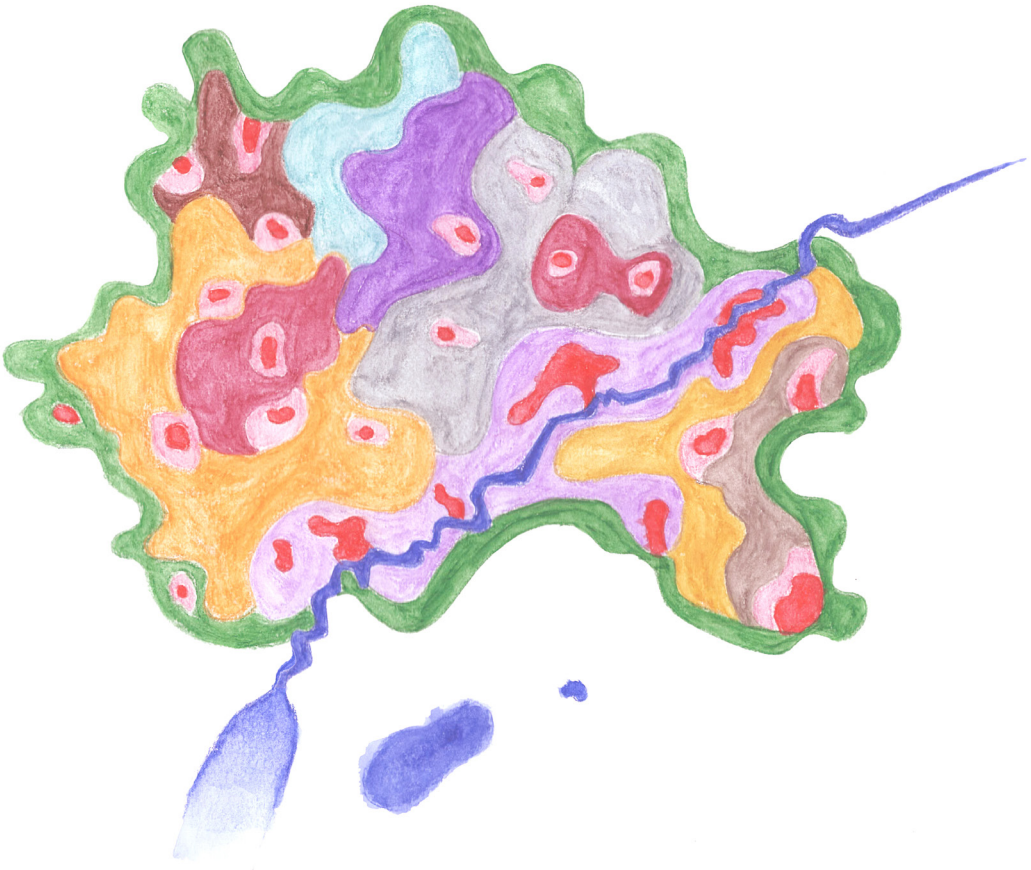
RES

Räumliche Entwicklungsstrategie
Landkreis Fürstenfeldbruck

Schlussbericht

zum Prozess der Struktur- und Potenzialanalyse 2017



RES

Räumliche Entwicklungsstrategie
Landkreis Fürstenfeldbruck

Schlussbericht 2017

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 9

Thomas Karmasin,
Landrat des Landkreises Fürstenfeldbruck 9
Dr. Michael Schanderl,
Kreisvorsitzender des Bayerischen Gemeindetags 10

1 Zusammenfassung 13

2 Einleitung 19

2.1 Zweck und Anlass 22
2.2 Bezugsrahmen 23
2.3 Methodik und Prozess 24
2.4 Aufbau RES – ‚Gebrauchsanweisung‘ 27

3 Grundlagen 29

3.1 Formelle Planungen 29
Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 29
Regionalplan München 29
Kommunale Bauleitplanung 31

3.2 Informelle Planungen 32
Leitbildprozess und Klimaschutzkonzept 32
WAM – Wohnen Arbeiten Mobilität 32
Unternehmensbefragungen 32
ROEK München Südwest 33
RSVE Landkreis Dachau 33

3.3 Sonstiges 33
Busfahrt durch den Landkreis 33

4 Qualitäten im Landkreis 35

4.1 Landkreis Fürstenfeldbruck und seine Kommunen 36
4.2 Raum München-Augsburg 38
4.3 Siedlungsstruktur (Wohnen und Arbeiten) 40
4.4 Landschaft 46
4.5 Mobilität 48

5 Räumliche Entwicklungsstrategie **51**

5.1 Vier alternative Zukunftsvorstellungen 51
5.2 Eine räumliche Zukunftsvorstellung 66
5.3 Strategieplan FFB 2040 68

6 Teilstrategien **75**

6.1 Landkreis innerhalb der Region positionieren 76
6.1.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen 79
6.1.2 Zielsetzung 81
6.1.3 Handlungsoptionen 81

6.2 Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln 84
6.2.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen 87
6.2.2 Zielsetzung 89
6.2.3 Handlungsoptionen 90

6.3 Naherholung aktivieren und aufwerten 100
6.3.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen 103
6.3.2 Zielsetzung 105
6.3.3 Handlungsoptionen 106

6.4 Mobilität ortsverträglich gestalten 114
6.4.1 Gesamtverkehr 118
6.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 125
6.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 128
6.4.4 Rad- und Fußverkehr 137

6.5 Vielfalt an Wohnformen schaffen 142
6.5.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen 145
6.5.2 Zielsetzung 147
6.5.3 Handlungsoptionen 148

6.6 Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern 164
6.6.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen 167
6.6.2 Zielsetzung 176
6.6.3 Handlungsoptionen 177

6.7 Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken 182
6.7.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen 185
6.7.2 Zielsetzung 187
6.7.3 Handlungsoptionen 188

7 Organisation und Umsetzungsprozesse **203**

8 Resümee **209**

9 Beteiligte **215**

9.1 Auftraggeber und Projektbeteiligte 215
9.2 Fördermittelgeber 221
9.3 Auftragnehmer 222

10 Verzeichnis wichtiger Grundlagen **225**

11 Glossar **229**

12 Abbildungsverzeichnis **231**

Impressum **235**

Vorwort



Verehrte Leserinnen und Leser,

nach Abschluss eines intensiven Arbeitsprozesses liegen nun mit der räumlichen Entwicklungsstrategie ‚RES 2040' Ziele und konkrete Handlungsempfehlungen für die zukünftige räumliche Entwicklung im Landkreis Fürstenfeldbruck vor. Sie dient auch der Umsetzung der Ziele des Leitbildprozesses. Die Herausforderungen im Landkreis sind vielfältig: Eine wachsende Bevölkerung, die bezahlbaren und bedarfsgerechten Wohnraum benötigt, der Erhalt bzw. die Schaffung von attraktiven Arbeitsplätzen, die zunehmende Flächenknappheit und der damit verbundene Nutzungsdruck auf die Freiräume und nicht zuletzt eine steigende Mobilität, die möglichst umwelt- und klimafreundlich gestaltet werden soll.

Verfolgt wurde ein integrierter Ansatz, der die Themen Siedlung (Wohnen und Arbeiten), Freiraum und Mobilität gleichermaßen betrachtet. In jeweils drei Workshop-Runden mit Politik und Verwaltung sowie der Öffentlichkeit wurden verschiedene räumliche Zukunftsvorstellungen diskutiert, ein Strategieplan FFB 2040 entwickelt und daraus thematische Teilstrategien abgeleitet.

Diese anspruchsvolle Aufgabe erforderte die aktive Mitarbeit und das Zusammenwirken von engagierten Bürgerinnen und Bürgern, Mandatsträgern, Vertretern der Verwaltung und Fachleuten. Bei allen Mitwirkenden bedanke ich mich an dieser Stelle sehr herzlich!

Ein Kernstück der räumlichen Entwicklungsstrategie ist die interkommunale Zusammenarbeit. Denn die drängenden Zukunftsfragen für unseren Landkreis stellen sich vielen Kommunen in gleicher Weise. Es hat sich gezeigt, dass die Zusammenarbeit über Stadt- und Gemeindegrenzen hinweg für alle ein Gewinn ist.

Was kann die räumliche Entwicklungsstrategie leisten?
Sie soll dem Landkreis und seinen Städten und Gemeinden einen Orientierungsrahmen und Handlungsleitfaden bieten. Insofern bildet sie eine wertvolle Grundlage für die weiteren kommunalen Planungen. Ich freue mich, wenn sie hierfür intensiv genutzt wird.

Ihr

Thomas Karmasin
Landrat



Verehrte Leserinnen und Leser,

mit der Vorlage dieses Abschlussberichts zur Struktur- und Potenzialanalyse geht ein für die Städte und Gemeinden des Landkreises zukunftsweisender Arbeitsprozess zu Ende. Betitelt ist er nun als räumliche Entwicklungsstrategie ‚RES 2040', womit die vorwärtsgewandte Ausrichtung zum Ausdruck kommt.

Mir als Vorsitzendem des Bayerischen Gemeindetags auf Kreisebene war es ein großes Anliegen, möglichst viele Kommunen zur Beteiligung zu bewegen. Durch 16 aktiv mitwirkende Kommunen, insbesondere allen großen des Landkreises, ist es gelungen, ein flächendeckendes interkommunales Planungsinstrument mit konkreten Handlungsempfehlungen für die Gemeinden zu schaffen. Nun liegt es an den jeweiligen Stadt- und Gemeinderäten, die RES 2040 ernst zu nehmen und nicht in den Schubladen verschwinden zu lassen. Denn sie bietet einen Orientierungsrahmen mit konkreten Handlungsempfehlungen für die kommunale Planungsebene.
Als Bürgermeister weiß ich, dass es oft schwer fällt, die Interessen der eigenen Kommune schon in einem frühen Stadium der Ortsentwicklung mit den Nachbarn oder gar dem Landkreis abzustimmen. Umso mehr ist die RES 2040 als Erfolg zu werten. Die großen Planungsbereiche Siedlung, Freiraum und Mobilität konnten wir im Konsens gemeindeübergreifend in den Teilstrategien für den Landkreis zusammenführen.

Wünschenswert wäre nun, wenn jede Gemeinde beim Einstieg in bedeutendere Ortsplanungen einen Abgleich mit den Zielen der RES vornimmt. Eine Verpflichtung dazu besteht natürlich nicht. Es liegt somit allein an uns selbst.

Die Konversion des Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck und die damit einhergehende kommunale Planung stellt eine dahingehende Bewährungsprobe dar. Die Raumbedeutung dieses Projekts ist sicherlich für den Landkreis einzigartig als Chance ebenso wie als Herausforderung. Dies hat sich in allen Workshops bestätigt.
Im Hinblick auf Arbeitsplätze, Bevölkerungsentwicklung und Freiraumplanung ergeben sich daraus nicht nur Aufgaben für die direkt betroffenen Kommunen. Das Potenzial, das im Fliegerhorst steckt, erstreckt sich über den ganzen Landkreis und darüber hinaus.

Danken möchte ich an dieser Stelle im Namen der Städte und Gemeinden für die konstruktive Zusammenarbeit mit dem Landkreis, die qualifizierte Koordination, stetige Abstimmung und zielführende Bearbeitung von Seiten der Mitarbeiter. Zu danken ist auch dem Freistaat Bayern für die beträchtliche Bezuschussung und dem Landkreis für die Teilung der verbleibenden Kosten. Nehmen wir dies als Motivation, noch mehr in den Gemeinden vernetzt zu denken und zu planen.

Ihr



Dr. Michael Schanderl
Kreisvorsitzender des Bayerischen
Gemeindetags

1 Zusammenfassung

Strategieplan FFB 2040
Räume für Erholung, Natur- und Hochwasserschutz sowie geschützte Landschaftsbestandteile genießen einen vorrangigen Schutz und sollen gestärkt und (auch über die Landkreisgrenzen hinaus) vernetzt werden. Das heißt, dass zusätzliche Bauflächen vorrangig innerhalb von Siedlungen geschaffen werden sollen. Dies steht im Gegensatz zu früheren Entwicklungsplänen, die aus dem Flächenbedarf die Siedlungsausdehnung begründet haben. Im Strategieplan FFB 2040 dienen die Landschaftsräume, im Besonderen die naturschutzfachlich gesicherten Landschaftsbestandteile (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Flora-Fauna-Habitat-Gebiete) sowie die dem Hochwasserschutz dienenden Flächen als Grundlage für die Definition der zukünftigen Siedlungsflächen.

Die im Strategieplan dargestellten Potenzialflächen für Wohnen und Arbeiten stellen einen Rahmen für die künftige Siedlungsentwicklung dar. Die Kommunen können diesen Handlungsrahmen nutzen, müssen dies jedoch nicht. Die dargestellten Potenzialflächen sind daher nicht mit Bauland gleichzusetzen. Ein Wachstum von durchschnittlich 1% pro Jahr wird für den Landkreis als verträglich angesehen. Dies entspricht einem Zuwachs von etwa 2.000 Einwohnern pro Jahr.

Gestalten

Die kleinteilige, bäuerliche Kulturlandschaft im Westen soll behutsam weiterentwickelt, die Ortszentren gestärkt sowie die Orte im Inneren und an den Rändern ihres Siedlungsgebiets bewusst gestaltet werden.

Die Stadt Fürstenfeldbruck wird zu einem gestärkten Siedlungsschwerpunkt. Die Konversion des Fliegerhorsts stellt hierbei die Chance dar, einen neuen Teil der Stadt – und damit einen attraktiven, interkommunal entwickelten Arbeits- und Wohnstandort innerhalb des Landkreises – zu schaffen.

Im östlichen Landkreis entstehen im Bereich Puchheim, Eichenau, Gröbenzell und Olching höhere Dichten und eine gesteigerte Attraktivität an den S-Bahn-Haltestellen (wie dies z.B. in Germering begonnen wurde).
Ein interkommunaler Landschaftspark zwischen diesen vier Orten soll Teil einer insgesamt verbesserten Vernetzung der Landschaftsräume mit Potenzialräumen für Erholungsnutzung und deren landschaftliche Verknüpfung sein. Durch die Sicherung von Freiraum und das erweiterte Angebot für (Nah)Erholung entsteht ein ausgleichendes Pendant zur Innenentwicklung.

In Zusammenhang mit der Entwicklung von personenintensivem Gewerbe und gemischten Nutzungen von Wohnen und Arbeiten im Bereich Reginawerk ist auch ein neuer S-Bahn-Halt vorstellbar; durch die gute ÖPNV-Erschließung kann das vorhandene, große Potenzial für eine veränderte Entwicklung gehoben werden.
Nördlich des S-Bahn-Halts Eichenau können neue Siedlungsflächen mit gemischter Nutzung interkommunal entwickelt werden.

Vernetzen

Der Landkreis soll zukünftig innerhalb der Europäischen Metropolregion München (EMM) weiterentwickelt, besser angeknüpft und polyzentrisch gedacht werden.

Der gesamte Raum der EMM soll wie ein Netz funktionieren: Soziale Handlungsräume, von der Wirtschaft bis zum Kulturleben, die Optimierung regionaler Verflechtungen und Verkehrsverbindungen im Landkreis Fürstenfeldbruck folgen diesem Netzgedanken.

Die Siedlungskerne an den S-Bahn-Haltestellen werden stark verdichtet, die Orte im Westen, die an der S-Bahn liegen, wachsen ebenfalls, dabei kann sich Mammendorf zum Subzentrum entwickeln.

Die Attraktivität der Bahn- und Regionalzughaltestellen (z.B. multimodale Drehscheiben an Bahnhöfen) sowie die Taktfrequenzen, Kapazitäten und die Zuverlässigkeit der S-Bahnen und der Regionalzüge werden gesteigert.

Wichtig ist auch der Ausbau von tangentialen Verbindungen (z.B. mit Expressbussen zwischen den S-Bahn-Ästen und einer Trambahn zur besseren Erschließung der Stadt Fürstenfeldbruck und des Fliegerhorsts).

Bestehende Radverbindungen sollen verbessert und Lücken im Netz geschlossen werden. Über Rad(schnell)wege soll in Zukunft schneller von bzw. in Richtung München und innerhalb des Landkreises (z.B. auch tangential) gependelt werden.

Schützen

Ziel ist es, zukünftig ein moderates Wachstum und eine In-Wert-Setzung bereits bestehender Qualitäten zu erreichen. Der Amperraum und der Maisachraum sollen gestärkt und geschützt werden. Die Naherholung soll ausgebaut und insgesamt besser verknüpft werden.

Sensible Landschaftsräume werden als Taburäume definiert und bleiben trotz des wachsenden Siedlungsdrucks unantastbar, um so den zukünftigen Erhalt der Landschaft als eine der Qualitäten des Landkreises zu sichern.

Die östlichen Kommunen erhalten ein prägnanteres Ortsbild durch die Verdichtung ihrer Siedlungskörper, ohne dass dies zu Lasten qualitätsvoller Ortsbilder geht. Durch den wachsenden Siedlungsdruck wird es nicht zu vermeiden sein, dass Siedlungsentwicklung auch in den westlichen Kommunen stattfinden wird. Wichtig ist, die Ortsidentität zu bewahren und zu stärken, in dem z.B. besondere Gebäude ergänzt und umgenutzt werden.

Teilstrategien

1. Landkreis innerhalb der Region positionieren
Die Teilstrategie 1 betrachtet die Einbettung des Landkreises Fürstenfeldbruck in den regionalen und überregionalen Kontext.
Es werden Handlungsoptionen definiert, die dazu beitragen sollen, den Landkreis zukünftig besser zu vernetzen. Dabei spielt eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Kommunen des Landkreises Fürstenfeldbruck sowie mit den Nachbarlandkreisen eine wichtige Rolle.

2. Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln
Ziel der Teilstrategie 2 ‚Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln' ist es, bei der zukünftigen Entwicklung des Landkreises die Aufmerksamkeit auf die Sicherung und den Schutz vorhandener qualitätsvoller Landschaftsräume und deren Weiterentwicklung zu richten. In Zusammenhang mit dem aktuellen und zukünftig zu erwartenden Siedlungsdruck, dem Strukturwandel der Landwirtschaft sowie den Auswirkungen des Klimawandels soll ein sorgfältiger Umgang mit den Freiraumressourcen erzielt werden.
Über interkommunale Zusammenarbeit und das Zusammenbringen unterschiedlicher Nutzer- und Interessensgruppen soll eine gemeinsame Gestaltung des Landschafts- und des Freiraums angestrebt werden.

3. Naherholung aktivieren und aufwerten
Die Teilstrategie 3 ‚Naherholung aktivieren und aufwerten' zeigt Zielrichtungen und Handlungsoptionen auf, wie die Naherholung im Landkreis für möglichst vielfältige Nutzergruppen zugänglich und attraktiv gestaltet werden kann. In Zusammenhang mit dem durch den Einwohnerzuzug entstehenden Nutzungsdruck auf die Erholungsräume im Landkreis ist es wichtig, qualitätsvolle Räume für die Erholung zu sichern, stärker miteinander zu vernetzen, sowie vorhandene Nutzungsmöglichkeiten zu intensivieren. Eine Voraussetzung hierfür ist der Ausbau des nicht-motorisierten Freizeitverkehrs.

4. Mobilität ortsverträglich gestalten
Die Teilstrategie 4 setzt auf ein verbessertes und optimiertes Verkehrsnetz im Landkreis und eine insgesamt stärkere Vernetzung innerhalb der Region für eine siedlungs- und umweltverträgliche Entwicklung und eine Entlastung der Zentren. Hierzu zählen:

- Eine Verbesserung des Angebots vorhandener tangentialer Buslinien und deren Ausbauvorschläge.
- Eine notwendige Steigerung des Angebots an Radwege-verbindungen sowie Radschnellwegen nach München.
- Die Ausgestaltung sogenannter multimodaler Drehscheiben an S-Bahn-Haltestellen.
- Der Einsatz von Push- und Pull-Maßnahmen, die in Zukunft dazu beitragen, den MIV zu reduzieren .

5. Vielfalt an Wohnformen schaffen
Bei der Teilstrategie 5 ‚Vielfalt an Wohnformen schaffen' wird vor allem der Problematik des steigenden Wohnraumbedarfs nach-gegangen. Hierfür ist es für alle Kommunen im Landkreis wichtig, sich für eine qualifizierte Innenentwicklung verbunden mit einer aktiven Wohnraumpolitik einzusetzen, um zukünftig günstigen, bedarfs-gerechten und vielfältigen Wohnraum im Landkreis schaffen zu können und dabei auf die Wohn- und Gestaltungsqualität zu achten.

In diesem Sinne gilt es in erster Linie, anders als bisherige Entwicklungstendenzen zeigen, die Innenentwicklung der Außenentwicklung vor zu ziehen, indem gezielt bereits versiegelte oder innerörtliche Flächen optimal und effizient genutzt werden. Voraussetzung hierfür ist eine Auseinandersetzung mit den örtlichen Begebenheiten.

6. Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern
Für die Stärkung des Landkreises als attraktiven Arbeitsstandort (und in der Folge Wohnstandort) werden in der Teilstrategie 6 ‚Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern' Potenzialräume für die wirtschaftliche Entwicklung identifiziert. Als Grundlage dienen die Faktoren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, Flächenverfügbarkeit und Konzentration von bereits bestehenden Wirtschaftsaktivitäten. Handlungsoptionen bieten sich im Landkreis damit vorrangig sowohl in der Neu- und Weiterentwicklung von Flächen an Bahnhalte-/knotenpunkten als auch in Kombination mit urbaner Innenentwicklung. Mit dem Fliegerhorst hat der Landkreis die Möglichkeit, die ‚Starke Mitte' zu entwickeln, wenn gute Erreichbarkeit mit hoher Dichte und urbaner Qualität kombiniert werden. Dies erfordert große Anstrengungen und bindet Ressourcen. Aufgrund der geringen verfügbaren Flächen des Landkreises setzt die Teilstrategie auf wissensintensive Dienstleistungen und High-Tech-Unternehmen, die ein wesentlich urbaneres Umfeld benötigen und nicht so flächenintensiv sind. Die strategische Entwicklung ist grundsätzlich als interkommunale Aufgabe und in der Konkurrenzsituation innerhalb der Region zu verstehen.

7. Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken
Die Teilstrategie 7 ‚Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken' setzt sich zum Ziel, die vielfältigen Orte und Räume innerhalb des Landkreises mit ihren Identitäten zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dazu zählen landkreisweit bedeutsame Identifikationsorte, prägende Landschaftsräume oder charakteristische Orte auf kommunaler Ebene. In den Handlungsoptionen ist unter anderem dargestellt, wie identitätsstiftende Ortsbilder, z.B. mit ihren Ortsrändern, ihren Ortseinfahrten, ihren Ortskernen, ihren Bahnhöfen oder Flussräumen gestaltbar sind.

2 Einleitung

Mit der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES für den Landkreis Fürstenfeldbruck haben sich die Kommunen Fürstenfeldbruck, Germering, Olching, Puchheim, Adelshofen, Alling, Althegnenberg, Eichenau, Emmering, Gröbenzell, Jesenwang, Kottgeisering, Landsberied, Maisach, Mammendorf und Mittelstetten zusammen mit dem Landratsamt Fürstenfeldbruck der sehr wichtigen Diskussion über die gemeinsame Zukunft gestellt. Der durch die RES initiierte Arbeitsprozess führte zu einer Suche nach Strategien über die Gemeindegrenzen hinaus.

Das Format der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES für einen Landkreis in Deutschland hat im Gegensatz zu formellen Planungen, wie zum Beispiel dem Flächennutzungsplan oder dem Regionalplan, keine konkreten Vorbilder. Alle Beteiligten mussten sich auf Neuland begeben. Mit dem nun vorliegenden Schlussbericht ist eine interkommunal abgestimmte und mit der Öffentlichkeit diskutierte Räumliche Entwicklungsstrategie gemeinsam entworfen worden, die die räumlichen Entwicklungsziele für den gesamten Landkreis festlegt. Der Bericht und die darin aufgeführten Strategien dienen als Handlungsleitfaden für die weiteren kommunalen Planungen und als Grundlage für die politische Entscheidungsfindung der beteiligten Kommunen und des Landkreises.

Der Landkreis Fürstenfeldbruck liegt in einer besonderen Lage im Gefüge der Metropolregion München – zwischen den Wirtschaftsräumen Münchens, Augsburgs und der Entwicklungsachse über Landsberg am Lech in Richtung Allgäu. Die strategischen Überlegungen der RES dienen dazu, sich der eigenen Potenziale bewusst zu werden, das eigene Profil und die Identität als Landkreis zu stärken, um weiterhin selbstbewusst seine Position innerhalb der Region München auch in Zukunft vertreten zu können.

Der Landkreis Fürstenfeldbruck und seine Kommunen stehen in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen. Auf der einen Seite geht es darum, die hohe Lebensqualität zu bewahren, das gute Wohnumfeld mit der sehr guten Infrastruktur auszubauen und den Charakter des Landschaftsraums zusammen mit der landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft zu erhalten. Auf der anderen Seite geht es darum, auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Region München angemessen zu reagieren, Arbeitsplätze zu schaffen und weiteren Wohnraum zur Verfügung zu stellen.

Kulturlandschaft:
Eine Kulturlandschaft ist eine über die Zeit vom Menschen geprägte und geformte Landschaft. Kulturlandschaften werden durch bewirtschaftete Natur bestimmt und unterliegen durch menschliche Eingriffe, Veränderungen des Naturraums sowie sozialen und wirtschaftlichen Faktoren einem ständigem Wandel.
Es kann je nach Intensität der menschlichen Einflüsse zwischen naturnahen, land- und forstwirtschaftlich geprägten und naturfernen Kulturlandschaften unterschieden werden.

https://www.uibk.ac.at
http://www.oberschwaben-portal.de
http://www.spektrum.de

Für detailliertere Informationen, siehe: https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/Bevoelkerungsprognose.html

Für detailliertere Informationen, siehe: http://www.pv-muenchen.de/index.php?id=0,305

Zu der Region München (Planungsregion 14) gehören die Landkreise Landsberg am Lech, Starnberg, Fürstenfeldbruck, Dachau, München, Ebersberg, Freising und Erding sowie die LH München

Agglomerationsraum:
Ein Agglomerationsraum bezeichnet einen Raum, in dem sich Stadt- und Umlandgebiete miteinander verflechten und verdichten.

München befindet sich nach wie vor in einer Wachstumsphase. Nach der jüngsten Planungsprognose vom Mai 2015 wird die Zahl der Wohnberechtigten Ende 2018 die 1,6-Millionengrenze überschreiten und voraussichtlich 2028 auf 1,7 Millionen ansteigen. Insgesamt ist für den Zeitraum 2013 bis 2030 mit einem Einwohnerzuwachs von 15,4% zu rechnen. Da parallel die großen Entwicklungsflächen innerhalb der Landeshauptstadt immer weniger werden, wird durch das anhaltende Wachstum der Druck auf die Umlandgemeinden und die umliegenden Landkreise weiter zunehmen.

In gleichen Maßen erwartet das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung für die Region München eine Fortsetzung des Bevölkerungswachstums. Am 31.12.2014 lebten hier 2,804 Millionen Menschen. Bis zum Jahr 2034 sollen noch einmal über 392.000 Personen hinzukommen. Dann hätte die Region mit ca. 3,2 Millionen Einwohnern also ca. 14% mehr Einwohner als heute.

Der Landkreis Fürstenfeldbruck ist, mit seinen aktuell ca. 213.000 Einwohnern, nach dem Landkreis München der am dichtesten besiedelte Landkreis Bayerns. Allein aufgrund seiner Größe, seiner Lage und dem prognostizierten Wachstum kommt dem Landkreis innerhalb der Region München eine besondere Bedeutung zu.

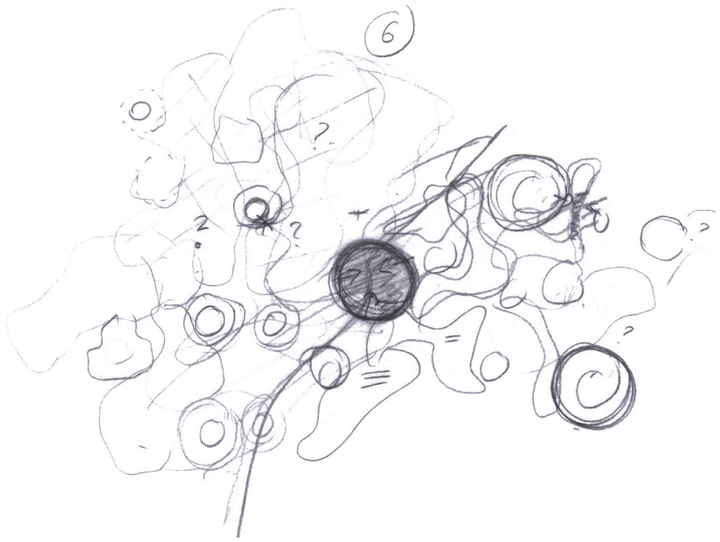
Eine spezielle Charakteristik des Landkreises ist die Unterschiedlichkeit des westlichen und des östlichen Raums. Während der stark urbanisierte östliche Raum unmittelbarer Teil des Agglomerationsraums der Landeshauptstadt München ist, zu dem auch die beiden Mittelzentren Fürstenfeldbruck und Germering sowie die Städte Puchheim und Olching zählen, ist der westliche Raum – strukturiert durch kleine Gemeinden – noch sehr ländlich und landwirtschaftlich geprägt. Diese Differenz führt auch zu ganz unterschiedlichen Erwartungshaltungen und Ausgangslagen innerhalb des interkommunalen Arbeitsprozesses.

Ziel der Räumlichen Entwicklungsstrategie war es, auf all diese Herausforderungen zu reagieren.

Wieviel Wachstum verträgt der Landkreis? Wo soll sich der Landkreis entwickeln? Ist es sinnvoller, im Osten die bestehenden Siedlungskörper zu verdichten? Oder sollten wir einfach viel mehr Siedlungsflächen im ländlicheren Westen zulassen? Wie können wir die unterschiedlichen Anforderungen, des Landschaftsschutzes, der Landwirtschaft und der Naherholung, respektive eines Konzepts für Tagestourismus, vereinbaren? Wie lassen sich die Verkehrssysteme weiter verbessern, um ein weiteres Wachstum zu ermöglichen?

Diese und viele andere Fragen haben wir uns gemeinsam gestellt. Nicht alle Fragen konnten und können mit der Räumlichen Entwicklungsstrategie beantwortet werden. Die RES zeigt jedoch nun mit ihren Teilstrategien Handlungsmuster, wie man sich durch eine integrative Herangehensweise über die Grenzen der Fachbereiche (Verkehr, Städtebau, Freiraum und Wirtschaft) und der kommunalen Einzelinteressen hinweg den komplexen Problemen stellen kann.

Dabei werden eine Reihe von Empfehlungen formuliert und konkrete Potenziale aufgezeigt, die nicht zuletzt auch den unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Räume innerhalb des Landkreises gerecht werden.



Skizzenhafte Annäherung an den Landkreis Fürstenfeldbruck

2.1 Zweck und Anlass

Die Räumliche Entwicklungsstrategie RES baut auf eine vom Landratsamt initiierte und von den Kommunen getragene interkommunale Zusammenarbeit auf. Der Studie RES sind der Leitbildprozess (2010-2013) und das Klimaschutzkonzept (2010-2012) vorangegangen, in denen sich die Kommunen zu gemeinsamen Zielen und Werten verpflichtet haben. Mit der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES wird geprüft, wie diese Zielvereinbarungen sich tatsächlich innerhalb der räumlichen Möglichkeiten des Landkreises umsetzen lassen.

Ein wichtiger Anlass für die Studie ist die anstehende Konversion des Fliegerhorstes. Das betroffene Areal im Stadtgebiet Fürstenfeldbruck soll in näherer Zukunft laut Stadtratsbeschluss vom 24.03.2015 ein neuer lebenswerter Teil der Stadt Fürstenfeldbruck werden und sich in der Maßstäblichkeit und Dichte an urbanen Stadtstrukturen orientieren. Damit könnten bis zu 5.000 neue Einwohner und bis zu 4.000 Arbeitsplätze am Fliegerhorst entstehen. Dies stellt für den gesamten Landkreis eine besondere Chance dar und bedarf der genauen Abstimmung der unmittelbar am Gebiet beteiligten bzw. angrenzenden Gemeinden.

Die Räumliche Entwicklungsstrategie RES zeigt die sinnvollen Entwicklungsräume und Potenziale unabhängig von kommunalen Zuständigkeiten auf und fordert so zu einer Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit auf. Sie dient mit Ihren Teilstrategien als Handlungsleitfaden für die räumliche Entwicklung der einzelnen Kommunen und des Landkreises sowie als politische Entscheidungshilfe.
Die Strategien sind als gemeinsame Strategien aller Kommunen des Landkreises konzipiert.
Dies soll auch dazu dienen, dass der Landkreis mit einer klar erkennbaren Haltung gegenüber Dritten, wie z.B. der Landeshauptstadt München oder den benachbarten Landkreisen, auftreten kann.
Dies wird gerade bei den immer drängender anstehenden Verkehrsthemen wichtig sein, um seine Position, wie z.B. beim S-Bahn-Nordring oder beim Ausbau der zweiten Stammstrecke, einbringen zu können.

Ein ebenso wichtiges Anliegen der Kommunen ist die Arbeitsplatzentwicklung innerhalb des Landkreises. Dieser Frage hat sich die RES gestellt, Potenzialräume neben dem Gebiet des Fliegerhorstes aufgezeigt und eine präzise Strategie zur Entwicklung von mehr qualifizierten Arbeitsplätzen im Landkreis skizziert.

2.2 Bezugsrahmen

ISEK: Integriertes Stadtentwicklungskonzept
VU: Vorbereitende Untersuchungen

Die Räumliche Entwicklungsstrategie RES ist als informelles, interkommunales Planungsinstrument in seiner Maßstabsebene zwischen Flächennutzungsplan und Regionalplan angesiedelt. Sie basiert auf den zum Teil vorbildlichen und umfangreichen, strategischen Untersuchungen (z.B. ISEKs, VU zur Entwicklung des Fliegerhorsts, Verkehrsstudien) der einzelnen Kommunen.

Der Bezugsrahmen der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES bezieht sich auf den gesamten Landkreis und greift so über die kommunalen Grenzen hinaus. Einige Aspekte werden auch über die Landkreisgrenze hinweg betrachtet. Im Gegensatz zu früheren Landkreisentwicklungsplänen wird mit der RES nicht ein geplanter zukünftiger Zustand dargestellt. Die Räumliche Entwicklungsstrategie RES zeigt in den Teilstrategien strategische Ansätze auf und stellt diese jeweils im Plan dar, beispielsweise primäre Bereiche für Innenentwicklung, Potenzialräume, potenzielle Verbindungen und besondere Orte. Damit ist eine dynamische Planung entstanden, die in der Zukunft von den einzelnen Kommunen mit Leben gefüllt werden soll. Der räumliche Strategieplan FFB 2040 zeigt die interkommunalen Abhängigkeiten auf und definiert damit auch Grenzen einer sinnvollen Entwicklung für einen Zeithorizont bis 2040. Dabei sind großzügige potenzielle Entwicklungsräume entstanden, die den einzelnen Kommunen zahlreiche Freiheiten zur Entwicklung lassen.

Die Räumliche Entwicklungsstrategie RES dient damit auf der einen Seite als Handlungsleitfaden für die kommunale Planung im Bereich der Siedlungsentwicklung, der Freiraumentwicklung, der Entwicklung von Arbeitsplätzen und der Mobilität. Sie kann dadurch die politische Entscheidungsfindung unterstützen.

Auf der anderen Seite könnte die RES auch zur Grundlage einer verbindlicheren interkommunalen Vereinbarung werden und somit als informelles Planungsinstrument dennoch eine Verbindlichkeit herstellen, wenn man sich mit dem Projekt RES auf einen konkreten Handlungsrahmen verständigt hat.

2.3 Methodik und Prozess

Die Räumliche Entwicklungsstrategie RES ist in einem gemeinsamen Entwurfsprozess zwischen dem Team der Auftragnehmer, Teilnehmern aus Politik und Verwaltung der beteiligten Kommunen und dem Landratsamt Fürstenfeldbruck entstanden.
Wie in jedem Entwurfsprozess hat sich die Planung nach einer Analyse der räumlichen Gegebenheiten und Fragestellungen, der Bewertung der gemeinsam vereinbarten Ziele und Werte kontinuierlich von den ersten Skizzen und Ideen immer weiter bis zu dem jetzigen Planungsstand konkretisiert.

Dieser Prozess gliederte sich in fünf Arbeitsphasen: Von der Sichtung der Grundlagen, der Diskussion verschiedener alternativer Zukunftsvorstellungen, der Auseinandersetzung mit dem ersten Gesamtstrategieplan, der Konkretisierung von Umsetzungsmöglichkeiten bis zur Schlussredaktion am Endbericht. Am Ende der ersten drei Arbeitsphasen gab es jeweils einen gemeinsamen Workshop mit den Vertretern aus Politik und Verwaltung der einzelnen Kommunen und dem Landratsamt, um an einer gemeinsam abgestimmten Haltung weiter zu arbeiten. Dieser Abstimmungsprozess wurde zudem durch eine Beteiligung der Öffentlichkeit in drei Veranstaltungen unterstützt. Die erste Veranstaltung diente dazu, als weitere Arbeitsgrundlage die Anliegen, Bedenken und Anregungen der Bürger aufzunehmen. In der zweiten Veranstaltung wurden den Bürgern die alternativen Zukunftsvorstellungen präsentiert und anschließend zur Wahl gestellt. In der dritten Veranstaltung wurden der Entwurf des Räumlichen Strategieplans und seine Teilthemen/-strategien zur Diskussion gestellt. Durch die jeweils vergleichbare Methodik und die zeitliche Nähe der Workshops mit Politik und Verwaltung sowie mit der Öffentlichkeit innerhalb der ersten drei Phasen konnte der Arbeitsprozess in gemeinsamen Schritten erfolgen.

Der gesamte Planungsprozess war interdisziplinär angelegt, um die verschiedenen Flächen und Raumbeanspruchungen für die Siedlungsentwicklung, den Naturschutz, die Freiraumgestaltung, die Mobilität und Wirtschaft von Anfang an integral zu denken. Damit wurde allen Beteiligten auch der notwendige Abwägungsprozess beim Entwerfen des Strategieplans immer wieder verdeutlicht.

Mit Prof. Dr. Alain Thierstein als Ökonom und dem Lehrstuhl für Raumentwicklung an der TU München, mit Ernst Basler + Partner AG aus Zürich für die Verkehrsplanung, mit Keller Damm Roser aus München für die Landschafts- und Freiraumplanung und 03 Architekten für die Architektur und den Städtebau zusammen mit Dr. Doris Zoller für Siedlung/Städtebau bearbeitete ein sehr breit aufgestelltes, interdisziplinäres Team die RES. Die Projektleitung lag ebenfalls beim Büro 03 Architekten aus München.

1. Grundlagenermittlung	Workshop 1 ‚Politik und Verwaltung‘ Workshop 1 ‚Öffentlichkeit‘	*Okt - Nov 2015*
2. Alternative Zukunftsvorstellungen	Workshop 2 ‚Politik und Verwaltung‘ Workshop 2 ‚Öffentlichkeit‘	*Mär - Apr 2016*
3. Strategie	Workshop 3 ‚Politik und Verwaltung‘ Workshop 3 ‚Öffentlichkeit‘	*Jul 2016*
4. Umsetzung	Fachworkshop ‚Umsetzungsmöglichkeiten‘	*Okt 2016*
5. Schlussredaktion	Abschlussbericht	*Okt 2016 - Feb 2017*

Arbeitsprozess / Zeitrahmen

Zweiter Workshop ‚Politik und Verwaltung‘ am 08.03.2016, Diskussion alternativer Zukunftsvorstellungen



Zweiter Workshop ‚Öffentlichkeit‘ am 20.04.2016, Diskussion alternativer Zukunftsvorstellungen

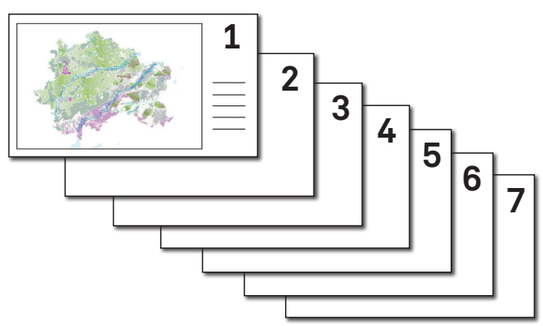


2.4 Aufbau RES – ‚Gebrauchsanweisung‘

Der zentrale Teil des Schlussberichts der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES besteht aus den sieben Teilstrategien, welche die unterschiedlichen Themenfelder von der Sicherung der Landschaft, der Mobilität, der Wirtschaft bis zur Siedlungsentwicklung thematisieren. Diese Teilstrategien münden in einem Syntheseplan, dem räumlichen Entwicklungsplan für den Landkreis Fürstenfeldbruck (Strategieplan FFB 2040). Hier sind für einen angenommenen Zeitrahmen von 25 Jahren alle wesentlichen Themen und Vorschläge der RES in konzentrierter Form abgebildet.

Zu jeder Teilstrategie wurde ein Plan gezeichnet, der die jeweilige räumliche Umsetzung dieser für den Landkreis aufzeigt.
Aufgrund der Informationsdichte muss man sich die einzelnen Pläne nach und nach erschließen und sie in Zusammenhang mit der jeweiligen Legende und den textlichen Erläuterungen der Teilstrategie lesen.
Für jede Teilstrategie wurde im Textteil zuerst die aktuelle Situation, dann die Zielsetzungen und anschließend die strategische Herangehensweise im Sinne von Handlungsoptionen und Möglichkeiten der Umsetzung beschrieben.

Während die einleitenden Kapitel des Schlussberichts noch einmal für alle den gemeinsamen Arbeitsprozess dokumentieren und verdeutlichen, auf welchen Grundlagen die jeweiligen Entscheidungen für die gewählten Strategien basieren, zeigen die letzten beiden Kapitel 6 – Teilstrategien und 7 – Umsetzung auf, wie die weitere Umsetzung der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES gelingen kann und welche weiteren politischen wie auch planerischen Schritte über die RES hinaus zu einer stärkeren, verbindlicheren, interkommunalen Zusammenarbeit führen können.



7 Teilstrategien

3
Grundlagen

Grundlagen zur Erarbeitung der RES waren sowohl formelle als auch informelle Planungen, die bereits für die Region und den Landkreis vorhanden waren. Die nachfolgenden Abschnitte geben einen Überblick über die bei der RES berücksichtigten formellen und informellen Planungen.

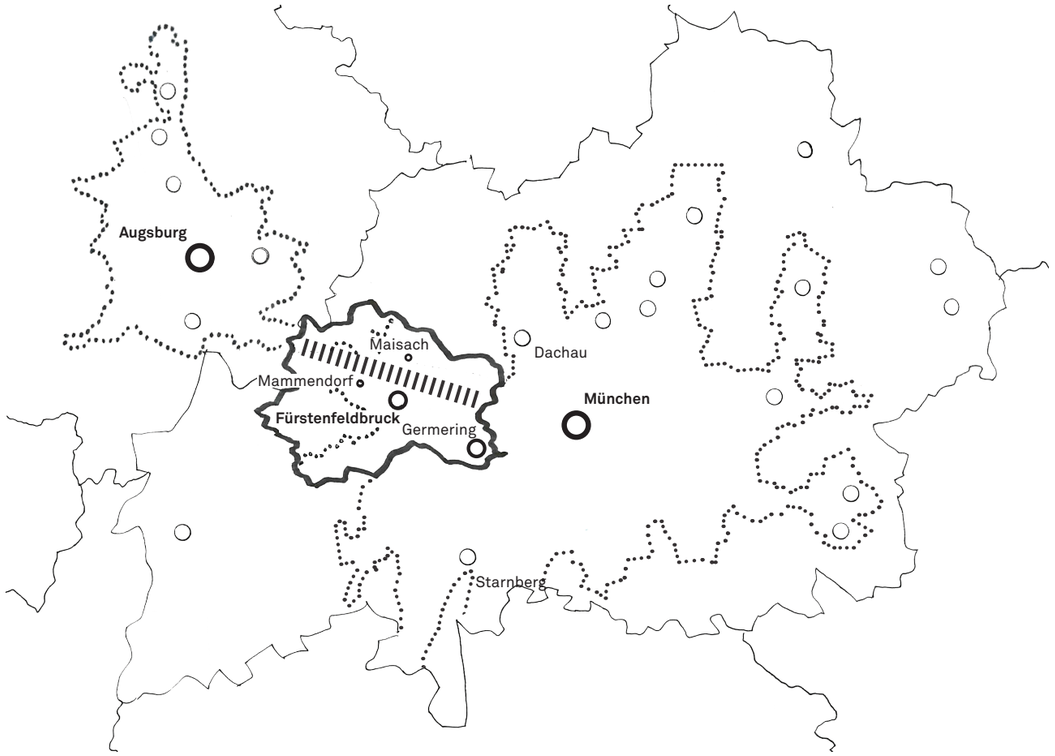
3.1
Formelle Planungen

Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)
Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) (Stand: 2013) sind die Ziele und Grundsätze der Raumentwicklung auf Landesebene festgeschrieben. Der Landkreis Fürstenfeldbruck wird dabei in die Planungsregion 14 München eingeordnet. Er grenzt im Osten an die westliche Stadtgrenze der Landeshauptstadt München (LH München) und erstreckt sich bis zur nordwestlichen Grenze der Planungsregion 14, an die gleichzeitig der Verdichtungsraum Augsburg anschließt.
Das LEP Bayern bildet zum einen die Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte ab und untergliedert diese. Im nachfolgend erwähnten Regionalplan München findet eine präzisere Unterteilung statt.
Zum anderen schreibt das LEP Bayern Ziele zur Entwicklung und Ordnung der Verdichtungsräume fest. Die östlich im Landkreis gelegenen Kommunen werden dabei dem Verdichtungsraum München zugeschrieben. Hierzu legt das LEP Bayern die Notwendigkeit einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung dar, welche im Rahmen der RES weitergetragen wird.

Für detailliertere Informationen, siehe: https://www.landesentwicklung-bayern.de/instrumente/landesentwicklungsprogramm/

Regionalplan München
Der Regionalplan München (Stand: 2005 bzw. 2016) schreibt landesplanerische, raumordnerische Ziele und Grundsätze im Speziellen auf die Planungsregion 14 München gerichtet, fest.
So werden beispielsweise vertiefend zum LEP Bayern Aussagen zur Raumstruktur getroffen. Dabei ist zwischen München und Augsburg eine den Landkreis in etwa horizontal durchlaufende Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung festgelegt (s. Skizze S. 28).
Dies äußert sich in Verbindung mit den festgelegten Verdichtungsräumen in der Kategorisierung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte, z.B. Fürstenfeldbruck und Germering als Mittelzentrum, Maisach als Unterzentrum und Mammendorf als Kleinzentrum.

Für detailliertere Informationen, siehe: http://www.region-muenchen.com/regplan/rp12frame.htm



Synthesedarstellung der für die RES relevanten Aussagen des LEP Bayern und des Regionalplans (ohne Maßstab)

Entwicklungsachse
Zentrale Orte
Oberzentrum mit Verdichtungsraum
Planungsregion
Landkreis Fürstenfeldbruck

Eine zukünftige Herausforderung besteht in der Entwicklung des Raums zwischen den beiden Verdichtungsräumen, also z.B. für die Kommunen Althegnenberg, Hattenhofen, Mittelstetten, welchen in der Fortschreibung des Regionalplans München (2016) geringe Bedeutung zukommt (vgl. u.a. Karte 2 ‚Siedlung und Versorgung'). Zudem gilt es, räumliche Entwicklungsachsen zwischen Fürstenfeldbruck und Dachau bzw. Starnberg für eine eigenständige Positionierung des Landkreises weiterhin raumplanerisch-formell zu forcieren.

Räumliche Gegebenheiten wie die Lage innerhalb der Region zwischen Augsburg und München, der Kontrast zwischen dem östlichen Verdichtungsraum und dem westlichen, ländlich geprägten Raum sowie naturräumliche Gegebenheiten, die sich im regionalen Grünzug widerspiegeln (Karte 2 ‚Siedlung und Versorgung') bilden die Grundlage des Raumverständnisses für den Landkreis, wie nachfolgend im Kapitel 4 ‚Qualitäten im Landkreis' näher dargelegt.

Kommunale Bauleitplanung
Des Weiteren fanden die vorliegenden Flächennutzungspläne sowie Bebauungspläne der teilnehmenden Kommunen Berücksichtigung. Im frühen Arbeitsprozess und als Bestandteil der Grundlagenermittlung wurde in Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen ein Abgleich mit bereits ausgewiesenen Flächen, ggf. noch freien Flächen der Bauleitplanung, geschützten Flächen und laufenden Planungen durchgeführt, um Flächenpotenziale im Landkreis zu ermitteln. Sie dienen ebenfalls als Grundlage für die Entwicklung der RES.

3.2 Informelle Planungen

Leitbildprozess und Klimaschutzkonzept
Da die RES als räumliche Konkretisierung und Umsetzung der Ergebnisse des vorangegangenen Leitbildprozesses (2010-2013) und des Klimaschutzkonzepts (2010-2012) für den Landkreis fungiert, liegen die darin formulierten Ziele und Maßnahmen der RES zugrunde.
Ziel des Klimaschutzkonzepts ist die Umsetzung der Energiewende bis 2030. Im Leitbildprozess wurde ein nicht räumliches Leitbild für die zukünftige Entwicklung des Landkreises Fürstenfeldbruck erarbeitet.

Ein prioritäres Ziel ist die Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit, wobei gemeinsame Ziele für die zukünftige Entwicklung im Landkreis gesteckt werden sollen.

Weitere, hervorzuhebende, übergeordnete Ziele sind:
- Familienfreundliche und umweltverträgliche Siedlungs-, Freiraum- und Standortentwicklung (Auszug aus Leitbildprozess)
- Klimagerechte Planung auf allen Ebenen: Regionalplanung, Städtebau, Architektur, öffentlicher Raum (Auszug aus Klimaschutzkonzept)

Für detailliertere Informationen, siehe: http://www.lra-ffb.de/lkr/leitbild/leitbild.shtml und http://www.lra-ffb.de/lra/bau/klimaschutz/klimaschutz-konzept.shtml

Neben der umfassenden Berücksichtigung des Klimaschutzkonzeptes und des Leitbildprozesses nimmt die RES Bezug auf weitere informelle Planungen, u.a.:

Unternehmensbefragungen
2013 wurden 283 Unternehmen im Landkreis Fürstenfeldbruck zu Themen der Standorteinschätzungen, Tätigkeitsfeldern und Fachkräftebedarf befragt. Diese Datengrundlage fließt in die weitere Betrachtung einzelner Teilräume im Landkreis ein.

WAM – Wohnen Arbeiten Mobilität
Die WAM-Studie von 2016 bietet eine Arbeitsgrundlage für die Entwicklung von kommunalen und interkommunalen Strategien innerhalb der Metropolregion München und liefert Erkenntnisse zum Arbeits- bzw. Wohnstandortwahlverhalten von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Sie ergänzt damit die Unternehmensbefragung Fürstenfeldbruck von 2013. Hierbei kann ein Verständnis dafür gewonnen werden, welchen Stellenwert Beschäftigte in der Metropolregion München einer hochwertigen Erschließung von Wohnstandorten und Arbeitsplätzen beimessen.

Für detailliertere Informationen, siehe: https://mediatum.ub.tum.de/node?id=1292926

ROEK München Südwest
Mit dem Raumordnerischen Entwicklungskonzept (ROEK) für den Raum München Südwest werden die beteiligten acht Kommunen darin unterstützt, ihre räumliche Entwicklung auf der Grundlage von gemeinsam erarbeiteten Zielen, Szenarien und Maßnahmen zu lenken. Dabei geht es um ein gemeinsames, interkommunales Handeln, um die Probleme zu bewältigen und die sich ergebenden Chancen optimal nutzen zu können. Dadurch, dass das Konzept (2012-2014) südöstlich an den Landkreis anschließt bzw. Germering sogar mitbetrachtet, ist es das Ziel, mit der RES daran anzuknüpfen.

Für detailliertere Informationen, siehe: https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Regionale-Themen/ROEK.html

RSVE Dachau
Auch der nordöstlich angrenzende Landkreis Dachau hat ein Konzept für die Raum-, Siedlungs-, und Verkehrsentwicklung (RSVE) entwickelt (2013). Hierbei wurde ein Zukunftsbild mit Leitlinien ausgearbeitet, welches sich u.a. landkreisübergreifende Kooperationen zum Ziel setzt. Im Weiteren wird in diesem Konzept beispielsweise der Aus- bzw. Neubau von Tangentialverbindungen zum Landkreis Fürstenfeldbruck angestrebt. Auch hier gilt es, Synergien zu nutzen und weiterzutragen.

Für detailliertere Informationen, siehe: http://www.siedlungsentwicklung-dachau.de/Ergebnisse/Leitlinien,Zukunftsbild,Praeambel.aspx

3.3 Sonstiges

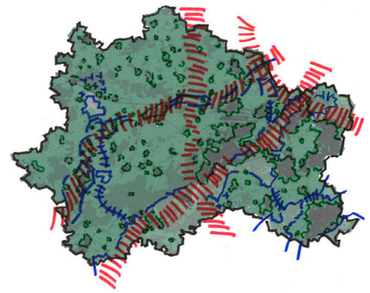
Busfahrt durch den Landkreis
Im Rahmen der Erstellung der RES fand zu Beginn des Arbeitsprozesses im November 2015 eine Busfahrt durch den Landkreis statt, an der die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie weitere Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Kommunen teilnahmen und mitwirkten. Nicht zuletzt dienten die während der Busfahrt gesammelten Erkenntnisse dazu, fundiertes (Detail-)Wissen zu den vorhandenen Qualitäten sowie zu den anzugehenden Herausforderungen der einzelnen Kommunen zu erlangen.

Für detailliertere Informationen, siehe: http://www.lra-ffb.de/pdf/Klimaschutz/SuPa/151110_ffb_busfahrt_dokumentation-160311.pdf

4
Qualitäten im Landkreis

Der Landkreis Fürstenfeldbruck ist Teil des Ballungsraums der Region München. Während im Osten der Raum sehr stark durch die dichtere Bebauung und das Netz von Infrastrukturen wie Autobahnen, S-Bahnen und mehrspurigen Landstraßen geprägt ist, kann man im Süden und Westen noch sehr stark den ursprünglichen Charakter des Naturraums mit seiner Topographie erleben.

Der Naturraum des Landkreises weist fünf verschiedene Landschaftstypen auf. Dies liegt an der Lage zwischen dem Voralpenraum im Süden, der von würmeiszeitlichen Jungmoränen geformten, leicht hügeligen Topografie, den Flüssen Amper und Maisach, die unmittelbar in das Fünf-Seen-Land münden, im Osten der flachen Münchner Schotterebene und im Norden das anschließende hügeligere Donau-Isar-Hügelland.
Hinzu kommen einzelne Moore, die durch Verlandungsprozesse von vernässten Becken bzw. Seen während des Holozäns entstanden sind.



Prägende Naturräume im Landkreis

Eine besondere Qualität dieser unterschiedlichen Landschaften sind die abwechslungsreichen Blickbeziehungen und die durch die Topografie entstehenden reizvollen Fernblicke über die Landschaft hinweg bis zu den Bergrücken im Süden.

Eine ganz andere Qualität haben die Auen der Flüsse Amper und Maisach, die an den breiteren Stellen als ganze Auenlandschaften eine besondere Ursprünglichkeit haben. Diesen Eindruck verstärkt an der Amper auch noch die angrenzende, bewaldete Höhenkante der Amperleite.

Für den Landkreis kommt dem Amperraum deshalb eine zentrale Bedeutung zu. Als früher Siedlungsraum verbindet er die Kreisstädte Dachau und Fürstenfeldbruck vom Münchner Norden bis zum Fünf-Seen-Land. Durch seinen topografischen Einschnitt und durch seine Lage trennt dieser Raum auf der einen Seite den an München angrenzenden urbanisierten Osten vom ländlichen Westen.

Neben den noch sehr gut erlebbaren Naturräumen ist der Landkreis sehr stark von seiner unterschiedlichen Besiedelungsstruktur geprägt. Dabei zerfällt der Landkreis in zwei ganz unterschiedliche Siedlungstypologien. Während der Osten stark urbanisiert ist und unmittelbar an den Stadtraum Münchens anschließt, prägt den Westen noch die Kulturlandschaft der kleinteiligen typisch bayerischen Landwirtschaft.

4.1 Landkreis Fürstenfeldbruck und seine Kommunen

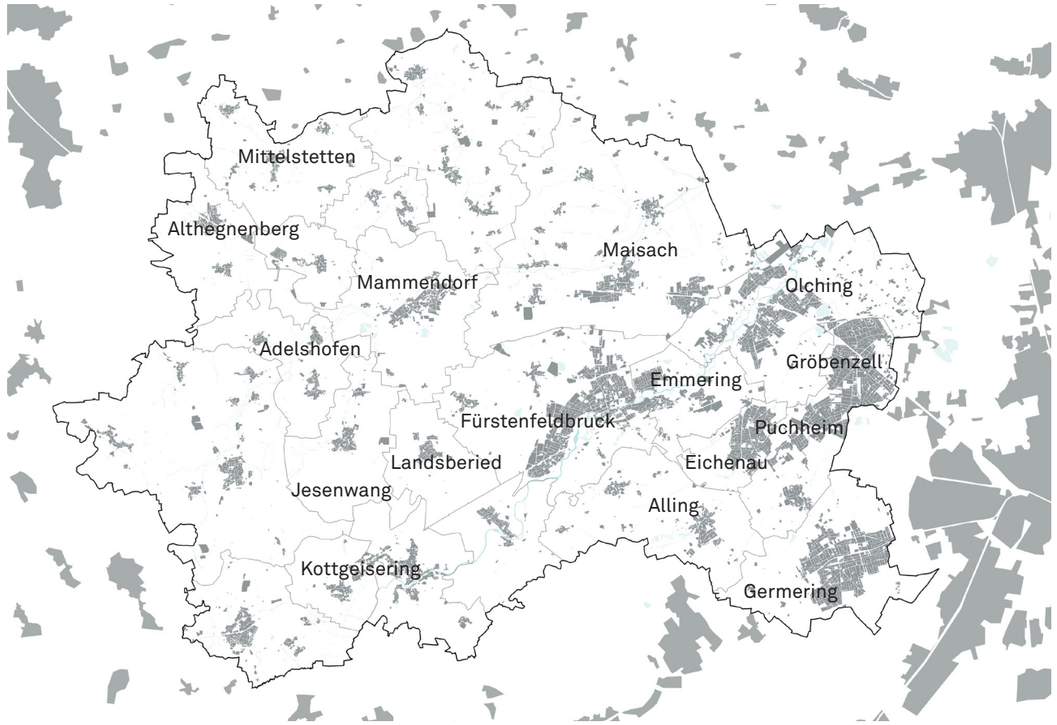
Die Stadt Fürstenfeldbruck hat, auch mit ihrer Lage an der Amper, als historisch gewachsene Stadt eine wichtige Rolle im Landkreis inne. Sie reiht sich, zusammen mit Städten wie Olching und Dachau, entlang der Amper auf. Sie ist als Stadt auch innerhalb der Metropolregion München sichtbar und hat eine überdurchschnittlich hohe Bekanntheit. Diese Bedeutung wird zudem noch durch die zentrale Lage in der Mitte des Landkreises, zwischen den ländlichen Gemeinden und den Gemeinden im Ballungsraum München im Osten, verstärkt. Zusammen mit der direkt angrenzenden Gemeinde Emmering leben hier ca. 42.500 Einwohner.

Ein weiteres Mittelzentrum im Landkreis ist die Stadt Germering. Mit fast 40.000 Einwohnern, unmittelbar angrenzend an den neuen Stadtteil Freiham mit seinen zukünftig 20.000 Einwohnern im Münchner Westen, entsteht hier über die kommunalen Grenzen sowie landkreisübergreifend eine sehr wichtige Entwicklungsachse des Münchner Großraums. Beide Mittelzentren übernehmen wichtige Versorgungseinrichtungen für den Landkreis und sind wichtige Umsteigepunkte im Verkehrsnetz.

Ebenso wie Germering grenzen die Städte Olching, Puchheim und die Gemeinde Gröbenzell unmittelbar an den Stadtraum der Landeshauptstadt München an. Zusammen mit der Gemeinde Eichenau bilden sie einen zusammenwachsenden Siedlungskörper, in dem an einigen Stellen die Grenzen zwischen den Kommunen nicht mehr erkennbar sind.

Auf der anderen Seite sind die Kommunen im Westen und Süden sehr landwirtschaftlich geprägt. Ihre Einwohnerzahlen liegen zwischen 1.500 und 4.000 Einwohnern, nur Mammendorf als ein weiteres Subzentrum weist mit 4.712 Einwohnern etwas mehr Bevölkerung auf.

Am deutlichsten wird der Kontrast zwischen den beiden Seiten des Landkreises, wenn man sich veranschaulicht, dass von den 213.481 Einwohnern des Landkreises im Osten 178.845 Einwohner (83,7%), dagegen im dünn besiedelten Westen nur 34.636 Einwohner (16,3%) wohnen.



Der Landkreis und seine an der RES beteiligten Kommunen (ohne Maßstab)

4.2
Raum München-Augsburg

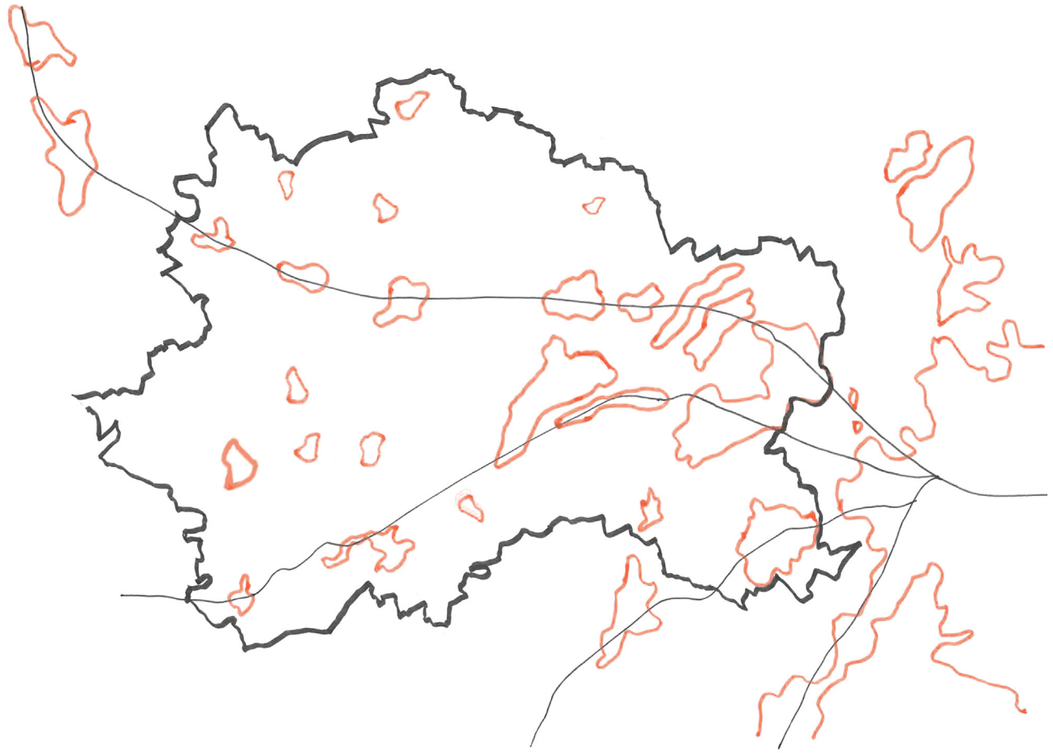


Landkreis West, Adelshofen

Der Landkreis Fürstenfeldbruck liegt geografisch und funktional zwischen München und Augsburg (BBSR 2011). Beide Städte weisen positive Entwicklungszahlen von Arbeitsplätzen und Bevölkerung auf und beeinflussen mit dieser Dynamik die Entwicklung im Landkreis Fürstenfeldbruck.

Die Kommunen im Osten des Landkreises sind sehr intensiv mit München verflochten. Dies wird vor allem durch intensive Pendlerverflechtungen zwischen östlichem Landkreis und München sichtbar (Böhme et al. 2014). Die Stadt Fürstenfeldbruck im Zentrum des Landkreises nimmt innerhalb der Metropolregion München eine zentrale Position ein. Die Studie ‚WAM – Wohnen Arbeiten Mobilität' der TU München weist die Stadt als ‚urban und zentralen' Raumtyp aus. Damit ist Fürstenfeldbruck strukturell unmittelbar mit München verflochten, verfügt über eine relativ hohe Erreichbarkeit und ist gut durch Versorgungseinrichtungen ausgestattet. All diese Vorteilsfaktoren zusammen schaffen einen polyzentrischen Raum, in dem starke Verflechtungen sowie wechselseitige Abhängigkeiten von Wohnen, Arbeiten, Mobilität und Freizeit vorzufinden sind. Die übrigen Kommunen des Landkreises werden als ‚städtisches Einzugsgebiet' bezeichnet und haben einen recht hohen Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern sowie einen recht hohen Anteil von Auspendlern (Thierstein et al. 2016).

Der Westen des Landkreises ist eher dünn besiedelt. Die Pendelbeziehungen der dortigen Bewohner zeigen eine gewisse Orientierung nach Augsburg (Böhme et al. 2014). Damit befindet sich der Landkreis an der Schnittstelle zwischen den Einzugsgebieten Münchens und Augsburgs. Mammendorf dürfte genau an dieser räumlichen Schnittstelle liegen. Von dort besteht der Zugang in das nach München orientierte S-Bahn-Netz sowie eine Verbindung mit dem Regionalzug nach Augsburg und München.



Lage des Landkreises zwischen München und Augsburg

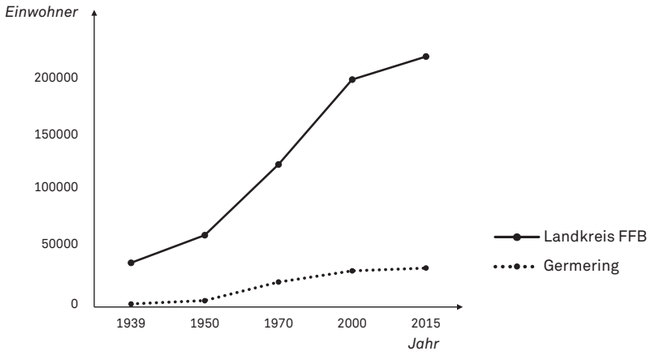
4.3 Siedlungsstruktur (Wohnen und Arbeiten)

Die Siedlungsstruktur des Ostens des Landkreises ist sehr stark geprägt durch das schnelle Wachstum der Bevölkerung nach dem Zweiten Weltkrieg.

Noch 1939 lebten 41.578 Einwohner im Landkreis, dies stieg dann sehr schnell an, auf 213.481 Einwohner bis 2015, so dass heute fast fünfmal so viele Einwohner im Landkreis leben als vor 80 Jahren. Noch drastischer sehen die Zahlen aus, wenn man sich beispielsweise Germering anschaut. Während in Germering 1939 3.032 Einwohner lebten, waren es 2015 39.387 Einwohner.

Mit über 40.000 Einwohnern wohnen mittlerweile mehr als dreizehnmal so viele Einwohner in Germering wie vor dem Zweiten Weltkrieg. Diese Zahlen verdeutlichen nicht nur das rasante Wachstum, sie erklären auch die Siedlungsstruktur. Die an München angrenzenden Gemeinden im Osten bestehen aus sehr klein parzellierten überwiegenden Einfamilienhausstrukturen, die in den 1960ern und 1970ern ergänzt wurden durch einige wenige Großsiedlungen.

Bevölkerungsentwicklung





Siedlungsstruktur um ca. 1900
(ohne Maßstab)



Siedlungsstruktur um ca. 1950
(ohne Maßstab)



Siedlungsstruktur um ca. 2000
(ohne Maßstab)

Nach der Kritik an diesen Siedlungen sind in den 1980ern bis heute wieder hauptsächlich Einfamilienhausstrukturen entstanden, die auch aufgrund der hohen Bodenpreise mittlerweile auf eher knapp bemessenen Grundstücken stehen. Dadurch ist eine sehr einseitige Bebauungsstruktur entstanden, die sich aufgrund der kleinteiligen Parzellierung nur sehr schwer verdichten und in urbane Stadtstrukturen transformieren lässt. Diese Monostruktur kann man auch gut an den Zahlen ablesen, so sind zum Beispiel in Gröbenzell von den 5.242 Häusern allein 4.656 Häuser (89%) Einfamilienhäuser, eventuell mit einer Einliegerwohnung, und nur 586 Häuser (11%) haben drei oder mehr Wohnungen.

Gegenüber dieser Bebauungsstruktur im Osten ist der Süden und Westen noch sehr ländlich besiedelt, neben den Bauernhöfen und den Ortskernen liegen oft nur sehr kleine Einfamilienhausgebiete meist am Rand der Orte. Hier besteht häufig die Herausforderung nach dem Generationswechsel in der Landwirtschaft, die zum Teil sehr großen historischen Gebäude zu sanieren und im Bestand zu erhalten.



B 471 Blick zur Ringstraße Neu-Esting, Olching



Ortschaft Puch, Fürstenfeldbruck

Eine wichtige Rolle spielt die ÖPNV-Erreichbarkeit für die Wohnstandort- und Arbeitsplatzwahl von Haushalten in der Metropolregion München. Auch hier bestehen deutliche Unterschiede im Landkreis, welche die starke Disparität zwischen dünn besiedeltem Westen und eher urbanem Osten widerspiegeln (Thierstein et al. 2016).

Die räumliche Struktur des Landkreises ist auch in Bezug auf Arbeiten und Beschäftigung sehr heterogen. Folgende Unterschiede werden identifiziert: Die Ausstattung durch Breitband und verkehrliche Infrastruktur wird in dezentralen Lagen deutlich schlechter bewertet als in München-nahen Gemeinden und in Fürstenfeldbruck selbst. Ein weiteres Merkmal der Differenzierung bilden der Flächenbedarf und die Flächenpreise. Beides ist im östlichen Teil des Landkreises deutlich höher als im Westen.

Damit ergeben sich sehr unterschiedliche Ausgangsbedingungen für die räumliche Entwicklung. Unternehmen – insbesondere in wertschöpfungsstarken, wissensintensiven Tätigkeiten und Wirtschaftssektoren – besitzen in der Regel die Wahlfreiheit des Standortes. Die Standortwahl von derartigen Unternehmen fällt heute üblicherweise auf verkehrlich gut erschlossene Wirtschaftsräume, die über einen dichten und vielfältigen Arbeitsmarkt, hochwertige Bildungs-und Forschungseinrichtungen sowie attraktive Landschafts- und Freiräume verfügen.

Die teilräumliche Darstellung der Unternehmensbefragung Fürstenfeldbruck 2013 macht deutlich, dass diese Qualitäten in den Städten wie Fürstenfeldbruck, Germering und den östlichen Kommunen durch die Nähe zu München zugänglich sind. Aus- und Weiterbildungsangebote sowie die Verfügbarkeit von Fachkräften, vor allem im gewerblich-technischen Bereich, werden im Westen des Landkreises als eher nicht zufriedenstellend bewertet (teilräumliche Auswertung auf Grundlage von Rother, Worm und Hauschild 2013).

Wertschöpfung:
Die Wertschöpfung stellt den Mehrwert der wirtschaftlichen Transformationsprozesse innerhalb einer zeitlichen Dauer dar. Einzelbetrieblich umschreibt Wertschöpfung die Differenz aus der erbrachten Gesamtleistung – Umsatz – und der verwendeten Vorleistungen. Wertschöpfung stellt damit einen zentralen Indikator der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von Unternehmen und Regionen dar.



Reginawerk, Emmering



Ehemaliges Fliegerhorstgelände, Fürstenfeldbruck

4.4 Landschaft

Besonders charakteristisch für den Landschaftsraum sind die Flüsse Amper und Maisach mit ihren begleitenden Bachstrukturen. Die raumprägenden, deutlich ablesbaren Hangkanten entlang der Amper stellen ein wichtiges visuelles Leitmerkmal dar und sind damit ein wesentliches Identifikationsmerkmal für den Landschaftsraum des Landkreises. Amper und Amperleiten markieren auch den Übergang vom heute dicht besiedelten Osten und dem noch überwiegend landwirtschaftlich geprägten, weitaus dünner besiedelten Westen des Landkreises. Doch gerade aufgrund der deutlich unterschiedlichen naturräumlichen Ausprägungen und landschaftlichen Charakteristika, die der Osten und der Westen des Landkreises aufweisen, bietet der Landkreis ein breites Spektrum ganz unterschiedlicher Qualitäten.

Von besonderer, übergeordneter Bedeutung sind neben den beiden Flüssen Amper und Maisach die noch erhalten gebliebenen Moorkomplexe in der Altmoränenlandschaft. Sie zählen zu den wenigen, bayernweit im Zuge der zweiten Intensivierungswelle in der Landwirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg erhalten gebliebenen Moorflächen. Nach Jahrzehnten der Umwandlung von Moor- und anderen Feuchtstandorten durch Maßnahmen wie z.B. Trockenlegung, mit dem Ziel, diese Flächen einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zuzuführen, wird heute zunehmend ihre einzigartige Bedeutung für den Klima-, Hochwasser,- und Naturschutz wieder erkannt. Für Renaturierungsprogramme und bei der Wiedervernetzung von feuchten Lebensräumen spielen erhalten gebliebene Standorte mit ihrem speziellen Arteninventar eine herausragende Rolle. Damit bietet der Landkreis Fürstenfeldbruck mit der Vernetzungsachse Ammersee - Amper, dem Ampermoos, dem Haspelmoor, dem Wild- und Fußbergmoos, der Maisach und den vielzähligen Bachläufen ein besonderes und einzigartiges Potenzial.

Die topografischen Gegebenheiten des Hügellandes und der Altmoränenlandschaft bieten an einigen Stellen, insbesondere im Westen des Landkreises, einzigartige Ausblicke über die Landschaft bis hin zu einem Panorama der Alpen. Doch nicht nur topografisch, auch nutzungsbedingt hat sich die besondere Qualität einer offenen, weite Ausblicke bietenden Landschaft bis heute erhalten: Etwa auf dem ehemaligen Flughafengelände des Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck. Durch die besondere Art der Nutzung ist hier die Landschaft nicht nur überwiegend frei von Bebauung geblieben, sondern es konnte sich auch ein besonderes Artenspektrum der Trockenrasengesellschaften auf den extensiven Wiesenflächen etablieren.



Landschaft im Westen des Landkreises

Die landwirtschaftliche Nutzung hat den größten Flächenanteil im Landkreis, sie liegt bei ca. 75-80%. Aufgrund der Betriebsgrößen hat sich eine kleinräumliche Nutzungsstruktur erhalten. Ackerbau und Grünland sind die vorrangigen Bewirtschaftungsweisen und sie prägen die Kulturlandschaft wesentlich. Gerade im dicht besiedelten Osten stellt dies eine besondere Qualität dar, mit dem Potenzial, einer eher urban geprägten Bevölkerung Einblick in die Abläufe und Herausforderungen der landwirtschaftlichen Produktion zu gewähren.

Der Anteil an bewaldeten Flächen ist im bayernweiten Vergleich als gering einzustufen, und insbesondere im Norden und Westen des Landkreises unterdurchschnittlich. Das Spektrum reicht von struktur- und artenarmen Fichtenforsten – die Fichte ist die Hauptbaumart im Landkreis – über Mischwaldflächen zu reinen Laubwaldbeständen, meist aus Buche. Einen besonderen Stellenwert haben die flussbegleitenden Auwaldbestände, welche überwiegend entlang der Amper erhalten geblieben sind. Diese sind von besonderer Bedeutung für Hochwasser-, Natur- und Artenschutz und stellen eine weitere, besondere Qualität im Landkreis Fürstenfeldbruck dar.

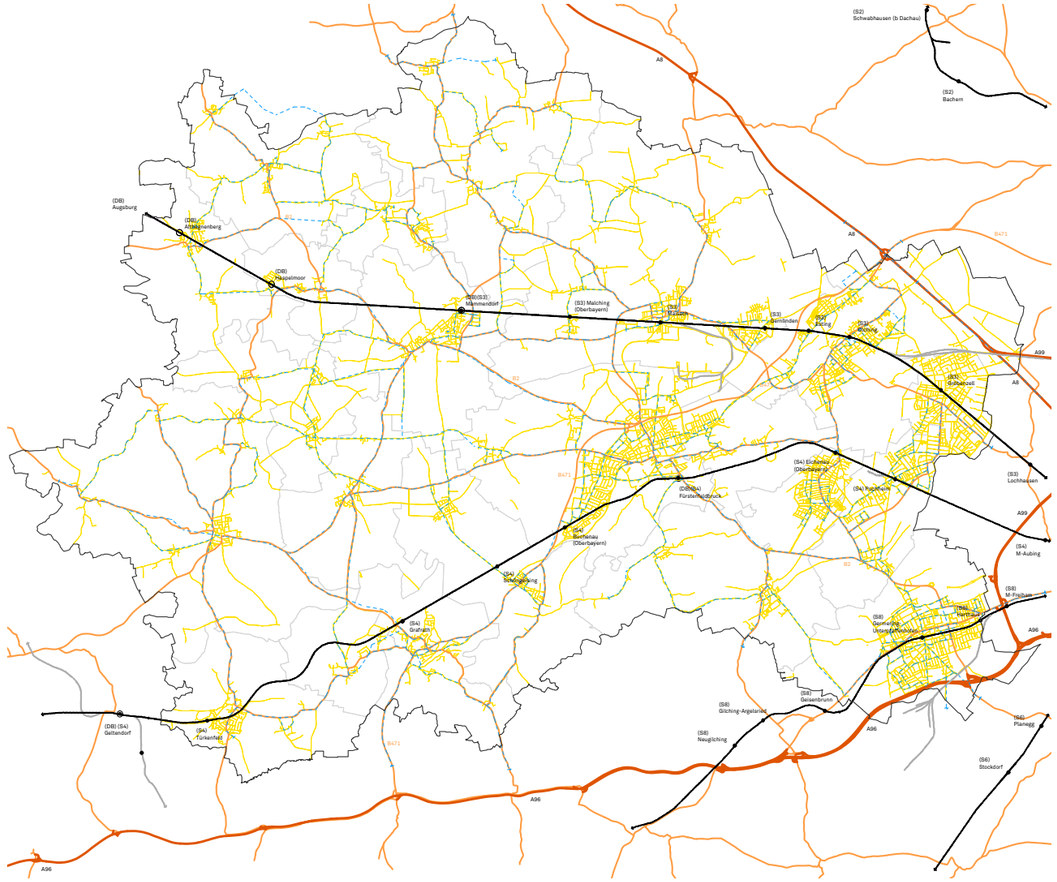
4.5 Mobilität

Gesamtverkehr
Im gesamten Landkreis Fürstenfeldbruck sind die besiedelten Gebiete grundsätzlich mit den verschiedenen Verkehrsmitteln erreichbar. Die Qualität der Erschließung unterscheidet sich je nach Verkehrsmittel zwischen dem urbanisierten Osten und dem ländlicheren Westen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Obwohl die Autobahnen A8 und A96 fast komplett nördlich bzw. südlich am Landkreis Fürstenfeldbruck vorbeiführen, ist ein dichtes und leistungsfähiges Straßennetz mit Staats- und Kreisstraßen im Landkreis vorhanden. Im Westen verfügt dieses Netz noch über genügend Kapazitäten, im Osten, Richtung Landeshauptstadt München, gibt es jedoch Abschnitte, auf denen das Verkehrsnetz zu den Spitzenzeiten des Pendlerverkehrs ausgelastet ist.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
Mit den S-Bahn-Linien S3, S4 und S8 ist der Landkreis in West-Ost-Richtung sehr gut erschlossen, die Distanzen zu einer S-Bahn-Haltestelle betragen von keiner Gemeinde im Landkreis mehr als sieben Kilometer. Mit dem ergänzenden Bus- und Expressbusliniennetz, welches vor allem das radial auf die Stadt München ausgerichtete S-Bahn-Netz mit Tangentialen ergänzt, wird ein Grundangebot des ÖPNV für den ganzen Landkreis gewährleistet. Mit ergänzenden Angeboten wie Rufbussen und MVV-Ruf-Taxis wird die Mobilität auch in abgelegenen Orten für Personen ohne Führerschein ermöglicht.

Fuß- und Radverkehr (Langsamverkehr)
Der relativ flache Landkreis weist gute Grundvoraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr auf. Im gesamten Landkreis sind Angebote für den Radverkehr vorhanden, teilweise auf der Straße im Mischverkehr, oft auch als straßenbegleitende Radwege. Das Fahrrad weist im Landkreis ein großes Potenzial als Zubringer zur S-Bahn auf und kann so vor allem im Osten zu einer Entlastung der überlasteten Straßenabschnitte beitragen.



Verkehrsnetz im Landkreis Fürstenfeldbruck (ohne Maßstab)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- *Autobahn*
- *Bundesstraße*
- *Haupt- und Nebenstraße*

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- *S-Bahn und Regionalverkehr*
- *S-Bahn-Station*
- *S-Bahn- und Regionalzugstation*
- *Regionalzugstation*
- *Busnetz*

- *Landkreisgrenze*
- *Gemeinde- / Stadtgrenze*

5
Räumliche Entwicklungsstrategie

5.1
Vier alternative Zukunftsvorstellungen

Im Frühjahr 2016 wurden in Vorbereitung des zweiten Workshops ‚Politik und Verwaltung' und des zweiten Workshops ‚Öffentlichkeit' vier räumliche, alternative Zukunftsvorstellungen entwickelt. Sie dienten der gemeinsamen Diskussion mit den beteiligten Kommunen sowie der Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Als Ausgangspunkt der jeweiligen Zukunftsvorstellungen lagen einfache und übliche Herangehensweisen zu Grunde – Schützen, Gestalten, Vernetzen und Fortfahren. Alle vier Zukunftsvorstellungen betrachten Siedlung, Freiraum, Verkehr und Wirtschaft integral und nehmen einen Zeithorizont bis 2040 an.

Im Workshop ‚Politik und Verwaltung' entstand die Möglichkeit, die vier Zukunftsvorstellungen miteinander zu kombinieren und damit die richtige Herangehensweise für den jeweiligen Teilraum bzw. die jeweilige Kommune zu finden. Anhand von Vor- und Nachteilen konnte eine fundierte Diskussion entstehen.

Ziel der Workshops war es, sich gemeinsam mit den beteiligten Kommunen sowie den Bürgerinnen und Bürgern mit Zielkonflikten der unterschiedlichen Interessen auseinanderzusetzen und im Abwägungsprozess Entscheidungen für Teilräume zu fällen.



Zweiter Workshop ‚Politik und Verwaltung': Abwägungsprozess zu den vier alternativen Zukunftsvorstellungen

5.1.1 Zukunftsvorstellung 1 Schützen

Diese Zukunftsvorstellung geht davon aus, dass die Zufriedenheit im Landkreis sehr hoch ist. Vielen ist es wichtig, den Status quo und die Lebensqualität zu sichern, die Räume offen zu halten, die Kulturlandschaft für die Natur und vor allen Dingen für die Naherholung zu erhalten.

Im Westen ist die bäuerliche Kulturlandschaft mit Ihrer kleinteiligen Struktur der Familienbetriebe noch ablesbar. Im Süden öffnet sich der Blick in den Voralpenraum. Fürstenfeldbruck ist als Kreisstadt mit seinem historischen Kern an der Amper noch gut überschaubar.

Diese Besonderheiten und Qualitäten will man auf jeden Fall erhalten. Der an München angrenzende Ballungsraum im Osten wirkt für viele trotz der hohen individuellen Wohnqualitäten unübersichtlich und zu dicht bebaut. Hier gibt es Forderungen, sich vor dem Nachfrage- und Preisdruck aus München zu schützen.

Etwas zu schützen oder sich vor etwas schützen sind zwei der Aspekte der Herangehensweise. Um die Qualitäten zu erhalten, reicht es genauso wenig wie beim Denkmal- oder Naturschutz, nur restriktive Maßnahmen zu beschließen. Diese Zukunftsvorstellung geht davon aus, dass gezielte Maßnahmen getroffen werden, um die Flächen in Wert zu setzen. Keinen weiteren Raum zu beanspruchen, kann nur gelingen, wenn man es gleichzeitig erreicht, die bestehenden Räume dichter und hochwertiger zu nutzen.

Diese Zukunftsvorstellung geht davon aus, dass die Konturen der bestehenden Siedlungskörper festgeschrieben werden. Es sollen keine weiteren Flächen versiegelt werden. Mit einem Flächenkonto können notwendige Versiegelungen mit Entsiegelungen zum Beispiel am Fliegerhorst ausgeglichen werden. Eine moderate Innenentwicklung wird anvisiert, um einer Schrumpfung der Bevölkerungszahlen entgegen zu wirken.



Schützenswerter Freiraum, Blickrichtung Ammersee, Kottgeisering (Landkreis West)

Ökokonto:
Das Ökokonto ist ein Instrument zur vorgezogenen Sicherung und Bereitstellung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, mit denen künftige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen werden können. Es umfasst Konzepte zur Bevorratung von Flächen und zur Durchführung von Maßnahmen. Beispielsweise können Gemeinden mit einem Ökokonto ihre Planungssicherheit erhöhen und Verfahren beschleunigen.

http://www.lfu.bayern.de

Diese Verdichtung des Siedlungskörpers soll jedoch den Charakter der einzelnen Orte nicht beeinträchtigen.

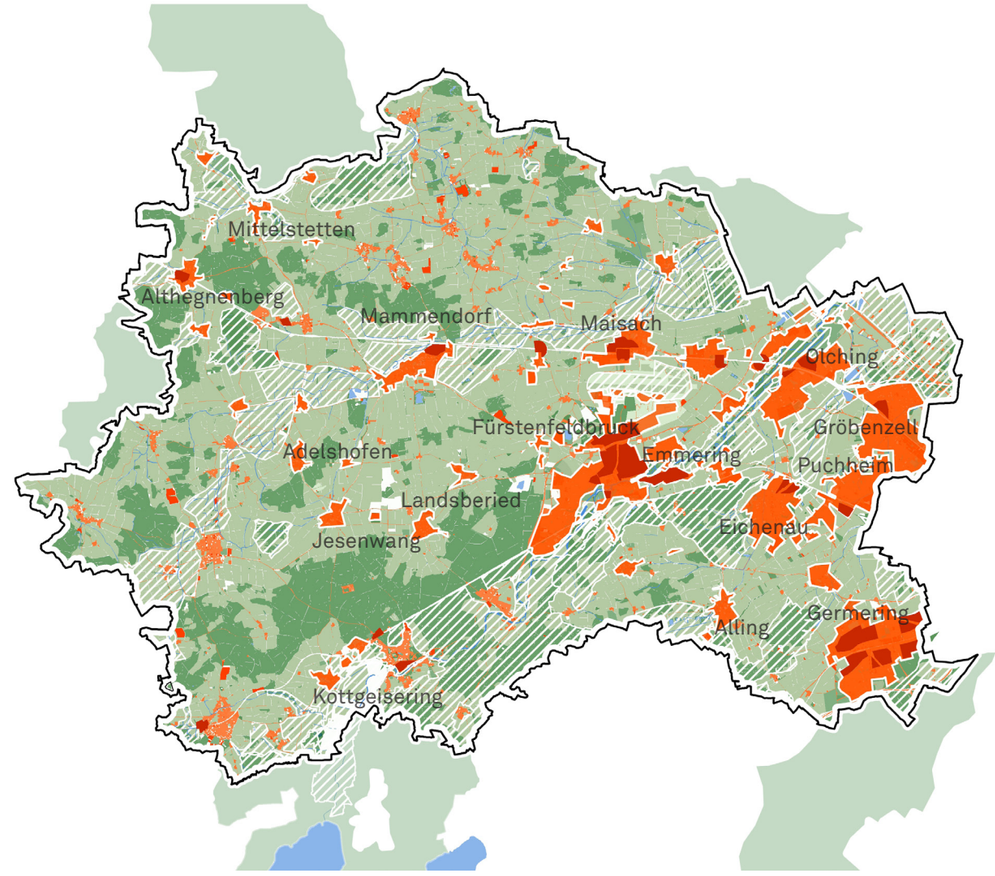
Der Landschaftsschutz wird durch das Belegen der Ausgleichsflächen aus dem Ökokonto verstärkt. Die sensibelsten Bereiche werden als Tabuzonen deklariert. Hier wird auch die Naherholung ausgeschlossen.

Die ländliche, kleinteilige Struktur im Westen soll als einzigartige Kulturlandschaft erhalten bleiben. Um dies trotz des spürbaren Generationswandels unter den Landwirten zu erreichen, müssen Qualität und Preise der Produkte steigen und die Wertschöpfung in der Region bei den Landwirten bleiben. Dies ginge zum Beispiel mit einer ökologischen Landwirtschaft, dem Ausbau des regionalen Vertriebs und der Stärkung der Marke ‚BRUCKER LAND'.
Gleichzeitig müssen die Verdienste aus der Pflege der Landschaft (Ökokonto), der Naherholung als Tagestourismus zum Unterhalt beitragen. Dafür müssen auch die vorhandenen Naherholungsbereiche gepflegt sowie Wanderrouten und Radwege über das Land verbessert werden.

Da es zu keinen großen Flächenausweitungen auch in Gewerbegebieten kommt, wird es notwendig, in der Nähe der S-Bahn-Haltestellen die Innenentwicklung zur Schaffung qualitativ hochwertiger Gewerbeflächen zu nutzen. Dadurch kann erreicht werden, dass sich vermehrt wissensintensive Dienstleistungen ansiedeln. Um die Attraktivität der Wohn- und Arbeitsstandorte zu verbessern, wird man das ÖPNV-Angebot (z.B. Busverbindungen) verbessern und die Radwege ausbauen.

Auf den ersten Blick wirkt die Zukunftsvorstellung sehr plausibel. Die Entwicklungschancen sind quantitativ gering, man setzt auf das Vorhandene. Doch die oben skizzierten Beispiele verdeutlichen schnell die Risiken.

Damit die Lebensqualität gehalten werden kann, muss man die wirtschaftliche Dynamik des Großraums Münchens nutzen. Die Flächen müssen hochwertiger, teurer und qualitativer werden.



Zukunftsvorstellung 1: Schützen
(ohne Maßstab)

Landkreisgrenze
Siedlungskörper aktuell
Innenentwicklung
Geschützte Landschaft erhalten

Dies bedeutet einen hohen Einsatz an Motivation, Energie und Investitionen. Wenn es gelingt, hat man das Optimum erreicht, den Schutz der Landschaft bei gleichzeitiger Aufwertung des Bestandes. Doch das Risiko bleibt, wenn die Qualitätssteigerung nicht gelingt, kann es ohne die Dynamik aus einem eigenen Bevölkerungs- und Flächenwachstum heraus auch zu einer Schrumpfung und Überalterung der Bevölkerung kommen und damit zu einem Sinken des Lebensstandards.

Die Siedlungsfläche stagniert. Je nach Ortsbild kann die Geschossfläche zwischen 5% und 10% wachsen.

In Fürstenfeldbruck und den Gemeinden im Osten ist so durch eine Innenentwicklung ein moderates Wachstum möglich.

In den Gemeinden im Süden, wie Schöngeising oder auch im Westen wie Jesenwang sind die Möglichkeiten begrenzt. Verdichtungen würden das Ortsbild schnell gefährden. Im Süden würden durch die Verknappung die Preise steigen, die Einwohnerzahlen leicht zurück gehen.

Der Fliegerhorst wird nach dieser Logik nicht entwickelt, die bestehenden Gebäude können entsprechend des Szenario 2 der VU Fliegerhorst als Bildungscampus oder für andere Sondernutzungen gebraucht werden, die Flächen können für ein Ökokonto entsiegelt werden.

5.1.2 Zukunftsvorstellung 2 Gestalten

Die zweite Zukunftsvorstellung steht Veränderungen und einem moderaten Wachstum positiv gegenüber.

Es ist eine gestaltende Herangehensweise. Die Idee dahinter ist, sich den in Traditionen, der Kulturlandschaft und dem Baubestand, historisch gewachsenen und den in der Topografie liegenden Qualitäten bewusst zu werden.

Es gilt, den Wert dieser Eigenarten und Besonderheiten zu heben und diese, im Sinne eines szenografischen Entwerfens, zu einem räumlichen Erzählstrang zu verbinden.

Für den Landkreis bekommt dabei der Amperraum eine zentrale Bedeutung. Als früher Siedlungsraum verbindet er die Kreisstädte Dachau und Fürstenfeldbruck vom Münchner Norden bis zum Fünf-Seen-Land. Durch seinen topografischen Einschnitt und durch seine Lage trennt dieser Raum auf der einen Seite den an München angrenzenden Osten vom ländlichen Süden und ist auf der anderen Seite das wichtigste Verbindungsglied zwischen Stadt und Land. Diese Besonderheit soll gestärkt werden, der Flussraum als Siedlungsraum auch in Olching an den Rändern städtisch gefasst werden. Gleichzeitig sollen die Verbindungswege von Dachau Richtung Ammersee und die Schutzzonen entlang der Ufer ausgebaut werden. Ein hochsensibler und komplexer Raum, der für das Ortsbild, die Naherholung und den Naturschutz wichtige Funktionen übernehmen muss.

Fürstenfeldbruck und Emmering konzentrieren ihre Siedlungsentwicklung entlang der S-Bahn, um auch so das Zentrum zu stärken, den ÖPNV besser ausbauen zu können und wissensintensive Dienstleistungen in diesen städtischen, gut erschlossenen Bereichen anzusiedeln.

Der Fliegerhorst wird nicht ausgebaut, um die räumliche Trennung zwischen Maisach und Fürstenfeldbruck nicht zu verwischen. Dieser kann entsprechend des Szenario 1 der VU Fliegerhorst als Sport- und Erholungsfläche genutzt werden (Entsiegelung für die Verbesserung des Ökokontos).



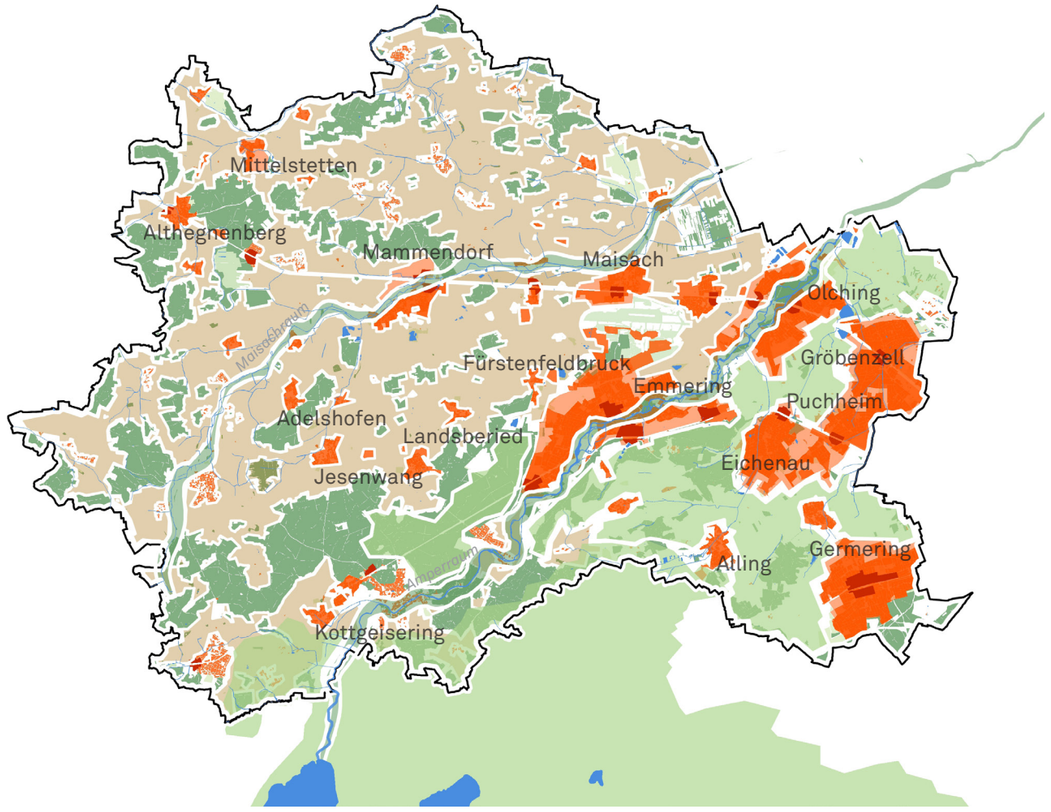
Amperraum bei Schöngeising (Landkreis West)

Im südlichen Raum, in Richtung Bayerisches Voralpenland und Fünf-Seen-Land, sollen die Qualitäten behutsam weiter entwickelt werden. Naherholung und Wanderwege werden ausgebaut, die Sichtbeziehungen in den Süden werden genutzt. Es entsteht ein hochwertiger, teurer Wohnstandort, der Ort- und Landschaftsbild als Kulisse nutzt.

Die Leiten entlang der Hangkante zur Amper im Süden werden Richtung Norden z.B. mit Wäldern verlängert, um einen wichtigen Naherholungsraum für die Siedlungsentwicklung zu schaffen, den Amperraum zu entlasten und gleichzeitig eine räumliche Trennung vom Siedlungsraum an der Amper zum Agglomerationsraum Richtung München zu schaffen.

Die Gemeinden im Osten verdichten in dieser Zukunftsvorstellung zum Teil deutlich Ihren Siedlungskörper. Diese Transformation soll genutzt werden, um mehr städtische Qualitäten zu erhalten, die Vielfalt an Wohnangeboten zu vergrößern und eine bessere Ausnutzung für den ÖPNV zu erhalten. Diese Veränderungen sollen genutzt werden, um im Umland Münchens durch ein prägnanteres Ortsbild erkennbar zu bleiben und sich als wichtige Zentren zu positionieren.

Für Germering und Gröbenzell wird eine Verdichtung auf den bestehenden Flächen sinnvoll sein, bei Eichenau ist eine Siedlungsentwicklung auf der anderen, nördlichen Seite der S-Bahn-Haltestelle angedacht. Die nicht genutzten Flächen zwischen Gröbenzell, Puchheim und Eichenau können potenziell zur Besiedlung genutzt werden, da hier die Siedlungskörper der Kommunen schon zu sehr zusammen gewachsen sind, um eine sichtbare Trennung sinnvoll zu erhalten.



Zukunftsvorstellung 2: Gestalten
(ohne Maßstab)

Landkreisgrenze
Siedlungskörper aktuell
Innenentwicklung
Potenzial Siedlungsentwicklung
Weiterentwicklung Kulturlandschaft
Stärkung und Schutz Flussräume

Im Westen wird die kleinteilige, bäuerliche Kulturlandschaft weiter entwickelt. Die Maisach wird zu einem verbindenden Element. Mammendorf wird zum Zentrum dieser Entwicklung. Ein neues Zentrum an der S-Bahn wird Ausgangspunkt von Buslinien, Rad- und Wanderwegen für die Naherholung aus dem Großraum München sowie für Dienstleitungen und Handel. Ziel ist die Landwirtschaft wie in der Zukunftsvorstellung ‚Schützen' qualitativ zu stärken und die Wertschöpfung in der Region zu verbessern, um diese Kulturlandschaft als ein wichtiges prägendes Element zu erhalten. Die Naherholung, die Wanderwege (z.B. die historische Via Julia), die Maisach und Wege entlang der Höhenkanten mit Blickbeziehungen werden gezielt eingesetzt, um wie in einem Erzählstrang die Besonderheiten und Qualitäten des Landkreises zu zeigen.

Diese Zukunftsvorstellung geht sehr stark davon aus, bestehende Qualitäten zu entdecken, offen zu legen und durch Maßnahmen in Wert zu setzen. Das Wachstum wird gebraucht, um Veränderung zu erreichen, Qualitäten zu schaffen, die Konturen zu präzisieren.
Das Risiko dieser Herangehensweise liegt ebenfalls in dem Aufwand. Die Qualität kann nur erreicht werden, wenn man es schafft, ein gemeinsames Leitbild mit einer Raumvorstellung zu entwickeln, das so attraktiv ist, um als Basis für gemeinsame Entwicklungen zu dienen.

5.1.3 Zukunftsvorstellung 3 Vernetzen

Langsamverkehr: Fuß- und Radverkehr

Die dritte Zukunftsvorstellung stellt das Vernetzen der sozialen Handlungsräume vom Wirtschafts- bis zum Kulturleben, wie auch die Optimierung der Verknüpfungen und Verkehrsverbindungen im realen Raum in den Vordergrund.

Die Idee dahinter ist, den gesamten Raum der Metropolregion München als Netz zu verstehen. Um das bestehende Netz optimal weiter zu entwickeln, muss es in der Zukunft polyzentrisch weiter gedacht werden. Wichtig werden dabei die Knotenpunkte des ÖPNV: Sie verbinden nicht nur den Langsamverkehr, den ÖPNV des Landkreises mit den S-Bahnen, sondern sie sind auch als Stadträume mit Aufenthalts- und Kommunikationsqualität die öffentliche Plattform von sozialen Handlungsräumen.

Dieser Logik folgend, geht es vor allen Dingen darum, die Effizienz der Verbindungen und die Leistungsfähigkeit der Knoten zu optimieren. Gleichzeitig aber auch die Aufenthaltsqualität in den Stadträumen auf Plätzen und Gassen, in den Freiräumen, den Naherholungsbereichen, sowie das Angebot an Schulen, Betreuungs- und Kultureinrichtungen zu verbessern.

In dieser Zukunftsvorstellung werden Fürstenfeldbruck und Germering zu wichtigen Zentren. Maisach, Olching, Gröbenzell, Eichenau und Puchheim werden Subzentren. Ziel ist es, eine tangentiale Verbindung vom Würmtal über Germering, Dachau, Unterschleißheim bis nach Neufahrn Garching zu schaffen und damit die wichtigsten Entwicklungsräume des Südwestens mit dem Nordosten Münchens zu verbinden.

Eines der wichtigen Projekte wird es sein, mit Expressbussen die tangentiale Verbindung zwischen den S-Bahn-Strecken vom U-Bahnhof in Martinsried (U6) über Planegg (S6), Germering (S8), Puchheim (S4), Gröbenzell (S3) Richtung Dachau (S2) aufzubauen. Diese Verbindung könnte langfristig auch als Stadtbahn ausgebaut werden.
Ein weiteres, die momentanen Planungen des MVV zu einer S-Bahn-Nordtangente entlang der Gütergleise von Olching/Gröbenzell bis nach Freimann/Johanneskirchen zu unterstützen, um den Landkreis als präferierten Wohnstandort mit den Arbeitgebern BMW, MAN, Knorrbremse im Münchner Norden zu verbinden.



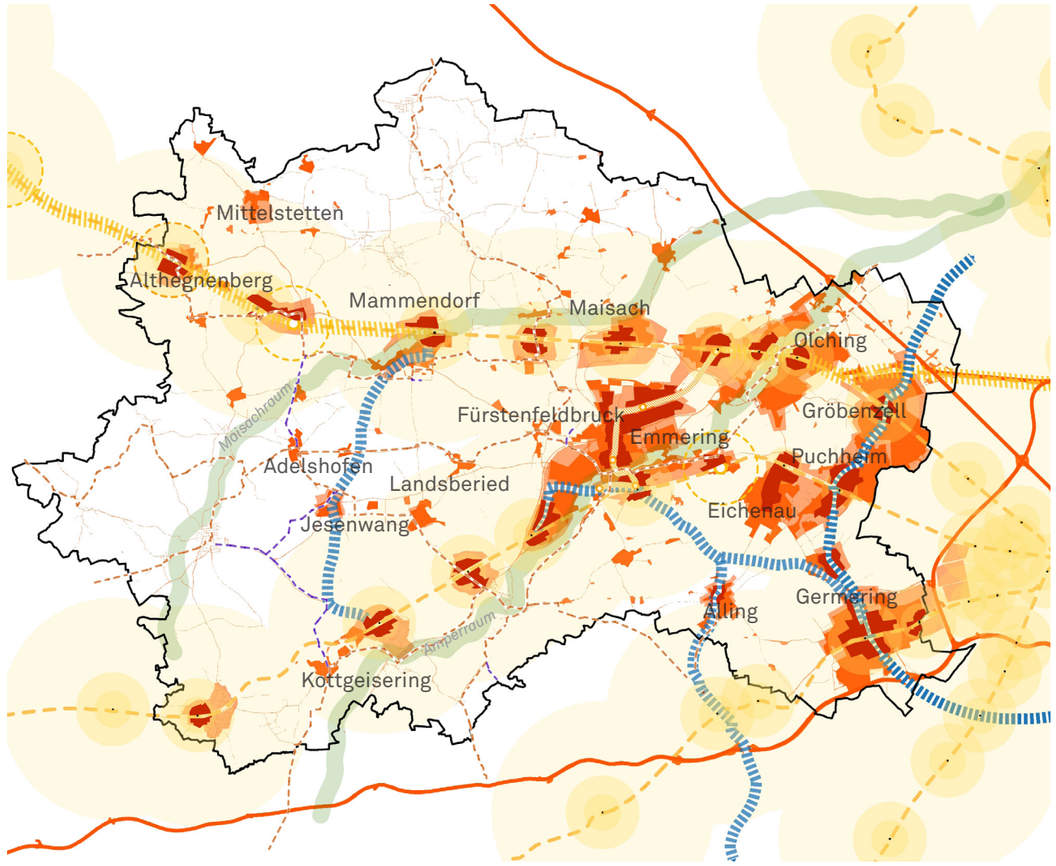
Mobilität im Landkreis, S-Bahn-Strecke zwischen Puchheim und Eichenau

Ein drittes, wichtiges Projekt ist es, eine innerstädtische Trambahn vom Kloster Fürstenfeld über den S-Bahn-Halt durch die Innenstadt über den Fliegerhorst zum S-Bahnhof Maisach oder Gernlinden zu führen.
Eine Trambahn ist nicht nur ein sehr leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel, sie steht auch symbolisch für einen wesentlich urbaneren Stadtraum. Damit wäre auch eine ideale Anbindung vorhanden, die es erlaubt, den Stadtteil Fliegerhorst entsprechend des Szenarios 3 der VU Fliegerhorst als kompakten, dichten und städtischen Stadtraum zu entwickeln.

Entsprechend dieser Logik werden die Siedlungskerne an den S-Bahn-Haltestellen stark verdichtet, auch die Orte im Westen, die an der S-Bahn liegen, wachsen, um so den Erschließungsvorteil der S-Bahn zu nutzen. Die S3 wird über Althegnenberg und Kissing-Mehring bis nach Augsburg verlängert, um so den gesamten Metropolraum miteinander zu verknüpfen. Die Aufenthalts- und die Umstiegsqualität an den S-Bahn-Haltestellen wird optimiert. Ein Radschnellwegenetz wird Richtung München und zwischen den Zentren etabliert. Die Freiräume werden auch als Verbindungsnetz entlang der Amper, der Maisach ausgebaut. Die Verknüpfungen in Richtung München-Freiham-Germering werden intensiviert.

An den S-Bahn-Haltestellen entstehen Siedlungskörper mit einer hohen Dichte, die nach Außen hin konzentrisch abnimmt. Ziel ist dabei, die einzelnen Siedlungskörper ablesbar zu halten. Puchheim, Eichenau und Gröbenzell wachsen zu einem Siedlungskörper zusammen, der sich ganz selbstverständlich Richtung München orientiert. Auch Germering als zweites dichtes, urbanes und höher bebautes Zentrum kann an der S-Bahn-Haltestelle Harthaus über die Stadtgrenze nach München wachsen.

Im Zentrum entsteht mit Fürstenfeldbruck, Emmering und dem Fliegerhorst ein Stadtraum mit über 50.000 Einwohnern. Nicht intensiv weiter entwickelt werden alle jene Bereiche, die außerhalb der gut erschlossenen Bereiche liegen.



Zukunftsvorstellung 3: Vernetzen
(ohne Maßstab)

5.1.4 Zukunftsvorstellung 4 Fortfahren

Die vierte Zukunftsvorstellung ist die lineare Fortschreibung der zurück liegenden und der momentanen Siedlungsentwicklung. Diese Zukunftsentwicklung wurde aus der Entwicklung der letzten 50 Jahre abgeleitet. Würden man wie bisher weiter machen, die Flächen weiter versiegeln, die Siedlungsentwicklung fast ausschließlich mit Einfamilienhäusern vorantreiben und den ÖPNV- und Radwegeausbau weiterhin nachrangig gegenüber der Straßenerschließung betreiben, würde diese räumliche Siedlungsentwicklung passieren.

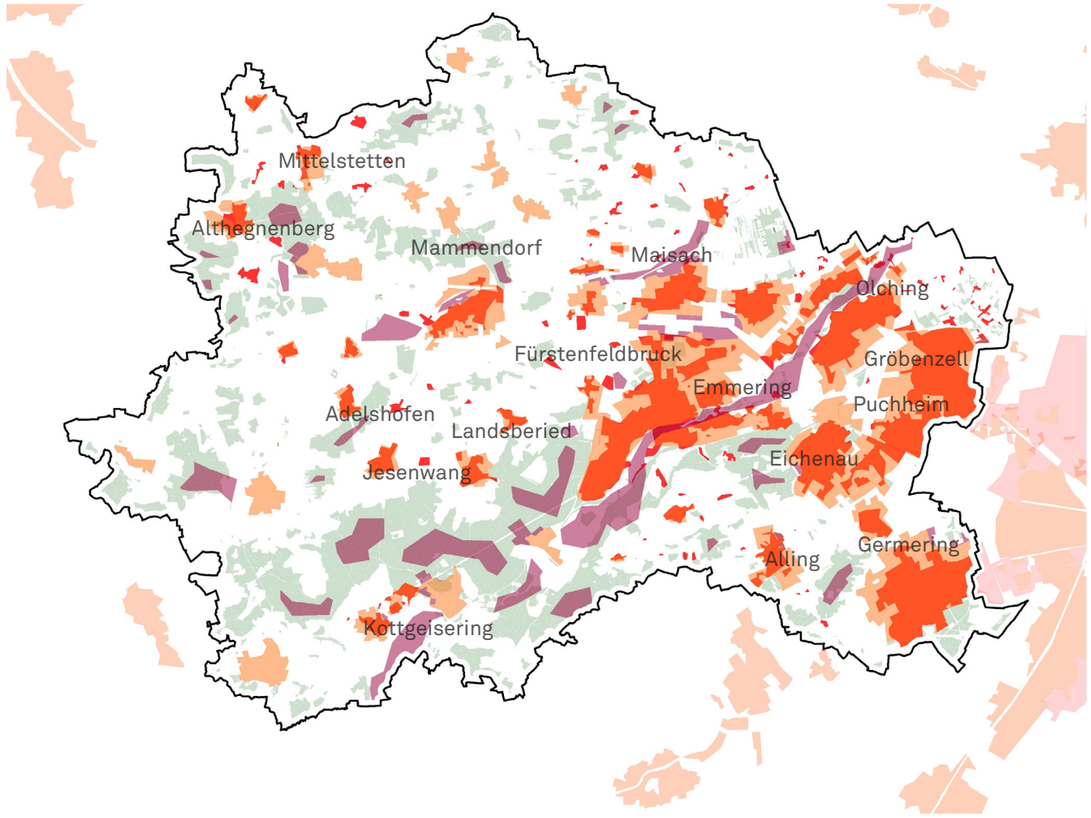
Es wird davon ausgegangen, dass jede Kommune Ihre Entwicklung selbstständig weiter plant. Dabei wird man wie bisher immer aus guten Gründen heraus handeln. Doch diese aus dem eigenen Antrieb und aus der Sichtweise lokal auftretender Probleme motivierten Entscheidungen werden weiterhin dazu führen, dass die Ausdehnung des Siedlungskörpers in die Fläche zunimmt und die Freiräume zwischen den Gemeinden, wie schon im Osten, abnehmen. Umgehungsstraßen zur Entlastung der Ortskerne bzw. Innenstadt, großflächige Gewerbegebiete an freiwerdenden Stellen und entsprechende Einfamilienhausgebiete erhöhen den motorisierten Individualverkehr und führen zur Überlastung des Straßennetzes, die am Ende wieder dazu führen, dass der Verkehr die innerörtliche Verbindung zur Abkürzung nutzt.



Momentane Siedlungsentwicklung im östlichen Landkreis

Mit dieser Logik generieren alle Gemeinden gleichzeitig in der Metropolregion München ein großzügiges Flächenangebot. Da dies nur langsam zu einer Verknappung der Flächen führt, werden viele nicht hochwertig genutzt. Zu schnell entwickelt, sind die baulichen Dichten oft gering, bzw. entstehen dort Gewerbeflächen für Handel und Logistik. Die wissensintensiven Dienstleistungen oder das hochwertige verarbeitende Gewerbe dagegen suchen urbane, gut erschlossene Flächen. Aufgrund der höheren Kosten werden diese aber nicht in dem Maß angeboten, da die Konkurrenz günstiger Flächen dies unterwandert.
Genauso schwierig wird es politisch sein, wenn es zeitgleich konkurrierende neue Siedlungsflächen gibt, Innenverdichtung in den Städten an der S-Bahn zu fordern. Hier kann man auch nur gemeinsam einen Wechsel in den städtebaulichen Raumvorstellungen erreichen.

Es wird nach wie vor Bereiche geben, in denen man sich die Freiheit nimmt, nach den bisherigen Schemata weiter zu machen. Mit dieser Zukunftsvorstellung sollen die Konsequenzen verdeutlicht werden.



Zukunftsvorstellung 4: Fortfahren (ohne Maßstab)

Landkreisgrenze
Siedlungskörper aktuell
Flächenwachstum ungebremst
Verknappung der Freiräume

5.2 Eine räumliche Zukunftsvorstellung

Die vier Zukunftsvorstellungen wurden im zweiten Workshop mit der Politik und Verwaltung sowie anschließend mit der Öffentlichkeit vorgestellt. In einer anschließenden Diskussion in den Arbeitsgruppen wurden gemeinsam Konflikte diskutiert und Stimmungsbilder eingeholt.

Einzelne Aspekte und Ideen der jeweiligen Zukunftsvorstellungen konnten im Workshop mit Politik und Verwaltung neu kombiniert werden. Dadurch entstand eine für jede Kommune passende Zukunftsvorstellung. Basierend auf dem Input, den Meinungen und dem generellen Stimmungsbild der beiden o.g. Workshops, wurde eine einzige räumliche Zukunftsvorstellung präzisiert – eine Zusammenführung der Zukunftsvorstellung ‚Gestalten' und ‚Vernetzen' mit Aspekten des ‚Schützens'.

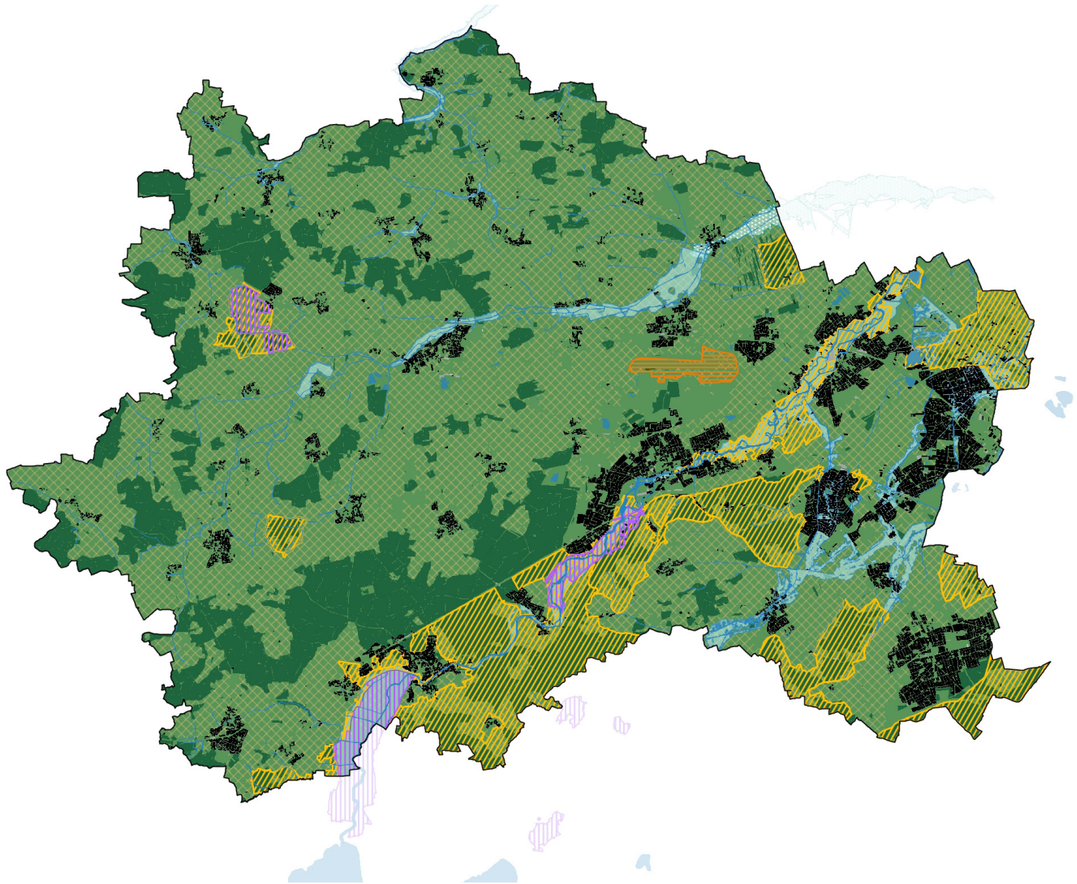


Die Mehrheit der Vertreter der Kommunen sowie der Bürger fanden in ‚Gestalten' und ‚Vernetzen' ihre Vorstellungen für die Entwicklung im Landkreis am besten widergespiegelt.

Eine moderate, verträgliche Nachverdichtung wird im Sinne des ‚Gestaltens' in den Ortszentren gewünscht. Dabei herrscht Konsens, dass die Siedlungsentwicklung im Landkreis nicht in geschützten Landschaftsräumen stattfinden soll. Diese wertvolle Räume gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln (vgl. Karte ‚Kategorien Landschaftsschutz').

Die Kreisstadt Fürstenfeldbruck könnte als Siedlungsschwerpunkt im Landkreis und in der Metropolregion München einen größeren Stellenwert erhalten. Hierfür ist die Entwicklung des ehemaligen Fliegerhorsts von besonderer Bedeutung.

Zusätzliche Tangentialverbindungen sowie der Ausbau und die Attraktivitätssteigerung der Radverbindungen werden im Sinne einer optimierten Vernetzung des Landkreises mit der Region gutgeheißen.



Kategorien Landschaftsschutz (ohne Maßstab)

Gewässer
Grünflächen
Landwirtschaft
Waldflächen
Siedlungs-/Verkehrsflächen
Überschwemmungsgebiet gesichert I vorläufig gesichert
Naturschutzgebiet (NSG)
Landschaftsschutzgebiet (LSG)
Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH)

5.3 Strategieplan FFB 2040

Räume für Erholung, Natur- und Hochwasserschutz sowie geschützte Landschaftsbestandteile genießen einen vorrangigen Schutz und sollen gestärkt und (auch über die Landkreisgrenzen hinaus) vernetzt werden. Das heißt, dass zusätzliche Bauflächen vorrangig innerhalb von Siedlungen geschaffen werden sollen. Dies steht im Gegensatz zu früheren Entwicklungsplänen, die aus dem Flächenbedarf die Siedlungsausdehnung begründet haben. Im Strategieplan FFB 2040 dienen die Landschaftsräume, im Besonderen die naturschutzfachlich gesicherten Landschaftsbestandteile (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Flora-Fauna-Habitat-Gebiete) sowie die dem Hochwasserschutz dienenden Flächen als Grundlage für die Definition der zukünftigen Siedlungsflächen.

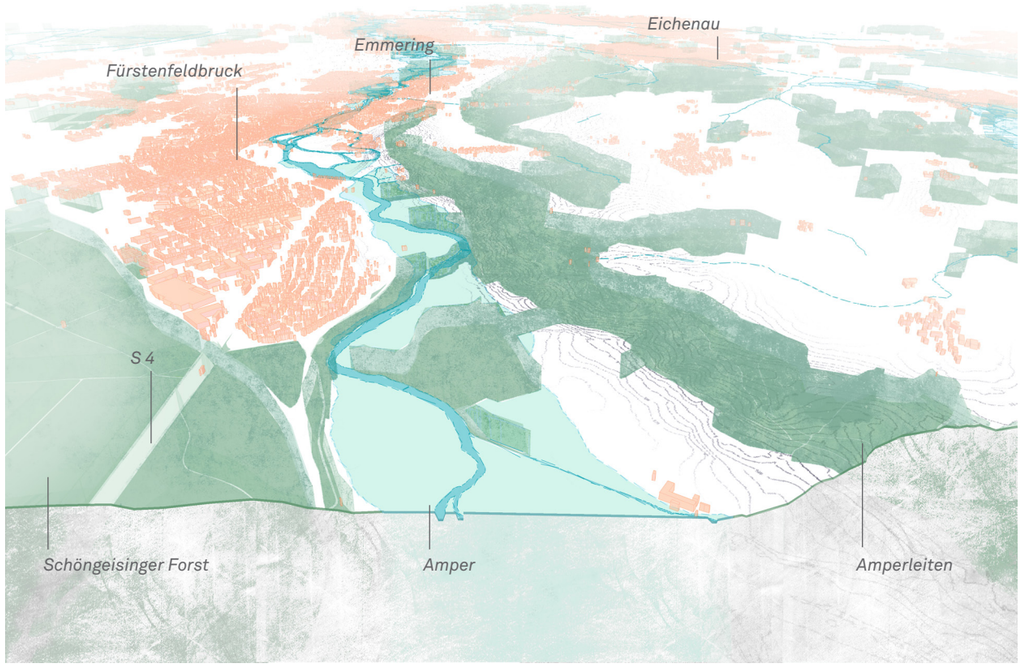
Die im Strategieplan dargestellten Potenzialflächen für Wohnen und Arbeiten stellen einen Rahmen für die künftige Siedlungsentwicklung dar. Die Kommunen können diesen Handlungsrahmen nutzen, müssen dies jedoch nicht. Die dargestellten Potenzialflächen sind daher nicht mit Bauland gleichzusetzen. Ein Wachstum von durchschnittlich 1% pro Jahr wird für den Landkreis als verträglich angesehen. Dies entspricht einem Zuwachs von etwa 2.000 Einwohnern pro Jahr.

Gestalten

Die kleinteilige, bäuerliche Kulturlandschaft im Westen soll behutsam weiterentwickelt, die Ortszentren gestärkt sowie die Orte im Inneren und an den Rändern ihres Siedlungsgebiets bewusst gestaltet werden.

Die Stadt Fürstenfeldbruck wird zu einem gestärkten Siedlungsschwerpunkt. Die Konversion des Fliegerhorsts stellt hierbei die Chance dar, einen neuen Teil der Stadt – und damit einen attraktiven, interkommunal entwickelten Arbeits- und Wohnstandort innerhalb des Landkreises – zu schaffen.

Im östlichen Landkreis entstehen im Bereich Puchheim, Eichenau, Gröbenzell und Olching höhere Dichten und eine gesteigerte Attraktivität an den S-Bahn-Haltestellen (wie dies z.B. in Germering begonnen wurde). Ein interkommunaler Landschaftspark zwischen diesen vier Orten soll Teil einer insgesamt verbesserten Vernetzung der Landschaftsräume mit Potenzialräumen für Erholungsnutzung und deren landschaftliche Verknüpfung sein. Durch die Sicherung von Freiraum und das erweiterte Angebot für (Nah-)Erholung entsteht ein ausgleichendes Pendant zur Innenentwicklung.



Blick auf Fürstenfeldbruck von Südwesten

In Zusammenhang mit der Entwicklung von personenintensivem Gewerbe und gemischten Nutzungen von Wohnen und Arbeiten im Bereich Reginawerk ist auch ein neuer S-Bahn-Halt vorstellbar; durch die gute ÖPNV-Erschließung kann das vorhandene, große Potenzial für eine veränderte Entwicklung gehoben werden.

Nördlich des S-Bahn-Halts Eichenau können neue Siedlungsflächen mit gemischter Nutzung interkommunal entwickelt werden.

Vernetzen

Der Landkreis soll zukünftig innerhalb der Europäischen Metropolregion München (EMM) weiterentwickelt, besser angeknüpft und polyzentrisch gedacht werden.

Der gesamte Raum der EMM soll wie ein Netz funktionieren: Soziale Handlungsräume, von der Wirtschaft bis zum Kulturleben, die Optimierung regionaler Verflechtungen und Verkehrsverbindungen im Landkreis Fürstenfeldbruck folgen diesem Netzgedanken.

Die Siedlungskerne an den S-Bahn-Haltestellen werden stark verdichtet, die Orte im Westen, die an der S-Bahn liegen, wachsen ebenfalls, dabei kann sich Mammendorf zum Subzentrum entwickeln.

Die Attraktivität der Bahn- und Regionalzughaltestellen (z.B. multimodale Drehscheiben an Bahnhöfen) sowie die Taktfrequenzen, Kapazitäten und die Zuverlässigkeit der S-Bahnen und der Regionalzüge werden gesteigert.

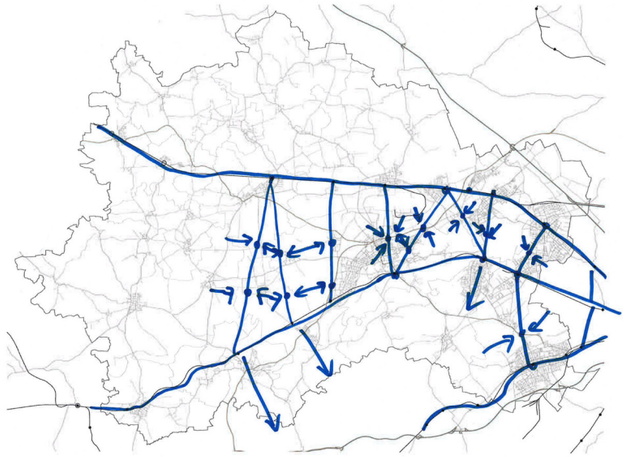
Wichtig ist auch der Ausbau von tangentialen Verbindungen: z.B. mit Expressbussen zwischen den S-Bahn-Ästen und einer Trambahn zur besseren Erschließung der Stadt Fürstenfeldbruck und des Fliegerhorsts.

Bestehende Radverbindungen sollen verbessert und Lücken im Netz geschlossen werden. Über Rad(schnell)wege soll in Zukunft schneller von bzw. in Richtung München und innerhalb des Landkreises (z.B. auch tangential) gependelt werden.

Schützen

Ziel ist es, zukünftig ein moderates Wachstum und eine In-Wert-Setzung bereits bestehender Qualitäten zu erreichen. Der Amperraum und der Maisachraum sollen gestärkt und geschützt werden. Die Naherholung soll ausgebaut und insgesamt besser verknüpft werden.

Sensible Landschaftsräume werden als Taburäume definiert und bleiben trotz des wachsenden Siedlungsdrucks unantastbar, um so den zukünftigen Erhalt der Landschaft als eine der Qualitäten des Landkreises zu sichern. Die östlichen Kommunen erhalten ein prägnanteres Ortsbild durch die Verdichtung ihrer Siedlungskörper, ohne dass dies zu Lasten qualitätsvoller Ortsbilder geht. Durch den wachsenden Siedlungsdruck wird es nicht zu vermeiden sein, dass Siedlungsentwicklung auch in den westlichen Kommunen stattfinden wird. Wichtig ist, die Ortsidentität zu bewahren und zu stärken, in dem z.B. besondere Gebäude ergänzt und umgenutzt werden.



Skizze zur Verdeutlichung der Idee der Verknüpfung von S-Bahn-Haltestellen mit tangentialen Busverbindungen



Skizze zur Verdeutlichung der Idee der Aufwertung der S-Bahn- und Regionalzughaltestellen

Strategieplan FFB 2040

Ausgangslage

- Siedlungsgebiet
- Gewerbegebiet
- Kulturlandschaft
- Sport-/ Freizeit-/ Erholungsflächen, Grünflächen
- Kiesgruben
- Fließ- und Stillgewässer
- Überschwemmungsgebiet gesichert I vorläufig gesichert
- S-Bahn-Halt / Regionalzug-Halt
- 600m, 1.200m, 3.600m - Radien um S-Bahn-Halte
- Autobahn
- Bundes-/ Staatsstraßen (Bestand I laufende Planung Ortsumfahrung)
- Kreis-/ Gemeindestraßen
- Radwege
- Tangentialverbindung / Expressbus

Strategie

Siedlung / Wohnen / Arbeiten

- Innenentwicklung / kompakter Siedlungskörper
- Potenzialfläche / Wohnen
- Potenzialfläche / Wohnen u. Arbeiten
- Potenzialfläche / Arbeiten
- Ortsidentität bewahren und weiterentwickeln

Freiraum / Landschaft

- Potenzialraum Erholungsnutzung aktivieren / ausbauen
- Landschaftliche Verbindungen aktivieren / ausbauen
- Flussräume (Amper, Maisach) stärken, schützen
- Angrenzende Landschaftsräume vernetzen
- Geschützte Landschaft erhalten* (NSG, LSG, FFH)
- Potenzialraum Erweiterung geschützte Landschaft
- Kulturlandschaft sichern und stärken
- Bestehende Waldlandschaft sichern und weiterentwickeln
- Vorrangraum Naturschutz (Vorrang vor Erholungsnutzung)
- Leiten inwertsetzen
- Sichtbeziehungen sichern, stärken
- Erholungsräume, -orte vernetzen
- Orte für Kultur- und Umweltbildung stärken und weiterentwickeln

Mobilität

- Anschluss Nordtangente, Ausbau S3 (Verlängerung),Verdichtung Takt Regionalzug
- Verbesserung Takt, Kapazität, Zuverlässigkeit, Gleisausbau S3 / S4 / S8
- Neuer Regionalzug-/ S-Bahn-/ U-Bahn-Halt
- Busbetrieb (mit langfristigem Ziel Trambahn bei genügend hoher Nachfrage)
- Ausbau Tangentialverbindungen (z.B. Expressbus-Verbindung von U6 Martinsried über Germering - Puchheim - Gröbenzell bis nach Dachau oder Mammendorf - Jesenwang - Grafrath)
- Radwege (neu)
- Radschnellwege (neu)

**Darstellung der geschützten Landschaftsräume aufgegliedert nach Schutzkategorien siehe Abschlussbericht S. 67*

Strategieplan FFB 2040

M 1:90 000
03 Architekten | Dr. Doris Zaller | Keller Damm Roser
Ernst Basler + Partner | Technische Universität München

6
Teilstrategien

In den folgenden Kapiteln werden die sieben Teilstrategien dargelegt:

1. Landkreis innerhalb der Region positionieren
2. Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln
3. Naherholung aktivieren und aufwerten
4. Mobilität ortsverträglich gestalten
5. Vielfalt an Wohnformen schaffen
6. Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern
7. Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken

Jede Teilstrategie ist wie folgt gegliedert:
Zuerst werden zur betreffenden Teilstrategie die aktuelle Situation und die Herausforderungen geschildert, danach Zielsetzungen erläutert und schließlich Handlungsoptionen mit Umsetzungsmöglichkeiten aufgezeigt. Lediglich die Teilstrategie 4 ‚Mobilität ortsverträglich gestalten' wird zusätzlich in Gesamtverkehr und die unterschiedlichen Verkehrsarten untergliedert (MIV, ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr).

Das Thema ‚Fliegerhorst' wird am Ende der Teilstrategien 2 bis 7 behandelt und ähnlich wie diese nach aktueller Situation, Herausforderungen, Zielsetzungen und Handlungsoptionen gegliedert.

Die Teilstrategie 1 unterscheidet sich durch ihre regionale Betrachtungsebene von den übrigen Teilstrategien. Sie behandelt Themen, die für die Verflechtung des Landkreises in die Region München von übergeordneter Wichtigkeit sind. Die Teilstrategien 2 bis 7 befassen sich mit den jeweiligen Themenfeldern auf Landkreisebene.

6.1
Landkreis innerhalb der Region positionieren

Ausgangslage

- Siedlungsgebiet
- Waldlandschaft
- S-Bahn-Halt / Regionalzug-Halt
- Autobahn
- Gemeindegrenzen
- Fließ- und Stillgewässer
- Verdichtungsraum nach LEP
- Zentren

Strategie

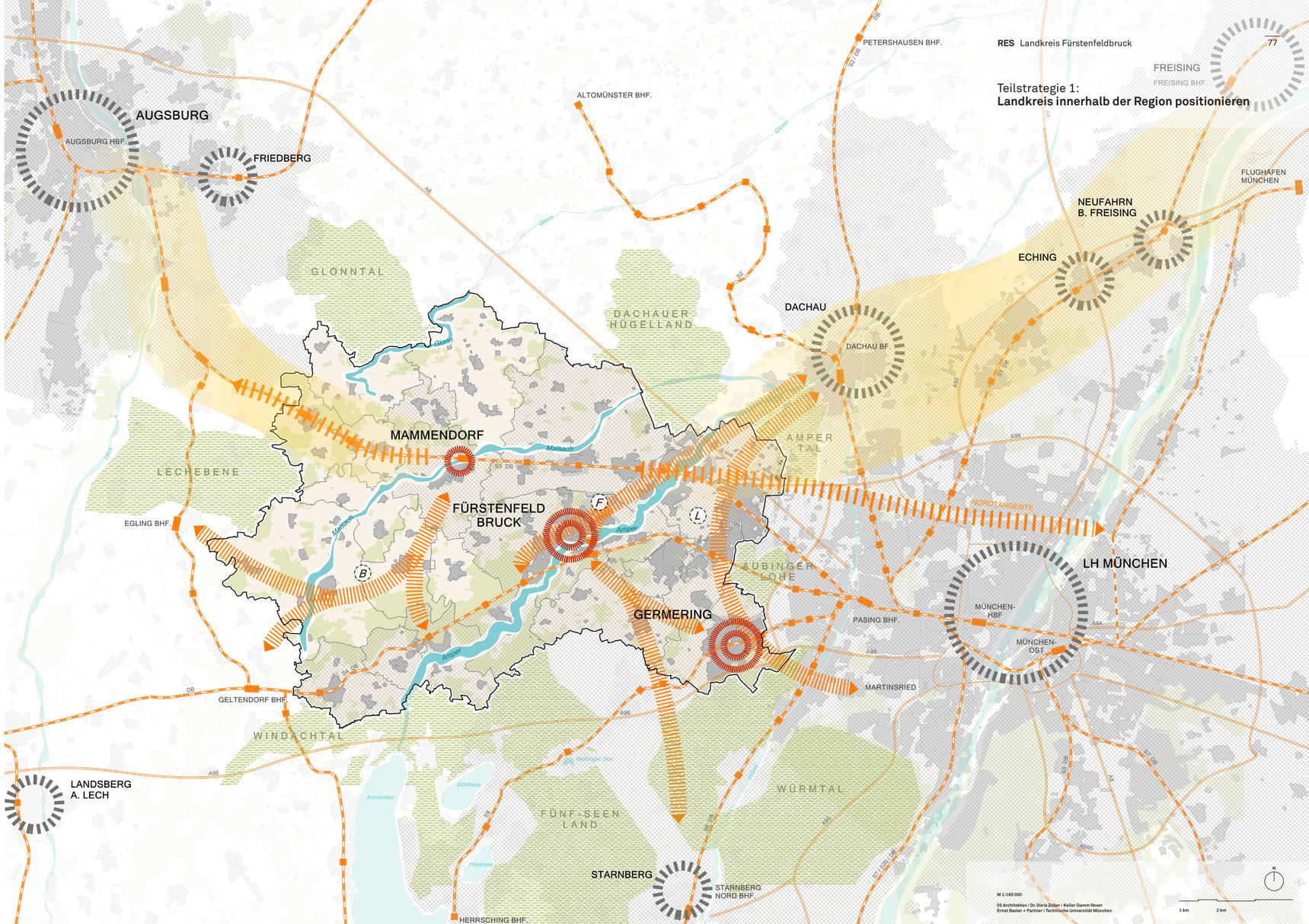
Landkreis Fürstenfeldbruck innerhalb der Region stärken und etablieren

- Zentrumsfunktion stärken
- Subzentrumsfunktion etablieren
- Nachnutzung Fliegerhorstgelände
- Landschaftspark Ost
- Biotop- und Landschaftsraum (Ampermoos - Wildmoos - Freizeitpark Mammendorf) vernetzen
- Amper-, Maisach- und Glonnraum stärken

Regionale Bezüge selektiv stärken

- Landkreisübergreifende Bezüge Richtung Augsburg, Dachau und Freising stärken
- Tangentialverbindungen ÖPNV ausbauen
- SPNV-Anbindungen ausbauen (Anschluss an Nordtangente / Richtung Augsburg)
- Landkreisübergreifende Landschaftsräume vernetzen

Teilstrategie 1:
Landkreis innerhalb der Region positionieren



Die Teilstrategie 1 ‚Landkreis innerhalb der Region positionieren' betrachtet die Einbettung des Landkreises Fürstenfeldbruck in den regionalen und überregionalen Kontext. Es werden Handlungsoptionen definiert, die dazu beitragen sollen, den Landkreis zukünftig besser zu vernetzen. Dabei spielen eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Kommunen des Landkreises Fürstenfeldbruck sowie mit den Nachbarlandkreisen eine wichtige Rolle.

6.1.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

Lage zwischen München und Augsburg
Der Landkreis liegt zwischen Augsburg im Westen und grenzt direkt an die LH München im Osten, er besitzt eine räumliche Nähe zur Flughafenregion nördlich von München und ist Teil der Planungsregion 14 (Region München) mit ca. 2,8 Millionen Einwohnern sowie Mitglied der Europäischen Metropolregion München (EMM) mit ca. 5,8 Millionen Einwohnern.

Anhaltendes Bevölkerungswachstum und Siedlungsdruck
Sowohl für den Landkreis Fürstenfeldbruck wie auch für die Planungsregion 14 und die EMM wird ein weiteres Bevölkerungswachstum zuverlässig prognostiziert. Der Landkreis Fürstenfeldbruck mit seinen knapp 213.500 Einwohnern (Stand: 31.12.2015) ist nach dem Landkreis München der am zweitdichtest besiedelte Landkreis Bayerns. Im, ab Maisach und Fürstenfeldbruck Richtung Osten urbaner geprägten Teil befindet sich der Großteil der Einwohner. Hier wirkt auch der Siedlungsdruck am stärksten auf den Landkreis ein.

Stadt-/Ortsbild, Landschaftsbild, Identität
Die Herausforderungen für den Landkreis sind entsprechend vielfältig und es gilt, ihnen auf allen Ebenen zu begegnen: Landschaft und Erholung, Mobilität, Wohnen und Ortsbilder, Arbeiten/Wirtschaft.
Mit dem Maisach- und dem Amperraum ist der Landkreis von zwei Flussräumen jeweils aus Südwesten in Richtung Nordosten (Dachau) durchzogen. Als weiterer hervorzuhebender Flussraum ist die Glonn im Nordwesten des Landkreises zu nennen.

Vor allem für den östlichen Teil des Landkreises an der Grenze zu den Stadtrandbezirken Münchens besteht die Herausforderung, eine stadträumliche Vorstellung zu entwickeln und die Schaffung von Wohnraum und -vielfalt anbieten zu können.

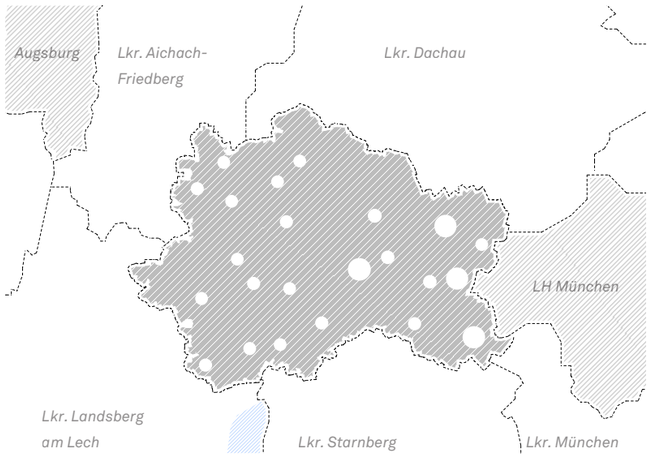
Im westlichen Teil des Landkreises findet im Verhältnis zur Einwohnerzahl ein relativ hohes Wachstum statt, welches auf Dauer – wenn dem Siedlungsdruck und dem Strukturwandel nicht strategisch adäquat und ortsspezifisch begegnet wird – zum Identitätsverlust führen würde.

Vernetzung und Positionierung
Die S-Bahn-Linien S3 und S4 sowie S8, mit z.T. Regionalzughalten, erschließen die Kommunen mit dem SPNV. Die Autobahnen A8 (Stuttgart-München) und A96 (Lindau-München) tangieren den Landkreis nur im östlichen Teil. Defizite bestehen bei der tangentialen Verflechtung mit dem regionalen Verkehrsnetz.

Hohe Auspendlerzahlen bedeuten ein höheres Verkehrsaufkommen sowie eine vergleichsweise geringe Wirtschaftskraft.

Es ist wichtig, im Landkreis die Verknüpfungen und Bezüge in allen Richtungen zu beachten – um sich gleichzeitig als funktionierender Raum zu positionieren und in der Konkurrenz mit den anderen Landkreisen der Region die Standortvorteile zu nutzten.

Der Landkreis Fürstenfeldbruck und seine Nachbarlandkreise



6.1.2 Zielsetzungen

- Regionale Bezüge berücksichtigen und über Landkreisgrenzen hinausdenken.
- Vorhandene Qualitäten und Potenziale im Landkreis stärken und weiterentwickeln; Bewusstsein stärken, dass der Landkreis in der Region einen wichtigen Faktor in Lage, Größe, Dichte und Entwicklung darstellt.
- Stärken der Erschließungsqualität und Vernetzung mit der Region durch Tangentialverbindungen.
- Verflechtung von Landschaftsräumen im Landkreis mit angrenzenden Landschaftsräumen stärken.
- Eine regionale Standortabstimmung mit der Wirtschaft stärken: Branchen(mix), räumliche Position und gute Erreichbarkeit.
- Positionierung gegenüber der LH München oder dem Freistaat Bayern durch interkommunale Zusammenarbeit .
- Kooperationen mit den angrenzenden Landkreisen (Dachau, München und Starnberg) anstreben.
- Entwicklungsachsen Richtung Landsberg am Lech bzw. Allgäu sowie Richtung Augsburg stärken.

6.1.3 Handlungsoptionen

Landkreis innerhalb der Region stärken und etablieren

Zentrums- und Subzentrumsfunktionen stärken

- Der Landkreis ist so stark wie seine Zentren; daher gilt es, die Mitte und die Zentrumsfunktion der Stadt Fürstenfeldbruck zu stärken, ebenso die Entwicklung Germerings als zweites Zentrum in direkter Nachbarschaft zur LH München sowie zu den Landkreisen München und Starnberg zu unterstützen und die Subzentrumsfunktion Mammendorfs im Westen zu etablieren. Handlungsfelder sind u.a. die Versorgung, soziale Infrastruktur, Wohnvielfalt, Arbeitsplätze, unter Berücksichtigung einer flächeneffizienten Siedlungsentwicklung mit dem Fokus auf Innen- vor Außenentwicklung.

In den folgenden Kapiteln der weiteren Teilstrategien wird dem Fliegerhorst jeweils ein eigener Absatz gewidmet.

In der Teilstrategie 3 ‚Naherholung aktivieren und aufwerten' auf S. 100 ff. wird dezidiert auf den Landschaftspark Ost eingegangen.

Nachnutzung Fliegerhorstgelände
- Der ehemalige Fliegerhorst stellt eine einmalige Entwicklungschance für den Landkreis Fürstenfeldbruck dar, dessen Potenzial dann voll ausgeschöpft werden kann, wenn seine Entwicklung auf allen Ebenen genau durchdacht wird und die interkommunale Zusammenarbeit daran selbstverständlich ist.

Landschaftspark Ost
- Der Landschaftspark Ost ist ein Projekt, das als Teil der RES die Bedeutung der Landschaftsräume zur Strategie werden lässt und als exemplarischer Raum genau dort vorgeschlagen wird, wo der Wachstumsdruck am größten und die interkommunale Zusammenarbeit mit am wichtigsten ist.

Fokus auf exemplarische Räume/Projekte
- Eine Fokussierung auf die beispielsweise zuvor beschriebenen räumlichen Entwicklungsschwerpunkte und weitere essentielle Strategien der RES erleichtern eine wahrnehmbare Positionierung des Landkreises. Sie lässt somit auch die weiteren Orte und Bereiche des Landkreises an der gemeinsamen Entwicklung strategisch teilhaben.

Amper-, Maisach- und Glonnraum stärken
- Die Landschaft ist eine wesentliche Qualität des Landkreises. Sie wird als wertvolle Grundlage dafür genutzt, aus ihr die RES zu entwickeln. Den Amper-, Maisach- und Glonnraum zu stärken, ist ein wesentlicher Teil davon. Übergreifende Landschaftsräume sollen stärker verwoben werden und Nutzungs- wie auch Gestaltungsvorstellungen grenzüberschreitend abgestimmt werden.

Regionale Bezüge selektiv stärken

Landkreisübergreifende Bezüge stärken
- Der Landkreis liegt westlich der LH München und die radialen Infrastrukturen laufen in Richtung deren Zentrum. Es ist daher strategisch umso wichtiger, die landkreisübergreifenden Bezüge in Richtung Augsburg (insbesondere im Nordwesten des Landkreises, z.B. Mammendorf und Althegnenberg) sowie in Richtung Dachau und Freising mit der Flughafenregion zu stärken.
  Die Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsinfrastruktur und Siedlung soll sich auch entlang der Entwicklungsachsen Landsberg am Lech und Augsburg konzentrieren und dabei kleinere Zentren wie z.B. Maisach und Mammendorf besser miteinander vernetzen (gemäß Planungszielen der Regionalpläne Augsburg, Allgäu und München).

Tangentialverbindungen ausbauen
- Es ist nur logische Konsequenz, die Tangentialverbindungen sowohl im Westen als auch im Osten auszubauen, um die Vernetzung insgesamt zu verbessern. Im Speziellen wäre es für den Landkreis mit dem Potenzialraum des Fliegerhorsts wesentlich, an der SPNV-Entwicklung des S-Bahn-Nordrings teilzuhaben; Es gilt, sich hier aktiv einzubringen und mit einer überkommunalen Stimme zu sprechen.

Regionales Verkehrs- und Flächenmanagement entwickeln
- Ein regionales Verkehrsmanagement soll die Verbesserung und Steuerung des ÖPNV- sowie des Radwegeausbaus und weiterer innovativer Mobilitätsformen (wie z.B. Elektromobilität oder Carsharing) unterstützen. Ein regionales und interkommunales Flächenmanagement und -monitoring zu Arbeiten und Wirtschaft – nicht zuletzt unter Berücksichtigung der regionalen Bezüge und der Lage in der EMM relativ nahe der Flughafenregion – kann ein weiterer wichtiger Baustein einer abgestimmten Entwicklung sein.

Landkreisübergreifende Landschaftsräume vernetzen
- Vielfältige und qualitätsvolle Landschaftsräume sind landkreisübergreifend oder grenzen unmittelbar an den Landkreis (z.B. die Lechebene, das Glonntal oder das Fünf-Seen-Land mit dem nahegelegenen Ammersee, aus dem die Amper fließt und das geschützte Ampermoos nahe Kottgeisering speist). Die Vernetzung dieser Landschaftsräume, beispielsweise mittels grenzüberschreitender Freiraum- und Landschaftsentwicklungskonzepte, ist ebenfalls ein wesentlicher Aspekt, um den Landkreis auch auf dieser Ebene innerhalb der Region in seiner Position zu stärken.

Wissenstransfer und Kooperationen schaffen
- Um die Entwicklung der zukünftigen, besseren Positionierung gegenüber der LH München zu fördern, ist es wichtig, eine Allianz aller Landkreise der Planungsregion 14 zu bilden und damit die Diskussion einer abgestimmten Entwicklung voranzutreiben.

  Dies kann durch fachspezifische Kooperationen, Gremien, Plattformen zum Austausch und aktives ‚Networking' unterstützt werden.

6.2
Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln

Ausgangslage

- Fließ- und Stillgewässer
- Waldlandschaft
- Offene Kulturlandschaft
- Geschützte Landschaft* (NSG, LSG, FFH)
- Überschwemmungsgebiet gesichert I vorläufig gesichert
- Siedlungs- und Gewerbegebiet
- Sport-/ Freizeit-/ Erholungsflächen
- S-Bahn-Halt / Regionalzug-Halt
- Bundes-/ Staatsstraßen
- Radwege
- Kommunalgrenze

Strategie

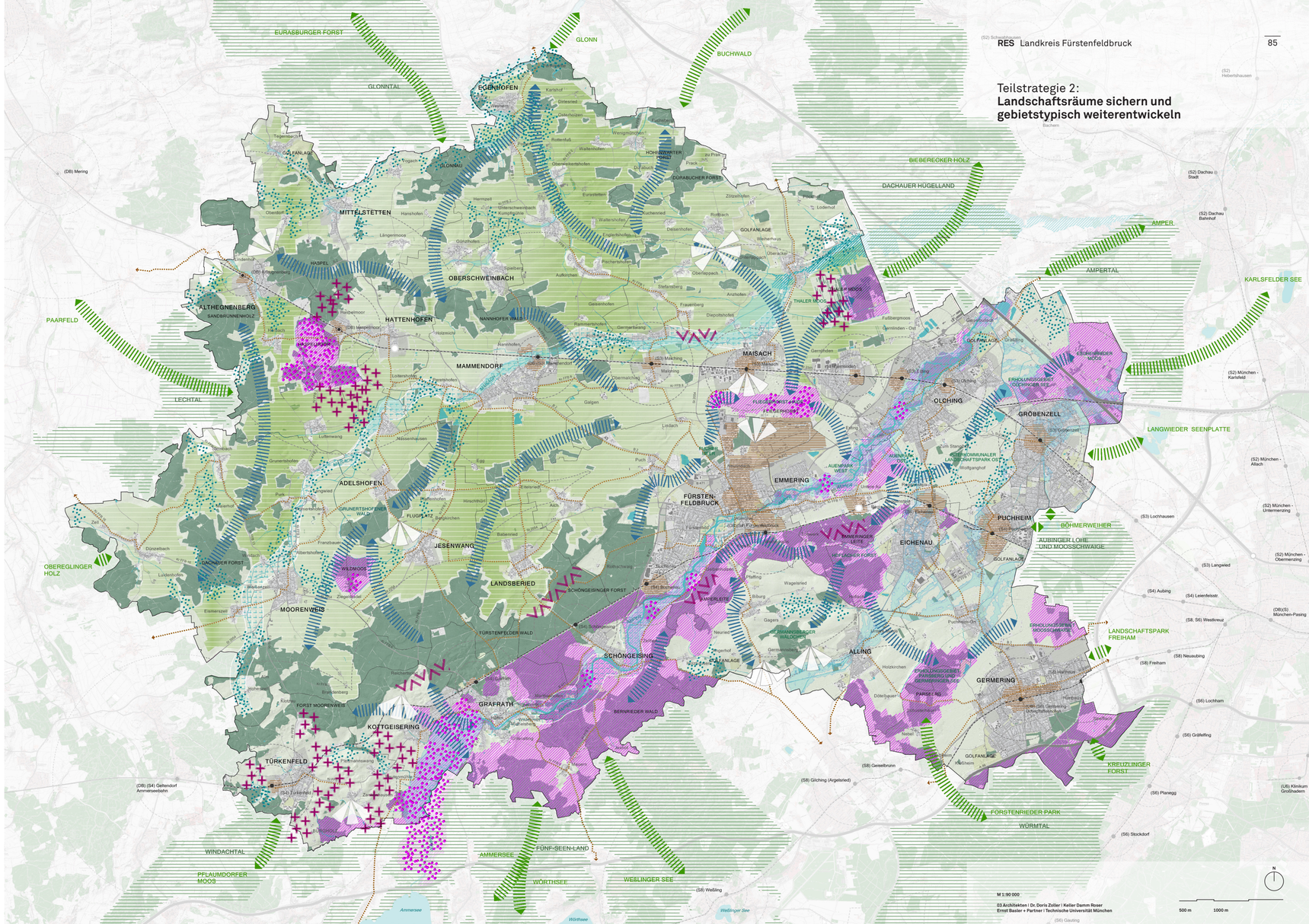
- Geschützte Landschaftsbestandteile erhalten und pflegen
- Potentialraum Erweiterung Naturschutz
- Vorrangraum Naturschutz (Vorrang vor Erholungsnutzung)
- Flussräume (Amper, Maisach) schützen und stärken
- Vorrangraum Hochwasserschutz
- Kulturlandschaft sichern und stärken
- Landschaftsräumliche Vernetzung sichern und aufwerten
- Landschaftsräume landkreisübergreifend vernetzen und weiterentwickeln
- Leiten inwertsetzen
- Sichtbeziehungen sichern und stärken

Aus Strategieplan FFB 2040

- Innenentwicklung / kompakter Siedlungskörper
- Potenzialfläche (Wohnen, Wohnen u. Arbeiten, Arbeiten)
- Neuer S-/ U-Bahn-Halt
- 600m, 1.200m, 3.600m - Radien um S-Bahn-Halte

**Darstellung der geschützten Landschaftsräume aufgegliedert nach Schutzkategorien siehe Abschlussbericht S.67*

Teilstrategie 2:
Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln



Ziel der Teilstrategie 2 ‚Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln' ist es, bei der zukünftigen Entwicklung des Landkreises die Aufmerksamkeit auf die Sicherung und den Schutz vorhandener qualitätsvoller Landschaftsräume und deren Weiterentwicklung zu richten. In Zusammenhang mit dem aktuellen und zukünftig zu erwartenden Siedlungsdruck, dem Strukturwandel der Landwirtschaft sowie den Auswirkungen des Klimawandels soll ein sorgfältiger Umgang mit den Freiraumressourcen erzielt werden. Über interkommunale Zusammenarbeit und das Zusammenbringen unterschiedlicher Nutzer- und Interessensgruppen soll eine gemeinsame Gestaltung des Landschafts- und des Freiraums angestrebt werden.

6.2.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

Flächenkonkurrenz und Nutzungsansprüche
Im dicht besiedelten Großraum Münchens besteht eine Vielzahl, teils sich widersprechender Nutzungsansprüche an den Freiraum. Die fortgesetzte Beanspruchung und Verwendung von Freiflächen zugunsten von Siedlungs-/Gewerbe-/und Infrastrukturbau führt zu einer zunehmenden Verknappung der Ressource Freiraum.

Landwirtschaft
Der Strukturwandel in der Landwirtschaft ist im gesamten Landkreis spürbar. Die fortlaufende Steigerung der Bodenpreise stellt (nicht nur) für landwirtschaftliche Betriebe ein wirtschaftliches Problem dar. Die fortgesetzte Technisierung/Industrialisierung in der Landwirtschaft ist nur schwierig mit Belangen des Naturschutzes vereinbar.

Klimawandel
Die Auswirkungen des Klimawandels lassen zunehmende Unwetter-, Hochwasserereignisse und Extremwetterlagen erwarten. Bodenerosion und die damit verbundenen Probleme sind eine weitere Herausforderung, die im Landkreis Fürstenfeldbruck insbesondere Hanglagen und Auenstandorte betrifft.

Flüsse
Gewässersysteme, landschaftliche wie naturräumliche Gliederungen sind unabhängig von Verwaltungsgrenzen. Bisher ist die interdisziplinäre und interkommunale Zusammenarbeit wenig ausgeprägt oder fehlt ganz.

Öffentliche Beteiligung
Partizipation und Beteiligung werden zunehmend Bestandteil von Planungsprozessen. Die Anzahl der involvierten Gruppen wächst stetig an. Die fehlende Dialogkultur mit und zwischen den Nutzer- und Interessensgruppen erschwert Lösungsvereinbarungen und Umsetzungen bei der Entwicklung von Landschafts- und Freiräumen.

6.2.2 Zielsetzungen

- Gezielte Weiterentwicklung der vielfältigen landschaftlichen und naturräumlichen Qualitäten zur langfristigen Sicherung der Lebens- und Naherholungsräume im Landkreis.
- Differenzierte Zonierung und qualitätsvolle Aufwertung der Freiräume, um den Nutzungsdruck abzufedern.
- Förderung und Entwicklung multifunktionaler Flächen, um den vorhandenen Raum bestmöglich auszunutzen.
- Respektvoller Umgang mit den natürlichen Ressourcen, die unbedingte Beachtung bereits geschützter Flächen und Landschaftsbestandteile und deren sinnvolle Ergänzung und Weiterentwicklung, um eine nachhaltige Landschaftsentwicklung zu garantieren.
- Gemeinsame Investitionen zur Sicherung der gebietstypischen, kleinräumlichen Struktur der Kulturlandschaft.
- Sicherung und Förderung der vielfältigen Landwirtschaftsformen.
- Definition und Vorstrukturierung der weiteren Siedlungsentwicklung durch die Sicherung und Förderung der Landschaftsräume als Grundlage der integrativ gedachten räumlichen Entwicklungsstrategie (RES).
- Ausbau der landkreisübergreifenden Vernetzung der Landschafts- und Naturräume, um naturschutzfachliche Belange zu fördern.



Offene Kulturlandschaft im Südwesten des Landkreises als Beispiel für die landschaftlichen Qualitäten

6.2.3 Handlungsoptionen

Nutzungsintensitäten zonieren

Vereinbarung von Schutzzielen für besonders sensible Naturräume, landwirtschaftliche Nutzungen und Erholungsansprüche durch eine gezielte Steuerung, um den Nutzungsdruck abzufedern und Nutzungsansprüche zu vereinbaren. Dies gilt insbesondere für siedlungsnahe Freiräume und bereits stark frequentierte Landschaftsräume (z.B. Amperraum).

Umsetzungsmöglichkeiten

- **Vorrangräume** für unterschiedliche Nutzungen (Natur-, Hochwasserschutz, Erholung, etc.) vereinbaren und unter diesen Zielpunkten weiter entwickeln.

  Beispiel: Unter dem Aspekt Hochwasserschutz Retentionsräume schaffen, die jedoch gleichzeitig verträgliche Nutzungen wie z.B. Rasenspielflächen, Extensivgrünland aufnehmen. Beispiele dafür sind im Landkreis z.B. im Bereich der Amper bereits vorhanden und sollten hier und entlang anderer Gewässerstrukturen wie der Maisach konsequent weiterverfolgt werden.

- **Pufferzonen** zur Vermittlung zwischen intensiv genutzten oder stark frequentierten und extensiv genutzten Flächen anlegen.

  Beispiele: Übergang Grün-/Ackerland zu Wald bzw. Auwald; von Wegen zu angrenzenden, geschützten Flächen; von Gewässerstrukturen zu landwirtschaftlich genutzten Flächen; etc.

- **Taburäume** für besonders sensible und naturschutzfachlich wertvolle Landschaftsbestandteile **sichern und respektieren**. Durch unterstützende Maßnahmen (z.B. Aufklärung und Information, Wegeführung, Randausbildung) diese **Rückzugs- und Ruhezonen** stärken. Dies betrifft die Moor- bzw. Auenstandorte Haspelmoor, Ampermoos, -tal, Wildmoos und Trockenrasenflächen im Bereich des Fliegerhorsts.

- **Freiräume** (insbesondere innerhalb von und in direkter Nähe zu Siedlungsbereichen) mit **mehrfachen Nutzungen** belegen.

  Beispiele: Parkplätze, die nur zu bestimmten Zeiten frequentiert werden, ergänzend mit anderen Nutzungen belegen; Sportplätze von Schulen/Vereinen für weitere Nutzergruppen zugänglich machen, etc.

- **Grenzen, Übergänge und Zugangsmöglichkeiten** konzipieren. Durch die gezielte Ausgestaltung von Randbereichen und Zugangsmöglichkeiten Nutzungsintensitäten und -optionen steuern.

  Beispiele: Anlage von wegbegleitenden Gehölzstrukturen zum Schutz sensibler angrenzender Bereiche; Schaffung von Zugangsmöglichkeiten zu Gewässern innerhalb bisher verbauter Bereiche innerhalb von Siedlungen; Inwertsetzung durch besondere Eingangssituationen (z.B. symbolhafte Schwellen, Torsituationen) oder gestaltete Zugangsbeschränkungen (konkrete Orte erfragen).

Innovative Konzepte erproben

Ehemals bewährte Konzepte können überholt sein oder der Anpassung bedürfen um die gebietstypische, kleinräumige Struktur der Kulturlandschaft und der Vielfalt in der Landwirtschaft als wichtige identitätsstiftende Faktoren für den Landkreis zu sichern.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Neue **Ansätze der Landwirtschaft in der Erholungslandschaft** fördern (erproben). Dies bietet sich insbesondere für den Osten des Landkreises, in den Randlagen der dicht besiedelten Bereiche an. Privater, gärtnerisch nutzbarer Freiraum wird zunehmend kleinflächiger oder steht gar nicht zur Verfügung (Geschosswohnungsbau). Dem gegenüber steht das Bedürfnis vieler Menschen nach gärtnerischer Betätigung. Der Erfolg neuer **Partizipationsformen** wie dem des ‚Krautgarten-Konzepts' sowie der ‚Sonnenäcker' der Solidargemeinschaft ‚Brucker Land' bestätigt diese Tendenz auch im Landkreis Fürstenfeldbruck. Diese Ansätze weiter zu verfolgen und noch weitere Formen zu erproben kann eine zukunftssichernde Alternative für manche landwirtschaftliche Betriebe sein.

Vorrangraum/Vorranggebiet:
Die Einteilung der Landschaft in Vorrangsgebiete dient dazu, Flächen eine bestimmte vorrangige raumbedeutsame Nutzung zuzuordnen ohne diese durch eine andere Nutzung zu beeinträchtigen. In einem Vorrangsgebiet, dem eine solche Nutzung zugeordnet ist, darf also keine andere raumbedeutsame Nutzung vorgesehen werden, die mit der vorrangigen Nutzung nicht vereinbar ist. Die Ziele einer solchen Einteilung können beispielsweise der vorbeugende Hochwasserschutz oder die Sicherung von Wäldern oder der Landwirtschaft sein.

http://www.klima-und-raum.org

Extensivgrünland:
darunter sind vorwiegend artenreiche Mähwiesen zu verstehen, die in der Regel nur ein bis zwei Mal jährlich geschnitten werden, standortangepasst und nur mit geringer bzw. keiner Nährstoffzufuhr bewirtschaftet werden. Extensivgrünland zeichnet sich besonders durch eine überaus reiche Biodiversität aus und kann einen erheblichen Beitrag zum Schutz von Artenvielfalt, Wasser, Boden und Klima beitragen.

http://www.rheinische-kulturlandschaft.de
http://www.lel-bw.de
https://de.wikipedia.org

Rurban Farming:
Darunter ist entweder die Weiterentwicklung des Begriffes 'Urban Farming' oder urbane Landwirtschaft zu verstehen. 'Rurban' ist eine Wortschöpfung aus den Begriffen 'rural' (=ländlich) und 'urban' (=städtisch). Die unter 'Rurban Farming' subsummierten Konzepte und Ansätze sind speziell auf den zwar (noch) ländlich geprägten, aber deutlich städtischen Einflüssen unterworfenen Raum bezogen. Charakteristisch ist die Mischung aus landwirtschaftlich genutzten Flächen und Wohnsiedlungen mit einem stetigen Zuzug von Einwohnern aus städtischen Bereichen. Er verweist auf die fortschreitende Urbanisierung des ländlichen Raums, der im Ergebnis eine neue Raumform darstellt, die weder städtisch noch ländlich ist.

Beispiele: Neue Erzeuger-/Abnehmergemeinschaften-Konzepte (Selbsterntegärten/‚Rurban Farming'/Patenschaften, etc.)
Beispiele im Landkreis: Essbare Stadt Puchheim, Pflanzlgarten Gröbenzell, Fürstenacker Fürstenfeldbruck)

- Andernorts **erprobte Ansätze** auf ihre Übertrag- und Verwertbarkeit prüfen. *Beispiel: ‚Landschaftspark Region Stuttgart' als Konzept zur Landschaftsentwicklung und Stärkung der lokalen Identität.*

Lokale Identität sichern und stärken

Die (kultur-)landschaftlichen/naturräumlichen Charakteristika als Bestandteil der regionalen Identität sichern und stärken um den Landkreis im globalen und regionalen Wettbewerb vorteilhaft zu positionieren.

Umsetzungsmöglichkeiten

- **Landschaftliche und naturräumliche Besonderheiten** (z.B. Amperleiten, Hochmoorkomplexe, Auenstandorte, Flussräume Amper/ Maisach und begleitende Bachstrukturen) aufwerten.

  Beispiel: Gezielte Renaturierungsmaßnahmen in Kombination mit behutsamen Möglichkeiten zum Naturerlebnis und Umweltbildungsangeboten zur Inwertsetzung der Maisachauen dienen u.a. auch den Zielen des Hochwasserschutzes und der Vernetzung von Lebensräumen von Flora und Fauna.

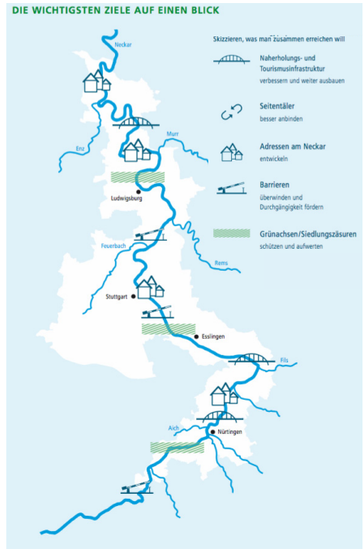
- **Baukultur als Bestandteil der lokalen Kulturlandschaft** begreifen und sichern. Im Landkreis sind eine Vielzahl baukulturell und visuell markanter Bauwerke vorhanden (z.B. Kapellen, Wasserturm bei Mammendorf, Brauerei Maisach, Gut Roggenstein). Die Bewahrung oder Wiederherstellung visueller Bezüge einerseits und die Einbeziehung/Inszenierung dieser Objekte z.B. entlang von Freizeitrouten anderseits sind wichtige Bausteine zur Bewusstseinsbildung und damit Sicherung der lokalen Identität.

  Beispiel: Bereits vorhandene Ansätze wie das ‚nahTourBand'- Projekt der Bürgerstiftung für den Landkreis Fürstenfeldbruck, Ziel ist es, dabei lokale Touren unter Einbeziehung landschaftlicher Besonderheiten, Kulturdenkmälern, Kunsthandwerk und naturnahen Freizeiteinrichtungen, die unbedingt weiterverfolgt werden sollten, anzubieten.

- **Lokale Vermarktung** als Absatzstrategie für die r**egionale Landwirtschaft** stärken, weiterentwickeln und die Nähe zur LH München für Vermarktungsstrategien lokaler Erzeugnisse nutzen. Solidargemeinschaften wie das ‚Brucker Land' sind bereits gut etabliert. Für den Westen des Landkreises sind auch die nördlich und westlich angrenzenden Solidargemeinschaften attraktiv. Es existieren zunehmend mehr Beispiele für Kooperationen zwischen Erzeuger und Verbraucher, die auch für Landwirte des Landkreises interessant sein können.

  Beispiel: ‚Patenschaften' von Tieren für die Produktion von nachhaltigen Fleisch- und Wurstwaren oder die Zusammenarbeit mit lokal ansässigen Gasthöfen, Direktvermarktung über ‚Automaten' für Milch, Eier, etc.

- Ausbau der zentralen **Informationsmöglichkeiten für regional ansässige Landwirte** und Bürger, wie sie die Solidargemeinschaft ‚Brucker Land' bereits erfolgreich anbietet. Unterstützend könnte die landkreisbezogene Marketingstrategie um weitere Bausteine ergänzt werden, um die bereits vorhandene Vielfalt weiter ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. *Beispiel: Regionaler Einkaufsführer*



Ziele des Landschaftsparks Neckar

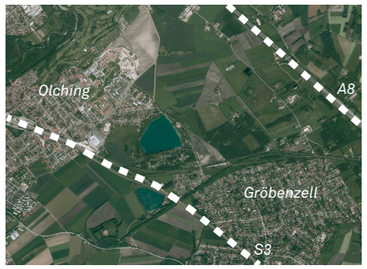
Der Landschaftspark Region Stuttgart ist das zentrale landschaftsplanerische Konzept für den Verdichtungsraum der Region Stuttgart, für detailliertere Informationen, siehe: http://www.landschaftspark-region-stuttgart.de/

Landschaftsräumliche Vernetzung fördern und ausbauen

Im Landkreis sind überregional bedeutsame, heute sehr selten gewordene Feucht- und Moorstandorte erhalten geblieben. Abseits des Amperraums handelt es sich meist um Restbestände und verinselte Lagen, die nicht mehr im ehemaligen Zusammenhang stehen. Insbesondere im Osten des Landkreises ist eine hohe bauliche Dichte vorhanden. Freiräume stellen hier wichtige Zäsuren zwischen den Siedlungsbereichen dar, mit vielfältigen Funktionen (Naherholung, Klima, Artenschutz, etc.). Die funktionale und räumliche Vernetzung dieser Biotope, Landschafts- und Grünräume ist ein wesentliches strategisches Ziel.

Umsetzungsmöglichkeiten

- **Landkreisinterne und -übergreifende Kooperationen** zur Inwertsetzung der landschaftlichen Besonderheiten etablieren.



Beispiel für Barrieren im Landschaftsraum (S3, A8)

Beispiel: Das BayernNetzNatur-Projekt ‚Moorverbundachse Maisachtal' Bündnis zur Aufwertung des Komplexes der Maisachauen und ihrer begleitenden Bachstrukturen von der Quelle im Südwesten des Landkreises Fürstenfeldbruck bis zur Mündung in die Amper im Landkreis Dachau.

- **Vernetzung von Freiräumen über Wegestrukturen** abseits stark befahrener Straßen und **Sicherung von Korridoren.**

- **Abbau von Barrieren**; Bauliche Infrastrukturen wie Autobahnen, Bundesstraßen oder Bahngleise stellen häufig Barrieren dar, deren Abbau erhebliche Investitionen erfordert (z.B. Unterquerungen/ Überführungen). Vergleichsweise geringfügige Maßnahmen wie eine Optimierung bestehender Querungsbauwerke (z.B. Bachverrohrungen) können bereits einen erheblichen Beitrag zur Vernetzung z.B. von Biotopen leisten. Dazu wird eine detaillierte Prüfung möglicher Projekte vorgeschlagen.
  Beispiel: Vernetzung Olchinger und Gröbenzeller See (Kleiner Olchinger See), um Habitate besser zu verbinden.

Akteure zusammenbringen

Berücksichtigung und Einbeziehung vielfältiger Nutzer- und Interessensgruppen als Baustein weiterer Entwicklungen, um Landschaft und Freiraum bei der zukünftigen Entwicklung des Landkreises gemeinsam zu gestalten.

Umsetzungsmöglichkeiten

- **Forum für alle Akteure** etablieren – Dialog und Diskurs als fester Bestandteil der Planungskultur.

  Beispiel: Regelmäßige, offene themenbezogene Runde mit Beteiligung aus Politik, Verwaltung, Bürgerschaft, Verbänden, Vereinen z.B. unter Leitung des Landratsamtes Fürstenfeldbruck.

- **Bürger(-gruppierungen) beteiligen, bürgerliches Engagement fördern, lokales Wissen transferieren.** Die zahlreich vorhandenen Initiativen und Akteure im Landkreis frühzeitig in Planungsprozesse einbeziehen. Dabei kann einerseits wertvolles lokales Wissen ausgetauscht, anderseits eventuelle Konflikte entschärft werden. Die bereits vorhandenen Ansätze dazu weiterverfolgen und ausbauen.

- Als wichtigen Baustein des **Informationstransfers** den Auftritt von Planungen/Projekten im **Internet** optimieren.

- **Allianzen und Koalitione**n zur Durchsetzung gemeinsamer Ziele bilden.

Perspektive Maisachaue

Die Maisach und ihre begleitenden Bachstrukturen stellen einen für den Landkreis charakteristischen Landschaftsbestandteil dar. Es handelt sich um eine bedeutsame Verbundachse für feuchte Standorte und Biotope, gerade auch im Zusammenhang mit den noch existierenden Hoch- und Niedermoorflächen. In der heutigen Situation ist der Flusslauf überwiegend reguliert und begradigt. Für ein verbessertes Hochwassermanagement sind deutliche Potenziale vorhanden. Der Raum steht auch im Fokus von Zielen z.B. aus der Bayerischen Biodiversitätsstrategie, dem Moorentwicklungskonzept und dem Arten- und Biotopschutzprogramm. Ziel ist eine Weiterentwicklung des Raumes zur Verbesserung von Schutzbelangen (Hochwasserschutz, Klimaschutz, Naturschutz) in Verbindung mit Angeboten zur Erholungsnutzung und dem Naturerleben.

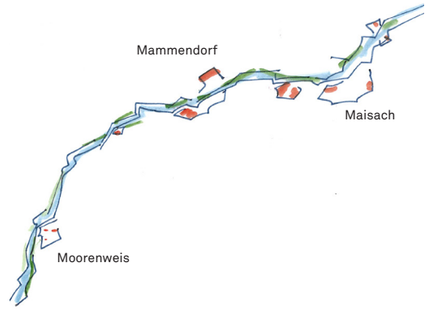
Perspektive Maisachaue: Exemplarischer Raum für das zukünftige BayernNetzNatur - Projekt ‚Moorverbundachse Maisachtal' im Landkreis Fürstenfeldbruck

Umsetzungsmöglichkeiten

Vernetzung und Renaturierung

- Durch die Inwertsetzung der Maisach innerhalb der Siedlungsbereiche kann der Flussraum wieder stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt werden. Maßnahmen dazu sind z.B. neue Zugänge, flussnahe Aufenthaltsmöglichkeiten oder verbesserte Sichtbeziehungen. Durch die Inwertsetzung der Maisach und ihrer begleitenden Bachstrukturen sowie deren Aktivierung für die Naherholung kann auch ein Entlastungsraum für die stark frequentierte Amper geschaffen werden.

- Das Instrument der Produktionsintegrierten Kompensation (PiK) ist geeignet, Flächen für Extensivierungs- und Renaturierungsmaßnahmen mittel- bis langfristig zu sichern, da hierüber ein finanzieller Ausgleich für die Landwirtschaft für geringere Erträge erfolgen kann.
  Eine Vernetzung und Ergänzung der Feuchtbiotope, insbesondere auch mit den Moorflächen (z.B. Haspelmoor, Wildmoos) kann den gesamten Raum aufwerten und durch eine darauf abgestimmte Wegeführung und -anbindung für die Naherholung sowie das Naturerleben eine besondere Qualität gewinnen.



Maisachraum

Für detaillierte Informationen zur Produktionsintegrierten Kompensation (PiK), siehe: http://www.bayerischekulturlandstiftung.de/pik

Agroforestry (Agroforstwirtschaft): Kombinierung von Elementen der Land- und Forstwirtschaft. Dabei wird z.B. der Artenreichtum gefördert, der Wasserhaushalt stabilisiert und der Boden vor Erosion geschützt.

Agroforestry bedingt jedoch ein höheres Maß an Arbeitseinsatz, wozu auch eine Weiterbildung zu diesem Produktionssystem sowie die intensive Entwicklung von Vermarktungsstrategien zu zählen ist.



Beispiel ‚Agroforestry':
Achtsame Landwirtschaft im 21. Jahrhundert

Zonierung

- Die Einrichtung von Pufferzonen (wie z.B. gewässerbegleitender Gehölzstreifen oder Hochstaudenfluren), dient dem Schutz der Wasserqualität und schafft gleichzeitig Lebensraum für das natürliche Artenspektrum. Eine Verringerung der Nitratbelastung ist ein ebenso wichtiges Ziel. Die Pflege der entsprechenden Vegetationsstrukturen sollte nach Möglichkeit in Kooperation mit den ortsansässigen Landwirten erfolgen.

  Die weitere Förderung von Vertragsnaturschutzflächen (VNP) im Projektgebiet ‚Maisachtalaue' ist ein wichtiger Ansatz, hier im Maisachtal auch die Grünlandstandorte zu erhalten.

Integrativen Ansatz verfolgen

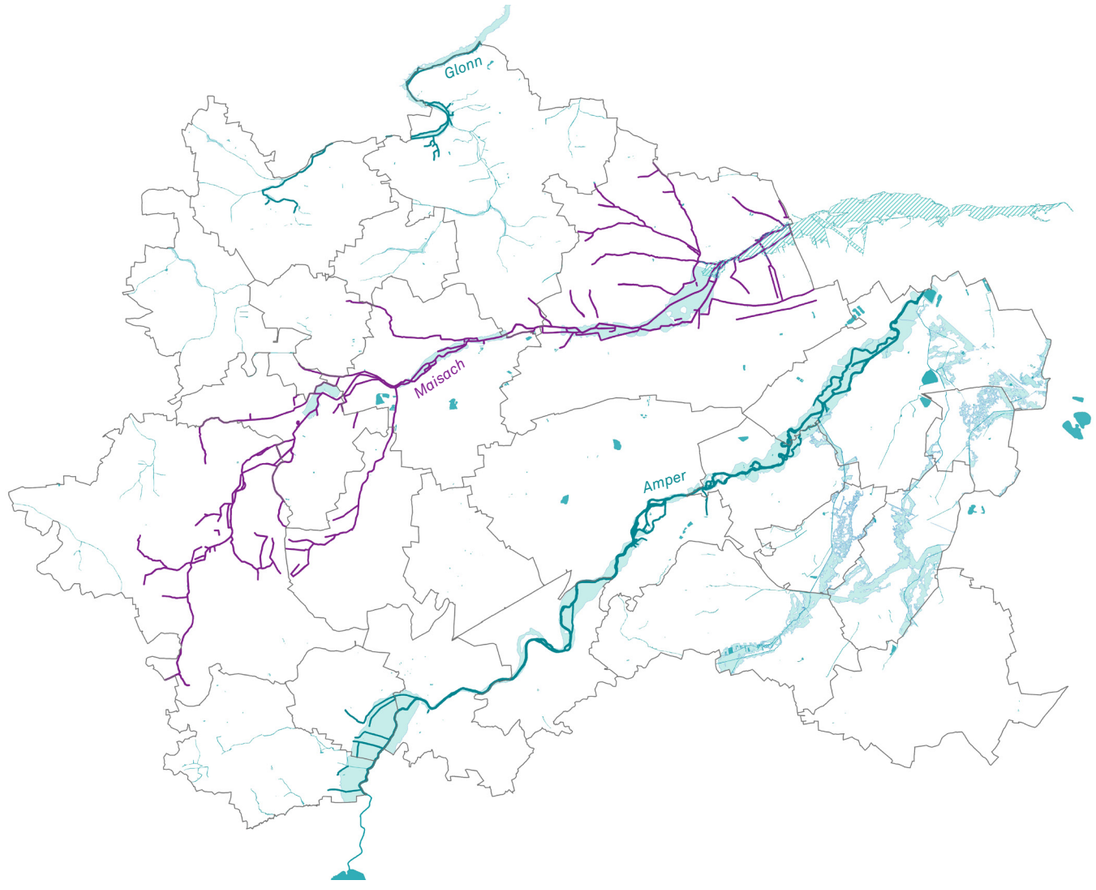
- Wie bei allen besonders schutzwürdigen Landschaftsräumen sollte bei der Weiterentwicklung ein integrativer Ansatz verfolgt werden, der in allen Etappen (Planung, Umsetzung, Pflege) an erster Stelle die Landwirte und darüber hinaus Bürger(gruppierungen) und lokale Umweltakteure beteiligt und bürgerliches Engagement fördert. Durch die Lage im Raum bietet sich hier besonders eine interkommunale Zusammenarbeit der westlichen Kommunen an. Durch die Bildung eines gemeinsamen Bündnisses kann auch die Aussicht auf den Erhalt von öffentlichen Fördermitteln verbessert werden.

  Eine Erweiterung der Zusammenarbeit auf den Landkreis Dachau und dessen Anrainerkommunen an der Maisach ist anzustreben. Auf diese Weise könnte der Flussraum in seinem gesamten Verlauf in Wert gesetzt werden.

Umweltbildung und Aufklärung

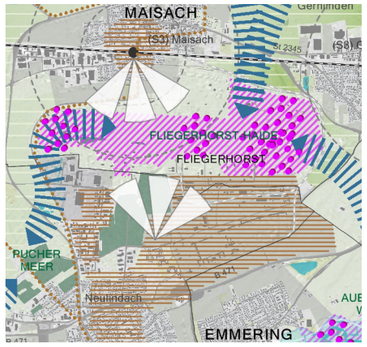
- Akzeptanz und Unterstützung für naturschutzfachliche Maßnahmen kann durch aktive, gezielte Information, Aufklärung und Bewusstseinsbildung zusätzlich gefördert werden.

  Die Steuerung sollte durch einen geeigneten Träger, entweder eine bestehende lokale Instanz oder durch die Neugründung einer entsprechenden Gesellschaft, übernommen werden.



Gewässernetzsystem im Landkreis, insbesondere der Maisachraum mit seinen Bachstrukturen (ohne Maßstab)

Fließ- und Stillgewässer
Überschwemmungsgebiet gesichert
Überschwemmungsgebiet vorläufig gesichert



Fliegerhorst
Ausschnitt Teilstrategie 2, Legende S. 84

Fliegerhorst (Aspekt Landschaftsraum)

Durch die besonderen Standortbedingungen haben sich im Bereich des Fliegerhorstes naturschutzfachlich besonders wertvolle Biotope entwickelt, die empfindlich gegen Störungen durch Erholungsnutzung, insbesondere auch durch das Betreten der Flächen, sind.
Ziel ist es, geeignete Flächen für die Erholungsnutzung in enger Abstimmung mit den Fachbehörden zur Vereinbarung der vorrangigen, naturschutzfachlichen Ziele mit angemessenen Erholungsmöglichkeiten zu identifizieren.

Umsetzungsmöglichkeiten

Zonierung
- Räumliche und/oder zeitliche Zonierung, wobei eine räumliche Zonierung in diesem sensiblen Bereich klar zu präferieren ist.

- Erfahrungen an anderer Stelle haben gezeigt, dass zeitweilige Betretungsverbote, z.B. zum Schutz von Bodenbrütern, in der Regel nicht ausreichend beachtet werden. Entsprechend gestaltete bauliche Elemente können sensible Flächen hier vor Betritt schützen, ohne dass visuelle Bezüge verloren gehen. Es bietet sich an, zu untersuchen, inwiefern aus der militärischen Nutzung vorhandene Einfriedungen dazu verwendet werden können. Eine Weiterverwendung könnte gleichzeitig als ‚Nutzungsspuren der Vergangenheit' zur Stärkung der Identität dieses besonderen Ortes beitragen. Angebote für lärm- und bewegungsintensive Freizeitaktivitäten, wie z.B. Spielplätze und Sportflächen, sollten in direktem räumlichen Bezug dem Siedlungsrand angegliedert werden. Es empfiehlt sich auch hierbei die Potenziale für eine mögliche Nachnutzung bereits bestehender baulicher Elemente zu untersuchen, z.B. einen ehemaligen Hangar für eine Skateanlage umzunutzen.

Integrativen Ansatz verfolgen
- Bürger(-gruppierungen) beteiligen, bürgerliches Engagement fördern, Landwirte einbeziehen (z.B. Pflege- und Entwicklungs-maßnahmen lokal organisieren).

Lokale Identität stärken
- Eine besondere und im Landkreis einzigartige Qualität ist die Weite der offenen Landschaft des Flugfeldes. Diese langfristig zu sichern und bestehende visuelle Bezüge wie z.B. zwischen der Brauerei Maisach und dem Ortsrand von Fürstenfeldbruck zu bewahren, ist ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der Identität dieses Raumes. Es bietet sich an, bewusst Fragmente der ehemaligen Nutzung bei der Weiterentwicklung des ehemaligen Fliegerhorstes einzubeziehen.

Umweltbildung und Aufklärung
- Die aktive Information und Aufklärung zu den naturschutzfachlichen Belangen des Standorts ist ein wichtiger Bestandteil der Bewusstseinsbildung. Die Akzeptanz für und die Rücksichtnahme auf die spezielle Flora und Fauna können so gefördert werden.

Gezielte Führungen, die Einrichtung von Beobachtungspunkten oder ‚Forschungsstationen' für Kinder sind beispielhafte Maßnahmen. Hierzu lokale Umweltbildungsakteure sowie engagierte Bürger des Landkreises zu gewinnen bietet sich an.

6.3
Naherholung aktivieren und aufwerten

Ausgangslage

- Fließ- und Stillgewässer
- Waldlandschaft
- Offene Kulturlandschaft
- Geschützte Landschaft* (NSG, LSG, FFH)
- Überschwemmungsgebiet gesichert I vorläufig gesichert
- Siedlungs- und Gewerbegebiet
- Sport-/ Freizeit-/ Erholungsflächen
- S-Bahn-Halt / Regionalzug-Halt
- Bundes-/ Staatsstraßen
- Radwege
- Ausgangspunkt lokaler Radtouren (nahTourBand)
- Kommunalgrenze

Strategie

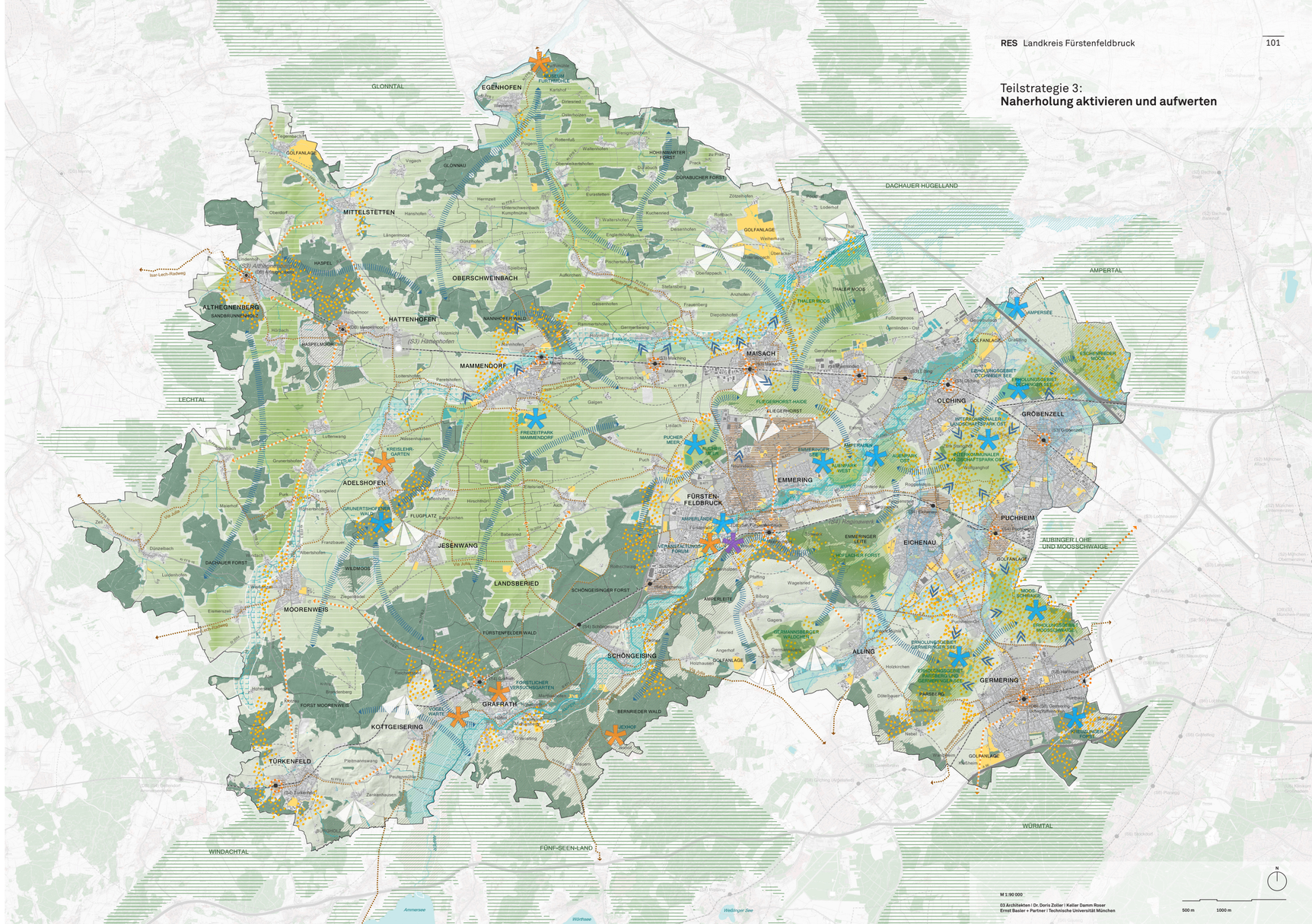
- Erholungsorte und -räume attraktiv anbinden und vernetzen
- Erholungsnutzung stärken
- Vorrangraum Naherholung (Landschaft parkartig weiterentwickeln)
- Erholungsorte- und räume weiterentwickeln und aktivieren
- Zugänglichkeit zum Landschaftsraum gewährleisten und optimieren
- Orte für Umweltbildung stärken und weiterentwickeln
- Umsteigeorte attraktiv gestalten
- Freizeit-/ Radwegenetz optimieren und weiterentwickeln
- Kulturlandschaft sichern und stärken
- Landschaftsräume landkreisübergreifend vernetzen und erlebbar machen
- Flussräume (Amper, Maisach) stärken, schützen
- Sichtbeziehungen sichern und stärken

Aus Strategieplan FFB 2040

- Innenentwicklung / kompakter Siedlungskörper
- Potenzialfläche (Wohnen, Wohnen u. Arbeiten, Arbeiten)
- Neuer S-/ U-Bahn-Halt
- 600m, 1.200m, 3.600m - Radien um S-Bahn-Halte

**Darstellung der geschützten Landschaftsräume aufgegliedert nach Schutzkategorien siehe Abschlussbericht S.67*

Teilstrategie 3:
Naherholung aktivieren und aufwerten



Die Teilstrategie 3 ‚Naherholung aktivieren und aufwerten' zeigt Zielrichtungen und Handlungsoptionen auf, wie die Naherholung im Landkreis für möglichst vielfältige Nutzergruppen zugänglich und attraktiv gestaltet werden kann. In Zusammenhang mit dem durch den Einwohnerzuzug entstehenden Nutzungsdruck auf die Erholungsräume im Landkreis ist es wichtig, qualitätsvolle Räume für die Erholung zu sichern, stärker miteinander zu vernetzen, sowie vorhandene Nutzungsmöglichkeiten zu intensivieren. Eine Voraussetzung hierfür ist der Ausbau des nicht-motorisierten Freizeitverkehrs.

6.3.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

Zunehmende Nutzungskonflikte
Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche der Erholungssuchenden, der Landwirtschaft und des Naturschutzes an die Frei- und Landschaftsräume beinhalten hohe Konfliktpotenziale. Insbesondere in den bereits dicht besiedelten Bereichen des Landkreises, aber auch in den naturschutzfachlich besonders geschützten Landschaftsbereichen, wie z.B. den Amperauen, lassen sich bereits zahlreiche Nutzungskonflikte feststellen. Hierfür Lösungsstrategien zu entwickeln und umzusetzen, ist eine wesentliche Herausforderung bei der Weiterentwicklung der Naherholungsangebote im Landkreis.

Bevölkerungswachstum
Steigende Einwohnerzahlen innerhalb wie außerhalb des Landkreises, insbesondere auch aus der Landeshauptstadt München, erhöhen den Nutzungsdruck auf die Erholungsräume und Freizeitorte im Landkreis. Um eine attraktive, qualitätsvolle und für alle Nutzergruppen zugängliche Naherholung zu sichern und zu stärken, sind eine darauf abgestimmte Weiterentwicklung sowie zukunftssichernde Maßnahmen notwendig.

Freizeitverkehr
Attraktive Landschaftsräume und übergeordnete Naherholungsgebiete, wie z.B. Badeseen im Landkreis und im benachbarten Fünf-Seen-Land, tragen zu motorisierten Freizeitverkehren bei. Um diese möglichst zu vermeiden bzw. zu verringern, gilt es, attraktive Alternativen zu etablieren und Konzepte zur verbesserten Lenkung aller Freizeitverkehre zu finden. Dazu zählt u.a. auch eine landkreisübergreifende Optimierung der Freizeit-Radwege-Netze.

Nicht-motorisierter Freizeitverkehr:
Unter dem Begriff Freizeitverkehr fallen alle Wege, die wir zurücklegen, um unseren freizeitlichen Aktivitäten nachzugehen. Der Begriff umfasst also sowohl die Bewegung im Grünen, wie zum Beispiel das Spazieren gehen oder Fahrradfahren, als auch den Hin- und Rückweg zu einem Ort, wo wir unsere Freizeit verbringen. Nicht-motorisierter Freizeitverkehr grenzt den Freizeitverkehr dahingehend ein, dass das Fortbewegungsmittel nicht über einen Motor verfügt, womit z.B. Autos ausgeschlossen sind.

https://www.are.admin.ch/

Demographischer und soziokultureller Wandel
Die Zusammensetzung der gesellschaftlichen Gruppen unterliegt einem deutlichen Wandel, der auch Auswirkungen auf das Freizeit- und Erholungsverhalten hat. Die Auswirkungen des demographischen Wandels wie auch der Zuzug von Einwohnern mit einem anderen kulturellen Hintergrund sind eine Zukunftsaufgabe, die es in die Gestaltung von Freizeitorten und Erholungsräumen auch im Landkreis Fürstenfeldbruck zu berücksichtigen und zu integrieren gilt.

6.3.2 Zielsetzungen

- Verträgliche, attraktive und qualitätsvolle Gestaltung der Naherholungsmöglichkeiten für alle Nutzer- und Altersgruppen.
- Attraktive Vernetzung und Anbindung der Erholungsräume und -orte insbesondere für nicht-motorisierte Freizeitverkehre.
- Gewährleistung und stellenweise Optimierung der Zugänglichkeit zum Landschaftsraum wie auch der Führung durch diesen – mit Ausnahme besonders sensibler Naturräume, wie z.B. dem Haspelmoor –, um Möglichkeiten zum Naturerlebnis als wichtigen Bestandteil der Naherholung zu ermöglichen.
- Besondere Berücksichtigung der identitätsstiftenden lokalen Qualitäten wie Flussräume, Hangkanten (z.B. die Amperleiten) und übergeordneter Sichtbeziehungen bei baulichen Entwicklungen, um deren Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit zu sichern.
- Optimierung und Weiterentwicklung siedlungsnaher Erholungsräume von motorisierten Freizeitverkehren.
- Förderung und Ausbau der landkreisübergreifenden Vernetzung von Landschafts- und Naturräumen, um Erholungsmöglichkeiten und Umweltbildung weiter zu entwickeln.

6.3.3 Handlungsoptionen

Landschaftspark:
Landschaftsparks und -gärten hatten ursprünglich vor allem symbolische Funktionen, heutzutage dienen sie vornehmlich der Erhaltung und Aufwertung von Natur, Landschaft sowie Kultur und sollen die Lebensqualität der Bevölkerung fördern und, als weicher Standortfaktor, die Wirtschaft stärken. Damit ist der Landschaftspark weder ausschließlich Naturraum noch Grünanlage oder Erholungsgebiet.

Vorrangräume für Erholungsnutzung qualifizieren

Erholungsräume sichern unter Berücksichtigung anderweitiger Nutzungen und zusätzliche Flächen für Erholungsnutzungen etablieren, um eine Stärkung der wohnungsnahen Erholungsmöglichkeiten für alle Nutzergruppen zu erreichen. Um die unterschiedlichen Nutzungsansprüche zu vereinbaren ist eine Steuerung der Nutzungsarten und -intensitäten wesentlich.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Landkreis Ost: Langfristige Sicherung der Kulturlandschaft und der Freiräume durch die **Etablierung des Landschaftspark-Prinzips**.

- Landkreis West: **Stärkung der Naherholung** durch die vorrangige Optimierung der Freizeit-Wegenetze und die attraktive und sichere Anbindung bestehender Erholungsorte.

- **Erprobte Instrumente** als Katalysator der Entwicklung nutzen (z.B. gemeinsame Landesgartenschau). Durch interkommunale Zusammenarbeit lässt sich auch die Aussicht auf Fördermittel verbessern.

- Zur Umsetzung der übergeordneten Zielsetzungen sollte der im Rahmen der **SWOT-Analyse zum Tourismus** gemeinsam entwickelte Katalog der Einzel- und Teilprojekte ergänzt und weitergeführt werden.

- Durch die unterschiedliche Verteilung der Naherholungsmöglichkeiten innerhalb der Kommunen ist eine gemeinsam zu treffende **Vereinbarung über eine Verteilung der Lasten und Kosten** für Maßnahmen sinnvoll.

Räume für Naturerfahrung und Umweltbildung optimieren

Eine nachhaltige landschaftsräumliche Entwicklung beinhaltet die Umsetzung von naturschutzfachlichen Zielen.
Zielsetzung ist es, die Akzeptanz für Maßnahmen und Projekte des Natur- und Umweltschutzes zu fördern und die Bewusstseinsbildung durch Möglichkeiten der Naturerfahrung zu unterstützen.

Umsetzungsmöglichkeiten

Biotop- und Freiraumsysteme intelligent kombinieren
- Die Kombination von Biotopen mit nutzbaren Freiräumen ist eine effiziente Möglichkeit, den naturschutzfachlich begründeten Ausbau des Biotopverbundes mit zusätzlichen Freiraumqualitäten zu verbinden. Einerseits lässt sich der Wert der Freiräume dadurch noch stärker gegenüber anderen Nutzungen gewichten, andererseits ermöglicht dieser integrative Ansatz, die Akzeptanz für Naturschutzmaßnahmen zu fördern.

Öffentlichkeitsarbeit
- Im Landkreis findet bereits eine programmatische Vernetzung der Akteure und Umweltbildungseinrichtungen durch das Agenda 21 Büro statt. Eine Information der Öffentlichkeit über Angebote zur Umweltbildung erfolgt ebenfalls erfolgreich durch diese lokale Institution. Die Erweiterung von Allianzen zur Umsetzung geplanter Umweltbildungsprojekte (z.B. Umweltstation am Jexhof) ist sinnvoll.

Angebote zur Naturerfahrung sukzessive erweitern
- Um möglichst zielgerichtet handeln zu können, empfiehlt sich eine landkreisübergreifende Herangehensweise zur Identifizierung und Umsetzung möglicher Ergänzung des bestehenden Angebots.

Historische Landschaftsstrukturen verknüpfen und erfahrbar machen
- Traditionelle Bewirtschaftungsformen, alte Kultursorten und lokale Nutztierrassen sind Bestandteil der regionalen Geschichte. Im Landkreis finden sich noch genauso Spuren alter Nutzungen wie die neuer Ansätze das lokale Erbe zu bewahren und damit erfahrbar zu machen (z.B. Streuobstwiesen oder -gärten, wie bei Emmering). Es bietet sich an, das Netz dieser lokalen Besonderheiten zu knüpfen und ins Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken.

Lokale Identität stärken

In der Metropolregion München herrscht ein Wettbewerb, sich als attraktiver Standort zu behaupten und dadurch Prosperität zu sichern. Weiche Standortfaktoren wie z.B. attraktive Freizeitangebote gewinnen dabei zunehmend an Gewicht. Die Stärkung der lokalen Identität ist wichtig für die langfristige Sicherung der Attraktivität des Landkreises im regionalen und globalen Wettbewerb.

Umsetzungsmöglichkeiten

Kulturgeschichte thematisieren
- Fragmente ehemaliger Nutzungen bewusst inszenieren (z.B. Kiesgruben, Fliegerhorst).

Visuelle Bezüge und markante Elemente sichern
- Blickbeziehungen und Landmarken sind nicht nur wesentlich für die Orientierung im Raum, sondern stiften darüberhinaus Identität. Der Wechsel zwischen offener Landschaft und geschlossenen Siedlungsräumen stellt eine besondere Qualität dar. Ausblicke und Sichtverbindungen (z.B. zwischen Fürstenfeldbruck und Maisach) bei baulichen Entwicklungen zu berücksichtigen und als eigenen Wert zu sichern, kann wesentlich zur Stärkung der lokalen Identität beitragen.



Eine der zahlreichen Landmarken im Landkreis: Die Maria Himmelfahrtskirche bei Bergkirchen, Jesenwang

Landmarken bewusst inszenieren
- Es exisitiert eine Vielzahl markanter baulicher Elemente im Landkreis. Beispiele hierfür sind der Wasserturm bei Mammendorf oder die Vielzahl der Kapellen im Landschaftsraum. Diese lokalen Charakteristika bewusst in Freizeitrouten zu integrieren, wie es z.B. beim Projekt ‚na(h)TourBand' bereits erfolgt, ist eine weitere Möglichkeit zur Sicherung der kulturlandschaftlichen Werte und Identifikationsmerkmale. Darüberhinaus lassen sich auf diese Weise Ziele des Natur-, Kultur-, Denkmalschutzes miteinander kombinieren.

Gebietstypische Freiräume in Wert setzen
- Insbesondere im westlichen Landkreis sind für ländlich geprägte Räume typische Freiflächen erhalten geblieben, wie z.B. der Anger in Kottgeisering. Diese zu erhalten und in Wert zu setzen, ist ein Weg, identitätsstiftende Freiräume zur Sicherung der lokalen Identität zu nutzen.

Anbindung attraktiv und sicher gestalten

Die Bereitschaft, wohnungsnahe Erholungsräume zu nutzen, steht auch in einem direkten Zusammenhang damit, ob diese Orte sicher und attraktiv erreichbar sind. Umständliche oder unattraktive Zuwegungen, z.B. entlang stark befahrener Straßen, schwierige Querungen sowie mangelndes Sicherheitsempfinden können von der Nutzung wohnungsnaher Erholungsflächen abhalten. Barrieren können Zugangsbeschränkungen entweder für alle Erholungssuchenden oder für bestimmte Nutzergruppen wie z.B. Rollstuhlfahrer darstellen. Ziel ist es, die wohnortsbezogene Naherholung durch sichere und attraktive Anbindung zu stärken und durch den Abbau von Barrieren die Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen zu verbessern.

Umsetzungsmöglichkeiten

Sichere und attraktive Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr
- Eine qualitätsvolle Wegeführung bei Neuentwicklung von Wohnquartieren mitplanen. Sicherheitsempfinden z.B. durch optimierte Beleuchtung und das Angebot von Querungshilfen optimieren.

Barrieren abbauen und Wegenetze ergänzen
- Es empfiehlt sich eine kritische Überprüfung bestehender Wegeführungen, mit dem Ziel, die Wegenetze für Fußgänger und Radfahrer zu optimieren sowie Barrieren abzubauen.

- Bei baulichen Entwicklungen übergeordnete Wegeführungen beachten.

- Verbesserung der Orientierung durch einheitliche, der FGSV-Norm entsprechende, Beschilderung.

FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, deren Gremien für die Aufstellung und Fortschreibung der technischen Regelwerke in den Bereichen Straßenbau, Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung verantwortlich sind.

http://www.fgsv.de/regelwerk.html

Siehe hierzu auch Teilstrategie 4 ‚Mobilität ortsverträglich gestalten', S. 114 ff.

Freizeitverkehre lenken

Freizeitnutzungen erzeugen unerwünschte Verkehrsaufkommen. Motorisierte Freizeitverkehre reduzieren und die Belastung von Landschaftsräumen in einem verträglichen Rahmen sichern.

Umsetzungsmöglichkeiten

Umsteigeorte attraktiv gestalten
- An dieser Stelle wird auf die Erläuterungen in der Teilstrategie 4 ‚Mobilität ortsverträglich gestalten', S. 128 verwiesen.

Freizeit-/Radwegenetz optimieren und weiterentwickeln
- Erläuterungen dazu finden sich ebenfalls in der Teilstrategie 4 ‚Mobilität ortsverträglich' gestalten, S. 114 ff.

Lokale Routen weiter ausbauen
- Wie bereits unter dem Punkt ‚Lokale Identität' erläutert, ist eine fortgesetzte Optimierung lokaler Freizeitrouten im gesamten Landkreis anstrebenswert. Dazu zählt insbesondere der Ansatz der ‚Na(h)touren', dass Spaziergänge, Wander- und Radwege umfasst. Hier werden Zielsetzungen aus Natur- und Denkmalschutz, Umweltbildung und Erholung miteinander verknüpft, womit Synergieeffekte entfaltet werden können.

  Zu prüfen ist, ob eine der FGSV-Norm entsprechende Beschilderung mittel- bis langfristig umsetzbar ist.

Wohnungsnahe Freiraumangebote optimieren

Der prognostizierte Bevölkerungszuwachs erhöht insbesondere im Osten des Landkreises den Erholungsdruck und dementsprechend den Bedarf an Freiräumen. Verdichtete Wohnformen erfordern auch eine neue Balance zwischen privaten, gemeinschaftlichen und öffentlichen Grünräumen planerisch mitzudenken und umzusetzen. Naherholungsmöglichkeiten sollen verträglich, attraktiv und qualitätsvoll für alle Nutzer- und Altersgruppen angeboten und gestaltet werden.



Anger in Kottgeisering

Umsetzungsmöglichkeiten

- Qualifizierung der bestehenden öffentlichen Freiräume durch Aufwertungsmaßnahmen: Die **Aufwertung bestehender Erholungsflächen**, z.B. durch Neuordnung und Ergänzung der vorhandenen Strukturen und Angebote kann eine höhere Aufenthaltsqualität bei gleichbleibendem Flächenangebot generieren.

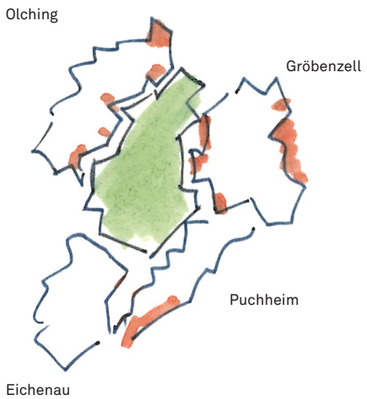
- **Bedeutung der identitätsstiftenden ortstypischen Freiraumelemente** hervorheben (z.B. Anger, Dorfbaum, Brunnen, Brücke, etc.).

- Bei neu zu entwickelnden Wohnquartieren ist ein besonderes Gewicht auf **gemeinschaftlich nutzbare Freiflächen** zu legen und diese als Teil des städtebaulichen Konzepts mitzudenken. Es bietet sich zudem an, ehemals ortstypische Freiraumstrukturen, wie z.B. den Anger, neu zu interpretieren. Durch die bewusste Reduktion privater Freiflächen, oder deren kompletten Entfall können so besondere Qualitäten für die Bewohner auf gleicher Fläche erzielt werden.

Vgl. Teilstrategie 7 ‚Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken', S. 182 ff.

Perspektive Interkommunaler Landschaftspark Ost

Der östliche Landkreis weist bereits eine ungleich höhere Besiedelungsdichte als der Westen auf. Der Bedarf an Erholungsangeboten wird weiter steigen, der Erholungsdruck auf die Freiräume weiter anwachsen. Eine Verschärfung der bereits bestehenden Konflikte zwischen Erholung, Naturschutz und Landwirtschaft ist zu erwarten. Es gilt, die Kulturlandschaft durch gezielte Inwertsetzung langfristig zu sichern, das Konfliktpotenzial zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen aus Landwirtschaft, Erholung und Naturschutz abzubauen und den steigenden Erholungsdruck gezielt zu lenken und abzufedern.



Exemplarischer Raum Landschaftspark Ost

Umsetzungsmöglichkeiten

Neuinterpretation Landwirtschaft in der Erholungslandschaft
- Etablierung von Kooperationen zwischen Landwirtschaft sowie Erholungs- und Freizeitnutzung (z.B. Krautgärten).

Optimierung Naherholungsangebot
- Punktuelle Ergänzung von Aufenthaltsmöglichkeiten (z.B. Sitzbänke) oder Ankauf von Flächen für die Erholungsnutzung (z.B. Angebot einer ‚Drachenwiese'). Ergänzung des bereits ansatzweise bestehenden Erholungsbandes am Siedlungsrand.

Inwertsetzung und Sicherung der Kulturlandschaft
- Bewusste Inszenierung der Kulturlandschaft, z.B. durch Etablierung eines eigenen ‚Merkzeichens' an lokaltypischen Orten oder die Inwertsetzung vorhandener Landschaftsstrukturen oder Nutzungsspuren (Bachlauf, Allee, ehemaliger Bahndamm).

Fliegerhorst (Aspekt Naherholung)

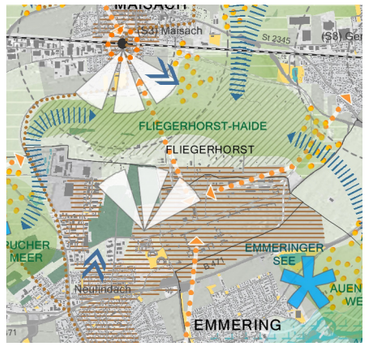
Im Prinzip sind die aktuelle Situation und die damit verbundenen Herausforderungen bereits bei der Teilstrategie 2 ‚Landschaftsräume sichern und weiterentwickeln' beschrieben (siehe S. 98).

Aus der Perspektive der Erholungsnutzung lässt sich ergänzen, dass insbesondere in siedlungsnahen Randbereichen Angebote zur Naherholung berücksichtigt werden sollten. Die Sicherung der in diesem Bereich noch erlebbaren Weite der offenen Landschaft und der Sichtbeziehungen zwischen den Siedlungsgebieten zu markanten Baulichkeiten (z.B. Brauerei Maisach) ist bei weiteren baulichen Entwicklungen zu berücksichtigen.

Wesentlich zur Vereinbarung von Erholungsnutzung und Naturschutz sind hier direkt wohnungsbezogene und -nahe Erholungsangebote und die Möglichkeit zu Natur- und Landschaftserlebnis ohne Störung und Belastung der naturschutzfachlich besonders wertvollen Fauna-Flora-Habitat-Flächen. Dies ist auch bei der Vernetzung der Erholungsorte und -räume sowie bei der Anbindung an das Freizeitwegenetz zu berücksichtigen.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Natur- und Landschaftserlebnis integrativ gestalten.
- Blickbeziehungen bei baulichen Entwicklungen berücksichtigen.
- Lenkung Freizeit- und Erholungsverkehr.



Fliegerhorst
Ausschnitt Teilstrategie 3, Legende S. 100

6.4
Mobilität ortsverträglich gestalten

Ausgangslage

- Siedlungsgebiet
- Gewerbegebiet
- Sport-/ Freizeit-/ Erholungsflächen, Grünflächen
- Fließ- und Stillgewässer
- Waldlandschaft
- S-Bahn-Halt
- Regionalzug-Halt
- MVV-Tarifzonengrenze
- 600m - Radius, 5 Minuten Gehweg
- 1.200m - Radius, 10 Minuten Gehweg
- 3.600m - Radius, 12 Minuten Fahrtzeit / Rad bei 18 km/h
- Kommunalgrenze
- Autobahn
- Bundes-/ Staatsstraßen (Bestand I laufende Planung Ortsumfahrung)
- Kreis-/ Gemeindestraßen
- Radwege
- Tangentialverbindung / Expressbus

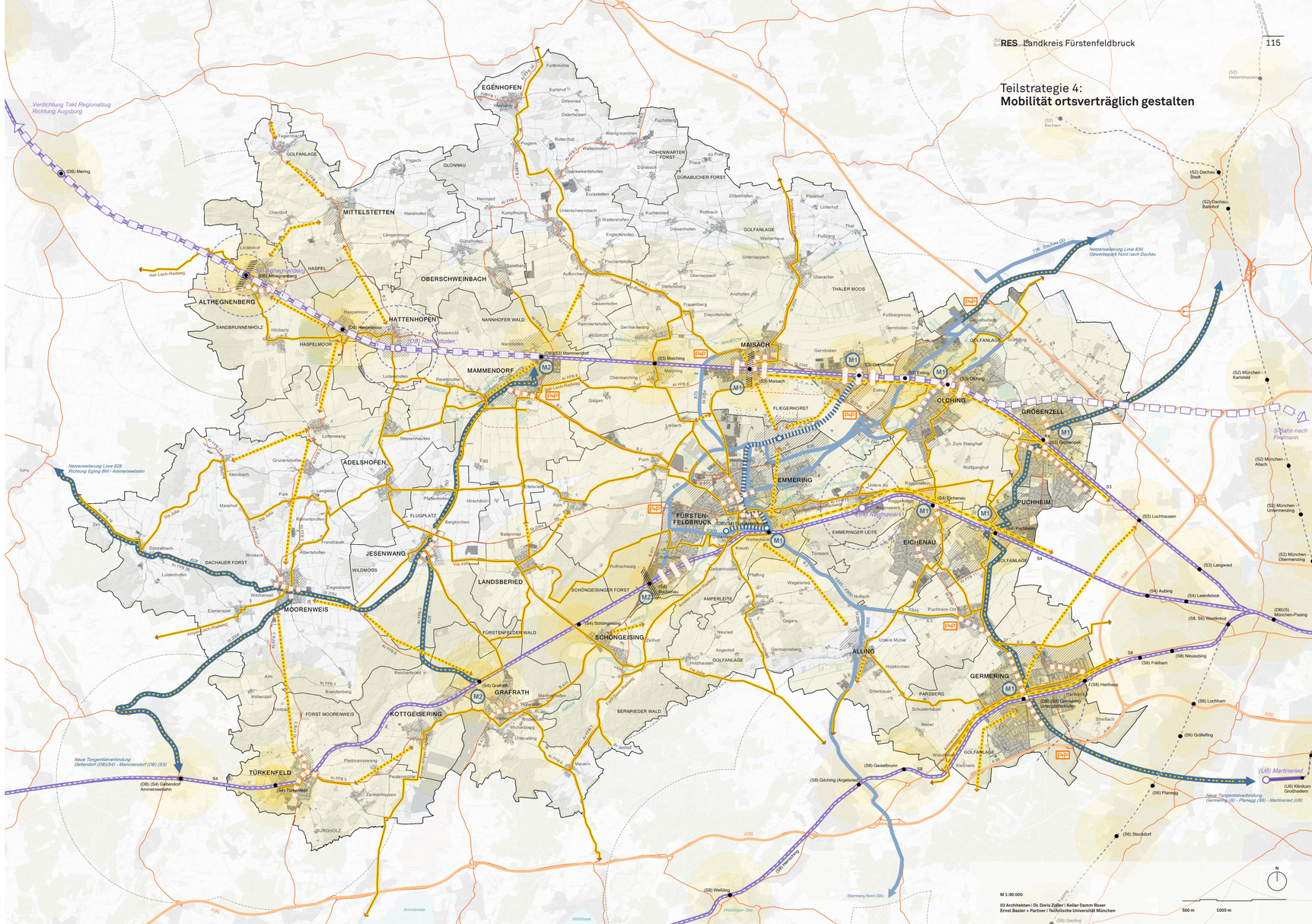
Strategie

- Verbesserung Takt, Kapazität, Zuverlässigkeit, Gleisausbau S3 / S4 / S8
- Neuer Regionalzug-/ S-Bahn-/ U-Bahn-Halt
- Anschluss Nordtangente, Ausbau S3 (Verlängerung), Verdichtung Takt Regionalzug
- Busbetrieb (mit langfristigem Ziel Trambahn bei genügend hoher Nachfrage)
- Neue Tangentialverbindungen / Busliniennetzerweiterung
  Änderungen bei Linienführungen möglich
- M1 Mobilitätsdrehscheibe ohne P+R
- M2 Mobilitätsdrehscheibe mit P+R
- PnP Park + Pool
- Radwege (neu)
- Radschnellwege (neu)
- Reduktion Trennwirkung Schiene
- Aufwertung Straßenraum

Aus Strategieplan FFB 2040

- Potenzialfläche (Wohnen, Wohnen u. Arbeiten, Arbeiten)

Teilstrategie 4:
Mobilität ortsverträglich gestalten



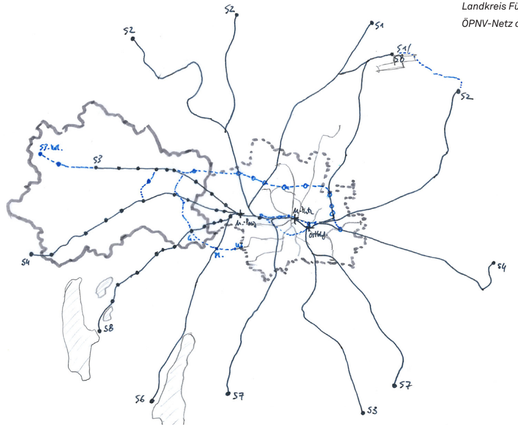
Die Teilstrategie 4 ‚Mobilität ortsverträglich gestalten' setzt auf ein verbessertes und optimiertes Verkehrsnetz im Landkreis und eine insgesamt stärkere Vernetzung innerhalb der Region für eine siedlungs- und umweltverträgliche Entwicklung und eine Entlastung der Zentren. Hierzu zählen:

- *Eine Verbesserung des Angebots vorhandener tangentialer Buslinien und deren Ausbauvorschläge.*
- *Eine notwendige Steigerung des Angebots an Radwegverbindungen sowie Radschnellwegen nach München.*
- *Die Ausgestaltung sogenannter multimodaler Drehscheiben (vgl. S.132) an S-Bahn-Haltestellen .*
- *Der Einsatz von Push- und Pull-Maßnahmen, die in Zukunft dazu beitragen, den MIV zu reduzieren.*

Push - Maßnahmen = sanktionierend
Pull - Maßnahmen = fördernd
nähere Erläuterung vgl. S. 125

MIV - motorisierter Individualverkehr
ÖPNV - öffentlicher Personennahverkehr

Im Folgenden wird separat für den Gesamtverkehr sowie für alle Verkehrsarten jeweils die aktuelle Situation im Landkreis beschrieben und auf die Herausforderungen, die sich dem Landkreis hinsichtlich der Mobilität stellen, eingegangen.



Landkreis Fürstenfeldbruck im nahrangigen ÖPNV-Netz der Region München

6.4.1 Gesamtverkehr

6.4.1.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

Die Zweiteilung des Landkreises in einen ländlichen Westen und einen urbanisierten Osten zeigt sich auch in der Mobilität:

Im Westen ist der Personenkraftwagen das dominante Mittel zur Fortbewegung. Der öffentliche Personnennahverkehr (ÖPNV) ist gebietsweise noch nicht in der notwendigen Netz- und Fahrplandichte vorhanden, um für viele Anwohner eine gute Alternative darzustellen. Die meisten Bürger fahren bei nicht allzu dicht ausgebautem Netz unregelmäßig mit dem ÖPNV (kein Pendlerverkehr). Durch die hohen Schwankungen in der Auslastung lässt sich das Angebot allerdings schwerlich ausbauen. Die Distanzen zu den S-Bahn-Haltestellen sind vor allem für die Gemeinden in der Mitte groß und das Busangebot ungenügend. Das Radwegenetz weist Lücken und Sicherheitsdefizite auf, was unter anderem dazu führt, dass auch viele Schulwege nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Ortszentren weisen teilweise gestalterische Mängel auf, so dass auch kurze Strecken innerhalb einer Ortschaft oft nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad, sondern mit dem Pkw zurückgelegt werden.

Im Osten des Landkreises ist die Bevölkerungsdichte viel höher und die Erschließung mit dem ÖPNV deutlich besser, der Anteil der ÖPNV-Benutzer auch entsprechend größer. Die ÖPNV-Fahrzeuge sind vor allem zu den Hauptverkehrszeiten gut ausgelastet oder insbesondere bei der S-Bahn übervoll. Die S-Bahn-Äste decken die bevölkerungsstarken Gemeinden besser ab, zudem ist mit diversen Bus- und Schnellbusverbindungen ein gutes ergänzendes Angebot vorhanden, was zu kurzen Wegen zu den ÖPNV-Haltestellen führt. Die Verkehrsbelastungen auf einigen Hauptstraßen sind hoch, teilweise wegen selbst erzeugtem Verkehr, teilweise wegen Durchgangsverkehr Richtung München aus dem westlichen Landkreis. Diese hohe Verkehrsbelastung führt zu Mängeln bei der Aufenthaltsqualität in den Zentren, gleichzeitig werden - auch mangels verkehrlicher Bevorrechtigung - die vorhandenen Linienbusse ausgebremst. Die vorhandenen Radwege weisen Lücken und andere Mängel auf, was zu langsamen Geschwindigkeiten für den Radverkehr führt.

Pull-Maßnahmen:
Siehe Erläuterung bei Kapitel 6.4.2

Zur Förderung einer nachhaltigeren Mobilität wird momentan im gesamten Landkreis vor allem mit Pull-Maßnahmen gearbeitet, sprich der ÖPNV und der Radverkehr durch diverse Maßnahmen gefördert. Beim ÖPNV wird das Angebot laufend durch neue Busverbindungen, insbesondere Tangentialverbindungen, Taktverdichtungen sowie die Ausweitung der Bedienzeiten unter anderem mit dem MVV-RufTaxi verbessert.

Für den Radverkehr werden übergeordnete Konzepte erarbeitet, um ein aufeinander abgestimmtes Netz mit komfortablen Radwegen mit einer guten Abdeckung zu erhalten. Push-Maßnahmen, welche den schlecht verträglichen Verkehr z.B. durch monetäre Bewirtschaftung von Parkplätzen oder durch Dosierung an Siedlungsgrenzen und Geschwindigkeitsreduktionen in Zentren zur Aufwertung von Dorf- und Stadtkernen regulieren, werden nicht eingesetzt.

Push-Maßnahmen:
Siehe Erläuterung bei Kapitel 6.4.2

6.4.1.2 Zielsetzungen

- Die Mobilität im Landkreis Fürstenfeldbruck soll künftig durch eine starke Vernetzung geprägt sowie siedlungs- und umweltverträglicher werden. Dies bedeutet:

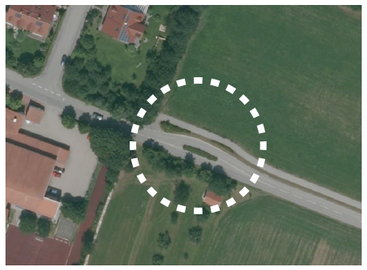
  - Den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV sowie das Fahrrad.
  - Die Zunahme der kombinierten Mobilität.

  Durch die Reduktion des MIV werden die Zentren entlastet. Dadurch entsteht mehr Spielraum, um diese aufzuwerten und somit den anderen Verkehrsmitteln mehr Raum zuzuweisen.

6.4.1.3 Handlungsoptionen

Aufwertung Straßenraum

Die mit unverträglichem Verkehr belasteten Ortsdurchfahrten in den kleineren und größeren Gemeinden sollen aufgewertet werden. Die Zuständigkeit liegt primär bei der Gemeinde und je nach Art der Straße zusätzlich beim Landkreis (Kreisstraßen), beim Freistaat Bayern (Staatsstraßen) oder bei der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßen). Vorgeschlagen wird die Aufwertung des Straßenraums in den Gemeinden Althegnenberg, Jesenwang, Mammendorf, Grafrath, Fürstenfeldbruck, Maisach, Olching, Gröbenzell, Eichenau, Puchheim und Germering. Mit der Aufwertung soll die Realisierung von teuren Umgehungsstraßen (geplant bzw. gewünscht in Althegnenberg, Mammendorf, Maisach und Olching), welche ihrerseits zusätzlichen Verkehr erzeugen und anziehen, vermieden werden.



Beispiel eines Eingangstors auf der Römerstraße in Jesenwang

Umsetzungsmöglichkeiten

Temporeduktion

- Mit einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten wird der Lärm reduziert und die Sicherheit verbessert. Um zu gewährleisten, dass die Geschwindigkeiten bereits am Ortseingang eingehalten werden, sind Eingangstore, also eine horizontale Verschwenkung der auf die Siedlung zuführenden Spur, eine gute Möglichkeit (siehe Luftbild).
  Hinsichtlich Temporeduktion bestehen hierbei rechtliche Vorgaben, die zu beachten sind. Eine Umsetzung wäre im Rahmen eines Modellprojektes denkbar.

Umgestaltung und Umverteilung

- Durch die verringerte Geschwindigkeit kann der Straßenquerschnitt verschmälert und somit dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz eingeräumt werden. Häufig kann auch im Bereich von Knoten und Einmündungen die Straßenfläche verkleinert und so neben einer Vergrößerung der Fläche für den Fußverkehr auch eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden.



Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn im Zentrum der Stadt Fürstenfeldbruck

Reduktion Trennwirkung

- Im eher städtischen Umfeld kann mit einem Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn für den Fußgänger und Radfahrer das flächige Queren in zwei Etappen ermöglicht und so nicht mehr unbedingt notwendige Zebrastreifen zurückgebaut werden (siehe Foto). Dies führt zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und kann trotz der reduzierten Geschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr insgesamt zu einer schnelleren Durchfahrzeit führen.
  Der Mehrzweckstreifen ist für den MIV höchstens zum Abbiegen und Queren gedacht, nicht jedoch zum Parken. Entsprechendes Fehlverhalten führt zu Sicherheitsproblemen für den querenden Fußgänger und Radfahrer und muss deshalb strikt geahndet werden. Zudem nimmt die Trennwirkung für zu Fuß Gehende ab. Für ländliche Gemeinden mit zu engen Straßenquerschnitten für die Realisierung eines Mehrzweckstreifens sind hingegen oft zusätzliche Zebrastreifen notwendig, um die Trennwirkung der Straße zu reduzieren.

Fliegerhorst (Aspekt Mobilität)

Beim Fliegerhorst werden künftig viele verschiedene Nutzungen aufeinandertreffen. Die erwarteten Einwohner und Beschäftigten führen zu einem großen Verkehrsaufkommen. Die Standortgemeinden, der Landkreis sowie weitere Betroffene setzen sich von Anfang an dafür ein, das Mobilitätsbedürfnis möglichst nachhaltig befriedigen zu können. Das Angebot von Wohnen und Arbeiten sowie weiterer sinnvoll ergänzender Nutzungen im Fliegerhorst ermöglicht kurze Wege insbesondere dadurch, dass hier gewohnt und gleichzeitig gearbeitet werden kann. Geschäfte mit Artikeln für den täglichen Bedarf verhindern, dass längere Fahrten in Kauf genommen werden müssen.

Die Erschließung des Fliegerhorsts ist von zentraler Bedeutung für seine Entwicklung. Bereits ab Beginn der Entwicklung sollen gute Alternativen zum MIV vorhanden sein. Da der Fliegerhorst selbst nicht direkt an einer S-Bahn-Linie liegt, muss die Anbindung sowohl an die Linie der S3 als auch der S4 gewährleistet werden. Wichtig für die Anbindung ist ein guter Takt, genügend Kapazität der Fahrzeuge, eine möglichst direkte und schnelle Fahrt zu den S-Bahn-Stationen und optimierte Umsteigezeiten für die Weiterfahrt Richtung München sowie weitere Zentren.

Vom Fliegerhorst aus sind Richtung Fürstenfeldbruck, Maisach und Gernlinden sichere und attraktive Radwege anzubieten. In Gernlinden ist zudem ein optimaler Anschluss an den Radschnellweg Richtung München zu erstellen.



Fliegerhorst
Ausschnitt Teilstrategie 4, Legende S. 114

Umsetzungsmöglichkeiten

Anbindung ÖPNV

- Um das gesamte Gelände des Fliegerhorsts gut anzubinden, sollten die Fußwege zu den Haltestellen aus allen Gebietsteilen nicht zu lang und entsprechend die Haltestellenabstände nicht zu groß geplant werden.

- Kurz- bis mittelfristig kann die Erschließung des Fliegerhorsts mit Bussen erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass bereits ab Beginn der Entwicklung des Fliegerhorsts ein genügend gutes Angebot vorhanden ist, so dass von Anfang an der ÖPNV konkurrenzfähig ist und damit auch genutzt wird. Falls zuerst ein Auto benutzt werden

muss, weil noch kein ÖPNV-Angebot vorhanden ist, lässt sich diese Gewohnheit später schwieriger ändern. Längerfristig ist die Erschließung durch eine Trambahn anzustreben. So kann für dieses neue, verdichtete Quartier der urbane Charakter verstärkt werden.

- Eine Trambahn weist durch die größeren Fahrzeuge eine größere Transportkapazität auf als Busse und kann durch Eigentrassierung auch eine hohe Fahrplanstabilität erreichen. Im Landkreis sollen mit der Trambahn der Bahnhof Fürstenfeldbruck via Fliegerhorst mit dem Bahnhof Gernlinden verbunden und dabei auch Siedlungsgebiete von Fürstenfeldbruck besser an den ÖPNV angebunden werden. Durch Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn an beiden Endpunkten ist der Fliegerhorst auch optimal mit München verbunden.

Anbindung Radverkehr
- Für die Radwege sind sowohl die wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete in Fürstenfeldbruck und Maisach als auch die S-Bahn-Stationen in Fürstenfeldbruck und Gernlinden zu berücksichtigen. Mit der Anbindung an die S-Bahn-Stationen kann eine Alternative zum MIV und ÖPNV angeboten werden.

Parkierung Radverkehr
- Bei allen Nutzungen sollen gute Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr angeboten werden:
  - Ausreichende Zahl von Abstellplätzen.
  - Möglichst direkt beim Eingang der entsprechenden Nutzung.
  - Fahrend erreichbar.
  - Beleuchtete und überdachte Abstellplätze.
  - Gutes Abstellsystem, welches die Fahrräder nicht beschädigt (kein Vorderradhalter).
  - Das Fahrrad soll an die Abstellanlage angeschlossen werden können.
  - An Orten mit entsprechender Nachfrage absperrbare Abstellmöglichkeiten (Fahrradbox), bei Bedarf mit Lademöglichkeit für Pedelecs.

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

Kurze Fußwege im Quartier
- Sowohl zwischen den einzelnen Nutzungen als auch hin zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind die Fußwege möglichst direkt und kurz zu halten. Es muss deshalb auch bei der Quartier- und Gebäudegestaltung auf eine hohe Durchgängigkeit und Attraktivität für den Fuß-, aber auch für den Radverkehr geachtet werden.

Parkierung MIV
- Im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten (Stellplatzverordnung bzw. -satzung) ist die Zahl der den verschiedenen Nutzungen im Fliegerhorst zugewiesenen Stellplätze zu beschränken. Mit der Reduktion der Zahl der Stellplätze können auch MIV-Fahrten tendenziell reduziert werden.

- Die Stellplätze sind möglichst in zentralisierten Tiefgaragen anzuordnen. Im Straßenraum sind nur Kurzzeitstellplätze in geringer Zahl zu realisieren (z.B. für Kunden bei Kleingewerbe, Behindertenstellplätze), die Qualität des Straßenraums kann so gesteigert werden. Mit der Zentralisierung der Stellplätze soll gewährleistet werden, dass die Fußwege zum eigenen Auto gleich weit sind wie die Wege zu den Haltestellen des ÖPNV. Mit dieser Maßnahme kann die gewünschte Verlagerung hin zur vermehrten Benutzung des ÖPNV verstärkt werden.

Gestaltung öffentlicher (Straßen-)Raum
- Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist darauf ausgelegt, das Miteinander aller, die sich in diesen Räumen aufhalten, zu ermöglichen und zuverbessern. Durch Verkehrsberuhigung können auf engerem Raum die Bedürfnisse auch des Fuß- und Radverkehrs gut befriedigt werden. Die sich dadurch ergebende Reduktion von Lärm- und Luftbelastung führt zu einer Steigerung der Attraktivität des Raums und damit zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

6.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

6.4.2.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

Die hohe MIV-Affinität vor allem im westlichen Landkreis hat auch mit der Zurückhaltung bei Push-Maßnahmen zu tun. Ergänzt werden die Push-Maßnahmen in der Regel von Pull-Maßnahmen. So ist auch in größeren Ortschaften meist ein großes, oft kostenloses Parkierungsangebot vorhanden. Zudem wurden bisher auch keine Maßnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen wie Lärm- und Luftbelastung in den Zentren realisiert. Die Realisierung von Umgehungsstraßen bringt kurzfristig für die einzelne Gemeinde eine Entlastung. Da durch die Umfahrung auch zusätzlicher Verkehr angezogen wird, erhöht sich jedoch die Belastung in benachbarten Gemeinden und längerfristig nimmt auch die Belastung im Zentrum der umfahrenen Gemeinde wieder zu.



PUSH

Push-Maßnahmen = stoßende Maßnahmen Maßnahmen, welche die Verkehrsteilnehmenden primär weg vom MIV zum ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr ‚stoßen' sollen, z. B. mittels Parkgebühren.

sanktionierend



PULL

Pull-Maßnahmen = ziehende Maßnahmen welche auf Verbesserungen des ÖPNV, Fuß- und Radverkehr abzielen und so die Verkehrsteilnehmenden zu den Verkehrsmitteln ÖPNV, Fuß- und Radverkehr ‚ziehen' sollen.

fördernd

6.4.2.2 Zielsetzungen

- Im Westen wird der MIV auch in Zukunft eine bestimmende Rolle einnehmen und vor allem für längere Distanzen als S-Bahn-Zubringer dienen. Der größere Teil der Strecke insbesondere durch die urbanen Gebiete soll mit der S-Bahn erfolgen.
- Im Osten soll die Bedeutung des MIV weiter abnehmen, Alternativen sind vorhanden.

6.4.2.3 Handlungsoptionen

Push-Maßnahmen

Während viele andere beschriebene Handlungsoptionen primär darauf abzielen, durch eine Verbesserung des Angebots des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs eine Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren Mobilität zu erreichen, genügen solche Pull-Maßnahmen alleine nicht. Zur Reduktion des MIV sind auch Push-Maßnahmen notwendig. Diese zielen darauf ab, den MIV im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln zu reduzieren. Im Vordergrund stehen dabei:

- *Gebühren oder Kurzparkzonen für öffentliche Stellplätze.*
- *Parkkarten, welche in bestimmten Gebieten nur Berechtigten das Parken erlauben.*
- *Reduktion der Zahl der öffentlichen Auto-Stellplätze.*
- *Beschränkung der Zahl der privaten Stellplätze bei Bauprojekten im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten.*

Mit Gebühren oder der Realisierung von Kurzparkzonen kann vor allem erreicht werden, dass die zur Verfügung stehenden Stellplätze zweckbestimmt genutzt werden. In Einkaufsgebieten sollen primär die Kunden der Geschäfte parkieren können, in Wohngebieten die Bewohnenden sowie deren Besucher.

Die Bewirtschaftung (nicht nur monetär) der öffentlichen Stellplätze soll von den Gemeinden nach Beratung durch den Landkreis unter Berücksichtigung der jeweiligen Nutzungen sowie der Lage festgelegt werden.

Durch die Verringerung der Stellplatzzahl ist mit einer Reduktion der Zahl der MIV-Fahrten zu rechnen, da jede Fahrt an einem Stellplatz beginnt und endet.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Die Art der Bewirtschaftung soll sich an den vorhandenen Problemen orientieren. In Gebieten mit einem hohen Parkdruck sind Maßnahmen mit einer größeren Wirksamkeit notwendig, in Gebieten ohne Probleme ist eher von Maßnahmen abzusehen.
  Das Zonenmodell orientiert sich daran, dass in der Regel der Parkdruck in den Zentren größer und am Rand der Siedlungsgebiete geringer ist.



Zonenmodell für die Festlegung der Parkraumbewirtschaftung in Gemeinden

Für den Landkreis Fürstenfeldbruck bedeutet dies zusätzlich, dass die Zentren der Städte (Fürstenfeldbruck, Germering, Puchheim und Olching) stärker bewirtschaftet werden müssen als die mittelgroßen Gemeinden wie Eichenau, Maisach und Mammendorf.

In den ländlichen Gemeinden im Westen des Landkreises kann auf eine Bewirtschaftung verzichtet werden, falls dort keine nennenswerten Parkprobleme vorhanden sind.

Park + Pool

Park+Pool dient dazu, dass mehrere Autofahrende mit ihren Fahrzeugen zum Park+Pool-Parkplatz fahren und ab da gemeinsam in einem Auto z.B. zum Arbeitsort fahren. Die anderen Fahrzeuge können auf dem Park+Pool-Parkplatz abgestellt werden. Dadurch kann die Verkehrsbelastung auf dem Straßennetz reduziert werden. Park+Pool-Parkplätze sind als solche zu kennzeichnen, durch ihre Lage außerhalb der Siedlungsgebiete und in der Nähe der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sollen sie möglichst nicht zweckentfremdet genutzt werden.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Sinnvolle Standorte für Park+Pool im Landkreis Fürstenfeldbruck befinden sich südlich von Mammendorf, westlich von Maisach, westlich von Olching (B471), westlich von Fürstenfeldbruck, westlich von Puchheim-Ort (B2) sowie südlich von Germering (A96). Die möglichen Standortgemeinden sollen, abhängig von den betroffenen Straßenkategorien, in Abstimmung mit dem Landkreis, dem Freistaat oder der Bundesrepublik darauf hin arbeiten, dass am Ort des Zusammentreffens wichtiger Bundes-, Staats- und Kreisstraßen Park+Pool-Parkplätze eingerichtet werden.

- Idealerweise befinden sich diese vor der Durchfahrt durch Ortschaften, damit diese bereits durch einen reduzierten Verkehr von der Maßnahme profitiert. Das Angebot dieser Parkplätze ist laufend mit der Nachfrage abzustimmen und bei Bedarf die Zahl der Stellplätze zu vergrößern.



Möglicher Standort für ein Park+Pool westlich der Gemeinde Olching

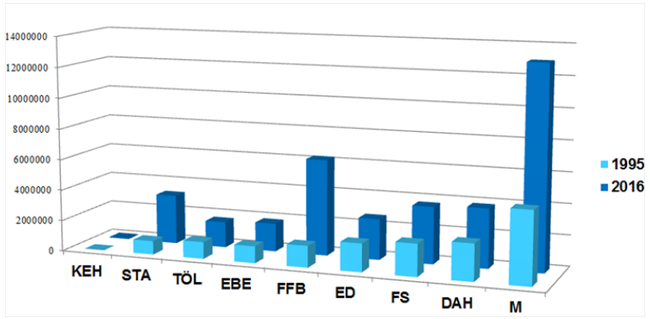
6.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Mit dem Begriff ÖPNV ist in den folgenden Abschnitten sowohl der ‚öffentliche Personennahverkehr' (Bus, RufTaxi, Tram, U-Bahn) als auch der ‚schienengebundene Personennahverkehr' SPNV (S-Bahnen, Regionalzüge) gemeint.

6.4.3.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

In den letzten 20 Jahren wurde in der Umgebung von München das ÖPNV-Angebot nicht flächendeckend homogen, sondern in einzelnen Landkreisen überdurchschnittlich ausgebaut. Fürstenfeldbruck gehört zu den drei Landkreisen mit der größten Zunahme von ÖPNV-Nutzwagenkilometern von 1995 bis 2016 (vgl. nachfolgende Abbildung).

Vergleich ÖPNV-Nutzwagenkilometer in den MVV-Landkreisen 1995 und 2016



Mit dem eingeführten MVV-RufTaxi besteht nun für alle Räume und zu allen Zeiten ein Basisangebot. Dies führt dazu, dass auch die Nachfrage zu den normalen Betriebszeiten des ÖPNV zunimmt und deshalb insgesamt die höheren Kosten für das MVV-RufTaxi teilweise gedeckt werden können.

Mit der mehrheitlich radialen Ausrichtung des ÖPNV, insbesondere der S-Bahnen, auf das Zentrum von München entstehen für tangentiale Wunschlinien für den ÖPNV im Vergleich mit dem MIV deutlich längere Reisezeiten. Zudem sind bei der Fahrt via München - Zentrum Tickets und Abonnements für mehr Zonen notwendig, was den Weg auch verteuert. Mit den ergänzenden tangentialen Bus- und Expressbuslinien, deren Angebot in den letzten Jahren ständig ausgebaut wurde, wird der ÖPNV zeitlich konkurrenzfähig zum MIV und die Kosten für Abonnements nehmen zudem ab.

Übergeordnete Strategien und Maßnahmen

- Im Bereich Verkehr ist die Abhängigkeit des Landkreises von anderen Akteuren besonders bei der Infrastruktur und dem ÖPNV-Angebot groß. Nur für einige Bereiche hat der Landkreis die notwendigen Befugnisse, um Veränderungen und Verbesserungen eigenständig herbeiführen zu können. Für viele Maßnahmen ist die Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten, insbesondere mit dem Freistaat Bayern, dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und Deutsche Bahn Regio (DB Regio) zentral. Der Landkreis kann hier allenfalls Wünsche und Absichten anbringen sowie im Rahmen der Möglichkeiten den Weg für übergeordnete Lösungen ebnen. Bei den folgenden Maßnahmen und Zielen handelt es sich um solche, bei welchen der Landkreis nicht (alleine) entscheiden kann.

Ausbau der Strecke der S4 West

Ausgangslage

- In Folge der Überlastung der Strecke, auf welcher die S4 von München Richtung Westen (München Hauptbahnhof – Fürstenfeldbruck – Geltendorf) verkehrt, kommt es immer wieder zu Zugausfällen und Verspätungen. Zudem sind in den Hauptverkehrszeiten die S-Bahnen übervoll.

- Eine Erweiterung des Angebots (z.B. Taktverdichtungen) ist ohne Ausbau der Strecke schwierig. Die Realisierung zusätzlicher Gleise auf der S4-Strecke ist jedoch in den nächsten Jahren nicht absehbar. Hingegen wurde Ende Oktober 2016 eine Einigung hinsichtlich der 2. S-Bahn-Stammstrecke erzielt und eine Realisierungsvereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern und dem Bundesverkehrsministerium unterzeichnet.

Forderung des Landkreises Fürstenfeldbruck

- Der Landkreis setzt sich für den möglichst baldigen Ausbau der S4 auf vier Spuren und der für Taktverdichtungen notwendigen 2. S-Bahn-Stammstrecke im Zentrum von München ein. In zahlreichen Kreistagsbeschlüssen wurde bekräftigt, dass diese Maßnahmen als zentral für den ÖPNV in Fürstenfeldbruck wahrgenommen werden.

Regionalzüge / Express-S-Bahnen, Taktverdichtung S-Bahnen

Ausgangslage

- Mit einer Taktverdichtung der S4 könnte das ÖPNV-Angebot im Landkreis verbessert werden. Es existieren dabei auch Ideen ohne Ausbau der S4-Strecke.

- Auf der Strecke der S4 könnte mit einem zusätzlichen Halt von Regionalzügen in Fürstenfeldbruck respektive mit Express-S-Bahnen, welche nicht alle Haltestellen bedienen, das Bahnangebot im Landkreis spürbar verbessert werden.

- Auch auf den Strecken der S3 und S8 wäre ein regelmäßigerer Halt von Regionalzügen in Mammendorf bzw. Germering wünschenswert, alternativ könnte eine Verdichtung des Takts des Regionalzugs angestrebt werden.

- Das Ministerium hatte bislang grundsätzliche Zweifel am Bedarf für einen Regionalzughalt in Fürstenfeldbruck bzw. für Express-S-Bahnen. Zudem wäre ein solcher Halt erst bei höheren MVV-Tarifen kostenneutral möglich, mit der momentanen Preisstruktur (tiefere Preise im MVV-Gebiet als der DB-Tarif im Außenraum) würde ein zusätzlicher Halt in Fürstenfeldbruck, ebenso wie in Mammendorf, für DB Regio zu Umsatzeinbußen führen, welche durch den Freistaat kompensiert werden müssten. Momentan beginnt jedoch ein Umdenkungsprozess: In Fürstenfeldbruck wird die Reaktivierung des Bahnsteigs 1 als Option betrachtet, so dass ein Regionalzughalt in Fürstenfeldbruck wieder etwas wahrscheinlicher wäre.

Forderung des Landkreises Fürstenfeldbruck

- In zahlreichen Anträgen und Schreiben an den Freistaat Bayern haben der Landrat, die Bürgermeister, der Verkehrsausschuss sowie Fahrgastverbände den Halt von Regionalzügen in Fürstenfeldbruck gefordert. Es wurde auch ein Gutachten für Sprinterzüge mit Halt in Fürstenfeldbruck verfasst.

- Der Landkreis Fürstenfeldbruck ist der Ansicht, dass durch die Beseitigung einzelner Engpässe im Netz sowie die Führung jeweils einer S3 oder S8 pro Stunde via Sendlinger Spange zwei zusätzliche Züge auf der S4-Strecke eingesetzt werden könnten. Wünschenswert wären für den Landkreis sowohl Angebotsverbesserungen mit mehr und längeren S4-Zügen als auch mit Express-S-Bahnen auf dieser Strecke.

Anpassung MVV-Tarifzonengrenzen

Ausgangslage

- Momentan verläuft bei den Bahnhöfen Buchenau und Maisach in Nord-Süd-Richtung eine Tarifzonengrenze des MVV. Dies führt dazu, dass westlich der Grenze der ÖPNV deutlich weniger benutzt wird, im Osten hingegen wird der ÖPNV häufiger benutzt, die Fahrzeuge sind teilweise übervoll. Zusätzlich führt die Zonengrenze dazu, dass für das Park+Ride Bahnstationen in der östlichen, näher bei München gelegenen Zone und nicht die am nächsten beim Wohnort gelegenen angefahren werden, um Bahnkosten zu sparen. Dies führt zu zusätzlicher Verkehrsbelastung für die Ortschaften direkt östlich der Tarifzonengrenze.

Forderung des Landkreises Fürstenfeldbruck

- Der Landkreis wünscht, dass durch eine Neuordnung im Rahmen der aktuellen MVV-Tarifstrukturreform die Benutzung des ÖPNV im westlichen Landkreis gestärkt werden kann und dadurch die Ortschaften im Osten des Landkreis, speziell jene, welche heute direkt östlich der Tarifzonengrenze für das Park+Ride angefahren werden, entlastet werden.

Ergänzungen S-Bahn

Ausgangslage

- Entlang der S-Bahn-Linien der S3 und der S4 liegen vereinzelt isolierte Siedlungsgebiete ohne Bahnhof. Dies führt dazu, dass von diesen Gebieten aus längere Strecken zu den nächsten S-Bahn-Haltestellen in Kauf genommen werden müssen, obwohl die S-Bahn in der Nähe durchfährt.

- Das radial auf die Landeshauptstadt ausgerichtete S-Bahn-Netz führt zu Verlustzeiten für den ÖPNV im Vergleich zum MIV.

Forderung des Landkreises Fürstenfeldbruck

- Im Landkreis Fürstenfeldbruck besteht das Bedürfnis, mit einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle Reginawerk (S4) im bestehenden S-Bahn-Netz und einer zusätzlichen Haltestelle für den Regionalzug in Hattenhofen, das Angebot zu verdichten. Für die Gebiete in der Umgebung verkürzt sich der Weg zur nächstgelegenen Haltestelle, das Potenzial des Rad- und Fußverkehrs als Zubringer zur S-Bahn nimmt entsprechend zu.

Ergänzungen im Haltestellennetz sind vor allem in Kombination mit entsprechenden Siedlungserweiterungen in der Umgebung dieser neuen Halte sinnvoll.

- Mit der Nordtangente soll neben den tangentialen Bus- und Expressbus-Verbindungen, welche gefördert werden, vom nördlichen Landkreis aus eine direkte Verbindung in den Norden von München geschaffen werden. Die wichtigen Arbeitsplatzgebiete im Münchner Norden wären so schneller erreichbar, potenziell verkürzt sich auch die Reisezeit zum Flughafen München.

6.4.3.2 Zielsetzungen

- Im Westen soll der ÖPNV mit ergänzenden Angeboten wie Rufbussen und MVV-RufTaxis gestärkt und die Mobilität auch in abgelegenen Orten für Personen ohne Führerschein ermöglicht werden. Damit soll eine zunehmende Benutzung des ÖPNV auch im westlichen Landkreis erreicht werden.

- Im Osten sollen im bereits dichten ÖPNV-Angebot vor allem der Takt und die Zuverlässigkeit gesteigert sowie das Angebot durch gezielte Netzergänzungen primär von Tangentialverbindungen verbessert werden.

6.4.3.3 Handlungsoptionen

Multimodale Drehscheiben

Multimodale Drehscheiben verknüpfen an wichtigen Bahnhöfen verschiedene Verkehrsmittel an einem Standort optimal und erleichtern das Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel. Bei der Ausgestaltung der multimodalen Drehscheibe wird der Entwicklung Rechnung getragen, dass heute ein Bahnhof mehr ist als nur ein Ort, wo jemand in den Zug ein- oder aussteigt.

Vielmehr werden an eine moderne multimodale Drehscheibe vielfältige Anforderungen gestellt, verschiedene Verkehrsmittel müssen entsprechend berücksichtigt und aufeinander abgestimmt werden:

- *Bahn*
- *Öffentlicher Bus*
- *Trambahn*
- *Radverkehr*
- *Fußverkehr*
- *Taxi*
- *Kiss+Ride*
- *(Park+Ride)*

Darüber hinaus findet eine Abstimmung der Fahrpläne der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel statt, um die Umsteigezeiten zu optimieren. Die Kommunen setzen sich für die Aufwertung wichtiger Bahnhöfe zu modernen Verkehrsdrehscheiben ein und stimmen sich dazu mit den verschiedenen weiteren beteiligten Akteuren (Deutsche Bahn, MVV) ab.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Geeignet für multimodale Drehscheiben sind vor allem jene Standorte, wo an einem Bahnhof verschiedene Verkehrsmittel zusammen kommen, in erster Linie sind dies im Westen Mammendorf, Grafrath und Buchenau, im Osten Maisach, Gernlinden, Olching, Gröbenzell, Fürstenfeldbruck, Eichenau, Puchheim und Germering.

- Vor allem dem Radverkehr kommt in Zukunft als wichtiger Zubringer zur Bahn eine immer zentralere Rolle zu. Dazu müssen möglichst nahe bei den Gleiszugängen genügend große, überdachte und beleuchtete Abstellanlagen für die Fahrräder erstellt werden, welche fahrend erreichbar sein sollen und wo das Fahrrad angeschlossen respektive eingeschlossen (Fahrradboxen, vgl. S.122) werden kann.

- Haltestellen von Bussen und Trambahnen sind attraktiv zu gestalten, unter anderem mit Überdachung, Sitzmöglichkeiten, vollständiger Barrierefreiheit und guter Beleuchtung. Ebenso zentral ist, dass die Fußwege von den Haltestellen bis zu den Gleisen möglichst kurz und komfortabel (überdacht, mit wenig Absätze bzw. Treppen) sind. Zusätzlich sind die Takte möglichst optimal aufeinander abzustimmen: Ein Bus soll die Passagiere möglichst wenige Minuten vor der Abfahrzeit des Zugs zum Bahnhof bringen und wenige Minuten nach Ankunft eines Zuges die weiterreisenden Personen abholen.

- Bei den Zufahrten zum Bahnhof muss darauf geachtet werden, dass den Autos zum Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen (Kiss+Ride) ein gut gelegener und sicherer Standort zugewiesen wird, sodass andere Fahrgäste nicht behindert werden. Ebenso sind Taxistandplätze anzubieten, um auch nicht-motorisierten Personen die Weiterfahrt zu ermöglichen.

- Park+Ride ist hingegen primär an jenen Standorten anzubieten, wo alternative Möglichkeiten wie Busse und Radverbindungen fehlen oder nicht praktikabel sind, welche mit dem MIV gut zugänglich sind, wo die Straßen gering belastet und Anwohnende nicht negativ beeinflusst werden. In den Zentren und größeren Ortschaften ist auf ein Park+Ride-Angebot zu verzichten, als Zubringer zum Bahnhof dienen dort der Bus, das Fahrrad sowie der Fußverkehr.

- Zusätzlich zu der für die verschiedenen Verkehrsmittel notwendigen Infrastruktur besteht heute das Bedürfnis, am Bahnhof etwas einzukaufen oder Kaffee zu trinken. Ergänzende Nutzungen wie ein kleines Lebensmittelgeschäft und ein Café (oder Kombination davon) gehören deshalb heute ebenfalls zum Standard an einer modernen multimodalen Drehscheibe.

- Da bei einer Drehscheibe viele verschiedene Verkehrsteilnehmer unterwegs sind und sich deren Wege häufig kreuzen, ist der Sicherheit besondere Beachtung zu schenken. Im Idealfall wird eine Begegnungszone realisiert, in welcher die gefahrenen Geschwindigkeiten genügend tief sind, so dass sich sowohl die Fußgänger als auch die Radfahrer sicher fühlen können.

Sicherstellung ÖPNV-Basiserschließung im ganzen Landkreis

Der Landkreis Fürstenfeldbruck stellt sicher, dass auch in den kleineren Gemeinden im Westen die Mobilität für alle Personen, auch solche ohne Führerschein, gewährleistet ist. Dazu wird das initialisierte MVV-RufTaxi-Angebot laufend ausgebaut. Auf Strecken bzw. in Gebieten mit einer genügend hohen Nachfrage kann das Angebot zu gewissen Zeiten durch normale Busse ersetzt werden, indem der normale Busfahrplan ausgedehnt wird und das MVV-RufTaxi erst später beginnt.

Tangentiale Buslinien und Expressbus-Konzept

Das ÖPNV-Netz im Landkreis Fürstenfeldbruck war lange Zeit radial auf München ausgerichtet, bei den S-Bahnen ist dies immer noch der Fall. Für tangentiale Verbindungen ist der MIV deshalb deutlich schneller als der ÖPNV, da die viel direktere Route gewählt werden kann. Mit einem ergänzenden Angebot von tangentialen Bus- und Expressbus-Linien wird eine zeitlich konkurrenzfähige Alternative zum MIV angeboten.

Der Landkreis Fürstenfeldbruck arbeitet darauf hin, wichtige Ortschaften innerhalb des Landkreises sowie über die Landkreisgrenze hinaus direkter und schneller zu verbinden. Projekte in der Zuständigkeit des Landkreises werden gefördert und rasch umgesetzt, bei Projekten mit anderen Beteiligten/Entscheidungsträgern werden Vorhaben angestoßen und die Zusammenarbeit gefördert respektive Wege geebnet, um die Planung voranzutreiben und die Umsetzung rasch zu ermöglichen. Konkrete Projekte der nächsten Jahre sind u.a.:

- *Buslinie 828: Grafrath (S4) – Jesenwang (Bus 829) – Moorenweis (Bus 829) – Dünzelbach – Egling (Ammerseebahn)*

- *Buslinie 829: Mammendorf (S4) – Jesenwang (Bus 828) – Moorenweis (Bus 828) – Geltendorf (Regionalzüge DB, Ammerseebahn, S4)*

- *Buslinie 836: Verlängerung der bestehenden Linie vom Gewerbepark Nord in Olching bis nach Dachau (S2)*

Umsetzungsmöglichkeiten

- Zusätzlich zu den oben genannten Projekten, welche vom Landkreis bereits verfolgt werden, würden die folgenden Verbindungen sowohl die landkreisübergreifende als auch die Verknüpfung innerhalb des Landkreises deutlich verbessern:

  - Expressbuslinie/Trambahn: Kloster Fürstenfeldbruck – Bhf. Fürstenfeldbruck (S4) – Fliegerhorst – Gernlinden (S3)

  - Expressbuslinie: Martinsried (U6) – Planegg (S6) – Germering (S8) – Puchheim (S4) – Gröbenzell (S3) – Dachau (S2)

- Auch weitere Ergänzungen des tangentialen ÖPNV-Netzes sind laufend zu prüfen und somit die Netzdichte zu erhöhen.

- Für die Trambahn zur Anbindung des Fliegerhorsts soll zudem geprüft werden, ob diese die urban geprägten Quartiere der Stadt Fürstenfeldbruck erschließen kann. Die genaue Linienführung sowie die Lage der Haltestellen der beiden Verbindungen müssen im nächsten Schritt geprüft werden. Bei der Buslinie von Martinsried bis nach Dachau fehlt unter anderem beim Bahnhof Puchheim eine geeignete Unterführung direkt beim Bahnhof, der Bus muss einen Umweg in Kauf nehmen, um den Bahnhof trotzdem anfahren zu können. Idealerweise würde die bestehende, direkt beim Bahnhof gelegene Fahrradunterführung so ausgebaut, dass der Bus auf dieser verkehren kann. Alternativ könnte die Buslinie statt via Puchheim/Gröbenzell auch via Eichenau/Olching führen.

- Bei der Führung von Bussen zusammen mit dem MIV im Mischverkehr können in Gebieten mit einem hohen Verkehrsaufkommen Fahrbahnhaltestellen realisiert werden. Wenn der Bus nicht mehr in Busbuchten hält, kann einerseits besser gewährleistet werden, dass der Bus beim wieder losfahren nicht vom MIV blockiert wird, andererseits ist die Barrierefreiheit (welche auch Personen im Rollstuhl das selbständige ein- und aussteigen im Bus ermöglicht) einfacher zu realisieren.
  Eine weitere Möglichkeit ist die Priorisierung des öffentlichen Busses mit Busspuren – wenn der Platz dafür vorhanden ist – oder der Priorisierung bei Lichtsignalanlagen.

6.4.4 Rad- und Fußverkehr

6.4.4.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

Im gesamten Landkreis sind Angebote für den Radverkehr vorhanden, teilweise auf der Straße im Mischverkehr, oft auch als straßenbegleitende Radwege. Die Radverkehrsinfrastruktur weist aber Mängel bezüglich Vollständigkeit und Sicherheit auf. Dies führt dazu, dass auf diesen Strecken das Fahrrad weniger eingesetzt wird und die Strecke stattdessen mit dem Pkw oder dem ÖPNV zurückgelegt wird.

In den Zentren vieler Ortschaften (Althegnenberg, Jesenwang, Mammendorf, Grafrath, Fürstenfeldbruck, Maisach, Olching, Gröbenzell, Eichenau, Puchheim und Germering) führt die lange Zeit auf den MIV ausgerichtete Gestaltung zu mangelhafter Aufenthaltsqualität und eingeschränktem Bewegungsspielraum für den Rad- und Fußverkehr. Aufgewertete Zentren (z.B. Fürstenfeldbruck) stärken die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs, deren Anteil am Gesamtverkehr nimmt zu.

Die Mängel im Osten des Landkreises sowie weiter Richtung München führen dazu, dass das Fahrrad im Vergleich zu alternativen Transportmitteln seine Vorteile der Flexibilität und potenziell hohen Geschwindigkeit im dicht bebauten Raum nicht ausspielen kann. Das Potenzial für das Pendeln mit dem Rad wird deshalb nicht ausgeschöpft.

6.4.4.2 Zielsetzungen

- Im Westen soll durch das Bereitstellen eines lückenlosen, dichten und sicheren Radwegenetzes der Radverkehr als Zubringer zur S-Bahn sowie auf dem Schulweg an Bedeutung zunehmen.

- In aufgewerteten Zentren der Ortschaften soll die Rolle des Fußverkehrs für kurze Strecken gestärkt werden.

- Im Osten soll die Bedeutung des Radverkehrs vor allem bei Pendlern Richtung München durch schnelle Verbindungen gestärkt werden.

- Ebenso soll die Bedeutung des Fußverkehrs sowie des lokalen Radverkehrs in aufgewerteten Zentren zunehmen.

6.4.4.3 Handlungsoptionen

Lückenschlüsse und Beseitigung Sicherheitsdefizite Radwegenetz

Der Landkreis erstellt derzeit ein integriertes Radwegekonzept für den Alltags- und Freizeitverkehr. Dieses Radwegekonzept soll alle wichtigen Ziele (größere Wohn- und Arbeitsplatzgebiete, weitere Verkehrserzeuger wie Einkaufszentren, etc.) berücksichtigen. Dabei werden andere Bedürfnisse wie der Landschaftsschutz, etc. beim Radwegekonzept (dies erschwert unter anderem eine Direktverbindung Maisach – Fliegerhorst) beachtet. Für das Radwegenetz legt der Landkreis Mindeststandards fest, welche im gesamten Netz möglichst einzuhalten sind.

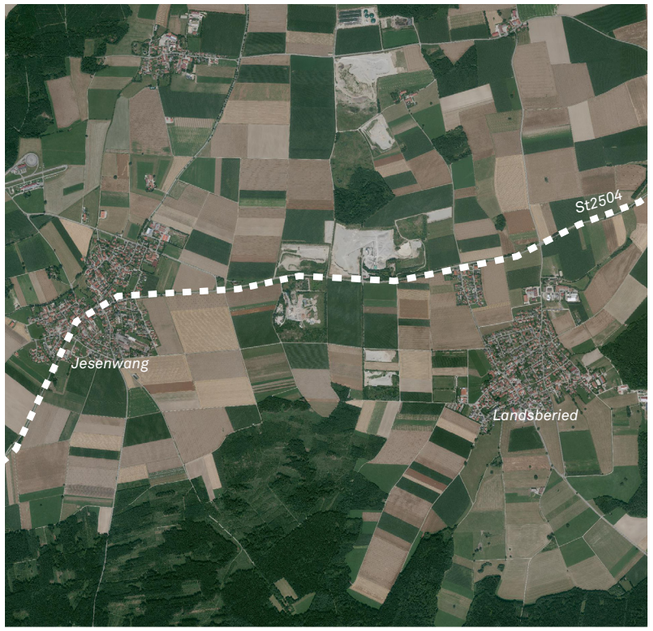
Umsetzungsmöglichkeiten

Ein integriertes Radwegekonzept für den Landkreis Fürstenfeldbruck befindet sich derzeit in Erstellung: http://www.lra-ffb.de/akt/presse2017/press011.shtml

- Auf Basis des Radwegenetzes sowie unter Berücksichtigung der Standards sollen die vorhandene Infrastruktur für den Radverkehr analysiert sowie Mängel festgehalten und priorisiert werden. Anschließend sollten die Mängel beseitigt werden: z.B. durch bauliche Maßnahmen, Verbesserungen bei Knoten, Anbieten von alternativen Routen, etc.

  Beispielsweise sind von Landsberied Richtung Mammendorf und Aich bereits Radwege vorhanden, die Querung der nördlich von Landsberied durchführenden Staatsstraße 2054 jedoch ungenügend ausgestaltet und deshalb unter anderem für die vielen nach Mammendorf fahrenden Schüler gefährlich (siehe Luftbild auf Seite 137). Zwischen Althegnenberg und Haspelmoor ist ein bestehender Radweg mit Schotterbelag vorhanden, um den heutigen Anforderungen an den Alltags-Radverkehr zu genügen, ist der Ausbau mit einem festen Belag angezeigt.

  Andere Verbindungen, z.B. zwischen Moorenweis und Türkenfeld oder zwischen dem Fliegerhorst und den umliegenden Siedlungen, fehlen hingegen komplett. Eine Alternative zu den teilweise stark mit Autoverkehr belasteten Straßen ist nicht vorhanden.



Staatsstraße 2504 nördlich von Landsberied, durch Jesenwang

- Für die Stärkung des Radverkehrs sind dabei auch Maßnahmen wie die Aufhebung von MIV-Stellplätzen entlang der Straße oder die Umwidmung einer MIV-Spur zu Gunsten des Radverkehrs in Betracht zu ziehen, sofern dies notwendig ist, um dem Radverkehr den notwendigen Platz in der geforderten Qualität anzubieten.

- Es müssen Abstellanlagen berücksichtigt werden, welche jeweils in genügender Zahl und guter Qualität möglichst nahe beim Ziel anzuordnen sind (vgl. Ausführungen zum Fliegerhorst auf S. 121).

Radschnellwege im östlichen Landkreis Richtung München

Im östlichen Landkreis sowie im angrenzenden München besteht infolge der hohen Siedlungs-, Einwohner- und Arbeitsplatzdichte ein großes Potenzial für den Fahrradverkehr. Der Landkreis und die Kommunen arbeiten zusammen mit den benachbarten Landkreisen sowie der Landeshauptstadt München darauf hin, für Radfahrer ein sicheres und schnelles Fahrradnetz bereitzustellen. Dieses orientiert sich entlang der Hauptachsen der Siedlungsentwicklung, um das Potenzial möglichst gut ausschöpfen zu können.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Besondere Beachtung muss neben der Linienführung und den hohen Ausbaustandards auch den Berührungspunkten mit dem MIV geschenkt werden. Wo immer möglich, ist eine vom übrigen Verkehr separierte Linienführung zu bevorzugen. Wo dies nicht möglich ist, soll dem Radverkehr genügend Platz zugeweisen werden, unter anderem durch Aufhebung von Längsparkfeldern am Straßenrand, wo sich dies nicht vermeiden lässt.

Reduktion Trennwirkung Schiene

Oft zerschneiden Verkehrsachsen – die Bahn ebenso wie Straßen – Siedlungen in mehrere Teile. Durch ungenügende Querungsmöglichkeiten führt die räumliche Trennung auch zu einer funktionalen. Im Landkreis Fürstenfeldbruck ist die Trennwirkung durch die Bahn in den Siedlungsgebieten von Maisach, Gernlinden, Olching sowie Fürstenfeldbruck ausgeprägt.

Die betroffenen Gemeinden streben zusammen mit der Deutschen Bahn die Reduktion der Trennwirkung der Bahnlinien im Siedlungsgebiet an. Einerseits soll dies durch Aufwertung der Bahnhaltestellen (vgl. Handlungsoption ‚Multimodale Drehscheiben') erreicht werden, andererseits werden vor allem für den Fuß- und Radverkehr zusätzliche Querungsmöglichkeiten realisiert. Durch dieses Angebot kann der Fuß- und Radverkehr im Vergleich zum MIV (und ÖPNV) gestärkt werden, deren Anteil am Modal Split kann dadurch zunehmen.

Modal Split:
Ist der Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Radverkehr, etc.) an der gesamten Verkehrsleistung.



Gernlinden mit großer Trennwirkung durch die Bahnlinie, nur beim Bahnhof ist eine Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr vorhanden

Umsetzungsmöglichkeiten

- Zusätzliche Querungen der Bahnlinie sollen sich an den Bedürfnissen orientieren. Dort, wo Wege durch eine neue Unter- oder Überführung deutlich verkürzt werden können und auch ein gewisses Fußgänger- oder Radfahreraufkommen zu erwarten ist, kann eine neue Querung die Verbindung z.B. zwischen einem großen Wohngebiet auf der einen und zentralen Arbeitsplatz- oder Einkaufsgebieten auf der anderen Seite verbessern. Dabei sollten übergeordnete Planungen wie Wander - oder Radwegenetz berücksichtigt werden.

6.5
Vielfalt an Wohnformen schaffen

Ausgangslage

- Siedlungsgebiet (mehrheitlich Wohnen)
- Sonstige Gebiete (z.B. Gewerbe-, Industriegebiete)
- Siedlungsgebiet u. sonstige Gebiete (außerhalb des Landkreises)
- Krankenhäuser
- Waldlandschaft
- Kulturlandschaft
- Geschützte Landschaft* (NSG, LSG, FFH)
- Fließ- und Stillgewässer
- S-Bahn-Halt / Regionalzug-Halt
- Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen
- Kommunalgrenze

Strategie Siedlung

Qualifizierte Innenentwicklung

- Zusätzlicher Wohnraum durch Innenentwicklung (Nachverdichtung im Bestand)
- Bewahren (Erhalten / Erneuern in Teilen, Siedlungskörper gebietsspezifisch bewahren und weiterentwickeln, z.B. Ortszentren im westlichen Landkreis stärken)
- Transformation (hin zu gemischt genutzten Quartieren Wohnen und Arbeiten)

Unterschiedliche Siedlungskörper und Wohnformen formulieren

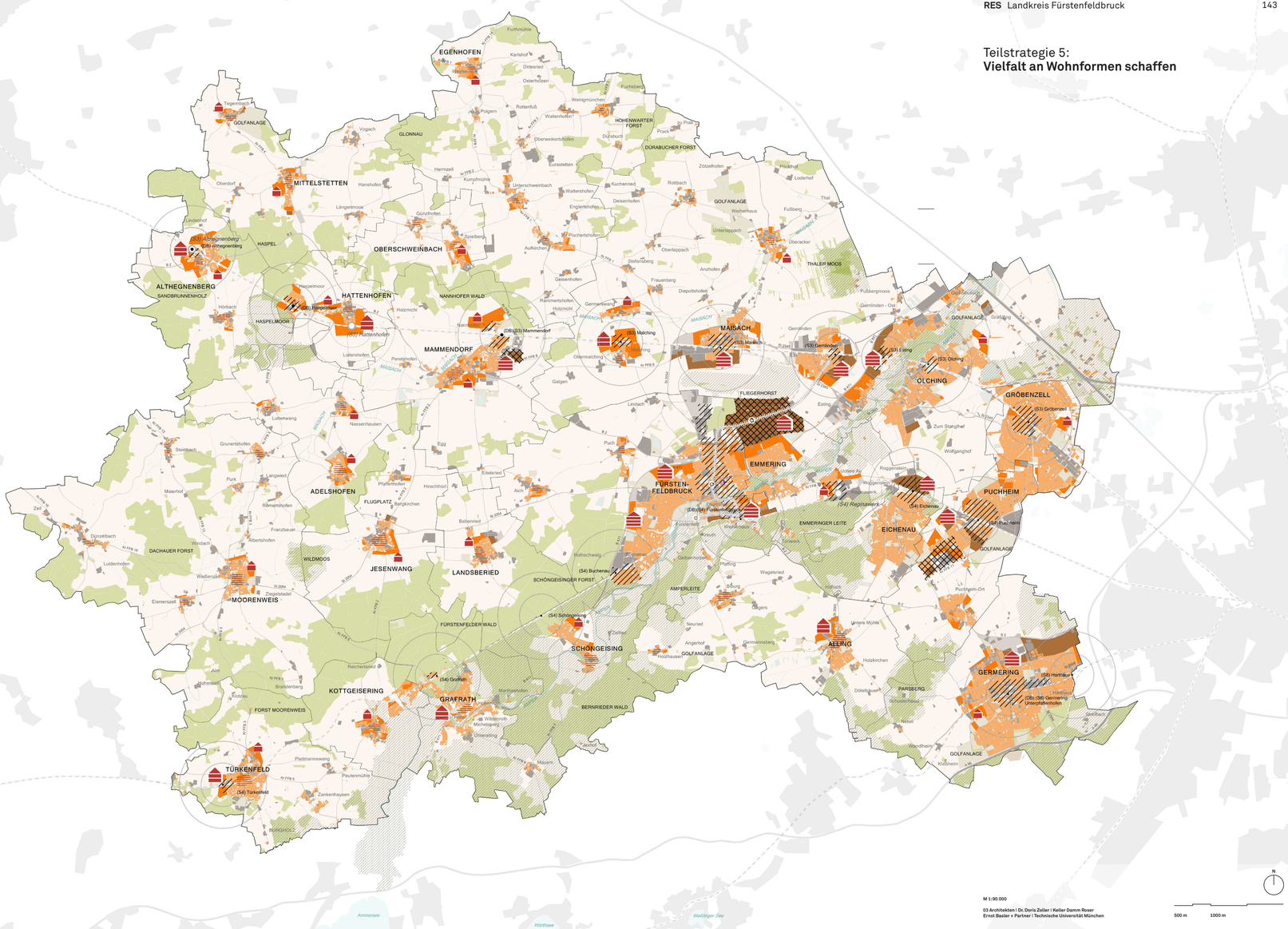
- Urbane Quartiere (kompakter Siedlungskörper, Mischung von Wohnen u. Arbeiten möglich)
- Zentrale Ortsbereiche in Entwicklung stärken (kompakterer Siedlungskörper, alternative Wohnformen, z.T. Nutzungsmischung)
- Bodennahes, flächensparendes Wohnen (Weiterentwicklung, flächensparende Eigenheimmodelle / Wohnformen)
- Wohnungsnahe Freiraumangebote stärken
- Soziale Mischung
- Aktive Wohnraumpolitik
- Qualitätssichernde Maßnahmen

Aus Strategieplan FFB 2040

- Potenzialfläche / Wohnen
- Potenzialfläche / Wohnen u. Arbeiten
- Potenzialfläche / Arbeiten
- 600m bzw. 1.200m - Radius um S-Bahn-Halte (5 bzw. 10 Minuten Gehweg)
- Neuer S-Bahn-Halt
- Busbetrieb (mit langfristigem Ziel Trambahn bei genügend hoher Nachfrage)

**Darstellung der geschützten Landschaftsräume aufgegliedert nach Schutzkategorien siehe Abschlussbericht S.67*

Teilstrategie 5:
Vielfalt an Wohnformen schaffen



M 1:90 000

03 Architekten | Dr. Doris Zoller | Keller Damm Roser
Ernst Basler + Partner | Technische Universität München

500 m 1000 m

Bei der Teilstrategie 5 ‚Vielfalt an Wohnformen schaffen' wird vor allem der Problematik des steigenden Wohnraumbedarfs nachgegangen. Hierfür ist es für alle Kommunen im Landkreis wichtig, sich für eine qualifizierte Innenentwicklung verbunden mit einer aktiven Wohnraumpolitik einzusetzen, um zukünftig günstigen, bedarfsgerechten und vielfältigen Wohnraum im Landkreis schaffen zu können und dabei auf die Wohn- und Gestaltungsqualität zu achten.

In diesem Sinne gilt es in erster Linie, anders als bisherige Entwicklungstendenzen zeigen, die Innenentwicklung der Außenentwicklung vor zu ziehen, indem gezielt bereits versiegelte oder innerörtliche Flächen optimal und effizient genutzt werden. Voraussetzung hierfür ist eine Auseinandersetzung mit den örtlichen Begebenheiten.

6.5.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

Siedlungsdruck
Der fortwährende Siedlungsdruck, insbesondere aus München, ist vor allem im Osten des Landkreises spürbar. Wegen der immer höheren Grundstückspreise im Osten steigt der Siedlungsdruck auch in den westlichen Kommunen. Zudem verschärft die Flüchtlingssituation die Lage auf dem Wohnungsmarkt.

Die im Strategieplan dargestellten Potenzialflächen für Wohnen und Arbeiten stellen einen Rahmen für die künftige Siedlungsentwicklung dar. Die Kommunen können diesen Handlungsrahmen nutzen, müssen dies jedoch nicht. Die dargestellten Potenzialflächen sind daher nicht mit Bauland gleich zu setzen.
Ein Wachstum von durchschnittlich 1% pro Jahr wird für den Landkreis als verträglich angesehen. Dies entspricht einem Zuwachs von 2.000 Einwohner pro Jahr.

Trennung von Wohnen und Arbeiten
Die im Landkreis meist vorhandene Trennung von Wohn- und Arbeitsstandorten führt zu mehr Wegen zwischen dem Wohnen und dem Arbeiten und zieht dadurch ein höheres Verkehrsaufkommen nach sich.



Siedlungsstruktur Gröbenzell



Großsiedlung Germering-Nordosten

Demographischer Wandel
Durch den demographischen und gesellschaftlichen Wandel ergeben sich neue Anforderungen an das Wohnen. So ergibt sich eine höhere Wohnfläche pro Kopf auch durch ältere Ein- oder Zweipersonenhaushalte anstelle von ehemals mehrköpfigen Familien (in der dennoch beibehaltenen Wohntypologie).

Ein-/Zweifamilienhausgebiete
Die meist verbreitete Wohntypologie im Landkreis sind Ein-/Zweifamilienhausgebiete (Einfamilienhäuser, ggf. mit Einliegerwohnung; Doppelhäuser; Reihenhäuser). Durch ihre Ausdehnung sind großflächige Siedlungsgebiete mit geringer Dichte und niedrigem Anteil an Mehrfamilienhäusern entstanden. Eine Ausnahme bilden im Osten des Landkreises die größeren Siedlungen aus den 1970er Jahren, z.B. Planie in Puchheim oder im Nordosten Germerings.

Bedarf an günstigem Wohnraum
Die wachsenden Anforderungen an die Flexibilität und Mobilität der Arbeitnehmer haben einen häufigen Wohnungswechsel zur Konsequenz. Der steigende Bedarf an Arbeitnehmern im Dienstleistungsbereich und Handwerk trägt ebenso zu einer höheren Nachfrage nach Mietwohnungen bei. Der Bedarf an günstigem (Miet-)Wohnraum steigt.

6.5.2 Zielsetzungen

- Erhalt und Stärkung des Landkreises als attraktiver, vielfältiger Wohn- und Arbeitsstandort.
- Maßvolle und ortsverträgliche Innenentwicklung.
- Effektivere Flächennutzung, um qualitätsvolle Freiräume langfristig zu bewahren.
- Begrenzung der Siedlungsräume durch Landschaftsräume als Schutzräume und freizuhaltende, miteinander vernetzte Freiräume (Integriert gedachte räumliche Entwicklungsstrategie (RES).
- Gebietsspezifische Weiterentwicklung der Siedlungsstrukturen mit Stärkung ortstypischer Charakteristika.
- Schaffung von Wohnvielfalt durch alternative, unterschiedliche Wohnformen in allen Teilen des Landkreises.
- Schaffung eines attraktiven, direkten Wohnumfelds durch qualitätsvolle private und gemeinschaftlich genutzte Freiflächen.
- Planerisch-strategische Steuerung zur Vermeidung ungebremster Zersiedelung und zur Schaffung einer Vielfalt an Wohnformen.
- Im Westen: Schaffung ortsverträglicher Angebote an Geschosswohnungsbau, um aktuellen und zukünftigen Bedarf an Wohnraum für Senioren und für preisgünstiges Familienwohnen zu decken.
- Im Westen: Ermöglichen einer Nutzungsmischung von Wohnen mit nicht-störendem Gewerbe und Handwerk, einer Kombination von Wohnen und Arbeiten, fallweise auch Kreativwirtschaft.
- Im Osten: Qualitätsvolle Verdichtung in den Ortszentren.
- Pilotprojekte insbesondere zur Vermeidung von Verkehr (z.B. kurze Wege, Kombination von Wohnen und Arbeiten).



Das Ortsspezifische im Landkreis erhalten und weiterentwickeln (hier: Landkreis West)

6.5.3 Handlungsoptionen

Vorbemerkung:
Innenentwicklung wird mit der RES als wesentliche städtebauliche Strategie und Handlungsoption zur Siedlungsentwicklung formuliert. Auch bei der Teilstrategie 7 ‚Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken' spielt die Innenentwicklung eine wichtige Rolle, dort insbesondere im Zusammenhang mit der darin beinhalteten Handlungsoption ‚Identifikationsorte verstärken und verknüpfen'. An dieser Stelle des Berichts wird ausführlich auf die Innenentwicklung eingegangen, an anderer Stelle hierauf verwiesen.

Qualifizierte Innenentwicklung

Durch die bisher im Landkreis präferierte Wohntypologie ist das Wachstum flächenintensiv und Freiräume zwischen den Ortschaften gehen zunehmend verloren (v.a. im Osten des Landkreises). Entsprechend soll Innen- vor Außenentwicklung als Leitbild (vgl. Leitbildprozess, Klimaschutzkonzept) weiterverfolgt und qualifiziert werden; in manchen Kommunen hat sich der Fokus bereits in diese Richtung verschoben (z.B. in Eichenau). Bereits versiegelte Flächen und bestehende Raumreserven sollen hierfür möglichst effizient genutzt werden.

Umsetzungsmöglichkeiten

- **Baulückenkataster** pro Kommune bieten die Grundlage, um geeignete Bereiche für qualifizierte Innenentwicklung zu identifizieren; **Voruntersuchungen zu möglichen Verdichtungsbereichen** (v.a. für die Kommunen in der Mitte und im Osten des Landkreises) konkretisieren den Entwicklungsspielraum.

- **Strategisch-planerische Begleitung** der im Osten des Landkreises in größerem Umfang (meist ungeplant) laufenden Nachverdichtung von Einfamilienhausstrukturen nach §34 BauGB (vgl. hierzu auch Handlungsoption ‚Qualitätssichernde Maßnahmen'); Planungsabsichten für einzelne Grundstücke sind möglichst abzugleichen mit übergeordneten Entwicklungszielen, es ist beispielsweise frühzeitig der Dialog zu suchen, um städtebaulich erwünschte Entwicklungen zu befördern und dabei auch in rechtlicher Hinsicht kreative Möglichkeiten versuchen.

- Es müssen **alternative Wohntypologien** geprüft und angewendet werden, die **auch bei einer höheren Dichte Wohnqualität** generieren, um dem Verlust an Qualität Einhalt zu bieten (vgl. im Arbeitsprozess geäußertes Zitat ‚*Wir können mittlerweile von Garagendach zu Garagendach hüpfen.*'). So könnten beispielsweise kompakte Mehrfamilienhausgebäude mit dem gestalterischen Ausdruck freistehender Wohnbaukörper mit gemeinschaftlich (und teilweise privat) nutzbaren Freiflächen hoher Qualität dem Anspruch in der Umsetzung gerecht werden.

- Ein **Zulassen höherer Baudichten bei Anwendung von Planungsinstrumenten, die die Qualität sichern** und diese ggf. bereits bei der Grundstücksvergabe verankern (z.B. Konzeptausschreibungen, Bebauungspläne, Städtebauliche Verträge) ist wichtig und sinnvoll.

- Eine **aktive (inter)kommunale Liegenschaftspolitik** mit dem Ziel des frühzeitigen Auslotens und des Nutzens von Möglichkeiten der qualitätsvollen und kompakten Entwicklung größerer Flächen im Innenbereich, u.a. auch mit der Implementierung einer Vielfalt an Wohnformen, ist zu verfolgen: Beispielsweise über Gespräche mit Grundeigentümern (z.B. auch zur Umstrukturierung gewerblich geprägter Bereiche) und BürgerInnen, Wettbewerbs- oder Plangutachtenverfahren, städtebauliche Entwurfsstudien und daran anschließende Bebauungsplanverfahren (vgl. hierzu auch Handlungsoption ‚Qualitätssichernde Maßnahmen').

- **An zentralen Lagen** bietet sich **die Umstrukturierung** bestehender Gebäude (oder ggf. Areale) zur Integration besonderer Wohnformen an. Dort, wo in zentralen Ortsbereichen noch freie Bauflächen vorhanden sind, können diese ebenfalls hierfür aktiviert werden. Nutzungen wie beispielsweise ‚Wohnheime' oder ‚Mehrgenerationenwohnen' profitieren in besonderer Weise von einer guten Anbindung an bestehende Infrastrukturen und von einer guten Erschließung. In der Konsequenz führt mehr und vielfältige Wohnnutzung in zentralen Lagen auch zur Belebung der Ortskerne. Hierbei spielt vor allem das Klientel der ‚Aktiven Senioren' als Wohnbevölkerung eine tragende Rolle.

  Die Innenentwicklung ist auch wesentliche Handlungsoption der Teilstrategie 6 ‚Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern'.
  Daher ist jede Kommune für sich selbst gefragt, jeweils die örtlichen Begebenheiten mit der eigenen Ortsentwicklung sowie der Entwicklung in den Nachbarkommunen abzugleichen und die Nutzungsbausteine besondere Wohnformen und Wirtschaftsstandorte zu kombinieren, der örtlichen Situation entsprechend jeweils passend nebeneinander anzuordnen oder einen Fokus auf die eine oder die andere Richtung zu legen. Die RES gibt u.a. mit den in der Teilstrategie 6 formulierten Potenzialräumen für wirtschaftliche Entwicklung konkrete Hinweise, in welchen Bereichen des Landkreises der Fokus hierauf gelegt werden sollte.



Neubau Wohnbebauung Fürstenfeldbruck
Knoop & Rödl Architektenpartnerschaft mit mahl gebhard konzepte Landschaftsarchitekten in Zusammenarbeit mit Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH

(Wettbewerb 1. Preis, Fertigstellung 2017)

Baunutzungsverordnung (BauNVO):
In Deutschland legt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) als Rechtsverordnung fest, nach welcher Art und Maßgabe ein Grundstück baulich genutzt werden kann. Dies betrifft auch die Bauweise sowie die überbaubare Grundstücksfläche.

http://www.juraforum.de/lexikon/baunutzungsverordnung

In die gleiche Richtung zielt auch die anvisierte Änderung der Baunutzungsverordnung mit der Einführung einer neuen Kategorie ‚urbane Gebiete'. Dadurch soll die Planung von gemischten Quartieren mit Wohnen und Arbeiten erleichtert werden.

- **Im Westen** des Landkreises geht es ebenso um **Nachverdichtung** an zentralen Lagen. Hierbei sollte **in erster Linie eine erhaltende und in Teilen erneuernde Strategie** angewandt werden. Vor allem ortsprägende Strukturen, wie die Größe der (Bauern)Häuser und die Art der Höfe, wie auch ortstypische Wohntypologien (Wirtschaftseinheiten) sollten unbedingt erhalten und ergänzt werden, um die Siedlungskörper gebietsspezifisch zu bewahren und weiterzuentwickeln.

- Kein oder **geringes Ausweisen von Bauland im Außenbereich** kann den Druck, in manchen Fällen z.B. auch auf Grundstückseigentümer, erhöhen, dass mehr Entwicklungen innerhalb des Siedlungskörpers stattfinden. Die Rahmenbedingungen hierfür sind spezifisch unterschiedlich je Kommune, sollten aber jeweils geprüft werden, z.B. über eine Eruierung des Veränderungspotenzials und der jeweiligen Eigentumsverhältnisse.

- Die **Diskussion zu Innenentwicklung sollte fortwährend gefördert werden:** z.B. über den interkommunalen Austausch, mithilfe von Exkursionen und Ausstellungen zu Best-Practice-Beispielen sowie den konstruktiven und laufenden Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Siehe z.B. Dokumentation Flächenressourcenmanagement in Fürstenfeldbruck 2004-2008

- Die **Erstellung bzw. Begleitung eines Flächenmanagements der Innenentwicklung** (durch das Referat 21 – Räumliche Planung und Entwicklung des Landratsamtes und des Regionalmanagements Fürstenfeldbruck) kann die vorgestellte Handlungsoption der qualifizierten Innenentwicklung unterstützen. Dies ist bereits als konkretes Projekt geplant für 2017/2018.

Für detailliertere Informationen zum Thema Flächenmanagement, siehe: https://www.stmi.bayern.de/buw/staedtebau/flaechensparen/flaechenmanagement/

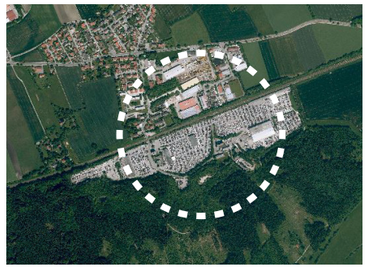
Standorte mit guter Erreichbarkeit optimal ausnutzen

Im Landkreis sind noch Flächen an grundsätzlich durch den öffentlichen Nahverkehr sehr gut erschlossenen Standorten vorhanden. Manche dieser Bereiche sind bereits versiegelt und nicht optimal genutzt (z.B. Reginawerk), manche bieten ein noch nicht gehobenes Entwicklungspotenzial (z.B. Eichenau Nord). Auch bestehende, gewerblich genutzte Bereiche mit bereits versiegelten Flächen liegen an oft auch für das Wohnen (und Arbeiten) attraktiven Flächen (z.B. Mammendorf, Puchheim, Germering). Es gilt, all diese Flächen möglichst optimal auszunutzen. Eine Kombination von Wohnen und Arbeiten ist dabei häufig zielführend (vgl. auch Teilstrategie 6 ‚Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern').

Umsetzungsmöglichkeiten

- Genauere (planerische) Prüfung der potenziellen Standorte auf Ihre konkrete Möglichkeit zur **Umnutzung und Transformation** – insbesondere auch dahingehend, inwieweit an diesen Standorten eine **Mischung aus Wohnen und Arbeiten** denkbar bzw. notwendig ist.

  Beispiel: Der Bereich ‚Reginawerk' auf Emmeringer Flur besteht heute vor allem aus weitläufigen Pkw-Abstellflächen mit unbeschrankter Zu-/Abfahrt über die Bahntrasse. Die Teilstrategie 6 formuliert den Ort als Potenzialraum für gewerbeorientiertes Handwerk und produzierendes Gewerbe und schlägt gleichzeitig die Integration von Wohnflächen für alle Potenzialräume vor. Der bestehende, in Nachverdichtung befindliche Wohnstandort im Bereich der Dr.-Rank-Straße auf der nördlichen Seite der Bahntrasse wird durch einen mit der RES an dieser Stelle vorgeschlagenen neuen S-Bahn-Halt deutlich in seiner Erreichbarkeit aufgewertet und könnte ein Pendant auf der anderen Seite der Bahn mit besonderen, ggf. kostengünstigen Wohnformen in der Nachbarschaft zu nichtstörendem Gewerbe erhalten.



Reginawerk, Emmering

- **Gut erschlossene Quartiere**, in welchen sich gleichermaßen die Funktionen Wohnen und Arbeiten ansiedeln können, sollten vorwiegend mit **kompakten Gebäudestrukturen und unterschiedlichen Wohntypologien** bebaut werden; zugeordnete qualitätsvolle Freiräume ergänzen die städtebauliche Struktur.



Eichenau Nord

Beispiel Eichenau Nord: Dieser Standort ist sehr gut erschlossen und bietet beste Möglichkeiten, Wohnen und Arbeiten zu kombinieren sowie auch die Versorgung für ein neu entstehendes Quartier mit adäquater baulicher Dichte zu integrieren. Die Wohnformen sollten ein vielfältiges Angebot abdecken. Die Entwicklung ist interkommunal abzustimmen (Eichenau, Emmering, Olching, z.T. Puchheim).

Unterschiedliche Siedlungskörper und Wohnformen formulieren

Das fortwährende Wachstum hat den Siedlungskörper kontinuierlich in homogener Art und Weise hinsichtlich seines städtebaulichen Ausdrucks und seiner meist gleichen Wohntypologien erweitert. Um die gewünschte Vielfalt an Quartieren zu fördern, sollten die Siedlungskörper je nach ihrer Lage ein möglichst eigenständiges Profil erhalten. Hierdurch kann eine sozialräumliche Ausdifferenzierung entstehen und unterschiedliche Zielgruppen können an den verschiedenen Standorten angesprochen werden.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Schaffung von zusätzlichem Wohnraum: **Nachverdichtung im Bestand** (mittels z.B. Wettbewerben und B-Plänen, vgl. Handlungsoptionen ‚Qualifizierte Innenentwicklung' und ‚Qualitätssichernde Maßnahmen') unter Etablierung eines **höheren Anteils von Mehrfamilienhäusern sowie alternativer Wohnformen** und mit dem Ziel eines qualitätsvollen, verdichteten Siedlungskörpers.

- **Entwicklung ‚Urbaner Quartiere'** – insbesondere in der Mitte und im Osten des Landkreises: Mit kleinteiligen Parzellen, einem kompakten Stadtkörper, der **Nutzungsmischung** von Wohnen und Arbeiten (als Cluster im Quartier und/oder vertikal durch z.B. gewerbliche Erdgeschossnutzung), mittels verschiedener Trägermodelle, der Integration bestehender Denkmale und Freiräume. Diese ‚Urbanen Quartiere' sollten eine sehr gute Anbindung an den ÖPNV besitzen bzw. erhalten (z.B. Fliegerhorst), die soziale Mischung kann durch die **Mischung der Wohntypologien** und -formen erreicht werden.

  Beispiel: ‚Französisches Viertel Tübingen'

Cluster (Städtebau):
Räumliche Ballung von Bauten, die in sich einer bestimmten Logik (z.B. in ihrer Nutzung oder Gestalt) folgen.

Für detailliertere Informationen, siehe: https://www.stuttgart-tourist.de/images/o/j/v/8/y/r/b/u/6/c/w/-/franzoesisches-viertel-in-tuebingen.jpg

- **Stärkung zentraler Ortsbereiche** in ihrer Entwicklung – insbesondere im Westen des Landkreises: Mit einem kompakteren Stadtkörper, ggf. punktueller Nachverdichtung, der Rücksicht auf die vorhandene, meist kleinteilige Parzellenstruktur, der Integration alternativer Wohnformen mit dem Ziel belebterer Ortszentren, der teilweisen Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten (z.B. zur Versorgung des täglichen Bedarfs), mittels der Integration bestehender Denkmale und Freiräume.

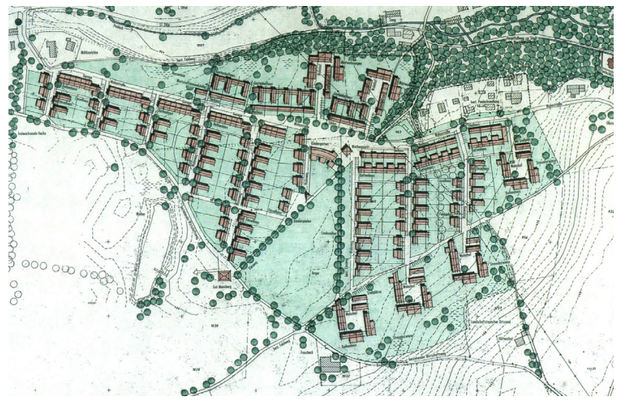
  Beispiel Kottgeisering: Aufgrund der limitierten räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde sollte im Hauptort der strategische Fokus auf eine Nutzung der z.T. leerstehenden, alten Bauernhäuser durch z.B. Mehrgenerationenwohnen, ‚Dorfladen', Praxen, o.ä. gelegt werden. Dies kann sich gut mit der bereits laufenden Dorferneuerung ergänzen.



Ortstypische Hoftypologie im westlichen Landkreis, Kottgeisering

- Entwicklung **‚Bodennahes flächensparendes Wohnen'** zur Erweiterung der Siedlungskörper – insbesondere im westlichen Landkreis: Flächensparende Eigenheimmodelle und Wohnformen sollten umgesetzt werden und dabei einem gestalterischen Konzept folgen; ein kreativer Umgang mit notwendigen Funktionen wie Stellplätzen und die Ausbildung stadträumlicher Adresssituationen fördern einen qualitätsvollen, vielfältigen Siedlungskörper.

  Beispiel: ‚Hüttenthaler Feld' in Tittmoning



Wettbewerbsplan ‚Hüttenthaler Feld', 1992

Architekten: Landbrecht+Stadler, München
Landschaftsarchitekt: Prof. Dr. Mühle, Dachau

Für detailliertere Informationen, siehe Broschüre der ARGE Alp (2007), Alpine Siedlungsmodelle, S. 42-49: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/landesentwicklung/raumordnung/downloads/Archiv/alpsiedmod_de.pdf

http://www.tittmoning.de/de/rathaus/wirtschaft/baugebiete

Wohnungsnahe Freiraumangebote stärken

Durch die bisher präferierten Wohntypologien im Landkreis besitzen viele Bewohner beträchtliche Freiflächen auf ihren Privatgrundstücken (bei Ein-/Zweifamilienhausgebieten). Bei den größeren Siedlungen aus den 1970er Jahren sind größere öffentliche Freiflächen vorhanden, die jedoch häufig wenig genutzt werden (können). Gerade bei einer zunehmenden baulichen Dichte und einer größeren Vielfalt an Wohnformen werden wohnungsnahe Freiraumangebote in ihrer Bedeutung immer wichtiger für die Nahsterholung, für Spielfunktionen und für das Zusammenleben.

Umsetzungsmöglichkeiten

- **Qualifizierung und Schaffung öffentlicher Freiräume** innerhalb kompakterer Siedlungskörper: Dies kann verbunden werden mit der Integration identitätsstiftender, ortstypischer Freiraumelemente wie Anger, Dorfbaum, Brunnen, Brücke, etc.
  Bei neuen Quartiersentwicklungen sind eine ausreichende Dimension und klare Nutzungszuordnungen wichtig, in innerörtlichen Strukturen ist zu prüfen, ob beispielsweise gemeindeeigene (Teil-) Grundstücke als öffentliche Freiräume angeboten werden können. Undefiniertes Abstandsgrün ist zu vermeiden oder hin zu gut nutzbaren Freiflächen zu transformieren (beispielsweise bei Bestandssiedlungen).

- Bei der qualifizierten Nachverdichtung soll neben der Wohnqualität der Wohnungen vor allem auch auf ein **ausgewogenes Verhältnis zwischen privaten und gemeinschaftlichen Freiräumen** geachtet werden (vgl. Teilstrategie 3 ‚Naherholung aktivieren und aufwerten').

- Für die **verschiedenen Alters- und Bevölkerungsgruppen** soll ein **passendes, funktionales Angebot integriert** werden (beispielsweise (Klein)Kinderspielplatz, Jugendspiel, Erholungsflächen, Bewegungsparcours für Senioren). Hier ist jede Kommune für sich selbst, abgestimmt auf ihre Ortsentwicklung und ihr Angebot an Wohnformen, gefragt.



Wohnüberbauung Hegianwandweg, Zürich

Architekten: EM2N, Matthias Müller/Daniel Niggli, Zürich mit Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich

Soziale Mischung

Der demographische Wandel bringt eine Generation ‚Aktiver Senioren' auf den Wohnungsmarkt und mit ihr die Nachfrage nach seniorengerechten Wohnungen und Siedlungsstrukturen. Auch Familien mit Kindern haben besondere Anforderungen an ihre Wohnformen.
Darüber hinaus sind zunehmend z.B. auch anerkannte Flüchtlinge in die Wohnbevölkerung zu integrieren und kostengünstiger Wohnraum für geringer Verdienende und sozial Schwache anzubieten. Ziel sollte eine nachhaltige Siedlungsentwicklung mit einem hohen Maß an sozialer Mischung sein. Dies führt zur Sicherung der gesellschaftlichen Stabilität im gesamten Landkreis.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Soziale Mischung entsteht durch die **Mischung von Eigentums- und Mietwohnungsbau, von frei finanziertem und gefördertem Wohnungsbau**, von Wohnen in **Geschossbauten und Ein-/Zweifamilienhaustypologien.** Diese Option der Mischung sollte bei jeder nennenswerten Wohnraumentwicklung geprüft und gefördert werden. Vorhandene Fördermodelle des Freistaats Bayern sollten ausgeschöpft werden.

  Beispiel: Anwendung des Instruments ‚SoBoN' (Sozialgerechte Bodennutzung) (wie bereits seit 1994 in der LH München praktiziert; vgl. Handlungsoption ‚Aktive Wohnraumpolitik') oder eine Grundstücksvergabe bei größeren Entwicklungen an unterschiedliche Investoren und Bauträger.

- **Verschiedene Trägermodelle** befördern ebenso die Mischung der Siedlungen/Quartiere. Dies können beispielsweise Kommunale Träger, Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften, Baugruppen und -gemeinschaften, WEGs (Wohnungseigentümergemeinschaften), Institutionen oder Vereine, etc. sein.
  Die Kommunen sollten verschiedene Trägermodelle unterstützen, um beispielsweise für Senioren verschiedene Wohnformen im Ort zur Verfügung zu stellen.

Für detailliertere Informationen, siehe: http://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/buw/wohnen/iic1_uebersicht_wohnraumfoerderung.pdf

SoBoN (Sozialgerechte Bodennutzung):
Die SoBoN ist ein Instrument zur städtebaulichen Planung in Form von städtebaulichen Verträgen zwischen Bauherren (Investoren) und der Stadt München. Das Regelwerk sieht vor, die ‚Planungsbegünstigten' an den Folgekosten zu beteiligen, die durch die Schaffung von neuem Baurecht durch neue Bebauungspläne ausgelöst werden. Zudem müssen die Planungsbegünstigten Verpflichtungen zur Förderung des Wohnungsbaus übernehmen.

Für detailliertere Informationen über SoBoN, siehe Webseite der LH München: https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kommunalreferat/immobilien/sobon.html

- **Wohnraumtausch** kann eine größere soziale Durchmischung befördern. Dieser Tausch sollte vor allem zwischen älteren und jüngeren Menschen/Familien erfolgen, um einerseits durch den Wohnungswechsel eine Durchmischung der Siedlungs- und ihrer zugehörigen Bevölkerungsstruktur zu erreichen und, um andererseits auch den vorhandenen Wohnraum adäquat zu nutzen und somit auch die Ausweisung weiterer Baugebiete einzudämmen.

- Wohnraumtausch sollte durch die Kommunen und ggf. das Landratsamt sowie bei größeren Siedlungen durch deren Träger (z.B. Wohnungsbaugesellschaften oder Genossenschaften) **aktiv unterstützt** werden – z.B. über eine Tauschbörse oder ggf. eine Umzugsprämie (wie sie aktuell in München diskutiert wird).

  Beispiele: Eine nahe am S-Bahnhof gelegene Wohnung einer wachsenden jungen Familie könnte mit einem mittlerweile in einem Reihenhaus oder Bauernhaus allein lebenden Rentner getauscht werden. Oder innerhalb einer Wohnanlage könnte ein Tausch zwischen einer barrierefreien 1-2-Zimmer-Erdgeschosswohnung mit einer 3-4-Zimmer-Wohnung in den Obergeschossen erfolgen.

Aktive Wohnraumpolitik

Um eine Vielfalt an Wohnformen und ein sozial durchmischtes Zusammenleben zu fördern, sollte die aktive Wohnraumpolitik auf Landkreisebene und je Kommune noch verstärkt werden, mit dem Ziel der Schaffung von günstigem (Miet-)Wohnraum. Dies ist eine Aufgabe des Freistaates Bayern und der Gemeinden. Der Landkreis unterstützt die Kommunen hierbei im Rahmen seiner Möglichkeiten.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Jede **Kommune wie auch der Landkreis** sollte – abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen – prüfen, inwieweit eine **aktivere Rolle** bei der Umsetzung eingenommen werden kann. Denkbar sind die Entwicklung gemeindeeigener Flächen, der Ankauf von privaten Flächen, der Einkauf in private Wohnbauprojekte zur Schaffung von gefördertem Wohnraum, das prinzipielle Ausloten und Nutzen der Möglichkeiten zur Wohnraumförderung.

- Hierbei sollten **Allianzen und Koalitionen** zur Durchsetzung dieses gemeinsamen Zieles gebildet werden. In der Wohnraumentwicklung empfehlen sich Koalitionen mit bereits existierenden Genossenschaften, Vereinen und Wohnungsbaugesellschaften aus der Umgebung.

- Auch die **interkommunale Zusammenarbeit** zwischen den Kommunen selbst ist zu intensivieren. Zum **Wissenstransfer** sollte eine Informationsplattform geschaffen und eine Arbeitsgruppe gegründet werden, die den praxisorientierten Erfahrungsaustausch (z.B. Vorstellung von Best-Practice-Beispielen) fördert und die Möglichkeiten der Zusammenarbeit eruiert. Im Forum könnten ergebnisoffen Diskussionen geführt und geplante Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden, um Synergieeffekte zu erzielen.

  Beispiel: Derzeit wird bereits in einer Arbeitsgruppe die Gründung einer bis dato im Landkreis noch nicht vorhandenen interkommunalen Wohnungsbaugesellschaft von einigen Kommunen in Erwägung gezogen.

- Im Rahmen des Aktionsplanes zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum informierte der Landkreis die Gemeinden über die Möglichkeit der **Anwendung des planungsrechtlichen Instruments der ‚sozialgerechten Bodennutzung' (‚SoBoN')** bei Schaffung von neuem Wohnbaurecht. Unter Mitwirkung des Landkreises wird zusammen mit dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) für die Anwendung von SoBoN ein Leitfaden entwickelt und den interessierten Gemeinden zur Verfügung gestellt.

  Beispiel: In der Stadt Fürstenfeldbruck wird die SoBoN vor allem zur Schaffung von öffentlich gefördertem Wohnraum mit einem Anteil von bis zu 40% bei der Schaffung von neuem Baurecht bereits angewendet.

- Die **Bauleitplanung** (im Falle dieser Teilstrategie für Wohnnutzung) sollte auch **mit Klimaschutzaspekten verknüpft** werden, beispielsweise hinsichtlich der Nutzung erneuerbarer Energien und der nachhaltigen Nutzung regionaler Ressourcen (vgl. Klimaschutzkonzept Landkreis Fürstenfeldbruck, Los 1, Kommunale Planungen).

Vorbemerkung:
Qualitätssichernde Maßnahmen spielen auch bei weiteren Teilstrategien (Ortsbilder, Wirtschaft, Naherholung) z.T. eine wichtige Rolle. An dieser Stelle des Berichts wird ausführlich darauf eingegangen, an anderer Stelle wird hierauf verwiesen oder es werden fachspezifische Instrumente zusätzlich erläutert.

Qualitätssichernde Maßnahmen

Die Planungsaufgaben werden insbesondere an innerörtlichen, zentralen Situationen zunehmend komplexer – im Landkreis Fürstenfeldbruck innerhalb einer prosperierenden und stetig wachsenden Region. Im Osten und der Mitte des Landkreises sind zudem immer weniger ‚einfache' Grundstücke für die Wohnraumentwicklung verfügbar; es ist sich immer stärker mit mehreren Eigentümern, der notwendigen, höheren Baudichte und der Nutzungsmischung auseinander zu setzen. Um der Herausforderung von verdichtetem, vielfältigem Wohnen mit hohem Anspruch insbesondere an Ortsbild prägenden, strategisch wichtigen Stellen (z.B. Ortszentren, Ortseinfahrten, Bauen im z.T. denkmalschützten Bestand) gerecht zu werden, empfiehlt es sich, Qualitätssichernde Maßnahmen anzuwenden.

Umsetzungsmöglichkeiten

- **Wettbewerbe:** Mit Hilfe von Wettbewerben können Qualitäten durch präzise, im Vorfeld abgestimmte Ausschreibungen eingefordert und anhand alternativer Lösungsansätze verglichen und diskutiert werden. Die räumlichen, städtebaulichen, z.T. auch architektonischen Prinzipien des Wettbewerbsentwurfes können dann in den Bebauungsplan einfließen und/oder in Gestaltungsleitfäden festgeschrieben werden. Zusätzlich können mithilfe von Wettbewerben Investitionen gesteuert werden. Bei öffentlichen Auf-/Vergaben sollte das Instrument möglichst häufig eingesetzt werden, aber auch bei Auf-/Vergaben von Privaten eine größere Rolle spielen. Die Erfahrung im Landkreis sind positiv (z.B. Germering, Puchheim, Maisach, Fürstenfeldbruck).

- **Investorenwettbewerbe oder ein Europan-Wettbewerb:** Können als spezielle Verfahren häufig der Aufgabe besonders gut gerecht werden. Beim Investorenwettbewerb kann dies z.B. die zügige Entwicklung befördern und der Dialog breit geführt werden, bei Europan können auch experimentellere und besondere Aufgabenstellungen im Fokus stehen (beispielsweise kreatives Bauen im ländlichen Raum, neue Lebensformen, o.ä.).

Europan-Wettbewerb:
Europan veranstaltet Architekturwettbewerbe mit anschließender Realisierung, die mit neuen urbanen Lebensformen, Wohnungsbau, Architektur und Städtebau experimentieren; für detailliertere Informationen, siehe: http://europan.de/uebereuropan.html

- **Plangutachten:** Können insbesondere in kleineren Kommunen der bewährte Weg bleiben und sollten, wo möglich und sinnvoll, in Betracht gezogen werden.

- **Städtebauliche Entwicklungskonzepte:** Können Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zur Entwicklung hoher Qualität präzise und frühzeitig ausloten.

- **Studentenwettbewerbe:** Können oftmals die Initialzündung für die darauffolgende Auslobung professioneller Wettbewerbe sein (z.B. Germering Ortsmitte, 2015/2016).

- **Pilotprojekte:** Um Unterstützungsmöglichkeiten auf Landesebene auszuschöpfen, empfiehlt es sich, an inhaltlich begleiteten und finanziell unterstützten Pilotprogrammen teilzunehmen, um ‚Pilotprojekte' anstoßen zu können.

- **Interkommunaler Wissenstransfer:** Um auf Landkreisebene gegenseitig von Erfahrungen der einzelnen Kommunen zu profitieren, könnte es eine Art ‚Wissenspool' geben, in welchem Projektentwicklungen (Bsp. Wettbewerbe, Pilotprojekte, Best-Practice-Beispiele) kurz mit einem Steckbrief beschrieben werden. Hier sollten auch Evaluierungen mit Vor- und Nachteilen in der späteren Nutzung und Stimmen aller Beteiligten (Planung, Kommune, Bewohner) einfließen.

- **Interkommunale Arbeitsgruppe:** Könnte mit turnusmäßigen Treffen (z.B. vierteljährlich) den praxisorientierten Erfahrungsaustausch fortwährend gewährleisten. Bestehende Austauschplattformen und Organisationen (z.B. EMM und PV) können ebenfalls noch stärker hierfür genutzt werden.

- **Diskussion zur Baukultur:** Initiieren einer überkommunalen Diskussion zur Baukultur im Landkreis und der Austausch mit vergleichbaren Regionen (z.B. Vorarlberg, Rosenheim) anhand von Best-Practice-Beispielen können die Entwicklung der eigenen Baukultur befördern.

- **Gestaltungsbeirat:** Ein Gremium an Fachexperten des Raums und der Disziplinen könnte – flexibel in Turnus und Thematiken – zur Sicherung, Begleitung und Koordination qualitätssichernder Maßnahmen beitragen.

Fliegerhorst (Aspekt Wohnstandort)

Der Militärstandort ‚Fliegerhorst' wird bis 2019 etappenweise aufgegeben. Zurzeit beherbergt das Gelände mit einigen Bestandsgebäuden in einem kleinen Teilbereich eine Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge. Der Fliegerhorst ist das größte zusammenhängende Areal im Landkreis mit ca. 178 ha und unterliegt vielerlei Erwartungen auf Bundes-, Landes-, Landkreis- und Gemeindeebene.

Der Fliegerhorst als große, zusammenhängende Konversionsfläche bietet die Chance, ein gemischt genutztes Quartier mit vielfältigen Arbeitsmöglichkeiten sowie Wohnungsangeboten für Arbeitnehmer und Einheimische zu entwickeln. Voraussetzung dafür ist eine bestmögliche, noch zu schaffende Erschließung durch den ÖPNV. Die Entwicklung ist nur in interkommunaler Abstimmung (Stadt Fürstenfeldbruck, Maisach, Emmering, z.T. Olching) denkbar. Der Standort besitzt eine Bedeutung für den gesamten Landkreis und darüber hinaus. Im nördlichen Bereich befindet sich (auf Maisacher Flur) ein zu schützendes FFH-Gebiet mit ca. 260 ha. Es soll ein urbanes Quartier mit der Mischung von Wohnen (in vielfältigen Formen) und Arbeiten entstehen. Entscheidend ist, dabei auch ein Mindestmaß an Einwohnern und Arbeitsplätzen zu etablieren, um die verkehrliche und soziale Infrastruktur auslasten zu können und einen urbanen Standort entstehen zu lassen.

Umsetzungsmöglichkeiten

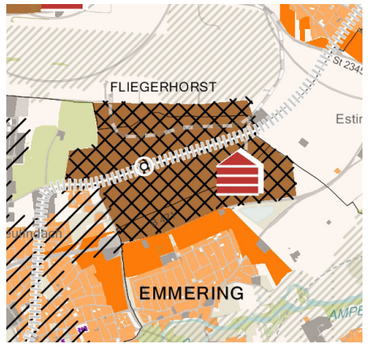
- **Zuständigkeit und Koordinierung:** Die entwickelbare Fläche des Fliegerhorsts liegt zum größten Teil auf der Flur der Stadt Fürstenfeldbruck, die planerisch bereits in Vorleistung gegangen ist (Vorbereitende Untersuchungen, 2014) und die federführende Rolle bei der Entwicklung des Fliegerhorsts konstant innehaben sollte. Die Belange der Nachbargemeinden und des Landkreises sollten produktiv einbezogen werden, der interkommunale Austausch muss fortlaufend gewährleistet sein; hierfür bieten sich Arbeitstreffen im Turnus (z.B. vierteljährlich) an.

- **Planerisches Konkurrenzverfahren:** Um alternative, städtebauliche Lösungsmöglichkeiten für den Standort Fliegerhorst diskutieren zu können, sollte ein planerisches Konkurrenzverfahren (z.B. Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb) zum geeigneten Zeitpunkt durchgeführt werden. Entscheidend ist, dass die Auslobung möglichst präzise und mit allen Beteiligten gut abgestimmt ist. Im Beurteilungsgremium sollten u.a. Vertreter der tangierten Kommunen und des Landkreises vorhanden sein.

- **Integration der denkmalgeschützten Gebäude und prägenden Freiräume:** Die bestehenden, denkmalgeschützten Gebäude sollten als Identität stiftende Gebäude in das zu entwickelnde Quartier einbezogen werden. Identität stiftend sind auch bestehende Freiräume und Blickbeziehungen in den umliegenden Landschaftsraum, welche genügend Beachtung in der weiteren Planung finden sollten.

- **Kleinteilige Parzellierung:** Eine möglichst kleinteilige Parzellierung im Sinne von überschaubar und unterschiedlich großen Baugrundstücken, z.B. für Bauträger, Genossenschaften, Baugruppen, etc. insbesondere der neu zu entwickelnden Flächen fördert die Vielfalt an Bewohnerschaft und Wohnformen, an Architektur und an Stadtbild im neuen Quartier.

- **Mischnutzung:** Die gezielte Mischung unterschiedlicher Nutzungen im Quartier lässt kurze Wege entstehen, fördert die Begegnung und lässt einen Standort entstehen, der ganztägig und über das Jahr mit Stadtleben gefüllt ist. Zum einen soll eine Mischung von Wohnen und Arbeiten erfolgen, zum anderen ist ein besonderes Augenmerk auf die Erdgeschosszonen zu richten, in denen Handel, Gastronomie und Dienstleistungsnutzungen für den täglichen Bedarf integriert und an städtebaulich besonders geeigneten Orten angeboten werden sollten.



Fliegerhorst
Ausschnitt Teilstrategie 5, Legende S. 142

Co-Working:
Co-Working ist eine neue Arbeitsform, bei der sich meist Startups, Freelancer und Kreative einen zeitlich flexiblen Arbeitsplatz in einem offenen gestaltetem Büro anmieten und den Vorteil des zusammen Arbeitens (Co-Working) nutzen möchten.

http://coworkit.de/

Gründerzentrum:
Zentrum zur Unterstützung für neu gegründete Unternehmen zur Vernetzung und Förderung der regionalen Wirtschaft.

Pocket-Park:
Kleine öffentliche, gärtnerisch gestaltete zuvor ungenutzte, brache Fläche in einer Stadt.

- **Soziale Einrichtungen, Vereine und Sport, wissensintensive Dienstleistungen, High Tech:** Es ist wesentlich, mindestens die erforderlichen sozialen Nutzungen und ggf. aus strategischer Sicht auch weitere (z.B. Berufsschule, Kulturbaustein, o.ä.) am Standort anzubieten. Wissensintensive Dienstleistungen und High Tech-Unternehmen eignen sich zur Nachnutzung des Standorts, auch Gründerzentren oder Co-Working sind denkbar (vgl. Teilstrategie 6 ‚Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern').

- **Unterschiedliche Wohntypologien und Trägermodelle mischen:** Der Fliegerhorst eignet sich in bester Weise, die Teilstrategie ‚Vielfalt an Wohnformen' in der Praxis umzusetzen. Es ist entscheidend, dabei verschiedene Wohntypologien und Trägerformen zu mischen sowie einen relevanten Anteil an kostengünstigem Wohnraum exemplarisch und pilothaft zu schaffen.

- **Straßen und öffentliche Räume gleich Aufenthaltsräume:** Die Straßenräume und die weiteren öffentlichen Räume (Plätze, (Pocket-)Parkanlagen, o.ä.) sind die primären Orte der Begegnung im Quartier. Ihnen muss auch in der Gestaltung ein entsprechend hoher Anspruch gerecht werden.

- **Hauptaugenmerk auf den Rad-/Fußverkehr und den ÖPNV:** Der Fliegerhorst bietet die Möglichkeit, als integrativer, urbaner Standort mit einer zukunftsgerichteten Vision entwickelt und wahrgenommen zu werden – ein besonderes Augenmerk auf die gestalterische und konzeptionelle Integration der Verkehrsträger des Umweltverbunds lässt diese Teil des Konzepts werden.



Beispiel eines Pocket-Parks in New York (Greenacre Park)

6.6
Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern

Ausgangslage

- Siedlungsgebiet (mehrheitlich Wohnen)
- Gewerbe-/ Industriegebiet (Arbeits- und Dienstleistungsstandort)
- Mischgebiet (Wohn- und Arbeitsstandort)
- Siedlungsgebiet u. sonstige Gebiete (außerhalb des Landkreises)
- Kulturlandschaft
- Waldlandschaft
- Fließ- und Stillgewässer
- Kiesgruben
- S-Bahn-Halt / Regionalzug-Halt
- Autobahn
- Kommunalgrenze
- Cluster 'Wissensintensive Dienstleistungen'*
- Cluster 'High-Tech'*
- Cluster 'Wohnortnahe Dienstleistungen'*

Strategie

Potenzialräume für wirtschaftliche Entwicklung

- Wissensintensive Dienstleistungen
- High-Tech
- Produzierendes Gewerbe, gewerbeorientiertes Handwerk
- Mischung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung

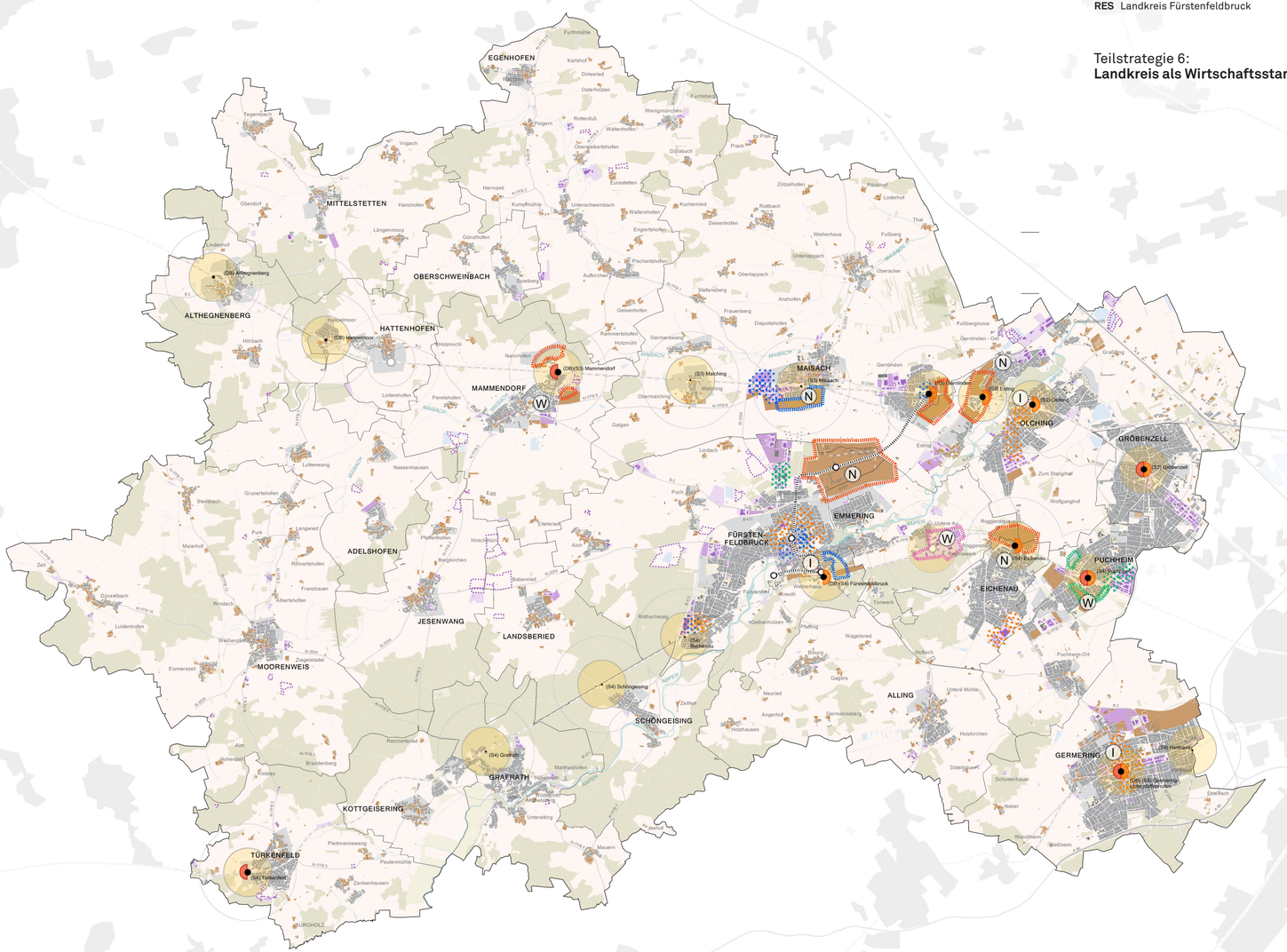
- (I) Innenentwicklung (wissensintensive Dienstleistungen und Versorgung)
- (W) Weiterentwicklung
- (N) Neuentwicklung (mit Aufwertung der bestehenden Flächen)
- Einzelhandel stärken (hohe Gravitationserreichbarkeit)**
- Erreichbarkeitsvorteil perspektivisch nutzen (hohe 'Betweenness Centrality')**

Westlicher Landkreis: Handwerk, Kultur- und Kreativwirtschaft halten

Aus Strategieplan FFB 2040

- Potenzialfläche / Wohnen u. Arbeiten
- Potenzialfläche / Arbeiten
- Potenzialfläche / Wohnen
- 600m bzw. 1.200m - Radius um S-Bahn-Halte (5 bzw. 10 Minuten Gehweg)
- Neuer S-Bahn-Halt
- Busbetrieb (mit langfristigem Ziel Trambahn bei genügend hoher Nachfrage)

vgl. S. 170
**vgl. S. 169 u. 174*



M 1:90 000

03 Architekten | Dr. Doris Zoller | Keller Damm Roser
Ernst Basler + Partner | Technische Universität München

500 m 1000 m

Teilstrategie 6:
Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern

Für die Stärkung des Landkreises als attraktiven Arbeitsstandort (und in der Folge Wohnstandort) werden in der Teilstrategie 6 ‚Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern' Potenzialräume für die wirtschaftliche Entwicklung identifiziert. Als Grundlage dienen die Faktoren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, Flächenverfügbarkeit und Konzentration von bereits bestehenden Wirtschaftsaktivitäten. Handlungsoptionen bieten sich im Landkreis damit vorrangig sowohl in der Neu- und Weiterentwicklung von Flächen an Bahnhalte-/knotenpunkten als auch in Kombination mit urbaner Innenentwicklung. Mit dem Fliegerhorst hat der Landkreis die Möglichkeit, die ‚Starke Mitte' zu entwickeln, wenn gute Erreichbarkeit mit hoher Dichte und urbaner Qualität kombiniert werden. Dies erfordert große Anstrengungen und bindet Ressourcen. Aufgrund der geringen verfügbaren Flächen des Landkreises setzt die Teilstrategie auf wissensintensive Dienstleistungen und High-Tech-Unternehmen, die ein wesentlich urbaneres Umfeld benötigen und nicht so flächenintensiv sind. Die strategische Entwicklung ist grundsätzlich als interkommunale Aufgabe und in der Konkurrenzsituation innerhalb der Region zu verstehen.

6.6.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

Sozioökonomische Ausgangslage
Die Bevölkerungszahl im Landkreis Fürstenfeldbruck wächst. Dies ist fast ausschließlich auf den Wanderungssaldo zurückzuführen. Derzeit erlebt der Landkreis einen Zuzug von jährlich etwa 2.000 Personen.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Fürstenfeldbruck liegt bei etwa 47.500 und wächst derzeit prozentual schneller als die Bevölkerungszahl. Die Nachfrage nach Wohn- und Geschäftsflächen ist daher ungebrochen hoch und sorgt für hohen Entwicklungsdruck, insbesondere im München-nahen Osten des Landkreises, der sich auch siedlungsstrukturell stark vom ländlicheren Westen unterscheidet.

Mit etwa 3% ist die Arbeitslosenquote dabei seit fast 10 Jahren stabil auf sehr niedrigem Niveau. Allerdings ist der Anteil der Menschen, die den Landkreis Fürstenfeldbruck zum Arbeiten verlassen, groß. Der Pendlersaldo des Landkreises ist negativ: Etwa 18.200 Personen pendelten 2013 in den Landkreis zur Arbeit ein, während 53.500 Personen auspendelten. Das entspricht einer Auspendlerquote von fast 68%, die zweithöchste Quote in Oberbayern und die höchste in absoluten Zahlen. Häufigstes Pendlerziel sind Landeshauptstadt und Landkreis München.

Während der Landkreis insgesamt einen negativen Pendlersaldo aufweist, ist der der Kreisstadt Fürstenfeldbruck ausgeglichen. Sie ist damit regionales Arbeitsplatzzentrum für den Landkreis und gleichzeitig wichtiger Wohnstandort.

Die beschriebene Trennung von Wohnen und Arbeiten bewirkt eine sehr hohe Auslastung der Verkehrsinfrastruktur. Bevölkerungswachstum, besonders im Kontext der in diesem Konzept ebenfalls vorgeschlagenen weiteren Wohnraumentwicklung (vgl. Teilstrategie 5 ‚Vielfalt an Wohnformen schaffen'), bedeutet zusätzliches Verkehrsaufkommen, sofern nicht auch wohnortnahe Arbeitsplatzentwicklung stattfindet. Hinzu kommen häufig monofunktional geplante Gewerbegebiete der letzten Jahrzehnte.

Standortwettbewerb in der Metropolregion München

Die Teilstrategie den ‚Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern' unterscheidet sich in ihrem Charakter von den übrigen Teilstrategien. Dies liegt darin begründet, dass Arbeitsplätze heutzutage vor allem dort entstehen, wo qualifizierte Arbeitskräfte zu finden sind. Hingegen ist jene Wertschöpfung in der Regel vergleichsweise gering, die durch Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie des wiederkehrenden längerfristigen Bedarfs entsteht. Viele dieser Güter und Dienstleistungen werden heute zudem durch Internet-Bestellung des nicht-stationären Handels außerhalb des Landkreises beschafft und dann mittels existierender Distributions-Infrastruktur geliefert. Entscheidende Standortfaktoren zur Ansiedlung höherwertiger Tätigkeiten, die wertschöpfungsintensiver sind und anspruchsvolle Funktionen im Arbeitsleben anbieten, sind die Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal, Erreichbarkeit insbesondere mit ÖPNV, Nahversorgung sowie schulische/medizinische Versorgung und Nähe zu ähnlichen Unternehmen sowie entsprechende qualitätsvolle Flächen bzw. Immobilien.

Legt man all diese Standortfaktoren räumlich zusammen, zeigt sich aufgrund der Analyse eine stark eingegrenzte Anzahl von Potenzialstandorten. Darüber hinaus ist zu beachten, dass genau diese Art von Wirtschaftstätigkeiten in der gesamten erweiterten Münchner Wirtschaftsregion gleichermaßen gefragt sind und daher zahlreiche Kommunen darin wetteifern, die gleichen qualifizierten Personen und die gleichen Unternehmen anzuziehen bzw. deren weitere Entwicklung vor Ort zu sichern. Standortkonkurrenz bedeutet also heutzutage nicht nur hochwertige funktionale und räumliche Angebote zu entwickeln, sondern auch mit klarem Standortmarketing gute Angebote frühzeitig zu realisieren und zu bewerben. Dies erfordert auf Landkreisebene überkommunale, gemeinsame Anstrengungen.

Wirtschaftsstrukturen und Standorteigenschaften im Landkreis

Es stellt sich die Aufgabe, Potenzialräume für wirtschaftliche Entwicklung zu identifizieren, die einerseits gut durch den Umweltverbund – also ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr – erschlossen und mit Wohnbauflächen vor Ort integriert sind, und die andererseits den Anforderungen zukünftiger Unternehmen entsprechen. Um den Wirtschaftsstandort Landkreis Fürstenfeldbruck zu fördern, sollte der Ausbau der Infrastruktur, wie Breitband und öffentlicher Verkehr, an diesen Potenzialräumen prioritär gefördert werden, ehe diese Angebote in dünnbesiedelten Teilen des Landkreises gefördert werden.

Die Entwicklung wirtschaftlicher Strukturen zeigt insbesondere in den wirtschaftsstarken Regionen wie München einen Trend hin zur Wissensökonomie, das heißt zu High-Tech-Unternehmen, den durch die nachgefragten spezialisierten Dienstleistungen, sowie der Kultur- und Kreativwirtschaft. In diesen Branchen ist auch zukünftig das stärkste Wachstum – sowohl personell und flächenmäßig, als auch hinsichtlich ihrer Wertschöpfung – zu erwarten. Gerade Gemeinden mit starker Baulandnachfrage im Münchener Umland, die in der Lage sind zu wählen, sollten sich daher nach Möglichkeit auf die Entwicklung von Standorten konzentrieren, die den Bedürfnissen der Wissensökonomie entsprechen.

Erreichbarkeitsvorteil:
Eine hohe Erreichbarkeit steht als Maß für die Möglichkeit, möglichst viele Menschen auf kurzem Wege zu erreichen oder an Knotenpunkten zu sein, an denen ein hohes Passantenaufkommen herrscht. Erreichbarkeit ist dann von Vorteil, wenn die Möglichkeit zur Interaktion mit anderen entscheidend für die Wertschöpfung und wirtschaftliche Entwicklung ist.

Die Tabelle auf Seite 171 zeigt überblickshaft Zusammenhänge zwischen verschiedenen, in der Literatur häufig gewählten Branchenklassen der Wirtschaft und ihren Bedarfen und Erfordernissen. Bezüglich der Wissensökonomie zeigt sich, dass Unternehmen in diesen Bereichen gemessen an ihrer Wertschöpfung in der Regel verhältnismäßig wenig flächenintensiv sind, Nähe zu gleichartigen Unternehmen bevorzugen und auf schnelle Anbindung an überregionale und internationale Ziele, beispielsweise über Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr und Flughäfen, angewiesen sind. Kennzeichnend ist also ihre Einbettung in sowohl lokale als auch globale Netzwerke. Sie generieren dabei mittlere Beschäftigungseffekte, vor allem im Bereich der Hochqualifizierten. Neben diesen besonders zukunftsfesten Unternehmen muss auch auf die bestehende Unternehmensstruktur und die

Gewährleistung der Nahversorgung im Landkreis Rücksicht genommen werden: Hochwertiges Gewerbe, das Arbeitsplätze schafft und dennoch die Bewohner nicht durch Lärm, Geruch oder Verkehr stört, ist weiterhin wünschenswert.

Um die Wirtschaftsstruktur im Landkreis Fürstenfeldbruck gemäß diesen Prämissen zu analysieren, wurden alle derzeit ansässigen Unternehmen – aus der Unternehmensdatenbank ‚Bisnode' – auf acht Wirtschaftsfelder aufgeteilt und räumlich dargestellt (siehe Tabelle).

Diese sind:

- Wissensintensive Dienstleistungen
  (z.B. Internetserviceprovider, Kreditinstitute, Rechtsberatung)
- High-Tech (z.B. Herstellung von medizinischen und zahnmedizinischen Apparaten und Materialien, Reparatur und Instandhaltung von Luft- und Raumfahrzeugen, Automotive)
- Kultur- und Kreativwirtschaft
  (z.B. Design, Softwareindustrie, Musikproduktion)
- Produzierendes Gewerbe, Logistik (z.B. Herstellung von Textilien und Bekleidung, Bau von Gebäuden, Frachtumschlag)
- Gewerbebezogenes Handwerk
  (z.B. Innenausbau von gewerblichen Einheiten, Montagearbeiten)
- Personenbezogenes Handwerk
  (z.B. Möbelherstellung, Friseur)
- Wohnortnahe Dienstleistungen (z.B. Restaurants, Gaststätten, Imbissstuben, Cafés, Eissalons u.ä., Öffentliche Verwaltung)
- Landwirtschaft

Wirtschaftsaktivitäten und Standorteigenschaften

	Wissensintensive Dienstleistungen	High-Tech	Kultur- und Kreativwirtschaft	Produzierendes Gewerbe, Logistik	Gewerbebezogenes Handwerk	Personenbezogenes Handwerk	Wohnortnahe Dienstleistungen	Landwirtschaft
Flächenintensität				++	++			++
Kapitalintensität	+	++	+	+	+			+
Wissensintensität	++	+	++					
Personalbedarf	+	+	+	+	+	++	++	+
Verbrauchernähe						++	++	+
Nähe zu ähnlichen oder gleichartigen Tätigkeiten	++	++	++	+	+			
Überregionale/ Internationale Verkehrsanbindung[1]	++	++	++	++	++			

(leer) Geringer oder kein Zusammenhang
+ Durchschnittlicher Zusammenhang
++ Starker Zusammenhang

[1] z.B. Autobahnanschluss, ICE-Haltepunkte, Drehscheibenflughäfen



Beispiel Maisach: Hohe Konzentration wissensintensiver Dienstleistungen und produzierendem Gewerbe

Einem hohen Aufkommen an Beschäftigten in wissensintensiven Branchen und im produzierenden Gewerbe an einigen S-Bahn-Knoten (insbesondere Germering, Maisach und Buchenau) stehen generell mit der Bevölkerungsdichte korrelierende Wirtschaftsfelder wie wohnortnahe Dienstleistungen gegenüber. Die Kreisstadt Fürstenfeldbruck weist mit ihren großen öffentlichen Arbeitgebern (Kreisverwaltung, Klinikum) einen besonders hohen Anteil wohnortnaher Dienstleistungen auf.

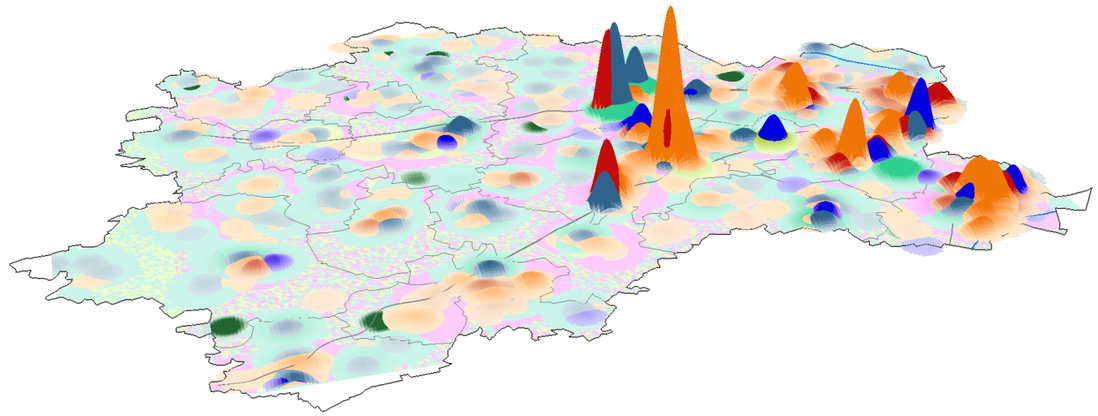
Sonstige Dienstleistungen finden sich dagegen besonders entlang der S3, insbesondere in Gröbenzell und in Mammendorf.

High-Tech Unternehmen sind in den München-nahen Gemeinden stark.

Landwirtschaft spielt hinsichtlich der Beschäftigungsstärke im Landkreis nur eine untergeordnete Rolle. Durch die bewirtschafteten Flächen stellt sie jedoch eine wichtige Komponente der räumlichen Struktur dar.

Wissensintensive Unternehmen benötigen trotz geringerer Flächenintensität und der Zunahme von Home-Office Möglichkeiten sowie anderen flexiblen Arbeitsmodellen immer noch Baufläche. Hier tritt die bestehende Bebauung und Infrastruktur im Landkreis als limitierender Faktor in Erscheinung:

- Im Osten des Landkreises sind die Flächen stark begrenzt und es sind fast keine Flächenpotenziale mehr vorhanden.
- Im Westen des Landkreises ist hingegen der Breitband-Internetausbau eine wichtige Vorbedingung besonders für die Wissensökonomie.



Räumliche Verteilung von Unternehmen verschiedener Branchenaggregate

Wissensintensive Dienstleistungen
hoch
niedrig

Gewerbebezogenes Handwerk
hoch
niedrig

High-Tech
hoch
niedrig

Personenbezogenes Handwerk
hoch
niedrig

Kultur- und Kreativwirtschaft
hoch
niedrig

Wohnortnahe Dienstleistungen
hoch
niedrig

Produzierendes Gewerbe, Logistik
hoch
niedrig

Landwirtschaft
hoch
niedrig

Cluster (Wirtschaft):
Cluster sind räumlich konzentrierte Verdichtungen von Wirtschaftsakteuren wie Dienstleistungs- und Industrieunternehmen sowie wirtschaftsorientierte Institutionen, die in der gleichen Branche, einer ähnlichen Branche oder in derselben Wertschöpfungskette tätig sind. Diese weiter gefasste Definition von Cluster bezieht sich also auf die bloße räumliche Konzentration ausgewählter Akteure.

In einer engeren Definition von Clustern sind die Akteure durch den formellen oder informellen Austausch von Wissen, Gütern oder Dienstleistungen miteinander verbunden und profitieren von räumlich begrenzten Vorteilseffekten, die einen positiven Effekt auf die Innovationsleistung und das Wirtschaftswachstum einer Region haben. Oft sind diese Informationen über die Verflechtungen der Akteure nicht direkt aus offiziellen Statistiken zugänglich, was die Anwendung dieser Definition erschwert.

Innerhalb der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES definieren wir Cluster durch die Konzentration von Betrieben aus den Wirtschaftsbereichen High-Tech, Wissensintensive Dienstleistungen und Wohnortnahe Dienstleistungen.

Betweenness-Centrality:
Anzahl aller Wege zwischen zwei Stationen in der Metropolregion München, die mit Halt durch eine bestimmte Station führt (also eine Art ‚Passantenfrequenz' der Verkehrsmittel)

Gravitationserreichbarkeit:
Von einer Station aus erreichbare Personen, abnehmend nach Fahrzeit gewichtet.

Potenzialflächen des Landkreises
Um hier geeignete Standorte zu ermitteln, die auch den Anforderungen nachhaltigen Verkehrs entsprechen, wurden in einer Analysekarte die ÖPNV-Erschließung, bestehende wirtschaftliche Cluster und theoretisch verfügbare Flächen zusammengebracht.

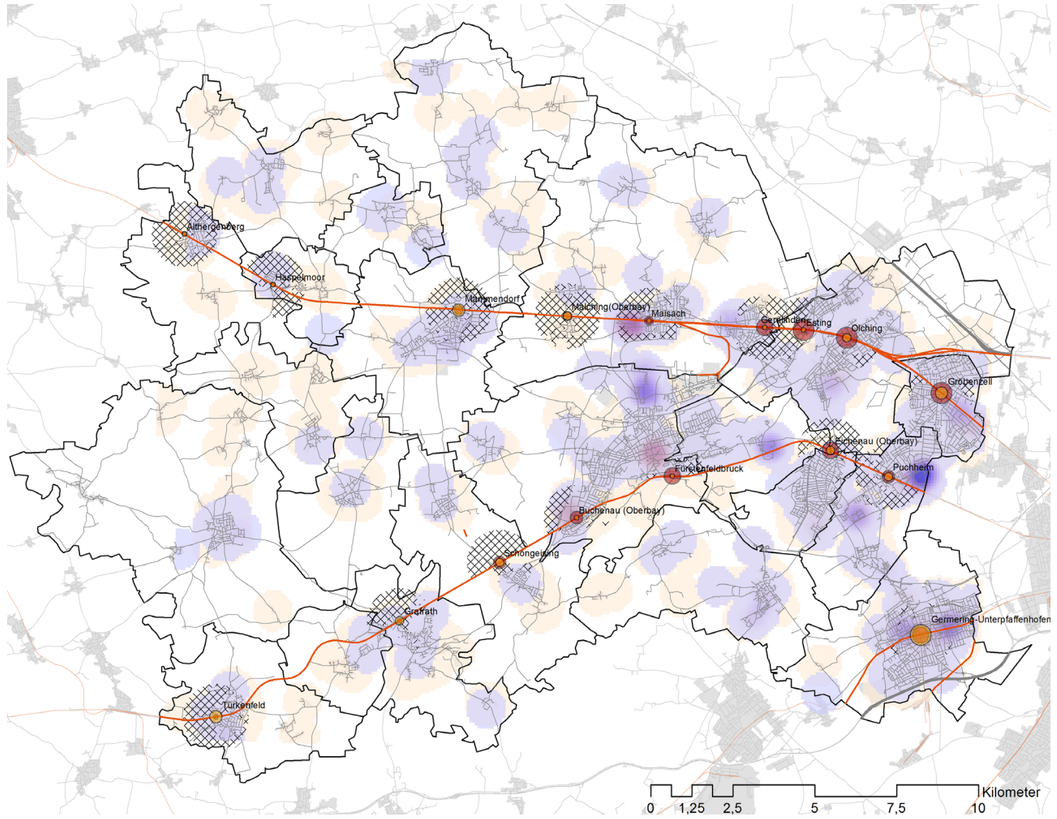
Die ÖPNV-Erschließung wird weiter hinsichtlich ‚Betweenness-Centrality', und der ‚Gravitationserreichbarkeit' der Bevölkerung unterschieden.

Orte, die sowohl ‚betweenness-zentral' als auch ‚gravitationserreichbar' bezogen auf die Bevölkerung sind, stellen ideale Orte für Einzelhandel, personenbezogenes Handwerk und andere Unternehmen dar, die auf direkten Kundenkontakt angewiesen sind.

Gravitationserreichbare Standorte sind ebenso eher Standorte mit hoher Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeiter.

Betweenness-zentrale Standorte sind hingegen solche, an denen ‚zufällige' Begegnungen von Personen auf der Durchreise stattfinden: Zwar ist die Bedienhäufigkeit in der Regel hoch, und viele Alltagswege, die mit Erledigungen verknüpft werden können, führen an diesen Standorten vorbei, aber sie sind nicht grundsätzlich für viele Personen schnell erreichbar. Daher sind hier eher Funktionen mit nur gelegentlichem Kundenkontakt denkbar, die aber perspektivisch durchaus für Unternehmensstandorte genutzt werden können.

Stark dezentrale Orte kommen hingegen höchstens für produzierendes lokal bezogenes Gewerbe und gewerbeorientiertes Handwerk mit geringer Mitarbeiterzahl und seltenem direkten Kundenkontakt in Frage.



Potenzialräume für wirtschaftliche Entwicklung

Bahnnetz
Autobahnnetz
Hauptstraßennetz
Landkreis Fürstenfeldbruck
Gemeindegrenzen
Unbebaute Flächen nahe Stationen des ÖPNV, außerhalb von Schutzgebieten

‚Betweenness-Centrality' der ÖPNV-Stationen
sehr niedrig
niedrig
mittel
hoch
sehr hoch

Gravitationserreichbarkeit der ÖPNV-Stationen
sehr niedrig
niedrig
mittel
hoch
sehr hoch

High-Tech
hoch
niedrig

Wissensintensive Dienstleistungen
hoch
niedrig

6.6.2 Zielsetzungen

- Integrierte, übergemeindlich abgestimmte Planung von Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung, um zusätzliche Verkehre zu vermeiden.
- Strategische Bausteine der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (ÖPNV, das Fahrrad und zu-Fuß-gehen).
- Verstärktes, nachhaltiges örtliches Beschäftigungswachstum (Landkreis als attraktiven Wohn- und Arbeitsstandort, lebendige Kommunen, Schlafstädte vermeiden).
- Standorteigenschaften wie Erreichbarkeit insbesondere mit ÖPNV, Nahversorgung sowie schulische/medizinische Versorgung und Nähe zu ähnlichen Unternehmen sowie entsprechende qualitätsvolle Flächen bzw. Immobilien im Zusammenspiel entwickeln, um Personal und Unternehmen anzuziehen.
- Ausbau der Infrastruktur, wie Breitband und öffentlicher Verkehr, an Potenzialräumen prioritär fördern, ehe diese Angebote ‚in die Fläche' ausweichen.
- Klare Standortbotschaft formulieren und rascher ‚am Markt' sein – dazu sind überkommunale, gemeinsame Anstrengungen notwendig.
- Im westlichen Teil des Landkreises Handwerk, Kultur- und Kreativwirtschaft halten bzw. fördern.
- Im östlichen Landkreis Förderung der Wissensökonomie.

6.6.3 Handlungsoptionen

Die strategische Entwicklung des Wirtschaftsstandortes ‚Landkreis Fürstenfeldbruck' ist primär eine interkommunale Aufgabe.

Die Ausrichtung der Strategie für den Landkreis konzentriert sich auf die identifizierten Potenzialräume und die Kombination der vorhandenen verkehrlichen Erreichbarkeit mit baulicher und funktionaler Dichte sowie städtebaulicher Qualität. Standorte mit diesen Qualitäten können auch im Wettbewerb innerhalb der Metropolregion konkurrenzfähig sein. An den Beispielen Germering, Eichenau Nord und Mammendorf werden im Folgenden Ansätze zur Umsetzung der Strategie illustriert.

Im Westen des Landkreises sind bei dieser strategischen Ausrichtung auf Grund der geringen Dichte und dem niedrigen Besatz an Unternehmen nur für einzelne Kommunen wertschöpfungsstarke Entwicklungspotenziale denkbar. Daher gibt es wenige Ansätze zu interkommunalen Zusammenarbeit. Der Erhalt der jetzigen Versorgungssituation mit personennahen Dienstleistungen ist vor allem von der Anzahl der dort lebenden Menschen abhängig. Die anhaltende positive Bevölkerungsentwicklung in der Region München kann somit auch im Westen des Landkreises zur Entwicklung beitragen, sofern der Zugang zu Versorgung und sozialer Infrastruktur gegeben ist.

Innenentwicklung und urbane Verdichtung

Im östlichen Landkreis befinden sich Standorte mit guter Erreichbarkeit. Diese können als urbane Lagen weiterentwickelt werden, indem die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit an gut erschlossenen Standorten kombiniert werden. Dadurch können Wege verkürzt werden.

Ausnutzung der Potenziale zur Innenentwicklung zur Stärkung der kleinräumigen wirtschaftlichen Wertschöpfung, kombiniert mit Wohnen in einer Mischung von Miete und Kauf, Etagen- und freistehendem Wohnen (vgl. Ergebnisse der Wohnstandortbefragung ‚WAM – Wohnen Arbeiten Mobilität'), insbesondere dort wo Gewerbeareale in der Vergangenheit zu monofunktional angelegt wurden.

Hinsichtlich der Wirtschaftsentwicklung betrifft dies vor allem nicht störende wohnortnahe Dienstleistungen, Kultur- und Kreativwirtschaft sowie personenbezogenes Handwerk. Im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit und der hohen Dichte entstehen belebte Orte.

Umsetzungsmöglichkeiten

- **Qualitative Aufwertung des öffentlichen Raumes**, um die Aufenthaltsqualität zu steigern.

- **Städtebauliche Maßnahmen**, mit denen attraktive Wirtschaftsstandorte geschaffen werden.

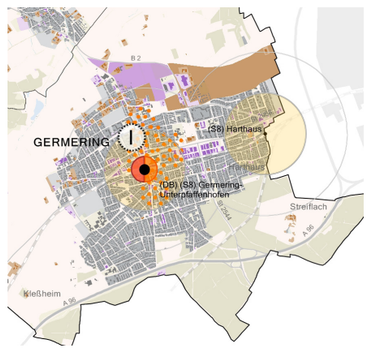
- **Verkehrliche Anbindung** zu umliegenden Entwicklungsflächen.

Beispiel Germering (Landkreis Ost):
- Hier bestehen verkehrliche Qualitäten in einem dichten urbanen Umfeld.

- Dies wird durch die Analyse der Erreichbarkeit deutlich, denn sowohl die potenziell erreichbare Bevölkerung (Gravitationserreichbarkeit) als auch die Lagegunst am durchgehenden Verkehr (Betweenness-Centrality) sind hier relativ hoch. Dadurch besteht eine hohe Interaktionsmöglichkeit mit potenziellen Kunden und Partnern.

- Die Aufwertung dieses Standortes gelingt aber nur dann zufriedenstellend, wenn eine Verknüpfung der Stadtmitte mit der beabsichtigten Entwicklung und Aufwertung entlang der Landsberger Straße (Industriestraße) erfolgt.

- Die Entwicklung von Wohnen und Arbeiten an der Augsburger Straße und dem Aubinger Weg im nördlichen Bereich von Germering bedarf einer guten verkehrlichen Erschließung. Bei Standorten, die 600m und mehr von einem S-Bahn-Haltepunkt entfernt liegen, schwindet die Bedeutung der Erreichbarkeit sprunghaft. Im konkreten Fall kann dies zu einer zusätzlichen Belastung durch den motorisierten Verkehr auf der B2 führen.



Germering (Exemplarischer Raum)
Ausschnitt Teilstrategie 6, Legende S. 164

Neu- und Weiterentwicklung an vorhandenen Bahnknoten von Wirtschaften und Wohnen

Nahe der S-Bahn-Haltestellen befinden sich Flächen, die weiterentwickelt werden können. Dadurch wird das Potenzial hoher Erreichbarkeit genutzt. Die Standorte sind:

- *Eichenau Nord: Mischung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung (interkommunal zwischen Eichenau, Emmering, Olching, Puchheim)*

- *Südlich Puchheim: High-Tech*

- *Gernlinden-Esting: Mischung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung (interkommunal zwischen Maisach und Olching)*

- *Südlich Maisach: Wissensintensive Dienstleistungen*

- *Fürstenfeldbruck nahe Bahnhof: Wissensintensive Dienstleistungen*

- *Mammendorf: Betriebe, für die ‚Betweenness-Centrality' wichtig ist*

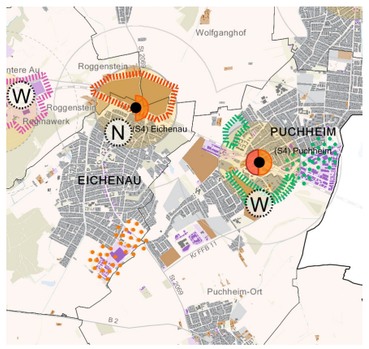
Diese Standorte repräsentieren einerseits das größte funktional-räumliche Potenzial aufgrund von Erreichbarkeit, Flächenverfügbarkeit und Wirtschaftsstruktur, das nur durch überkommunale Anstrengung gehoben werden kann. Andererseits schaffen diese Standorte innerhalb des Landkreises Fürstenfeldbruck eine spürbare Ergänzung zum dichter besetzten Osten. Hier könnten kleinteilige und flexible Angebote für junge Unternehmen sowie für die Kultur- und Kreativwirtschaft geschaffen werden.

Gemeinschaftlich genutzte Arbeitsstandorte wie Co-Working Spaces, Gründerzentren entstehen an Standorten, die durch eine hohe Angebotsqualität des ÖPNV versorgt sind.

Umsetzungsmöglichkeiten

Beispiel Eichenau Nord (Landkreis Ost):
- Hier könnte ein solcher Standort geschaffen werden, da dieses Gebiet mit der direkten S-Bahn-Anbindung verkehrlich gut erschlossen ist.

- Die Fahrzeit nach München, mit seiner hohen Dichte an potenziellen Kunden, Wirtschaftspartnern und Forschungseinrichtungen, ist relativ gering.



Eichenau Nord (Exemplarischer Raum)
Ausschnitt Teilstrategie 6, Legende S. 164

Dies zeigt sich durch die hohe Gravitationserreichbarkeit an diesem Standort, wodurch ein hohes Potenzial für die Interaktion mit Partnern ermöglicht wird.

- Im Zuge dieser Entwicklung müssten am Standort weitere Versorgungsangebote integriert werden.

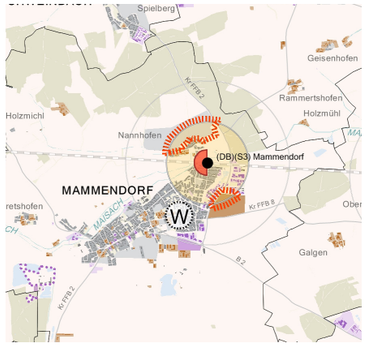
Beispiel Mammendorf (Landkreis West):

- Gemeinschaftlich genutzte und sich gegenseitig befruchtende Arbeitsstandorte – Co-Working Spaces und ähnliches – sind im westlichen Teil des Landkreises auf Grund der geringen Dichte und der daraus resultierenden geringeren Kontakt- und Interaktionsmöglichkeiten generell wenig wahrscheinlich.

- Jedoch zeigt sich am Beispiel von Mammendorf, dass auch dort im Bahnhofsumfeld Potenziale vorhanden sind. Die Flächenentwicklung sollte dabei den Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet entlang Daimler- und Oskar-von-Miller Straße ermöglichen.

- Als Umsetzung ist eine funktionale Mischung am Bahnhof denkbar. Die Voraussetzung ist eine gute Zugänglichkeit für den Rad- und Fußgängerverkehr sowie eine Steigerung der Aufenthaltsqualität.

- Die Analyse der Erreichbarkeit zeigt, dass Mammendorf eine relativ gute Lagegunst für den durchgehenden Verkehr hat (‚Betweenness Centrality'). Dies kann genutzt werden, um beispielsweise Einzelhandel und Dienstleistungen mit dem Bedarf nach hohem Passantenaufkommen dort anzusiedeln.



Mammendorf (Exemplarischer Raum)
Ausschnitt Teilstrategie 6, Legende S. 164

Fliegerhorst (Aspekt Wirtschaft)

- Einen neuen urbanen Standort am Fliegerhorst schafft die ‚Starke Mitte Fürstenfeldbruck'. Gelingt es, **eine ausreichend kritische Größe an Bevölkerung und höherwertigen Arbeitsplätzen** zu erzielen, dann kann der Standort des Fliegerhorsts zum erfolgreichen Scharnier zwischen der Kreisstadt Fürstenfeldbruck und dem westlichen München werden. Damit erhält der Fliegerhorst im Zusammenspiel mit dem Teilraum auch eine regionale Bedeutung und fügt sich in einen urbanen Korridor zwischen den beiden S-Bahn-Achsen ein.

- Eine überregionale Bedeutung ist dann denkbar, wenn **starke Unternehmen** oder Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationseinrichtungen **als Zugpferde der Entwicklung** gewonnen werden.

- Die notwendige Erschließung mit einer Verkehrsinfrastruktur wie der Trambahn, welche urbane Qualitäten befördert, ermöglicht dort das Entwickeln eines zeitgemäßen Stadtbildes. Dies erfordert jedoch Anschubinvestitionen und politische Priorisierung.

- Die in großer Zahl verfügbaren Konversionsflächen am Fliegerhorst eignen sich vor allem zur Nachnutzung durch High-Tech- Unternehmen und High-Tech affine Dienstleistungen – einige davon auch Jungunternehmen.

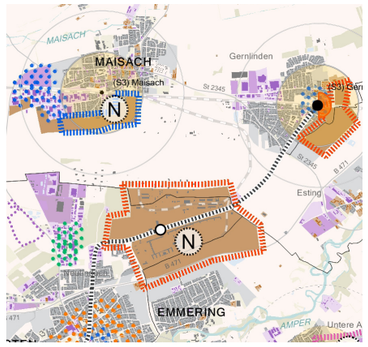
- Die Konzentration von verschiedenen Unternehmen generiert Nähevorteile. Neben der Möglichkeit, durch räumliche Nähe Kontakte und Kooperationen zu pflegen, können die Unternehmen zum Beispiel auf zusätzliche Einrichtungen, wie Gastronomie und Catering, Sportanlagen oder weitere personenbezogene Dienstleistungen zugreifen. Auch Co-Working Spaces oder Gründerzentren als kleinteiligere Infrastruktur sind in diesem Kontext denkbar.

- Die so entstehende kritische Dichte an Kompetenzen, Vorbildern und Ausstattungsmerkmalen erlaubt eine strategische Vermarktung des Fliegerhorsts als integrierter, urbaner Standort.

- Der Fliegerhorst ist zudem einer der am besten geeigneten Standorte für interkommunale Zusammenarbeit. Das Risiko kann jedoch darin liegen, dass diese Standortentwicklung planerische und finanzielle Ressourcen bindet und so andere Projekte im Landkreis ins Hintertreffen geraten.

- Die hochwertige Entwicklung des Fliegerhorsts steht zudem zeitlich betrachtet im Wettbewerb mit anderen Standorten im weiteren Umfeld Münchens, die durch Umnutzung oder Aufwertung rascher auf den Markt der mobilen, standortsuchenden Wirtschaftssegmente gebracht werden.

Hingegen ist klar, dass die oben beschriebenen Potenziale des Fliegerhorsts nur gehoben werden können, wenn die politische Priorisierung dieser überkommunalen Entwicklung gelingt.



Fliegerhorst
Ausschnitt Teilstrategie 6, Legende S. 164

6.7
Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken

Ausgangslage

- Siedlungsgebiet (mehrheitlich Wohnen)
- Sonstige Gebiete
- Siedlungsgebiet u. sonstige Gebiete (außerhalb des Landkreises)
- Waldlandschaft
- Sport-/ Freizeit-/ Erholungsflächen, Grünflächen
- Geschützte Landschaft* (NSG, LSG, FFH)
- Kulturlandschaft
- Fließ- und Stillgewässer
- S-Bahn-Halt / Regionalzug-Halt
- Kommunalgrenze

Strategie Siedlung

Ortsränder stärken

- Ortsrand zum Flussraum stärken (z.B. abschnittsspezifisch ausbilden)
- Ortsrand zum Naherholungsraum stärken (z.B. Erschließungsnetz verknüpfen)
- Ortsrand zur Kulturlandschaft stärken (z.B. Siedlungsstruktur mit dieser verzahnen)

Ankunftsorte stärken

- Ortseinfahrten aufwerten u. stärken (Straße)
- Ortseinfahrten aufwerten u. stärken (Gleis)
- Bahnhof u. Bahnhofsumfeld aufwerten, ausbauen und nachverdichten

Identifikationsorte verstärken und verknüpfen

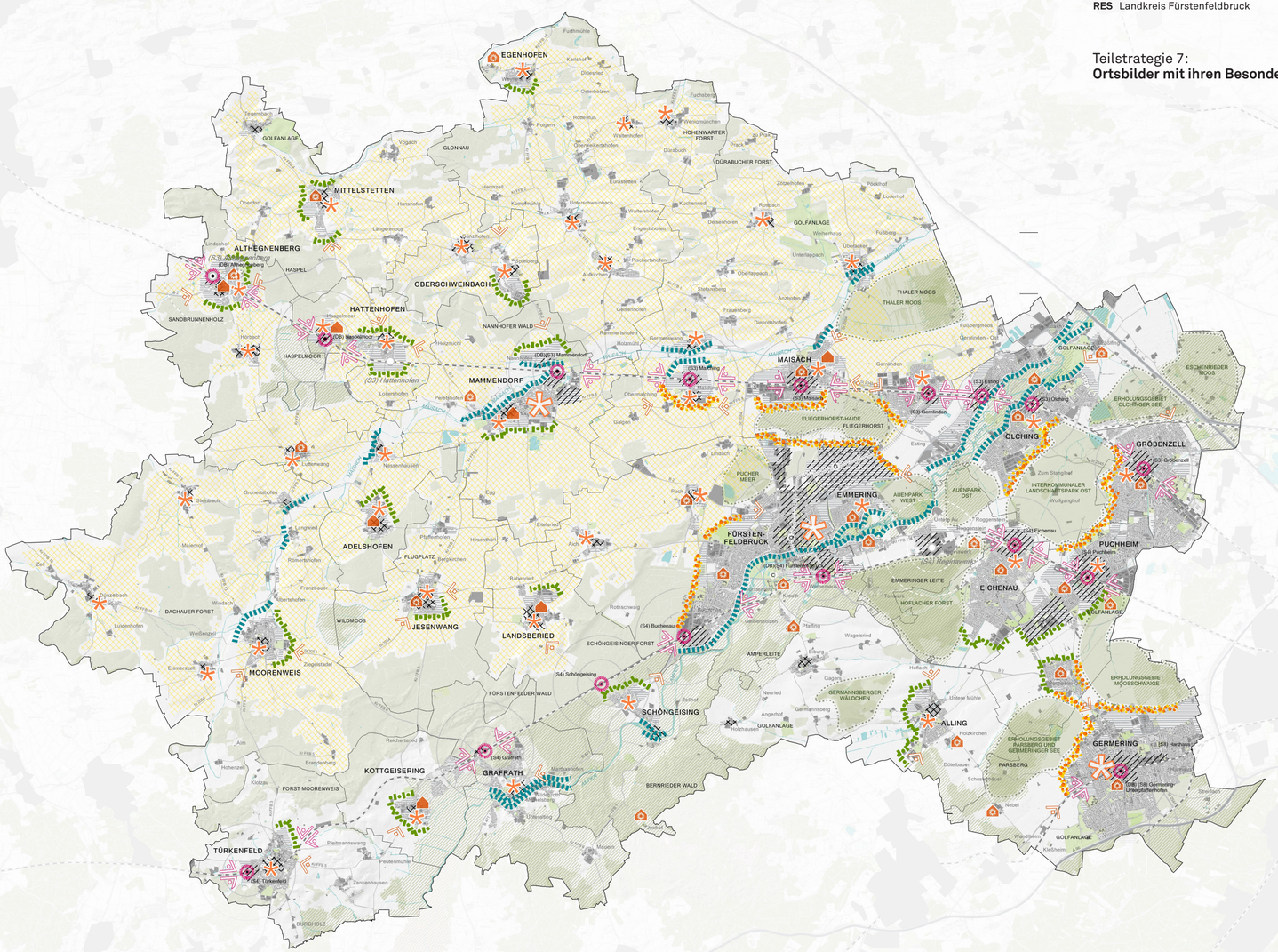
- Ortstypische Gebäudetypologien in Wert setzen
- Besondere Denkmäler / Bauwerke erhalten und aufwerten
- Ortszentren stärken
- Innenentwicklung (siehe auch Teilstrategie 5 ‚Vielfalt an Wohnformen schaffen')
- Ortsidentität bewahren und weiterentwickeln
- Prägende Freiräume qualifizieren

Aus Strategieplan FFB 2040

- Potenzialfläche (Wohnen, Wohnen u. Arbeiten, Arbeiten)
- Vorrangraum Naherholung
- 600m bzw. 1.200m - Radius um S-Bahn-Halte (5 bzw. 10 Minuten Gehweg)
- Neuer S-Bahn-Halt
- Busbetrieb (mit langfristigem Ziel Trambahn bei genügend hoher Nachfrage)

**Darstellung der geschützten Landschaftsräume aufgegliedert nach Schutzkategorien siehe Abschlussbericht S.67*

Teilstrategie 7:
Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken



Die Teilstrategie 7 ‚Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken' setzt sich zum Ziel, die vielfältigen Orte und Räume innerhalb des Landkreises mit ihren Identitäten zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dazu zählen landkreisweit bedeutsame Identifikationsorte, prägende Landschaftsräume oder charakteristische Orte auf kommunaler Ebene. In den Handlungsoptionen ist unter anderem dargestellt, wie identitätsstiftende Ortsbilder, z.B. mit ihren Ortsrändern, ihren Ortseinfahrten, ihren Ortskernen, ihren Bahnhöfen oder Flussräumen gestaltbar sind.

6.7.1 Aktuelle Situation und Herausforderungen

Identitäten und Ortsbilder im Landkreis
Die Identitäten der Ortschaften im Westen und Osten des Landkreises sind sehr unterschiedlich.Die Gemeinden im Westen des Landkreises haben in den Ortskernen einen dörflich-ländlichen Charakter, umgeben von Einfamilienhaussiedlungen, sowie große ortsbildprägende Gebäude/Hofstellen, die oftmals nicht mehr genutzt werden, zum landwirtschaftlich geprägten Umfeld an den Ortsrändern. Die Gemeinden im Osten des Landkreises sind durch eine dichte Bebauung von Ein-/Zweifamilien- und Reihenhäusern geprägt. Teilweise sind die Ortsränder auch von größeren Siedlungen aus den 1970er Jahren geprägt, wie beispielsweise die Planie in Puchheim – mit ihren weit in die Landschaft sichtbaren Hochhäusern und Geschosswohnungsbauten.

Strukturwandel im Einzelhandel
Der Strukturwandel im Einzelhandel mit vorwiegend großflächigem Handel an den Ortsrändern führt zum Aussterben der ‚Ortskerne'; dies betrifft den Westen und Osten des Landkreises gleichermaßen. Im Westen des Landkreises kann die Nahversorgung der Bevölkerung in Wohnnähe nur unzureichend aufrechterhalten werden. Größere Einkaufseinrichtungen entstehen sowohl im Westen als auch im Osten des Landkreises an den Rändern der jeweiligen Ortschaften. Ein übergeordnetes Einzelhandelskonzept fehlt bislang, welches Absprachen zwischen den Gemeinden bei der Ausweisung von neuen Verkaufsflächen vereinfachen könnte.



Adelshofen (Landkreis West)



Planie Puchheim (Landkreis Ost)



St2054 durch Jesenwang (Landkreis West)

Straßen als Barrieren
Ein feinmaschiges Straßennetz durchzieht den Landkreis. Viele Ortschaften werden stark vom Verkehr bestimmt und stark befahrene Durchfahrtsstraßen sind trennende Barrieren für die angrenzende Quartiere. Fußgänger und Radfahrer werden dadurch benachteiligt. Hinzu kommt die Lärmbelastung für die Anwohner. Dies erfordert eine kritische Überprüfung bestehender Wegeführungen.

Bewahrung der Ortsbilder bei Verdichtung
Der steigende Bedarf an Wohnraum (vgl. hierzu Teilstrategie 5 ‚Vielfalt an Wohnformen schaffen') erfordert u.a. eine Verdichtung in den Ortszentren, unter Bewahrung der charakteristischen Ortsbilder sowie gleichzeitig den Erhalt und die Schaffung von Nutzungsmischung.

Stärkung der Zentrumsfunktion
Eine Planungskultur zugunsten der Zentren ist in den kleineren Ortschaften im Landkreis zum Teil wenig vorhanden. Um dem Strukturwandel entgegenzuwirken, ist es deshalb wichtig, dass sich die Kommunen hinsichtlich ihrer Ortskerne als identitätsstiftende Orte neu positionieren und damit zeitgemäß auf neue Weise auseinandersetzen.

6.7.2 Zielsetzungen

- Auf Landkreisebene: Erhalt und Weiterentwicklung der vielfältigen Identitäten im Landkreis mit Identifikation von prägenden Orten.

- Auf kommunaler Ebene: Kritische Ortsanalyse bzw. Bestandsaufnahme, um den Weiterentwicklungs- sowie den Bewahrungsbedarf qualitätsvoller Siedlungs- und Baustrukturen aufzuzeigen.

- Auf Ortsteilebene: Erhalt und Weiterentwicklung der lagespezifischen Ortsidentitäten durch Erkennen prägender räumlicher Strukturen sowie der Überprüfung auf ihre Qualitäten und die Alltagstauglichkeit.

- Stärkung des Ortsbilds nach innen und nach außen – durch gestalterischen Umgang mit den äußeren Rändern (zum Flussraum, zum Landschaftsraum und zum landwirtschaftlich geprägten Umland) sowie mit den inneren Ortsrändern (zur Durchfahrtsstraße, zur Bahntrasse).

- Erstellung übergeordneter Einzelhandelskonzepte – mit Fokus auf die Stärkung der Zentren.

- Bestandsaufnahme und Optimierung bestehender Wegeführungen zum Abbau von Barrieren innerhalb der Ortschaften (vgl. Teilstrategie 3 ‚Naherholung aktivieren und aufwerten' und Teilstrategie 4 ‚Mobilität ortsverträglich gestalten').

- Aktive Planungspolitik für den Erhalt bzw. für die Wiederbelebung der Ortskerne bei Beteiligung aller mitwirkenden Akteure (Bewohner, Eigentümer, etc.).

6.7.3 Handlungsoptionen

Die an dieser Stelle aufgeführten, allgemeinen Umsetzungsmöglichkeiten gelten übergeordnet für die folgenden drei Handlungsoptionen: Ortsrand zum Flussraum stärken, Ortsrand zum Naherholungsraum stärken und Ortsrand zur Kulturlandschaft stärken.

Ortsränder stärken (Allgemein)

Im Landkreis wirken ‚Ränder' innerhalb der Ortschaften oft trennend (z.B. durch Straßen oder Bahntrassen) und die äußeren Ortsränder häufig wenig gefasst und nicht bewusst gestaltet. Um die Ortsbilder im Landkreis zu stärken, ist es wichtig, eine aktive Gestaltung der inneren und äußeren Ränder der Ortschaften zu intensivieren. Die baulichen Ränder zu den Flussräumen, zu den Landschaftsräumen und zum landwirtschaftlich geprägten Umland sollten ortsspezifisch ausgebildet und gestaltet werden.

Umsetzungsmöglichkeiten (Allgemein)

- Durchführung von **Bestandsaufnahmen und Ortsanalysen** auf kommunaler Ebene, um Defizite sowie Planungs- und Entwicklungsbedarf festzustellen.
- Festlegung **quantitativer Festsetzungen** (wie z.B. Dichte und Geschossanzahl) bezogen auf den jeweiligen Ort und die Lage im Landkreis, sowie **qualitativer Festsetzungen** (wie z.B. typologische und ortsspezifische Gestaltungskriterien).
- Voraussetzung hierfür ist eine **klare, räumliche Entwicklungsvorstellung**: z.B. durch die Erstellung von Ortsentwicklungskonzepten (unter Berücksichtigung des Umgangs mit den Ortsrändern und deren Gestaltung), Ortsgestaltungssatzungen und die Berücksichtigung in der Bauleitplanung.
- Zur Gewährleistung von tragfähigen Lösungen, sollten **Planungen** zur Ortsentwicklung bzw. Ortsentwicklungskonzepte **gemeinsam** mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern, Eigentümern und weiteren Akteuren **diskutiert und entwickelt** werden (wie z.B. die bereits vorhandene Bürgerdialogplattform ‚Brucker Stadtgespräche' zum Thema der Konversion Fliegerhorst).

Ortsrand zum Flussraum stärken

Die Flussräume sind im Landkreis die am stärksten prägenden Freiräume, gleichzeitig Bezugsräume der historischen Siedlungsentwicklung und somit wesentliches, identitätsstiftendes Merkmal für die heutigen Siedlungskörper. Auf ihre Ränder im Sinne des Übergangs von Flussraum zu Siedlungsraum sollte ein besonderes Augenmerk gelegt werden.

Aspekte für die Umsetzung

- Auf kommunaler Ebene: Ortsränder zum Flussraum **abschnittsspezifisch sorgfältig überlegen und ausbilden**; hierfür sind genauere (planerische) Prüfungen notwendig, eine interkommunale Abstimmung hierzu ist empfehlenswert.
- Die **Zugänglichkeit** zum Flussraum und Querungen sollten geprüft und bei Bedarf optimiert werden (z.B. Flussabschnitte in Fürstenfeldbruck, Emmering, Olching).

  Beispiel: Der Landschaftspark Neckar mit durchgehenden Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer und insgesamt Aufwertung der Flusslandschaft (vgl. Teilstrategie 2 ‚Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln')

- Der **bauliche Ortsrand zum Flussraum** (Ufer, Aue, etc.) muss sowohl aus der Siedlung heraus, als auch aus dem Flusslandschaftsraum gedacht und **entwickelt werden**. Er sollte entsprechend eine hohe stadt- und baugestalterische Qualität aufweisen und dabei ortsspezifisch ausgebildet werden.



Fürstenfelder Straße Blick auf die Amper

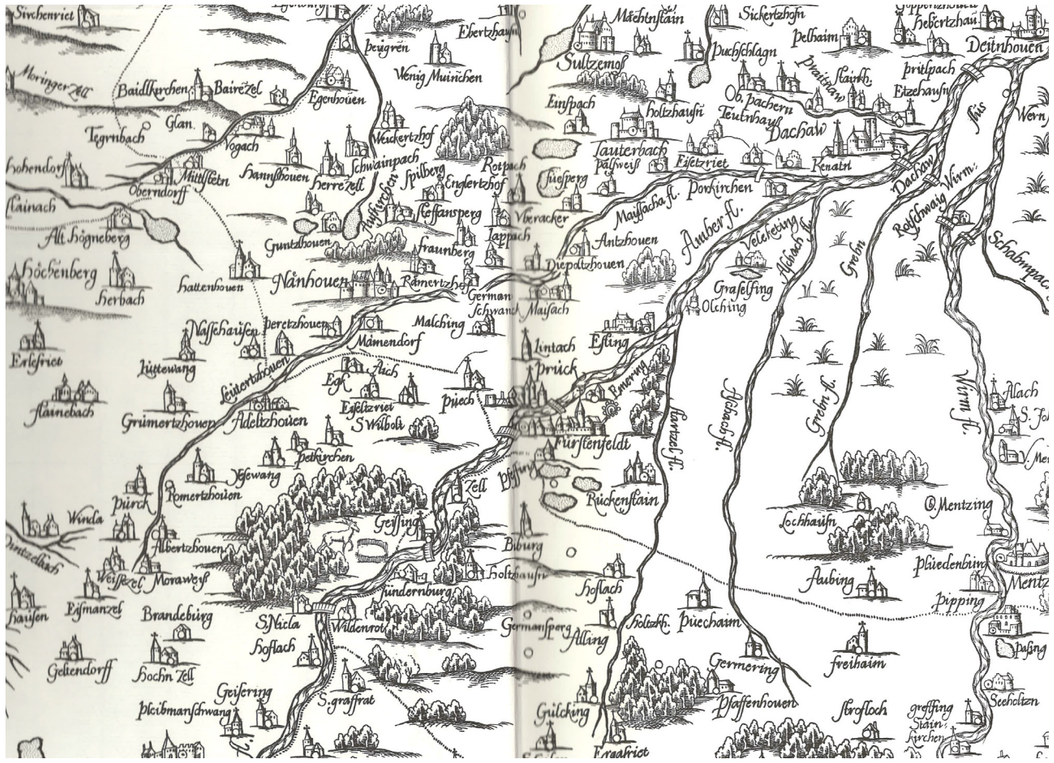
Für detailliertere Informationen zum Landschaftspark Neckar, siehe: http://www.landschaftspark-neckar.de/

Ortsrand zum Naherholungsraum stärken

In unmittelbarer Nähe der Ortsränder liegen oftmals Landschaftsräume (landschaftliche Parks, Wälder, etc.), die einer höheren Frequenz von Freizeitnutzungen ausgesetzt sind. Die Nachverdichtung der Siedlungsräume verstärkt die vielfältigen Nutzungsansprüche an diese Landschaftsräume. Dem Übergang Siedlungsraum zu Naherholungsraum kommt folglich eine steigende Bedeutung zu.

Aspekte für die Umsetzung

- Um den Ortsrand zu einem Landschaftsraum ortsspezifisch ausbilden zu können, muss in erster Linie die **Art, Gestalt, Nutzungsintensität und -mischung des Landschaftsraumes** analysiert bzw. festgelegt werden. Entsprechend kann und sollte die Ausgestaltung je Ortsrand unterschiedlich sein.



Flusslandschaft und Ortschaften im Landkreis Fürstenfeldbruck (1579, von Weinerus, nach Philipp Apian)

- Der **Landschafts- und Naherholungsraum** bildet zum einen die Grenze zu den bebaubaren Flächen, zum anderen sollte er über sein Erschließungsnetz sinnvoll mit dem Siedlungsraum verknüpft und dadurch **an die Ortskerne angebunden** werden (vgl. Teilstrategie 3 ‚Naherholung aktivieren und aufwerten'); folglich ist das **Wegekonzept** als Teil des gestärkten Ortsrands zu denken (z.B. Pufferbereiche, Nutzungszonierungen, Akzentuierungen besonderer Orte).

Ortsrand zur Kulturlandschaft stärken

Im Westen des Landkreises finden sich die Ortsränder meist direkt an landwirtschaftlich geprägten Flächen, wie z.B. in Adelshofen, Jesenwang oder Landsberied. Oft liegen am Rande der Ortschaften Hoftypologien, wie z.B. nördlich von Landsberied, Kottgeisering oder im Süden Mammendorfs, die in ihrer Kompaktheit zeitgemäß sind und z.B. vielfältige Wohnansprüche aufnehmen können. Es gilt, sich bei der weiteren Entwicklung der vorhandenen Qualitäten, aber auch Problemstellungen gewahr zu sein.

Aspekte für die Umsetzung

- Mittels einer **Bestandsaufnahme** je Kommune könnten z.B. besondere Gebäudetypologien identifiziert und der Handlungsbedarf ermittelt werden; in einem weiteren Schritt könnten die **Typologien neu interpretiert und umgenutzt** werden (z.B. gute Eignung zum Wohnen, indem sie einerseits einen geschützten Hofraum im Inneren gewährleisten und nach außen von der Weite des Umlandes profitieren).

  Beispiel Ortserweiterung: Baugebiet ‚Hüttenthaler Feld', Tittmoning

- Es ist wichtig, auf eine bewusste Gestaltung der Ortsränder zu achten und dabei eine **Verzahnung der Siedlungsstruktur mit der angrenzenden Kulturlandschaft** zu ermöglichen; qualitätsvolle Ortserweiterungen könnten z.B. über städtebauliche Wettbewerbe, Rahmenplanungen, Plangutachten oder Ortsentwicklungskonzepte entwickelt werden. Teilaspekte daraus könnten als Bestandteil/ Paragraph in Ortsgestaltungssatzungen integriert werden.



Gewerbegebiet Landsberied, Hoftypologie am Rande des Ortsteils



Ortserweiterung ‚Hüttenthaler Feld', Tittmoning Fotoaufnahme um 2005, vgl. Wettbewerbsentwurf von 1992 S. 153

Die an dieser Stelle aufgeführten, allgemeinen Umsetzungsmöglichkeiten gelten übergeordnet für die folgenden drei Handlungsoptionen: Ortseinfahrten (Straße), Ortseinfahrten (Gleis), Bahnhofsumfelder.



Entwicklungspotenzial im Norden des S-Bahnhofs in Eichenau

Ankunftsorte stärken (Allgemein)

Der erste Eindruck ist die visuelle Visitenkarte eines Orts. Im Landkreis sind jedoch häufig sichtbare Defizite festzustellen, z.B. bereits am Bahnsteig, dem Bahnhof und seinem Umfeld. Jeder Ort sollte sich über seine Ortseinfahrten (Straße oder Gleis) sowie über seine spezifischen Ankunftsorte (an Bahnhöfen und ihren Umfeldern) adäquat präsentieren. Das Bewusstsein für die Bedeutung des ersten Eindrucks sollte in jeder Kommune geschärft werden.

Umsetzungsmöglichkeiten (Allgemein)

- Der **Gestaltungswille der Kommunen und klare gestalterische Prinzipien** für die Ortschaften und ihre Ankunftsorte ist die Voraussetzung.

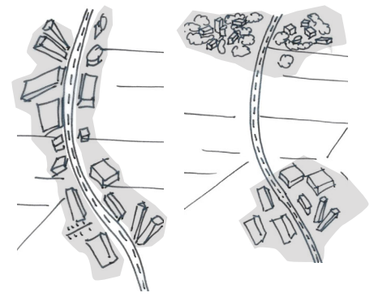
- **Planungsinstrumente auf kommunaler Ebene:** Planerische Prüfungen, Ortsanalysen und Bestandsaufnahmen, um Defizite zu ermitteln und Handlungsbedarf festzustellen, Rahmenplanungen, Plangutachten, Vorbereitende Untersuchungen sowie städtebauliche und architektonische Wettbewerbe.

- Auf Landkreisebene: Das **Landratsamt berät** die Kommunen hinsichtlich städtebaulicher bzw. ortsplanerischer Fragen.

- Vom **Wissenstransfer** Gebrauch machen: Je nach Bedarf und Interesse kann und sollte ein Wissenstransfer zwischen den Kommunen stattfinden; z.B. können westliche Kommunen von Erfahrungen östlicher Kommunen profitieren.

Ortseinfahrten aufwerten und stärken (Straße)

Die Ortseinfahrten sind stark durch den Orten vorgelagerte Gewerbegebiete und Einkaufsmärkte/-zentren geprägt. Dies hat zur Folge, dass die Ortseinfahrten einander immer ähnlicher werden und die ortstypischen Merkmale, wie bestimmte Gebäudetypologien, besondere Quartiere oder prägende Denkmäler, in den Hintergrund gedrängt werden. Das Typische einer Ortschaft soll auch in der Wahrnehmung des Herannahenden bewahrt und herausgearbeitet werden.



Skizze zur Verdeutlichung des Korridors (links) und den Clustern (rechts)

Aspekte für die Umsetzung

- Jede Kommune sollte **Planungen an Ortseinfahrten** dahingehend **verbessern bzw. beurteilen**. Auch das Landratsamt kann diesbezüglich beraten. Beispielsweise könnten vermehrt räumliche Situationen (Visualisierungen oder Fotomontagen) während der Konzeptphase zur Überprüfung genutzt werden.

- Bei der **Positionierung von Gewerbegebieten und großflächigem Einzelhandel** sollte der **gestalterische Blick** des ‚in den Ort Kommenden' eine wichtige Rolle spielen – so könnten z.B. besondere Lagen auch in diesen Gebieten Auflagen zur Gestaltung erhalten.

- Eine **bauliche Korridorbildung** sollte **entlang von Straßen** zugunsten von kompakten baulichen Clustern, die sich mit Freiräumen abwechseln, **vermieden werde**n; auf diese Weise würde der landkreisprägende Wechsel zwischen Siedlung und Landschaft nicht verloren gehen; zur Steuerung eignet sich die Bauleitplanung gut als Instrument sowie dementsprechend die Erstellung oder Anpassung von Ortsgestaltungssatzungen und ihren Bestandteilen.



Beispiel von ‚Korridorbildung' in Emmering



Ortseinfahrt Maisach, Blickrichtung Ost von der St 2504

Ortseinfahrten aufwerten und stärken (Gleis)

Ortseinfahrten bieten sich auch aus der Perspektive des S-Bahn- und Zugfahrenden. Der Kontrast zwischen Dichte in den Ortschaften und Weite zwischen den Ortschaften verschiebt sich von Osten nach Westen hin zu größeren Freiräumen mit teilweise weiten Blicken in die Landschaft. Dieses charakteristische Merkmal des Landkreises soll weiterhin verstärkt werden.

Aspekte für die Umsetzung

- Es ist dezidiert auch auf die **Gestaltung der Siedlungsränder entlang der Bahntrasse** zu achten; bei zukünftigen Planungen oder Aufwertungen bereits bestehender Siedlungskörper entlang der Bahntrassen, sollten die Kommunen auf klare gestalterische Vorstellungen achten.

- Der **gestalterische Blick des ‚im Zug Sitzenden'** sollte ebenfalls eine wichtige Rolle spielen – so könnten z.B. besondere Lagen auch entlang der Bahntrassen Auflagen zur Gestaltung erhalten.

- Beispielsweise könnten funktional notwendige Bauten in Landschaftselemente integriert oder hinter diesen verborgen werden (vgl. Kläranlage nördlich von Adelshofen: Diese ist in einem kleinen Waldstück angeordnet und nicht (landschaftsbildstörend) von außen sichtbar).

- Je Kommune sollten möglichst **gestalterische Prinzipien** festgelegt werden; auch die **Sensibilisierung der Bevölkerung** hierfür ist wesentlich.

Bahnhof und Bahnhofsumfeld aufwerten und ausbauen

Das unmittelbare Bahnhofsumfeld an den S-Bahn-Stationen ist oftmals wenig attraktiv gestaltet und stark durch die Ansicht der Park+Ride Parkplätze geprägt. Es gibt wenig Nutzungsmischung, wenige Möglichkeiten zum Einkaufen und kaum attraktive Aufenthaltsbereiche. Der Bahnhof als Ankunftsort für den Bahnreisenden sollte jedoch einen ersten attraktiven Eindruck einer Ortschaft bieten und passende Angebote bereitstellen.

Aspekte für die Umsetzung

- Im Zuge der Innenentwicklung an zentralen Lagen (vgl. Teilstrategie 5 ‚Vielfalt an Wohnformen schaffen') sollte das unmittelbare Bahnhofsumfeld hin zu einem **attraktiven Aufenthaltsort** gestaltet und fallweise zu einer multimodalen Drehscheibe entwickelt werden (vgl. Teilstrategie 4 ‚Mobilität ortsspezifisch gestalten').

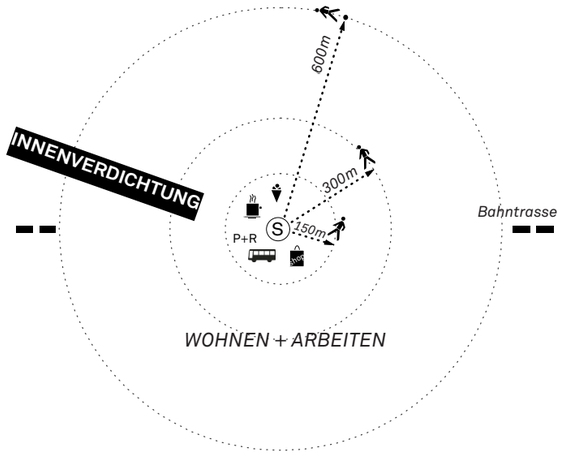
- Dem unmittelbaren Bahnhofsumfeld sollten vor allem auch **Nutzungen** zur Verfügung stehen, **die von der Nähe zum ÖPNV profitieren**, wie z.B. Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten mit einer kompakten Gebäudetypologie und einem möglichen Angebot besonderer Wohnformen sowie wohnortnaher Dienstleistungen und Stärkung des Einzelhandels (vgl. Teilstrategie 6 ‚Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern').

- Hinsichtlich der sinnvollen Instrumente von **Wettbewerben oder Plangutachten** können die Kommunen auch z.B. auf Erfahrungswerte anderer Kommunen zurückgreifen: z. B. Wettbewerb zur Innenstadtentwicklung mit u.a. Neugestaltung des Bahnhofsareals in Germering.



S-Bahnhof Esting

Informationen zum städtebaulichen Wettbewerb in Germering: Innenstadtentwicklung – Umfeld der Stadthalle, Bahnhofsareal und nördlich anschließende Flächen: http://www.germering.de/germering/web.nsf/id/pa_shalle.html



Konzeptskizze zur Verdeutlichung der Möglichkeit der Nutzungsmischung im Bahnhofsumfeld

Ortszentren stärken

Die Ortszentren der Gemeinden sind am stärksten vom Strukturwandel vor allem im Einzelhandel betroffen. Dieser führt zu großen Handelseinheiten an den Ortsrändern. Die Ortsmitten verlieren dadurch an Attraktivität und die fußläufige Nahversorgung ist häufig nicht mehr gewährleistet. Ortszentren sind jedoch unbedingt als besonderes kollektives Gut zu bewahren und zu stärken. Dies ist eine Tendenz, die sowohl im Osten als auch in Westen festzustellen ist – wobei im Osten mittlerweile häufig die Ankernutzung eines Vollsortimenters oder Drogeriemarkt ausgelagert ist und sich Versorgungsbereiche zunehmend schwerer tun, während im Westen wenige Nutzungsbausteine gehalten oder geschaffen werden sollten (Bäcker, Metzger, ‚Dorfladen', Wirtschaft, Praxen, etc.).

Aspekte für die Umsetzung

- Es bedarf jeweils einer kritischen Analyse oder Bestandsaufnahme der Situation vor Ort, um eine geeignete **Nutzungsstrategie** zu überlegen.

- In höher frequentierten Orten wie Fürstenfeldbruck, Mammendorf oder Germering erscheint z.B. die **Stärkung der Zentren** durch weitere, voneinander profitierende Nutzungen, eine Nutzungsmischung, höhere bauliche Dichte und in der Folge Erlebnisdichte, sinnvoll.

- In erster Linie geht es um eine Stabilisierung und Neuorientierung der Ortskerne. Eine erfolgreiche Umsetzung würde auch **einschränkende Maßnahmen für großflächigen Einzelhandel** vor allem an den Rändern der Orte/Städte mit sich ziehen.

- **‚Neuerfindung' der Ortskerne** und Besinnung auf Ihre Grundfunktionen - das Wohnen, die Begegnung (Kultur, Verwaltung, Schulen, Krippen, Spielplätze, Platzsituationen, Gastronomie, etc.) und die Identifikation.

- Das **Ortsspezifikum** in den kleineren Gemeinden (Gebäudestrukturen und -typologien, Anger, Veranstaltungsorte, Vereine, lokale Produzenten, etc.) **herausfiltern**, um strategisch klug mit den begrenzten Ressourcen in das ‚Ortsspezifische' und dauerhaft Tragfähige investieren zu können.

- Für eine erfolgreiche Aktivierung der Ortskerne sind folgende Voraussetzungen wichtig: **Seitens der Kommunen** sind **klare planerische und gestalterische Vorstellungen** erforderlich: u.a., zu wissen, was sie in Bezug auf Wohnen, Arbeiten und Freizeit möchten, welche Bedeutung die Landschaft einnimmt und wie die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen sind.

- Ebenso ist es seitens der Kommunen wichtig, zu erkennen, welche einzelnen **gemeindespezifischen Themen** in einem integrierten Entwicklungskonzept anzugehen sind, um dann Einzelprojekte zu starten, sowie **übergeordnete interkommunale Themen/Projekte** zu **erkennen** und weiterzuverfolgen (z.B. die Konversion Fliegerhorst).

Für detailliertere Informationen zur Publikation der VLP ASPAN Schweizerische Vereinigung für Landesplanung ‚Ortskerne beleben', siehe:

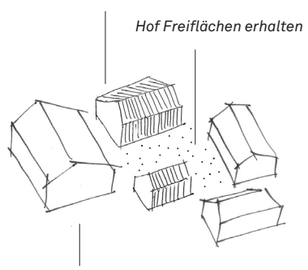
http://www.vlp-aspan.ch/sites/default/files/ru_16_05-spezial-web.pdf

Besondere ortstypische Gebäudetypologien in Wert setzen

Im Westen des Landkreises gibt es häufig Wohnhäuser, welche aufgrund ihrer Größe und Positionierung flexibel genutzt werden können und unterschiedliche Wohnformen unter einem Dach beherbergen können. Alternative Wohnformen, die infolge einer Umstrukturierung/ Aktivierung dieser Gebäudetypologien ermöglicht werden, könnten z.B. dem steigenden Bedarf an vielfältigerem Wohnraum auch im westlichen Landkreis entgegenkommen.

Aspekte für die Umsetzung

- Besondere, im Ort **vorkommende Gebäudetypologien** müssen konkret auf ihre **Alltagseignung** hin überprüft werden.
- Auf kommunaler Ebene: **Bewusstsein schärfen** sowie **Gestaltungsprinzipien** für den Umgang und die Umnutzung von **wertvollem** zur Verfügung stehenden **Gebäudebestand** (z. B. Eigentümerberatung).
- **Das große Haus und der Hof sind die identitätsstiftenden Elemente**, die es unbedingt zu **erhalten** und zu **aktivieren** gilt. Beispielsweise können wenig erhaltenswerte Gebäude eines Hofes (wie z.B. Scheunen) ersetzt und durch weitere Wohnhäuser ergänzt werden; unterschiedliche Bewohner können sich ein Haus mit verschiedenen Wohnungsgrößen teilen, die Gruppe der Häuser wiederum kann sich den gemeinsamen Hof teilen.



Ortstypische Hoftypologie mit Erweiterungspotenzial

Besondere Denkmäler / Bauwerke erhalten und aktivieren

Für die Ortschaften sind Denkmäler und besondere Bauwerke wichtige Identifikationsobjekte. Die Denkmäler und besonderen Bauwerke sollten erhalten werden und möglichst durch neue Nutzungen aktiviert werden.

Aspekte für die Umsetzung

- Seitens der Kommunen soll das **Bewusstsein der Bevölkerung** geweckt werden hinsichtlich der Qualitäten und dem Identifikationspotenzial solcher Bauwerke in einem Ort; Unterstützung mittels Beratung der Eigentümer bei Umnutzungs- oder Sanierungsvorhaben.
- Es ist zudem wichtig, dass **besondere Gebäude im Landkreis möglichst gut vernetzt** sind und **landkreisübergreifend** an wichtige Radwegeverbindungen anschließen oder, dass denkmalgeschützte Gebäude mit einer **guten und passenden Gastronomie** bespielt werden; das Landratsamt kann hier eine koordinierende Funktion übernehmen.

Ein integriertes Radwegekonzept für den Landkreis Fürstenfeldbruck befindet sich derzeit in Erstellung: http://www.lra-ffb.de/akt/presse2017/press011.shtml

Prägende Freiräume qualifizieren

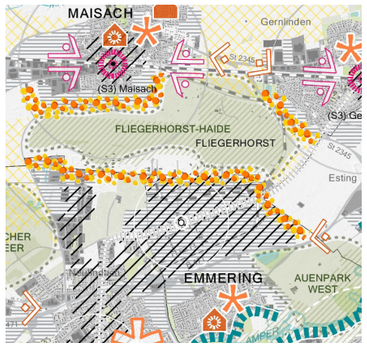
Neben besonderen Denkmälern und Bauwerken sind es vor allem auch Freiräume (z.B. Plätze, Anger), die zur Identität des Ortsbilds beitragen (z.B. Dorfanger in Adelshofen, Anger in Kottgeisering, vgl. Teilstrategie 3 ‚Naherholung aktivieren und aufwerten). Insbesondere im östlichen Landkreis wird eine höhere Bevölkerungsdichte mit dichteren Wohnformen, wie Geschosswohnungsbau und weniger privaten Freiräumen zu einem höheren Nutzungsdruck auf die öffentlichen Freiräume führen. Es sind vor allem die öffentlichen Räume, die Begegnung in den Ortskernen ermöglichen und diese Ortsmitten trotz Verlust der wegfallenden Händler beleben.

Umsetzungsmöglichkeiten

- Qualifizierung und Aufwertung der Freiräume (vgl. hierzu vor allem Teilstrategien 2 ‚Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln‘ und 3 ‚Naherholung aktivieren und aufwerten‘) unter anderem durch **verbesserte Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer, den Erhalt und das Schaffen von Orten der Begegnung** (z. B. Brunnen, Möblierung und Spielfunktionen).
- Vgl. hierzu auch Teilstrategie 5 ‚Vielfalt an Wohnformen schaffen‘, Handlungsoption Wohnungsnahe Freiraumangebote stärken.



Bewahren, Erhalten und Ausbauen
Lagegunst an Radwegen, Ortskern Kottgeisering



Fliegerhorst
Ausschnitt Teilstrategie 7, Legende S. 182

Parallel zur Internetseite zur Konversion des Fliegerhorsts läuft auch ein Bürgerdialog zum dem Thema: https://www.stadtgespraeche-ffb.de/fliegerhorst-konversion-dialog/

Fliegerhorst (Aspekt Ortsbild)

Der Militärstandort ‚Fliegerhorst' ist bis heute militärisches Gelände und ein Standort, welcher als Insel, zwischen den beiden großen S-BahnSträngen liegend, wahrgenommen wird. Der Fliegerhorst unterscheidet sich hinsichtlich Ortsbild und vorhandener Struktur vollständig vom Rest des Landkreises. Er besitzt eine z.T. eigenständige, ortsspezifische Baustruktur, die zu knapp der Hälfte unter Schutz steht (z.B. der ‚Kilometerbau'). Der Fliegerhorst muss als potenzielles Transformationsgebiet in einer positiven Weise in das Bewusstsein der Bevölkerung im Landkreis gelangen.

Umsetzungsmöglichkeiten

- **Aufheben der isolierten Randlage** des Fliegerhorstes und **Anbindung des neuen Quartiers an seine Nachbargemeinden** (z.B. Ränder stärken und gestalten: Nach Norden den Rand zum Landschaftspark, nach Süden die Anknüpfung an die vorhandene Siedlungsstruktur der Stadt Fürstenfeldbruck).

- Bei der Transformation ein **identitätsstiftendes Ortsbild** gemäß aktueller Rahmenbedingungen (Nutzungsmischung, bauliche Dichte, etc.) für ein urbanes Quartier schaffen und weiterentwickeln sowie ggf. überformen (vgl. auch Teilstrategie 5 ‚Vielfalt an Wohnformen schaffen').

- **‚Ankunftsorte' entwickeln**, z.B. von Nordosten und im Übergang zur Stadtstruktur Fürstenfeldbrucks im Süden; die Wahrnehmung aus der Trambahn und diejenige als Fußgänger oder Radfahrer als Teil der Strategie und Konzept für den Ort sehen.

7
Organisation und Umsetzungsprozesse

Die Räumliche Entwicklungsstrategie RES ist ein informelles Planungsinstrument. Die Umsetzung der Teilstrategien basiert auf freiwilliger Basis und nur auf der gemeinsamen Einsicht, dass die zukünftigen Herausforderungen in einer interkommunalen Zusammenarbeit gemeinsam gelöst werden können.

Jede der beteiligten Kommunen sollte sich intensiv mit der RES und seinen Teilstrategien auseinandersetzen und prüfen, welche der Strategien für die eigene Kommune sinnvoll umsetzbar sind. Dabei wird die kommunale Planungshoheit nicht tangiert.
Übergeordnete, weitere notwendige interkommunale Planungen (z.B. Radwegenetz) oder Initiativen (z.B. zur Wirtschaftsförderung ‚Standort Landkreis Fürstenfeldbruck') können weiterhin in der bewährten Form vom Landratsamt initiiert und vorangetrieben werden. Hier können auch die bei der Erstellung beteiligten Fachstellen des Landratsamtes unterstützen, um die verschiedenen Inhalte der RES als einzelne Themen vorbereitet auf Landkreisebene voranzubringen.

Es werden insbesondere für ein Fortführen des interkommunalen Prozesses in den Gremien folgende Empfehlungen als zielführend erachtet und vorgeschlagen:

Vernetzung im Turnus

- Wichtig wird es sein, dass die im RES-Prozess begonnene interkommunale Zusammenarbeit in einen regelmäßigen Turnus von Besprechungen, beispielsweise einmal im Quartal, verstetigt wird. Die Themen könnten vom Landratsamt vorbereitet werden. Dafür sollten schon vorhandene Formate, wie z.B. die Kreisverbandsversammlung des Bayerischen Gemeindetags oder die Bürgermeisterdienstbesprechungen genutzt und die unterschiedlichen Themen des RES-Prozesses als ein Tagesordnungspunkt eingepflegt werden.

Verbindlichkeit gemeinsamer Haltungen herstellen

- Durch die RES besteht nun die Möglichkeit auch bei einzelnen Themen oder auch bei einzelnen Teilstrategien, zu denen Konsens besteht, die gemeinsamen Haltungen als Beschluss zu formulieren und somit eine Verbindlichkeit dafür herzustellen. Damit würde der Landkreis geeint gegenüber Dritten wirken und könnte nach Außen deutlich entschlossener auftreten.

Einbringen von Themen in die Regionalkonferenz

- Für das Jahr 2018 ist im Landkreis die zweite Regionalkonferenz geplant. Dabei könnte man die Räumliche Entwicklungsstrategie RES des Landkreises Fürstenfeldbruck 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.
  Diese Konferenz sollte genutzt werden, um die Attraktivität des Landkreises mit seiner interkommunalen Zusammenarbeit allen Entscheidungsträgern in Wirtschaft und Politik innerhalb der EMM zu verdeutlichen. Es wäre damit auch eine Chance, vor der großen Aufgabe der Transformation des Fliegerhorstes Werbung für den Standort zu machen und bevor die Entscheidungen zum S-Bahn-Nordring gefallen sind, die Diskussionen mit der LH München und dem MVV in die richtige Richtung zu lenken.

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

Landratsamt

- Es ist sinnvoll, dass das Landratsamt seine koordinierende und oft auch initiierende Funktion in der räumlichen Planung und Entwicklung und in dem Mechanismus der interkommunalen Zusammenarbeit behält. Hier könnten auch weiter gehende Studien, welche die Inhalte der Teilstrategien aus der RES präzisieren, wie z.B. zum Thema verdichteter Wohnungsbau, ein gemeinsames Auftreten als Wirtschaftsstandort, ein Konzept zum interkommunalen Flächenmanagement von Gewerbe- und Einzelhandelsflächen (Kooperationen bei der Flächenentwicklung ermöglichen eine Profilschärfung der Standorte, bieten damit eine verbesserte Konkurrenzfähigkeit im überregionalen Standortwettbewerb) vorangetrieben werden.

  Die einzelnen Fachstellen im Landratsamt, die an der Erstellung der RES intensiv mitgearbeitet haben, können ausgewählte fachspezifische Themen aus den Teilstrategien gezielt weiterverfolgen und in Zusammenarbeit mit den Kommunen umsetzen:
  - Landkreis innerhalb der Region positionieren (alle Fachstellen)
  - Landschaftsräume sichern und gebietstypisch weiterentwickeln z.B. Stärkung und Aufwertung der Maisachaue (untere Naturschutzbehörde)
  - Naherholung aktivieren und aufwerten z.B. Landschaftspark Ost (untere Naturschutzbehörde, Referat für räumliche Planung und Entwicklung)
  - Mobilität ortsverträglich gestalten (ÖPNV, Klimaschutz-management, Tiefbau)
  - Vielfalt an Wohnformen schaffen (Referat für räumliche Planung und Entwicklung, Regionalmanagement)
  - Landkreis als Wirtschaftsstandort fördern (Wirtschaftsförderung)
  - Ortsbilder mit ihren Besonderheiten stärken (Referat für räumliche Planung und Entwicklung)

Interkommunale(s) Ortsentwicklungskonzept(e)

- Ein interkommunales Ortsentwicklungskonzept für zwei oder mehrere Kommunen könnte 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 Stadtentwicklungsplänen und Ortsentwicklungskonzepten zu leisten. Die Themen der Teilstrategien (z.B. ‚Vielfalt an Wohnformen schaffen', Handlungsoption Innenentwicklung) könnten vertieft und konkretisiert sowie weiterverfolgt werden. Die Koordination könnte durch eine Lenkungsgruppe bereits involvierter Akteure erfolgen.

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 ausgelotet werden. Als Beispiel sei hier die Einrichtung einer interkommunal ins Leben gerufene Homepage genannt, die die Möglichkeit zur Darstellung von der RES, Teilstrategien, Pilotprojekten 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.

Regionalmanagement:
Das Regionalmanagement leistet durch den Aufbau regionaler fachübergreifender Netzwerke einen Beitrag zur Verbesserung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit.

Durch diese Netzwerke soll das vorhandene Potenzial in Teilregionen optimal genutzt und deren eigenverantwortliche Entwicklung nachhaltig gestärkt werden.

Ein Regionalmanagement gestaltet, ausgehend von Handlungskonzepten und durch den Einsatz von Regionalmanagern, die Entwicklung durch Projekt- und Netzwerkarbeit.

http://www.landesentwicklung-bayern.de/instrumente/regionalmanagement.html

Arbeitsgruppen bzw. vertiefende Studien

- Um die interkommunale Zusammenarbeit zu stärken, könnten auch dezidierte Arbeitsgruppen aus einigen Kommunen bestimmte Themenfelder bearbeiten. Zum Beispiel zum interkommunalen Flächenausgleich bei übergeordnetem Flächenbedarf, zur SoBoN Fürstenfeldbruck, zur interkommunalen Zusammenarbeit bei Ausgleichsflächen; hier wäre es sinnvoll, wenn gerade die Gemeinden im Ballungsraum München Arbeitsgruppen gründen, an denen eventuell auch Kommunen aus den benachbarten Landkreisen (Dachau, München) sich beteiligen. Zum Generationswechsel in der Landwirtschaft, zur besseren Vernetzung nach Augsburg; hier würden themenbezogene Arbeitsgruppen aus den ländlichen Gemeinden im Westen sinnvoll sein.

Insgesamt wird es bei der weiteren interkommunalen Zusammenarbeit wichtig sein, dass der Prozess am Ende auch vorzeigbare Erfolge aufweist. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen und Herausforderungen der einzelnen Kommunen wird es in der Zukunft auch wichtig sein, immer nur die ausgewählte Gruppe von Kommunen anzusprechen, die zu dem Thema relevant ist, um nicht die Sitzungsanzahl und den Kommunikationsaufwand für alle zu hoch zu halten.

8
Resümee

Mit der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES haben sich der Landkreis Fürstenfeldbruck und die beteiligten Kommunen Fürstenfeldbruck, Germering, Olching, Puchheim, Adelshofen, Alling, Althegnenberg, Eichenau, Emmering, Gröbenzell, Jesenwang, Kottgeisering, Landsberied, Maisach, Mammendorf und Mittelstetten auf ein Neuland begeben.

Eine der großen Herausforderungen für alle Beteiligte war, sich auf das neue Format der Räumlichen Entwicklungsstrategie einzulassen. Neben dem hohen Abstraktionsvermögen, das der Maßstab und die strategische Herangehensweise einfordern, war es auch ein Schritt hinaus aus dem Alltag der eigenen kommunalen Planungspraxis hin zu einer gemeinsamen interkommunalen Sichtweise. Ein Schritt, der am Anfang einiges an Mut erforderte, da man sich nicht auf bekannte Routinen verlassen konnte.

Deshalb war für uns schon der interkommunale Arbeitsprozess und die große Bereitschaft, sich auf diese Diskussionen einzulassen, ein erster Erfolg. Eine Leistung, die man gerade vor dem Hintergrund der sehr unterschiedlichen Herausforderungen und Ausgangslagen der Kommunen (von unter 2.000 Einwohnern im ländlichen Raum bis zu 40.000 Einwohnern an der Grenze nach München) nicht zu gering schätzen kann.
Das Ergebnis dieses interkommunalen Arbeitsprozesses ist eine erste gemeinsam abgestimmte Räumliche Entwicklungsstrategie für den gesamten Landkreis. Eine Strategieplanung für die Zukunft, die auch den unterschiedlichen Anforderungen der Teilräume gerecht wird.

Mit dem Schlussbericht, den von den einzelnen Fachbereichen zusammengetragenen Empfehlungen und den in Plänen übertragenen Teilstrategien ist ein sehr umfangreiches Werk als Grundlage für den gesamten Landkreis Fürstenfeldbruck entstanden. Einige Empfehlungen, vor allem diejenige, die die eigene Kommunen betreffen, mögen den Fachpersonen durchaus bekannt sein. Als Planung über den Landkreis und als Zusammenstellung der strategischen Planungsziele über die einzelnen Fachbereiche bietet die RES jedoch ein neues Planungsinstrument an, das wesentlich konkreter als der Regionalplan ist, dabei die kommunalen Einzelinteressen berücksichtigt und sich der Entwicklung des gesamten Landkreises widmet.

Die RES ist in einer interkommunalen Zusammenarbeit der beteiligten Städte und Gemeinden sowie mit der Einbindung der Öffentlichkeit entstanden. Die Empfehlungen sind plausibel und werden der Komplexität unserer aktuellen und zukünftigen Anforderungen gerecht. Sie zeigen, dass man nur durch intelligente, vielschichtige Lösungsansätze die komplexen Aufgabenstellungen lösen kann und, dass die häufig aus Gründen der Polemik gewählten, scheinbar einfachen Lösungen mittelfristig wieder zu Problemen führen können.

Natürlich führt dies immer wieder zur Hinterfragung unseres Lebensstils. Ob Einfamilienhaus oder Geschosswohnungsbau, ob Auto oder ÖPNV, ob Supermarkt oder Hofladen, jede der Fragen tangiert unsere Art und Weise, zu leben. Doch mit den von außen an uns herandrängenden Veränderungen – Bevölkerungswachstum, demografische Entwicklung, globale Erderwärmung, Ende der fossilen Brennstoffe, höhere Immobilienpreise und Verkehrsstaus-, bleiben notwendige Veränderungen nicht aus. Dabei wird ein Teil der Veränderungen ganz selbstverständlich durch die nachrückenden, jüngeren Generationen als Differenzierung zur Älteren vollzogen. So entsteht z.B. der Trend unter den jüngeren Großstädtern, ganz auf das eigene Auto zu verzichten. Auf der anderen Seite sind einige der Veränderungen mit härteren Umstellungen für Teile der Gesellschaft verbunden. Auf jeden Fall werden gerade Fragen der Lebensführung nicht nur zwischen den Generationen sehr emotional diskutiert. Fühlt sich doch jeder dabei angesprochen und das eigene Leben hinterfragt.

In unserem Schlussbericht zeigen die Empfehlungen der Räumlichen Entwicklungsstrategie RES weitere sinnvolle Möglichkeiten, wie auf die Veränderungen reagiert werden kann, auf. Einige davon greifen natürlich in bestehende Lebensstile ein, doch wir halten es für selbstverständlich, dass in einer pluralistischen Gesellschaft verschiedene Lebensstile nebeneinander existieren. Wir können davon ausgehen, dass sich in den nächsten 25 Jahren die Art und Weise des Zusammenlebens im Landkreis stark von der heutigen unterscheiden wird.
Der Strategieplan FFB 2040 und die dazugehörigen Teilstrategien weisen sehr weit in die Zukunft. Keiner von uns kann voraussehen, welche globalen, nationalen oder regionalen Einflüsse in den nächsten 25 Jahren auf die Region München einwirken werden.

Deshalb zeigen die eingetragenen Planungen neben der Innenentwicklung Potenzialräume, die als möglicher Siedlungsraum genutzt werden könnten. Keine der Flächen muss bebaut werden. In welchem Maß die Flächen beansprucht werden, hängt vom anhaltenden Siedlungsdruck und von den politischen Entscheidungen der einzelnen Kommunen ab, wie diese Ihr Potenzial nutzen wollen, bzw. wie sie auf einen Siedlungsdruck reagieren möchten.

Demgegenüber sind die konkreten Handlungsempfehlungen kurz- und mittelfristig umsetzbar und zeigen vernünftig gewählte, nächste Schritte.

Das übergeordnete Ziel der RES ist es, unseren Wohlstand, den Reiz der oberbayerischen Landschaft, die Wirtschaftskraft und die hohe Lebensqualität im Landkreis sichern oder sogar ausbauen zu können. Die RES zeigt dabei, dass es mit planerischer Sorgfalt und Umsicht oft für alle Beteiligte von Vorteil ist, wenn die unterschiedlichen Interessen abgewogen und miteinander gedacht werden. Diese Herangehensweise beinhaltet, auch unsere Natur- und Bodenressourcen vorsichtig und nachhaltig einzusetzen und die sensibelsten Bereiche unserer Landschafts- und Kulturgüter konsequent zu schützen.

Mit der Studie wird die interkommunale Zusammenarbeit als eine gemeinsame Haltung deutlich. Sie ist ein erster Schritt. Nun liegt es an den einzelnen Kommunen, durch Ihre Planungspraxis die formulierten Potenziale zu nutzen und die Planung durch detaillierte Umsetzungsvorschläge mit Leben zu füllen. Welchen Erfolg die RES haben wird, liegt nicht zuletzt an der Politik. Nimmt sie diesen ersten Schritt zum Anlass, die interkommunale Zusammenarbeit weiter zu vertiefen? Es wäre auf jeden Fall zu empfehlen, zumal gerade auch in der Öffentlichkeit von den Bürgerinnen und Bürger eine verbesserte Abstimmung zwischen den Kommunen gewünscht wurde.
Der weitere Prozess hängt wie bei jeder Zusammenarbeit davon ab, ob sich realisierbare, verwertbare Erfolge für jeden Einzelnen einstellen. Hier wird es wichtig sein, die RES zu nutzen, um durch die gemeinsame Haltung und den geschlossenen Auftritt Ziele, wie z.B. im öffentlichen Nahverkehr, gegenüber Dritten einzufordern oder auch gemeinsam Ziele, wie die Realisierung eines zusammenhängenden Radwegenetzes im Landkreis umzusetzen. Nur dann bleibt auch das Interesse, diese Zusammenarbeit zu intensivieren.

Dies ist natürlich noch ein längerer Weg, doch wir sind angesichts des zurückliegenden Arbeitsprozesses und des bürgerlichen sowie kommunalen Engagements sicher, dass, unterstützt vom Landratsamt, die Kommunen den einmal eingeschlagenen Weg sicher weitergehen werden. Wir wünschen dabei allen Beteiligten in Politik und Verwaltung Mut und Eingebung bei Ihren Entscheidungen und uns allen Erfolg bei der konkreten Umsetzung der einzelnen Maßnahmen.

Andreas Garkisch,
03 Architekten, für das Auftragnehmerteam

9
Beteiligte

9.1
Auftraggeber und Projektbeteiligte

Auftraggeber

Landkreis Fürstenfeldbruck

sowie

Stadt Fürstenfeldbruck
Stadt Germering
Stadt Olching
Stadt Puchheim
Gemeinde Adelshofen
Gemeinde Alling
Gemeinde Althegnenberg
Gemeinde Eichenau
Gemeinde Emmering
Gemeinde Gröbenzell
Gemeinde Jesenwang
Gemeinde Kottgeisering
Gemeinde Landsberied
Gemeinde Maisach
Gemeinde Mammendorf
Gemeinde Mittelstetten

vertreten durch den Landrat und die (Ober)Bürgermeister
und Bürgermeisterinnen

Danksagung

Besonderer Dank gilt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Workshoprunden, insbesondere den Mitbürgerinnen und Mitbürgern sowie Vertretern von Vereinen und Verbänden, ohne deren Mitwirkung das Projekt nicht in dieser Form hätte durchgeführt werden können.
Der Dank gilt des Weiteren der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr sowie der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet Städtebau, die durch eine finanzielle Förderung dieses Projekt ermöglicht haben.

Projektbeteiligte

Landratsamt Fürstenfeldbruck
Münchner Str. 32
D-82556 Fürstenfeldbruck
www.lra-ffb.de

Abteilung Bau, Umwelt und Enteignungen
Reinlinde Leitz
Karin Volk
Abteilungsleiterinnen

Referat Räumliche Planung und Entwicklung
Eva Jaeger, Referatsleiterin
Anke Demuth

Weitere beteiligte Fachstellen

Klimaschutzmanagement
Monika Beirer

Leitstelle AGENDA 21
Michaela Bock

Untere Naturschutzbehörde
Petra Heber
Michaela Schleicher

Wirtschaftsförderung
Barbara Magg, Leiterin
Judith Jaksch

ÖPNV - Öffentlicher Nahverkehr
Hermann Seifert, Leiter

Regionalmanagement
Rike Strohmeyer

Sozialer Wohnungsbau
Jürgen Weise, Referatsleiter

Kommunen

Dr. Michael Schanderl
Kreisvorsitzender des Bayerischen Gemeindetags

Stadt Fürstenfeldbruck
Hauptstr. 31
D-82256 Fürstenfeldbruck
www.fuerstenfeldbruck.de

Erich Raff
2. Bürgermeister

Martin Kornacher
Stadtbaurat

Markus Reize
Sachgebietsleiter Stadtplanung, Verkehrsplanung, Landschaftsplanung, Klima-schutz

Stadt Germering
Rathausplatz 1
D-82110 Germering
www.germering.de

Andreas Haas
Oberbürgermeister

Jürgen Thum
Stadtbaumeister

Veronika Pöllmann
Stadtplanung

Stadt Olching
Rebhuhnstr. 18
D-82140 Olching
www.olching.de

Andreas Magg
Bürgermeister
Markus Brunnhuber
Stadtbaurat

Stephanie Kulosa
Stv. Leiterin des Amtes für Bauen und Stadtentwicklung

Stadt Puchheim
Poststraße 2
D-82178 Puchheim
www.puchheim.de

Norbert Seidl
Bürgermeister

Andrea Reichel
Stadtplanung, Bauverwaltung

Gemeinde Adelshofen
Fuggerstraße 3
D- 82276 Adelshofen
www.gemeinde-adelshofen.de

Michael Reith
Bürgermeister

Gemeinde Alling
Am Kirchberg 6
D-82239 Alling
www.alling.de

Frederik Röder
Bürgermeister

Mathias Kral
Bauamt Umweltamt

Gemeinde Althegnenberg
Augsburger Straße 6
D-82278 Althegnenberg
www.althegnenberg.de

Paul Dosch
Bürgermeister

Gemeinde Eichenau
Hauptplatz 2
D-82223 Eichenau
www.eichenau.de

Hubert Jung
Bürgermeister (bis 09/16)

Peter Münster
Bürgermeister (ab 09/16)

Andreas Troltsch
Bauamtsleiter

Gemeinde Emmering
Amperstr. 11a
D-82275 Emmering
www.emmering

Dr. Michael Schanderl
Bürgermeister

Markus Pree
Geschäftsleiter

Gemeinde Gröbenzell
Danziger Straße 23
D-82194 Gröbenzell
www.groebenzell.de

Martin Schäfer
Bürgermeister

Tomislav Skaric
Leitung SG Bauverwaltung/
Ortsentwicklung

Gemeinde Jesenwang
Kirchstraße 12
D-82287 Jesenwang
www.jesenwang.de

Erwin Fraunhofer
Bürgermeister

Gemeinde Kottgeisering
Ammerseestraße 7
D-82288 Kottgeisering

Sandra Meissner
Bürgermeisterin

Gemeinde Landsberied
Schloßbergstr. 4
D-82290 Landsberied
www.landsberied.de

Andrea Schweitzer
Bürgermeisterin

Gemeinde Maisach
Schulstraße 1
D-82216 Maisach
www.maisach.de

Hans Seidl
Bürgermeister

Andreas Meßner
Bauamt

Gemeinde Mammendorf
Augsburger Straße 12
D-82291 Mammendorf
www.mammendorf.de

Josef Heckl
Bürgermeister

Gemeinde Mittelstetten
Schulstraße 11
D-82293 Mittelstetten
www.mittelstetten.de

Andreas Spörl
Bürgermeister

Für die o.g. Gemeinden der VG
Mammendorf

Markus Hörmann
Bauamtsleiter

9.2
Fördermittelgeber

Förderung

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
Oberste Baubehörde

Förderung als Pilotprojekt des Förderprogramms ‚Förderung von modellhaften Planungen und Untersuchungen' (kurz: Planungszuschüsse) Modellhafte Planungen

9.3 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

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

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

Cristina Catoiu
+49 (0)89 5403484-18
catoiu@03arch.de

Konstanze Seufert
+49 (0)89 5403484-39
seufert@03arch.de

Moderation/Qualitätssicherung

TU München
Lehrstuhl für Raumentwicklung
Arcisstr. 21
D-80333 München

Prof. Dr. Alain Thierstein
+49 (0)89 289-22 488
thierstein@tum.de

Städtebau / Siedlung

03 Architekten GmbH in Kooperation mit:

Doris Zoller Dr. -Ing.
Lenggrieser Straße 12
D-81371 München

Doris Zoller
+49 (0)151 29 14 36 66
info@doriszoller.com

Arbeiten/Wirtschaft

TU München
Lehrstuhl für Raumentwicklung
Arcisstr. 21
D-80333 München

Prof. Dr. Alain Thierstein
+49 (0)89 289-22 488
thierstein@tum.de

Dr. Michael Bentlage
+49 (0)89 289-22 143
bentlage@tum.de

Fabian Wenner
+49 (0)89 289-22 142
f.wenner@tum.de

Mobilität

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstr. 11
CH-8032 Zürich

Fabienne Perret
+41 (0)44 395-1727
fabienne.perret@ebp.ch

Benjamin Stadler
+41 (0)44 395-1674
benjamin.stadler@ebp.ch

Freiraum

Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner GmbH
Lothstr. 19
D-80797 München

Franz Damm
+49 (089) 2488383-15
f.damm@keller-damm-roser.de

Diana Huss
+49 (89) 2488383-29
d.huss@keller-damm-roser.de

Planbearbeitung

Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner GmbH
Diana Huss

03 Architekten GmbH
Cristina Catoiu
Susanne Schöpf
Konstanze Seufert

10
Verzeichnis wichtiger Grundlagen

Literatur

Bayerisches Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Hrsg.) (2011): Zukunftsfähige Landnutzung in Bayern. Dokumentation Wettbewerb 2011. München.

Bauch, Ronald (2012): Pendlerverflechtungen der Stadt München, aus: Münchner Statistik, 4. Quartalsheft, Jg. 2012.

BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2013): INKAR. Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. Bonn: Selbstverlag.

Bodack, Karl-Dieter, VIEREGG-RÖSSLER GmbH (2013): Angebotsverbesserung der S4 Fürstenfeldbruck - München Hbf, Machbarkeitsstudie.

Böhme, Stefan, Lutz Eigenhüller, Xenia Kirzuk und Daniel Werner (2014): Pendlerbericht Bayern 2013. Serie: IAB-Regional. Berichte und Analysen aus dem Regionalen Forschungsnetz. Nürnberg: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit.

Golz, Ingo, Wehrlin, Matthias (2013): Räumliche Entwicklungsstrategien - Grundlagen des freiraumbasierten Städtebaus. Zürich: Anthos 2/2013.

Landratsamt Fürstenfeldbruck, Fachstelle ÖPNV (2016): Präsentation ‚Rolle des ÖPNV und Struktur der Verbundgesellschaft'.

Michaeli, Mark, Wulfhorst, Gebhard, Weilacher, Udo (2014): Vorbereitende Untersuchungen - Konversion Fliegerhorst Fürstenfeldbruck 2012-2013, mit integrierter Testentwurfsplanung.

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) (2010): Mobilität im Landkreis Fürstenfeldbruck, Basisdaten des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes.

Pilz, Thomas; Schwarz, Christoph (2012): Das schöne Bild und seine Widersacher. Erschienen in: Steierische Berichte, Dezember 2012.

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) (2014): Ausführliche Datengrundlagen. Landkreis Fürstenfeldbruck. 2014.

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) (2014): Gemeinde Gröbenzell. Landkreis Fürstenfeldbruck. Gemeindedaten 2014.

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) (2015): Radschnellverbindungen in München und Umland.

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) (2016): Region München 2015. Ausführliche Datengrundlagen.

Pretterhofer, Heidi; Spath, Dieter; Vöckler, Kai (2010): Land. Rurbanismus oder Leben im postruralen Raum. Graz: Haus der Architektur.

Prominski, Martin; Maaß, Malte; Funke, Linda (2014): Urbane Natur gestalten. Entwurfsperspektiven zur Verbindung von Naturschutz und Freiraumnutzung. Basel: Birkhäuser Verlag GmbH.

Rother, Josef, Christian Worm und Michael Hauschild (2013): Unternehmensbefragung 2013 zum Fachkräftebedarf im Landkreis Fürstenfeldbruck. Marburg: Landratsamt Fürstenfeldbruck.

Stadt Ingolstadt, Referat für Stadtentwicklung und Baurecht, Stadtplanungsamt Ingolstadt (Hrsg.) (2014): IRE Integriertes Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Ingolstadt und ihrer Umlandgemeinden. Ingolstadt.

Stadt Zürich, Hochbaudepartment HBD, Amt für Städtebau AfS (Hrsg.) (2010): RES. Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich. Zürich.

Steininger, Mariella (2008): Freiraumbasierter Städtebau. Diplomarbeit an der Universität für Bodenkultur, ILA Institut für Landschaftsarchitektur. Wien

Thierstein, Alain, Gebhard Wulfhorst, Michael Bentlage, Stefan Klug, Lukas Gilliard, Chenyi Ji, Julia Kinigadner, Helene Steiner, Lena Sterzer, Fabian Wenner und Juanjuan Zhao (2016): WAM Wohnen Arbeiten Mobilität. Veränderungsdynamiken und Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München. München: Lehrstuhl für Raumentwicklung und Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München.

Internet

BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2011): Raumordnungsbericht 2011. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung BBR. http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_21272/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2012/ROB__2011__downloads.html, Zugriff am 04.07.2012.

Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, Entwicklung der Landschaftsrahmenplanung in Niedersachsen. Erfahrungsaustausch 2013. http://www.nlwkn.niedersachsen.de/naturschutz/veroeffentlichungen/entwicklung-der-landschaftsrahmenplanung-in-niedersachsen-127353.html

Kanton Bern, Weber, Ueli (2014): Tempo 30-Zonen auf Kantonstraßen. Erfahrungen und Anforderungen. http://www.svi.ch/fileadmin/geschwindigkeiten/SVI_Weber_140319.pdf, Zugriff am 23.01.2017.

Landkreis Fürstenfeldbruck. Leitbild für den Landkreis Fürstenfeldbruck (2013). http://www.lra-ffb.de/lkr/leitbild/leitbild.shtml, Zugriff: 23.01.2017.

Lohrberg, F., (2002):Landschaftsarchitektur und Städtebau. Folgt auf den hochbaubasierten Städtebau des 20. Jahrhunderts ein freiraumbasierter Städtebau - und welche Rolle kann dabei die Landschaftsarchitektur spielen? aus: Garten + Landschaft 10/02 München: Callwey Verlag.

Schieder, Klaus: Wie eine Gemüse-Genossenschaft den Ackerbau gerechter machen will. http://www.sueddeutsche.de/muenchen/wolfratshausen/oberland-wie...se-genossenschaft-den-ackerbau-gerechter-machen-will-1.3173050, Zugriff am 22.09.2016.

Wenzel, Eike: Bio reicht nicht mehr. So sieht die Landwirtschaft der Zukunft aus. Onlineausgabe der Wirtschaftswoche, http://www.wiwo.de/technologie/green/biz/bio-reicht-nicht-mehr-so-sieht-die-landwirtschaft-der-zukunft-aus/13551214.html, Zugriff am 21.02.2015.

Wulfhorst, Gebhard, Keller, Johannes, Miramontes, Montserrat, Ji, Chenyi, Michaeli, Mark, Weisel, Astrid, Gnädinger, Johannes, Schätz, Katharina (2012): Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Fürstenfeldbruck und seiner Städte und Gemeinden, Los 2, Verkehr und Siedlungsentwicklung auf Landkreisebene (überörtliche Betrachtung). http://www.lra-ffb.de/pdf/Klimaschutz/Gesamtbericht_Los2.pdf, Zugriff am 23.01.2017.

BUND Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Fürstenfeldbruck (2012): Schutzgebiete. http://www.fuerstenfeldbruck.bund-naturschutz.de/natur-info-ffb/schutzgebiete.html, Zugriff: 17.11.2016.

Bisnode (2011): Dun & Bradstreet Firmendatenbank. http://www.bisnode.de/product/hoppenstedt-firmendatenbank-internet-datenbank/, Zugriff:17.11.2016.

Bayerische Vermessungsverwaltung (2015): Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem. GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2015): Verwaltungsgebiete. http://www.bkg.bund.de, Zugriff: 17.11.2016.

Immobilien Scout GmbH (2014): Transparenzoffensive der Immobilienwirtschaft: Angebotsdaten für Immobilien. http://www.transparenzoffensive.net/impressum/, Zugriff: 01.07.2014.

http://www.bayerischekulturlandstiftung.de/pik
http://www.bnn.pan-gmbh.com/faltblatt/HachingerTal09.pdf
http://www.buergerstiftung-lkr-ffb.de/buergerstiftung-fuerstenfeldbruck-nahtourband.html
http://www.chrisbangleassociates.com/ BIG RED BENCH (2010)
https://de.wikipedia.org/wiki/Naturlandstiftung_Saar, Zugriff am 29.06.2016.
http://www.fuerstenfeldbruck.bund-naturschutz.de/natur-info-ffb/schutzgebiete.html
http://www.germering.de/germering/web.nsf/id/pa_shalle.html
https://www.landesentwicklung-bayern.de/instrumente/landesentwicklungsprogramm/
http://www.landesentwicklung-bayern.de/instrumente/regionalmanagement.html
http://www.landschaftspark-neckar.de
http://www.landschaftspark-region-stuttgart.de/
http://www.limmattalbahn.ch
http://www.lra-ffb.de/akt/presse2017/press011.shtml
http://www.lra-ffb.de/pdf/Klimaschutz/SuPa/151110_ffb_busfahrt_dokumentation-160311.pdf
http://www.lra-ffb.de/lra/bau/klimaschutz/klimaschutz-konzept.shtml
https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kommunalreferat/immobilien/sobon.html
https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/Bevoelkerungsprognose.html
https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Regionale-Themen/ROEK.html
http://www.pv-muenchen.de/index.php?id=0,305
http://www.region-muenchen.com/regplan/rp12frame.htm
https://www.region-stuttgart.org/landschaftspark/
http://www.siedlungsentwicklung-dachau.de/Ergebnisse/Leitlinien,Zukunftsbild,Praeambel.aspx
https://www.stadtgespraeche-ffb.de/fliegerhorst-konversion-dialog/
http://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/buw/wohnen/iic1_uebersicht_wohnraumfoerderung.pdf
https://www.stmi.bayern.de/buw/staedtebau/flaechensparen/flaechenmanagement/
http://www.studio-basel.com/assets/files/806_05_BaselOst_05.pdf Zugriff am 03.06.2016.
https://www.stuttgart-tourist.de/images/o/j/v/8/y/r/b/u/6/c/w/-/franzoesisches-viertel-in-tuebingen.jpg
https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/landesentwicklung/raumordnung/downloads/Archiv/alpsiedmod_de.pdf
http://www.tittmoning.de/de/rathaus/wirtschaft/baugebiete
http://www.vlp-aspan.ch/sites/default/files/ru_16_05-spezial-web.pdf
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV): Umfassende Informationen zum ÖPNV MVV-Gebiet bezogen von: www.mvv-muenchen.de

11
Glossar
Begriffe und Abkürzungen

Seite	
20	Agglomerationsraum
96	Agroforestry (Agroforstwirtschaft)
150	BauNVO (Baunutzungsverordnung)
174	Betweenness-Centrality
152	Cluster (Städtebau)
174	Cluster (Wirtschaft)
162	Co-Working Space
169	Erreichbarkeitsvorteil
158	Europan-Wettbewerb
90	Extensivgrünland
109	FGSV
174	Gravitationserreichbarkeit
162	Gründerzentrum
19	Kulturlandschaft
106	Landschaftspark
61	Langsamverkehr
140	Modal Split
103	Nicht-motorisierter Freizeitverkehr
54	Ökokonto
122	Pedelec
125	Pull-Maßnahmen
125	Push-Maßnahmen
205	Regionalmanagement
92	Rurban Farming
155	SoBon (Sozialgerechte Bodennutzung)
90	Vorrangraum
44	Wertschöpfung

EMM	Europäische Metropolregion München
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LH München	Landeshauptstadt München
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VU	Vorbereitende Untersuchungen

12
Abbildungsverzeichnis

Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
In nachfolgender Auflistung abgekürzt mit: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Seite

09 Landratsamt Fürstenfeldbruck, Johannes Simon
10 Gemeindearchivar Emmering, Roland Bartmann
21 03 Architekten
25 03 Architekten
26 Beide Fotos: 03 Architekten
27 03 Architekten
30 03 Architekten
35 Keller Damm Roser
37 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
38 03 Architekten
39 03 Architekten
40 03 Architekten, Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik
41 Alle Darstellungen: 03 Architekten
43 Beide Fotos: 03 Architekten
45 Beide Fotos: 03 Architekten
47 Keller Damm Roser
49 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
51 03 Architekten
53 03 Architekten
55 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
57 03 Architekten
59 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
61 03 Architekten
63 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
64 03 Architekten
65 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
66 03 Architekten
67 Keller Damm Roser, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
69 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
71 Beide Skizzen: Ernst Basler + Partner
73 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
77 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
80 03 Architekten
85 Keller Damm Roser, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
89 Keller Damm Roser
93 © Verband Region Stuttgart
94 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
95 03 Architekten
96 Keller Damm Roser
97 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
98 Keller Damm Roser, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Seite

101 Keller Damm Roser, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
108 Keller Damm Roser
111 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
112 03 Architekten
113 Keller Damm Roser, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
115 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
117 03 Architekten
120 Luftbild: 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
120 Foto: Ernst Basler + Partner
121 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
126 Ernst Basler + Partner
127 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
128 Landratsamt Fürstenfeldbruck, Fachstelle ÖPNV, Präsentation ‚Rolle des ÖPNV und Struktur der Verbundgesellschaft'
139 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
141 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
143 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
146 Luftbild oben: © Bayerische Vermessungsverwaltung
146 Luftbild unten: 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
147 Dr. Doris Zoller
149 Knoop Rödl Architekten PartgmbB / PONNIE Images
151 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
152 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
153 Foto: Dr. Doris Zoller
153 Lageplan: © Bernhard Landbrecht
154 Dr. Doris Zoller
161 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
163 03 Architekten
165 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
171 TU München, Lehrstuhl für Raumentwicklung
172 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
173 TU München, Lehrstuhl für Raumentwicklung, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2015, Firmendaten: Bisnode Firmendatenbank 2011
175 TU München, Lehrstuhl für Raumentwicklung, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2015; Firmendaten: Bisnode Firmendatenbank 2011 Schutzgebiete: BN-KG FFB 2012
178 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
179 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
180 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
181 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
183 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Seite

185 Luftbild oben: © Bayerische Vermessungsverwaltung
185 Luftbild unten: 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
186 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
189 03 Architekten
190 Bayerisches Landesvermessungsamt München, Faksimiledruck Nr. 13, 14, 17, 18. Aus: Busley, Hejo; Drexler, Toni; Hoffmann, Carl. A.; Salzmann, Paul-E.; Wollenberg, Klaus (1992): Der Landkreis Fürstenfeldbruck Natur–Geschichte–Kultur, Vorsatz. St. Ottilien.
191 Luftbild oben: 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
191 Luftbild unten, Planung: Büro Landbrecht; Foto: Klaus Leidorf
192 03 Architekten
193 Dr. Doris Zoller nach Mecanoo, Mobility. A room with a view aus: http://www.mecanoo.com/docs/PublicatiesFrancine/B027-projectblad%20A4%20Eng%20NH.pdf
193 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
194 03 Architekten
195 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung
196 03 Architekten
198 03 Architekten
199 Dr. Doris Zoller
200 03 Architekten, Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Impressum

03 Arch.

Verfasser und Herausgeber
03 Architekten GmbH
Andreas Garkisch, Karin Schmid, Michael Wimmer
Hermann Lingg Straße 10
80336 München
Tel +49 89 540 34 84 - 0, Fax -10
kontakt@03arch.de
www.03arch.de

Inhalt / Layout / Gestaltung
03 Architekten GmbH, München
Andreas Garkisch, Marc Hofmann, Cristina Catoiu, Konstanze Seufert

in Kooperation mit

doris. zoller ARCHITEKTIN & STADTPLANERIN
Dr. Doris Zoller, Architektin & Stadtplanerin, München

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

EBP
Ernst Basler + Partner AG, Zürich
Fabienne Perret, Benjamin Stadler

Technische Universität München
Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München
Prof. Dr. Alain Thierstein, Dr. Michael Bentlage, Fabian Wenner

Stand
08 02 2017

Druck
Eberl Print GmbH
Kirchplatz 6
87509 Immenstadt