
Begründung der Ziele und Grundsätze

1 Allgemeine Grundsätze

Zu G 1.1

In der Region München besteht bereits ein Freizeit- und Erholungsangebot auf hohem Niveau, welches geprägt ist durch vielfältige, aus der Tradition heraus gewachsene, kleinteilig-dezentrale Freizeiteinrichtungen. Diese tragen dem gestiegenen Bedürfnis der Bevölkerung vor allem nach unterhaltungs- und erlebnisorientierter Erholung Rechnung. Die Region zeichnet sich aber auch durch eine attraktive Erholungslandschaft mit Naturräumen aus, die sehr vielfältig sind und sich in der Zusammenschau zu einem unverwechselbaren Gesamtbild ergänzen: insbesondere die Seenlandschaften des Starnberger Sees und des Ammersees, die Talauen von Isar, Lech, Amper und Glonn und Würm, die ausgedehnten Forste westlich, südlich und östlich von München sowie das tertiäre Hügelland und das Voralpenland.

Dezentrale Freizeit- und Erholungsangebote und die attraktive Erholungslandschaft als Grundlagen abwechslungsreicher Freizeitgestaltung bestimmen zusammen mit dem guten Image den hohen Freizeitwert der Region München. Dies zeigt sich nicht zuletzt an der Tatsache, dass hier gegenüber vergleichbaren Regionen in Deutschland überdurchschnittliche Ausflugsaktivitäten zu beobachten sind. Sowohl die Ausflugshäufigkeit wie auch die Ausflugsintensität liegen weit über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Wie eine Studie des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (DWIF, 2001) gezeigt hat, werden jährlich nahezu 40 Mio. Tagesausflüge nach München und etwa 30 Mio. Tagesausflüge von München ins Umland gemacht. Auch bei den durchschnittlichen Tagesausgaben und der Ausflugsdauer sind Werte über dem Bundesdurchschnitt festzustellen.

Damit der hohe Freizeit- und Erholungswert der Region München langfristig auch für nachfolgende Generationen erhalten bleibt, müssen Maßnahmen konzipiert werden, die dazu beitragen, das vorhandene Freizeit- und Erholungsangebot sowie die attraktive Erholungslandschaft nachhaltig zu sichern und weiter zu entwickeln. Im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung als Leitvorstellung der Raumordnung (§ 1 Abs. 2 ROG) kann als übergeordnetes Leitbild des Kapitels „Freizeit und Erholung“ gelten, die Ansprüche der Freizeit- und Erholungsnutzung an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang zu bringen und eine dauerhafte und großräumig ausgewogene Ordnung und Entwicklung zu ermöglichen. Dabei ist es wichtig, das Freizeit- und Erholungsangebot auch im Sinne einer langfristigen Flexibilität der Anlagen weiter zu entwickeln, so dass sichergestellt ist, die sich ständig verändernden Bedürfnisse der modernen Freizeitgesellschaft auch in der Zukunft erfüllen zu können.

Zu G 1.2

Der Freizeitmarkt in der Region München hat bereits einen hohen Entwicklungsstand erreicht. Das Freizeit- und Erholungspotenzial gilt als beispielhaft in ganz Deutschland. Zu diesem Freizeitmarkt zählt vor allem die regionale Freizeitwirtschaft, d.h. der für die Freizeit tätige Anteil der Produktions- und Dienstleistungsunternehmen an der Gesamtwirtschaft in der Region. Damit der Bevölkerung auch weiterhin der bedarfsgerechte Zugang zu diesem Markt möglich ist, gilt es, dieses Entwicklungspotenzial zu sichern und auch auszuschöpfen, allerdings unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen von Verkehrsinfrastruktur und Umwelt.

Gerade Konflikte zwischen Freizeitnutzung und Umweltschutz, ausgelöst u.a. durch freizeitinduzierten motorisierten Individualverkehr, können das Freizeit- und Erholungspotenzial in hohem Maße gefährden.

Die Deutsche Gesellschaft für Freizeit (DGF, 1996) hat dazu errechnet, dass ca. 77,5% aller Haushalte den Pkw benutzen, um bei einem Tagesausflug ihr Ziel zu erreichen; damit erhöhte sich der Anteil gegenüber 1980 um 22,5%. Insgesamt beträgt der Anteil des Freizeitverkehrs am gesamten Personenverkehr mehr als ein Drittel der gesamten Verkehrsleistung, gemessen an der jährlichen Kilometerzahl. Bei jährlich 40 Mio. Tagesausflügen nach München und 30 Mio. Tagesausflügen von München ins Umland wird deutlich, welche enorme Belastungen von Mensch und Natur durch den motorisierten Freizeitverkehr hervorgerufen werden. Da die Verkehrsinfrastruktur in der Region München durch andere Verkehrsarten bereits hoch belastet ist, sollte nicht noch mehr Verkehr zusätzlich erzeugt werden, als die bestehende Infrastruktur aufnehmen kann. Das Erholungspotenzial sollte bevorzugt an bereits bestehenden ÖPNV-Verbindungen ausgebaut werden.

Des Weiteren sollten aber auch ökologisch wertvolle Gebiete nicht durch Freizeit- und Erholungseinrichtungen beeinträchtigt werden. Die Ausschöpfung des Entwicklungspotenzials des regionalen Freizeitmarktes darf nicht auf Kosten der Bevölkerung und der Natur geschehen, sondern muss sich am Leitbild der Nachhaltigkeit, das auch eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen beinhaltet, orientieren.

Da in der modernen Freizeitgesellschaft stets immer neue Freizeittrends und -angebote auftreten, lässt sich ein typisches Freizeitverhalten nicht feststellen. Der gesellschaftliche Wertewandel in Richtung einer zunehmenden Individualisierung und Ausdifferenzierung verschiedener Lebensstile ist auch im Freizeitverhalten erkennbar: es existiert heute eine enorme Vielfalt an Freizeitgestaltungsformen und Freizeitaktivitäten. Diese „Freizeitstile“ stehen dabei teilweise in Konkurrenz zueinander, sie überlagern oder ergänzen sich. Um Konfliktsituationen zu vermeiden und eine abwechslungsreiche Erholung zu ermöglichen, ist es notwendig, die verschiedenen Freizeitaktivitäten durch z.B. Koordination einzelner Maßnahmen, vorausschauende Erholungsplanung, räumliche Trennung von Freizeiteinrichtungen usw. aufeinander abzustimmen.

Zu G 1.3

Natur und Landschaft sind wichtige Grundlagen für die Erholungsnutzung. Werden jedoch diese durch die Freizeitfunktion belastet oder sogar verdrängt, so verlieren Natur und Landschaft als Freizeitort an Attraktivität. Dies ist der Fall, wenn es zu einem massenhaften Auftreten von Erholungssuchenden kommt: selbst wenn sich diese möglichst umweltgerecht verhalten, so treten dennoch z.T. erhebliche Natur- und Landschaftsbelastungen auf. Um solche Gefährdungen und Beeinträchtigungen der Erholungslandschaft zu vermeiden, ist es besonders wichtig, durch geeignete Maßnahmen auf eine umweltschonende Erholungsnutzung hinzuwirken.

Geeignete Maßnahmen können beispielsweise sein:

- zielgruppengerechter Ausbau der Wander- und Radwege in der Region,
- Schaffung großräumiger und flächendeckender Wegenetze,
- Informations- und Themenpfade,
- gezielte Verbesserung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs,
- räumlich differenzierte Standortlenkung für Freizeit- und Erholungseinrichtungen,

- Nichterschließung bzw. Freihaltung sensibler Landschaftsbereiche
- Verbesserung des Angebotes an naturnahen Erholungsflächen vor Ort, z.B. durch Renaturierungs- bzw. Regenerierungsmaßnahmen.

2 Infrastrukturelle Erschließung

Zu G 2.1

Die infrastrukturelle Erschließung der Erholungslandschaft der Region München mit linearen Elementen der Freizeitinfrastruktur (Netze von Wanderwegen, Radwegen o.ä.) muss auf hohem Niveau gehalten und weiterentwickelt werden. Um eine Überlastung einzelner Elemente durch Konzentration der Erholungsströme sowie freizeitinduzierten motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, ist es notwendig, vor allem die Naherholung in den Freiräumen zwischen den Siedlungsbereichen zu fördern. Unter Naherholung wird dabei die kurzzeitige Erholung nach Feierabend oder am Wochenende verstanden, welche in der Regel nur eine geringe Stundenzahl dauert, siedlungsnah und häufig fußläufig erfolgt. Der Bevölkerung wird es durch dieses Prinzip der kurzen Wege ermöglicht, das Bedürfnis nach Erholung in der Nähe der Wohnstandorte zu befriedigen, was einen ganz spezifischen Erholungs- und Erlebnisgewinn bedeutet.

Gemäß § 13 ROG (Verwirklichung der Raumordnungspläne) können insbesondere im Rahmen von Entwicklungskonzepten für Teilräume raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen vorgeschlagen und aufeinander abgestimmt werden. Dadurch wird die Zusammenarbeit der für die Verwirklichung maßgeblichen öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts gefördert und eine verbesserte Umsetzung der Maßnahmen erreicht. Örtlich und überörtlich, d.h. interkommunal abgestimmte Konzepte für die Freizeitnutzung dieser wertvollen Teilräume können zu einer stärkeren Zusammenarbeit und Koordination der Einzelmaßnahmen von Nachbargemeinden und Straßenbaulastträgern führen und so ungeordnete Fehlentwicklungen vermeiden helfen.

Zu Z 2.2

Wandern, Spaziergehen und Radfahren als anlagenungebundene, naturorientierte Freizeitaktivitäten erfreuen sich großer Beliebtheit. Nach einer Hochrechnung der Deutschen Gesellschaft für Freizeit (DGF) gingen im Jahre 1997 ca. 43 Mio. Menschen in Deutschland diesen Freizeittätigkeiten nach. Speziell das Fahrrad (17 Mio.) hat bei der Naherholung in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Zielgebiete dieser Bewegungsformen sind dabei vor allem die in der Nähe von Verdichtungsgebieten liegenden traditionellen Fremdenverkehrsgebiete.

Ein Ausbau und eine Verbesserung der Wander- und Radwandermöglichkeiten in der Region mit dem Ziel, die Attraktivität und den hohen Erholungswert dieser infrastrukturellen Freizeiteinrichtungen weiter zu entwickeln und gleichzeitig Belastungen für die Umwelt, wie auch für die Land- und Forstwirtschaft so gering wie möglich zu halten, kann nur erreicht werden, wenn bestimmte Aspekte berücksichtigt werden:

- Ein Konzept für Wegenetze ist eine der wichtigsten Maßnahmen zur Beeinflussung des räumlichen Verhaltens der Erholungssuchenden. Die Beliebtheit von Wander- und Radwegen steigt mit ihrer Verknüpfung zu flächendeckenden Wegenetzen. Dies hat die positive Wirkung, dass die Erholungssuchenden auch tatsächlich auf den ausgeschilderten Wegen

gehalten werden können und dadurch die Tier- und Pflanzenwelt geschützt werden kann.

Als Grundlage für weitere Radwegeplanungen können dabei die von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen herausgegebene Karte „Bayernnetz für Radler“ sowie regionale Radwegekarten verwendet werden.

- Besonders an hoch frequentierten Wegen treten häufig Konflikt- und Gefahrensituationen aufgrund der gleichzeitigen Nutzung durch Wanderer bzw. Spaziergänger und Radfahrer auf. Diese können vermieden werden, wenn die einzelnen Wege so aufeinander abgestimmt werden, dass beide Nutzergruppen in ihrer Freizeittätigkeit nicht gestört werden.
- Eine Verknüpfung der Wander- und Radwanderwege mit Haltepunkten des ÖPNV wird mit der Zielsetzung verfolgt, das Aufkommen motorisierten Freizeitverkehrs zu reduzieren. Öffentliche Verkehrsmittel, sowie Park und Ride-Plätze an S-Bahn-Stationen können dadurch auch am Wochenende eine bessere Auslastung erfahren. Haltepunkte von leistungsfähigen und attraktiven Schienenverkehrsmitteln eignen sich hierfür in besonderem Maße.
- Durch die gezielte Anlage von Parkplätzen an den Ausgangspunkten bevorzugter Wege kann eine Steuerung der Besucherströme im Naherholungsverkehr erreicht werden und so der umweltbelastenden Konzentration der Erholungssuchenden entgegengewirkt werden.
- Ein einheitliches Erscheinungsbild der jeweiligen Wander- und Radwanderwege erhöht die Attraktivität und erleichtert die Orientierung innerhalb des Wegenetzes.
- Bei der Anlage von Rad- und Wanderwegen sollte der Sicherheit für den Benutzer zentrale Bedeutung beigemessen und die Anlage von Radwegen an vielbefahrenen Straßen möglichst vermieden werden. Ihre Erholungsfunktion können Wege nur dann erfüllen, wenn sich die Erholungssuchenden nicht durch Automobilverkehr, gefährliche Wegführung oder andere störende Einflüsse beeinträchtigt fühlen.

Zu Z 2.3

See- und Flussufer sind wichtige und beliebte Erholungsbereiche. Gerade die Uferbereiche des Starnberger Sees und des Ammersees sowie die Talauen der Glonn, Amper, Isar, Würm und des Lechs sind aufgrund ihres hohen Erholungswertes und auch aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit für die Bevölkerung der Region unverzichtbare Freizeiträume, vornehmlich zum Spazierengehen, Wandern und Radfahren. Die Sicherung und gezielte Anlage von Rad- und Wanderwegen im Sinne von Ziel B VII Z 2.2 entlang dieser attraktiven aber auch empfindlichen Landschaftsteilräume ermöglicht eine konfliktfreie und aufeinander abgestimmte Erholungsnutzung.

Da die Uferbereiche aller stehenden und fließenden Gewässer mit ihrer besonderen Fauna und Flora ökologisch wertvoll und sensibel sind, ist beim Ausbau und der Sicherung der Wege auf die Einhaltung ökologischer Belange besonders zu achten. Schlecht ausgebaute oder zu schmale Wege veranlassen Wanderer oder Radfahrer dazu, diese zu verlassen. So kann es zu Tritt- oder Fahrbelastungen der Ufervegetation und des ufernahen Bodens kommen. Außerdem werden am Ufer wildlebende Tierarten in ihren natürlichen Verhaltensweisen (z.B. Brutpflege) gestört. Die gleichen negativen Effekte haben auch Wege, die zu nahe an den empfindlichen Uferbereichen entlang führen.

Zu Z 2.4

Ein sehr wichtiges Kennzeichen des Freizeitverhaltens ist die Mobilität. Dabei ist eine klare Dominanz des Autos als Verkehrsmittel zum Erreichen von Freizeitangeboten und Erholungsräumen festzustellen. Durch Anbindung der innerörtlichen Grünflächen an die umgebende Landschaft kann auf der einen Seite der Erholungsverkehr mit dem Auto vermindert werden, indem die Erholungssuchenden die siedlungsnahen, für die Erholungsnutzung geeigneten Landschaftsbereiche zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können. Auf der anderen Seite wird durch kurze Wege auch der Erlebniswert und der Erholungsgewinn gesteigert, sowie die Wohnqualität deutlich erhöht.

Aus diesem Grund sollte eine Anbindung dieser Flächen durch ein Wegenetz geschaffen werden, das die räumlichen Beziehungen zu den Wohngebieten und der bestehenden Verkehrsinfrastruktur stärkt. Gerade die regionalen Grünzüge zeigen zusammenhängende Freiräume, die unter anderem auch der Erholungsfunktion dienen. Darüber hinaus können beispielsweise auch die im Projekt der LH München „Grüngürtel München“ oder auch die im landschaftsplanerischen Konzept des Heideflächenvereins Münchener Norden e.V. aufgezeigten Freiraumvernetzungen als Grundlage für die Erstellung eines großräumigen Wegenetzes zur Anbindung der innerörtlichen Grünflächen an die umgebende Landschaft herangezogen werden.

Zu G 2.5

Informations- und Themenpfade bringen den Erholungssuchenden die natur- und kulturräumlichen Besonderheiten einer Landschaft näher, dabei können die Besucher für Umweltbelange und Kulturgeschichte sensibilisiert werden. Diese Pfade vermitteln über eine abgeschlossene Serie von Erläuterungstafeln grundlegende Informationen über Fauna und Flora, Genese und Morphologie der aktuellen Landschaft, Ökologie, aber auch über Kulturelles und Traditionelles zur Besiedelung und Landnutzung. Zusätzlich geben sie einen Anreiz zum Besuch von Naturschönheiten und fördern die Identifizierung der Bevölkerung mit ihrer heimischen Umgebung. Dabei können auf einem Wanderweg mehrere solcher Aspekte gleichzeitig, oder aber nur ein einziger Aspekt thematisiert werden. Informations- und Themenpfade schulen somit das Natur- und Ökologiebewusstsein der Erholungssuchenden und tragen als spezifische Maßnahme einer umweltschonenden Erholungsnutzung gemäß Grundsatz B VII G 1.3 dazu bei, Belastungen der Umwelt zu reduzieren, indem die Wandernden auch tatsächlich auf den vorgesehenen Routen gehalten werden.

Geeignete Teilabschnitte von Wanderwegen, die zu einem neuen Informations- und Themenpfad ausgebaut werden können, sind vor allem solche, die durch Gebiete mit hoher landschaftlicher und ökologischer Qualität oder besonderer Erholungsbedeutsamkeit führen. Vornehmlich sollten dazu bereits in Ansätzen bestehende Informationspfade weiter ausgebaut werden. In sich abgeschlossene thematisierte Wege und ein möglichst einheitliches Erscheinungsbild der jeweiligen Wege erhöhen die Attraktivität und unterstützen gleichzeitig die pädagogische Intention.

3 Allgemeine Festlegungen zu Freizeit- und Erholungseinrichtungen

Zu G 3.1

Durch eine Ergänzung und Verbesserung der Ausstattung mit Freizeit- und Erholungseinrichtungen kann erreicht werden, dass der regionale Freizeitmarkt gestärkt und sein Entwicklungspotenzial gesichert und ausgeschöpft wird. Da

gerade die Unterzentren, die Siedlungsschwerpunkte, die Mittelzentren, das mögliche Oberzentrum Freising sowie vor allem das Oberzentrum München Nachfrageschwerpunkte für solche Einrichtungen sind, ist es im Sinne einer nachhaltigen und geordneten Raumentwicklung, Erweiterungen des bestehenden Angebotes auf die genannten Standortbereiche zu lenken.

Für Freizeit- und Erholungsaktivitäten, die nicht unmittelbar auf die freie Natur angewiesen sind, können entsprechende Einrichtungen ohne Einschränkung ihrer Attraktivität vor Ort, d.h. in der Stadt oder in Stadtnähe bzw. in der Siedlung oder in Siedlungsnähe errichtet werden. Diese sind somit entweder zu Fuß oder mit dem ÖPNV bequem zu erreichen.

Dies hat verschiedene Vorteile: zum einen kann einem weiteren Anstieg des Erholungsverkehrs aus den Siedlungsgebieten in die umgebende Landschaft und damit der Überlastung einzelner Landschaftsräume entgegengewirkt werden. Zum anderen wird verhindert, dass wertvolle Freiflächen in der umgebenden Landschaft der Siedlungsbereiche verbaut werden. Die Anlage von Freizeit- und Erholungseinrichtungen wie Freizeitzentren, mono- und multifunktionale Freizeitanlagen in der Nähe der Nachfrageschwerpunkte, trägt wegen der kürzeren Wege für den Benutzer auch zu einer besseren und gleichmäßigeren Auslastung bei. Zudem kommen die verbesserten Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in Wohnungsnähe auch den weniger mobilen Bevölkerungsgruppen zugute und erhöhen so die Wohnumfeldqualität.

Zu G 3.2

Zu Freizeit- und Erholungseinrichtungen, die an besondere Infrastruktureinrichtungen gebunden sind, zählen insbesondere die Freizeitgroßprojekte, aber auch einzelne Komponenten, wie z.B. Unterhaltungs-, Gastronomie-, Handels- oder Dienstleistungseinrichtungen des kleinteilig-dezentralen, traditionell gewachsenen Freizeitangebotes der Region München. Da die Nachfrage nach solchen Freizeit- und Erholungsangeboten stetig wächst, ist verstärkt mit der Neuerrichtung solcher Einrichtungen zu rechnen. Durch Lenkung solcher infrastrukturegebundener Freizeit- und Erholungseinrichtungen in Gebiete, die nur eine geringe ökologische Qualität aufweisen, wird verhindert, dass im Gegensatz dazu Gebiete mit besonderer ökologischer Bedeutung von schädigender Belastung durch Freizeitnutzung verschont bleiben. Solche Gebiete sind insbesondere:

- gesetzlich geschützte Gebiete nach BayNatSchG:
 - Naturschutzgebiete (Art. 7), Naturdenkmäler (Art. 9), Landschaftsbestandteile und Grünbestände (Art. 12), gesetzlich geschützte Biotop (Art.13d)
 - Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, v.a. Gebiete nach der Fauna, Flora, Habitat-Richtlinie (Art. 13b)
- gesetzlich geschützte Gebiete nach Bayer. Waldgesetz:
 - Bannwälder (Art. 11, Abs. 1)
- international bedeutsame Feuchtgebiete nach der Ramsar-Konvention

Diese Gebiete sind aus ökologischer Sicht heraus unbedingt vor einer Anlage von infrastrukturegebundenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen zu schützen, da diese die wichtigen Funktionen der Gebiete im Naturhaushalt einschränken und damit die gesamte attraktive Naturlandschaft der Region München belasten könnten.

Hingegen kann die Anlage derartiger Einrichtungen in Gebieten mit in der Regel geringer ökologischer Bedeutung je nach standörtlicher Situation sogar zu einer Aufwertung der Landschaft führen. Es sind dies z.B.:

- landwirtschaftliche Ackerflächen mit geringer wirtschaftlicher und landschaftspflegerischer Wertigkeit

- ökologisch und ästhetisch verarmte Kulturlandschaften („ausgeräumte“, monotone Landschaften)
 - ehemals militärisch genutzte Flächen
 - aufgelassene Industrie- und Gewerbeflächen sowie Kasernen.
 - stillgelegte Flächen für den großflächigen Abbau von oberflächennahen Rohstoffen, z.B. Kiesabbaugebiete.
- Soweit innerhalb dieser Gebiete ökologisch wertvolle Teilbereiche vorkommen sollten, kann davon ausgegangen werden, dass diese in den nachfolgenden Planungsverfahren Berücksichtigung finden.

4 Spezifische Festlegungen zu Freizeit- und Erholungseinrichtungen

4.1 Golfplätze und Reitsportanlagen

Zu Z 4.1.1

Um mit einem Golfplatz ein Gebiet ökologisch und landschaftlich aufwerten zu können, müssen ausreichende Flächen, die nicht intensiv golfsportlich genutzt werden, vorhanden sein. Bei einem solchen „landschaftlichen“ Golfplatz sollte der Anteil der intensiv genutzten Spielflächen wie Grüns, Vorgrün, Abschläge, Spielbahnen, Semirough und Übungsflächen (z.B. Driving Range und Pitch- und Putt-Platz) möglichst nicht mehr als ein Drittel der Gesamtfläche betragen; sie sollten zusammen mit den Infrastruktureinrichtungen (Parkplätze, Zufahrt, Clubhaus, etc.) im Sinne einer Abwägungsdirektive möglichst die Hälfte der Gesamtfläche nicht übersteigen. Die Gestaltung des Platzes sollte besonderen ökologischen und naturräumlichen Anforderungen entsprechen und die Pflege in naturschonender Weise erfolgen.

An alle landschaftlichen Golfplätze werden des weiteren besondere Anforderungen in Bezug auf die Gestaltung des Platzes, Infrastruktur, Zugänglichkeit, bauliche Anlagen und ihre Sicherung in der Bauleitplanung gestellt:

- **Gestaltung und naturschonende Pflege des Platzes:**
 - Biotopvernetzung
 - möglichst großflächige Hard-Rough-Flächen (bei Neuanlage mindestens 1 ha)
 - mindestens 25m breite Pufferflächen zwischen Spielbahnen und Waldsäumen, Biotopen und Ufersäumen
 - möglichst geringe Landschaftsveränderung durch landschaftsverträgliche Gestaltung (Verzicht auf landschaftsfremde Spielhindernisse und Fanggitter)
 - Anlage von Feldgehölzen und Hecken
 - möglichst keine Verwendung von Kunstdüngern, Herbiziden und Pestiziden
- **Infrastruktur:**
 - möglichst Anschluss an kommunale Wasserversorgung, Abwasseranlagen
 - ausreichende Verkehrserschließung
 - Parkplätze (Erfahrungswerte: 9-Loch-Platz: 60 – 80 Parkplätze; 18-Loch-Platz: 120 – 150 Parkplätze)
- **Zugänglichkeit:**
 - keine Einzäunung des Geländes

- Erhaltung bestehender Wege und ihre gefahrlose Benutzungsmöglichkeit (Beibehaltung der Durchlässigkeit eines Gebietes, insbesondere im Verdichtungsraum)
- Spielbahnen dürfen sich mit Rad- und Wanderwegen nicht kreuzen und sollen ausreichende Abstände zu öffentlichen Wegen einhalten.
- **Bauliche Anlagen:**
 - Clubgebäude sollen in bestehenden baulichen Anlagen eingerichtet werden
 - Ansatzpunkte für Siedlungsmaßnahmen im Außenbereich sollen vermieden werden.
- **Bauleitplanung:**
 - Darstellung im Flächennutzungsplan sowie Aufstellung eines Bebauungs- bzw. Grünordnungsplanes in landschaftlich bedeutsamen Bereichen.

Zu Z 4.1.2

Das Freizeitreiten ist eine Erholungstätigkeit, die sich immer größer werdender Beliebtheit erfreut. Nach einer Untersuchung der Deutschen Gesellschaft für Freizeit (DGF, 1997) geben insgesamt ca. 6,7% aller Deutschen an, sich in ihrer Freizeit besonders gern mit Pferden zu beschäftigen bzw. aktiv den Reitsport auszuüben. Für diese Bevölkerungsgruppen standen 1997 bundesweit ca. 8000 Reitsportanlagen zur Verfügung. Mit der steigenden Nachfrage nach „Ferien auf dem Bauernhof“ und der Ausweitung des dazugehörigen Angebotes an Reitsportanlagen, die zumeist aus landwirtschaftlichen Höfen hervorgehen oder in diese integriert sind, ist auch in der Region München mit einer stetig steigenden Inanspruchnahme von freier Landschaft durch Reiter zu rechnen.

Freizeitreiten ist im allgemeinen eine Erholungsaktivität, die vergleichsweise wenige Belastungen von Natur und Landschaft mit sich bringt. Dies setzt aber voraus, dass ökologisch wertvolle Gebiete nicht in Anspruch genommen werden und sich Reiter und Pferd ausschließlich auf für den Reitsport ausgewiesenen Reitwegen aufhalten. Durch Schaffung eines attraktiven Netzes an ausgeschilderten Reitwegen schon bei der Neuplanung von Reiterhöfen kann verhindert werden, dass freies Gelände beansprucht wird. Dort würde es ansonsten zu übermäßigen Belastungen der Vegetation, des Bodens (durch Trittschäden) und freilebender Tiere kommen.

Ein weiteres Problem stellen Konfliktpotenziale mit anderen Freizeitnutzungen dar. Durch Art. 26 Abs. 2 BayNatSchG wird zwar die Inanspruchnahme der freien Landschaft durch Freizeitreiter geregelt und somit das allgemeine Betretungsrecht nach Art. 24 BayNatSchG eingeschränkt, nicht aber das Nebeneinander von Wanderern, Radfahrern und Reitern geregelt. Unabhängig von der unmittelbaren Störung durch Reitpferde werden Wander- und Radwege sowie allgemeine Feld- und Waldwege, die regelmäßig durch das Freizeitreiten beansprucht werden, auch durch die Hufeisen der Pferde geschädigt oder sogar zerstört, und sind letztlich nicht mehr begehbar und befahrbar. Dies kann durch Ausweisung und Ausschilderung spezieller, nur für den Reitsport vorgesehener Wege oder auch durch Verlegung bereits auf Rad- oder Wanderwegen verlaufender Reitpfade auf separate alternative Wege vermieden werden.

4.2 Freizeitgroßprojekte

Zu G 4.2.1

Freizeitgroßprojekte sind der Ausdruck aktueller Trends und Entwicklungen im Freizeitmarkt der Gegenwart. Diese Veränderungen lassen sich zurückführen auf veränderte Rahmenbedingungen für Freizeit, wie sie sich in den letzten Jahrzehnten

in den westlichen Industriestaaten durchgesetzt haben (Zunahme an Freizeit und Wohlstand). Ergänzend kommen noch spezifische Veränderungen auf der Nachfrage- und der Angebotsseite des Freizeitmarktes hinzu. Dazu zählen beispielsweise die Ausdifferenzierung vielfältiger Freizeitstile und -aktivitäten, die Individualisierung und Erlebnisorientierung im Freizeitverhalten und die Entwicklung kommerzieller und professionell betriebener, multifunktionaler Freizeiteinrichtungen.

Vor diesem Hintergrund entwickelten sich in den letzten Jahrzehnten an vielen Standorten in Deutschland sog. „Freizeitgroßprojekte“ (siehe Definition im Grundsatz B VII G 4.2.1 als Fußnote). Zur Konkretisierung und zur genaueren Beschreibung des spezifischen Charakters von Freizeitgroßprojekten sind folgende Merkmale dienlich:

- um ein Kern- oder Ankerelement herum gruppieren sich viele Einzelangebote unterschiedlicher Art
- es werden sehr viele Besucher angelockt (deutlich mehr als 1 Mio. pro Jahr) aus einem Einzugsbereich, der weit über das direkte Umfeld hinaus geht
- die Einrichtung ist auf dauerhaften oder saisonalen Betrieb ausgerichtet und arbeitet streng nach erwerbswirtschaftlichen Grundsätzen.

Da die Bewertung der Rahmenbedingungen und die Beurteilung der Zulässigkeit von Freizeitgroßprojekten vom jeweiligen Standort einer solchen „Spezialimmobilie“ abhängt, ist für die Region München deren spezifische Situation des dezentralen Freizeitmarktes besonders zu berücksichtigen: In der Region München sind – im Gegensatz etwa zum Ruhrgebiet – bereits viele verschiedenartige Freizeiteinrichtungen mit hohem Erholungswert vorhanden. Wie eine Studie des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (DWIF, 2001) ergeben hat, besteht aus Sicht der Bevölkerung und der Besucher keine gravierende Unterversorgung mit Freizeiteinrichtungen in der Region München. Dennoch erfordert die Aufrechterhaltung der guten Lebensqualität und des hohen Freizeitwertes als „weicher Standortfaktor“ der gesamten Region, sowie die Beliebtheit des Städtereise- und Ausflugsziels München, die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit im nationalen, aber auch im internationalen Städtevergleich.

Die Schaffung völlig neuer Kristallisationspunkte als Freizeitgroßprojekte in der Region München ist dabei nur wenig zielführend. Relevante Einzelelemente einer Großeinrichtung sind bereits vorhanden und bilden in der Zusammenschau das für die Region typische, kleinteilig-dezentrale Freizeitangebot. Dies darf durch Freizeitgroßprojekte, die in u.U. erheblichem Maße den kleineren Einrichtungen Besucher entziehen können, nicht gefährdet werden. Es ist daher sinnvoll, bereits vorhandene Elemente der attraktiven Freizeitlandschaft der Region München zielgruppenorientiert, d.h. an den spezifischen Bedürfnissen der zu erwartenden Besucher orientiert, sowie zukunftsweisend weiter zu entwickeln und traditionelle, gewachsene Einrichtungen als Basis für einen möglichen Ausbau zu Freizeitgroßprojekten zu betrachten.

Allerdings darf auch die Neuerrichtung eines Freizeitgroßprojektes nicht von vorneherein ausgeschlossen werden, da sonst gerade zukunftsweisende Projekte mit den allerneuesten Angebotselementen (z.B. Virtual Reality), welche bisher nicht in der Region existieren, den Erholungssuchenden vorenthalten werden.

Wie die Studie des DWIF ferner zeigt, kann die Region München durchaus als aufnahmefähig für ein Freizeitgroßprojekt bezeichnet werden; sowohl der Ausbau bestehender Einrichtungen zu wie auch die völlige Neuerrichtung von Freizeitgroßprojekten wird grundsätzlich für möglich erachtet. Analysen der Nachfrageseite ergeben ein Nachfragepotenzial von ca. 180 Mio. Tagesausflüglern pro Jahr in der Region. Dabei ist von einem Neupotenzial von ca. 5 Mio. Tagesausflüglern pro Jahr

auszugehen, die durch die Errichtung eines Freizeitgroßprojektes induziert werden. Somit bestehen ausreichende Besucherpotenziale für eine derartige Einrichtung.

Zu G 4.2.2

Freizeitgroßprojekte sind Einrichtungen, die erhebliche Auswirkungen auf den Raum haben. Da es sich dabei um Auswirkungen auf mehreren unterschiedlichen Ebenen handelt, muss bei der Ausweisung von Flächen für Freizeitgroßprojekte darauf geachtet werden, dass alle Effekte in ihrer jeweils standortbezogenen Wirksamkeit berücksichtigt werden. Nachteilige Auswirkungen und Effekte von Freizeitgroßprojekten auf eine nachhaltige Entwicklung des Raumes können sein:

- **Belastungen der Verkehrsinfrastruktur:**
 - Zunahme des Freizeitverkehrs
 - Veränderung des modal-split zugunsten des Pkw
 - Zunahme von Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen
 - Flächenverbrauch für Stellplatzkapazitäten
- **Auswirkungen auf die Umwelt:**
 - Flächenverbrauch, Flächenversiegelung
 - Stadtklimatische Beeinträchtigungen (Unterbrechung von Frischlufttransportgebieten, Erzeugung von Abwärme)
 - Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Biotop- und Artenschutzes
 - hoher Energieverbrauch
 - hohes Abfallaufkommen
 - betriebsbedingte Umweltbelastungen (Lärm etc.)
 - verkehrsinduzierte Umweltbelastungen (Abgase, Lärm)
- **Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild**
 - Störung der landschaftlichen und/oder städtebaulichen Charakteristik und Eigenart des Standortbereiches (z.B. durch die Gebäude, Anlagen, Parkplätze, Werbeeinrichtungen)
- **Soziokulturelle Auswirkungen:**
 - Störungen des Soziallebens der Bevölkerung
 - Freizeitgroßprojekt als Fremdkörper
- **Ökonomische Auswirkungen:**
 - Großeinrichtungen als Risikoinvestition, Gefahr kurzer Nutzungsdauer, Entstehung wirtschaftlicher Abhängigkeit
 - Konkurrenz zu traditionellen Freizeiteinrichtungen (Umsatzrückgänge, Betriebsaufgaben)
 - Investitionsbedarf im Ver- und Entsorgungsbereich und im Verkehrssektor

Zu Z 4.2.3

Standorte für Freizeitgroßprojekte sollten in städtebaulich integrierten Lagen gewählt werden. Dazu kommen gemäß der Zielformulierung B VII Z 4.2.3 Standorte in städtebaulich integrierten Lagen des Oberzentrums München, des möglichen Oberzentrums Freising und der Mittelzentren in Betracht. Sofern das Kriterium der städtebaulich integrierten Lage erfüllt werden kann, sind auch Standorte in einzelnen Siedlungsschwerpunkten nachrangig möglich. Wichtig bei der Entscheidung für einen der genannten möglichen Standortbereiche ist, dass potenzielle Nutzungskonflikte so weit wie möglich minimiert werden. Städtebaulich integrierte Lagen für Freizeitgroßprojekte sind nicht-integrierten, peripheren Standorten eindeutig vorzuziehen, weil letztere mit erheblichen Nachteilen und negativen Auswirkungen verbunden sind. Es sind dies beispielsweise:

- zusätzliche Verkehrsprobleme
- mangelnde Nutzung vorhandener Infrastruktur bzw. zusätzlicher Infrastrukturausbau
- Verbrauch wertvoller Freiflächen
- Probleme des Orts- und Landschaftsbildes durch „Fremdkörper-Effekt“.

Städtebaulich integrierte Lagen für Freizeitgroßprojekte sind jedoch für den Mikrostandort insbesondere dann unbedenklich, wenn bestimmte Standortkriterien erfüllt werden können:

- keine Beanspruchung von wertvollen, innerörtlichen Freiflächen (Grünflächen, land- und forstwirtschaftliche Flächen, Schutzgebiete)
- Nutzung von brachgefallenen Bauflächen (z.B. ehemalige Kasernenareale, Bahnflächen, industriell genutzte Flächen etc.)
- in der Kernstadt München: Zuordnung zu bestehenden Stadtteilzentren bzw. zum zentralen Bereich Münchens zwischen Pasing und Ostbahnhof)
- leistungsfähige Anbindung an den ÖPNV (vgl. B VII Z 4.2.4).

Von der Lenkung eines Freizeitgroßprojektes auf städtebaulich integrierte Lagen kann nur im begründeten Einzelfall abgewichen werden. Beurteilungskriterien für den Einzelfall sind:

- **Die Großflächigkeit der Anlage**
Großflächige Freizeiteinrichtungen wie z.B. Freizeitparks, die z.T. über 100 ha Fläche einnehmen, sind i.d.R. städtebaulich nicht integrierbar, da innerhalb der zentralen Orte meist keine geeigneten Flächen in diesen Größenordnungen zur Verfügung stehen.
- **Das Konfliktpotenzial der Einrichtung**
Gerade die Größe und auch die wirtschaftliche Dominanz von Freizeitgroßprojekten können Konflikte mit der umgebenden Raum- und Nutzungsstruktur wie z.B. Lärmbelastigungen hervorrufen. An Standorten, wo diese Konflikte entgegenstehen, ist es nicht zielführend, ein Freizeitgroßprojekt anzusiedeln.

Unter diesen Voraussetzungen kommen Freizeitgroßprojekte als begründete Einzelfälle für einen nicht-integrierten Standort insbesondere in Betracht, wenn:

- die Ansiedelung eines Freizeitgroßprojektes zur Aufwertung strukturschwacher Gemeinden oder von Teilräumen mit bisher relativ geringer Frequenz von Erholungssuchenden führt und/oder
- es sich bei dem Projekt um die Nachfolgenutzung geringwertiger landwirtschaftlicher Ackerflächen, aufgelassener Industrie- und Gewerbeflächen, ehemaliger militärischer Flächen, stillgelegter Flächen für den großflächigen Abbau von Bodenschätzen oder ökologisch und ästhetisch verarmter Kulturlandschaften handelt.

Soweit innerhalb dieser Gebiete ökologisch wertvolle Teilbereiche vorkommen sollten, kann davon ausgegangen werden, dass diese in den nachfolgenden Planungsverfahren Berücksichtigung finden.

Zu Z 4.2.4

Bei der regionalplanerischen Beurteilung von Freizeitgroßprojekten ist die Frage nach den verkehrlichen Auswirkungen von großer Bedeutung. Bei einem Freizeitgroßprojekt mit ca. 5-15 Mio. Besuchern pro Jahr und etwa 70.000 bis 150.000 an Spizentagen, ist mit sehr großen zusätzlich induzierten Verkehrsmengen sowie einer erhöhten Verkehrsleistung zu rechnen. Vor allem die nähere und weitere Nachbarschaft der Einrichtungen ist von den Verkehrsbelastungen betroffen, jedoch auch das Straßennetz im Einzugsbereich. Da die Verkehrsinfrastruktur in der Region München bereits schon hoch belastet ist, ist es im Sinne der Region, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soweit wie möglich zu reduzieren.

Das Maß der Belastung der Lebens- und Umweltqualität in Form von Verkehrsstaus, überfüllten Straßen, Lärm, Abgasen u.ä. hängt dabei wesentlich ab von der Aufteilung der Freizeitgroßprojekt-Besucher auf die Verkehrsmittel (modal-split). Ein günstiger modal-split liegt dann vor, wenn viele Besucher auf die Verkehrsmittel des ÖPNV zu Ungunsten des Pkw umsteigen. Dies kann erreicht werden, wenn Freizeitgroßprojekte auch an leistungsfähige Netze des öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen werden.

Da aber bei Freizeitgroßprojekten der motorisierte Individualverkehr nicht selten einen Anteil von bis zu 95% erreichen kann (z.B. Freizeitparks), ist es gleichzeitig erforderlich, dieses Verkehrsaufkommen durch Anbindung der Freizeitgroßeinrichtung an ein leistungsfähiges Individualverkehrsnetz aufzufangen.

Generell ist hierbei zwischen Standorten in städtebaulich integrierten und nicht-integrierten (peripheren) Lagen zu unterscheiden (vgl. B VII Z 4.2.3).

Bei städtebaulich integrierten Lagen sollte darauf geachtet werden, dass:

- eine unmittelbare Zuordnung zu einem Haltepunkt der S- oder U-Bahn besteht,
- an diesen Haltepunkt möglichst viele Linien des S- und U-Bahnnetzes angebunden sind,
- das ÖPNV-Angebot bequem nutzbar ist (Bedienung des schienengebundenen Haltepunktes mit möglichst kurzfristigen Zugfolgen und günstigen Betriebszeiten auch in der Nacht), und dass
- ein Attraktivitätsgefälle zwischen ÖPNV- und Pkw-Erreichbarkeit besteht (z.B. durch Beschränkung des Parkplatzangebotes und hohe Parkgebühren)
- auch eine Anbindung an örtliche und überörtliche Rad- und Fußverkehrsnetze gegeben ist.

Bei städtebaulich nicht-integrierten Lagen sind Kriterien zur Verkehrsanbindung:

- Zuordnung des Standortes zu einem Haltepunkt eines schienengebundenen Verkehrsmittels (dabei: erhöhte Benutzerfreundlichkeit, kurze Taktzeiten, angepasste Betriebszeiten, etc),
- Zuordnung des Standortes zu einer Autobahnausfahrt (gute Pkw-Erreichbarkeit),
- ortsfrem geführte Zubringerstraßen (Vermeidung von Ortsdurchfahrten im näheren Einzugsbereich des Freizeitgroßprojektes).

5 Festlegung und Entwicklung von Erholungsgebieten

Hinweis: siehe „Ziele und Grundsätze“, Teilkapitel 5