

Gemeinde

Eichenau

Lkr. Fürstenfeldbruck

Bebauungsplan

Nr. B 16 I

Hauptstraße

Grünordnungsplanung

Landschaftsarchitekten

Stahr und Haberland

Montglasstraße 8

81679 München

Planfertiger

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Geschäftsstelle – Uhlandstr. 5, 80336 München

Az.: 610-41/2-8

Bearb.: Fitz/Vi/Wi/Pi

Plandatum

21.10.1997

Begründung

Inhalt

1
2
3
4

Anlaß und Planungsgeschichte

Planungsrechtliche Situation und Verfahren

Örtliche Gegebenheiten

Planung

1. Anlaß und Planungsgeschichte

In seiner Sitzung am 24. November 1972 beschloß der Gemeinderat Eichenau, den Bebauungsplan B 16 aufzustellen und beauftragte den Planungsausschuß mit der Erarbeitung von Vorschlägen.

Anlaß für den Beschluß zur Aufstellung eines Bebauungsplanes war gewesen, daß das Landratsamt Fürstenfeldbruck einen Beschluß des Gemeinderates zur Festlegung einer höchstzulässigen Geschosßflächenzahl von 0,6 für den Bereich der Schillerstraße und der Hauptstraße nicht anerkannt hatte. Es drohte die Anwendung der wesentlich höheren Werte zum Maß der baulichen Nutzung nach der Baunutzungsverordnung.

In seiner Sitzung am 09. April 1976 beschloß der Gemeinderat sodann ein "engeres Instruktionsgebiet" und ein "erweitertes Instruktionsgebiet" abzugrenzen. Das "engere Instruktionsgebiet" sollte die Schillerstraße vom Hauptplatz bis zur Einmündung in die Olchinger Straße und die Hauptstraße vom Hauptplatz bis zur Einmündung der Puchheim-Bahnhof-Straße umfassen. Dieses engere Instruktionsgebiet sollte in das "erweiterte Instruktionsgebiet" - die noch zu erstellenden Bebauungspläne zwischen Roggensteiner Allee im Westen und Zugspitzstraße im Osten - eingebunden werden. Als Teilabschnitte wurden definiert:

- 1) die Schillerstraße vom Hauptplatz bis zur Einmündung in die Olchinger Straße
- 2) die Hauptstraße vom Hauptplatz bis zur Einmündung Allinger Straße und
- 3) die Bahnhofstraße vom Hauptplatz bis zum S-Bahn-Haltepunkt.

Als vordringlich sollte der Straßenabschnitt 2) behandelt werden, weil in diesem Bereich Bauabsichten für prägende Geschäftshäuser bestanden.

Voraussetzung für die Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfes sollte der Abschluß verschiedener anderer Planungen und Programme sein:

- Baurechtsermittlung im Rahmen der Kartierungen für den gesamten Landkreis durch den Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (Planungsverband - vorgelegt am 08.03.1977).
- Bestandserhebungen des Planungsbüros Topos (abgeschlossen Anfang 1985)
- Generalstraßenplan der Gemeinde Eichenau (erarbeitet in der "Rieder-Klausurtagung" und abgeschlossen Anfang 1985)
- Verkehrsgutachten des östlichen Landkreises Fürstenfeldbruck (ausgearbeitet in einem 1. Teil vom 30. Mai 1988)
- Gemeinsamer Landschaftsplan der Gemeinden Eichenau, Puchheim und Gröbenzell (nicht abgeschlossen aufgrund des erst teilweise erstellten Verkehrsgutachtens für den östlichen Landkreis)
- Ausbauplanung für die Staatsstraße 2069 im Ortsbereich der Gemeinde Eichenau (vorgestellt als Konzept in einer außerordentlichen Bürgerversammlung am 07.10.1988).

Nach Abschluß oder fortgeschrittener Ausarbeitung dieser Planungen und Programme erfolgte die Erarbeitung eines Rahmenplans für die Ortsdurchfahrt Eichenau der St 2069. Mit der Durchführung der Planungsleistungen beauftragte die Gemeinde den Planungsverband für die Ortsplanung und das Büro Schmidt und Stahr, München, für die Landschaftsplanung. Als Beratungsgremium wurde ein "Arbeitskreis Verkehr, Gemeinde Eichenau" eingesetzt, dem für die Interessen der Gemeinde 1. Bürgermeister Niedermeier, für Fragen der Verkehrsplanung Herr Prof. Lang, TU München, für Fragen der Ortsplanung Herr Vierck vom Planungsverband und für Fragen der Landschaftsplanung Herr Schmidt vom Büro Schmidt und Stahr angehörten.

Der Arbeitskreis trat im Februar und März 1988 zu vier Beratungen zusammen. Das Ergebnis der Beratungen wurde in zwei Gesprächen am 11.05.1988 und am 11.07.1988 mit dem Straßenbauamt München abgestimmt und ging in dieser Form in die Rahmenplanung für die Ortsdurchfahrt Eichenau der St 2069 ein (Anlage 1). Die Anlagen 1 bis 5 liegen nicht allen Begründungen bei. Sie können in der Gemeindeverwaltung eingesehen werden.

Mit den Arbeitspapieren 01 vom 28.01.1987 und 02 vom 10.03.1987 war die Bestandsaufnahme und -analyse zur Rahmenplanung dokumentiert worden. Von besonderer Bedeutung für die Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfes wurden die Karten "Attraktionen, Verbindungslinien und Verbindungselemente" sowie "Milieuzonen" als Leitbild für die Gestaltung (Anlage 2).

Mit dem Entwurf vom September 1988 zum Ausbau Hauptstraße/Schillerstraße (St 2069) wurde die Öffentlichkeit in der Bürgerversammlung am 07.10.1988 über den Stand der Planungen informiert. Dargestellt wurden die geplanten Maßnahmen in vier Lageplänen im Maßstab 1:1.000 und in einer Beschreibung. Zur Veranschaulichung wurden die drei markanten Situationen "Südlicher Ortseingang", "Platz bei der evangelischen Kirche" und "Hauptplatz" isometrisch dargestellt. Fünf verschiedene Situationen im Straßenverlauf wurden als Gegenüberstellung von Bestand und Planung in perspektivischen Schaubildern dargestellt (Anlage 3).

In seiner Sitzung am 13. Dezember 1988 faßte der Bau-Planungs- und Umweltausschuß des Gemeinderates den Beschluß, dem Gemeinderat die Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. B 16 I, Hauptstraße zu empfehlen. Für einen Teil des ursprünglichen Geltungsbereiches ergab sich die Dringlichkeit der Aufstellung eines Bebauungsplanes aus bevorstehenden Baugesuchen - aktuell aus zwei Anträgen auf Vorbescheid, die der Gemeinde bereits vorlagen.

Da so kurzfristig, wie gewünscht, eine Ausarbeitung des Planentwurfes nicht erfolgen konnte, beauftragte die Gemeinde den Planungsverband, die Vorbescheidsanträge auf Vereinbarkeit mit den zukünftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes zu überprüfen. In einem Arbeitspapier vom Januar 1989 wurden daraufhin die Maximen zu den verschiedenen Merkmalen des Bebauungsplanentwurfes als Eckdaten entwickelt (Anlage 4).

In seiner Sitzung am 19.01.1989 behandelte der Gemeinderat die empfohlenen Eckdaten für die Beurteilung von Einzelbauvorhaben und faßte den Beschluß zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. B 16 I Hauptstraße für einen Bereich von ca. 80 m beidseits der Hauptstraße zwischen Emmeringer- bzw. Schillerstraße und Allinger Straße. Das Maß der baulichen Nutzung sollte GFZ 0,8 auf eine Breite von jeweils 40 m und GFZ 0,6 auf die jeweilige Restbreite betragen. Die Bestimmung

über das Maß der baulichen Nutzung wurde in der Gemeinderatssitzung am 11.05.1989 zugunsten einzelner grundstücksbezogener Geschößflächenzahlen wieder aufgehoben. Mit Beschluß vom 16.03.1989 beauftragte der Gemeinderat den Planungsverband mit der Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfes.

Ein erster Bebauungsentwurf vom August 1989 wurde dem Gemeinderat in seiner Sitzung am 04.09.1989 vorgestellt. Eine Erörterung und Beschlußfassung erfolgte in dieser Sitzung nicht (Anlage 5).

Noch waren die Fragen einer eventuellen Ortsumgehung der St 2069 und der Bahnunterführung nicht im notwendigen Umfang abschließend geklärt, so daß auch eine abschließende Aussage über den tatsächlich erforderlichen Flächenbedarf für die Umgestaltung der Straße nicht gemacht werden konnte.

Am 06.02.1990 fand ein weiteres Gespräch im Straßenbauamt München statt (Lutz, Niedermeier, Schmidt, Schuster, Vierck, Wagner), bei dem die Merkmale für den Straßenbau festgelegt wurden. Das Ingenieurbüro Wagner sollte die endgültige Planung im Auftrag des Straßenbauamtes bis März 1990 vorlegen.

Im Sommer 1990 fand ein Erörterungstermin mit den Anliegern statt, bei dem sich herausstellte, daß die Umsetzung der Planung nicht zügig durchzuführen sein würde. Eine Aufforderung zur Fortsetzung der Planung erfolgte erst durch ein Schreiben der Gemeinde vom 14.11.1994. In Absprache mit der Gemeindeverwaltung und unter Beteiligung verschiedener Anlieger erfolgte die Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfes vom 09.01.1995 mit Änderungen vom 27.03.1995 und 20.07.1995. Der Gemeinderat billigte in seiner Sitzung am 19.12.1995 den Bebauungsplan-Vorentwurf.

2. Planungsrechtliche Situation und Verfahren

Der Bebauungsplan entwickelt sich aus dem in Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplan. Der Flächennutzungsplan wurde vom Gemeinderat der Gemeinde Eichenau am 23.04.1996 festgestellt und der Regierung von Oberbayern zur Genehmigung vorgelegt.

Mit Ausnahme weniger Grundstücke, die bereits von einem Bebauungsplan erfaßt sind, besteht Baurecht nach § 34 BauGB.

Der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 08.02. bis 01.03.1996 lag der Bebauungsplan-Vorentwurf i.d.F. vom 20.07.1995 zugrunde.

Der Gemeinderat hat in seinen Sitzungen am 23.04. und 25.06.1996 die Stellungnahmen der Bürger aus der frühzeitigen Bürgerbeteiligung behandelt und die Weiterführung des Verfahrens gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 4 Abs. 1 BauGB beschlossen.

Für den Bebauungsplanentwurf i.d.F.v.25.06.1996 erfolgte die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 09.10. bis 11.11.1996.

Der Gemeinderat behandelte in seiner Sitzung am 21.10.1997 die Stellungnahmen der Bürger und der Träger öffentlicher Belange. Der geänderte Bebauungsplan B 16 I Hauptstraße wird i.d.F.v. 21.10.1997 erneut öffentlich gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ausgelegt.

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 28.04.1998 die eingegangenen Anregungen und Bedenken abgewogen und den Bebauungsplan i.d.F.v. 21.10. 1997 als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan wird durch Bekanntmachung im gemeindlichen Mitteilungsblatt am 31.05.1998 rechtsverbindlich.

3. Örtliche Gegebenheiten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt wesentliche Teile der historischen Ortsmitte der Gemeinde Eichenau beidseits der Hauptstraße von der Einmündung der Allingerstraße im Süden bis zur Einmündung der Schulstraße im Norden. Das Gelände ist eben. Dominante Einzelbäume und Baumgruppen befinden sich sowohl im Straßenraum als auch in den privaten Gärten. Der Bestand wurde erhoben und kartiert. Neben der Wohnbebauung sind zunehmend, vor allem unmittelbar entlang der Hauptstraße, auch Wohn- und Geschäftshäuser entstanden. Eingeschlossen sind auch Gemeinbedarfseinrichtungen wie das Bürgerhaus, das Haus der sozialen Dienste, die Post, die katholische und die evangelische Kirche.

Die Hauptstraße – die Staatsstraße 2069 – ist Hauptgeschäftsstraße und Hauptverkehrsstraße zugleich. Eine starke Beeinträchtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität besteht durch die hohe Verkehrsbelastung mit ca. 20.000 Kfz/24 h, mit einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr und besonders lästigem Schwerlastverkehr.

Die rückwärtige Bebauung an den Seitenstraßen dient überwiegend dem Wohnen. Nur der schmale Streifen einer Grundstückstiefe entlang der Hauptstraße weist eine hohe Dichte gewerblicher Nutzungen auf. Auch die Erschließung ist geprägt durch die Dominanz der Hauptstraße.

Sie ist die einzige qualifizierte Straße im Ort und übernimmt die Anbindung des gesamten örtlichen Straßennetzes an die überörtlichen Straßen. Quer zur Hauptstraße verlaufen im Abstand von jeweils zwei Grundstückstiefen Seitenstraßen, die mit der Hauptstraße zusammen ein sehr regelmäßiges Fischgrätmuster ergeben. Keiner dieser Straßen kann eine überwiegende Verbindungsfunktion zugeordnet werden. Eine anteilig stärkere Verbindungsfunktion dürften aber die Straßen haben, die eine Brückenverbindung über den Starzelbach in der Roggensteiner Allee aufweisen. Bei allen Querstraßen überwiegt die Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion.

Nur in wenigen Einzelfällen ist entlang der Hauptstraße noch eine Bebauung aus der Gründungszeit der Gemeinde zu finden, aber mit einigen Ausnahmen konnte die Gemeinde doch weitgehend die kleinteilige und in der Höhenentwicklung auf 2 ½ Geschosse begrenzte Bebauungsstruktur erhalten.

Bedenkliche Ausnahme hat der Grad der Bodenversiegelung im Bereich der Anliegergrundstücke an der Hauptstraße angenommen. Die rückwärtigen Grundstücke an den Seitenstraßen sind dagegen mit zunehmender Entfernung von der Hauptstraße noch überwiegend durch private Gärten geprägt.

4. Planung

4.1 Städtebauliches Konzept und bauliche Gestaltung

Städtebauliches Konzept ist die Fortentwicklung des Bestandes zu einer der Bedeutung als Hauptgeschäftsstraße entsprechenden baulichen Verdichtung ohne Verlust der ortstypischen Struktur und menschengerechten Maßstäblichkeit. Die Idee ist, die an den Seitenstraßen mit dem Giebel in die Hauptstraße ragenden Häuser mit einem zurückgesetzten Gebäudeteil zu verbinden. Damit wird das typische Fischgrätmuster der Erschließung auch baulich im Straßenraum der Hauptstraße sichtbar.

Gleichzeitig ergeben sich damit hufeisenförmige Höfe entlang der Hauptstraße, die sich im Rhythmus der Seitenstraßen gegenüberliegen und so zu einer Reihe von Rechteckhöfen ergänzen, die von der Straße durchquert werden.

Mit dieser Anordnung sind einige Vorteile verbunden. Die hufeisenförmigen Höfe unterschiedlicher Breite und Tiefe entlang der Hauptstraße bieten als ruhige Buchten im Straßenverlauf eine hohe Aufenthaltsqualität, um zu verweilen, Auslagen zu betrachten, Café und Ruheplätze zu benutzen und Gespräche zu führen. Zu einer ortstypischen Besonderheit könnte die teilweise Erhaltung oder Neupflanzung von Hecken entlang des kombinierten Geh- und Radweges führen, die den Charakter der geschützten Buchten am Rande des fließenden Verkehrsstromes noch steigern würden. Für die Aufstellung von Fahrradständern wäre ausreichend Platz gegeben. Auch für den Kraftfahrzeugverkehr kann eine verkehrsberuhigende Wirkung erwartet werden. Die Aufmerksamkeit des Kraftfahrers wird auf der Fahrt durch eine Reihe unterschiedlicher Höfe mehr in Anspruch genommen, als dies bei einer kanalartigen beidseits der Straße durchlaufenden Bebauung der Fall wäre. Ein weiterer hoch einzuschätzender Vorteil wäre die Abschirmung der rückwärtigen Grundstücke an den Seitenstraßen gegen die Emissionen des Verkehrs durch die zwischen den Seitenstraßen jeweils durchgehende Bebauung.

Bei der baulichen Gestaltung ist eine Vielfalt der Elemente, Formen und Farben im Sinne der wenigen in Eichenau noch erhaltenden Häuser aus der Gründungszeit erwünscht, wenn nur die Körperhaftigkeit der Häuser und die menschengerechte Maßstäblichkeit erhalten bleiben. Die Festsetzungen sind in diesem Bereich entsprechend zurückhaltend. Es bleibt den Hochbauarchitekten überlassen, den Spielraum schöpferisch zu nutzen.

4.2 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der geschilderten Planungsziele wird entlang der Hauptstraße - auf eine Parzellentiefe - der Teilbereich zwischen Schulstraße im Norden und Park- bzw. Flurstraße im Süden als **Mischgebiet** festgesetzt.

Die Festsetzung, daß im Erdgeschoß außer gewerblicher Nutzung nur ausnahmsweise und im Dachgeschoß ausschließlich Wohnnutzung zulässig ist, entspricht - bei Wahrung der allgemeinen Zweckbestimmung des Baugebiets - der städtebaulichen Zielsetzung für das Gebiet. Damit wird seine Durchmischung von Wohnen und gewerblicher Nutzung auf den einzelnen Grundstücken entlang der Hauptstraße erreicht und dort gewachsene Strukturen erhalten und fortentwickelt. Dabei entspricht es dem allgemein bekannten Bedürfnis Läden, die dem Besucherverkehr dienen, in die Ebene des Erdgeschosses zu legen.

Dies berücksichtigt auch den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit (Statik, Geschoßhö-

hen, Immissions- und Schallschutz). Gleichzeitig stellt die Ausnahmeregelung zum Gegensatz einer ausschließlich dem Gewerbe vorbehaltenen Nutzung im Erdgeschoß einen geringeren Eingriff dar. Ebenfalls wird einer wegen eventuell fehlendem Bedarf möglichen Verödung durch die Ausnahmeregelung entgegengewirkt. Andererseits lassen sich durch die vertikale Gliederung die Nutzungen in den Geschossen und Ebenen besser einander zuordnen, indem einzelne, unter Umständen störende oder sonst die übrigen Nutzungen beeinträchtigende Nutzungen ausgeschlossen oder ihre Zulassung in das Ermessen der Gemeinde gestellt wird. Diese Festsetzung beachtet auch die allgemein anerkannten Grundsätze für das gesunde Wohnen und Arbeiten und trägt dem Nachbarschutz Rechnung. Gleichzeitig wird dadurch ausreichend Wohnraum gesichert.

Der südliche Bereich des Planungsgebiets sowie die an das Mischgebiet angrenzenden Grundstücke werden als **Allgemeines Wohngebiet** festgesetzt.

Die öffentlichen Einrichtungen sind entsprechend ihrer derzeitigen Nutzung als **Gemeinbedarfsfläche** dargestellt. Auf den Grundstücken der katholischen bzw. evangelischen Kirche ist die heutige Bebauung festgesetzt. Die Gemeinde Eichenau steht einer baulichen Erweiterung auf den Kirchengrundstücken grundsätzlich positiv gegenüber. Dabei ist jedoch auf die städtebauliche Situation, das Ortsbild, den Denkmalschutz und die Freiflächengestaltung besonders Rücksicht zu nehmen. Zusätzliches Baurecht soll deshalb erst nach Vorliegen konkreter Baumaßnahmen geschaffen und der Bebauungsplan zu gegebener Zeit geändert werden.

4.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der Nutzung wird bestimmt durch die überbaubare Fläche, die Anzahl der Geschosse und durch die Grund- und Geschoßflächenzahl.

Die für das **Mischgebiet** festgesetzte Grundflächenzahl GRZ 0,5 und Geschoßflächenzahl bis max. GFZ 0,8 ermöglichen auf den meisten Grundstücken bauliche Erweiterungen in unterschiedlichem Maße. Nutzungswerte über einer GFZ 0,8 würden in diesem Bereich eine ortsfremde städtische Verdichtung schaffen und den Erhalt des ortstypischen Gartenstadtcharakters nicht mehr gewährleisten. Die höchsten Dichtewerte sind im Bereich zwischen der katholischen Kirche im Norden und der evangelischen Kirche im Süden vorgesehen. Nach Süden, in Richtung Ortsrand, nimmt die Dichte kontinuierlich ab, nicht zuletzt, da diese Bereiche stärker durch Wohnnutzung geprägt sind.

Ziel des Bebauungsplans ist, gewachsene Strukturen zu erhalten und fortzuentwickeln. Dazu zählt vor allem der Erhalt der Maßstäblichkeit. Aus diesem Grund ist auch die Höhenentwicklung, die Zahl der Vollgeschosse bei Neubauvorhaben auf max. II + D, - drei Vollgeschosse, wobei das 3. Vollgeschoß als Dachgeschoß auszubilden ist - begrenzt.

Im Mischgebiet wird, um das o.a. Planungsziel - hufeisenförmige Höfe - zu verwirklichen, die überbaubare Fläche entlang der Hauptstraße durch Baulinien/Baugrenzen bestimmt. Zur Erhaltung der ortsüblichen Erschließungs- und Parzellenstruktur - Seitenstraßen zweigen jeweils im Abstand von zwei Grundstückstiefen nach beiden Seiten ab - und der damit verbundenen kleinteiligen Baustruktur sollen deshalb die an den Seitenstraßen mit dem Giebel in die Hauptstraße ragenden Häuser mit einem zurückgesetzten Gebäudeteil verbunden werden.

Die Festsetzung von Baulinien/Baugrenzen erfolgt generell für den gesamten Straßenzug, ohne daß hierbei allen Besonderheiten auf den einzelnen Grundstük-

ken Rechnung getragen werden kann.

Zur Verwirklichung der Hofbildung entlang der Hauptstraße wird **abweichende Bauweise** festgesetzt, d.h. geschlossene Bebauungen an der gemeinsamen seitlichen Grundstücksgrenze innerhalb der durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche. Um bei der Realisierung von Bauvorhaben unbillige Härte jedoch zu vermeiden, werden für begründete Einzelfälle Ausnahmen von der Einhaltung der abweichenden Bauweise vorgesehen.

Im Allgemeinen Wohngebiet wird die Grundflächenzahl mit GRZ 0,4 und die Geschoßflächenzahl mit GFZ 0,5, soweit im Einzelfall aufgrund der bestehenden höheren Nutzung nichts anderes vorgesehen ist, festgesetzt. Dieser Dichtewert stellt eine Abstufung der höheren Dichte entlang der Geschäftsstraße zur rückwärtigen Wohnbebauung dar, für die in Eichenau allgemein der Richtwert für Wohngebiete von GFZ 0,35 gilt.

Um die Umstrukturierung bzw. Verdichtung der Gartensiedlungsstruktur zu verhindern und um zusammenhängende Gartenflächen erlebbar zu erhalten, werden Mindestgrößen für die Bauparzellen bei Grundstücksteilungen festgesetzt und die Gültigkeit der Abstandsflächen gem. Art. 6 BayBO festgelegt.

Hinweis:

Zur Ermittlung der Geschoßfläche werden gemäß § 20 Abs. 2 BauNVO auch Aufenthaltsräume mitgerechnet, die nicht in einem Vollgeschoß liegen (z.B. ausgebaute Dachräume). Dieser Berechnungsmodus soll, wie früher allgemein gültig, angewandt werden, um die Gleichbehandlung aller Bebauungspläne in der Gemeinde zu gewährleisten.

4.4 Grün- und Freiflächengestaltung

Das mit der Rahmenplanung "Ortsdurchfahrt Eichenau der St 2069" entwickelte Leitbild findet seinen Niederschlag auch in diesem Bebauungsplan. Von den für verschiedene Streckenabschnitte der Straße definierten Milieubereichen sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes der Milieubereich "Hauptgeschäftsstraße" von der katholischen Kirche am Hauptplatz bis zur evangelischen Kirche an der platzartigen Aufweitung Kreuzung Parkstraße und der Milieubereich "Bürgergärten" von der Kreuzung Parkstraße bis zur Einmündung Allingerstraße enthalten. Der Milieubereich "Bürgergärten" ist definiert durch eine eher offene Bauweise, die mit Baum- und Strauchgruppen privater Gärten das Straßenbild bestimmt. Der Milieubereich "Hauptgeschäftsstraße" ist dagegen durch eine zwischen den Seitenstraßen jeweils eher geschlossene Bebauung geprägt. Dementsprechend sind auch die Pflanzungen hier in Gruppen und dort als "Allee" angeordnet. Der Standort der großkronigen Bäume (vorgeschlagene Baumart: Spitzahorn) wird aus raumwirksamen, funktionellen und ausgleichswirksamen Überlegungen im Profilbereich der Parkbuchten – nur auf der Westseite der Hauptstraße – vorgeschlagen. Im Hinblick auf die unter den geplanten Parkbuchten verlaufende Erdgas-Hochdruckleitung auf der Ostseite der Hauptstraße ist der Standort für die zu pflanzenden Bäume in den den Fuß- und Radwegen zugeordneten Hofaufweitungen vorgesehen. Beim Eintritt in den Milieubereich "Hauptgeschäftsstraße" von Nord und Süd wird durch Baumpflanzungen auf den Mittelinseln jeweils eine Torsituation geschaffen.

Die sonstigen Festsetzungen zur Grünordnung dienen vor allem der Erhaltung des Gartenstadtcharakters und der biologischen Austauschvorgänge und Kreisläufe. Durch die Berücksichtigung des erhaltenswerten ortsbildprägenden Baumbestandes

wird das Baurecht nicht eingeschränkt. Auf die Baumschutzverordnung der Gemeinde Eichenau vom 01.06.1994 wird verwiesen.

4.5 Erschließung

Die Erschließung erfolgt über das bestehende Straßennetz mit einigen Veränderungen am Ausbau. Die Hauptstraße erhält ein Profil von 6,5 m Fahrbahn und beidseitig 2,0 m Parkbucht sowie 3,0 m kombinierter Geh- und Radweg. Die Überlegung, beidseitig einen separaten Geh- und Radweg anzulegen, wurde nicht weiterverfolgt., da der dafür erforderliche Straßengrund von den Anliegern nicht zur Verfügung gestellt wird.

Im Bereich zwischen Einmündung Schulstraße und Kirchenstraße sowie bei der Kreuzung Parkstraße werden mit Bäumen bepflanzte Mittelinseln als Überquerungshilfen eingebaut. Am südlichen Ortseingang, im Bereich der Allinger Straße, besteht bereits eine Mittelinsel.

Die Seitenstraßen werden mit Ausnahme der Straßen mit erhöhter Verbindungsfunktion verkehrsberuhigt ausgebaut. Mit getrennten Gehwegen werden die Schul-, Kirchen-, Nibler-, Steinbüchl-, Ahorn-, Park- und Wendelsteinstraße West ausgebaut.

Mit Ausnahme der Grundstücke Fl.Nr. 1950/11 und 1951/27 werden alle Grundstücke von den Seitenstraßen aus erschlossen. Dies wird damit begründet, daß die Seitenstraßen in der Regel im Abstand von nur zwei Grundstückstiefen liegen und daß die Lauflinie vor den Geschäften nicht noch mehr, wie bereits durch die im Abstand von ca. 70 m einmündenden Seitenstraßen, behindert werden soll. Auch soll dadurch der Parkraum entlang der Hauptstraße nicht unnötig eingeschränkt werden.

Auch für den ruhenden Verkehr auf eigenem Grund dienen die Seitenstraßen zur Erschließung. Sie werden in platzsparender Weise als Fahrgasse für die senkrecht aufzustellenden Fahrzeuge benutzt - vertretbar aufgrund der Qualifizierung als verkehrsberuhigter Bereich. Durch regelmäßige Baumpflanzung nach jeweils drei Parkständen wird das Erscheinungsbild als Gartenstadt gestärkt. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze richtet sich nach dem Schlüssel der gemeindlichen Satzung und den amtlichen Stellplatzrichtlinien. Hinsichtlich der Herstellung von Abstellflächen für Fahrräder gilt die Satzung – FAbS – vom 10.06.1996.

4.6 Immissionsschutz

In den Gebieten entlang der Hauptstraße, die zum größten Teil bereits bebaut sind, kommt es durch die vom Straßenverkehr verursachten Geräusche sowohl in den als Mischgebiet als auch in den als Allgemeines Wohngebiet festgesetzten Bereichen zu erheblichen Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung DN 18005. Im Bebauungsplan sind deshalb Festsetzungen zum Immissionsschutz getroffen.

4.7 Ver- und Entsorgung

Da es sich um ein fast vollständig bebautes Gebiet handelt und nur mit einem geringen Einwohnerzuwachs zu rechnen ist, kann man davon ausgehen, daß die bestehenden Versorgungseinrichtungen auch für den Rahmen der Neuplanungen ausreichen.

Die Trinkwasserleitung DN 125/100 des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Amperwerke verläuft auf der Westseite der Hauptstraße, der Abwasserkanal des Abwasserverbandes Ampergruppe, Eichenau in Straßenmitte.

Auf der Ostseite, im Bereich der geplanten Parkbuchten, liegen die Erdgas-Hochdruckleitung DN 150 und die Erdgas-Niederdruckleitung DN 150 der Stadtwerke München.

Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt durch die Isar-Amperwerke AG.

4.8 Bodenordnung und Kosten

Bodenordnende Maßnahmen sind nur insoweit durchzuführen, als für den Ausbau der Hauptstraße Flächen aus den Anliegergrundstücken benötigt werden. Hier handelt es sich überwiegend um die Verlagerung des Geh- und Fahrweges auf Privatgrund. Diese Maßnahme kann auch abschnittsweise in Zusammenhang mit den baulichen Veränderungen auf den Grundstücken der Einzelgevierte realisiert werden.

Der Ausbau der St 2069 im Bereich des Bebauungsplans ist derzeit in der 2. Dringlichkeit des 5. Ausbauplans für die Staatsstraßen 1993 in Bayern vorgesehen.

Kosten entstehen der Gemeinde durch die Herstellung des kombinierten Geh- und Radweges und der Parkbuchten (ruhender Verkehr) entlang der Hauptstraße, sowie der Umgestaltung der Seitenstraßen. Die Deckung der Kosten ist gesichert durch Abrechnung nach dem kommunalen Abgabengesetz (KAG) und durch allgemeine Steuern gemäß Haushaltsansatz. Die Kosten für die Fahrbahnen treffen den Freistaat Bayern als Straßenbaulasträger der Staatsstraße 2069.

4.9 Flächenbilanz

Fläche des Gesamtumgriffs	154.900 m ²
davon sind	
Wohnbauflächen	60.580 m ²
Mischgebietsflächen	27.220 m ²
Gemeinbedarfsflächen	21.540 m ²

Planfertiger:

27. Mai 1998
München, den

I. A. Müller
.....
(Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München)

Gemeinde:



Eichenau, den ...2... Juni 1998.....

[Signature]
.....
(Erster Bürgermeister)

Anlage 1

Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse des „Arbeitskreis Verkehr, Gemeinde Eichenau“
Februar und März 1988

Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München

Gruppe	<input checked="" type="checkbox"/> Aktenvormerkung	Akt
2/3	<input type="checkbox"/> Notiz	Eichenau
	<input type="checkbox"/> Telefon	Nr.
	<input type="checkbox"/> Besprechung	610-41/1-9

Betrifft

Ausbau Hauptstraße/Schillerstraße (St 2069)

Teilnehmer	Ort	Datum
		06.05.1988

Arbeitskreis Verkehr, Gemeinde Eichenau
Besprechungen am 08.02.88, 17.02.88, 09.03.88 und 29.03.88

Zusammenfassung der Ergebnisse

A. Übereinstimmung in allgemeinen Zielsetzungen

1. Eine gesamtörtliche Verkehrsberuhigung wird angestrebt.
2. Bei der Entscheidung über Einzelmaßnahmen sollen die gesamtörtlichen Auswirkungen berücksichtigt werden.
3. Eine bessere Verträglichkeit der Verkehrsarten miteinander und eine Verbesserung des Wohnumfeldes ist anzustreben.
4. Die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs: Lärm, Abgase, Staub und die Verunsicherung und Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer sollen möglichst begrenzt werden.
5. Beim Anteil der Verkehrsarten am Gesamtaufkommen des innerörtlichen Binnenverkehrs ist eine Verlagerung zugunsten des Geh- und Radverkehrs anzustreben.
6. Zur Förderung eines angemessenen Verhaltens des Kfz-Verkehrs sind bauliche Maßnahmen verkehrslenkenden Maßnahmen vorzuziehen.
7. Beim Ausbau von Straßen, Wegen und Plätzen sind örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen und zu fördern.
8. Die Bedeutung des Straßenzuges Hauptstraße/Schillerstraße (St 2069) ist beizubehalten und möglichst noch zu stärken.

Kopie an

zur Kenntnis

zur Rücksprache

gez.

zur Wiedervorlage

zum Akt

Vierck

H. Lauer
H. Wier 28.10

[Signature]

9. Ein Ausweichen des Durchgangsverkehrs in die Seitenstraßen soll möglichst verhindert werden.
10. Im Verlaufe des Straßenzuges Hauptstraße/Schillerstraße (St 2069) kann das Geschwindigkeitsniveau gesenkt werden. Eine Behinderung notwendiger Verkehrsvorgänge soll jedoch nicht erfolgen.

B. Übereinstimmung in einzelnen Maßnahmen

1. Die Abhängung der Roggensteiner Allee von der B 2 und Verlegung des Anschlusses zur Puchheimer Bahnhofstraße wird für wünschenswert gehalten.
2. Ausbau der Roggensteiner Allee Westseite: Geh- und Radverkehr, gelegentlich auch Grundstückserschließung für Kfz-Verkehr, 4,25 m breit, wassergebundene Kiesdecke.
Sperrung für Kfz-Verkehr südlich des Parkplatzes Badeweier, nördlich der Bärenstraße und südlich der Walter-Schleich-Straße.
Ostseite: Kfz- und Radverkehr, 4,75 m breit, asphaltiert, Gehweg getrennt, 1,20 m breit, Gehwegplatten im Grünstreifen entlang der Anliegergrundstücke: Grünflächengewinn zugunsten der Zone am Bach. Die Straße behält auch nach Abhängung von der B 2 eine gewisse innerörtliche Verbindungsfunktion. Ob Netztrennung notwendig wird, ist nach Abhängung von der B 2 zu prüfen.
Am Nordende der Roggensteiner Allee soll auf der Westseite probeweise ein Streckenabschnitt in der Form des endgültigen Ausbaus mit Aufstellung von Mustern für Einzelteile wie Leuchten, Bänke und Absperrungen hergestellt werden. Weitere Bearbeitung erfolgt durch das Büro Schmidt und Stahr.
3. Auf Beibehaltung einer direkten Anbindung der südlichen P+R-Anlage von der St 2069 aus soll bestanden werden.
4. Entlang des Straßenzuges Hauptstraße/Schillerstraße (St 2069) ist der gesamte Raum zwischen den gegenüberliegenden Gebäudefronten Gegenstand der Planung.
5. Für den Straßenabschnitt "Mitte" des Straßenzuges Hauptstraße/Schillerstraße (St 2069) soll wegen der Vielzahl abzuwickelnder Verkehrsvorgänge auf einen Mittelstreifen zwischen Hochborden in der gesamten Länge verzichtet werden. Stattdessen sollen auf Kosten von Längsparkständen an verschiedenen Stellen Inseln als Überquerungshilfe angeboten werden. Ausgewählt wurden die Stellen Kirchen- und Schulstraße im Norden, Parkstraße im Süden und drei Querstraßen im Mittelbereich: Nibler-, Frühlings- und Eichenstraße. Als Standorte für Bäume auf Mittelinseln wurden die Stellen Schulstraße/Kirchenstraße und Parkstraße wegen der Torwirkung an den Eintrittsstellen zum Straßenabschnitt "Mitte" ausgewählt.
9. Für den Straßenabschnitt "Mitte" des Straßenzuges Hauptstraße/Schillerstraße wird die Ausbildung einer zweireihigen Allee empfohlen.
10. Linksabbiegespuren im Straßenabschnitt "Mitte" des Straßenzuges Hauptstraße/Schillerstraße (St 2069) werden angeordnet bei Straßen mit stärker ausgeprägter Verbindungsfunktion. Auf der Westseite sind dies

die Parkstraße. Niblerstraße und Kirchenstraße, auf der Ostseite die Parkstraße und die Schulstraße.

11. Die Absicht der Gemeinde, im Bedarfsfall auf rückwärtigen Grundstücken im zentralen Bereich einen oder zwei öffentliche Parkplätze einzurichten, kann unterstützt werden.
12. Sollte der Stellplatzbedarf im Bereich "Mitte" nicht in ausreichendem Maße befriedigt werden können, sind Beschränkungen beim Maß der baulichen Nutzung in Erwägung zu ziehen.
13. Für die Randzonen entlang des gesamten Straßenzuges Hauptstraße/Schillerstraße (St 2069) empfiehlt sich die Aufstellung eines Bebauungsplanes. Der überplante Bereich sollte die im Abstand von 50 m von der Straßenachse noch berührten Grundstücke umfassen. Als vorbereitende Leistung empfiehlt sich dafür die Ausarbeitung eines Gestaltungsplanes.
14. Als Straßenbäume wird angeregt, abschnittsweise unterschiedliche Arten zu verwenden, z. B. für den Bereich "Mitte" die Eiche und für die Bereiche "Außen" die Birke oder Vogelbeere.
15. Der Park als Leitbild für die Gestaltung des Hauptplatzes wird akzeptiert.
16. Die Pfarrer-Huber-Straße sollte in der Achse der Schulstraße angeordnet bleiben. Die Befestigung mit Großsteinpflaster und die Ausbildung als gelegentlicher Marktplatz findet Zustimmung.
17. Die Radwegekreuzung im Bereich der Einmündung der Bahnhofstraße in die Schillerstraße soll wegen der zügigeren Verbindung auf die Nordseite der Einmündung verlegt werden.
18. Netzunterbrechungen auf der Ostseite des Straßenzuges Hauptstraße/Schillerstraße werden angeregt für die Zugspitzstraße zwischen Schulstraße und Buchenweg und für die Allingerstraße zwischen Schul- und Wiesenstraße.
19. Am südlichen Ortseingang wird als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme die Anordnung eines Kreisels angeregt.
20. Straßen mit überwiegender Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion sollen dementsprechend bescheiden ausgebaut oder in ihrem Zustand belassen werden. Eine Zone 30-Ausweisung könnte sich dadurch erübrigen, daß eine Geschwindigkeit von km/h 30 gar nicht erreichbar ist.
21. Die Anordnung von Senkrecht- oder Schrägparkplätzen von der St 2069 aus ist nicht vorgesehen.
22. Die geplante Bahnunterführung sollte gegenüber dem Projekt des Straßenbauamtes um ca. 20 m weiter nach Westen verschoben werden. Die Einfahrt zum Birkenweg kann bestehen bleiben von der St 2069 kann über diese Einfahrt eine Zuwegung für Fußgänger, Fahrräder und PKW zum Bahnhof geschaffen werden. Sie wird auf der Ostseite der St 2069 auf dem Niveau bleibend entlanggeführt und an der Bahn entlang über

die St 2069 überführt bis zur südlichen P+R-Anlage. Analog wird der Abzweig nach Puchheim von Nord nach Süd auf der Westseite der St 2069 entlang geführt und an der Bahn entlang überführt in Richtung Osten. Der Fuß- und Radverkehr auf der Westseite der St 2069 wird entlang dem Abzweig zur nördlichen P+R-Anlage entlang geführt und ca. 60 m weiter westlich von der Unterführung der St 2069 getrennt unterführt. Platz an der Einmündung Brikenstraße zwischen Schallschutzwand und Hecken.

23. Der Verbindungsfunktion einiger Seitenstraßen entsprechend wird der motorisierte Verkehr getrennt geführt. Dies betrifft die Parkstraße, die Nibler- und die Kirchenstraße von der Hauptstraße nach Westen hin, die Parkstraße und die Schulstraße nach Osten hin. Ansonsten kann in den Seitenstraßen auf eine Trennung der Verkehrsarten verzichtet werden.
24. Der Ausbau der Seitenstraßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion kann mit asphaltierter Fläche von 3,25 m Breite und beidseitiger Großsteinpflasterung 3-reihig genügen.
25. Die weitere Abstimmung der Planung soll der Reihenfolge nach mit dem Straßenbauamt den einzelnen Anliegern und den Gremien der Gemeinde erfolgen.

Anlage 2

Arbeitspapier 01 vom 28.1.1987 und Arbeitspapier 02 vom 10.3.1987 zum Rahmenplan
„Ortsdurchfahrt Eichenau der ST 2069“

A. Auftrag und Verfahren

Ein vorrangiges Problem im Rahmen der Ortsplanung sind die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs im Zuge der Ortsdurchfahrt der St 2069. Die Lösung dieses Problems in absehbarer Zeit mit Hilfe einer Ortsumgehung ist bis heute nicht erkennbar. Dagegen beabsichtigt das Straßenbauamt München kurzfristig einen Ausbau der Ortsdurchfahrt. Bei dieser Gelegenheit ergibt sich die Chance, die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs zu begrenzen. Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, die nicht in der Baulast des Straßenbauamtes liegenden Maßnahmen zu planen.

Gemeinde Eichenau
Landkreis Fürstentum

Ortsentwicklung

Der Straßenzug Hauptstraße/Schillerstraße wird immer - auch bei Veränderungen im überörtlichen Straßennetz - die wichtigste örtliche Straße bleiben, weil sie den Ort an das überörtliche Netz anbindet und weil sich in ihrem Verlauf - historisch bedingt - die zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge angesiedelt haben. Dieser Bedeutung der Straße ist beim Ausbau Rechnung zu tragen. Auch das Straßenbauamt München erkennt diesen Aspekt und befürwortet ausdrücklich die Einbeziehung ortsplannerischer und landschaftsplannerischer Belange.

Am 24.09.1986 wurde beim Gespräch über die Fortführung der Arbeiten zum Ortsentwicklungs- und Flächennutzungsplan von Herrn Ersten Bürgermeister Niedermeier eine Zusammenarbeit zwischen dem Planungsverband für die Ortsplanung, dem Büro Schmidt und Stahr für die Landschaftsplanung und dem Ingenieurbüro Wagner für die Verkehrsplanung befürwortet.

Am 12.11.1986 wurden daraufhin zwischen Straßenbauamt, Planungsverband und Ingenieurbüro Wagner die Fragen der Zusammenarbeit und der Planungsinhalte erörtert. Bei dieser Gelegenheit wurde vom Ingenieurbüro Wagner ein Vorentwurf zum Ausbau der Ortsdurchfahrt Eichenau der St 2069, Puchheim - Olching, vorgelegt und erläutert. Die Entwicklung einer Konzeption für den Ausbau unter Berücksichtigung orts- und landschaftsplanerischer Belange durch den Planungsverband wurde einvernehmlich für Januar 1987 verabredet. Der Planungsverband nimmt diese Aufgabe wahr

im Rahmen des Auftrags zur Erstellung eines Ortsentwicklungs- und Flächennutzungsplanes vom November 1982.

Am 16.01.1987 wurde eine erste Abstimmung mit dem Büro für Landschaftsplanung Schmidt und Stahr vorgenommen.

Nach der vorläufigen Abstimmung unter den Beteiligten und vorbehaltlich der Zustimmung durch die Gemeinde läßt sich die Aufgabenstellung konkretisieren:

Das vorrangige Interesse ist gerichtet auf die Erhaltung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Gemeinde. In die Betrachtung einzuziehen sind daher über die gewünschte Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs hinaus folgende Aspekte:

- Verminderung der Unfallgefahr für alle Verkehrsarten, vor allem für Fußgänger und Radfahrer.
- Verbesserung der Aufenthaltsseignung der Straße für Einkauf, Begegnung, Verweilen und Gespräche.
- Herabsetzung der Schadstoff- und Lärmemissionen.
- Verbesserung der Orientierung und der Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen.
- Beschränkung der Bodenversiegelung auf das notwendige und Vervollständigung des Grünbestandes.
- Maßnahmen zur Raum- und Maßstabshildung.
- Bewahrung und Förderung von ortsbildprägenden Elementen und Erinnerungswerten.

Die verfügbaren Mittel zur Erreichung der genannten Ziele sind - wenn die jeweilige Situation dies rechtfertigt oder erfordert:

- Streckenweise Veränderung des Straßenprofils und der Bodenausbildung
- Trennung der Fahrbahnen durch Einbau von Inseln, auch mit Baumpflanzungen (Überquerungshilfen, Torbildung)
- Ausbildung von ein- und zweiseitigen Alleeen

- planungsrechtliche Einbeziehung der Gestaltung von Boden, Hecken, Bäumen, Zäunen und Werbeanlagen im Bereich der Anliegergrundstücke nach Lage, Art und Maß

- Einflußnahme auf die Gestaltung von Straßenumgebung und -ausstattung wie Leuchten, Schaltkästen, Telefonzellen, Bänke, Poller etc. nach Lage, Art, Maß und Farbgebung

- wechselnde Gestaltung bei Einmündung unterschiedlicher Straßen nach Bedeutung und Art des Ausbaus

- Einfügung und Herausstellung von Merkzeichen (Landmarks) wie Baumgruppen, Brunnen, Denkmälern, Mäilbaum etc.

Die Anwendung der genannten Mittel soll nicht beliebig erfolgen, sondern jeweils auf eines oder mehrere der genannten Ziele gerichtet sein.

Aufgrund der genannten Ziele und Mittel ergibt sich, daß die Lösung der gestellten Aufgabe nur unter Einbeziehung sämtlicher Verkehrsarten und des gesamten örtlichen Verkehrsnetzes möglich ist. Insbesondere sind auch die Auswirkungen zu berücksichtigen, die sich durch zukünftige partielle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im gesamten Ort ergeben.

Im Hinblick auf die notwendigen Erörterungen, Abstimmungen und Beschlüsse erfolgt die Durchführung der Planungsaufgabe in Stufen:

Arbeitsphase 1

- Bestandserhebung und -kartierung
- Bestandsbewertung und Zielformulierung
- Konzeptentwicklung

Arbeitsphase 2

- Vorentwurf
- Maßnahmenempfehlung
- Detailentwürfe

Arbeitsphase 3

- Entwurf
- Maßnahmenkatalog
- Detailausarbeitung

Arbeitsphase 4

- Planungsrechtliche Absicherung
- Ausführungsplanung
- Beraten bei der Durchführung

B. Grundlagen (Bestand)

1. Zentrale Einrichtungen

Die Kartierung der zentralen Einrichtungen zeigt die Schwerpunkte des öffentlichen Lebens der Gemeinde auf, an denen sich die Beziehungen des Einzelnen zum Gemeinwesen darstellen. Der Straßenraum und seine Gestaltungsmerkmale sollen dieser Bedeutung entsprechen (Sichtbeziehungen, Raumbildung, Bodenbehandlung). Darüberhinaus ist ein weiterer Hinweis gegeben auf wichtige Wegbeziehungen.

2. Art und Maß der baulichen Nutzung

Aus der Art und dem Maß der baulichen Nutzung auf den Anliegergrundstücken ergeben sich wesentliche Rückschlüsse auf die funktionellen und gestalterischen Anforderungen an die Straße. Durch die Kartierung werden die Verdichtungszone nicht nur des Waren- und Dienstleistungsaustausches, sondern auch der Bürgerkontakte aufgezeigt. Auswirkungen ergeben sich für verschiedene Aspekte der Planung (Gehwegbreiten, Überquerungshilfen, Bodenausbildung, Bepflanzung, Stellplätze, Grundstückszufahrten etc.).

3. Stellplatznachweis und Grundstückszufahrten

Um die gewünschte Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und Behinderungen durch Falschparker zu vermeiden, ist vor allem im Bereich der Handels-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe ein nach den Richtlinien ausreichender Stellplatznachweis zu führen. Auch durch die Grundstückszufahrten werden das Profil und die Ausbildung der Straße wesentlich mitbestimmt (Längsparkstreifen, Bordsteinabsenkungen, Materialwechsel, Pflanzstreifen, Ausstattung etc.).

4. Versiegelte Flächen und Durchgrünung

Die inzwischen absehbaren negativen Folgen ständiger Eingriffe in die natürlichen Regelkreise verlangen vermehrt ökologisches Denken und Handeln. Besondere Aufmerksamkeit soll daher verwendet werden auf die biologischen Austauschvorgänge und naturräumlichen Zusammenhänge.

5. Raumbildende Kanten durch Bauten und Bewuchs

Die Wahrnehmung des Straßenzuges als Raum oder als Folge von Einzelräumen wird in ihrer Intensität bestimmt durch den Wechsel von Enge und Weite zwischen den begrenzenden Kanten der Bauten und des Bewuchses. Durch die Kartierung sollen die Ansätze zur Raumbildung und die Chancen zur Vervollständigung aufgezeigt werden.

C. Randbedingungen (Pläne und Programme)

1. Generalstraßenverkehrsplan

Nach mehrjähriger Diskussion in den Gremien der Gemeinde wurde im Juni 1985 der Entwurf des Generalstraßenverkehrsplans verabschiedet. Aus diesem Entwurf ergeben sich Aussagen für das örtliche Straßennetz, die von wesentlicher Bedeutung für die Ausbildung der Anschlüsse an den Straßenzug Hauptstraße/Schillerstraße und dementsprechend zu berücksichtigen sind.

2. Hauptradwegenetz

Ein gut ausgebautes Radwegenetz trägt nicht nur unmittelbar zur Vermeidung von Unfällen bei, es ist auch geeignet, auf lange Sicht innerörtlichen motorisierten Verkehr und damit dessen Emissionen zu vermindern. Ein wesentliches Anliegen der Planung ist es daher, möglichst beidseitig der St 2069 Radwege zu schaffen und für möglichst gesicherte Übergänge zu sorgen.

3. Landschaftsplan Vorentwurf

Die Planungsziele der Landschaftsplanung werden durch die Beteiligung der Landschaftsplaner Schmidt und Stahr Eingang in die Projektplanung finden.

4. Projekt Bahnunterführung

5. Projekt Ausbau der OD Eichenau St 2069 - Olching
Straßenbauamt München mit Ingenieurbüro Paul Wagner.

Geschäftsstelle

Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München

Körperschaft des
öffentlichen Rechts
8000 München 2
Uhländstraße 5
Fernruf 53 95 46

Gemeinde Eichenau
Landkreises Fürstentfeldbruck
Ortsentwicklung

A. Bestandserhebung und Kartierung

Die Bestandserhebung aus der Sicht der Ortsplanung erfolgte im Februar 1987. Sie wird ergänzt durch die Bestandsaufnahme aus der Sicht der Landschaftsplanung vom März 1987.

Zu erfassen waren die Aspekte, die bereits im Arbeitspapier 01 vom 28.01.1987 als Grundlagen der Planung formuliert waren.

Gewonnen wurden die städtebaulichen Daten und sonstigen Informationen durch Auswertung der qualifizierten Bebauungspläne, der Bauantragsunterlagen in der Gemeindeverwaltung unter Mitwirkung von Herrn Plötz und durch Feststellungen in der Natur.

Über die städtebaulichen Daten der Anliegergrundstücke wurde eine Karte angefertigt, die mit Lageplänen und Gebäudeschnitten versehen ist. Sie enthält grundsätzlich die Grundstückszufahrten und Hauseingänge sowie die folgenden Daten: Fläche des Baugrundstücks, Grundflächenzahl, Geschobflächenzahl, Geschobfläche geschobweise, Anzahl der Nutzungseinheiten, Art der Nutzung geschobweise, Anzahl der Pkw-Stellplätze a) vorhanden, b) erforderlich nach Richtlinien des Landkreises, c) erforderlich bei baulicher Erweiterung unter Annahme einer GFZ von 0,80 nach § 34 BauGB.

Die Informationen sind festgehalten und bildhaft dargestellt in unterschiedlichen farbigen Karten, die als zusammengefaßtes Datenmaterial für die Begründung der städtebaulichen Entscheidungen benötigt werden.

Karte 01 M 1 : 5000

Attraktionen, Verbindungslinie, Verbindungselemente.

Grafisch hervorgehoben sind die Wohnfolgeeinrichtungen, die bevorzugten Geh- und Radwege und die Buslinie. Deutlich werden die Standorte der Einrichtungen des öffentlichen Interesses und die wichtigsten Wegebeziehungen.

Karte 02 M 1 : 5000
Straßenhierarchie

Maßgebend für die Ausbildung der Knoten und Einmündungen der Querstraßen ist die jeweilige Funktion der Straße. Eine Differenzierung nach drei Kategorien nach EAE 85 erscheint ausreichend:

- Straße 1. Ordnung
Angebaute Hauptverkehrsstraße
Trennungsprinzip mit Geschwindigkeitsdämpfung (St 2069)

- Straße 2. Ordnung
Sammelstraße
Trennungsprinzip

- Straße 3. Ordnung
Anliegerstraße
Mischungsprinzip

Karte 03 M 1 : 5000
Baurecht nach Bebauungsplänen

Dargestellt sind die an der Hauptstraße - Schillerstraße anliegenden qualifizierten Bebauungspläne mit Abgrenzung ihres Geltungsbereichs sowie mit Eintragung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung. Außerhalb des Geltungsbereichs der dargestellten Bebauungspläne begründet sich ein Baurecht in den im Zusammenhang bebauten Ortsteilen entlang des Straßenzuges nach § 34 BauGB.

Karte 04 M 1 : 2500
Art der baulichen Nutzung geschobweise

Für den zentralen Bereich der Gemeinde entlang der Hauptstraße ist in die Gebäudegrundrisse geschobweise die Art der baulichen Nutzung eingetragen. Unterschieden wurde Wohnen, Versorgung, Gemeinbedarf und Verwaltung.

Karte 05 M 1 : 2500
Bauland, Geschobflächen nach Bestand und Geschobflächen nach Baurecht

Eingetragen sind grundsätzlichweise die Fläche des Baugrundstücks, die realisierten Geschobflächen des Gebäudebestands und die realisierbaren Geschobflächen unter Annahme einer GFZ von 0,80, die sich als Maß der baulichen Nutzung nach § 34 BauGB ableiten ließe. Die Zahlen dienen als Grundlage für die beiden folgenden Karten 06 und 07.

Karte 06 M 1 : 2500

Maß der baulichen Nutzung, Bestand

Das Maß der baulichen Nutzung weist im zentralen Bereich entlang des Straßenzuges erhebliche Schwankungen auf. Es reicht vom unbebauten Grundstück bis zur Bebauung mit Geschobflächenzahlen über 1,0.

Karte 07 M 1 : 2500
Pkw-Stellplätze

Kartiert sind die Stellplätze, die in Garagen, Tiefgaragen oder als offene Stellplätze auf eigenem Grund und im Straßenraum vorhanden sind, als Bestand, die Stellplätze, die nach den Richtlinien des Landkreises aufgrund der vorhandenen gewerblichen Geschobflächen und Wohneinheiten erforderlich wären, aber nicht gedeckt sind, als Fehlbedarf und die Stellplätze, die sich bei baulicher Erweiterung unter Annahme einer GFZ von 0,80 und 50 % Geschobfläche für Wohnungen und 50 % Geschobfläche für gewerbliche Nutzung ergeben würden als Erweiterungsbedarf.

Karte 08 M 1 : 2500
Grünbestand und Bewertung

Kartiert sind die in den Straßenraum einwirkenden Grünbestände wie Bäume, unterschieden nach Gesundheitszustand, Hecken, Sträucher, Rasen und Wiese.

B. Bestandsbewertung und Empfehlungen

Aus der Bestandserhebung ergeben sich die Einschränkungen und Chancen für die Planung. Im folgenden werden aus der Bewertung des Bestandes Empfehlungen abgeleitet.

1. Abschnittsbildung und Milieubereiche

Die nach Augenschein bisher angenommene Gliederung des Straßenzuges wird durch die Bestandsaufnahme in wenig modifizierter Form bestätigt. Als Hauptgeschäftsbereich mit hoher Frequenz an Querbeziehungen läßt sich der Abschnitt der Hauptstraße zwischen den Kirchen deutlich identifizieren. Auf beiden Seiten der Straße befinden sich im Erdgeschob überwiegend Läden. In den Obergeschossen sind bereits teilweise Verwaltungen angesiedelt. Der nördliche Abschluß dieses Straßenschnitts am Hauptplatz ist eindeutiger definiert als der südliche Abschluß, der sowohl von der städträumlichen Situation als auch von der Art der Nutzung her weniger eindeutig festgestellt werden kann. Vorstellbar ist aber, im Zusammenhang mit der Querung des Hauptgeh- und Radweges im Zuge der Parkstraße eine Neuordnung im Sinne einer eindeutigeren platzräumlichen Situation zu schaffen. Zwar setzt sich nach Süden hin auch die Geschäftsnutzung auf der Ostseite noch fort, jedoch fehlt eine Entsprechung auf der Westseite.

Der Abschnitt der Hauptstraße zwischen den Kirchen befindet sich annähernd im Schwerpunkt der besiedelten Flächen der Gemeinde und bezieht zum großen Teil seine Attraktivität aus dieser Lagegunst. Wie die extremen Schwankungen beim Maß der baulichen Nutzung zeigen, steht dem starken Interesse an einer Verdichtung noch eine gewisse Reserve gegenüber. Deutlich wird aber die Chance, allmählich eine beidseitig durchgehende Lauflinie entlang der Läden zu entwickeln und durch Schließung der Baulücken zu einer homogenen Struktur besonderer Identität zu kommen.

Dieser bisher schon als Hauptgeschäftsstraße bezeichnete Abschnitt endet in den platzartigen Straßenaufweitungen bei der katholischen Kirche im Norden und der evangelischen Kirche im Süden. Die anschließenden Streckenabschnitte bis zum jeweiligen Ortsrand könnten - wie bereits angenommen - geprägt bleiben durch die angrenzenden Privatgärten. Eine Steigerung des Gartenstadtcharakters ließe sich noch erreichen durch weitere Bepflanzungen im öffentlichen Raum.

2. Linienführung und Fahrbahnteilung

Änderungen bei der Linienführung und Fahrbahnteilungen sind wegen der Enge des Straßenraumes nur an wenigen Stellen möglich. Wo sie aber möglich sind, sollten sie genutzt werden, um die Bildung von Straßenabschnitten zu unterstützen, als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu wirken und als Überquerungshilfe für Fußgänger und Radfahrer zu dienen.

Möglichkeiten zum Einsatz dieser Mittel bestehen an den Ortseinfahrten, an der Kapellenstraße, am Hauptplatz und an der Parkstraße.

3. Stellplatzbedarf und Baudichte

Beim derzeitigen Gebäudebestand wurde bereits ein erheblicher Fehlbedarf an Stellplätzen gegenüber den Richtlinien des Landkreises nachgewiesen. Bei einigen Gebäuden jüngerer Datums ist der Stellplatzbedarf weitgehend nachgewiesen, jedoch überwiegend in Tiefgaragen.

Da aber auch ein erheblicher Bedarf an oberirdischen Besucherstellplätzen besteht und sowohl öffentlicher Straßenraum als auch private Flächen entlang der Straße nur begrenzt zur Verfügung stehen, sollte das Maß der baulichen Nutzung diesen Verhältnissen angepaßt werden. Auch ein Ausweichen in die Querstraßen ist nur in begrenztem Umfang vertretbar.

4. Stärkung der gewachsenen Ortsmitte

Die Oberlebens- und Entwicklungsfähigkeit der gewachsenen Ortsmitte - dem Abschnitt der Hauptstraße zwischen den Kirchen - hängt weitgehend ab von der Entscheidung, mit der die Gemeinde sich diesen Bereich als ihren Lebensraum aneignet. Die Gefahr der Verkümmern und Verwahrlosung ist offensichtlich, die Ursache auch: die Überlastung der Hauptstraße durch ständig steigendes Verkehrsaufkommen. Der Ausbau der Ortsdurchfahrt der St 2069 wird eine Initialzündung sein in der einen oder in der anderen Richtung.

Die Attraktivität der Straße wird gesteigert entweder als Hauptgeschäftstraße und Lebensraum für die Gemeindebürger oder als zügige Trasse für den Durchgangsverkehr. Eine Kombination erscheint nur als Übergangslösung für einen begrenzten Zeitraum vertretbar.

Wenn aber die Straße freigemacht wird für die Längsbeziehungen des Durchgangsverkehrs und die Querbeziehungen unterbunden werden, wird auch längerfristig die Forderung nach einer Ortsumgebung mit weniger Nachdruck vertreten werden.

Die Ansiedlung weiterer Geschäfte und zentraler Einrichtungen in anderen Bereichen als in dem Abschnitt der Hauptstraße zwischen den Kirchen würde nicht nur zum Stillstand, sondern zum Rückgang der geschäftlichen und kommunikativen Vitalität in diesem Bereich der gewachsenen Ortsmitte führen.

Eine vorrangige politische Förderung der gewachsenen Ortsmitte wird aus den genannten Gründen dringend empfohlen.

5. Räumlicher und sachlicher Umfang der Planung

Während in den Außenbereichen eine Beschränkung auf die öffentlichen Flächen vertretbar erscheint, ist im Bereich der Ortsmitte die Einbeziehung der privaten Flächen in die Planung zumindest bis zu den Gebäudefronten unerlässlich. Die ehemaligen Vorgartenflächen im

Bereich der Ladengeschäfte sind bereits heute in die Erschließung einbezogen. Sie werden auf ungeordnete Weise als gemischte Flächen für Fußgänger, Radfahrer und als Pkw-Stellplätze benutzt. Eine sachgerechte Planung ohne Einbeziehung dieser Flächen erscheint nicht möglich.

Bestandsbewertung aus der Sicht der Landschaftsarchitektur

Der Straßenzug wurde im Zusammenhang sowie in seinen vier Abschnitten nach den Kriterien

- Raumbildung
- Nutzbarkeit
- Ausstattung mit baulichen Elementen beurteilt.

Bewertung des zusammenhängenden Straßenzuges

1. Raumbildung

Der Straßenraum macht bis auf einige positive Ansätze in Teilschnitten der Schillerstraße einen unruhigen Eindruck, der vor allem durch den raschen, meist zufälligen Wechsel verschiedener Querprofile erzeugt wird.

Die zum Teil willkürlich anmutende Abfolge unterschiedlicher Nutzungen (Dienstleistungen, Handel, Wohnen) verursacht besonders im Bereich der Hauptstraße ein Vor- und Zurückspringen der räumlichen Kanten. Am Hauptplatz wie im letzten Abschnitt der Schillerstraße verliert der Straßenraum weitgehend seine räumliche Fassung.

Wohlthuend wirkt der mittlere Abschnitt der Schillerstraße, der durch eine Lindentallee überschirmt wird. Hier wird im Gegensatz zu wenig begrünten Abschnitten der Hauptstraße, der Straßenraum durch Hecken, Sträucher und Bäume der Privatgärten geprägt.

2. Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Straßenraumes ist aufgrund des Vorrangs von ruhenden und fließendem Autoverkehr für Fußgänger und Radfahrer stark vermindert. Die Straße läßt sich wegen der breiten Fahrbahn und der raschen Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs insbesondere von Kindern, Einkaufenden, alten Menschen schlecht überqueren und wirkt so als starke Barriere. Die Aufenthaltsqualität in den vom Autoverkehr kaum abgeschirmten Vorzonen und Grünflächen wird durch Lärm- und Staubimmissionen sowie parkende Autos beeinträchtigt.

3. Ausstattung mit baulichen Elementen

Die Einfriedungen sind in der Regel als Maschendraht- oder Holzzäune ausgebildet. Die Freiraumausstattung ist weder ortstypisch, noch fördert sie ein einheitliches Gesamtbild

einer Gemeindehauptstraße. Die aufgestellten Pflanzkübel deuten auf das Bedürfnis der Bürger nach Grün hin, können jedoch nicht die räumliche Wirkung von Straßenbäumen und Hecken ersetzen.

Die durchgehenden Peitschenlampen verstärken den Eindruck einer "Ortsdurchfahrt" und kennzeichnen kaum den Übergang von der Landstraße zur Ortsstraße. Wegen der oberirdischen Verlegung von Elektro- und Postleitungen sind zahlreiche Baumkronen im privaten, wie im öffentlichen Raum stark ver-schnitten.

Während die Zufahrten zu den Privatgrundstücken mit ihren wechselnden Belägen als unruhiges Element in den Straßenraum hineinwirken, wird der Straßenraum selbst durch Asphalt auf Fahrbahn und Gehwegen bestimmt.

Im Gegensatz zu den in die Staatsstraße einmündenden Seitenstraßen, die meist über unversiegelte Randstreifen verfü- gen, ist der Straßenraum bis auf einige Rest- und Zwickel- flächen versiegelt. Der Mangel besonders an raumbildender Vegetation und unversiegelten Flächen führt zu

- erhöhten Staub- und Lärmimmissionen durch Verkehr
- Überhitzung des Straßenraumes im Sommer (geringe Beschattung, geringe Verdunstung)
- verstärkter Versickerung des Regenwassers in der Kanali- sation statt im Boden.

Bewertung Abschnitt 1

Positiv zu bewerten ist in Abschnitt 1 die Bergalmallee und die ansatzweise den Straßenraum prägenden Hecken und Bäume der Privatgärten. Leider wird der Straßenraum durch das sich zwischen die Privatgärten einschleibende Dienst- leistungsgewerbe mehrmals aufgebrochen.

Charakteristisch ist die Entstehung gestalterisch unbefrie- digender, schlecht nutzbarer Rest- und Zwickelflächen, wo der Straßenraum durch die Hauskanten begrenzt wird.

Der Weg zum Bürgerhaus ist trotz der Verwendung eines andersartigen Belages, eigenen Lampentyps und der Pflanzung von Platanen von der Straße zu wenig ablesbar.

Bewertung Abschnitt 2

Der Abschnitt "Hauptgeschäftsstraße" ist bezüglich Raumbildung, Nutzbarkeit und Ausstattung negativ zu bewerten. Das Vor- und Zurückspringen der seitlichen Raumkanten der Straße, der willkürliche Wechsel von Privatgärten und Läden vorzonen, stets wechselnde Freiraumaussstattung und das weitgehende Fehlen räumlich wirksamer Grünstrukturen beeinträchtigen gerade jenen Straßenabschnitt, der besonders stark frequentiert wird und somit eine höhere Aufenthaltsqualität für sich beanspruchen sollte.

Ein weiteres Problem stellt das Parken in den Läden vorzonen dar, wo der Fußweg hinter den parkenden Autos vorbeigeführt wird (ungünstige Funktionsüberschneidung).

Auch die Überquerbarkeit der Straße ist hier in besonderem Maße Verbesserungsbedürftig, das die Bürger beim Einkäufen sicheren Fußes die gegenüberliegenden Läden erreichen möchten.

Bewertung Abschnitt 3

Obwohl die Grünflächen von Schule und Kirche den Straßenraum prägen, tragen sie wenig zur räumlichen Fassung der Straße bei. Der Straßenraum löst sich hier vor Einmündung in Bahnhof- und Schillerstraße nahezu auf. Die allzu breiten Kreuzungspunkte sind ohne Ampel für Fußgänger schwer zu überqueren.

Der Parkplatz an der Schule wurde zwar durch Linden begrünt, jedoch sind die Bäume nicht vor ein- und ausparkenden Autos geschützt und stehen in zu kleinen Baumscheiben.

Bewertung Abschnitt 4

Die Schillerstraße ist sicherlich der beste Abschnitt der Staatsstraße, da sie am stärksten räumlich gefaßt ist (Hecken, Sträucher und Bäume aus Privatgärten, öffentliche Straßenbäume). Leider ist die bestehende Lindenallee wegen des Kronenverschnitts und zu kleinen Baumscheiben geschädigt.

Die Linde als Leitbaumart prägt einzelne Strecken des Straßenzuges und gibt dem Straßenraum zusammen mit dem privaten Grün ein relativ einheitliches Gesamtbild.

Der letzte Abschnitt der Straße ist negativer zu bewerten: Neue Bauungsformen (Hochhaus, Reihenhäuser) und ihre vorgelagerten Freiflächen lösen das charakteristische Bild dieser Straße auf. Die breite Kreuzung von Olchingerstraße und Hauptstraße ist wegen ihrer Unübersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer problematisch.

Erste Empfehlungen

1. Raumbildung

Der Straßenraum sollte im Querprofil klar gegliedert, Läden vorzonen und Plätze sollten optisch gekennzeichnet, der unruhig wirkende Straßenraum sollte durch räumlich verbindende Elemente zusammengefaßt werden. Dazu eignen sich Bäume, Sträucher, Hecken und eine ortstypische Freiraumaussattung (z.B. Lampen).

Optische Markierungen im Längsprofil sollten die beschriebenen Straßenabschnitte, Kreuzungen, sowie Einmündungen besonderer Seitenstraßen, Redewege, Zufahrten (z.B. Bürgerhaus) kennzeichnen.

2. Nutzbarkeit

Um Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen, kommen folgende Maßnahmen in Frage:

- Umbau der überdimensionierten Kreuzungen
- Schaffen von Querungshilfen, bzw. optischen Markierungen besonders im Bereich der Hauptgeschäftsstraße und des Hauptplatzes
- Markierung der in die Hauptstraße einmündenden Radwege (s.h. Landschaftsplan: Schul-, Kirch-, Parkstraße)
- Umgestaltung der Läden vorzonen durch Lösung der Parkplatzprobleme, entsprechende Freiraumaussattung und Pflanzungen (Bäume, Hecken, Fassadenbegrünung)
- Stärkere Abpflanzung der Grünflächen zum Straßenraum als Schutz vor Staub- und Lärmimmissionen

3. Bauliche Elemente

Folgende Maßnahmen könnten den Straßenraum gestalterisch aufwerten:

- Entwicklung einer ortstypischen Freiraumaussattung
- Optische Markierungen von Nutzungszonen durch Belagswechsel
- Entsiegelung von Baumscheiben
- Reifernung des Versieglungsgrades im Straßenraum zugunsten von Vegetationsflächen.

Bestandserhebung und Kartierung Landschaftsarchitektur

Aufgrund der Kartierung der Vegetation und der Materialien lassen sich die vier Abschnitte des Straßenzuges folgendermaßen beschreiben:

1. Südlicher Abschnitt:

Einmündung der Industriestraße - evangelische Kirche
Nutzung: Wohnen, Dienstleistungsgewerbe

1.1. Vegetation

Bäume:

- im öffentlichen Straßenraum: Bergahornallee am Ortseingang
- in Privatgärten: vereinzelt Birken

Hecken:

- vorwiegend geschnittene Hecken, ca. 1-2 m hoch, auf Einzelgrundstücke beschränkt
- Arten: Thuja, Heckenkirsche, Spiere, Liguster, Berberitze

Übriges Grün:

- zufällig erscheinende Rest- und Zwickelflächen mit relativ jungem Baumbestand, z. T. Zwergkoniferen

1.2. Bauliche Elemente

Einfriedungen:

- vorwiegend Maschendraht, vereinzelt Holzzäune

Beläge:

- Asphalt auf öffentlichen Flächen
- versiegelte Zufahrten mit wechselnden Materialien (Verbundstein, Waschbetonplatten, Asphalt, Betonstein, selten unversiegelte Flächen)

Übrige Ausstattung:

Bushaltestellenhäuschen, Litfaßsäule, Fahrradständer, Telefonzelle, Fahnenstangen, Standuhr, Verkabelung an der westlichen Straßenseite, durchgehend Peitschenlampen, am Bürgerhaus Hängeleuchte

2. Mittlerer Abschnitt:

Evangelische Kirche - katholische Kirche
Nutzung: Dienstleistungsgewerbe, vereinzelt Wohnen

2.1. Vegetation

Bäume:

- im öffentlichen Straßenraum keine Bäume
- in Privatgärten: Birken, Fichten, Thujen, diverse Nadelgehölze z. T. geschädigt (Nadelverlust, Gelbfärbung)

Hecken:

- in Ladenvorzonen keine,
- bei Privatgärten vereinzelt geschnittene Hecken, ca. 1,4-6 m hoch

Arten: Thuja, Fichte, Haselnuß

Übriges Grün:

- in der Ladenvorzone vereinzelt Bodendecker- und Rasenflächen
- ansatzweise Fassadenbegrünung (Efeu bei Friseur, Metzger)

2.2. Bauliche Elemente

Einfriedungen:

- in Ladenvorzone keine
- an Privatgärten überwiegend Holzzäune

Beläge:

- dominierend Asphalt, daneben Münchner Gehwegplatten (evangel. Kirche, Apotheke, Bank, Plus)
- Zufahrten mit wechselnden Materialien (Verbundstein, Klinker, Asphalt, u.ä.)
- unversiegelte Randstreifen der Seitenstraßen bis in die Hauptstraße reichend

Übrige Ausstattung:

Fahrradständer, Pflanzkübel, Fahnenstangen, Verkabelung durchgehend Peitschenlampen

3. Abschnitt Hauptplatz

Katholische Kirche - Beginn Schillerstraße
Nutzung: institutionelle Freiflächen (Schule, Rathaus,
Kirche, Spielplatz, Kindergarten)

3.1. Vegetation

Bäume:

- im öffentlichen Grün: Birke, Linde, junge Eschen
Linden auf Parkplatz geschädigt (Baumscheiben, Rinden-
verletzungen)

Sträucher:

- vorwiegend Sträucher, ca. 2-4 m hoch
- Arten: Haselnuß, Kornelkirsche, Liguster, Berberitze,
Holunder,
- Übriges Grün:
- Rasenflächen vorherrschend
- Rosen- und Zierbeete auf der Rathausgrünfläche

3.2. Bauliche Elemente

Einfriedungen:

Mauern (Schule, Rathaus)

Beläge:

- vorwiegend Asphalt im öffentlichen Straßenraum,
daneben Granitkleinstein (Kirchenvorplatz), Verbund-
stein, Münchner Gehwegplatten)
- Übrige Ausstattung:
Fahrradständer, Pflanzkübel, Bänke, Malbaum, Litfaßsäule,
Telephonzelle, Standuhr,
durchgehende Peitschenlampen, Leuchte Bavaria (Rathaus),
Kugelaufsatzleuchte

4. Nördlicher Abschnitt:

Schillerstraße - bis Einmündung Olchinger Straße

Nutzung: vorwiegend Wohnen

4.1. Vegetation

Bäume:

- im öffentlichen Straßenraum: Linde
Linden jedoch geschädigt durch Bodenversiegelung,
Kronenverschnitt

- in Privatgärten: vorwiegend Thuja, Fichte

Hadelbäume teilweise geschädigt (Nadelverlust, Gelb-
färbung)

auffällige Großbäume: Eiche, Kastanie, Pappel, Schwarz-
Kiefer

Hecken, Sträucher:

- vorwiegend Geschnittene Hecken, ca. 2-3 m hoch,

Arten: Thuja, Berberitze, vereinzelt Spiere, Buche,
Hainbuche, Philadelphus

- ungeschnittene Hecken, ca. -5 m hoch

Arten: Philadelphus, Forsythie

Übriges Grün:

- Rasenflächen an den Kreuzungen Kapellenstr./Schillerstr.
und Olchinger Str./Schillerstraße

- Grünfläche an der Schubertstraße

- Ruderalflächen, Wiesen: an der Olchinger Str., an der
Kreuzung Bahnhofstr./Schillerstr.

4.2. Bauliche Elemente

Einfriedungen: vorwiegend Holz, vereinzelt Maschen-
draht







Beläge:

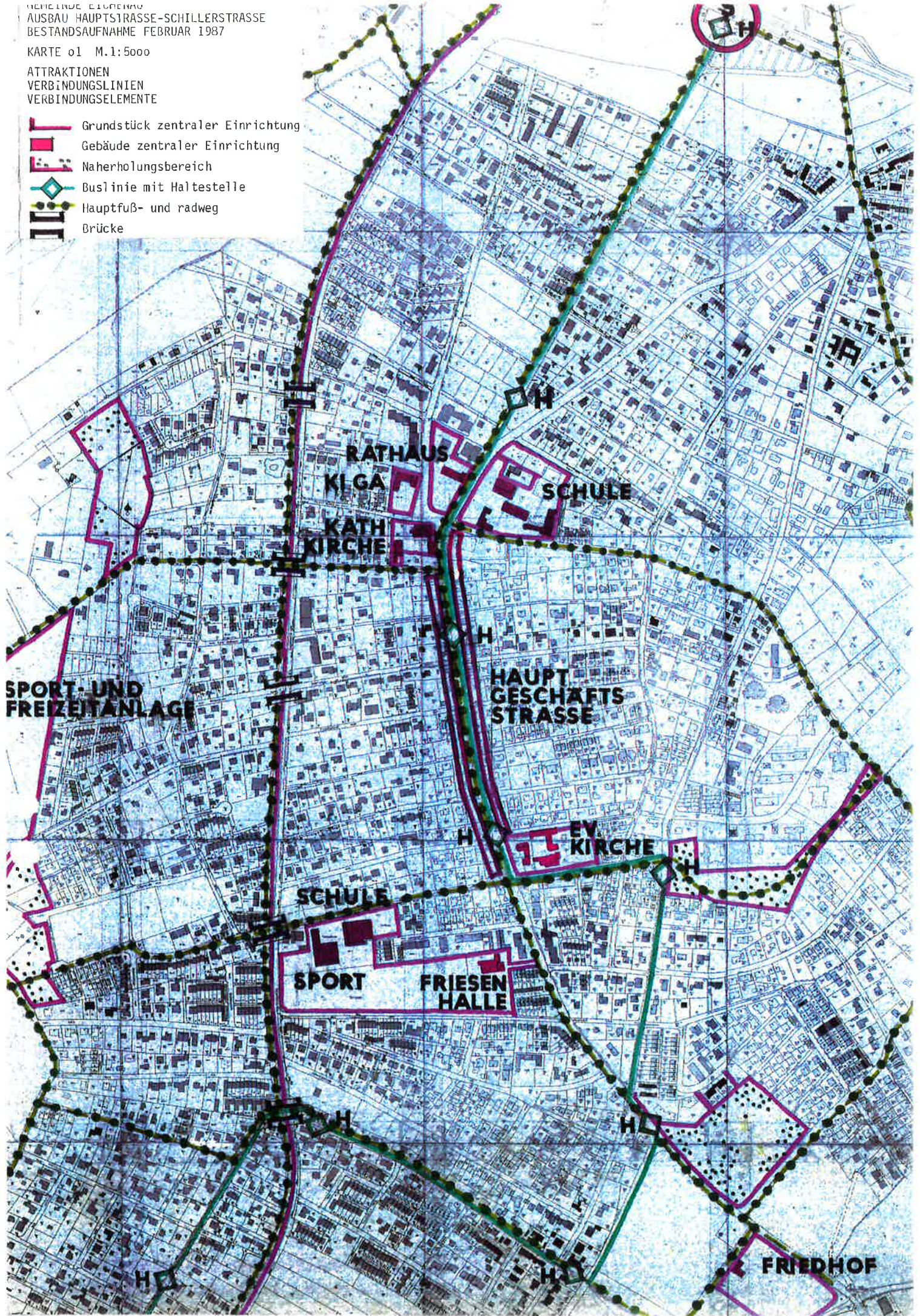
- im öffentlichen Straßenraum Asphalt, Ausnahme: Münch-
ner Gehwegplatten am Buchenweg
- Zufahrten mit wechselnden Materialien (Asphalt, Verbund-
stein, Waschbetonplatten, vereinzelt unveriegelte
Zufahrten)

- unveriegelte Randstreifen der Seitenstraßen bis in
die Schillerstraße reichend

Übrige Ausstattung:

Bänke, Verkabelung, Trafokäuschen
durchgehende Peitschenlampen




-  Grundstück zentraler Einrichtung
-  Gebäude zentraler Einrichtung
-  Naherholungsbereich
-  Buslinie mit Haltestelle
-  Hauptfuß- und radweg
-  Brücke

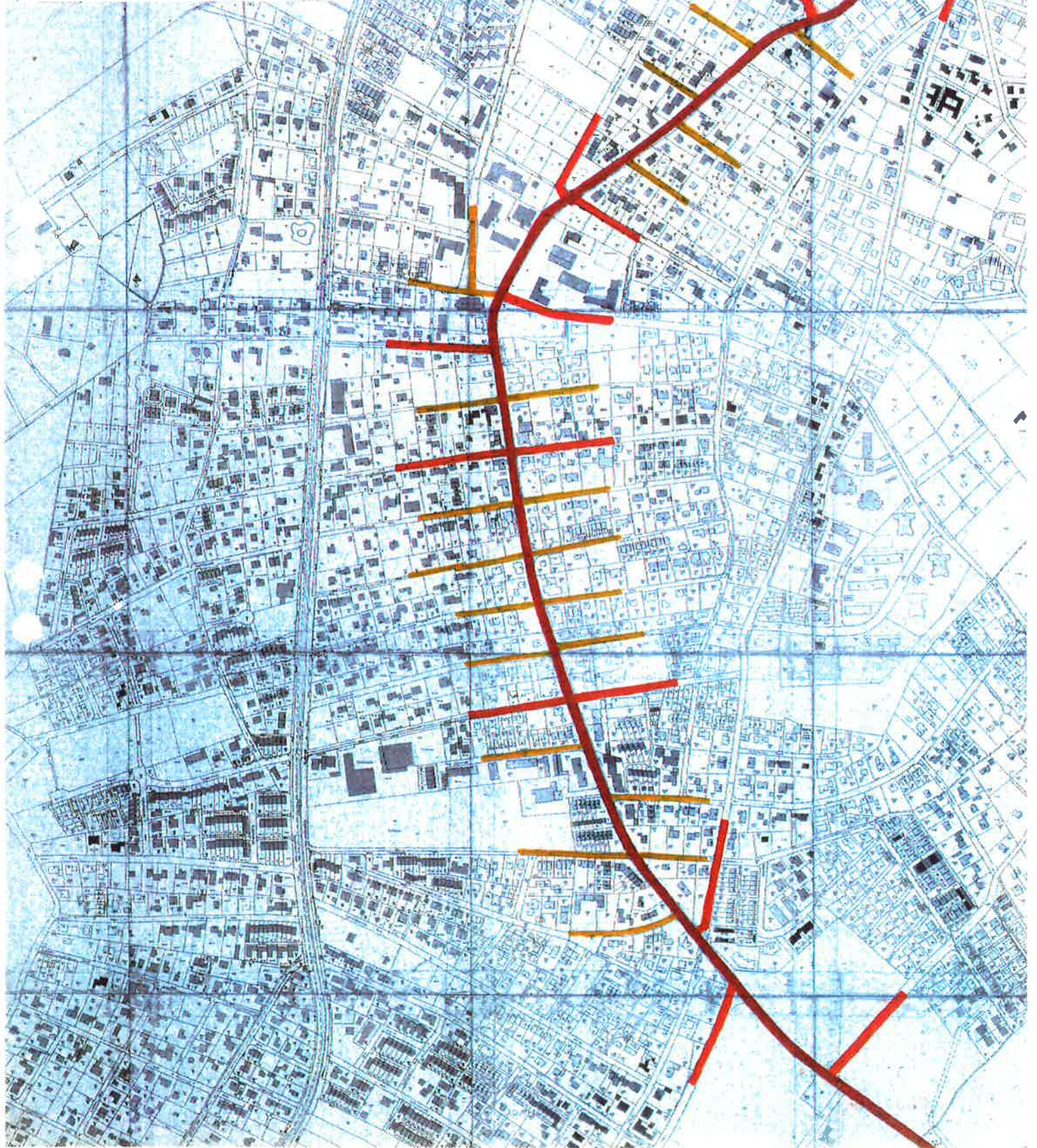


GEMEINDE EICHENAU
AUSBAU HAUPTSTRASSE-SCHILLERSTRASSE
BESTANDSAUFNAHME FEBRUAR 1978

KARTE o2 M.1:5000

STRASSENHIERARCHIE

-  Straße 1. Ordnung
Angebaute Hauptsammelstraße
Trennungsprinzip mit
Geschwindigkeitsdämpfung
-  Straße 2. Ordnung
Sammelstraße
Trennungsprinzip mit
Geschwindigkeitsdämpfung
-  Straße 3. Ordnung
Anliegerstraße
Mischungsprinzip



GEMEINDE EICHENAU
AUSBAU HAUPTSTRASSE SCHILLERSTRASSE
BESTANDSAUFNAHME FEBRUAR 1987

KARTE o3 M.1:5000

BAURECHT NACH BEBAUUNGSPLÄNEN

B19 Bebauungsplanbezeichnung
z.B.:Bebauungsplan Nr.19

WA Art und Maß der baulichen
Nutzung z.B.: Allgemeines
Wohngebiet, GFZ o,7

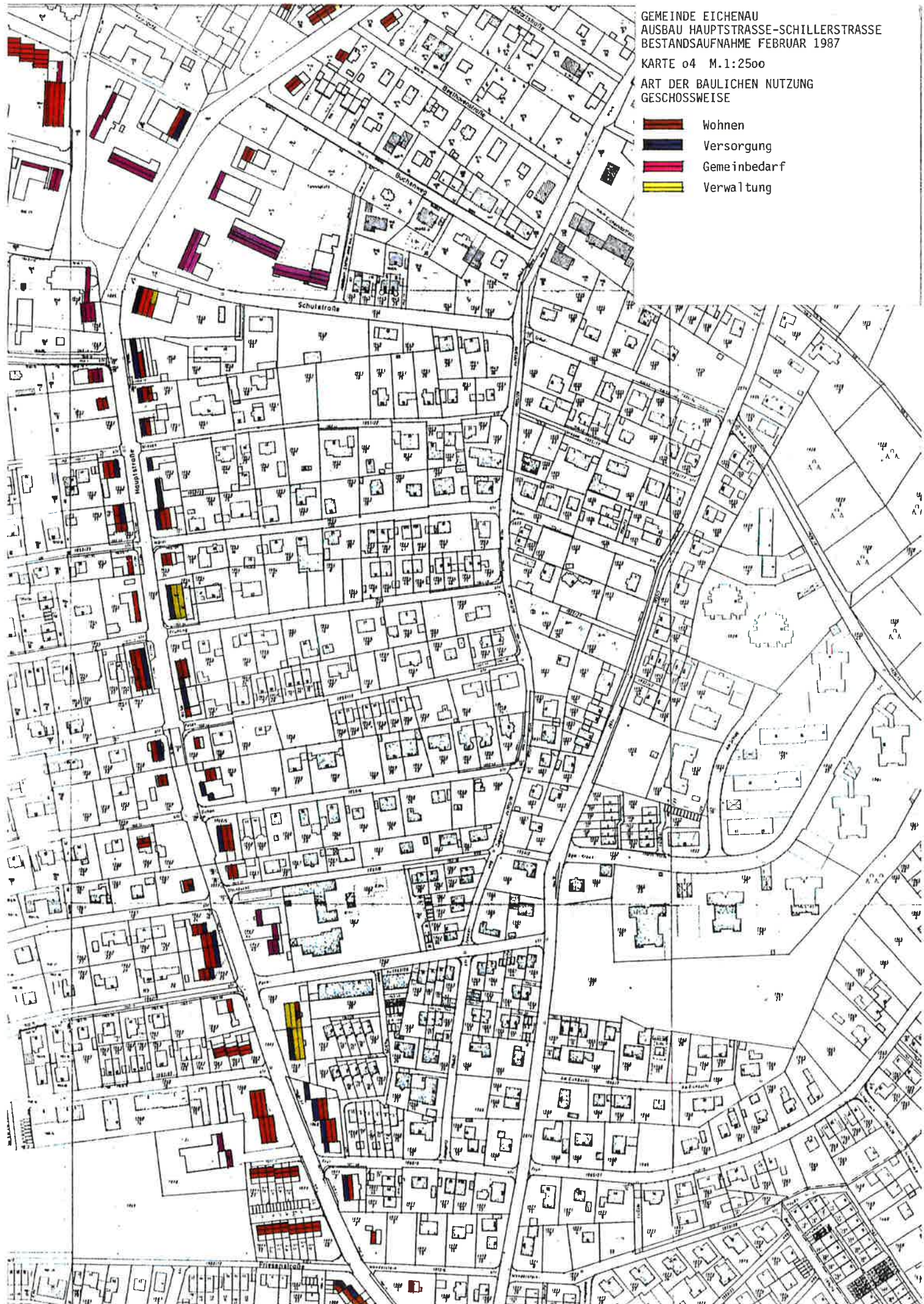


GEMEINDE EICHENAU
AUSBAU HAUPTSTRASSE-SCHILLERSTRASSE
BESTANDSAUFNAHME FEBRUAR 1987

KARTE o4 M.1:2500

ART DER BAULICHEN NUTZUNG
GESCHOSSWEISE

-  Wohnen
-  Versorgung
-  Gemeinbedarf
-  Verwaltung

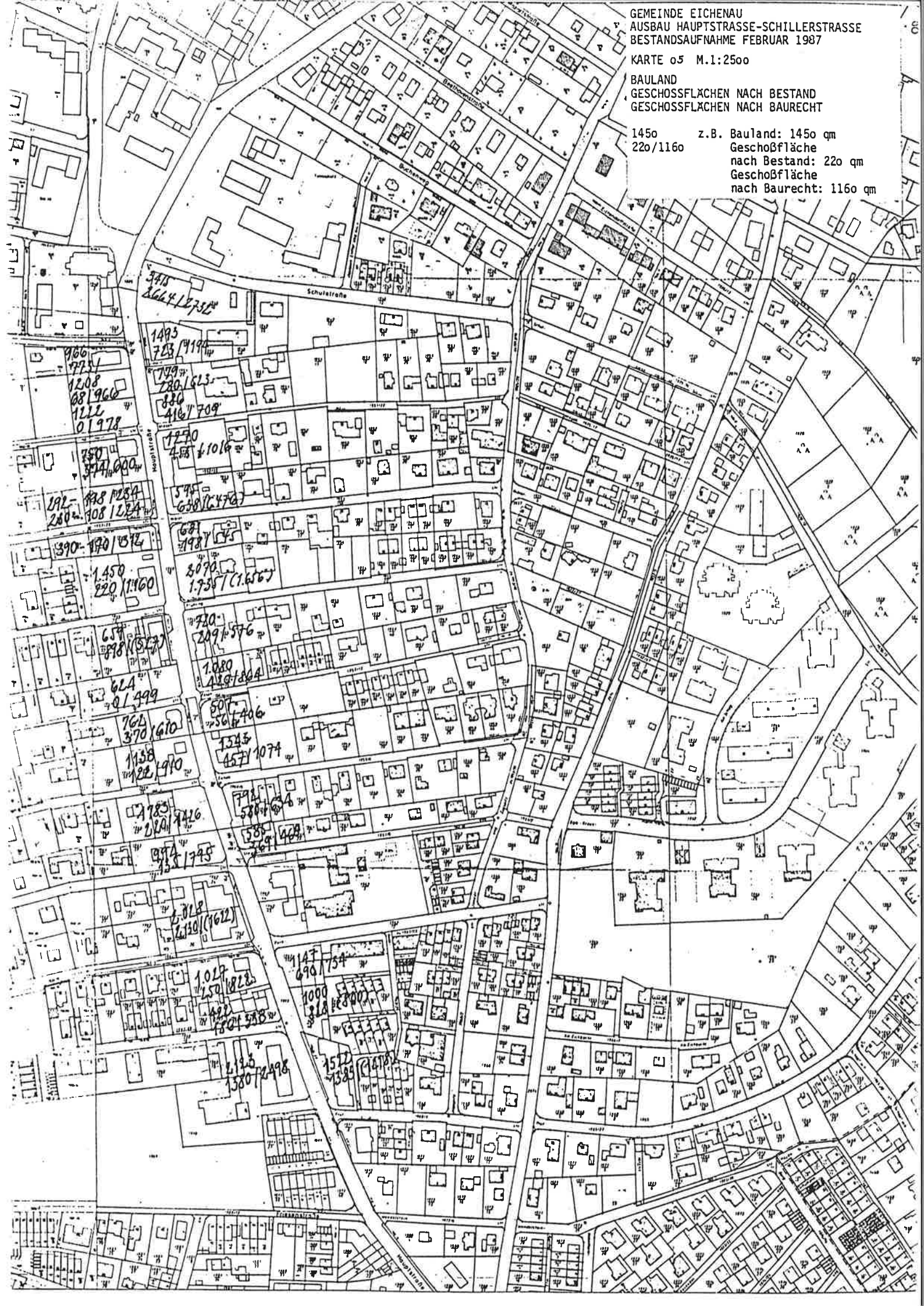


GEMEINDE EICHENAU
AUSBAU HAUPTSTRASSE-SCHILLERSTRASSE
BESTANDSAUFNAHME FEBRUAR 1987

KARTE o5 M.1:2500

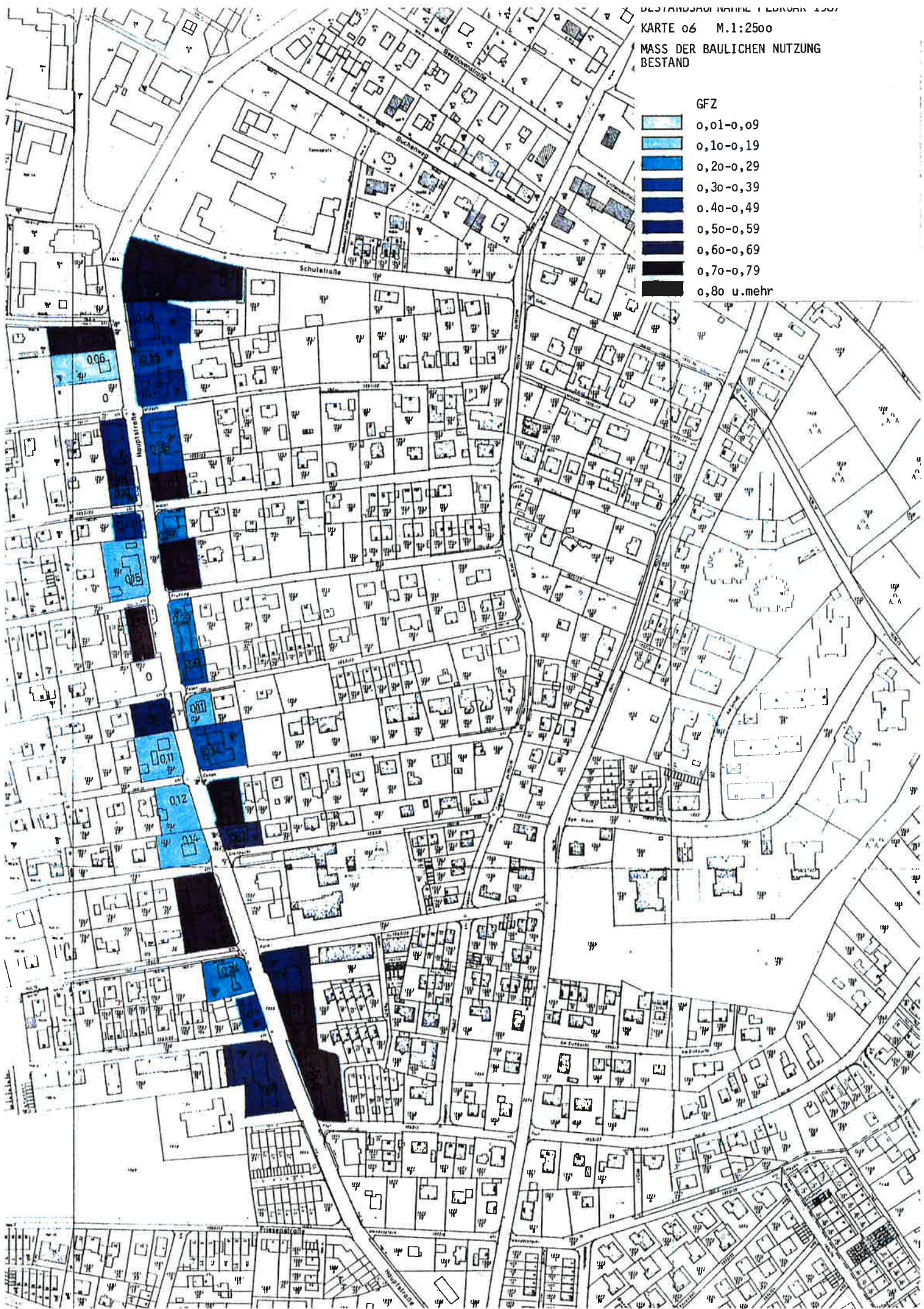
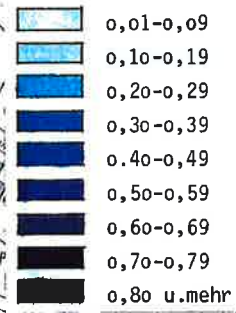
BAULAND
GESCHOSSFLÄCHEN NACH BESTAND
GESCHOSSFLÄCHEN NACH BAURECHT

1450 z.B. Bauland: 1450 qm
220/1160 Geschößfläche
nach Bestand: 220 qm
Geschößfläche
nach Baurecht: 1160 qm



MASS DER BAULICHEN NUTZUNG
BESTAND




GFZ

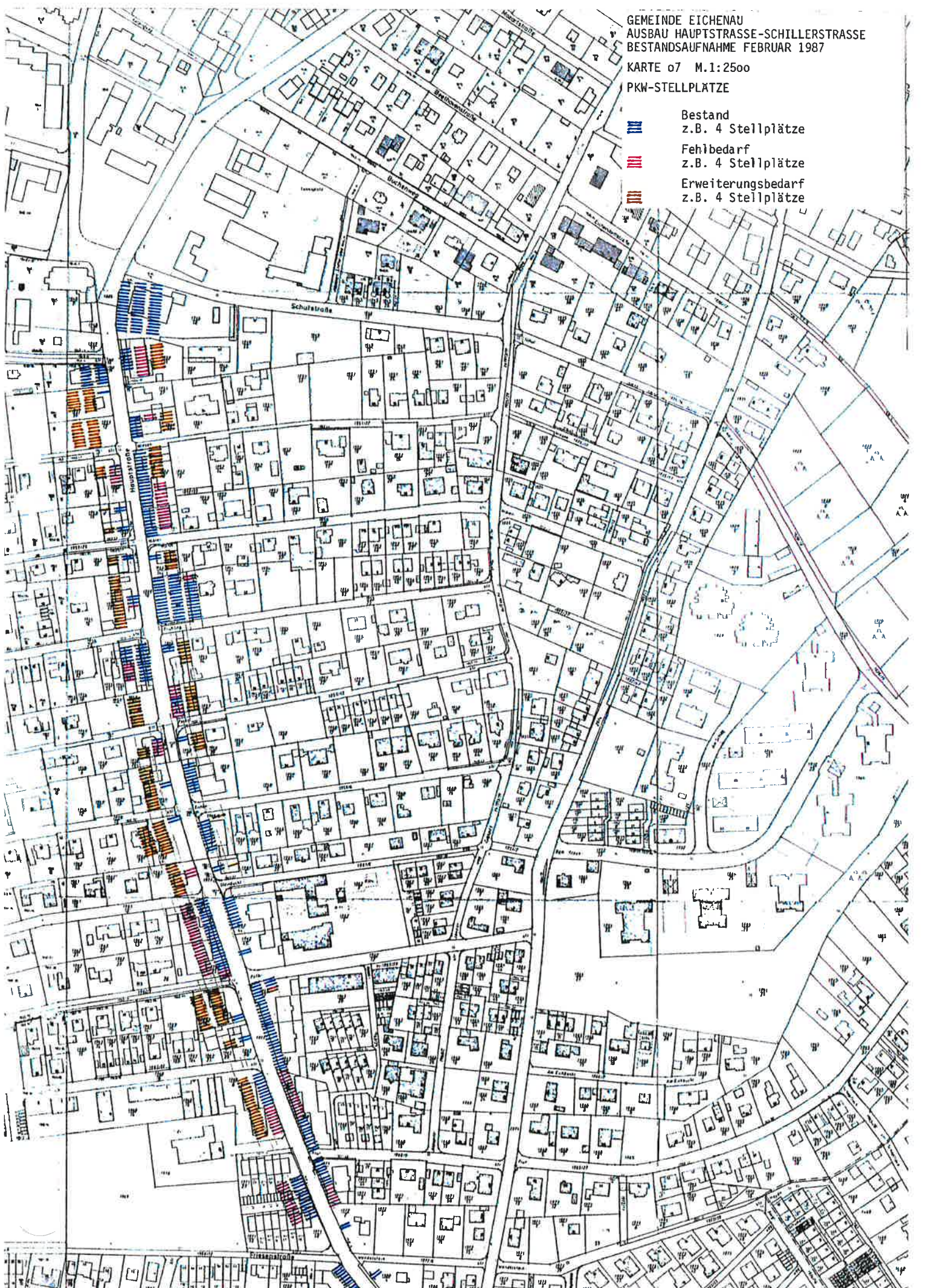


GEMEINDE EICHENAU
AUSBAU HAUPTSTRASSE-SCHILLERSTRASSE
BESTANDSAUFNAHME FEBRUAR 1987

KARTE 07 M.1:2500

PKW-STELLPLATZE

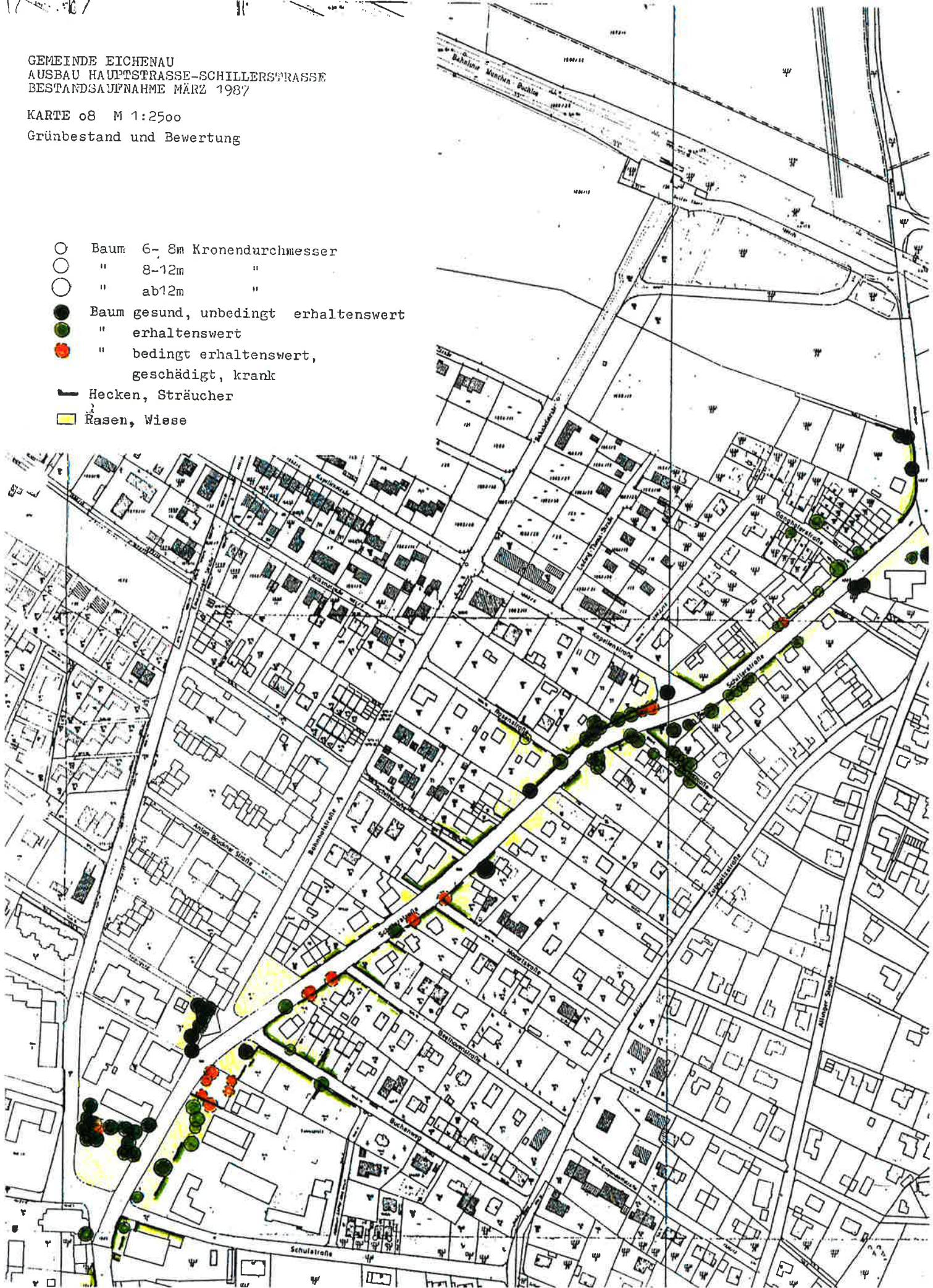
-  Bestand
z.B. 4 Stellplätze
-  Fehlbedarf
z.B. 4 Stellplätze
-  Erweiterungsbedarf
z.B. 4 Stellplätze

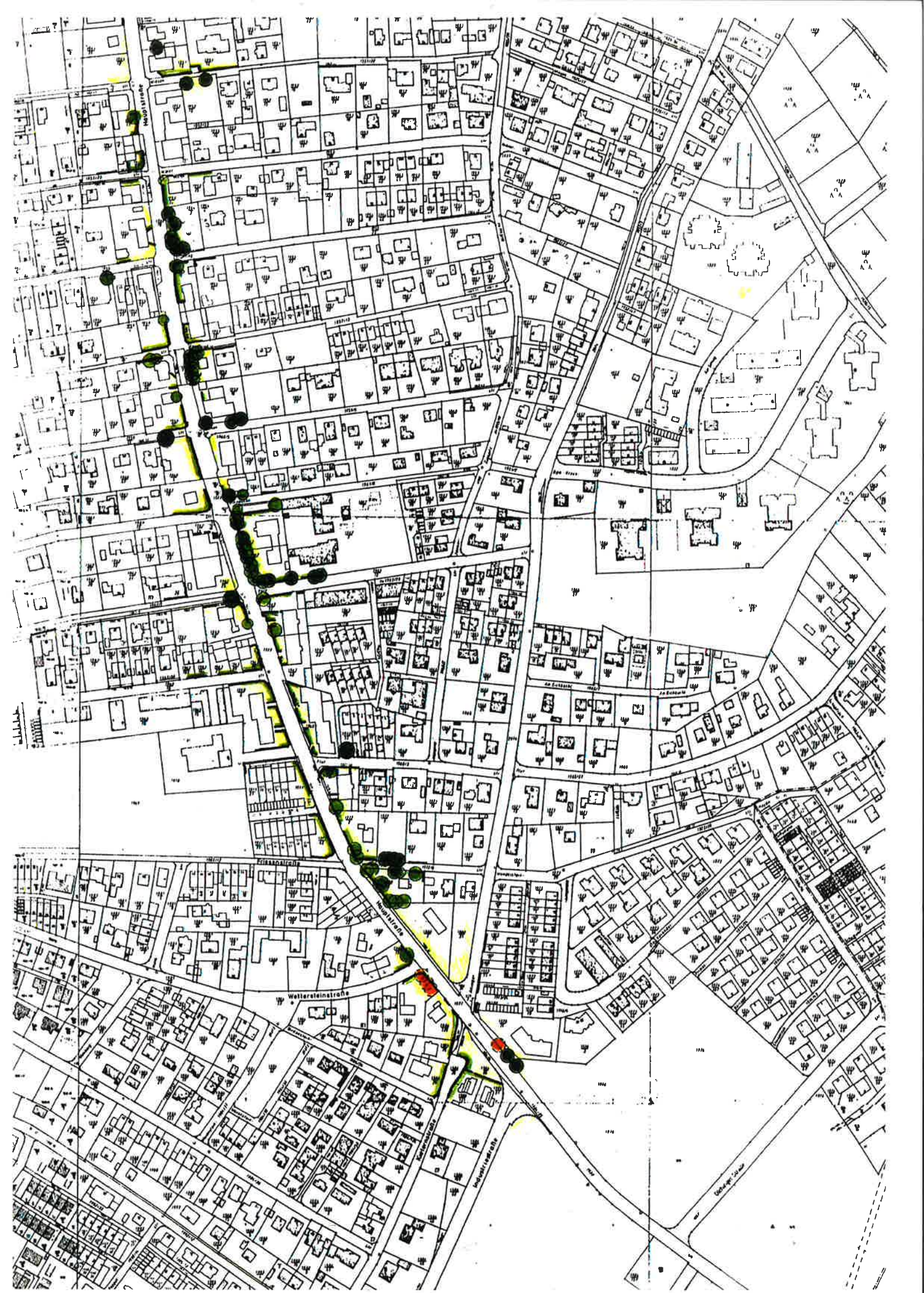


GEMEINDE EICHENAU
 AUSBAU HAUPTSTRASSE-SCHILLERSTRASSE
 BESTANDSAUFNAHME MÄRZ 1987

KARTE o8 M 1:2500
 Grünbestand und Bewertung

- Baum: 6-8m Kronendurchmesser
- " 8-12m "
- " ab12m "
- Baum gesund, unbedingt erhaltenswert
- " erhaltenswert
- " bedingt erhaltenswert, geschädigt, krank
- Hecken, Sträucher
- Rasen, Wiese

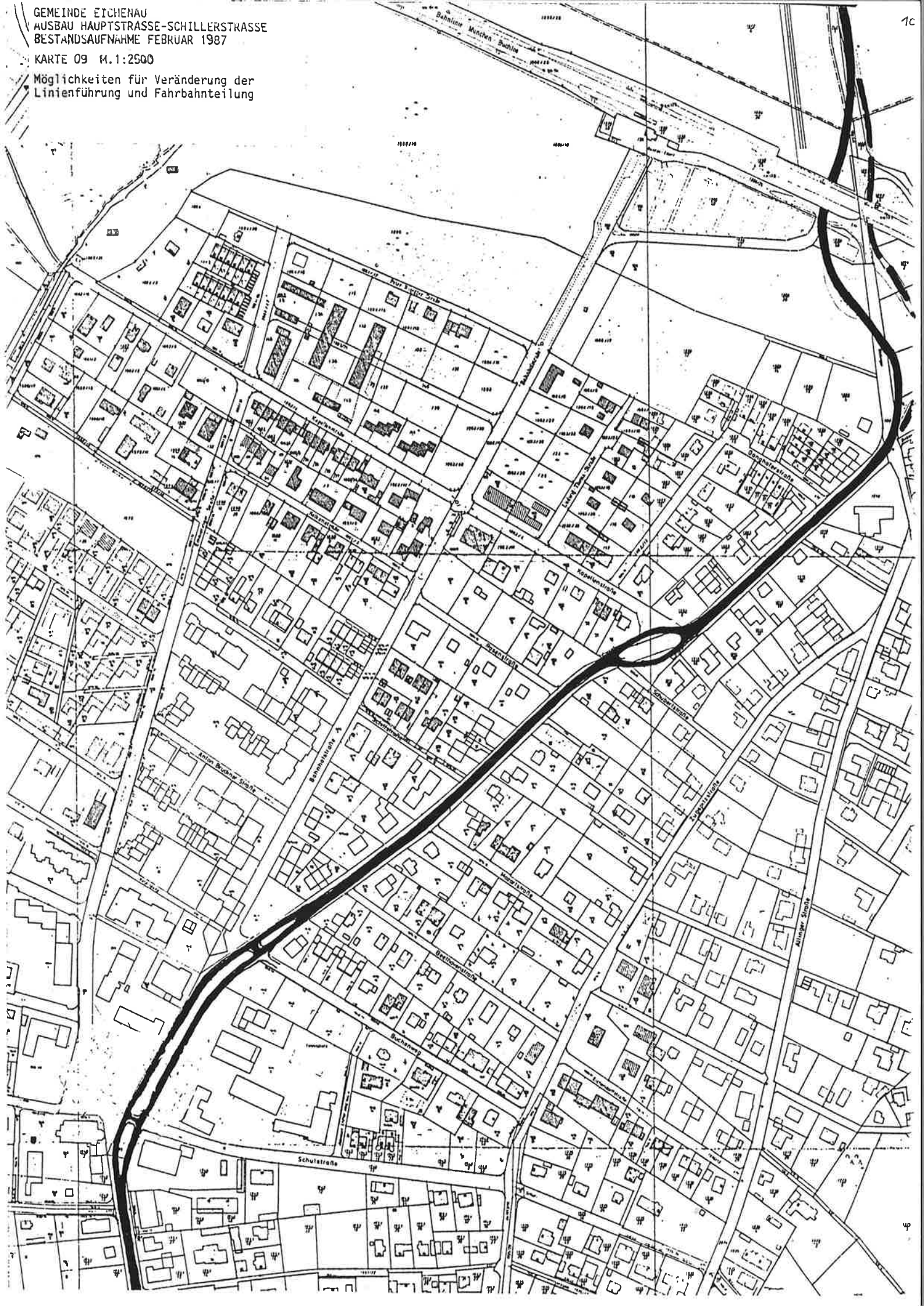


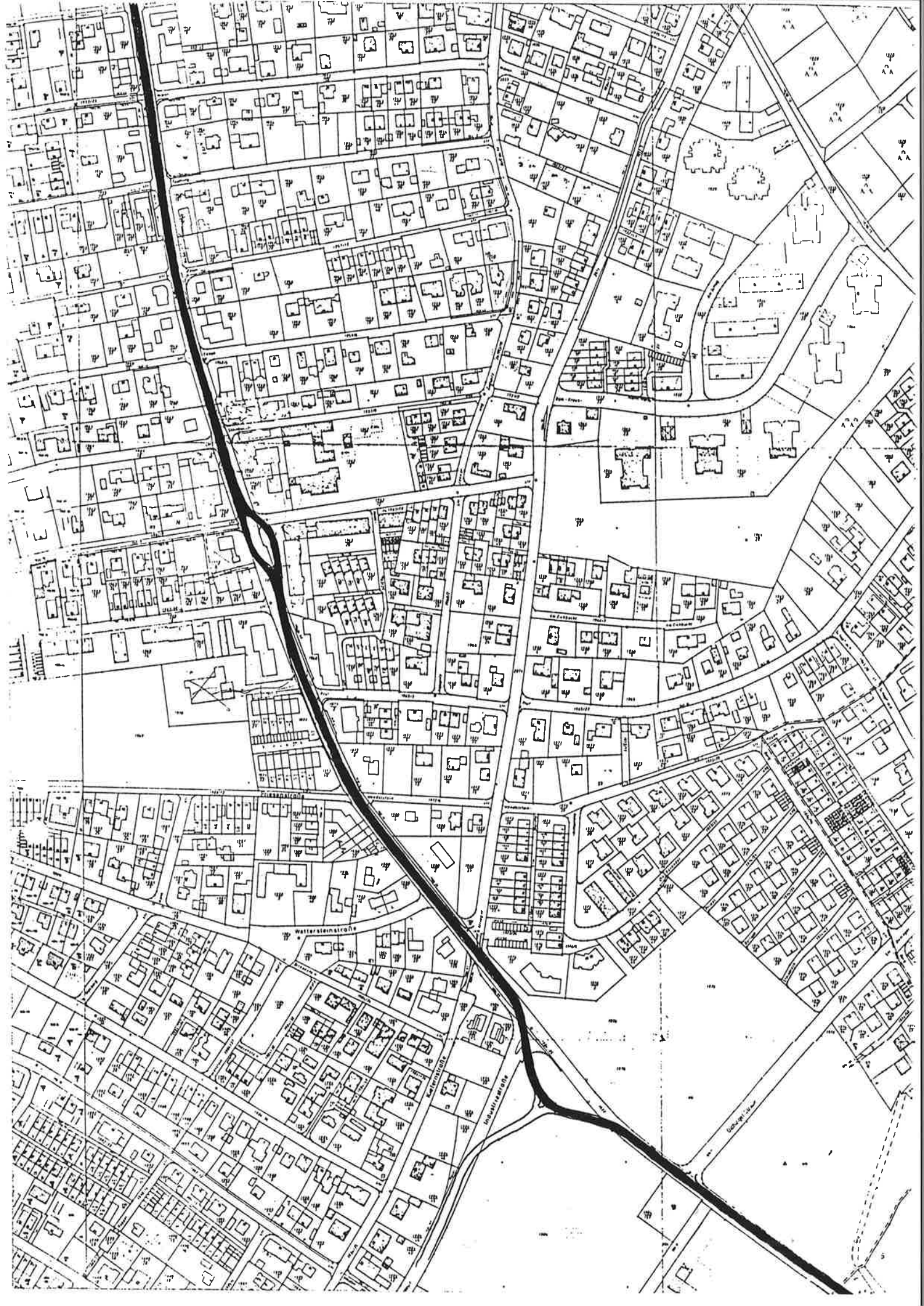


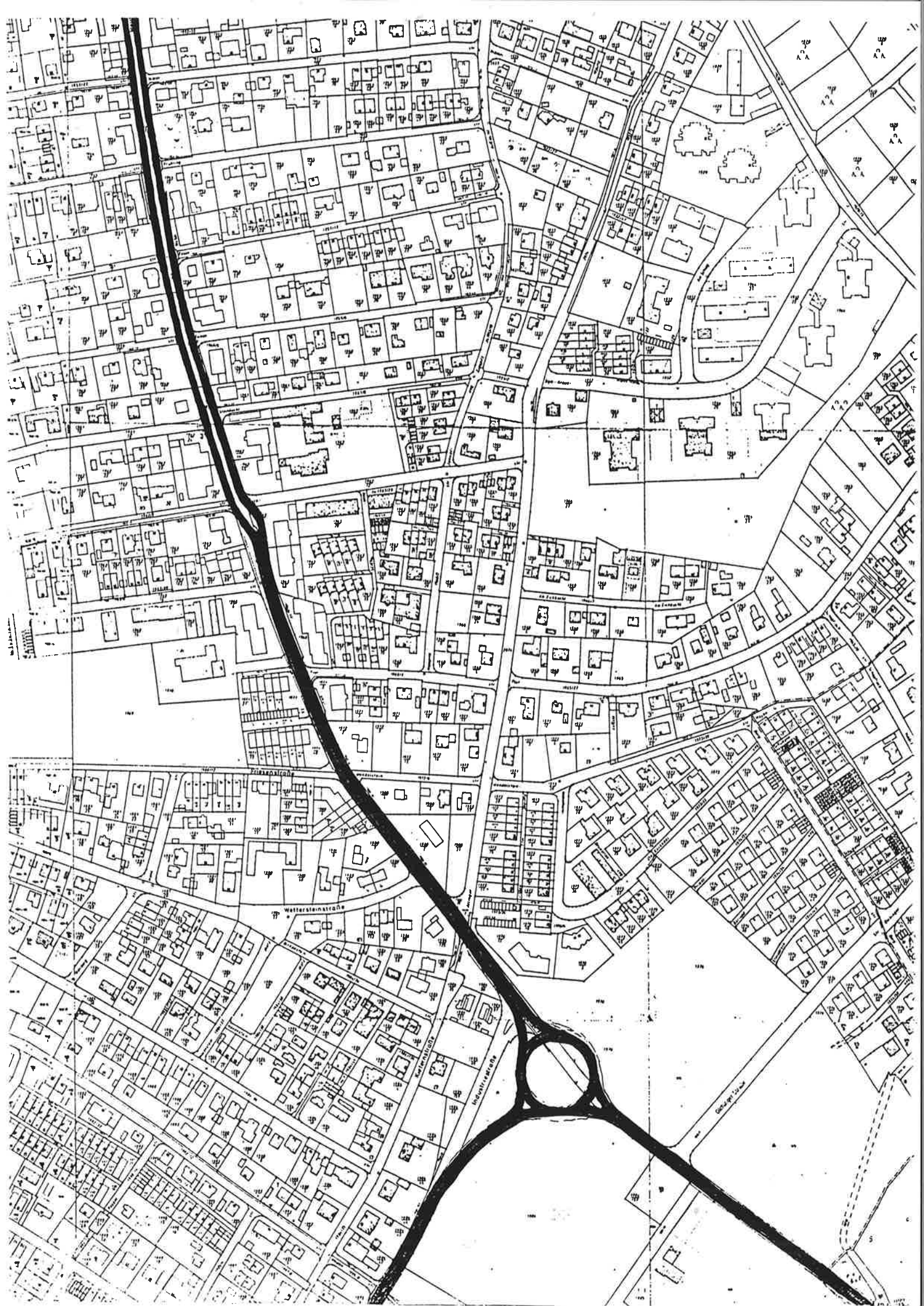
GEMEINDE EICHENAU
AUSBAU HAUPTSTRASSE-SCHILLERSTRASSE
BESTANDSAUFNAHME FEBRUAR 1987

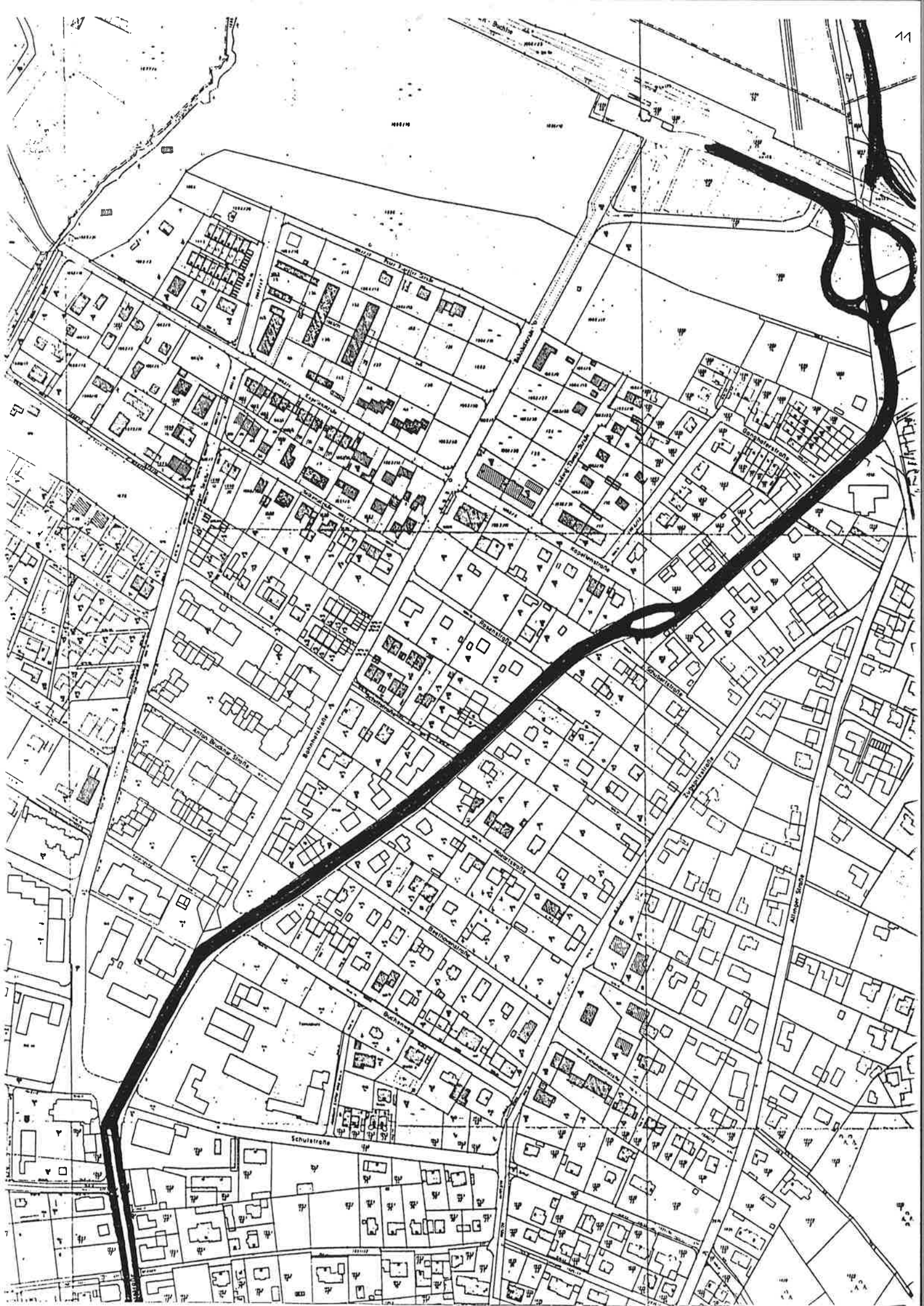
KARTE 09 M.1:2500

Möglichkeiten für Veränderung der
Linienführung und Fahrbahnteilung









Gemeinde Eichenau
Ausbau Hauptstraße - Schillerstraße

"Offene Landschaft"

Milieu-zonen



Hauptgeh- u. Radwege

"Platz Rathaus"

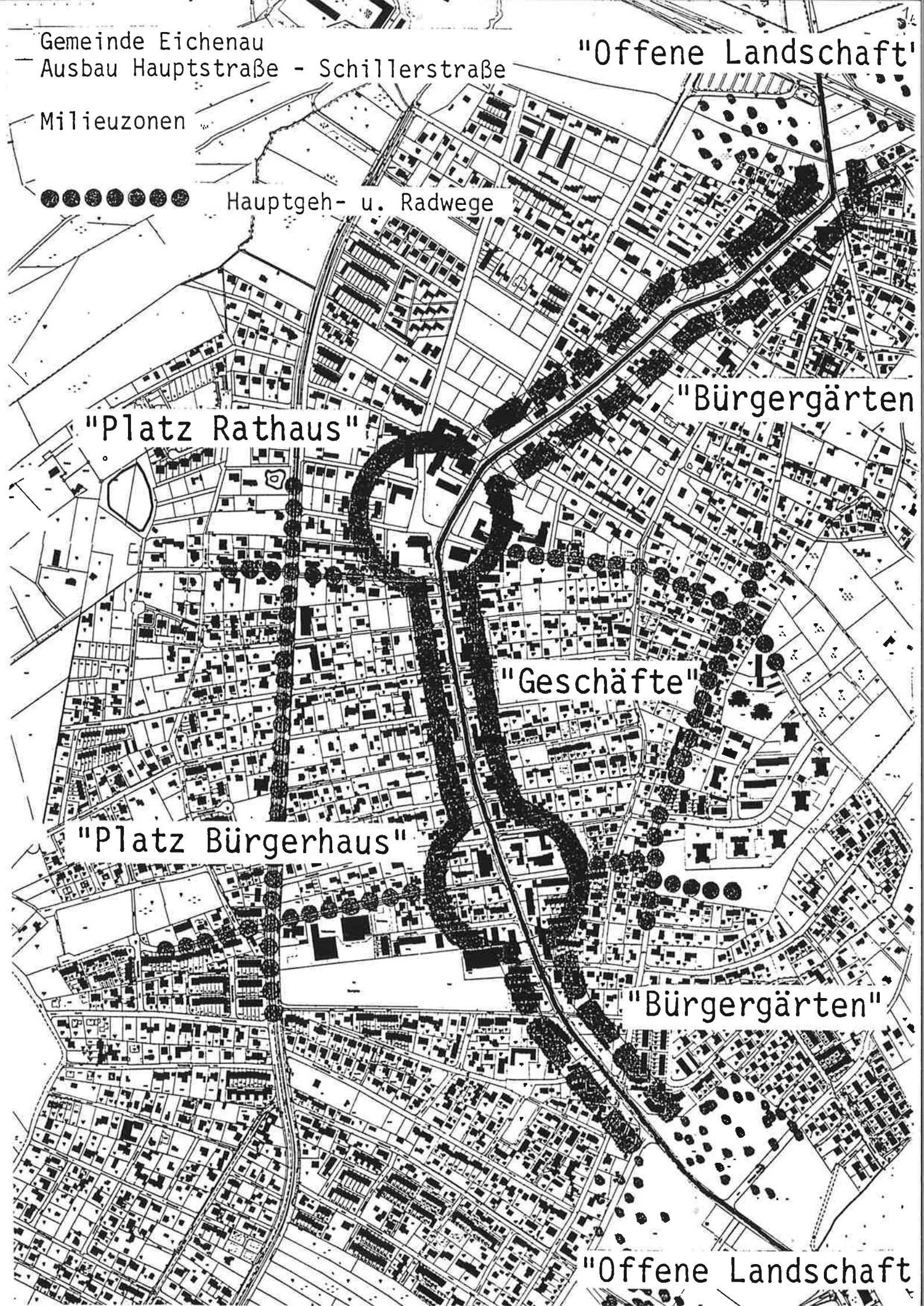
"Bürgergärten"

"Geschäfte"

"Platz Bürgerhaus"

"Bürgergärten"

"Offene Landschaft"



Anlage 3

Bebauungsplan Nr. 16 I, Hauptstraße, Gemeinde Eichenau vom September 1988

- Querschnitte abschnittsweise
Beschreibung
- Entwurf
Übersichtsplan
vier Lagepläne
- Isometrische Darstellung „Südlicher Ortseingang“, Platz bei der evangelischen Kirche“
und „Hauptplatz“ Hauptstraße Eichenau sowie
- perspektivische Darstellung von Bestand und Planung fünf verschiedener markanter
Situationen im Verlauf der Hauptstraße Eichenau

GEMEINDE EICHENAU

Ausbau Hauptstraße-Schillerstraße (St 2069)
Planungsstand zum 07.10.1988 (Bürgerversammlung)

Zur Bürgerversammlung am 07.10.1988 wurde der Entwurf des Straßenzuges Hauptstraße-Schillerstraße vom September 1988 in einer Planzeichnung im Maßstab 1:1000 dargestellt. Für die Situationen "Südliche Ortseinfahrt", "Platz an der evangelischen Kirche" und "Hauptplatz" wurden Isometrien angefertigt. Perspektivische Darstellungen über den Zustand vor und nach Durchführung der Planungen wurden hergestellt für fünf Situationen im Straßenverlauf. Farbige Ausfertigungen der Zeichnungen wurden fotografisch aufgenommen und als Diapositive in der Bürgerversammlung gezeigt.

Deutlich gemacht wurden die ortsplanerischen Aspekte der Straßenbaumaßnahmen sowie die ortsplanerischen, verkehrstechnischen und landschaftsplanerischen Mittel zur Erreichung der Planungsziele der Gemeinde. Anhand einiger Karten zur Bestandsaufnahme wurden die von der Straßenbaumaßnahme betroffenen ortsplanerischen Belange verdeutlicht:

- Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen
- Funktionale Abstufung des Straßen- und Wegenetzes
- Art und Maß der baulichen Nutzung im mittleren Abschnitt
- Stellplatznachweis und -defizit im mittleren Abschnitt

Die aus der Charakteristik des Ortes entwickelte Leitvorstellung für die Gestaltung des Straßenraumes wurde erläutert. Sie ist dargestellt in der Karte "Milieubereiche" und besteht in der Abfolge von Straßenräumen mit unterschiedlichem Charakter. Dies sind von außen nach innen die Milieubereiche "Offene Landschaft", "Bürgergärten" und "Hauptgeschäftsstraße".

Es wurde angenommen, daß das oberste Ziel der Gemeinde auch beim Ausbau des Straßenzuges Hauptstraße-Schillerstraße heißt: "Verbesserung der Lebensqualität des Ortes". Als Unterziele wurden daraus abgeleitet und formuliert:

- Verbesserung des Schutzes für die schwächeren Verkehrsteilnehmer Radfahrer und Fußgänger
- Verminderung der Emissionen Lärm, Abgase, Staub, Spritzwasser und Erschütterungen
- Förderung des Geh- und Radverkehrs im Ort
- Erhaltung und Verstärkung der Durchgrünung im Straßenraum
- Anhebung der Aufenthaltsqualität des Straßenraumes
- Erhaltung und Stärkung der Geschäftsnutzung im mittleren Bereich
- Erhaltung und Verbesserung der Querbeziehungen des Binnenverkehrs vor allem für Radfahrer und Fußgänger

Wesentliche Voraussetzung zur Erreichung dieser Ziele ist die Herabsetzung des Geschwindigkeitsniveaus auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt der St 2069 und die Verstärkung des Verkehrsflusses.

Dargestellt wurden die Mittel zur Erreichung der genannten Ziele:

- Fahrbahnverswenkungen
- Fahrbahnteilungen und Einbau von Verkehrsinseln als Überquerungshilfe für Fußgänger und Radfahrer
- Fahrbahnversmälnerung durch Einbau von Parkbuchten und Herausnahme des Radverkehrs
- Randbegrenzung der Fahrbahn durch einreihige und zweireihige Alleen
- Torbildung durch Anpflanzung von Bäumen auch im Bereich von Verkehrsinseln

Gemeinde Eichenau
Ausbau Hauptstraße-Schillerstraße (St 2069)
Entwurf vom September 1988
Querschnitte abschnittsweise

1. Ortseinfahrt Süd bis Einmündung Wettersteinstraße:
7,50 m Fahrbahn ohne Parkverbot, 2 x 2,00 m kombinierter Geh- und Radweg mit Abschwenkungen von der Fahrbahn und straßenbegleitenden Grünflächen.
Gesamtbreite: 11,50 m und mehr.
2. Einmündung Wettersteinstraße bis Kreuzung Parkstraße:
6,50 m Fahrbahn mit Parkverbot, 2 x 2,00 m Parkstreifen mit Bäumen, 2 x 0,75 m Schutzstreifen zwischen Parkstreifen und Weg, 2 x 2,00 m kombinierter Geh- und Radweg.
Gesamtbreite: 16,00 m.
3. Kreuzung Parkstraße bis Einmündung Schulstraße:
6,50 m Fahrbahn mit Parkverbot, 2 x 2,00 m Parkstreifen mit Bäumen, 2 x 0,75 m Schutzstreifen zwischen Parkstreifen und Weg, 2 x 2,00 m kombinierter Geh- und Radweg, Verbreiterung der befestigten Flächen bis zu den Hausfronten, wenn möglich.
Gesamtbreite: 16,00 m und mehr.

Im Bereich von Verkehrsinseln:
2,50 m Verkehrsinsel, 2 x 3,75 m Fahrbahnen, 2 x 2,00 m kombinierter Geh- und Radweg, Verbreiterung der befestigten Flächen bis zu den Hausfronten wenn möglich.
Gesamtbreite: 14,00 m und mehr.
4. Einmündung Schulstraße bis Einmündung Bahnhofstraße (Hauptplatz):
6,50 m Fahrbahn mit Parkverbot, 2 x 2,00 m Parkstreifen mit Bäumen, 2 x 0,75 m Schutzstreifen zwischen Parkstreifen und Weg, 2 x 2,00 m kombinierter Geh- und Radweg mit Abschwenkungen von der Fahrbahn und straßenbegleitenden Grünflächen.
Gesamtbreite: 15,25 m und mehr.
5. Einmündung Bahnhofstraße bis Einmündung Kapellenstraße:
6,50 m Fahrbahn mit Parkverbot, 2,00 m Parkstreifen mit Bäumen auf der Westseite, 0,75 m Schutzstreifen zwischen Parkstreifen und Weg, 2 x 2,00 m kombinierter Geh- und Radweg.
Gesamtbreite: 13,25 m.
6. Einmündung Kapellenstraße bis Olchinger Straße:
7,50 m Fahrbahn ohne Parkverbot, 2 x 2,00 m kombinierter Geh- und Radweg
Gesamtbreite: 11,50 m.

Im einzelnen wurden im Verlauf des Straßenzuges Hauptstraße-Schillerstraße die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Südliche Ortseinfahrt
Relationstrassierung zwischen Einmündung Olchinger Straße und Einmündung Industriestraße mit Ausweitung der Eichenau
- Ergänzungspflanzung von Bäumen auf der öffentlichen Grünfläche an der Einmündung Industriestraße und auf der Straßenseite zwischen Allinger Straße und Wendelsteinstraße
- platzartige Aufweitung des Straßenraumes vor AVA-Gebäude und Verschwenkung der Fahrbahn an der Kreuzung Parkstraße sowie Einbau von Mittelinseln als Überquerungshilfe, Baumpflanzung auf der nördlichen Verkehrsinsel zur Erreichung einer Torwirkung, Unterstützung der Bedeutung der Situation als Übergang von einem zum anderen Straßenabschnitt durch klein-kronige Bäume besonderer Art (z.B. Rotdorn) entlang der Bebauung auf der Ostseite zwischen Flurstraße und Parkstraße
- Zweireihige Allee auf die Länge des mittleren Straßenabschnittes "Hauptgeschäftsstraße", Verkehrsinseln an der Eichenstraße, der Niblerstraße und zwischen Kirchen- und Schulstraße, im letztgenannten Bereich wiederum Baumpflanzungen zur Kennzeichnung der Abschnittsbildung mit Torwirkung
- Abschnenken der Geh- und Radwege von der Straße im Bereich des Hauptplatzes und Ergänzung des Baumbestandes zu parkartiger Landschaft, Umgestaltung der Pfarrer-Huber-Straße zwischen Hauptstraße und Emmeringer Straße zu gepflastertem Marktplatz
- Ergänzung des Baumbestandes entlang der Schillerstraße
- Umgestaltungsvorschläge für den Bereich nördliche Ortseinfahrt bleiben einem Zeitpunkt nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Bahnunterführung vorbehalten

Eine Beschreibung der abschnittswisen Straßenquerschnitte enthält die beigefügte Anlage.

GEMEINDE EICHENAU LANDKREIS FÜRSTENFELDBRUCK

ORTSENTWICKLUNGSPLANUNG VERKEHR

AUSBAU HAUPTSTRASSE/SCHILLERSTRASSE (St 2069)

ENTWURF VOM SEPTEMBER 1988



ÜBERSICHTSPLAN
M. 1:10000



Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München
Geschäftsstelle



München, September 1988

GEMEINDE EICHENAU

LANDKREIS FÜRSTENFELDBRUCK

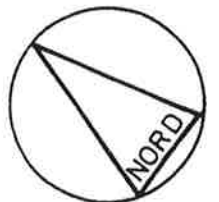
ORTSENTWICKLUNGSPLANUNG

VERKEHR

AUSBAU HAUPTSTRASSE / SCHILLERSTRASSE (St 2069)
ENTWURF VOM SEPTEMBER 1988 Blatt Nr. 1-4

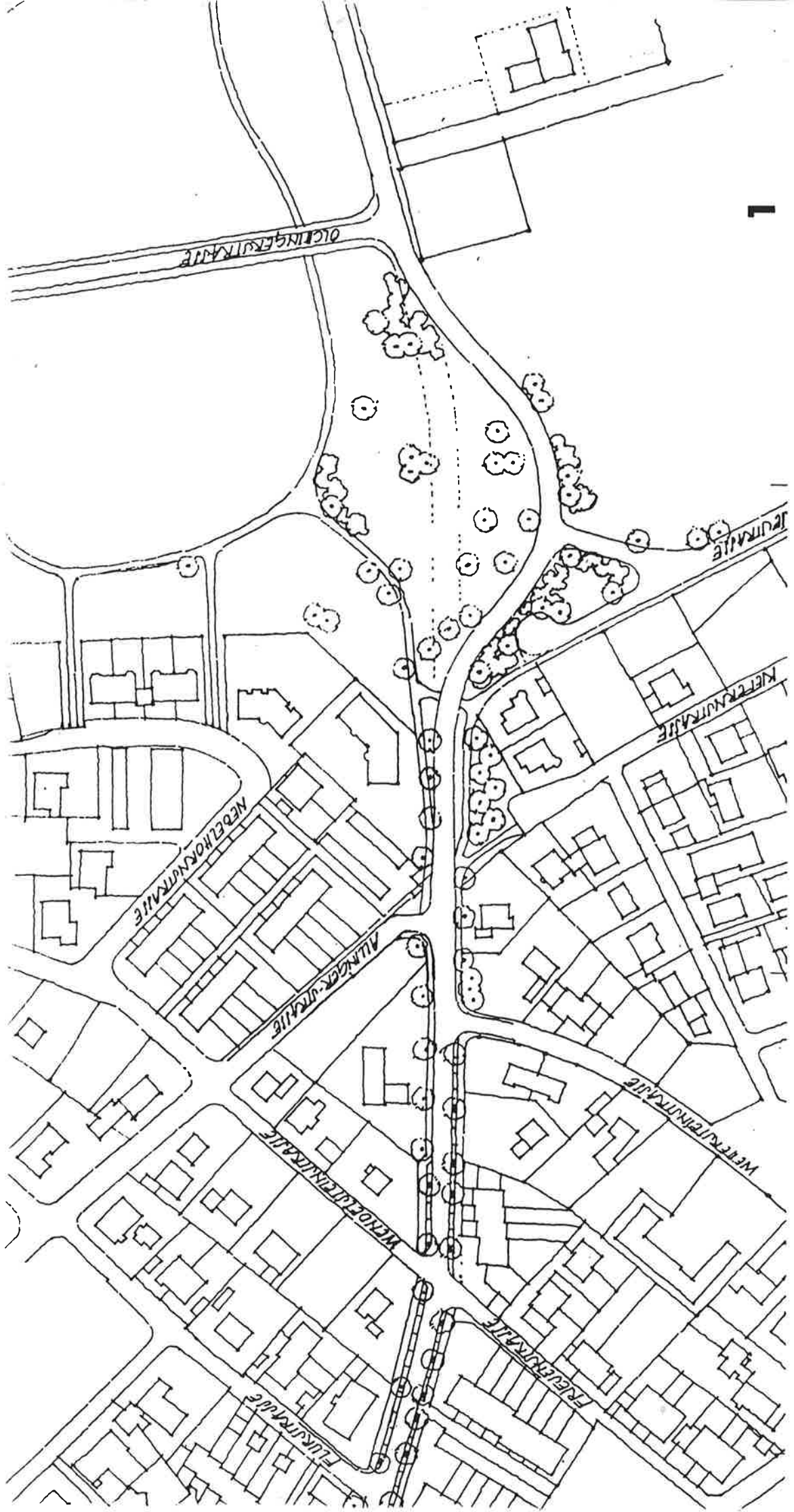


Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München
Geschäftsstelle

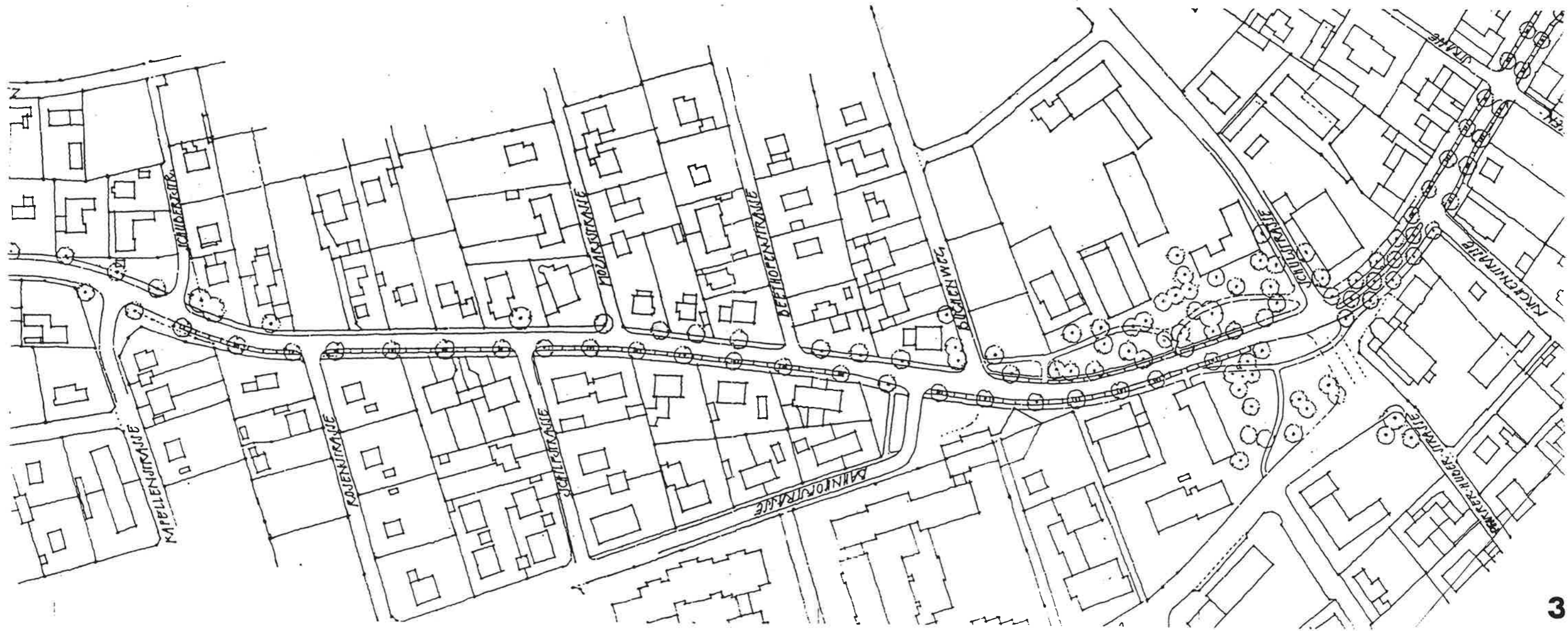


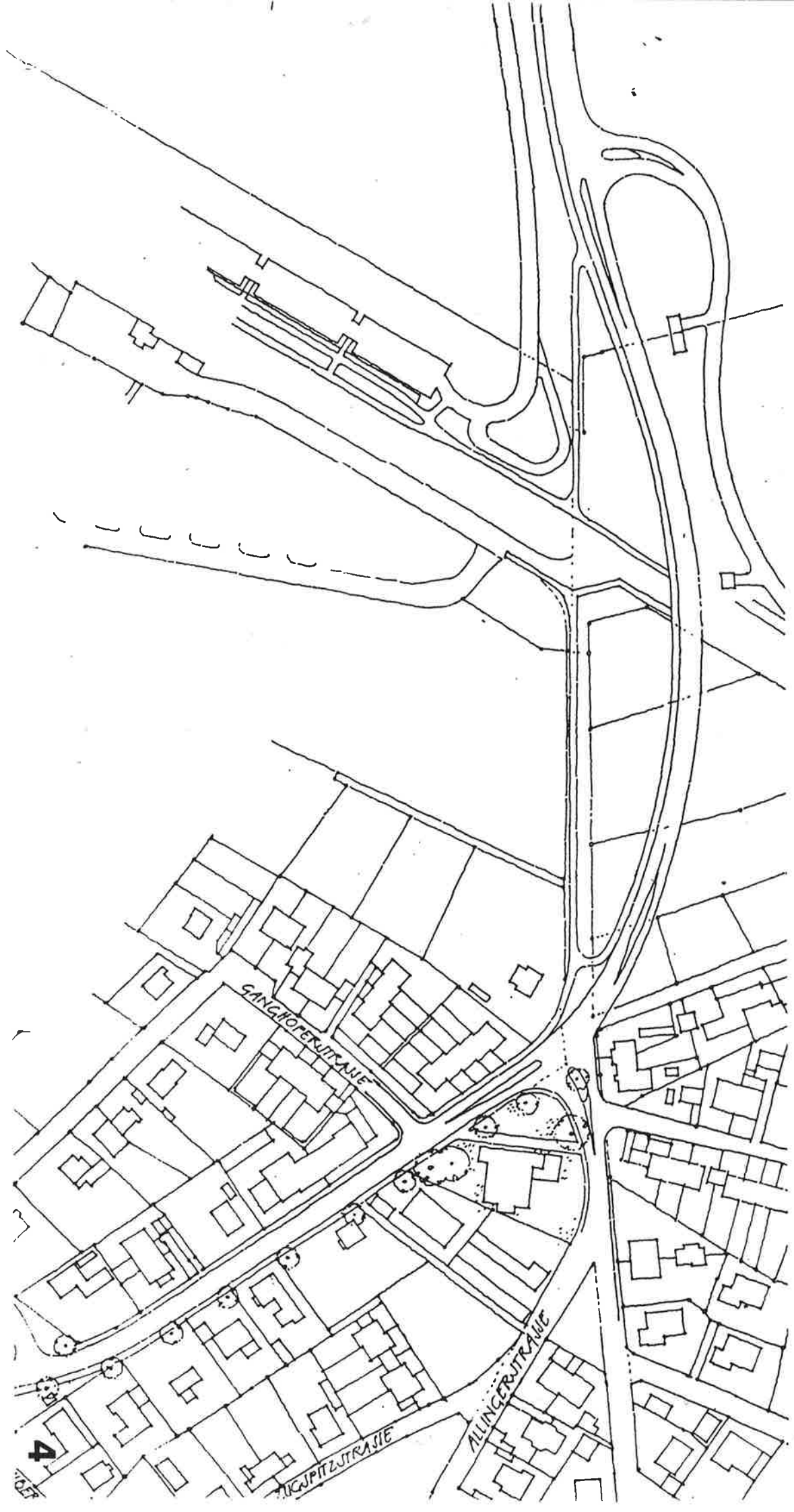
0 10 20 30 40 50m

München, September 1988









GEMEINDE EICHENAU
AUSBAU
HAUPTSTRASSE
SCHILLERSTRASSE
PLATZ BEI DER
EVANGELISCHEN
KIRCHE



Planungsverband
Außerer
Wirtschaftsraum
München
Geschäftsstelle

MÜNCHEN, AUG. 1968

GEMEINDE EICHENAU
HAUPTSTRASSE
SCHILLERSTRASSE
SÜDLICHE
ORTSEINFABRT



Planungsverband
Außerer
Wirtschaftsraum
München
Geschäftsstelle

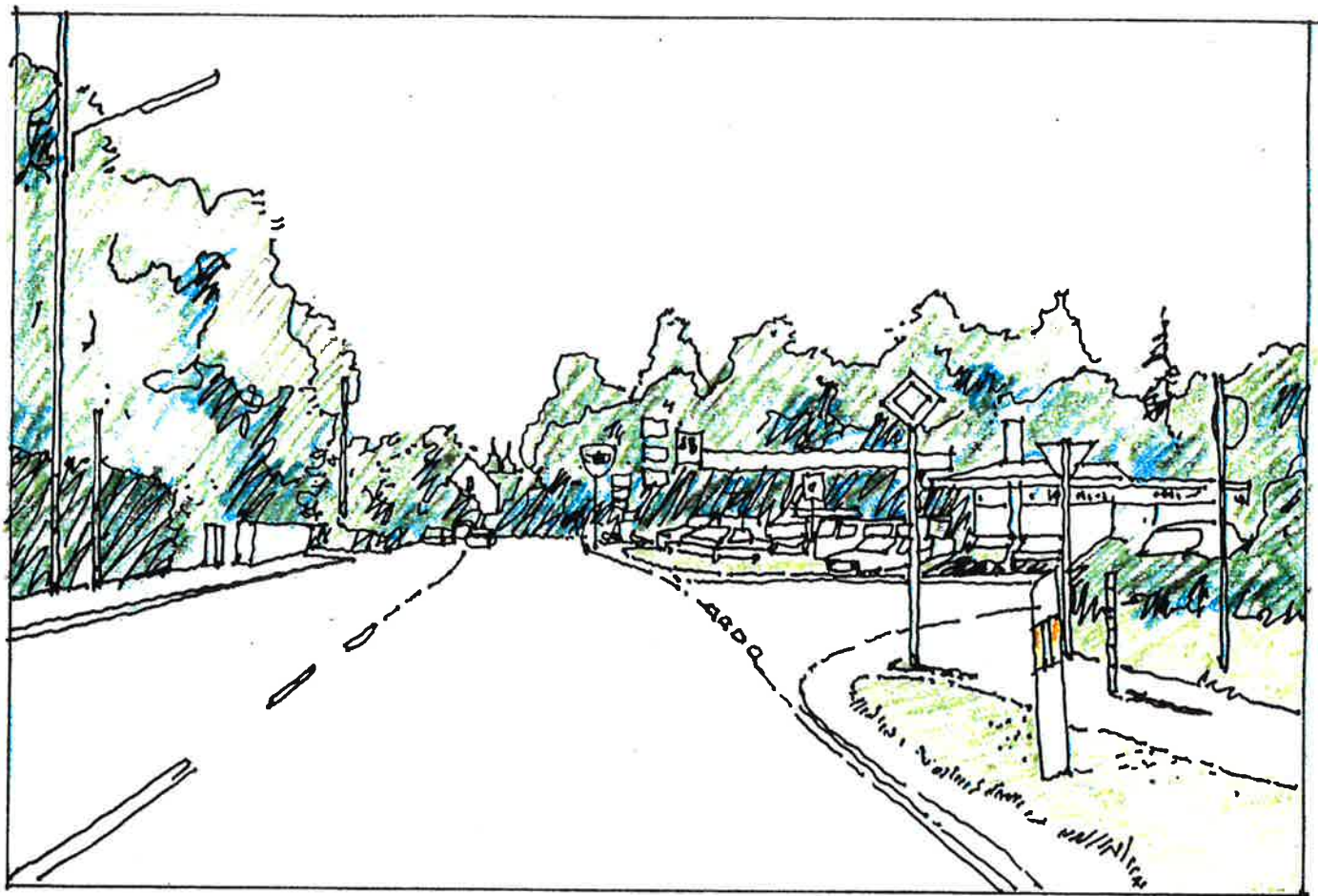
MÜNCHEN. AUG. 1988

GEMEINDE EICHENAU
AUSBAU
HAUPTSTRASSE
SCHILLERSTRASSE
HAUPTPLATZ



Planungsverband
Außerer
Wirtschaftsraum
München
Bayerhofstraße

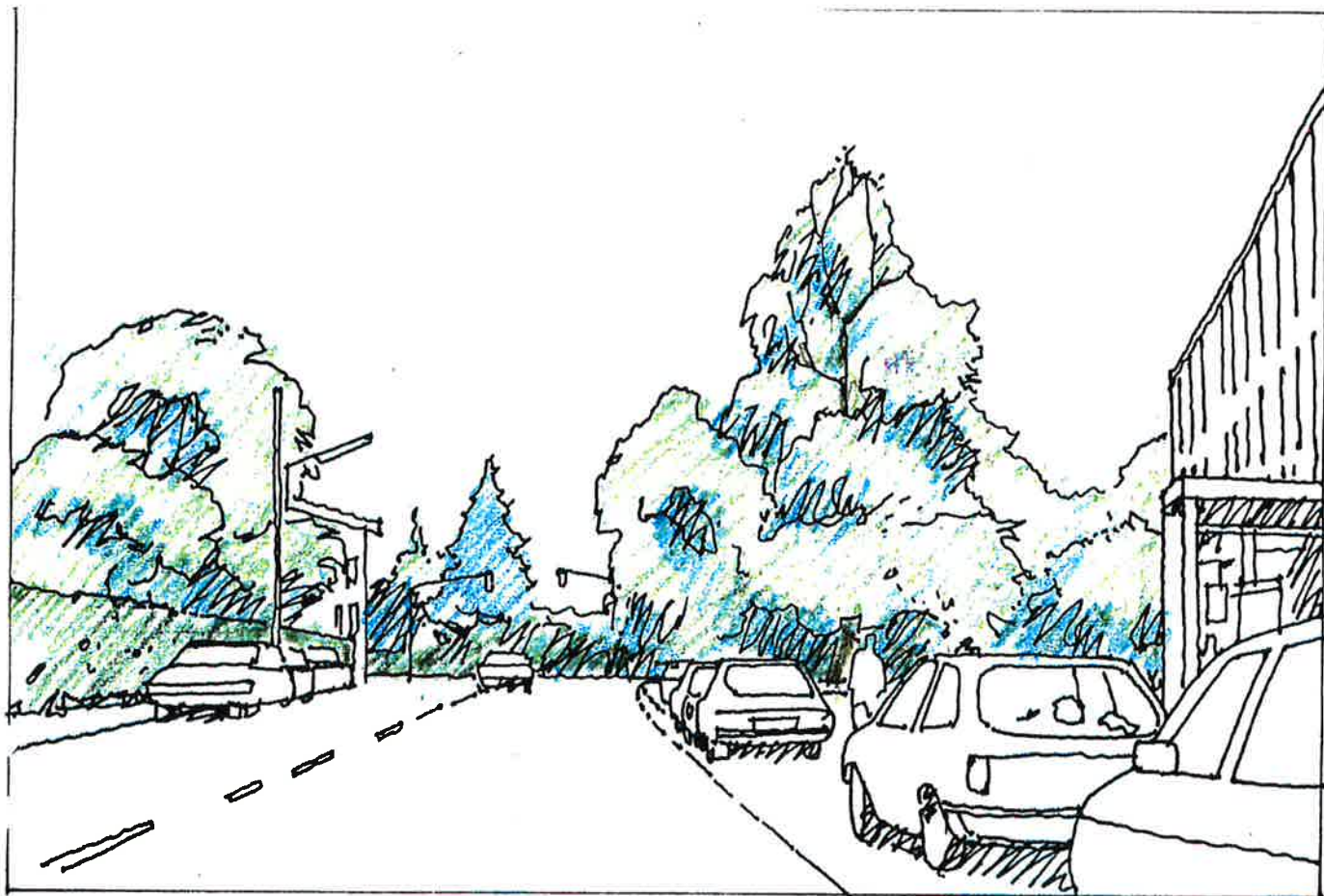
MÜNCHEN · AUG. 1988



PLANUNGSVERBAND
 AUßERER
 WIRTSCHAFTSRAUM
 MÜNCHEN.

GEMEINDE EICHENAU
 AUSBAU
 HAUPTTRASSE - SCHILLERSTRASSE
 EINMÜNDUNG ALLINGERSTRASSE

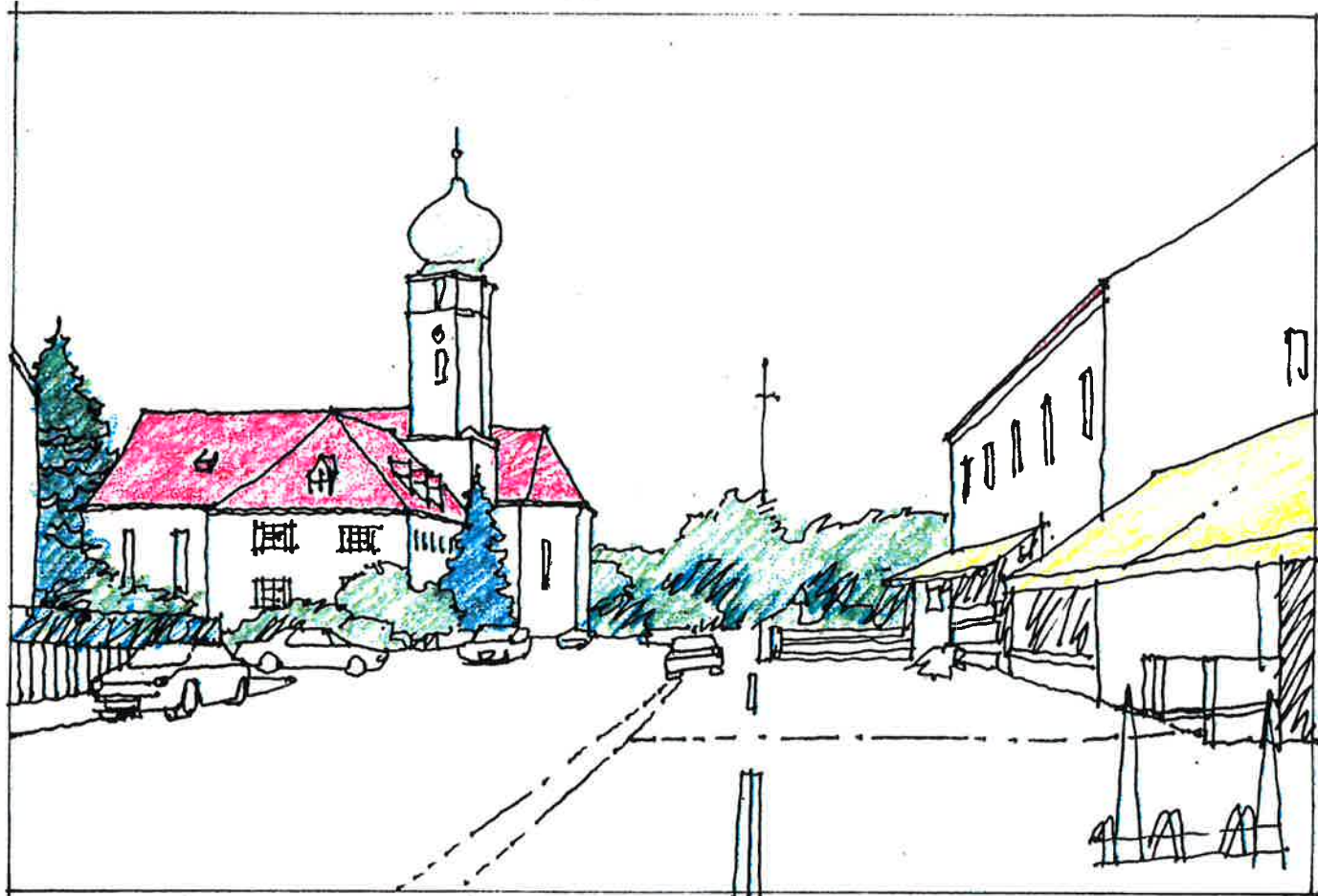
1 10 87 //



PLANUNGVERBAND
 AUßERER
 WIRTSCHAFTSRAUM
 MÜNCHEN

GEMEINDE EICHENAU
 AUSBAU
 HAUPTTRASSE · SCHILLERTRASSE
 KREUZUNG PARKTRASSE

1.10.88



PLANUNGSVERBAND
 AUWERER
 WIRTSCHAFTSRAUM
 MÜNCHEN

GEMEINDE EICHENAU
 AUSBAU
 HAUPTSTRASSE · SCHILLERSTRASSE
 EINMÜNDUNG KIRCHENSTRASSE

1.10.88 P.

Anlage 4

Arbeitspapier vom Januar 1989 „Eckdaten zum Bebauungsplanentwurf Hauptstraße“
Gemeinde Eichenau

Gemeinde Eichenau
Bebauungsplan B 16 I, Hauptstraße
Beurteilung von Einzelbauvorhaben

In seiner Sitzung am 13.12.88 faßte der Bau-, Planungs- und Umweltausschuß den Beschluß, dem Gemeinderat die Aufstellung des Bebauungsplanes B 16 I, Hauptstraße zu empfehlen. Die Aktualität einer Bebauungsaufstellung zur Sicherung eines städtebaulichen Konzepts ist neuerlich gegeben durch den Eingang zweier Anträge auf Vorbescheid an der Hauptstraße. Es handelt sich um Baugesuche der Firma Wertgrund GmbH auf der Westseite zwischen Fasan- und Eichenstraße und der Firma Felser auf der Ostseite, Ecke Ahornstraße.

Mit dem Bebauungsplan B 16 I, Hauptstraße soll für einen Teilbereich entlang des Straßenzuges Hauptstraße - Schillerstraße die städtebauliche Entwicklung und Ordnung gewährleistet und eine Rechtsgrundlage für die Durchführung der Maßnahmen zum Ausbau dieses Straßenzuges geschaffen werden. Für den gesamten Straßenzug wurde ein städtebauliches Konzept erarbeitet, in dem die Belange der Ortsplanung, der Verkehrsplanung und der Landschaftsplanung aufeinander abgestimmt sind. Dieses Konzept wurde in den Gremien der Gemeinde beraten, in einer außerordentlichen Bürgerversammlung am 07.10.1988 erörtert und hinsichtlich einzelner wichtiger Entscheidungen vom Gemeinderat am 13.12.1988 beschlossen. Die Umsetzung des Konzepts soll nicht durch Einzelbaumaßnahmen behindert werden, für die noch vor Aufstellung des Bebauungsplanes eine Genehmigung aufgrund § 34 BauGB beantragt wird. Gemäß § 14 BauGB kann unter bestimmten Voraussetzungen die Entscheidung über die Zulässigkeit eines Bauvorhabens ausgesetzt werden, wenn zu befürchten ist, daß die Durchführung der städtebaulichen Planung durch das Vorhaben unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert würde. Die vorliegenden Baugesuche sollen daher auf ihre Verträglichkeit mit dem städtebaulichen Konzept geprüft werden. Ob sie den zukünftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechen werden, kann im einzelnen erst nach Vorliegen eines Bebauungsplanentwurfs und seiner Billigung durch den Gemeinderat geprüft werden. Eine Verständigung über wesentliche Eckdaten ist aber schon im Vorfeld der Bebauungsaufstellung möglich. In diesem Sinn wird dem Gemeinderat empfohlen, zur Beurteilung der eingereichten Baugesuche die nachstehenden Kriterien anzuwenden. Die Gliederung der Kriterienliste erfolgt Punkt für Punkt nach folgendem Schema: Merkmal - Maxime - Begründung - Stellungnahme.

1. o Art der baulichen Nutzung

- o Mischgebiet
je Bauvorhaben bis zu 60 % gewerbliche Nutzung

- o Erhaltung und Stärkung des Gebietscharakters im mittleren Abschnitt der Hauptstraße als Hauptgeschäftsstraße, jedoch kein völliger Entzug der Wohnnutzung, um abendliche Verödung zu vermeiden.

- o Felser: ca. 48 % gewerbliche Nutzung zu ca. 52 % Wohnnutzung entspricht der Maxime.

Wertgrund: ca. 83 % gewerbliche Nutzung zu ca. 17 % Wohnnutzung entspricht der Maxime nicht.

ε.

- o Maß der baulichen Nutzung
- o GFZ max. 0,8, GRZ max 0,4, Zahl der Vollgeschosse max. II + D, Begrenzung der Größe von Einzelhandelsgeschäften auf max. 150 qm Nutzfläche (DIN 277)
- o Erhaltung und Stärkung der kleinteiligen Struktur und der örtlichen Maßstäblichkeit. Die typische Parzellierungs- und Erschließungsstruktur der Gemeinde entstand durch Einzelhausbebauung mit höchstens 2 Geschossen und großem Freiflächenanteil. Bei Grundflächenzahlen über 0,4 und Geschosßflächenzahlen über 0,8 geht diese ortsübliche Eigenart endgültig verloren. Eine höhere GFZ mag an einzelnen Plätzen mit hervorragender Bedeutung gerechtfertigt sein, würde aber, auf einen längeren Straßenabschnitt bezogen, ein ortsfremdes städtisches Milieu schaffen und den ortstypischen Gartenstadtcharakter endgültig beseitigen. Außerdem wird zur Deckung des Stellplatzbedarfs bereits bei einer GFZ von 0,8 die Anlage von öffentlichen Parkplätzen erforderlich, weil im öffentlichen Straßenraum und auf den Privatgrundstücken keine ausreichenden Flächen mehr nachgewiesen werden können. Höhere Geschosßflächenzahlen als 0,8 sollten daher bereits aus diesem Grund nicht zugelassen werden. Es würde ein Parkplatzsuchverkehr in den Seitenstraßen der noch ruhigen Wohngebiete ausgelöst werden. Störungen und eine weitere Belastung der Hauptstraße durch örtlichen Binnenverkehr wären die unvermeidliche Folge.

Nach der Baunutzungsverordnung sind Grundflächenzahl und Geschosßflächenzahl an die Zahl der Vollgeschosse gebunden. Demnach wäre bei zwei Vollgeschossen bereits eine Beschränkung auf GRZ 0,4 und GFZ 0,8 gegeben. Um eine GFZ von 1,0 zu rechtfertigen, müßte die Zahl der Vollgeschosse auf 3 angehoben werden. Dies würde wiederum eine erhebliche Beeinträchtigung des Ortscharakters bedeuten, wenn man bedenkt, daß der Abstand der gegenüberliegenden Häuser oft nur 22 m betrifft. Dies wäre dann schon fast der Mindestabstand nach Bayerischer Bauordnung.

Eine Größenbeschränkung von Einzelhandelsbetrieben würde beruhen auf § 1, Abs. 5, Ziff. 8, Satz 2 BauGB in Verbindung mit § 1, Abs. 9 BauNVO. Um die Belange der Wirtschaft, insbesondere ihrer mittelständischen Struktur, im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung zu berücksichtigen, kann demnach, wenn besondere städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, im Bebauungsplan festgesetzt werden, daß nur bestimmte Arten von baulichen oder sonstigen Anlagen zulässig oder nicht zulässig sind oder ausnahmsweise zugelassen werden können. Die Art der Anlagen kann bei Einzelhandelsbetrieben nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts grundsätzlich auch nach der Verkaufsfläche bestimmt werden (Urteil vom 22.05.1987 BVWG 4c 77 84). Die Begründung für eine Größenbeschränkung liegt in der beabsichtigten Erhaltung der ortsüblichen kleinteiligen und vielseitigen Struktur beim Waren- und Dienstleistungsangebot. Entgegengewirkt werden soll damit der unerwünschten Zentralisierung einseitigen Angebots an einem Ort und damit verbundenem Entzug an anderen Orten. Die Folge wäre auch wiederum die Erzeugung weiteren und vermeidbaren Verkehrs und Stellplatzbedarfs.

- o Felser: GFZ 1,3, GRZ 0,4, II + D, Ladengröße bis 180 qm.
Wertgrund: GFZ 1,0, GRZ 0,5, II + D, Ladengröße bis 980 qm.
- o Gemäß Baunutzungsverordnung sind im Mischgebiet bei zwei Vollgeschossen zulässig: GFZ 0,8 und GRZ 0,4. Beide Bauvorhaben überschreiten diese Grenzwerte zum Teil erheblich. Auch die Größe der Einzelhandelsbetriebe überschreitet die wünschenswerte Größe erheblich. Aus den genannten Gründen wird eine Beschränkung auf die Werte der Maxime empfohlen.
- 3. o Bauweise, Stellung der Gebäude
 - o offene Bauweise, Einzelhäuser, Parallelstellung zur Straßenachse.
 - o Die ortsübliche Erschließungs- und Parzellenstruktur zeichnet sich auch im Straßenzug Hauptstraße - Schillerstraße ab. Seitenstraßen zweigen jeweils im Abstand von zwei Grundstückstiefen nach beiden Seiten ab. Zur Erhaltung der damit verbundenen kleinteiligen Bebauungsstruktur sollte in Richtung der Straßenachse keine Grenzbebauung zugelassen werden. Werden zwei Grundstücke verschmolzen, sollte dennoch der Einzelhauscharakter der Bebauung erhalten werden, indem zwei Einzelgebäude mit einem gegenüber der Straßenfront zurücktretenden Zwischen-trakt verbunden werden. Grenzbebauung und geschlossene Bauweise sollten allenfalls in besonderen Situationen, wie bei Platzbildungen, als Mittel der städtebaulichen Gestaltung angewendet werden. Zur Herausbildung der Straße als städtebaulicher Raum sollten die Gebäude grundsätzlich parallel zur Straßenachse gestellt werden. Abweichungen davon sollten nur in besonderen Situationen, wie bei Platzbildungen vorgenommen werden.
 - o Felser: Das Zusammensetzen des Baukörpers aus einem großen straßenseitigen und einem kleinen rückwärtigen Haus erscheint problematisch. Ein gleichbleibender Baukörper entlang der Ahornstraße oder zwei getrennte Baukörper würden sich besser in die Umgebung ursprünglicher und traditionswahrender Bebauung einfügen. Der Charakter der Einzelhausbebauung ist erhalten. Der Giebel zur Hauptstraße ist aber ungewöhnlich breit. Eine Reduzierung beim Maß der baulichen Nutzung würde auch den Gestaltungsspielraum für den Architekten vergrößern. Eine Parallelstellung zumindest der Giebelfront zur Achse der Hauptstraße täte dem Straßenraum gut.

Wertgrund: Der geplante Gebäudekomplex erstreckt sich über zwei Grundstücke und ignoriert die ursprüngliche Parzellen- und Bebauungsstruktur. Es erfolgt zwar eine Gliederung, aber in abweichender Form in einen größeren und einen kleineren Gebäudeteil, die beide vereinheitlicht sind durch durchgehende Traufständigkeit. Das Bemühen um eine Nutzenmaximierung bestimmt den Charakter des Gebäudes. Die Abstände des Gebäudes von den Grundstücksgrenzen sind gerade um Stellplatztiefe oder Rampenbreite eingehalten.

Das Gesamtgrundstück von 42 x 60 m ist auf einer Fläche von 28 x 46 m überbaut. Die Restflächen sind durch Kfz-Stellplätze, Rampen und Wege versiegelt. Besonders fremdartig wirkt der wie eine Schublade aus dem Gebäude herausgezogene rückwärtige Teil. Eine bessere Einfügung in die Umgebung wäre sicher möglich durch zwei giebelständige Baukörper mit einem zurückgesetzten Verbindungsbau. Eine Reduzierung beim Maß der baulichen Nutzung würde die Gestaltungsmöglichkeiten erheblich verbessern. Zugunsten einer deutlicheren Definition des Straßenraumes sollte das Gebäude parallel zur Achse der Hauptstraße nicht zu den Seitenstraßen gestellt werden.

4. o Erschließung und Versorgung

- o Grundstückserschließung möglichst von den Seitenstraßen aus. Ebenso Anlieferung und Zufahrt für Versorgungs- und Notfahrzeuge. Entlang der Hauptstraße keine Senkrecht- oder Schrägparkstände. Senkrechtparkstände möglich an untergeordneten Seitenstraßen. Nachweis von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und von Müllsammelbehältern.
- o Der durchgehende Fuß- und Radverkehr entlang der Hauptstraße wird entsprechend dem fischgrätartigen Erschließungsschema im Abstand von ca. 60 m nach jeweils zwei Parzellen durch Seitenstraßen unterbrochen. Die zwischen den Seitenstraßen verbleibenden Abschnitte sollten möglichst nicht noch von weiteren Grundstücks- oder Garagenzufahrten unterbrochen werden; schon gar nicht durch Senkrecht- oder Schrägparkstände von der Hauptstraße her weiter eingeengt werden. Der knappe Raum zwischen den Gebäudefronten entlang der Hauptstraße im mittleren Abschnitt sollte insbesondere im Hinblick auf eine noch erhebliche bauliche Verdichtung unbedingt für den Fuß- und Radverkehr freigehalten und für die Anhebung der Aufenthaltsqualität des Straßenraumes, sowie für Bepflanzungen genutzt werden. Außerdem sollten die Möglichkeiten zur Anordnung von öffentlichen Längsparkständen an der Hauptstraße nicht noch weiter durch Grundstückszufahrten eingeschränkt werden.
- o Felser: Die Erschließung wurde gegenüber dem ersten Entwurf vom Oktober 88 beim Entwurf vom Dezember 88 verbessert. Durch die beengten Verhältnisse bei den Erschließungsflächen wird aber wiederum deutlich, daß das Maß der baulichen Nutzung zu hoch angesetzt ist. An der Ahornstraße verbleiben zwischen Schaufenster und Parkständen nur noch 1,20 m. Pflanzflächen für die ortstypische Durchgrünung verbleiben nur noch in Streifenform herunter bis zu 50 cm Breite. Der Gestaltungsspielraum für die Grün- und Freiflächen reduziert sich auf kümmerliche Reste zwischen den zwingend erforderlichen Flächen für die wichtigsten Nutzungen. Flächen für Großbäume, die bisher das Ortsbild entscheidend prägten, verbleiben nicht. Mit einer Umplanung bei geringerem Maß der baulichen Nutzung und Verlegung der Garagenzufahrt sollte eine großzügigere Gestaltung der Grün- und Freiflächen verbunden werden.

Wertgrund: Auch bei diesem Bauvorhaben wird deutlich, daß das Maß der baulichen Nutzung zu hoch angesetzt ist. Um das Gebäude legt sich ein Kranz von Erschließungsflächen und Stellplätzen. Das Konzept zur Gestaltung des Straßenzuges Hauptstraße - Schillerstraße war dem Entwurfsverfasser offenbar nicht bekannt. Der geplante Straßenquerschnitt, die Anordnung der Stellplätze und die Allee sind nicht berücksichtigt. Die Stellplätze sind in Gruppen bis zu 13 Stück ohne Unterbrechung angeordnet. Ein Gestaltungsspielraum für Grün- und Freiflächen besteht nicht mehr. Die Grundstückszufahrt von der Fasanstraße aus entspricht grundsätzlich den Erschließungskriterien. Die Anordnung einer überdachten Rampenanlage auf ca. 45 m Länge an der Grundstücksgrenze erscheint allerdings für die Nachbarn kaum zumutbar. Die Restflächen für Fußgänger und Radfahrer entlang der Hauptstraße sind nicht nur ungestaltet, sondern auch nicht ausreichend.

5. o Grün- und Freiflächen

- o Anteil unbefestigter Grünflächen je Grundstück mindestens 30 %. Mindestens ein Großbaum je 300 qm Grundstücksgröße. Nachweis durch fließenden Verkehr ungestörter Aufenthaltsbereiche. Nachweis geschützter und sonniger Kinderspielplätze. Großzügige grundstücksübergreifende Grün- und Freiflächenplanung, unter Berücksichtigung der ortsbildprägenden Wirkung.
- o Der Straßenzug Hauptstraße - Schillerstraße steht in der Straßenhierarchie der Gemeinde an oberster Stelle. Er hat nicht nur für die Erschließung, sondern auch für die Darstellung des Ortscharakters höchste Bedeutung. Je mehr Bauvorhaben nicht mehr von ortsansässigen Grundeigentümern selbst, sondern von anonymen Bauträgern im Auftrag durchgeführt werden, umso mehr treten wirtschaftliche Aspekte der Grundstücksverwertung in den Vordergrund. Aspekte der individuellen und engagierten Gestaltung der Gebäude und Freiflächen durch den Bürger treten dagegen nicht mehr in Erscheinung. Umso wichtiger wird die Festsetzung von Maßnahmen, die für den Bauträger keine wirtschaftliche Bedeutung haben oder gar Kosten verursachen, für die Allgemeinheit aber auch für den Bürger der Gemeinde erhebliche Werte darstellen. Dies sind vor allem Maßnahmen im Bereich der Grün- und Freiflächen-gestaltung. Die Gemeinde rühmt sich ihres Gartenstadtcharakters. Sie darf die Werte, die ihren guten Ruf ausmachen, nicht aufs Spiel setzen und muß besonders bei so wichtigen Maßnahmen, wie dem Ausbau des Straßenzuges Hauptstraße - Schillerstraße und der zu erwartenden weiteren baulichen Verdichtung, die Mindestanforderungen artikulieren, die zur Erhaltung der Werte und zur Beseitigung bestehender Mißstände notwendig gestellt werden müssen.

Felser: Der Anteil unbefestigter Grünflächen bleibt mit ca. 25 % unter der Maxime von mindestens 30 % und sollte angehoben werden. Die Anpflanzung von Großbäumen ist nicht vorgesehen und bei der geplanten Flächenwidmung und dem Zuschnitt der Flächen auch nur schwer möglich.

Es sollten wenigstens drei Großbäume vorgesehen werden. Durch ein niedrigeres Maß der baulichen Nutzung könnten die überbaute Fläche und die Anzahl der erforderlichen Stellplätze reduziert werden. Die Grün- und Freiflächen könnten großzügiger gestaltet werden, und es würde Platz geschaffen für das Anpflanzen von Großbäumen. Durch Verlegung der Zufahrt und der Anlieferung in die Ahornstraße würden im Bereich der Hauptstraße Störungen des Fußgänger- und Radverkehrs vermieden und der Gestaltungsspielraum für die Grün- und Freiflächen vergrößert.

Wertgrund: Der Anteil unbefestigter Grünflächen beträgt 2 %. Zudem sind diese Flächen streifenförmig und kaum nutzbar. Die Ausführungen zu einer Reduzierung beim Maß der baulichen Nutzung in der Stellungnahme zum Vorhaben Felser gelten hier in verschärftem Maße. Die Freiflächen sind belegt durch zwingend erforderliche Erschließungsflächen und Stellplätze. Das Grundstück von ca. 2.500 qm ist vollständig versiegelt. Der Geh- und Radweg unterschreitet die erforderliche Mindestbreite und weist keine Aufenthaltsreize auf. Auf dem Grundstück sollten insgesamt mindestens 8 Großbäume gepflanzt werden. Der Anteil der unbefestigten Grünflächen sollte auf den Wert der Maxime von 30 % angehoben werden.

6. o. Bauliche Gestaltung

- o Einzelheiten zur baulichen Gestaltung sollten aus den vorzufindenden ortsüblichen Architekturelementen und Gestaltungsgebräuchen abgeleitet werden. Es wird nicht angestrebt, im Sinne einer Anpassung, nur bekannte Gestaltungsmittel zuzulassen; ein Zusammenhang mit der vorhandenen ortsbildprägenden Bebauung sollte aber im Sinne einer Einfügung festzustellen sein. In dem hier behandelten Zusammenhang genügen die vorstehend genannten Ausführungen zur Gebäudestellung.
- o Die Architektursprache sollte verstanden werden und daher heimische Elemente aufweisen. Sie sollte sich einer Weiterentwicklung aber auch nicht verschließen. Ins Einzelne gehende Begründungen werden bei der Aufstellung des Kriterienkatalogs zur baulichen Gestaltung nachgeliefert.
- o Nach einer vorläufigen Würdigung erscheint das Vorhaben Felser wesentlich besser in die ortsübliche Bebauung eingefügt als das Vorhaben Wertgrund. Während bei dem einen bekannte Gestaltungsmittel fast im Sinne einer Anpassung eingesetzt werden, erinnert das andere eher an eine schwäbische Kleinstadt mit einer Reihe modernistischer Architekturelemente.

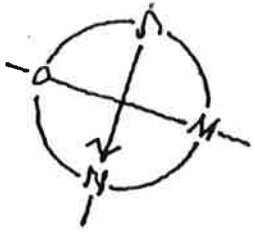
Eine ins Einzelne gehende Stellungnahme muß einem nächsten Arbeitsschritt vorbehalten bleiben.

Anlage 5

Bebauungsplan Nr. 16 I, Hauptstraße, Gemeinde Eichenau
Erster Bebauungsentwurf vom August 1989



GEMEINDE EICHENAU
 LANDKREIS FÜRSTENFELD-BRUCK
 BEBAUUNGSPLAN NR. 16 I
 > HAUPTTRASSE <
 BEBAUUNGSENTWURF
 ZUM BEBAUUNGSPLAN M. 1:1000



PLANUNGSVERBAND
 AUßERER
 WIRTSCHAFTSRaum
 MÜNCHEN

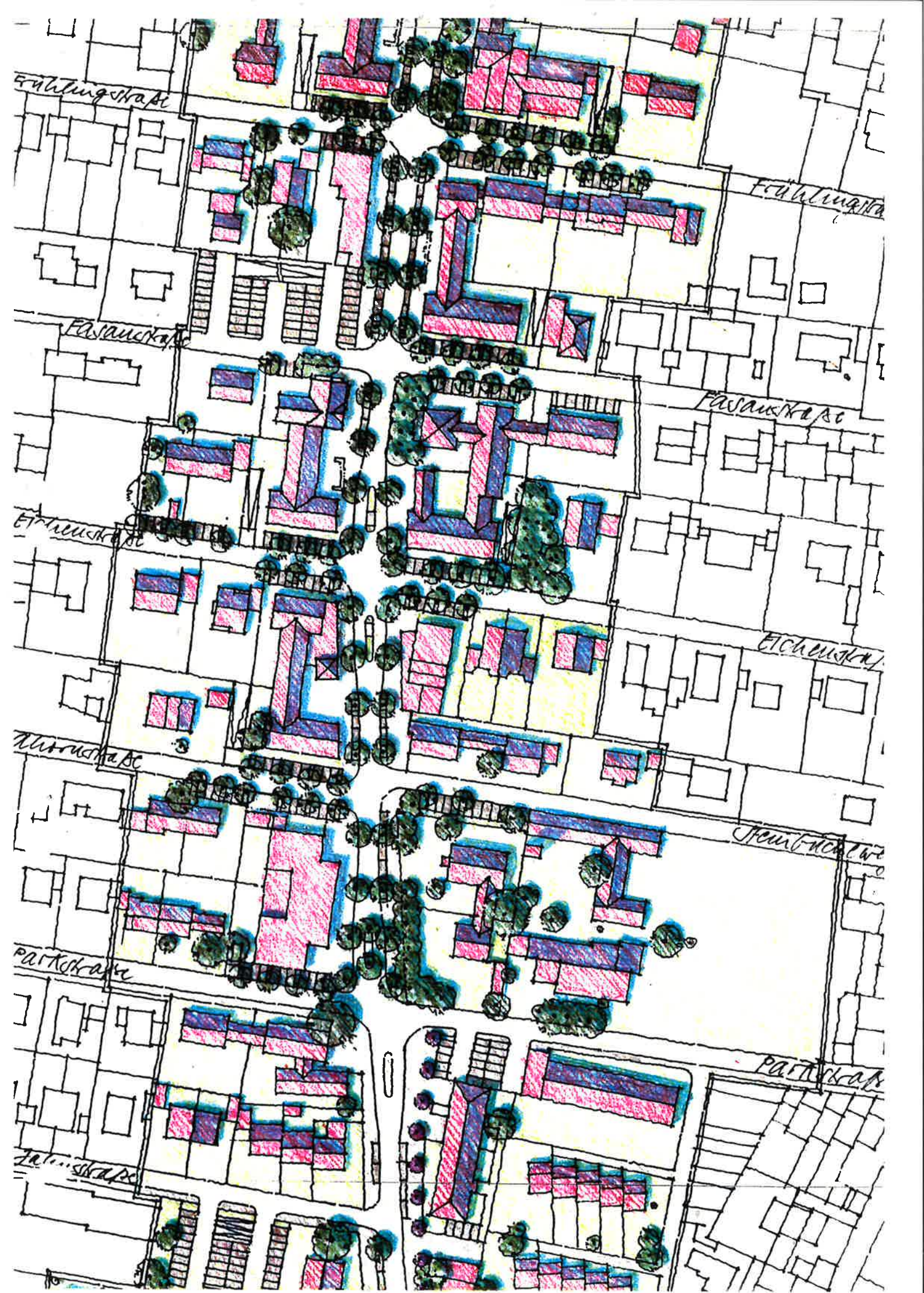
AUGUST 1989



GEMEINDE
GANDAK
BEBAL
Y HAU
BEBAL
ZUM E

PLANU
AUSSET
WIRTSCH
MUNG



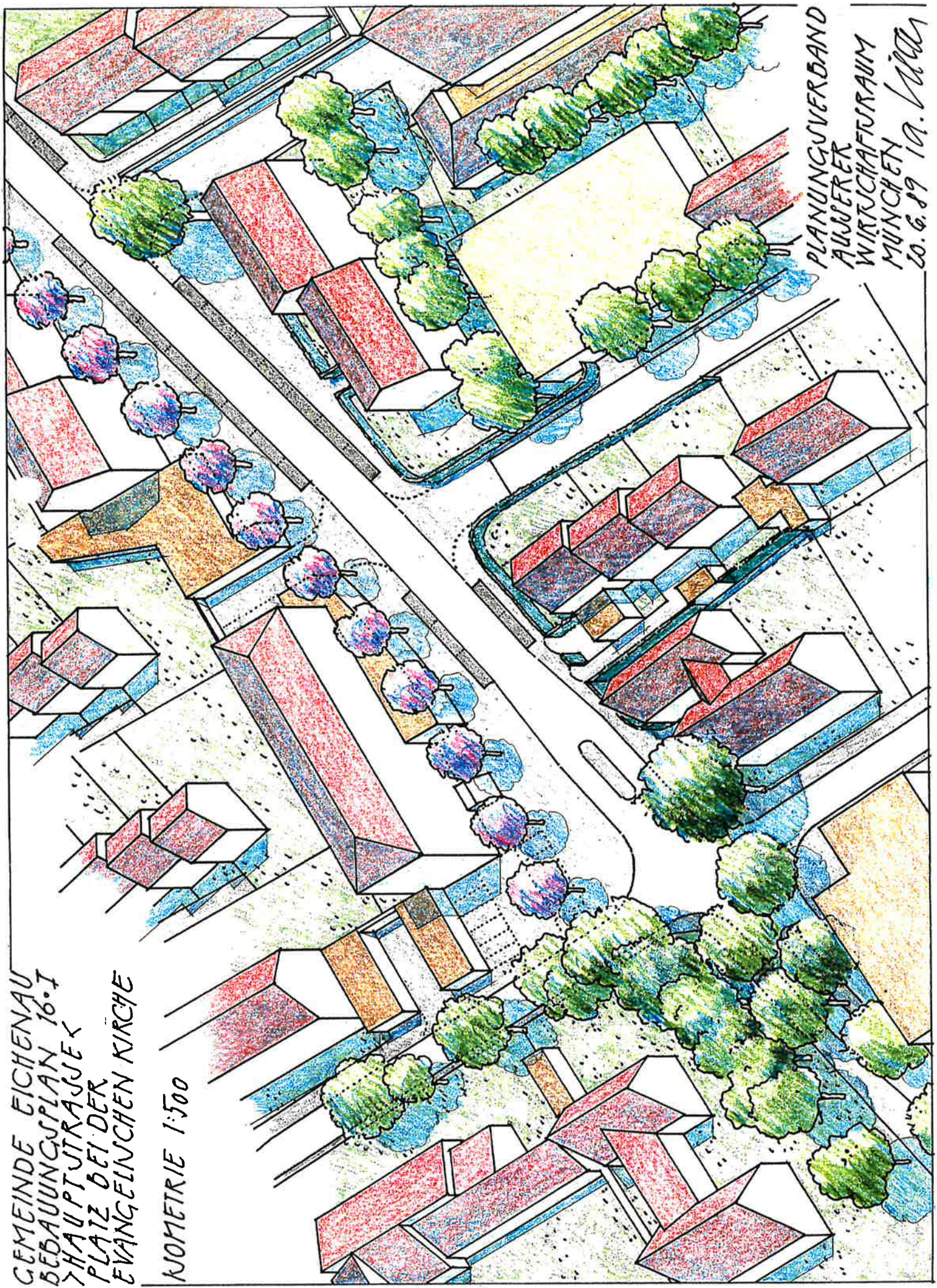




GEMEINDE EICHENAU
AUSBAU HAUPTSTRASSE-SCHULENTRASSE
ENTWURF SEPT 88
HAUPTPLATZ
ISOMETRIE



PLANUNGSVERBAND
MUSSELER
WIRTSCHAFTSRaum



GEMEINDE EICHENAU
BEBAUUNGSPLAN 16.1
HAUPTTRASSE
PLATZ BEI DER
EVANGELISCHEN KIRCHE

KOMETRIE 1:500

PLANUNGSVERBAND
AUßERER
WIRTSCHAFTSRUM
MÜNCHEN
20.6.89 19. V. W. W.