

# GEMEINDE NEUFAHRN

BEBAUUNGSPLAN NR. 63

**"CARL - DIEM - / VON - HALT - STRASSE"**

**BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN**

DATUM:

28.09.1998

ENTWURFSVERFASSER:



REINHARD LOIBL FREIER ARCHITEKT UND STADTPLANER REGIERUNGSBAUMEISTER  
OBERER GRABEN 3A 85354 FREISING TEL 08161 / 91389 FAX 08161 / 91757

## **INHALTSVERZEICHNIS**

### **1. Allgemeines**

- 1.1 Planungsanlaß und Zielsetzung
- 1.2 Verfahrensablauf und Termine

### **2. Planungsrechtliche Situation**

### **3. Städtebauliche Situation**

- 3.1 Lage im Ort
- 3.2 Baustrukturen und Nutzungen in der Umgebung des Planungsgebietes
- 3.3 Größe und Zuschnitt
- 3.4 Topographie und Grundwasserverhältnisse
- 3.5 Verkehrserschließung
- 3.6 Technische Infrastruktur
- 3.7 Altlasten
- 3.8 Lärmeinwirkungen

### **4. Planungsinhalt**

- 4.1 Entwurfskonzept
  - 4.1.1 Baustruktur und Freiräume
  - 4.1.2 Verkehrserschließung
  - 4.1.3 Gebäudetypen und Bauhöhenentwicklung
- 4.2 Erläuterung der wesentlichen Festsetzungen
  - 4.2.1 Art der baulichen Nutzung
  - 4.2.2 Maß der baulichen Nutzung
  - 4.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen, Stellung der baulichen Anlagen
  - 4.2.4 Verkehrsflächen
  - 4.2.5 Grundstücksverhältnisse

### **5. Immissionschutz**

### **6. Anlagen**

- Übersichtsplan M = 1:5 000
- Bebauungskonzept vom 28.01.1998
- Fotos des städtebaulichen Modells
- Grundrisse und Ansichten des Regelhaustyps

## 1. ALLGEMEINES

### 1.1 Planungsanlaß und Zielsetzung

Das Planungsgebiet ist eine der letzten unbebauten Flächen im Ortsgebiet von Neufahrn. Es wurde bisher landwirtschaftlich genutzt und soll nun, entsprechend den städtebaulichen Vorstellungen der Gemeinde Neufahrn, einer Wohnbebauung zugeführt werden.

Das Vorhaben fügt sich in die bestehende städtebauliche Struktur ein und bildet die Abrundung des vorhandenen Wohnbaugebietes.

Ziel ist die Errichtung von familiengerechten Wohnhäusern auf kleinen Baugrundstücken, um den hohen Baulandpreisen im Umland von München Rechnung zu tragen.

### 1.2 Verfahrensablauf und Termine

|  |       |
|--|-------|
| Aufstellungsbeschluß   | ..... |
| Vorentwurf   | ..... |
| Vorgezogene Beteiligung<br>von Bürgern und Trägern<br>öffentlicher Belange | ..... |
| Entwurf  | ..... |
| Öffentliche Auslegung  | ..... |
| Satzungsbeschluß   | ..... |
| Öffentliche Bekanntmachung   | ..... |

### 1.3 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfaßt folgende Flurstücks-Nummern (ganz oder teilweise):

773/1, 773/2 Teil, 773/3 Teil, 773/19 Teil, 711 Teil,  
710/63 Teil, 748/89 Teil und 710/25

## 2. PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ist der Umgriff des Bebauungsplanes als Wohngebiet dargestellt. Der Bebauungsplan kann deshalb aufgrund der beabsichtigten Art der Nutzung als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt bezeichnet werden.

Nutzung als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt bezeichnet werden.

### **3. STÄDTEBAULICHE SITUATION**

#### **3.1 Lage im Ort**

Das Planungsgebiet liegt ca. 350 m westlich der Bahnhofstrasse, ca. 250 m südlich der Bahnstrecke München - Regensburg und ca. 450 m nördlich der Echinger Strasse. Die Entfernung zur S-Bahnstation Neufahrn beträgt ca. 800m.

Die Einrichtungen der Versorgungsinfrastruktur entlang der Bahnhofstrasse liegen fußläufiger Entfernung, während die Einrichtungen der sozialen Infrastruktur - Schule und Kindergarten - in unmittelbarer Nachbarschaft im Süden des Planungsgebietes angrenzen.

Das neue Ortszentrum entsteht nahe dem Planungsgebiet westlich der Bahnhofstraße.

#### **3.2 Baustrukturen und Nutzungen in der Umgebung des Planungsgebietes**

Im Norden und Osten des Planungsgebietes schließen sich Wohnbaugebiete an, die von verdichteten Baustrukturen geprägt sind:

- Reihenhäuser mit anderthalb Geschoßen und Flachdach im Norden
- Reihenhäuser mit zwei Geschoßen und ausgebautem Steildach im Osten und Nordosten.

Im Westen des Planungsgebietes grenzt ein kleinteiliges Mischgebiet an.

Im Süden liegen in östlicher Richtung ein Kindergarten, in westlicher Richtung ein großer Kinderspielplatz direkt an der Grenze des Planungsgebietes.

#### **3.3 Größe und Zuschnitt**

Die Größe des Planungsgebietes beträgt ca. 12 760 m<sup>2</sup>, der Zuschnitt ist rechteckig.

#### **3.4 Topographie, Grundwasserverhältnisse, Baugrund**

Das Gelände ist eben. Seine Oberkante liegt derzeit ca. einen halben Meter unter den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Im Zuge des Aufstellungsverfahrens sind von Seiten des Grundstückseigentümers Untersuchungen über die Bodenbeschaffenheit und die Grundwasserverhältnisse vorgese-

hen, deren Ergebnisse in den Bebauungsplan einfließen werden.

### **3.5 Verkehrserschließung**

Das Planungsgebiet grenzt im Norden und Süden an die Von-Halt-Straße und im Osten an die Rudi-Ismayr-Straße. Im Westen führt die Carl-Diem-Straße durch das Planungsgebiet hindurch. Somit sind für die Verkehrserschließung beste Voraussetzungen gegeben.

### **3.6 Technische Infrastruktur**

#### **3.6.1 Wasser und Abwasser, Strom**

Die Ver- und Entsorgungsleitungen sind in unterirdischen Trassen im Bereich der unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzenden Straßen vorhanden. Eine Verlängerung ist problemlos möglich, so dass die Ver- und Entsorgung gesichert ist.

Innerhalb des Planungsgebietes ist bereits in der Verlängerung der Von-Halt-Straße ein Abwasserkanal verlegt, der in das Netz der Entwässerungsanlagen integriert werden kann.

#### **3.6.2 Heizenergie**

Das Planungsgebiet grenzt unmittelbar an das Satzungsgebiet der Fernwärmeversorgung an und liegt im Konzessionsgebiet des Unternehmens "Erdgas Südbayern".

#### **3.6.3 Abfallbeseitigung**

Die Aspekte der Abfallbeseitigung wurden bereits mit dem zuständigen Unternehmen abgestimmt. Die Abfallbehälter werden zur Entleerung von den Einzelparzellen an die Von-Halt-Straße bzw. Rudi-Ismayr-Straße gebracht und dort an den im Plan vorgeschlagenen Stellen bereitgestellt. Die Wohnwege werden von den Müllfahrzeugen somit nicht befahren.

### **3.7 Altlasten**

Aufgrund der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung ist mit einem Auftreten von Altlasten nicht zu rechnen.

### **3.8 Lärmeinwirkungen**

Das Planungsgebiet liegt in der Zone C<sub>i</sub> des Flughafens München II. Der Dauerschallpegel beträgt hier 65 - 67 dB(A).

## **4. PLANUNGSINHALT**

### **4.1 Entwurfskonzept**

#### **4.1.1 Baustruktur und Freiräume**

Durch die Lage der Straßen wird das Gebiet in zwei Teile gegliedert:

Südlich der verlängerten Rudi-Ismayr-Straße ist eine sogenannte Teppichbebauung angelegt, die innerhalb ihrer Gesamtstruktur in Gebäude- und Freiflächenzonen gegliedert ist. Dadurch entstehen kompakte Bebauungsflächen und zusammenhängende Gartenbereiche. Die Gebäude sind giebelständig zu den Wohnwegen ausgerichtet, wodurch in Verbindung mit den Eingangshöfen ein markanter, intimer Straßenraum entsteht, der vom rhythmischen Wechsel zwischen Einengungen und Aufweitungen geprägt ist.

Nördlich der verlängerten Rudi-Ismayr-Straße ist eine giebelständige Hauszeile angelegt, die mit ihren überwiegend nach Westen gelegenen Gärten der Situation Rechnung trägt, dass die Rudi-Ismayr-Straße im Süden der Grundstücke liegt. Kennzeichen dieses Straßenraumes ist das Gegenüber von trauf- und giebelständiger Bebauung.

#### **4.1.2 Verkehrerschließung**

##### **a) Kfz- Verkehr**

Die primäre Erschließung erfolgt durch die Verlängerung der Rudi-Ismayr-Straße zur Carl-Diem-Straße und durch eine Verlängerung des nördlichen Teiles der Von-Halt-Straße nach Süden bis zur verlängerten Rudi-Ismayr-Straße. Diese Straße wird in ihrem östlichen Teil als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung zur Carl-Diem-Straße ausgebildet, um Schleichverkehr durch das Planungsgebiet zu verhindern. Die sekundäre Erschließung erfolgt durch befahrbare Wohnwege, die jeweils senkrecht zur Primärserschließung verlaufen, und mit Ausnahme des Weges zwischen den Wohngebieten WA 3 und WA 4 als Eigentümerwege mit öffentlicher Widmung festgesetzt werden.

##### **b) Fuß- und Radwege**

Entlang der Straßen für den Kfz- Verkehr sind begleitende Fußwege vorgesehen, ergänzt werden diese Einrichtungen durch einen - auch für Kraftfahrzeuge befahrbaren - Fuß- und Radweg, der die beiden Teilstücke der Von-Halt-Straße miteinander verbindet (jedoch ohne Durchfahrsmöglichkeit für Kfz) und durch einen Fuß- und Radweg, der nördlich des Kindergartens durch das Planungsgebiet verläuft und die Verbindung von den im Westen liegenden Wohngebieten über den Kinderspielplatz zum neuen Ortszentrum im Osten herstellt.

Die bereits genannten Wohnwege sind als Mischflächen in das Netz der Fuß- und Radwege integriert.

#### 4.1.3 Gebäudetypen und Bauhöhenentwicklung

Die Bebauung ist geprägt von einem kleinen, jedoch familiengerechten Haustyp auf Grundstücken mit knappen Abmessungen. Um die Grundstücksfläche geringzuhalten, sind die Gebäude jeweils an einer Traufseite auf der Grundstücksgrenze angeordnet.

Neben der einseitigen Grenzbebauung ist die Verbindung der Hauptgebäude durch die Garagen wesentliches Strukturmerkmal des Baukonzeptes. Die Anordnung ermöglicht hohe freiräumliche Qualitäten bei geringem Flächenbedarf.

Der Haustyp ist zweigeschossig konzipiert, mit einem flachgeneigten, raumhaltigen Dach. Das Verbindungsbauwerk, d.h. die Garage bzw. der Carport ist eingeschossig, wobei das Flachdach partiell als Terrasse genutzt werden kann. Ergänzt werden diese Gebäude durch Nebenanlagen wie Schuppen, Gerätehäuschen, gedeckte Freisitze u.ä., die im Gartenbereich errichtet werden können und den Charakter der Gartenhofbebauung mit sicht- und lärmgeschützten Freibereichen verstärken. Komplettiert wird das Angebot an Sekundärbauten durch die Möglichkeit, zum Garten hin einen verglasten Anbau mit darüberliegendem Balkon zu errichten.

Im Hinblick auf die Gebäudegestaltung ist vorgesehen, ein Baukastensystem für bestimmte Bauteile anzubieten, wodurch jeder Bauherr sein Haus individuell zusammenstellen kann.

### **4.2 Erläuterung der wesentlichen Festsetzungen**

#### 4.2.1 Art der baulichen Nutzung

Das Planungsgebiet wird wegen seiner Lage in der Zone C<sub>i</sub> des Flughafens München II und der unmittelbaren Nachbarschaft des im Westen gelegenen Mischgebietes als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt, wobei jedoch nur Wohngebäude zulässig sind. Dabei wird nach §1, Abs. 5 BauNVO von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bestimmte Arten der Nutzung als nicht zulässig festzusetzen, sofern die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes gewahrt bleibt.

Die Baugrenzen und die Flächen für Stellplätze sind speziell für die Nutzung als Einfamilienwohnhaus mit einer Wohneinheit zugeschnitten, so dass diese Einschränkung gerechtfertigt ist.

#### 4.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird sowohl durch die Grundfläche als auch durch die Grundflächenzahl geregelt. Die Grundfläche als absolute Größenangabe gibt an, welche Fläche innerhalb der jeweiligen Baugrenze maximal überbaut werden darf. Die Grundflächenzahl gibt an, bis

zu welchem Umfang das Grundstück durch die baulichen Anlagen innerhalb der Baugrenzen und zusätzlich durch die Einrichtungen nach §19, Abs. 4 BauNVO (in diesem Fall Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten sowie Nebenanlagen nach §14 BauNVO) bedeckt sein darf.

Mit dieser Regelung ist sichergestellt, dass innerhalb der Baugrenzen eindeutige Vorgaben bestehen und dass bezogen auf das jeweilige Gesamtgrundstück die festgesetzten Flächen für Garagen und Nebenanlagen im dargestellten Umfang genutzt werden können. Der Wert für die GRZ liegt mit 0,75 relativ hoch; dies ist jedoch bedingt durch die kleinen Grundstücke.

Die dritte Dimension des Maßes der baulichen Nutzung wird bestimmt durch die Obergrenze für die traufseitige Wandhöhe. Sie ist auf 6,00 m festgelegt; damit läßt sich ein zweigeschoßiger Baukörper ohne Schwierigkeiten unterbringen.

#### 4.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen, Stellung der baulichen Anlagen

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen, Flächen für Garagen und Stellplätze sowie Flächen für Nebenanlagen nach §14 BauNVO eindeutig bestimmt. Innerhalb der Baugrenzen wird durch die Festsetzung der einzuhaltenden Firstrichtung ein wesentliches städtebauliches Element planungsrechtlich gesichert: die giebelständige Gebäudestellung an den Wohnwegen.

#### 4.2.4 Verkehrsflächen

Die öffentlichen Verkehrsflächen werden durch die Straßenbegrenzungslinien definiert. Die Gliederung dieser Fläche in Bereiche für Kfz-Verkehr, Fußwege und Grünflächen hat lediglich Vorschlagscharakter und wird erst durch die Erschließungsplanung endgültig festgelegt. Letzteres gilt auch für den Umbau der öffentlichen Stellplätze im Bereich der Carl-Diem-Straße.

Neben den öffentlichen Verkehrsflächen werden auch private Verkehrsflächen dargestellt. Für diese Flächen wird durch eine Textfestsetzung bestimmt, dass sie nach dem Bayerischen Straßen- und Wege Gesetz als öffentlich-rechtliche Eigentümerwege zu widmen sind.

#### 4.2.5 Grundstücksverhältnisse

Die Flurstücksnummer 773/1 befindet sich derzeit in der Hand eines einzigen Eigentümers. Von dieser Fläche werden die öffentlichen Verkehrsflächen an die Gemeinde abgetreten. Die verbleibenden Flächen werden parzelliert und an einzelne Eigentümer veräußert.

Die Parzelle Fl.Nr. 710/25 verbleibt in der Hand des derzeitigen Eigentümers. Die Baugrenzen dieses Grundstückes halten zur Grenze des Geltungsbereiches die Abstandsflächen nach der Bayerischen Bauordnung ein. Dies hat zur



Folge, dass die Abstandsflächen zur Parzelle Nr. 10 geringer sind als nach den Vorschriften der Bayerischen Bauordnung. Nachdem hierdurch auf der Südseite des Gebäudes auf Fl.Nr. 710/25 nurmehr ein Streifen von einem Meter Breite zwischen der Grenze und dem Gebäude verbleibt, wird vorgeschlagen, die Grenze soweit nach Süden zu verschieben, dass ein Abstand von drei Metern und somit ein nutzbarer Freibereich entsteht.

4.2.6 Anzahl der Wohneinheiten pro Wohngebäude

Um die Siedlungsdichte in diesem Bereich im angestrebten Rahmen zu halten, wird nur eine Wohneinheit pro Wohngebäude zugelassen.

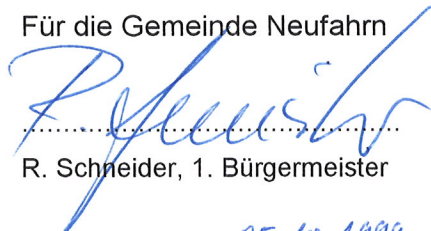
**5. IMMISSIONSSCHUTZ**

Die Lage des Planungsgebietes in der Zone C, des Flughafens München II erfordert die Festsetzung von Anforderungen an die Lärmschutzwirkung von Bauteilen, die Aufenthaltsräume nach aussen abschließen.

**6. ANLAGEN**

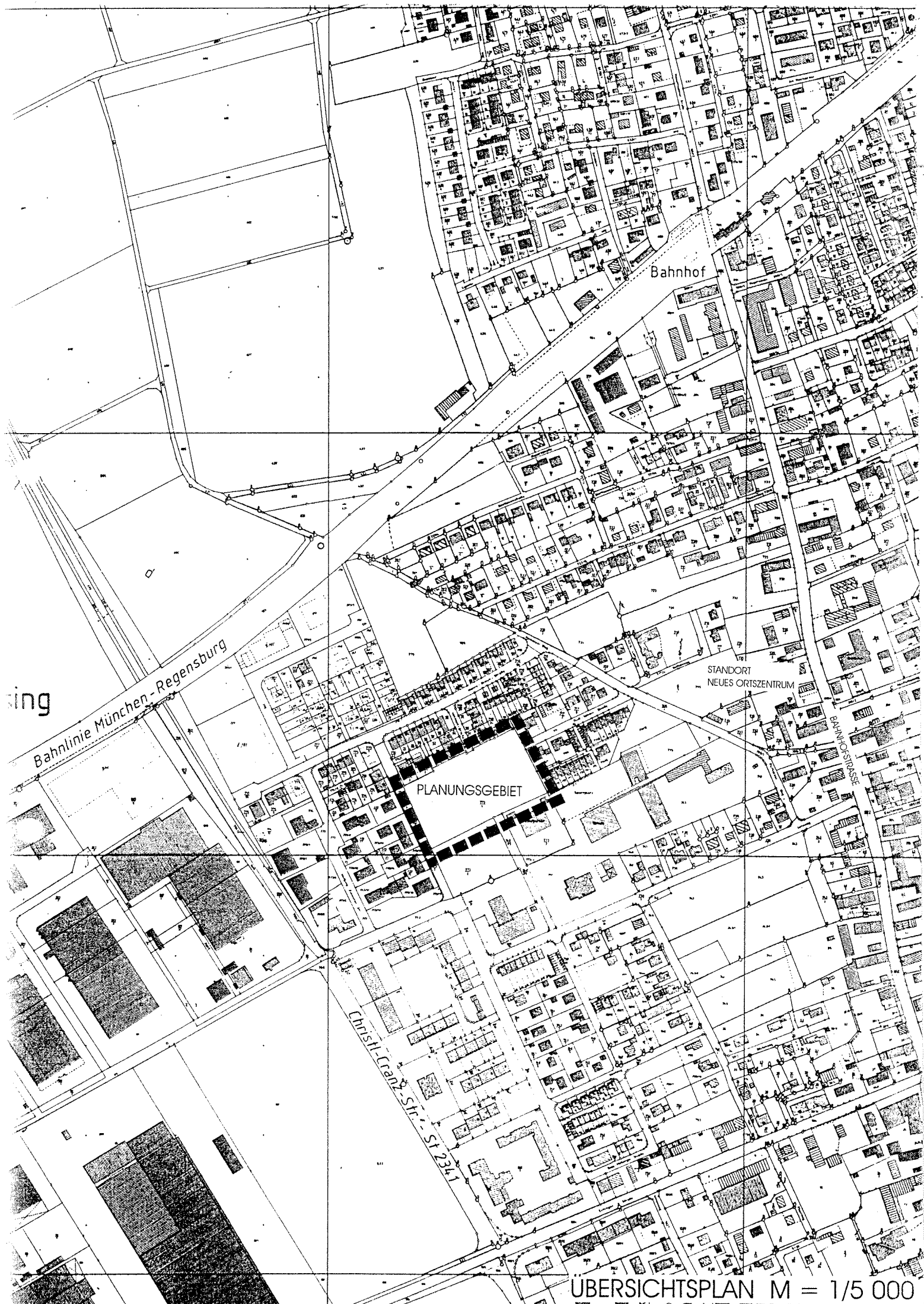
Übersichtsplan M = 1 / 5000  
Bebauungskonzept vom 28.01.1998  
Fotos des städtebaulichen Modells  
Grundrisse und Ansichten des Regelhaustyps

Für die Gemeinde Neufahrn



R. Schneider, 1. Bürgermeister

Neufahrn, den 05.10.1998



ing

Bahnlinie München - Regensburg

Bahnhof

STANDORT  
NEUES ORTSZENTRUM

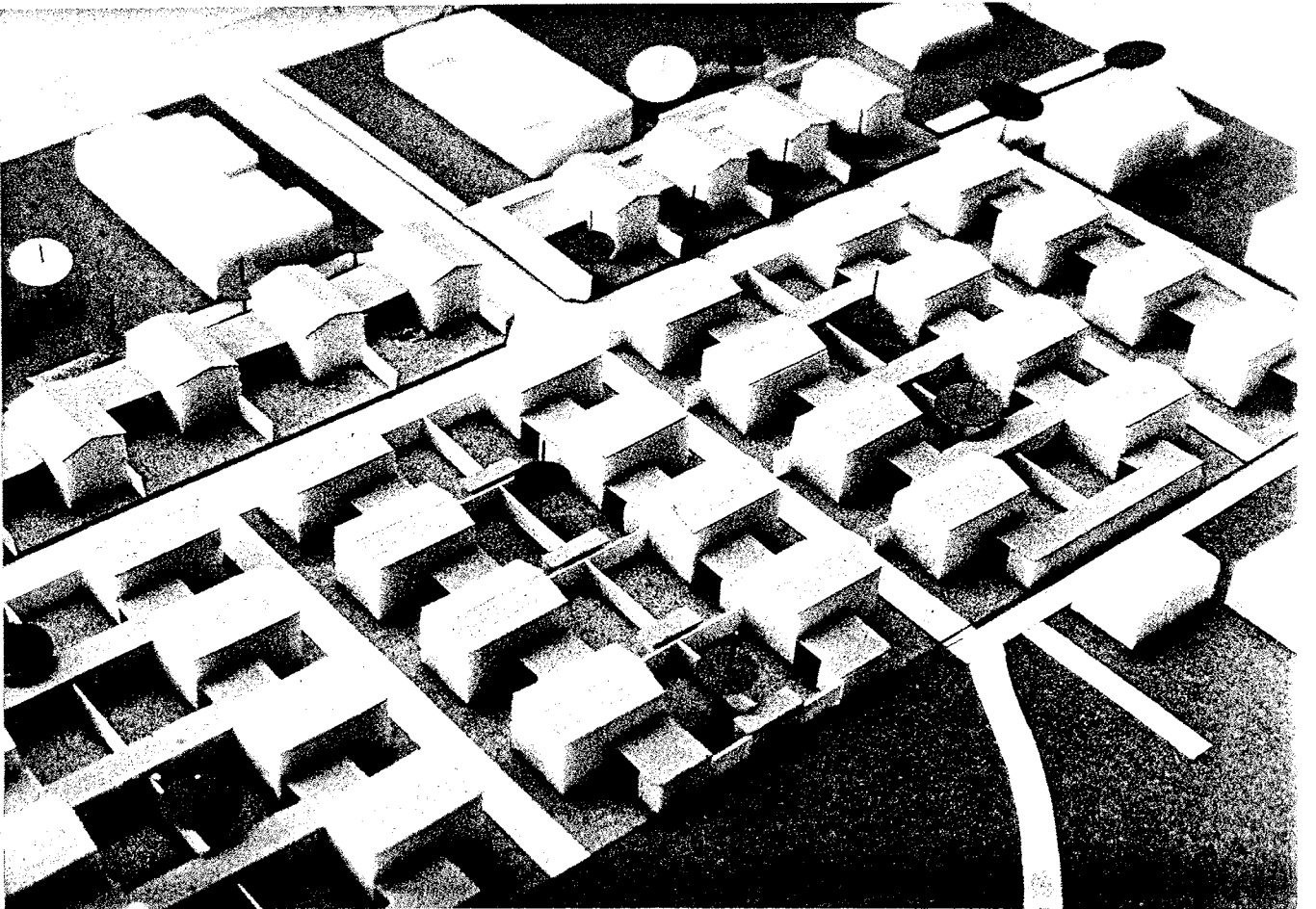
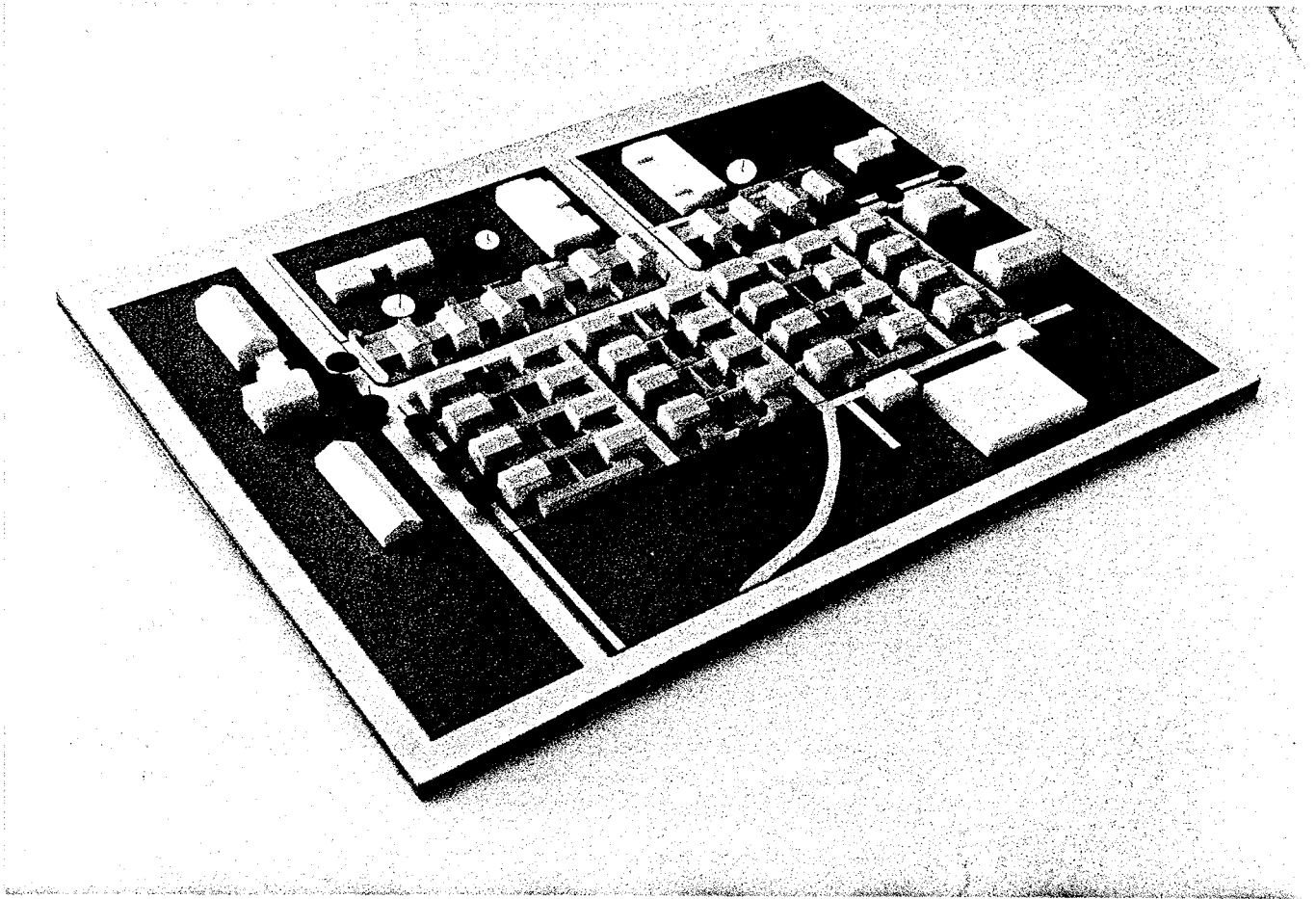
PLANUNGSGEBIET

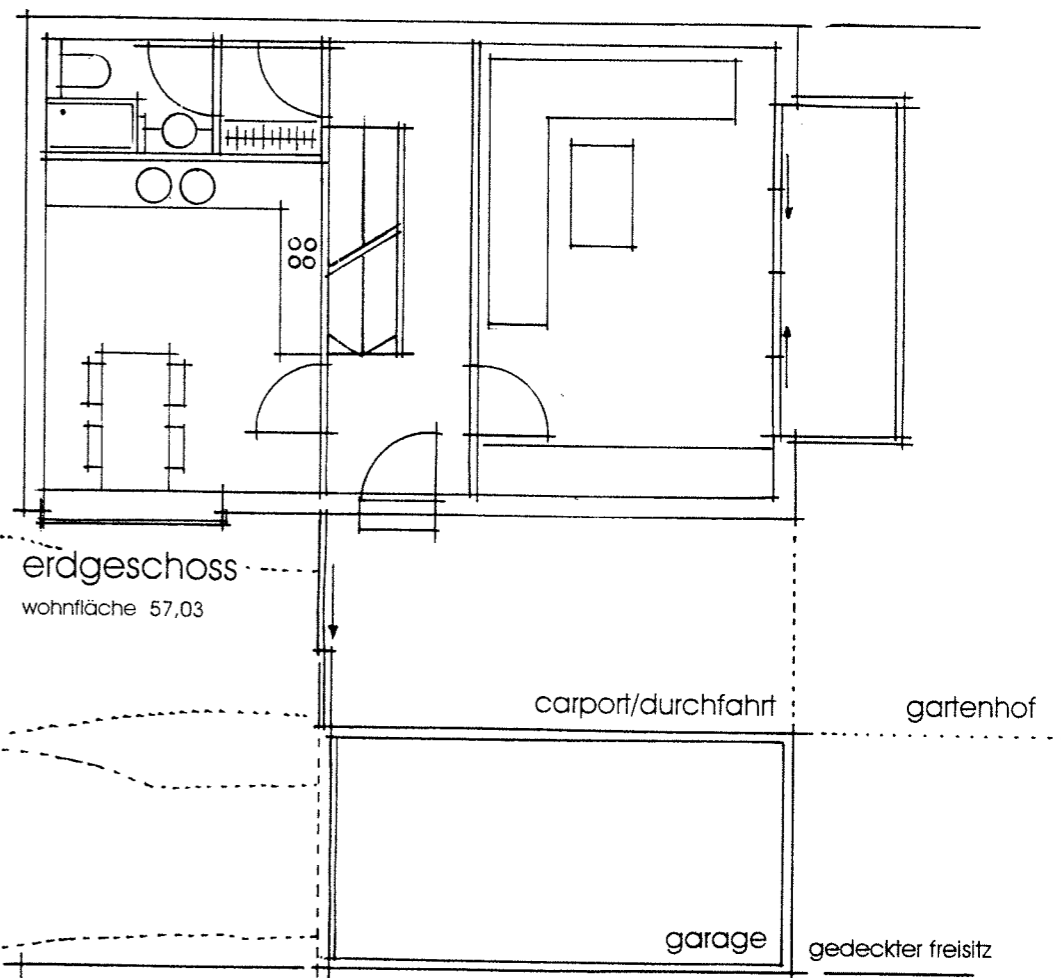
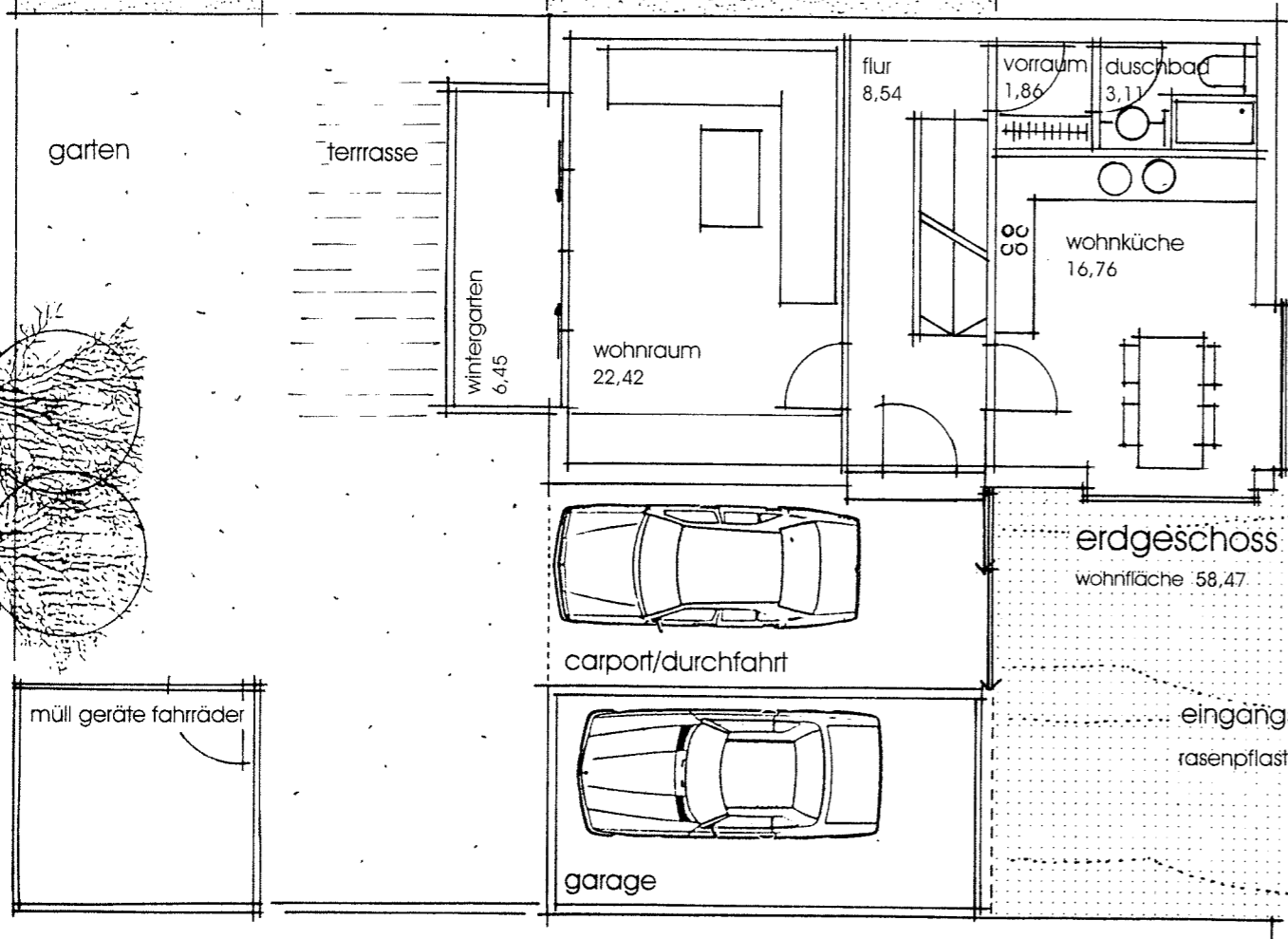
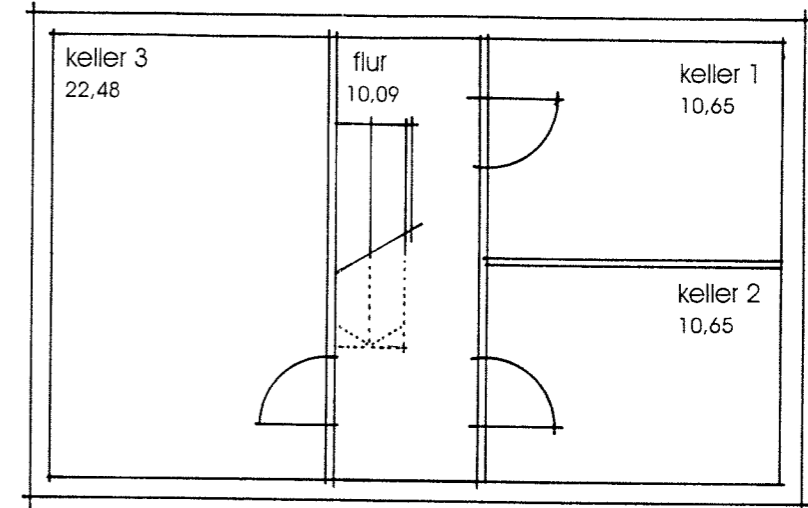
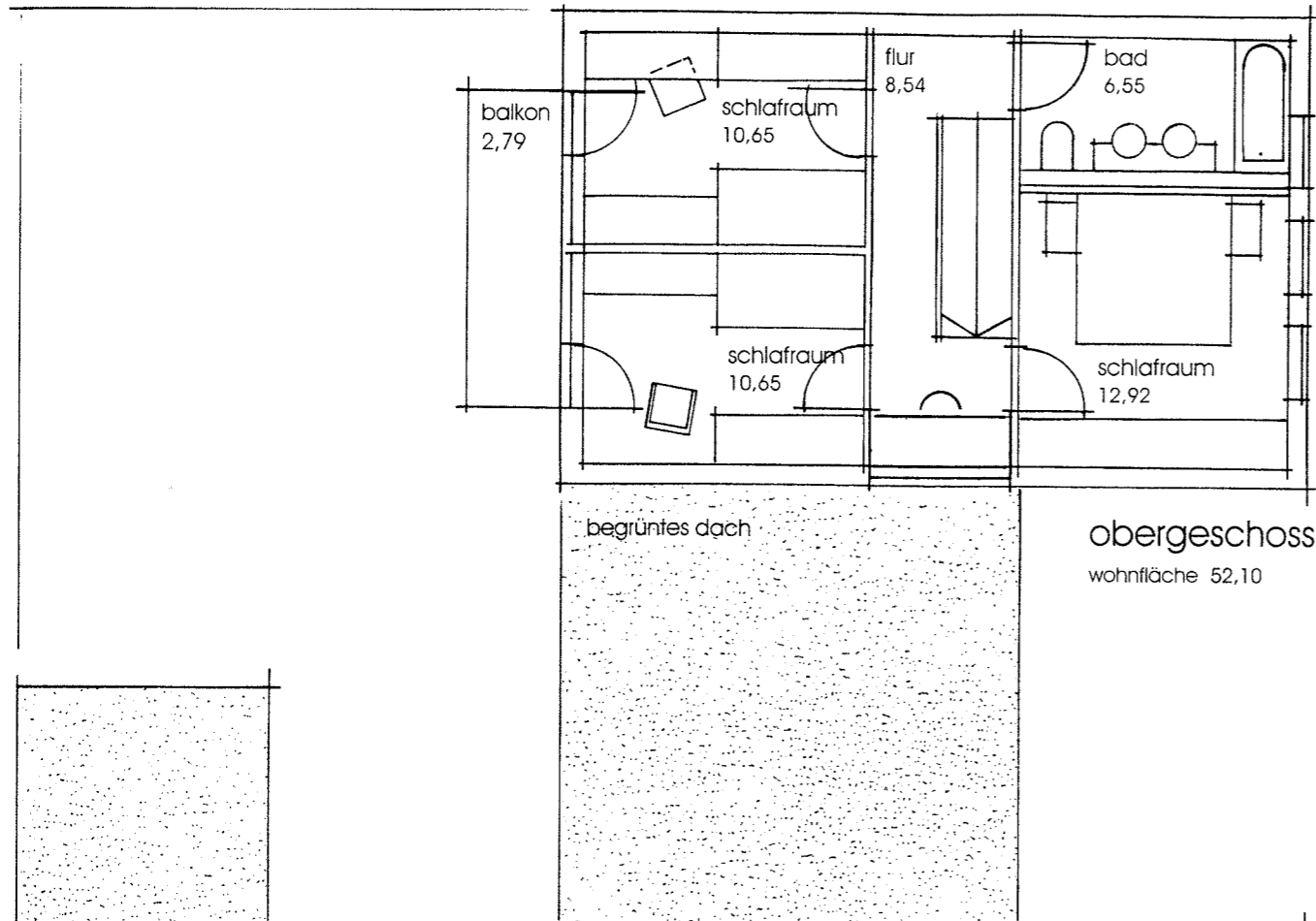
Christl. Cerd. Str. - St. 23

BAHNSTRASSE

ÜBERSICHTSPLAN M = 1/5 000







REGELHAUSTYP E<sub>1a</sub> GRUNDRISS M = 1/100  
 GEBÄUDEAUSSENMASZE 10,25 x 6,50 METER  
 WOHN- /NUTZFLÄCHE CA. 160 QUADRATMETER

REINHARD LOIBL FREIER ARCHITEKT  
 OBERER GRABEN 3 A 85354 FREISING  
 TEL 08161 - 91389 FAX 08161 - 91757



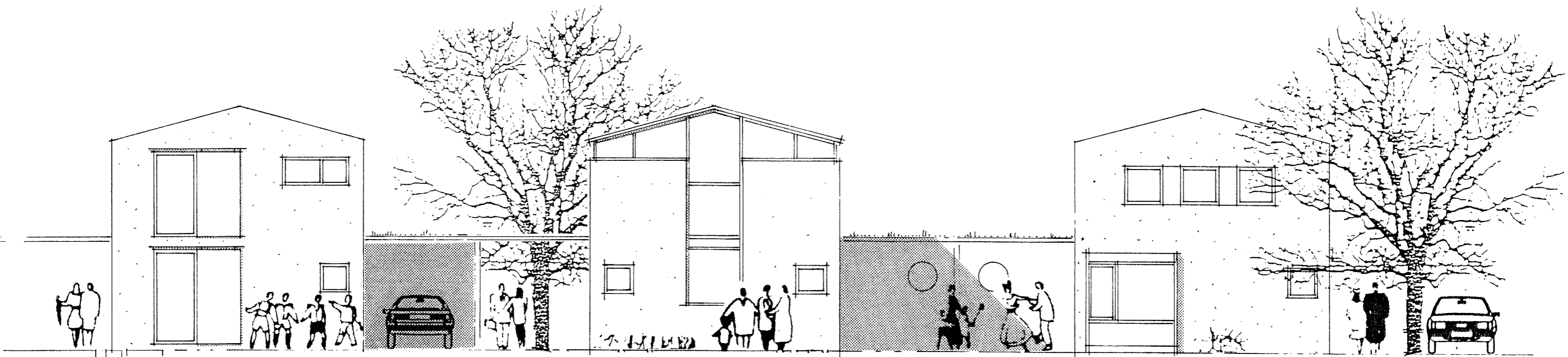


garage carport/durchfahrt  
eingangshof

vorgarten

garage carport/durchfahrt  
eingangshof

fassaden zum wohnweg

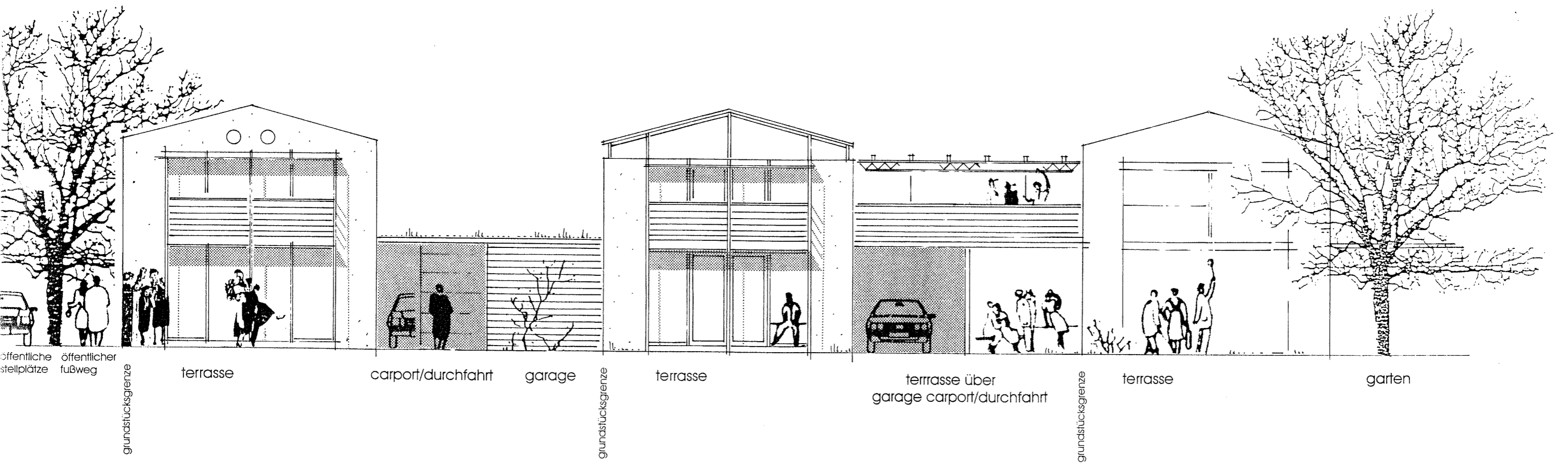
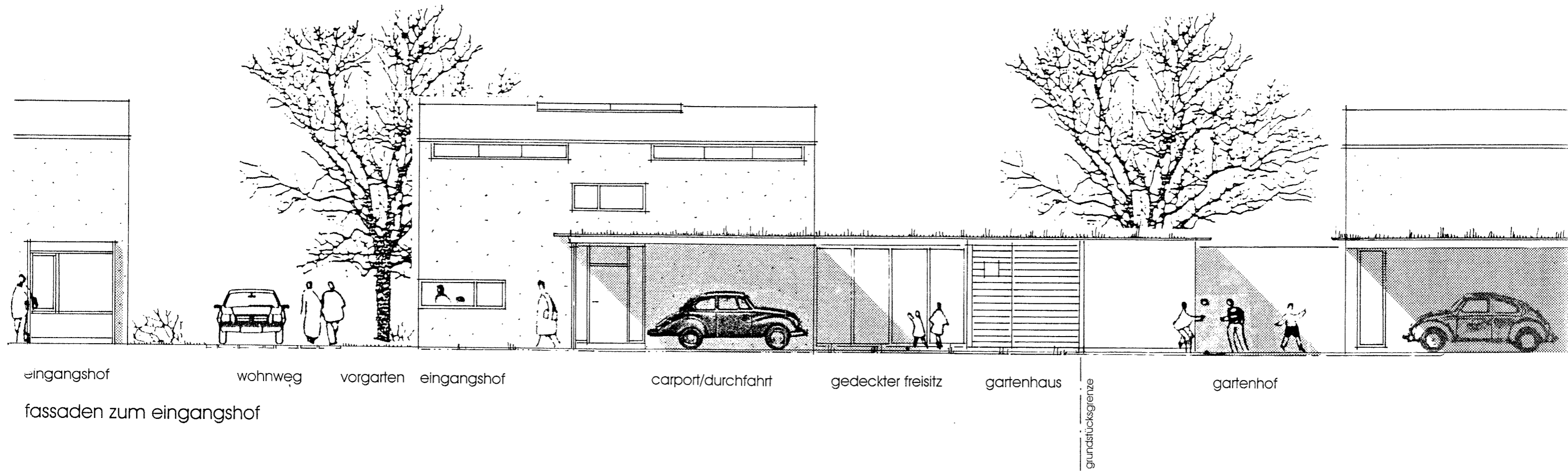


garage carport/durchfahrt  
eingangshof

garage carport/durchfahrt  
eingangshof

öffentlicher fußweg öffentliche stellplätze

fassaden zum wohnweg



fassaden zur gartenseite