



Gruppe 7.1.3  
7.1.3 – BL 51/99  
Gemeinde Kirchheim

München, 26.09.2000

An  
Gruppe 8.1.1

im Hause

**Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 67 – 2. Änderung – für das Gebiet nördlich der Gruber Straße und westlich der Heimstettener Straße**

Anlagen:

1 Bebauungsplan  
1 Begründung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Nachgang zu unserer Mitteilung vom 10.08.2000 über die am 14.07.2000 eingetretene Rechtskraft des o.g. Bebauungsplanes übersenden wir die Planunterlagen, die für Ihre Akten bestimmt sind.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

  
Weiderer-Winnerl

**Begründung:**

Kirchheim bei München

Zur 2. Änderung des  
Bebauungsplanes Nr. 67  
für das Gebiet nördlich der  
Gruber Straße und westlich  
der Heimstettener Straße

**Planfertiger:**

Architekturbüro  
Felgenhauer, Seif & Partner  
Mondseestr. 10  
81827 München  
Tel. 089/ 439 10 06  
Fax.089/ 439 57 40

**Plandatum:**

3. Änderung      03.07.2000

## **Inhaltsverzeichnis:**

- 1.) Planungsrechtliche Voraussetzungen
- 2.) Maß der baulichen Nutzung
- 3.) Lärmschutz
- 4.) Stellplatznachweis
- 5.) Änderungen a - n
- 6.) Begründungen a - n
- 7.) Erläuterungen
- 7a.) Erläuterung Verkehrskonzept
- 7b.) Erläuterung Nutzungs- und Planungskonzept, Altenwohnanlage

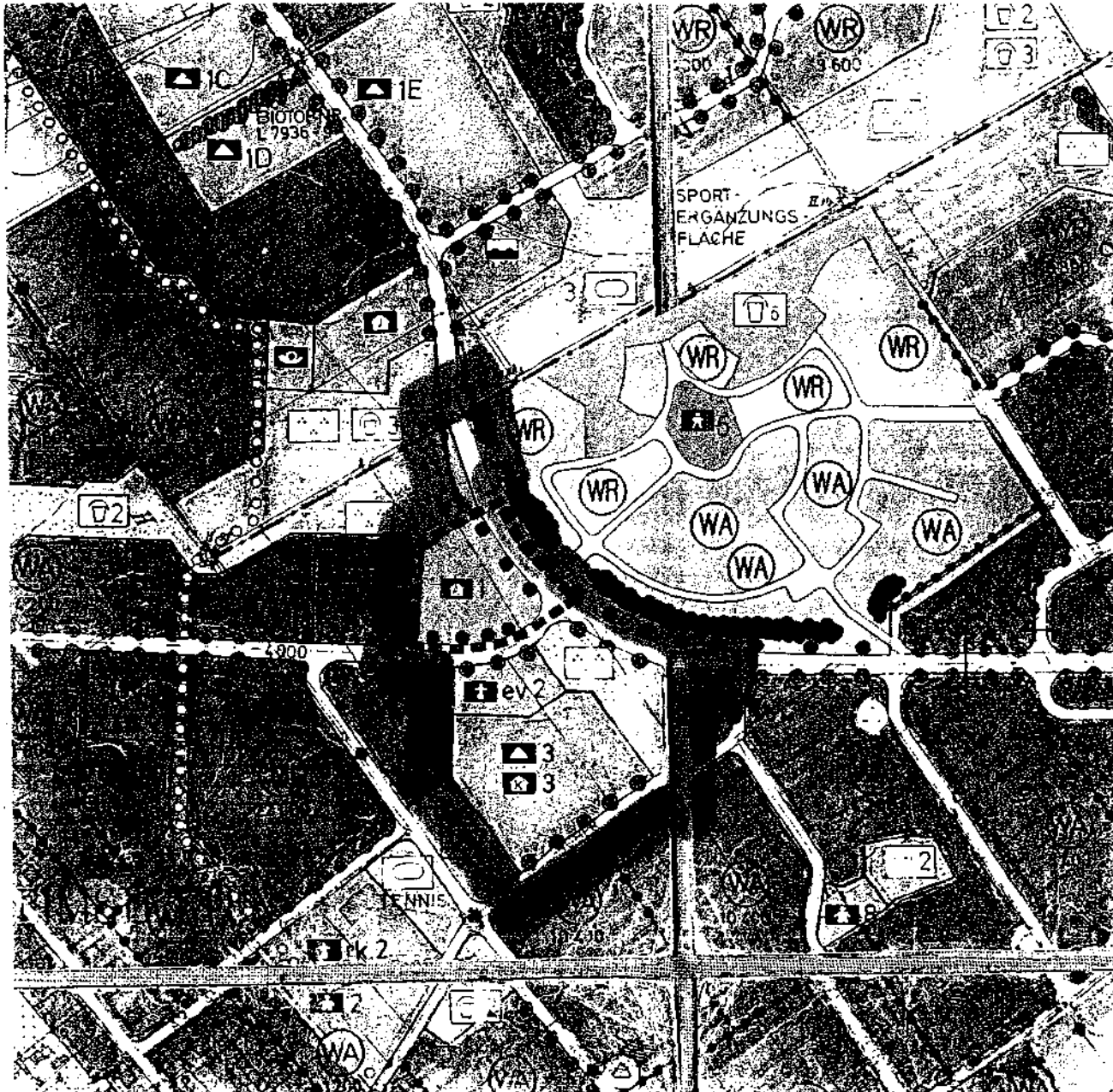
## **Anlagen:**

---

- Auszug topographische Karte mit Darstellung der Verkehrsführung, M 1: 5.000
- Schallschutzgutachten Nr. 603, vom 01.12.1986, erstellt durch Niggli und Partner Bauingenieure GmbH
- Schallschutzgutachten Nr. 15.537/1, vom 10.08.1988, erstellt durch Müller BBM GmbH
- Verkehrskonzept vom April 1989, erstellt durch Lang-Keller-Burkhardt-Verkehrsplanung und Städtebau.
- Städtebauliche Rahmenplanung vom Mai 1992, erstellt durch Architekturbüro Goergens und Miklautz in überarbeiteter Form.
- Stellungnahme zur städtebaulichen Rahmenplanung aus verkehrlicher Sicht, vom 17.07.1992, durch Lang-Keller-Burkhardt Verkehrsplanung und Städtebau.
- Verkehrsprognose vom 23.2.1998 zur Altenwohnanlage an der Räterstraße erstellt von Lang-Keller-Burkhardt Verkehrsplanung und Städtebau.

# 1. Planungsrechtliche Voraussetzungen:

Der Bebauungsplan entwickelt sich aus dem rechtsgültigen Flächennutzungsplan der für das Gebiet des Bebauungsplanes, zum Teil, Flächen für den Gemeinbedarf wie Schule (Standort 3) Kirchenhort (Standort 3), Altenwohnanlage (Standort 1) und ev. Kirche (Standort 2) und zum Teil öffentliche Grünflächen ausweist.



Planausschnitt Flächennutzungsplan Kirchheim bei München, M 1: 5000

Das Plangebiet liegt zwischen dem Bebauungsplangebiet der Bebauungspläne 75, 12/II, 32, 13 b, 16 und 36. Es umfaßt eine Größe von 3,7 ha und wird von der Heimstettener, Räter und Gruber Straße erschlossen.

Das Gelände ist eben. Das Grundwasser liegt ca. 4 m unter dem Gelände. Der Boden besteht aus Kies. Damit sichergestellt werden kann, daß bei der Durchbildung der Gebäude eine bessere städtebauliche Struktur erzielt wird, sind bei Ausnutzung der festgesetzten Baugrenzen geringere Abstandsflächen als nach Art. 6, Abs. 3 und 4 BayBO erforderlich und ausdrücklich zugelassen. Die Mindestabstandsflächen sind einzuhalten.

Maßnahmen zur Herstellung eines sicheren Baugrundes sind nicht erforderlich. Die Erschließung erfolgt ausschließlich durch die Gemeinde Kirchheim. Der Wasseranschluß ist durch den Anschluß an das Versorgungsnetz des Zweckverbandes „Zornedinger Gruppe“ möglich.

Die Abwasserbeseitigung erfolgt durch den Anschluß an die zentrale Kanalisation des Zweckverbandes zur Abwasserbeseitigung im Siedlungsraum München Ost.

Die Stromversorgung ist gesichert durch den Anschluß an das Versorgungsnetz der Isar-Amper-Werke AG.

Laut LFU (Landesamt für Umweltschutz, amtliche Altlastenuntersuchung des Freistaates Bayern Stand 31.03.99) sowie Rücksprache mit dem Landratsamt München und die Einsicht in alte Flurkarten beim staatlichen Landesvermessungsamt, brachten das Ergebnis, daß zum momentanen Zeitpunkt für die betroffenen Flurnummern kein Altlastenverdacht vorliegt.

Sollten bei den Erd- und Ausbauarbeiten organoleptische (sinnlich wahrnehmbare) Auffälligkeiten auftreten, so sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und das Landratsamt München, Sachgebiet 9.1, zu informieren.

Der rechtsgültige Flächennutzungsplan wurde für den Bereich der Altenwohnanlage durch die XIII. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Fassung vom 04. Oktober 1999 novelliert und mit Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 17.01.2000 genehmigt. Die XIII. Änderung des Flächennutzungsplanes in der Fassung vom 04.10.1999 hat am 10.02.2000 die Rechtskraft erlangt.

## 2. Maß der baulichen Nutzung

Art der Nutzung	Nettobaualand m²		GF	GFZ	GR	GFZ	GFZ	GRZ	GRZ	öffentl. Grünfläche m²		private Grünflächen m²	
	1. Änderung	2. Änderung	1. Änderung			2. Änderung				1. Änderung	2. Änderung	1. Änderung	2. Änderung
	6.6.1988	14.09.99	06.06.88			14.09.99				6.6.1998	14.09.99	6.6.1998	14.09.99
Gemeinbedarf Altenwohnanlage	4.300	6.300	2.800	0,65	K.F.	(6300) K.F.	(1,0) K.F.	(0,43) K.F.	2.700	1.700	---	---	900
Gemeinbedarf Kirche	3.200	keine Änderung	3.200	1,0	K.F.	keine Änderungen				---	keine Änderung	---	keine Änderung
Gemeinbedarf Schule und Kinderhort	14.300	keine Änderung	14.300	1,0	./ K.F.	K.F.	1,0	0,2	K.F.	4.800	keine Änderung	---	keine Änderung

K.F.: keine Festsetzung im B-Plan

### **3. Lärmschutz:**

---

Der Lärmschutz ergibt sich aus den beiliegenden Schallschutzgutachten.  
Die Bestandteile des Bebauungsplanes sind:

- a) Schallschutzgutachten Nr. 603, vom 01.12.1986, erstellt durch Niggli und Partner, Bauingenieure GmbH, auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 67 in der Fassung vom 01.12.1986 für das gesamte Bebauungsplangebiet.

Für den Bereich Altenwohnanlage wird die neueste Verkehrsprognose vom 23.02.98 , erstellt von Lang-Keller-Burkhardt zugrundegelegt.

- b) Schallschutzgutachten Nr. 15.537/1 vom 10.08.1988, erstellt durch Müller BBM GmbH, auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 67, in der Fassung vom 15.04.1988 für die Bereiche Schule und Kindergarten.

Grundlagen des Verkehrskonzeptes sind:

- a) Das Verkehrskonzept Hauptstraßennetz Gemeinde Kirchheim. Heutige Situation, Konzeptalternativen, verkehrliche Bewertung vom April 1989, erstellt durch Lang-Keller-Burkhardt Verkehrsplanung und Städtebau, beinhaltend eine Erhebung der verkehrlichen Situation und Verkehrsprognosen zu vier Planungsvarianten.
- b) Die auf den Varianten I und IV des Verkehrskonzeptes von Lang-Keller-Burkhardt begründete städtebauliche Rahmenplanung, vom Mai 1992 vom Architekturbüro Goergens und Miklautz, dem prämierten Teilnehmer eines von der Gemeinde Kirchheim ausgeschriebenen städtebaulichen Wettbewerbs.

### **4. Stellplatznachweis:**

---

Der Stellplatznachweis wird auf dem jeweiligen Baugrundstücken, innerhalb der überbaubaren Flächen und in den ausgewiesenen Flächen, für Stellplätze sichergestellt.

Der Stellplatznachweis bezieht auf den Richtzahlen für den Stellplatzbedarf (IM Bek. v. 12.2.1978, Anlage zu Abschn. 3 MABL s. 181)

1.9 Altenwohnheime: 1 Stellplatz je 11 Betten

7.5 Altenpflegeheime: 1 Stellplatz je 8 Betten

Auf Wunsch der Gemeinde Kirchheim wird folgender Stellplatzschlüssel angesetzt.

Betreute Wohnungen	41 Stück x 0,5	= 21 Stellplätze
Pflegebetten	55 Stück : 4	= 14 Stellplätze
Gesamt		= 35 Stellplätze

Die Sicherung des Stellplatzbedarfs erfolgt durch eine Tiefgarage unterhalb des Baukörpers und ebenerdige Stellplätze

---

## 5. Änderungen:

---

- a) Änderungen des Geltungsbereiches an der Heimstettener Straße und der Altenwohnanlage im Anschluß an den Geltungsbereich Grünzugplanung, Plan Nr. 75 und der Bebauungspläne Nr. 20, 36 und 61.
- b) Änderung der Straßenführung und Straßenprofile von Räter und Heimstettener Straße und der Ausbildung des Knotenpunktes beider Straßen. Die Fahrbahnbreite wird von 8,50 m auf 6,50 m reduziert. Beiderseits der Fahrbahn wird im Bereich der Heimstettener Straße ein Baumgraben mit 2 m Breite und ein Geh- und Fahrradweg mit 3 m Breite geplant.
- c) Bestand der Räter Straße und des östlichen Teiles der Heimstettener Straße als verkehrsberuhigte Langsamfahrzone mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit vom 30 km/h und Aufpflasterungen an Fußgängerübergängen.
- d) Abänderung der öffentlichen Grünfläche zwischen dem Baufeld Altenwohnanlage und Heimstettener Straße in eine private Grünfläche. Diese Grundfläche ist der Fläche des Baugrundstücks der Altenwohnanlage bei der Ermittlung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung nach § 16,17 und 18 BauNVO hinzuzurechnen.
- e) Entfallen des Lärmschutzwalles zwischen Heimstettener Straße und dem Baufeld der Altenwohnanlage (siehe Verkehrskonzept und neueste Prognose).
- f) Erweiterung nach Norden und Änderung des Baufeldes für die Altenwohnanlage. Die Erweiterung nach Norden stellt eine geringe Abweichung von den ausgewiesenen Flächen für Gemeinbedarf für diesen Bereich im Flächennutzungsplan dar.
- g) Für das Baufeld Altenwohnanlage werden Änderungen für das Maß der baulichen Nutzung, wie Geschossigkeit (in Teilbereichen von II auf III) und Grundfläche, der Bauweise (von offen in geschlossen), sowie in der baulichen Gestaltung wie z. B. einer Verringerung der maximal zulässigen Dachneigung von 30 ° auf 23 ° und Festsetzungen zu Hauptfirstrichtung und Baukörperausbildung in Form eines Regelschnittes vorgenommen.  
Die Ausweisung einer maximal zulässigen Geschoßfläche entfällt für diesen Nutzungsbereich, Sie wird ersetzt durch differenzierte Festlegungen zum Baufeld, der Geschossigkeit und der Höhenentwicklung.
- h) Vergrößerung des Nettobaulandes für die Altenwohnanlage.
- i) Ausweisung von Flächen für Stellplätze in Verbindung mit Lärmschutzmaßnahmen außerhalb des Baufeldes im Standort 1 - Altenwohnanlage.
- k) Festlegungen zu Ein- bzw. Ausfahrten für den Standort 1 - Altenwohnanlage



- l) Nachträgliche Aufnahme der Grundschule III, mit Anpassung des Baufeldes sowie der Ausbildung und dem Verlauf der Lärmschutzmaßnahmen.
- m) Nachträgliche Aufnahme der Wegeführung und Erschließung der Grundschule III als öffentliche Verkehrsfläche in das öffentliche Grün, südlich der Heimstettener Straße.
- n) Festlegung der Hauptzufahrt zur Altenwohnanlage

## **6. Begründungen:**

---

Zu den unter Punkt 5 aufgeführten Änderungen:

- a) Die Änderungen des Geltungsbereiches sind notwendig um die Planung an die Geltungsbereiche der angrenzenden Bebauungspläne und die Grünzugplanung anzupassen.
- b) Die Änderungen von Straßenführung und Straßenprofilen gründet sich auf neueste Vermessungsergebnisse, sowie auf zum Teil bereits ausgeführte Straßenplanungen und der Berücksichtigung der weiterführenden Verkehrs- und Fußwegeverbindungen zur Grünzug- und Ortszentrumsplanung. Die Verringerung der Fahrbahnbreiten stützt sich auf das aktuelle Verkehrskonzept mit den Prämissen, Verkehrsberuhigung, Verringerung des Durchgangsverkehrs und der Herabstufung des innerörtlichen Straßennetzes auf Wohnsammelstraßen und Anliegerstraßen. Die neuen Fahrbahnbreiten entsprechen den Richtlinien für Wohnsammelstraßen nach RAS-Q.
- c) Die Ausweisung der Räter Straße und des östlichen Teiles der Heimstettener Straße als verkehrsberuhigte Bereiche ist notwendig zur Verwirklichung des Verkehrskonzeptes mit einem innerörtlichen Straßennetz von verkehrsberuhigten Wohnsammelstraßen und Anliegerstraßen. Insbesondere ist eine Verkehrsberuhigung auch im Hinblick auf die geplante Weiterführung der Heimstettener Straße nach Norden, u. a. mit einer Anbindung an das bestehende Gymnasium zur Reduzierung des Gefährdungspotentials der Schülerschaft vorgegeben. Dies bewirkt u. a. eine Senkung des Lärmpegels und eine Förderung der Verkehrssicherheit im unmittelbaren Umfeld der Altenwohnanlage.
- d) Die Veränderung der Eigentumsverhältnisse der Grünanlage östlich der Altenwohnanlage ist erforderlich zur Sicherung eines attraktiven Außenbereiches für die Senioren mit einer auf deren Bedürfnisse, das Betreiberkonzept und die konkrete Bauplanung abgestimmten Freiflächenplanung. Die so entstehende private Grünfläche ist auf die Grundfläche des Nettobaulandes der Altenwohnanlage anzurechnen.
- e) Das Entfallen des Lärmschutzes zwischen Heimstettener Straße und Altenwohnanlage folgt unmittelbar aus dem aktuellen Verkehrskonzept nach Wettbewerb, das u. a. auf eine Beruhigung des innerörtlichen Verkehrs und eine Entlastung des Durchgangsverkehrs abzielt.

Im Einzelnen sind dies bezogen auf eine Minderung des Lärmpegels an der Heimstettener Straße folgende Maßnahmen und Zielvorstellungen:

Die bereits bestehende Ausbildung der Heimstettener Straße in Form einer Langsamfahrzone mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h (siehe Punkt 6.0) und deren Weiterführung über die Räter Straße und Anbindung an die bereits im westlichen Teil der Räter Straße vorhandene Langsamfahrzone wirken sich ebenso wie die versetzte Kreuzungsausbildung Räter, Heimstettener Straße, lärmindernd aus. Das Konzept eines Systems von möglichst gleichwertigen innerörtlichen Wohnsammelstraßen mit starken Reibungsverlusten durch gleichberechtigte Kreuzungen, Alleepflanzungen und Aufpflasterungen hat eine Verringerung bzw. Verlagerung des Durchgangsverkehrs und der damit verbundenen Lärmemissionen zur Folge.

Die angestrebte Entkoppelung des innerörtlichen und überörtlichen Verkehrsnetzes zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs zeigt sich in der angedachten Fortführung der Heimstettener Straße nach Osten zu dem geplanten Anschlußpunkt an die überörtliche Kreisstraße M 1 im Süd-Osten von Kirchheim (2). Der Anschlußpunkt ist mit einer angerartigen Mittelinsel und einer gleichrangigen Verknüpfung der Heimstettener Straße und Poinger Straße geplant. Der verbleibende Durchgangsverkehr zwischen der ST 2582 im Norden und der M1 im Süden soll sich tendenziell an einer Ost-West und einer Nord-Süd Verbindungsachse orientieren. Die Ost-West-Verbindung erfolgt über den südlich geplanten Knoten Heimstettener Straße/ M1 im Süd-Osten (2) und der vorhandenen Anbindung in einem ebengleichen Knoten Heimstettener-Moosweg / ST 2582 im Nord-Westen (1), dessen Umgestaltung im Jahr 1998 durchgeführt wird. Die Nord-Süd-Verbindung läuft über die Weißenfelder Straße und dem nördlichen Teil der Heimstettener Straße mit bestehenden Anschlußknoten Heimstettener Straße / ST 2582 in Norden (4) und Weißenfelder Straße / M1 im Süden (3).

Der Durchgangsverkehr über die Heimstettener Straße ab dem Kreuzungspunkt Räter Straße nach Norden ist durch ein geplantes Abschwenken der Weiterführung der Heimstettener Straße in das zukünftige neue Ortszentrum (7) in Verbindung mit den geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, gemäß der Rahmenplanung Ortsmitte im wesentlichen blockiert. Die Anbindung an das Gymnasium am Ortszentrum erfolgt durch die Heimstettener Straße nur von Norden und hier in verkehrsberuhigter Weise zur Verminderung des Verkehrsauskommens.

Die geplante Anbindung der M1 durch einen Autobahnknoten (6) gemäß dem Gutachten von Lang-Keller-Burkhardt an die A99-Autobahnring-Ost wäre die wirkungsvollste Entlastung der Heimstettener Straße vom verbleibenden Durchgangsverkehr.

Für die Gemeinde Kirchheim ist dieser Anschluß immer noch Beschlußlage.

Der Durchgangsverkehr aus Poing und Umgebung über die M1 zur A99 wird jedoch bereits heute durch den bestehenden Anschluß der M1 über die A 94 (5), ca. einen Kilometer östlich der A99 und durch den indirekten Anschluß Autobahnauffahrt Parsdorf zur A 94 und dann weiter über das Autobahnkreuz A 99 / A 94 gering gehalten. Eine Nutzung dieser Varianten erscheint um so wahrscheinlicher, da gemäß Verkehrskonzept, das auf starke Reibungsverluste angelegte örtliche Straßennetz die Attraktivität der Route durch die Gemeinde stark herabmindert. Die von Lang-Keller-Burkhardt prognostizierte Verkehrsbelastung für die Heimstettener Straße von ca. 5000 Kfz/24h, reduziert sich nach der neuesten Verkehrsprognose von Lang-Keller-Burkhardt auf maximal 3000 Kfz/24h. Eine Aufteilung der Verkehrsströme mit der Hauptgewichtung auf die Räter Straße ab dem Kreuzungspunkt von Heimstettener und Räter Straße im Verhältnis von 3:1 ist zu erwarten.

Die somit künftige geringe verkehrliche Bedeutung der Heimstettener Straße ab der Kreuzung Räter Straße, führt zum Verzicht auf einen Lärmschutzwall der durch eine parkartige Grünfläche ersetzt wird. (siehe auch neueste Zählungen und Prognosen).

- f) Die Erweiterung und Änderung des Baufeldes ist erforderlich, um das geplante Nutzungskonzept in einer bedarfsnotwendigen und wirtschaftlichen Dimension zu verwirklichen. Das geplante Nutzungskonzept geht wesentlich über die ursprünglich angedachte Altenwohnanlage hinaus. Es bietet unter einem Dach ein differenziertes Raumprogramm mit allen Funktionen, die im Gegensatz zur Wohnanlage eine altengerechte Versorgung bis in den Schwerstpflegebereich garantieren. In Verbindung mit Angeboten, wie Beratungs- und Koordinationsstelle, Therapieangeboten, einer Begegnungsstätte, einer Kurzzeitpflege sowie der Integration eines Familienzentrums ist eine betreute Wohnanlage mit angegliederten Altenpflegebereich geplant. Die Ausbildung des Baufeldes gewährleistet eine optimale städtebauliche Lösung. Die differenzierte Führung der Baugrenze des Baufeldes im Westen, verbunden mit einem unterschiedlich starken Abrücken von der Grundstücksgrenze bis zu 21 m berücksichtigt die vorhandene, bis dicht an die Grenze des anschließenden Wohnweges geführte, Reihen- und Winkelhausbebauung.

Die ruhige, sich der Straßenführung anpassende neue Baugrenze im Osten und Süden, gewährleistet die Ausbildung der im Flächennutzungsplan vorgegebenen Grünzugführung entlang der Heimstettener Straße.

Die Abweichung von der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Gemeinbedarfsfläche in Form einer Erweiterung des Baufeldes nach Norden nimmt die südlich des Grünplans Nr. 75 angrenzende Bebauungsflucht im Westen auf und rundet das Bebauungsgebiet mit vermittelndem Bezug zu dem Wohngebiet des Bebauungsplanes Nr. 36 jenseits der Heimstettener Straße ab. Der sich in ost-westlicher Hauptrichtung erstreckende Grünzug wird dadurch in seinen Grenzen klarer und harmonischer strukturiert. Die gegenläufige Achse des Grünzuges entlang der Heimstettener Straße in südlicher Richtung wird dadurch akzentuiert und im städtebaulichem Rahmen ablesbarer.

- g,h) Die wesentliche Erhöhung des Maßes der Nutzung durch eine höhere Grundfläche und eine Änderung der Geschossigkeit in Teilbereichen von zwei auf drei Stockwerke fügt sich durch differenzierte Festlegung in das städtebauliche Umfeld. Eine Rückstaffelung in der Höhenentwicklung und ein Abrücken der höheren Baukörper Richtung Osten fördert die Verträglichkeit der Einrichtung mit der vorhandenen zweigeschossigen Wohnbebauung.

Das planerische Ziel einer Absetzung der Altenwohnanlage vom Umfeld der Wohnbebauung wird durch die sich im Baufeld abzeichnende Gebäudestellung und der Aufnahme der Grünzugachse entlang der Heimstettener Straße dokumentiert. Die Verringerung der Dachneigung von 30° auf maximal zulässige 23° mindert die Höhenentwicklung und nimmt dadurch Bezug auf die Nachbarbebauung. Die Änderung der Bauweise von offen zu geschlossen und die erhebliche Vergrößerung der Grundfläche gründet sich nur zum Teil auf die Intensivierung der Nutzung.

Ein inneres Erschließungskonzept von hoher räumlicher Qualität für den geplanten Apartmentbereich in der Form einer großzügigen verglasten, zentralen Halle mit Laubengangerschließung führt zu einem erhöhten Grundflächenbedarf. Dieser halböffentliche Bereich, ohne Unterkellerung als „grüner Bereich“ geplant, bildet das Rückgrat der Wohnanlage und dient als Treffpunkt und Aufenthaltsbereich. Durch die Festsetzung eines Regelschnittes, sowie Vorgaben zur Hauptfirstrichtung und Höhenentwicklung wird dieses Konzept im Bebauungsplan festgeschrieben.

Die höhere Nutzung gründet sich auf eine bedarfsgerechte Konzeption für eine Seniorenwohnanlage mit Pflegebereich und diversen ergänzenden Nutzungsbereichen wie z. B. Tagespflege, Sozialstation und Therapiebereiche.

Die Auswirkungen der geplanten Einrichtung mit ca. 50 betreuten 1 - 2-Zimmer-Wohnungen und ca. 50 Pflegeplätzen auf den Verkehr sind als gering anzusehen. Bei einer Orientierung des Stellplatzschlüssels an einem Mittelwert der bayerischen Stellplatzverordnung in Verbindung mit notwendigen Personenstellplätzen ergibt sich ein Stellplatzbedarf von ca. 20 Stellplätzen. Eine Anbindung der Ver- und Entsorgung über die Räter Straße ist unproblematisch im Hinblick auf das angrenzende Räterzentrum mit seiner Gewerbestruktur von Läden des unmittelbaren Bedarfs. Im Zusammenhang mit unmittelbar angrenzenden grünen Ausgleichsflächen, wie dem großen geplanten Ost-West-Grünzug, der Grünanlage entlang der Heimstettener Straße und der begrünten zentralen Halle bewegt sich die verdichtete Nutzung in einem städtebaulich verträglichen Rahmen.

- I, k) Der Stellplatzbedarf für die Altenwohnanlage wird durch eine unter dem Gebäude angeordnete Tiefgarage mit Zufahrt von der Heimstettener Straße und ebenerdig im Anschluß an die westliche Wohnbebauung mit Zufahrt von der Räter Straße gedeckt. Die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen im Anschluß an die bestehende Wohnbebauung läßt keinerlei nachteilige Folgen durch die Lage der Stellplätze erwarten. Die Zufahrten zu Stellplätzen, Tiefgarage und Haupteingang sind in ausreichender Entfernung von der Kreuzung Heimstettener-/Räter Straße angeordnet. Eine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs ist nicht zu erwarten.
- I, m) Die nachträgliche Aufnahme der Grundschule III und deren Erschließung ist notwendig zur Sicherung des Bestandschutzes.
- n) Die Taxianfahrt erfolgt über den Wendekreis im geplanten Eingangsbereich im Baufeld. Eine Behinderung des Verkehrsflusses in der Räter Straße durch Halten wird dadurch ausgeschlossen.

## **7a. Erläuterung Verkehrskonzept:**

---

### Grundlagen sind:

- Verkehrskonzept Hauptstraßennetz, erstellt von Lang-Keller-Burkhardt 1989
- Verkehrskonzept im Rahmen der städtebaulichen Rahmenplanung Ortsmitte Kirchheim, erstellt von Goergens und Miklautz, Mai 1992
- Stellungnahme zur Strukturplanung Ortsmitte, vom Lang-Keller-Burkhardt, Juli 1992
- Überarbeitetes Verkehrskonzept von Goergens und Miklautz, Juli 1992
- Verkehrsprognose von 23.02.1998 zur Altenwohnanlage an der Räter Straße erstellt durch Lang-Keller-Burkhardt, Verkehrsplanung und Städtebau.

Das Verkehrskonzept basiert auf folgenden Grundprinzipien:

Das überörtliche und innerörtliche Verkehrsnetz wird weitgehend entkoppelt. Innerörtlich sind nur Wohnsammelstraßen mit Tempo 30 und Anliegerstraßen vorgesehen. Das Straßennetz wird auf einen innerörtlichen Maßstab ohne Hauptdurchgangsstraßen zurückgebaut. Die Anbindung an das überörtliche Netz erfolgt durch bewußt untergeordnet gestaltete Anschlüsse. Zur weitgehenden Entlastung vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr wird eine Anbindung der M1 durch einen Autobahnknoten an die A 99 angestrebt.

Die überörtlichen Verkehrsverbindungen sind im Norden die ST 2582, mit einem Anschluß an die A 99 über einen Autobahnknoten, im Süden die M1 mit einem Anschluß an die A 94. Sie sind durch je zwei Anbindungen im Norden und Süden mit untergeordneten Anschlüssen in das innerörtliche Netz angeschlossen.

Es ergibt sich eine Ost/Westverbindung zwischen ST 2582 und M1 über den Heimstettener-Moosweg mit ebengleicher Anbindung an die ST 2582, Räter Straße und südliche Heimstettener Straße. Der Anschluß der Heimstettener Straße an die M1 ist als untergeordnete Anbindung mit einem gleichwertigen Anschluß der Poinger Straße geplant.

Die zweite Verbindung zwischen ST 2582 und M1 läuft in Nord/Süd-Richtung über die Weißenfeld Straße und die nördliche Heimstettener Straße. Im Bereich der geplanten Ortsmitte ist ein verkehrsberuhigter Innenring mit durchgehend Tempo 30 als Wohnsammelstraßen vorgegeben. Die Räter und Heimstettener Straße ab Kreuzung Räter Straße nach Norden, sollen Teil des Ringes werden. Da eine Weiterführung der Heimstettener Straße in das Ortszentrum führt, wird auch hier eine verkehrsberuhigte Ausführung geplant.

Auszug aus topografischer Karte M 1: 25.000 mit Darstellung des Verkehrskonzeptes. (folgende Seite)

## 7b. Erläuterung Nutzungs- und Planungskonzept - Altenwohnanlage

---

### Nutzungskonzept:

Das geplante Seniorenzentrum bietet ein bereitgefächertes Angebot vom selbständigen Wohnen bis zur Schwerstpflege in Verbindung mit ergänzenden Einrichtungen.

Im Einzelnen sind dies:

- I     Ambulanter Dienst als integrierter Versorgungsstützpunkt
  
- II    Appartements mit Service-Betreutem-Wohnen  
      Plangröße: ca. 17    1-Zi.-Appartements  
                  ca. 22    2-Zi.-Appartements  
                  ca. 2    3-Zi.-Appartements
  
- III   Pflegeheim  
      Plangröße: ca. 45 Plätze
  
- IV    Kurz- und Tagespflege  
      Plangröße: ca. 10 Plätze
  
- V     sonstige Angebote  
      wie Beratungsstelle, Ergotherapie und Krankengymnastik, Begegnungs-  
      stätte/Café-Restaurant
  
- VI    Sozialzentrum

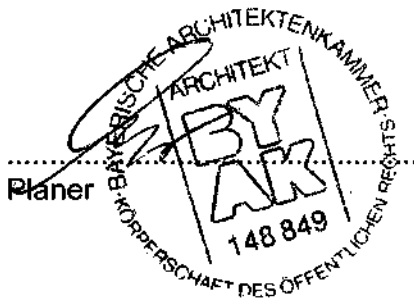
### Planungskonzept:

Ausbildung einer möglichst kompakten Anlage zur Vermeidung langer Wege mit unmittelbarer ebenengleicher Anbindung des betreuten Wohnbereichs an den Pflegebereich. Anordnung einer zentralen, überdeckten Erschließungs- und Kommunikationszone für den Appartementbereich in Form einer glasüberdeckten und durchgrünter Glashalle.

Die Hauptorientierung der Baukörper richtet sich an dem als unmittelbaren Freibereich dienenden Grünzug entlang der Heimstettener Straße aus. Die Baumasse staffelt sich in der Höhenentwicklung und Baukörperstellung zur angrenzenden östlichen Wohnbebauung zurück.

Die Haupteinschließung erfolgt von der Räter Straße über eine durch die Baukörperstellung definierte, platzartige Ausweitung mit einer Hinwendung zu der südlich geplanten evangelischen Kirche der Räter Straße. Hinter dem südlich angeordneten Pflegebereich mit Tagespflege, Familienzentrum und Begegnungsstätte schließt sich in Richtung des ost-westlichen Grünzuges die zentrale Halle an, um die sich die mit Laubengängen erschlossenen betreuten Wohnungen gruppieren.

München, den 03.07.2000



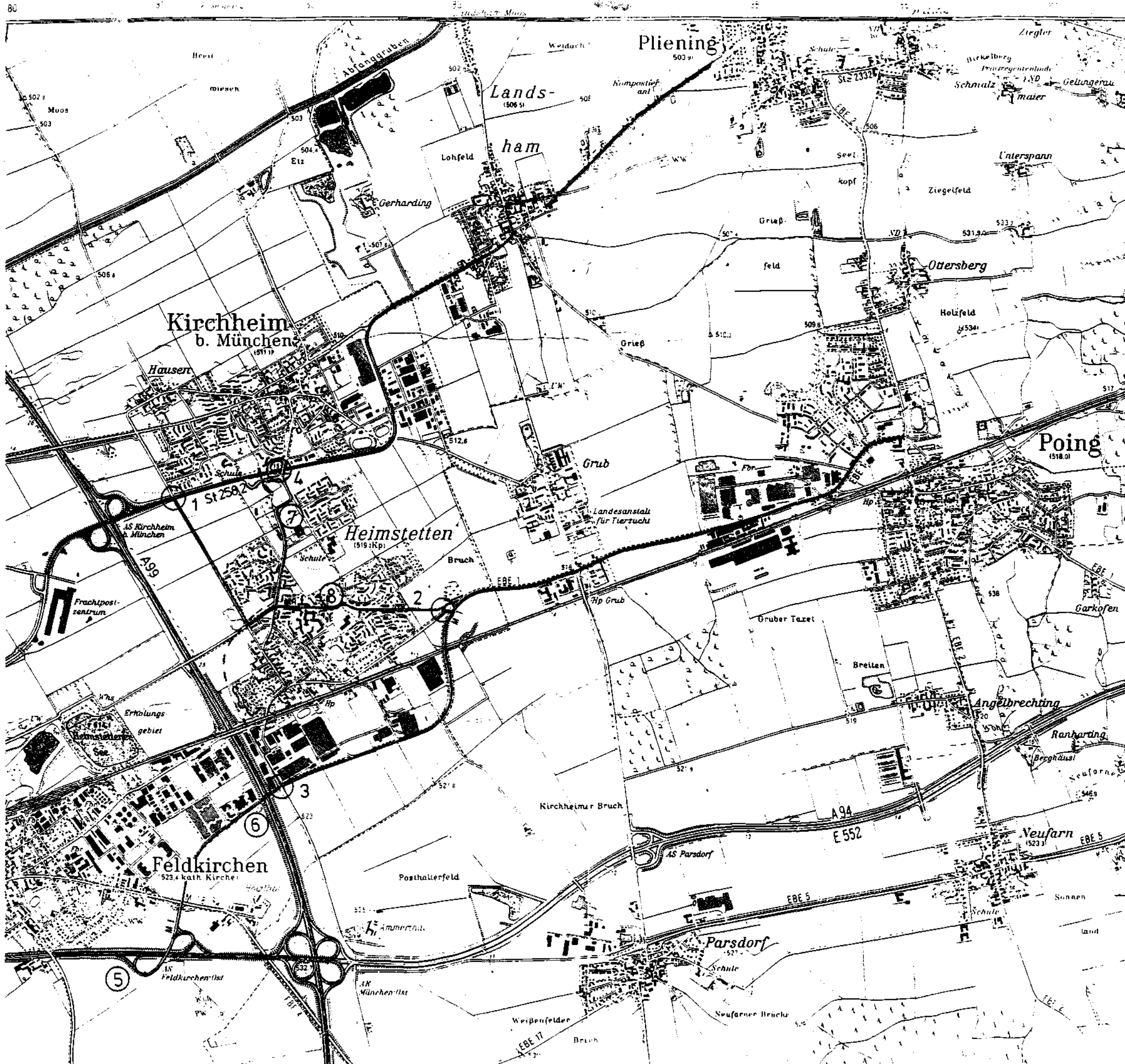
Kirchheim, den 10. Juli 2000

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Heinz Hilger'.

1. Bürgermeister

**Heinz Hilger**  
1. Bürgermeister





# Kirchheim bei München

## Anlage

zur

2. Änderung 13.04.1999

Bebauungsplan Nr. 67 für  
das Gebiet nördlich der  
Gauberstraße und westlich  
der Heimstettenerstraße

## Verkehrskonzept

Überörtliches Verkehrsnetz

— Autobahn A 94 und A 99

— ST 2582 nach Pliening

— M 1 nach Poing

Ortliches Verkehrsnetz

— Ost- West Verbindung

— Nord- Süd- Verbindung

1. ebenengleicher Anschluß  
ST 2582 - Moosweg
2. Gleichwertiger Anschluß M 1-  
Heimstettenerstraße/Poingerstraße
3. Anschluß M1 - Weißenfeldstraße
4. Anschluß ST 2582 - Heimstettenerstraße
5. Anschluß M1 - A 94
6. geplanten Anschluß M1 - A 99
7. geplantes Ortszentrum Siehe Rahmenplan
8. Standort Altenwohnanlage