juni 2010):* Straßennetz Würmtal. Ergebnisse der Planfallberechnungen. Ergänzung – aufbauend auf Planfallberechnungen von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzack

*INGEVOST – Fahenberg, Dipl.-Ing. Chr. / Obermeyer – Planen+ Beraten (Juli 2010):* Kurzbericht zur Verkehrsuntersuchung über eine situationsverträgliche Verkehrsabwicklung im Straßenzug Münchener Straße (St2344) bzw. Germeringer Straße (M21)

*INGEVOST – Fahenberg, Dipl.-Ing. Chr. (2006):* Ergebnisse und Kommentare zu den Verkehrszählungen im Würmtal nach Eröffnung der A99 West. Gemeinde Gauting

*Fortschreibung (Dezember 2006):* Fortschreibung Verkehrskonzept. Verkehrszählungen und Außenkordonbefragung. Ergebnisbericht

*Fortschreibung (August 2008):* Fortschreibung Verkehrskonzept. Verkehrszählungen 2008. Ortskern Gauting und Unterbrunn. Ergebnisbericht

*Fortschreibung (Mai 2009):* Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhofsumfeld. Verkehrliche Rahmenbedingungen. Ergebnisse der Verkehrserhebungen

*INGEVOST – Fahenberg, Dipl.-Ing. Chr. (2006):* Ergebnisse und Kommentare zu den Verkehrszählungen im Würmtal nach Eröffnung der A99 West. Gemeinde Krailling.

*INGEVOST – Fahenberg, Dipl.-Ing. Chr. (Mai 2010):* Ergebnisbericht Systematische Verkehrszählungen in den Gemeinden Gräfelfing und Planegg.

*INGEVOST – Fahnberg, Dipl.-Ing. Chr. (Februar 2009): Städtebaulich Integriertes Gesamtverkehrskonzept Ortsteil Martinsried. (Zwischenbericht als Tischvorlage für die Sitzung am 19. Februar 2009)*

*INGEVOST – Fahnberg, Dipl.-Ing. Chr. (2011): Regionales Radverkehrskonzept Würmtal – Das Radltal.*

*INGEVOST – Fahnberg, Dipl.-Ing. Chr. : Mobilitätsbefragung der Bevölkerung von Gräfelfing als schriftlich-postalische Haushaltsbefragung für einen Donnerstag im Juli 2010. (Ergebnisbericht)*

*Kurzak, Prof. Dr.-Ing. Harald (2011): Mobilität in Gauting. Haushaltsbefragung 2011 Vergleich mit 1989.*

*Kurzak, Prof. Dr.-Ing. Harald (30.01.2013): Mobilität in Gräfelfing. Haushaltsbefragung 2010 Vergleich mit 1989.*

*Kurzak, Prof. Dr.-Ing. Harald (2011): Mobilität in Starnberg. Haushaltsbefragung 2011 Vergleich mit 1989.*

*Kurzak, Prof. Dr.-Ing. Harald (14.05.2008): Verkehrsuntersuchung Siedlungsschwerpunkt Freiam. Freiam-Nord. 2008.*

*Kurzak, Prof. Dr.-Ing. Harald (30.10.2012): Verkehrsuntersuchung St2063neu Umfahrung von Gräfelfing, einschließlich ergänzender Maßnahmen. Grundlage für das Planfeststellungsverfahren 2012.*

*Landeshauptstadt München – Referat für Stadtplanung und Bauordnung (März 2006): Verkehrsentwicklungsplan. VEP 2005*

*Landratsamt Fürstenfeldbruck / Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH – MVV Consulting (Dezember 2007): Nahverkehrsplan Landkreis Fürstenfeldbruck*

*Müller, Frank (Büro für Ortsentwicklung und Bauleitplanung (2007): ÖPNV-Konzept für das nördliche Würmtal – Netzvorschläge für Tram- und Buslinien, Zieljahr 2020.*

*Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH – MVV Consulting (2013): Öffentlicher Personennahverkehr im Landkreis Starnberg. Aktuelles Busnetz – Fahrplan 2013. Verkehrslinienplan Landkreis Starnberg.*

*Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH – MVV Consulting (2013): Öffentlicher Personennahverkehr im Landkreis Starnberg. Optimierte Busnetz – Fahrplan 2018. Verkehrslinienplan Landkreis Starnberg. Stand Fahrplan 2018.*

*Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik; Korte, Dipl.-Ing. Ludwig (2008) In: ECTL Working Paper, 42.: Überörtliche Verkehrsplanung in der Region München aus Sicht der Gemeinden. Ergebnis einer Kommunalumfrage.*

*Topp, Hartmut (2014): Tempo 30 auf Hauptstraßen mit Wohnnutzung. In Straßenverkehrstechnik 1.2014, S. 23-30.*

*TU München / Ernst, Basler+Partner (06.07.2010): Regionale Verkehrsanalyse Münchner Süden. Baierbrunn, Gauting, Germering, Gräfelfing, Grünwald, Krailling, Neuried, Oberhaching, Planegg, Pullach, Schäftlarn, Straßlach-Dingharting, Taufkirchen, Unterhaching*

*Universität der Bundeswehr München; Kienlein, Edgar; Klein, Stefan (November 2009): Verkehrsgutachten St2063 neu.*

*planmobil (31.10.2011): Nahverkehrsplan für den Landkreis München. Entwurf Zwischenbericht nach MID (2008)*

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (Dezember 2007), Hrsg.: Entwicklungsperspektiven Würmtal. Thema Straßennetz – Bestand – Planung / Siedlungsentwicklung – Planung. (Würmtal\_K3)*

*Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e.V. : Radwanderkarte. (Ausschnitt 12,13,17,18)*

*Wöppel, Hans-Dieter (07.06.2010): Kraillinger Innovations Meile. KIM. Verkehrsuntersuchung*

---

## Statistik

*Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
I/22, Hrsg.; Bearbeitung: Dr. Ilka Kürbis; Stand: 11/2012, Seite 8:*  
Perspektive München | Analysen, Demografiebericht München - Teil 1  
Analyse und Bevölkerungsprognose 2011 bis 2030

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (01/2013):*  
Kreisdaten. Landkreis Starnberg 2012. Ausführliche Datengrundlagen

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (11/2012):*  
Gemeindedaten. Gemeinde Gauting 2012. Landkreis Starnberg.

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (11/2012):*  
Gemeindedaten. Stadt Germering 2012. Landkreis Fürstentfeldbruck

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (11/2012):*  
Gemeindedaten. Gemeinde Gräfelfing 2012. Landkreis München

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (11/2012):*  
Gemeindedaten. Gemeinde Neuried 2012. Landkreis München

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (11/2012):*  
Gemeindedaten. Gemeinde Planegg 2012. Landkreis München

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (11/2012):*  
Gemeindedaten. Gemeinde Krailling 2012. Landkreis Starnberg

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (11/2012):*  
Gemeindedaten. Gemeinde Starnberg 2012. Landkreis Starnberg

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (01/2013):*  
Kreisdaten. Landkreis München 2012. Ausführliche Datengrundlagen

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (01/2013):*  
Kreisdaten. Landkreis Fürstentfeldbruck 2012. Ausführliche Daten-  
grundlagen

*Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (01/2013):*  
Strukturdaten. Landeshauptstadt München 2012. Ausführliche Daten-  
grundlagen

## 10. Beteiligte

### 10.1 Auftraggeber

#### **Gemeinde Planegg (Vergabestelle)**

Pasinger Straße 8  
D-82152 Planegg  
www.planegg.de

Annemarie Detsch  
1. Bürgermeisterin

Ursula Janson  
Bauamt  
+49 (0)89 89926-217, Fax -220  
janson@planegg.de

Erika Klemt  
Fachdienststelle f. Archivwesen  
u. Geschichtsdokumentation  
+49 (0)89 89926-261 (262)  
klemt@planegg.de

Bärbel Zeller  
Referentin für Wirtschafts-  
förderung und Pressearbeit  
+49 (0)89 89926-224  
zeller@planegg.de

#### **Gemeinde Gauting**

Bahnhofstraße 7  
D-82131 Gauting  
www.gauting.de

Brigitte Servatius  
1. Bürgermeisterin

Rainer Härta  
Leiter Bauverwaltung  
+49 (0)89 899337-142, Fax -144  
rainer.haerta@gauting.de

#### **Stadt Germering**

Rathausplatz 1  
D-82110 Germering  
www.germering.de

Andreas Haas  
Oberbürgermeister  
+49 (0)89 89419-101, Fax - 133  
obbuero@germering.de

Jürgen Thum  
Stadtbaumeister  
+49 (0)89 89419-400, Fax -446  
juergen.thum@germering.  
bayern.de

Sigrid Köppl  
Bauleitplanung  
+49 (0)89 89419-411  
sigrid.koeppel@germering.bayern.de

#### **Gemeinde Gräfelfing**

Ruffiniallee 2  
D-82166 Gräfelfing  
www.graefelfing.de

Christoph Göbel  
1. Bürgermeister  
+49 (0)89 8582-27, Fax - 88  
christoph.goebel@graefelfing.  
bayern.de

Elisabeth Breiter  
Amtsleitung Bauverwaltung  
+49 (0)89 8582-40, Fax -9940  
elisabeth.breiter@graefelfing.  
bayern.de

Markus Ramsauer  
Bauleitplanung  
+49 (0)89 8582-44, Fax -9944  
markus.ramsauer@graefelfing.  
bayern.de

Dagmar Hasler  
Bauleitplanung  
+49 (0)89 75901-46, Fax -47  
hasler@neuried.de

#### **Gemeinde Krailling**

Rudolf-von-Hirsch-Straße 1  
D-82152 Krailling  
www.krailling.de

Christine Borst  
1. Bürgermeisterin  
+49 (0)89 85706-111, Fax -9111  
ruhdorfer@krailling.de  
(Vorzimmer)

Helmut Mayer  
Bauamtsleiter  
+49 (0)89 85706-300, Fax -9300  
mayer@krailling.de

Susanne Brittinger  
Bauamt  
+49 (0)89 85706-301, Fax -9301  
brittinger@krailling.de

#### **Gemeinde Neuried**

Planegger Straße 2  
D-82061 Neuried  
www.neuried.de

Ilse Weiß  
1. Bürgermeisterin  
+49 (0)89 74575577  
mail@ilse-weiss.de

#### **Stadt Starnberg**

Vogelanger 2  
D-82319 Starnberg  
www.starnberg.de

Ferdinand Pfaffinger  
1. Bürgermeister  
+49 (0)8151772-101, Fax-301  
ferdinand.pfaffinger@starnberg.de

Stephan Weigl  
Stadtbaumeister  
+49 (0)8151 772-145, Fax -345  
stephan.weigl@starnberg.de

#### **Landeshauptstadt München**

Blumenstraße 28b  
D-80331 München  
www.muenchen.de

Michael Bacherl  
Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung (Regionales) HA I/12  
Tel: 089 233 24454, Fax -21559  
michael.bacherl@muenchen.de

Jacqueline Charlier  
Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung, HA I/1  
+49 (0)89 233-22058  
jacqueline.charlier@muenchen.de

Georg Dunkel  
Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung, HA I/32-3 (Verkehr)  
+49 (0)89 233-24165  
georg.dunkel@muenchen.de

Ulrich Illing  
Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung, HA II/57 (Grünpla-  
nung)  
+49 (0)89 233-24165  
ulrich.illing@muenchen.de

**BA 19**  
Thalkirchen – Obersendling –  
Forstenried – Fürstenried – Solln

Hans Bauer  
Vorsitzender  
Meindlstr.14  
D-81373 München  
+49 (0)89 233-33880  
bag-sued.dir@muenchen.de

**BA 20**  
Hadern

Johann Stadler  
Vorsitzender  
Landsberger Str. 486  
D-81241 München  
+49 (0)89 233-37352  
johann.stadler@muenchen.de

Peter Winklmeier  
+49 (0)89 71 94 01 90, Fax - 92  
pewi98@yahoo.de

Gerhard Fries  
gerhard.fries@t-online.de

**BA 21**  
Pasing – Obermenzing

Christian Müller  
Vorsitzender  
Mendelssohnstr. 27  
D-81241 München  
+49 (0)89 89667298  
bag-west.dir@muenchen.de

Richard Roth, BA 21  
richard\_thekla.roth@t-online.de

**BA 22**  
Aubing – Lochhausen – Langwied

Dr. Josef Assal  
Vorsitzender  
Landsberger Str. 486  
D-81241 München  
+49 (0)89 233-37353  
josef.assal@muenchen.de

Karin Binsteiner  
1. stellvertretende Vorsitzende  
binstones@gmx.de



**PV Planungsverband Äußerer  
Wirtschaftsraum München**

Arnulfstr. 60  
D-80335 München  
www.pv-muenchen.de

Marc Wißmann  
Leiter Ortsplanung  
+49 (0)89 539802-35  
m.wissmann@pv-muenchen.de

Robert Triebel  
GIS-Daten  
+49 (0)89 539802-24  
r.triebel@pv-muenchen.de

**Bayerisches Staatsministerium  
der Finanzen, für Landesent-  
wicklung und Heimat**

Referat 82 Demographie  
Odeonsplatz 3  
80539 München

Marion Jäger  
Projektbetreuung  
+49 (0)89 2306-3152, Fax -3967  
Marion.jaeger@stmf.bayern.de

**Regierung von Oberbayern**

Maximilianstr. 39  
D-80534 München

Barbara Merz  
Sachgebiet 24.2 Raumordnung,  
Landes- und Regionalplanung in  
den Regionen Ingolstadt (10) und  
München (10)  
+49 (0)89 2176-2740  
barbara.merz@reg-ob.bayern.de

Thomas Bläser  
Vertr./Sachgebiet 24.2  
+49 (0)89 2176-2314  
thomas.blaeser@reg-ob.bayern.de

---

## 10.2 Auftragnehmer

*Organisation/Prozess-Steuerung/  
Gesamt-Projektleitung:*

### **03 Architekten GmbH**

Andreas Garkisch, Karin Schmid,  
Michael Wimmer  
Hermann Lingg Straße 10  
80336 München  
Tel +49 (0)89 540 34 84-0, Fax -10  
kontakt@03arch.de

Prof. i.V. Andreas Garkisch  
+49 (0)89 5403484-13  
garkisch@03arch.de

Marc Hofmann  
+49 (0)89 5403484-22  
hofmann@03arch.de

*Moderation/Qualitätssicherung*

### **TU München**

Lehrstuhl für Raumentwicklung  
Arcisstr. 21  
D-80333 München

Prof. Dr. Alain Thierstein  
+49 (0)89 289-22488  
thierstein@tum.de

*Siedlung*

### **TU Darmstadt**

Lehrstuhl für Entwerfen und Sied-  
lungsentwicklung  
El Lissitzky Str. 1  
D-64287 Darmstadt

Prof. i.V. Andreas Garkisch  
+49 (0)6151 16-2183  
garkisch@eus.tu-darmstadt.de

Marlene Külz  
+49 (0)6151 16-2484  
kuelz@eus.tu-darmstadt.de

Mario Trvtkovic  
+49 (0)6151 16-2484  
mtv@fgstadt.org

*Verkehr*

### **Ernst Basler + Partner**

Mühlebachstr. 11  
CH-8032 Zürich

Patrick Ruggli  
+41 (0)44 395-1728  
patrick.ruggli@ebp.ch

Thomas Stoiber  
+41 (0)44 395-1674  
thomas.stoiber@ebp.ch

Prof. Dr. Alain Thierstein  
Alain.Thierstein@ebp.ch

*Freiraum*

**Keller Damm Roser**  
Dachauer Str. 17, Rgb.  
D-80335 München

Franz Damm  
+49 (0)89 442317-15  
f.damm@kellerdammroser.de

Diana Huss  
+49 (0)89 442317-29  
d.huss@kellerdammroser.de

*Planbearbeitung*

**03 Architekten GmbH**  
Cristina Catoiu  
Wiebke Schiermeyer

**TU Darmstadt**  
Lonni Görlach

## Impressum

**Stand:**  
30.04.2014

**Herausgeber**  
03 Architekten GmbH  
Andreas Garkisch, Karin Schmid, Michael Wimmer  
Hermann Lingg Straße 10  
80336 München  
Tel +49 89 5403484-0, Fax -10  
kontakt@03arch.de  
www.03arch.de

# 03 Arch.

**Keller Damm Roser**  
Landschaftsarchitekten Stadtplaner GmbH

**Inhalt**  
03 Architekten, München  
Prof. i.V. Andreas Garkisch, Marc Hofmann

Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner, München  
Franz Damm, Diana Huss

Ernst **Basler + Partner**

Ernst Basler + Partner AG, Zürich  
Patrick Ruggli, Thomas Stoiber



TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
DARMSTADT

Lehrstuhl für Entwerfen und Siedlungsentwicklung, TU Darmstadt  
Prof. i.V. Andreas Garkisch, Marlene Külz, Mario Tvrtkovic



Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München  
Prof. Dr. Alain Thierstein

**Layout / Gestaltung**  
03 Architekten, München  
Lehrstuhl für Entwerfen und Siedlungsentwicklung, TU Darmstadt

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen,  
für Landesentwicklung und Heimat



**Fördermittelgeber**  
Bayerisches Staatsministerium für Finanzen, der Landesentwicklung  
und Heimat  
Marion Jäger



GEMEINDE  
**PLANEGG**

**Vergabestelle**  
Gemeinde Planegg  
1. Bürgermeisterin Annemarie Detsch, Ursula Janson



**Projektsteuerung / Fachliche Betreuung**  
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München  
Marc Wißmann