

**Gemeinde Karlsfeld**

**im Landkreis Dachau**

**Begründung**

**zum Bebauungsplan Nr. 76**

**Bereich zwischen Krenmoosgraben und Staatsstraße 2063**

**1. Anlaß, Sinn und Ziel der Planaufstellung**

Die Gemeinde Karlsfeld im Landkreis Dachau ist ein Siedlungsschwerpunkt unmittelbar an der Grenze zur Landeshauptstadt München. Durch die nahen Gewerbestandorte von MAN und mtu, durch die derzeit geplanten großflächigen Ausweisungen von Gewerbegebieten (Bebauungsplan MAN/mtu) mit hoher Beschäftigtenzahl und durch die allgemeine Situation des Ballungsraumes München sieht sich die Gemeinde Karlsfeld einer steigenden und absolut drängenden Wohnungsnachfrage auch der eigenen Bevölkerung gegenüber.

Entsprechend den Zielvorstellungen des Flächennutzungsplanes, der in seiner derzeit noch gültigen Form eine Einwohnerzahl von über 20.000 vorsieht, will die Gemeinde mit derzeit etwa 15.000 Einwohnern einen Beitrag zur Deckung der aktuellen Wohnungsnot leisten. Vor allem will sie auch für die ansässige Bevölkerung Möglichkeiten zur Eigentumbildung ( z.B. durch den Bau von Reihenhäusern) bieten.

Die Gemeinde Karlsfeld hat daher für diesen Bereich folgende städtebauliche Leit- und Zielvorstellungen aufgestellt:

>

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes soll die städtebauliche Entwicklung fortgesetzt werden, wie sie im südlich angrenzenden Bebauungsplanumgriff Nr. 68 (derzeit in Bau) festgesetzt ist: mit einer Mischung von Reihenhäusern und Wohnungen (darunter auch Sozialwohnungen) soll ein vielfältiges Angebot unterschiedlicher Wohntypologie für eine gut durchmischte Bevölkerungsstruktur geschaffen werden.

- >  
Die Siedlungsentwicklung soll entlang der St. 2063 arrondiert werden und es soll nach Osten und Norden ein klarer und eindeutiger Ortsrand, nach Westen ein überzeugend gestalteter "Ortsrand auf Zeit" geschaffen werden, der das Erscheinungsbild der Gemeinde auch nach außen für den vorbeifließenden Verkehr prägen soll.
- >  
Es sollen kleinere eigenständige städtebauliche Einheiten realisiert werden, die sich um unterschiedlich gestaltete, für die jeweilige "Nachbarschaft" mittelpunktbildende grüne Wohnhöfe als Treffpunkt für die Bewohner und überschaubarer Spielraum für die Kinder gruppieren.
- >  
Dem neuen arrondierenden Siedlungsbereich soll ein neuer Quartiersmittelpunkt mit Läden ein "städtebauliches Gesicht" verleihen, das auch auf die vorhandenen und später geplante Bebauung wirkt. Es soll ein Allgemeines Wohngebiet (WA) entstehen, in dem auch eine örtliche Nahversorgung der Bevölkerung durch kleinere Geschäfte ermöglicht werden kann.
- >  
Das Maß der Nutzung soll hierbei natürlich nicht den höheren Nutzungsziffern in den zentraler gelegenen Baugebieten folgen; es soll aber andererseits nicht so gering sein, daß ein wirtschaftliches Bauen hier nicht mehr möglich ist. Die bauliche Dichte sollte daher im oberen mittleren Bereich liegen, so daß die Zielvorstellungen der "Gartenstadt Karlsfeld" auch hier konsequent vor allem in Hinblick auf die beabsichtigte reichliche Durchgrünung realisiert werden können.
- >  
Es sollen hier schwerpunktmäßig familiengerechte Wohneinheiten geschaffen werden, da die Zuordnung zu geplanten und vorhandenen Kindergärten sowie den bestehenden Schulen hier optimal ist und durch die südlichen, großenteils bereits realisierten Bebauungspläne folgerichtig vorbereitet wurde: zusammenhängendes, in Grün eingebettetes Fuß- und Radwegenetz, das zu den Schulen usw. führt). Dementsprechend sollen hier auch ausreichende und vielfältige Spielmöglichkeiten geschaffen werden.
- >  
Die verkehrliche Erschließung soll den allgemeinen Zielvorstellungen der Gemeinde folgend so angelegt werden, daß ruhige Wohngebiete entstehen, die eine hohe Wohnumfeldqualität durch verkehrsberuhigten Straßenausbau ermöglichen. Dem Fußgänger, dem Radfahrer und dem spielenden Kind soll eindeutig der Vorrang eingeräumt werden. Die "Straße als Lebens- und Spielraum" ist hier die planerische Devise.

>

Der Ruhende Verkehr soll weitgehend konzentriert werden; die damit verbundenen nötigen (teilweise etwas) längeren Zuwege müssen im Interesse unbelasteter und ruhiger Fußwege und Wohnhöfe in Kauf genommen werden. Im übrigen sind sie auch ein ganz bescheidener Beitrag zur Gesundheit und zur Wahrnehmung des eigenen Umfeldes: der öffentliche Raum soll bei den Bewohnern mehr Interesse und Identifikation finden.

>

Gegenüber der stark emissionsbelasteten tangierenden Staatsstraße 2063 soll der wirkungsvolle Lärmschutz, wie er bei den Bebauungsplänen weiter südlich gebaut wurde, im Interesse auch des neuen Baugebietes Bebauungsplan Nr. 68 (für den ein nördlicher Emissions-Flankenschutz unbedingt erforderlich ist) weiter fortgeführt werden, wobei hier ein Übergang vom baulichen Lärmschutz zur grünen Geländemodellierung gefunden werden soll, um eine abwechslungsreiche, nach Norden mit der Landschaft stärker verschmelzende stadtlandschaftliche Randausbildung zu erhalten.

>

Entlang des Krenmoosgrabens soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung weiter nach Norden geschaffen werden, wodurch eine verbesserte Anbindung der sog. Handwerkersiedlung am Krebsbach ermöglicht wird.

>

Der Krenmoosgraben soll Teil einer gliedernde Grünfläche werden, die nach Norden mit dem Randgrün entlang der St. 2063 und nach Westen mit einem später geplanten gliedernden Grünzug (mit Kindergarten) nördlich der Lena-Christ-Straße vernetzt werden soll.

## **2. Bestehende und beabsichtigte Planungen**

### 2.1 Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan wird aus dem gültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Karlsfeld entwickelt: der Geltungsbereich ist dort als Wohngebiet ausgewiesen. Entlang der Staatsstraße 2063 ist im Flächennutzungsplan ein Grünstreifen eingeplant.

Der Flächennutzungsplan sieht keine Fortführung der Krenmoosstraße nach Norden vor, da schon frühzeitig erkannt wurde, daß die durch Wohngebiete und an Schulen vorbeiführende Krenmoosstraße nicht mehr aufnahmefähig sein wird, wenn nicht die Wohnqualität für die ansässige Bevölkerung und die Sicherheit der Schulkinder darunter leiden soll. Im Lauf der letzten Jahre wurde die Krenmoosstraße in längeren Abschnitten zwischen Friedhofsweg und Gartenstraße umgebaut, um das Fahrtempo allgemein zu drosseln, die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen, das Parken neu zu

ordnen, die Ortsgestalt zu verbessern und damit insgesamt einen wirkungsvollen Beitrag zur Verkehrsberuhigung zu leisten.

Laut FNP wäre für das neue Baugebiet der einzige Anschluß an das überörtliche Netz (St.2o63) die Zufahrt über die Krenmoosstraße und die ohnehin stark belastete Falkenstraße, an der auch Kindergarten und Jugendzentrum sowie viele Wohnhäuser liegen. Die letzten Jahre haben bekanntlich eine enorme Zunahme des Verkehrs gebracht, so daß hier von der bisherigen, in diesem Sektor überholten Flächennutzungsplanung abweichende neuartige Lösungen im Interesse der Wohnbevölkerung gefunden werden müssen.

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Karlsfeld soll ohnehin geändert werden.

## 2.2 Städtebaulicher Rahmenplan

Derzeit berät die Gemeinde Karlsfeld einen städtebaulichen Rahmenplan, in dem die stadtlandschaftliche Entwicklung und verkehrliche Erschließung aufgezeigt werden soll, um so die einzelnen Bebauungspläne besser in ein umfassendes stadtlandschaftliches Gesamtkonzept zu integrieren. Aus dieser Planung heraus sind folgende Überlegungen und städtebaulichen Eckdaten für den Bebauungsplan maßgebend:

>  
Der Krenmoosgraben (unter der St.2o63 verrohrt) soll im Grundsatz erhalten bleiben und möglichst in seiner stadtlandschaftlichen Wirkung optimiert werden. Der damit kombinierte Grünzug soll eine verbesserte Fuß- und Radwegebeziehung über die St.2o63 nach Norden zur sog. Handwerker-Siedlung und weiter zu den angrenzenden Naherholungsgebieten zu schaffen.

>  
Der Grünzug vom Krenmoosgraben mit Geländemodellierung im Brückenkopfbereich der geplanten Brücke für Fußgänger und Radfahrer über die St.2o63 soll seine Fortführung nach Nordwesten als modellierter Lärmschutzwall finden.

>  
Ein Kindergartenstandort ist direkt westlich angrenzend an den "Fontänenplatz" in Kombination mit einem gliedernden Grünzug nördlich der Lena-Christ-Straße eingeplant.

>

Neuer Anschluß an die Staatsstraße 2063 zur Entlastung der bestehenden Wohngebiete beiderseits der Krenmoosstraße. Jedoch dabei Vermeidung von "Schleichverkehr" durch die Wohngebiete um die Krenmoosstraße zur Umgehung der Ampel an der St.2063

- > Verkehrsberuhigte Erschließung der angrenzend nach Nordwesten geplanten Wohngebiete, die nicht mit der Hochstraße bzw. einem weiter nördlich beabsichtigten zusätzlichen Anschluß an die St. 2063 verbunden werden sollte, um somit ruhige und emissionsfreie Wohnquartiere zu realisieren.
- > Lena-Christ-Straße als mögliche Anbindung an die bestehende Siedlungsgebiete im Westen mit klarem Vorrang für Fußgänger und Radfahrer (kein zügiger und intensiver Durchfahrverkehr für KFZ vom neuen Knoten mit der St.2063 zur Lena-Christ-Straße).
- > Grünzug östlich der vorhandenen älteren Siedlungsbauung zur stadträumlichen Gliederung zwischen Alt- und Neubaugebieten mit Hauptfuß- und Radwegen.
- > Bauliche Verdichtung im oberen Mittelbereich aufgrund der hohen Standortqualität für Wohnnutzung (Nähe Erholungsgebiet, Schulen, Kindergärten, Landschaftsbezug, verkehrliche Anbindung KFZ, Radfahrer, Fußgänger).
- > Entwicklung der städtebaulichen Gestaltung aus der gemeindlichen Zielvorstellung "Garten"- "Stadt": kleinteilige Baukörperanordnung, starke Grünintegration, maßvolle und weitgehend homogene Höhenentwicklung, differenzierte Dachlandschaft aus Satteldächern.
- > Realisierung von Baustrukturen, die für unterschiedliche Wohnnutzungen wie z.B. Reihenhäuser oder Geschößwohnungsbau offen sind.
- > Festsetzung von Standorten für Nahversorgung im Interesse der ansässigen Bevölkerung und zur Vermeidung von überflüssigen KFZ-Fahrten.

### 3. Örtliche Situation

Das Gebiet "Oberes Krenmoos" ist derzeit landwirtschaftlich genutzt. Den zeitweise nur wenig Wasser führenden Krenmoosgraben begleiten kleinere Baum- und Strauchbestände. Sonstiger besonders erhaltenswerter Baumbestand ist nicht vorhanden. Nach Westen und entlang des Krenmoosgrabens verlaufen Wirtschaftswege, die auch für Zwecke der Naherholung genutzt werden. Der Krenmoosgraben führt unter der St.2063 verrohrt und dann weiter als offener Graben nach Norden.

Das Planungsgebiet wird im Osten durch die stark belastete St.2063 begrenzt. Eine weitere bauliche Entwicklung über die Staatsstraße hinaus ist nicht vorgesehen.

Im Süden wird derzeit mit der Bebauung des Wohngebietes Bebauungsplan Nr. 68 begonnen. Die nach Norden verlängerte Krenmoosstraße, die verkehrsberuhigte Wohnstraße am Ostrand des Bebauungsplanes vor dem zweigeschossigen Garagenbau sowie mehrere mittlere Fuß- und Radwegeverbindungen sind in der Planung vorgegeben und müssen in diesem Bebauungsplan berücksichtigt und sinngemäß fortgeführt werden. Die geplanten Gebäudehöhen liegen bei E + I +Dach. Rote Satteldächer sollen hier das Stadtlandschaftsbild prägen zusammen mit einer intensiven Großbaumbegrünung entlang den öffentlichen Verkehrsflächen.

Ein landwirtschaftlicher Weg, der auch gern von Radfahrer und Spaziergängern benutzt wird, führt nach Westen zur Lena-Christ-Straße, also in den älteren besiedelten Bereich von Karlsfeld-Nord.

Kindergärten und schulische Einrichtungen liegen an bzw. südlich der Falkenstraße. Die südliche Bebauungsplanung des letzten Jahrzehnts sieht hier eine intensive Vernetzung für Fußgänger und Radfahrer vor. Außerdem verläuft parallel zur St.2063 ein kombinierter Geh- und Radweg.

Die nächsten Läden liegen an der westlichen Gartenstraße bzw. im östlichen Gewerbegebiet, sind also nur bedingt zu Fuß, auf jeden Fall aber doch mit dem Fahrrad zu erreichen.

Baum- und Strauchbestand ist entlang dem Krenmoosgraben vorhanden; er kann erhalten und ergänzt werden. Sonstigen wertvollen Baumbestand, der bei der Planung berücksichtigt werden müßte, gibt es nicht.

Durch das Baugebiet verlaufen eine (in der Planzeichnung dargestellte) Wasser- und eine Abwasser-Leitung, die bei der Planung unbedingt zu berücksichtigen sind.

**Altlasten**, die eine Bebauung erschweren oder behindern würden und zu einer Gefährdung der dort später lebenden Bevölkerung führen könnten, sind nach Feststellung der Gemeinde Karlsfeld nicht gegeben.

## 4. Planungskonzept

### 4.1 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept sieht eine Arrondierung der Bebauung entlang der St.2063 vor, die sich von der Falkenstraße ausgehend im Lauf der letzten Jahre stufenweise entwickelt hat.

Es wird wie in den benachbarten Bereichen eine der stadtlandschaftlichen Situation angemessene maßvolle Dichte und maßvolle Höhenentwicklung angestrebt. Dabei besteht aber durchaus die begründete Absicht, innerhalb der insgesamt flächigen Siedlungserweiterung im Karlsfelder Nordosten gliedernde Grünzonen und städtebauliche Akzente zu schaffen.

Innerhalb des neuen Bauquartiers soll eine kleine Quartiersmitte entstehen. Der kleine Nutzungsschwerpunkt mit Läden und evtl. anderen Gemeinschaftseinrichtungen soll auf bestehende, derzeit geplante und zukünftige benachbarte Wohnquartiere einwirken; er soll eine bequeme, fußläufige Quartiersversorgung ermöglichen, er soll aber auch ein stadträumliches Identifikationsmerkmal sein, das auch durch seine bauliche Ausformung (Kreissegment) sowie durch die Höhenentwicklung (ein Vollgeschoß mehr) auch von außen gesehen stadtbildwirksam wird.

Bestimmend für die städtebauliche Planung ist im Westen der Krenmoosgraben, der als wertvoller gliedernder Grünzug unbedingt erhalten und noch weiter intensiviert werden soll; im Osten ist es der erforderliche Lärmschutz entlang der St.2063. Dieser wird wie im südlich liegenden Bebauungsplan Nr. 68 als zweigeschossiger Garagenbau ohne Unterbrechung der Lärmschutzfunktion weitergeführt. Der Übergang in eine mehr landschaftliche und begrünte Form mit Geländemodellierung wird in Verbindung mit dem optischen Akzent des südlichen Brückenkopfes erreicht. Von hier weiter nach Nordwesten soll dann nach den bisherigen Vorstellungen der städtebaulichen Rahmenplanung ein Lärmschutzwall mit integrierten Garagen verlaufen.

Die Wohngebietsabrundung nach Nordosten und Osten erfolgt als großzügiger Fünftelkreis in weitgehend geschlossener Bauweise. Hier sind die Reihenhäuser situiert, denen jeweils eine Garage direkt zugeordnet ist. Die Reihenhäuser schirmen ihre eigenen Wohnungsgärten und das Wohngebiet insgesamt weitgehend vom KFZ-Lärm ab. Der größte Teil der Wohn- und Aufenthaltsräume ist nach Westen und Südwesten bewohnerfreundlich, gut besont und ruhig orientiert.

Zwischen den Garagenbauten der Reihenhäuser sind verbindende Pergolen zwingend festgesetzt. Dadurch entstehen kleine private Vorhöfe, die vielfältig für Fahrräder,

Kinderwägen usw. genutzt werden können. Die Garagen selbst haben begrünte Flachdächer, wodurch ein angenehmes Ortsbild mit bescheidenem ökologischen Effekt ermöglicht wird.

Im Süden wird ein großzügiger "Wohnhof" mit einer öffentlich zugänglichen Grünfläche mit Brunnen ausgebildet. Hier ist auch gefahrloses und von den Gärten und Wohnungen einsehbarer Spielen für kleinere Kinder möglich. Der Hof ist fahrverkehrsfrei und ermöglicht ruhiges Wohnen. Die vorherrschende Süd-, Südwest- und Westorientierung der Wohnungen ermöglicht außerdem eine hohe Wohnqualität, die auch vorzüglich für familiengerechtes Wohnen geeignet ist.

Demgegenüber ist der Nordteil des Geltungsbereichs als "Zeilenbebauung" in Kreissegmentform geplant. Dabei ergeben sich für die Wohnqualität hervorragende Südwestorientierungen der Wohnungen. Der kleine Viertelkreisbau bei der Fontäne mit seiner vorgelagerten Arkadenreihe bildet funktional und gestalterisch die Quartiersmitte, die sich auch folgerichtig durch die Zuordnung und einprägsame Ausformung der hier zusammenlaufenden Verkehrsflächen ergibt.

Der Platz mit seinen Läden und evtl. sonstigen Gemeinschaftseinrichtungen soll gut anfahrbar sein- außerdem aber auch seine Mittelpunktswirkung als begrünte Aufenthaltsfläche für die Bewohner optimal erfüllen können. Aufgrund dieser Bedeutung ist hier auch eine dreigeschossige Bebauung der beiden Zeilen des Geschößwohnungsbaus vorgesehen, die auch das optische Erscheinungsbild der Siedlung von Norden her (Fahrzeuge auf der St.2063) wirkungsvoll steigert: der grüne Brückenkopf und die in der Höhe differenzierte Dachlandschaft werden als angenehmes Ortsbild wahrgenommen.

Im Anschluß an die Nord-Süd ausgerichtete Reihenhausbauung ist im Norden ein Kindergarten zu errichten, der auch den Bedarf des geplanten anschließenden Gebietes "Beb.Pl.78" deckt.

Den Ortsrand nach Nordwesten prägt entscheidend das zweigeschossige Parkdeck, das aus Lärmschutz- und Gestaltungsgründen auf den zu den Reihenhäusern orientierten Gebäudeseiten baulich total geschlossen werden muß. Ein festgesetztes begrüntes Dach sowie die ebenfalls festgesetzte Fassadenbegrünung ergeben einen positiven Gestalteindruck.

Nach Norden zu geht der Baukörper in einen modellierten Lärmschutzwall über, der gleichzeitig Brückenkopf der neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die St.2063 ist. Diese soll als möglichst leichte Holz- oder Stahl-/Holz-Konstruktion errichtet werden.

Eine Fläche für eine Kompostieranlage ist im Norden, anschließend an das Parkdeck, vorgesehen und ist verkehrstechnisch über die verkehrsberuhigte Erschließungsstraße gut erreichbar.

Der Eingang zum neuen Wohnquartier wird durch eine doppelte "Stadttorfolge" markiert, die mit ihrem Zeltdach ein markantes Stadtbildelement mit verkehrsberuhigendem Effekt wird.

Die sonstigen Zeltdach-Festsetzungen akzentuieren die bewußt unterschiedlich angelegten städtebaulichen Einheiten, markieren interessante Stadträume und weichen daher gezielt von der sonstigen weitgehend einheitlich festgesetzten Satteldach-Landschaft ab. Die Fülle der Fußgängerpassagen ermöglicht vielfältige stadträumliche Eindrücke. Dabei werden auch die zu erhaltenden Spartenrassen bewahrt, so daß eine kostenintensive Verlegung nicht nötig ist.

Die gestalterischen Festsetzungen sind bewußt sehr eingehend, um eine weitgehend homogene gestalterische Realisierung dieses Neubaugebietes mit einem eigenständigen "Charakter" zu gewährleisten. Dabei ist durchaus auch an eine im Interesse der Bewohner gute Nutzung der Dachgeschosse gedacht: durch Gauben, Zwerchhäuser und auch durch Dacheinschnitte soll der Dachraum qualitativ hochwertig genutzt werden können und auch die Möglichkeit von Freisitzen in den Dachwohnungen soll gegeben werden.

#### 4.2 Nutzungskonzept

Entsprechend der Ausweisung Allgemeines Wohngebiet (WA) ist hier überwiegend Wohnnutzung in der Mischung von Reihenhäusern und Geschößwohnungen vorgesehen. Für die kleine Quartiersmitte (s.o.) sind Läden bzw. Gemeinschaftseinrichtungen im Erdgeschoß zwingend festgesetzt, um für die Bewohner die notwendige Nahversorgung fußläufig zu ermöglichen und damit den Verzicht auf überflüssige Einkaufsautofahrten zu erleichtern.

Darüber und insgesamt in diesem Teilquartier sollen Geschößwohnungen realisiert werden.

Reihenhäuser sind am Ost- und Südrand vorgesehen. Die geschlossene Bauweise der Reihenhäuser an den verkehrsberuhigten Wohnstraßen im Osten hat den Vorteil, daß die inneren Grün- und Wohnhofflächen ruhig gehalten werden können. Der größte Teil der Reihenhauswohnräume orientiert sich ebenfalls auf diese ruhigen Flächen, so daß von einer sehr hohen Wohnqualität gesprochen werden kann. Dies gilt ebenfalls für die südlich gelegenen Reihenhäuser, die sich auf einen der für Karlsfeld- Nordost so typischen ost-west-gerichteten schmalen Grünzüge orientieren.

Südlich der neuen Erschließungsstraße sind sowohl Reihenhäuser als auch Geschößwohnungsbauten möglich. Insgesamt ist die zweigeschossige Baustruktur (als II D mit einem Vollgeschoß im Dachraum) bewußt so offen gehalten, daß sowohl Reihenhäuser als auch Geschößwohnungsbauten ohne Benachteiligung des städtebaulichen Gesamtkonzepts möglich sind. Im Interesse der zukünftigen Bewohner und einer machbaren Realisierung von Wohnraum ist die Festsetzung der Bauweise für einen Teilbereich des Bebauungsplanes bewußt offengehalten.

Für die Bauten beiderseits der mittleren Tordurchfahrt ist an eine Wohn-Büro-Nutzung gedacht: Wohnen im ruhigen, mauergeschützten Erdgeschoß, Arbeiten im Obergeschoß.

An eine Nutzung der "Stadttore" ist nicht gedacht. Sie haben Lärmschutz- und Verkehrsberuhigungsfunktion.

### 4.3 Verkehrskonzept

Einleitend wurde bereits ausgeführt, daß eine weitere Anbindung an die St.2063 zwingend erforderlich ist. Für einen Siedlungsschwerpunkt ist die Ausweisung von Wohngebieten nur folgerichtig. Die Wohngebieterschließung durch die bestehende Krenmoosstraße ist zwar theoretisch möglich, doch wird sie mit zunehmender Siedlungstätigkeit überlastet, ebenso der Anschluß an die St.2063 über die Falkenstraße. Hier muß der Qualität des Wohnumfeldes, dem notwendigen Emissionsschutz für die hier wohnende Bevölkerung und der Sicherheit der Fußgänger, vor allem aber der Sicherheit des Schulweges, absolute Priorität eingeräumt werden.

Schon bei der Planung des südlich angrenzenden Baugebietes Bebauungsplan Nr. 68 wurde bereits ein möglicher Anschluß an die St. 2063 angedeutet und bei der verbindlichen Bauleitplanung auch schon in seiner möglichen Fortführung im Nordosten berücksichtigt. Damit soll der quertiersinterne Verkehr im Ostteil rasch abgeleitet werden können. In der städtebaulichen Planung weiter südlich verläuft parallel zur St.2063 eine verkehrsberuhigte Wohnstraße, die viel Parkverkehr aufnimmt und daher mit dem neuen Knoten mit der St.2063 vernetzt ist.

Auch in Hinblick auf die in der städtebaulichen Rahmenplanung dargestellten neuen Gebietsausweisungen im Westen und Nordwesten erscheint ein weiterer Anschluß an die St.2063 als zwingend erforderlich, um alte und neue Wohngebiete nicht über Gebühr durch verkehrs- und emissionsreiche neue Erschließungsstraßen zu belasten.

Es wird daher ein Knoten mit der St.2063 vorgesehen, der von Süden (Richtung München) her eine Linksabbiegespur erhält. Der notwendige Lärmschutz wird durch die relativ engen doppelten Tordurchfahrten gewährleistet. Diese neue Erschließungsstraße ist hier bewußt "eng" und verkehrsberuhigt als Tempo 30-Zone geplant, um den PKW-Vorrang des hier eingeplanten Straßennetzes zu unterstreichen. Ein evtl. Schleich-Durchgangsverkehr gerade auch von LKW zur Umgehung von Ampeln usw. soll auf jeden Fall vermieden werden.

Die neue von der St.2063 ausgehende Erschließungsstraße wird im Westteil des Baugebietes über einen Halbkreis mit der Krenmoosstraße nach Süden vernetzt. Nach Westen bzw. Nordwesten soll dann der Anschluß der weiteren in der Flächennutzungs-

und Rahmenplanung ausgewiesenen Wohngebiete erfolgen, die damit auch die direkte Ausfahrt auf die Staatsstraße erhalten sollen.

Entlang dieser Straßen sind öffentliche Parkplätze als Senkrecht- und Längsparker vorgesehen, die von Bäumen umstellt sind.

Die weitere Erschließung im Ostbereich des Bebauungsplanes erfolgt nach Nordwesten und Süden über zwei verkehrsberuhigte Wohnstraßen, an denen die Hausgaragen der Reihenhäuser, begrünte öffentliche Stellplätze sowie die zweigeschossigen Parkhäuser liegen. Die südliche Straße wird mit dem Netz des Bebauungsplans Nr. 68 verbunden.

Im Interesse ruhiger Wohnbereiche sind die privaten Stellplätze außen am östlichen Rand konzentriert und erfüllen gleichzeitig Lärmschutzfunktionen durch ihre geschlossenen Bauweise. Die Fußwegführung aus den Wohnbereichen verläuft direkt zu den Garagenbauten, so daß angenehme, kurze und durchaus zumutbare Fußwege von den Geschößwohnungen zu den Garagen entstehen. Auf problematische und die GRZ erhöhende Tiefgaragen (Grundwasser!) kann somit verzichtet werden.

Die notwendige zweite Garage für die Reihenhäuser ist ebenfalls in den Garagenbauten vorgesehen. Während die östlichen Reihenhäuser jeweils eine Garage dem Haus direkt zugeordnet erhalten, ist für die südliche Reihenhauseile im Westen ein Garagenhof eingepplant; die östlichen Häuser müssen dann die zweigeschossigen Garagenbauten mitbenutzen. Insgesamt sind pro Reihnhaus 2,5 Stellplätze nachzuweisen, wobei 0,5 Stellplätze im öffentlichen Raum liegen müssen.

Pro Wohneinheit im Geschößwohnungsbau sind mindestens 1,75 Stellplätze nachzuweisen, wobei mindestens 0,5 Stellplätze im öffentlichen Raum liegen sollen.

Fuß- und Radwege bilden ein engmaschiges Netz. Hiermit sollen die Bewohner angeregt werden, mehr zu Fuß zu gehen bzw. mit dem Fahrrad zu fahren, um somit das Auto seltener zu benutzen. Das Wegenetz versteht sich auch als attraktives Angebot für die Naherholung. Der Spaziergang "um den Block" ist nach wie vor attraktiv - besonders dann, wenn man andere Häuser und Gärten betrachten kann.

Nach Süden führen mehrere wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen sicher- und durch die vorgesehene Begrünung angenehm zu begehen -in Richtung auf Schulen und Kindergärten. Weitere Verflechtungen nach Westen und Nordwesten sind in der Planung vorgesehen ( z. B. Anbindung Lena-Christ-Straße) und in der städtebaulichen Rahmenplanung der Gemeinde Karlsfeld bereits anschaulich dargestellt.

Entlang der St.2063 verläuft auf besonderen Wunsch der Gemeinde Karlsfeld ein kombinierter Geh- und Radweg, der im Norden mit dem landschaftsmodellierten Brückenkopf für eine Fußgängerbrücke zur sog. Handwerkersiedlung verknüpft ist. Der Hauptweg über die Brücke setzt sich nach Süden entlang dem Krenmoosgraben fort; nach Südwesten bestehen mehrere Abzweigmöglichkeiten durch die Wohngebiete.

#### 4.4 Umwelt- und Emissionsschutz

Vor den starken Emissionen des zunehmenden Verkehrs auf der Staatsstraße wird das neue Wohngebiet geschützt durch eine geschlossene zweigeschossige Garagenbebauung, die im Norden bei Einhalten der mindestens gleichen Höhe in eine stark modellierte Lärmschutzwallgestaltung übergeht. Dieser Lärmschutz schließt direkt an die Lärmschutzbebauung des Bebauungsplanes Nr. 68 im Süden an, so daß mit Realisierung dieser Garagenbauten ein durchgehender optimaler Lärmschutz sowohl für diesen Bebauungsplan als auch den B-Plan Nr. 68 gegeben ist.

Durch Bündelung des Verkehrs werden ruhige Wohnhöfe und Wohnlagen ermöglicht. Die verkehrsberuhigten Wohnstraßen sind durch die gebogene Reihenhauszeile konsequent und baulich geschlossen von den ruhigen Innenbereichen getrennt.

Die Haupteinschließung in der Mitte, als "Tempo 30- Bereich" gedacht, wird schmal ausgebaut, so daß tatsächlich nur langsam gefahren werden kann. Zwei Torbauten mit relativ engen Durchfahrten schützen vor den Emissionen des Knotens mit der St.2063 und sollen auch störenden nicht quartiersbezogenen LKW-Verkehr fernhalten.

Die öffentlichen Stellplätze sind entlang den Fahrstraßen konzentriert, um nicht noch zusätzliche Wohnbereiche zu belasten. Die Gebäude in ihrer Nähe sind so situiert, daß der allergrößte Teil der Wohn- und Schlafräume nicht zu diesen Stellplätzen orientiert ist. Für die Erdgeschoß-Wohnungen sind zum Teil abschirmende Mauern (mittlere Erschließung) oder Hecken (verlängerte Krenmoosstraße) vorgesehen.

Als Beitrag zum Umweltschutz werden die starke Begrünung, der Erhalt und Ausbau des Krenmoosgrabens und die Begrünung der Gemeinschafts- und Einzelgaragendächer (bei den Reihenhäusern) gewertet.

Der Versiegelung des Bodens wird entgegengewirkt durch Festsetzungen von fugenweitem Pflaster und wassergebundenen Decken sowohl für Parkplätze als auch für Rad- und Fußwege.

#### 4.5 Grünkonzept

Der gemeindlichen Zielvorstellung einer "Gartenstadt Karlsfeld" entsprechend folgt auch dieser Bebauungsplan konsequent mit seinen grünordnerischen Festsetzungen, die sich zur Sicherung einer "grünen Lösung" hauptsächlich auf öffentliche bzw. gemeinschaftliche Grünflächen beziehen.

Allgemein nutzbare begrünte Wohnhöfe, baumbestandene Fahrstraßen und zusammenhängend begrünte Fuß- und Radwege bestimmen mit ihrer engen Vernetzung innerhalb der bebauten Flächen zusammen mit den für diesen Bereich von Karlsfeld typischen relativ schmalen großbaumbestandenen Grünzügen das stadtlandschaftliche Erscheinungsbild. Hieraus sind die charakteristischen "Radialen" abgeleitet, die sich senkrecht von der St. 2063 entwickeln und sich in der nördlichen Hälfte des Baugebietes auf den zentralen Fontänenplatz beziehen.

Das neue Wohngebiet wird entscheidend geprägt durch den Grünzug am Krenmoosgraben, der seinen besonderen Akzent durch einen landschaftlich modellierten, optisch bewußt auch in der Höhe hervorgehobenen Brückenkopf mit Spielmöglichkeiten und Rodelhügel erhält.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Freiflächengestaltung der kleinen Quartiersmitte: hier markiert eine Fontänenanlage einen städtebaulich wichtigen Identifikationspunkt am Ende am Ende der verlängerten Krenmoosstraße und hier wird damit ein erleb- und nutzbarer Freiraum für die Bevölkerung geschaffen.

Der Krenmoosgraben ist Bestandteil eines landschaftstypischen Gesamtgrabensystems, also ein für die Gegend üblicher Vorfluter zur Drainage landwirtschaftlicher Flächen. Durch die neue Besiedlung ändert sich diese Funktion natürlich im Laufe der Zeit. Doch kann und soll der Pflanzen- und Faunabestand im Grundsatz erhalten bleiben. Auch die Benutzung des Vorfluters wie bisher zur Abführung des aus Baugruben gepumpten Wassers kann erhalten bleiben. Diese Notwendigkeit besteht sicherlich noch für etliche Jahre, wenn man den Siedlungsausweisungen der städtebaulichen Rahmenplanung in diesem Bereich folgt. Da das Baugebiet voraussichtlich in Abschnitten realisiert werden soll, bleibt die westliche landwirtschaftliche Fläche noch erhalten, während der östliche Teil bebaut wird. Für die Übergangszeit müssen die vorhandenen Drainagen und somit der Graben in seiner jetzigen Form weitgehend erhalten bleiben.

Zur Erhöhung des gestalterischen Wertes des Krenmoosgrabens werden an Stellen mit wenig vorhandenem Pflanzenbestand Stauschwellen zur Erhöhung des Wasserstandes und Gumpen angelegt. Ein Auffangbecken im Bereich der Brückenböschung dient der Schaffung einer größeren Wasserfläche und als Auffangbecken für eine kontinuierliche Wasserabführung in den unter der Brückenböschung und der St. 2063 verrohrten, nach Norden hin wieder offenen Grabenlauf zum Schleißheimer Kanal.

Zur Erhöhung der Wassermenge können die Dachwässer eingeführt werden, wobei ein einfacher Überlauf an dem Weiher die Wasserableitung bei hohen Niederschlägen und hohem Grundwasserstand gewährleisten würde. Die Ausbildung des kleinen Teiches soll in naturnaher Ausbildung mit Lehmsohle oder offenem Grundwasser erfolgen.

Eine grüngestalterische Prägung besonderer Art erfolgt am Ostrand zur St. 2063 sowohl durch den erwähnten, in der Höhe gezielt überzogenen Brückenkopf, der von Nordwesten her zusammen mit einer gut gestalteten Brücke eine Art "Wahrzeichen" (Eingangstor mit Image-Bildung) werden kann als auch durch die direkt

anschließenden, quasi aus dem Erdhügel herauswachsenden zweigeschossigen Garagenbauten, die von sehr dicht gepflanzten Baumreihen umstanden sind und außerdem begrünte Dächer erhalten sollen.

Für die Reihenhausgärten sind kleine Gartenhäuser festgesetzt, da der Bedarf hierfür immer wieder festzustellen ist. Es ist daher sinnvoll, ihn von vornherein stadtgestalterisch zu berücksichtigen und im Bebauungsplan entsprechend festzusetzen.

Auch für die Erdgeschoßwohnungen des Geschoßwohnungsbaus sind überwiegend heckenumstande Wohnungsgärten zwingend festgesetzt, da sie ein positiver Beitrag zur Lebens- und Umweltqualität sind und das Verständnis von den natürlichen Vorgängen durch eigene Erfahrung fördern helfen.

Um die Versiegelung des Bodens weiter zu reduzieren, sind nur äußerst knappe Haupterschließungsflächen für das KFZ ausgewiesen. Sowohl die verkehrsberuhigten Straßen als auch die Stellplätze sind mit versickerungsfähigen Bodenbelägen zu versehen. Ein Teil der Fuß- und Radwege kann mit wassergebundenen Decken befestigt werden.

Die Auswahl der Pflanzen und Sträucher orientiert sich an den örtlichen Gegebenheiten und bevorzugt wie auch in den benachbarten Bebauungsplänen heimische Gehölze.

Spielmöglichkeiten für Kleinkinder sind im südlichen Teil im innenliegenden Wohnhof (der auch einen Brunnen erhalten soll) vorgesehen, im nördlichen Teil in einem "Spielstreifen", der sinnvoll gerade zwischen den beiden gebogenen Geschoßwohnungsbau-Zeilen liegt.

Der landschaftsmodellerte Brückenkopf bietet sich zusammen mit dem Auffangbecken des Krenmoosgrabens für vielfältige Spielmöglichkeiten größerer Kinder an. Möglichkeiten zum Ballspielen können allerdings erst mit der Realisierung der westlich geplanten Baugebiete mit ihren ebenen gliedernden Grünflächen geschaffen werden.

Das oben bereits mehrfach dargestellte Fuß- und Radwegenetz ist bewußt engmaschig und im Erlebniswert vielschichtig angelegt. Es soll damit für die Bevölkerung ein attraktives Angebot für Naherholung im engeren und weiteren Wohnumfeld geschaffen werden in der Hoffnung, daß sich hierdurch manche Ausflugsfahrt mit KFZ-Benutzung, um irgendwo außerhalb spazierenzugehen, dadurch vermeiden läßt. Auch die zahlreich eingeplanten Radwege verfolgen dies Ziel:

man soll ohne KFZ-Abgase an begrünten und baumbestandene Wegen, über begrünte Anger- und Platzflächen angenehm und sicher zu den Schulen, den sonstigen Gemeinbedarfs- und Einkaufsstandorten sowie vor allem zum großzügigen Erholungsgebiet "Karlsfelder See" kommen können, das ja über den Weg zur Lena-Christ-Straße rasch zu erreichen ist.

#### **4.6 Ver- und Entsorgung**

Die Versorgung mit Wasser und Energie ist gewährleistet. Eine Gasleitung tangiert im Osten das Baugebiet. Sie kann für die Beheizung in diesem Bereich herangezogen werden.

Auch die Entsorgung ist gewährleistet. Wegen der fahrverkehrsfreien Wohnquartiere müssen die Müllstandorte in den den Verkehrsflächen zugeordneten Randbereichen untergebracht werden. Für die Reihenhäuser am Ostrand können einzelne Müllbehälter mit den Garagenbauten kombiniert werden; dies ist auch für die südlichen Reihenhäuser in Verbindung mit dem Gemeinschaftsgaragenhof möglich.

Glascontainer u.ä. werden südseitig der östlichen Stadttor-Durchfahrt in einem von der Straße aus zugänglichen Verbindungsbau zwischen Stadttor und Garagenbau situiert. Die Eingangssituation soll auf jeden Fall nicht durch Container, die offen herumstehen, verunstaltet werden.

#### **5. Städtebauliche Daten**

siehe folgende Seiten !

Geltungsbereich :	54 500 m <sup>2</sup>
öffentliche Grünflächen, F+R (außerhalb der Quartiere) :	12 010 m <sup>2</sup>
Staatsstr. 2063 :	5 500 m <sup>2</sup>
Erschließungsstr. :	5 000 m <sup>2</sup>
VB - Str.	4 700 m <sup>2</sup>
F+R zwischen f und g :	600 m <sup>2</sup>
öffentl. Verkehrsfl. in den Quartieren a, b bis b3, c und d :	1 000 m <sup>2</sup>
Nettobauland :	25 690 m <sup>2</sup>
Wohneinheiten (WE) bei 75 m <sup>2</sup> pro WE 10 475 m <sup>2</sup> BGF ( b3, c, d, e, f ) : 75 m <sup>2</sup> =ca140 WE	
Reihenhäuser (RH) :	43 RH
erf. Stellplätze (P) im öffentl.Raum 0,4 x (140WE + 43RH) =	73 P
vorh. Stellplätze im öffentl.Raum :	82 P
vorh. Gemeinsh.stellpl. im priv. Raum :	8 GST
vorh. priv. Stellplätze :	6 ST
erf. Stellplätze in Gemeinschaftsgaragen und Garagen :	
1,35 x 140WE =	189 GGa
2,1 x 43RH =	90 GGa
erf. ges. :	279 GGa
vorh. Stellplätze in Gemeinschaftsgaragen und Garagen :	
290GGa + 24Ga =	314 GGa
GRZ (netto a - m) :	0,45
GRZ ( bruttoGeltungsbereich abzüglich Staatsstr. 2063 ) :	0,24
GFZ (netto a - m) :	0,80
GFZ ( brutto Geltungsbereich abzüglich Staatstr. 2063 ) :	0,42

**Städtebauliche Daten  
zum Bebauungsplan Nr. 76**

Bauquartier	Nettobl. m <sup>2</sup>	Grfl. m <sup>2</sup>	Geschfl. m <sup>2</sup>	Ga	GGa	RH	WE	GRZ	GFZ
a	2 550	1 020	2 970			13		0,40	1,16
b	670								
b1	290								
b2	370								
b3	860	130	390				6	0,15	0,45
c	1 050	710	1 085	10			14	0,68	1,03
d	420	195	490				6	0,46	1,17
e	1 690	875	2 430				32	0,52	1,44
f	4 490	1 955	6 080				81	0,44	1,35
g	3 730	1 495	3 580	12		13		0,40	0,96
h	1 400	775	1 780	6		8		0,55	1,27
k	1 360	700	1 610	7		7		0,51	1,18
l	3 520	1 835	( 135 )	128				0,49	
m	3 290	1 925	( 270 )	150				0,59	
<b>ges.</b>	<b>25 690</b>	<b>11 615</b>	<b>20 415</b> <b>( 405 )</b>	<b>27 288</b>		<b>43 139</b>		<b>0,45</b>	<b>0,80</b>

**Gemeinde Karlsfeld**  
Karlsfeld, 1.10.92



*[Handwritten Signature]*  
**NUSTEDE**  
1. Bürgermeister