

Gemeinde

Neufahrn
Lkrs. Freising

Bebauungsplan

Ostumgehung Neufahrn
„Bebauungsplan Nr. 69“

Straßenplanung und
Planfertiger

Ingenieurbüro Rüdiger Schönenberg
Rüdesheimer Straße 15
80686 München
Tel. (089) 54 70 70-0

Projekt Nr. 158-98
Sachbearbeiter: R. Schönenberg

Plandatum

24.09.2002

Begründung

1 Vorbereitende Bauleitplanung und Beschlusslage

Der Bebauungsplan Nr. 69 wurde aus dem künftigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Neufahrn, für den das Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB bereits durchgeführt worden ist, entwickelt. Das Plangebiet wird nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 Baugesetzbuch als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen. Die Fläche dient dem örtlichen Verkehr.

Der vorliegende Entwurf des Bebauungsplanes stellt einen sog. einfachen Bebauungsplan (Straßenführungsplan) dar.

Das Bebauungsplangebiet ist umgrenzt

im Norden durch das Grundstück Fl.Nr. 359, 358/Teil und 2205

im Westen durch die Grundstücke Fl.Nr. 2081/4 Teil (Galgenbachweg), 357/1 Teil, 357/Teil, 355/1 Teil, 354/Teil, 354/2 Teil, 352/1 Teil, 351/Teil, 350/Teil, 349/Teil, 348/Teil, 346/Teil und 346/1 Teil,

im Süden durch die Grundstücke Fl.Nr. 346/1 Teil, 347/Teil und 1847/Teil,

im Osten durch die Fl.Nr. 1847/Teil, 1848/Teil, 1849/Teil 1850/Teil, 1851/Teil, 1852/Teil, 1853, 347/Teil, 357/Teil und 2081/4 Teil (Galgenbachweg) jeweils Gemarkung Neufahrn.

Das Gebiet beinhaltet die Grundstücke Fl.Nr. 347/Teil (sog. Schulweg), 358/Teil (Kurt-Kittel-Ring), 2081/4 Teil, (Galgenbachweg) 357/Teil, 355/1 Teil, 354/Teil, 354/2 Teil, 352/1 Teil, 351/Teil, 350/Teil, 349/Teil, 348/Teil, 346/Teil, 346/1 Teil, 1847/Teil, 1848/Teil, 1849/Teil, 1850/Teil, 1851/Teil, 1852/Teil und 1853/Teil, jeweils Gemarkung Neufahrn.

Der im Süden dieser Umgehungsstraße vorgesehene Kreisverkehrsplatz ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes. Er ist bereits im genehmigten Bebauungsplan Nr. 59 „Feuerwehrhaus, Misch – und Wohngebiet an der St 2053, Neufahrn Ost“ enthalten, der am 30.08.1999 in Kraft getreten ist.

2 Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Der Ortskern von Neufahrn ist über die Staatsstraße St 2053 und St 2341 an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen. Das Rückgrat dieser Anbindungen bildet die in Nord – Süd – Richtung verlaufende Bahnhofstraße mit Verknüpfung an der Ortsdurchfahrt St 2053 (Knotenpunkt Ortsmitte Bahnhofstraße/ Dietersheimer Straße/ Staatsstraße 2053). Parallel dazu verläuft östlich die Max-Anderl-Straße.

Die Verkehrsbelastung gemäß Zählung aus dem Jahr 1995 von Prof. Kurzak beträgt (Blatt 9 und 10)

Gesamtverkehr in der Bahnhofstraße/Südbereich	8.300 Kfz/24 Std
Gesamtverkehr in der Max-Anderl-Straße/Südbereich	1.500 Kfz/24 Std

Für das Prognosejahr 2010 hat Prof. Kurzak folgende Werte errechnet:

Gesamtverkehr in der Bahnhofstraße/Südbereich	9.500 Kfz/24 Std
Gesamtverkehr in der Max-Anderl-Straße/Südbereich	1.800 Kfz/24 Std

Der Richtung Mintraching /B11 führende Galgenbachweg weist bei der Zählung
1995 eine Gesamtverkehrsbelastung von 3.700 Kfz/24 Std auf,
für 2010 werden 5.400 Kfz/24 Std erwartet.

Zur Entlastung dieser Straßen und zur Entlastung des gesamten Ortskerns hat die Gemeinde bereits seit mehr als 20 Jahren die Verkehrsbewältigung auf einer Nord- und Ostumgehung geplant. Realisiert wurden in den vergangenen Jahren die nördlichen und nordöstlichen Straßenabschnitte zwischen St 2341 und Galgenbachweg. Die Gemeinde strebt mit diesem Bebauungsplan die Schließung dieser östlichen Umgehung zwischen Galgenbachweg und St 2053 (Grünecker Straße) an. Dadurch soll die Bahnhofstraße und die Max-Anderl-Straße sowie der Galgenbachweg entlang des Schul- und Sportzentrums vom Durchgangsverkehr und Ziel- und Quellverkehr entlastet werden.

Die zu erwartenden Auswirkungen wurden von Prof. Kurzak in der Verkehrsuntersuchung Neufahrn 1995 wie folgt ermittelt (Blatt 12):

Bahnhofstraße (2010)	9.100 Kfz/24 Std
Max-Anderl-Straße (2010)	1.600 Kfz/24/Std
Galgenbachweg	2.800 Kfz/24 Std

Die künftig zu erwartende Belastung der Ortsumgehung beträgt
2.800 Kfz/24Std Gesamtbelastung.

Neben dem Kfz-Verkehr wird die geplante Straße auf einem separaten Geh- und Radweg den Fußgänger- und Radverkehr aufnehmen.

3 Lage, Größe und Beschaffenheit des Gebietes

Die Straße verläuft ca. 230 – 250 m östlich des Ortsrandes von Neufahrn. Die Straße beginnt an dem geplanten Kreisverkehrsplatz St 2053, verläuft ca. 700 m geradlinig nach Norden auf einem bestehenden Feldweg und verschwenkt in Höhe der Schule S-förmig an die Einmündung des Kurt-Kittel-Ringes in den Galgenbachweg.

Der vorhandene Geh- und Radweg auf Fl. Nr. 354/2 mündet in den seitlich geplanten Geh- und Radweg der Umgehungsstraße. An der Abknickung bei der Schule ist eine Straßenaufweitung mit einer Mittelinsel als Querungshilfe für die kreuzende Geh- und Radweganbindung zur Schule vorgesehen. Die Trassierung und die gewählten Ausbauelemente der Straßen entsprechen der fachtechnischen Ausarbeitung des Straßenbauentwurfes Ing. Büro Schönenberg, Stand Mai 2002, abgestimmt mit der Gemeinde Neufahrn und dem Straßenbauamt München.

Die Straße hat eine Gesamtlänge von rd. 1000 m und verläuft nahezu höhengleich mit dem bestehenden Gelände. Der Geltungsbereich umfasst etwa 1,6 ha.

4 Geplante Nutzungen

Die geplante Umgehungsstraße soll als Gemeindestraße ausgebaut werden und sich gestalterisch möglichst selbstverständlich in die Landschaft einfügen. Die Fahrbahn erhält eine Breite von 6,5 m und wird mit Asphalt befestigt. Das Bankett auf der Ostseite wird 1,0 m breit ausgeführt und mit Magerrasen begrünt. Der Geh- und Radweg wird 2,50 m in Asphalt ausgeführt und erhält zur Westseite ein 0,50 m breites Bankett, ebenfalls mit Magerrasen begrünt.

Zwischen Geh- und Radweg und der Fahrbahn verläuft ein 4 m breiter Baumgraben, welcher zur Aufnahme des Oberflächenwassers der seitlichen Asphaltflächen als Mulde ausgebildet wird.

Die durch die Umgehungsstraße erforderlich werdende Ausgleichsfläche wird auf dem Grundstück Flurnummer 542/Teil der Gemarkung Neufahrn mit einer Größe von 1.463 m² festgesetzt. Das Grundstück befindet sich im Eigentum der Gemeinde Neufahrn. Mit der Unteren Naturschutzbehörde ist die Herstellung der Ausgleichsfläche abzusprechen.

Die anschließenden Ackerflächen werden über Feldzufahrten an die Fahrbahn der Umgehungsstraße angebunden, eine Befahrung der Geh- und Radwege durch landwirtschaftliche Fahrzeuge ist nicht vorgesehen. Menge und Anordnung der Zufahrten sind mit den betroffenen Anliegern abgestimmt.

5 Umweltschutz

5.1 Wasserwirtschaft

Die Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodens ist durch verschiedene Maßnahmen im Umfeld bekannt und für eine Ableitung des ungefassten Niederschlagswassers gut geeignet (Münchner Schotterebene). So ist eine breitflächige Versickerung des nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswassers vorgesehen. Das Grundwasser steht in einer Tiefe von mehr als 3 – 4 m an.

5.2 Altlasten

Bodenverunreinigungen durch Altlasten sind der Gemeinde derzeit im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht bekannt.

6 Technische Anlagen

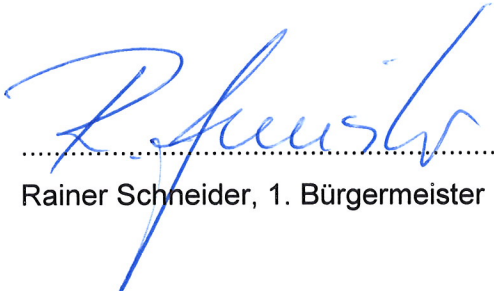
Am Galgenbachweg und im bestehenden Feldweg verlaufen Kabel E.ON Bayern AG und der Telekom. Diese Leitungen und Kabel müssen den jeweiligen Tiefbauarbeiten angepasst werden. Dazu werden Teilverlegungen notwendig.

7 Auswirkung der Planung

Der Bebauungsplan soll die Rechtsgrundlage für die Verwirklichung der Umgehungsstraße herbeiführen. Durch die Umsetzung erwartet die Gemeinde eine deutliche, langfristige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Ortskern – insbesondere in der Bahnhofstraße und an der zentralen Kreuzung in der Ortsmitte usw. - und am Galgenbachweg (Entlastung des Umfeldes Schule, Sport- und Freizeitpark).

Gemeinde Neufahrn

Neufahrn, den 24.09.2002



.....

Rainer Schneider, 1. Bürgermeister

Anlagen:

- Luftbild, Herbst 2000
- Auszug aus der Verkehrsuntersuchung 1995, Blatt 10-12
- Ermittlung der Ausgleichsflächen

Ostumgehung Neufahrn „Bebauungsplan Nr. 69“

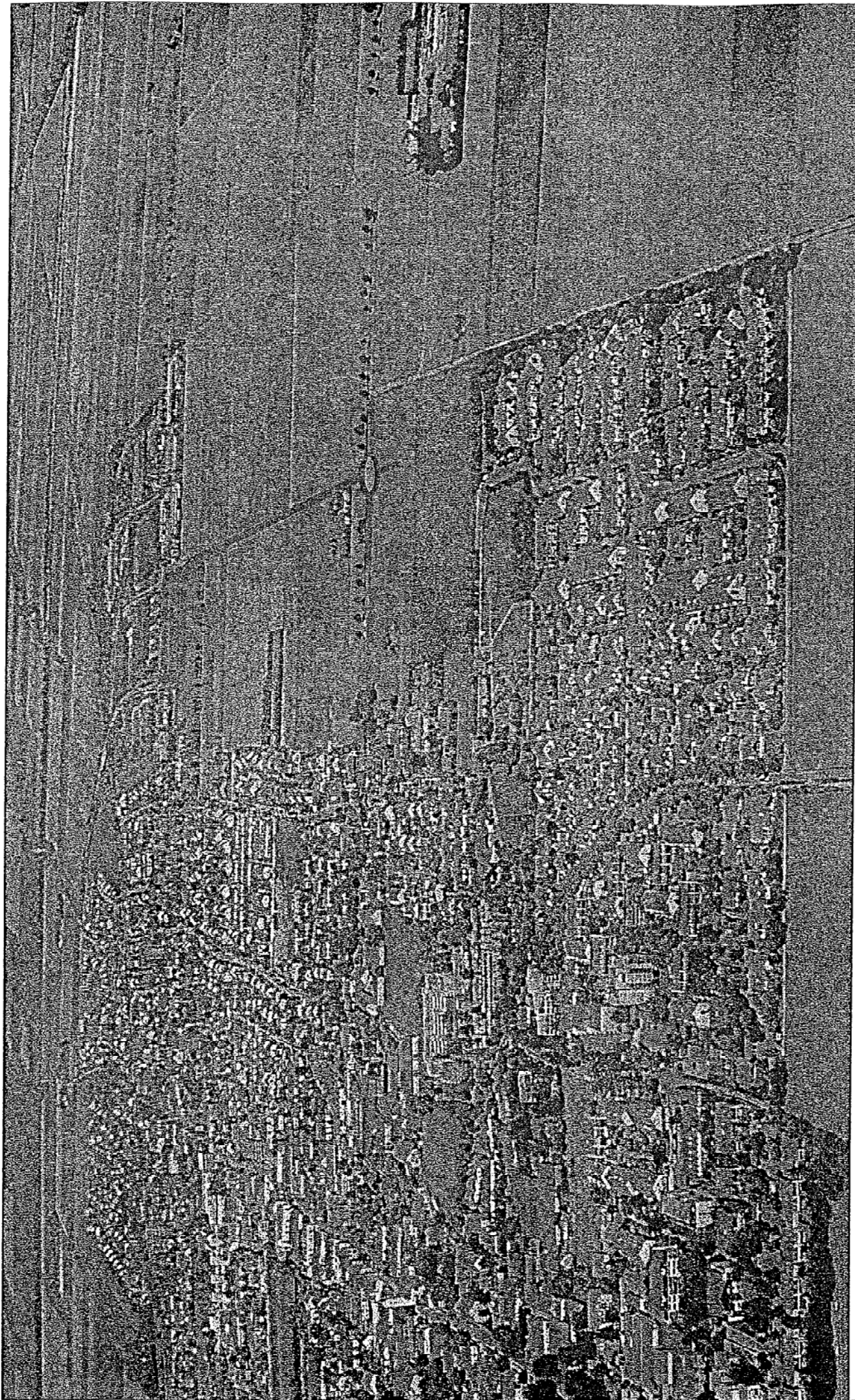
Ausgleichsflächenberechnung

Zwischen der Grünecker Straße und dem Gebäude der Hauptschule am Galgenbachweg besteht eine ca. 5 m breite asphaltierte Straße. Diese Straße wird auf einer Länge von 861 m durch die Umgehungsstraße überplant bzw. überbaut.

Die Umgehungsplanung weist eine Breite von insgesamt 14,5 m auf, wobei auf die Fahrbahn 6,5 m, den westlichen Geh- und Radweg 2,5 m, auf die Bankette 1,5 m und auf den Baumgraben 4 m entfallen.

Die bisher versiegelte Fläche beträgt ca. 4.305 m² (861 m x 5 m), die künftig versiegelte Fläche ca. 9.180 m² (1.020 m x 9 m), dies bedeutet eine Neuversiegelung von ca. 4.875 m².

Aufgrund der umgebenden intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ergibt sich ein Ausgleichsfaktor von 0,3 und damit eine Ausgleichsfläche von minimal 1.463 m² (Kategorie 1, Typ A).

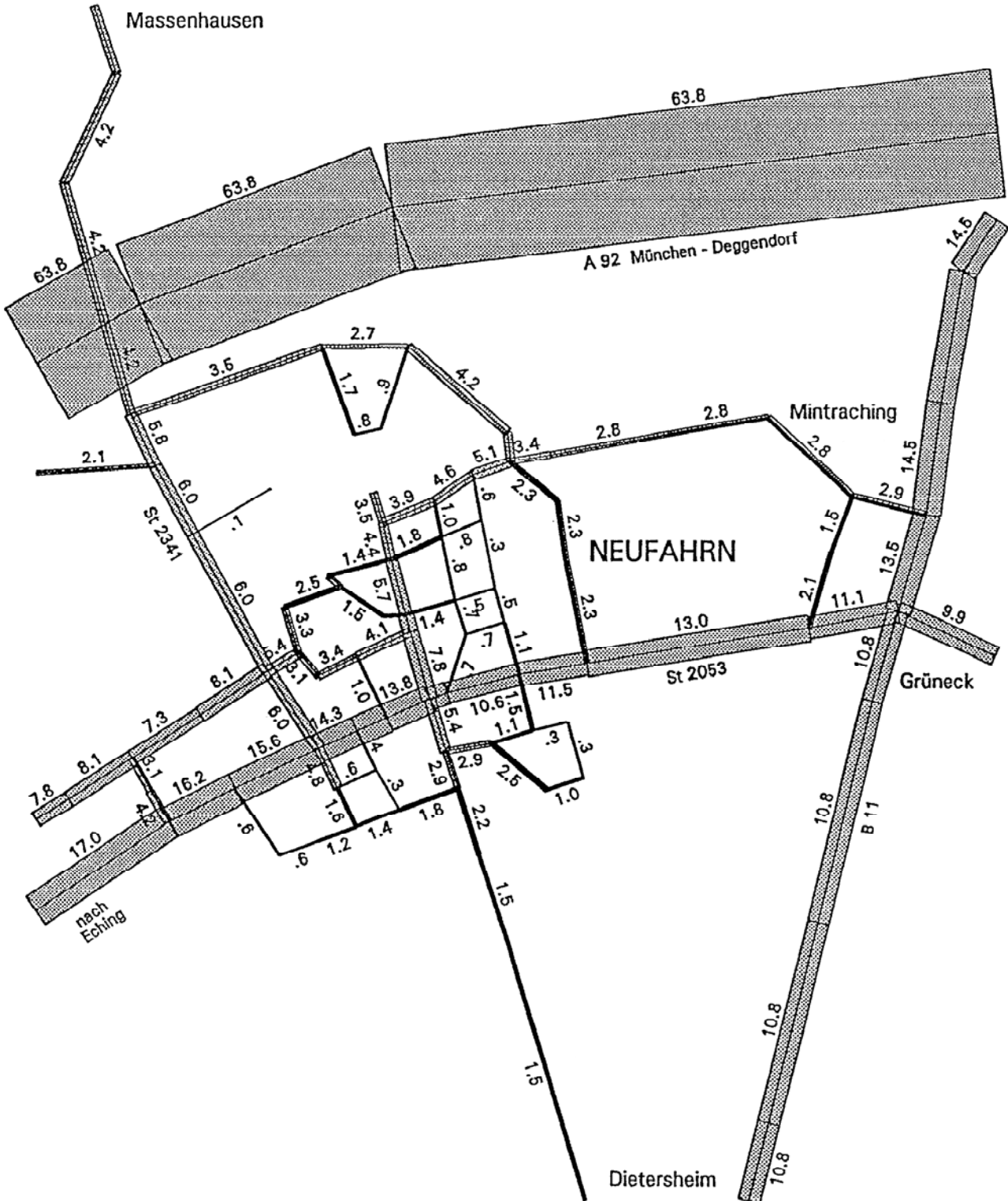
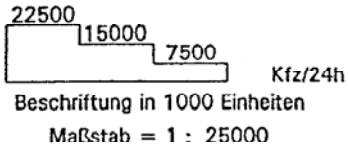
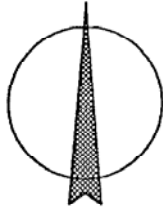


mit Osttangente

Straßenbelastung

Gesamtverkehr 1995 in 1000 Kfz/24 Std.

Neufahrn



Verkehrsuntersuchung Neufahrn

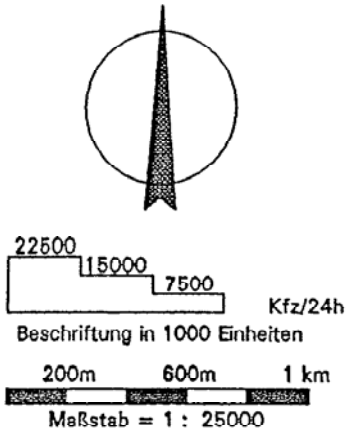
A1 = mit Osttangente

Entlastungswirkung

Verkehrsumfang 1995 in 1000 Kfz/Tag

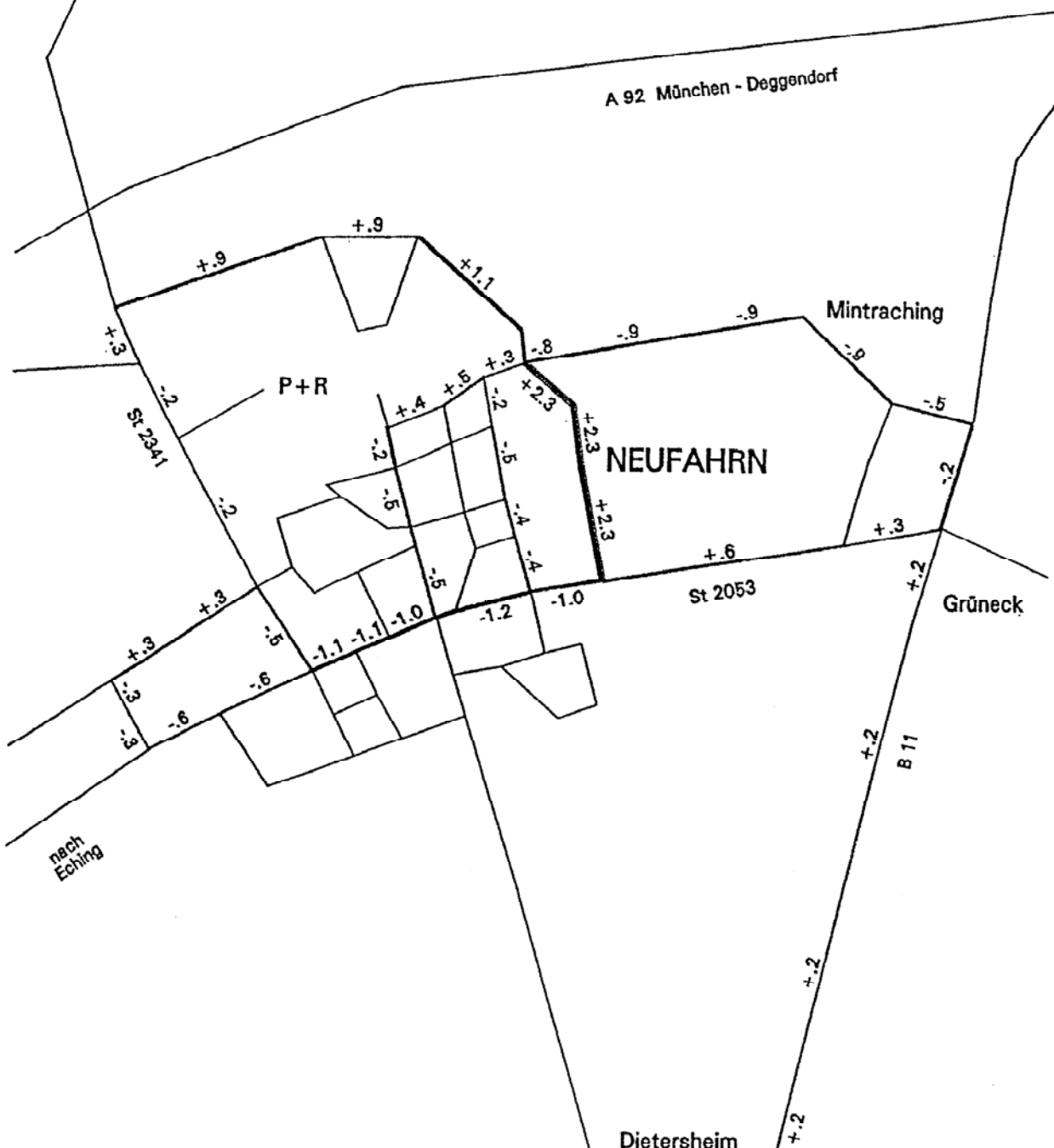
Neufahrn

grün: Entlastung, rot: Belastung



Massenhausen

A 92 München - Deggendorf



P1 = mit Osttangente

Straßenbelastung

Gesamtverkehr 2010 in 1000 Kfz/24 Std.

Neufahrn

