

Begründung zum
Bebauungsplan
Parkplatz Bahnhof



1. Erfordernis der Planaufstellung

Mit der Entwidmung der Teilfläche westlich des Bahnhofs eröffnet sich der Stadt die Möglichkeit, zentrumsnahe Parkplätze für Pkws und Touristenbusse zu schaffen. Zudem soll ein das Bahngleis begleitender Fuß- und Radweg realisiert werden, um eine autofreie Verbindung von der Katharinenstraße über das zukünftige Baugebiet an der Pflugfabrik zur Weststadt zu schaffen.

2. Entwicklung

Mit dem Entwidmungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamts vom 18.06.2004 wurde festgestellt, dass das Teilflurstück 708/34 in der Stadt Landsberg am Lech, Gemarkung Landsberg, für Betriebs- und Verkehrszwecke einer öffentlichen Eisenbahn des Bundes nicht mehr benötigt und als öffentliche Sache entwidmet werden konnte. Der so entfallende Fachplanungsvorbehalt nach §38 BauGB führt zu einer erneuten Begründung der kommunalen Planungshoheit.

3. Örtliche Lage

Der Parkplatz befindet sich nahe des Stadtzentrums westlich des Bahnhofs zwischen den Bahngleisen und der Bebauung entlang der Spöttinger Straße.

4. Planung

4.1 Nutzung

Die Ausweisung erfolgt als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für Parken sowie als Rad- und Fußweg, dabei werden Parkmöglichkeiten für insgesamt 50 Pkws und 4 Busse geschaffen.

Eine Wohnnutzung scheidet aus mehrfacher Hinsicht aus. Das Grundstück befindet sich unmittelbar neben den Gleiskörpern der Bahn. Aus Gründen des Immissionsschutzes müssen Mindestabstände von 25 m (Erschütterungsschutz) bzw. 40 m (Schallschutz) eingehalten werden. Selbst wenn durch passive Schallschutzmaßnahmen der 40 m-Abstand verringert werden könnte, verbliebe der Abstand von 25 m, welcher bis über die Mitte der Teilfläche reicht. Für ein Wohngebäude bleibt so nur eine Tiefe von 10 m, bei der allerdings noch Abstandsflächen zur Gewährleistung von gesunden und attraktiven Wohnverhältnissen berücksichtigt werden müssen. Damit scheidet eine Wohnnutzung faktisch aus.

4.2 Funktion

Hauptziel der Baumaßnahme ist die Schaffung von zusätzlichen Parkplatzflächen, um das innenstadtnahe Angebot an Parkmöglichkeiten für Pkw zu erweitern und Abstellmöglichkeiten für Touristenbusse zu schaffen. Hierdurch lässt sich die verkehrlicher Erschließung der Innenstadt verbessern und diese so für Besucher und Touristen attraktiver gestalten. Ergänzend sind bei Nutzung als Park&Ride-Parkplatz positive Effekte auf die Nutzung des ÖPNVs durch die Nähe zum Bahnhof und dem ZOB zu erwarten.

Durch den gleisbegleitenden Rad- und Gehweg in nördlicher Richtung soll die fußläufige Erreichbarkeit zukünftiger und bestehender Entwicklungsgebiete abseits des Straßenverkehrs verbessert werden. Als begleitende Maßnahme zur direkten Anbindung des Bahnhofsgebäudes an den Weg war ein ebenerdiger Gleisübergang für Fußgänger vorgesehen. Diesbezügliche Planungen ruhen allerdings, da sich die Bahn hierzu bislang ablehnend geäußert hat.

4.3 Ausbau der Parkplatzanlage

Der Versiegelung von Grunde und Boden wird durch die Festsetzung der Oberflächenmaterialien entgegengewirkt. Mit Ausnahme der Fahrgasse müssen die Parkstände mit wasserdurchlässigen Materialien – geplant Betonpflaster mit 3 cm Rasenfuge – hergestellt werden. Erschlossen wird der Parkplatz über zwei Zufahren, die jeweils in die Spöttinger Straße bzw. die Katharinenstraße münden.

Der Rad- und Fußweg soll in einer Breite von 2,50 m ausgeführt werden.

4.4 Topographie

Das Gelände ist eben und frei von Höhenstufen.

4.5 Grünordnung

Zur Begrünung des Parkplatzes sind 22 zu pflanzende Bäume sowie öffentliche Grünflächen im Norden der Parkstände und Grünstreifen im Süden vorgesehen. Unter Berücksichtigung des vorhandenen Bodentyps sind als Baumart kleinkronige Winterlinden (*tilia cordata* „ranchow“) zu pflanzen.

Die Grünstreifen zwischen den Parkplätzen werden, mit Ausnahme von Laubbäumen, nicht bepflanzt. Dies dient der Übersichtlichkeit der Stellplätze und der Sicherheit der Benutzer.

4.6 naturschutzrechtliche Eingriffregelung – Umweltbericht

Bei den ehemaligen Bahnflächen handelt es sich um Freianlagen, die mit Gleisanlagen, gepflasterten und unbefestigten Flächen belegt sind bzw. waren (Gleisanlagen wurden von der Bahn bereits zurückgebaut). Die Flächen werden deshalb hinsichtlich der Eingriffregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz als befestigte Flächen eingestuft. Für den Naturhaushalt haben sie keine besondere Bedeutung. Mit der Umnutzung und Anlage von Grünstreifen zwischen den Parkplätzen, sowie der Anpflanzung von Bäumen wird eine Aufwertung im naturschutzrechtlichen Sinne erreicht. Ein gesonderter Umweltbericht ist aus den vorgenannten Gründen nicht erforderlich. Des Weiteren wird auch auf § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB hingewiesen. Danach ist ein Aus-

gleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Da die Freifläche faktisch bereits als Parkplatz genutzt wurde, ist der vor zitierte Gesetzestext anwendbar.

4.7 Flächenangaben

Grünflächen	1413 m ²	=	26 %
Parkflächen	1149 m ²	=	21 %
Fahrgassen	2062 m ²	=	38 %
Rad- und Gehweg	<u>826 m²</u>	=	<u>15 %</u>
Gesamt:	<u>5450 m²</u>	=	<u>100 %</u>

5. Eigentumsverhältnisse und Planverwirklichung

Das Gelände befindet sich derzeit noch im Besitz der Aurelis Real Estate GmbH, Verhandlungen bezüglich des Kaufpreises für das Flächenstück führten noch zu keinem Ergebnis. Der Zeitpunkt der Umsetzung des Planes ist daher noch offen.

aufgestellt: Ref. 405-Anderka

Stadtbauamt Landsberg am Lech, den 28.11.2007

i.A.

Ganzenmüller

TOAR