

610-40/0-37
rae/sel/mie

Planung

**der Stadt Dorfen - Landkreis Erding
der Gemeinde Taufkirchen (Vils) - Landkreis Erding
des Marktes Velden - Landkreis Landshut**

"Radweg Dorfen - Taufkirchen (Vils) - Velden"

**Erläuterung
und Begründung**

**zur Flächennutzungsplan-Änderung
zum Bebauungsplan
zur Veränderungssperre
zur Vorkaufsrechts-Satzung**

Planfertiger:

**Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Geschäftsstelle - Uhlandstraße 5, 80336 München**

Plandatum:

01.07.1996

**Erläuterung/Begründung ergänzt am
01.08.1996**

1. Anlaß und Ziel der Planung

Die rd. 20 km lange, eingleisige, nicht-elektrifizierte und von der Bahnstrecke München - Mühldorf abzweigende Stichbahnlinie von Dorfen über Taufkirchen (Vils) nach Velden wurde kürzlich endgültig aufgelassen und stillgelegt; die Schienen sind entfernt.

Die Bahnstrecke war vor etwa 100 Jahren erstellt worden. Im Jahr 1895 wurden die Grundstücke erworben; die Grunderwerbskosten von damals 132.000 Mark trugen damals die Stadt Dorfen und die Gemeinde Taufkirchen zu jeweils 30 % und der Markt Velden zu 40 %. Die Gemeinden übereigneten die Grundstücke der Königlichen Staatseisenbahn. Heute sind die Grundstücke im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) und werden von der Deutschen Bahn AG, Niederlassung München, Zentralbereich Immobilien verwaltet.

Der Landkreis Erding sowie die Stadt Dorfen und die Gemeinde Taufkirchen (Vils) hatten der Stilllegung der zuletzt nur noch für einzelne Gütertransporte benutzten Bahnstrecke mit dem Ziel zugestimmt, daß stattdessen auf dem vorhandenen Bahnkörper ein Radweg (bzw. Fuß- und Radweg) errichtet wird. Der Markt Velden und der Landkreis Landshut traten zwar für eine Beibehaltung dieses Schienenwegs ein, sehen aber ebenfalls die Schaffung eines Radwegs als notwendigen und zweckmäßigen Ersatz an.

In gegenseitiger Absprache planen nun die Stadt Dorfen, die Gemeinde Taufkirchen (Vils) und der Markt Velden unter Beiziehung der Landkreise Erding und Landshut die Realisierung des Fuß- und Radwegs auf der gesamten Länge der ehemaligen Bahntrasse. Mit den Planungsarbeiten wurde die Geschäftsstelle des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München beauftragt.

Mit dieser Planung entsprechen die drei beteiligten Gemeinden den festgelegten Zielen der Landes- und Regionalplanung sowie den Forderungen verschiedener Fachplanungen in mehrfacher Hinsicht:

- Es wird eine Erholungsmöglichkeit für die Tages- und Wochenenderholung in Wohnortnähe geschaffen, die abseits der stark befahrenen Straßen angelegt ist. Damit wird einem Ziel B VII 1.3 des Landesentwicklungsprogramms (LEP) entsprochen.
Mit der über die Bahntrasse hinausreichenden Schaffung des Verbindungsstücks Velden - Vilsbiburg kann der geplante Radweg darüberhinaus an den bestehenden Vils-Radwanderweg und damit auch an das großräumige Radwanderwegnetz Niederbayerns angebunden werden (RPM, B VII 3.4.2).
- Die Führung des Radwegs abseits der verkehrsreichen Straßen durch in weiten Bereichen landwirtschaftliche Nutzflächen schafft gefahrlose Verbindungen zwischen den Gemeinden.
- Der direkte und weitgehend steigungsfreie Verlauf der aufgelassenen Bahntrasse mit seiner Nähe zu den innerörtlichen Bereichen bietet optimale Voraussetzungen auch für die kurzen Radverkehre zum Zwecke des Schulbesuchs, des Einkaufs, des Amtsgangs u. ä..
- Der Ausbau der Bahntrasse zu einem Radweg ersetzt erforderliche straßenbegleitende Radweg entlang der Bundesstraße B 15 und der Kreisstraße ED 13 (zwischen Dorfen und Taufkirchen bzw. Moosen) sowie entlang der Bundes-

straße B 388 und der Kreisstraßen ED 26, LA 16 und LA 59 (zwischen Taufkirchen und Velden) bzw. stellt diese in Teilstücken dar.

- Der ökologisch wertvolle Lebensraum für Tiere und Pflanzen, die sich entlang des Bahndamms und in den teilweise großen Böschungsflächen angesiedelt haben, bleibt erhalten.

2. Planungsinstrumente

Zur Planung, Sicherung der Planung und zur Realisierung der Fuß- und Radwegverbindung gehen die Stadt Dorfen, die Gemeinde Taufkirchen (Vils) und der Markt Velden in Absprache mit dem Landkreis Erding und dem Landkreis Landhut gemeinsam wie folgt vor:

2.1 Flächennutzungsplan-Änderung

In allen drei Gemeinden wird jeweils der Flächennutzungsplan im gesamten Verlauf der aufgelassenen Bahntrasse sowie in den Bahnhofsbereichen geändert. Dies ist die

- 10. Änderung des Flächennutzungsplans Dorfen,
- 6. Änderung des Flächennutzungsplans Taufkirchen (Vils) und die
- 21. Änderung des Flächennutzungsplans (und Landschaftsplans) Velden.

Die bisherigen Flächennutzungspläne der drei Gemeinden stellen die Bahnstrecke mit den Bahnhofsbereichen noch als "Fläche für Bahnanlagen" dar.

Die Flächennutzungsplan-Änderung sind erforderlich, um dieser entfallenen Nutzung und der geplanten Umnutzung Rechnung zu tragen und entsprechende Bebauungspläne aufstellen zu können.

Mit den Flächennutzungsplan-Änderungen werden

- die für die Fuß- und Radwegverbindung benötigten Flächen, d.h. der ehemalige Bahnkörper mit den gesamten Böschungs- und Querungsbereichen als "Öffentliche Verkehrsfläche: wichtige Fuß- und Radwegverbindung mit Begleitgrün" ausgewiesen;
- die darüberhinausgehenden Bahnhofsbereiche zu "Fläche für den Gemeinbedarf" umgewidmet. Dies sind die ehemaligen Bahnhofsbereiche in Babing/Kienraching, Taufkirchen und Moosen (jeweils Gemeinde Taufkirchen (Vils)) sowie in Velden (Markt Velden).

Die Umwidmung der Bahnhofsbereiche ist infolge der entfallenen Bahnnutzung erforderlich. Die Ausweisung als Fläche für den Gemeinbedarf erfolgt, um Nutzungen zu Gemeinbedarfszwecken zu ermöglichen. Dabei ist im Einzelfall noch nicht bestimmt, welche Art von baulichen oder Freiflächennutzungen realisiert werden sollen bzw. ob Teile dieser Flächen ggf. auch für andere als für Gemeinbedarfszwecke benötigt werden. Vorhandene gewerbliche Nutzungen sollen dabei jedenfalls gesichert bleiben.

2.2 Bebauungsplan

In allen drei Gemeinden wird für die geplante Fuß- und Radwegverbindung jeweils ein Bebauungsplan aufgestellt. Hierin sind die o.g. Bahnhofsbereiche nicht beinhaltet.

Der jeweilige Bebauungsplan der Stadt Dorfen, der Gemeinde Taufkirchen (Vils) und des Marktes Velden enthält eine Planzeichnung im Maßstab 1 : 5.000 und setzt die Flächen der ehemaligen Bahntrasse einschließlich der Böschungs- und Querungsbereiche als "Öffentliche Verkehrsfläche: wichtige Fuß- und Radwegverbindung mit Begleitgrün" fest. Sonstige Festsetzungen werden nicht getroffen und sind nicht erforderlich.

Der Bebauungsplan ist erforderlich, um die Realisierbarkeit der Fuß- und Radwegverbindung sicherzustellen, insbesondere, um die Durchgängigkeit dieser Verbindung zu gewährleisten.

2.3 Veränderungssperre

Von allen drei Gemeinden wurde bereits für die Grundstücke bzw. Grundstücksteile eine Veränderungssperre gemäß § 14 ff BauGB erlassen, für die die Aufstellung der o.g. Bebauungspläne beschlossen worden ist, d.h. die im Bebauungsplan-Entwurf in der Fassung vom 01.07.1996 beinhaltet sind.

Die Veränderungssperre ist erforderlich, um die Realisierung der Fuß- und Radwegverbindung sicherzustellen, insbesondere um etwaige Erschwernisse durch zwischenzeitliche Veränderungen zu vermeiden. Solche Erschwernisse könnten z.B. durch Bauvorhaben, durch Veränderungen am Bahndamm bzw. am Schotterbett oder durch Beseitigung von Brückenbauwerken u.ä. eintreten.

2.4 Vorkaufsrechts-Satzung

Von allen drei Gemeinden wurde bereits für die Grundstücke bzw. Grundstücksteile eine Vorkaufsrechts-Satzung gemäß § 25 Abs. 1 Nr.2 BauGB erlassen, für die die Aufstellung der Bebauungspläne beschlossen worden ist, d.h. die im Bebauungsplan-Entwurf in der Fassung vom 01.07.1996 beinhaltet sind.

Das gemeindliche Vorkaufsrecht ist erforderlich, um den Grunderwerb für die geplante Fuß- und Radwegverbindung sicherzustellen, insbesondere um eine anderweitige Veräußerung von Teilstücken zu vermeiden.

3. Planungsgebiet

3.1 Betroffene Grundstücke

Das Planungsgebiet umfaßt somit alle Grundstücke der aufgelassenen Bahntrasse Dorfen - Velden, wobei in den Flächennutzungsplan-Änderungen die o.g. Bahnhofsbereiche beinhaltet sind, in den Satzungen (Bebauungsplan, Veränderungssperre und Vorkaufsrecht) jedoch nicht.

Diese Bahngrundstücke sind im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) bzw. in Verwaltung der Deutschen Bahn AG.

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplan-Änderung und der Satzungen (Bebauungsplan, Veränderungssperre und Vorkaufsrecht ist durch die jeweilige Planzeichnung in der Fassung vom 01.07.1996 bestimmt.

Soweit nach dem gegenwärtigen Planungsstand feststellbar, handelt es sich insgesamt um folgende Grundstücke:

Gemeinde	Gemarkung	Flst.Nr.	Bezeichnung	Größe
Stadt Dorfen	Hausmehring	84/2	Bahngelände	8.567 m ²
	Hausmehring	84/5	Bahngelände	2.989 m ²
	Dorfen	1077/2	Bahngelände	23.041 m ²
	Eibach	185/2	Randflächen	100 m ²
	Eibach	457/2	Bahngelände	81.369 m ²
	Eibach	457/12,13	Randflächen	? m ²
Gde. Taufk.(V.)	Eibach	457/7,	Bahngelände	320 m ²
	Eibach	457/8, /10,	Durchlässe	274 m ²
	Eibach	457/14	Bahngelände	26.700 m ²
	Taufkirchen	147/17, /18, /19	Durchlässe	217 m ²
	Taufkirchen	147/2, /9	Bahngelände	5.436 m ²
	Taufkirchen	147	Bahngelände	57.444 m ²
	Moosen	18/2	Bahngelände	41.366 m ²
	Gebensbach	472/2	Bahngelände	23.215 m ²
Markt Velden	Babing	20/2	Bahngelände	16.097 m ²
	Babing	293/2	Bahngelände	3.710 m ²
	Babing	712/2	Bahngelände	270 m ²
	Babing	712/4	Grünland	420 m ²
	Babing	712/5	Bahngelände	268 m ²
	Babing	712/6	Bahngelände	5.417 m ²
	Velden	365/2	Bahngelände	2.605 m ²
	Velden	386	Bahngelände	10.732 m ²
	Velden	386/8, /9	Grünland	1.780 m ²

Insgesamt handelt es sich somit um eine bahneigene Fläche von mehr als 30 ha. Hiervon werden schätzungsweise etwa 20 ha als Verkehrsfläche des Fuß- und Radwegs benötigt; der Rest sind Bahnhofsbereiche und Randflächen. Von den schätzungsweise 20 ha Verkehrsfläche entfallen auf den etwas mehr als 20 km langen und auf eine Breite von etwa 2,5 m zu befestigenden Weg etwa 5 ha; die dazugehörenden Begleitgrün-, Böschungs- und Querungsflächen machen somit etwa 15 ha aus.

(Anmerkungen:

Die Auflistung ist möglicherweise nicht vollständig und u.U. auch fehlerhaft, da ein Bestandsverzeichnis der Bahn bislang nicht vorliegt und die übrigen Unterlagen z.T. nicht vollständig oder nicht auswertbar sind.)

Obwohl der Bahnkörper, d.h. der Schotter-befestigte Bahndamm selbst nur wenige Meter breit ist, ändern die zum Teil sehr langen Grundstücke in ihrem Verlauf sehr stark ihre Breite: in den ehemaligen Bahnhof- und Haltestellenbereichen und überall dort, wo durch Abgrabung bzw. Aufschüttung größere Geländeänderungen vorgenommen wurden, erreichen sie Breiten bis zu etwa 40 Metern.

3.2 Beschaffenheit des Planungsgebiets

Die Bahntrasse, d.h. der geplante Fuß- und Radweg beginnt am Bahnhof Dorfen, an der Bahnhofstraße und führt östlich des Hauptsiedlungsgebiets von Dorfen durch das Isental Richtung Norden. Im weiteren Verlauf führt die Bahntrasse fast steigungsfrei durch das teilweise sehr bewegte Hügelland zwischen Isen- und Vilstal. Wegen des bewegten Geländes bestehen hier z.T. hohe Bahndämme und vor allem tiefe Geländeeinschnitte.

Im Norden des Dorfener Stadtgebiet streift der geplante Fuß- und Radweg den westlichen Ortsrand von Eibach. Südlich davon weitet sich das Gelände an der ehemaligen Bahn-Haltestelle Algasing auf ca. 40 m Breite auf, die heute als Grünfläche dient.

In nördlicher Fortsetzung überquert der geplante Fuß- und Radweg die Gemeindegrenze Dorfen/Taufkirchen(Vils) bei Schnaapping, wo das Vilstal beginnt. Hier besteht die ehemalige Bahn-Haltestelle Babing. Nördlich davon quert der Weg die Vils und führt anschließend östlich parallel zur Vils und meist wenige Meter von der Bundesstraße B 15 entfernt zum ehemaligen Bahnhof Taufkirchen. Im Ortsbereich Taufkirchen wird erneut die Vils gequert; der Weg verläuft ab dann am südlichen Rand des Vilstals über Moosen Richtung Velden.

Lediglich in den Ortsbereichen Taufkirchen und Moosen verläuft die ehemalige Bahntrasse im Bereich bebauter Grundstücke. In der Ortsmitte von Moosen, am ehemaligen Bahnhof, weiten sich die Bahngrundstücke auf rd. 30 m auf.

Von der östlichen Gemeindegrenze Taufkirchen bis Velden verläuft der Weg auf dem Gemeindegebiet des Marktes Velden weiter entlang des südlichen Vilstal-Hangfußes, parallel zur Kreisstraße LA 16 bzw. LA 59 bis zum ehemaligen Bahnhof Velden.

Der Markt Velden hat das ehemalige und inzwischen in die Denkmalliste aufgenommene Bahnhofsgebäude erworben und einer kulturellen Nutzung zugeführt. Die verbliebenen Bahnflächen werden -wie auch in Taufkirchen- z.T. gewerblich genutzt.

Der Verlauf des geplanten Fuß- und Radwegs und der Blattschnitt der jeweiligen Flächennutzungsplan-Änderungen und Bebauungspläne ist in beiliegender Übersichtskarte im Maßstab 1 : 25.000 dargestellt.

Ferner liegt eine Kartierung der örtlichen Bestandsaufnahme, insbesondere hinsichtlich der Damm- und Böschungsflächen sowie hinsichtlich der Vielzahl von Straßen-, Wege- und Gewässerquerungen vor.

4. Maßnahmen

4.1 Geplante Baumaßnahmen

Seitens der beteiligten Gemeinden ist vorgesehen, den Ausbau des Fuß- und Radwegs möglichst umweltschonend und kostenkünstig vorzunehmen. Das vorhandene Bahn-Schotterbett soll nach Möglichkeit nur mit einer wassergebundenen Kies-/Sanddecke versehen werden; u.U. sind aber auch aufwendigere Maßnahmen, d.h. die Entfernung des Schotterbetts, die Einbringung eines tragfähigen Unterbaus und eine Asphaltierung erforderlich. Vereinzelt sind an Straßen- und Gewässerquerungen Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Die Damm- und Böschungsflächenflächen sollen generell weiterhin der natürlichen Sukzession überlassen bzw. mittels einzelner Pflegemaßnahmen (Mahd u.ä.) in ihrem gegenwärtigen Zustand beibehalten bleiben.

4.2 Maßnahmen- und Kostenträgerschaft

Die Maßnahmen- und Kostenträgerschaft ist im Einzelnen noch nicht abgeklärt; grundsätzlich ist beabsichtigt, daß der Fuß- und Radweg im Zusammenwirken der beteiligten drei Gemeinden, zwei Landkreise sowie der Bundesfernstraßen-Verwaltung geschaffen und unterhalten wird.

4.3 Grunderwerb

Die Stadt Dorfen, die Gemeinde Taufkirchen (Vils) und der Markt Velden haben sich bei der Bahnverwaltung bereits seit längerem um einen Erwerb der Bahngrundstücke bemüht. Seit Ende 1994/Anfang 1995 liegen Verkehrswert-Ermittlungen der jeweiligen Landkreis-Gutachterausschüsse vor. Eine Einigung -insbesondere hinsichtlich des Kaufpreises- konnte bislang noch nicht erzielt werden.

Um die Durchgängigkeit der Fuß- und Radwegverbindung zu sichern, insbesondere um hinderliche Veränderungen an den Bahngrundstücken auszuschließen und eine Veräußerung von Teilflächen an Dritte zu vermeiden, werden die o.g. Satzungen über die Veränderungssperre sowie über das gemeindliche Vorkaufsrecht erlassen.

München, 01.07.1996
ergänzt 01.08.1996

Anlage: Übersichtsblatt 1:25.000

Radweg Dorfen - Taufkirchen(Vils) - Velden

**Erläuterung und Begründung
zur Flächennutzungsplan-Änderung
und zum Bebauungsplan**

- der Stadt Dorfen, Lkr. Erding
- der Gemeinde Taufkirchen (Vils), Lkr. Erding und
- des Marktes Velden, Lkr. Landshut

**Ergänzungen
zur Planfassung vom 16.10.1996
- der 6. Flächennutzungsplan-Änderung
- und des Bebauungsplans
der Stadt Dorfen, Lkr. Erding**

16.10.1996

1. Verfahren

Die Stadt Dorfen und die Gemeinde Taufkirchen(Vils) (beide Lkr. Erding, Reg.bez. Oberbayern) sowie der Markt Velden (Lkr. Landshut, Reg.bez. Niederbayern) planen gemeinsam und unter Beteiligung der Landkreise Erding und Landshut die Schaffung eines Fuß- und Radwegs auf der aufgelassenen Bahnstrecke Dorfen - Velden. Hierzu werden jeweils eine Flächennutzungsplan-Änderung und ein Bebauungsplan aufgestellt, die in der Entwurfsfassung vom 01.07.1996 der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB unterzogen wurden. Diese öffentliche Auslegung wurde in allen drei Gemeinden am 15.10.1996 abgeschlossen; eine beschlußmäßige Abwägung der dabei erkennbar gewordenen Belange ist noch nicht erfolgt.

Während der öffentlichen Auslegung sind jedoch im Bereich der Stadt Dorfen neue Gesichtspunkte aufgetreten, die die folgende Entwurfsänderung bewirken.

2. Entwurfsänderung vom 16.10.1996

2.1 Flächennutzungsplan

Der bisher rechtswirksame Flächennutzungsplan Dorfen einschließlich seiner 5. Änderung weist beiderseits der ehemaligen Bahnstrecke in den Siedlungsbereichen Orlfing und Am Brühl begleitende Grünstreifen, d.h. als Grünfläche dargestellte, bis zu etwa 20 m tiefe Abstandsflächen gegenüber Baugebieten aus, die durch den seinerzeitigen Bahnverkehr bedingt waren (Lärm- und Erschüttungsschutz, Sichtbereiche).

Die Einstellung des Bahnverkehrs und die geplante Umnutzung des Bahngrundstücks zu einem Fuß- und Radweg mit begleitenden Grün- bzw. Böschungstreifen innerhalb des Bahngrundstücks ermöglicht und erfordert eine Überplanung dieser begleitenden Grünstreifen.

Die nicht mehr erforderlichen bzw. in der Natur so nicht vorhandenen Grünstreifen werden deshalb im Rahmen der 6. Flächennutzungsplan-Änderung umgewidmet. Die Umwidmung betrifft im einzelnen:

- den bisher als allgemeine Grünfläche ohne nähere Zweckbestimmung dargestellten Begleitstreifen am realisierten Mischgebiet Orlfing (westlich der Bahnstrecke), in dem eine Kleingartenanlage und ein Spielplatz bestehen und der deshalb entsprechend dieser tatsächlichen Nutzung zu Grünfläche/Kleingärten bzw. zu Grünfläche/Spielplatz umgewidmet wird,
- den sich nördlich fortsetzenden, innerhalb der bestehende Baugrundstücke dargestellten Grünstreifen in bestehenden Wohngebieten, der nun entsprechend der tatsächlichen Nutzung als Teil des Baulands dargestellt wird, d.h. zu Wohnbaufläche bzw. Allgemeinem Wohngebiet umgewidmet wird
- sowie den Grünstreifen im nicht realisierten Gewerbegebiet Am Brühl (östlich der Bahnstrecke), der infolge der Auflassung des Bahnverkehrs nicht mehr erforderlich ist und der deshalb der Gewerbegebiets-Ausweisung zugeschlagen wird.

Diese Umwidmungen stellen somit im Bereich westlich der Bahn lediglich eine Anpassung an den derzeitigen Bestand und an das städtebauliche Ziel zur Wahrung dieses Bestands dar, ohne daß damit darüberhinausgehende planerische Kosequenzen verbunden sind.

Im Bereich östlich der Bahnlinie wird durch die Umwidmung das noch nicht realisierte Gewerbegebiet Am Brühl im Bereich der Grundstücke Fl.Nr. 80, 81/2 und 82/2 Gmkg. Hausmehring um rd. 20 m x 200 m, d.h. um rd. 4.000 m² vergrößert.

2.2 Bebauungsplan

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans "Radweg Dorfen - Taufkirchen(Vils) - Velden" wird um die Gesamtfläche der o.g. Grundstücke Fl.Nr. 80, 81/2 und 82/2, d.h. um rd. 7.000 m² erweitert. Diese Erweiterungsfläche wird als Gewerbegebiet festgesetzt.

Außer dieser Festsetzung der Art der baulichen Nutzung wird keine weitere Festsetzung getroffen. Der Bebauungsplan ist somit in diesem Teilbereich als "nicht qualifizierter Bebauungsplan im Außenbereich" einzustufen; die baurechtliche Zulässigkeit von Vorhaben ist damit gemäß § 30 Abs. 2 BauGB im Übrigen nach § 35 BauGB zu beurteilen.

Ziel dieser Festsetzung ist es, die dringend erforderliche Umsiedlung eines Dorfener Gewerbebetriebs (Fuhrunternehmen) auf diesen geeigneten Standort zu ermöglichen. Dem Bauvorhaben wird bisher eine nicht abgrenzbare Splittersiedlungs-Entwicklung im Außenbereich entgegengehalten. Mit der Bebauungsplan-Festsetzung als Gewerbegebiet entfällt dieser Hinderungsgrund.

Sonstige planerische Festsetzungen sind nicht erforderlich; die beabsichtigte Betriebsansiedlung kann und soll als Einzelvorhaben beurteilt werden. Nicht erforderlich bzw. zweckdienlich wäre auch eine Überplanung der übrigen, rd. 2 ha umfassenden Gewerbegebietsausweisung Am Brühl, da hierfür bisher keinemit den städtebauli-

- Die Detaiplanung bzw. die Ausführung des Radweges hat aufgrund des vorhandenen Baum- und Strauchbestandes unter besonderer Beachtung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu erfolgen.

Gründe

Nach § 6 BauGB i.V. mit der Zuständigkeitsverordnung im Bauwesen (ZustVBau) vom 05. Juli 1994 (BayGVBl Nr. 17/1994 Seite 573) bedarf die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplanes der Genehmigung durch das Landratsamt Erding als der zuständigen Verwaltungsbehörde.

Diese Genehmigung war zu erteilen, da das Verfahren für die 6. Änderung des Flächennutzungsplanes ordnungsgemäß durchgeführt wurde und die Änderungsplanung den Bestimmungen des Baugesetzbuches und den aufgrund des Baugesetzbuches erlassenen oder sonstigen Rechtsvorschriften nicht widerspricht (§ 6 Abs. 2 BauGB).

Die Auflage redaktioneller Art war veranlasst, da offensichtlich aus Versehen sich der Feststellungsbeschluß und damit verbunden die Verfahrensvermerke auf die Planfassung vom 1.7.1996 beziehen. Der vorgelegte Änderungsplan trägt jedoch das Datum vom 16.10.1996.

Weiteres Verfahren:

Die Flächennutzungsplan-Änderung ist nach Erfüllung der redaktionellen Auflage ortsüblich bekannt zu machen. Mit der Bekanntmachung wird die 6. Änderung des Flächennutzungsplanes wirksam. Jedermann kann den Flächennutzungsplan und den Erläuterungsbericht einsehen und über deren Inhalt Auskunft verlangen.

Nach der Bekanntmachung sind drei Ausfertigungen des Planes (einschließlich Erläuterungsbericht) mit einem Nachweis über die Bekanntmachung der Erteilung der Genehmigung dem Landratsamt Erding zur Anbringung des Genehmigungsvermerkes nochmals vorzulegen.

Das Landratsamt wird ein Exemplar für seine Sammlung entnehmen. Ein weiteres Exemplar wird für die Regierung von Oberbayern entnommen und dorthin übermittelt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei dem Landratsamt Erding, Alois Schießl Platz 2 85435 Erding oder bei der Regierung von Oberbayern, Maximilianstraße 39 80538 München, einzulegen. Sollte über den Widerspruch ohne unzureichenden Grund in angemessener Frist sachlich nicht entschieden werden, so kann Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30 80335 München, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichtes erhoben werden. Die Klage kann nicht vor Ablauf von drei Monaten seit der Einlegung des Widerspruches erhoben werden, außer wenn wegen besonderer Umstände des Falles eine kürzere Frist geboten ist. Die Klage muß den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden. Der Klageschrift soll dieser Bescheid in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen vier Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

I.A.

U.W. Wilsdorff
Kreisbaumeister

Siegel

T. Albrecht
Planungsreferat Außen
Wirtschaftsraum München
2. Hd. H. Rappke