

Gemeinde

Weßling

Lkr. Starnberg

Bebauungsplan

„Sondergebiet Deutsches Zentrum für
Luft- und Raumfahrt Oberpfaffenhofen“

Städtebauliches Konzept

Brune Architekten BDA Wolfgang Brune
Hirschbergstraße 6, 80634 München

Grünordnungsplanung
und Umweltbericht

Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten
Stadtplaner Partnerschaft, Dachauer Str. 17
80335 München

Planfertiger

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Geschäftsstelle – Arnulfstr. 60, 80335 München

Az.: 610-41/2-66 Bearb.: ne/Ri

Plandatum

03.05.2007
31.03.2009
19.06.2012

Begründung

Inhalt

1	Planungsanlass
2	Ausgangssituation
3	Planungsziele
4	Planungskonzept
5	Eingriffs-/Ausgleichsregelung
6	Artenschutz
7	Erschließung, Ver- und Entsorgung

Anlagen

1	Schallschutzgutachten Steger & Partner GmbH, Bericht Nr. 3242/B2/STG vom 15. März 2012
2	Verkehrsuntersuchung Verlegung der St 2068 Umgehung Weßling Dr.-Ing. Kurzak, 11.07.2008
3	Prognose Verkehrsaufkommen Endausbau, 18.12.2008
4	Prognose Stellplatzbedarf Endausbau, 18.12.2008
5	Lageplan Stellplatznachweis, 19.01.2009
6	Gutachten Baugrund und Altlasten im Baufeld SO 12, BLASY + MADER GmbH, 29.09.2005
7	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, 18.08.2010

Das Planungsgebiet umfasst die Grundstücke Fl.Nrn. 1322/6, 1354, 1399/1, 1399/2, 1405, 1405/1, 1511, 1513, 1513/3, 1519/2, 1008 sowie Teilflächen aus den Fl.Nrn. 1403, 1404, 1404/1, 1404/2, 1406 der Gemarkung Oberpfaffenhofen.

1 Planungsanlass

Der Gemeinderat der Gemeinde Weßling hat am 23.05.2006 beschlossen, ein Verfahren zur Änderung des Bebauungsplans „A 2 Sondergebiet Sonderflughafen Oberpfaffenhofen, Betriebsgelände DLR“ durchzuführen. Der Bebauungsplan ersetzt alle vorhandenen Bebauungspläne in diesem Bereich.

Zur Klarstellung erhielt der neue Bebauungsplan die Bezeichnung „Sondergebiet Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt Oberpfaffenhofen“.

Ziel der Planung ist, das Gelände neu zu gliedern und zu ordnen und eine Weiterentwicklung mit einem langfristig angelegten Zeithorizont zu ermöglichen.

Mit der Fertigung des Bebauungsplans wurde die Geschäftsstelle des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München beauftragt. Das städtebauliche Konzept wurde vom Architekturbüro Brune, München, erstellt; die Grünordnungsplanung von den Landschaftsarchitekten Keller, Damm, Roser, München; der Umweltbericht ebenfalls von den Landschaftsarchitekten Keller, Damm, Roser in Zusammenarbeit mit Terrabiota Landschaftsplanung, Starnberg.

2 Ausgangssituation

2.1 Lage

Das Planungsgebiet befindet sich im Nordosten des Gemeindegebiets von Weßling. Das zu überplanende Gelände des DLR ist ca. 27,0 ha groß. Im Nordwesten bildet derzeit die Staatsstraße 2068, die im Bereich des geplanten Kreisverkehrs aufgeweitet wird, die Grenze, im Südwesten grenzt es an das bestehende Gewerbegebiet Argelsrieder Feld, im Südosten an den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen und im Nordosten an eine private Grünfläche. Weiter östlich befindet sich die Start- und Landebahn des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen.

2.2 Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse

Grundlage der städtebaulichen Planung ist die Masterplanung von ALBERT SPEER & PARTNER aus dem Jahr 2002. Es findet eine Einteilung der Nutzung in Institute, hierzu zählen auch Flug- und Raumflugbetriebe, und zentrale Einrichtungen statt. Zu den zentralen Einrichtungen gehören die Geschäftsführung des Standortes Oberpfaffenhofen, die allgemeine Verwaltung, die Betriebskantine mit den zugehörigen betrieblichen Einrichtungen, das Rechenzentrum, Einrichtungen der Energieversorgung sowie die zentralen Werkstätten. Die Abteilungen der Institute verteilen sich bedingt durch Platzmangel auf unterschiedliche Gebäude.

Die Hauptzufahrt des Geländes erfolgt über die Zufahrt von der Staatsstraße 2068, gegenüber der Abzweigung Richtung Wechselbaum. Das Erschließungssystem erweist sich als unstrukturiert.

Verkehrliche Mängel wurden bereits in der Masterplanung im Jahr 2002 festgestellt (ALBERT SPEER & PARTNER 2002). Hierzu zählen:

- kurze Aufstelllänge an der Pforte und daraus folgende Rückstauungen auf die Staatsstraße 2068
- Konfliktsituationen mit dem querenden Fuß- und Radverkehr
- unausgewogene Nutzung des Stellplatzangebotes
- komplizierte Haupterschließung
- teilweise zu wenig Radabstellanlagen
- unzureichende Erschließung einzelner Gebäude

Im Rahmen einer Verkehrszählung ist im Masterplan aus dem Jahr 2002 ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.100 Zufahrten pro Tag errechnet worden.

Das Plangebiet ist bereits in nicht unerheblichem Umfang durch Gebäude, Parkplätze und Verkehrsflächen versiegelt bzw. befestigt. Diese Flächen haben derzeit keine Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild.

Die Freiflächen zwischen den vorhandenen Gebäuden und in den Randbereichen sind sehr heterogen und daher aus naturschutzfachlicher Sicht unterschiedlich wertvoll. Insbesondere im näheren Umfeld der Gebäude finden sich intensiv genutzte, strukturarme Grünflächen, die nur eine geringe Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild aufweisen (Kategorie I). Hierzu zählen z. B. regelmäßig gepflegte Rasen- und Staudenflächen, aber auch gehölzdominierte Pflanzflächen, wenn diese vor allem von Ziersträuchern und fremdländischen Gehölzen eingenommen werden. Auch befestigte Kiesflächen mit beginnendem Gras-/Krautaufruch und die auf dem DLR-Gelände vorhandenen Zierteiche sind der Wertstufe I zuzuordnen.

Von höherem Wert (Kategorie II) sind vor allem die extensiv genutzten Grünlandflächen im südöstlichen Teil des Plangebietes („Messwiese“). Auch die naturnahen Gehölzbestände entlang der Gebietsgrenzen und der als Biotop kartierte heckenartige Waldrand sind der Wertstufe II zuzuordnen. Zudem wurden einzelne, parkartig gestaltete Grünflächen mit wertvollerem Baumbestand von den ansonsten geringwertigen Zier- und Nutzflächen abgegrenzt. Auch wenn die Fichtenanpflanzung an der nordöstlichen Gebietsgrenze und der Fichtenforst im Südwesten des Plangebietes hinsichtlich der ökologischen Wertigkeit als eher geringwertig einzustufen sind, müssen diese gemäß den Vorgaben des Leitfadens zur Eingriffsregelung mit Wertstufe II gewertet werden. Diese hohe Einwertung der Fichtenschutzpflanzung ergibt sich auch aus der Festsetzung dieser Fläche im rechtskräftigen Bebauungsplan bzw. im Bebauungsplan „Sondergebiet Betriebsgelände DLR, Kontrollzentrum für Satellitennavigation und Raumfahrtmissionen“ als „Fläche für ökologische Ausgleichsmaßnahmen und Sichtschutzpflanzungen – Pflanzgebot“.

Zu den bedeutenden Flächen für Naturhaushalt und Landschaftsbild zählen im Einzelnen:

- Ein im Südwesten des Planungsgebietes befindliches Biotop – Relikte eines Eichen- Hainbuchenwaldes mit heckenartigen Gehölzstrukturen.
- Der nördlich an das Biotop angrenzende Fichtenbestand, der mit einzelnen Lärchen durchsetzt ist.

- Eine Fichtenanpflanzung im Nordosten, die im Bebauungsplan A2 als Fläche für ökologische Ausgleichsmaßnahmen dargestellt ist. Dieser Bestand wirkt jedoch eher als Fremdkörper im Landschaftsbild und trennt das Gelände räumlich vom Flughafen.
- Ein naturnaher Gehölzstreifen mit vorwiegend heimischen Gehölzen entlang der Staatsstraße und an der nördlichen Grenze. Diese Bereiche stellen eine wirksame Eingrünung des Geländes dar.
- Den wertvollsten Baumbestand bildet eine Reihe von solitär stehenden Eichen nordwestlich der Betriebskantine. Dieser erzeugt in Kombination mit dem Gebäudeensemble aus der Gründungszeit des Geländes ein bedeutendes Element für das Landschaftsbild.
- Eine gute Durchgrünung mit erhaltenswertem Baumbestand ist ebenfalls zwischen den Institutskomplexen im Nordosten des Geländes gegeben. Hier fällt jedoch eine uneinheitliche, mosaikartige Gestaltung der Grünflächen auf.
- Von naturschutzfachlicher Bedeutung sind die größeren, extensiv genutzten Grünlandflächen im südöstlichen Teil des Plangebietes und im Vorfeld der alten Flughalle.

2.3 Planerische Ausgangslage

Gemäß Regionalplan der Region ist es anzustreben, die Standorte bestehender Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen zu sichern und den Anforderungen der Wirtschaft und der Wissenschaft entsprechend weiterzuentwickeln.

Zu diesen Standorten, die maßgeblich die Region München als Wissens- und Wirtschaftsstandort prägen und entscheidend zur Wettbewerbsfähigkeit der Region beitragen, zählt insbesondere auch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt Oberpfaffenhofen (vgl. Begründung zu RP 14 B IV 2.6.1). Die Planung zur Sicherung und Gestaltung der dort ansässigen Institutionen entspricht insofern grundsätzlich dieser regionalplanerischen Anforderung.

Das Planungsgebiet liegt innerhalb eines Bereiches, der gemäß Regionalplan München für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt (vgl. Karte 2 Siedlung und Versorgung; RP14 B Z 2.3). Diesem besonders zu gewichtenden Belang wird mit der Planung Rechnung getragen.

Das geplante Sondergebiet liegt aufgrund der direkten Nachbarschaft zur Start- und Landebahn in der Zone B des Lärmschutzbereiches des Flughafens Oberpfaffenhofen (RP 14 B116.2). Hier ist eine uneingeschränkte gewerbliche und industrielle Nutzung zulässig.

Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Weßling, i.d. Fassung vom 20.06.2006, ist das Gelände der DLR als „Sondergebiet Forschung, Betriebsgelände DLR“ dargestellt. In die berichtigte Fassung des Flächennutzungsplans wurden 15 abgeschlossene Änderungsverfahren eingearbeitet; dazu gehört auch die Erweiterung des Sondergebiets im Südwesten (1.Änderung FNP von 1981). Der vorliegende Bebauungsplan ist aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt.

Der Masterplan aus dem Jahre 2002 vom Büro Albert Speer und Partner berücksichtigt, dass die Unterbringung der Institute und wissenschaftlich-technischen Einrichtungen mit ihren spezifischen Anforderungen am DLR Standort sichergestellt ist, dass partnerschaftlich organisierte Einrichtungen, evtl. in

einem eigenständigen Bereich am DLR Standort zusammengefasst werden, dass der DLR Standort auch in Zukunft ein geschlossenes, umzäuntes Areal bleiben wird und dass eine hochwertige städtebauliche und verkehrliche Anbindung an das Umfeld in ansprechender Art und Weise ermöglicht wird.

Die Zufahrt erfolgt über **einen Kreisverkehr auf** der Staatsstraße 2068. Geländeintern ist eine Ringerschließung angedacht. Um den zukünftigen Bedarf an Stellplätzen zu decken, wurden im Rahmen der städtebaulichen Gestaltung dezentrale Parkeinrichtungen **sowie die Errichtung von zwei Parkdecks** vorgesehen.

Der Masterplan sieht einen zentralen Platzbereich vor, sowie eine breit angelegte Fußgängerachse zur Erschließung der Institute im Nordosten.

2.4 Rechtliche Ausgangslage

Der Anlass zur Änderung des bestehenden Bebauungsplans aus dem Jahre 1996 resultiert aus der Problematik, dass sich das momentan vorhandene Baurecht im Wesentlichen auf die bestehenden Gebäude sowie eine geplante Flugzeughalle bezieht.

Größere Entwicklungsschritte des Betriebsgeländes DLR, wie sie der langfristig angelegte Masterplan vorsieht, und die daraus anstehenden Bauvorhaben ziehen jeweils eine Änderung des aktuellen Bebauungsplans aus dem Jahre 1996 nach sich. So wurden vor kurzem für die Erweiterung eines Institutsgebäudes ein 1. Änderungsverfahren und für den geplanten Bau eines Kontrollzentrums ein separates Bebauungsplan-Verfahren durchgeführt. Die beiden Planungen werden durch den vorliegenden Bebauungsplan ersetzt.

Das Planungsgebiet liegt innerhalb der Zone B (67-75 dB(A)) des Lärmschutzbereichs des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen.

Auf dem Betriebsgelände der DLR befinden sich keine in die Denkmalliste eingetragenen Baudenkmäler. Bodenfunde sind nicht zu erwarten. Dennoch ist es Ziel, Bestandsgebäude zu erhalten, sofern die Bausubstanz dies ermöglicht und das Gebäude den Anforderungen der benötigten Nutzung entspricht.

3 Planungsziele

3.1 Städtebauliche Ziele

Die Ziele des städtebaulichen Konzepts resultieren aus der Umsetzung und Weiterentwicklung des Masterplans aus dem Jahre 2002. Der Standort des DLR Oberpfaffenhofen soll damit in den folgenden Jahren für die Entwicklung verschiedener Forschungsprojekte gesichert werden. Die Institute des DLR sind im Bereich Forschung und Entwicklung weltweit führend und sollen mit dem geänderten Bebauungsplan einen sichtbaren repräsentativen Charakter erhalten. Das Ziel des neuen Bebauungsplans ist es, für das DLR zukünftig benötigte Institute und Forschungsbauten möglichst in ihrer Größe und Höhe variabel gestalten zu können und dennoch den notwendigen Ausgleichs- und Erholungsbedarf (Natur- und Grünräume) der Mitarbeiter des Betriebsgeländes des DLR zu ermöglichen.

Die Umsetzung der städtebaulichen Planung ist über einen Zeitraum von 20-25 Jahren und damit einen sehr großen Zeithorizont angelegt; es werden bewusst

Spielräume gelassen, da sich die Entwicklungsvorstellungen im Laufe der Jahre ändern können.

3.2 Ziele der Grünordnung

Prämisse der Grünordnung ist es, im Planungsgebiet eine klare und strukturierte Orientierung zu schaffen, um dem DLR in gestalterischer Hinsicht zu einer markanten „Adresse“ zu verhelfen.

Es werden Ideen formuliert, wie aus grünordnerischer Sicht eine gemeinsame, ablesbare und wieder erkennbare Identität des gesamten Forschungsareals entwickelt werden kann.

4 Planungskonzept

Wie im Masterplan aus dem Jahre 2002 bereits angelegt soll der Standort klar in Bereiche, die jeweils der Forschung, der Organisation und den infrastrukturellen Einrichtungen dienen, gegliedert werden.

Das Gesamtareal erhält an drei Seiten (Norden, Westen und Süden) einen Grüngürtel, der die Bauquartiere einfasst und landschaftlich rahmt. Die Bauquartiere enthalten Einzelbaukörper, sodass eine zwar kompakte jedoch immer wieder mit Durchblicken versehene Gebäudestruktur entwickelt werden kann.

Die Bauquartiere bzw. Gebäudetrakte entlang der Staatsstrasse 2068 dienen vorwiegend der Verwaltung und der Versorgung des Areals und liegen an der internen Haupteinfahrtsstraße des Betriebsgeländes DLR. Diese bildet somit das „Rückgrat“ der nach Osten sich aufbauenden Institute und Forschungsbauten. Die östlich befindlichen Bauquartiere enthalten hauptsächlich die Institute mit ihren notwendigen Forschungshallen und –laboren. Das Bauquartier für die Flugzeughalle mit vorgelagerter Betriebsfläche ist aus schallschutztechnischen Belangen und aus Gründen der Anbindung an den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen am östlichen Rand des Betriebsgelände DLR situiert.

Das Sondergebiet wird in 15 Bauquartiere (Baufelder), wovon zwei korrespondieren, SO 02A und 02B, mit entsprechenden Festsetzungen zu Art und Maß der Nutzung, Höhenentwicklung, usw. gegliedert. Die Gliederung wurde so gewählt, dass dem Anspruch an flexibler, wirtschaftlicher und bedarfsorientierter Umsetzung des Betriebsgeländes DLR Rechnung getragen werden kann.

Die spezifischen Nutzungen des Geländes als Forschungsstandort im Bereich Luft- und Raumfahrt und angegliederter Institute erfordern Messeinrichtungen höchster Präzision in allen Instituten. Diese müssen erschütterungsfrei und störungsfrei aufgestellt werden können. Das geschieht in aller Regel in den Untergeschossen. Zur jeweiligen Auswertung und technischen Unterstützung dieser Einrichtungen bedarf es direkt angegliederter Aufenthaltsräume. Ebenso sollen Rechnerräume mit den zugehörigen Operatorräumen, sowie Werkstätten und die sich daraus ergebenden Aufenthaltsräumen in den Untergeschossen untergebracht werden können. Darüber hinaus müssen für die haustechnischen Einrichtungen, wie z.B. Traforäume, Notstromaggregate und Kältemaschinen, welche aus Gewichts-, Erschütterungs- und Schallschutzgründen überwiegend in den Untergeschossen installiert werden, Zugangsmöglichkeiten zur Anlieferung und Wartung dieser Anlagen vorgehalten werden. In allen Baufeldern ist daher, so-

weit dies notwendig ist und in den Antragsunterlagen aufgezeigt und erläutert wird, eine Abgrabung zur Belichtung dieser Aufenthaltsräume in den Untergeschossen bis zu max. 3 m auf maximal 2/3 der jeweiligen Länge der Gebäudeaußenwand, an höchstens zwei Gebäudeseiten, zulässig. Im übrigen sind Abgrabungen und Aufschüttungen von maximal +/- 50 cm zur Geländeanpassung zulässig. Weitere Abgrabungen bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung im Einzelfall.

Um der besonderen Nutzung des DLR-Geländes - auch mit seinen Bestandsgebäuden - einerseits als auch dem Anspruch auf ausreichende Belichtung und Belüftung andererseits Rechnung zu tragen werden die Abstandsflächen innerhalb der Bauräume mit $0,4 H$ festgesetzt. So werden die Anforderungen der DIN 5034 „Tageslicht in Innenräumen“ erfüllt und damit eine optimale Belichtung gewährleistet.

4.1 Art der baulichen Nutzung

Das Planungsgebiet wird nach § 11 BauNVO als Sonstiges Sondergebiet festgesetzt. Zulässig sind Instituts- und Forschungsgebäude sowie die dazugehörigen Betriebs- und Verwaltungsgebäude. Entsprechend der Gesamtkonzeption werden für die einzelnen Baufelder SO 1 – SO 15 die zulässigen Nutzungen, z. T. mit Bandbreite, z. T. sehr konkret festgelegt.

So wird z.B. im Baufeld SO 15 eine Freifeldteststrecke für sich selbständig fortbewegende Roboter errichtet. Das Institut für Robotik und Mechatronik entwickelt mechatronische Systeme und Komponenten im Sinne „intelligenter Mechanismen“. In der Raumfahrt liegt der Schwerpunkt auf der Entwicklung ferngesteuerter, teilautonomer Roboter für orbitale Dienstleistungen und der Exploration des Weltraums. Neben der reinen Raumfahrtrobotik wird immer intensiver am Transfer dieses KnowHows auf terrestrischen Anwendungen gearbeitet. Das Institut plant im Umgriff des geplanten Neubaus RMC eine bis zu 1000 qm große Freifläche als Test- und Demonstrationsgelände für teilautonome und autonome Kleinroboter (Rover, zweibeinige und sechsbeinige Gehmaschinen, kleine Quadrocopter) zu errichten. Hierzu sind Geländemodellierungen erforderlich, um teilautonome Explorationsverfahren in einer realistischen Umgebung mit Steigungen und Kratern zu erproben. Für Raumfahrtanwendungen können so Planetenoberflächen wie Mond oder Mars nachgebildet werden. Für terrestrische Anwendungen sollen sogenannte Rettungsszenarien nachgebildet werden, um den Robotereinsatz in Katastrophenfällen zu erproben. Für den Einsatz von Suchrobotern sind temporär Versuchsaufbauten in Form von kleinen technischen und baulichen Anlagen mit individuellen Hindernissen zu errichten.

Die Baufelder SO 2A und SO 2B stellen korrespondierende Baufelder dar. Um dies zu gewährleisten, wird eine gemeinsame Nutzungsschablone festgesetzt. Dabei gilt für beide Baufelder gemeinsam eine Gesamt-GR von 865 qm. Die Festsetzung der korrespondierenden Baufelder soll im Falle einer möglicherweise zukünftig entstehenden Zufahrt von Osten die Errichtung der dann dort entsprechend notwendigen Einrichtungen ermöglichen.

Die Messwiese mit einer Größe von ca. 3 ha im Südosten des Betriebsgeländes wird vorrangig vom Institut für Hochfrequenztechnik und Radarsysteme (HR) und dem Institut für Kommunikation und Navigation (KN) genutzt. Das Institut

für Hochfrequenztechnik und Radarsysteme betreibt Forschung auf den Gebieten der Hochfrequenztechnik und Radar für Anwendungen der Fernerkundung und Aufklärung in Luftfahrt, Raumfahrt und Verkehr. Schwerpunkte hierbei sind die Radarverfahren und Radarsysteme. Hierbei werden Konzeptionen und Realisierung von hochauflösenden Radaren (SAR) und Mikrowellenradiometern auf Satelliten, Flugzeugen und am Boden vorangetrieben.

Das Institut HR beschäftigt sich also maßgeblich mit der Fernerkundung mit Mikrowellen im Umweltbereich, d.h. mit der Informationsgewinnung von geo/bio-physikalischen Eigenschaften der Erdoberfläche über längere Distanzen. Das Institut ist in zahlreiche Projekte eingebunden, bei denen Mikrowellensensoren mit höchsten Ansprüchen entwickelt und betrieben werden.

Am Institut für Kommunikation und Navigation werden neue, meist Satellitengestützte Systeme und Verfahren für die Funkübertragung und Funkortung im aeronautischen und terrestrischem Bereich konzipiert und bis hin zum Demonstrationssystem entwickelt. Zur breitbandigen Vernetzung von Satelliten und Flugträgern arbeitet das Institut an neuartigen optischen Übertragungsverfahren. Zur Überprüfung theoretischer Ergebnisse, zur Signaturgewinnung und zur experimentellen Verifizierung neuer Sensorkonzepte müssen Messversuche an realitätsnahen Szenarien vorgenommen werden. Realitätsnah heißt, dass einerseits natürliche Unter- und Hintergründe die Szene mitbestimmen und andererseits sich die Zielobjekte im Fernfeld der Messanordnung befinden müssen. Fernfeld bedeutet wiederum, dass je nach Sensorgröße und räumliche Auflösung Distanzen von mehreren zehn bis hunderten von Metern zum Zielobjekt notwendig sind. Die Sensoren weisen größte Empfindlichkeiten auf, damit ein hinreichend großer Dynamikbereich im Messsignal erreicht wird. Dies erfordert, dass die zur Szene verwendeten Freiräume absolut frei von störenden Fremdkörpern wie z.B. Gebäudeteile oder hoher Bewuchs sein müssen. Diese Freiräume und Freifeldstrecken bietet die Messwiese.

Der Großteil der Messeinrichtungen bzw. Messplätze auf und am Rande der Messwiese sind fest installiert, wie z.B. Antennenmessanlage mit Drehstand (AMA Gebäude 108), Messplattform auf dem Gebäude 109 (TechLab), Antennengittermast im Baufeld SO 13 sowie Schienenstrecke und stationäre Reflektoren.

Notwendige temporäre Versuchsaufbauten sind nur in größeren zeitlichen und räumlichen Abständen erforderlich und werden ohne schwere Transportgeräte installiert. Personenverkehr darf das Szenario des Messbetriebes nicht durchqueren.

Die Messwiese als „Labor im Freien“ ist durch ihre extensive Nutzung als ökologische Ausgleichsfläche (Magerrasen) geeignet und entsprechend in der Eingriffs- Ausgleichsbilanz berücksichtigt.

Störende Quellen wie z.B. fahrender Verkehr an der Westseite der Messwiese wird durch einen dort vorhandenen, bepflanzten Erdwall minimiert. Ein ähnlicher Wall wird an der Nordseite der Messwiese (südlich Baufeld SO 11) auszubilden sein, um störende Einflüsse auf Messergebnisse durch die Einzäunung der Flugbetriebsfläche bzw. auf der Flugbetriebsfläche rollende Luftfahrzeuge zu vermeiden.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird über die Festsetzungen von Gebäudegrundflächen und Baumassen für die einzelnen Baufelder festgesetzt. Überschreitungen der Grundflächen durch die Grundflächen der Anlagen gemäß § 19

Abs. 4 BauNVO werden, sofern die zulässigen 50 % überschritten werden, je Baufeld gesondert festgelegt. Hohe Überschreitungen sind dadurch begründet, dass in einzelnen Baufeldern z.T. umfangreiche Stellplatzanlagen integriert sind.

Die Planzeichnung des Bebauungsplanes setzt einzelne Bauräume fest, um die Freihaltung von Bebauung des zentralen Campusbereiches, der großräumigen Parkierungen und das Grünfoyer und damit die Funktion großer, offener Aufenthaltsbereiche sicherzustellen. Ziel des städtebaulichen Entwurfes ist eine Baustruktur zu schaffen, die einen räumlichen Wechsel zwischen bebauten und sich öffnenden Bereichen schafft. Innerhalb der einzelnen Bauräume sind Unterkellerungen und Tiefgaragen mit einem Tiefgeschoss in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt vorgesehen.

Die maximal zulässige Höhe von 20,00 m in den Sondergebieten SO 07, SO 08, SO 09, SO 10, SO 11 und SO 12 orientiert sich an der maximalen Höhe im Gebäudebestand und generiert kompakte, bebaute Flächen, die mit den großzügigen, unbebauten Flächen in Beziehung stehen. In den Sondergebieten SO 02 A, SO 03, SO 04 und SO 06 entlang der Staatsstrasse St 2068 und in dem Sondergebiet SO 02 B sind Wandhöhen mit einer maximalen Höhe von 18,00 m zulässig. Die je Baufeld festgesetzten max. zulässigen Wandhöhen beziehen sich auf die jeweiligen Höhenbezugspunkt ü. NN der einzelnen Sondergebiete. Im Planungsgebiet besteht ein Höhenunterschied von ca. 5,00 m von Süden nach Norden, SO 14 583,00 m und SO 10 578 m ü.NN.

Aus städtebaulichen Gründen wird unter Berücksichtigung einer möglichen Gebäudelänge von ca. 180 m für das Baufeld SO 05 (Parkdeck) eine Wandhöhe von 16,00 m festgesetzt, diese gilt auch für das im SO 014 vorgesehene Parkdeck.

Die je Baufeld festgesetzten Baumassen sind nicht ausschließlich über die max. zulässigen Wandhöhen sondern auf der Grundlage des städtebaulichen Gesamtkonzepts festgelegt worden.

4.3 Bauliche Gestaltung

Im Planungsgebiet sind Flachdächer und flach geneigte Dächer mit einer Dachneigung bis max. 10° zulässig. Eine extensive Dachbegrünung ist bei den Gebäuden in den Baufeldern SO 1, SO 2A, SO 2B, SO 3, SO 4, SO 5, SO 6 und SO 14 festgesetzt. Die Dachbegrünung wird bei der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in Ansatz gebracht. Die Fassaden der Parkhäuser - Baufeld SO 5 und SO 14 - müssen begrünt werden.

Dachaufbauten für Antennenanschlussräume, Aufzug, Treppenhaus etc. sind bis zu einer Höhe von maximal 6.00 m über zulässige Außenwand zulässig. Antennenanlagen dürfen die Höhenbegrenzung 611,20 m ü.NN nicht überschreiten (Bauschutzbereich).

Nebenanlagen und Antennen sind allgemein in allen Sondergebieten zulässig.

Innerhalb des Baufeldes SO 09 (Erschließungszone) ist eine Fläche zur Errichtung von eingeschossigen, verglasten Verbindungsbauten und/oder Überdachungen in maximal Gebäudebreite, mit einer maximalen Wandhöhe OK 584,00 m ü NN vorgesehen. Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen zur Gestaltung von Werbeanlagen und Beschilderungen.

4.4 Verkehrskonzept

In einer Verkehrsprognose (s. Anlage) wurden anhand des im Masterplan errechneten Verkehrsaufkommens und der Prognose zu den erforderlichen Stellplätzen die Verkehrszahlen hochgerechnet. Es ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 2.360 Zu- und Abfahrten pro Tag im Endausbauzustand. Bei einem Verkehrsaufkommen auf der Staatsstraße 2068 nördlich der Zufahrt zum DLR von 20.570 Kfz/Tag (Kurzak 2008, s. Anlage) würde dies eine Erhöhung auf 22.930 Kfz/Tag bedeuten. Beim Bau einer Westumfahrung für Weßling sinken die Verkehrszahlen auf der St 2068 auf 14.000 – 15.000 Kfz/Tag (Kurzak 2008, s. Anlage). Auch mit den zusätzlichen Fahrten im Endausbauzustand bleibt das Verkehrsaufkommen auf der St 2068 unter den heutigen Werten.

Die Erschließung des Betriebsgeländes erfolgt über die St 2068. Für das im Bebauungsplan neu festgesetzte Baurecht wird es notwendig, auch die Erschließung des Betriebsgeländes zu verbessern. Zur ausreichenden Sicherung der Erschließung ist vorgesehen, die Zufahrt zum DLR durch den Bau eines Kreisverkehrs und einer Fußgängerquerung neu zu regeln und zu gestalten. Insoweit beinhaltet der Umgriff des Bebauungsplanes auch die für diese Verkehrsanlagen erforderlichen Teile der St 2068. Die Überplanung der Staatsstraße unterliegt grundsätzlich dem Fachplanungsrecht nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz. Insoweit die Staatsstraße St 2068 im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt wird, wird hier ein planersetzender Bebauungsplan aufgestellt. Dies ist dadurch rechtlich möglich, weil parallel zum Bebauungsplanverfahren die notwendige detaillierte Ausführungsplanung erstellt, mit den zuständigen Stellen abgestimmt und zum Satzungsbeschluss vorliegen wird.

Die Pforte und die Schrankenanlage liegen weiter im Gelände, um dem Problem des Rückstaus des einfahrenden Verkehrs zu begegnen. Die Planzeichnung beinhaltet die gesamten öffentlichen Verkehrsflächen beiderseits der St 2068, ohne weiter zu differenzieren nach Fahrbahn, F+R-Weg bzw. Straßenbegleitgrün. Damit soll weitgehend Spielraum für spätere Umbaumaßnahmen im Bereich der Werkszufahrt gewährt werden.

Circa 350 m weiter nördlich, gegenüber von Flurstück Nr. 1492 befindet sich eine Behelfszufahrt, die als solche erhalten bleibt. Das DLR hält sich langfristig die Option offen, entsprechend den zukünftigen Entwicklungen eine weitere Zufahrt von Osten über das heutige Flughafengelände zu realisieren. Darin begründet liegt auch das korrespondierende Baufeld SO 2B.

Von der Zufahrt abbiegend erstreckt sich die HAUPTERSCHLIEßUNG des Geländes, parallel zur Staatsstraße 2068. Von dieser Straße zweigen Stichstraßen in West-Ost Richtung ab. Über Nebenstraßen parallel zur Hauptstraße gelangt man zu Parkplätzen und Instituten. Durch das klar gegliederte Erschließungssystem wird eine schnelle Orientierung im Gebiet erzielt. Im Bebauungsplan wurde innerhalb des DLR-Geländes nur die HAUPTERSCHLIEßUNG (Achse parallel zur Staatsstraße mit den vier nach Osten gerichteten Stichstraßen) festgesetzt.

Die Erschließung für Fußgänger und Radfahrer erfolgt über den Eingangsplatz und den Zentralen Campus, von dort aus über die Erschließungszone zu den jeweiligen Instituten und Hallen. Ebenso besteht die Möglichkeit der Nutzung von straßenbegleitenden Fußwegen. Die Konfliktsituationen zum PKW-Verkehr werden somit minimiert.

Zur Regelung des ruhenden Verkehrs und zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs wird folgender Stellplatzschlüssel festgelegt:

Büro- Und Verwaltungsräume:

1 Stpl. je 35 qm Nutzfläche

Räume Für Forschung, Labore, Werkstätten:

1 Stpl. je 70 qm Nutzfläche

Hallen für Luftfahrzeuge und flächenintensive Forschungen, Lagerräume:

1 Stpl. je 200 qm Nutzfläche

Der Stellplatzbedarf ist in der Regel nach der Nutzfläche zu berechnen; bezüglich der Definition der Nutzfläche wird auf die DIN 277-2 von 2005 verwiesen; ergibt sich dabei ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so kann die Zahl der Beschäftigten zugrunde gelegt werden.

Für die Bestandsgebäude wird die für jedes Gebäude einzeln nach dem Schlüssel von 1 Stellplatz je 56 qm Nutzfläche ermittelte Stellplatzzahl festgesetzt.

In Verbindung mit dem im Anhang beigefügten Bestandsplan vom 19.01.2009 von Hassenzahl Architekten ergibt sich so momentan ein gewisser Stellplatzüberschuss, der sukzessive durch die künftige Bautätigkeit aufgebraucht werden wird. Der beigefügte „Lageplan Stellplatznachweis“ ist im Verlauf der Einzelgenehmigungsverfahren fortzuschreiben und entsprechend zu aktualisieren. Gemäß Art. 47 Abs. 3 Nr. 2 BayBO müssen Stellplätze, die nicht auf dem Baugrundstück, sondern auf benachbarten Flurstücken nachgewiesen werden, grundbuchrechtlich gesichert werden.

Die Stellplätze werden z.T. in Parkdecks angeordnet (bis zu 1.020 Stp.). 602 Stellplätze können auf Parkplätzen und -hainen oder entlang der Stichstraßen 1 und 2 untergebracht werden.

An der Hauptzufahrt befinden sich weitere 20 Besucherparkplätze, 2 Busparkplätze im Parkhain 1. Der eventuell verbleibende Bedarf wird in Tiefgaragen innerhalb der Baufelder gedeckt.

4.5 Immissionsschutz

Im Zuge der Aufstellung der Bebauungsplanes „Sondergebiet Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt Oberpfaffenhofen“ der Gemeinde Weßling wurde bzgl. der Geräuschemissionen und -immissionen das Gutachten der Lärmschutzberatung Steger & Partner GmbH, Bericht Nr. 3242/B1/pel vom 02.02.2009 erstellt. Dieses Gutachten wurde durch den Bericht Nr. 3242/B2/STG vom 15. März 2012 aktualisiert. Es kommt zu folgenden Ergebnissen:

Gewerbegeräusche:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird gemäß §1(4) Nr. 2 BauNVO nach den Eigenschaften von Betrieben und Anlagen hinsichtlich der zulässigen Geräuschemissionen gegliedert. Dazu wurde in den Gebieten die zulässige Geräuschemission in Form von Emissionskontingenten gemäß DIN 45691 festgesetzt.

Dies war notwendig, um an den maßgebenden Immissionsorten an den nächstgelegenen schutzwürdigen Bebauung der ringsum benachbarten Wohngebiete und Gewerbegebiete die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte

der DIN 18005 im Zusammenwirken aller gewerblichen Geräuschquellen sicherzustellen.

Es wurden deshalb maximal zulässige Geräuschemissionskontingente für die gewerblich genutzten Flächen festgelegt, deren Einhaltung beim Bau oder bei immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bei Neu- oder Umplanungen von der Genehmigungsbehörde überprüft und umgesetzt als Immissionsanteile in die entsprechenden Bau- und Betriebsgenehmigungen aufgenommen werden können.

Baulicher Schallschutz:

Das gesamte Planungsgebiet befindet sich im Lärmschutzbereich für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen in der Fassung vom 02.02.1987.

Das Planungsgebiet befindet sich im Bereich der Lärmschutzzone B.

In Zone B ist vom Vorliegen eines fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegels von mehr als 67 dB(A) bis 75 dB(A) auszugehen.

Gemäß der nach Art. 3 Abs. 2 Satz 1 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) als technische Baubestimmung eingeführten DIN 4109 vom November 1989 definieren diese Schallpegel den Lärmpegelbereich V in Zeile 5 der Tabelle 8 der DIN 4109.

Außenbauteile von Wohnräumen sowie von Unterrichtsräumen und ähnlichen Nutzungen müssen im Lärmpegelbereich V mindestens ein resultierendes Gesamtschalldämm-Maß erf. $R'_{w,res} \geq 45$ dB erreichen. Bei Büroräumen und ähnlich schutzbedürftigen Nutzungen dürfte das Schalldämm-Maß 5 dB geringer sein. Da es sich bei den Nutzungen am Standort des DLR um hochqualifizierte Arbeitsplätze mit hohen Anforderungen an überwiegend geistige Tätigkeit handelt (Def.: siehe auch VDI 2085 Blatt 3) werden hier auch für Büronutzungen die Anforderung an die Luftschalldämmung entsprechend den Unterrichtsräumen festgesetzt.

Elektromagnetische Felder:

Am 01.01.1997 ist die „Verordnung über elektromagnetische Felder“ (26. BImSchV) in Kraft getreten. Diese Verordnung enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder. Sie gilt für Hoch und Niederfrequenzanlagen, wie z.B. auch Sende- und Funkmasten. Nach Auffassung des DLR sind die bestehenden Anlagen die der Forschung und Entwicklung dienen sowie Anlagen die hoheitlichen Aufgaben im Rahmen des Raumfahrtübertragungsgesetzes (RAÜG) erfüllen davon nicht erfasst. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass zukünftig auch Anlagen die gewerblichen Zwecken dienen errichtet werden und somit der 26. BImSchV unterliegen.

Nach Überprüfung im Rahmen des Lärmschutzgutachtens bedarf es aus schallschutztechnischer Sicht für die Errichtung eines Betriebskindergartens im SO 06 keiner weiteren Festsetzung als Kindergarten, da dieser nicht als öffentliche Einrichtung genutzt wird.

4.6 Grünordnung

Durch strukturierende Maßnahmen, die einen Eingangsplatz, den Zentralen Campus und eine Erschließungszone festlegen, wird ein grünes Rückgrat für das

Gelände geschaffen, das die Erschließungsfunktion mit Kommunikations- und Erholungsflächen vereint.

Der zentrale Campus sowie die Endpunkte des Eingangsplatzes und der Erschließungszone werden durch Haine aus Eichen, Kiefern und Robinien gefasst. Im Zentrum des Eingangsplatzes wird der wertvolle Eichenbestand erhalten. Zusammen mit den Gebäuden aus der Gründungszeit bildet er den Ankunfts- und Startpunkt in das Gelände. Der zentrale Grünzug, der teils als Schatten spendender Hain (Campus), teils als offene Grünfläche ausgestaltet wird, bildet den wichtigsten Grün- und Erholungsraum.

Die bestehenden Gehölzstreifen entlang der nordwestlichen und nordöstlichen Grenze werden verdichtet und an der südwestlichen Grenze ergänzt. Die Waldsäume fassen das Gebiet und grenzen es zur Staatsstraße hin optisch ab. Durch die Fällung der Fichtenpflanzung im Nordosten öffnet sich das Gelände zum Flughafen. Die Haupt- Stich- und Nebenstraßen werden – entsprechend der Hierarchie – von Alleen, Baumreihen oder lockeren Baumpflanzungen begleitet. Die Grünlandflächen im südöstlichen Teil des Plangebietes und im Vorfeld der alten Flughalle sowie im Bereich des bestehenden Fußballfeldes werden aufgewertet.

An Stellen wo bestehende Waldflächen gerodet werden, wird eine gestufter Waldrand ausgebildet.

4.7 Brunnenanlage und Löschwasserversorgung

Die vorhandene Brunnenanlage im Grundstück Fl. Nr. 1322/6 ist seit Anfang der 90-er Jahre außer Betrieb. Ein Rückbau der Brunnenanlage erfolgte bisher nicht. Der Brunnen soll auf Empfehlung des Wasserwirtschaftsamts als Grundwasserpegelmessstelle erhalten werden.

Die Löschwasserversorgung ist über einen zweiten Anschluss an die Versorgungsleitung des Zweckverbandes großräumige Wasserversorgung Landkreis Starnberg sichergestellt. Der Anschluss wurde am 07.06.2008 in Betrieb genommen.

4.8 Geplante Wasserschutzzone III B

Die Gemeinde Gilching hat beim Landratsamt Starnberg Antrag auf Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für den Brunnen IV in Gilching gestellt. Das Planungsgebiet befindet sich im Zustrombereich des beantragten Wasserschutzgebietes „Gilching Brunnen IV“ in der Zone W III B. Soweit möglich wurde dies in den Festsetzungen und Hinweisen berücksichtigt.

4.9 Sparsamer Umgang mit Energien und Einsatz regenerativer Energien sowie Energiesparmaßnahmen am DLR-Standort Oberpfaffenhofen

Grundsätzliche Rahmenbedingungen für das DLR:

- Durch die massive "Verschärfung" der EnEV 2009 und des EEWärmegesetzes, die zwingend einzuhalten sind, werden aktuell nur noch deutlich energiesparendere Gebäude genehmigt und erstellt.

- Maßnahmen zur Energieeinsparung, die über diese gesetzlichen Anforderungen noch hinausgehen sind in der Regel mit höheren Investitionskosten verbunden und müssen vorab auch von unserem Zuwendungsgeber freigegeben werden. Hier ist das DLR also nicht ganz frei in der Entscheidung.
- Es gibt derzeit erste Ansätze, dass Bundesbauten zukünftig aufgrund ihrer Vorbildfunktion mind. 20% unter den jeweils geforderten Energieverbrauchs-Werten liegen sollen.
- Beim Einsatz neuer Technologien muss immer auch die Versorgungssicherheit der zahlreichen kritischen Anwendungen insbesondere im Bereich Raumfahrt sichergestellt werden.

Im Rahmen von Baumaßnahmen des DLR OP realisierte Energieeinsparmaßnahmen:

- Bei Gebäude 122 wird durch den Einsatz eines Erdwärmetauschers bei der Belüftung des Atriums und der Besprechungsräume die Luft im Sommer „vorgekühlt“ und im Winter „vorgewärmt“, so dass die Raumluftechnik hier mit minimalem Energieeinsatz betrieben werden kann.
- Bei Gebäude 122 wurde zudem das sog. "120 Mio. € Energieeinsparprogramm" der Bundesregierung genutzt um die Gebäudehülle und die technische Gebäudeausstattung des Gebäudes sowohl im Bestand als auch im Neubauteil nochmals zu verbessern.
- Bei Gebäude 109 "TechLab" wurde 2008 die Nutzung einer Wärmepumpe mit Grundwasser geplant. Diese musste aber letzten Endes aufgrund der zu geringen Mächtigkeit des vorhandenen Grundwassers im Bereich des Gebäudes wieder aufgegeben werden.
- Bei Gebäude 144.2 Anbau GCC ist geplant die Abwärme der Rechnerräume zum Beheizen der Trainingsräume zu nutzen.
- Bei Gebäude 135 "RMC" werden derzeit die Nutzung einer Wärmepumpe mit Eisspeicher sowie der Einsatz stromsparender LED-Beleuchtung in Teilbereichen geplant.
- Der Einsatz von modernster Gebäudeleittechnik mit Aufschaltung auf eine zentrale Leitstelle dient auch zur Überwachung des Energieverbrauches.
- Energie-Cluster am Standort OP
 - Die neue Wärmezentrale (Heizung) in Gebäude 122 wurde so ausgelegt, daß sie zukünftig auch die Gebäude 121 und 120 versorgen kann (Aufschaltung voraussichtlich ab 2012).
 - Für die neuen Gebäude 103 (Neubau KN) und Gebäude 160.2 (Hangar Flugbetrieb) wurde ein gemeinsames, mit Biogas betriebenes (Klein-) Blockheizkraftwerk errichtet.

Technischer Masterplan

- Im Rahmen eines „Technischen Masterplanes“ wurde bereits 2006 der Ist-Stand der bestehenden zentralen, ölbetriebenen Wärmeerzeugung mit Nahwärmeverteilungsnetz analysiert und Maßnahmen zur Energieeinsparung aufgezeigt, die schrittweise umgesetzt werden.
- Seit 2007 ersetzt Erdgas mit einem vom Versorgungsunternehmer beigemischten Biogasanteil sukzessive das Heizöl als Primärenergie. In einzelnen Energie-Clustern werden Gebäudegruppen zusammengefasst und über hocheffizienten Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung mit Wärme versorgt. Für solche dezentralen Kleinkraftwerke kann auch auf Forschungsaktivitäten im DLR zurückgegriffen werden.
- Der Einsatz erneuerbarer Energien soll zukünftig vorwiegend durch solare Strahlungsenergie unterstützt werden. Hierzu laufen derzeit Überlegungen, welche nicht durch Sende- bzw. Empfangsantennen und sonstige Messeinrichtungen genutzten Dachflächen für solare Anlagen zur Verfügung stehen.
- Im „Technischen Masterplan“ werden weitere Energieeinsparpotentiale wie z.B.
 - Verbesserung der Wärmedämmung der Gebäudehüllen bei Bestandsgebäuden,
 - Wärmerückgewinnung
 - Einsatz freier Kühlung
 - Einsatz neuer Leuchtmittel
 - Einsatz energiesparender Aggregate (z.B. Elektromotoren Energieeffizienzklasse A)
 - Verbesserung der Steuer- und Regeleinrichtung mit Anpassung des Nutzerverhaltensaufgezeigt, die dazu beitragen sollen den Energieverbrauch weiter zu senken.

4.10 Sicherheitszaunanlage

Aus Gründen der Betriebssicherheit ist das Gesamtgelände wird von einem Sicherheitszaun eingefasst. Der Zaun besteht aus dem eigentlichen Sicherheitszaun mit Stacheldraht und Unterkriechschutz. Um bei einer Detektion Fehlalarme durch Tiere und Menschen zu vermeiden, kann dem Zaun mit etwas Abstand ein zweiter Zaun vorgesetzt sein. Um Kleintieren den ungehinderten Wechsel zu ermöglichen ist der Zaun ohne Sockel auszubilden und zwischen Unterkriechschutz und Zaun ein entsprechender Abstand einzuhalten.

Die Einfriedung zum Betriebsgelände des Sonderflughafen Oberpfaffenhofen im Baufeld SO11 muss aus luftverkehrsrechtlichen Gründen durch eine Zaunanlage nach Anforderungen der ICAO (International Civil Aviation Organization) gesichert werden. Dies schließt die Flugbetriebsfläche im SO11 mit ein. Aus gleichem Grund muss angrenzend an den Sonderflughafen eine Hindernisfreiheit bis zu einer Tiefe von 6,0 m gewährleistet sein.

5 Eingriffs-/Ausgleichsregelung

5.1 Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Gemäß dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 19 BNatSchG), dem Bayerischen Naturschutzgesetz (Art. 6 BayNatSchG) und dem Baugesetzbuch (§ 1 a Abs. 3 BauGB) müssen bei Planungen von Bauvorhaben nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen werden.

Die Ermittlung des erforderlichen Ausgleichsbedarfs ist dem Umweltbericht zum Bebauungsplan zu entnehmen. Unter Berücksichtigung von Minderungsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes (Entsiegelung und Umwandlung bebauter oder versiegelter Flächen in Grünflächen) verbleibt ein Ausgleichserfordernis von 30.432 m².

5.2 Ausgleichsflächen und -maßnahmen

Ein Teil des Ausgleichs (23.590 m²) kann innerhalb des Plangebietes erbracht werden, indem die bereits relativ extensiv genutzte ‚Messwiese‘ sowie das bestehende Fußballfeld und andere bisher intensiv genutzte Grünflächen durch entsprechende Maßnahmen naturschutzfachlich aufgewertet werden (vgl. Umweltbericht). Per Saldo verbleibt damit eine Differenz von 6.853 m² an Ausgleichsflächen, die außerhalb des Plangebietes nachgewiesen werden. Als externe Ausgleichsfläche steht ein südöstlich des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen gelegenes Grundstück (Flur-Nr. 1008, Gemarkung Oberpfaffenhofen) zur Verfügung. Geplant ist die Entwicklung eines naturnahen Laubwaldes mit einem gestuften Waldrand sowie einem vorgelagerten, extensiv genutzten Gras-/Krautsaum (vgl. Umweltbericht). Mit den genannten Maßnahmen kann sowohl der naturschutzrechtliche als auch der walddrechtliche Ausgleichsbedarf auf dieser Fläche abgedeckt werden. Die Umsetzung der Ausgleichsflächen hat spätestens 1 Jahr nach Satzungsbeschluss zu beginnen.

6 Artenschutz

Im Jahr 2010 wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt.

Im Hinblick auf den Artenschutz werden entsprechende Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen (= vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) durchgeführt, um eine Beeinträchtigung von Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie von europäischen Vogelarten auszuschließen (z. B. Durchführung von Gehölzrodungen außerhalb der Brutzeit von Vögeln, Bauzeitbeschränkung für den Abbruch von Gebäuden, Anbringen von Nisthilfen für Gebäudebrüter, Schaffung von Ausweichquartieren für Fledermäuse etc.).

Sollte eine Befreiung nach §67 BNatSchG erforderlich werden, so ist mit der Unteren Naturschutzbehörde Kontakt auf zu nehmen.

7 Erschließung, Ver- und Entsorgung

Die notwendigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen sind auf dem Betriebsgelände des DLR vorhanden.

Das Planungsgebiet ist überwiegend bebaut; bisher sind keine Probleme mit der Versickerung von Niederschlagswasser bekannt. Im Zusammenhang mit der Planung für das neue Kontrollzentrum wurde durch ein Bodengutachten die Sickerfähigkeit des Bodens bestätigt (Projekt Nr. 2728, erstellt von BLASY + MADER GmbH, Moosstraße 3, 82279 Eching am Ammersee, 29.05.2005). Aufgrund der geologischen Gegebenheiten wird davon ausgegangen, dass im gesamten Planungsgebiet die Sickerfähigkeit des Bodens gegeben ist.

Die Versickerung des Niederschlagswassers erfolgt über Mulden und Rigolen. Innerhalb der Baufelder werden Mulden, wenn möglich entlang der Fußwege angelegt. Mulden entlang der Erschließungsstraßen können zur Entwässerung der Baufelder mit genutzt werden. Die Versickerung von Niederschlagswasser darf aus Gründen des Grundwasserschutzes lediglich außerhalb verfüllter Bereiche von ehemals belasteten Böden erfolgen.

Das Oberflächenwasser aus den Flugbetriebsflächen wird zur Versickerung in den Untergrund geleitet. Auf den so genannten Flugmanipulationsflächen – Flächen auf denen Flugzeuge betankt und repariert werden, wird das Oberflächenwasser über Benzinabscheider und Regenrückhaltebecken in den Hauptkanal geleitet.

Die Entwässerung erfolgt über die Anlage des Amperverbands. Das Entwässerungsverfahren basiert auf dem Trennsystem, d. h. dass im Regelfall den Kanälen nur Schmutzwasser und kein Niederschlagswasser zugeleitet werden darf.

Gemeinde

Weßling, den

.....
(Michael Muther, Erster Bürgermeister)