

Bebauungsplan Nr. 7508
mit integriertem Grünordnungsplan

- Campus Schorn -

Teil C
Begründung

ENTWURF

Stand: 10.10.2019

ENTWURF

1	Anlass der Planung	3
2	Ausgangssituation	3
2.1	Erforderlichkeit und Rahmenbedingungen der Gewerbeflächenausweisung	3
2.2	Standortprüfung für ein Gewerbegebiet in Starnberg	5
3	Bestandssituation	9
3.1	Großräumliche Lage	9
3.2	Lage im Stadtgebiet	9
3.2.1	Eigentumsverhältnisse	10
3.2.2	Naturraum und Topographie	10
3.2.3	Orts- und Landschaftsbild	10
3.2.4	Boden und Versickerung, Grundwasser	11
3.2.5	Wasserwirtschaft	11
3.2.6	Erholung	11
3.2.7	Denkmalschutz	12
3.2.8	Verkehrliche Situation	12
3.2.9	Infrastruktur und Versorgung	12
3.2.10	Vorbelastungen	12
3.3	Planungsrechtliche Ausgangslage	13
3.3.1	Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung	13
3.3.2	Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan	13
3.3.3	Vorhandenes Baurecht	13
3.3.4	Landschaftsschutzgebiet Starnberger See-Ost	13
3.3.5	Planfeststellungen	15
4	Qualitätssicherung	15
5	Planungsziele	17
6	Planungskonzept	17
6.1	Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee	17
6.2	Art der baulichen Nutzung	18
6.3	Maß der baulichen Nutzung	19
6.4	Abstandsflächen	21
6.5	Dachform, Dachaufbauten, Anlagen auf dem Dach	21
6.6	Verkehrerschließung	21
6.6.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	21
6.6.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	24
6.6.3	Fahrrad- und Fußgängerkehr	24
6.6.4	Garagen und Stellplätze	25
6.6.5	Fahrradabstellplätze	25
6.7	Dienstbarkeitsflächen	26
6.8	Immissionsschutz	26
6.8.1	Auswirkungen der geplanten Entwicklung auf die Nachbarschaft	26
6.8.2	Lärm der A 95 auf die geplanten Gebäude	27
6.8.3	Auswirkungen in Wangen durch eine planungsbedingte Erhöhung des Durchfahrtsverkehrs	27
6.9	Werbeanlagen	28
6.10	Einfriedungen	29
6.11	Abgrabungen und Aufschüttungen	29
6.12	Grünordnung	29
6.13	Infrastruktur	30
7	Eingriff und Ausgleich	30
8	Umweltbericht	31
9	Daten zum Bebauungsplan	31

ENTWURF

1 Anlass der Planung

Die Stadt Starnberg stellt seit Jahren eine ständig steigende Nachfrage nach Gewerbeflächen fest. Demgegenüber weist der aktuelle Flächennutzungsplan nur noch geringe Reserven für die Entwicklung neuer Gewerbeflächen aus. Auch die bestehenden Gewerbegebiete können den Bedarf nicht im Ansatz decken und höchstens als begrenzte Erweiterungsflächen für einen Teil der vorhandenen Betriebe dienen.

Die Stadt Starnberg muss daher aktuell nicht nur die Abwanderung bereits ansässiger Unternehmen befürchten, sondern auch zahlreiche Interessenten für neue Gewerbeansiedlungen ablehnen, da Gewerbeflächen in geeigneter Lage und Größe schlicht nicht zur Verfügung stehen.

Gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018 (LEP) ist die Stadt Starnberg als einziges Mittelzentrum im Südwesten der Landeshauptstadt eingestuft. Damit kommt ihr u.a. die Funktion zu, die Standortfaktoren für die Wirtschaft besonders zu stärken und zentralörtliche Einrichtungen des gehobenen Bedarfs vorzuhalten. Die angemessene Erfüllung dieser Funktion ist gefährdet, wenn es nicht gelingt, geeignete Gewerbeflächen zu entwickeln. Der Mangel an Gewerbeflächen hat bereits zu Standortnachteilen insbesondere gegenüber den Kommunen im nördlichen Landkreis geführt. Die dort in größerem Umfang und nicht am Mittelzentrum entstandenen Gewerbestandorte stehen in direkter Konkurrenz zum Mittelzentrum Starnberg, widersprechen der regionalplanerisch gewünschten Dezentralisierung der Wirtschaftsstandorte und stellen die Systematik der zentralen Orte in Frage.

Der Ausweisung neuer Gewerbeflächen in unmittelbarem Anschluss an das Siedlungsgebiet des Hauptortes Starnberg stehen zahlreiche Restriktionen entgegen. Zu nennen sind hier insbesondere topografische Hinderungsgründe, schützenswerte Naturräume, wie Biotop und FFH-Gebiete, Konfliktlagen mit benachbarten, schutzbedürftigen Nutzungen sowie zunehmende Verkehrs- und Lärmbelastungen des Stadtgebietes. Die Stadt Starnberg beabsichtigt daher einen nachhaltigen Gewerbestandort im Ortsteil Schorn zu entwickeln.

2 Ausgangssituation

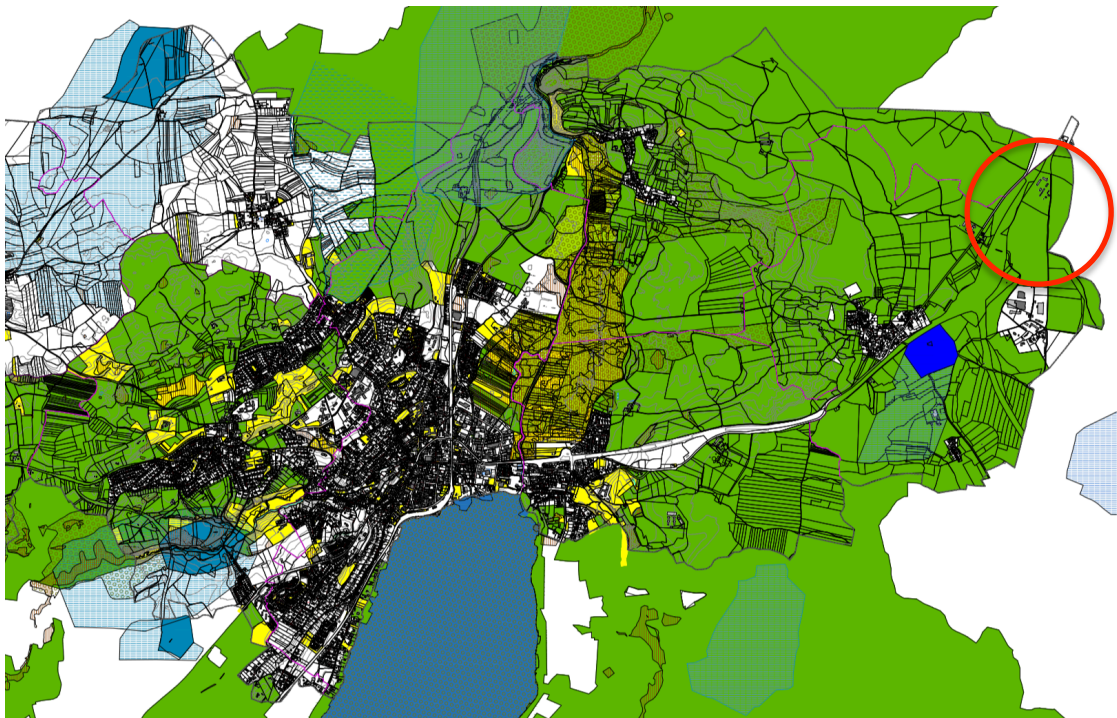
2.1 Erforderlichkeit und Rahmenbedingungen der Gewerbeflächenausweisung

Große und mittelständische Betriebe mit einem überregionalen Kundenkreis finden heute in Starnberg praktisch kein Flächenangebot mehr. Ansiedlungswillige Unternehmen gehen deshalb vielfach auf die in den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen entstandenen großen Gewerbeflächen.

Zur Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung ist die Ausweisung von Gewerbeflächen für bestehende, in ihrer weiteren Entwicklung aber eingeschränkten, Betriebe und gleichzeitig die Neuansiedlung von mittelständischen Betrieben mit zumindest regionalem Einzugsbereich von grundlegender Bedeutung. Eine Mischung aus solchen Betrieben trifft den bestehenden Bedarf, wird verstärkt nachgefragt und bietet zugleich besondere Gewähr für ein dauerhaftes, von wirtschaftlichen Schwankungen nicht allzu abhängiges Gewerbesteueraufkommen für die Kommune.

ENTWURF

Nach einer umfassenden Alternativenprüfung und vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2010 ff. hat die Stadt Starnberg festgestellt, dass alternative Gewerbestandorte im Stadtgebiet nicht vorhanden sind. Vielmehr ist die Stadt von Landschaftsschutzgebieten umgrenzt, sodass eine Herausnahme aus dem Landschaftsschutz an jedem gewählten Standort erforderlich wird. Ein anderes Gebiet als Kompensation neu in den Landschaftsschutz aufzunehmen, scheitert daran, dass nahezu das gesamte Gebiet der Stadt Starnberg bereits unter Schutz steht. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen ist die Herausnahme für ein Gebiet in Randlage, dass zudem durch Vorbelastungen der angrenzenden Autobahn in seiner zugedachten Funktionsfähigkeit eingeschränkt wird, aus Sicht der Stadt Starnberg vertretbar.



Übersichtskarte: Ausgewiesene Landschaftsschutzgebiete Stadt Starnberg (grün)

Bei der Ansiedlung stehen innovative Betriebe mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen im Fokus. Die spezifischen Chancen in der Region München sollen genutzt werden, durch eine Ausrichtung auf die Technologiebranche, wirtschaftsstarke Unternehmen zu gewinnen. Firmen können hier von den Synergieeffekten mit den im Münchner Südwesten bereits vorhandenen Unternehmen profitieren. Um diese Unternehmen für eine Ansiedlung gewinnen zu können, muss das Gewerbegebiet deren besondere Ansprüche erfüllen. Dies sind im Wesentlichen gute Voraussetzungen für Synergien und Kooperationen unter den angesiedelten Unternehmen, eine gute Erreichbarkeit, ein attraktives Arbeitsplatzumfeld mit guten Infrastrukturangeboten (Gastronomie, Kinderbetreuung, Einkaufen), gut nutzbare Grundstückszuschnitte, hohe Umweltstandards und ein durchgehend hoher Qualitätsanspruch bei allen anzusiedelnden Betrieben. Um solche übergreifenden Angebote und Konzepte realisieren zu können, ist eine Mindestanzahl von kooperationswilligen Unternehmen aus geeigneten Branchen und damit eine gewisse Mindestgröße der Fläche erforderlich.

ENTWURF

Darüberhinaus schafft eine wirtschaftlich tragfähige Entwicklung der Stadt Starnberg die finanzielle Basis für die Befriedigung des Bedarfs in vielen Bereichen der Gemeinde, beispielsweise Sport, Kultur, Soziales sowie Natur- und Landschaft.

Das Gemeindegebiet von Starnberg ist in weiten Bereichen von besonderer, landschaftlicher Schönheit und umfasst viele naturräumlich wertvolle Flächen. Bei der Suche nach geeigneten Flächen für Gewerbe ist deshalb insbesondere zwischen den Belangen von Wirtschaft und Umweltschutz abzuwägen.

2.2 Standortprüfung für ein Gewerbegebiet in Starnberg

Bereits im Jahr 2009 befasste sich der Stadtrat Starnberg erstmals mit der Entwicklung eines möglichen Gewerbestandortes in Schorn.

Am 26.04.2010 wurde der Beschluss zur Durchführung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 i.V.m. § 141 BauGB zur Ermittlung der Rahmenbedingungen für eine mögliche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Sinne eines Gewerbegebietes in Schorn gefasst. Der Geltungsbereich umfasste zum damaligen Zeitpunkt eine wesentlich größere Fläche von ca. 65 ha. Nicht zuletzt aus ökologischen Gründen, wird die Planung nunmehr mit einer wesentlich geringeren Flächeninanspruchnahme von ca. 47 ha weiterverfolgt.

Am 24.03.2011 wurde dem Stadtrat Starnberg der Zwischenstand der vorbereitenden Untersuchungen vorgelegt und zum Gegenstand der Erörterung gemacht. Auf der Grundlage dieser Erörterung wurde die Verwaltung beauftragt, die Beteiligung der Betroffenen sowie der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange auf der Basis der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Erkenntnisse aus der vorbereitenden Untersuchung durchzuführen.

Sowohl von Seiten der Öffentlichkeit, als auch seitens der befassten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden zum Teil umfassende Stellungnahmen vorgebracht.

1. Die Regierung von Oberbayern weist in ihrer Stellungnahme vom 13.05.2011 u. a. auf folgende Sachverhalte hin:

1.1. Starnberg ist auf Grund seiner raumstrukturellen Funktion als Mittelzentrum in der äußeren Verdichtungszone im großen Verdichtungsraum München für die Ansiedlung eines großflächigen Gewerbegebietes grundsätzlich geeignet.

1.2. Gem. LEP B VI 1.1 (Z) soll die Zersiedelung der Landschaft verhindert werden. Neubauflächen sollen möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten ausgewiesen werden (Gem. RP 14 B II Z 2.3 werden in der Region Bereiche festgelegt, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen).

1.3. Gem. LEP B VI 1.1 (Z) sollen zur Verringerung der Inanspruchnahme von Grund und Boden vorrangig die vorhandenen Potentiale in den Siedlungsgebieten genutzt und flächensparende Siedlungs- und Erschließungsformen angewendet werden.

1.4. Gem. RP 14 B II G 1.3 soll die Siedlungsentwicklung zur Größe der vorhandenen Siedlungseinheiten in einem angemessenen Verhältnis stehen.

ENTWURF

Berücksichtigung der Belange durch die Stadt Starnberg:

Seiner raumstrukturellen Funktion als Mittelzentrum kommt die Stadt Starnberg mit der geplanten gewerblichen Entwicklung nach.

In besonderen Fallgestaltungen kommen laut Begründung des Regionalplanes Ausnahmen zu den Ziffern 1.2- 1.4 in Betracht: Da am Standort weder Logistikunternehmen noch großflächige produzierende Betriebe vorgesehen sind, kann der nicht angebundene Standort dann mit den Zielen des Landesentwicklungsprogramms vereinbart werden, wenn im Anschluss an die bestehenden Siedlungsbereiche aufgrund landschaftlicher Gegebenheiten (wie Topographie und schützenswerte Landschaftsteile) oder tangierender Hauptverkehrsstraßen keine Erweiterungsmöglichkeit mehr bestehen.

Die Stadt Starnberg hat im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen vier Standortalternativen im Anschluss an den Hauptort untersucht. Im Rahmen der Prüfung von Standortalternativen wurden auch alle potentiellen Standorte in dem Bereich untersucht, der laut Regionalplan für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt.

Alle vier potenziellen Bereiche im Siedlungsgebiet von Starnberg würden bei einer gewerblichen Entwicklung zu einer massiven Verschlechterung der bereits angespannten Verkehrssituation, zu Immissions-Konflikten in den benachbarten Wohngebieten und zu teilweise zur Vernichtung oder Belastung hochwertiger Lebensräume führen. Eine Ausweisung als Gewerbestandort liefe daher den Zielen einer verträglichen Stadtentwicklung entgegen.

Sonstige Ortskerne, die nicht im für die Siedlungsentwicklung besonders geeigneten Bereich liegen:

Leutstetten:

Der Ortsteil ist eng umgrenzt von einem Landschaftsschutzgebiet. Zudem liegt er innerhalb eines regionalen Grünzugs. Eine leistungsfähige Anbindung erscheint auf Grund der Lage kaum möglich. Der Ortsteil weist zudem eine erhebliche Entfernung zur Autobahn auf.

Hanfeld:

Hanfeld liegt am Rande eines regionalen Grünzugs. Die Erschließung würde zwingend über die bereits überlastete St 2069 erfolgen. Erhebliche Konflikte durch die zusätzliche Verkehrsbelastung und die Verkehrsbeziehung in Richtung Süden durch das Stadtgebiet wären nicht zu vermeiden. Das Gebiet läge ebenfalls in erheblicher Entfernung zur Autobahn.

Hadorf, Perchting, Mehr-Landstetten :

Die Anbindung der westlich gelegenen Ortskerne würde zwangsläufig zu erheblichem Verkehr durch die Starnberger Innenstadt führen, welcher aufgrund der bereits deutlichen Überlastung nicht vertretbar ist. Die denkbaren Bereiche weisen alle eine erhebliche Entfernung zur Autobahn auf. Perchting und Landstetten sind zudem verhältnismäßig eng von einem Landschaftsschutzgebiet begrenzt.

Wangen:

Der Ortsteil ist ebenfalls eng von einem Landschaftsschutzgebiet umgrenzt und liegt im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet. In Wangen befinden sich mehrere Trinkwasserbrunnen.

ENTWURF

Auch in den genannten Ortsteilen erscheint eine Ausweisung von Gewerbeflächen in einer Vorabschätzung daher als äußerst problematisch.

Abschließend kommt die Bewertung der Standortalternativen zu dem Ergebnis, dass im Gemeindegebiet kein geeigneter Alternativstandort vorhanden ist. Damit werden die Voraussetzungen für eine Ausnahme vom Anbindungsziel erfüllt, ein Konflikt mit den Zielen des Regionalplanes ergibt sich nicht.

Weiter wird auf das „Harmonisierungsgebot“ (als Ziel nicht mehr im LEP enthalten) hingewiesen, das sich aus den Grundsätzen des LEP und deren Begründung ergibt, nach der die Ausweisung von Bauflächen an einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels und seiner Folgen ausgerichtet werden soll, ferner flächensparende Siedlungs- und Erschließungsformen unter Berücksichtigung der ortspezifischen Gegebenheiten angewendet werden sollen.

In Anbetracht der Tatsache, dass in der Region hinsichtlich der Arbeitsplatzdichte ein eklatantes Nord-/Südgefälle vorliegt, ist festzustellen, dass die beabsichtigte gewerbliche Entwicklung als wirksamer Ausgleich dient. Nach Daten des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung bleibt der Anteil der Arbeitsplätze im südwestlichen Quadranten der Region, zu dem auch der Landkreis Starnberg gehört, mit 8,3% deutlich hinter dem Anteil der Bevölkerung mit 10,4% zurück (Daten von 2010). Größere Gewerbestandorts finden sich derzeit nur im nördlichen Landkreis in Gilching und Krailling. In der Folge hiervon müssen eine Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern aus Starnberg täglich auspendeln. Mit der Schaffung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen vor Ort, können zumindest für einen Teil von Beschäftigten, langwierige Fahrten zum Arbeitsplatz erspart werden.

Der Regionale Planungsverband begrüßt in seiner Stellungnahme die Planung eines Gewerbestandortes im Süden der Region München.

Bezüglich eines möglicherweise entstehenden Bevölkerungszuwachses durch die Gewerbeansiedlung, liegen derzeit noch keine gesicherten Erkenntnisse vor, da die Betriebe noch nicht konkret bekannt sind. Sicher ist, dass sich ein Teil der ansiedelnden Betriebe aus Verlagerungen bestehender Betriebe aus Stadt und südlichem Landkreis Starnberg ergeben werden, die aufgrund fehlender Erweiterungs- und Erneuerungsmöglichkeiten eine Standortveränderung anstreben. Die überwiegende Zahl der Beschäftigten ist dort vorhanden; ein nennenswerter Zuwachs (auch an Wohnungsbedarf) ist hierdurch nicht zu erwarten. Ein weiterer Teil der Beschäftigten wird sich aus den vorhandenen qualifizierten Arbeitnehmern aus der Region ergeben, die in der Regel bereits einen Wohnsitz in München oder den angrenzenden Landkreisen haben.

Die Entwicklung der Gewerbeflächen wird ohnehin abschnittsweise entsprechend Bedarf, Erforderlichkeit und Nachfrage erfolgen. Insofern könnte die Entwicklung von Wohnbauflächen ebenfalls schrittweise in kleineren Baugebieten vollzogen werden.

Nach einer aktuellen Studie vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München vom 26. September 2017 stehen im Landkreis Starnberg Wohnbauflächenreserven in einer Größenordnung von 5.000 - 6.000 Wohneinheiten oder 11.000 - 13.000 Einwohner zur Verfügung. Da mit dem Wechsel des Arbeitsstandortes (nach Schorn) nur dann ein Wechsel des Wohnstandortes verbunden ist, wenn der Beschäftigte nicht aus der Region kommt, sind zunächst Reserven für die nähere Zukunft vorhanden. Erste Abschätzungen haben zudem ergeben, dass ca. 1/3 der zukünftigen Beschäftigten aus Starnberg und der näheren Umgebung, 2/3 aus München

ENTWURF

und sonstigen Regionen kommen werden. Der tatsächlich erforderliche Umfang an zusätzlichem Wohnraum kann derzeit noch nicht benannt werden. Die Stadt Starnberg wird sich mittelfristig aber um die zusätzliche Bereitstellung von Wohnbauflächen bemühen.

Die Regierung von Oberbayern, der Regionale Planungsverband und das Landratsamt Starnberg weisen besonders auf den Umstand hin, dass bei nahezu allen baulichen Entwicklungen in Starnberg die hervorragenden landschaftlichen Qualitäten von besonderer Bedeutung sind. Das Plangebiet liegt vollständig im Landschaftsschutzgebiet „Starnberger See Ost“; hier sollen die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gesichert oder wiederhergestellt, die Eigenart des Landschaftsbildes bewahrt und die Erholungseignung der Landschaft erhalten oder verbessert werden. Die Planung steht damit unter dem Vorbehalt der Herausnahme aus dem Landschaftsschutzgebiet. Zudem sind Bannwaldflächen und angrenzende Schutzgebiete indirekt betroffen.

Durch die geplante Nutzung werden die Schutzziele tangiert, und es sind geeignete Vermeidungs- oder Kompensationsmaßnahmen zu erarbeiten. So ist z.B. eine Veränderung des Landschaftsbildes unvermeidlich, jedoch sind zur Erhaltung der charakteristischen Siedlungsstruktur ausreichende Abstände zwischen Bebauung und Waldrand sowie die Einbettung der Bauflächen in qualitätvolle Grünräume vorgesehen. Der Bebauungsplan findet die Balance zwischen dem Erhalt des Lebensraumes und der natürlichen Grundlagen sowie der Weiterentwicklung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes.

Das Ausnahmeverfahren, das alle relevanten Aspekte, die Eingriffe sowie die geplanten Maßnahmen darstellt, ist mit Beschluss des Stadtrates und der Antragstellung durch die Stadt Starnberg eingeleitet worden.

Von den übergeordneten Fachbehörden wird zudem eine leistungsfähige äußere Erschließung des Plangebietes als zwingend notwendig erachtet. Die mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und in Abstimmung mit der Autobahndirektion Südbayern entwickelte Lösung, die eine Ertüchtigung des Halbanschlusses in Oberdill vorsieht, wird positiv beurteilt. Die erarbeiteten Verkehrsprognosen und Einschätzungen des Verkehrsverhaltens erscheinen den Fachstellen zielorientiert, nachvollziehbar und schlüssig. Die attraktive öffentliche Nahverkehrsanbindung und eine Einbindung in bestehende Fuß- und Radwegenetze werden als ein wesentlicher Aspekt für eine funktionierende stadt- sowie umweltverträgliche Erschließung des Gebietes angesehen.

Die Stadt Starnberg sieht eine leistungsfähige äußere Erschließung als Voraussetzung für die Entwicklung an und hat zukunftsfähige Verkehrskonzeptionen entwickelt und in die Planung einfließen lassen. Mit den zuständigen Fachstellen wurden diverse Abstimmungsgespräche geführt.

Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim kommt abschließend zu der Beurteilung, dass aufgrund der vorliegenden Untersuchung und der derzeitigen Erkenntnisse keine grundlegenden wasserwirtschaftlichen Bedenken gegen das geplante Gewerbegebiet Schorn vorliegen.

Ergänzend wurden von den Fachbehörden u. a. thematisiert der Immissionsschutz, der Brandschutz, der Artenschutz, die Energieversorgung, Wasserversorgung und Abwasserentsorgung, und Infrastrukturversorgung.

Die angesprochenen Themenbereiche konnten zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abschließend bearbeitet werden, da eine konkretere Konzeption des Gewerbegebietes

ENTWURF

tes noch nicht vorlag. Zwischenzeitlich sind diese Belange in die Planung eingeflossen bzw. werden mit entsprechenden Gutachten bearbeitet.

In der Folgezeit wurde eine umfassende vorbereitende Untersuchung für Gewerbegebietsflächen im Planungsgebiet erarbeitet. Hierzu fanden diverse Fachstellengespräche statt, deren Ergebnisse letztlich in einer abschließenden vorbereitenden Untersuchung der „Planungsgruppe Schorn“ vorgelegt wurde.

Ebenso wie die bereits erfolgte Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange kam die vorbereitende Untersuchung zu dem Ergebnis, dass der Ansiedlung eines Gewerbegebietes keine durchgreifenden Planungshindernisse entgegenstehen würden und eine derartige Ausweisung von Gewerbeflächen positiv gesehen werden.

3 Bestandssituation

3.1 Großräumliche Lage

Die Stadt Starnberg liegt ca. 25 km südwestlich der Landeshauptstadt München am Nordende des Starnberger Sees. Zu ihr gehören die Ortsteile Hadorf, Hanfeld, Landstetten, Leutstetten Percha, Perchting, Söcking und Wangen. Zurzeit leben in Starnberg ca. 24.000 Einwohner, auf einem 61,84 km² großen Gebiet.

Starnberg verfügt über eine Reihe von Kindergärten, Grund- und weiterführenden Schulen, mehrere berufliche Schulen und eine Fachober- bzw. Fachhochschule, sowie mehrere Privatschulen. Kulturelle Einrichtungen, Kreisfachbehörden und ein vielfältiges Angebot an Arbeitsplätzen sowie eine große Anzahl von Sport- und Freizeiteinrichtungen unterstreichen die zentrale Funktion der Stadt. Durch die Lage am Starnberger See und die naturräumlichen Gegebenheiten bietet Starnberg besondere Qualitäten für Tourismus und Erholung.

Für den Autoverkehr besteht Anschluss über die Bundesstraße B 2 nach Süden in den Landkreis Weilheim-Schongau und über die Bundesautobahn B 952 bzw. B 95 nach Norden an die Landeshauptstadt München und entlang des Ostufers des Starnberger Sees Richtung Garmisch-Partenkirchen.

Für den Bus- und Bahnverkehr stehen die zwei Haltepunkte „Bahnhof“ und „Starnberg Nord“ zur Verfügung. Hier besteht Anbindung mit der S-Bahn-Linie S 6 sowie dem Regionalexpress nach Kochel bzw. München. Dieses Angebot wird durch eine Reihe von Stadtbus-, Expressbus- und Regionalbuslinien ergänzt.

3.2 Lage im Stadtgebiet

Das Plangebiet befindet sich ca. 6,5 km nordöstlich der Innenstadt von Starnberg innerhalb einer Rodungsinsel zwischen der Autobahnpolizeistation Oberdill im Norden und dem bestehenden Gewerbegebiet Schorn im Süden. Im Westen wird das Gebiet von der Trasse der Bundesautobahn BAB 95 und im Osten durch das Waldgebiet des Forstenrieder Parks begrenzt. Die Nord-Süd-Ausdehnung beträgt ca. 1,5 km, die größte Ost-West-Breite ca. 550 m.

Die Autobahnmeisterei Starnberg grenzt unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplans an bzw. wird von ihm von drei Seiten umschlossen. In ca. 1,5 km südwestlicher Richtung befindet sich der Ort Wangen.

ENTWURF

3.2.1 Eigentumsverhältnisse

Die Flurstücke 580 (Teil), Gemarkung Leutstetten, 2137, 2140/1, 2154, 2166/3, 2166/4, 2167 (Teil), Gemarkung Wangen) befinden sich im Eigentum eines privaten Eigentümers.

Die Teilflächen der Autobahn A 95 an der westlichen Grenze des Geltungsbereichs (Fl.Nr. 755, 2137/3 und 2167/1, Gemarkung Wangen) sowie die Fl.Nr. 2167 (Teil) sind im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

Die Fl.Nr. 2163 (Teil) und 2164 (Teil) befinden sich im Eigentum des Freistaat Bayern.

3.2.2 Naturraum und Topographie

Das Plangebiet wird derzeit größtenteils intensiv landwirtschaftlich genutzt. Waldbestand findet sich in einem Streifen entlang der Autobahn am westlichen Rand des Plangebietes und als flächiger Bannwald, der sich nach Osten in den zentralen Bereich des Gebietes erstreckt. Darüber hinaus stehen entlang des bestehenden Nord-Süd-verlaufenden Feldweges wenige Einzelbäume. Im Süden vor der ansteigenden Hangkante befinden sich zwei Baumgruppen.

Topografisch liegt das Planungsgebiet innerhalb der würmeiszeitlichen Jungendmoränenlandschaft auf einem Höhenrücken zwischen dem Talraum des Starnberger Sees und der Würm im Westen sowie dem Isartal im Osten. Das Relief ist bewegt und fällt von Süden bzw. Südwesten von 632 über NN nach Nordosten auf 616 m über NN ab. Etwa in der Mitte des Planungsgebietes verläuft von Süd-West nach Nord-Ost eine prägnante Hangkante. Ebenso verläuft im Süden des Gebiets eine Hangkante in O-W-Richtung.

3.2.3 Orts- und Landschaftsbild

Das Gebiet befindet sich am südlichen Rand des Forstenrieder Parks als Teil der Münchner Ebene mit seinen großen, geschlossenen Forstflächen und darin befindlichen Rodungsinseln. Südlich beginnt das voralpine Hügel- und Moorland, dessen Landschaftsbild deutlich bewegter, offener und kleinteiliger geprägt ist. Das Gebiet selbst ist nicht als typische Rodungsinsel zu sehen. Es fehlen die runde Ausprägung und der Bezug auf einen dörflichen Kern. Der Durchmesser beträgt nur circa 500 Meter. Durch das Autobahndreieck sind das Landschaftsbild, wie auch die Topographie stark überformt. Auch das südlich angrenzende Gewerbe mit seinem vorgelagerten Gehölzstreifen geringer Tiefe stellt eine Beeinträchtigung dar. Das Gebiet bietet keine Aussichtspunkte oder Fernblicke. Ein attraktiver Blick in das Gebiet eröffnet sich dem Betrachter auf dem lange gestreckten Flurweg von Süden oder auch Norden kommend. von Außen ist das Gebiet nur auf der Autobahn von Süden kommend einsehbar.

Wichtige Qualitäten des Bestandes sind die gut ablesbare, bewegte Topographie des Trockentals am Übergang vom Hügelland zur Schotterebene. Auch die bäuerliche Bewirtschaftung mit Ackerflächen, geringen Grünlandanteilen und Feldgehölzen sowie die gestaffelte Gehölzkulisse der Waldränder können als in sich abgeschlossene harmonische Einheit erlebt werden. Der lange Feldweg in Nord-Süd-Richtung ist be-

ENTWURF

gleitet von markanten Einzelbäumen und setzt sich zum Altort Schorn in einer Allee fort.

Eine wichtige Rolle spielt die Wahrnehmung des Gebiets von der Autobahn aus. Im Forstenrieder Park ist die A95 als Parkway gestaltet, mit sehr breiten grünen Mittelstreifen und beeindruckenden Großbäumen. Wichtig ist hier auch die Inszenierung der Blickachsen auf das Fürstenrieder Schloß und die Frauenkirche. Stadtauswärts verlässt die Autobahn die Ebene und kurz nach Schorn öffnen sich die ersten Ausblicke auf die Alpen (A95), beziehungsweise auf Starnberg und den See (A952).

3.2.4 Boden und Versickerung, Grundwasser

Es liegt ein Vorabzug eines geologisch-technischen Berichtes vom 24.05.2019 vor, der zu den folgenden vorläufigen Ergebnissen kommt:

Das Planungsgebiet befindet sich geologisch betrachtet in einem mit quartären Schotterablagerungen der Münchner Schotterebene gefüllten Talgrund. Der Mutterboden und die obersten Deckschichten sind aufgrund ihrer weichen Konsistenz nur gering tragfähig. Sie können daher nicht als Gründungssubstrat verwendet werden. Unterhalb der Deckschichten treten quartäre Kiese auf, die aufgrund ihrer mitteldichten bis dichten Lagerung gut bis sehr gut tragfähig sind.

Die Versickerungsfähigkeit in den obersten Deckschichten ist nicht gegeben. Die darunter anstehenden, quartären Kiese (ca. 0,4 m und 1,3 m unter Geländeoberkante) sind aufgrund ihrer Durchlässigkeiten für eine Versickerung geeignet.

Der Flurabstand vom Grundwasserspiegel zur Geländeoberkante beträgt ca. 30 m bis 40 m. Es ist daher kein anstehendes Grundwasser zu erwarten. Lokal können jedoch Schichtwasser auftreten.

3.2.5 Wasserwirtschaft

Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet. Am Fuß der Hangkante befindet sich jedoch eine natürliche Abflussrinne in Süd-Ost-Richtung. Aufgrund fehlender Pegel liegen keine Angaben zu Grundwasser-Flurabständen im Untersuchungsgebiet vor.

3.2.6 Erholung

Die Erholungsnutzung spielt im heutigen Bestand keine wesentliche Rolle. Die Nutzung des Forstenrieder Parks für Spaziergänge und Radtouren reicht nur selten bis nach Schorn. Der an das Gebiet angrenzende Forstenrieder Park ist mit seiner Wildruhezone eingezäunt. Der nächste Zugang liegt weiter südlich zum Altort Schorn hin. Für Erholungssuchende ist der nur schwach erschlossene Raum bestenfalls Durchgangsbereich zu attraktiveren Landschaftsräumen wie dem Starnberger See oder dem Isartal bei Schäftlarn. Vor allem der übergeordnete Fahrradweg auf der Olympiastraße spielt hier eine Rolle. Er tangiert das Gebiet im Norden und Westen.

ENTWURF

3.2.7 Denkmalschutz

Im Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind im Bereich des Planungsgebiets keine Bau- oder Bodendenkmäler verzeichnet. Jedoch befinden sich im Forstenrieder Park östlich des Planungsgebiets sowie nördlich des Planungsgebietes nördlich und westlich von Oberdill Grabhügel vorgeschichtlicher Zeitstellung (D-1-7934-0093, D-1-7934-0094, D-1-7934-0095, D-1-7934-0318, D-1-7934-0319, D-1-7934-0320). Ein Vorkommen von Bodendenkmälern ist daher im Planungsgebiet nicht ganz auszuschließen.

Sonstige Sachgüter sind im Planungsgebiet nicht bekannt.

3.2.8 Verkehrliche Situation

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Unmittelbar nördlich des Planungsgebietes ist ein Anschluss der Autobahnmeisterei und der Polizei an die A 95 bei Oberdill und die St 2065 vorhanden.

Als derzeitige Erschließung für das vorhandene Gewerbegebiet in Schorn dient die Anbindungsstraße im Süden zur St 2071 in Höhe der Anschlussstelle Schäftlarn der A 95 (sog. „Milchstraße“). Eine Verbindung nach Norden in das Planungsgebiet ist nicht vorhanden. Die Straße ist nicht als Gemeindeverbindungsstraße gewidmet und nur ungenügend ausgebaut. Daneben verbindet die sehr schmale Schorner Straße die Ortsteile Schorn und Wangen bzw. Neufahrn. Diese Erschließung mit einer Engstelle in der Autobahnunterführung ist nur für Pkw in eingeschränktem Umfang tauglich. Bei den übrigen Straßen handelt es sich um nicht ausgebaute Wege, die nur für die Forst- und Landwirtschaft freigegeben sind.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die nächstgelegene U-Bahn-Haltestelle Fürstenried befindet sich in ca. 8,8 km Entfernung, die S-Bahn-Stationen Starnberg und Schäftlarn in ca. 6,5 km bzw. 4,7 km Entfernung. Die nächstgelegene Bushaltestelle ist in Wangen.

Fußgänger- und Radverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr stehen die oben beschriebenen Straßen und Landwirtschaftswege zur Verfügung.

3.2.9 Infrastruktur und Versorgung

In den Fl.Nr. 2166/3 und 2166/4 befindet sich eine Wasserversorgungsleitung, die von Wangen kommend über Schorn bis zur Autobahnmeisterei führt.

3.2.10 Vorbelastungen

Vorbelastungen durch Altlasten und Kampfmittel sind nicht bekannt. Auf Grund der durchgängigen landwirtschaftlichen Nutzung ist das Vorkommen von Bodenverunreinigungen eher unwahrscheinlich.

ENTWURF

Eine strake Lärmvorbelastung besteht durch die Immissionen der Bundesautobahn BAB 95. Ob mit Immissionen aus dem südlich angrenzenden Gewerbegebiet zu rechnen ist, wird im Rahmen des Gutachtens zur Schallschutzverträglichkeit überprüft.

3.3 Planungsrechtliche Ausgangslage

3.3.1 Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Der gültige Flächennutzungsplan (FNP) stellt im Planungsgebiet Flächen für Landwirtschaft und (Bann-)Wald, vorhandene / geplante Schutz- und Leitpflanzungen sowie vorhandenen Baumbestand dar.

In seiner Sitzung vom 22.10.2018 beschloss der Stadtrat Starnberg die Änderung des Flächennutzungsplanes. Ziel der Änderung des Flächennutzungsplans, die parallel zur Bebauungsplanaufstellung erfolgt, ist die Darstellung von Flächen für Gewerbe, für die Versorgung (SO), Wald sowie Grün- und Ausgleichsflächen.

3.3.2 Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan

Da das Planungsgebiet derzeit nach § 35 BauGB (Außenbereich) zu beurteilen ist, wird die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Der Stadtrat hat daher in der Sitzung vom 14.03.2019 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 7508 für den Bereich östlich der Bundesautobahn A 95 zwischen der Autobahnpolizeistation Oberdill und dem bestehenden Gewerbegebiet Schorn gefasst und dabei Planungsziele definiert.

3.3.3 Vorhandenes Baurecht

Im Süden grenzt das Planungsgebiet an die Grundstücke Fl.Nr. 2132, 2132/3, 2135, 2135/1, 2135/2, 2136 und 2136/1, für das der Bebauungsplan Nr. 7505 ein Gewerbegebiet und ein Sondergebiet festsetzt. Neben Festsetzungen zur GRZ (max. 0,5), zur Baumassenzahl (max. 4,0) und zu den Wandhöhen (max. 11,0 m; bezogen auf 638 m ü. NN) werden im Bebauungsplan auch Festsetzungen zur Eingrünung des Grundstücks mit Gehölzen und Festsetzungen zu Ersatz- und Ausgleichsflächen getroffen.

3.3.4 Landschaftsschutzgebiet Starnberger See-Ost

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Starnberger See - Ost“. Das Landschaftsschutzgebiet wurde mit Verordnung des Landkreises Starnberg am 29.03.1979 in Kraft gesetzt. Das Landschaftsschutzgebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 2.414 ha.

Die Landschaftsschutzgebietsverordnung nennt keine speziellen Schutzziele, und nimmt stattdessen ganz allgemein, unter schlichter Wiedergabe des Gesetzeswortlautes, Bezug auf drei Schutzziele, nämlich

- die Schönheit, Vielfalt und Eigenart des Landschaftsbildes
- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, sowie
- der besondere Erholungswert des Gebiets für die Allgemeinheit.

ENTWURF

Der Vollzug des in Entstehung befindlichen Bebauungsplanes für ein Gewerbegebiet in Schorn setzt eine Herausnahme der von der Bauleitplanung betroffenen Flächen aus der derzeit geltenden Landschaftsschutzgebietsverordnung „Starnberger See-Ost“ voraus. Der Stadtrat hat in der Sitzung vom 14.03.2019 beschlossen, das Herausnahmeverfahren zu beantragen.

Entwicklungsziele

Die Entwicklung des Gebiets als Gewerbebestandort wird zu einer sehr weitgehenden Veränderung des Landschaftsbildes führen. Die landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere der Ackerbau entfällt. Es entsteht eine weitgehend neu zu definierende Kulturlandschaft mit Ausgleichsflächen, Wald, öffentlichem und privatem Grün, geeignet für die extensive Erholung.

Folgende Ziele sind bezüglich des Landschaftsbildes und der Erholung zu formulieren:

- das Gebiet soll die Wahrnehmung der übergeordneten Landschaftsbilder und -abfolgen (Stadt-Forst-Alpen bzw. See) nicht beeinträchtigen
- von der A95 und der A 952 soll das Gebiet daher möglichst wenig beziehungsweise wie bisher nur einmal kurz zu sehen sein
- die Gebäude sollen deshalb die Baumkronen des umgebenden Waldes nicht überragen
- die vorhandene Topographie mit Tal und Seitenhängen wie auch die vorhandenen Einzelbäume und Feldgehölze sind möglichst weitgehend zu erhalten
- das Gebiet selbst soll landschaftlich und attraktiv gestaltet werden. Es soll sich selbstverständlich in die vorhandene Landschaft einfügen. Von allen Baufeldern sollen Blicke in die mittig gelegene zentrale Grünfläche und zur umgebenden Waldkulisse möglich sein.
- Im Gebiet werden attraktive, landschaftliche Freizeitangebote für die dort Arbeitenden und Besucher geschaffen

Maßnahmen – Landschaftsbild

- Erhalten der Feldgehölze
- Freihalten der Hänge
- Freihalten eines Talwegs/einer Talsohle
- Integration des bestehenden Feldwegs als Rückgrat der Landschaftsentwicklung
- grüne Fugen zwischen den Bauräumen und -feldern von mindestens 50 Metern
- grüne Fugen zwischen Baufeldern und Waldrändern, Breite mindestens entsprechend Baumhöhen
- gestaffelte Gehölzpflanzungen und Waldränder
- "Nachverdichtung" der Sichtschutzpflanzungen zur Autobahn, in Abstimmung mit der Autobahndirektion
- Höhenbeschränkung der Gebäude

Maßnahmen - Erholung

- Erschließung des Gebiets mit attraktiven Radwegen
- Anbindung an das übergeordnete Radwegenetz

ENTWURF

- internes Fußwegenetz, Anbindung der öffentlichen Grünflächen
- Angebot betretbarer Wiesenflächen, ggf. auch Pferdekoppeln, Reitwege
- Abstimmung aller Maßnahmen mit den Anforderungen der Ausgleichsflächen- und Habitatentwicklung
- keine zusätzliche Erschließung der Forstbereiche (Wildruhezone)

Weitergehende Ausführungen zum Thema Schutzgebiete werden im Umweltbericht erläutert.

3.3.5 Planfeststellungen

Die westlich angrenzenden Flächen der Autobahn A 95 Garmisch-Partenkirchen wurden 1961 planfestgestellt. Das Planfeststellungsverfahren von 1961 wird durch die neue Planung des Halbanschlusses an die A 95 im Bereich Oberdill ersetzt.

Für die Flächen am Westrand des Planungsgebietes gilt grundsätzlich ab dem Fahrbahnrand der Autobahn A 95 innerhalb von 40,00 m ein Anbauverbot. Hochbauten sind in der Regel nicht zugelassen. Eine Bepflanzung innerhalb der 40,00 m anbaufreien Zone bedarf der Genehmigung durch die Autobahndirektion Südbayern (AB-DSB).

4 Qualitätssicherung

Zur Definition von Qualitätskriterien für die geplante Entwicklung eines hochwertigen Gewerbegebietes fanden von Juli bis Dezember 2018 unter Beteiligung von Experten aus den Bereichen Architektur, Gebäudetechnologie und klimagerechtes Bauen, Landschaftsarchitektur, Stadtplanung, Ökologie, Verkehrsplanung, Immobilienwirtschaft und Vertretern des Stadtrates vier Workshops statt.

Beim 1. Workshop am 09.07.2018 wurden die grundsätzlichen Zielsetzungen, der Verfahrensstand sowie Überlegungen der Eigentümerin zum städtebaulich-landschaftlichen Konzept vorgestellt. Kernthemen waren hierbei besondere Qualitäten des Gewerbegebietes Schorn, die zu einem Alleinstellungsmerkmal führen, die städtebauliche Struktur mit Landschaftsübergang, die Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Freiflächen (Landschaft, Straßenraum, öffentliches Grün) und Empfehlungen für die weitere Bearbeitung (Gestaltungsleitbild).

Die Ergebnisse der Überarbeitung wurden im 2. Workshop am 17.09.2018 vertiefend behandelt. Hierbei standen die Diskussion der im Entwurfsprozess geprüften Alternativen und die Überarbeitung des städtebaulich-landschaftlichen Konzeptes im Mittelpunkt. So wurden auch Gebäudetypologien und mögliche Nutzungszuordnungen erörtert. Als zentrales Thema wurden grundsätzliche Ziele und Lösungsansätze für ein zukunftsorientiertes Gewerbegebiet erörtert, insbesondere auch die verkehrlichen Aspekte (Erreichbarkeit, ÖPNV, innovative Mobilität, ...).

Aus den Erkenntnissen des vorherigen Workshops wurde der 3. Workshop am 27.11.2018 durch die Vertiefung des Fachthemas Verkehr/Infrastruktur/Mobilität ergänzt. Entsprechend der Fachexpertise wurde festgehalten, dass es für eine verträgliche Erschließung schon von Beginn der Entwicklung an zwingend erforderlich ist, die Verkehrsarten zu stärken, die den Standort auch unabhängig vom Pkw-Verkehr gut erreichbar machen. Da es nicht um die Planung eines „klassischen“ Gewerbegebietes geht, sondern darum einen Standort mit zukunftsorientiertem Verkehrskonzept zu entwickeln, erscheint nach Einschätzung des Fachbeirates folgender Modal Split

ENTWURF

realisierbar: Als Ziel sind 20-30% öffentlicher Personennahverkehr, 20-30% Radverkehr und damit rund 50% Kfz-Verkehr anzustreben. Eine eng getaktete Busverbindung sollte München und die Umlandgemeinden über die U-Bahn sowie an die S-Bahnhalte in Schäftlarn und Starnberg sowie zur Innenstadt Starnberg anbinden. Vor diesem Hintergrund ist folglich eine umfassende Betrachtung des Planungsraumes wichtig. Im Verkehrskonzept wurden zudem die gedachten Anbindungen im MIV, ÖPNV und Radverkehr weiterentwickelt, wie die Wegeführungen im Gebiet, die Lage der Bushaltestellen und der Sammelparkhäuser. In den Quartieren soll der Fuß- und Radverkehr durch entsprechende Straßenquerschnitte und Mischverkehrszonen begünstigt werden.

In einem 4. Vertiefungsworkshop am 11.12.2019 wurde anhand von Plänen an einer Optimierung des städtebaulich-landschaftlichen Konzepts gearbeitet. Im Ergebnis wurde beispielsweise festgehalten, dass möglichst ökonomische, hochverdichtete Baufelder für Büro- zu Produktionsfläche erforderlich sind. Entsprechend werden rechtwinklige, leicht zu einander versetzte Baufelder angedacht. Zudem wurden Grünbezug und -gliederung sowohl der Quartiere als auch des zentralen Bereiches überarbeitet.

Hinsichtlich des Themas Energie wurde das Ziel einer klimaneutralen Stadtentwicklung ausdrücklich anerkannt und müsse gemäß dem Fachbeirat bei der Entscheidung über die grundsätzliche städtebauliche Konzeption noch berücksichtigt werden, wenn man in dieser Hinsicht einen wichtigen Schritt machen wolle.

Ergänzend fanden ein Unternehmergegespräch mit Vertretern aus möglichen anzusiedelnden Branchen sowie zahlreiche Einzelgespräche mit Ansiedlungsinteressenten und den für die weitere Planung und Genehmigung zuständigen Behörden und Fachstellen statt.

In den Sitzungen am 22.10.2018 und 14.03.2019 wurde der Stadtrat über die Ergebnisse des unter Mitwirkung von Stadträten durchgeführten Workshop-Verfahrens und die dort gewonnenen Erkenntnisse sowie die festgelegten Qualitätskriterien für die geplante Entwicklung eines Gewerbegebietes in Schorn informiert.

Zusammenfassend sollen die folgenden Kriterien bei der Weiterentwicklung der Planung berücksichtigt werden

- Ansiedelung von Betrieben aus High-Tech-Branchen
- Verdichtete gewerbliche Grundstücke mit flexiblen Gebäudetypologien und einem hohen Anteil umgebendem Grün
- Die Landschaft prägt das Image des Standorts
- Die Freiräume werden im Sinne einer Kulturlandschaft entwickelt
- Ausgleich der Eingriffe möglichst innerhalb des Planungsgebiets
- Verträgliche Bewältigung des entstehenden Verkehrs im Sinne einer zukunftsorientierten Verkehrswende
- Förderung Elektromobilität
- Schaffung eines Versorgungszentrums und dezentrale Infrastruktureinrichtungen
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Regenerative Energiekonzepte
- Zentrales Management für den Campus Schorn
- Hohe Architekturqualität

ENTWURF

5 Planungsziele

Vor dem Hintergrund der regionalen Verantwortung der Stadt Starnberg, der Problemlagen einer zukunftsfähigen gewerblichen Entwicklung für die Stadt und der positiv bestärkenden Ergebnisse der Vorabstimmungen und Vorüberlegungen hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 14.03.2019 den Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst und dabei folgende Ziele beschlossen:

- Planungsrechtliche Ausweisung von Gewerbeflächen unter Ausschluss von großflächigen Einzelhandelsnutzungen, Lager- und Logistikutzungen, industrieller Produktion und Vergnügungsstätten,
- Ausweisung von dem Gebiet dienenden Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen,
- Verkehrliche Anbindung an die BAB 95,
- Festlegung von öffentlichen Verkehrsflächen für Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV sowie Kfz- und Lkw-Verkehr im Sinne eines zukunftsorientierten Verkehrsmodells,
- Festsetzung von zentralen und flächensparenden Parkmöglichkeiten,
- Bildung von Gewerbequartieren angemessener Größenordnung und kurzen Wegen,
- Festsetzung von überbaubaren Grundstücksflächen unter Berücksichtigung der vorhandenen Topographie und mit ausreichendem Abstand zu den Waldrändern sowie der Höhenentwicklung der Gebäude,
- Festsetzungen von zusammenhängenden und vernetzenden, öffentlichen und privaten Grünflächen mit dem Ziel einer hohen Aufenthaltsqualität,
- Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung der vorhandenen landschaftlichen Qualitäten und Sicherung einer zentralen öffentlichen Grünfläche als ortsnahe Erholungsfläche,
- Festsetzung von zusammenhängenden Ausgleichsflächen für Natur- und Landschaft,
- Sicherung von zusammenhängenden Waldflächen als Ausgleich für Bannwaldflächen,
- Sicherung von Flächen für eine ökologische Ableitung und Sammlung von Oberflächenwasser sowie für entsprechende Retentionsflächen,
- Sicherung von Flächen für die Ver- und Entsorgung der einzelnen Gewerbe-parzellen.

6 Planungskonzept

6.1 Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee

Zentrale städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee ist das Einfügen der Gewerbeflächen in Landschaft und Topographie. Die Hangbereiche werden als Grünflächen genutzt, der nach Süden in Richtung Schorn ansteigende Hang wird aufgeforstet. Die Baugebiete liegen als klar ablesbare Felder mit gewissem Abstand zum sie umgebenden Wald. Ihre Lage auf den im Wesentlichen ebenen oder gleichmäßig flach geneigten Flächen ermöglicht relativ ebene Betriebsflächen bei gleichzeitiger Minimierung der Eingriffe in das Gelände. Durch die Baugebiete zieht sich als qualitätsbestimmendes Element von Südwesten nach Nordosten eine zentrale Grünfläche, die an die Landschaft anknüpft. Breite Grünfugen gliedern die Baugebiete und verknüpfen die zentrale Mitte mit dem landschaftlichen Umfeld.

ENTWURF

Der „Campus“ gliedert sich in vier Quartiere mit eigener Identität. Im zentralen Sondergebiet sind Versorgungsnutzungen für das gesamte Planungsgebiet angeordnet. Dies dient der Aufenthaltsqualität im Campus, der Herausbildung einer eigenen Identität und der Minimierung von Verkehrsbewegungen. Wichtige Versorgungsangebote (Gastronomie, Einkaufen für den Tagesbedarf, soziale Infrastruktur, Gesundheit und Sport) sind hier fußläufig im Campus zu erreichen und ermöglichen es den Beschäftigten, den gesamten Arbeitstag im Gebiet zu bleiben. Die Gewerbeflächen besitzen einen gut nutzbaren Zuschnitt und eine Tiefe, die eine bedarfsgerechte Grundstücksteilung ermöglicht. Die Bauflächen sind hoch verdichtet, mit möglichst wenigen Beschränkungen für die Nutzung und lassen im Gegenzug der Landschaft maximalen Raum. Ein breites Randgrün auf Privatgrund bildet den Übergang von den bebauten Bereichen zum landschaftlichen Umfeld.

Der Campus zeigt sich nur im Südwesten zur Autobahn hin dem Umfeld. Auf allen anderen Seiten entzieht er sich durch seine Einbettung in den Wald der Einsehbarkeit aus größerer Entfernung und integriert sich so in das landschaftliche Umfeld. Die Baugebiete und Betriebe im Campus erhalten mit der respektvollen Einfügung in das landschaftliche Umfeld gute Ausgangsbedingungen für die Schaffung attraktiver Arbeitsplätze und Betriebsflächen mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die übergeordnete verkehrliche Erschließung erfolgt durch eine an zwei Punkten an die Autobahn anbindende Erschließungsstraße. Ein zentrales Parkhaus je Quartier bietet in gut fußläufig erreichbarer Entfernung vom Arbeitsplatz die erforderlichen Pkw-Stellplätze. Auf den Baugrundstücken selbst sind Stellplätze nur in untergeordnetem Umfang (z.B. für Außendienstmitarbeiter oder Kunden) zulässig. Eine besondere Rolle spielen ÖPNV und Fuß-/Radverkehr als umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Ein optimiertes Angebot für diese Verkehre (Linien ins und vom Umfeld, Rad- und Fußwege, umfangreicher Raum für Fußgänger und Radfahrer im Straßenprofil) zielt im Zusammenspiel mit hoher Aufenthaltsqualität und guten infrastrukturellen Angeboten im Campus auf die Minimierung des Individualverkehrsaufkommens.

6.2 Art der baulichen Nutzung

Das Planungsgebiet wird in zwei Gebietskategorien gegliedert. Acht Baugebiete werden als Gewerbegebiete (GE 1 bis GE 8) gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 8 BauNVO festgesetzt. Da in den Gewerbegebieten vorrangig Betriebe aus High-Tech-Branchen vorgesehen werden sollen, wie z.B. Luft- und Raumfahrt, Spezialmaschinenbau, Robotik, Medizintechnik, Lasertechnik, werden zur Sicherung des Charakters selbstständige Lagerhäuser und -plätze, Speditions-, Transport- und Logistikbetriebe, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige Nutzungen, Tankstellen und Vergnügungsstätten in den Gewerbegebieten ausgeschlossen. Somit sind zulässig sonstige Gewerbebetriebe aller Art, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Anlagen für sportliche Zwecke. Weiterhin können Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber oder Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke zugelassen werden.

Ein Baugebiet wird als Sonstiges Sondergebiet mit der besonderen Zweckbestimmung „Versorgungszentrum“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. BauGB i.V. mit § 11 BauNVO festgesetzt. Dieses, zentral angeordnete Sondergebiet soll die Versorgung des Plangebietes und der dort Beschäftigten sicherstellen. Dabei steht der Gedanke im Vordergrund, das die heutige und sicher auch die zukünftige Arbeitswelt von stark divergierenden Anforderungen an die zeitliche Flexibilität der Beschäftigten und daran an-

ENTWURF

gepassten Arbeitszeitmodellen geprägt sein wird. Gleichzeitig nimmt, bedingt durch die steigende Auslastung der Verkehrssysteme, der zeitliche Aufwand für die Wege zum und vom Arbeitsplatz zu. In der Folge ist davon auszugehen, dass sich die Aufenthaltsdauer am Arbeitsplatz sowohl im Tages- wie im Wochenverlauf erhöhen wird.

Für zukunftsfähig konzipierte Gewerbestandorte ist somit einerseits die Aufenthaltsqualität von zunehmender Bedeutung. Andererseits sollte dies, angesichts eines knappen Zeitbudgets, auch mit den sonstigen Bedürfnissen und Erfordernissen der jeweiligen Lebenssituationen in Einklang gebracht werden können.

Im Sondergebiet sollen daher Gastronomie und Einzelhandelsbetriebe angesiedelt werden, um die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs zu gewährleisten. Der Lebensmittel-Einzelhandel wird hierbei auf eine Verkaufsfläche von 800 qm begrenzt, da er nur den kurzfristigen Bedarf vor Ort abdecken und nicht in Konkurrenz zu den Einzelhandelsstandorten in der Stadt Starnberg treten soll. Die Gastronomieangebote sollen vom Frühstück über Mittagstisch bis zu abendlichen Essen reichen und u.U. mit Bring- und Holdiensten oder Food-Truck ergänzt werden. Daneben sind Kinder- und Seniorenbetreuungseinrichtungen, oder Einrichtungen für den Freizeitsport und Fitness vorgesehen. Die bundesweite oder internationale Zusammenarbeit der ansässigen Betriebe wird dadurch erleichtert, dass die Unterbringung von Geschäftspartnern und Mitarbeitern der Kooperationspartner, sowie die Durchführung von Veranstaltungen und Tagungen in einem Boardinghouse ermöglicht wird. Die Unterbringung von Tankstellen im SO Versorgungszentrum wird zugelassen, da sie dem Charakter der Gebietskategorie entsprechen und der zentralen Versorgung des Gebietes dienen.

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil ist ein Büro- und Verwaltungsgebäude, in dem das Gebietsmanagement untergebracht ist. Das Gebietsmanagement soll alle Anlagen und Einrichtungen koordinieren und betreiben, die dem gesamten Gewerbegebiet dienen und von der Gemeinschaft der ansässigen Betriebe genutzt werden. Hier ist z.B. daran gedacht, das Stellplatzmanagement in den Garagen sicherzustellen, Anlagen zur Energieerzeugung und -verteilung zu betreiben oder Einrichtungen in Zusammenhang mit einem Mobilitätskonzept bereitzustellen.

Ein Teil der im Sondergebiet vorgesehenen Nutzungen, wie z.B. Anlagen für sportliche oder soziale Zwecke, sind in den Gewerbegebieten nicht ausgeschlossen. Hierin ist jedoch kein Widerspruch zu sehen, da die Nutzungen im Sondergebiet der Grundversorgung mit Dienstleistungen für das im Plangebiet angesiedelte Gewerbe dienen und aktiv im Sinne von Infrastrukturausstattung realisiert werden sollen. Im Unterschied hierzu entstehen vergleichbare Nutzungen in den Gewerbegebieten nur dann, wenn sich hierfür ansiedlungswillige Unternehmen finden; unter Umständen ist auch die geschäftliche Ausrichtung unterschiedlich. So soll im Sondergebiet eine Kinderbetreuungseinrichtung (Anlage für soziale Zwecke) vorgesehen werden, um den Beschäftigten vor Ort die Möglichkeit zu einer unkomplizierten Unterbringung ihrer Kinder zu eröffnen. Im Unterschied hierzu ist die Station für einen ambulanten Pflegedienst (Anlage für soziale Zwecke) in den Gewerbegebieten grundsätzlich zugelassen.

6.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den Gewerbegebieten und dem Sonstigen Sondergebiet je Baufeld über die höchstzulässige Grundfläche (GR) sowie über die

ENTWURF

maximal zulässige Gebäudehöhe geregelt. Für die Garagen (Ga) wird das Maß der baulichen Nutzung durch die max. Gebäudehöhe definiert.

Das festgesetzte Nettobauland von ca. 215.000 qm hat einen hohen Anteil an begrüntem und nicht bebaubarem Freiflächen, um dem Belang der landschaftlichen Einbindung in besonderem Maße Rechnung zu tragen. Stattdessen soll die Bebauung in möglichst verdichteten Baufeldern komprimiert werden. Daher ist die in den überbaubaren Grundstücksflächen maximal mögliche GRZ (incl. der Grundflächen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO), bezogen auf das Nettobauland, relativ gering. Das vorliegende Planungskonzept erreicht durchschnittlich eine GRZ von 0,70. Da die zu begrüntenden Freiflächen (mit Pflanzbindung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB), je nach Lage, in ihrer Flächenausdehnung stark variieren, wird z.B. im GE 5 die geringste GRZ von 0,63 erreicht. Im GE 6 ist dagegen die höchste GRZ von 0,76 zu verzeichnen. Die gemäß § 17 BauNVO festgelegte Obergrenze der Grundflächenzahl (GRZ) für Gewerbegebiete von 0,80 wird in keinem Fall erreicht. Die insgesamt festgesetzte Grundfläche einschließlich der Grundflächen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO beträgt 150.200 qm.

Unter der Annahme, dass 70% dieser Fläche mit Gebäuden bebaut wird, entsteht eine Grundfläche von 109.950 qm; dies entspricht bezogen auf das Nettobauland, einer GRZ von 0,51.

Das städtebauliche Gesamtkonzept für den Campus Starnberg Schorn sieht eine angepasste Höhe der Gebäude vor, die sich den bestehenden Baumhöhen des (Bann-) Waldes unterordnet. Ziel der Planung ist die Begrenzung der Höhe der Gebäude einschließlich Dachaufbauten unterhalb der Waldoberkante. Zur Einfügung des Gebiets in die Landschaft werden deshalb Höhen von z.B. 15 m im GE 8, 18 m im GE 7 oder 20 m im GE 1 festgesetzt. Aufgrund der stark divergierenden Geschosshöhen im Gewerbebau entspricht dies einer Geschossigkeit von drei bis sechs Geschossen.

Alle Höhenfestsetzungen beziehen sich auf den für jedes Baufeld festgelegten Höhenbezugspunkt in Metern über Normalhöhennull (NHN). Die Gebäudehöhe wird als Maß vom festgesetzten Höhenbezugspunkt bis zum Schnittpunkt der Wand mit der Dachhaut oder bis zum oberen Abschluss der Wand definiert. Diese Bezugspunkte definieren somit die grundsätzliche Höhenlage der einzelnen Baufelder, die auch in Abstimmung mit der Erschließungsplanung bestimmt wurden. Ziel ist es dabei, die Veränderung der Topografie gering zu halten und eine Störung des Landschaftsbildes so weit wie möglich zu verhindern. Geringfügige Geländeanpassungen können jedoch nicht ausgeschlossen werden und werden bis zu einer Höhe von 1,0 m ausschließlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zugelassen. Um die landschaftsgerechte Einbindung zu unterstützen, werden Stützmauern dagegen nicht zugelassen. Dies bedeutet zum einen, dass z.B. bei abfallendem Gelände, anstelle von unverträglichen Aufschüttungen, die Gebäude mit Untergeschossen oder abgesenkten Erdgeschossen versehen werden. Zum anderen sind Veränderungen der Topografie und Landschaft in den umliegenden Freiflächen ausgeschlossen.

Im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und der Nachhaltigkeit ist beabsichtigt, dass bei notwendigen Abgrabungen ausgebaute Bodenmaterial wieder vor Ort zu verwenden und damit auch unnötige Transportverkehre zu vermeiden.

ENTWURF

6.4 Abstandsflächen

Die Gültigkeit der Abstandsflächenvorschriften des Art. 6 BayBO wird angeordnet. Dies wirkt sich insbesondere innerhalb der einzelnen Bauflächen aus, wenn Grundstücksteilflächen gebildet werden. Die dann erforderlichen Grenzabstände führen u. U. zu unbebauten (Abstands-) Flächen, welche Durchblicke zur Landschaft gewähren und das Kleinklima mit einer besseren Durchlüftung positiv beeinflussen. Nach Außen entfalten die Abstandsflächenvorschriften keine unmittelbare Wirkung, da die einzelnen Bauräume von großflächigen Freiflächen umschlossen sind; die erforderlichen Abstandsflächen von 0,25 H kommen auf dem jeweils eigenen Grundstück zu liegen. Auch zum öffentlichen Straßenraum hin sind die notwendigen Abstandsflächen bis zur jeweiligen Straßenmitte realisierbar.

6.5 Dachform, Dachaufbauten, Anlagen auf dem Dach

Für ein einheitliches Erscheinungsbild wird die Dachform festgesetzt. Um Retentionsflächen und benutzbare Freiflächen auf dem Dach unterbringen zu können, sind Flachdächer und flachgeneigte Dächer mit einer Neigung bis maximal 20° zu errichten.

Mit dem Ziel einer homogenen Dachlandschaft und zur Einfügung in das Orts- und Landschaftsbild werden technische Dachaufbauten und Anlagen auf Dächern hinsichtlich Art, Zweck, Lage und Fläche auf das technisch erforderliche Mindestmaß beschränkt.

Die extensive Dachbegrünung entfaltet positive Wirkungen auf Wasserhaushalt (Rückhaltung), Stadtklima (Verdunstung), Lufthygiene (Staubbindung), Energiebilanz (zusätzliche Wärmedämmung, mögliche Verbesserung der Effektivität von Solaranlagen) und Naturschutz (Magerstandorte). Um diese Effekte nachhaltig zu sichern werden Festsetzungen hinsichtlich Mindestgesamtschichtdicke und Begrünungsanteil einer Dachfläche getroffen. Eine Ausnahme von dieser Festsetzung sind die Bereiche, in denen notwendige technische Anlagen auf den Dachflächen, nutzbare Freibereiche/Terrassen oder Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie installiert sind.

6.6 Verkehrserschließung

Die bislang unzureichende Erschließung des Standortes im motorisierten Individualverkehr (MIV) und nicht abschließend geklärte Anbindungssituation an die Bundesautobahn machen die zu erwartende Pkw/Lkw-Belastung zu einem bestimmenden Faktor der Entwicklung. Trotz der eigentlich ‚günstigen‘ Lage am Autobahndreieck gilt es daher, umfassende Strategien zur Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs umzusetzen. Daher ist es für den Erfolg der Standortentwicklung entscheidend, dass vom ersten Tag der Nutzung ein konkurrenzfähiges ÖV-Angebot und eine tragfähige Fuß- und Radwegekonzeption besteht.

6.6.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Verkehrsprognose

Die endgültigen Ergebnisse des Verkehrsgutachtens (Erstellung durch Prof. Dr. Kurzak) liegen noch nicht vor und müssen zu gegebener Zeit ergänzt werden. Die

ENTWURF

derzeit erkennbaren verkehrlichen Auswirkungen können wie folgt zusammengefasst werden:

Das Verkehrsaufkommen wird bei den angestrebten 240.000 qm Nutzfläche und ca. 3.000 Beschäftigten bei insgesamt max. 5.900 Kfz-Fahrten/Werktag liegen, davon 4.600 Fahrten der Beschäftigten und bis zu 1.300 Fahrten von Besuchern etc.. Bei diesen Werten ist ein ÖPNV-Anteil von 10 % berücksichtigt. Nach Aussage des Landkreises sollte es aber möglich sein, den Anteil der nicht MIV-Verkehre durch entsprechende neue Busverbindungen, Maßnahmen zur verstärkten Nutzung des Fahrrads und optimierte Vernetzung der Verkehrsarten bis auf 30 % zu erhöhen. Dann könnte das Verkehrsaufkommen der Beschäftigten um ca. 1.000 Kfz-Fahrten/Tag reduziert werden.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass die Hälfte der Fahrten von/nach München sein wird, die andere Hälfte wird über die St 2065 Olympiastraße, nach Wangen fahren, um sich dort auf die verschiedenen Richtungen zu verteilen, vor allem auf die St 2071 Richtung Neufahrn zum Anschluss Schäftlarn der A 95 Süd (900 Kfz/Tag als Summe zu- und wegfahrend) und Richtung Schäftlarn und weiter (1.100 Kfz/Tag). Über die St 2065 nach Starnberg und Percha werden es bis zu 700 Kfz/Tag sein.

Für Wangen bedeutet die Entwicklung, dass die Belastung der mit 1.850 Kfz/Tag belasteten St 2065, Olympiastraße (Nord), die bis zum Prognose-Nullfall auf 2.400 Kfz/Tag ansteigen wird, durch den Campus Starnberg um zusätzlich bis zu 2.000 Kfz/Tag belastet wird. Bei einer Etablierung einer leistungsfähigen Busverbindung zwischen Starnberg und München (s. detailliertere Ausführung unter Punkt 6.6.2) wird die Zusatzbelastung in Wangen etwas geringer sein. Auf der Olympiastraße ist diese Verkehrsbelastung leicht abzuwickeln. Die Kreuzung in der Ortsmitte von Wangen muss jedoch aus Sicherheitsgründen signalisiert werden, um auch dem Fußgänger- und Radverkehr sichere Querungsmöglichkeiten zu bieten.

In der Ortsdurchfahrt Neufahrn werden ebenfalls Zusatzbelastungen auftreten, die aber hinsichtlich der Leistungsfähigkeit unproblematisch abzuwickeln sind.

Die in Wangen und Neufahrn auftretenden Zusatzbelastungen aus dem Campus Schorn treten vor allem durch die Berufspendler morgens etwa ab 6 Uhr auf bis 9 Uhr auf, danach geringe Zunahmen durch Besucherverkehre und am Nachmittag die abfließenden Berufsverkehre. In der Nacht werden durch keine zusätzlichen Verkehre auftreten.

Weitergehende Ausführungen zum Thema Verkehr werden im Umweltbericht erläutert.

Autobahnanschluss

Bei Oberdill befindet sich ein öffentlicher, allerdings nur beschränkt freigegebener Halbanschluss an die A 95. Die Auf- und Abfahrtsmöglichkeiten sind unbeschildert und die Verkehrsbeziehung für den öffentlichen Verkehr von und nach Norden nur eingeschränkt nutzbar.

Die Einfahrt zur A 95, nord-östlich von Oberdill, ist für Kfz bis 12 t zulässig. Die Ausfahrt ist nur für Fahrzeuge der Autobahnpolizei möglich. Die Betriebszufahrt zur Autobahnmeisterei Starnberg ist für den öffentlichen Verkehr gesperrt und nur für die Fahrzeuge der Autobahnpolizei in nordöstlicher Richtung freigegeben. Unter Mitbenutzung der nördlich von Oberdill befindlichen Unterführung wird eine Verbindung von

ENTWURF

der St 2065 nach Oberdill, zur Polizei, zur Autobahnmeisterei Starnberg sowie zur Einfahrt auf die A 95 Richtung München hergestellt. Die vorhandene Autobahnunterführung ist mit einer Breite von 9,0 m und einer Höhe von 4,5 m schwerverkehrstauglich. Westlich der A 95 bei Oberdill befindet zudem sich ein Pkw-Parkplatz mit Anbindung an die St 2065. Die Ausfahrt von der A 95 von München kommend wird von Pkws, Autobahnpolizei sowie dem Betriebsdienst der Autobahnmeisterei genutzt. Die Einfahrt auf die A 95 ist nur für Pkws vom Parkplatz, des Betriebsdienstes der Autobahnmeisterei sowie der Autobahnpolizei zulässig.

Die im Jahr 2011 vorgelegte „Vorbereitende Untersuchung Erweiterung Gewerbegebiet Schorn“ kam zu dem Ergebnis, dass die Realisierung des Campus Schorn nur in Verbindung mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss möglich ist. Zunächst wurde eine Machbarkeitsstudie vom Ingenieurbüro Hyna aus den Jahren 2012/13 durchgeführt. Hierbei wurden die wesentlichen Eckpunkte zur straßenbaulichen Infrastruktur des neuen Halbanschlusses Oberdill/Schorn in Abstimmung mit der Autobahndirektion Südbayern unter Berücksichtigung der Anforderungen, wie z.B. das zusätzliche prognostizierte Verkehrsaufkommen durch das geplante Gewerbegebiet Schorn, entwickelt. In der Machbarkeitsstudie zeigte sich für den vorhandenen, geduldeten Halbanschluss im Planungsgebiet, dass aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Verkehrsbelastung die Verkehrssicherheit bzw. Dimensionierung nicht ausreichend ist.

Das Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie wurde schließlich dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Genehmigung vorgelegt. Mit dem Schreiben des BMVI vom 22.05.2015 wurde dem Antrag auf Genehmigung, der grundsätzlich die bauliche Ertüchtigung der Halbanschlussstelle Oberdill/Schorn beinhaltet, zugestimmt. Aufgrund des Zustimmungsschreibens vom BMVI wurde die Entwurfsplanung für die neue Halbanschlussstelle Oberdill/Schorn erstellt und das Planfeststellungsverfahren durch die Autobahndirektion Südbayern eingeleitet.

Damit der Halbanschluss die prognostizierten Verkehrsmengen abwickeln kann, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Bau einer neuen Einfahrtsrampe in die A 952 Richtung München am Autobahndreieck Starnberg der A 95
- regelkonformer Ausbau der bestehenden Ausfahrt von der A 95 Richtung Garmisch-Partenkirchen
- Auflösung und Umbau des bestehenden östlich gelegenen Parkplatzes bei Streckenkilometer 11+800 zur Schwertransportübergabestelle
- Aktivierung des aufgelassenen Parkplatzes südlich der Anschlussstelle Schäftlarn bei Streckenkilometer 19+300 als Ersatz für den entfallenden Parkplatz bei Streckenkilometer 11+800 (nicht Bestandteil dieses Vorentwurfs)

Im Zuge der baulichen Ertüchtigung des Halbanschlusses Oberdill/Schorn werden insgesamt vier Betriebs- zu- und -abfahrten für die Autobahnmeisterei Starnberg geplant. Im Gegenzug werden die bestehenden Betriebs- zu- und -abfahrten zwischen der Autobahnmeisterei Starnberg und der Autobahnpolizei zurückgebaut. Ebenfalls wird im Rahmen der o.g. Maßnahme der Standstreifen von der Einfädelung der A 952 bis zur aufzulassenden Betriebsausfahrt zur Autobahnmeisterei verbreitert.

Der Vorhabenträger für das Plangebiet und den Halbanschluss ist die Stadt Starnberg. Die Straßenbaulast für den Halbanschluss und die Betriebsrampen obliegt der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

ENTWURF

Das Vorhaben löst, unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen, keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft aus.

6.6.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zur angedachten Konzeption des Öffentlichen Nahverkehrs wurden Gespräche mit der Stabsstelle Verkehrsmanagement im Landratsamt Starnberg geführt, der für alle diesbezüglichen Entscheidungen im Landkreis sowie für Verhandlungen und Abstimmungen mit dem Münchner Verkehrs Verbund verantwortlich zeichnet.

Eine neue Haupt-Buslinie soll von Starnberg Bahnhof Nord über Percha – Wangen - Campus Schorn nach München Süd geführt werden; in München kommen die U-Bahn-Haltestellen Fürstenried West bzw. Großhadern in Betracht. Damit kann eine optimale Vernetzung mit der U-Bahn erreicht werden. Fürstenried West erscheint aufgrund der hohen Standplatzauslastung für Busse schwierig. In Großhadern ist ausreichend Platz für eine zusätzliche Buslinie. Das Bussystem sollte im 30 Minuten Takt fahren. Mit einem MVV Konzept soll die Taktung noch näher untersucht werden. Da die S 7 in Schäftlarn einen problematischen Zeittakt anbietet, sollte die Vernetzung mit Schäftlarn nur als zusätzliche Linie mit einem On-Demand-Bus geplant werden.

Auf eine gute Vernetzung der Haltestellen mit dem Fahrrad soll geachtet werden.

Im Campus Schorn sollen mehrere Haltestellen (eine Haltestelle je Quartier) geplant werden. Das Fuchsloch ist nicht für das Linienbussystem oder Gelenksbussystem geeignet. Die ausgebaute neue Höhe erreicht eine lichte Höhe von 4,50 m und ist daher nicht für eine Verbindung ins geplante Gewerbegebiet geeignet. Wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz und Benutzung der Buslinie ist, dass möglichst keine bzw. eine reduzierte Anzahl von Stellplätzen für die Mitarbeiter sowie Anreizsysteme für dieses Bussystem geschaffen werden. Es wird erwartet, dass so eine Reduzierung des MIV um 20% erreicht werden kann.

6.6.3 Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Es ist ein Ziel der Bayerischen Staatsregierung, bayernweit einen Radverkehrsanteil von 20% zu erreichen. Der Radverkehr als Alltagsverkehrsmittel wird daher, gerade auch für den Berufsverkehr, von Beginn an in die strategische Entwicklung für den Campus Schorn einbezogen. Wichtig ist hierbei eine strategische Netzentwicklung und Einbindung des neuen Standortes in bestehende Netze, sowie die Anlage von attraktiven Fahrradverkehrsflächen im Plangebiet.

Der Landkreis München erarbeitet derzeit ein regionales Konzept für ein Radschnellwegenetz. Der Campus Schorn liegt zwischen dem Wegekorrridor Nr. 11 im Westen (Gräfelfing/Gauting/Starnberg) und dem Wegekorrridor Nr. 10 im Osten (Pullach/Grünwald/Baierbrunn). Für die äußere Anbindung, insbesondere aus Richtung München, soll daher mit dem Landkreis München abgestimmt werden, inwieweit der Campus Schorn sinnvoll in dieses Wegenetz integriert werden kann. Deshalb ist im Plangebiet ein von Nord nach Süd verlaufender Radschnellweg vorgesehen. Er verläuft als eigenständiger und weitgehend kreuzungsfreier Radweg, unabhängig vom Straßenraum und berücksichtigt die vorgegebenen baulichen Qualitätskriterien aus dem Regionalkonzept (z. B. Breite mind. 4 m). Damit kann der Standort einen Ver-

ENTWURF

knüpfungspunkt zwischen den beiden Korridoren bilden, der das Fahrradnetz für den Berufsverkehr, aber auch für Freizeitverkehre, besser nutzbar macht.

Im öffentlichen Straßenraum werden beidseitig verlaufende Radverkehrsflächen und Fahrradverleih-Stationen (auch E-Roller und E-Bikes) angeboten. Das Fahrradverleihsystem bietet zwar weniger Potenziale für den täglichen Pendler, kann aber die Gesamtstrategie ergänzen und ggf. Wege vor Ort oder Gelegenheitsfahrten vom Standort aus (z.B. Dienstwege) auf das Rad verlagern.

Auch für Fußgänger sind ebenfalls beidseitig verlaufende Fußwege vorgesehen. Der asymmetrische Profilquerschnitt ermöglicht auf einer Straßenseite ausgeweitete und boulevardartige Fußwege mit hoher Aufenthaltsqualität, die das Zu-Fuß-Gehen fördern. Sie sind verbunden mit einem Netz von Fußwegen, die außerhalb des Straßenraumes durch die angrenzenden Grünflächen führen.

Mit diesem Maßnahmenbündel soll innerhalb des Areals das strategische Ziel erreicht werden, nach Möglichkeit alle Binnenwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück zu legen (z.B. zwischen Arbeiten und Gastronomie, Freizeit, Einkauf, Kinderbetreuung etc.) und ein möglichst hoher Anteil an nicht Kfz-Verkehren zu generieren.

6.6.4 Garagen und Stellplätze

In den Gewerbegebieten sieht das Planungskonzept vier Garagen (Ga) zur Unterbringung der pflichtigen Pkw-Stellplätze vor. Die Garagen sind zentral in den jeweiligen Quartieren angeordnet, um möglichst kurze Wege zu den festgesetzten Baufeldern zu gewährleisten. Damit kann der Campus Schorn weitgehend Kfz-frei bleiben. Die Pkw-Stellplätze sind zahlenmäßig gemäß der gültigen Stellplatzsatzung der Stadt Starnberg nachzuweisen. Um die zu beplanenden Flächen möglichst effizient zu nutzen, werden die Garagen in kompakter Bauweise mit einer festgesetzten Höhe entwickelt.

In untergeordnetem Umfang sind auch oberirdische Pkw-Stellplätze für Beschäftigte der jeweiligen Gewerbenutzung auf den Baugrundstücken sowie im öffentlichen Straßenraum für Besucher zulässig. Darüber hinaus werden für das SO Versorgungszentrum oberirdische Kurzzeitparkplätze und eine Tiefgarage für Besucher der im SO befindlichen Nutzungen zugelassen.

6.6.5 Fahrradabstellplätze

Für die künftigen Nutzer des Gebiets sollen Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie Beschaffenheit auf den Baugrundstücken hergestellt und dauerhaft bereitgehalten werden. Zugunsten einer guten Erreichbarkeit und einer einfachen Benutzbarkeit sollen Fahrradabstellplätze ebenerdig oder über Rampen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus zugänglich sein. Die Errichtung von Fahrradabstellplätzen stützt die Konzeption eines Kfz-freien Gebietes. Gestärkt wird dies zusätzlich durch das Angebot von Fahrradverleih-Stationen im öffentlichen Straßenraum, deren Anlage durch Satzung zugelassen wird.

Die Anzahl der zu errichtenden Fahrradabstellplätze richtet sich nach der jeweiligen Nutzung (Gewerbe mit/ohne Publikumsverkehr, Einzelhandel, Gastronomie, Kinderbetreuungseinrichtung). Für mehr Flexibilität in der Realisierung kann von der festge-

ENTWURF

setzten Anzahl der Fahrradabstellplätze ausnahmsweise abgewichen werden, wenn im Einzelfall ein höherer oder geringerer Abstellbedarf zu erwarten ist.

6.7 Dienstbarkeitsflächen

In den Gewerbegebieten sowie im Sonstigen Sondergebiet Versorgungszentrum sind dinglich zu sichernde Flächen für ein Leitungs- und Fahrrecht zugunsten eines beschränkten Personenkreises vorgesehen. Diese dienen vorrangig der Befahrbarkeit der Flächen, u.a. zur Pflege der zu begrünenden Flächen mit Pflanzbindung auf den Baugrundstücken und für Rettungsfahrzeuge.

6.8 Immissionsschutz

Mit der Erstellung eines Schallgutachtens sind insbesondere die zu erwartenden Lärmbelastungen durch das geplante Gewerbegebiet auf die benachbarten Anwohner als auch die Ermittlung der künftigen Lärmbelastung an den geplanten Gebäuden durch den Lärm des benachbarten Straßenverkehrs der Autobahn A 95 zu ermitteln. Zudem soll eine evtl. Zunahme der Lärmbelastung für die Bewohner von Wangen durch einen ggf. höheren Verkehr auf der Olympiastraße (St 2065) untersucht und beurteilt werden.

Die endgültigen Ergebnisse des Schallgutachtens liegen noch nicht vor und müssen zu gegebener Zeit ergänzt werden. Die derzeit erkennbaren Auswirkungen können wie folgt zusammengefasst werden (detailliertere Ausführungen s. Umweltbericht):

6.8.1 Auswirkungen der geplanten Entwicklung auf die Nachbarschaft

Da es sich hauptsächlich um Betriebe aus der IT-Branche handelt, werden zunächst als Lärmquellen lediglich die Emissionen des An- und Abfahrtsverkehrs der Mitarbeiter und Kunden sowie die Emissionen von Lüftern auf dem Dach angenommen.

Mögliche Immissionsorte (IO) in der Nachbarschaft sind im Süden das Gut Schorn mit einer Entfernung von ca. 500 m zum südlichen Ende des neuen Gewerbegebietes, im Norden die Gebäude von Oberdill mit einer Entfernung von ca. 400 m zum nördlichen Ende des neuen Gewerbegebietes und im Westen die nah gelegene Autobahnmeisterei. Hier befindet sich vmtl. eine Wohnung in nicht mehr als 40 m zum nächstgelegenen Gebäude im neuen Gewerbegebiet.

Die Emissionen des Verkehrs finden nur tagsüber statt. Die An- und Abfahrten werden in den Morgenstunden zwischen 6.00 Uhr und 9.00 Uhr stattfinden sowie in den Abendstunden zwischen 17.00 Uhr und 20.00 Uhr. Bei einer angenommenen Verkehrsmenge von etwa 6.000 Fahrzeugen ergeben sich ca. 1.000 Fahrbewegungen pro Stunde im betrachteten Zeitbereich (dabei sind zu erwartende ÖPNV-Anteile noch nicht berücksichtigt). Nach der Parkplatzlärmstudie folgt für die Fahrten ein längenbezogener Schallleistungspegel von 47,4 dB(A), der mit der Anzahl der Fahrbewegungen gewichtet wird. Parkplatzlärm wird nicht erwartet, da die Fahrzeuge in Parkhäusern abgestellt werden sollen.

Da die genaue Lage von Lüftern noch nicht bekannt ist, wurde lediglich für die nahe gelegene Autobahnmeisterei eine Belastung durch Lüfter mit einem Schallleistungspegel von 80 dB untersucht.

ENTWURF

Die Beurteilung erfolgt im Rahmen der TA Lärm, für die betroffenen Immissionsorte gilt ein Richtwert von 60 dB (A) im Tageszeitraum (Dorf-, Mischgebiet).

Den Ergebnissen der Berechnungen zufolge ergeben sich an den weiter entfernten Anwesen im Bereich des Gutes Schorn mit 30 dB(A) tags und den Anwesen westlich der A 95 (Reglauer) mit 37 dB(A) kaum nennenswerte Belastungen.

Im Bereich von Oberdill kommt es tagsüber zu einer Gesamtbelastung von max. 48 dB(A), die weitestgehend durch den neuen Verkehr vom und zum neuen Gewerbegebiet verursacht wird. Im Bereich der Autobahnmeisterei tritt eine Gesamtbelastung von max. 48 dB(A) tags auf, die auch hier im Wesentlichen durch der Gewerbeverkehr verursacht wird. Im Bereich der Autobahnmeisterei tritt eine Gesamtbelastung von max. 44 dB(A) tags auf, die auch hier im Wesentlichen durch der Gewerbeverkehr verursacht wird. Die Lüfter allein verursachen dabei einen Beitrag von höchstens 40 dB tags (dies gilt auch für den Nachtzeitraum; der Richtwert nachts beträgt 45 dB(A)). Bei Berücksichtigung eines möglichen ÖPNV-Anteils von 30 % ergeben sich um etwa 1 dB(A) niedrigere Immissionspegel.

Der Richtwert der TA Lärm von 60 dB(A) im Tagesbereich wird an keinem IO erreicht.

6.8.2 Lärm der A 95 auf die geplanten Gebäude

Den Untersuchungen der Bayerischen Straßenbauverwaltung (BAYSIS) zufolge beträgt der Verkehr auf der A 95 im betrachteten Streckenabschnitt und im Tageszeitraum ca. 70.000 Kfz/24 h, bei einem Lkw-Anteil von 14 %. Daraus folgt bei einer vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 80 km/h (infolge der Ein- und Ausfädelung der A 995 von und nach Starnberg) ein Emissionspegel von etwa 74 dB(A) im Tageszeitraum.

Die betroffenen und am weitesten in den Westfassaden der geplanten Gebäude befindlichen Fenster sind nicht mehr als 100 m von der Straßenachse der A 95 entfernt.

Noch ohne Berücksichtigung des dazwischenliegenden Geländeverlaufs (Bodendämpfung!) folgt hieraus nach der Berechnung mit RLS-90 ein Immissionspegel von max. 66 dB(A) im Tageszeitraum.

Die Beurteilung erfolgt nach der DIN 18005, für die betroffenen Immissionsorte gilt ein schalltechnischer Orientierungswert von 60 dB (A) im Tageszeitraum (Mischgebiet).

Der Orientierungswert der DIN 18005 wird zwar um 6 dB(A) überschritten, aber der in Gesundheits- und Eigentumsrechtlicher Hinsicht kritische Schwellenwert (Art. 2 und Art. 14 GG) von 72 dB(A) tagsüber für Mischgebiete wird deutlich unterschritten.

Als aktiver Lärmschutz könnte die Errichtung eines LS-Walles am westlichen Bebauungsrand erwogen werden.

6.8.3 Auswirkungen in Wangen durch eine planungsbedingte Erhöhung des Durchfahrtsverkehrs

ENTWURF

Nach der vorliegenden Verkehrsprognose erhöht sich die Verkehrsmenge im Bereich von Wangen bereits im Prognose-Nullfall (allgemeine Verkehrszunahme bis 2025), und noch ohne Berücksichtigung des Campus Schorn, auf etwa 2.400 Kfz/24 h. Nach Errichtung des Campus Schorn (Prognose-Planfall) wird sich der durchfließende Verkehr auf eine Menge von 4.400 Kfz/24 h fast verdoppeln.

Nach den RLS-90 bedeutet dies Emissionspegel von fast 60 dB(A) im Prognose-Nullfall bzw. mehr als 62 dB(A) im Prognose-Planfall im Tageszeitraum bei angesetzter Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Abstand der Anwesen in Wangen zur durchführenden Olympiastraße beträgt im ungünstigsten Fall weniger als 10 m zur Straßenachse. Den Berechnungen nach den RLS-90 zufolge ergeben sich hier für den Prognose-Nullfall Immissionspegel von max. 66 dB(A) im Tageszeitraum. Im Prognose-Planfall erhöhen sich die Immissionspegel um 2,7 dB(A) auf max. 68,5 dB(A) im Tageszeitraum.

Die Beurteilung erfolgt nach der DIN 18005, für die betroffenen Immissionsorte gilt ein schalltechnischer Orientierungswert von 60 dB (A) im Tageszeitraum (Dorfgebiet).

Der Orientierungswert der DIN 18005 wird zwar im Planfall um 8,5 dB(A) überschritten, aber der in Gesundheits- und Eigentumsrechtlicher Hinsicht kritische Schwellenwert (Art. 2 und Art. 14 GG) von 72 dB(A) tagsüber für Mischgebiete wird deutlich unterschritten.

Als aktiver Lärmschutz könnte die Anordnung einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h erwogen werden (hierdurch ließe sich eine Pegelreduzierung von annähernd 3 dB(A) erreichen).

Weitergehende Ausführungen zum Thema Immissionsschutz werden im Umweltbericht erläutert.

6.9 Werbeanlagen

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen getroffen, die den Umfang an Werbung wirkungsvoll regeln und optische Beeinträchtigungen minimieren, ohne Werbung grundsätzlich zu unterbinden. Werbeanlagen sollen nur hinweisenden Charakter haben und den Standort der gewerblichen Nutzung kenntlich machen. Sie sollen das städtebauliche und freiraumplanerische Erscheinungsbild nicht stören, sich in Umfang, Form und Farbgebung der Architektur anpassen und in das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild einfügen.

Mit der Beschränkung der Werbeanlagen mit einer Orientierung nur zur Erschließungsstraße, nur parallel zur Fassade und einer Beschränkung in Größe und Anzahl der Werbeanlagen je Betrieb wird eine Aufdringlichkeit vermieden und der Umfang grundsätzlich auf ein erträgliches Maß reduziert.

Als Hinweis auf den gesamten Campus Schorn ist am südlichen Eingang in das Quartier auch eine Werbeanlage an der von der Erschließungsstraße abgewandten Seite nach Süd-Südwest zulässig.

Fensterflächen sind grundsätzlich von Werbeanlagen frei zu halten. Dies trägt zum einen dazu bei, optische Beeinträchtigungen von Fassaden gering und für ihre eigentlichen Funktionen (Belichtung, Belüftung) frei zu halten. Ausnahmsweise können bei

ENTWURF

Ganzglasfassaden Werbeanlagen auch im Bereich von Fensterflächen angebracht werden, wenn dadurch die dahinter liegenden Nutzungen nicht beeinträchtigt werden und eine ausreichende Belichtung und Belüftung dieser Nutzungen gewährleistet ist.

Für ein einheitliches Erscheinungsbild sind Werbeanlagen über der realisierten Wandhöhe sowie an und über technischen Dachaufbauten nicht zulässig.

Werbeanlagen und Fassadenbeleuchtungen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen sowie sich bewegende Werbeanlagen sind wegen ihrer zu großen Dominanz im öffentlichen Raum und der daraus resultierenden Unruhe ausgeschlossen. Darüber hinaus sind Himmelsstrahler, Lichtprojektionen und ähnliche Einrichtungen auf Grund ihrer störenden Wirkungen auf die weitere Umgebung des Planungsgebietes unzulässig.

Nutzungsbedingt werden im GE und SO Hinweistafeln auch außerhalb der Bauräume und unabhängig von Gebäuden zugelassen. Der Umfang wird auf das notwendige Maß beschränkt.

Aus Rücksichtnahme auf die im Planungsgebiet vorkommenden Tierarten sind Beleuchtung und Werbeflächen so zu gestalten, dass die Natur- und Lebensräume der Tiere nicht beeinträchtigt werden.

6.10 Einfriedungen

Um die Freiflächen möglichst zusammenhängend zu gestalten und die Durchlässigkeit zwischen den einzelnen Baugebieten und Grünflächen zu sichern, werden Einfriedungen in untergeordnetem Umfang nur für die Bereiche zugelassen, wo es Sicherheitsbelange (Außenspielfläche der Kindertageseinrichtung) erfordern oder wo sie in der unmittelbaren Umgebung der Gebäude erforderlich sind. Davon ausgenommen sind Schrankenanlagen zur Regelung der Ein- und Ausfahrt für Kfz.

Festsetzungen zur Gestaltung von Einfriedungen sollen zu einem einheitlichen Erscheinungsbild beitragen. Deshalb sind Einfriedungen in ihrer Höhe beschränkt.

6.11 Abgrabungen und Aufschüttungen

Zur Bewältigung der vorhandenen Topographie im Planungsgebiet sowie zugunsten einer flexibleren Umsetzung der Gebäude in den Baugebieten werden Abgrabungen und Aufschüttungen bis zu einem zweckmäßigen Maß zugelassen. Um den landschaftlichen Charakter im Planungsgebiet zu erhalten, werden Stützmauern ausgeschlossen.

Weitergehende Ausführungen zum Thema Abgrabungen werden im Umweltbericht erläutert.

6.12 Grünordnung

Die Festsetzungen zur Grünordnung orientieren sich an den stadt- und landschaftsplanerischen Grundideen, nehmen Bezug auf die Belange des Landschaftsbildes und der Erholung, und berücksichtigen die Artenschutzbelange und sind mit dem Ausgleichskonzept abgestimmt.

Weitergehende Ausführungen zum Thema Grünordnung werden im Umweltbericht erläutert.

ENTWURF

6.13 Infrastruktur

Wasser und Abwasser

Mit dem Abwasserzweckverband wurden bereits Gespräche über die Sicherung der Abwasserentsorgung geführt. Das bestehende Netz soll unter Berücksichtigung des Campus Schorn ausreichend dimensioniert ausgebaut werden.

Brandschutz

Die Stadt Starnberg wird mit ihren Feuerwehren ein Konzept aufstellen, mit dem der Brandschutz und die Löschwasserversorgung sichergestellt werden. Die Erstellung eines Feuerwehrbedarfsplans ist aktuell in Bearbeitung.

Energie

Ziel ist, größtmögliche Klimaneutralität zu erreichen. Für den gesamten Campus Schorn wird daher der Aufbau einer Nah-/ Fernwärmeversorgung geprüft, deren Wärme aus Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen und regenerativer Energieversorgung gewonnen wird (z.B. Hackschnitzel-Heizwerk, Nutzung von Biogas). Ebenso werden die Möglichkeiten einer Geothermie-Versorgung untersucht. Damit würde die Nah-/Fernwärme-Versorgung bereits den erforderlichen regenerativen Anteil erfüllen, sodass an den einzelnen Gebäuden zwingend keine weiteren Maßnahmen vorzunehmen sind. Im Bebauungsplangebiet wird eine zukunftsweisende und langfristig tragfähige Energiekonzeption umgesetzt. Zudem wird sichergestellt, dass energetisch sinnvolle Optimierungen an den Gebäuden realisiert werden.

Soziale Infrastruktur

Innerhalb des SO Versorgungsbaustein sind eine Kinderbetreuungseinrichtung und eine Seniorenbetreuungseinrichtung vorgesehen.

7 Eingriff und Ausgleich

Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Beeinträchtigungen sind in räumlicher Nähe zu Wirkort des Vorhabens auszugleichen.

Die erforderlichen Ausgleichsflächen für das Vorhaben sollen im Plangebiet selbst vorgesehen werden.

Weitergehende Ausführungen zum Thema Eingriff und Ausgleich werden im Umweltbericht erläutert.

ENTWURF

8 Umweltbericht

Der Umweltbericht ist in einem separaten Dokument beigefügt.

9 Daten zum Bebauungsplan

Flächen	Fläche in	
	ha ca.	% ca.
Baugebiete		
GE	20,8	44,3
SO	0,7	1,5
Öffentliche Verkehrsflächen		
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	6,0	12,8
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Übergeordne- ter Radweg	0,65	1,4
Öffentlichen Grünflächen	8,75	18,7
Waldflächen	10,0	21,3
Fläche Geltungsbereich	46,9	100