

PV

Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München

Oberhaching



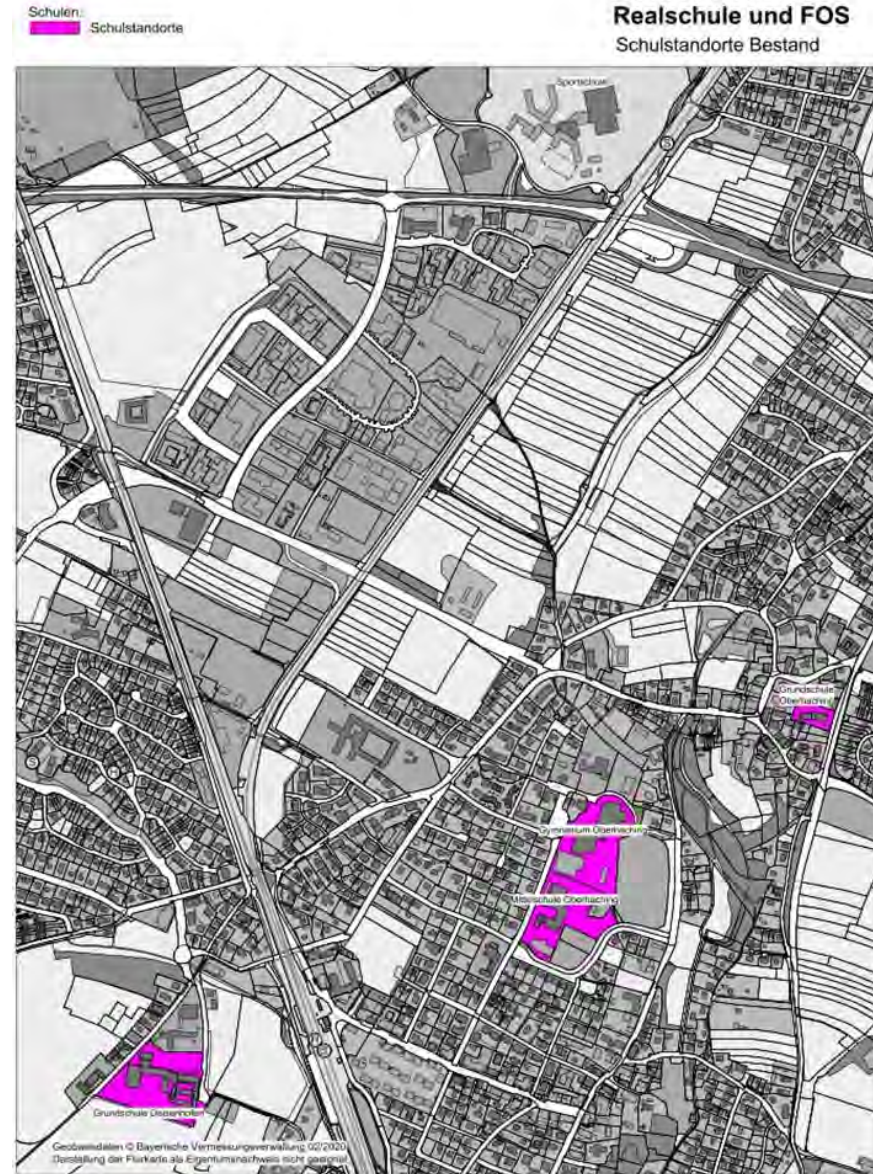
Standortuntersuchung für eine Realschule und Fachoberschule in der Gemeinde Oberhaching

Gemeinderat am 28. Juli 2020

Ausgangssituation

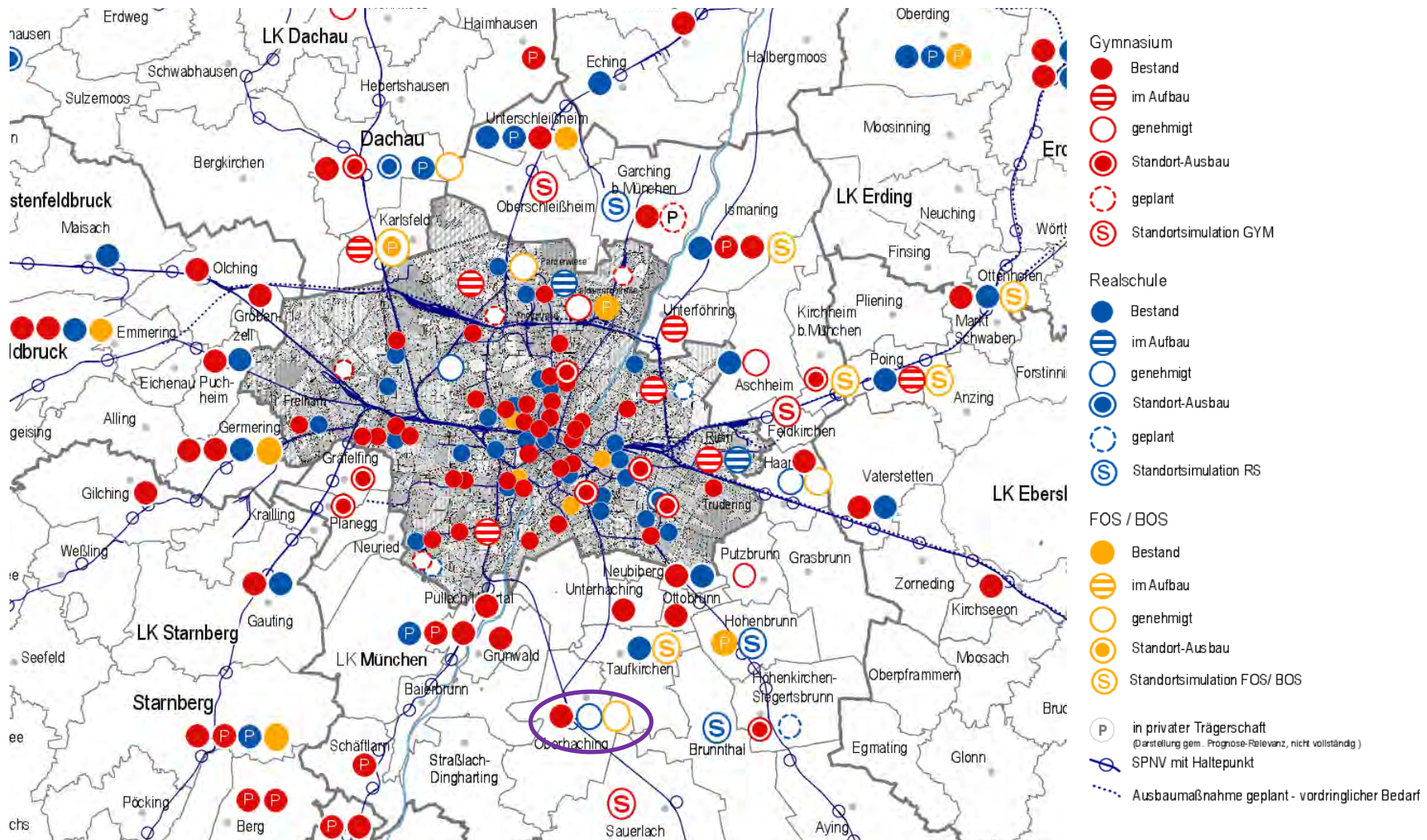
Oberhaching aktuell:

- ✓ Grundschule Kirchplatz
- ✓ Grundschule Deisenhofen
- ✓ Gymnasium Oberhaching
- ✓ Mittel- und Wirtschaftsschule



Webversion Aufgabenstellung

Aktualisierung der Schulbedarfsplanung für den Landkreis München
(2017) für Realschule, Gymnasium und FOS/BOS im Jahr 2020



Aufgabenstellung

Kreistagsbeschluss 04.04.2019:

neue Realschule und FOS in Oberhaching

Standortuntersuchung untersucht drei potentiell geeignete Standorte im Gemeindegebiet Oberhaching und vergleicht bewertend

Vorgehen

Standortuntersuchung - Arbeitsschritte

Arbeitsschritte

1 Darstellung des Anforderungsprofils

2 Festlegung geeigneter Standorten nach Masterkriterien

3 Alternativstandorten

3 Vergleichende Standortbewertung

3 Alternativstandorten

4 Bericht und abschließende Empfehlung

1.Schritt - Anforderungsprofil

Vorstudien vom Büro AKFU Architekten und Stadtplaner

- ✓ **Realschule** für 24 Klassen und max. 650 Schüler: BGF 7.500m²
Schulgebäude (inkl. Hausmeisterwohnung), Pausenfläche, Zweifachturnhalle und Freisportflächen, Mensa (offener Ganztag), Stellplätze (v.a. für Lehrer/Besucher), Verkehrs- u. Grünstrukturen
ca. 35.000m²
- ✓ **FOS** für 20 Klassen und max. 500 Schüler: BGF 7.000m²
Schulgebäude (inkl. Hausmeisterwohnung), Pausenfläche, Einfachfachturnhalle, Mensa, Stellplätze, Verkehrs- u. Grünstrukturen
ca. 20.000 – 25.000m²

1.Schritt - Anforderungsprofil

Vorstudien vom Büro AKFU Architekten und Stadtplaner

✓ Schulcampus - Synergieeffekte

Synergien bzgl. Kosten und Flächenverbrauch im Falle eines gemeinsamen Schulcampus v.a. durch Bau einer gemeinsam genutzten Dreifachturnhalle, Mensa und Tiefgaragenanlage sowie

weiterer Erschließungsanlagen = **ca. 50.000m²**

- ca. 10 - 20 % Einsparung beim Flächenbedarf
- Einsparpotential bei Bau- und Infrastrukturkosten

Schritt - Anforderungsprofil

Synergieeffekte

- ✓ Dreifachsporthalle mit der Tiefgarage zusätzlich als Versammlungsstätte / Veranstaltungshalle nutzen (Gemeinde)
- ✓ Raumangebote der Realschule außerhalb des Schulbetriebs durch Musikschule und VHS nutzen

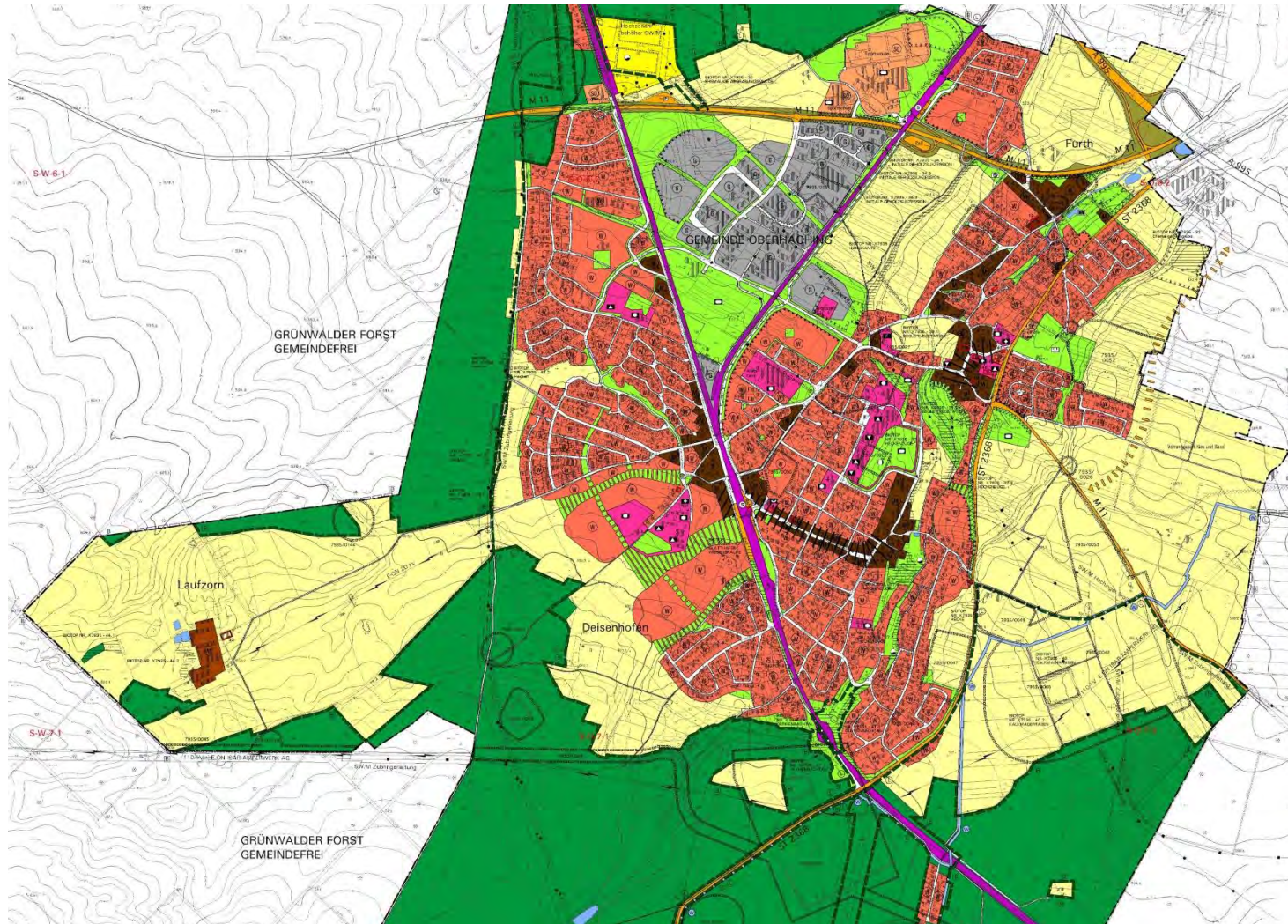
Schritt - Anforderungsprofil

Synergien - Vorhandene Einrichtungen nutzbar?

- ✓ SPO und die dort vorhandenen Sportanlagen (Indoor/Outdoor) sind voll ausgelastet, keine Kapazitäten für den Schulsport (Schreiben SPO vom 19.05.2020)
- ✓ Sportanlagen der Grundschule Deisenhofen sind voll ausgelastet

2.Schritt – potentielle Standorte

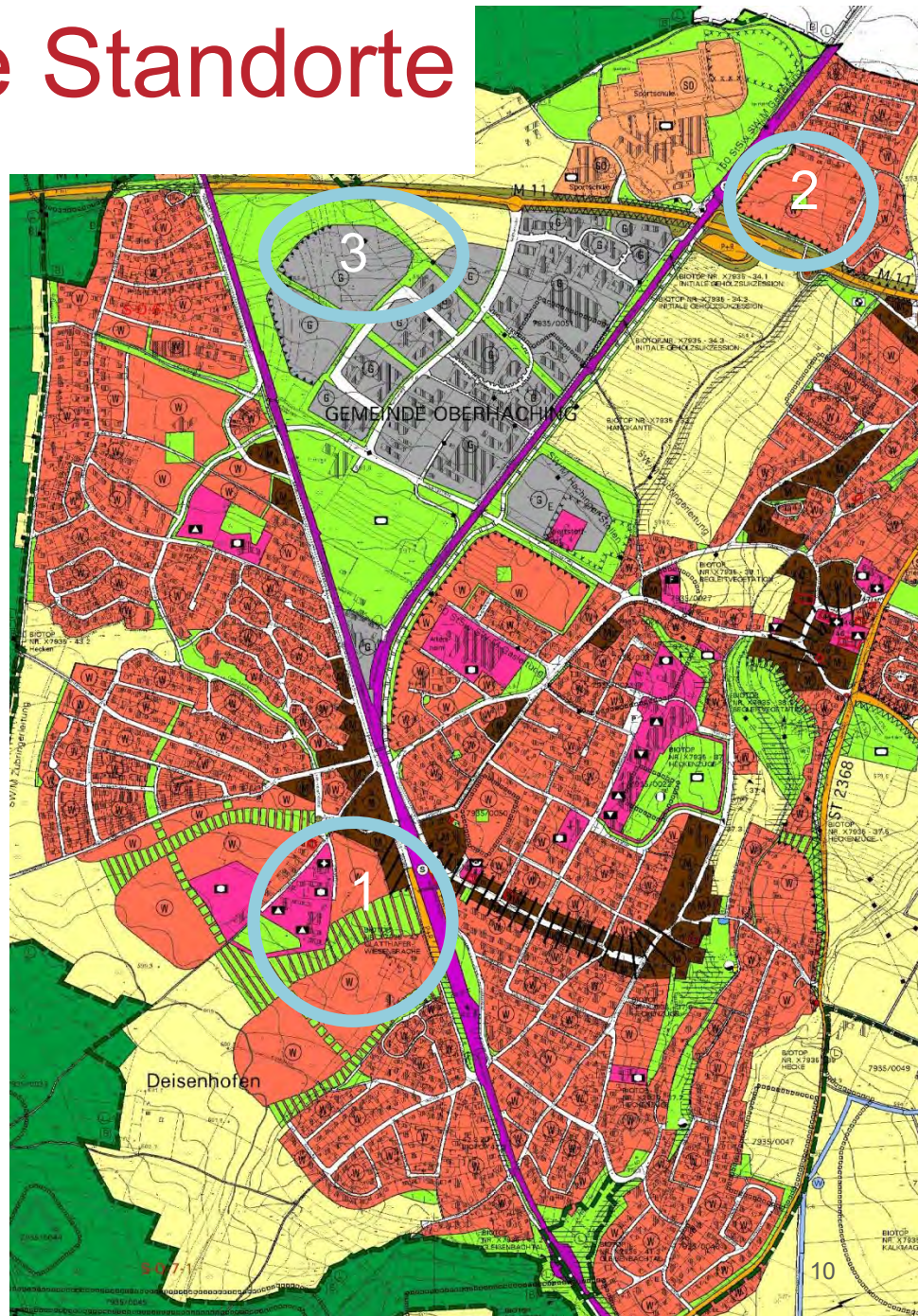
OBERHACHING Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan



- Wohnbaufläche
- Gemischte Baufläche
- Bereich mit Anlagen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen überwiegend des privaten Sektors
- Dorfgebiet
- Gewerbliche Baufläche eingeschränktes Gewerbe
- Baufläche für den Gemeinbedarf
- Verwaltung
- Schule
- Kirche
- Gesundheitliche Einrichtung
- Kulturelle Einrichtung
- Soziale Einrichtung
- Sportliche Einrichtung
- Post
- Feuerwehr
- Sondergebiet
- Von der Genehmigung ausgenommene Fläche, mit Ziffer des Genehmigungsbescheids der Regierung von Oberbayern vom 10.05.2006
- Überörtliche Hauptverkehrsstraße vorh.
- Überörtliche Straßenverbindung als Option
- Örtliche Straße vorhanden
- Örtliche Straße geplant
- Begrenzung der Ortsdurchfahrt
- Bauverbotszone
- Ruhender Verkehr
- P+R Parkplätze
- Verkehrsbegleitgrün
- Fläche für Bahnanlagen
- S-Bahnhaltepunkt
- Bahnunterführung bestehend
- Bahnunterführung geplant
- Fläche für Versorgungsanlage
- Wasser
- Wärmeversorgung
- Hochspannungsfreileitung vorhanden
- Hauptwasserleitung vorhanden
- Hauptgasleitung vorhanden
- Sonstige Leitung vorhanden
- Grünfläche
- Parkanlage
- Friedhof
- Sportplatz
- Freibad
- Spielplatz
- Bolzplatz
- Grünzug im/am Baugelände Lage im Grundsatz bestimmt, genaue Abgrenzung offen
- Biotop vorhanden
- Landschaftsschutzgebiet festgesetzt
- Bannwald festgesetzt
- Bodendenkmal
- Baudenkmal
- Wasserschutzgebiet festgesetzt
- Wasserfläche
- Wald
- Fläche für die Landwirtschaft
- Fläche mit Altlasten-(verdacht) Vorranggebiet Kies und Sand (lt. Regionalplan München)
- Lärmschutzmaßnahmen
- Gemarkungsgrenze
- Gemeindegrenze

2.Schritt – potentielle Standorte





- 1) Deisenhofen Bahnhof
- 2) Furth Bahnhof
- 3) Gewerbegebiet



2.Schritt – potentielle Standorte

- Keine Tabufläche für eine Bebauung aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes
- Noch unbebaute Flächen mit einer Mindestgröße
- Flächen, die zumindest z. T. bereits im Flächennutzungsplan als Baufläche dargestellt sind
- Flächen, die zumindest z.T. im Eigentum der Gemeinde sind
- Flächen, die für die künftigen Schüler*innen gut erreichbar sind:
 - Anbindung an das bestehende Straßennetz sowie an das Fuß- und Radwegenetz
 - Anbindung an das Busnetz des MVV
 - Nähe zu einem Haltepunkt des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV)

Bewertungskriterien

Thema	Kriterium	Ausprägung
Fläche	Flächengröße Grundstückseigentum	in ha Höhe des Anteils in öffentlicher Hand
	Flächenzuschnitt	Sehr gut, z.B. rechteckiger / quadratischer Zuschnitt  Schlecht, z.B. schmales Grundstück
	Relief	Eben  stark bewegt
	Restriktionen für die Nutzbarkeit (z.B. Bodenbeschaffenheit, Leitungstrassen, Anbauverbote etc.)	Nicht vorhanden  Starke Restriktionen vorhanden
	Erweiterungsmöglichkeiten	Gegeben  Nicht gegeben

Bewertungskriterien

Lage und Erreichbarkeit	Lage zu den Einzugsbereichen	Qualitative Einschätzung
	Erreichbarkeit zu Fuß Lage im gemeindl. Fußwegenetz und Qualität der Fußwege	Qualitative Einschätzung aufgrund bestehender Fußwege
	Erreichbarkeit per Rad Lage im gemeindl. Radwegenetz und Qualität der Radwege	Qualitative Einschätzung aufgrund bestehender Radverkehrsverbindungen
	Erreichbarkeit mit dem schienengebundenen ÖPNV (Verkehrende Linien, Nähe zu Haltestellen/Abstand vom Flächenmittelpunkt bis zur Haltestelle, Takt, Qualität der Wegeanbindung)	Entfernung zum Haltepunkt; Entfernung <300 m ⇕ Entfernung >600 m Qualität der Wegeanbindung
	Erreichbarkeit mit dem Bus Anbindung mit MVV-Buslinien (Verkehrende Linien, Nähe zu Haltestellen/Abstand vom Flächenmittelpunkt bis zur Haltestelle, Takt)	Lage an Haltepunkt mehrere bestehender Buslinien, Entfernung <300 m ⇕ keine Buslinie / keine Haltestelle vorhanden Entfernung >600 m
	MVV Nahverkehrsplan künftiges ÖPNV-Angebot	Lage zu künftigen Haltepunkt neuer Angebote, Entfernung <300 m ⇕ Kein zusätzliches Angebot vorgesehen
	MIV-Anbindung	qualitative Einschätzung bestehendes Straßennetz, unkritisch ⇕ mit deutlichen Überlastungserscheinungen, Erschließungsaufwand

Webversion Bewertungs- kriterien

Städte- bauliche Kriterien	Städtebauliche Einbindung und siedlungsstrukturelle Überlegungen	Qualitative Einschätzung: städtebauliches Umfeld, Synergieeffekte, Versorgungssituation und Belebung der Ortsmitten
	Konflikt mit ortstentwicklungs- politischen Zielen (z.B. Nutzungskonkurrenz)	Geringe Nutzungskonkurrenz ⇕ Hohe Nutzungskonkurrenz
	Konfliktpotenzial mit Nachbarnutzungen	Gering (keine bestehende Wohnnutzung im Umfeld) ⇕ Hoch (Wohnnutzung benachbart)
	Belastung durch Lärm	Qualitative Einschätzung
Landschaft- liche Kriterien	Konflikt mit Schutzgebieten / oder geschützten Landschaftsbestandteilen	Kein Schutzgebiet berührt ⇕ Schutzgebiet berührt
	Konflikte mit Klimaanpassung	Keine Lage im Bereich mit besonderer Klimafunktion ⇕ Vollständige Lage im Bereich mit besonderer Klimafunktion
Kosten	Grundstückspreis	Niedrig (Landwirtschaft, Grünfläche) ⇕ Hoch (Wohnbauland)
	Erschließungskosten	Niedrig ⇕ Hoch
	Einnahmeverzicht	Niedrig ⇕ Hoch
Verfüg- barkeit	Eigentümerschaft	Grundstück Eigentum Gemeinde oder Lkr ⇕ Private(r) Eigentümer

Einzelbewertungen

Einzelbewertung

Deisenhofen Bahnhof

- ✓ mehr als 5 ha
- ✓ 100 % im Eigentum der Gemeinde Oberhaching
- ✓ eben
- ✓ keine Restriktionen

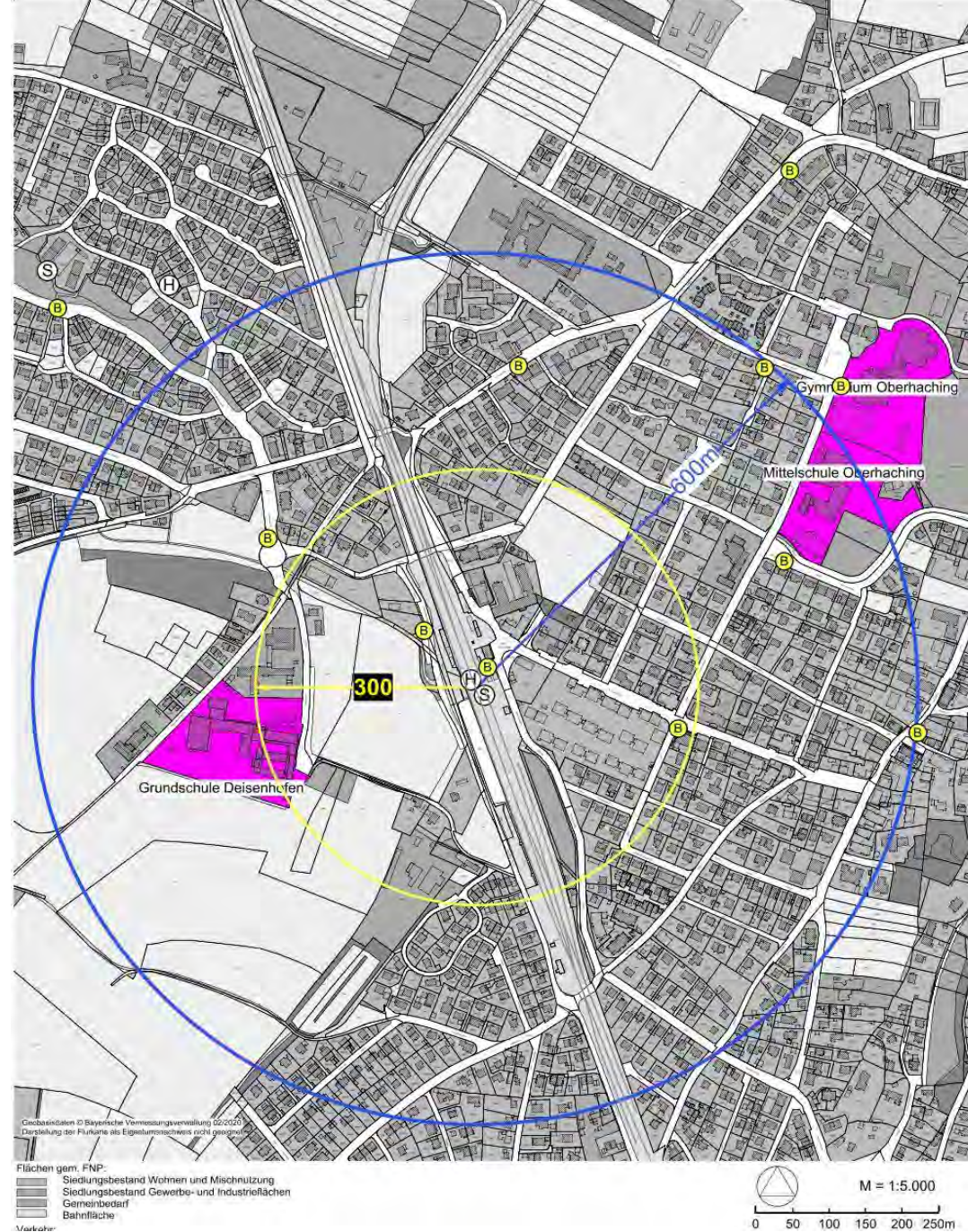


Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 02/2020
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Anbindung ÖPNV

Deisenhofen Bahnhof

- ✓ S3 im 10 bzw. 20 Minutentakt
- ✓ Meridian halbstündig bzw. Stundentakt



Webversion Anbindung ÖPNV

MVV-Buslinien

222,

Neuperlach Süd (U/S) – Brunnthal Nord –
Deisenhofen (S/R) – Höllriegelskreuth (S)

20 Minutentakt

224,

Unterhaching, – Taufkirchen –
Deisenhofen (S/R) – Oberhaching,
Kugler Alm 20 Minutentakt

226,

Sauerlach – Altkirchen – Oberbiberg –
Deisenhofen, Stundentakt

227 (Ortsbus), 30 Minutentakt

381, Deisenhofen – Dietramszell –

Geretsried

PV

Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München



Anbindung ÖPNV

Deisenhofen Bahnhof

ab Dezember 2021

landesbedeutsame

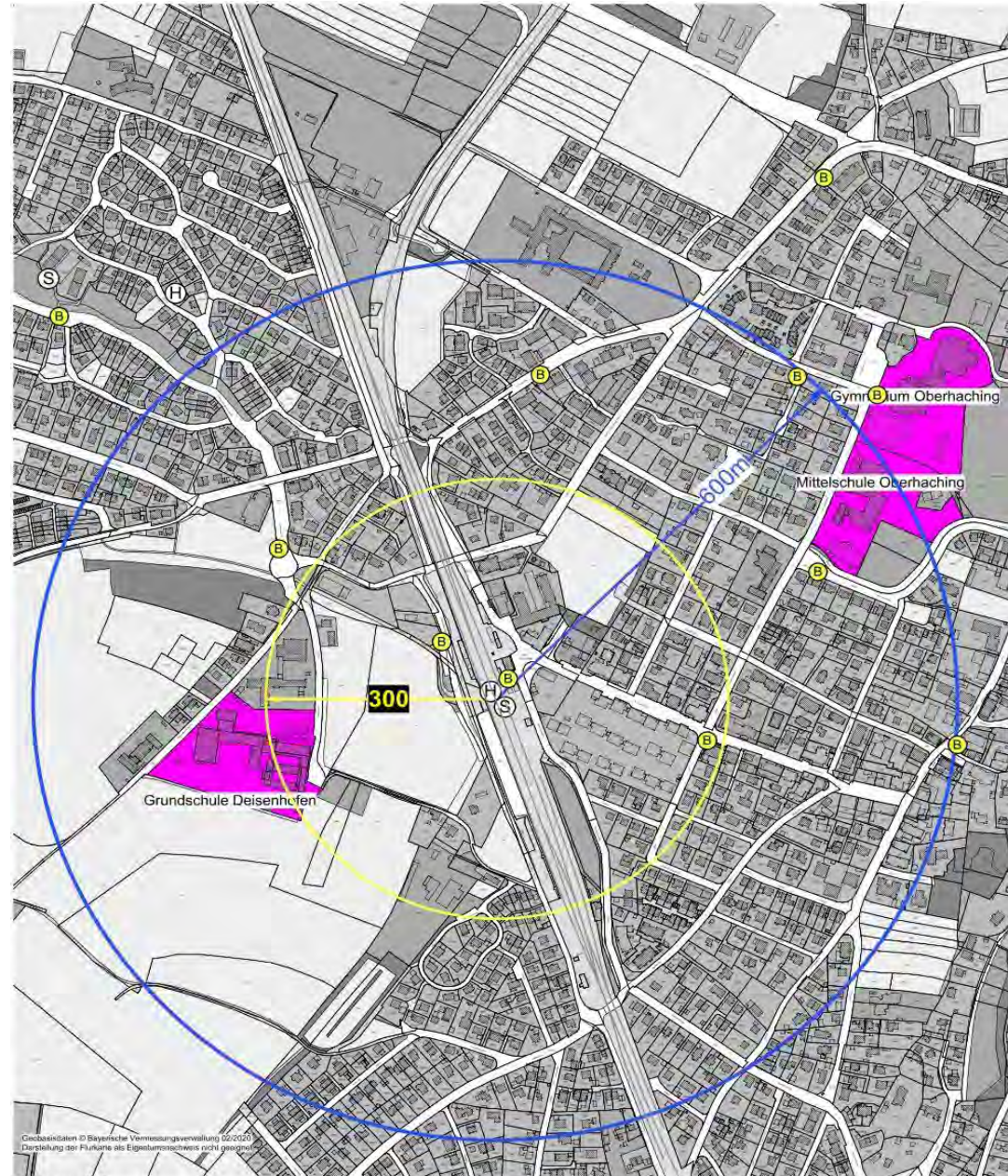
Expressbus

Ringlinie:

X320 nach Wolfratshausen

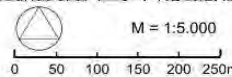
X203 nach Heimstetten

Bushaltepunkt der Expressbuslinie
ist westlich der Bahn geplant



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 02/2020
Darstellung der Flächen als Eigentumsverhältnisse nicht gesichert

- Flächen gem. FNP:
- Siedlungsbestand Wohnen und Mischnutzung
 - Siedlungsbestand Gewerbe- und Industrieflächen
 - Gemeindefriedhof
 - Bahnfläche
- Verkehr:





Deisenhofen Bahnhof

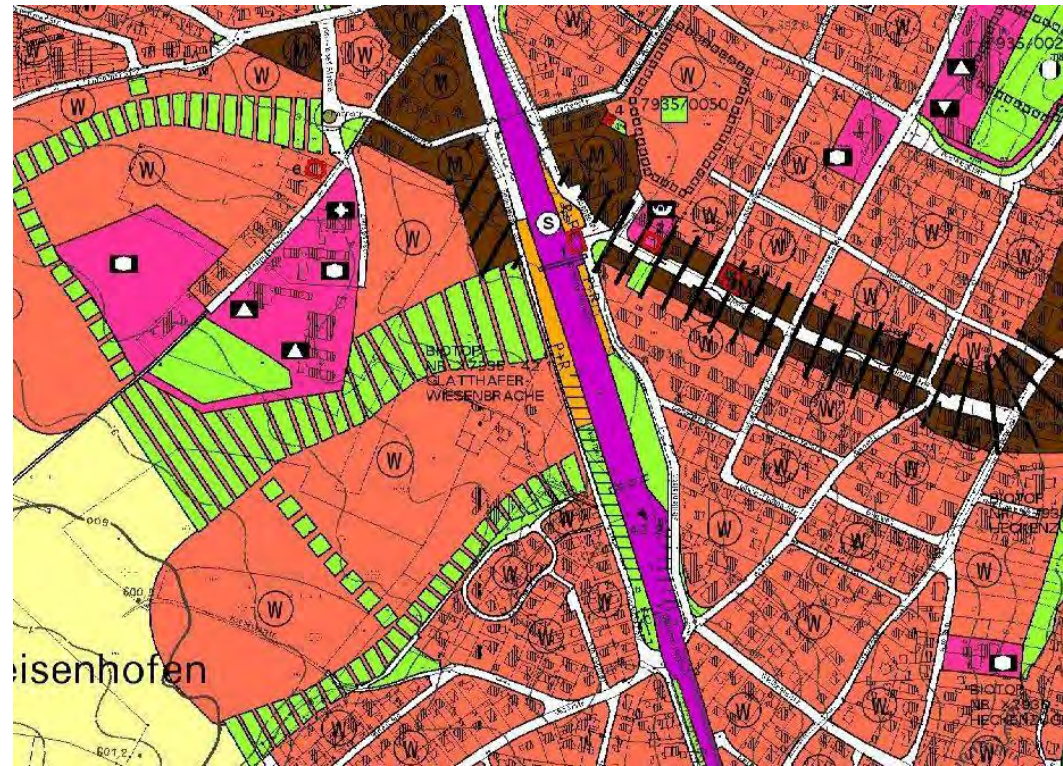
- ✓ sehr gut für Fußgänger erreichbar
breite Bahnunterführung barrierefrei
- ✓ sehr gut mit dem Fahrrad erreichbar
zw. Sauerlach und Bahnhof Deisenhofen
Radhauptverbindung entlang der Bahnlinie
- ✓ MIV-Anbindung an
das bestehende
Verkehrsnetz



Städtebauliche Kriterien

Deisenhofen Bahnhof

- ✓ städtebaulich gut integriert
- ✓ FNP: MI, WA mit Grünstrukturen; Konkurrenz mit Wohnen
- ✓ Versorgungsangebot am Bahnhof vorhanden
- ✓ Nähe zum Zentralen Versorgungsbereich
- ✓ Belebung der Ortsmitte Deisenhofen



Städtebauliche Kriterien

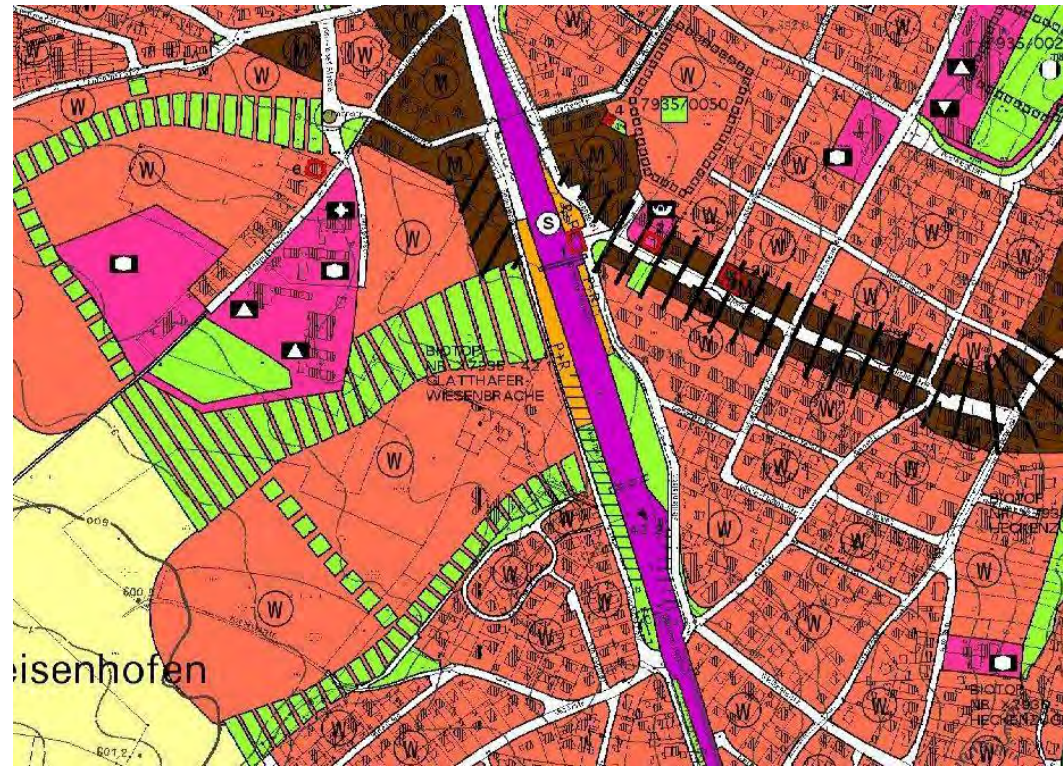


geringes Konfliktpotential: Standort grenzt im Westen an die Kirche St. Bartholomäus und Grundschule an, im Osten an die Park + Ride-Anlage und im Norden an eine Holzhandlung

Landschaftliche Kriterien

Deisenhofen Bahnhof

- ✓ landschaftliche Einbindung gut möglich
- ✓ Schutzgebiete nicht unmittelbar betroffen
- ✓ Baumbestand ist nur in angrenzenden Randbereichen vorhanden



Kosten und Verfügbarkeit

Deisenhofen Bahnhof

- ✓ verhältnismäßig geringer Erschließungsaufwand
- ✓ Verfügbarkeit, da 100 % im Eigentum der Gemeinde
- ✓ Kurzfristige Realisierbarkeit

- ✓ Umnutzung von W in Gemeinbedarf – kein „Einnahmeverzicht wie bei GE“

Zusammenfassende Beurteilung

Deisenhofen Bahnhof

- ✓ sehr gut geeignet
- ✓ hervorragende Erreichbarkeit mit dem ÖPNV
- ✓ keine Restriktionen für die Nutzung der Fläche
- ✓ ausreichend groß, eben, lässt sich gut erschließen und in das bestehende Ortsgefüge integrieren
- ✓ kurzfristige Realisierung möglich
- ✓ Nähe zur Ortsmitte Deisenhofen: gemeinsamer Schulcampus mit Realschule und FOS in Kombination mit einer Mehrfachnutzung als Veranstaltungshalle außerhalb des Schulbetriebs

Einzelbewertung

Furth Bahnhof

- ✓ ca. 3,5 ha
- ✓ nur für eine Schulart
ausreichend groß
- ✓ verschiedene Eigentümer
nur 1/3 im Eigentum der
Gemeinde Oberhaching
- ✓ eben
- ✓ keine Restriktionen



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 02/2020
Darstellung der Punkte als Eigentumschweiss nicht genehmigt



Furth Bahnhof

- ✓ Randlage im Gemeindegebiet
- ✓ für weniger EW fußläufig
- ✓ für Fußgänger erreichbar
zwei schmale Bahnunterführungen
barrierefrei
- ✓ gut mit dem Fahrrad erreichbar
z.T. auch aus Nachbargemeinden



Anbindung ÖPNV

Furth Bahnhof

- ✓ S3 im 10 bzw. 20 Minutentakt
- ✓ MVV-Buslinie 227 (Ortsbus), im 30 Minutentakt
- ✓ Busanbindung an die Nachbargemeinden nur Umsteigen möglich



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 02/2020
Darstellung der Funktion als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Flächen gem. FNP:
■ Siedlungsbestand Wohnen und Mischung
■ Siedlungsbestand Gewerbe- und Industrieflächen
■ Gemeinbedarf
■ Bahnfläche

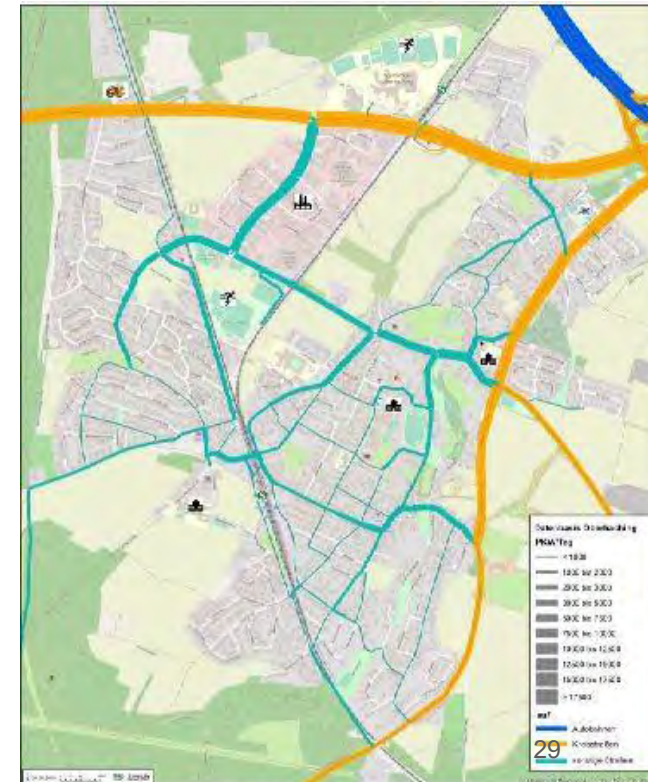
M = 1:5.000
0 50 100 150 200 250 m

Anbindung



Furth Bahnhof

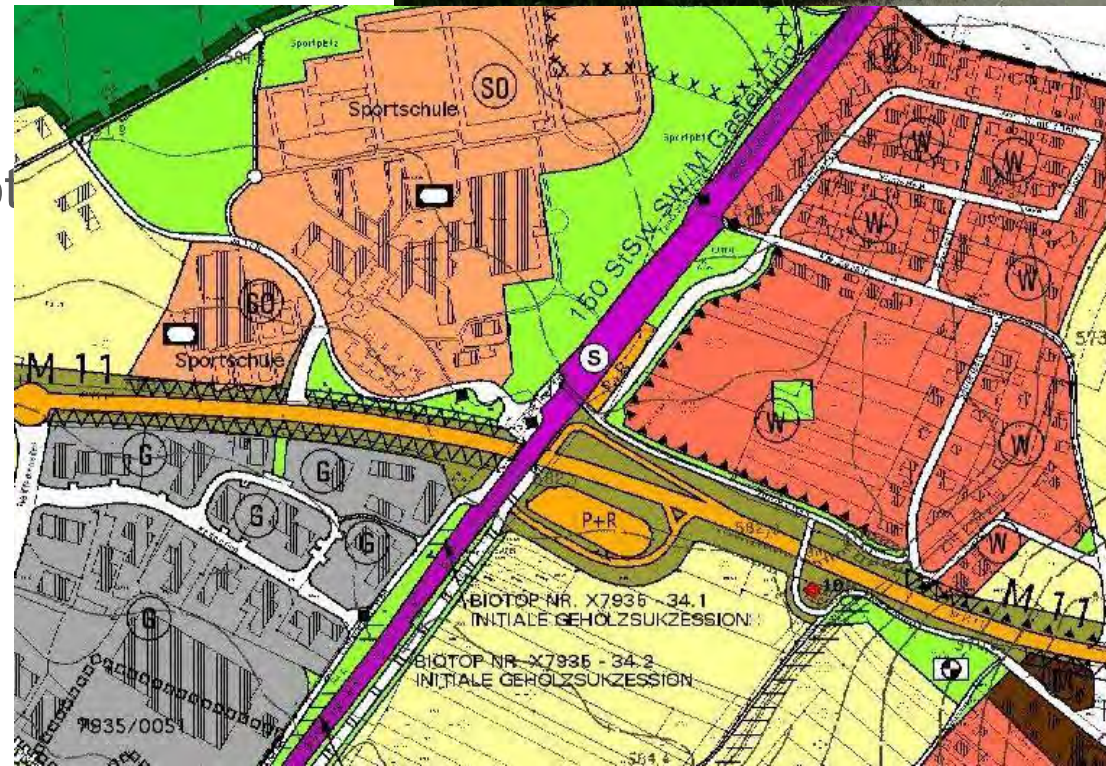
- ✓ MIV-Anbindung an die M 11
- ✓ Anlage eines Verkehrskreisel M11 mit Einfahrtsrampe Sommerfeld bei Auflassung bestehender Zufahrtsrampe
- ✓ M11 bereits morgens an der Belastungsgrenze



Städtebauliche Kriterien

Furth Bahnhof

- ✓ städtebaulich integriert
- ✓ FNP: WA mit Grünsymbol
- ✓ Lärmschutz erforderlich
Bahn und M 11
- ✓ kein Versorgungsangebot
- ✓ keine Belebung



Städtebauliche Kriterien

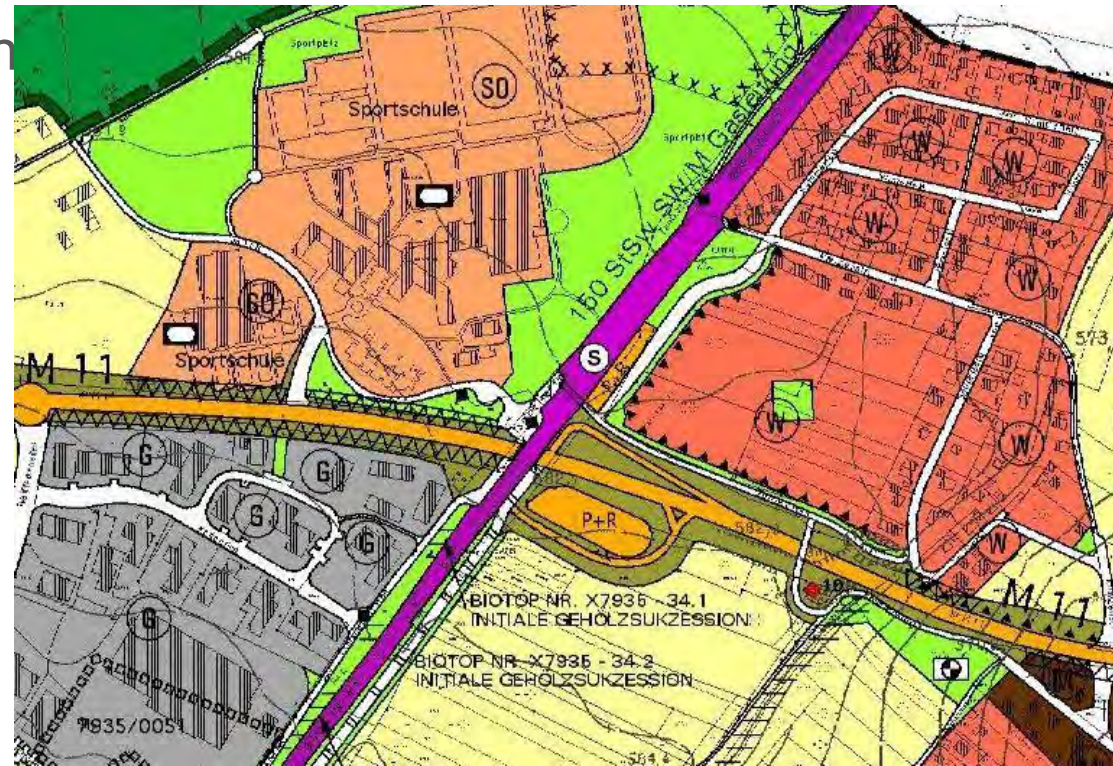


Standort grenzt im Norden und Osten an Wohnbebauung

Landschaftliche Kriterien

Furth Bahnhof

- ✓ landschaftliche Einbindung gut möglich
- ✓ Schutzgebiete nicht betroffen
- ✓ im Randbereich
Baumbestand vorhanden



Kosten und Verfügbarkeit

Furth Bahnhof

- ✓ verhältnismäßig hoher Erschließungsaufwand
(z.B. Anbindung an die M 11, Lärmschutz)
- ✓ keine kurzfristige Realisierbarkeit, da nur 1/3 im
Eigentum der Gemeinde
- ✓ Umnutzung von W in Gemeinbedarf –
kein „Einnahmeverzicht wie bei GE“

Zusammenfassende Beurteilung

Furth Bahnhof

- ✓ mit Einschränkungen geeignet
- ✓ Fläche ist nur für eine Schule ausreichend groß
- ✓ Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und Fahrrad gut
- ✓ MIV-Anbindung weniger geeignet
- ✓ keine Restriktionen für die Nutzung der Fläche
- ✓ städtebauliche Einbindung grundsätzlich gegeben
- ✓ Randlage abseits vom vorhandenen Versorgungsangebot der Ortsmitten schließt Belebung aus

Einzelbewertung

Gewerbegebiet Furth

- ✓ > 5 ha, ausreichend groß für beide Schulen
- ✓ Alternativstandort für FOS angeregt
- ✓ überwiegend im Eigentum der Gemeinde
- ✓ eben
- ✓ keine Restriktionen



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 02/2020
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Gewerbegebiet Furth

- ✓ Randlage im Gemeindegebiet
- ✓ für weniger EW fußläufig
- ✓ über den Schmiedweg und den Fußweg entlang des Bajuwarenringes für Fußgänger erreichbar
- ✓ fußläufige Erreichbarkeit aus dem Westen und Norden durch die „Barrieren“ Bahnlinie und M 11 erschwert
- ✓ Bahnunterführungen für Fußgänger/ Radfahrer sind ca. 600m entfernt
- ✓ gut mit dem Fahrrad erreichbar



Anbindung ÖPNV

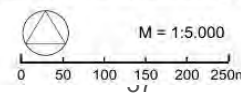
Gewerbegebiet Furth

- ✓ außerhalb der 600m Radien der Bahn
- ✓ Wegelänge 1,2 km (Furth) 2 km (Deisenhofen)
- ✓ über MVV-Linie 222 Anbindung an Bahnhaltepunkte sowie an Brunnthäl, Taufkirchen u. Ottobrunn



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 02/2020
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsbereich nicht geeignet

Flächen gem. FNP:
Siedlungsbestand Wohnen und Mischnutzung
Siedlungsbestand Gewerbe- und Industrieflächen
Gemeinbedarf
Bahnhoffläche
Verkehr:



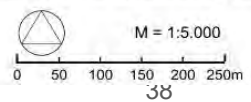
Anbindung ÖPNV

Gewerbegebiet Furth

- ✓ Haltestelle „Schmiedweg“
Ortsbuslinie 227 im 30-
Minutentakt
- ✓ Umstiegserfordernis
- ✓ an der neuen
Erschließungsstraße
eine zusätzliche Bushaltestelle
einzuplanen (Buslinie 227
weitere MVV-Buslinien)



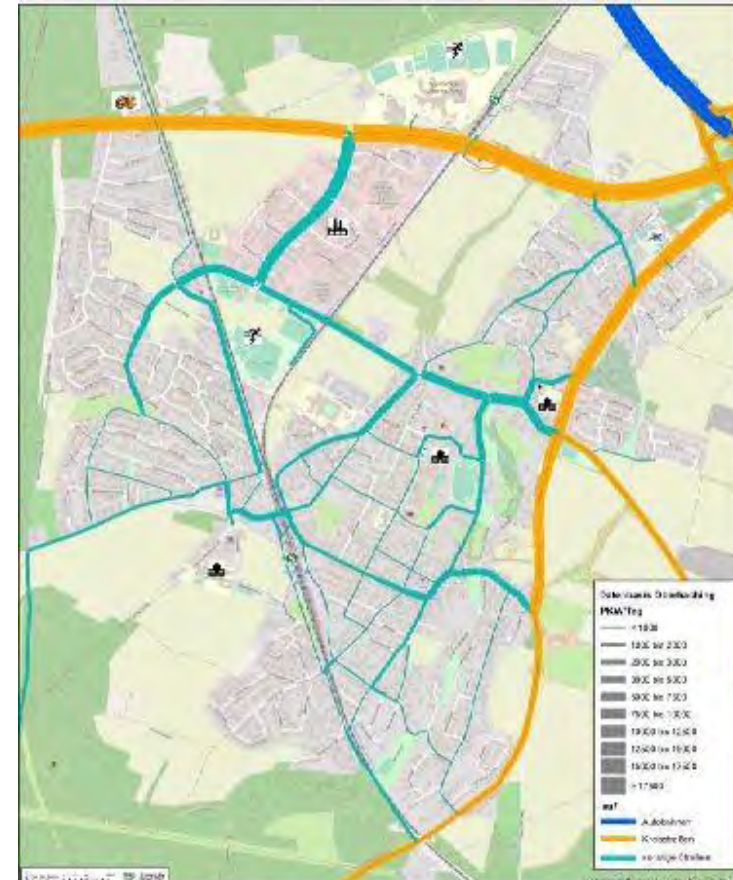
Flächen gem. FNP:
Siedlungsbestand Wohnen und Mischnutzung
Siedlungsbestand Gewerbe- und Industrieflächen
Gemeinbedarf
Bahnhoffläche
Verkehr:





Gewerbegebiet Furth

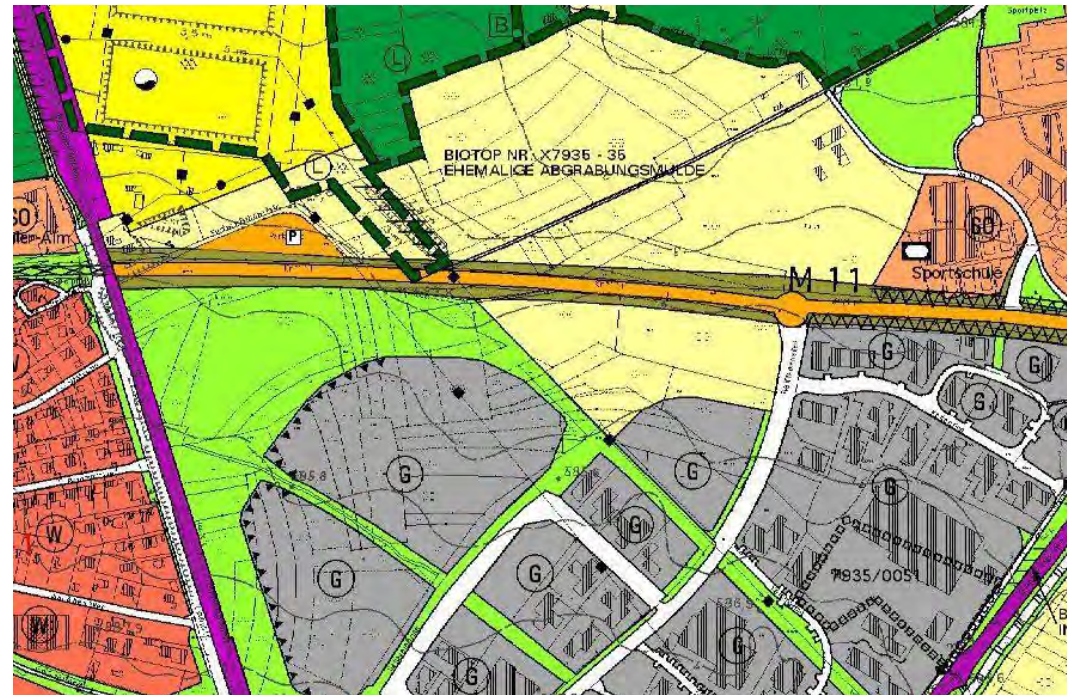
- ✓ MIV-Anbindung an die M 11
- ✓ erfordert den Bau einer Erschließungsstraße und eines neuen Knotenpunktes/Kreisverkehr
- ✓ M11 bereits morgens an der Belastungsgrenze



Städtebauliche Kriterien

Gewerbegebiet Furth

- ✓ Standort ist angebunden, aber städtebaulich noch nicht integriert
- ✓ FNP: GE mit Grün; Fläche für die Landwirtschaft
- ✓ Konkurrenz mit gewerblicher Entwicklung
- ✓ Lärmschutz erforderlich
- ✓ Bahn und M 11
- ✓ kein Versorgungsangebot
- ✓ keine Belebung



Städtebauliche Kriterien



geringes Konfliktpotential zu GE aber Konflikt mit dem Ziel, die Freiraumbeziehung zur Rodungsinsel zu erhalten

Landschaftliche Kriterien

Gewerbegebiet Furth

- ✓ Konflikt mit des Charakter der Rodungsinsel
- ✓ Schutzgebiete nicht unmittelbar betroffen
- ✓ Baumbestand ist nur in angrenzenden Randbereichen vorhanden

Kosten und Verfügbarkeit

Gewerbegebiet Furth

- ✓ Erschließungsaufwand sehr hoch
 - Anlage eines Verkehrskreisel M11
 - Bau einer Erschließungsstraße mit Bushaltestelle
- ✓ Immissionsschutzmaßnahmen für den Bahnlärm und den Straßenlärm der M 11
- ✓ keine kurzfristige Realisierbarkeit

- ✓ hoher „Einnahmeverzicht“ (Gewerbesteuer)

Zusammenfassende Beurteilung

Gewerbegebiet Furth

- ✓ weniger gut geeignet
- ✓ Erreichbarkeit mit dem schienengebundenen ÖPNV und mit dem MIV weniger geeignet; MIV (Bau eines Knotenpunktes und Erschließungsstraße erforderlich)
M11 stark belastete
- ✓ hohe Kosten und langer Planungszeitraum
- ✓ Randlage: keine Belebung der Ortsmitten oder Mehrfachnutzungen (Veranstaltungshalle, Musikschule und VHS)
- ✓ Beeinträchtigung der gliedernde Grünzüge und Freiraumbeziehungen zur Rodungsinsel

Zusammenfassende Betrachtung

Kriterium	Standort 1 Deisenhofen Bahnhof	Standort 2 Furth Bahnhoft	Standort 3 Gewerbegebiet
1 Fläche			
2. Lage und Erreichbarkeit			
3 Städtebauliche Kriterien			
4 Landschaftliche Kriterien			
5 Kosten			
6 Verfügbarkeit			
Rang	1	2	3

Legende



Empfehlung

In der Gesamtbewertung erreicht der Standort „Deisenhofen Bahnhof“ v.a. wegen seiner guten Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten und seiner kurzfristigen Realisierbarkeit, aber auch wegen der städtebaulichen Integration und positiven Wirkung für die Belebung der Ortsmitte Deisenhofen **im Ranking den ersten Platz.**

Die Fläche ist ausreichend groß (für beide Schulen), eben, kurzfristig verfügbar, lässt sich gut und mit verhältnismäßig geringem Aufwand erschließen und in das bestehende Ortsgefüge integrieren.

Empfehlung

Durch die Nähe zur Ortsmitte Deisenhofen empfiehlt sich der Standort für einen Schulcampus mit Realschule und FOS in Kombination mit einer Mehrfachnutzung als Veranstaltungshalle sowie Nutzung des neuen Raumangebotes durch Musikschule und VHS außerhalb des Schulbetriebs.

Dadurch können bis zu 20% Flächen und Kosten gespart werden sowie die Ortsmitte Deisenhofen belebt werden.