

# RÄUMLICHES LEITBILD HALLBERGMOOS



# ANALYSE

Stand: 13.01.2019

# 1

S . US Studio . Urbane Strategien

Prof. Dr. Martina Baum  
Gaisburgstraße 21  
70182 Stuttgart  
info@urbane-strategien.com  
0711 56614706

UTA Architekten und Stadtplaner GmbH

Architekten und Stadtplaner GmbH  
Gaisburgstrasse 21  
70182 Stuttgart  
office@u-t-a.eu  
0711 41470139

**Auftrag**

Räumliches Leitbild Hallbergmoos  
Städtebauliche Entwicklungsstudie  
Kooperative Projektentwicklung  
Mai 2018

**Auftraggeberin**

Gemeinde Hallbergmoos  
Rathausplatz 1  
85399 Hallbergmoos

**Vertretung**

Herr Bürgermeister Harald Reents  
Frank Zimmermann  
Andrea Michels

**Stadtplanung und  
Architektur**

UTA Architekten und Stadtplaner GmbH  
Dinies - Müller-Welt - Vogl  
Gaisburgstrasse 21  
70182 Stuttgart  
Tel.: +49 711 41470139  
Fax: +49 321 210 36 160  
Mail: office@u-t-a.eu

STUDIO. URBANE STRATEGIEN

Prof. Dr. Martina Baum  
Gaisburgstrasse 21  
70182 Stuttgart  
Tel.: +49 711 56 61 47 06

Mail: info@urbane-strategien.com

**Projektteam**

Martina Baum  
Dominique Dinies  
Paul Gemmeke  
Sabine Kastner  
Christiane Kolb  
Anna Ilonka Kübler  
Ann-Kathrin Ludwig  
Philip von Rüdiger  
Markus Vogl  
Sigrid Müller-Welt

Stuttgart, den 13.01.2019

Das Räumliche Leitbild Hallbergmoos gliedert sich in zwei Broschüren. In Heft 1 "Analyse und Herleitung" wird die Gemeinde Hallbergmoos geografisch und historisch eingeordnet, aktuelle Entwicklungen werden beschrieben. Einzelnen Themen wie Baustruktur, Freiraum, Nutzungen und Mobilität werden analytisch untersucht. Den Abschluss bildet die Zusammenfassung des kooperativen Prozesses zur Leitbildentwicklung.

Das Heft 2 mit dem Titel "Räumliches Leitbild" soll als Arbeitsheft dienen. Hier findet sich der Aktionsplan als strategisches Planwerk, wie auch die textliche Ergänzung der einzelnen Bausteine, aus denen sich das Räumliche Leitbild zusammensetzt. Abschließend werden mögliche Umsetzungsstrategien aufgezeigt.

**1 // ANALYSE**

|            |                    |          |
|------------|--------------------|----------|
| <b>1.0</b> | <b>Einleitung</b>  | Seite 4  |
| <b>1.1</b> | <b>Einordnung</b>  | Seite 10 |
| <b>1.2</b> | <b>Baustruktur</b> | Seite 20 |
| <b>1.3</b> | <b>Nutzungen</b>   | Seite 52 |
| <b>1.4</b> | <b>Freiraum</b>    | Seite 62 |
| <b>1.5</b> | <b>Mobilität</b>   | Seite 74 |
| <b>1.6</b> | <b>Prozess</b>     | Seite 84 |

**2 // RÄUMLICHES LEITBILD**

|            |                                   |          |
|------------|-----------------------------------|----------|
| <b>2.0</b> | <b>Einleitung</b>                 | Seite 1  |
| <b>2.1</b> | <b>Leiterstruktur</b>             | Seite 4  |
| <b>2.2</b> | <b>Freiraum</b>                   | Seite 16 |
| <b>2.3</b> | <b>Zentralitäten und Eingänge</b> | Seite 34 |
| <b>2.4</b> | <b>Umsetzung</b>                  | Seite 40 |

---

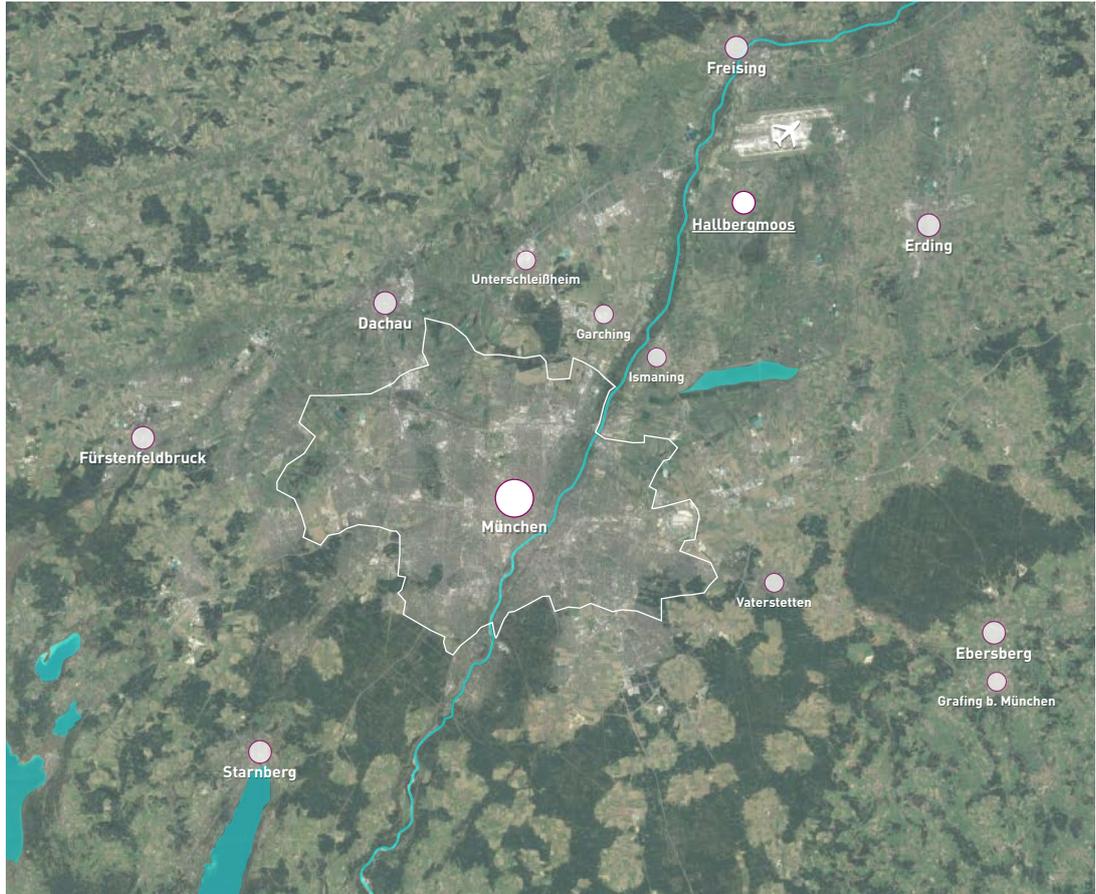
# **EINLEITUNG**



---

**1.0**

**Lage der Gemeinde**



M 1:500.000

**Wappen**



Die Gemeinde Hallbergmoos liegt in Bayern in der Metropolregion München, 25 km nördlich der Landeshauptstadt und in unmittelbarer Nähe zum Flughafen München Franz-Josef-Strauß. Dieser befindet sich zu Teilen auf der Gemarkung der Gemeinde.

eine gute Anbindung über die Bundesstraße, Autobahn und Schienenverkehr, wie auch eine stabile wirtschaftliche Lage. Diese attraktiven Bedingungen bringen allerdings auch einen großen Druck auf den Wohnungsmarkt, wie auch auf Gewerbeflächen mit sich.

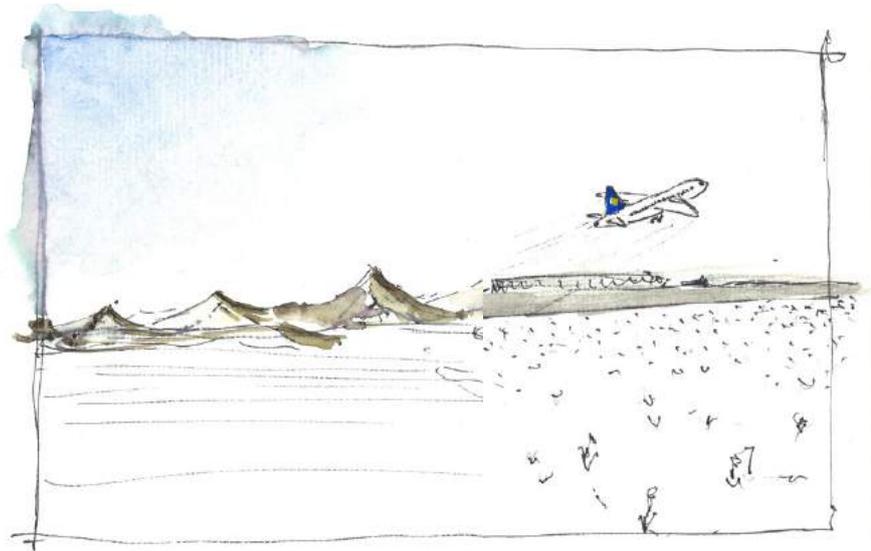
Hallbergmoos ist eingebettet in die Kulturlandschaft und liegt am Nordrand der Münchner Schotterebene und den westlichen Ausläufern des Erdinger Moores. Westlich der Gemeinde verläuft die Isar und die zugehörige Auenlandschaft.

Die Gemeinde entstand erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts durch die Trockenlegung des Moores als grünes Straßendorf. Sie erfuhr ihren größten Einwohnerzuwachs bisher mit dem Bau des Flughafens.

Dadurch entwickelte sich die Gemeinde von einem Bauerndorf zu einer Gemeinde mit internationalen Unternehmen und BewohnernInnen.

Neben dem großen Einwohnerzuwachs resultieren aus der außergewöhnlichen Lage zwischen Flughafen und der Stadt München

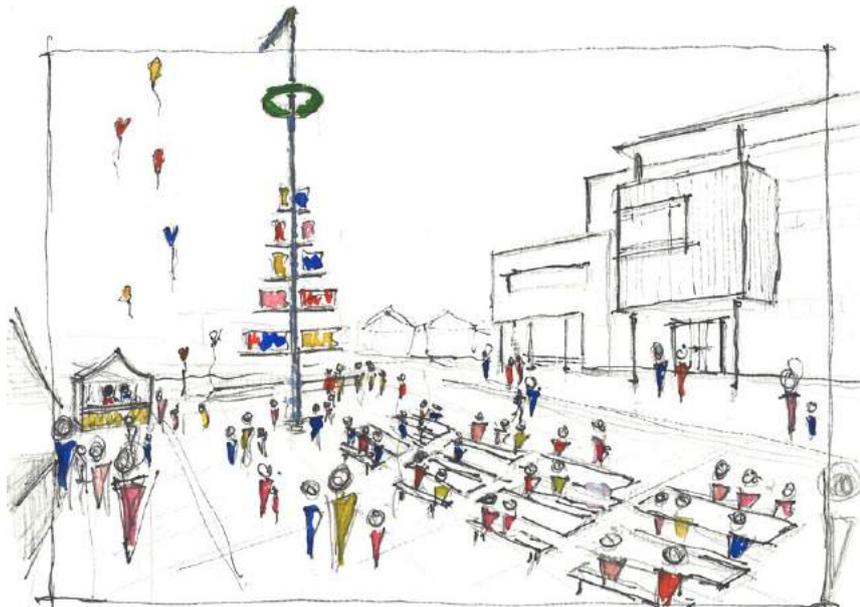
**Nähe zu den Alpen  
und zum Flughafen**



**eingebettet in die  
Kulturlandschaft**



**Dorfleben und  
internationales Flair**



### Lage der Gemeinde



M 1:250.000

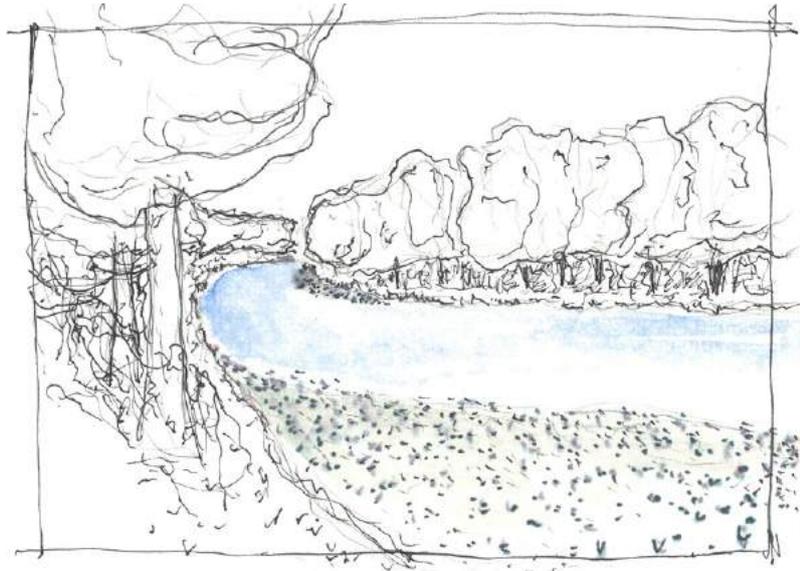
Hallbergmoos gehört dem oberbayerischen Landkreis Freising an. Die große Kreisstadt Freising liegt ca. 12 km nördlich.

Östlich der Gemeinde befinden sich Schwaig, Oberding, Moosinning und Neuching. Weiter östlich liegt die große Kreisstadt Erding.

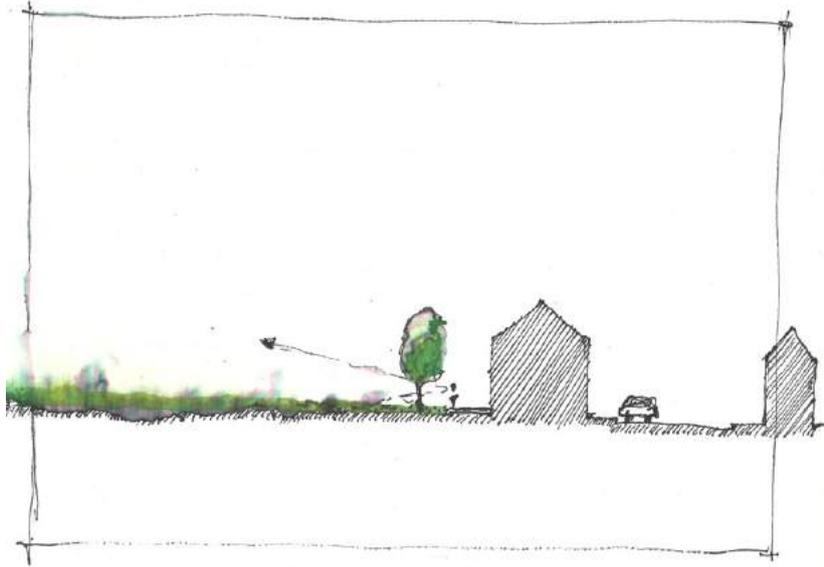
Südlich der Gemeinde befindet sich der Speichersee und die Gemeinde Ismaning. Die Gemeinde Garching, die durch ihre Forschungseinrichtungen international bekannt wurde, liegt südwestlich der Gemarkung.

Im Westen schließt das Gemeindegebiet an die wichtigen Naturräume der Isar an. Davon befinden sich westlich die Gemeinden Mintraching, Neufahrn, Eching, Unter- und Oberschleißheim.

**Nachbar der  
Isarauen**



**Grünes Straßendorf**



**verbunden durch die  
Goldach**





**Notwendigkeit**

Beeinflusst durch die Lagegunst und die aktuelle wirtschaftliche Gesamtlage wächst die Gemeinde Hallbergmoos stetig. Sowohl die Anzahl der BewohnerInnen als auch die der ArbeitnehmerInnen in der Gemeinde steigen. Dieses Wachstum fordert Nachverdichtung und die Ausweisung neuer Flächen.

Die Gemeinde Hallbergmoos reagierte zuletzt nur noch auf Bedarfe und Bauanfragen ohne eine grundlegende räumliche Idee für eine Entwicklung. Gleichzeitig entstanden durch Fachplaner isolierte Studien zu einzelnen

Themen der Stadtentwicklung. Zwar hat die Gemeinde ein Gemeindeentwicklungsprogramm (derzeitig in Überarbeitung) verabschiedet. Jedoch wurden die dort festgelegten Rahmenbedingungen bisher nicht verräumlicht.

Um von einer reagierenden Gemeinde zu einer agierenden und gestaltenden Gemeinde zu werden, bedarf es die Entwicklung eines integralen räumlichen Leitbildes.

Vorgehen



**Bündelung und Übersetzung  
in den Raum  
2018/2019**



**Räumliches Leitbild**

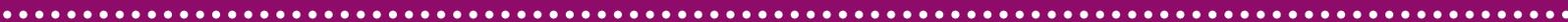
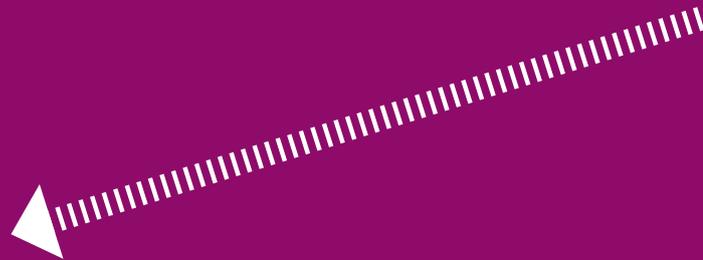
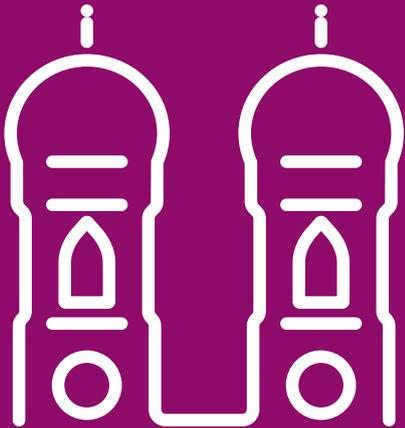
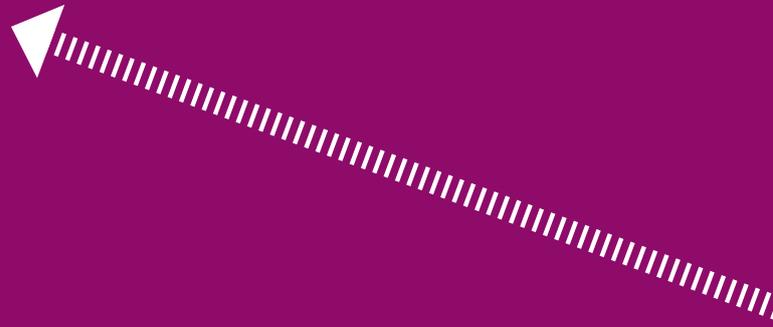
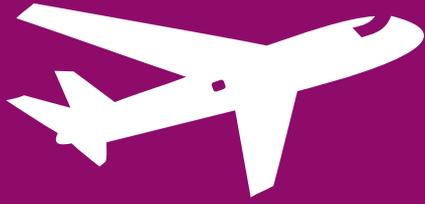
**Räumliches Leitbild**

Das räumliche Leitbild soll aus dem spezifischen Kontext des Ortes und den Bedürfnissen der Gemeinde entwickelt werden.

Um für die Zukunft eine langfristige und nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen, soll das Leitbild in enger Abstimmung mit den einzelnen Fachplanern und im Dialog mit Vertretern der Gemeinde entstehen. Ebenso sollen laufende Studien, Arbeitskreise, das Gemeindeentwicklungsprogramm und Bauanfragen in das Leitbild integriert werden. Ziel ist die Erarbeitung

eines Planwerks, welches innerhalb der Rahmenbedingungen Raum für eine nachhaltige Entwicklung aufzeigt. Gleichzeitig soll das Planwerk so aufgebaut sein, dass es in der Zukunft als Werkzeug für die gesamte Gemeinde auf unterschiedlichen Ebenen (Bürger, Bauwerber, Verwaltung, Gemeinderat) dienen kann.

Um eine Umsetzung zu sichern, muss das räumliche Leitbild schließlich auch in die formelle Planung (Flächennutzungsplan und Bebauungspläne) überführt werden.



# EINORDNUNG



**1.1**



**Hallbergmoos mit seinen typischen Entwässerungsgräben, 1930**



**Entstehung**

Seit Jahrhunderten befand sich das Land östlich der Isar zwischen Freising und Föhring, zu welchem auch das Niedermoorgebiet Erdinger Moos gehört, im Besitz der Fürstbischöfe von Freising. Die Landschaft war geprägt von Weideflächen, Auwäldern und Sumpfland und wurde von den Freisinger Fürstbischöfen, welche in Ismaning, Erching und Birkeneck ihre Anwesen besaßen, als Jagdgebiet genutzt.

Seit Mitte des 16. Jahrhunderts gab es zahlreiche Versuche das Moos trockenenzulegen. Den ersten erfolgreichen Versuch unternahm 1701 der Fürstbischof Johann Franz Eckher von Kapfing und Liechteneck durch das Anlegen eines Entwässerungsgrabens, die heutige Goldach. Daraufhin entstanden ab 1706 Schloss und Schwaige Birkeneck.

Das Schloss bildete den Ausgangspunkt der weiteren Ortsgründung. 1826 erwarb der Freiherr Karl Theodor Maria Hubert Isidor von Hallberg-Broich das Schloss und entwickelte Pläne die Moorflächen des Erdinger Moores trockenenzulegen und zu besiedeln. Um den Grundwasserspiegel zu senken ließ er Entwässerungsgräben ausheben, welche die Grundstruktur des Ortes vorgaben, die bis heute spürbar ist.

Eine Straßensiedlung entstand, geprägt durch die zwei geraden Längsachsen der Theresien- und der Maximilianstraße und den rechtwinklig dazu verlaufende Querstraßen.

Ab diesem Zeitpunkt wuchs die Siedlung stetig. Eine Schule so wie die Kirche St. Theresia wurden erbaut. Eine entscheidende Veränderung brachte die Gebietsreform von 1978 mit sich, wodurch das bis dahin zu Notzing, Landkreis Erding gehörende Goldach an die Gemeinde Hallbergmoos angegliedert wurde.



## Hallbergmoos und der Flughafen



1980 begann der Bau des Großflughafen Münchens, welcher Anfang der 90er Jahre fertiggestellt und 1992 in Betrieb genommen wurde. Teile des Flughafens Franz-Josef-Strauß befinden sich auf der Gemarkung der Gemeinde Hallbergmoos.

Der Bau des Flughafens hatte große Auswirkungen auf die Entwicklung Hallbergmoos. So resultierte für die Gemeinde eine Anbindung an das S-Bahn-Netz und die Entwicklung zu einem attraktiven Standort für Industrie und Gewerbe.

Flughafenabhängige und auch -unabhängige Unternehmen finden seitdem im Munich Airport Business Park (MABP), dem Gewerbegebiet im Nordwesten der Gemeinde, ihren Platz. So entwickelte sich aus der kleinen Gemeinde eine Gemeinde mit zunehmend internationalen Unternehmen und

BewohnerInnen. Die Flughafen München Gesellschaft (FMG) wie auch andere dem Flughafen zugehörige Unternehmer wurden zu wichtigen Arbeitgebern der Region. Die Gemeinde profitiert spürbar durch die Gewerbesteuereinnahmen der Unternehmen und des Flughafens.

Zu diesen positiven Effekten kommen jedoch auch negative Auswirkungen hinzu, wie eine hohe Lärmbelastung des nördlichen Gemeindegebietes und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Der Bau des Flughafens und die damit zusammenhängenden Entwicklungen sowie die immer höher werdenden Mieten in München und der Region führen zu einem erhöhten Druck auf den Wohnungsmarkt in Hallbergmoos. Bezahlbaren Wohnraum zu finden wird zum Problem.

## Die Nordallianz



Die Gemeinde Hallbergmoos hat sich 1982 mit sieben weiteren Gemeinden (Eching, Garching, Ismaning, Neufahrn, Oberschleißheim, Unterföhring und Unterschleißheim) in der Umgebung zusammengeschlossen, um gemeinsam gegen die Probleme, die durch die steigende Attraktivität der Landeshauptstadt

München entstehen, in den einzelnen Gemeinden auftreten, anzukämpfen. Ziel des Bündnisses ist es eine gemeinsame Vermarktung für die Bereiche Wohn-, Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort zu schaffen.

## Sozialstruktur

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik; 2018 Demographiespiegel Bayern (Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung)

Die Gemeinde Hallbergmoos wächst stetig. Mit dem Bau des Flughafens und der weiteren Steigerung der Attraktivität in der Metropolregion wurde aus dem Dorf mit 4.000 (1987) Einwohnern eine Gemeinde mit über 10.000 Einwohnern.

Im Vergleich zu den Nachbarkommunen Erding, Erching, Freising, Neufahrn, Garching, Ismaning und Unterföhring verzeichnet Hallbergmoos in den letzten Jahren das stärkste relative Bevölkerungswachstum. Laut aktuellsten Prognosen für die Region wird die Zahl der Einwohner bis 2036 stark zunehmen. In Hallbergmoos wird das Wachstum mit ca. 25% und auf insgesamt 13.500 Einwohner prognostiziert. Die Gemeinde hat in ihrem GEP ein strategisches

Wachstumsziel von ca. 300 EW pro Jahr formuliert, was sich ungefähr mit der bestehenden Entwicklung deckt.

Hallbergmoos gehört zu den Gemeinden mit einer sehr jungen Bevölkerung. Es leben viele Familien und junge Menschen in der Gemeinde. Davon viele junge ArbeitnehmerInnen der großen Firmen im Munich Airport Business Park und Angestellte des Flughafens. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Gemeinde übersteigt die Einwohnerzahl. Zudem steigt die Zahl der sozialversicherungspflichtig Angestellten im Vergleich zu den vorherigen Jahren, was die positive wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde verdeutlicht.

**Regionalplan München**

Karte 1  
Raumstruktur  
Stand 01/2018

**I. Ziele der Raumordnung**

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen

- Allgemeiner ländlicher Raum
- Ländlicher Raum mit Verdichtungsansatz
- Verdichtungsraum
- Raum mit besonderem Handlungsbedarf
- Kreisregionen
- Einzelmündungen

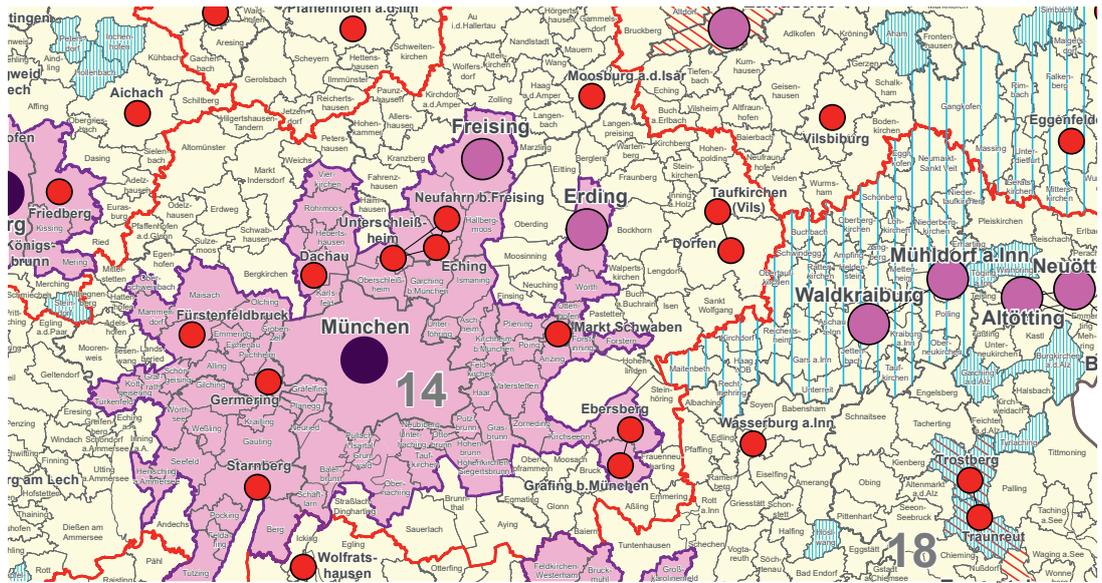
b) Zeichnerisch erläuternde Darstellung wert

- Metropole
- Regionalzentrum
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Region

- 1 Bayerischer Unterraum
- 2 Würzburg
- 3 Main-Rhein
- 4 Oberfranken-West
- 5 Oberfranken-Ost
- 6 Oberpfalz-Nord
- 7 Nürnberg
- 8 Westmittelfranken
- 9 Augsburg
- 10 Ingolstadt
- 11 Regensburg
- 12 Donau-Weiß
- 13 Landshut
- 14 München
- 15 Donau-Isar
- 16 Altbayern
- 17 Oberland
- 18 Südoberbayern

**II. Zusätzliche Darstellungen**

- Gemeinde
- Kreisfreie Stadt, Landkreis
- Land
- Zentraler Ort der Stufe A gemäß Salzburger Landesentwicklungsprogramm (entspricht Oberzentrum)



Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern wurde 2006 reformiert und ist in der überarbeiteten Fassung seit September 2013 rechtskräftig.

Eine weitere Teilfortschreibung stand 2018 an und ist seit März 2018 rechtskräftig. Die Teilfortschreibung umfasst die Themen: Zentrale Orte, Raum mit besonderem Handlungsbedarf, Anbindegebot, Einzelhandel und Höchstspannungsfreileitungen sowie die Themen Alpenplan und Fluglärmschutzbereiche.

Im LEP ist München als Metropole, Freising und Erding als Oberzentren und Neufahrn, Eching und Unterschleißheim als Mittelzentrum festgelegt. Hallbergmoos, Ismaning und Garching zählen zu den Gemeinden im Verdichtungsraum, während die westlicheren Gemeinden Oberding und Moosinning den Gemeinden im allgemeinen ländlichen Raum zugeordnet werden.





### **Gemeindeentwicklungsprogramm**

Die Gemeinde verabschiedete 2011 ein Gemeindeentwicklungsprogramm. Dieses wurde von engagierten BürgerInnen und GemeinderätInnen kooperativ entwickelt. Es beinhaltet eine Zusammenstellung von Grundsätzen, Zielen und Maßnahmen zur Erreichung der Ziele in Textform. Das Gemeindeentwicklungsprogramm wird ca.

alle 6 Jahre überarbeitet, um als dynamisches Werkzeug der Gemeindeentwicklung zu dienen. Derzeit befindet sich das GEP in der Überarbeitung und wird voraussichtlich Anfang 2019 verabschiedet.

Das Räumliche Leitbild soll die Vision, welche im Rahmen des GEP entwickelt wurde räumlich übersetzen und integrieren.

### **Laufende Studien**

Neben dem Gemeindeentwicklungsprogramm laufen derzeit mehrere Studien für bestimmte Bereiche und Themen der Gemeinde. Zum einen wurde der Planungsverband äußerer Wirtschaftsraum München (PV) mit einer Standortuntersuchung Grundschule beauftragt, zum anderen ließ die Gemeinde von der CIMA Beratung + Management GmbH eine Markt- und Standortanalyse und ein Gewerbeflächenentwicklungskonzept erstellen. In dieser Auflistung

sind nur Studien, welche direkte räumliche Auswirkungen auf das räumliche Leitbild haben, aufgeführt.

Zur besseren Integration in das Leitbild wurden regelmäßige Treffen, sogenannte Planercafés, eingeführt. Diese ermöglichen bei Fortführung für die Gemeinde auch in Zukunft eine integrierte, nachhaltige Planung.

### **Bisherige Studien**

Die Ortsentwicklung in Hallbergmoos wurde schon 1991 mit der "Rahmenplanung zur Ortsentwicklung" von F. Hubert zum Thema gemacht. Ziel hierbei war es vor allem Lösungsvorschläge für die Flughafen-gemeinde aufzuzeigen und Eigenentwicklung und flughafeninduzierte Entwicklungen zusammenzubringen.

Darauf aufbauend entstand 2005 ebenfalls von F. Hubert die "Feinanalyse zur Ortsentwicklung". In dieser wurde der Schwerpunkt auf die bauliche Entwicklung gelegt. Neben der Vernetzung des Binnengrüns wurde auch die bauliche Weiterentwicklung der Leitstruktur in einzelnen Bereichen aufgezeigt.



# BAUSTRUKTUR



---

**1.2**



M 1:15.000

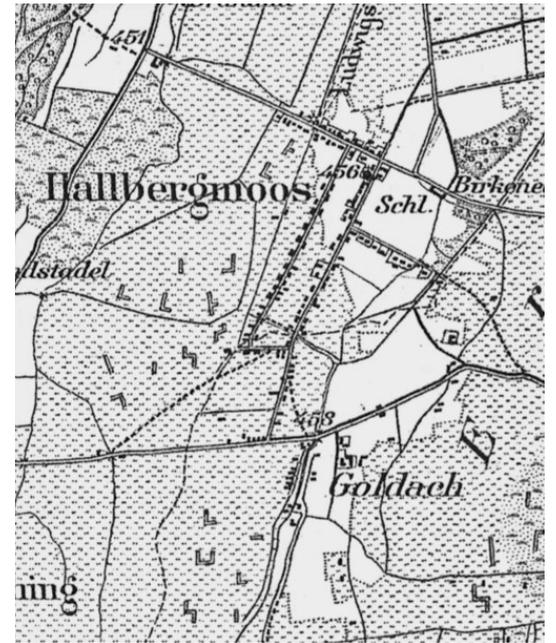
### Hallbergmoos

Ende 19. Jahrhundert

Die räumliche Struktur von Hallbergmoos, die sich aus dem Kontext des Moores entwickelt hat, orientiert sich an der dörflichen Siedlungsform des Straßendorfes.

Bei einem Straßendorf entwickelt sich die Bebauung konzentriert entlang der Straßen, welche meist geradlinig geführt werden. Die Bebauung besteht entweder aus Einzelgebäuden oder Ensembles, wie z.B. Höfen. Hinter der Bebauung befanden sich früher die landwirtschaftlich genutzten Felder. Die Grundstruktur des Straßendorfes widerspricht der Bildung eines Ortszentrums. Sie gibt vielmehr eine dezentrale Ordnung wichtiger Nutzungen vor.

Bei Ingolstadt befinden sich zwei weitere Gemeinden, welche nach ebenfalls diesem Prinzip entstanden sind.



### Karlshuld

bei Neuburg, Ingolstadt



### Karlskron

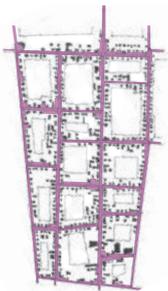
bei Neuburg, Ingolstadt



Im Vergleich zu den Gemeinden Karls- huld und Karlskron bei Ingolstadt, ergibt sich in Hallbergmoos durch zwei parallel verlaufende Hauptstraßen und die Kreuzung von mehreren Querstraßen eine Art Leiterstruktur. Hierbei bilden die Maximilianstraße, die Freisinger Straße und die Theresienstraße die historischen Hauptleitern, welche durch Sprossen-/ Querstraßen ergänzt werden. Gleichzeitig entstehen zwischen der bebauung der Leitern und Sprossen großzügige Freiräume.

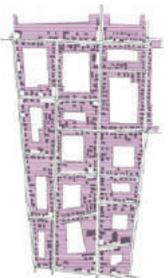
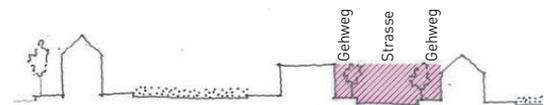
Im Folgenden wird versucht, die besondere Struktur, die in Hallbergmoos vorzufinden ist, durch ein dechiffrieren in einzelne Elemente, lesbar zu machen.

Das System setzt sich aus zwei Elementen zusammen: den Korridoren, welche aus Maschen und Straßenraum bestehen und den Binnenbereichen, die sich zwischen den Korridoren ergeben.



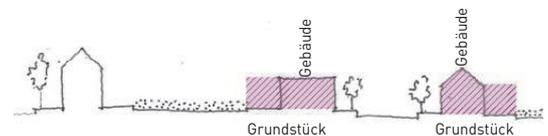
**Straßenraum**

Als Straßenraum wird der Raum zwischen den Gebäuden begriffen. Dieser wird durch Straßenquerschnitt, Gebäudehöhen, Verkehr, Begrünung und weitere in den öffentlichen Raum eingreifende Kriterien geprägt.



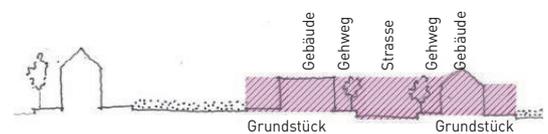
**Maschen**

Die Gebäude, die den Straßenraum begrenzen, ob im Ensemble als Hof oder alleingestellt, bilden die Maschen. Die Tiefe der Grundstücke, bzw. die unterschiedlichen Nutzungen und Typologien bestimmen die Maschentiefen.



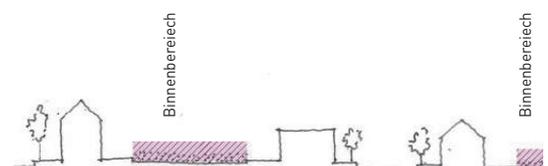
**Korridore**

Die Maschen (bebauter Raum) und der Straßenraum bilden zusammen die Korridore. Diese können in ihrer Baufeldtiefe, Dichte und Nutzung variieren.



**Binnenbereiche**

Die Leiterstruktur erzeugt zwischen den Leitern und Sprossen große Freibereiche, die im Weiteren als Binnenbereiche bezeichnet werden. (s. Kapitel Freiraum- Binnenbereiche)



**Elemente**

Straßenraum



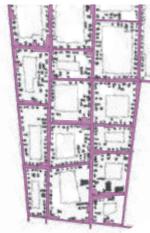
Maschen



Binnenbereiche

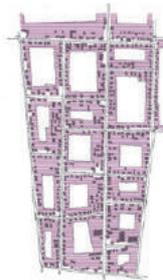


**Straßenraum**



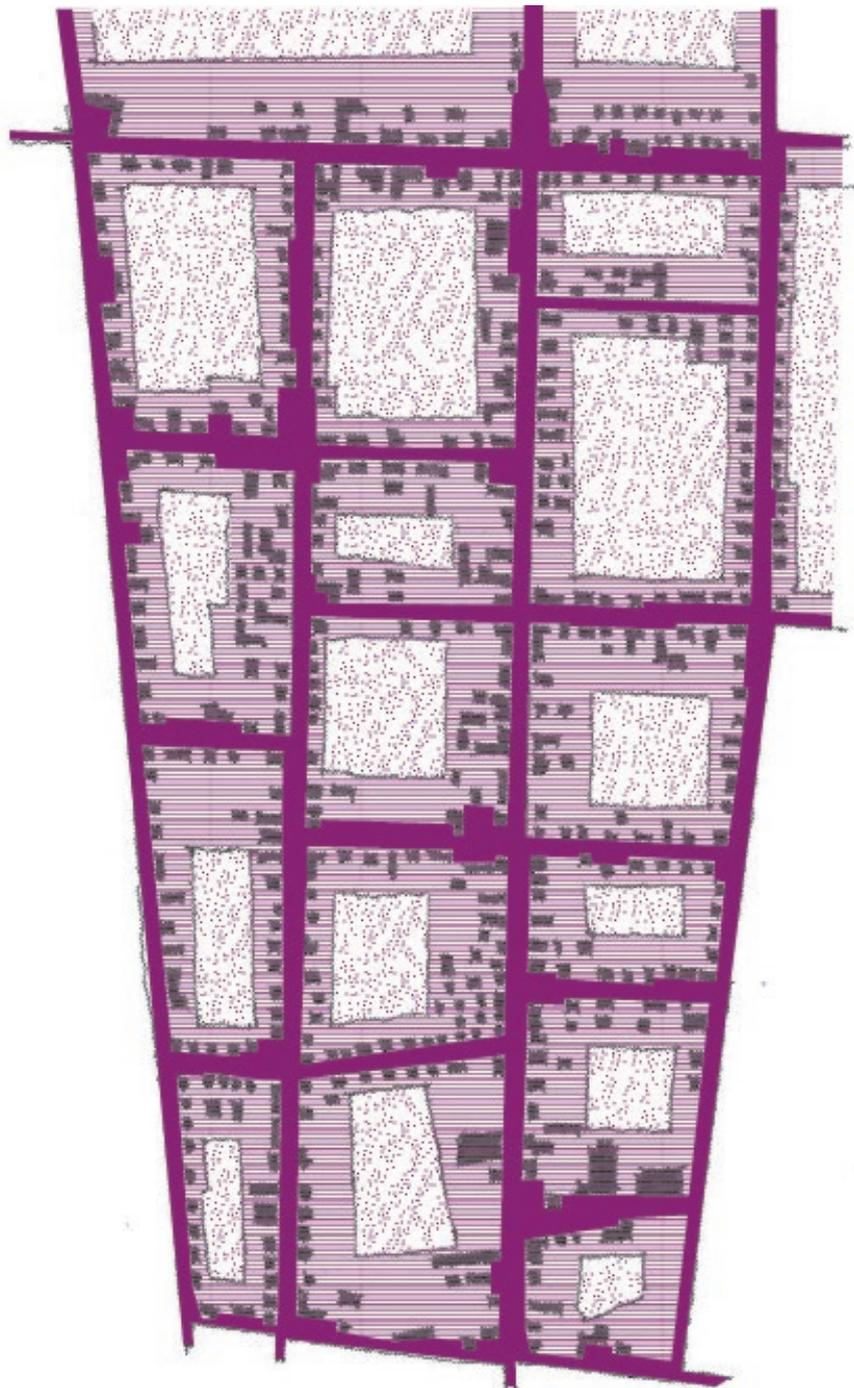
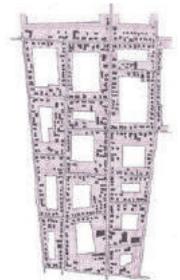
+

**Maschen**



=

**Korridore**



## BAUSTRUKTUR

Kategorie 1A

Kategorie 1B

Kategorie 2

Kategorie 3A

Kategorie 3B

Kategorie 3C

kategorielos



### Kategorisierung

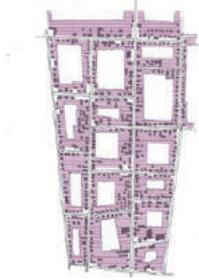
Zur weiteren Untersuchung der Siedlungsstruktur wird eine Kategorisierung der Korridore vorgenommen.

Die Korridore setzen sich aus Maschen (dem gebauten Raum) und Straßenräumen (dem nicht bebauten Raum) zusammen. Diese werden durch Kriterien wie Baustruktur, Dichte, Straßenquerschnitte und Nutzungen näher beschrieben. Korridore mit ähnlichen

Ausprägungen werden zu einer Kategorie zusammengefasst.

Ziel ist es, die Kategorisierung als Grundlage für die weitere räumliche, für Hallbergmoos spezifische, Entwicklung zu nutzen. Im besten Fall können gestalterische Prinzipien des Bestehenden weiterentwickelt werden und Leitlinien für die Zukunft aufzeigen.

### Kriterien Maschen



### Baustruktur

Die Körnung (kleine Baukörper/ große Baukörper, die Setzung (einzelne Baukörper/ Ensembles), die Typologie der Gebäude, wie auch ihre Orientierung (Eingang: Trennung privat/ öffentlich) und Ausformulierung (Dachformen: Trauf-/ Giebelständigkeit) werden durch die Baustruktur beschrieben.

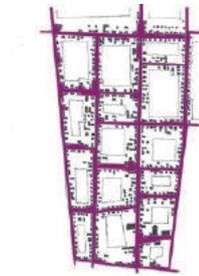
### Nutzung

Prägung der Kategorie durch eine überwiegende Nutzung oder eine Nutzungsmischung.

### Dichte

Die bauliche Dichte wird rechtlich durch GRZ und GFZ beschrieben. Diese Kennwerte definieren das Verhältnis von bebautem zu unbebautem Raum auf einem Grundstück. Zudem kann durch die soziale Dichte, die Sozialstruktur und durch die funktionale Dichte die räumliche Verdichtung von Nutzungen festgestellt werden.

### Kriterien Straßenraum



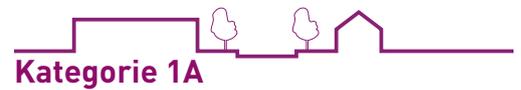
### Straßenraum

Der Straßenraum wird großteils durch die Widmung, Aufteilung, Hierarchisierung der einzelnen Verkehrsteilnehmer und Parkierungsmöglichkeiten auf der Straße charakterisiert. Die Gestaltung des Straßenraums durch Begrünung, Sitzmöglichkeiten, Belagswechsel etc. prägt den Straßenraum.

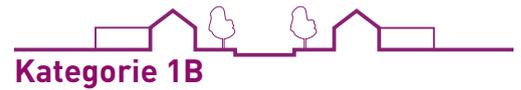
Ebenso die angrenzenden Nutzungen. Insbesondere öffentliche/ gewerbliche Erdgeschossnutzungen, welche direkt in Kontakt mit dem Straßenraum treten, spielen eine wichtige Rolle bei dessen Belebung.

## Kategorie 1

- // Mischnutzung
- // historische Bedeutung
- // dezentrale Schwerpunkte
- // viele Ensembles
- // öffentlichkeitswirksame Nutzungen
- // Busverkehr
- // begrünter Straßenraum



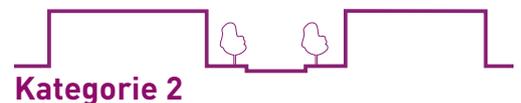
Kategorie 1A



Kategorie 1B

## Kategorie 2

- // Gewerbenutzung
- // große Baukörper
- // große Maschentiefen
- // teils begrünter Straßenraum
- // Busverkehr



Kategorie 2

## Kategorie 3

- // Wohnnutzung
- // kleine Maschentiefen



Kategorie 3A



Kategorie 3B



Kategorie 3C

**Kategorie 1A**

- Freisinger Straße
- Grünecker Straße
- Hauptstraße
- Theresienstraße

**Kategorie 1B**

- Maximilianstraße
- Lilienthalstraße
- Ludwigstraße
- Am Söldnermoos
- Otl Aicher Weg
- Dornierstraße
- Schönstraße
- Zeppelinstraße



**NUTZUNGEN**

- Mischnutzung
- öffentl. Nutzungen
- Dienstleistung
- Einzelhandel
- Handwerk
- Wohnen

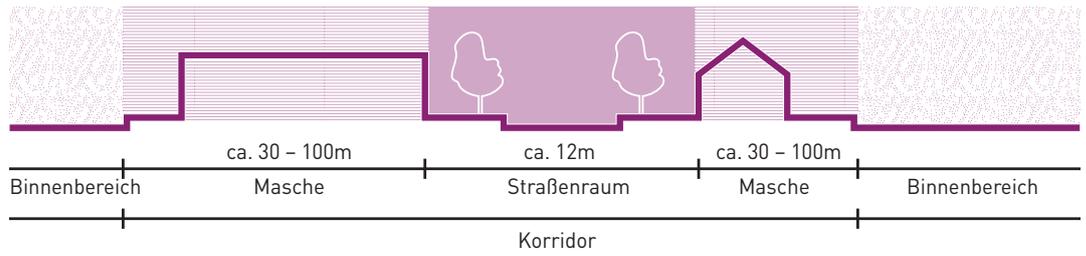
**BESCHREIBUNG**

- historische Straßen
- wichtige Verbindungen
- zentrale Orte

Die Korridorkategorie 1 ist geprägt durch historisch bedeutende Straßen. Die Kategorie ist unterteilt in zwei Unterkategorien. Die Korridore der Kategorie 1A zeichnen sich durch ihre verbindende Funktion, den begrünten, großzügigen Straßenraum, die große Mischnutzung, das Aufnehmen von zentralen Bereichen und öffentlichkeitswirksamen Nutzungen aus. Die Korridore der Kategorie 1B sind ebenfalls durch die Mischnutzung und zum Teil durch

öffentlichkeitswirksamen Nutzungen geprägt. Während sich in der Kategorie 1A einige Ensembles befinden und dadurch eine höhere Maschentiefe erreicht wird, kommt die große Maschentiefe in der Kategorie 1B hauptsächlich durch größere Körnungen der Mischnutzungen zustande. In der Kategorie 1B befinden sich im Vergleich zu Kategorie 1A weniger Ensembles.

## Kategorie 1A



Theresienstraße



Grünecker Straße am Ortseingang

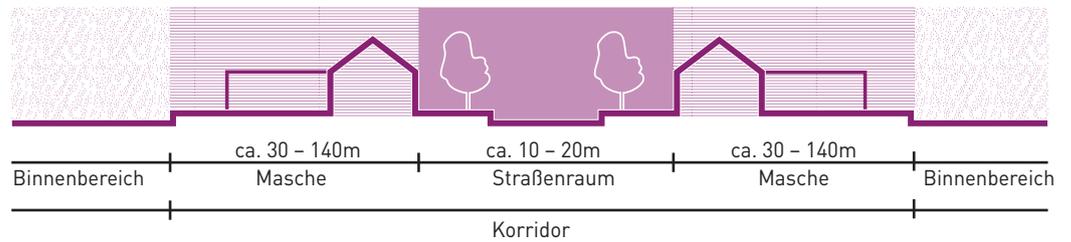


Theresienstraße am Rathausplatz



Hauptstraße im Bereich der Herz-Jesu Kirche

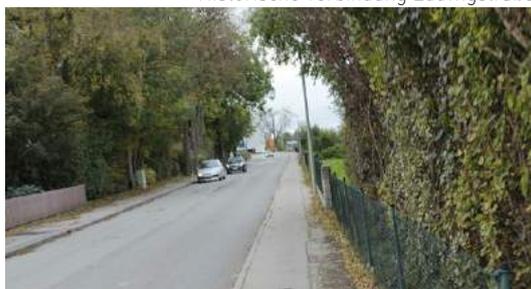
## Kategorie 1B



Historische Verbindung Ludwigstraße



Historische Verbindung Schönstraße



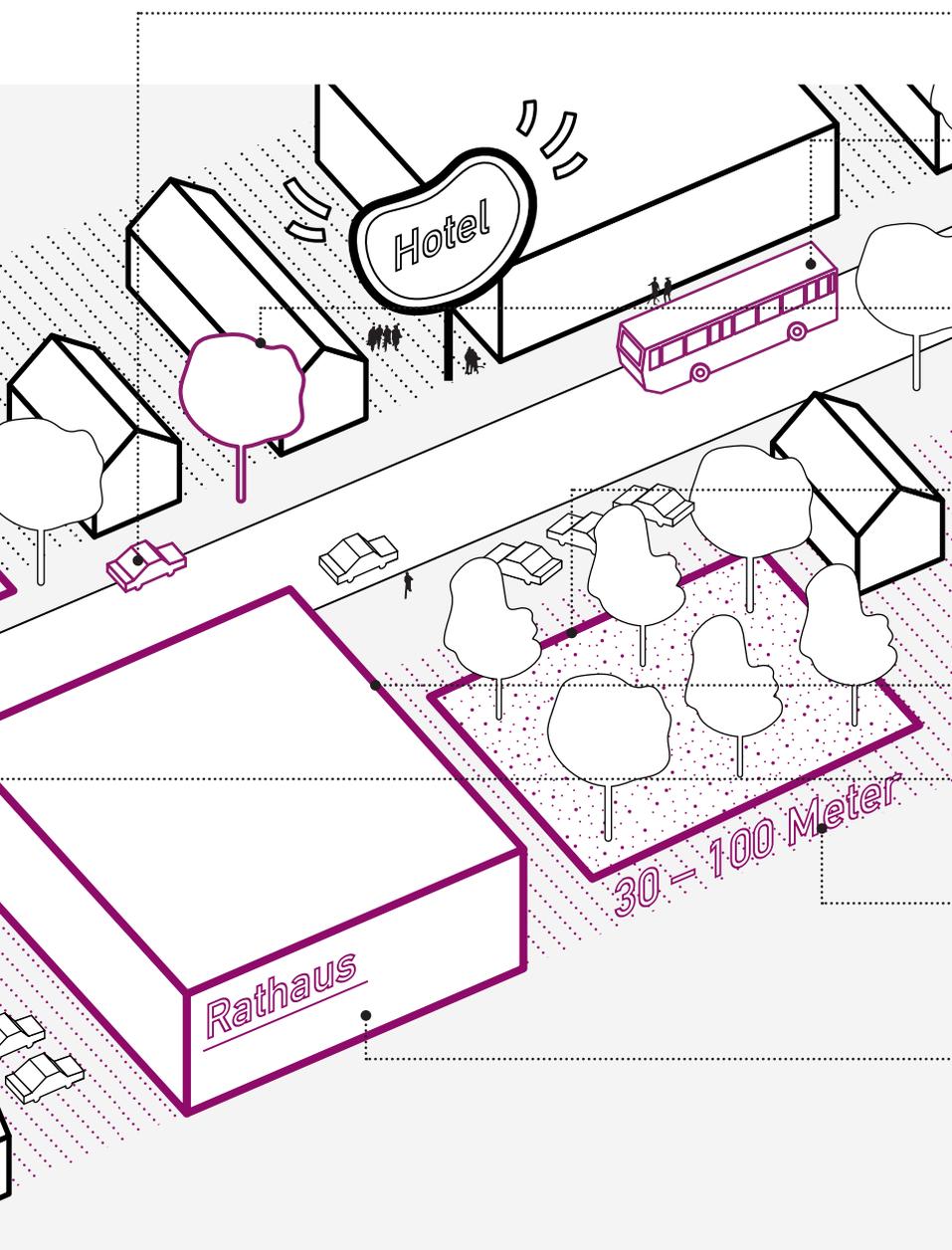
Historische Verbindung Ludwigstraße



Zeppelinstraße



# 1A



## Situation

## Wertung

### MOBILITÄT

- viel Durchgangsverkehr** - mindert Aufenthaltsqualität
- breite Gehwege** + ausreichend Platz
- wenig Möglichkeiten für Radler** - fehlende Sicherheit, Motivation für Radler
- Parken im öffentlichen Raum** - hoher Flächenverbrauch  
- mindert Aufenthaltsqualität
- Busverkehr** + gute Anbindung  
+ Publikumsverkehr dadurch möglich

### FREIRAUM

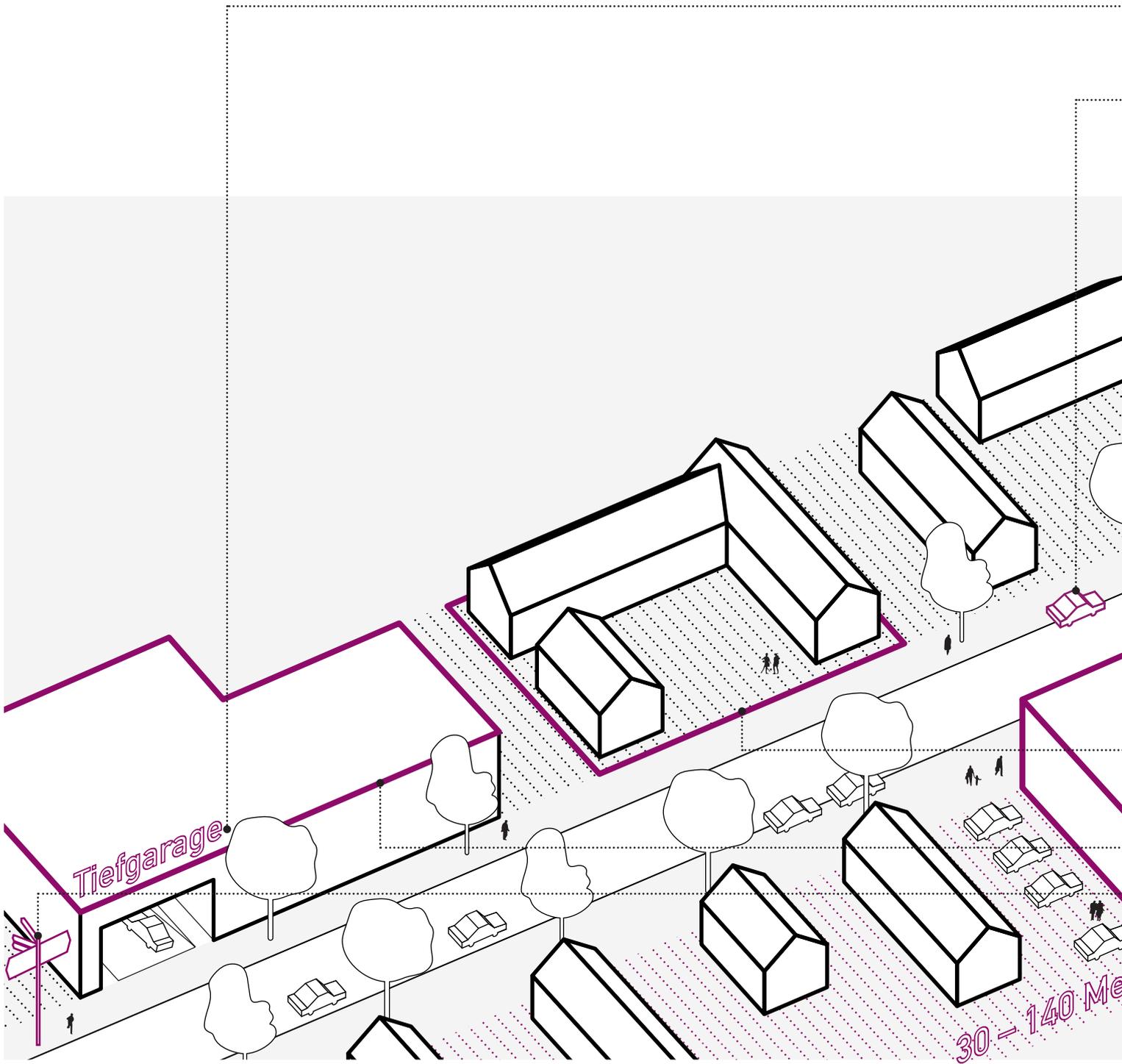
- Baumreihen** + spenden Schatten und strukturieren den Straßenraum  
+ erhöhen Aufenthaltsqualität
- Wichtige Freiräume** + hohe Frequentierung der Freiräume belebt öffentlichen Raum

### BAUSTRUKTUR

- vereinzelt große Baukörper** - homogene Baustruktur
- oft Ensembles** + bilden räumlichen Charakter von Hallbergmoos
- mittelgroße Maschen** + Potenzialflächen für Ausbau heterogener Nutzungslandschaft mit spezifischen Typologien
- Zentralitäten** + hohe Frequentierung zentraler Nutzungen beleben den Ort

### NUTZUNG

- Hotels, Handel, Büro, Handwerk, Wohnen** + heterogene Nutzungslandschaft



1B

## Situation

## Wertung

### MOBILITÄT

- **hauptsächlich Tiefgaragen auf den Grundstücken** - schwierige Einfahrten
- **vereinzelt Parken im öffentlichen Raum** - hoher Flächenverbrauch und mindert Aufenthaltsqualität
- **Busverkehr** + gute Anbindung

### FREIRAUM

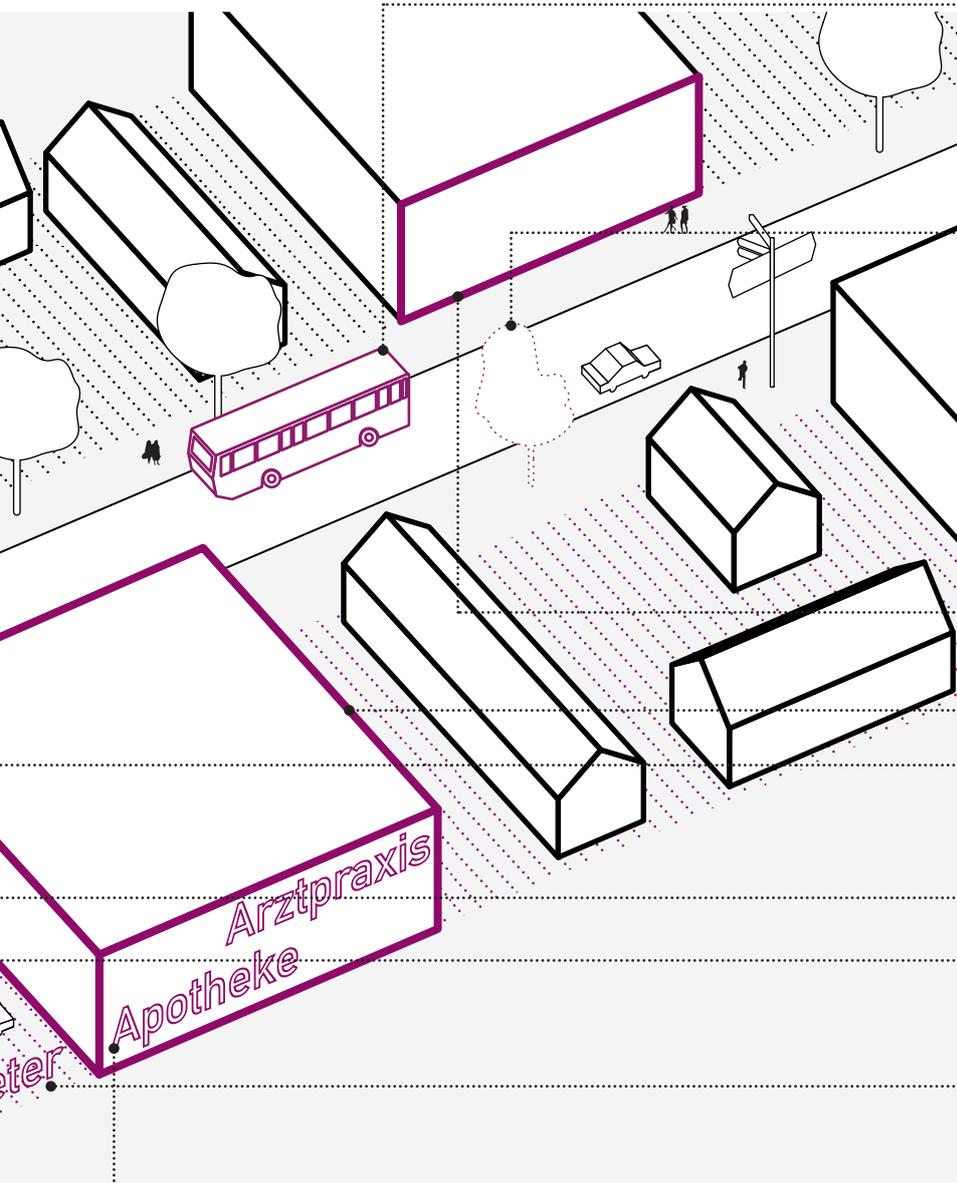
- **keine durchgängige Straßenraumbegrünung** - mangelnde Strukturierung des Straßenraums

### BAUSTRUKTUR

- **Abgrenzung zum öffentlichen Raum** - mindert Aufenthaltsqualität
- **große Baukörper** - homogene Baustruktur
- **viele Ensembles** + bilden räumlichen Charakter von Hallbergmoos
- **Flachdächer** - untergenutzte Flächen
- **Eingänge nach Hallbergmoos** + schaffen Orientierung und erhöhte Frequenzierung
- **mittelgroße Maschen** + Potenzialflächen für Ausbau heterogener Nutzungslandschaft mit spezifischen Typologien

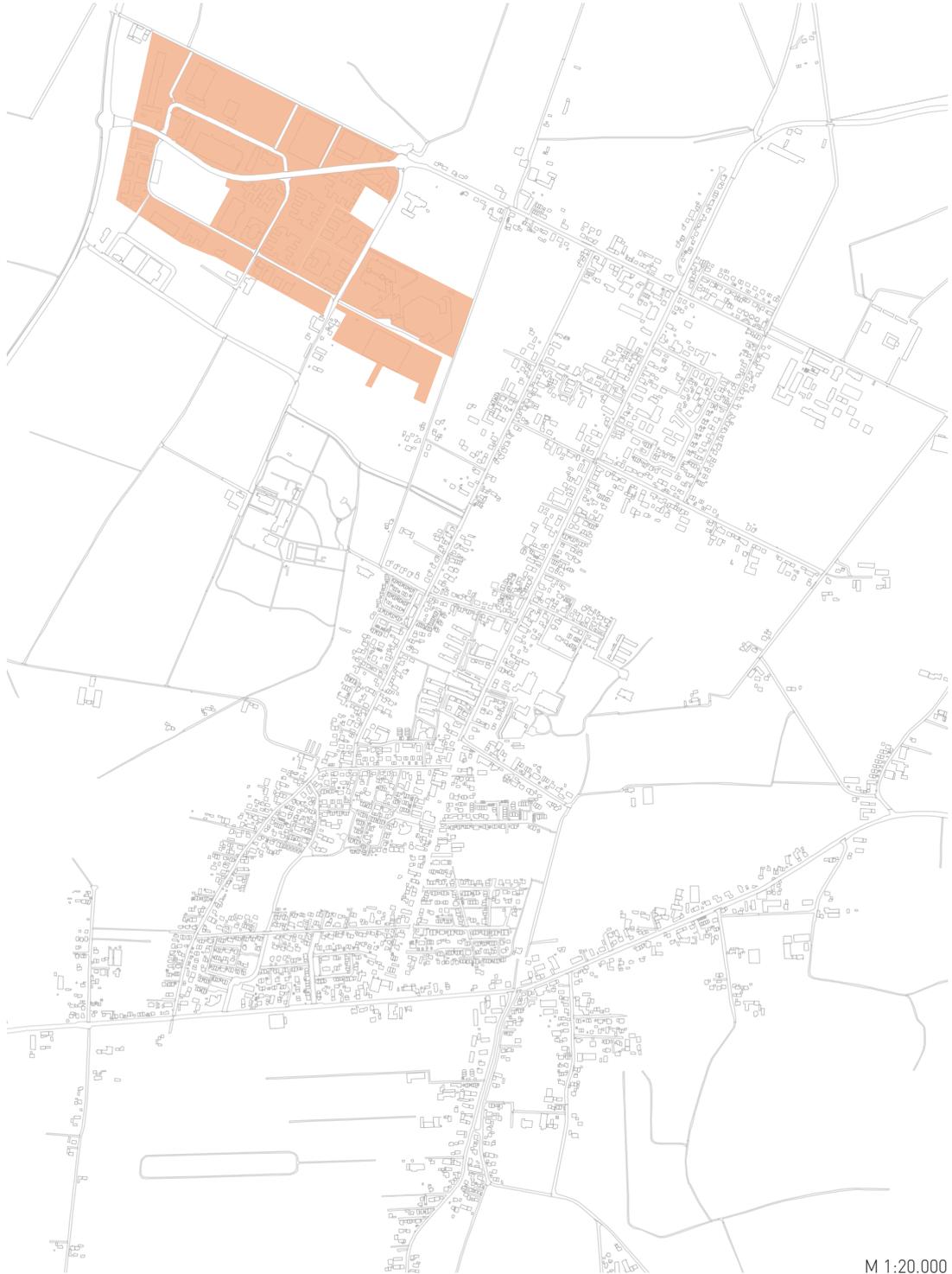
### NUTZUNG

- **Wohnen, Dienstleistung, Service, Handwerk, frequentierte Einrichtungen** + heterogene Nutzungslandschaft



**Kategorie 2**

Ludwigstraße im MABP  
Lindberghstraße im MABP  
Zeppelinstraße



M 1:20.000

**NUTZUNGEN**

Gewerbenutzung  
Gewerbe  
Büro  
Produktion  
Lager  
Logistik  
Handwerk  
Nahversorgung

**BESCHREIBUNG**

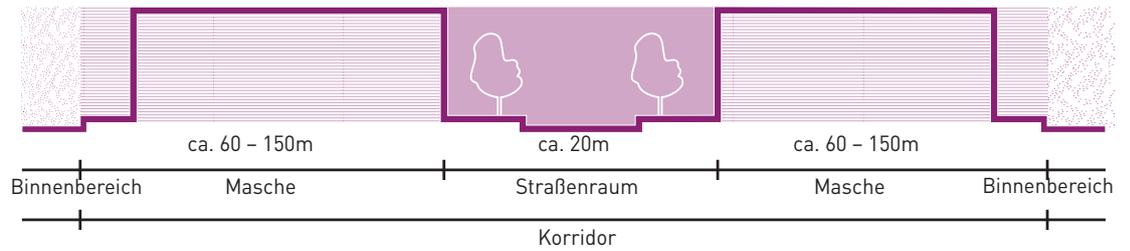
MABP

Die Kategorie 2 ist stark definiert über die angrenzende Bebauung der Maschen. Nutzungen wie Gewerbe, Logistik, Lager, Produktion, Büros und Sondernutzungen sind sehr prägend.

Die Körnung, die Baukörpergröße und die Dachformen sind in dieser Kategorie stark abweichend von den übrigen Kategorien. Daraus folgend ist die Maschentiefe eine viel größere. Diese entsteht jedoch selten durch die Ausbildung von Ensembles.

Der Straßenraum dient hauptsächlich den Bussen, PKW und LKW. Obwohl z.B. die Ludwigstraße durch Baumreihen betont wird, ist die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer mäßig.

**Kategorie 2**



Hohe Gestaltqualität im Munich Airport Business Park



Übernachtungsmöglichkeiten in Hallbergmoos



Ludwigstraße



Ludwigstraße



Abgrenzung zum öffentlichen Raum



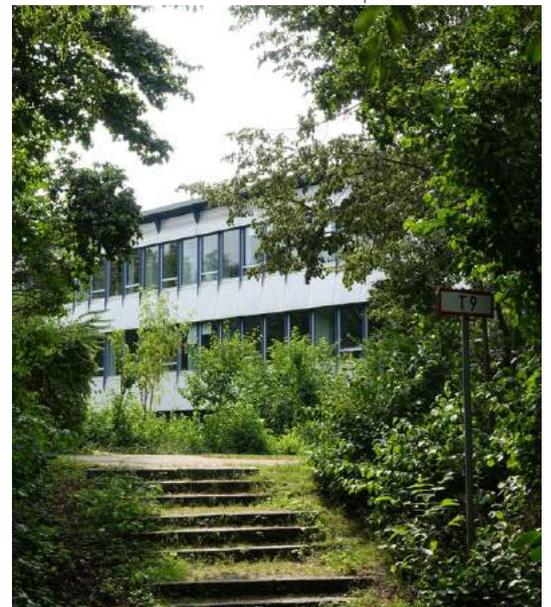
Aufenthaltsqualität im Freiraum



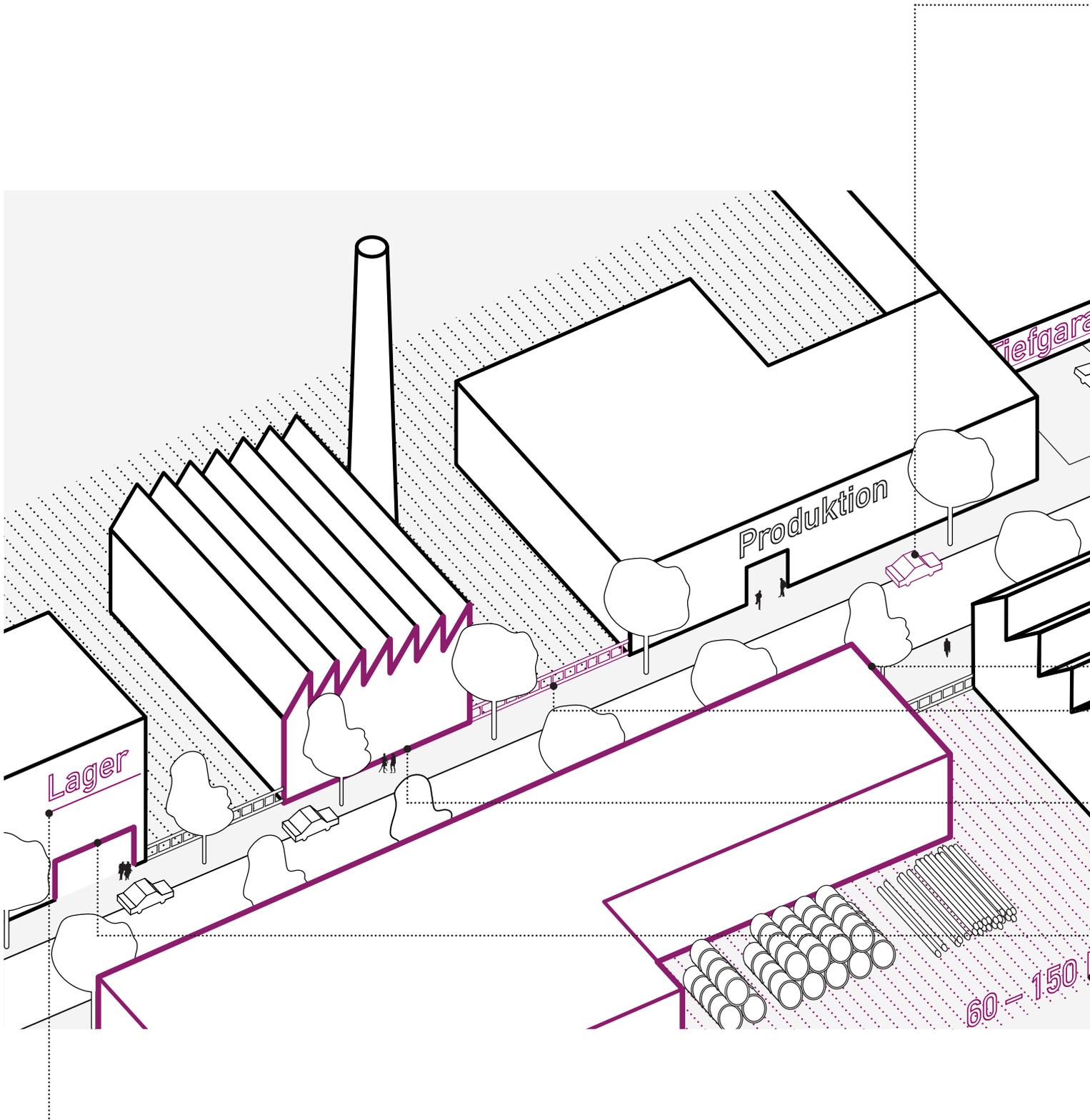
Aufenthaltsqualität im Freiraum

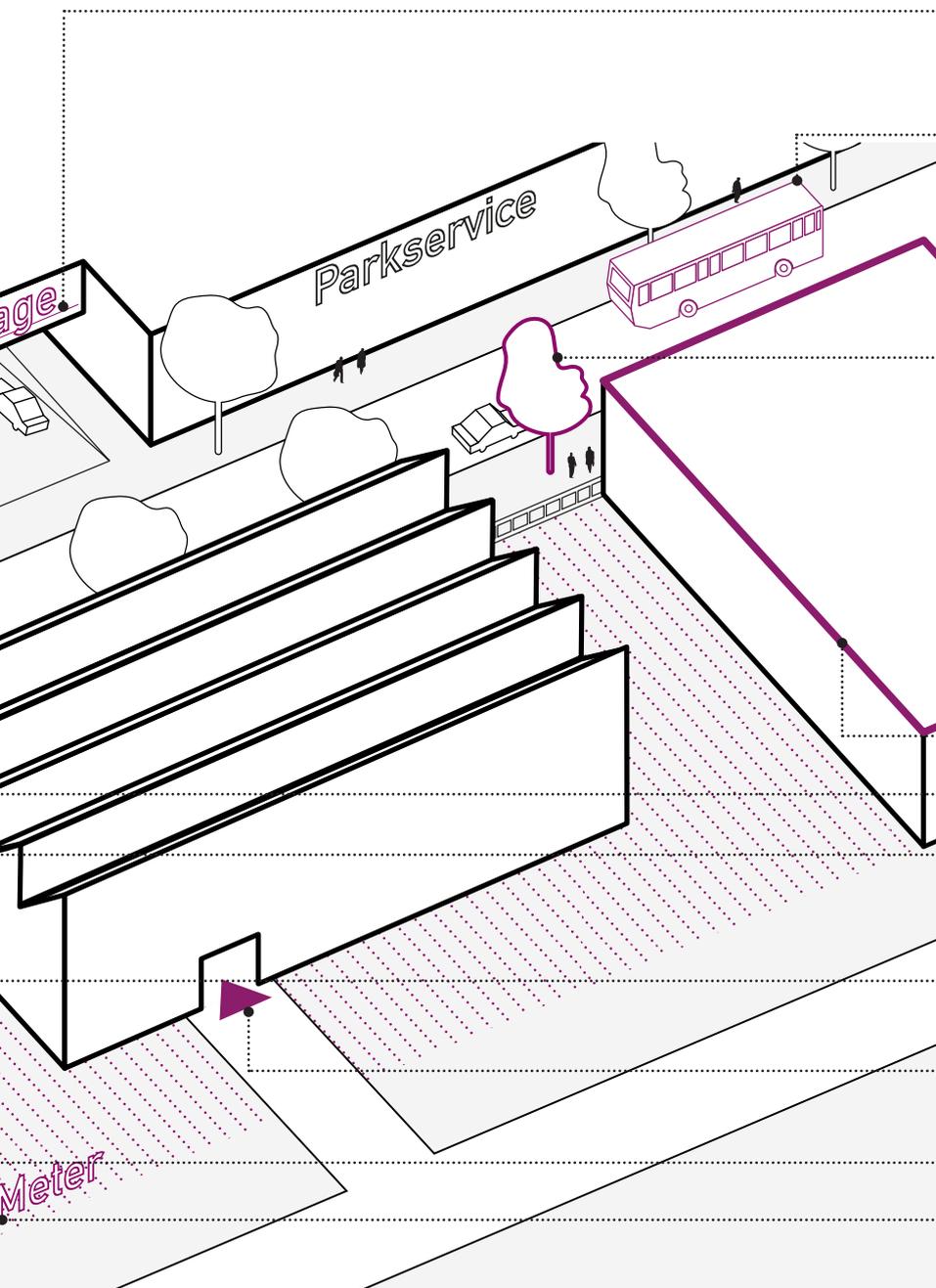


Grüner Weg an der Goldach



Aufenthaltsqualität im Freiraum für MitarbeiterInnen





## MOBILITÄT

- **Parken im öffentlichen Raum** - unnötiger Flächenverbrauch und mindert Aufenthaltsqualität
- **Tiefgaragen auf den Grundstücken** - unnötiger Flächenverbrauch und mindert Aufenthaltsqualität
- **Busverkehr** + gute Anbindung

## FREIRAUM

- **Baumreihen** + spendet Schatten und strukturiert den Straßenraum

## BAUSTRUKTUR

- **Flachdächer** - untergenutzte Flächen
- **große Baukörper** - homogene Baustruktur
- **keine Durchwegung möglich** - erschwertes Fortbewegen und räumliche Fragmentierung
- **Abgrenzung zum öffentlichen Raum** - mindert Aufenthaltsqualität
- **doppelte Erschließung** - unnötiger Flächenverbrauch
- **wenig Eingänge** - unbelebter Straßenraum
- **tiefe Maschen** + Potenzialflächen für große Bauvolumen, Mischung von Typologien und vielfältige Nutzungen

## NUTZUNG

- **Lager, Industrie, Logistik** - homogene Nutzungen

**Kategorie 3A**

- Am Bach
- Auenstraße
- Birkenecker Straße
- Erchinger Weg
- Enghofer Weg
- Freiherr v. Hallberg Platz
- Mathildenstraße
- Leopoldstrasse
- Otto Straße
- Enghofer weg
- Siegfriedstraße

**Kategorie 3B**

- Ahornweg
- Buchenweg
- Eichnerweg
- Kiefernweg
- Mittermeierweg
- Lindenweg
- Rosenstraße
- Rupprechtstraße
- Schmidstraße
- Seldmeierweg
- Tannenweg
- Tassiloweg
- Ulmenstraße
- Wiesenweg
- Wilhelmstr
- Weidenweg



M 1:20.000

**NUTZUNGEN**

- Wohnnutzung
- Wohnen
- Dienstleistung
- Einzelhandel
- Handwerk
- Öffentliche Nutzungen

**BESCHREIBUNG**

- Historische Strassen
- wichtige Verbindungen

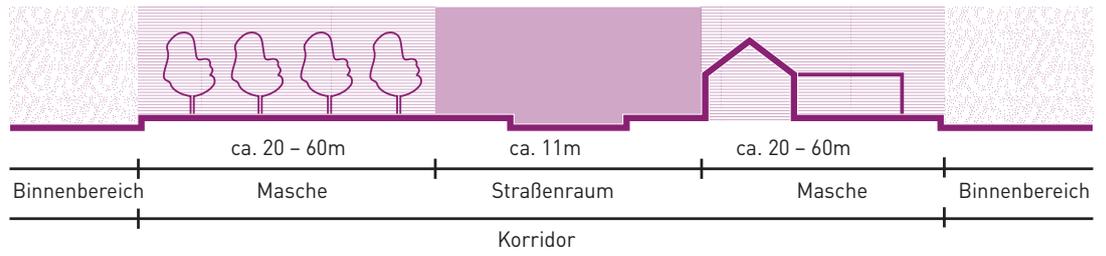
Die Kategorie 3 beinhaltet einige Querstraßen/ Sprossen der Leiterstruktur und viele kleine Korridore. Geprägt ist die Kategorie vor allem durch Wohnnutzung. Es wird in drei Unterkategorien unterschieden.

Hierbei bildet die Kategorie 3A den Übergang zu der Kategorie 1A. Diese wird durch breitere Straßenräume, Ensembles, sowie

dichtere Wohnbebauungen (Geschosswohnungsbau) definiert.

Kategorie 3B ist hauptsächlich geprägt von Wohnnutzung in Form von Einfamilienhäusern und Doppelhäusern. Die Straßenräume sind hier als klassische Wohnstraßen ausgebildet.

### Kategorie 3A



Erchinger Weg

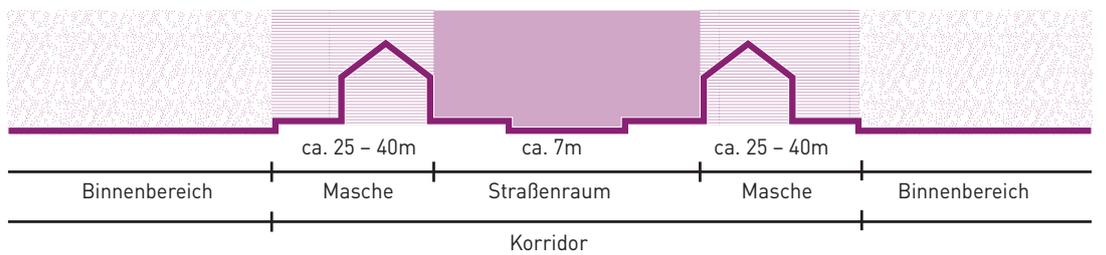


Mathildenstraße



Am Bach

### Kategorie 3B



Rupprechtstraße



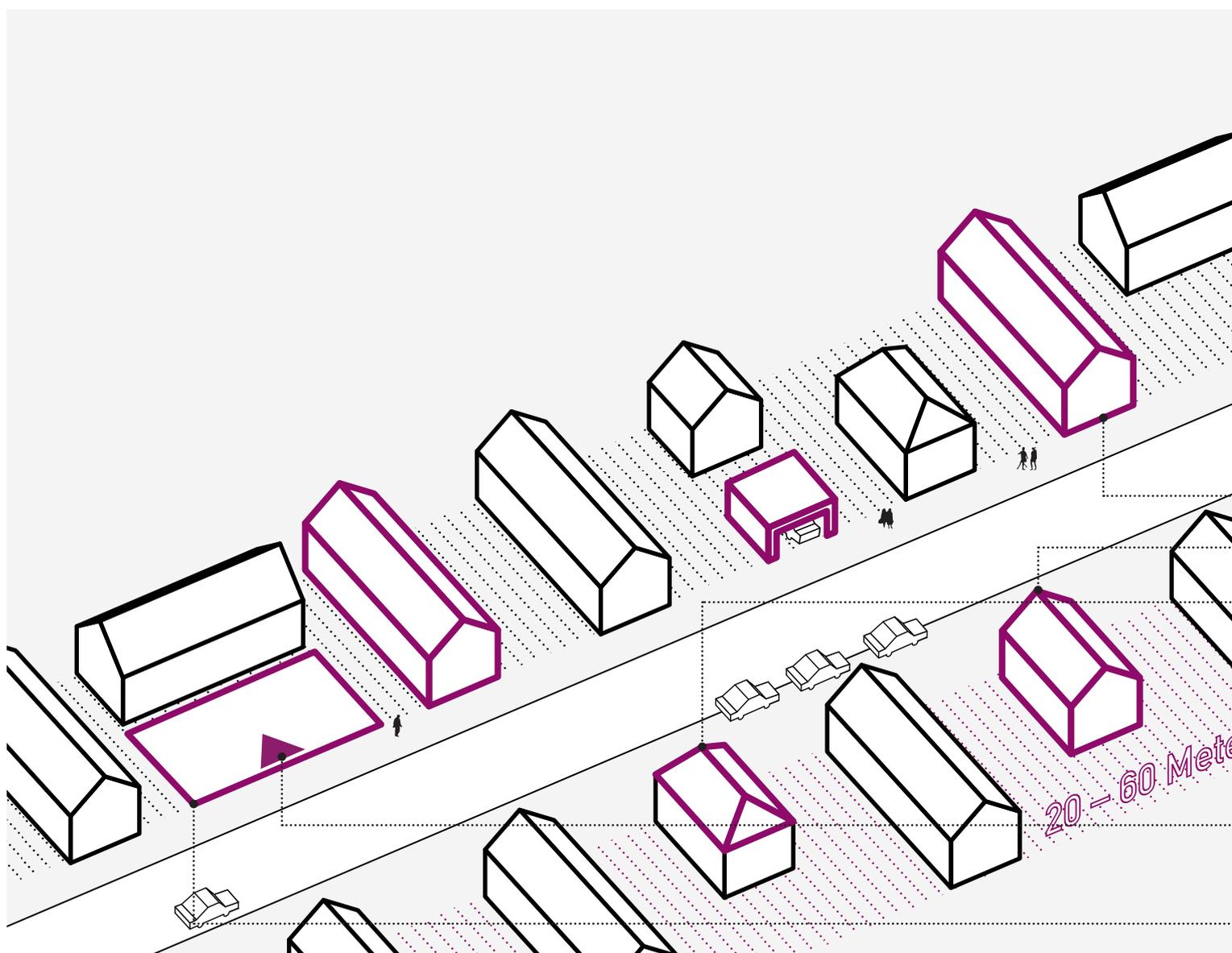
Ulmenstraße



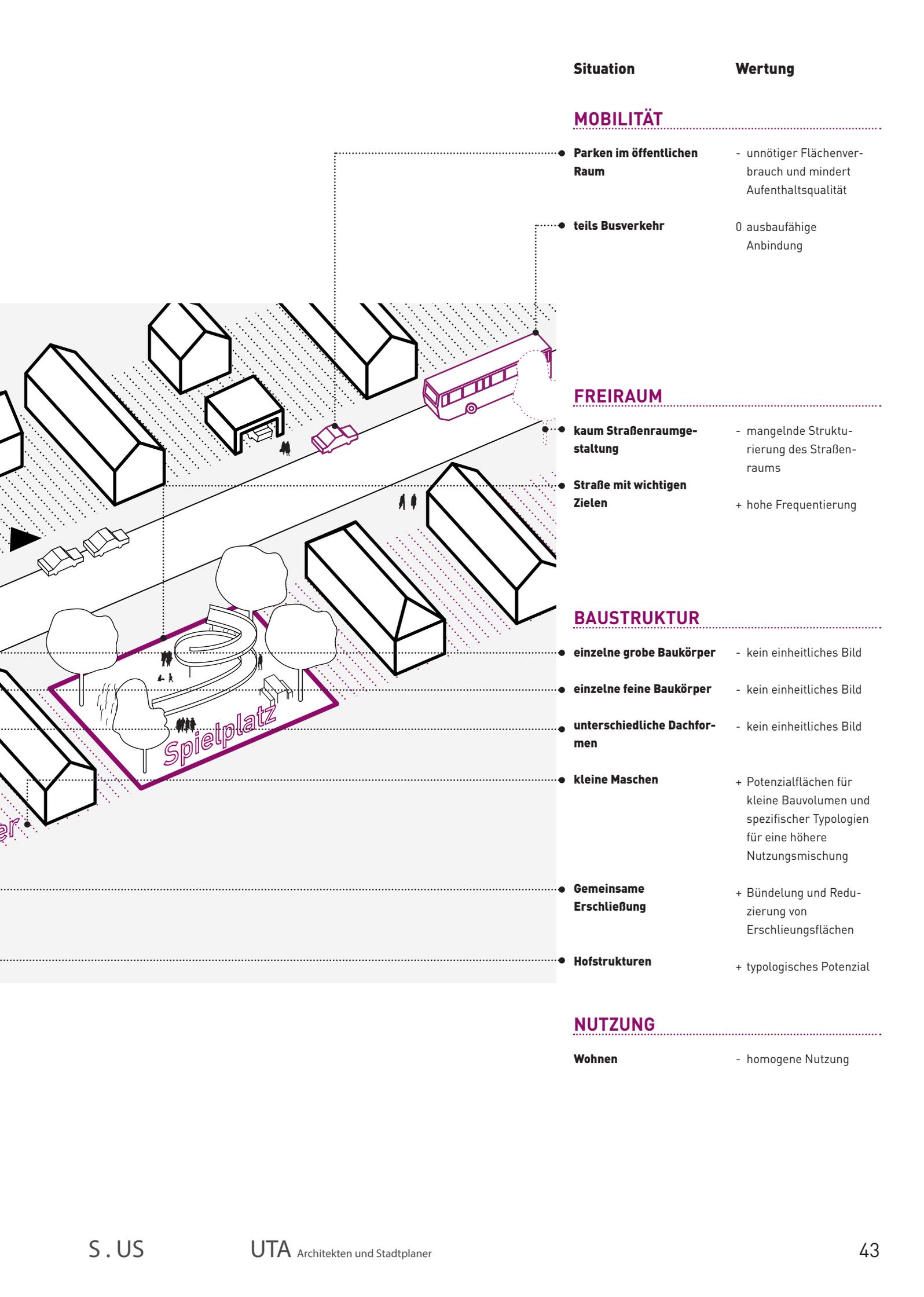
Lindenweg



Schmidstraße



**3A**



**Situation**

**Wertung**

**MOBILITÄT**

- **Parken im öffentlichen Raum** - unnötiger Flächenverbrauch und mindert Aufenthaltsqualität
- **teils Busverkehr** 0 ausbaufähige Anbindung

**FREIRAUM**

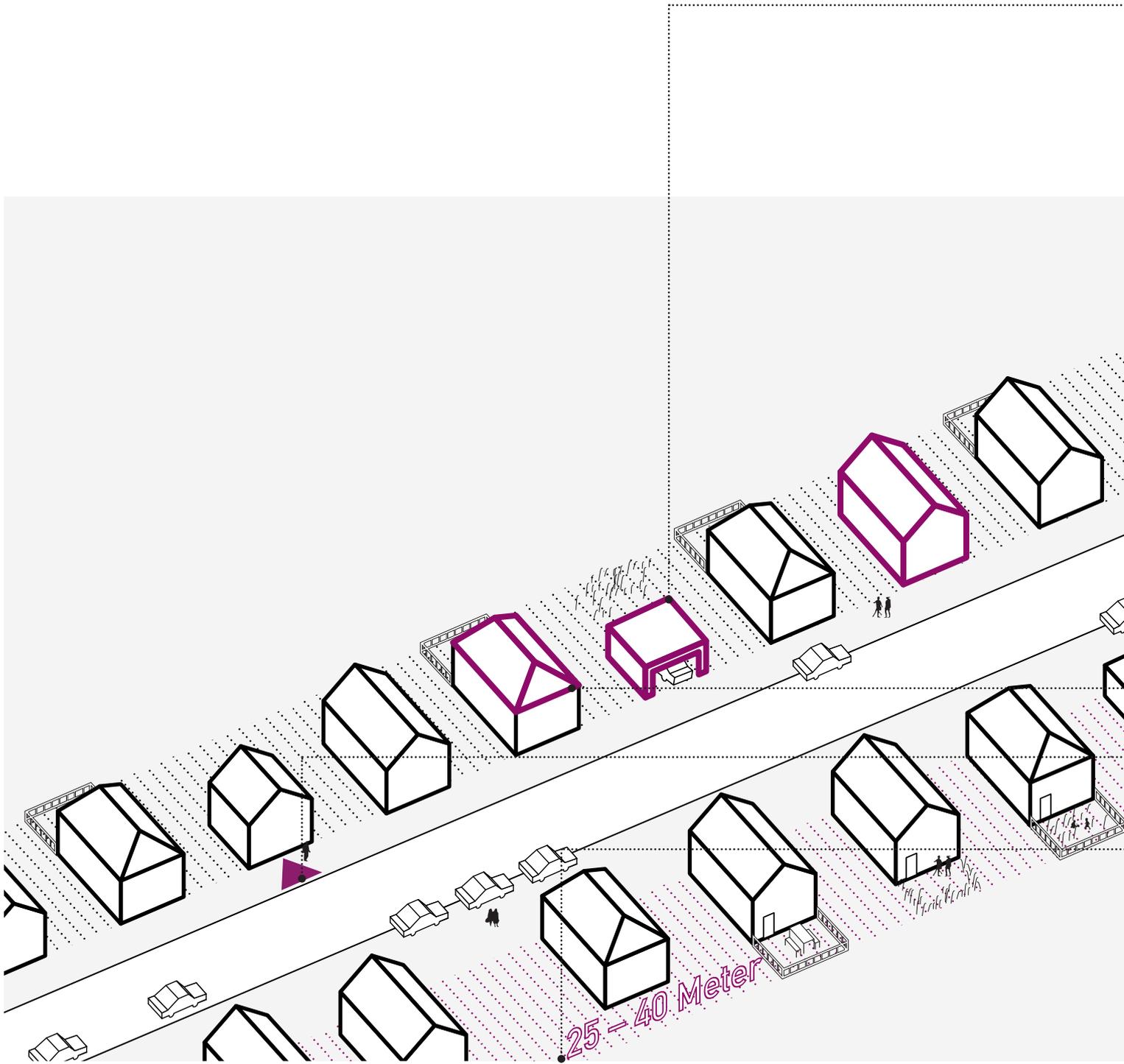
- **kaum Straßenraumgestaltung** - mangelnde Strukturierung des Straßenraums
- **Straße mit wichtigen Zielen** + hohe Frequentierung

**BAUSTRUKTUR**

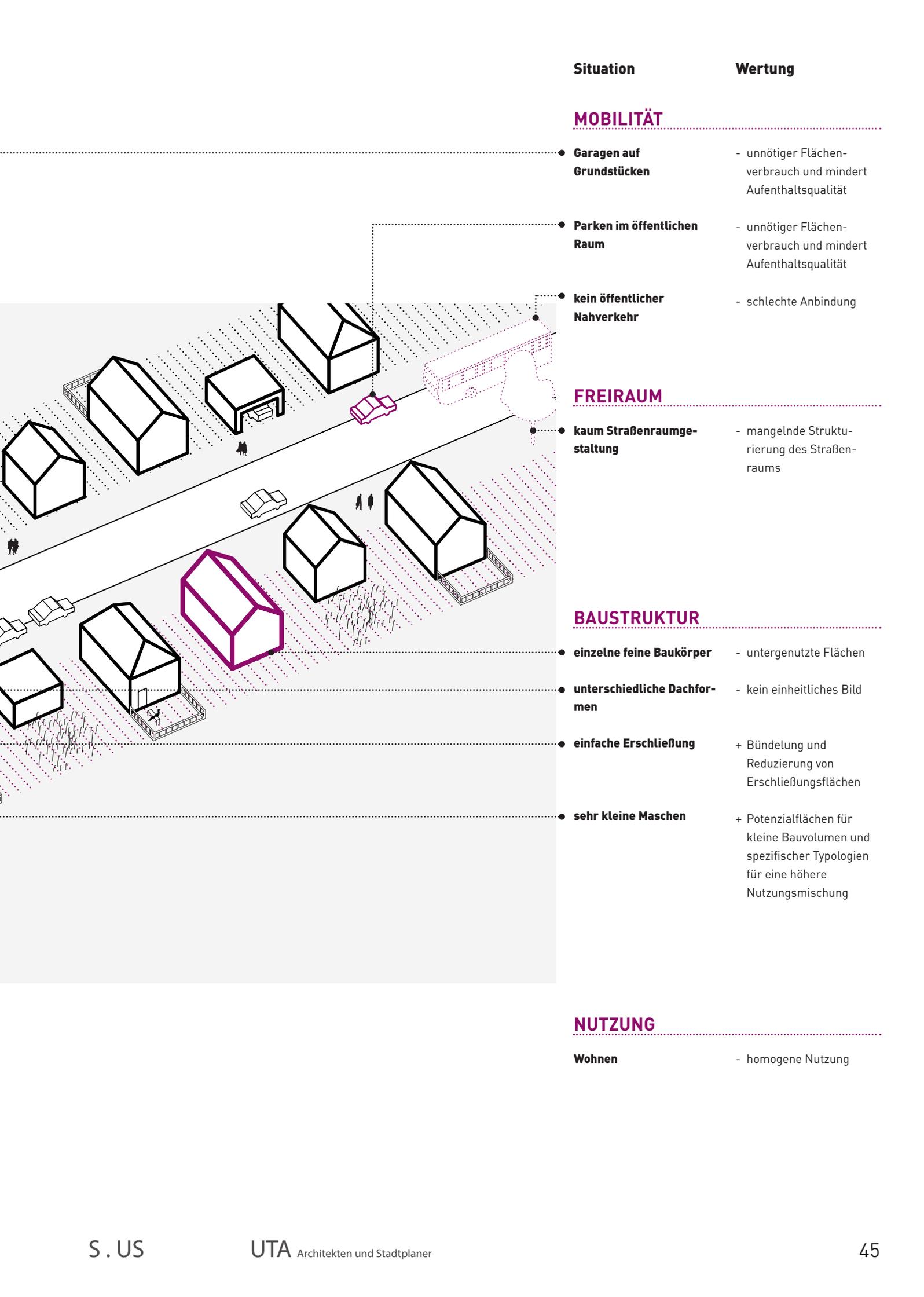
- **einzelne grobe Baukörper** - kein einheitliches Bild
- **einzelne feine Baukörper** - kein einheitliches Bild
- **unterschiedliche Dachformen** - kein einheitliches Bild
- **kleine Maschen** + Potenzialflächen für kleine Bauvolumen und spezifischer Typologien für eine höhere Nutzungsmischung
- **Gemeinsame Erschließung** + Bündelung und Reduzierung von Erschließungsflächen
- **Hofstrukturen** + typologisches Potenzial

**NUTZUNG**

- **Wohnen** - homogene Nutzung



**3B**



**Situation**

**Wertung**

**MOBILITÄT**

- **Garagen auf Grundstücken** - unnötiger Flächenverbrauch und mindert Aufenthaltsqualität
- **Parken im öffentlichen Raum** - unnötiger Flächenverbrauch und mindert Aufenthaltsqualität
- **kein öffentlicher Nahverkehr** - schlechte Anbindung

**FREIRAUM**

- **kaum Straßenraumgestaltung** - mangelnde Strukturierung des Straßenraums

**BAUSTRUKTUR**

- **einzelne feine Baukörper** - untergenutzte Flächen
- **unterschiedliche Dachformen** - kein einheitliches Bild
- **einfache Erschließung** + Bündelung und Reduzierung von Erschließungsflächen
- **sehr kleine Maschen** + Potenzialflächen für kleine Bauvolumen und spezifischer Typologien für eine höhere Nutzungsmischung

**NUTZUNG**

- Wohnen** - homogene Nutzung

**Kategorie 3C**

- Am Gangsteig
- Am Grillgraben
- Am Hufeisen
- Am Moosfeld
- Am Weiher
- Angerweg
- Beerweg
- Blumenstraße
- Bürgerm. Gruber Str.
- Bürgerm. Zeilhofer Str.
- Brandstadweg
- Efeweg
- Eibenweg
- Eichenweg
- Elisabethweg
- Eschenweg
- Fasanenweg
- Fichtenweg
- Fliederstraße
- Föhrenweg
- Friedrichstraße
- Georg Steinhart Straße
- Giselastraße
- Im Jägerfeld
- Karlstrasse
- Karolinenweg
- Kastanienweg
- Kiebitzweg
- Kiefernweg
- Klarweg
- Kochstrasse
- Luitpoldstrasse
- Max Joseph Weg
- Margaretenweg
- Mühlbachweg
- Narzissenweg
- Nelkenweg
- Pappelweg
- Pfarrer- Weiß Weg
- Preglerweg
- Rampfweg
- Schlehenweg
- Sonnenblumenweg
- Stiftwiesenweg
- Sophienstrasse
- Söllnerweg
- Tannenweg
- Tulpenweg
- Utzschneiderweg
- Veilchenweg
- Wacholderweg
- Wagnerweg



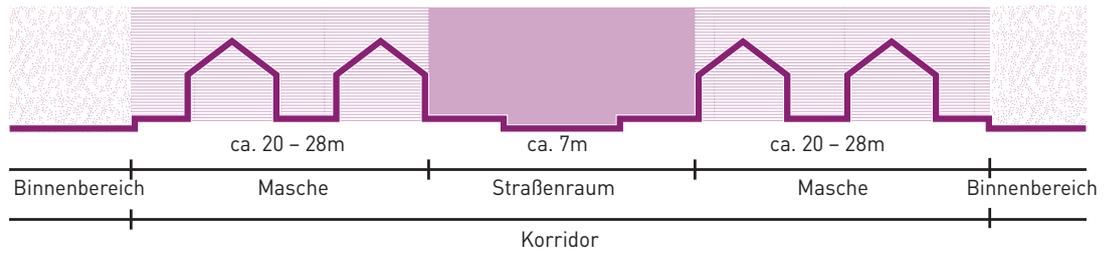
M 1:20.000

Kategorie 3C ist die Kategorie mit der geringsten Maschentiefe. Diese entsteht durch Stichstraßen, welche der Erschließung einzelner Gebäude oder Gruppierungen in zweiter Reihe dient.

Des Weiteren gibt es einige Straßen, die keiner Kategorie klar zugeordnet werden können. Diese werden unter "kategorielos" zusammengefasst. Hier sind vor allem Straßen wie zum Beispiel die Amalienstraße,

die eine historische Bedeutung hat, jedoch in der Maschen- und Straßenraumlogik eine zu vernachlässigende Rolle spielt. Die "Kategoriellosen" Straßen können im späteren Leitbild eine neue Rolle übernehmen.

## Kategorie 3C



Stichstraße



Stichstraße



Parkierung im öffentlichen Raum

## kategorieelos

- Alte Ludwigstraße
- Amalienstraße
- Am Ludwigskanal
- Am Süßbach
- Birkenweg
- Bürgermeister Funk Str.
- Erlenweg
- Garching Weg
- Ismaninger Straße
- Kochstraße
- Lerchenweg
- Mariabrunn
- Notzinger Straße
- Predazzoallee
- Zenger Straße



Amalienstraße



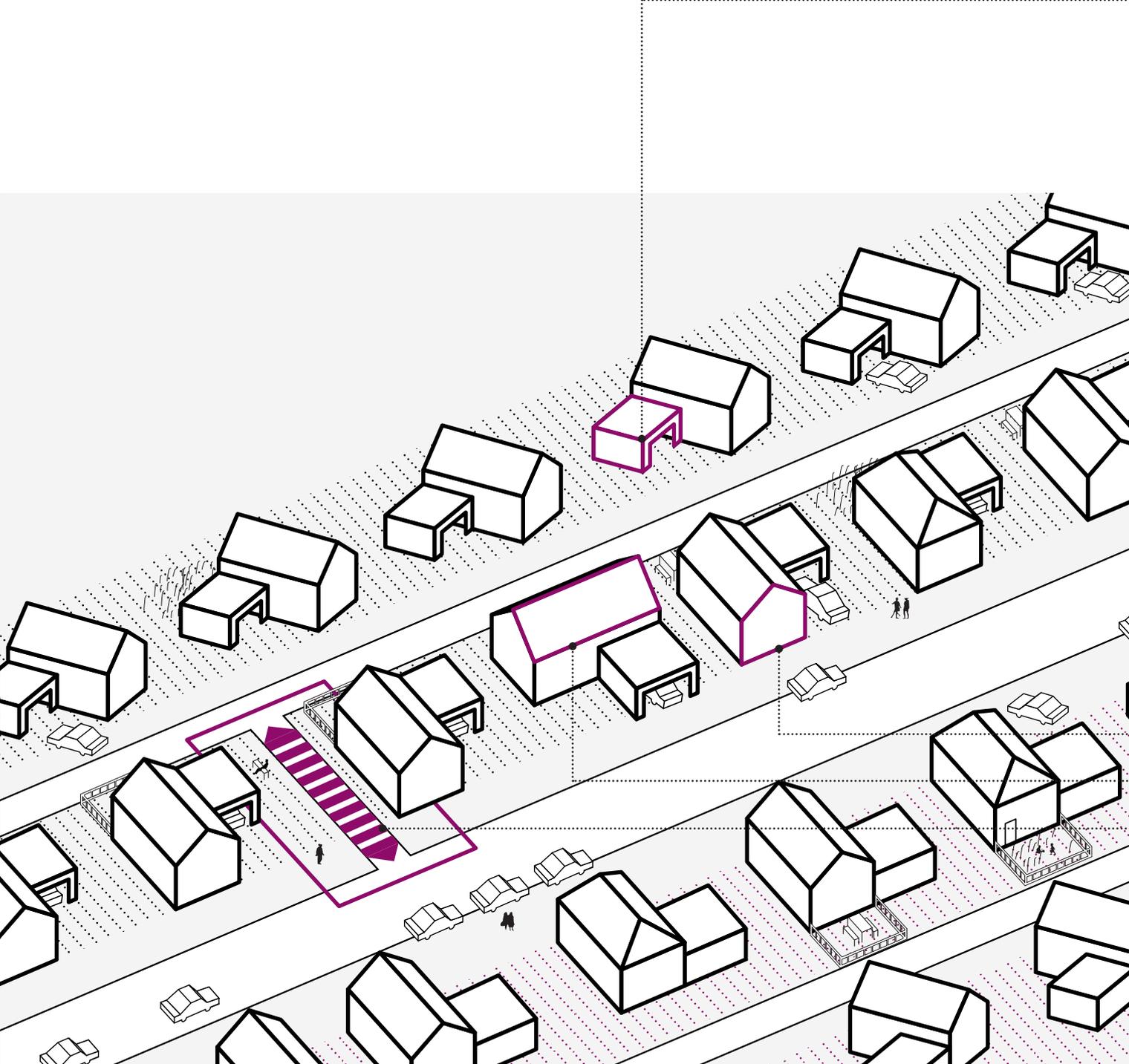
Alte Ludwigstraße



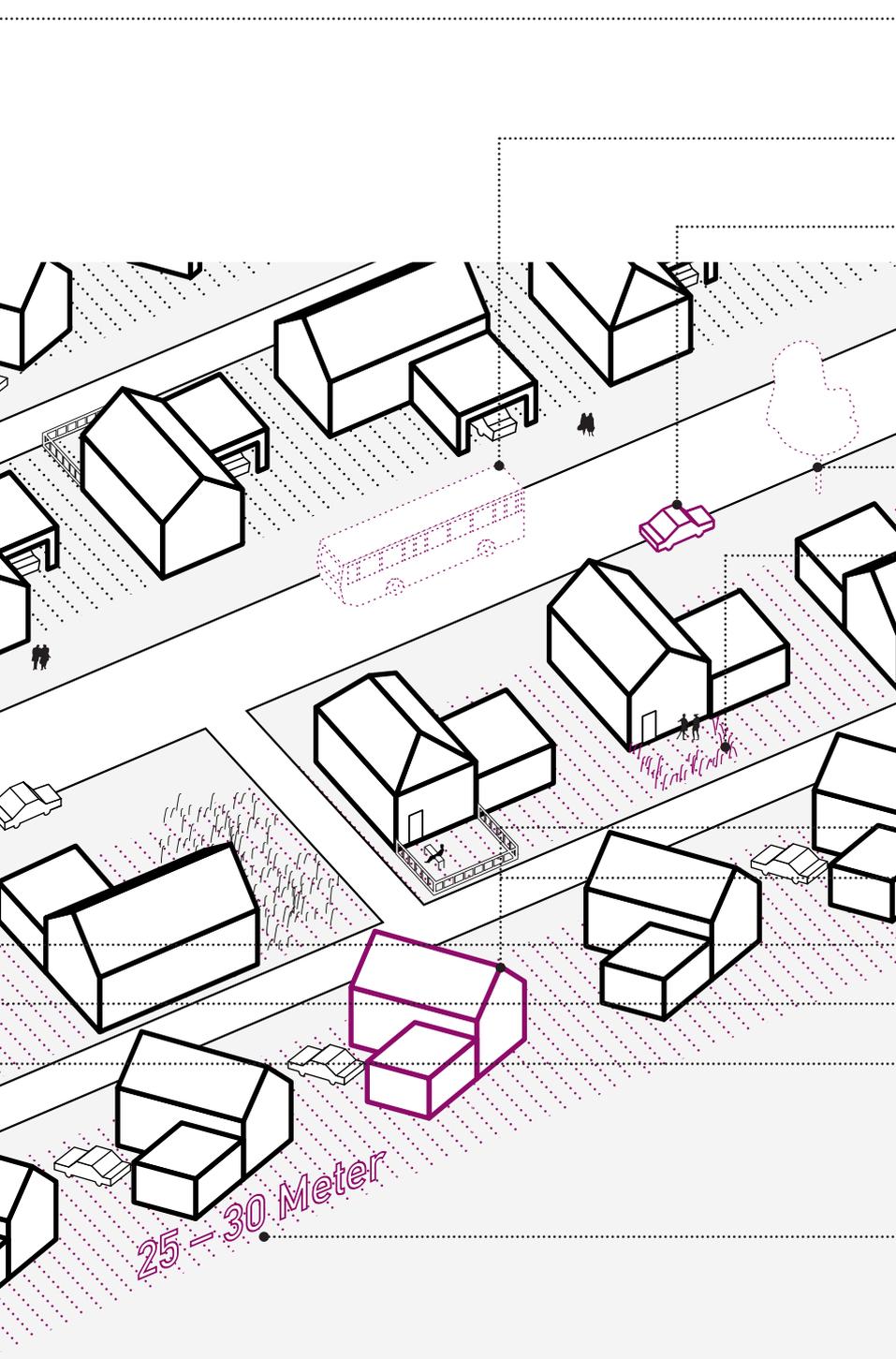
Predazzoallee



Am Süßbach



# 3C



## Situation

## Wertung

### MOBILITÄT

- **Hauptsächlich Garagen auf Grundstücken** - unnötiger Flächenverbrauch und mindert Aufenthaltsqualität
- **kein öffentlicher Nahverkehr** - schlechte Anbindung
- **Parken im öffentlichen Raum** - unnötiger Flächenverbrauch und mindert Aufenthaltsqualität

### FREIRAUM

- **kaum Straßenraumgestaltung** - ungliederter Freiraum
- **Privatgärten mit Hecken, Gabionen** - Abgrenzung

### BAUSTRUKTUR

- **einzelne grobe Baukörper** - untergenutzte Flächen
- **EFH, DH, RH** - generische Baustruktur
- **teils Giebelständig** - kein einheitliches Bild
- **teils Traufständig** - kein einheitliches Bild
- **Stichstraßen** - sinnlose doppelte Erschließung und verschwimmen von privater und öffentlicher Durchwegung
- **kleine Maschentiefen** - in ihrer Dopplung unnötiger Flächenverbrauch

### NUTZUNG

- **Wohnen** - homogene Nutzung

### historisch gewachsene Strukturen



Quelle:  
Rahmenplanung zur  
Ortsentwicklung der  
Gemeinde Hallbergmoos  
1991, S. 9ff

#### städtebauliche Ebene

- / überwiegend Hofstrukturen
- / Abrücken der Gebäude vom Straßenraum
- > Entstehung Vorzone
- / Satteldach mit vermehrt giebelständige
- Orientierung zur Straße
- / Mischnutzung
- / starke Verzahnung mit Kulturlandschaft

#### architektonische Ebene

- überlieferte Gestaltungsprinzipien
- / Steildächer
- / kleine Dachvorsprünge
- / erfaßbare Hausproportionen
- / untergeordnete Gauben
- / stehende Fensterformate
- / Sprossenteilungen
- / einfacher Kalkputz
- / Eingangslaube

## neue Entwicklungen



### städtebauliche Ebene

Qualitätsverlust durch  
/ Aneinanderreihung von Einfamilienhäusern ohne räumliche Qualitäten  
/ Dominanz des ruhenden Verkehrs im Straßenraum in Form von Stellplätzen, Garagen und Tiefgaragenzufahrten  
/ wenig begrünte Straßenräume  
/ Auflösung der Nutzungsmischung

### weitere Strukturen

/ abwechselnde Orientierung der Gebäude zum Straßenraum  
/ größere Baukörper

### architektonische Ebene

Verdrängung ortstypischer und Einfließen fremder Gestaltungselemente  
/ unterschiedliche Dachformen, größere Dachvorsprünge, flachere Dachneigungen  
/ überdimensionierte An- und Ausbauten wie Gauben, Balkone, Terrassen  
/ nicht unterteilte Fenster  
/ neue Materialien



---

# BAUSTRUKTUR

# FAZIT

## >> LEITERSTRUKTUR ALS BAUSTEIN

- >> Leiterstruktur als identitätsstiftende Struktur
- >> grobes Gerüst für räumliches Leitbild
- >> Vereinfachung der (Analyse-)Kategorien
- >> Integrale Entwicklung von Bebauung, Freiraum, Mobilität, Klima
- >> Binnbereiche als Potential

## >> BAUKULTUR ZUKÜNFTIG FÖRDERN

- >> Baukulturverlust muss entgegengewirkt werden
- >> Höfe als Struktur weiterdenken
- >> Leitbild soll Bau- und Planungskultur fördern
- >> Gestaltungshandbuch als Werkzeug
- >> Gestaltungsbeirat einführen
- >> Preise für beispielhaftes Bauen vergeben
- >> ordentliche Bebauungspläne zur Sicherung der Qualitäten

## >> MISCHUNG ERMÖGLICHEN

- >> Funktionale und Typologische Mischung vorgeben
- >> Neue Wohnformen mit etablierten Strukturen mischen



---

**NUTZUNGEN**

---

**1.3**

## NUTZUNGEN

### Gewerbe, Büros und landwirtschaftliche Nutzungen

Gewerbe, Büro

landwirtschaftliche  
Nutzungen



M 1:15.000

Der Munich Airport Business Park im Nordwesten von Hallbergmoos nimmt mit ca. 90 ha Fläche und ca. 220 Unternehmen den Großteil des Gewerbes und der Unternehmen auf. Zum einen sind hier großflächige Gewerbestrukturen wie auch Bürogebäude im von dem japanischen Architekten Maki entworfenen

Büropark zu finden.

Zudem gibt es vereinzelte, kleinere Gewerbe- und Bürostrukturen entlang der Theresienstraße und Freisinger Straße sowie verteilt im Gemeindegebiet. Die landwirtschaftlichen Nutzungen sind v.a. in Goldach und außerhalb des Siedlungsgebietes zu finden.

## NUTZUNGEN

### Dienstleistung und Einzelhandel

**Dienstleistung**  
(Grundlage CIMA)

**Einzelhandel**  
(Grundlage CIMA)



M 1:15.000

Einzelhandel und Dienstleistungen befinden sich vorwiegend entlang der Hauptstraße und Theresienstraße /Freisinger Straße. Die Nahversorgung für die Bewohner mit Bäcker, Metzger, etc. und Vollsortimentern ist hier gegeben.

Weitere Einrichtungen zur Nahversorgung sind im MABP untergebracht. Vereinzelt sind Einrichtungen in den Nebenstraßen zu finden.

## NUTZUNGEN

### Gastronomie und Hotels

#### Gastronomie



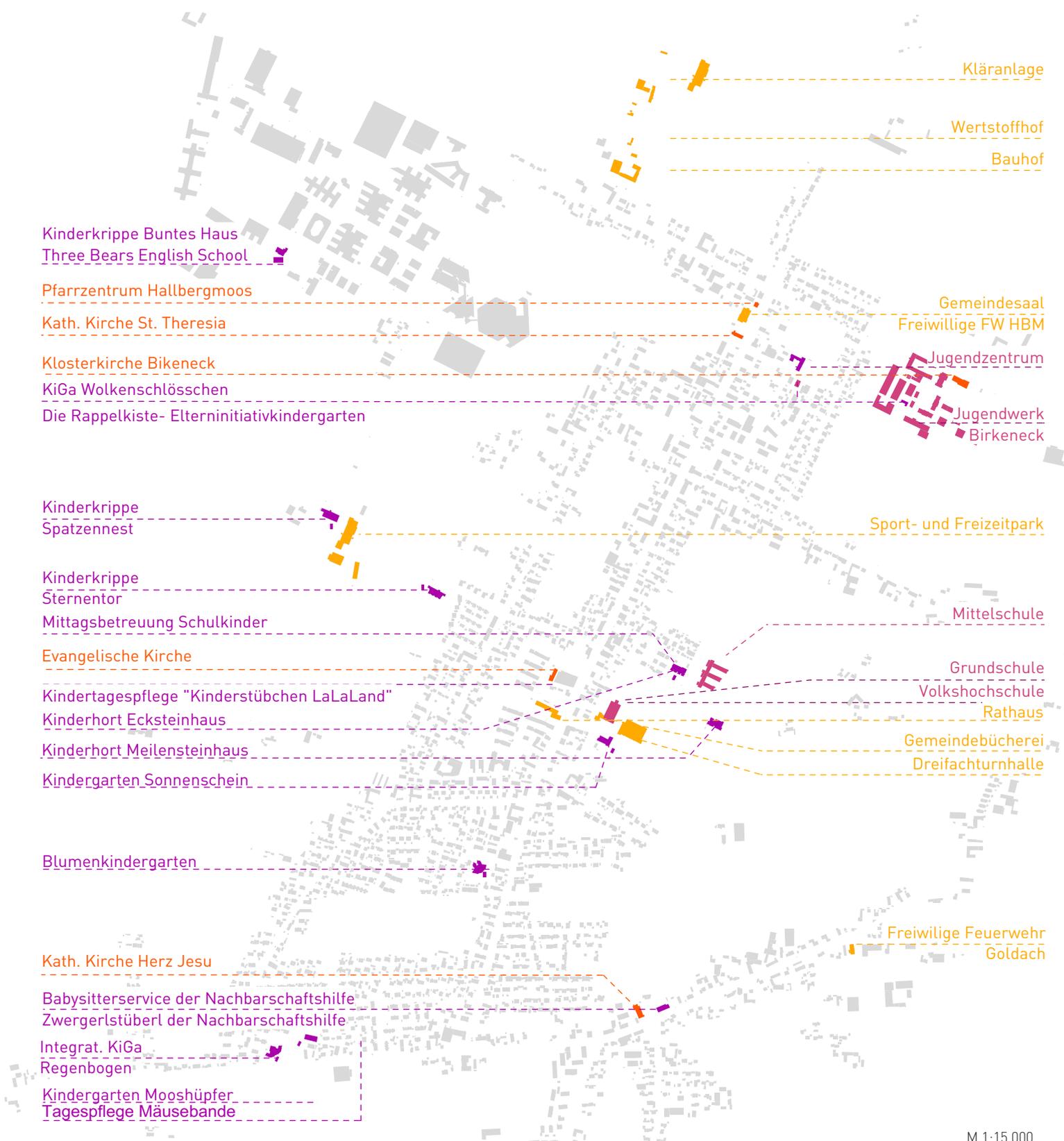
#### Hotels



M 1:15.000

Die gastronomischen Einrichtungen wie auch Hotels sind entlang der Theresienstraße/ Freisinger Straße und Hauptstraße verortet. Oft ist hier die Kombination aus Gasthaus und Übernachtungsmöglichkeit vorzufinden.

Die größeren Hotels befinden sich in der Ludwigstraße an der Schnittstelle zum Munich Airport Business Park.



M 1:15.000

Einen Schwerpunkt an öffentlichen Nutzungen (Schulen, KiGas etc.) bildet der Bereich um das Rathaus. Die Situierung der Kirchen wie auch der Feuerwehren ist auf die beiden Ortsteile zurückzuführen. Im Nordosten befindet sich das Schloss Birkeneck, welches mittlerweile ein

Jugendwerk samt Kindergarten aufnimmt. Der Sport- und Freizeitpark umfasst neben Sportflächen ebenfalls eine Krippe. Die übrigen Kindergärten und -krippen liegen im gesamten Gemeindegebiet verteilt. Nördlich jeglicher Bebauung sind Bauhof, Kläranlage und ein Wertstoffhof zu finden.



---

**NUTZUNGEN**

# FAZIT

## >> ZENTRALITÄTEN ALS BAUSTEIN

- >> Aufnehmen der bestehenden Schwerpunkte historisch bedingt, funktional, polyzentral, etc.
- >> Ergänzen der Schwerpunkte um neue

## >> SCHNITTSTELLEN SCHAFFEN

- >> Munich Airport Business Park und Siedlungsbereich Hallbergs have few overlaps in everyday life
- >> new ones must be created

## >> MISCHUNG

- >> mehr Hybride
- >> Mischnutzung fördern

---

# 1.3



---

**FREIRAUM**

---

**1.4**



maßstablos

**Luftbilder mit Landschaftsräumen (Schotterebene, Moose etc.)**

Quelle:  
LEK Bayern S.12, 22 ff.  
Kommunales Ökokonto  
S.6

Als Teil der räumlichen Haupteinheit "Münchner Schotterebene" (051) ist das Gemeindegebiet durch Niederterrassen der würmeiszeitlichen Schmelzwasser geprägt.

Davon befinden sich im westlichen Teil etwa 23% der naturräumlichen Untereinheit 051-B „Mittleres Isartal“. Der Großteil der Gemeinde ist allerdings der naturräumlichen Untereinheit 051-A „Münchner Ebene“ gewidmet.

Die schwach nach Norden abfallende Münchner Ebene überwindet lediglich einen Höhenversprung von ca. 475m üNN im Süden auf etwa 450m üNN im Norden. Unter dem Schotterkörper verläuft eine wasserstauende Flinnschicht, die das Grundwasser Richtung Norden führt. Der fluvioglaziale Schotter dünnt sich hier aus und das Grundwasser tritt an die Oberfläche. Die Niedermoorlandschaft entsteht.

Diese Niedermoorgebiete wurden z.T. massiv entwässert. Heute wird zumeist intensive Landwirtschaft betrieben.

Die Isar durchzieht die Ebene von Südwesten nach Nordosten und bildet eine wichtige naturräumliche Struktur mit hoher Biodiversität.

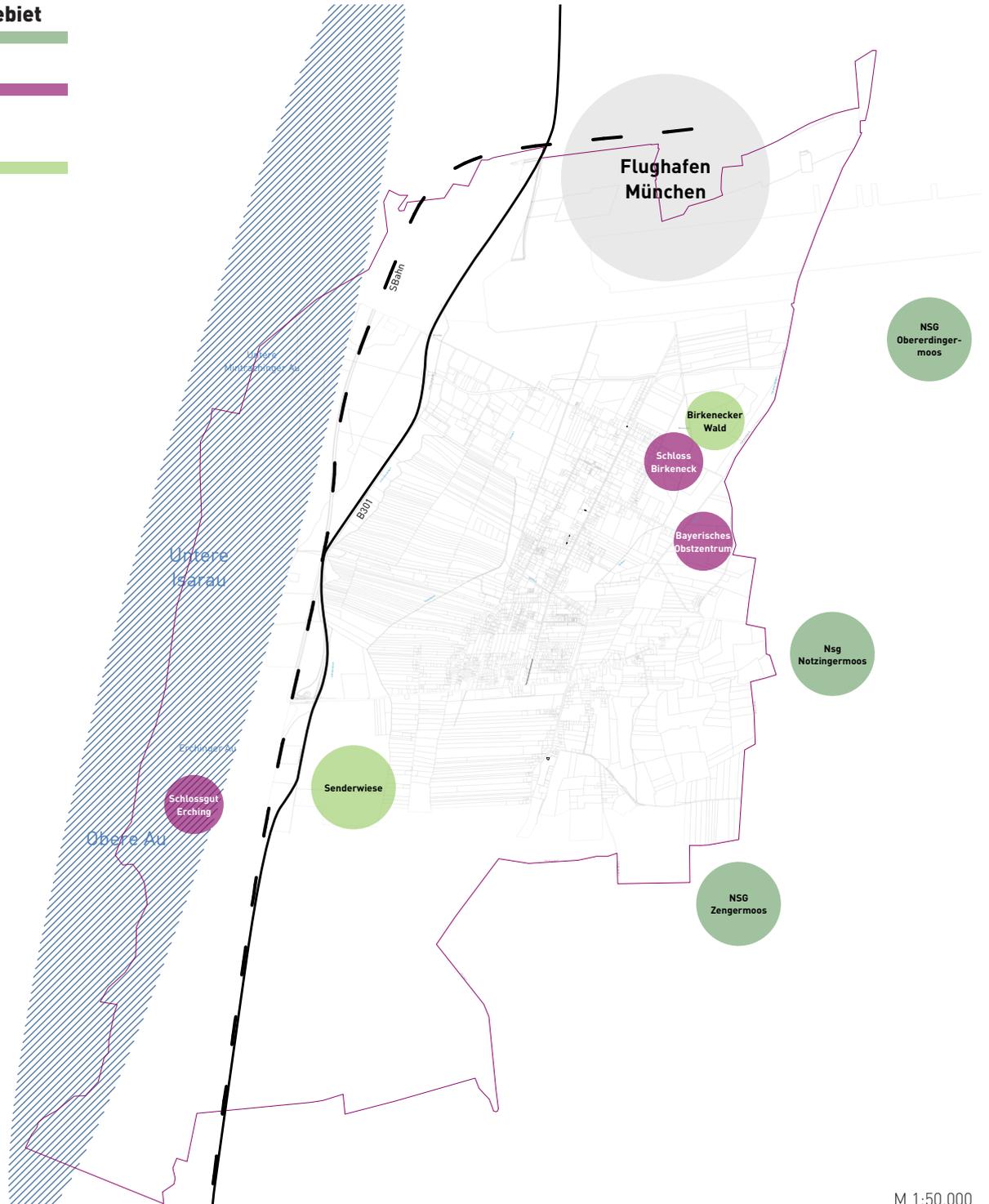
Trotz der tiefgreifenden Veränderungen durch den Bau des „Franz-Josef-Strauß-Flughafens“ finden sich im Niedermoorbereich immer noch eine hohe Anzahl stark gefährdeter bzw. vom Aussterben bedrohter Arten.

Allgemein herrscht auf den attraktiven Naturräumen (Isarauen/Birkenecker Wald) ein sehr hoher Erholungsdruck.

Naturschutzgebiet

Kulturgut

besonderer  
Naturraum



M 1:50.000

Quelle: Ökokonto  
S.12, S. 29

Im Gemeindegebiet gibt es sowohl Naturschutzgebiete als auch Kulturräume von besonderer und überregionaler Bedeutung und herausragender Qualität. Diese gilt es in zukünftige Planungen zu schützen, weiterzuentwickeln und mit dem Kontext zu verknüpfen. So gelten die im Westen gelegenen Isarauen als prägendes naturräumliches Element mit hoher Biodiversität. Die Senderwiese (größtes, zusammenhängendes Extensivgrünland nach FNP "Fläche

zum Schutz von Wiesenbrütern, als geplantes NSG ausgewiesen) im Südwesten und Birkenecker Wald (mit Gehölzbestand um Eiche einzig verbliebener Lohwald der Gemeinde) im Nordosten bilden weitere charakteristische Landschaftselemente.

Zu den prägenden Kulturgütern der Gemeinde gehören das Wasserschloss Erching und das Schloss Birkeneck.

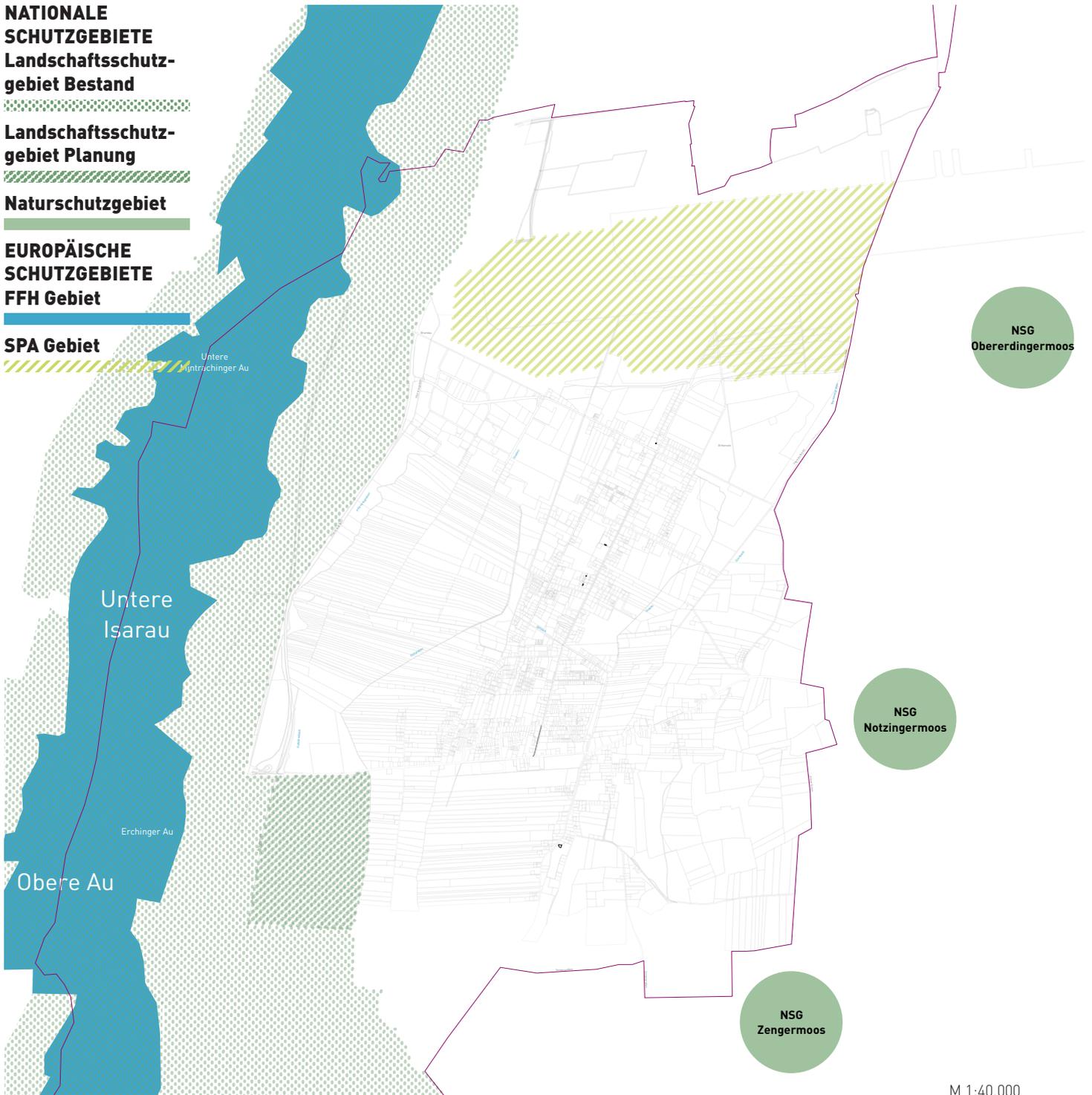
**NATIONALE  
SCHUTZGEBIETE  
Landschaftsschutz-  
gebiet Bestand**

**Landschaftsschutz-  
gebiet Planung**

**Naturschutzgebiet**

**EUROPÄISCHE  
SCHUTZGEBIETE  
FFH Gebiet**

**SPA Gebiet**



M 1:40.000

Quelle: Ökokonto S.8 ff.

Im Gemeindegebiet befinden sich sowohl europäische als auch nationale Schutzgebiete. Das FFH-Gebiet "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" und das Vogelschutzgebiet SPA "Nördliches Erdinger Moos" kennzeichnen dabei die zwei europäischen Schutzgebiete. Auf nationaler Ebene sind die beiden Landschaftsschutzgebiete entlang der Isar und die Mooslandschaft südlich Hallbergmoos gewidmet.

Bei der Biotopkartierung fällt auf, dass sich der Großteil der schutzwürdigen Strukturen im Bereich der Isarauen befindet und nur ein kleiner Teil in der Münchner Ebene.

Östlich der Gemeindegrenze befinden sich Mooslandschaften, die als Naturschutzgebiete ausgewiesen sind und in großräumige Planungen integriert werden sollten.

**Bestehende festgesetzte Ausgleichsflächen im Außenbereich**

(überwiegend Extensivgrünland), mit Flurnummer

**Festgesetzte Ausgleichsflächen mit Flurnummer,**

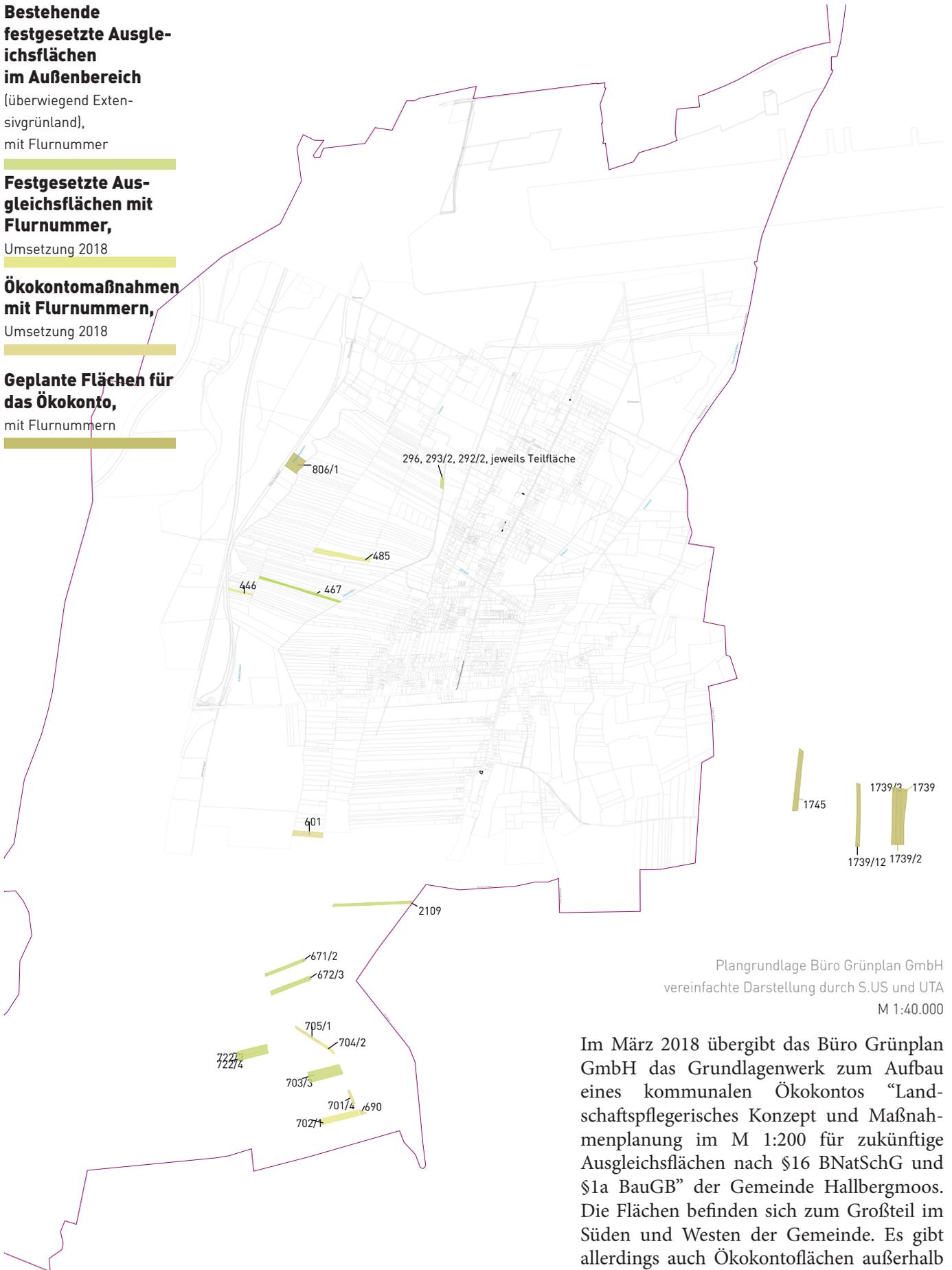
Umsetzung 2018

**Ökokontomaßnahmen mit Flurnummern,**

Umsetzung 2018

**Geplante Flächen für das Ökokonto,**

mit Flurnummern



Plangrundlage Büro Grünplan GmbH  
vereinfachte Darstellung durch S.US und UTA  
M 1:40.000

Im März 2018 übergibt das Büro Grünplan GmbH das Grundlagenwerk zum Aufbau eines kommunalen Ökokontos "Landschaftspflegerisches Konzept und Maßnahmenplanung im M 1:200 für zukünftige Ausgleichsflächen nach §16 BNatSchG und §1a BauGB" der Gemeinde Hallbergmoos. Die Flächen befinden sich zum Großteil im Süden und Westen der Gemeinde. Es gibt allerdings auch Ökokontoflächen außerhalb der Gemeindegrenze.

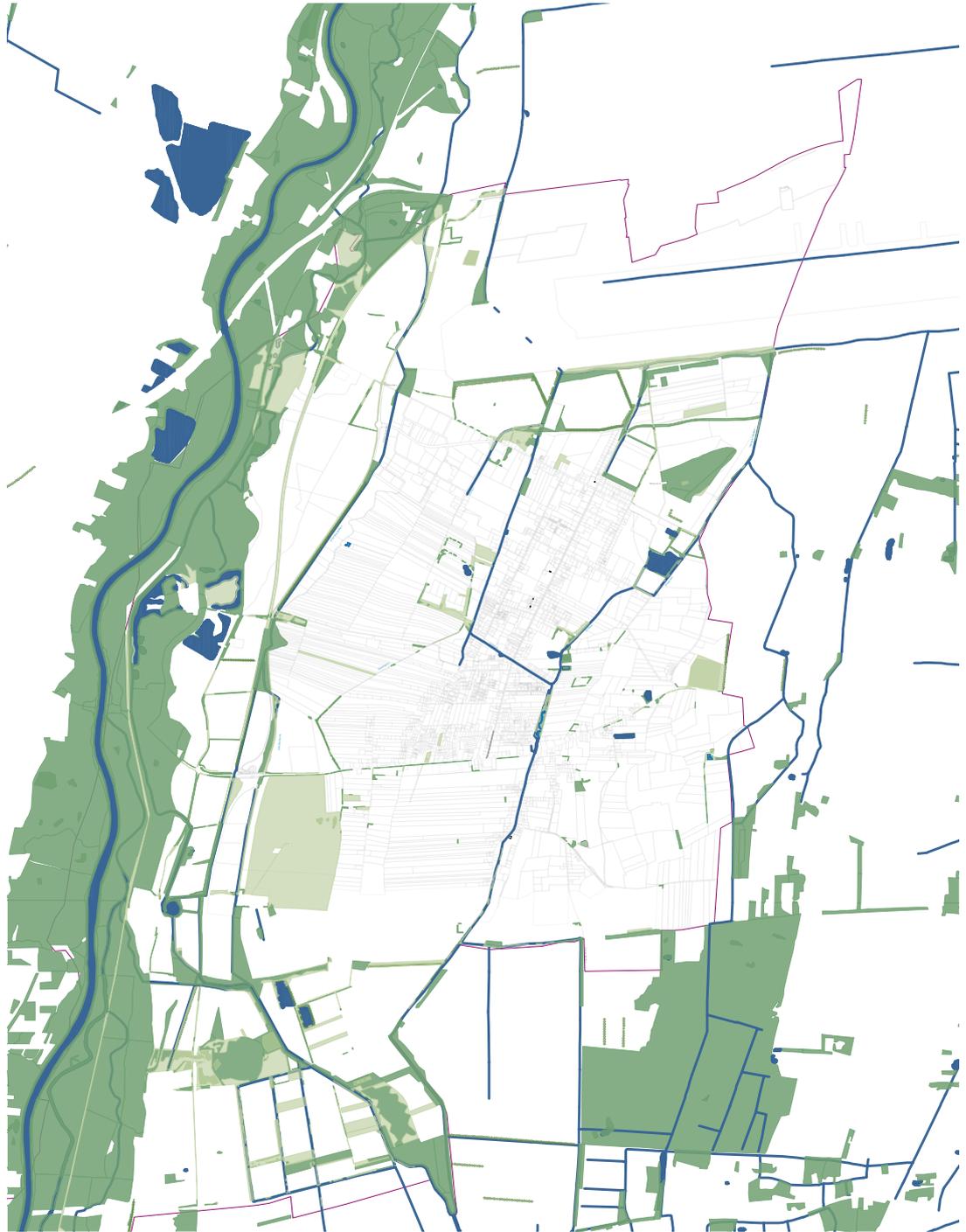
**Gewässer**

**Extensives Grünland**

**Gehölzstrukturen**

**lineare**

**Gehölzstrukturen**



M 1:50.000

Plangrundlage Büro Grünplan GmbH, vereinfachte Darstellung durch S.US und UTA

Quelle lfl.bayern.de "Verzeichnis der regionalisierten Kleinstrukturen für Gemeinden des Landes Bayern", S.19

2016 vervollständigt das Büro Grünplan GmbH mit der "Nachmeldung die regionalisierten Kleinstrukturen mit Raumbezug als flächenhafte Geodaten im shp-Format" die Bestandsaufnahme für das Verzeichnis der regionalen Kleinstrukturen. Diese bildet die Basis der Errechnung des Biotopindex und gibt Aufschluss über die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln. Der Soll-Wert spiegelt die vorgeschriebenen Anforderungen an die Mindestausstattung mit naturnahen Biotopen in einer Gemeinde wieder.

Um bei einem Ist-Wert von 9,53 den geforderten Soll-Wert von 15,35 zu erreichen, muss die Gemeinde noch 110,92 ha entwickeln.

Schwerpunkt der Kleinstrukturen befinden sich im westlichen Gemeindegebiet, va. im Bereich der Isarauen.

# FREIRAUM

## Impressionen

### Naturraum



Mooslandschaft



Birkenecker Wald

### Kulturraum



Schloss Birkeneck



Schlossgut Erching

### Gewässer



Graben mit einseitigen Gehölzen



Goldach

### öffentlicher Raum



Rathausplatz



Weiher am Schulgelände

### Binnenbereiche



am Rathaus



mit landwirtschaftlicher Nutzung

# FREIRAUM

## Grün und Freiraumstrukturen im Siedlungsgebiet

- Acker
- Baugrube
- Brache
- Binnenbereiche
- Fließgewässer
- Friedhöfe
- Gärten
- Gräben/ Wälle
- Parkanlagen
- Plätze
- Sonstige Freiräume
- Spielplätze
- Sportanlagen
- strukturreiche Grundstücke
- Sukzessionsflächen
- Wald/ Gehölzflächen
- Weiherr
- Wiese



Im Ortsgebiet finden sich verschiedenste Freiräume mit unterschiedlichen Qualitäten wieder. Sie sollen sowohl für die Bewohner, als auch für Flora und Fauna gesichert, weiterentwickelt und miteinander verbunden werden.

Lineare Elemente wie Grabenstrukturen, bieten sich auf Grund ihres hohen ökologischen Wertes für den Naturhaushalt, als auch wegen ihrer hohen Aufenthaltsqualität, als

Grundlage eines neu zu etablierenden Freiraumnetzes an.

Ausreichende Spiel- und Sportmöglichkeiten verteilen sich über die Gemeinde.

Ein gestalteter Ortsrand ist nur selten vorhanden und muss für das gesamte Gemeindegebiet entworfen und umgesetzt werden.



Ein besonderes Phänomen skizzieren die Binnenbereiche zwischen der Bebauung. Sie vermitteln eine von der Landwirtschaft geprägte Weite zwischen den Baufeldern und zeigen ein großes Potential zur Strukturierung der Gemeinde auf.



---

**FREIRAUM**

# FAZIT

## >> **FREIRAUMNETZ ALS BAUSTEIN**

- >> bestandssensibler Umgang mit Naturräumen und dessen Integration (geschützt)
- >> besondere Qualitäten herausheben und unterschiedliche Ausprägungen der Kulturlandschaft lesbar machen
- >> weiter stärken und über ökologische Trittbausteine verbinden
- >> Hierarchisierung und Anbindung an relevante Naturräume
- >> Konzept für das Freiraumnetz mit unterschiedlichen Qualitäten entwickeln (Binnenbereiche, Ortsrand, öffentlicher Raum, Gewässerstrukturen) und im Räumlichen Leitbild verankern
- >> mehrfachcodierte Freiräume fördern
- >> aktive Ortsrandgestaltung als Teil des Freiraumnetzes

## >> **GEWÄSSER**

- >> Goldach als zentrales Gliederungselement stärken
- >> Zugänglichkeit und Durchlässigkeit der Gewässer ermöglichen
- >> Grundcharakter beibehalten
- >> gliederndes und naturräumliches Potential der Gräben nutzen und stärken
- >> als verbindendes Element nutzen

## >> **BINNENBEREICH**

- >> als charakteristisches Merkmal nutzen um Gemeinde neu zu strukturieren
- >> multicodierte Freiräume mit unterschiedlichen Schwerpunkten ausbilden
- >> zu einem Freiraumnetz verbinden

## >> **ÖFFENTLICHER RAUM**

- >> muss in das Freiraumnetz integriert werden
- >> bei Zentralitäten besonders hohe gestalterische Qualität, gute Zugänglichkeit und Orientierung
- >> MIV darf den öffentlichen Raum nicht dominieren



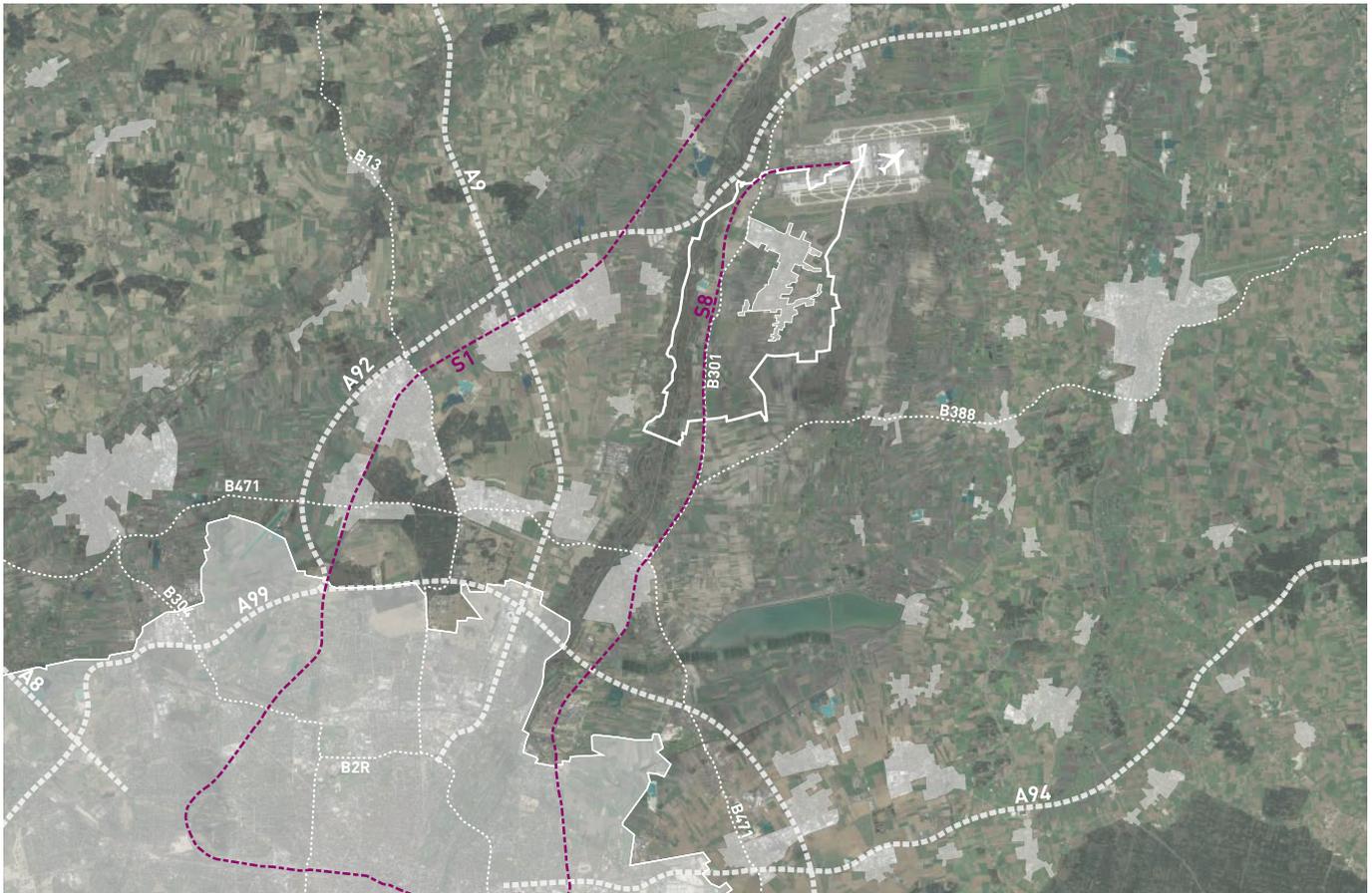
---

# MOBILITÄT



---

**1.5**



M 1:250.000



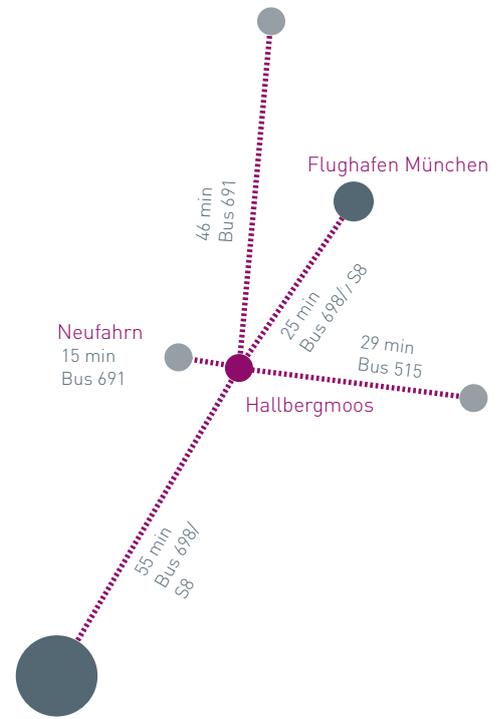
M 1:100.000

# MOBILITÄT

Entfernung in Minuten  
Fahrzeit – Auto

Entfernung in Minuten  
Fahrzeit – ÖPNV

## Einordnung



## Verkehrliche Anbindung

Hallbergmoos ist über die B301 an die A92 (Flughafenautobahn) und somit auch an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen. Die beiden Kreisstraßen FS11 und FS12 bilden das Hauptverkehrsstraßennetz.

des Gewerbegebiets MABP von Bedeutung. Allerdings sollte der Fokus auf einer ordentlichen Gestaltung und Anbindung des bereits bestehenden S-Bahnhofs liegen.

## S-Bahn

Über die S8 ist die Gemeinde gut an das Münchner S-Bahnnetz der MVV angebunden. Allerdings befindet sich der S-Bahnhof außerhalb der Ortsgrenze und ist räumlich von der Gemeinde getrennt. Die Busverbindung ist mäßig ausgebaut. Hier sind vor allem die Umsteigezeiten von der S-Bahn zum Bus zu verbessern und eine Taktverdichtung anzustreben. Zusätzlich ist die Geh- und Radwegeverbindung ungenügend gestaltet und bietet keine attraktive Alternative.

Die Erreichbarkeit des unmittelbar angrenzenden Münchner Flughafens MUC ist über den ÖPNV ungenügend. Hier ist der benötigte Zeitaufwand gegenüber dem MIV fast verdreifacht.

Diese räumliche Abkapselung hat zur Folge, dass der S-Bahnhof am besten über den MIV zu erreichen ist. Dies produziert im Gemeindegebiet ein höheres Verkehrsaufkommen. Die Park&Ride Stellplätze können die Anfrage zur Zeit noch auffangen. Um bei weiterem Wachstum der Gemeinde eine gute Erreichbarkeit der S-Bahnstation zu gewährleisten, muss ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept entwickelt werden.

Bei den Pendlerbewegungen ist grundsätzlich festzustellen, dass die Bewohner Hallbergmoos nach München oder zum Flughafen auspendeln. Gewerbegebiete wie der MABP hingegen unterlaufen gegensätzlicher Bewegung. Hier werden die Arbeitsplätze morgens angefahren und abends wieder verlassen.

Der S-Bahnhof selbst ist zusätzlich als Ort des Ankommens von erheblicher Bedeutung für Hallbergmoos. Eine Umstrukturierung zum intermodalen Knotenpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität ist hier anzustreben.

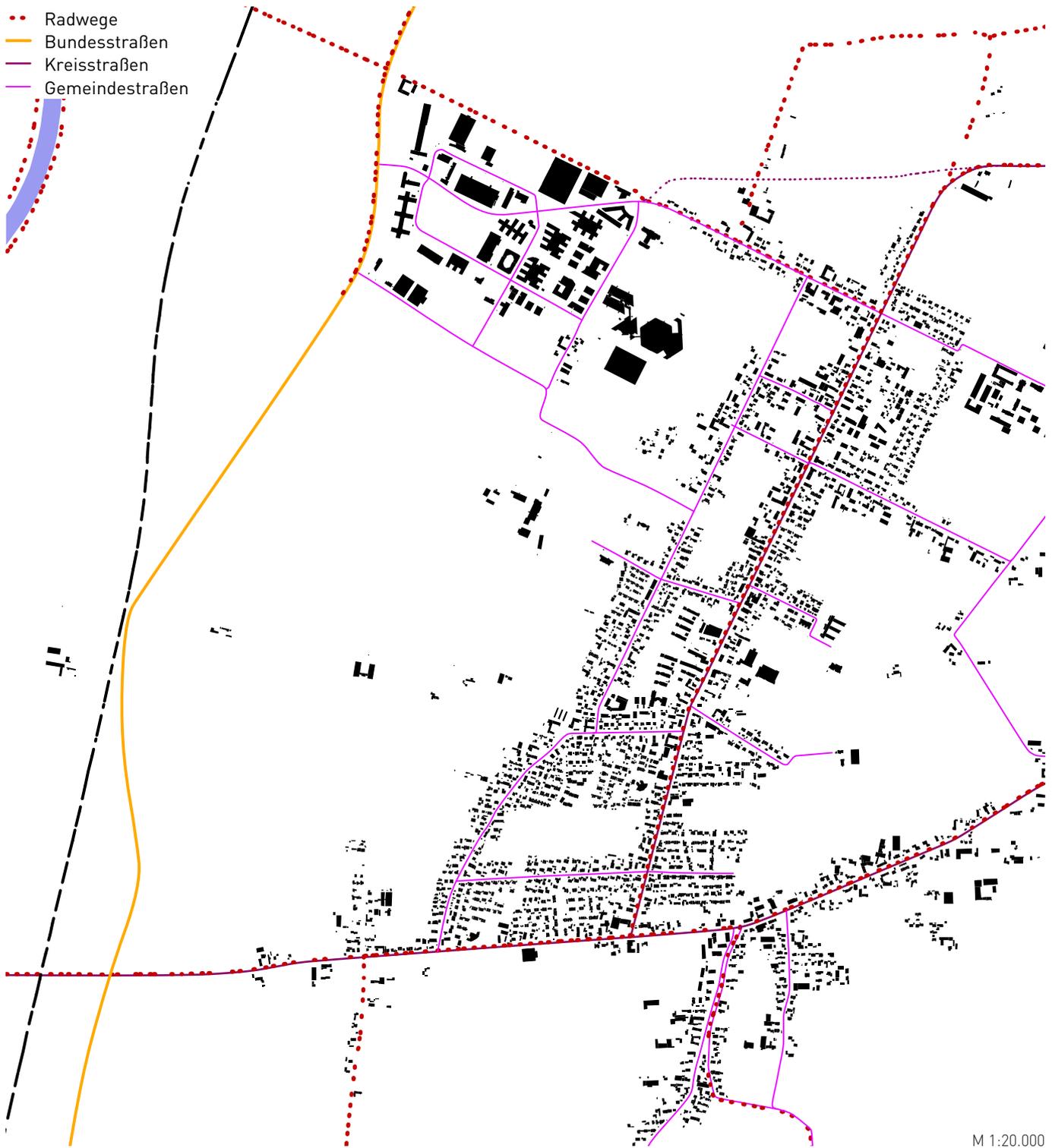
Hallbergmoos wird durch die Hauptstrangleitern Theresienstraße, Freisinger Straße, Maximilianstraße, Ludwigstraße sowie der Hauptstraße gegliedert. Diese Straßenräume haben nicht zuletzt wegen ihrer Vorzonen und Nutzungen großes gestalterisches Potential.

Die Planung einer zweiten S-Bahn-Station im Norden ist vor allem für die Erreichbarkeit

Eine stärkere Begrünung dieser öffentlichen Räume ist in Form von Gehölzen, Mulden, etc. erstrebenswert. So wird der Straßenraum strukturiert, erhält eine höhere Aufenthaltsqualität und bringt zusätzlich einen ökologischen Mehrwert.

Zusätzlich ist auf eine Ablesbarkeit der Straßenraumhierarchien Wert zu legen.

- ⋯ Radwege
- Bundesstraßen
- Kreisstraßen
- Gemeindestraßen

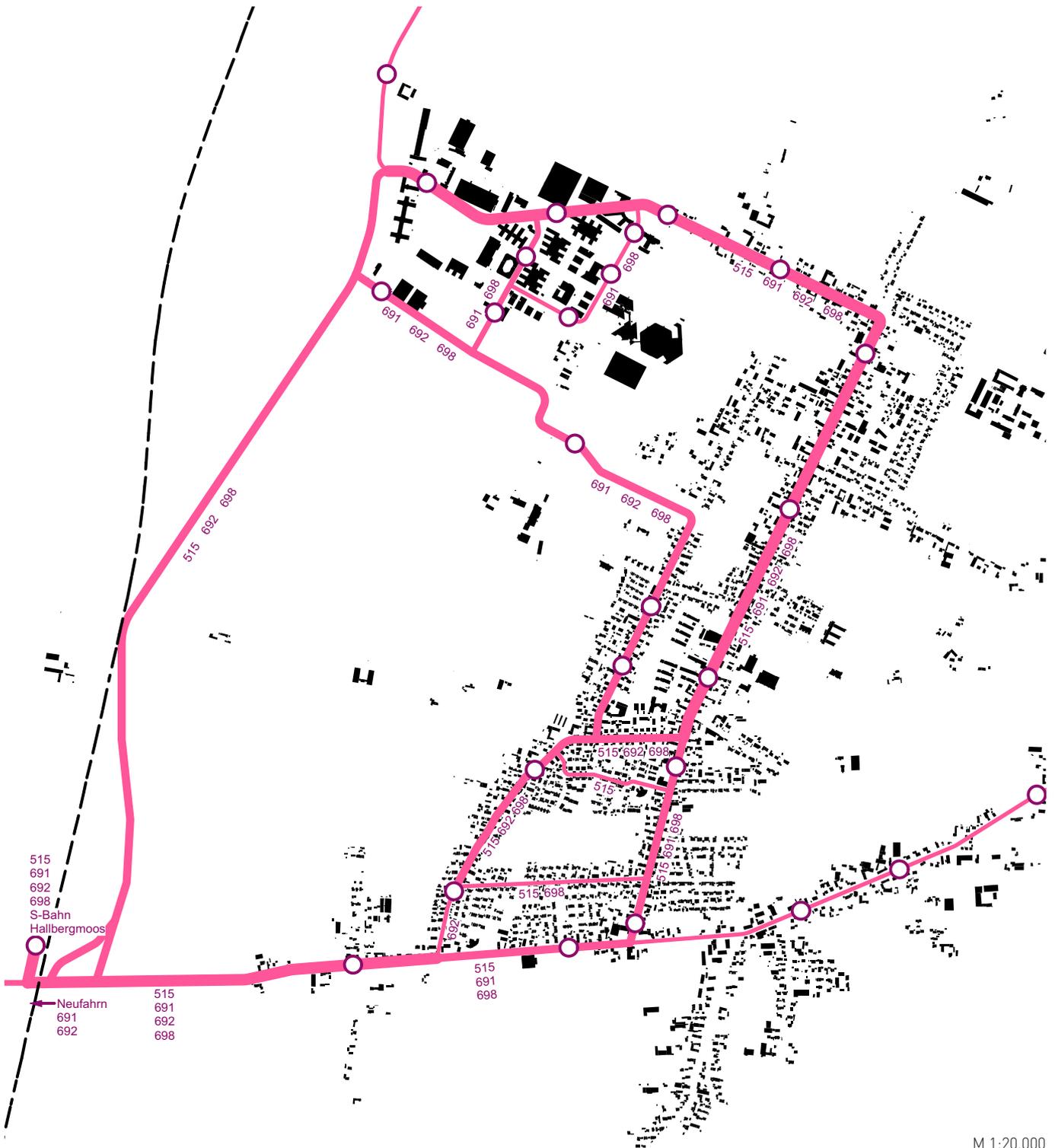


**Geh- & Radwegenetz**

Das Geh- und Radwegenetz in Hallbergmoos verläuft sich über die großen Distanzen innerhalb der Gemeinde. Daher ist es von hoher Bedeutung dieses Netz auszubauen und in seiner Attraktivität zu steigern. So müssen öffentliche Einrichtungen gut erreichbar sein und genügend sichere Radabstellmöglichkeiten bieten. Auf die Sicherheit (Beleuchtung, Verkehrsführung, etc.) ist für die kinderfreundliche

Gemeinde besonderen Wert zu legen. Eine gute Orientierung ist dabei ein wichtiger Baustein in der Schulwegsicherheit.

Auch die Erreichbarkeit des überregionalen Radwegenetz wie beispielsweise dem Isar-radweg kann verbessert werden.



M 1:20.000

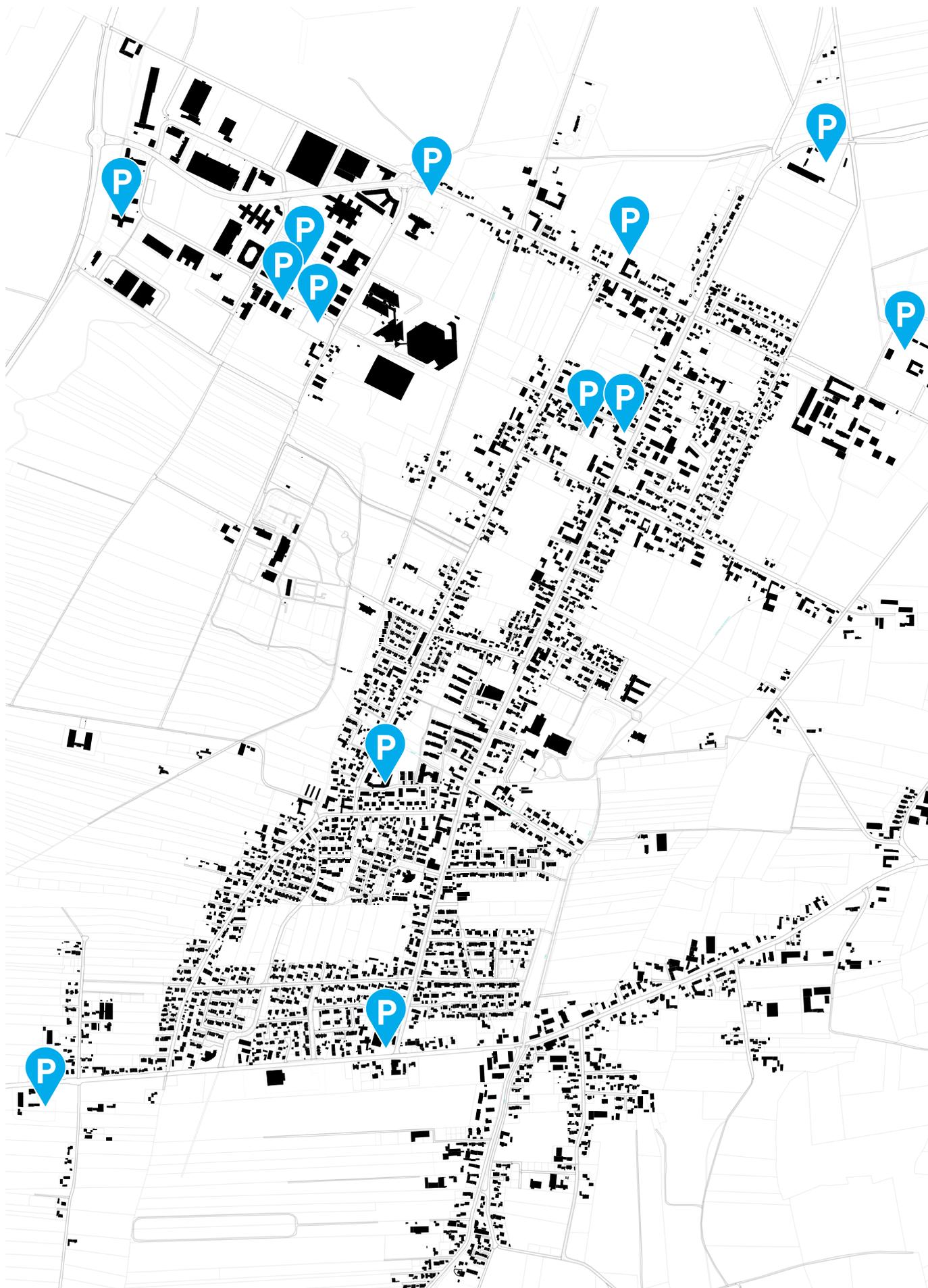
ÖPNV

Der Schwerpunkt der momentanen Verkehrsentwicklung liegt in Hallbergmoos auf dem Ausbau des MIVs. Die Entwicklung alternativer Fortbewegungsmittel sollte mehr im Vordergrund stehen.

Das Angebot des ÖPNVs der Gemeinde konzentriert sich auf den Bus und die Anbindung an den S-Bahnhof. Die Ringverbindung der Linie 698 verbindet das Gewerbegebiet MABP, den Ortskern und den S-Bahnhof.

Vormittags wird zunächst der MABP angefahren, nachmittags kehrt sich die Linieneinführung um. Weitere Buslinien führen in umliegende Gemeinden wie Erding, Neufahrn und Freising.

Um einen Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu fördern, sollte die Taktung erhöht sowie die Umstiegsschnittstellen besser aufeinander abgestimmt werden.



# MOBILITÄT

## Stellplatzsatzung März 2018

### alternative Mobilität

Die im März 2018 verabschiedete Stellplatzverordnung ist kritisch zu betrachten.

Der enorme Flächenfraß durch Stellplätze führt zu einer zusätzlichen Versiegelung des Bodens, mindert die räumliche Qualität im Wohnumfeld und kann bei einer dichteren Bebauung (Zentralitäten) meist nur über Tiefgaragen eingehalten werden. Diese wiederum sind im Vergleich zu oberirdischen Stellplätzen deutlich teurer in der Erstellung. Dies schlägt sich direkt in den Mietpreisen nieder. Günstiger Wohnungsbau wird so erschwert.

Der Ausbau des ÖPNV-Netzes sowie des Geh- und Raswegenetzes sind Alternativen. Zusätzlich muss über neue Mobilitätskonzepte nachgedacht werden. Sharing-Angebote,

E-Bike-Angebote etc. können hierzu einen wertvollen Beitrag leisten.

Die Problematik des Flughafenparkens hat die Gemeinde im öffentlichen Raum über die Umsetzung umfassender Maßnahmen in den Griff bekommen. Allerdings stellen nun private Betreiber Stellplätze auf ihren Grundstücken zu Verfügung. Auch hier sollte die Gemeinde ein Konzept erarbeiten, um den zusätzlichen Verkehr und die räumlichen Auswirkungen einzudämmen.

## Grüne Verbindungen für Fußgänger



Grüne Wegeverbindungen



Straßenquerschnitt mit ausreichend Platz für Fußgänger

## Stellplatzthematik



Flughafenparken



freistehende TG Einfahrt

## ÖPNV



Ankommen in Hallbergmoos



Bushaltestelle



---

# MOBILITÄT



# FAZIT

## >> ALLGEMEIN

- >> Straßenhierarchie ablesbar machen (bessere Orientierung, höhere Aufenthaltsqualität)
- >> Hauptleitern zu attraktiven Aufenthaltsorten gestalten
- >> S-Bahnhof als wichtigen Treffpunkt und Ort des Ankommens besser anbinden und gestalten
- >> mehr zentrale Umsteigeorte mit angepassten Taktungen schaffen
- >> umfassendes Mobilitätskonzept mit neuen Angeboten (Sharing, E-Mobilität, etc.) erarbeiten

## >> ÖPNV

- >> zentrale Lage - periphere Anbindung des ÖPNVs
- >> Taktung nicht attraktiv genug
- >> Ankommen in Hallbergmoos als zentrale Fragestellung verstehen

## >> MIV

- >> neue Stellplatzsatzung ist kritisch zu sehen
- >> MIV dominiert die Gestalt des öffentlichen Raums

## >> RAD UND FUSSVERKEHR

- >> Ausbau des Geh- und Radwegenetzes mit guter Erreichbarkeit aller relevanten öffentlichen Einrichtungen und sonstigen Angeboten
- >> mehr Anreize für Rad- und Fußverkehr
- >> sichere Geh- und Radwege als Voraussetzung für eine zuverlässige Schulwegsicherheit

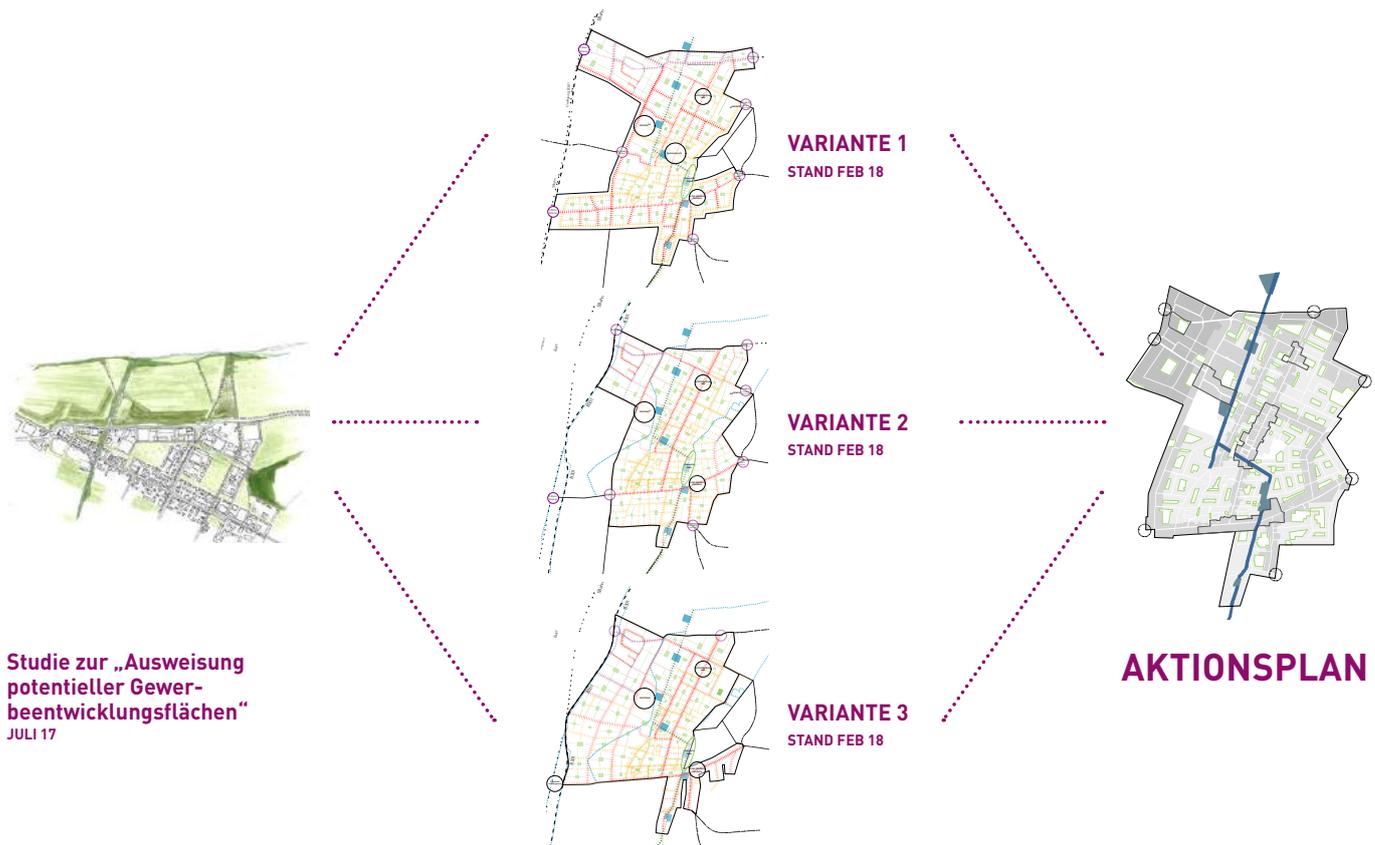


---

**PROZESS**

---

**1.6**



**VARIANTENDISKUSSION**  
 mit Fachplanern/ Fraktionsvorsitzenden/  
 Städtebaul. Beratergremium/ Landratsamt /  
 Verwaltung

**Räumliches Leitbild**

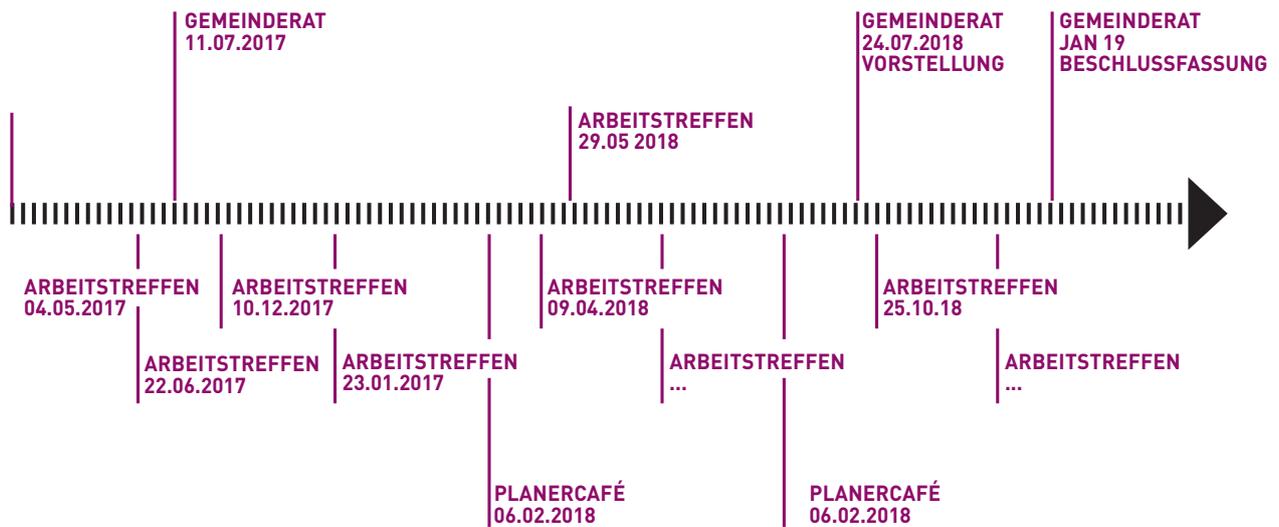
Aktionsplan & textl. Fassung

Das Räumliche Leitbild für Hallbergmoos basiert auf den vorangegangenen Recherchen und Planercafes und ist in enger Abstimmung mit Fachplanern und den Behörden entstanden. Es ist unterteilt in ein Planwerk (Aktionsplan) und die textliche Fassung.

Der Aktionsplan skizziert die langfristige Entwicklungsrichtung der Gemeinde und soll eine Anleitung für anstehende Entscheidungen auf Stadtentwicklungsebene sein. Er ist nicht als fixes, flächenscharfes Planwerk zu verstehen, sondern bildet das robuste Gerüst für die weitere Gemeindeentwicklung. Er ist ein dynamisches und strategisches Werkzeug, das die wichtigsten Planungsgrundsätze vereint und sich im konkreten Fall flexibel anpassen kann.

Die wichtigsten Säulen des Aktionsplans sind  
 // Bebauung  
 // Freiraum  
 // Mobilität  
 // Zentralitäten und Eingänge.

Dabei steht die Identität des spezifischen Ortes und dessen angemessene Weiterentwicklung immer an oberster Stelle.



## Räumliches Leitbild

Vorgehen

Dem Räumlichen Leitbild liegt eine ausführliche Analysephase zu Grunde.

Eine große Aufgabe bestand darin, die Mengen an Informationen zu sammeln, zu strukturieren und sie nicht weiterhin als isolierte Fachthemen zu betrachten, sondern durch die Überlagerung der unterschiedlichen Schwerpunkte, die Komplexität der Stadtentwicklung zu verstehen. Diese Zusammenhänge galt es wiederum in ihrer Essenz zusammenzufassen und auf verständlich Art und Weise zu kommunizieren.

Im weiteren Vorgehen wurden Entwicklungsvarianten entworfen und im Fachplanercafé diskutiert. Der heutige Aktionsplan bildet eine Synthese aus den relevanten Punkten dieser Varianten.

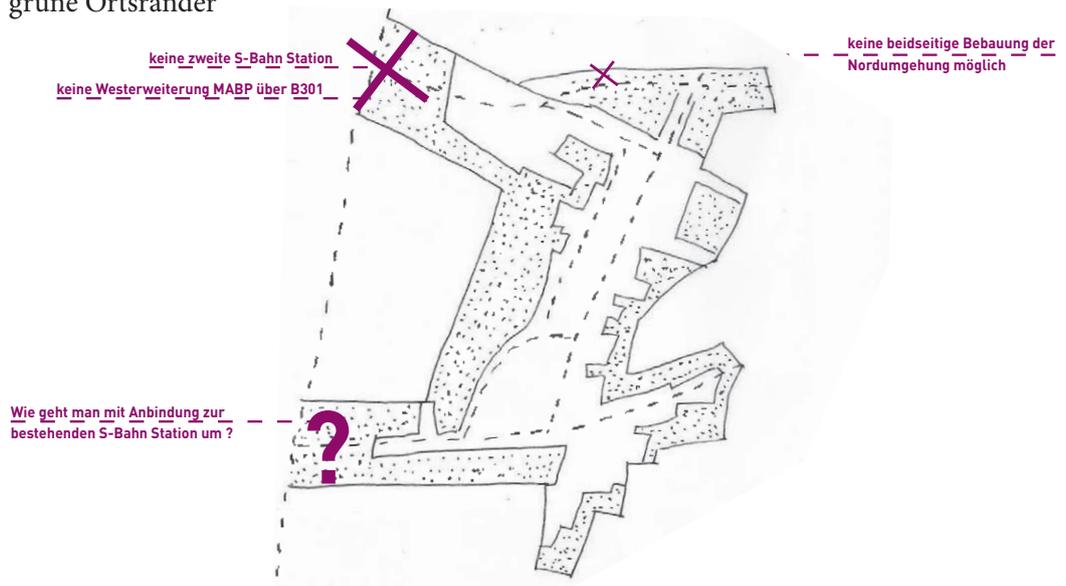
# VARIANTE 1

## Variante 1

Entwicklung S-Bahn  
Stand Feb 2018



- // Hallbergmoos bekommt eine zweite S-Bahnstation
- // B301 wird an die Bahntrasse verlegt > Ismaningerstrasse wird zur Kreisstraße
- // Entwicklung Richtung S-Bahn Stationen
- // Stärkung der beiden Ortsteile Hallbergmoos und Goldach
- // bestehende Korridore ergänzen und Maschen auffüllen
- // gewerbliche und logistische Nutzungen im lärmbelasteten Nord-Westen
- // grüne Ortsränder



### Allgemein

- // keine Realisierung der zweiten S-Bahn Station (trotz Regionalplan + Planungen FMG)
- // keine Entwicklung westlich bestehender B301 > Landschaftsschutzgebiet Isarauen
- // Verlegung der B301 ist langfristiges Entwicklungsziel > Ismaningerstrasse wird zur Erschließungsstraße

### Positiv

- // Stärkung der bestehenden Korridore und dazugehörigen Maschen
- // Hallbergmoos wird nach außen sichtbar
- // gleichwertige Stärkung der beiden Ortsteile um Zusammenwachsen zu fördern
- // wenig einseitige Erschließungsstraßen (Ortsränder)

### Negativ

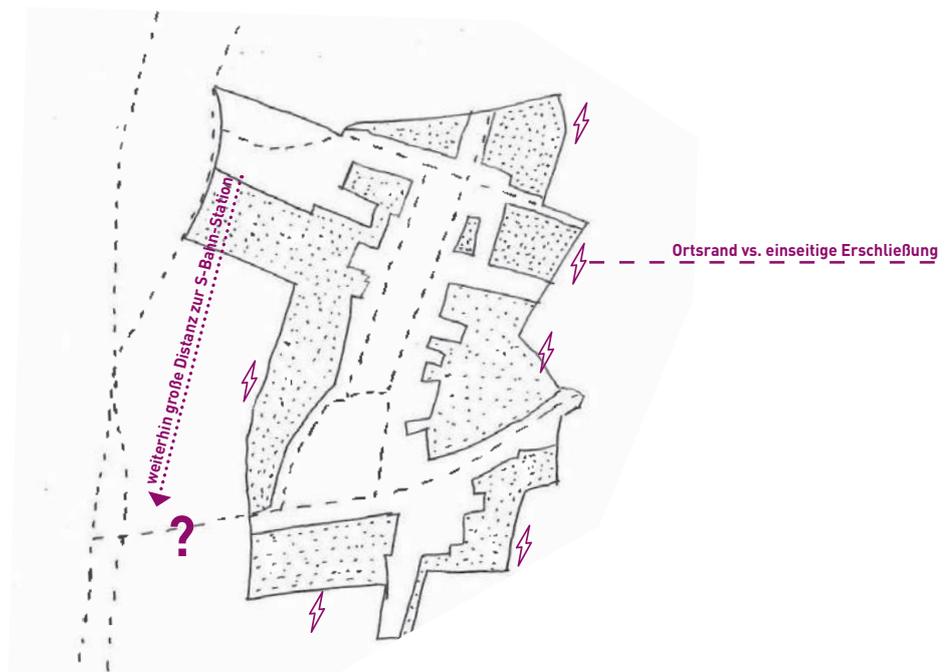
- // Entwicklungen Richtung S-Bahn Stationen sind nicht realisierbar

## Variante 2

Kompaktes Hallbergmoos  
Stand Feb 2018



- // Entwicklung der beiden Ortsteile Hallbergmoos und Goldach zueinander
- // Freiraum entlang der Goldach als prägendes Element fördern
- // kompakte Weiterentwicklung der vorhandenen Struktur
- // Korridore definieren und stärken die Ortsränder



### Allgemein

- // keine Realisierung der zweiten S-Bahn Station (trotz Regionalplan + Planungen FMG)
- > MABP muss in den Süden entwickelt werden
- // Nord-Süd Erschließung im Osten notwendig

### Positiv

- // neue Ost- (Am Süßbach) und Westkorridore (Am Söldnermoos) erleichtern kompakte Entwicklung
- // keine Erweiterungsflächen im Westen notwendig (Lärmthematik)
- // starke Ortsrandgestaltung nötig und wirksam

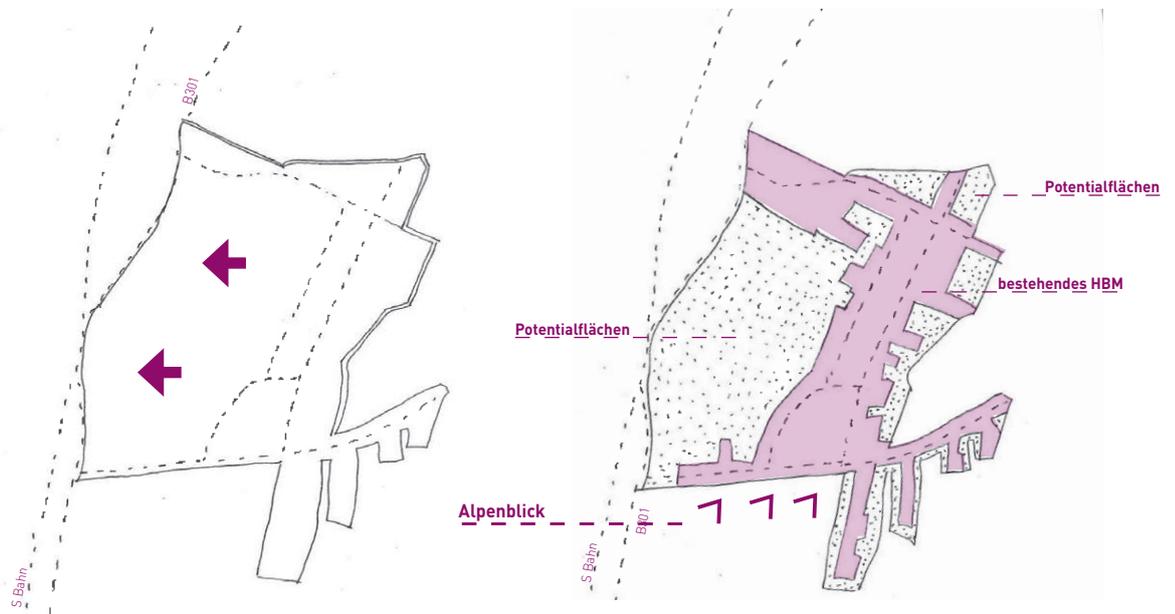
### Negativ

- // S-Bahn Station ist kein Teil von HBM
- > Neu-Denken der Mobilität ist notwendig
- // viele einseitig erschließenden Straßen durch Ortsrandbegrünung

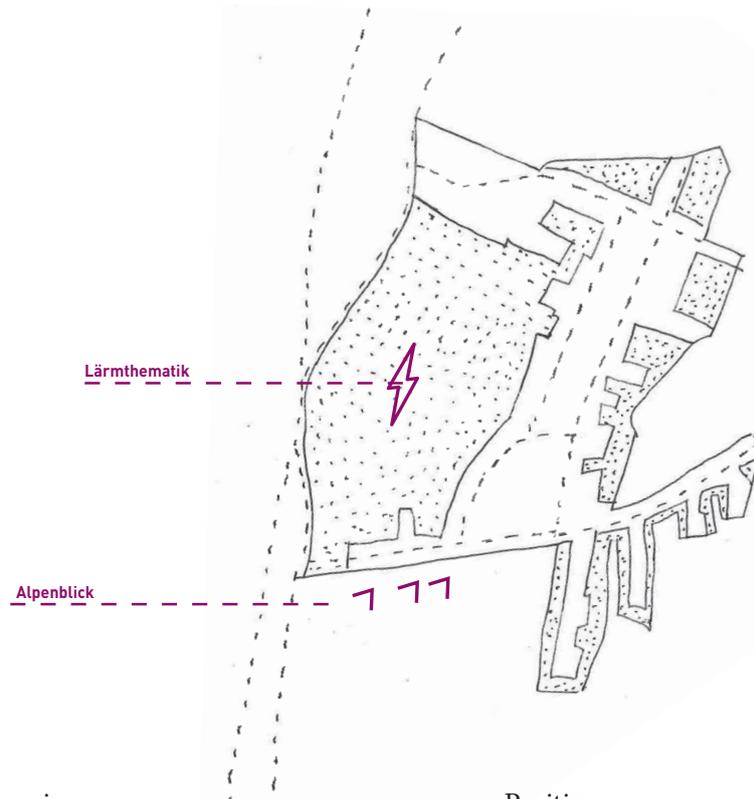
## VARIANTE 3

### Variante 3

Entwicklung in den Westen  
Stand Feb 2018



- // Entwicklungsschwerpunkt liegt im Westen, bis zur B301
- // im Osten nur Ergänzungen der bestehenden Strukturen
- // klare Ausbildung von Ortsrändern
- // keine weitere Entwicklung im Süden > Alpenblick bleibt erhalten



#### Allgemein

// Entwicklungen außerhalb des Perimeters  
in Planung miteinbeziehen

#### Positiv

// hohes Entwicklungspotential im Westen  
// klarer Ortsrand im Osten  
// Sportpark wird zentraler  
// S-Bahn Station integrierbar

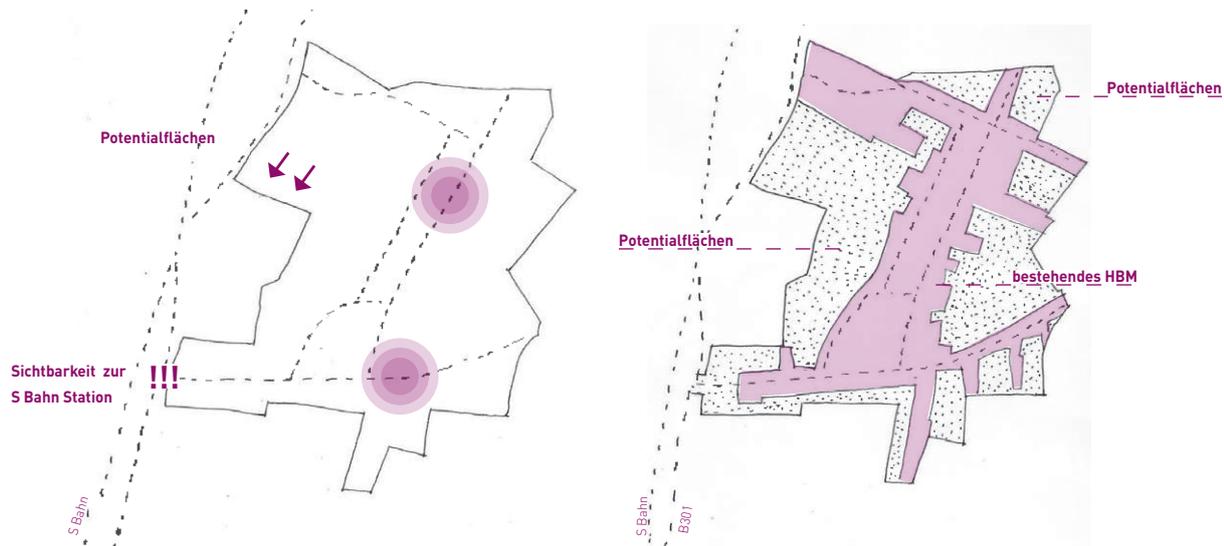
#### Negativ

// Problematik der Lärmemissionen der B301  
// Problematik der Lärmemissionen des  
Flughafens  
// Südroute  
// sehr langfristige Entwicklung  
// Entwicklungsschwerpunkte konträr zum  
FNP

# SYNTHESE AKTIOSPLAN

## Synthese

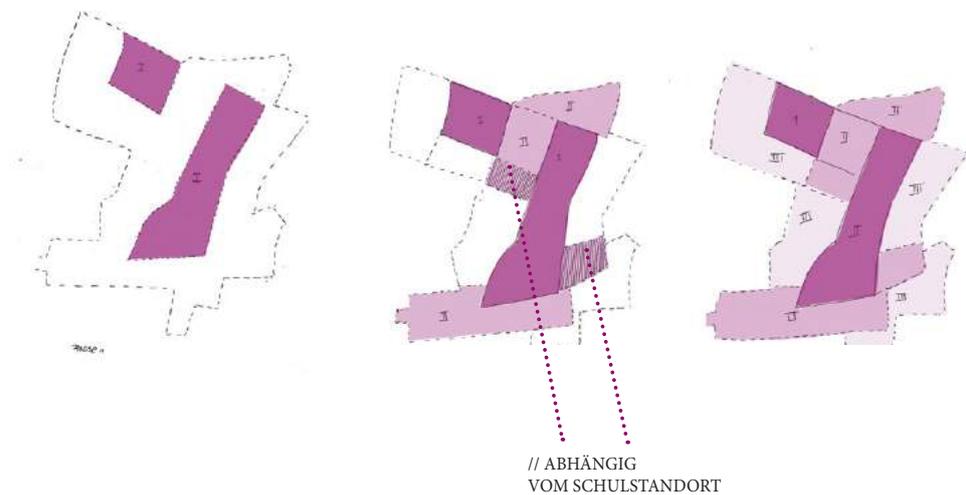
Überlagerung  
Mai 2018



- // Entwicklung in alle Richtungen
- // klare Ausbildung der Ortsränder
- // Entwicklung Richtung S-Bahn
- // Zusammenwachsen der beiden Ortsteile
- // Nutzungsverteilung reagiert auf Lärmemissionen
- // Ergänzungen innerhalb der bestehenden Korridore
- // Entwicklung um Kernbereich der Ortsteile (FNP Flächen + weitere)
- // Abhängigkeit von prägenden Entwicklungen (beispielsweise Schulstandort) und Wohnentwicklung beachten
- // Erweiterung südlich Nordumgehung
- // Süderweiterung MABP

## Entwicklungsschwerpunkte

Wohnen & Gewerbe



// ABHÄNGIG  
VOM SCHULSTANDORT

## Prioritäten

- Für das weitere Vorgehen sind die Entscheidungen zum Umgang mit den Themen
- // Verlauf der Predazzo Allee
  - // Schulstandort
  - // Lärmthematik Flughafen entscheidend



## >> SYNTHESE ALS GRUNDLAGE

- >> Evaluierung von drei Entwicklungsvarianten
- >> Synthese als Grundlage für Aktionsplan
- >> Stoßrichtungen mit Fachplanern und Gemeinde im Prozess entwickelt

## >> BAUSTEINE FÜR DAS RÄUMLICHE LEITBILD

### **LEITERSTRUKTUR**

- >> hierarchische Aufteilung in Haupt- und Nebenleitern  
hier: Straßenkategorien I-III
- >> charakteristische Straßenräume mit spezifischen angrenzenden Nutzungen und Baufeldtiefen gestalten

### **FREIRAUMNETZ**

- >> Vernetzung der unterschiedlichen Freiräume für Bewohner und Ausbildung ökologischer Trittsteine für Flora & Fauna
- >> Bestandteile: Binnenbereiche, Goldach, lineare Strukturen, öffentliche Freiräume, Ortsränder, Ortseingänge

### **ZENTRALITÄTEN**

- >> polyzentrale Struktur mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten
- >> Verdichtung auf mehreren Ebenen - baulich, atmosphärisch, Nutzungsmischung
- >> gute Erreichbarkeit als Voraussetzung

