

Gemeinde	Oberding Lkr. Erding
Bebauungsplan	Nr. 61 „Sondergebiet für unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe“ Schwaig - Eichenstraße Nord
Planfertiger	Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München Körperschaft des öffentlichen Rechts Geschäftsstelle – Uhlandstr. 5, 80336 München Az.: 610-41/2-59 Bearb.: Gra/Mü/Ri
Grünordnungsplanung	Max Bauer Landschaftsarchitekt Pfarrer-Ostermayr-Str. 3 85457 Wörth
Plandatum	23.05.2005

Begründung

Inhalt

1	Anlass und Verfahren
2	Lage und Beschaffenheit des Planungsgebietes
3	Planungsrechtliche Situation
4	Planungsziele
5	Planungsinhalt
6	Auswirkungen der Planung
7	Flächenbilanz

Das Planungsgebiet umfasst die Grundstücke bzw. Teilflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 5325/14T, 5468, 5468/5, 5468/6, 5468/7, 5468/8, 5468/14T, 5470T, 5762T, 5763T, 5764T, 5765T, 5766T, 5768T, 5769T, 5772, 5787T, 5788T, 5790 T sowie 3319 T der Gemarkung Oberding.

1 Anlass und Verfahren

Der Gemeinderat Oberding hat am 28.10.2003 beschlossen, für das Gebiet östlich der Kreisstraße ED 5 und nördlich der Eichenstraße im Ortsteil Schwaig einen Bebauungsplan aufzustellen.

Die Gemeinde schafft damit ein weiteres Angebot an gewerblich genutzten Bauflächen. Die Flächen stellen eine Erweiterung des südlich angrenzenden Bebauungsplans Nr. 43.2 dar und sollen ebenfalls ausschließlich für unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe zur Verfügung gestellt werden.

Mit der Ausarbeitung des Bebauungsplans wurde die Geschäftsstelle des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München beauftragt; für die Grünordnungsplanung der Landschaftsarchitekt Max Bauer in 85457 Würth.

2 Lage und Beschaffenheit des Planungsgebiets

Das Planungsgebiet des Bebauungsplans umfasst ca. 9,80 ha. Es liegt östlich der Kreisstraße ED 5 im Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet Schwaig Nord und nördlich des Sondergebiets für unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe, Schwaig Eichenstraße (BP Nr. 43.2). Die nördliche Begrenzung bildet der Verlauf der raumgeordneten Bahntrasse (S-Bahn-Ringschluss) mit dem geplanten S-Bahn-Haltepunkt Schwaig-Nord.

Das Gelände ist nahezu eben. In der ansonsten ausgeräumten Flur existieren ein Lohwaldbereich und eine Baumgruppe. Der Lohwaldbereich ist teilweise als Biotop kartiert bzw. auf den Grundstücken Fl.Nrn. 5468, 5468/6 und 5468/7 zudem als Landschaftsbestandteil „Lohwälder Schwaigerloh“ unter Schutz gestellt. Die aus mehreren Eschen und Eichen zusammengesetzte Baumgruppe „Baumgruppen Schwaigerloh“ ist als Naturdenkmal ausgewiesen. Das Planungsgebiet ist bisher zur Gänze unbebaut.

Eine markante Geländezäsur ist das Dammbauwerk im Zuge der Kreisstraße ED 5 im Kreuzungsbereich mit der Staatsstraße St 2584. Seine Anpassungsfähigkeit an die geplanten Verkehrsausbaumaßnahmen ist gegeben. Vorgesehen wird langfristig auch eine Verbindung des Gewerbegebiets Schwaig Nord und Schwaig-Eichenstraße im S-Bahn-nahen Bereich, und zwar für Fußgänger, Radfahrer und Rettungsfahrzeuge. Hierzu wäre dann eine Modifizierung des Brückenbauwerks im Zuge der Kreisstraße ED 5 erforderlich.

Die Entfernung des Planungsgebiets von den beiden östlichen Startbahnköpfen beträgt ca. 1.600 bzw. 1.900 m. Das Planungsgebiet liegt vollständig im Bereich der Lärmschutzzone Ci (64 dB(A) – 67 dB(A)) des Flughafens München (entsprechend der gültigen Festlegungen im Regionalplan). Ebenso berührt ist das Planungsgebiet von den Bauhöhenbeschränkungen des Flughafens München gemäß Luftverkehrsgesetz (LuftVG § 12(3)), d.h. eine Bebauung ist bis zu einer Höhe von 463 m ü.NN ohne weitere Beteiligung des Luftamts Südbayern zulässig; Überschreitungen sind im Einzelfall zu prüfen.

3 Planungsrechtliche Situation

Durch die letzte Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms wurde das Vorranggebiet Flughafenentwicklung neu eingeführt mit dem Ziel der dauerhaften Standortsicherung und zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungs- und Luftverkehrsinfrastruktur des Verkehrsflughafens München (LEP BV 1.6.3/2003).

Die im Anhang 15 zu dem vorgenannten Ziel der Raumordnung und Landesplanung enthaltene Abgrenzung verläuft im Norden von Schwaig entlang der Kreisstraße ED 5 und wendet sich ca. 250 m südlich des Kreuzungsbauwerks ED 5/ St 2584 nach Osten, so dass das Planungsgebiet weitgehend nicht innerhalb des Vorranggebiets liegt (siehe Anlage zur Begründung). Der Grenzverlauf an dieser Stelle kann nach Ansicht der Gemeinde jedoch nicht einfach aus der Hochvergrößerung zum Maßstab des Bebauungsplans hin abgeleitet werden, vielmehr wird im Detail betrachtet die Grenze durch den geschützten Lohwaldbereich bzw. den Verlauf der geplanten Bahntrasse gebildet. Die Meinung der Gemeinde wird dadurch gestützt, dass bei einer Realisierung des S-Bahn-Ringschlusses diese auch innerhalb des Vorranggebiets Flughafenentwicklung zum Liegen käme. Zu erwähnen ist auch, dass der Bebauungsplan aus der 2. Flächennutzungsplanänderung, die vor Inkrafttreten des LEP wirksam wurde, entwickelt ist.

Entsprechend Landesentwicklungsprogramm (LEP B VI 2.8/2003) sollen zur Ordnung im Umland des Flughafens München im Sinne einer ausgewogenen Entwicklung gewerbliche Siedlungsflächen nur ausgewiesen werden, wenn gleichzeitig Wohnsiedlungsflächen zur Aufnahme des durch die gewerblichen Flächen induzierten Bevölkerungszuwachses ausgewiesen werden. In diesem Zusammenhang wird auf die Begründung zum LEP verwiesen, wonach unmittelbar flughafenbedingte Gewerbebetriebe nicht dem Harmonisierungsgebot unterliegen, da „die Ausweisung von Wohnbauland häufig wegen der Lärmschutzbereiche auf Schwierigkeiten stoßen wird“ (Begründung B VI S. 272).

Das Planungsgebiet liegt gemäß Regionalplan München in einem Bereich, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt. Dabei handelt es sich um die Siedlungsentwicklung im Umfeld des geplanten S-Bahn-Haltepunkts Schwaig-Nord, der im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Ringschluss steht (siehe RP Karte 2 - Siedlung und Versorgung, 04.12.2001). Wegen der Nähe zum Verkehrsflughafen München kommen nur Gewerbegebiete, Industriegebiete und gewerblich orientierte Sondergebiete in Betracht. Dieses zeichnerisch verbindliche Ziel des Regionalplans steht allerdings inzwischen größtenteils im Widerspruch zu dem im LEP eingeführten Vorranggebiet Flughafenentwicklung.

Das Planungsgebiet liegt innerhalb des Lärmschutzbereichs, Teilzone Ci, der im Regionalplan zur Lenkung der Bauleitplanung im Umfeld des Verkehrsflughafens München ausgewiesen ist. Die geplante Art der Nutzung – Sondergebiet für unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe – entspricht den Nutzungskriterien des Regionalplans. Nach der neuen Lärmschutzzonenkarte für die Bauleitplanung in der Umgebung des Flughafens München, entsprechend LEP 2003, würde das Gebiet in der Zone B zu liegen kommen, was mit der geplanten gewerblichen und industriellen Nutzung grundsätzlich vereinbar ist.

Das Raumordnungsverfahren für den S-Bahn-Ringschluss einschließlich Anbindung Richtung Mühldorf wurde 1992 landesplanerisch positiv beurteilt. In diesem Verfahren wurde der Haltepunkt Schwaig-Nord eingebracht. Der Haltepunkt

ist im Regionalplan und in Plänen des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie enthalten. Die geplante Trasse in dem Bereich, an der sie die Kreisstraße ED 5 quert, wegen des Kreuzungsbauwerkes mit der St 2584 bzw. wegen bereits neu entstandener Bebauung nur noch geringfügig verschiebbar. Anders im Osten, hier sind Änderungen der Trassierung möglich, und auch die Lage des Bahnhofs ist nicht fest, eine Verschiebung nach Osten ist ebenso möglich.

Die Gemeinde Oberding verfügt über einen wirksamen Flächennutzungsplan in der Fassung vom 31.03.1987. Zusätzlich gibt es drei wirksame Änderungen in der Fassung vom 21.03.1989, vom 29.03.1994 und vom 11.01.2001. Der vorliegende Bebauungsplan ist aus der 2. Änderung des Flächennutzungsplans entwickelt.

Die Gemeinde stellt einen qualifizierten Bebauungsplan gemäß § 30 (1) BauGB auf. Ein Teil der erforderlichen Ausgleichsflächen für den Eingriff in Natur und Landschaft wird außerhalb des Eingriffsbebauungsplans zur Verfügung gestellt. Dieser Bereich ist in die Satzung integriert.

Für das Bebauungsplan-Gebiet wurde entsprechend UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt mit dem Ergebnis, dass eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist (siehe Punkt 5.7 und Anlage zur Begründung).

4 Planungsziele

Die Gemeinde erweitert auf der Grundlage der wirksamen 2. Änderung des Flächennutzungsplans und des rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 43.2 das bestehende Gewerbegebiet Schwaig-Eichenstraße. Das geplante Bauquartier soll ausschließlich der Ansiedlung von unmittelbar flughafenbezogenen Gewerbebetrieben dienen.

Für die in der 2. Änderung des Flächennutzungsplans ausgewiesenen Bauflächen hat die Gemeinde bereits frühzeitig ein Gesamtkonzept entwickelt. Darüber hinaus hat die Gemeinde weitergehende Planungsüberlegungen angestellt, wie der Bereich Schwaig-Eichenstraße sich in ein langfristiges Planungskonzept einfügen soll; in der 5. Änderung des Flächennutzungsplans soll dies abgeklärt werden.

Für den Bau der Trasse des S-Bahn-Ringschlusses, wie in der landesplanerischen Beurteilung festgeschrieben, soll ein Korridor mit 40 m Breite freigehalten werden.

5 Planungsinhalt

5.1 Art der baulichen Nutzung

Das Planungsgebiet wird als Sondergebiet gemäß § 11 Baunutzungsverordnung festgesetzt. Das Sondergebiet wird auf unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe eingeschränkt.

Ausnahmsweise werden Wohnungen für Betriebsleiter, Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, soweit sie für die Aufrechterhaltung des Betriebs erforderlich sind, zugelassen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Die maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) wird entsprechend Planeintrag mit 0,55 festgesetzt. Diese kann durch Anlagen gemäß § 19 (4) Satz 1 Baunutzungsverordnung bis zu einer Grundflächenzahl von maximal 0,8 überschritten werden.

Die Wandhöhe wird im Planungsgebiet mit der Höhe 463 m über NN festgesetzt. Aufgrund der Bauhöhenbeschränkung durch den Flughafen sind im Planungsgebiet mit zunehmender Entfernung von der südlichen Start- und Landebahn höhere Baukörper realisierbar. Auf die Festsetzungen größerer Wandhöhen wurde verzichtet. Die erzielbaren Wandhöhen liegen bei etwa 18 Metern.

5.3 Gestaltung

Der Bebauungsplan gibt innerhalb der Baugrenzen ein hohes Maß an Gestaltungsfreiheit. Wesentliche Gestaltungselemente sind die vorgelagerten privaten Grünflächen mit gerasterten bzw. freien Baumstellungen, die entsprechend der späteren Gebäudeausbildung und den Zufahrten ausgerichtet werden können.

5.4 Verkehrserschließung

Die Verkehrserschließung des Planungsgebiets erfolgt durch Verlängerung der im Baugebiet „Schwaig – Eichenstraße“ bereits vorhandenen Stichstraße nach Norden. Diese endet mit einer Kreisverkehrsanlage im Bereich des möglichen S-Bahn-Haltepunkts. Damit besteht der Anschluss an die Kreisstraße ED 5 bzw. die Staatsstraße St 2504. Die Erschließung des Sondergebiets erfolgt ausschließlich über die bestehende Erschließungsstraße durch Weiterführung nach Norden. Anbindungen an die Kreisstraße ED 5 sind nicht geplant. Genauere Aussagen über die Gestaltung und Ausformung der Verkehrsflächen im Bereich des S-Bahn-Haltepunkts können erst im Zusammenhang mit der Planfeststellung gemacht werden.

Die Flächen für den ruhenden Verkehr werden innerhalb der Privatgrundstücke vorgehalten. Sie sind nur innerhalb der Bauräume zulässig; damit soll sichergestellt werden, dass begrünte Vorflächen angelegt werden. Abstellmöglichkeiten in beschränktem Umfang für Lkw und Pkw sind im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Auf die sichere Erreichbarkeit des Planungsgebiets für Fußgänger und Radfahrer wurde besonderer Wert gelegt. Die Fuß- und Radwege sind zumeist durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.

5.5 Grünordnung

Das geplante Sondergebiet grenzt einerseits an weitere Sonder- bzw. Gewerbegebiete an, liegt aber auch inmitten eines ökologisch wertvollen Lohwaldflächen-Mosaiks. Im Westen grenzt direkt an das Sondergebiet so ein Bereich an. Er ist als Landschaftsbestandteil nach Art. 12, Abschnitt III BayNatSchG geschützt. Dieser Lohwald wird durch die geplante Bebauung komplett von den anderen Flächen isoliert. Aus naturschutzfachlicher Sicht wäre eine Verlegung des Kreisels weiter nach Süden und ein Zugang zur S-Bahn von der Straße im Westen her am günstigsten. Da dies nicht realisierbar ist, wird zur Eingriffsminderung die Ausgleichsfläche im Norden möglichst weit an den bestehenden Wald herangezogen und ebenfalls als Lohwald entwickelt. Als Übergang zum urban genutzten Gelände (Kreisels und S-Bahn-Haltepunkt) wird die öffentliche

Grünfläche hier als lichter Eichen-Hain entwickelt. So wird einerseits dem Sicherheitsbedürfnis Rechnung getragen und andererseits die beiden Waldteile so weit wie möglich miteinander verbunden. Westlich der Erschließungsstraße wird ein ca. 8 m breiter Wiesenstreifen vorgesehen und dort werden einige Einzelbäume bzw. Baumgruppen gepflanzt. Die Wiese westlich des Lohwaldes soll als solche bestehen bleiben und extensiv gepflegt werden. Die an den neuen Lohwald grenzende private Grünfläche soll als Waldmantel ausgebildet werden, so dass hier zum einen die Waldfläche optimiert wird und zum anderen ein Übergang zur Bebauung entsteht. Für die verbleibende private Grünfläche ist durch Pflanzung einer Baumreihe eine etwas formale Gestaltung vorgesehen, die jedoch ebenfalls mit heimischen Sträuchern zu unterpflanzen ist. Innerhalb der Baugrenzen ist durch verschiedenste Festsetzungen eine gute Durchgrünung gewährleistet.

5.6 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die in Bayern seit 01.01.2001 in Kraft befindliche Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach § 21 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 1a Abs. 2 Nr. 2 BauGB ist beim vorliegenden Bebauungsplan anzuwenden.

Bestandsaufnahme und Bewertung

Das Planungsgebiet liegt nordwestlich von Schwaig östlich der Kreisstraße ED 5. Im Westen wird das künftige Sondergebiet auf ganzer Länge von einem nach Art. 12 Abschnitt III BayNatSchG als Landschaftsbestandteil geschützten Lohwald begrenzt. Südlich schließt ein bestehendes Sondergebiet mit 2 großen Hallen an. Im Norden und Osten erfolgt über landwirtschaftlich genutzte Flächen der Übergang in die freie Landschaft. Das Planungsareal selbst wird ebenfalls als Ackerfläche genutzt. Das Gelände ist relativ eben. Im Norden des Bebauungsplanareals befindet sich ein als nach BayNatSchG geschütztes Naturdenkmal – eine Baumgruppe aus großen Eschen und Eichen. Dieses bleibt aber erhalten. Innerhalb der geplanten Bau- bzw. Straßenflächen sind ansonsten keine Gehölze vorhanden. Naturräumlich ist das Areal der Untereinheit 051-A „Münchener Schotterebene“ zuzuordnen. Potentielle natürliche Vegetation nach Seibert ist hier Erlen-Eschen-Auwald. Jedoch ist in diesem Bereich durch die Terrassenlage auf Schotter die Entwicklung relativ trockener Eichen-Hainbuchen-Lohwälder möglich und vom Naturschutz gewünscht.

Die Bedeutung der Fläche, auf der das Sondergebiet entstehen soll, ist aufgrund der Nutzung für den Naturhaushalt eher als gering einzustufen. Allerdings befinden sich rings um das Planungsareal bestehende, für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wertvolle Lohwaldflächen. Es werden ein nach Art. 12 BayNatSchG geschützter Landschaftsbestandteil sowie ein nach Art. 9 geschütztes Naturdenkmal in die zu überplanende Fläche einbezogen. Sie bleiben jedoch erhalten.

Als landschaftsprägendes Element neben dem bestehenden Lohwald zählt auch die Eichen-Eschen-Baumgruppe, die besonders von Osten und Norden her eine vertikale Grünzäsur in der landwirtschaftlich geprägten Umgebung darstellt. Aus diesen Richtungen ist das geplante Sondergebiet auch weit einsehbar. Die Eingrünung im Süden ist noch sehr jung, d.h. hier ist kein ausgeprägter Grünstreifen vorhanden. Das Landschaftsbild wird zusätzlich durch die westlich liegende Kreisstraße ED 5 und besonders durch die etwas weiter nördlich verlaufende Staatsstraße 2584 beeinträchtigt. Somit kann man die Bedeutung des Landschaftsbildes als mäßig einstufen.

Erfassen der Auswirkungen der Neuausweisung sowie Verbesserungsmaßnahmen

Da die Bedeutung der Fläche selbst für den Naturhaushalt eher gering ist, sind negative Auswirkungen auf dieses Schutzgut nur durch die unvermeidbare Inanspruchnahme von Baugrund und Erschließung gegeben. Das Naturdenkmal bleibt erhalten. Allerdings ist die Isolierung des Lohwaldbereiches und der damit verbundenen Beeinträchtigung durch das Sondergebiet unbedingt bei der Wahl des Faktors zu beachten.

Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind insofern gegeben, als das neue Baugebiet von Norden und Osten her relativ weit einsehbar sind. Hinzu kommt, dass die zusammenhängende Fläche von Gewerbe- / Sondergebieten in diesem Bereich immer größer wird, was sich ebenfalls negativ auf das Landschaftsbild auswirkt. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Planung kann, auch unter Berücksichtigung der Lage an zwei verkehrsreichen Straßen, als eher mäßig bezeichnet werden.

Das Planungsgebiet beeinflusst keine bedeutsamen Kaltluftentstehungsgebiete bzw. Frischluftschneisen. Mit der Realisierung des Sondergebietes sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser bzw. Oberflächengewässer zu erwarten.

Die künftige bauliche Nutzung der Fläche bringt zwangsweise Eingriffe in den Bodenhaushalt mit sich. Zudem werden jetzt offene, bewachsene Flächen in großen Teilen versiegelt bzw. durch starke Nutzung enorm verdichtet, was wiederum den Wassergehalt im Boden beeinflusst.

Um die negativen Auswirkungen der Planung zu reduzieren, wurden folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- mindestens 8 m breite Eingrünung an allen Seiten des Sondergebietes, die Habitat- und Sichtschutzfunktion hat sowie zur Flächenoptimierung des als Ausgleich vorgesehenen Lohwaldes beiträgt
- Durchgrünung des Areals durch Grünstreifen an den Grenzen der einzelnen Baugrundstücke sowie durch Pflanzgebote innerhalb der Bauflächen und zwischen den Stellplätzen
- Festsetzung von Baumpflanzungen an der Erschließungsstraße
- Anlage einer öffentlichen Grünanlage und Gestaltung als Eichenhain zur Erweiterung des Naturdenkmales und als Übergangsbereich zwischen den Lohwaldteilen
- Verbot der Errichtung von Zäunen mit durchgehendem Sockel, d.h. tiergruppenschädigende Trennwirkungen werden vermieden
- wasserdurchlässige Gestaltung der Kfz-Stellflächen, z. B. mit Rasenpflaster, Rasengittersteinen, Schotterrasen, d.h. der Versiegelungsgrad wird minimiert
- Versickerung des gesamten (unverschmutzten) Niederschlagswassers über Rasenmulden, d. h. das Niederschlagswasser, wird also direkt dem Boden zugeführt.

Ermittlung des Ausgleichsbedarfes für die Neuausweisung

Die Ermittlung des Ausgleichsbedarfes erfolgt mit Hilfe des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft - Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“. (Hrsg.: Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen)

Mit einer geplanten GRZ von 0,55 ist das Planungsgebiet entsprechend der Matrix zur „Festlegung der Kompensationsfaktoren“ Typ A (hoher Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad) zuzuordnen. Aufgrund der naturschutzfachlichen Bewertung ist das Sondergebiet sowie der Erschließungsbereich von geringer Bedeutung für Natur und Landschaft, d.h. in der Kategorie I einzustufen. Folglich liegt der Kompensationsfaktor zwischen 0,3 und 0,6. Nach Abwägung mit den Verminderungs- bzw. Verbesserungsmaßnahmen und der Berücksichtigung der Lohwaldisolierung wird der Faktor im mittleren Bereich mit 0,4 festgesetzt.

Als Eingriffsfläche bei diesem Bebauungsplan werden sowohl die Fläche innerhalb der Baugrenzen mit ca. 37.190 qm als auch die Erschließung mit ca. 5.400 qm gerechnet. Die Eingrünung zählt nicht als Eingriff in Natur und Landschaft. Somit umfasst die Eingriffsfläche insgesamt ca. 42.590 qm. Multipliziert mit dem Faktor 0,4 ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf von ca. 17.040 qm.

Auswahl geeigneter Flächen für den Ausgleich und notwendige Maßnahmen.

Die benötigte Ausgleichsfläche wird sowohl innerhalb als auch außerhalb des Eingriffsbebauungsplans erbracht:

Innerhalb des Eingriffsbebauungsplanes werden an der Nord- bzw. an der Ostseite ca. 8.920 qm umfassende Teilflächen der Fl.Nrn. 5764-5766, 5768, 5769, 5790, 5788 und 5468/5 Gemarkung Oberding als Ausgleichsfläche festgesetzt. Diese Flächen werden derzeit landwirtschaftlich genutzt. Gehölze sind nicht vorhanden. Die ökologische Aufwertung erfolgt durch die Pflanzung von Eichen, Hainbuchen und Linden. Ziel ist die Entwicklung eines Lohwaldes. An der Ost- bzw. an der Südseite ist ein abwechslungsreicher Strauchmantel aus standortgerechten Sträuchern auszubilden. Der Strauchmantel nach Westen bzw. im Nordteil nach Süden wird durch grünordnerische Festsetzungen auf der privaten Grünfläche angepflanzt.

Außerhalb des Eingriffsbebauungsplanes werden auf einer Teilfläche der Flur Nr. 1708/6 Gemarkung Oberding ca. 8.120 qm als Ausgleichsfläche festgesetzt. Das Grundstück befindet sich nördlich der ED 7, nordöstlich von Postschwaige und südöstlich von Gut Wildschwaige. Es wird im Osten von einem Feldweg begrenzt, im Norden und Westen befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen. Südlich schließt Extensivgrünland mit mehreren Gehölzgruppen an.

Auf der derzeit ebenfalls landwirtschaftlich genutzten Ausgleichsfläche sind keine Gehölze vorhanden. Aufgrund der Lage des Flurstücks in der naturräumlichen Untereinheit 051-A „Terrassen der Münchener Schotterebene mit dem Erdinger Moos“ wird als Entwicklungsziel der Aufbau eines Lohwaldes angestrebt. Die ökologische Aufwertung erfolgt deshalb durch Anpflanzung eines Eichen-Hainbuchen-Waldes mit einem artenreichen Waldmantel aus standorttypischen Sträuchern und einem Hochstaudensaum. Die Hochstaudensäume sind in den ersten 5 Jahren zur Aushagerung einmal jährlich zu mähen. Das Mähgut ist abzutransportieren.

Die weitere Entwicklung ist der natürlichen Sukzession zu überlassen. Vor der Umgestaltung der Fläche ist eine Erstaufforstungsgenehmigung einzuholen.

Durch die Festsetzungen bezüglich der Pflanzung von Grün und durch die Vermeidungsmaßnahmen wird mit diesem Bebauungsplan ein sowohl ökonomisch als auch ökologisch tragbares Konzept für die Neuausweisung eines Sondergebietes geschaffen. Die Ausgleichsflächen für den Eingriff werden sowohl innerhalb als auch außerhalb des Eingriffsbebauungsplanes zur Verfügung gestellt und durch die festgesetzten Maßnahmen ökologisch aufgewertet. Die Ausgleichsflächen entsprechen der in der Berechnung des Kompensationsbedarfes ermittelten Größenordnung und stellen aufgrund der geplanten Aufwertungsmaßnahmen einen angemessenen Ausgleich dar.

5.7 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß Anlage 1 zum UVPG ist das Vorhaben als „Städtebauprojekt für sonstige bauliche Anlagen mit einer festgesetzten Größe der Grundfläche von 20.000 qm bis weniger als 100.000 qm“ (Ziff. 18.7.2) zu bezeichnen. Für diese Art von Vorhaben ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorzunehmen. Zugrunde gelegt wurde hier die zulässige bebaubare Grundfläche bezogen auf ihre Gesamtfläche des Sondergebietsareals sowie die Straßenverkehrsflächen.

Die standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nach den Kriterien der Anlage 2 UVPG ergab, dass das Vorhaben, abgesehen von der mit jeder Bebauung einhergehenden Flächenversiegelung, keine nachteiligen Umweltauswirkungen am Standort oder in Standortnähe haben oder verursachen kann. Eine Notwendigkeit zur Durchführung einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung besteht insofern nicht (siehe Anlage zur Begründung).

5.8 Immissionsschutz

Das Planungsgebiet liegt im Einwirkungsbereich des Verkehrsflughafens München. Dies betrifft sowohl Lärmentwicklung als auch Abgasimmissionen und als Folge der Lage zur Startbahn schließlich noch die Bauhöhenbeschränkung. Bei der geplanten Erweiterung des Sondergebietes in Richtung Norden kommt die S-Bahn als weiterer Emittent (Lärm-/Erschütterungsschutz) in Frage.

Das Planungsgebiet liegt, wie bereits erwähnt, weitgehend im Bereich der Lärmschutzzone Ci (65-67 dB(A)). Die vorgesehene Nutzung (Sondergebiet für unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe) kann gemäß den Zielen der Raumordnung und Landesplanung für das Umfeld des Flughafens München zugelassen werden. Auf den Schutz vor Fluglärm am Arbeitsplatz bzw. bei Wohnungen für Betriebsleiter und Aufsichtspersonal ist zu achten.

Die im Plan eingetragenen Lärmzonen entsprechen den verbindlichen Darstellungen im Regionalplan München, da die neue Lärmschutzzonenkarte nach LEP 2003 bisher nur als Entwurf vorliegt bzw. noch nicht in den Regionalplan übernommen wurde. Auch wenn das Planungsgebiet lt. Lärmschutzzonen Karte des LEP 2003 künftig in der Zone B zu liegen kommt, ist die geplante gewerbliche bzw. industrielle Nutzung grundsätzlich zulässig.

Die Bauhöhenbeschränkung, als Folge der Lage des Baugebiets zum östlichen Startbahnkopf der südlichen Landebahn, wurde im Bebauungsplan entsprechend den Vorgaben nach Luftverkehrsgesetz (LuftVG § 12 (3)) berücksichtigt. Hier ist bis zu einer Höhe von 463 m ü. NN ohne weitere Beteiligung des Luftamts zulässig; Überschreitungen dieser Marke sind im Einzelfall zu prüfen.

In der Planung wird, entsprechend Stellungnahme der FMG, das Biotopgutachten „Verhütung von Vogelschlägen“ für den Flughafen München insofern berücksichtigt, dass in den grünordnerischen Festsetzungen entsprechende Einschränkungen bezüglich beerentragender Gehölze enthalten sind.

Bei der Festlegung des baulichen Schallschutzes wurde davon ausgegangen, dass seit Inkrafttreten der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) geänderte fluglärmbedingte äquivalente Dauerschallpegel zu berücksichtigen sind. Das Bauschalldämm-Maß entspricht der Zielvorgabe des LEP.

Maßnahmen zum Schutz gegen Schienenverkehrslärm und Erschütterungen, die wegen der Nähe zur geplanten S-Bahn-Trasse erforderlich sein könnten, können nicht festgelegt werden, solange hierzu die Werte durch die DB nicht vorgegeben werden.

5.9 Ver- und Entsorgung

Das im Planungsgebiet anfallende Abwasser wird durch den Abwasserzweckverband Erdinger Moos im Trennsystem entsorgt. Das anfallende Niederschlagswasser wird auf den Baugrundstücken versickert. Die Sickerfähigkeit des Bodens ist dem Baugrundgutachten der Fa. Kraft und Dohmann, Geotechnik und Umwelttechnik GmbH, vom 27.01.2004 zu entnehmen.

Die Wasserversorgung erfolgt durch den Wasserzweckverband Moosrain. Die Versorgung des Planungsgebiets mit Erdgas wird von der Erdgas-Südbayern sichergestellt. Die Versorgung des Planungsgebiets mit Strom übernimmt die E-Werk Schwaiger oHG.

Das anfallende unverschmutzte Niederschlagswasser soll auf den jeweiligen Baugrundstücken versickert werden; insbesondere in den privaten Grünflächen über die belebte Bodenzone. Art und Umfang der Versickerung werden bei den Einzelbauvorhaben zur Genehmigung vorgelegt bzw. angezeigt.

6 Auswirkungen der Planung

Mit der Realisierung dieser Planung wird am Flughafenzubringer Ost (St 2584) eine Erweiterung des westlich der Kreisstraße ED 5 vorhandenen Gewerbegebietes erfolgen. Seine langfristige Ausdehnung ist in der 3. Änderung des Flächennutzungsplans aufgezeigt.

Über die Zahl der Beschäftigten, das entstehende Verkehrsaufkommen und andere das Sondergebiet kennzeichnende Merkmale, können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussagen gemacht werden.


7 Flächenbilanz

Flächenkategorie	ca. ha	Prozent
Planungsgebiet	9,80	100,0
Nettobauland	4,40	44,9
öffentliche Grünfläche	0,72	7,4
öffentliche Verkehrsfläche und Straßenbegleitgrün	0,74	7,6
vorhandener Lohwald	3,04	31,0
zu entwickelnder Lohwald	0,89	9,1

Anlagen:

1. Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach UVP
Max Bauer, Landschaftsarchitekt, 85467 Wörth
2. Vorranggebiet Flughafenentwicklung LEP 2003

Gemeinde:

Oberding, den 18.07.2006

.....
(Helmut Lackner, Erster Bürgermeister)

ANLAGE 1

Umweltverträglichkeitsuntersuchung zur Abschätzung der UVP-Pflicht
im Einzelfall gem. § 3c UVPG

Gemäß Anlage 1 zum UVPG ist das Vorhaben als „Städtebauprojekt für sonstige bauliche Anlagen mit einer festgesetzten Größe der Grundfläche von 20.000 qm bis weniger als 100.000 qm“ (Ziff. 18.7.2) zu bezeichnen. Für diese Art von Vorhaben ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles vorzunehmen. Zugrundegelegt wird hier die zulässige bebaubare Grundfläche bezogen auf die Gesamtfläche des Sondergebietsareals sowie die Straßenverkehrsflächen.

Die nachfolgende Untersuchung soll eine Einschätzung der zu erwartenden Umweltauswirkungen für die geplante Bebauung und Nutzung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 UVPG aufgeführten Kriterien ermöglichen.

1. Merkmale des Vorhabens

1.1 Größe des Vorhabens

Das Bauquartier umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 4,40 ha. Die zulässige GRZ beträgt 0,55, d.h. die zulässige bebaubare Grundfläche beträgt ca. 2,42 ha. Die Straßenverkehrsflächen haben eine Größe von ca. 0,54 ha. Die Gesamtgrundfläche beträgt somit ca. 2,96 ha. Sie liegt damit im Rahmen üblicher Sondergebiets- / Gewerbegebietsgrößen im Großraum München vor allem unter Berücksichtigung der Nutzung für flughafenbedingtes Gewerbe.

1.2 Nutzung und Gestaltung von Boden, Wasser, Natur und Landschaft

Die mögliche Bodenversiegelung entspricht mit einer GRZ von 0,55 dem üblichen Maß in Sonder- bzw. Gewerbegebieten. Jedoch wird diese durch Festsetzung wasserdurchlässiger Stellplätze gemindert. Das für die Bebauung vorgesehene Gelände ist, ebenso wie die angrenzenden Flächen, annähernd eben. Besondere Maßnahmen zur Regulierung des Geländes sind daher nicht erforderlich.

Anfallendes, nicht oder nur unbedeutend verschmutztes Oberflächenniederschlagswasser soll gemäß den Festsetzungen des B-Planes auf den Grundstücken versickert werden. Die Ausbildung flächiger Versickerungsmulden ermöglicht die besonders günstige Versickerung des Niederschlagswassers über die belebte Bodenzone.

Da die Vorhabensfläche derzeit als Ackerfläche genutzt wird, kann man ihre Bedeutung für Natur und Landschaft als eher gering einstufen. Die Natur wird hier ausschließlich durch die unvermeidbare Inanspruchnahme von Baugrund und Erschließung am Standort genutzt. Der angrenzende Lohwald unterliegt ebenfalls keiner direkten Beeinträchtigung; jedoch wird er durch die Bebauung von anderen Lohwaldflächen im Gebiet isoliert, d.h. hier könnten tiergruppenschädigende Trennwirkungen auftreten.

Gleiches gilt prinzipiell auch für die Landschaftsnutzung. Das hervorzuhebende landschafts-prägende Element „Naturdenkmal - Baumgruppe“ wird erhalten und durch grünordnerische Festsetzungen erweitert. Zur Vermeidung bzw. Minderung der Auswirkungen einer Nutzung des Geländes als Sondergebiet sind durch

Festsetzungen im Bebauungsplan noch weitere Maßnahmen vorgesehen. (siehe 3.1) So kann die Inanspruchnahme von Boden, Natur und Landschaft verringert und das Vorhaben landschaftsgerecht eingebunden werden. Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben sind demzufolge nicht zu erwarten.

1.3 Abfallerzeugung

Die Gemeinde ist bestrebt, keine abfallintensiven Betriebe anzusiedeln. Die Abfallbeseitigung im üblichen Rahmen ist gewährleistet, die bestehende Satzung der Gemeinde zur Abfallentsorgung gilt auch für dieses Sondergebiet.

1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Die geplante Nutzung für flughafenbedingtes Gewerbe lässt keine Umweltverschmutzung erwarten, die über das übliche Maß bei gewerblicher Nutzung hinausgeht. Belästigungen, z.B. durch Lärm oder Beleuchtung sind ebenfalls nicht zu erwarten, insbesondere da im näheren Umfeld keine Wohnbebauung vorhanden ist.

1.5 Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien

Es ist geplant, nur Betriebe ohne besondere Gefahrenpotentiale anzusiedeln, daher besteht kein erhöhtes Risiko für Umweltschäden aufgrund des möglichen Umgangs mit gefährlichen Stoffen und Technologien.

2. Standort des Vorhabens

Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebietes, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung der Kumulierung mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:

2.1 Bestehende Nutzung des Gebietes

Das Bebauungsplangebiet befindet sich nordwestlich von Schwaig, östlich der Kreisstraße ED 5. Im Süden grenzt ein weiteres Sondergebiet an. Westlich der Vorhabensfläche befindet sich ein Lohwaldbereich. Das Areal wird derzeit, ebenso wie die im Norden und Osten anschließenden Flächen, landwirtschaftlich genutzt. Das Gelände ist eben.

2.2 Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes

Oberflächengewässer sind im Gebiet nicht vorhanden. Aufgrund der Terrassenlage des Geländes in der Münchener Schotterebene steht Kies im Untergrund an, d.h. es sind keine besonderen Bodenschutzmaßnahmen erforderlich.

Auf der zu bebauenden Fläche befindet sich kein wertvoller Gehölzbestand. Das Gebiet Richtung Norden und Osten ist als relativ ausgeräumte Agrarlandschaft zu bezeichnen. Allerdings befindet sich im Norden des B-Plangebietes eine Baumgruppe aus Eschen und Eichen, die als Naturdenkmal geschützt ist. Diese bleibt jedoch erhalten. Des Weiteren befindet sich innerhalb der Bebauungsplangrenzen eine Fläche mit wertvollen Vegetationsstrukturen in Form von Lohwald,

der als Landschaftsbestandteil geschützt ist. Er wird durch das Vorhaben nicht direkt beeinträchtigt, aber durch die geplante S-Bahntrasse und die dafür erforderliche Erschließung von anderen Lohwaldflächen im Gebiet isoliert. Da dieser Isolierung geeignete Maßnahmen zur bestmöglichen Verbindung der Lohwaldflächen gegenüberstehen, gibt es keine besonderen Standortkriterien, die gerade hier einer Flächeninanspruchnahme entgegenstehen.

2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes

- a) Im Bundesanzeiger gemäß § 10 Abs. 5 Nr. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes bekannt gemachte Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäische Vogelschutzgebiete

nicht vorhanden

- b) Naturschutzgebiete gemäß § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von dem Buchstaben a) erfasst

nicht vorhanden

- c) Nationalparke gemäß § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von dem Buchstaben a) erfasst

nicht vorhanden

- d) Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes

nicht vorhanden

- e) gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes

nicht vorhanden, aber

lokal bedeutsames (Biotop Nr. 7736.39) „Lohwald im Grenzbereich der Niederterrasse zum Niedermoor“ v.a. mit Eichen und Hainbuchen als geschützter Landschaftsbestandteil → unterliegt keiner direkten Beeinträchtigung, aber Isolierungsgefahr in Zusammenhang mit der geplanten S-Bahntrasse

- f) Wasserschutzgebiete gemäß § 19 des Wasserhaushaltsgesetzes oder nach Landeswasserrecht festgesetzte Heilquellenschutzgebiete sowie Überschwemmungsgebiete gemäß § 32 des Wasserhaushaltsgesetzes

nicht vorhanden.

- g) Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind

nicht betroffen

- h) Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 5 des Raumordnungsgesetzes

nicht betroffen

- i) in amtlichen Listen und Karten verzeichnete Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind

nicht betroffen

3 Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; insbesondere ist folgendem Rechnung zu tragen:

3.1 dem Ausmaß der Auswirkungen

Auswirkungen sind lediglich im allgemein üblichen Rahmen durch die Überbauung und damit Versiegelung von Flächen gegeben. Daraus ergeben sich wiederum Einflüsse auf den Wassergehalt des Bodens, der aber durch die geplante, möglichst flächige Versickerung des Niederschlagswassers annähernd wieder ausgeglichen wird. Die bislang regelmäßige Belastung von Boden und Wasser durch Düngemittel aus der landwirtschaftlichen Nutzung entfällt dafür. Natur und Landschaft werden nur auf der unmittelbaren Baufläche direkt beeinträchtigt. Eine indirekte Beeinträchtigung durch Isolierung des Lohwaldbestandes ist möglich. Es entsteht durch das Sondergebiet künftig ein etwas erhöhtes Verkehrsaufkommen. Die vorhandene Anbindung über die Kreisstrasse ED 5 und die weitere Verteilung zur A 92 ist jedoch als äußerst günstig zu bezeichnen. Teilweise kann die Erschließung des südlich angrenzenden Sondergebietes mit genutzt werden, d.h. ein zusätzlicher Flächenverbrauch an anderer Stelle kann dafür vermieden werden. Zur Minderung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden verschiedene Maßnahmen bei der Planung berücksichtigt, insbesondere hinsichtlich der Eingrünung und der Verbindung vorhandener und neuer Lohwaldstrukturen.

Störungen der flugbezogenen Radaranlagen sind nicht zu erwarten, da bei den in diese Richtung weisenden Flächen auf Stahlbeton bzw. andere Metalle verzichtet wird. Die Lärmbelästigungen, die vom neuen Sondergebiet ausgehen können, werden nicht über das von der ED 5 bzw. vom Flughafen abgestrahlte Maß hinausgehen. Sie können auch insofern vernachlässigt werden, als dass die Bauflächen weit genug von der Ortschaft Schwaig entfernt sind.

3.2 dem etwaigen Grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen

Die Auswirkungen gehen kaum über die überplante Fläche hinaus, d. h. ein grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen ist nicht gegeben.

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Die Auswirkungen gehen nicht über das übliche Maß eines Sonder- / Gewerbegebietes hinaus.

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Ansonsten sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

3.5 der Dauer, Häufigkeit und Reversibilität von Auswirkungen

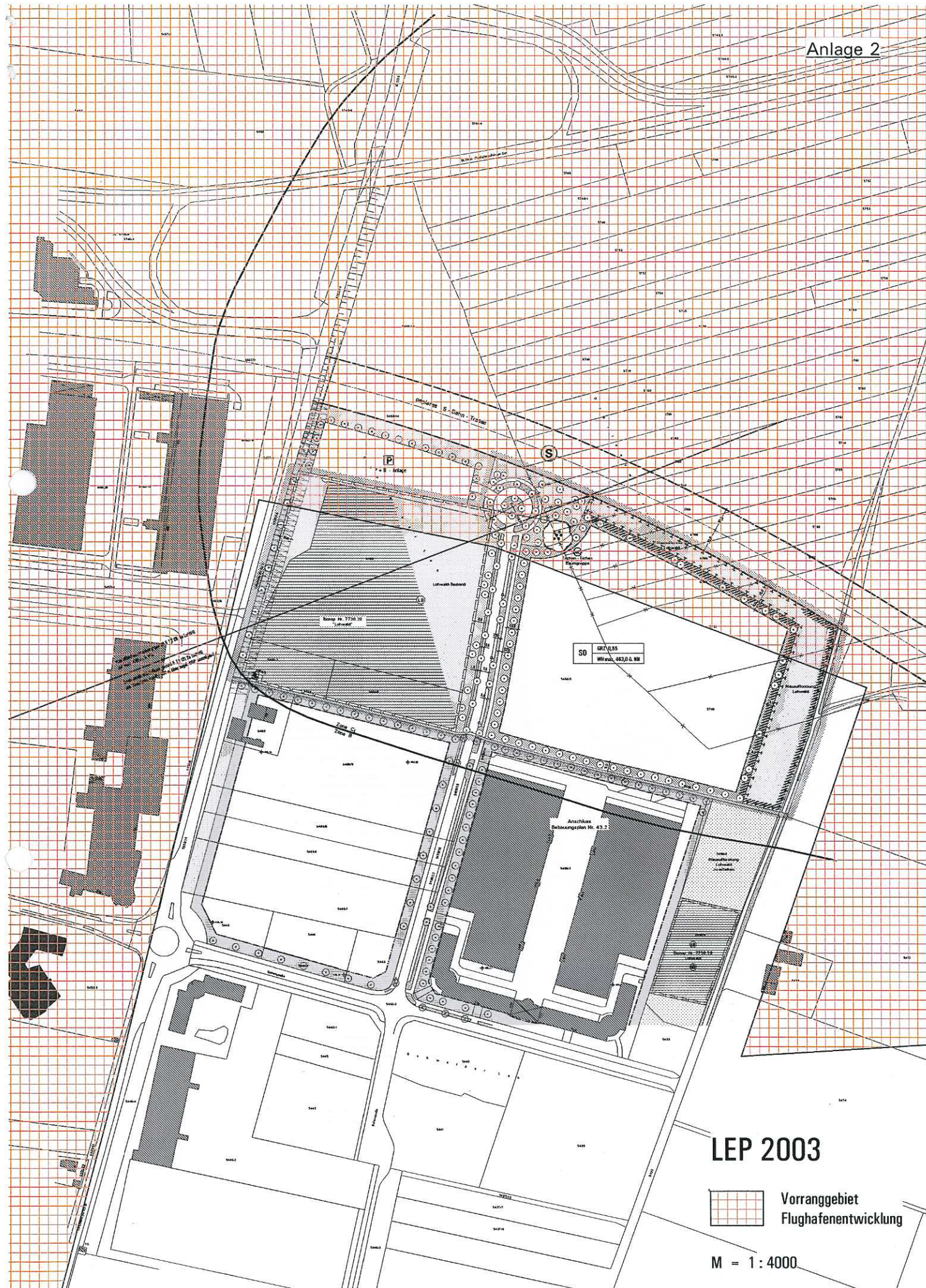
Auswirkungen hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung sind ab der Bauzeit und im folgenden auf die Dauer des Bestehens des Sondergebietes gegeben. Jedoch sind hier geeignete Maßnahmen zur Minderung getroffen und das beeinträchtigte Gebiet hat wenig Bedeutung für Natur und Landschaft. Lärmbelastigungen sind während der Bauzeit möglich, danach können die üblichen Richtwerte eingehalten werden.

4 Zusammenfassung der Einzelfallprüfung

Die standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalles nach den Kriterien der Anlage 2 UVPG ergibt, dass das Vorhaben, abgesehen von der mit jeder Bebauung einhergehenden Flächenversiegelung und damit verbundener Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch vertikale urbane Strukturen, keine nachteiligen Umweltauswirkungen am Standort oder in Standortnähe haben oder verursachen kann. Eine Notwendigkeit zur Durchführung einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung besteht insofern nicht.

Max Bauer, Landschaftsarchitekt
Pfarrer-Ostermayr-Straße 3, 85457 Würth

Oktober 2004
geändert Mai 2005



LEP 2003

 Vorranggebiet
Flughafenentwicklung

M = 1 : 4000