

BEGRÜNDUNG



Begründung zum Bebauungsplan „BASF-Siedlung I“, Gemeinde Maxdorf

1	ALLGEMEINES	2
1.1	Lage des Plangebietes, Grenze des Geltungsbereiches.....	2
1.2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	3
1.3	Flächennutzungen, sonstige bauliche bzw. rechtliche Gegebenheiten im Plangebiet und Umgebung	3
2	ERFORDERNIS UND ZIELSETZUNG DER PLANUNG	4
3	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	5
4	BAUPLANUNGSRECHTLICHE REGELUNGEN	6
4.1	Maß der baulichen Nutzung – Höhe der baulichen Anlagen	6
4.2	Bauweise und Überbaubare Grundstücksfläche	7
	Stellung der baulichen Anlagen.....	7
5	GESTALTERISCHE REGELUNGEN	8
	Äußere Gestaltung / Breite der baulichen Anlagen	9
	Dachform, -gestaltung, -material und -farbe	9
	Fassadenstil, Struktur und Proportionen	9
	Material und Farbgebung der Fassade.....	9

1 ALLGEMEINES

1.1 Lage des Plangebietes, Grenze des Geltungsbereiches

Die Gemeinde Maxdorf hat zur planungsrechtlichen Umsetzung die Aufstellung des Bebauungsplanes „BASF-Siedlung I“ beschlossen.

Bei diesem Bebauungsplan handelt es sich um die neunte Änderung und erste Erweiterung des Bebauungsplanes „Ergänzungs- und Verdichtungsplan zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze im Ortsteil Siedlung“ sowie um die zweite Änderung zum „Teilbebauungsplan für das Baugebiet an der Wöhler- und Knietsch-Straße“.

Die Festsetzungen der vorangegangenen Änderungspläne bleiben in Kraft, soweit in diesem Bebauungsplan keine Änderungen enthalten sind.

Das für die Planzeichnung verwendete Kataster wurde anhand von Luftbildaufnahmen (Orthofotos) sowie einer Bestandsaufnahme vor Ort vervollständigt und anhand der Lagepläne zu den vorliegenden Bauanträgen handaktualisiert.

Zum Erreichen einer größtmöglichen Planklarheit wurde der Teilbereich Nr. 7 („Änderung I zum Teilbebauungsplan für das Baugebiet an der Wöhler- und Knietsch-Straße“) in den Geltungsbereich aufgenommen, obwohl dieser eine eigenständige gestalterische Einheit bildet (Reihenhausbebauung), die sich von den siedlungsstrukturellen Merkmalen der bestehenden Bebauung deutlich unterscheidet.

Das zur städtebaulichen Entwicklung vorgesehene Gebiet liegt östlich der Landesstraße 454 „Weisenheimer Straße“, grenzt westlich an die Rhein-Haardt-Bahn an und hat eine Gesamtgröße von rund 26,64 ha.

Das Plangebiet umfasst den bebauten Ortsteil der BASF-Siedlung und wird wie folgt eingegrenzt:

Im Norden

durch die südliche Grenze der Grundstücke Fl. Nrn. 387/2, 388 (Maxdorfer Weg) 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400/3, 401/4, 454/3 (Mittelgraben). 481, 482/5, 482/4, 483, 484, 485/1, 486/1, 480 (Waldstraße in Anbindung zur Fritz-Haber-Straße), 488/2, 490, 480 (Waldstraße in Anbindung zur Carl-Bosch-Straße), 491, 502/22, und 502/26,

im Osten

durch die westliche Grenze der Grundstücke Fl. Nr. 3104 (Maxdorfer Weg) und 3103/1 (Rhein-Haardt-Bahn-Trasse) sowie durch die westliche Grenze der Grundstücke Fl. Nrn. 486/1 und 3116 (ab dem nord-östlichen Grenzpunkt bis ca. 6 m weiter südlich zum Schnittpunkt der gedachten Verlängerung der nördlichen Grenze des Grundstückes Fl. Nr. 3105),

im Süden

durch die nördliche Grenze des Grundstückes Fl. Nr. 3116 und weiter in gedachter Verlängerung der nördlichen Grenze des Grundstückes Fl. Nr. 3105, ab der östlichen Grenze des Grundstückes Fl. Nr. 3116 über die Friedrich-Engelhorn-Straße (Fl. Nr. 3106) und weiter verlaufend entlang der gesamten nördlichen Grenze des Grundstückes Fl. Nr. 3105 sowie der nördlichen Grenze des Grundstückes Fl. Nr. 3104 (Maxdorfer Weg) und

im Westen

durch die östliche Grenze der Grundstücke Fl. Nrn. 3111/1 und 3110/1 (Landesstraße 454 – Weisenheimer Straße) sowie der östlichen Grenze der Grundstücke Fl. Nrn. 488/1 und 488/2.

Die **genauen Grenzen** des räumlichen Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes ergeben sich aus der zugehörigen **Planzeichnung** im Maßstab 1: 1.000.

1.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Maxdorf ist der Geltungsbereich als Wohnbaufläche dargestellt.

Der Bebauungsplan „BASF-Siedlung I“ verfolgt die grundsätzliche Zielsetzung, die städtebauliche Entwicklung des Plangebiets im Hinblick auf die Errichtung von Garagen und Stellplätzen bzw. Carports zu regeln. Besonderer Wert wird dabei auf die gestalterische Integration in das Erscheinungsbild der Siedlung gelegt.

Dem gesetzlichen Auftrag zur Entwicklung des verbindlichen Bauleitplans aus der wirksamen vorbereitenden Bauleitplanung gem. § 8 BauGB ist Rechnung getragen.

1.3 Flächennutzungen, sonstige bauliche bzw. rechtliche Gegebenheiten im Plangebiet und Umgebung

Das Plangebiet des Bebauungsplanes umfasst Flurstücke, Bestandsgebäude sowie die baulichen Anlagen in der BASF-Siedlung in der Gemeinde Maxdorf.

Die ursprünglich zu Fußgönheim gehörende Siedlung wurde im Jahr 1934 als Arbeitersiedlung des IG-Farbenkonzerns begonnen. Zum Großteil wurden die Siedlungshäuschen von den freigestellten Arbeitern in Eigenarbeit errichtet. Die großen Gartengrundstücke waren für die Eigenversorgung der Arbeiterfamilien vorgesehen.

1938 folgte die Inbetriebnahme des Feierabendhauses, das seitdem Mittelpunkt des kulturellen und gesellschaftlichen Lebens der Bewohner ist. Die Kanalisation der Siedlung wurde teilweise durch französische Gefangene während der Kriegsjahre verlegt. Die protestantische Kirche konnte 1953, der protestantische Kindergarten im Jahr 1964 eingeweiht werden.

Im Oktober 1965 wurde die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den gesamten Bereich der BASF-Siedlung vom Gemeinderat der Gemeinde Fußgönheim beschlossen und im Juli 1968 angenommen - „Ergänzungs- und Verdichtungsplan zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze im Ortsteil Siedlung (01.12.1969)“.

Durch Gesetz wurde am 7.6.1969 die gesamte Siedlung in die Gemeinde Maxdorf eingegliedert, so dass schlagartig 1.602 Bürgerinnen und Bürger ihre Heimatgemeinde wechselten. Die Vermögensauseinandersetzung zog sich dann allerdings noch 14 Jahre hin, bis das Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße am 23.12.1983 das Verfahren für erledigt erklärte.

Durch die Entscheidung der Kreisverwaltung Ludwigshafen erhielt die Siedlung am 04. April 1989 auf Antrag der Gemeinde Maxdorf die offizielle Bezeichnung „Maxdorf BASF-Siedlung“.

In den darauffolgenden Jahren wurden diverse Änderungsplanungen zum Ergänzungs- und Verdichtungsplan aus dem Jahr 1969 sowie die Aufstellung und Änderung eines Teilbebauungsplanes vorgenommen :

1. **Ergänzungs- und Verdichtungsplan** zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze im Ortsteil Siedlung (01.12.69)
2. **Änderungsplan II** zum Ergänzungs- und Verdichtungsplan zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze (28.07.1978)
3. Zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze - **Änderung VII** (06.07.1997)
4. **Änderung IX** zum Bebauungsplan zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze

5. Zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze - **Änderung VI** (26.07.1996)
6. **Änderung III** zum Bebauungsplan zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze (23.10.1998)
7. **Änderung I** zum Teilbebauungsplan für das Baugebiet an der Wöhler- und Knietschstraße (21.04.1977)

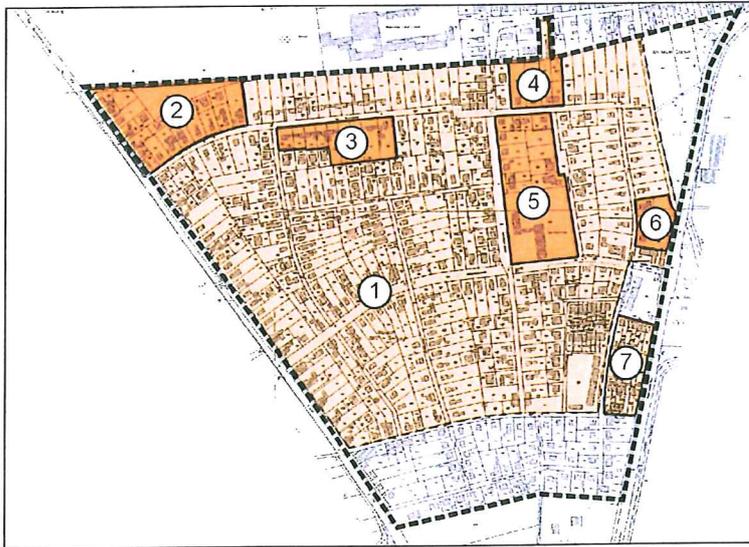


Abbildung: Bestehende Bebauungspläne

2 ERFORDERNIS UND ZIELSETZUNG DER PLANUNG

Der ursprüngliche Charakter des Plangebietes wird durch die Struktur als Kleinsiedlungsgebiet geprägt. In manchen Teilbereichen ist die historische Baustruktur fast vollständig erhalten. In anderen Teilbereichen wurde sie durch Um-, An- und Neubauten mehr oder weniger stark überformt.

Innerhalb der letzten Jahre wurden - wie bereits unter Punkt 1.3 : *Flächennutzungen, sonstige bauliche bzw. rechtliche Gegebenheiten im Plangebiet und Umgebung* dargestellt - zahlreiche Planungen zur Nachverdichtung der Siedlung ausgeführt. Aufgrund der damit im Zusammenhang stehenden Zunahme der Bewohner in der BASF-Siedlung und dem generell deutlich erhöhten Motorisierungsgrad sind auch die Anforderungen an eine erhöhte Stellplatznachfrage (Garagen und Carports) gestiegen.

Die grundsätzliche Zielsetzung ist es, einerseits die dringende Nachfrage der Anwohner nach der Errichtung von Garagen und Carports befriedigen zu können sowie andererseits über die äußere Gestaltung der baulichen Anlagen auf das örtliche Gesamterscheinungsbild Einfluss nehmen zu können.

Hier hat der Plangeber - aufgrund der in Teilbereichen höheren städtebaulichen Sensibilität innerhalb des Plangebietes - seinen Willen bekundet, zur Steuerung der Gestaltung baulicher Anlagen, der Gestaltung des Straßen- und Ortsbildes sowie der Erhaltung der siedlungsstrukturellen Eigenart z u n ä c h s t das Instrumentarium einer Satzung nach § 88 LBauO („Gestaltungssatzung“) anzuwenden.

Die Ortsgemeinde Maxdorf hat unter anderem in dem Entwurf zur Gestaltungssatzung ihren Willen bekundet, die Anordnung von Carports in unmittelbarer Angrenzungen an die öffentlichen Verkehrsflächen zuzulassen. Dazu muss festgehalten werden :

Der Grundbebauungsplan - der „Ergänzungs- und Verdichtungsplan zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze im Ortsteil Siedlung“ - aus dem Jahr 1969 hat einen Ausfertigungsvermerk vom 11.06.1996. Dieser Bebauungsplan ist, einschließlich des Ausfertigungsvermerkes, vollinhaltlich anzuwenden, da die städtebauliche Struktur bis heute grundsätzlich dem Bebauungsplan entspricht.

Der o.g. Bebauungsplan enthält allerdings die Festsetzung, dass Garagen mindestens 5,0 m hinter die Straßenbegrenzungslinie zu setzen sind. Die Absicht der Ortsgemeinde Maxdorf, diese Festsetzung dahingehend zu lockern, dass Carports unmittelbar an der Straßenbegrenzungslinie errichtet werden dürfen, kann jedoch nicht über eine Satzung gemäß § 88 LBauO geregelt werden, da die strenge Lesbarkeit der Landesbauordnung keine Grundlage für eine solche Satzung darstellt.

Aus diesen Gründen hat sich die Gemeindevertretung der Ortsgemeinde Maxdorf für die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes und der damit verbundenen Integration der örtlichen Gestaltungsvorschriften im Sinne von modifizierten Festsetzungen entschieden.

3 STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Zur Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung wurde im Vorfeld eine intensive Gestaltanalyse des Bestandes durchgeführt.

Das Plangebiet weist unterschiedliche Verdichtungsgrade sowie unterschiedliche Gestaltwerte und Überformungsgrade (Anbauten an bestehende Gebäude, Bebauung in zweiter Reihe, Nachverdichtung durch neue Straßenverkehrsflächen) auf.

Aufgrund dessen wurden im Rahmen der Entwurfsbearbeitung einer örtlichen Gestaltungssatzung für die Ausführung und Gestaltung von Garagen und Carports im Gebiet der BASF-Siedlung zwei Gestaltzonen definiert.

Die **Gestaltzone I** umfasst die unmittelbar angrenzenden Grundstücke an den Straßen

- Brunckstraße (Nord- und Südseite)
- Carl-Müller-Straße (Nord- und Südseite)
- Hüttenmüllerstraße (Nord- und Südseite)
- Carostraße (Nord- und Südseite) im Abschnitt zwischen Weisenheimer Straße und Friedrich-Engelhorn-Straße
- Weisenheimer Straße (Ostseite)
- Liebigstraße (West- und Ostseite)
- Duisbergstraße (West- und Ostseite)
- Carl-Bosch-Straße (West- und Ostseite)
- Knietschstraße (West- und Ostseite)
- Wöhlerstraße (West- und Ostseite) im Abschnitt zwischen Brunckstraße und Hüttenmüllerstraße

Die **Gestaltzone II** umfasst die unmittelbar angrenzenden Grundstücke an den Straßen

- Fritz-Haber-Straße
- Curt-Schumann-Ring
- Walter-Reppe-Straße
- Weise
- Duisbergstraße (West- und Ostseite) im Abschnitt zwischen Carostraße und Alwin-Mittasch-Straße
- Friedrich-Engelhorn-Straße
- Wöhlerstraße (West- und Ostseite) im Abschnitt zwischen Hüttenmüllerstraße und Alwin-Mittasch-Straße

sowie die zur Zeit in planungsrechtlicher Vorbereitung befindliche Ergänzung der Wohnbebauung im Bereich der Gewanne „Am neuen Graben“ (Flurstücke Nr. 3481, 3482 (Weg), 3483, 3484, 3485, 3486/1, 3486/2, 3487).

Die unterschiedliche Regelungsdichte der beiden Gestaltzonen basiert auf zwei Zielsetzungen: Zum einen soll der Gesamort mit seinem Erscheinungsbild als städtebauliche Gesamtheit in Erscheinung treten. Zum anderen soll der Bebauungsplan den unterschiedlichen Gestaltwerten der Gestaltzonen Rechnung tragen. Zudem können innerhalb des Plangebietes zwei Grundformen der historischen Bebauung unterschieden werden - die traufständige und die giebelständige Bauweise, so dass es erforderlich ist, für Bereiche mit trauf- bzw. giebelständigen Bauweisen verschiedene Festsetzungen zu treffen.

Mit den Regelungen der verbindlichen Bauleitplanung soll eine harmonische Abstimmung im Rahmen der Errichtung von Garagen und Carports durch die festgesetzten Anforderungen an die bauliche Ausführung und Gestaltung gewährleistet werden.

4 BAUPLANUNGSRECHTLICHE REGELUNGEN

Der Bebauungsplan „BASF-Siedlung I“ trifft ergänzende und ersetzende Regelungen zur Gestaltung und Anordnung der Garagen, Carports und Stellplätze. Darüber hinausgehende Festsetzungen zum „Verdichtungs- und Ergänzungsplan zwischen Carostraße und Gemarkungsgrenze im Ortsteil Siedlung“ bleiben davon unberührt.

4.1 Maß der baulichen Nutzung – Höhe der baulichen Anlagen

Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass innerhalb der Gestaltzonen I und II die Bauwerkshöhe – bei der Ausführung einer Garage mit Flachdach – 3,0 m nicht überschreiten darf. Für die Errichtung von Carports wird festgesetzt, dass ein Carport am höchsten Punkt der Anlage die Höhe von 3,0 m nicht überschreiten darf. Zudem wird die Höhenentwicklung über die Festsetzung maximal zulässiger Trauf- und Firshöhen gesteuert.

Unter Beachtung der festgesetzten möglichen Dachformen sowie der üblichen Größe und Tiefe der baulichen Anlagen wurden abgestimmte Trauf- und Firshöhen ausgewählt, die die Errichtung von bedarfsgerechten und funktionalen Gebäuden ermöglichen. Diese Festsetzungen gewährleisten eine maßstäbliche und charakteristische Architektur. Es muss der Grundsatz gelten, dass Um- und Neubauten sich im Gestaltungskanon der mehrheitlich umgebenden Bebauung einzugliedern haben.

Begründung:

Die Festsetzungen zur Höhe der Garagen und Carports entsprechen der Forderung des § 16 Abs. 3 BauNVO, wonach die Höhe baulicher Anlagen stets festzusetzen ist, wenn ansonsten öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden können.

Die innergemeindliche Lage macht eine Höhenbegrenzung der baulichen Anlagen unabdingbar, so dass zur Sicherstellung der stadträumlichen Verträglichkeit die Höhenentwicklung der Baukörper stringent geregelt wird. Aus diesen Gründen werden die maximalen Bauwerkshöhen innerhalb der Gestaltzone I und II - bei einer Ausführung als Carport sowie einer Garage mit Flachdach - auf 3,0 m begrenzt, so dass übermäßig hohe Garagen und / oder Carports ausgeschlossen werden und somit die Einbindung der baulichen Anlagen in das städtebauliche Umfeld gewährleistet werden kann.

Die gewählte Höhe stellt sicher, dass sich die Garagen und Carports den Hauptgebäuden unterordnen, sich demnach nicht aus dem städtebaulichen Kontext herausheben und unverhältnismäßige oder ästhetisch unerwünschte Erscheinungen oder Beeinträchtigungen der architektonischen Harmonie entstehen. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass sich die Garagen und Carports in die vorhandene Gebäudestruktur einfügen und die Rhythmisierung im Straßenraum gewährleistet ist.

Die Einschränkung der Gestaltungs- und Baufreiheit der Grundstückseigentümer erscheint aus den dargestellten Gründen vertretbar.

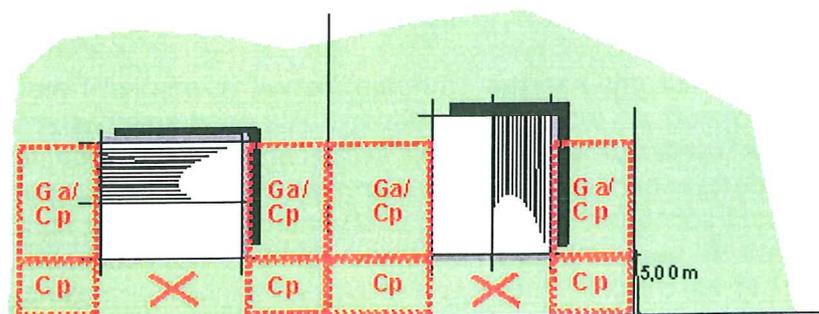
4.2 Bauweise und Überbaubare Grundstücksfläche

Stellung der baulichen Anlagen

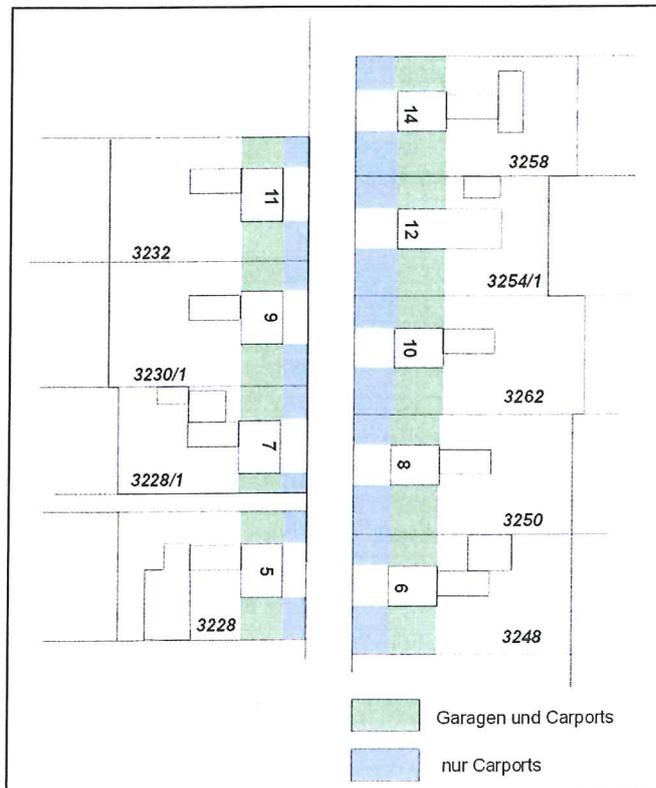
Innerhalb der Gestaltzonen I und II wird festgesetzt, dass die zur Straßenbegrenzungslinie des öffentlichen Straßenraumes zugewandte Fassade der Garage nicht vor die straßenseitige Bauflucht des Hauptgebäudes, d.h. zwischen Straßenbegrenzungslinie und die der Straßenbegrenzungslinie zugewandte Gebäudekante, rücken darf.

Zudem wird festgesetzt, dass zwischen der zur Straßenbegrenzungslinie des öffentlichen Straßenraumes zugewandten Fassade der Garage und der Straßenbegrenzungslinie des öffentlichen Straßenraumes zwingend ein Mindestabstand von 5,0 m einzuhalten ist, so dass ein vor die Garage vorgelagerter, senkrecht zur Straßenbegrenzungslinie angeordneter Stellplatz errichtet werden kann. Zulässig ist in diesem Zusammenhang unter Berücksichtigung der bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Festsetzungen die Überdachung dieses vorgelagerten Stellplatzes im Sinne eines Carports.

Für die Errichtung von Carports innerhalb der Gestaltzone I wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass diese sowohl in seitlicher Verlängerung der Stellung des Hauptgebäudes (seitliche Abstandsflächen) als auch zusätzlich zwischen Straßenbegrenzungslinie und vorderer, d.h. der Straßenbegrenzungslinie zugewandter, Gebäudekante des Hauptgebäudes errichtet werden dürfen. Zudem wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass die Errichtung von Carports vor dem Hauptgebäude **n i c h t** zulässig ist.



Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass die Stellung des Hauptgebäudes die Stellung der Garage zwingend vorschreibt. Ausnahmsweise wird festgesetzt, dass, soweit zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses der Satzung Garagen bestehen oder bestandsgleiche Rechte zur Errichtung einer Garage bestehen, die zum Hauptgebäude eine abweichende Stellung der baulichen Anlage aufweist, eine Neuerrichtung an dieser Stelle mit abweichender Stellung des Baukörpers im Sinne des erweiterten Bestandsschutzes möglich ist.



Begründung:

Die historischen Hauptgebäude haben eine trauf- oder giebelständige Satteldachkonstruktion, in die sich die Garage einfügen soll.

Durch die Festsetzungen über die Bauweise sowie die Stellung der Garagen und Carports soll die Rhythmisierung der Straßenräume unterstrichen sowie die Homogenität der Bereiche mit öffentlichem Charakter zwischen Straßenbegrenzungslinie und vorderer, der Straße zugewandten Gebäudekante des Hauptgebäudes gewährleistet werden.

Zudem soll durch diese Festsetzungen auch die Versiegelung begrenzt werden. Im rückwärtigen Gartenbereich sind Garagen und Carports nicht zulässig, so dass keine langen, oftmals versiegelten Zufahrten notwendig werden. Die rückwärtigen Gartenbereiche bilden somit eine zusammenhängende Grünzone, die auch ökologische Funktionen übernimmt und

nicht durch bauliche Anlagen unterbrochen wird.

Die Errichtung von Garagen oder Carports vor dem Hauptgebäude wird vom Plangeber als unzulässig deklariert, um das charakteristische und ortsbildprägende Straßenbild zu erhalten, bzw. seine vorhandene Überformung nicht zu verstärken.

5 GESTALTERISCHE REGELUNGEN

Zusätzlich zu den bauplanungsrechtlichen Regelungen werden durch den Rat verschiedene durch § 88 LBauO RLP getragene Regelungen zur Gestaltung der baulichen Anlagen bzw. der Garagen und Carports als Satzung beschlossen und als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen. Rechtsgrundlage für die Aufnahme der örtlichen Vorschriften in diesen Bebauungsplan bildet § 9 Abs. 4 BauGB.

Dem Planbereich kommt aufgrund seiner Lage innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteils eine hohe städtebauliche Sensibilität zu. Durch die getroffenen örtlichen Bauvorschriften soll bewirkt werden, dass sich die neu errichteten Garagen und Carports an den Proportionen und Gestaltungsmerkmalen des bestehenden städtebaulichen Raumes orientieren. Da das Dach als grundlegendes Bauteil und herausragendes Gestaltelement die Gesamterscheinung eines Baugebietes prägt, orientieren sich die in der Gestaltungssatzung enthaltenen Regelungen zu den Dachflächen der Garagen und Carports an den traditionellen regions- bzw. ortsspezifischen Bauformen.

Neben den gestalterischen Festsetzungen zu den Dachflächen von Garagen und Carports (Form, Gestaltung, Material und Farbe) beinhaltet dieser Bebauungsplan auch Festsetzungen zur Gestaltung der Fassaden (Fassadenstil, -öffnungen, Struktur und Proportionen).

Äußere Gestaltung / Breite der baulichen Anlagen

Die Festsetzungen zur **äußeren Gestaltung** bzw. zur **Breite** der Garagen ergibt aus nachfolgenden Gründen:

Der Charakter der Siedlung besteht im wesentlichen aus Einzelhäusern mit Einzelgaragen. Im Falle einer Errichtung von Doppelgaragen wird aufgrund der erforderlichen Breite für eine solche bauliche Anlage der Charakter der Siedlung empfindlich gestört. Bei Erhaltung der Kubatur des Hauptgebäudes würde die untergeordnete Funktion der Garagen visuell und stadtgestalterisch negiert. Der Rhythmus im Straßenraum, der durch die Hauptgebäude geprägt wird, würde aufgelöst.

Dachform, -gestaltung, -material und -farbe

Durch eine Konstruktion mit Satteldach soll ein an das historische Hauptgebäude angelehntes Erscheinungsbild erreicht werden. Garagen mit Satteldach sollen sich an die Dachneigung der historischen Hauptgebäude anpassen. Durch einen geschlossenen Giebel soll straßenseitig eine Geschlossenheit der Garage erreicht werden, da auch die historischen Gebäude nur wenige Fassadenöffnungen besitzen. Zudem soll sich der geringe Dachvorsprung der Garage mit Satteldach an die geringen Dachvorsprünge der historischen Nebengebäude anlehnen. Durch eine Höhenbegrenzung der Attika soll erreicht werden, dass die Dachkonstruktion nicht überproportional massiv wirkt.

Die Konstruktion mit einem Flachdach führt insgesamt zu einer geringen Höhenentwicklung, was die im Vergleich zum Hauptgebäude zurückhaltende Wirkung der Garagen und Carports unterstützt.

Durch die Verwendung von Ziegeleindeckungen oder gleichwertigen Materialien bei der Ausführung der Garagen und Carports soll der Gesamtcharakter der Siedlung gewahrt bleiben. Dachschildeln, Blecheindeckungen und sonstige glänzende Materialien, sowie Eindeckungen aus Asbest- und Faserzementplatten sind unzulässig, da sich die Dacheindeckungen der vorhandenen historischen Gebäude auf Ziegeleindeckungen beschränken.

Da das Plangebiet zudem im wesentlichen durch die charakteristischen Straßenräume geprägt wird und Garagen und Carports meist in visuell bedeutsamen Bereichen, nämlich unmittelbar im Bereich des öffentlichen Straßen- und Aufenthaltsraumes gelegen sind, sollen sich die Dacheindeckungen der Garagen und Carports an die Ziegeleindeckungen der Hauptgebäude und damit in den Gesamtcharakter der Siedlung einfügen.

Fassadenstil, Struktur und Proportionen

Die vorhandenen historischen Gebäude innerhalb der Siedlung beschränken sich auf die Materialien Putz (Stein), Holz und Glas. Zur Vermeidung einer untypischen Materialvielfalt werden Konstruktionen aus Metall oder anderen Materialien ausgenommen. Sie widersprechen dem charakteristischen Erscheinungsbild der Siedlung.

Material und Farbgebung der Fassade

Die historischen Hauptgebäude haben üblicherweise eine Putzfassade. Um sich in die Siedlung einzufügen, sollen sich die Nebengebäude in der Art der Fassadengestaltung an die Hauptgebäude anpassen.

Fliesen oder sonstige Materialien sind bei den historischen Hauptgebäuden zur Fassadengestaltung nicht verwendet worden, so dass diese Materialien auch bei der Gestaltung der Garagen nicht zulässig sind.

Der Anstrich der massiven Außenwand, Türen und Tore hat sich an den Hauptgebäuden zu orientieren, um ein Einfügen der Garagen in die vorhandene Bebauung zu gewährleisten.

Holzkonstruktionen sollen einen dezenten Anstrich erhalten, um als Holzkonstruktion sichtbar zu bleiben und um die zurückhaltende Wirkung des Carports nicht zu zerstören. Durch ein Anpassen der Holzart an die bei der Garage verwendete Holzart soll gewährleistet werden, dass Carport und Garage eine gewisse Einheit als Nebengebäude darstellen.

Maxdorf, den 11. Juli 2003


.....
Hauck, Ortsbürgermeister

