



Regionaler  
Planungsverband München  
Uhlandstraße 5  
80336 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
610-33/5-182 GF/hei			
Bitte bei Antwort angeben			
Unser Aktenzeichen			
24.2-8217-ML-2-05			
Tel. (089) 21 76 -	Fax (089) 21 76 -	Zimmer	München,
2752	40-2752	4417	13.10.2005
Ihr/e Ansprechpartner/in:			
Gerhard Winter			
<a href="mailto:Gerhard.winter@reg-ob.bayern.de">Gerhard.winter@reg-ob.bayern.de</a>			

**Raumordnungsverfahren für die Errichtung eines Wohnkaufhauses und eines Möbelmitnahmemarktes der Fa. Lutz-Neubert in der Gemeinde Aschheim, Lkr. München**

Anlagen: Anlagen: Diverse Übersichtspläne und Karten

Der Regionsbeauftragte für die Region München gibt auf Anforderung der Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München zu o.g. Vorhaben folgende gutachtliche Äußerung ab:

**1. Projektbeschreibung**

Die Unternehmensgruppe Lutz-Neubert beabsichtigt in der Gemeinde Aschheim die Errichtung eines **Wohnkaufhauses** mit einer Verkaufsfläche von **49.300 m<sup>2</sup>** sowie eines **Möbelmitnahmemarktes** mit **8.700 m<sup>2</sup>** Verkaufsfläche. Bei einer Gesamtverkaufsfläche von 58.000 m<sup>2</sup> sollen **50.750 m<sup>2</sup>** auf **Möbelkernsortimente** (inkl. Teppiche) und **7.250 m<sup>2</sup>** auf **innenstadtrelevante Randsortimente** (Glas/Porzellan/Keramik, Haushaltswaren, Bettwaren/Heimtextilien, Leuchten, Babyartikel) entfallen.

Das Plangebiet liegt im Gewerbegebiet Aschheim-Südost, östlich des Frachtpostzentrums in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle Kirchheim/Aschheim-Süd der St 2082 an die BAB A 99 (siehe Anlagen 1 und 2).

**2. Regionalplanerische Beurteilung**

Maßstab für die Beurteilung des geplanten Vorhabens in der Gemeinde Aschheim sind neben den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans München (RP 14) die im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2003 (LEP) enthaltenen Ziele der Raumordnung (diese sind unverändert in den im Anhörverfahren befindlichen LEP-Entwurf übernommen) sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

Insbesondere sind hier der Abschnitt „B IV 2.4 Versorgung – Einzelhandel“ des RP 14 sowie der Abschnitt „B II 1.2.1 Handel“ des LEP zu nennen. Hier insbesondere das Ziel B II 1.2.1.5.

**2.1 Standorteignung des Siedlungsschwerpunktes Aschheim**

Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte sollen in der Regel nur in Unterzentren und zentralen Orten höherer Stufen sowie in Siedlungsschwerpunkten (geeignete zentrale Orte) ausgewiesen werden (LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Satz 1).

In der Neunzehnten Änderung des Regionalplans München wurde Aschheim als Siedlungsschwerpunkt festgelegt. Mit Schreiben vom 29.07.05 wurde die Neunzehnte Änderung von der Regierung von Oberbayern für verbindlich erklärt. Die Neunzehnte Änderung tritt in Kürze in Kraft.

**Als Siedlungsschwerpunkt ist Aschheim für das Wohnkaufhaus und den Möbelmitnahmemarkt grundsätzlich geeignet.**

## **2.2 Standorteignung des Mikrostandortes**

### **2.2.1 Städtebauliche Lage**

Gemäß LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Absatz 1 Satz 2 sollen Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte in städtebaulich integrierten Lagen mit einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ausgewiesen werden.

Als **städtebaulich integriert** gelten dabei Standorte in einem, insbesondere baulich verdichteten, Siedlungszusammenhang mit wesentlichen Wohnanteilen, die Bestandteil eines planerischen Gesamtkonzepts sind. Neben einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein anteiliger fußläufiger Einzugsbereich wesentliches Kennzeichen einer städtebaulich integrierten Lage. Städtebaulich integriert können im Einzelfall auch Standorte sein, die unmittelbar an den im Zusammenhang bebauten Ortsteil des Hauptortes der Gemeinde anschließen, sofern der Standort Bestandteil eines planerischen Gesamtkonzepts ist. In geeigneten Einzelfällen können auch Ortsrandlagen, insbesondere bei Vorliegen eines anteiligen fußläufigen Einzugsbereichs als städtebaulich integriert in Betracht kommen (Begründung zu LEP-Ziel B II 1.2.1.5).

RP 14 G 2.4.1.1 konkretisiert die städtebaulich integrierte Lage dahingehend, dass der Standort

- sich in oder nahe von Innenstädten, Stadtteilzentren, Ortskernen sowie Nebenzentren befindet,
- auch andere öffentliche und private Infrastruktureinrichtungen bietet,
- mit leistungsfähigem ÖPNV-Anschluss angebunden oder anbindbar und für den motorisierten Individualverkehr verträglich erreichbar ist,
- einen Bezug zur wohnortnahen Grundversorgung und zur Versorgung der Bevölkerung im landesplanerischen Verflechtungsbereich bzw. im Einzugsbereich hat.

Der geplante Standort liegt am südöstlichen Ortsrand von Aschheim, ca. 1,2 km von der nächsten Wohnbebauung entfernt. **Das wesentliche Kennzeichen einer städtebaulich integrierten Lage, ein anteiliger fußläufiger Einzugsbereich, ist damit nicht gegeben.** In ihrer Stellungnahme vom 10.08.05, die den Projektunterlagen beigelegt ist, geht auch die Gemeinde Aschheim davon aus, dass der geplante Standort städtebaulich nicht integriert ist. Die BBE Handelsberatung GmbH bestätigt in ihrem Gutachten vom August 2005 diese Auffassung. Das Gutachten liegt ebenfalls den Projektunterlagen bei.

In **städtebaulichen Randlagen ist die Ausweisung von Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte** soweit in ihnen innenstadtrelevante Sortimente des sonstigen Bedarfs und nicht innenstadtrelevante Sortimente angeboten werden, **ausnahmsweise nur möglich, wenn die Gemeinde den Nachweis des Fehlens geeigneter städtebaulich integrierter Standorte erbringt** (LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Absatz 1 Satz 3 und 1. Tiert).

Dieser Nachweis durch die Gemeinde müsste gemäß LEP alle für ein Einzelhandelsgroßprojekt der beabsichtigten Art und Größenordnung in städtebaulich integrierter Lage vorhandenen Flächen und deren Bewertung umfassen (Begründung zu LEP-Ziel B II 1.2.1.5, Einzelbegründung zu Absatz 1). Ein Nachweis im strengen Wortsinn der o.g. LEP-Norm liegt bislang nicht vor. Es erscheint jedoch sehr plausibel, dass es in Aschheim in integrierter Lage kein geeignetes Grundstück für ein Projekt der geplanten Größe (58.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, 10.000 m<sup>2</sup> Lager- und Verwaltungsflächen) gibt. **Es**

**wird daher im weiteren Verlauf dieser gutachtlichen Äußerung davon ausgegangen**, dass die Einlassung der Gemeinde Aschheim (Stellungnahme vom 10.08.05), es sei kein Grundstück dieser Größenordnung in städtebaulich integrierter Lage vorhanden, zutrifft und **dass damit die Voraussetzungen für eine Realisierung des geplanten Projektes in städtebaulicher Randlage gegeben sind**.

### **2.2.2 Trenngrün**

Der geplante Standort liegt im **regionalen Trenngrün** zwischen Aschheim/Feldkirchen und Kirchheim (RP 14 B II Z 4.2.3; siehe auch Anlage 3). Zusammen mit der geplanten und raumgeordneten A 99-Autobahnparallele ergibt sich damit ein **grundlegender Zielkonflikt. Dieser Zielkonflikt kann nur ausgeräumt werden, wenn fachkompetent nachgewiesen werden kann, dass die Trenngrünfunktionen nicht entgegenstehen**. Dieser Nachweis steht noch aus. Die weiteren Ausführungen stehen damit unter dem Vorbehalt, dass der Nachweis, dass die Trenngrünfunktionen dem Vorhaben nicht entgegenstehen, erbracht werden kann.

### **2.2.3 Verkehr**

Mit den Buslinien 228 und 263 ist der Standort in das ÖPNV-Netz eingebunden. Im Individualverkehr wird für das geplante Einzelhandelsgroßprojekt in Aschheim ein Kfz-Verkehrsaufkommen von 4.300 Kfz (Hin- und Rückfahrt) an einem Normalwerktag, 5.200 Kfz am Freitag und 8.000 Kfz am Samstag prognostiziert (Verkehrsgutachten Kurzak 2004). Dies sind 80 % des Verkehrsaufkommens Segmüller in Parsdorf. Im Verkehrsgutachten wird von einer Anbindung des Möbelgroßprojektes über den auszubauenden Anschluss Eichendorffstraße ausgegangen (siehe Anlage 4). Die geplante A 99-Autobahnparallele wird im Verkehrsgutachten von Kurzak für die Verkehrsabwicklung nicht vorausgesetzt und ist auch nicht in den gerechneten Prognosebelastungen enthalten.

Gemäß Kurzak wird etwa die Hälfte der Kunden über die A 99 direkt von der Autobahn zufahren. 30 % fahren aus Richtung München (A 94) über die anbaufreie und kreuzungsfrei geführte St 2082 zu und 15 % kommen über die St 2082 aus dem nordöstlichen Umland. Die zusätzlichen Belastungen im bestehenden Straßennetz sind vergleichsweise gering. Jedoch ist das Straßennetz im Umfeld des Vorhabens, zum Teil bereits stark belastet, die A 99 insbesondere an Samstagen oft überlastet. Diese soll gemäß RP 14 Z 3.2.2 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd durchgängig achtstreifig ausgebaut werden.

Zusammenfassend errechnet Kurzak im näheren Umfeld des Vorhabens mit folgenden zusätzlichen werktäglichen Verkehrsbelastungen (siehe Anlage 5): Auf der St 2082 wird der Verkehr in Richtung München um 10 % zunehmen, Richtung Anschlussstelle Kirchheim beträgt der Zuwachs 17 %. In Kirchheim verbleiben auf der St 2082 460 Kfz (+ 2 %). Auf der B 471 (Feldkirchner Straße) in Aschheim sind zusätzlich 260 Kfz (+ 2 – 3 %), auf der B 471 in Feldkirchen (Aschheimer Straße) zusätzlich 240 Kfz (+ 2 %) zu erwarten. Die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 471 sollen bekanntlich durch den Bau der raumgeordneten A 99-Autobahnparallele entlastet werden. Diesem Straßenprojekt hatte der Regionale Planungsverband München unter Maßgaben zugestimmt. Besonders kritisch ist die Verkehrssituation auf der A 99, die werktäglich mit durchschnittlich 140.000 Kfz belastet, häufig auch überlastet ist. Durch das geplante Möbelgroßprojekt kommen an Werktagen weitere 650 (in Richtung Norden) bzw. 1.370 Kfz (in Richtung Süden) dazu.

An Samstagen wird der Zusatzverkehr durch das geplante Möbelprojekt etwa doppelt so groß sein wie werktags. Zwar ist die Grundbelastung des Straßennetzes wegen des Fehlens des Berufsverkehrs insgesamt geringer als an Werktagen, andererseits geht wegen des Freizeit- und Urlaubsverkehrs auf der A 99 an Samstagen oft gar nichts mehr, wodurch wiederum Schleichverkehr auf die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 471 ausweicht und auch diese überlastet.

Insgesamt ist die Zusatzbelastung des Straßennetzes gemessen an der derzeitigen Verkehrsbelastung gering. Allerdings sind, insbesondere an Samstagen zur Urlaubszeit, die A 99 und in Folge auch die B 471 in den Ortsdurchfahrten häufig nicht mehr aufnahmefähig. **Der achtstreifige Ausbau der A 99 oder der Bau der A 99-Autobahnparallele mit Anbindung an die Eichendorffstraße würde die Verkehrssituation deutlich verbessern.**

### **2.3 Orientierung am Einzugsbereich und am Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels**

Gemäß RP 14 B IV Z 2.4.3.2 sollen Einzelhandelsgroßprojekte die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte im Einzugsbereich und die verbrauchernahe Versorgung nicht wesentlich beeinträchtigen.

Bei der Ermittlung des Kaufkraftpotentials und der Abschöpfungsquoten werden im Sinne einer einheitlichen Behandlung von Einzelhandelsgroßprojekten durch die Regionalplanung die von der BBE-Handelsberatung ermittelten Struktur- und Marktdaten 2000 zugrunde gelegt (vgl. auch Handlungsanleitung zur landesplanerischen Überprüfung von Einzelhandelsgroßprojekten des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 01.08.2002).

#### **2.3.1 Nicht innenstadtrelevantes Kernsortiment**

Nach dem LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Absatz 2 dürfen nicht innenstadtrelevante Sortimente **höchstens 25 v.H.** der sortimentsspezifischen **Kaufkraft im Einzugsbereich des jeweiligen Vorhabens abschöpfen.**

Der in der Regel vom Projektträger angegebene betriebswirtschaftliche Einzugsbereich des Vorhabens ist auf seine Plausibilität hin zu überprüfen.

Von entscheidender Bedeutung für die Einzugsgebietsabgrenzung sind die Erreichbarkeit (Zeit-Wege-Aufwand) und die Wettbewerbssituation. Die BBE-Handelsberatung geht von einem Projekteinzugsbereich auf der Basis von 4 Zonen von 2,5 Mio. Einwohnern für das Wohnkaufhaus und von 1,9 Mio. Einwohnern für den Möbelmitnahmemarkt aus (vgl. Anlagen 6 und 7). Der prognostizierte Einzugsbereich für das Wohnkaufhaus reicht im Norden bis über Pfaffenhofen a.d. Ilm hinaus, im Westen bis nach Eichenau und Starnberg, im Süden bis nach Weyarn und Bruckmühl und im Osten bis über Wasserburg a. Inn hinaus.

Bei der regionalplanerischen Bewertung und der Berechnung der Abschöpfungsquoten ist es sachlich vertretbar, das Wohnkaufhaus und den Möbelmitnahmemarkt als ein Projekt zu betrachten und sich auf einen gemeinsamen Einzugsbereich zu beschränken. Aufgrund der Konkurrenzsituation und aufgrund der Entfernung werden in der Zone 4 des prognostizierten Einzugsbereichs zum Teil nur noch geringe Kundenanteile erreicht werden. **Ein gemeinsamer Projekteinzugsbereich zur Berechnung der Abschöpfungsquoten für das Möbelkernsortiment von 2,2 Mio. Einwohnern erscheint unter o.g. Aspekten gerechtfertigt.** Dies entspricht in etwa den Zonen 1, 2 und 3 des Gutachtens der BBE Handelsberatung (vgl. Anlage 6).

Die Flächenproduktivität für das im Wohnkaufhaus geführte nicht innenstadtrelevante Kernsortiment ist mit ca. 1.100 € pro m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zu veranschlagen, die für den Möbelmitnahmemarkt mit ca. 1.600 € pro m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Bei 43.050 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für das Kernsortiment im Wohnkaufhaus und bei 7.700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für das Kernsortiment im Möbelmitnahmemarkt errechnet sich ein potentielles Gesamtumsatzvolumen im Möbel-Kernsortiment von 59,7 Mio. €. Bei einer sortimentsspezifischen Kaufkraft von ca. 644 Mio € im Einzugsbereich (293 € pro Kopf) ergibt dies eine **Abschöpfungsquote von 9,3 %.**

**Die Abschöpfungsquote des Möbel-Kernsortimentes liegt damit klar im landesplanerisch zulässigen Bereich.**

### **2.3.2 Innenstadtrelevante Randsortimente**

Nach dem LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Absatz 2 b. dürfen innenstadtrelevante Sortimente des sonstigen Bedarfs höchstens **30 v.H.** der sortimentspezifischen **Kaufkraft im Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels von bis zu 100.000 Einwohnern abschöpfen.**

**In den geeigneten zentralen Orten der Stadt- und Umlandbereiche kann ausnahmsweise unter der Voraussetzung einer engen städtebaulichen, räumlich-funktionalen und verkehrsmäßigen Verflechtung mit der Kernstadt zusätzlich bis zu einer Obergrenze von 15 v.H. auf die entscheidend maßgebliche Kaufkraft der Kernstadt zurückgegriffen werden** (LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Absatz 3). Eine enge städtebauliche, räumlich-funktionale und verkehrsmäßige Verflechtung und damit die Rückgriffsmöglichkeit ist insbesondere dann gegeben, wenn die Umlandgemeinde und die Kernstadt in einem Bereich baulich zusammengewachsen sind oder die im Zusammenhang bebauten Bereiche der Kernstadt und der Umlandgemeinde nicht durch von Bebauung freigehaltenen Flächen von Bedeutung getrennt sind.

Die Einwohner im Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels wurden von der „Gfk – prisma“ bayernweit für alle Siedlungsschwerpunkte, Unter-, Mittel- und Oberzentren erhoben. Da Aschheim erst in der Neunzehnten Änderung des Regionalplans München als Siedlungsschwerpunkt festgelegt wurde (s.o.), gibt es keinen von der „Gfk-prisma“ ermittelten Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels. Aus diesem Grund muss hier hilfsweise auf die Einwohnerzahl Aschheims zurückgegriffen werden. Dies ist insoweit vertretbar, da in den meisten Siedlungsschwerpunkten des Stadt- und Umlandbereichs im großen Verdichtungsraum München die Einwohner im Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels mit der Einwohnerzahl der Gemeinde identisch sind bzw. da bis auf drei Ausnahmen (Grünwald, Höhenkirchen-Siegertsbrunn und Poing) nur geringe Abweichungen zu verzeichnen sind. Zum 31.12.2004 hatte Aschheim 6.674 Einwohner.

Die Flächenproduktivität für in Möbelhäusern geführte innenstadtrelevante Randsortimente wie Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel, Haushaltswaren, Leuchten, Heimtextilien, etc. ist gemäß BBE mit ca. 1.400 € pro m<sup>2</sup> Verkaufsfläche anzusetzen. In Mitnahmемöbelmärkten ist die Flächenproduktivität mit 1.900 € pro m<sup>2</sup> zu veranschlagen. Bei geplanten 6.250 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Wohnkaufhaus und 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Möbelmitnahmemarkt würde der sich daraus ergebende Umsatz von 10,7 Mio. € für die Möbel-Randsortimente das entsprechende Kaufkraftpotential in Aschheim von ca. 1,1 Mio € (159 € pro Kopf) um das Zehnfache übersteigen. **Zulässig wäre allenfalls eine Verkaufsfläche für innenstadtrelevante Randsortimente von insgesamt ca. 200 m<sup>2</sup>.** Dabei ist noch mal zu betonen, dass BBE-Daten über den Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels für Aschheim nicht vorliegen.

**Setzt man jedoch voraus, dass Aschheim städtebaulich, räumlich-funktional und verkehrsmäßig eng mit München verflochten ist, kann zusätzlich bis zu einer Obergrenze von 15 v.H. auf die maßgebliche Kaufkraft Münchens (59,8 Mio. €) zurückgegriffen werden (s.o.).** Die räumlich-funktionale und verkehrsmäßige enge Verflechtung Aschheims mit München ist aus regionalplanerischer Sicht unstrittig. Fraglich ist die enge städtebauliche Verflechtung Aschheims mit München im Sinne der LEP-Norm. Diese ist dann gegeben, „wenn Umlandgemeinde und Kernstadt in einem Bereich zusammengewachsen sind oder die im Zusammenhang bebauten Bereiche der Kernstadt und der Umlandgemeinde nicht durch von Bebauung freigehaltene Flächen von Bedeutung voneinander getrennt sind“ (Begründung zu LEP-Ziel B II 1.2.1.5, Einzelbegründung zu Absatz 3).

Zwar ist der Aschheimer Ortsteil Dornach mit München-Riem baulich zusammengewachsen, nicht jedoch der Hauptort Aschheim selbst als Standort des geplanten Einzelhandelsgroßprojektes (siehe Anlage 2). Zwischen dem Hauptort Aschheim und München-Riem liegt eindeutig eine von Bebauung freigehaltene Fläche von Bedeutung im Sinne der LEP-Norm. Der regionale Grünzug „Grüngürtel München nordöstlich der Messestadt Riem“ unterstreicht die regionalplanerische Bedeutung dieser

Freifläche (RP 14 B II Z 4.2.2; siehe auch Anlage 3). Da die „Rückgriffsregel“ des LEP einzelhandelsspezifischen Austauschbeziehungen zwischen der Kernstadt und einem Einzelhandelsgroßprojekt im Umland Rechnung tragen soll (Begründung zu LEP-Ziel B II 1.2.1.5, Einzelbegründung zu Absatz 3), ist der Schluss nahe liegend (die Norm und deren Begründung ist hier leider unklar), dass die enge städtebauliche, räumlich-funktionale und verkehrliche Verflechtung standortbezogen und nicht gemeindegebietsbezogen zu verstehen ist. D.h., das innenstadtrelevante Randsortiment ist dann, wie oben dargestellt, auf ca. 200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zu reduzieren.

Die Anwendung der Rückgriffsregel käme für Aschheim dann in Betracht, wenn die enge städtebauliche, räumlich-funktionale und verkehrliche Verflechtung, unabhängig vom Standort des Einzelhandelsgroßprojektes, gemeindegebietsbezogen zu verstehen wäre. Dann könnte die enge städtebauliche, räumlich-funktionale, verkehrliche Verflechtung des Aschheimer Ortsteils Dornach auch auf den Hauptort Aschheim selbst übertragen werden. Folgt man dieser Sichtweise, dann dürften weitere 6,0 Mio. € abgeschöpft werden. Insgesamt wären dann bei den innenstadtrelevanten Möbel-Randsortimenten 6,3 Mio. € Umsatz landesplanerisch zulässig. Aus den geplanten Verkaufsflächen errechnet sich ein potentieller Umsatz von 10,7 Mio. € (s.o.). **D.h., falls beim geplanten Möbelgroßprojekt die Rückgriffsregel auf Münchner Kaufkraft zum tragen käme, wären die insgesamt geplanten 7.250 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für innenstadtrelevante Randsortimente auf ca. 4.300 m<sup>2</sup> zu beschränken.**

### **3.Zusammenfassende Bewertung**

**Aschheim ist, als im Regionalplan München neu ausgewiesener Siedlungsschwerpunkt, für die Ansiedlung eines Wohnkaufhauses mit Möbelmitnahmemarkt grundsätzlich geeignet. Jedoch handelt es sich beim geplanten Standort um eine städtebauliche Randlage. Da aber davon ausgegangen werden kann, dass es in Aschheim in integrierter Lage kein geeignetes Grundstück für ein Vorhaben der geplanten Art und Größe (58.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, 10.000 m<sup>2</sup> Lager- und Verwaltungsflächen) gibt, wird die Voraussetzung der Realisierung des geplanten Projektes in städtebaulicher Randlage aus regionalplanerischer Sicht für gegeben erachtet.**

**Der geplante Standort zwischen St 2082 und A 99, direkt westlich der BAB-Anschlussstelle Kirchheim, ist grundsätzlich gut in das regionale und überregionale Verkehrsnetz eingebunden. Allerdings sind insbesondere in Stoßzeiten und an Samstagen die A 99 und, in Folge von Schleichverkehr, die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 471 oft überlastet und nicht mehr aufnahmefähig. Deshalb ist der achtstreifige Ausbau der A 99 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd verbindlicher Bestandteil des regionalen Verkehrskonzeptes. Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge der B 471 wurde zudem eine A 99-Autobahnparallele positiv raumgeordnet. Beide Maßnahmen sind geeignet, die verkehrliche Anbindung des geplanten Möbelprojektes zu verbessern.**

**Ein grundlegender regionalplanerischer Zielkonflikt ergibt sich durch die Lage des geplanten Standortes in einem regionalen Trenngrün. Erschwerend kommt hinzu, dass auch bereits die geplante A 99-Autobahnparallele in dieses Trenngrün eingreift. Eine Realisierung des geplanten Vorhabens setzt daher zwingend voraus, dass fachkompetent nachgewiesen werden kann, dass die Trenngrünfunktionen dem Vorhaben nicht entgegenstehen.**

**Unter o.g. Voraussetzung errechnen sich für das Möbelkernsortiment des geplanten Wohnkaufhauses mit Möbelmitnahmemarkt landesplanerisch zulässige Abschöpfungsquoten.**

**Im Gegensatz zum Möbelkernsortiment ist beim geplanten innenstadtrelevanten Randsortiment eine Beeinträchtigung der innerstädtischen Versorgungsstrukturen Aschheims zu befürchten. Die Berechnung der Kaufkraftabschöpfung aus dem Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels schaffte allerdings in zweierlei Hinsicht Probleme. Erstens gibt**

**es für Aschheim keine GfK-Daten über den Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels. Es musste daher hilfsweise auf die Einwohner Aschheims zurückgegriffen werden. Zweitens ist unklar, ob der für einen Rückgriff auf Münchner Kaufkraftvolumen erforderliche bauliche Zusammenhang Aschheims mit München gemeindegebietsbezogen oder standortbezogen zu verstehen ist. Da es letztlich um die projektbezogenen einzelhandels-spezifischen Austauschbeziehungen geht, spricht Vieles dafür, dass der Standort des Einzelhandelsprojektes entscheidend ist. In diesem Fall wären dem geplanten Vorhaben allenfalls 200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für Randsortimente zuzubilligen. Ginge man dagegen davon aus, dass aufgrund des baulichen Zusammenhangs von Dornach und Riem die Rückgriffsregel auf Münchner Kaufkraft greift, dann wären die insgesamt geplanten 7.250 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für innenstadtrelevante Randsortimente lediglich auf ca. 4.300 m<sup>2</sup> zu beschränken.**

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Winter  
Oberregierungsrat