

GEMEINDE OLCHING

BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan für das Gebiet

"Esting - Zwischen Schloßstraße, Bahnlinie, B 471 und den Südwestgrenzen der Fl.Nrn. 551, 551/1, /4 und /5

in der Fassung vom 26. 1. 1995

umfassend die Grundstücke Fl.Nr. 551, 551/1 bis /5, 552, 552/1 bis /5, /8 bis /11, 887/2 und /14

sowie Teilflächen der Fl.Nrn. 136, 534, 730, 731, 833 und 887/1, Gemarkung Esting

Entwurfsverfasser:

Frank Müller-Diesing

Dipl.Ing.

Regierungsbaumeister

Büro für

Ortsentwicklungs-
und Bauleitplanung

Leitenhöhe 25

82229 Seefeld-Hechendorf

Tel. 08152-70533/78395

Fax 08152-78395

Planungsstand:

22. 6. 1992

26. 5. 1994

26. 1. 1995

1. Planungsrechtliche Voraussetzungen

Der Gemeinderat hat am 28. 7. 1987 beschlossen, den westlich der Schloßstraße liegenden Teil des rechtsgültigen Bebauungsplans Nr. 299 für das Gebiet "Neue Umgehungsstraße B 471, Bundesbahn, Hauptstraße (Raum Schulhaus)" in der Fassung vom 15. 7. 1975 durch einen neuen Bebauungsplan zu ersetzen.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans umfaßte neben Flächen mit noch nicht ausgeschöpftem Baurecht (Fl.Nr. 552 und 552/2) den gesamten inzwischen vollständig bebauten Bereich westlich der Schloßstraße. Dieser Bereich wurde zunächst in die Neuplanung miteinbezogen, weil für die ebenfalls unbebaute Fl.Nr. 550, im Flächennutzungsplan als Gemeinbedarfsfläche dargestellt, neue Planungsabsichten bestanden, die allein über einen Bebauungsplan verwirklicht werden können. Die unbebauten

Grundstücksteile südwestlich und westlich der Hubertusstraße wurden deshalb in den Geltungsbereich des neuen Plans aufgenommen, weil sie im bisher gültigen Plan als Teil der Bezugsflächen für die Geschößflächenberechnung heranzuziehen und deshalb untrennbar mit den gegenüber der Hubertusstraße liegenden Baugrundstücken verbunden sind. Die Ausweitungen des Geltungsbereichs entlang der B 471 bilden die Voraussetzung für die Festsetzung einer Lärmschutzwand entlang des Fahrbahnrandes.

Im Laufe des Aufstellungsverfahrens zeigte sich jedoch, daß sich für die private Grünfläche südwestlich und westlich der Hubertusstraße konsensfähige und auch durchsetzbare Planungsziele nur schwer finden lassen. Auch die Bebauung der Fl.Nr. 550 an der Einmündung Schloß-/Hubertusstraße erschienen dem Gemeinderat nicht mehr so dringlich wie in früheren Jahren. Der Gemeinderat beschloß deshalb am 26. 5. 1994, vom Planungs- und Umweltausschuß vorherberaten am 20. 4. 1993, die Geltungsbereichsgrenze dieses Bebauungsplans auf den Südwestrand des Feuerwehrgrundstücks und des Garagenhofs G 8 zurückzunehmen.

Für die südwestlich dieser Linie liegenden, überwiegend bebauten Grundstücke gilt nun weiterhin der bestehende Bebauungsplan. Neue Planungsziele können, falls dies erforderlich wird, zu gegebener Zeit im Rahmen einer eigenen Bebauungsplan-Änderung umgesetzt werden. Der Gemeinderat sieht derzeit keine Möglichkeit, die an sich wünschenswerte Verbesserung der Ortsrandeingrünung organisatorisch und rechtlich durchzusetzen. Da andererseits kein akuter Handlungsbedarf für diese Flächen besteht und mögliche Baurechtsneuausweisungen noch nicht entscheidungsreif sind, kann der bestehende Bebauungsplan auch für diese Flächen zunächst weiter gelten.

Auf der Grundlage des bestehenden Baurechts wurden in Abstimmung auf die Festsetzungen dieses Bebauungsplans bereits einige Wohngebäude an der Schloßstraße errichtet. Die neuen Flurnummern, noch nicht jedoch der Baubestand wurden in die Planzeichnung aufgenommen.

Die Gemeinde verfügt über einen wirksamen Flächennutzungsplan. Es wurden mehrere Teiländerungsverfahren durchgeführt. Das Planungsgebiet war hiervon jedoch nicht berührt. Mit Gemeinderatsbeschluß vom 19. 7. 1988 hat die Gemeinde eine das gesamte Gemeindegebiet umfassende Überarbeitung festgestellt. Die an den Bebauungsplan angefügte Übersicht zeigt einen Ausschnitt aus dieser Planfassung.

In der Neufassung des Flächennutzungsplans sind alle Grundstücke mit Ausnahme der Gemeinbedarfsfläche als Allgemeines Wohngebiet dargestellt. Der vorliegende

Bebauungsplan ist in seinen Grundzügen aus dieser Flächennutzungsplan-Neufassung entwickelt. Dies gilt insbesondere für das Maß der baulichen Nutzung. Abweichend von der Darstellung im Flächennutzungsplan wird mit diesem Bebauungsplan ein ca. 5 000 m² großer, am S-Bahnhaltepunkt gelegener Teil des Baugebiets entsprechend seiner zentralen Lage als Mischgebiet festgesetzt und mit höherem Nutzungsmaß belegt.

Der Gemeinderat hat am 26. 5. 1994 auf Empfehlung des Planungs- und Umweltausschusses vom 20. 4. 1993 beschlossen, den Flächennutzungsplan hinsichtlich dieser Abweichung anzupassen. Dabei wird auch die im Flächennutzungsplan enthaltene Darstellung des Nutzungsmaßes redaktionell angepaßt und nach den geänderten Vorschriften der Baunutzungsverordnung aktualisiert werden.

2. Lage, Größe und Beschaffenheit des Baugebiets

Das Baugebiet wird im Norden durch die Bahnstrecke München-Augsburg, im Westen durch die B 471 (Überführung über die Bahn) und im Osten durch die Schloßstraße begrenzt. Es soll im Nordosten als Mischgebiet mit einer bis zu dreigeschossigen Bebauung und im restlichen Teil als Allgemeines Wohngebiet mit ein- bzw. zweigeschossiger Bebauung genutzt werden.

Der S-Bahnhaltepunkt grenzt unmittelbar an den Geltungsbereich. Gleiches gilt für das Schulgrundstück jenseits der Schloßstraße. Zentrale Einrichtungen bestehen nördlich der Bahnlinie entlang der Dachauer Straße sowie im zentralen Bereich von Olching. Im Baugebiet selbst liegt das katholische Kirchenzentrum einschließlich Kindergarten sowie das Feuerwehrgrundstück. Auf der Freifläche zwischen Feuerwehr und Schloßstraße soll eine Bücherei errichtet werden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfaßt eine Fläche von ca. 7,5 ha. Das Gelände steigt als schiefe Ebene geringfügig von Ost nach West und wird durch den Damm der B 471 und den über Gelände liegenden Bahnkörper (im Westen ca. 1,50 m, im Osten ca. 4,00 m) räumlich begrenzt. Das Baugebiet bildet zusammen mit dem bereits bebauten Gelände an der Hubertusstraße den südöstlichen Ortsrand von Neuesting. Der Untergrund besteht aus Kies.

3. Planungsziele

Das gesamte Planungsgebiet ist Teil eines aus dem Flächennutzungsplan abgeleiteten, seit 1975 rechtsgültigen Bebauungsplans mit vergleichsweise hohem Baurecht (Allgemeines Wohngebiet). Dieser Plan ist nur zum geringen Teil im Bereich der Hubertusstraße und dies in einem ortsplanerisch unbefriedigenden Zwischenzustand verwirklicht. Die Lärmsituation wurde seinerzeit auf der Grundlage heute nicht mehr gültiger Rechtsvorschriften und geringer Emissionsannahmen beurteilt. Auf aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wall oder Wand) wurde vollständig verzichtet. Die Bebauungsplan-Festsetzungen beschränken sich allein auf die Verpflichtung zu einer der Situation angepaßten Grundrißgestaltung des z.T. 4-geschossigen Gebäuderiegels. Nach den heute gültigen Berechnungsvorschriften würde auf die oberen Geschosse trotz des 80 m-Abstands vom Bahngelände ein nächtlicher Mittelungspegel von 69 dB(A) treffen.

Die Gemeinde hat nun im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer versucht die Lärmsituation durch einen völlig neuen Planungsansatz deutlich zu verbessern. Vorgesehen ist, den rechtsgültigen Bebauungsplan durch ein den heutigen Erkenntnissen entsprechendes, grundlegend überarbeitetes Konzept zu ersetzen, ohne hierbei in Entschädigungsverpflichtungen zu kommen. Dieses neue Konzept ist gekennzeichnet durch

- eine Minderung der Baudichte,
- den Verzicht auf die bisherige Riegelbebauung mit ihrer großflächigen lauten Fassadenseite,
- eine auf das Gesamtgelände verteilte niedrige Bebauung mit überwiegend E+D bzw. E+1+D sowie
- die Errichtung eines Lärmschutzwalls mit aufgesetzter Wand entlang des Bahnkörpers und einer Wand entlang der B 471.

Dabei soll die niedrigere Bebauung die Gesamtfläche aller nicht oder nur schwach belasteten Fassaden vergrößern. Es sollte erreicht werden, daß die der Bahn zugewandten Nordfassaden zumindest in allen Vollgeschossen des Allgemeinen Wohngebiets Immissionsmittelungspegel von nachts max. 58 dB(A), die senkrecht hierzu stehenden von nachts max. 55 dB(A) nicht überschreiten. Im Mischgebiet sollten die Werte max. 66 dB(A) dem Gleiskörper zugewandt bzw. 60 dB(A) senkrecht hierzu betragen.

Bereits die Aufstellung des noch rechtsgültigen Bebauungsplans wurde maßgeblich durch die Lärmschutzproblematik bestimmt. Insbesondere die von der Fernbahnlinie ausgehenden Lärmemissionen überschreiten das für Allgemeine Wohngebiet zulässige Maß erheblich. Die besondere Schwierigkeit der Lärmverhältnisse hat im wesentlichen

seine Ursache in dem ungünstig großen 30 m-Abstand zwischen der Hauptemissionslinie, den Fernbahngleisen und der möglichen Lage der Abschirmung. Dabei kann auch der in Teilabschnitten abschirmende S-Bahnsteig keine deutliche Lärminderung bewirken.

Aufgrund der Lärmschutzproblematik und der deshalb notwendigen Beteiligung der Deutschen Bundesbahn gestaltete sich das Aufstellungsverfahren bereits in der Vorbereitungsphase außerordentlich zeitaufwendig. Zuletzt wurde die DB aufgrund der schalltechnischen Untersuchung um Stellungnahme gebeten, inwieweit eine Lärmschutzwand zwischen S-Bahn- und Fernbahn-Gleisen zu verwirklichen wäre, nachdem die DB bereits mit Schreiben vom 10. 1. 1990 ihre grundsätzliche Bereitschaft hierzu erklärt hatte.

Mit Schreiben vom 20. 11. 1990 teilte die DB mit, daß zwar weiterhin grundsätzliches Einverständnis mit der Errichtung der Lärmschutzwand zwischen Fernbahngleis und S-Bahn-Gleisen bestehe, die Realisierung aber an verschiedene Bedingungen zu knüpfen sei. Sie wies vor allem darauf hin, daß die Lärmschutzwand aus bahnbetriebstechnischen Gründen erst ca. 10 m nach dem Bahnsteigende des Haltepunkts Esting in Richtung Augsburg beginnen könne. Nach Einschätzung der Gemeinde würde die Lärmschutzwand unter diesen Umständen nur eine geringe positive Wirkung für das Plangebiet entfalten können. Außerdem würde die Festsetzung der Lärmschutzwand im Bebauungsplan das weitere Aufstellungsverfahren über Gebühr verzögern, da für die Wand ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wäre. In diesem Zusammenhang würde aller Voraussicht nach die geforderte Fahrspur für Klein-Lkw's entlang des Bahnkörpers im Bereich der Fl.Nrn. 826 und 827 eine besondere Schwierigkeit darstellen (siehe Ziff. 3 des Schreibens der DB vom 20. 11. 1990). Mit äußerst langwierigen, u.U. ergebnislosen Grundstücksverhandlungen wäre zu rechnen.

Der Gemeinderat kam deshalb zu der Einschätzung, daß der Aufwand für Errichtung und Unterhalt der Schallschutzwand in keinem vertretbaren Verhältnis zu dem zu erwartenden Erfolg stehen würde. Er beschloß deshalb am 31. 1. 1991, in den künftigen Planungen von der fraglichen Wand vollständig abzusehen. Vielmehr sollte der auf jeden Fall noch zusätzlich notwendige Lärmschutzwall entlang des Bahnkörpers so ausgebildet werden, daß er, bei einer ortsbildverträglichen Wallhöhe, eine optimale Schutzwirkung entfaltet. Der Gemeinderat erwartet sich von dieser Planungsvariante gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan, der keinerlei aktive Schallschutzmaßnahmen vorsieht, eine Verbesserung für Ortsbild und Lärmschutz.

Das S-Bahn-nah gelegene, als Allgemeines Wohngebiet festgesetzte Baugebiet soll der Deckung des dringenden Bedarfs an Wohnraum dienen. Nutzungen i.S. des § 4 Abs. 3 BauNVO sind als unzulässig festgesetzt, um dem Wohngebiet unkalkulierbare Störfaktoren zu ersparen. Entsprechendes gilt für die einschränkenden Festsetzungen im Mischgebiet.

Der Gemeinde fallen im Rahmen einer Umlegung ca. 2 000 m² Nettobauland (Mischgebietsgrundstück Nr. 59) sowie zwei öffentliche Grünflächen auf Fl.Nr. 551 und 551/4 zu.

Mit der Aufstellung dieses Bebauungsplans versucht die Gemeinde eine hochwertig erschlossene Lücke zwischen dem bestehenden Baugebiet und dem S-Bahn-Haltepunkt zu schließen. Dieses Ziel soll erreicht werden durch eine differenzierte Gestaltung der öffentlichen Räume, durch eine maßstäbliche Gliederung des Baugebiets, durch eine sorgfältige Durchformung der Einzelbaukörper sowie durch eine wirksame Grünordnung insbesondere in den Übergangsbereichen zu den Wällen und Dämmen. Wegen der Randlage im Ort ist im gesamten Baugebiet steiles Satteldach festgesetzt. Der Umfang der Gestaltungsfestsetzungen wird auf das in der Gemeinde übliche Maß begrenzt.

Bei den eingeschossigen Gebäuden kann das für Schlaf- und Kinderzimmer allein zur Verfügung stehende 1. Obergeschoß durch eine Vielzahl von zulässigen Dachelementen wie Gauben, Zwerch- und Quergiebel ausreichend genutzt und belichtet werden. Wohnräume über integrierten Garagen sind ausdrücklich erwünscht. Zur Gliederung der Dachlandschaft werden an geeigneten Stellen Bauräume für eingeschossige Gebäude ohne Kniestock festgesetzt. Diese Gebäude lassen sich insbesondere dann gut nutzen, wenn ein großes Wohnraumprogramm mit einer begrenzten Anzahl von Schlafräumen zu verbinden ist (2- bis 3-Personenhaushalte).

Entlang des S-Bahnsteigs wird ein geschlossener, für gewerbliche Nutzung geeigneter Bauraum festgesetzt, der der Zentralität dieser Lage entsprechend mit ausreichend offenen Besucherstellplätzen ausgestattet ist und als mäßig hoher Riegel die südlich liegenden Grundstücke abschirmt.

Bis zur Planfassung vom 22. 6. 1992 hatte sich die Situierung der Baukörper im Bereich der 110 kV-Freileitung allein an den Sicherheitsabständen der einschlägigen DIN-Vorschriften orientiert. Anlässlich einer Feinabstimmung der zulässigen Lage- und Höhenwerte und der Diskussion über eine Empfehlung der Isar-Amperwerke, anstelle von 3 m besser 5 m Schutzabstand zu den Seilen vorzusehen, entschloß sich der Gemeinderat aufgrund eines Einwands des Bundes Naturschutz im Sommer 1993 nähere Auskünfte

über mögliche gesundheitliche Auswirkungen elektromagnetischer Felder im Umfeld der Leitung einzuholen. Nach Vorliegen zahlreicher Stellungnahmen und eingehender Erörterung der Problematik hat der Gemeinderat am 26. 5. 1994 beschlossen, den Bebauungsplan-Entwurf entsprechend einem Änderungsvorschlag vom 17. 3. 1994 zu ändern und für Wohnungen einen seitlichen Mindestabstand von 15 m von der Leitungsmittellachse festzusetzen.

Für das gesamte Planungsgebiet wird die Anzahl der Wohnungen je Wohngebäude, zu berechnen über einen durchschnittlichen Geschosßflächenwert, begrenzt. Mit dieser Begrenzung werden ausdrücklich keine Wohnungsgrößen festgesetzt. Es dürfen beliebig große oder kleine Wohnungen errichtet werden. Allein über die **durchschnittliche** Wohnungsgröße wird die gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 6 BauGB festsetzbare Anzahl der Wohnungen je Gebäude bestimmt. Der Gemeinde erscheint dies angesichts der besonderen Lage am S-Bahnhaltepunkt notwendig, um einseitige Überangebote an Kleinwohnungen für 1- und 2-Personenhaushalte und das damit verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen zugunsten einer Durchmischung des Wohnraumangebots und zugunsten eines Mindestbesatzes von familiengerechten Wohnungen zu verhindern. Diese Festsetzung gilt im Mischgebiet nur dann, wenn das Gebäude überwiegend dem Wohnen dient.

4. Flächenbilanz und geplante bauliche Nutzung

Das gesamte 74 785 m² große **Planungsgebiet** gliedert sich wie folgt:

a) Erschließungsfläche außerhalb des Baugebiets (B 471 einschließlich ihrer Böschung, bestehende Feldwege, ca. 6 m breiter Teil der Schloßstraße)	11 810 m ²
b) Bruttobauland	62 975 m ² (100 %)
hiervon:	
- Innere Erschließung (öffentliche Verkehrsfläche einschließlich Straßenbegleit- und Schutzgrünfläche, Versorgungsfläche, öffentliche Grünfläche)	20 065 m ² (31,9 %)
- Gemeinbedarfsflächen (Kirchenzentrum mit Kindergarten, Feuerwehr und Bücherei)	10 635 m ² (16,9 %)
- Nettobauland (Baugrundstücke, Gemeinschaftsflächen G 1 bis G 8)	32 275 m ² (51,2 %)

Das **Bruttobauland** gliedert sich in die folgenden zwei Teilbereiche:

- a) bebautes Gebiet (Fl.Nr. 551, 551/1 bis /5, 552/1 sowie Teilflächen aus 552/3 bis /5) 18 640 m² (100 %)
- hiervon:
- Innere Erschließung (öffentliche Verkehrsfläche einschließlich Straßenbegleit- und Schutzgrünfläche, Versorgungsfläche und zwei öffentliche Grünflächen von insgesamt 2 850 m² Größe) 5 565 m² (29,8 %)
 - Gemeinbedarfsflächen (Kirchenzentrum mit Kindergarten, Feuerwehr und Bücherei) 10 635 m² (57,1 %)
 - Allgemeines Wohngebiet (Baugrundstück Fl.Nr. 551 T, Gemeinschaftsfläche G 8) 2 440 m² (13,1 %)
- b) Neubaugebiet (Fl.Nr. 552, 552/2, 552/8 bis /11, 887/2 und /14) 44 335 m² (100 %)
- hiervon:
- Innere Erschließung (öffentliche Verkehrsfläche einschließlich Straßenbegleit- und Schutzgrünfläche, Versorgungsfläche) bisher 2 505 m², jetzt 14 500 m² (32,7 %)
 - Allgemeines Wohngebiet (24 990 m²) und Mischgebiet (4 845 m²) (Grundstücke 1 bis 60, Gemeinschaftsflächen G 1 bis G 7 bisher 41 830 m², jetzt 29 835 m² (67,3 %)

Die besondere Lage des Baugebiets in der Fluglärmzone B des Militärflughafens Fürstfeldbruck und die benachbarte Fernbahnlinie zwingen die Gemeinde trotz sonst günstiger Infrastruktur-Voraussetzungen zu Einschränkungen im Nutzungsmaß. Das Maß der baulichen Nutzung ist mit der gem. § 17 BauNVO höchstzulässigen Grundflächenzahl, der Geschoßfläche in m² und der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse festgesetzt. Auf den Gemeinbedarfsgrundstücken wurde kein Nutzungsmaß festgesetzt, da hier aus der Sicht der Gemeinde kein Regelungsbedarf besteht.

Nach den Vorschriften der novellierten Baunutzungsverordnung (Nichtanrechnung von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen) beträgt die Geschoßflächenzahl im **bebauten Gebiet** (ohne Gemeinbedarfsflächen) bei 1 290 m² Geschoßfläche 0,53. Die Geschoßflächen-Festsetzung orientiert sich am Baubestand, läßt aber bei den Reihenhäusern einen kleinen Spielraum für Wintergartenanbauten o.ä.

Die Geschoßflächenzahl im Neubaugebiet beträgt bei insgesamt 13 470 m² Geschoßfläche knapp 0,45. In dem diesem Bebauungsplan zugrundegelegten Bebauungs- und Erschließungskonzept vom 19. 9. 1988 betrug die höchstzulässige Geschoßfläche nach

den Vorschriften der Baunutzungsverordnung a.F. 12 640 m². Das entsprach innerhalb des damaligen Konzepts einer GFZ von 0,435. Dieses Nutzungsmaß entspräche ohne Teilanrechnung der Dachgeschosse einer höchstzulässigen Geschoßfläche von ca. 11 180 m². Ohne daß das Konzept in seinen Grundzügen insbesondere aber in der Anzahl der Grundstücke geändert worden ist, mußte die nunmehr festzusetzende Geschoßfläche von fiktiv 11 180 m² auf 13 470 m² erhöht werden, da der Gemeinderat entlang der Schloßstraße zwischen Kirche und künftigem Mischgebiet eine den Straßenraum stärker prägende und damit höhere Bebauung gem. der Entwurfsfassung vom 26. 1. 1991 für ortsplanerisch wünschenswert hielt (Mehrung 590 m²) und die detaillierte Ausformung des Mischgebiets aus gestalterischen Gründen und zur besseren Lärmabschirmung gegen Süden zu höheren Geschoßflächen-Ansätzen, als bisher beabsichtigt, zwang (von 2 000 auf 3 700 m²).

Vor der Ausarbeitung des neuen Bebauungs- und Erschließungskonzepts wurde das Baurecht auf den Fl.Nrn. 552 und 552/2 gem. den Festsetzungen des noch gültigen Bebauungsplans analysiert. Die Untersuchung hatte zum Ergebnis, daß auf den 41 830 m² Nettobauland insgesamt 15 555 m² Geschoßfläche nach den Vorschriften der alten Baunutzungsverordnung zulässig sind. Dieser Wert entspricht ca. 14 400 m² Geschoßfläche ohne Anrechnung der Nichtvollgeschosse. Der Unterschied zwischen den beiden Berechnungsarten fällt mit 1 155 m² deshalb so gering aus, weil beim bisher gültigen Bebauungsplan der Dachanteil auf 4 Vollgeschossen vergleichsweise gering ist.

Die festgesetzte Geschoßfläche liegt mit 13 470 m² noch um 930 m² unter dem vergleichbaren Wert des derzeit gültigen Baurechts. Wegen der erheblichen Vergrößerung der öffentlichen Flächen erhöht sich die GFZ dagegen im neuen Bebauungsplan nominal erheblich.

Im gesamten Planungsgebiet kann bei 45 bis 50 m² Geschoßfläche je Einwohner und halbem Ansatz des Mischgebiets unter Einschluß der kürzlich fertiggestellten Gebäude mit 235 bis 260 zusätzlichen Einwohner gerechnet werden.

Von der in § 31 Abs. 1 BauGB vorgesehenen Möglichkeit, Ausnahmen nach Art und Umfang im Bebauungsplan zu bestimmen, wurde in den Festsetzungen 3.c) und 4.b) Gebrauch gemacht. Die Gemeinde beabsichtigt hiermit, Modifizierungen des in der Planzeichnung festgesetzten städtebaulichen Grundkonzepts im Einzelfall zuzulassen, wenn persönliche Gestaltungswünsche vom Bauherrn Grenzüberschreitungen und

Abweichungen ortsplanerisch vertretbar, ggf. sogar wünschenswert erscheinen lassen. Insbesondere folgende Möglichkeiten sollen offengehalten werden:

- Der zweigeschossige Teil eines Gebäudes sollte unter Umständen vergrößert werden können, wenn beispielsweise nur die Breite für eine statt zwei Garagenplätzen im eingeschossigen Teil erforderlich wird.
- Bei grundsätzlich zwingender Grenzbebauung muß eine geringfügige Verschiebung der Baulinie möglich sein, um die Typenbreite flexibel zu halten.
- Eine Überschreitung der Baugrenzen kann bei entsprechender baulicher Gestaltung, insbesondere i.V. mit Abschleppungen, sinnvoll und notwendig sein.

5. Erschließung

a) Verkehr

Die Entfernung des Baugebiets zum S-Bahn-Haltepunkt Neuesting beträgt im Mittel etwa 200 m.

Die äußere Anbindung des Baugebiets für den Fahrverkehr erfolgt allein durch die Schloßstraße. Die innere Erschließung bildet eine reichlich mit Parkbuchten ausgestattete Ringstraße i.V. mit kleineren Wohnstraßen.

Der öffentliche Straßenraum wird so geführt, daß auch ohne verkehrsrechtliche Maßnahmen höhere Fahrgeschwindigkeiten ausgeschlossen werden. Für Besucher des Baugebiets ist eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen vorgesehen.

Das befahrbare Straßennetz wird ergänzt durch zahlreiche Fuß- und Radwegverbindungen, die insbesondere die öffentlichen Grünflächen und den Grünzug im Böschungsbereich des Lärmschutzwalles und der B 471 miteinander verbinden.

Im Rampenbereich der Bahnüberführung ist eine ebenerdige Querung der B 471 als Fuß- und Radwegverbindung vorgesehen.

b) Technische Ver- und Entsorgung

Wasserversorgung

Die Wasserversorgung erfolgt durch Anschluß an die zentrale Wasserversorgungsanlage des Zweckverbands zur Wasserversorgung der Ampergruppe.

Abwasserbeseitigung

Die Abwässer werden durch die Kanalisation des Abwasserverbandes Ampergruppe



abgeleitet. Hierbei dürfen jedoch nur die Schmutzwässer in die Kanalisation eingeleitet werden. Das Regenwasser muß auf den jeweiligen Grundstücken versickern.

Müllabfuhr

Die Müllabfuhr erfolgt durch den Landkreis Fürstentum Idre. Westlich des Mischgebiets-Grundstücks Nr. 59 wird auf öffentlicher Fläche ein Standort für Wertstoffbehälter entsprechend dem im Landkreis üblichen Modell festgesetzt.

6. Immissionsschutz

Die immissionsschutzrechtlichen Festsetzungen sind aus den erschütterungstechnischen und schalltechnischen Untersuchungen des Ing.-Büros Müller BBM GmbH, Planegg b. München vom 19. 6. 1987 bzw. 31. 5. 1990 und 22. 5. 1992 abgeleitet.

In mehreren Voruntersuchungen wurde geprüft, wie hoch Abschirmanlagen an der Bahnstrecke und an der B 471 sein müßten, damit einschlägige Orientierungswerte für die Bauleitplanung eingehalten werden können. Die danach erforderlichen Höhen- und Längenausbildungen von Abschirmanlagen sind nach Ansicht der Gemeinde städtebaulich und landschaftsarchitektonisch nicht vertretbar. Es wurde deshalb ein Vorschlag für städtebaulich noch vertretbare Abschirmeinrichtungen erarbeitet, deren schalltechnische Wirksamkeit im Rahmen der Untersuchung vom 31. 5. 1990 beurteilt wurde.

Neben den Geräuschimmissionen durch den Flugverkehr, deren Beurteilung nicht Aufgabe dieser Untersuchung war, ist das Baugebiet starken Geräuschimmissionen durch den Schienenverkehr auf der Bahnstrecke München-Augsburg und durch den Straßenverkehr auf der B 471 ausgesetzt. In den Schallschutzberechnungen wird dabei eine geringere Lästigkeit des Schienenverkehrslärms berücksichtigt. Die Geräusche vom Verkehr auf der Schloßstraße sind wesentlich geringer und können deshalb außer Betracht bleiben.

Der Bebauungsplan sieht Abschirmmaßnahmen gegenüber den Geräuschen von der B 471 und gegenüber den Geräuschen von der Bahnstrecke vor. Während eine 2,5 m hohe Schallschutzwand an der B 471 genügt, um die Straßenverkehrsgeräusche so weit zu verringern, daß, die Straßenverkehrsgeräusche für sich allein betrachtet, der schalltechnische Orientierungswert der DIN 18 005 für WA-Gebiete und die Bauleitplanung von 45 dB(A) nur noch maximal um 2 dB(A) überschritten wird, reichen eine 3 m hohe (über Schienenoberkante) Schallschutzwand neben der Fernbahn und eine praktisch gleichhohe Abschirmanlage südlich der S-Bahn nicht aus, um die

Beurteilungspegel der Schienengeräusche so weit herabzusetzen, daß nachts die einschlägigen Orientierungswerte eingehalten werden können. Da nach einschlägigen Untersuchungen während der Nachtzeit bei gleicher Lästigkeit die Mittelungspegel der Schienenverkehrsgeräusche um rund 10 dB(A) höher liegen können als die von Straßenverkehrsgeräuschen, sollte, in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde, eine Überschreitung des Orientierungswerts um 5 dB(A) toleriert werden (bei der Bildung des Beurteilungspegels werden schon 5 dB(A) wegen der geringeren Lästigkeit der Schienenverkehrsgeräusche vom Mittelungspegel abgezogen). Dort wo die Überschreitung mehr als 5 dB(A) beträgt, war die Festsetzung schalltechnisch günstiger Grundrißorientierung vorgesehen.

Mit dem o.a. Verzicht auf die Lärmschutzwand zwischen Fern- und S-Bahngleisen wurde eine schalltechnische Nachuntersuchung notwendig. Diese Untersuchung mit Fassungsdatum 22. 5. 1992 hatte zum Ergebnis, daß die unter Pkt. 3 erwähnten Zielwerte von 58/55 bzw. 66/60 dB(A) bis auf eine geringfügige Ausnahme bei den Grundstücken 44 mit 58,1 dB(A) und 47 mit 58,2 dB(A) an der der Bahn zugewandten Seite und beim Grundstück 47 mit 55,2 dB(A) an einer senkrecht hierzu stehenden Fassade eingehalten werden können. Dennoch sind aber an einigen Fassaden, insbesondere aber im Dachgeschoß, Überschreitungen von mehr als 10 dB(A) zu erwarten. An diesen Fassaden und Dachflächen sind in Festsetzung 9.b) Grundrißeinschränkungen vorgeschrieben.

Die Baukörpersituierung im Mischgebiet nimmt in den oberen Geschossen bewußt größere Überschreitungen der Orientierungswerte in Kauf, da durch den hohen, riegelartig gestellten Baukörper die dahinterliegenden Zonen stärker abgeschirmt werden können.

Besondere Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile der Häuser sind nicht zu stellen. Die aufgrund der Lage im Fluglärmbereich des Militärflughafens Fürstentfeldbruck erforderlichen Schalldämm-Maße der Gebäudeaußenhaut genügen auch gegenüber den sonstigen Verkehrsgeräuschen.

7. Grünordnung

Das Baugebiet erhält insgesamt 2 Kinderspielplätze. Diese Plätze, die im Rahmen einer privaten Umlegung von der Gemeinde erworben werden sollen, liegen zentral im Planungsgebiet und sind gut an das Wegesystem angebunden.

Die festgesetzte Grünordnung regelt die Bepflanzung der öffentlichen oder vom öffentlichen Straßenraum einsehbaren Bereiche. Darüber hinaus werden Mindestfestsetzungen für die Bepflanzung der Hausgärten aufgenommen. Die Festsetzungen 8.b) und c) begrenzen die Bodenversiegelung.

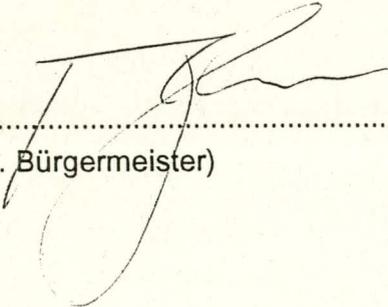
Zusammen mit der Erschließungsplanung wird die Gemeinde für alle öffentlichen Grün- und Straßenbegleitgrünflächen einen Freiflächen-Gestaltungsplan ausarbeiten.

Die max. Einfriedungshöhe kann mit 1,20 m vergleichsweise hoch zugelassen werden, da in ausreichendem Umfang uneingefriedete Vorgartenbereiche festgesetzt sind.

8. Nachfolgelasten

Der Bebauungsplan kann für Olching einen Bevölkerungszuwachs von ca. 250 Personen bringen. Diese Bevölkerungszunahme verursacht für die Gemeinde keine Nachfolgelasten aus öffentlichen Einrichtungen. Die auf die Gemeinde entfallenden Erschließungskosten sollen durch Zuteilung eines Baugrundstücks finanziert werden. Die Kosten aller Lärmschutzmaßnahmen werden von den Grundeigentümern des Neubaugebiets übernommen.

Gemeinde Olching, den 26. 1. 1995


.....
(1. Bürgermeister)