

Gemeinde	Oberding Lkr. Erding
Bebauungsplan	Nr. 43.3 „Sondergebiet für unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe“ Schwaig-Eichenstraße
Planfertiger	Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München Körperschaft des öffentlichen Rechts Geschäftsstelle – Uhlandstr. 5, 80336 München Az.: 610-41/2-68 Bearb.: Gri/Gra/Ri
Grünordnungsplanung	Max Bauer Landschaftsarchitekt Pfarrer-Ostermayr-Str. 3 85457 Wörth
Verkehrsplanung	Ing. Büro Tress & Partner Gartenstraße 15 85354 Freising
Plandatum	12.04.2006

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 Fl.Nrn. 5443, 5444, 5446, 5469, 5469/6, 5469/7, 5469/8, 5469/9 der Gemarkung Oberding.

1 Anlass und Verfahren

Der Bebauungsplan Nr. 43 „Sondergebiet Schwaig-Eichenstraße“ wurde in drei Abschnitte aufgeteilt. Im Bebauungsplan Nr. 43.1 wurden die Sondergebietsflächen SO 2 und SO 3 zur Rechtskraft gebracht; im Bebauungsplan Nr. 43.2 die Teilabschnitte SO 4, SO 5 und SO 6 (alte Bezeichnung).

Nur für den Teilbereich SO 1 ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen. Zwar wurde zusammen mit dem Bebauungsplan Nr. 43.2 hierfür die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Danach wurde mit Beschluss des Gemeinderats vom 15.02.2005 der Teilbereich SO 1 aus dem Umgriff des Bebauungsplans herausgenommen.

Auf Grund aktueller Grundstücksnachfragen im Frühjahr 2006 für das SO 1 soll dieser Teilbereich in Rechtskraft gesetzt werden. Dazu ist es jedoch notwendig, den Bebauungsplan nochmals gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.

Die öffentliche Auslegung des Plan-Entwurfs in der Fassung vom 12.04.2006 fand in der Zeit vom 22.05.2006 bis 26.06.2006 statt. Der Satzungsbeschluss wurde am 11.07.2006 gefasst.

Die Gemeinde schafft hiermit ein weiteres Angebot an gewerblich genutzten Bauflächen. Die Flächen sollen ausschließlich für unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe zur Verfügung gestellt werden.

Mit der Ausarbeitung des Bebauungsplans wurde die Geschäftsstelle des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München beauftragt.

2 Lage und Beschaffenheit des Planungsgebiets

Das ca. 4,62 ha große Planungsgebiet befindet sich im Nordwesten des Ortsteils Schwaig. Es liegt östlich der ED 5 im Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet Schwaig Nord und nördlich des bestehenden Gewerbegebiets an der Sandstraße. Auf die Lage des künftigen S-Bahn-Haltepunkts Schwaig und den Verlauf der geplanten Bahntrasse (S-Bahn-Ringschluss) wird hingewiesen.

Im Osten, Süden und Westen schließen weitere Sonder- bzw. Gewerbegebiete an, die größtenteils bereits bebaut sind, z.T. mit großflächigen Hallen für Logistikbetriebe. Nur im Norden und Nordosten grenzt der Planbereich an noch offene Landschaft bzw. einen Lohwaldbereich (Landschaftsbestandteil und Biotop) an.

Die Entfernung des Planungsgebiets von den beiden östlichen Startbahnköpfen beträgt zwischen 1,4 und 1,5 km. Das Planungsgebiet liegt fast vollständig im Bereich der Lärmschutzzone B (67 dB(A) – 72 dB(A)) des Flughafens München (Abgrenzung und Angabe der Dauerschallpegel entsprechend der gültigen Darstellung des Regionalplans). Ebenso berührt ist das Planungsgebiet von den Bauhöhenbeschränkungen des Flughafens München gemäß Luftverkehrsgesetz (LuftVG § 12(3)).

Die beiden inneren, das Planungsgebiet begrenzenden Erschließungsstraßen (Eichenstraße) sind bereits vorhanden und damit auch die erforderlichen technischen Infrastruktureinrichtungen. In der südwestlichen Ecke liegt eine unterirdische Pumpstation.

Am nördlichen Rand, entlang des Lohwalds, verläuft ein Feld- und Waldweg.

Das Gelände des Planbereichs ist nahezu eben und weist eine mittlere Höhe von 445 m über NN auf. Das Planungsareal ist mit Ausnahme einer landwirtschaftlichen Hofstelle in der nordwestlichen Ecke unbebaut und wird weitgehend als Ackerland genutzt. Gehölzbestand ist lediglich entlang der Kreisstraße (Straßenbäume) und im Umfeld der Hofstelle vorhanden.

3 Planungsrechtliche Situation

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, 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.

Die Gemeinde verweist in diesem Zusammenhang auch auf das Landesentwicklungsprogramm (Siedlungswesen, B II, Begründung), wonach „unmittelbar flughafenbedingte Gewerbebetriebe“ nicht dem Harmonisierungsgebot (Gleichzeitigkeit der Ausweisung von gewerblichen Siedlungsflächen und Wohnsiedlungsflächen) unterliegen, da „die Ausweisungen von Wohnbauland häufig wegen der Lärmschutzbereiche auf Schwierigkeiten stoßen“.

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. Der Bebauungsplan Nr. 43 Sondergebiet „Schwaig-Eichenstraße“ wurde in drei Abschnitte aufgeteilt. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll der letzte Teilbereich (SO 1) rechtskräftig werden. Im Norden grenzt der Bebauungsplan Nr. 61 Sondergebiet für unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe „Schwaig-Eichenstraße Nord“ an.

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 Bebauungsplans Nr. 43.1 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 wird. Diese werden in der 6. Änderung des Flächennutzungsplans weiter konkretisiert.

5 Planungsinhalt

5.1 Art der Nutzung

Das Planungsgebiet wird als Sondergebiet gemäß § 11 Baunutzungsverordnung festgesetzt. Das Sondergebiet, wird eingeschränkt auf unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe. Wegen der außerordentlichen Standortgunst der Flächen gilt diese Einschränkung für alle Bauflächen des Sondergebiets.

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

5.2 Maß der 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 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 etwa bei 17 Metern.

5.3 Gestaltung

Der Bebauungsplan gibt innerhalb der Baugrenzen ein hohes Maß an Gestaltungsfreiheit.

5.4 Verkehrserschließung

Die Verkehrserschließung des Planungsgebiets erfolgt über die Staatsstraße St 2084 bzw. die Kreisstraße ED 5. An der Anschlussstelle der ED 5 zum bestehenden Gewerbegebiet befindet sich ein Verkehrskreisel, von dem aus das östlich der Kreisstraße liegende Planungsgebiet über die Eichenstraße erschlossen wird. Der Kreisel verfügt über eine hohe Leistungsfähigkeit und dämpft überhöhte Fahrgeschwindigkeiten.

Die Verlängerung der nach Norden führenden Stichstraße wird die Erschließung des geplanten S-Bahn-Haltespunktes Schwaig sicherstellen. (Hinweis auf Bebauungsplan Nr. 61 für das Gebiet Eichenstraße Nord). Eine Verbindung des Endpunktes dieses Nordastes der Erschließungsstraße mit dem Endpunkt des Nordastes im westlich gelegenen Gewerbegebiet Schwaig Nord wäre wünschenswert, ist aber nicht mehr realisierbar.

Die in Ost-West-Richtung verlaufende Eichenstraße soll in dem östlichen Abschnitt vorerst nur Überlauffunktion erfüllen und nur eingeschränkt befahren werden. Es wird damit sichergestellt, dass eine weitere Anbindung über das Gewerbegebiet an der Sandstraße an die Kreisstraße ED 5 geschaffen wird. Längerfristig sollen über die Eichenstraße weitere Baugebiete im Osten des Planungsgebiets erschlossen 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. Direkt im Norden grenzt ein solcher Bereich an das Planungsareal. Er ist als Landschaftsbestandteil nach Art. 12, Abschnitt III BayNatSchG geschützt. Dieser Lohwald wird durch die geplante Bebauung komplett von den anderen Flächen isoliert. Um einen Übergangsbereich zu schaffen, der als Puffer zur Gewerbenutzung dient, wird ein ca. 8 m breiter Grünstreifen geschaffen, der dicht mit heimischen, standortgerechten Bäumen und Sträuchern bepflanzt wird. An der Ost- und Südseite wird ebenfalls eingegrünt, jedoch in einer formaleren Gestaltung zur Betonung der urbanen Nutzung. An der Westseite wird sowohl ein privater Grünstreifen ausgebildet, der bepflanzt wird, als auch eine öffentliche Grünfläche mit Straßenbegleitgrün ausgewiesen. Diese Fläche soll als extensives Grünland gepflegt werden. Durch die grünordnerischen Maßnahmen sollen die Bauquartiere gegliedert sowie die Straßenräume und Ortsränder gestaltet werden. Innerhalb der Baugrenzen ist durch verschiedene Festsetzungen hinsichtlich Art, Größe und Dichte der Bepflanzung eine gute Durchgrünung gewährleistet. Ferner wird auch durch Festsetzungen zur Geländeänderung, zur Ausbildung von Kfz-Stellplätzen und zu den Einfriedungen zur Minimierung des Eingriffes in Naturhaushalt und Landschaftsbild beigetragen.

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.

1. Bestandsaufnahme und Bewertung

Das Planungsgebiet liegt nordwestlich von Schwaig und wird im Osten von der Kreisstraße ED 5 begrenzt. Die Entfernung des Planungsgebietes von den beiden östlichen Startbahnköpfen des Flughafens München beträgt zwischen 1,4 und 1,5 km. Das Planungsareal liegt fast vollständig im Bereich der Lärmschutzzone B (67 dB(A) - 72 dB(A)) des Flughafens München. Im Westen, Osten und Süden schließen weitere Sonder- bzw. Gewerbegebiete mit großen Hallen an den Geltungsbereich an. Im Südosten soll ebenfalls ein neues Sondergebiet entstehen. Die Erschließungsstraßen sind bereits vorhanden. Lediglich im Norden und Nordosten erfolgt der Übergang in die freie Landschaft – durch landwirtschaftlich genutzten Flächen bzw. auf ganzer Länge des künftigen Sondergebietes durch einen nach Art. 12 Abschnitt III BayNatSchG als Landschaftsbestandteil geschützten Lohwald.

Das Planungsareal selbst wird derzeit überwiegend als Ackerfläche genutzt. Lediglich im Nordwesten befindet sich eine Hofstelle mit einigen größeren

Gehölzen, die jedoch im Zuge der Neubebauung entfallen wird. Das Gelände ist relativ eben und liegt im Mittel auf ca. 445 m ü. NN. Weitere Gehölze sind innerhalb des Eingriffsbereiches nicht vorhanden. Die Straßenbaumpflanzung bleibt erhalten. 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, was von der Unteren Naturschutzbehörde begrüßt und nach Möglichkeit gefördert wird.

Die Bedeutung der Fläche, auf der das Sondergebiet entstehen soll, ist aufgrund der Flughafennähe, der Nutzung und Beschaffenheit für den Naturhaushalt eher als gering einzustufen. Allerdings befinden sich in der ansonsten relativ ausgeräumten Flur rings um das Planungsareal für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wertvolle Lohwaldbestände. So sind der nördlich angrenzende Lohwald sowie das im östlich angrenzenden Quartier vorhandene Lohwaldstück Teile eines Biotops mit der Nummer 77 3639, die nach Art. 12 BayNatSchG geschützte Landschaftsbestandteile darstellen. Der östlich liegende, geschützte Waldbereich ist zur Stärkung des Lohwaldmosaiks im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen durch Neuaufforstungen in nördlicher und südlicher Richtung erweitert worden. Als weiteres landschaftsprägendes Element in der näheren Umgebung zählt auch die Eichen-Eschen-Baumgruppe ca. 200 m nordöstlich des Geltungsbereiches, die besonders von Osten und Norden her eine vertikale Grünzäsur in der eher ausgeräumten Agrarlandschaft darstellt. Diese Baumgruppe ist ein nach Art. 9 BayNatSchG geschütztes Naturdenkmal. Alle wertvollen Bereiche liegen jedoch außerhalb des Geltungsbereiches, d.h. sie werden nicht direkt beeinträchtigt.

Eine Einsehbarkeit des geplanten Sondergebietes von der freien Landschaft her ist durch den Lohwald nicht gegeben. Weitere Vorbelastungen bestehen durch die westlich angrenzende Kreisstraße ED 5 sowie die weiter nördlich befindliche Staatsstraße 2584. Insgesamt kann man die Bedeutung des Landschaftsbildes als eher mäßig einstufen.

2. 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 vor allem durch die unvermeidbare Inanspruchnahme von Baugrund und Erschließung sowie durch großflächige Versiegelung bisher offener, bewachsener Flächen gegeben. Die Lohwaldbereiche bzw. die Eschengruppe und das Straßenbegleitgrün bleiben erhalten. Allerdings ist zu beachten, dass die Austauschbeziehungen zwischen den einzelnen bestehenden Lohwaldresten durch die Bebauung stark erschwert werden.

Die künftige bauliche Nutzung der Fläche bringt zwangsweise auch Eingriffe in den Bodenhaushalt mit sich. Zudem kann anfallendes Niederschlagswasser durch den hohen Versiegelungsgrad bzw. durch beträchtliche Nutzungsintensität nicht mehr direkt und gleichmäßig im Boden versickern, was unmittelbar Auswirkungen auf den Wassergehalt im Boden hat.

Bedeutsame Kaltluftentstehungsgebiete bzw. Frischluftschneisen werden von der Planung nicht berührt. Mit der Realisierung des Sondergebietes sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Oberflächengewässer sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

Im Westen, Osten und Süden grenzen weitere Gewerbegebiete an, d.h. das Landschaftsbild ist bereits massiv beeinträchtigt. Da das geplante Sondergebiet dem Lohwald vorgelagert ist, sind neue Baukörper auch von der freien Landschaft her so gut wie nicht einsehbar. Somit sind hier keine negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild gegeben. Die Baumgruppe wird aufgrund ihrer Entfernung zum Planungsgebiet in ihrer Wirkung nicht beeinträchtigt. Allerdings ist zu beachten, dass die zusammenhängende Fläche von Gewerbe- / Sondergebieten in diesem Bereich immer größer wird, was sich im Zusammenhang mit der Größe der Baukörper erheblich auf das Landschaftsbild auswirkt.

Um die entstehenden Beeinträchtigungen zu reduzieren, wurden bei der Planung folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Erhalt des im Norden angrenzenden, geschützten Lohwaldrestes
- Herstellung einer 8 bis 10 m breiten, privaten Eingrünung mit heimischen Bäumen und Sträuchern an allen Seiten des Sondergebietes, die Habitat- und Sichtschutzfunktion hat
- Durchgrünung des Areals mit Grünstreifen an den Grenzen der einzelnen Baugrundstücke sowie durch Pflanzgebote innerhalb der Bauflächen und zwischen den Stellplätzen
- Festsetzung von Baumpflanzungen an der Erschließungsstraße
- Anlage eines öffentlichen Grünstreifens an der Kr ED 5 als Pufferstreifen und Element der Biotopvernetzung, der als artenreiches Grünland anzusehen und extensiv zu pflegen ist
- Ausbildung der Kfz-Stellplätze mit versickerungsfähigen Belägen, z.B. Rasenpflaster, Rasengittersteine oder Schotterrasen zur Minimierung des Versiegelungsgrades
- Verbot der Errichtung von Zäunen mit durchgehendem Sockel, d.h. tiergruppenschädigende Trennwirkungen werden vermieden
- Versickerung von unverschmutztem Niederschlagswasser auf den Grundstücken, d.h. es wird direkt dem Boden zugeführt und trägt zum Ausgleich des Wasserhaushaltes im Boden bei (nach Einholung einer Genehmigung).

3. Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfes

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 wird das Areal des künftigen Sondergebietes sowie dem Erschließungsbereich gem. dieser Matrix in die Kategorie I mit einer geringen Bedeutung für Natur und Landschaft eingestuft. Hieraus ergibt sich ein Kompensationsfaktor zwischen 0,3 und 0,6. Zur Ermittlung des anzusetzenden Multiplikators sind die vor Ort durchgeführten bzw. geplanten Vermeidungs- und Verbesserungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Da das Gebiet einerseits durch die Kreisstraße, die bestehenden Sondergebiete und die Flughafennähe vorbelastet ist, andererseits aber die vorhandenen Lohwaldreste ökologisch bedeutsam sind und das Zusammenwirken der einzelnen Gewerbegebiete ei-

ne erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verursacht, ist ein mittlerer Faktor von 0,4 gerechtfertigt.

Zur Ermittlung der Eingriffsfläche sind vom ca. 4,62 ha umfassenden Geltungsbereich die privaten und öffentlichen Grünflächen sowie das bereits eingewachsene Straßenbegleitgrün im Westen und der bebaute Bereich der Hofstelle im Nordwesten (ca. 0,1 ha) in Abzug zu bringen. Es verbleibt demzufolge eine Eingriffsfläche von 3,51 ha. Multipliziert mit dem Faktor 0,4 ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf von 1,4 ha.

4. Auswahl geeigneter Flächen für den Ausgleich und geplante Maßnahmen

Die Ausgleichsflächen werden außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes erbracht. Alle als Ausgleichsfläche festgesetzten Grundstücke sind bereits ökologisch aufgewertet worden.

Fl.Nr. 1322, Gemarkung Oberding

Das ca. 0,78 ha umfassende, ca. 1,5 km südwestlich von Schwaig befindliche Grundstück war ehemals eine Ackerbrache. Als Aufwertung erfolgte die Pflanzung von Birkenwäldchen im Westen und Osten als Abschirmung zu den Feldwegen hin. Im mittleren Bereich ist eine Sukzessionsfläche verblieben.

Fl.Nr. 1329, Gemarkung Oberding

Das 870 qm umfassende Flurstück ist ein mit Ruderalflur bestandener Zwickel zwischen zwei Feldwegen gewesen. Als Ausgleichsmaßnahme erfolgte die Pflanzung eines kleinen Birkenwäldchens.

Fl.Nr. 1331 T, Gemarkung Oberding

Im Nordteil der Flurnummer befindet sich starkwüchsiger Brennesselbestand, z.T. mit Schilf und eingelagerten Gehölzen (v.a. Holunder Weiden, Eschen). Dieser Teil bleibt unverändert. Die südliche Teilfläche (ca 0,5 ha) war ursprünglich eine gemulchte Ruderalflur. Zur ökologischen Aufwertung ist die Pflanzung eines Birkenwäldchens und die Vergrößerung der nördlichen Sukzessionsfläche erfolgt. Wegen der über die Fläche führender Hochspannungslleitung waren teilweise keine Baumpflanzungen möglich.

Diese Ausgleichsflächen umfassen flächenmäßig insgesamt ca. 1,37 ha. Da die ökologische Aufwertung schon in 2003 erfolgte und für jedes Jahr 3 % „Ökozinsen“ angerechnet werden können, sind die Flächen nunmehr ca. 1,49 ha wert ($1,37 \cdot 1,09$). Damit ist die bereitgestellte Fläche sogar etwas größer als der Ausgleichsflächenbedarf.

5. Zusammenfassung

Mit den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes wird eine aus ökologischer Sicht verträgliche Basis für das „Sondergebiet für unmittelbar flughafenbedingtes Gewerbe, Schwaig Eichenstraße“ geschaffen. Die Kompensationsflächen für den Eingriff werden außerhalb des Bebauungsplanes zur Verfügung gestellt. Die Flächen sind bereits ökologisch aufgewertet worden. Die Ausgleichsflächen sind etwas größer als die in der Berechnung des Kompensationsbedarfes ermittelten Größenordnung und stellen zusammen mit den durchgeführten Aufwertungsmaßnahmen einen angemessenen Ausgleich des Eingriffs 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 Einzelfalles vorzunehmen. Zugrundegelegt wurden hier die zulässige bebaubare Grundfläche der bezogen auf ihre Gesamtfläche sowie die Straßenverkehrsflächen.

Die standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalles 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. Die Nähe zur Kreisstraße ED 5, die ihrerseits Emissionen verursacht, ist bei der gegebenen Verkehrsbelastung von untergeordneter Bedeutung. Bei einer künftig geplanten Erweiterung des Gewerbegebietes in Richtung Norden wird die S-Bahn als weiterer Emittent zu berücksichtigen sein (Lärm-/Erschütterungsschutz).

Das Planungsgebiet liegt, wie bereits erwähnt, weitgehend im Bereich der Lärmschutzzone B (67-72 dB(A)), entsprechend der gültigen Darstellung im Regionalplan. 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 Schutz vor Fluglärm am Arbeitsplatz bzw. bei Wohnungen für Betriebsleiter und Aufsichtspersonal ist zu achten.

Der Schutz vor Abgasimmissionen, z. B. infolge insbesondere der Startvorgänge von Jets, findet in der Bauleitplanung keine Berücksichtigung.

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.

Bei der Festlegung des baulichen Schallschutzes wurde davon ausgegangen, dass seit Inkrafttreten der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 12.03.2003 geänderte fluglärmbedingte äquivalente Dauerschallpegel zu berücksichtigen sind.

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 Planungsgebietes mit Strom übernimmt die E-Werk Schwaiger oHG.

6 Auswirkungen der Planung

Mit der Realisierung dieser Planung wird am Flughafenzubringer Ost (St 2084) eine Erweiterung des westlich der Kreisstraße ED 5 vorhandenen Gewerbegebietes erfolgen. Seine langfristige Ausdehnung ist in der 3. und 6. Änderung des Flächennutzungsplans aufgezeigt.

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


7 Flächenbilanz

Flächenkategorie	ca. ha	Prozent
Planungsgebiet	4,62	100,0
Nettobauland	4,15	89,8
öffentliche Grünfläche	0,25	5,4
öffentl. Verkehrsfläche und Straßenbegleitgrün	0,22	4,8

Anlage:

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach UVPG
Max Bauer, Landschaftsarchitekt, 85457 Wörth

Gemeinde:

Oberding, den 18.07.2006

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

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

**Umweltverträglichkeitsuntersuchung zur Abschätzung der UVP-Pflicht
im Einzelfall gem. § 3c UVPG (Nummerierung prüfen und evtl. ändern!)**

Gemäß Anlage 1 zum UVPG ist das Vorhaben als „Städtebauprojekt für sonstige bauliche Anlagen mit einer festgesetzten Größe der Grundfläche von 20.000 m² bis weniger als 100.000 m²“ (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 des Quartiers bezogen auf seine Gesamtfläche (entspricht Nettobaufläche plus private Grünfläche) sowie die Straßenverkehrsflächen.

Die nachfolgende Untersuchung soll eine Einschätzung der zu erwartenden Umweltauswirkungen für die Bebauung des Quartiers SO 1 unter Berücksichtigung der in Anlage 2 UVPG aufgeführten Kriterien ermöglichen.

1.0 Merkmale des Vorhabens

1.1 Größe des Vorhabens

Quartier SO 1 (inkl. Randgrün)	4,15 ha	GRZ 0,55	d.h.	2,280 ha
Straßenverkehrs-/Lagerflächen				0,075 ha

Die Gesamtgrundfläche beträgt somit ca. 2,36 ha.

Sie liegt im Rahmen üblicher Sondergebiets-/Gewerbegebietsgrößen im Großraum München vor allem unter Berücksichtigung der Nutzung für flughafenbedingtes Gewerbe.

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

An das geplante Sondergebiet schließen im Westen, Süden und Osten weitere Gewerbegebiete an. Die mögliche Bodenversiegelung liegt mit der GRZ von 0,55 etwas unter dem üblichen Maß in Sonder- und Gewerbegebieten. Das Gelände ist relativ eben, d.h. besondere Maßnahmen zur Regulierung des Geländes sind nicht erforderlich.

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

Da die Vorhabensfläche derzeit als Ackerfläche genutzt wird bzw. zu einem geringen Teil bebaut ist, kann man ihre Bedeutung für Natur und Landschaft als eher gering einstufen. Die Natur wird vor allem durch die unvermeidbare Inanspruchnahme von Baugrund und Erschließung sowie der damit verbundenen großflächigen Versiegelung am Standort genutzt. Der im Norden angrenzende Lohwaldrest unterliegt ebenfalls keiner direkten Beeinträchtigung; jedoch können Austauschbeziehungen mit den anderen Lohwaldstücken erschwert werden.

Gleiches gilt prinzipiell auch für die Landschaftsnutzung. Die landschaftsbildprägenden Lohwaldstücke der näheren Umgebung bleiben komplett erhalten. Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen durch das kumulative Zusammenwirken der Gewerbegebiete mit massiver Bebauung in der näheren Umgebung. Durch die im Bebauungsplan festgelegten Eingrünungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird die Inan-

spruchnahme von Boden, Natur und Landschaft verringert und das Vorhaben landschaftsgerecht eingebunden. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Bauvorhaben 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 zur Abfallbeseitigung der Gemeinde gilt auch für dieses Sondergebiet.

1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Die geplante Nutzung für flughafenbedingtes Gewerbe lässt keine Umweltverschmutzung und Belästigung 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.

2.0 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 Areal des künftigen Quartiers SO1 wird derzeit fast ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. Lediglich im Nordwesten befindet sich eine Hofstelle mit Hausgarten. Im Norden schließt ein Lohwaldbereich an, weiter nördlich und nordwestlich erfolgt mit Ackerflächen der Übergang in die freie Landschaft. An den anderen Seiten wird das Planungsareal von weiteren Gewerbeflächen gerahmt.

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 ist insgesamt durch gewerbliche Nutzung geprägt. Lediglich nach Norden und weiter östlich befinden sich wertvolle Vegetationsstrukturen in Form von Lohwald, der als Landschaftsbestandteil geschützt ist. Er wird durch das Vorhaben nicht direkt beeinträchtigt. Durch die geplante Bebauung werden jedoch Austauschbeziehungen mit den anderen Lohwaldflächen erschwert. Da das Quartier SO 1 jedoch quasi in einer Baulücke liegt und der Lohwald nördlich nicht einbezogen wird, 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. 77 3639) „Lohwald im Grenzbereich der Niederterrasse zum Niedermoor“ v.a. mit Eichen und Hainbuchen als nach Art. 12 Bay-NatSchG geschützter Landschaftsbestandteil innerhalb des Geltungsbereiches
→ wird aber nicht beeinflusst

- 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 Siedlungsschwerpunkt 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

3.0 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 für Gewerbe-/Sondergebiete 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 tiergruppenschädigende Trennwirkungen ist möglich. Zur Minderung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden verschiedene Maßnahmen eingeplant, z.B. Randeingrünung der Quartiere, Pflanzung von Straßenbäumen, Gliederung der Parkplätze durch Bäume, Aufforstungen an den Randbereichen zur Erweiterung des bestehenden Lohwaldes, Festlegung wasserdurchlässiger Stellplätze und sockelloser Zaune mit Durchschlupfmöglichkeiten.

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. Die Erschließung für das Quartier SO 1 ist bereits vorhanden, d.h. zusätzlicher Flächenverbrauch kann vermieden werden.

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

3.2 dem etwaigen Grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen nicht gegeben

3.3 der Schwere und der Komplexibilität der Auswirkungen

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

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Es sind keine gravierenden 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.

4.0 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, 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, 85457 Wörth