

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 56
der Gemeinde Karlsfeld i.d.F. vom 21.03.1989

Plangebiet: Westlich der Bundesbahn,
nördlich der bebauten Grundstücke an der Südenstraße

1. Anlaß der Planaufstellung

Der Bereich westlich der trennenden DB-Trasse, nördlich der bebauten Grundstücke an der Südenstraße ist im Flächennutzungsplan (FNP) als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Die Gemeinde Karlsfeld erstellt für diesen Bereich einen Bebauungsplan, um diesen derzeitigen Splitterbereich westlich der Bahn städtebaulich und landschaftlich weiter zu ordnen, zu arrondieren und besser in das Landschafts- und Siedlungsggefüge zu integrieren.

Überdies besteht im Siedlungsschwerpunkt ein Bedarf nach qualifiziertem Wohnraum, vor allem nach Einfamilienhäusern, der hier sehr gut auf zum Teil schon parzellierten Grundstücken gedeckt werden kann.

2. Örtliche Situation

Das geplante Baugebiet schließt nördlich der bebauten Grundstücke an der Südenstraße über die gesamte Länge der Südenstraße an. Die Erschließung ist über die bestehende Bayernwerkstraße an der Bahn bzw. über den Lärchenweg im Westen möglich. Eine Erschließungsmöglichkeit von der Südenstraße her besteht nicht.

Das Bauland ist parzelliert in unterschiedlich große Grundstücke, wobei

für die weitere Planung bestimmend die kleinteilige Parzellierung im südlichen Randbereich ist.

Baulicher Bestand ist im Nordosten und Nordwesten vorhanden: Einfamilienhäuser mit Garagen und Nebengebäuden.

Wertvoller Baumbestand ist im Norden und Nordwesten sowie auch am Westrand festzustellen.

Mehrere Hochspannungsfreileitungen der südlich benachbarten Bayernwerke führen über das Baugebiet, außerdem besteht entlang des Ulmenweges noch eine Freileitung der Isar-Amper-Werke.

Im Osten wird das Baugebiet durch die etwas über Geländehöhe liegende DB-Trasse München-Treuchtlingen begrenzt, im Süden durch die bebauten Grundstücke beiderseits der Südenstraße (Ein- und Zweifamilienhäuser unterschiedlicher Größe, überwiegend eingeschossig, Satteldächer unterschiedlicher Neigung), im Westen und Norden durch landwirtschaftlich genutzte Flächen, die auch im FNP als solche ausgewiesen sind.

Die Schwerpunkte von Karlsfeld mit Geschäften und Gemeinbedarfseinrichtungen können derzeit nur sehr umwegig über Münchner Gebiet (Eversbuschstraße) bzw. für Fußgänger durch den S-Bahnhof-Tunnel erreicht werden.

3. Städtebauliche Planung

3.1 Städtebauliche Konzeption

Entlang der Bahn wird zwischen Bayernwerkstraße und Ulmenweg aus Lärmschutzgründen ein Mischgebiet ausgewiesen. Um das westliche Wohngebiet vor den Emissionen der Bahn zu schützen, wird entlang der Bayernwerkstraße ein zweigeschossiger Baukörper über die gesamte Länge der östlichen Geltungsbereichsgrenze vorgesehen, für den zwingend ausschließlich gewerbliche Nutzung festgesetzt wird.

Auf dem sehr langgezogenen und dabei relativ schmalen Baugrundstück wird das lineare Erschließungssystem und die Baustruktur der südlich vorhandenen Nachbarschaft im Grundsatz übernommen. Die der Erschließung dienende zwangsläufig langgestreckte Wohnstraße wird mehrfach leicht versetzt und intensiv durch öffentliche Großbäume und einen zentralen grünen Anger mit Kinderspielplatz gegliedert.

Die nördlichen Parzellen werden über - ebenfalls verkehrsberuhigte - Stichwege erschlossen. Innerhalb der Stichwege wird eine den Ortsrand betonende Großbaumpflanzung vorgenommen, die auch immer wieder den Bezug zu den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen ermöglicht. Durch die Straßenbäume wird das lange Baugebiet weiter gegliedert.

Diese Stichstraßen dienen außerdem der Erreichbarkeit der Maste der Hochspannungsfreileitungen.

Vorgesehen sind unter Berücksichtigung des Bestandes überwiegend freistehende Einfamilienhäuser und einige Doppelhäuser. Die Höhenentwicklung liegt bei E + ausgebautes Steildach (bis 50 Grad). Vorgesehen sind hell verputzte Häuser mit Lochfassaden, einfachen Anbauten (wie Wintergärten, Gartenhäuser, Garagen, Holzlegen o.ä. innerhalb der Baugrenzen), kleinteilig rot gedecktem Dach (mit als Vollgeschoß ausbaubarem Dachgeschoß mit Gauben). Nur am Ostrand ist längs der Bahntrasse aus Lärmschutzgründen eine zusammenhängende Bebauung vorgesehen.

Die Firstrichtung der eingeschossigen Gebäude ist im Ostteil aus Lärmschutzgründen parallel zur Bahn festgesetzt, ansonsten wechselt sie, um die kleinen Versprünge, Versätze und Platzbildungen im Straßenraum zu unterstreichen.

3.2 Erschließung und Verkehrsflächen

Die Erschließung des neuen Baugebietes erfolgt über die Bayernwerkstraße parallel zur DB-Trasse und über die Südenstraße im Osten und

über den Lärchenweg im Westen. Verbunden wird dies vorgefundene Straßennetz über eine verkehrsberuhigt ausgebaute Wohnstraße (Engstellen, leichte Versätze, eingestellte Bäume), die mit unterschiedlich großen Bäumen bepflanzt werden soll. Von dieser Straße schließen nach Norden insgesamt 4 Stichstraßen an, welche die nördlichen Grundstücke und die Masten der Hochspannungsfreileitungen erschließen und mit ihrem Verkehrsgrün mit Großbäumen den grünen Ortsrand nach Norden betonen. Die Planung muß hier allerdings noch zwei Wegesysteme im Nordwesten und Nordosten berücksichtigen, die derzeit schon der Erschließung innenliegender Grundstücke am Nordrand dienen. Das neu vorgeschlagene Erschließungsnetz kann hier nur zum Teil Entlastung bringen.

Lärchenweg und Ulmenweg werden verbreitert; allerdings dient diese Verbreiterung nicht nur einem Mehr an Fahrflächen, sondern einem Mehr an Verkehrsgrün, um gerade auch in diesem Wohngebiet die Vorstellung der "Straße als Lebensraum" und die Idee der "kleinen Gartenstadt Karlsfeld" wohnumfeldsteigernd zu kombinieren.

3.3 Nutzung

Das Baugebiet ist im Osten zwischen Bayernwerkstraße und Ulmenweg als Mischgebiet (Mi) ausgewiesen, sonst entsprechend dem FNP als Allgemeines Wohngebiet (WA). Zwingend festgesetzt ist am Ostrand entlang der Bayernwerkstraße gewerbliche Nutzung, die als geschlossener Baukörper einen optimalen Lärmschutz für das Baugebiet bringen soll.

Der Ausbau des Dachgeschosses als Vollgeschoß wird zugelassen, da es bei der zulässigen steilen Neigung und dem zulässigen Kniestock nur folgerichtig ist. Auf die numerische GFZ hat es zwar statistisch Einfluß, im städtebaulichen Bild ändert sich dadurch jedoch nichts.

Die niedrigere Dachneigung für Garagenbauten wird bewußt zugelassen, um Belichtungen der Giebelseiten der Wohngebäude optimal zu ermöglichen.

Dadurch wird sich wohl auch die Anzahl der zugelassenen Dachgauben reduzieren.

3.4 Ver- und Entsorgung

Anschluß an Wasser und Elektrizität sind sofort möglich. Auch die Abfallbeseitigung kann sofort gewährleistet werden.

Die Kanalisation muß noch gebaut werden. Mit der Fertigstellung und der Anschlußmöglichkeit für die Häuser ist voraussichtlich 1988 zu rechnen.

3.5 Grünordnung

Bei dem Baugebiet handelt es sich im jetzigen Zustand um eine landwirtschaftlich genutzte Wiese ohne Baumbestand mit Ausnahme dreier Bergahorn und einer kleineren Robinie (Grundstücke Fl.-Nr. 1050/12 und 1050/4). Der gesamte sonstige Baumbestand befindet sich in Privatgärten und besteht hauptsächlich aus Kastanien, Birken, Linden und Eschen. Dazu kommen zwei Fichtenreihen (Grundstücke Fl.-Nr. 1050/7 und 1051/2) und schöne Obstbaumbestände auf den Grundstücken 637/3 und 1050.

Fast der gesamte Baumbestand kann erhalten bleiben und ist während der Bauzeit ausreichend gegen Beschädigungen aller Art zu schützen.

Die Eingrünung und Durchgrünung des Baugebietes soll durch eine geschlossene Ortsrandpflanzung aus heimischen Bäumen und Sträuchern

im Westen, Norden und teilweise im Süden erfolgen. Großteils (auf Privatgrund mit zwingender Festsetzung im Bebauungsplan zum Teil aber auch auf öffentlichen Verkehrsgrünflächen am Ende der kurzen Straßenstücke nach Norden) und durch Baumpflanzungen im Osten zum Bahngelände hin, auf dem Spielplatz und im Straßenbereich. Diese Baumpflanzungen, die der Markierung der Hauptachse, der Beschattung der Parkplätze und der räumlichen Gliederung des Baugebietes dienen und den klein-klimatischen Ausgleichsfaktor innerhalb der Bebauung bilden, sind mit Ausnahme der ca. 3 m breiten auf Privatgrund festgesetzten Ortsrandbegrünung an der Nordseite des Geltungsbereiches fast ausschließlich auf öffentlichen Grünflächen vorgesehen, um die Realisierung ihrer Pflanzung zu gewährleisten. Am Lärchenweg ist eine Grüninsel mit zwei vorhandenen Birken, im Ulmenweg und in der neuen Erschließungsstraße zwei Grüninseln mit neu zu pflanzenden Großbäumen als verkehrsberuhigende Maßnahme vorgesehen. Die hauptsächlich zur Verwendung kommenden Baumarten sind bei Bäumen 1. Ordnung die Kastanie, Esche, Bergahorn, Stieleiche, Birke und heimische Linden; bei Bäumen 2. Ordnung die Eberesche, Vogelkirsche, Feldahorn, Hainbuche, Erle, Rotdorn und Blumenesche. Privatgärten sind ordnungsgemäß einzugrünen und zu bepflanzen, Zäune mit vorwiegend heimischen Sträuchern zu hinterpflanzen. Zur Erhaltung des Ortsbildcharakters ist pro Grundstück mindestens ein Obstbaum zu pflanzen.

3.6 Immissionsschutz

Durch die Hochlage des Bahnkörpers wird das Baugebiet durch starke Immissionen vom der Bahn betroffen. Wenn die Bahnstrecke weiter

ausgebaut wird, werden Lärmschutzmaßnahmen der DB erwartet. Bis dahin sieht der Bebauungsplan eine Zwischenlösung vor mit der Ausweisung eines Mischgebietes entlang der Bayernwerkstraße im Ostteil des Geltungsbereichs. Überdies wird in dem geschlossenen Baukörper am Ostrand nur gewerbliche Nutzung zugelassen. Dadurch entsteht für die westlichen Wohngebiete ein gewisser Lärmschutz, der allerdings die seitlich einfallenden Lärmimmissionen nicht ganz abdecken kann. Daher wird durch die Gebäudestellung im Ostteil des Bebauungsplanes versucht, lärmgeschützte Kleinbereiche im Gartenbereich zu schaffen. Auch die Überbauung der Zufahrt vom Ulmenweg in die verkehrsberuhigte neue Erschließungsstraße mit den anschließenden Garagen- und Wohnbauten ist unter dem Aspekt des Immissionsschutzes zu verstehen.

4. Städtebauliche Daten

Geltungsbereich des Bebauungsplanes (Bruttobauland)	ca.	42.560 m ²
./.. öffentliches Grün	ca.	900 m ²
./.. öffentliche Verkehrsflächen	ca.	7.600 m ²

= verbleibendes Nettobauland ca. 34.060 m²

Vorhanden sind freistehende Einfamilienhäuser 10

Neu geplant sind freistehende Einfamilienhäuser 31

Doppelhaushälften 9

56 Hauseinheiten,

sowie die geschlossene Lärmschutzbebauung (Büro, Gewerbe, wohnen nach Westen) an der Bayernwerkstraße.

Bei ca. 50 Hauseinheiten zusätzlich beträgt der voraussichtliche Einwohnerzuwachs ca. - 170 Personen.
Die maximal zulässige GFZ ist auf 0,4 pro Grundstück festgesetzt.

Die Garagen sind überwiegend als Doppelgaragen pro Haushalt ausgewiesen, so daß einschließlich der öffentlichen Stellplätze der Stellplatzschlüssel bei ca. 2,4 Stellplätzen pro Hauseinheit liegt.

5. Überschlägig ermittelte Kosten, welche durch die baulichen Maßnahmen entstehen (erstmalige Herstellungskosten)

5.1 Straßenherstellung

Die Gesamtkosten der Straßenherstellung belaufen sich auf ca. 500.000,-- DM, wobei 90 % von den Anliegern zu bezahlen sind.

5.2 Kanalisation

Die Kosten der Kanalisation betragen ca. 300.000,-- DM, wobei 160.000,-- DM durch den Herstellungsbeitrag gedeckt werden.

5.3 Wasserversorgung

Die Kosten der Wasserversorgung in Höhe von ca.
150.000,-- DM werden durch den Herstellungsbeitrag
gedeckt.

6. Künftig laufende Unterhaltskosten der Erschließungsanlage

6.1 Straßen

Winterdienst und Kehren: 500,-- DM

6.2 Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung

(Kanalspülen) 200,-- DM

Planverfasser:
topos
Stadtplanung und
Architektur
Leopoldstraße 62

8000 München 40