

Begründung zum Bebauungs- und Sanierungsplan mit integriertem Grünordnungsplan

Nr. 48 „Bahnhofstraße mit Umfeld“ - Stadt Marktoberdorf



Stand: 06.04.2005
Geändert: 07.09.2006
redakt. ergänzt: 29.01.2007

Auftraggeber:
Stadt Marktoberdorf
Jahnstraße 1
87616 Marktoberdorf
Tel. 08342/4008-0
Fax. 08342/4008-75



Städtebau:

Dipl.Ing. Rudolf Reiser, Architekt
Regierungsbaumeister
Aignerstraße 29 81541 München
Tel. 089/695590 • Fax. 089/ 6921541
e-mail: staedtebau.reiser@t-online.de

Landschaft:

top*plan diplom-forstwirt(univ.) thomas pihusch
fischhaus 1 87672 roßhaupten
tel. 08367/913678 • fax. 08367/ 913680
mail: info@topplan.de

RUDOLF REISER
DIPL. ING. ARCHITEKT
REGIERUNGSBAUMEISTER
TELEFON 089/695590
AIGNERSTRASSE 29
81541 MÜNCHEN

Cornelius Wintergerst
Dipl. Ing. FH Landespflege
Baumgarten 124 a 87637 Eisenberg
Tel. 08364/986284 Fax. /986287
mail: cornelius.wintergerst@t-online.de

Inhalt

1.0	Planungsvorgaben	3
1.1	Anlass, Ziele und Zwecke der Planung	3
1.2	Planungsinstrument	3
1.3	Verfahren	3
1.4	Vorgaben der Bauleitplanung, Entwicklung aus Flächennutzungsplan	4
1.5	Vorbereitende Untersuchungen und Sanierungsgebiet	4
1.6	Bebauungspläne	5
1.7	Verkehrsgutachten des Büros Prof. Lang & Burkhardt	5
2.0	Lage, Größe und Beschaffenheit des Planungsbereiches	7
3.0	Entwicklung und städtebauliche Zielvorstellungen	7
3.1	Leitbild für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofbereiches	7
3.2	Ziele für die Planung	9
4.0	Begründung einzelner Festsetzungen des Bebauungsplans	10
4.1	Geplante bauliche Nutzungen	10
4.2	Geschossigkeit, Baustruktur und Baumassen	11
4.3	Festlegung des Maßes der baulichen Nutzung	11
4.4	Abstandsflächen nach BayBO	12
4.5	Immissionsschutz	12
4.6	Schalltechnische Untersuchung	13
4.7	Flächen mit Geh- und Leitungsrecht (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)	15
4.8	Öffentliche Verkehrsflächen	15
4.9	Öffentlicher Personennahverkehr und ruhender Verkehr	16
5.0	Grünordnung	18
5.1	Bestandsbewertung von Naturhaushalt, Orts- und Landschaftsbild	18
5.2	Konflikte	21
5.3	Ziele und Maßnahmen der Grünordnung	22
5.4	Anwendung der Eingriffsregelung	24
5.5	Umweltverträglichkeitsprüfung und Umweltbericht	24
6.0	Sonstiges	25
6.1	Altlasten	25
6.2	Denkmalschutz	27
6.3	Ver- und Entsorgung	27
6.4	Grundstücksverhältnisse und Neuordnung	29
7.0	Flächenbilanz / städtebauliche Daten	30
8.0	Überschlägige Ermittlung der Erschließungskosten	31
9.0	Hinweise aus dem Bebauungsplanverfahren	33
	Anlagen	43
	Anlage 1.2: Satzung über die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebietes "Bahnhofsgelände"	43
	Anlage 3: Schalltechnische Untersuchung Fa. Tecum, Kempten, Ber. Nr.05077.1/B v. 22.11.2005	44
	Anlage 4: Erschütterungstechnische Untersuchung des TÜV, München, Bericht-Nr. F5/296-LG	45

1.0 Planungsvorgaben

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Die Stadt Marktoberdorf beabsichtigt, im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des frei werdenden „Bahngeländes“ und in Abstimmung mit der laufenden Sanierung und Aufwertung der Innenstadt eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Dazu soll das Verkehrsnetz dem aktuellen Bedarf angepasst werden, ein Busbahnhof, Park + Ride-Plätze, eine Bike + Ride-Anlage errichtet werden. Wegen der besonderen Verkehrsverflechtungen im Bahnhofsbereich soll der Geh- und Radverkehr, insbesondere die Schulwegsicherheit verbessert werden.

Durch die Nutzung leer gefallener oder zu wenig genutzter Flächen für neue innerstädtisch adäquate Nutzungen soll der Flächenverbrauch verringert werden (Ziel des LEP, Ziele des BauGB nach sparsamem Umgang mit Grund und Boden). Zusammenfassend soll als wesentliches Stadtentwicklungsziel der Bahnhofsbereich als Schnittstelle und Drehscheibe der verschiedenen Verkehrsträger entwickelt, aufgewertet und sicherer werden.

1.2 Planungsinstrument

Der Aufstellungsbeschluss zu diesem Bebauungsplan Nr. 48 wurde nach dem 20. Juli 2004 gefasst. Der Bebauungsplan wird nach § 13 Abs. 1 2. Halbsatz BauGB aufgestellt. Grund hierfür sind folgende Überlegungen:

- Die bisher als Parkplatz genutzte Fläche gegenüber dem Landratsamt ist bei gegebener Erschließung planungsrechtlich als § 34 BauGB-Bereich einzustufen (im Zusammenhang bebauter Ortsteil).
- Nach Aufgabe des Fachplanungsvorbehalts sind die Bereiche nördlich und südlich des Bahnhofs bei gegebener Erschließung planungsrechtlich ebenfalls als § 34 BauGB-Bereich einzustufen (im Zusammenhang bebauter Ortsteil). In beiden Bereichen ist umfangreicher Baubestand vorhanden, der schon länger nicht mehr Bahnzwecken dient („faktische Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ durch ausgeübte Nutzungen).

Vom Verfahren her wird wegen der schrittweisen Lösung der Problematik das Verfahren wie üblich zweistufig durchgeführt.

1.3 Verfahren

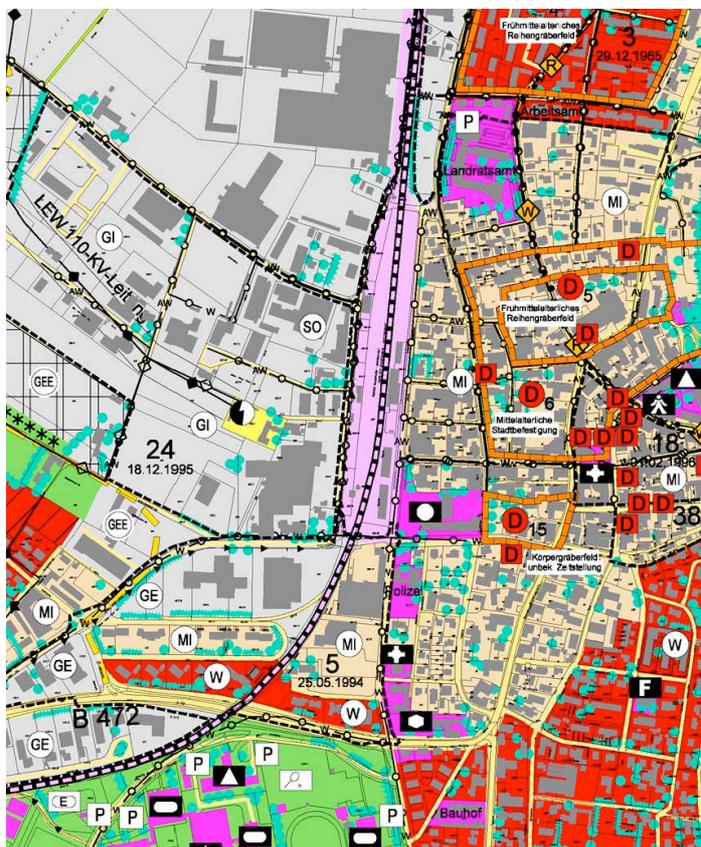
Von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 wird gem. § 13 Abs. 2 Nr. 1. BauGB nicht abgesehen. Zusätzlich wird zur Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit die Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Den berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wird im Rahmen § 4 Abs. 2 BauGB Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Im vereinfachten Verfahren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4, von dem Umweltbericht nach § 2a und von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, abgesehen; § 4 c ist nicht anzuwenden.

1.4 Vorgaben der Bauleitplanung, Entwicklung aus Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan von Marktoberdorf stellt den Bereich des Planungsgebietes gegenüber Landratsamt als Gewerbegebiet dar, der Bereich zwischen Bahnhofstraße und Bahngleis ist als Bahnfläche ausgewiesen.

Nach § 8 Abs.3 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Alternativ dazu kann gem. § 8 Abs. 4 BauGB der Bebauungsplan aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan aufgestellt ist, wenn dringende Gründe wie der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Klärung der baulichen Nachfolgenutzung dies erfordern. Der Bebauungsplan korrespondiert auch mit der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung im Bahnhofsbereich. Hier wird ausdrücklich auf den Stadtratsbeschluss vom 13.12.2004 zum städtebaulichen Entwicklungskonzept „Bahngelände“ und zum Verkehrsgutachten verwiesen, dem nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB besonderes Gewicht zukommt.

Der Flächennutzungsplan kann – nach gefasstem Änderungsbeschluss – gelegentlich angepasst werden.



Ausschnitt rechtswirksamer Flächennutzungsplan

1.5 Vorbereitende Untersuchungen und Sanierungsgebiet

Für den Bereich östlich der Bahnhofstraße gibt es vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB, ein förmliches Sanierungsgebiet ist festgelegt. Die Stadt Marktoberdorf ist im Bayer. Städtebauförderungsprogramm.

1.6 Bebauungspläne

Für den Bereich zwischen Meichelbeckstraße und Bahnhofstraße, direkt östlich an das Planungsgebiet angrenzend, besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 45 „Westliche Georg-Fischer-Straße“.

1.7 Verkehrsgutachten des Büros Prof. Lang & Burkhardt

(Auszug; Stand: 30.7.04; auf das Gutachten wird ausdrücklich Bezug genommen.)

Öffentlicher Nahverkehr

Ausgangssituation

Der Bahnhof Marktoberdorf wird derzeit von 6 Regionalbuslinien der RBA (Regionalbus Augsburg GmbH) und einem Stadtbus angefahren. Die Regionalbuslinien werden zu schwächer frequentierten Zeiten sowie in den Abendstunden, am Wochenende und Feiertags von Anruf-Sammel-Taxis ergänzt. Es stehen zwei Haltestellen zur Verfügung. Die Haltestelle Nord wird von einem RBA-Bus (Linie 54) und dem Stadtbus angefahren. Die Haltestelle Süd wird von den übrigen fünf Linien (Linien 51/62, 52, 53, 55 und 59) und dem Stadtbus angefahren, bietet jedoch nur Platz für drei Busse. Probleme treten dann auf, wenn die Haltestelle von 4 Bussen gleichzeitig angefahren wird.

Die RBA-Linien werden zu 75% als Auftragsfahrten von fünf verschiedenen Busunternehmen angefahren. Es sind 12 m, 13,50 m und 15 m Busse im Einsatz. Die Buslinien werden zu 90% von Schülern und Auszubildenden genutzt. Der Bedarf an Parkplätzen für Busbenutzer ist somit so gut wie nicht vorhanden

Der Stadtbus durchfährt das Stadtgebiet von Marktoberdorf in einer Nord- und einer Südschleife. Daraus ergibt sich, dass er die Haltestellen einmal von Nord und einmal von Süd anfährt.

Anforderungen

Ein neuer Busbahnhof sollte für 6 Busse Platz bieten. Die Haltestellen sollten alle für 15 m Busse geeignet sein. Für die Zukunft plant die RBA auch den Einsatz von 18 m Bussen, so dass auch dies berücksichtigt werden sollte. An den Haltestellen muss unabhängig voneinander ein- und ausgefahren werden können. Bevorzugt werden schräg angeordnete Haltestellen zum Durchfahren. Der Taxistand (AST) sollte mit ca. 5 Taxiständen möglichst integriert werden. Ein gemeinsames Büro von RBA und Taxizentrale am Bahnhof wäre wünschenswert.

Ruhender Verkehr - Stellplätze

Im Umfeld des Bahnhofs Marktoberdorf stehen derzeit ca. 235 Stellplätze zur Verfügung. Eine offizielle P&R-Anlage gibt es nicht. Die Parkplatzstandorte verteilen sich wie folgt.

- Parkplatz am Bahnhof mit ca. 50 Stellplätzen Parkdauer 4 Stunden (Ausnahmegenehmigungen können beantragt werden)
- Parkflächen im öffentlichen Straßenraum entlang der Bahnhofstraße mit 68 Stellplätzen
- Parkmöglichkeiten in den Seitenstraßen der Bahnhofstraße (Gschwenderstraße, Poststraße, Von-Schaden-Straße, Georg-Fischer-Straße und Kemptener Straße), jeweils der Abschnitt bis zur Jahnstraße mit 117 Stellplätzen. In diesem Parkangebot sind auch die Stellplätze des Hotels enthalten, zudem sind der größte Teil dieser Stellplätze durch eine Parkdauer von 2 Stunden begrenzt.

Kapazitätsauslastung

Die 235 vorhandenen Stellplätze im Untersuchungsgebiet werden gesamt gesehen nicht einmal zu 50% ausgelastet. Die Spitzenzeiten sind um 9.30 Uhr und um 16.30 Uhr. Die einzelnen Bereiche sind jedoch sehr unterschiedlich ausgelastet. So ergibt sich z.B. für den Bereich 1 (P am Bahnhof) über den ganzen Tag gesehen eine geringe Auslastung, dagegen sind die Seitenstraßen Kemptener Straße und Georg-Fischer-Straße zum Teil bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet.

Schlussfolgerungen / Stellplatzbedarf

Von den 200 befragten Pendlern sind 29 mit dem Auto gekommen. Geht man davon aus, dass entsprechend der 400 gezählten Fahrgäste 58% ein Kfz benutzen und zudem bei schlechtem Wetter oder im Winter noch weitere 30 % der Pendler ein Kfz benutzen anstatt mit dem Rad oder zu Fuß zum Bahnhof zu kommen, so errechnet sich ein Stellplatzbedarf für 75 Fahrzeuge. Gleicht man dieses Ergebnis mit der Parkdauererhebung ab, so ergibt sich dass im Untersuchungsgebiet 74 Fahrzeuge länger als 4 Stunden geparkt haben. Man muss davon ausgehen, dass aber nicht alle dieser Fahrzeuge P&R betreiben.

2.0 Lage, Größe und Beschaffenheit des Planungsbereiches

- Der Geltungsbereich umfasst ca. 34.010 qm und liegt in zentraler innerstädtischer Lage zwischen der Bahnhofstraße und der Bahnlinie Marktoberdorf – Füssen, und dem Landratsamt Ostallgäu im Norden und der Kemptener Straße im Süden.
- Das Gebiet ist insgesamt von zusammenhängender Bebauung umgeben und schließt direkt an die im Osten gelegene Innenstadt an.
- Das Planungsgelände selbst ist durch typische im Bahnbereich anzutreffende Gebäude und Nutzungen baulich vorgeprägt: Güterabfertigungshalle, Lagerhaus, Lagergebäude, Autoabstellflächen, asphaltierte und sonstige befestigte Freiflächen u. dgl..
- Das Gelände ist augenscheinlich eben. Der Baugrund besteht wohl aus Kies und ist - soweit bekannt - auch gut versickerungsfähig.
- Mit Grundwasser ist nicht zu rechnen. Hang- und Oberflächenwasser tritt nur im Rahmen der üblichen Niederschläge auf.

3.0 Entwicklung und städtebauliche Zielvorstellungen

3.1 Leitbild für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofbereiches

Der Bahnhofbereich in Marktoberdorf soll durch funktionelle und gestalterische Maßnahmen aufgewertet werden und dadurch wieder zentraler Stadtbereich von Marktoberdorf werden. Dabei soll insbesondere der Bahnhof Dreh- und Angelpunkt für die Mobilität der Innenstadt werden: Fußgänger und Radfahrer, Schüler, Benutzer der Bahn und der Buslinien sollen hier deutlich gefördert werden!

Einen maßgeblichen Beitrag soll der Bahnhofsbereich insgesamt für die verbesserte Sicherheit der Fahrradfahrer und Fußgänger bringen. Dazu sind Geh- und Radwege neu und zusammenhängend zu bauen. Der motorisierte Individualverkehr soll mit einer Kreisverkehrslösung moderat abgewickelt werden, wobei aber keine Verkehre in bisher unbelastete Bereiche abgedrängt werden sollen.

Der Bereich gegenüber dem Rathaus soll strukturell die östliche Innenstadt ergänzen und baulich abrunden. Eventuelle bauliche Nutzungen besonders auf der Westseite der Gleise sollen planungsrechtlich im Detail gesteuert und so festgelegt werden, dass eine schädliche Konkurrenz zur Innenstadt vermieden wird.

Leitmotiv im Bahnhofbereich: Innenentwicklung vor Außenentwicklung!

3.2 Ziele für die Planung

Ziele zur Orts- und Nutzungsstruktur, Stadtbild

- Stärkung der zentralörtlichen Funktion von Marktoberdorf durch funktionelle und gestalterische Aufwertung im Bahnhofsbereich
- Beseitigung von verfehlten Nutzungen durch Verlagerung störender Betriebe
- Ansiedelung von hochwertiger Gewerbenutzung beidseits der Bahnlinie
- Aktivierung des Bahnhofes durch zusätzliche bahnbezogene Nutzungen wie Wartelounge, Bistro, Eiscafe mit Gästegarten
- Verbesserung des Ortsbildes durch Erhaltung ortsbildprägender Bausubstanz und maßstäbliche Neubebauung
- Aufwertung des Umfeldes Landratsamt durch Platzgestaltung
- Neugestaltung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze als Aufenthaltsräume und Identifikationspunkte
- Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten durch Einrichtung von Aufenthaltsbereichen und Grüninseln
- Offenhaltung und Betonung des Fernblicks zu den Allgäuer Alpen

Ziele und Maßnahmen zur Verkehrsstruktur

Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten durch

- Errichtung eines Busbahnhofes im Bahnhofsbereich
- Schaffung von zusätzlichen Busabstellplätzen für Reisebusse
- Schaffung eines Park & Ride-Platzes
- Errichtung einer Taxivorfahrt
- Errichtung einer Bike & Ride-Anlage am Bahnhof

Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer / Schulwegsicherheit durch

- Neuanlage von Geh- und Radwegen in der Bahnhofstraße / Ruderatshofener Straße, (Johann-Georg-Fendt-Straße)
- Einbau von Gestaltungselementen in der Bahnhofstraße / Poststraße und vor dem Landratsamt zur besseren Straßenquerung
- Neugestaltung des Knotenpunktes Kemptener Straße / Bahnlinie für Fußgänger und Radfahrer
- Steigerung der Leistungsfähigkeit des nördlichen Bahnübergangs / Ruderatshofener Straße durch Kreisverkehr mit vorgeschalteter langer Rechtsabbiegespur

Ziele zur Grünordnung

- Erhalt und Einbindung bestehender Altbäume sowie Baumbestände im unmittelbaren Umfeld in die Neuplanung

- Intensive Durchgrünung der Verkehrsachse Bahnhofstraße durch Baumpflanzungen aus Gründen des Ortsbildes; Leitbaumart: Spitzahorn (*Acer platanoides*)
- Gestalterische Einbindung der Kreisverkehrslösung zur Auflockerung entstehender Asphaltflächen; Blickfang in Kreisverkehrszentrum mit Großbaumpflanzung oder alternativ Platzgestaltung mit Denkmal und vier umgebenden, untergeordneten, das Denkmal unterstützenden Bäumen
- Einbindung der Park+Ride- sowie Bike+Ride-Flächen aus Gründen der Beschattung und Luftqualität
- Dezentrale Bepflanzung des Bereichs Busbahnhof in Abstimmung mit Verkehrsbelangen
- Aufwertung und Ergänzung des mangelhaft ausgebildeten Grünbestandes im Nordteil (ehemalige Parkplatzfläche)
- Bepflanzung der Böschungen zur Bahnunterführung nach erfolgter Verlegung des Radwegs und Neugestaltung



Luftbild

4.0 Begründung einzelner Festsetzungen des Bebauungs- und Sanierungsplans

4.1 Geplante bauliche Nutzungen

„Sondergebiet 1 – Einkaufsmarkt“ südlich Bahnhof zwischen Bahnhofstraße und Gleisen

Wegen der zentralen innerstädtischen Lage soll dieses Gebiet direkt angrenzend an das Rathausareal und die intensive Wohn- und Geschäftsnutzung im Umfeld der Bahnhofstraße als „Sondergebiet – Einkaufsmarkt“ gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit Nahversorgungsfunktion entwickelt werden. Anliegen der Stadtentwicklung ist es nach Auffassung des Stadtrates, die Innenstadt wieder mehr zu beleben und eine aktivierende Nutzung quasi als „Katalysator“ für in diesem Bereich in die Innenstadt zurück zu holen. Eine Wohnnutzung ist nach den Erkenntnissen der schalltechnischen Untersuchung hier städtebaulich nicht vertretbar.

„Sondergebiet 2 – Bahnhof“

Dieser Bereich umfasst den Bahnhof Marktoberdorf. Hier sollen diejenigen Teile, die nicht mehr sinnvoll weiterverwendet werden können, abgebrochen werden. Das ortsbildprägende Bahnhofsgebäude soll erhalten und saniert werden.

Im Erdgeschoss sind nur Nutzungen zulässig wie Mobilagentur, bahnbezogene Einzelhandelsflächen („Shop“), Gastronomie, Wartelounge und zugehörige Serviceflächen. In den Obergeschossen sind Büro- und Praxisflächen zulässig. Wohnungen sind nur für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet sind, zulässig. Vergnügungsstätten sind auch nicht ausnahmsweise zulässig.

Mit dieser Festsetzung soll die Besonderheit der nach wie vor ansässigen Bahnhaltestation und eine typische Bahnhofsfunktion erhalten und gesichert werden.

„Eingeschränktes Gewerbegebiet – GEe (ehem. Fendt-Parkplatz)“

Dieser Bereich liegt westlich des Landratsamtes Ostallgäu zwischen der Ruderatshofener Straße, der Bahnlinie Marktoberdorf – Füssen und nördlich des geplanten Kreisverkehrs. Hier soll – ausgehend von den Darstellungen des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes – ein hochwertiges Gewerbegebiet mit eingeschränkten Immissionen realisiert werden in qualitätvoller Gestaltung.

Wünschenswert wären Nutzungen wie Schulungszentrum mit Übernachtungsmöglichkeiten, Hotelnutzungen mit besonderer Ausrichtung, Mietbüros ggf. für kurze Zeiten und Appartements für kurz- und mittelfristiges Wohnen. Als Beispiel sei das Hotel Martinspark in Dornbirn erwähnt, wo gerade durch einen sehr interessanten Nutzungsmix eine gute Rentierlichkeit erreicht werden konnte (Architekten: Baumschlager & Eberle).

Da die Stadt Grundeigentümer ist, können im Rahmen des Grundstücksverkaufes und ggf. eines städtebaulichen Vertrages über die Regelungen des B-Planes hinaus geeignete Festlegungen zur Sicherung der städtebaulichen Ziele getroffen werden.

4.2 Geschossigkeit, Baustruktur und Baumassen

Grundsätzlich soll der Bahnhofbereich in Marktoberdorf die Stadtstruktur auch baumassenmäßig „auffüllen“ und ergänzen. Vergleichbar einer „Perlenschnur“ ausgehend vom ehem. Fendt-Parkplatz im Norden bis zum V-Markt im Süden auf einer Länge von ca. 720 m (!) sollen städtebaulich angemessene Gebäude und Nutzungen entstehen, die die Innenstadt abrunden und ergänzen. Daher sollen im Bahnhofbereich nur „barackenartige“, eingeschossige Gebäude möglichst vermieden werden.

Als Pendant zum Landratsamt mit seiner dominanten Gebäudemasse ist aus städtebaulichen Gründen ein Gegengewicht sinnvoll. Die Geschossigkeit wird daher in diesem Bereich auf II – IV festgelegt, im südlichen Teilbereich wegen der Signifikanz mit III-VI als Blickpunkt und Abschluss der Bahnhofstraße nach Norden. Hiermit korrespondiert auch die Festlegung einer etwas größeren GFZ mit max. 1,80. Zur besseren Maßstäblichkeit wird festgelegt, dass bei Ausnutzung der maximalen Geschosszahl das oberste Geschoss als Terrassengeschoss zu errichten ist, d.h. etwas zurückgesetzt werden muss.

Das Bahnhofsgebäude mit II+D ist baugestalterisch und bauhistorisch als wertvoll einzustufen und daher erhaltenswert. Es hat aber im Laufe der Zeit unter unpassenden Veränderungen gelitten und sollte außen wieder in den Ursprungszustand zurück versetzt werden.

Revitalisierung Bahnhofsgebäude Markoberdorf

Das Bahnhofsgebäude sollte erhalten und revitalisiert werden. Dazu sollen vielfältige Nutzungen eingeplant werden wie Mobilagentur, Shop, Bistro, „Wartelounge“, Möglichkeiten für Veranstaltungen und Aktionen (Fußballspielübertragung, Theater), öffentliche Toiletten behindertengerecht, Wickelraum u. dgl. mehr). Auf das Anfang März 2005 in Betrieb genommene Projekt in Landsberg wird ausdrücklich hingewiesen (vgl. Anlage 7).

Qualitätssicherung

Insgesamt kommt der Auswahl der Nutzungen in Verbindung mit Investoren und Architekten eine zentrale, verantwortliche Rolle zu. Zur Sicherstellung einer guten Qualität wären Investorenwettbewerbe /Plangutachten unter Beteiligung der Stadt und der Architektenkammer unbedingt für das GEe und ggf. den Busbahnhof wünschenswert.

4.3 Festlegung des Maßes der baulichen Nutzung (hier: GRZ, GFZ)

Es ist ein Ziel des Bebauungsplanes, im Bahnhofbereich eine relativ dichte, flächensparende Bebauung zu entwickeln. Die max. Zahl der Vollgeschosse beträgt II – VI je nach Planbereich, die GRZ 0,60 bzw. wird absolut festgelegt, die GFZ zwischen 1,20 und 1,80. Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes sind die Bauräume zusammenhängend, um eine größere Flexibilität zu erreichen. Um eine gute, innerstädtisch adäquate Baustruktur zu erreichen, sind außerdem die Anzahl der Geschosse bindend festgesetzt, d.h. in der Regel ist eine eingeschossige Bebauung unzulässig. Ansonsten besteht weitgehende Gestaltungsfreiheit.

4.4 Abstandsflächen nach BayBO

Es ist ein städtebauliches Ziel, mit Grund und Boden sparsam umzugehen, allerdings sind die gesetzlichen Abstandsflächen einzuhalten. Aufgrund der angrenzenden Straßen können die Abstandsflächen teilweise auf öffentliche (Straßen-) Flächen fallen, im Gewerbegebiet sind geringere Abstandsflächen allgemein zulässig.

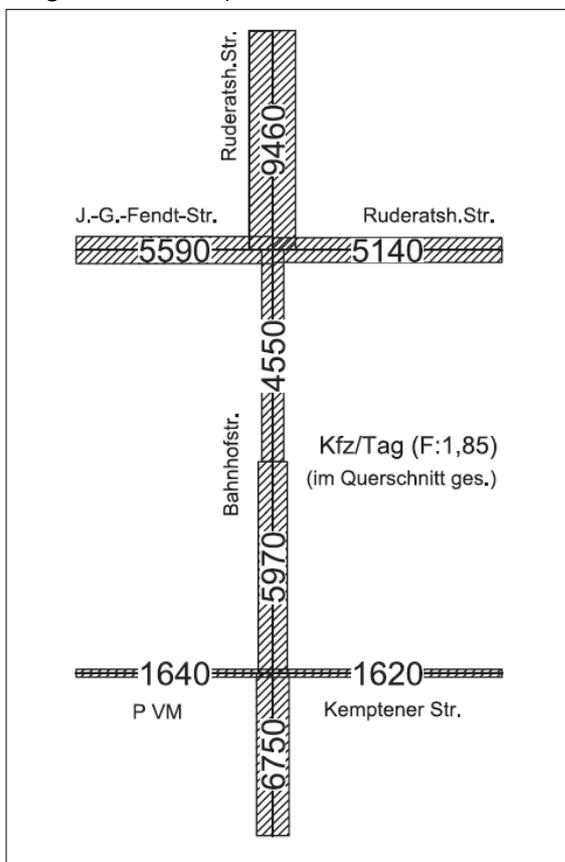
4.5 Immissionsschutz i.S. des § 50 BImSchG und des § 1 Abs. 4 BauNVO

Der erforderliche Immissionsschutz wird durch folgende Maßnahmen erreicht:

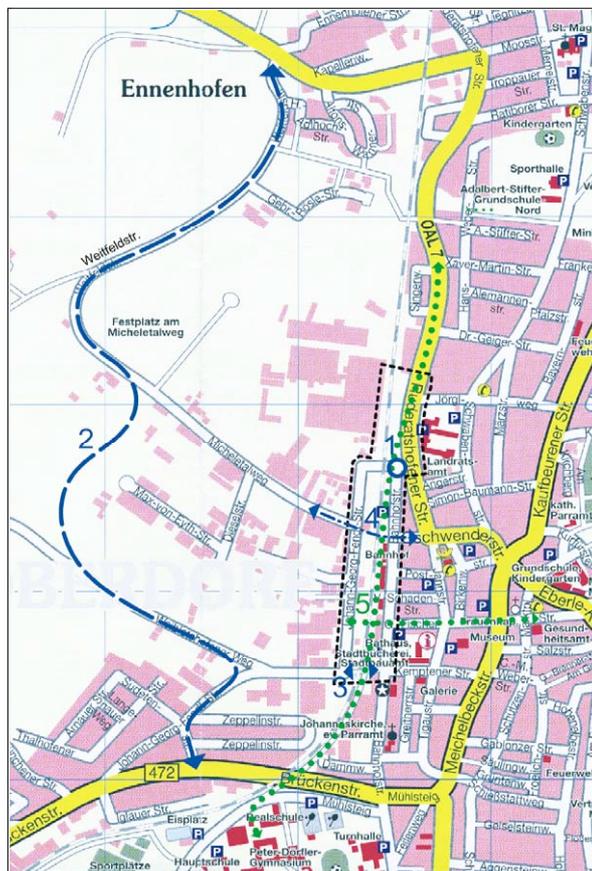
- optimierte Anordnung der Nutzungen und Nutzungsgliederung
- Vermeidung von Immissionen durch ein schlüssiges Verkehrskonzept (Lage Busbahnhof, Park & Ride-Plätze, Bike & Ride-Anlage, Kurzzeitparkplätze, Tiefgaragenangebote)
- Immissionsschutzmaßnahmen im Bereich der Sondergebiete und des eingeschränkten Gewerbegebietes GEe bei Neubauten (Nachweis im bauaufsichtlichen Verfahren)

Straßen- und Schienenverkehr

Im Planungsgebiet bzw. am Rande verlaufen bzw. tangieren die Nebenbahnlinie Marktoberdorf – Füssen und die Bahnhof- bzw. Ruderatshofener Straße als Emittenten. Sie haben die nachfolgenden Belastungen (Stand: 30.07.2004; Quelle: Verkehrsgutachten des Büros Prof. Lang & Burkhardt)



maßgebliche Verkehrsbelastungen



Verkehrsüberlegungen „West“ darüber hinaus

4.6 Schalltechnische Untersuchung

Hinsichtlich der Einhaltung der 16. BImSchV, der Beurteilungspegel der RLS 90, Auswirkungen der Bahnlinie und Auswirkungen der öffentlichen oder nicht öffentlichen Verkehrsflächen auch auf das Umfeld wird auf die schalltechnische Untersuchung, insbesondere auf die Ziffer 2. verwiesen.

Die Schalltechnische Untersuchung der Fa. Tecum, Kempten, Bericht Nr. 05077.1/B vom 22.11.2005, wird der Begründung als Anlage 3 beigelegt. Hinweise Ziffer 2 des Gutachtens:

„2 Zusammenfassung

Die durchgeführten Untersuchungen führen zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

- Die Geräuschemissionen des Straßen- und Schienenverkehrs überschreiten im gesamten Planungsgebiet erheblich die Orientierungswerte der DIN 18005 /7/ und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiet (MI), und in Teilbereichen nahe der Bahnhofstraße und der Ruderatshofener Straße auch die Orientierungswerte für Gewerbegebiet (GE). Das Plangebiet erscheint deshalb für die Unterbringung einer normalen Wohnnutzung wie in einem Mischgebiet vorgesehen nicht geeignet. Es wird die Ausweisung von eingeschränkten Gewerbegebieten bzw. Sondergebieten mit dem Schutzstatus eines GE für den südlichen und den nördlichen Teilbereich empfohlen. Auf die entsprechende Beurteilung der erschütterungstechnischen Untersuchung des TÜV Süd /2/ wird hingewiesen.
- Die Neuerrichtung des Kreisverkehrsplatzes am Kreuzungspunkt Bahnhofstraße - Ruderatshofener Straße – Johann-Georg-Fendt-Straße führt im Bereich der südlich und östlich benachbarten Wohngebäude (MI) zu einer Verringerung der Geräuschemissionen um bis zu 3 dB(A). Der geplante erhebliche bauliche Eingriff in die betroffenen Straßen stellt somit keine wesentliche Änderung der Verkehrswege im Sinne der 16. BImSchV /8/ dar. Besondere Schallschutzmaßnahmen sind am Kreisverkehrsplatz deshalb nicht erforderlich.
- Die vom geplanten Busbahnhof und P+R-Parkplatz ausgehenden Geräuschpegel liegen im Bereich des Mischgebietes östlich der Bahnhofstraße deutlich unter den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV (Betrachtung als öffentliche Verkehrsflächen).

Auch diesbezüglich sind keine Vorkehrungen zum Schallschutz im Bebauungsplan notwendig.

- Die von den Gewerbe-, Industrie- und Sondergebietsflächen westlich der Johann-Georg-Fendt-Straße und südlich des Plangebietes (Kaufmarkt) ausgehenden Geräusche (Ansatz von flächenbezogenen Schalleistungspegeln entsprechend Bebauungsplan, tatsächlicher Nutzung oder Gebietscharakter) führen am westlichen Rand des Plangebietes zu Pegeln, die teilweise über den Orientierungswerten für Mischgebiet liegen. Für den südlichen Planbereich (MI) sind zudem die Geräuschemissionen des Entsorgungsbetriebes der Fa. Föll GmbH & Co. KG auf Fl.Nr. 528/33 von wesentlicher Bedeutung. Nach

den im Jahr 2004 durchgeführten Messungen /3/ liegen die Geräuschpegel des Betriebes im Plangebiet tags erheblich über dem Orientierungswert für Mischgebiet und auch teils noch über dem Orientierungswert für Gewerbegebiet. Mit Rücksicht auf den Betrieb der Fa. Föll und die bestehenden Gewerbe- und Industriegebiete sollte der südliche Planbereich, das Bahnhofsgebäude und der nördliche Planbereich als eingeschränktes Gewerbegebiet bzw. als Sondergebiet mit dem Schutzstatus eines GE ausgewiesen werden (vgl. auch Beurteilung zum Verkehrslärm). In einem Teilbereich der südlichen Flächen müssen außerdem Aufenthaltsräume ausgeschlossen werden, die nach Westen zur Fa. Föll gerichtet sind (Überschreitung des Orientierungswertes für GE). Dies gilt zumindest solange, wie die Fa. Föll in der jetzigen Form existent ist.

- Wegen der benachbarten Misch- und Wohngebiete und der Vorbelastung durch die bestehenden Gewerbeflächen und die Fa. Föll müssen die Geräuschemissionen des Plangebietes mit Ausnahme der Bereiche des Busbahnhofes und des P+R-Parkplatzes beschränkt werden. Dies kann durch die Festlegung von flächenbezogenen Schallleistungspegeln im Bebauungsplan erfolgen. Die im Abschnitt 9.2 bzw. 10 vorgeschlagenen Schallleistungspegel von 60 / 45 dB(A)/m² für den südlichen Planbereich und von 55 / 40 dB(A)/m² für den Bereich des Bahnhofsgebäudes und den nördlichen Planbereich führen im Misch- bzw. Wohngebiet östlich der Bahnhofstraße bzw. der Ruderatshofener Straße zu Geräuschimmissionen, die um mindestens 7 dB(A) unter den Orientierungswerten der DIN 18005 liegen. Sie leisten damit zu einer Ausschöpfung oder Überschreitung der Orientierungswerte keinen wesentlichen Beitrag. Die vorgeschlagenen Emissionswerte stellen andererseits für die möglichen Nutzungen (Einzelhandel, Büros, Hotel, Gastronomie etc.) ausreichende Geräuschkontingente zur Verfügung. Zusammenfassend bestehen gegen die Bauleitplanung aus der Sicht des Schallschutzes keine grundsätzlichen Bedenken, wenn die im Abschnitt 10 gemachten Empfehlungen beachtet werden. Aufgrund der Lage des Plangebietes zwischen der Bahnhofstraße bzw. der Ruderatshofener Straße und der Bahnlinie, sowie im Einwirkungsbereich der Gewerbe- und Industriegebiete im Umfeld sollte das Areal als weniger schutzbedürftige Pufferzone mit beschränkten Emissionen zwischen dem Industriegebiet bzw. der Fa. Föll im Westen und den Misch- und Wohngebieten im Osten betrachtet werden“.

Zu Erschütterungen:

Hier wird verwiesen auf die erschütterungstechnische Untersuchung des TÜV, München, Bericht-Nr. F5/296-LG, die der Begründung als Anlage 4 beigefügt wird.

Inhaltlich ist festzuhalten, dass durch die geänderten Festsetzungen aufgrund der Anregungen der schalltechnischen Untersuchung die Belange des Erschütterungsschutzes ausreichend berücksichtigt sind.

Die Begründung in Ziffer 4.5 wird noch entsprechend den Erkenntnissen der Untersuchung angepasst.

4.7 Flächen mit Geh- und Leitungsrecht (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Im Bereich des Bahnhofgebäudes ist nördlich und südlich des bestehenden Kerngebäudes ein Gehrecht aufgenommen zur Absicherung der Erreichbarkeit der Gleise; im übrigen ist hier auf die weiteren Regelungen des Investors mit der DB zu verweisen.

Ein aus städtebaulicher Sicht derzeit offen zu haltendes Ziel ist Option eines zusätzlichen Geh- und Radweges zwischen Ruderatshofener Straße und Bahnlinie direkt östlich der Gleise.

4.8 Öffentliche Verkehrsflächen

Neugestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen

Die Bahnhofstraße wird mit einer Straßenbreite von ca. 6,50 m geplant. Die Radwege verlaufen je nach Fahrtrichtung an der Ostseite bzw. der Westseite. Eingeplant ist ein je ca. 1,50 m breiter Radweg und mit derselben Breite ein Gehweg. Die Einzelheiten können der weiteren Detaillierung vorbehalten bleiben, z.B. getrennte Ausführung oder gemeinsamer Geh- und Radweg. Ein 3 Meter breiter nutzbarer Bereich für Fußgänger und Radfahrer ist unter Marktoberdorfer Verhältnissen großzügig.

Im Bereich des Bahnhofes ist eine einheitlich gestaltete großzügige Platzfläche vorgeschlagen (z.B. gesägtes Pflaster, geräuscharm). Damit soll ein Signal für den Bahnhofsbereich der Bahnhofstraße gesetzt werden. Zur Vermeidung unerwünschter hoher Geschwindigkeiten und zur Längsgliederung soll der Oberflächenwechsel am Bahnhofplatz wirken. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass kein verkehrsberuhigter Bereich Zeichen 325/26 STVO angeordnet werden soll!

Die Ruderatshofener Straße soll langfristig ebenfalls durch beidseitige Geh- und Radwege erweitert und für die schwächeren Verkehrsteilnehmer sicher gemacht werden (Schulwegsicherheit!). Die Ausbaubreite soll hier 6,50 m beim Normalquerschnitt betragen. Auf Höhe des Jörglweges nördlich Landratsamt wird eine Querung des Geh- und Radverkehrs auf die Westseite eingeplant werden.

Kreisverkehr

Der Bahnübergang wird beibehalten und neu geordnet mit dem Ziel der Leistungsfähigkeitssteigerung. Dazu wird ein neuer Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von ca. 33 m mit besonderen Erweiterungs- und Aufstellspuren geplant. Die tiefbautechnische Planung hierzu läuft bereits. Der übergeordnete Geh- und Radweg in Nord-Süd-Richtung wird weg vom Kreisverkehr nahe den Bahngleisen geführt und quert dort verkehrssicherer die Hauptverkehrsstraße. Im Bereich des Kreisverkehrs sind an der Süd- und Ostseite zusätzliche Querungen der Verkehrsstraßen mit Querungshilfen vorgesehen.

Bahnunterführung in Verlängerung der Kemptener Straße

Eine Wiedererrichtung des ebenengleichen Bahnübergangs ist nicht eingeplant, da dadurch mehr Probleme neu geschaffen als gelöst werden. Wegen der vielfältigen Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich wird aber der wichtige Geh- und Radweg nördlich der Zufahrt zum Einkaufsmarkt aufgelassen und nach Norden verlegt. Damit wird Platz geschaffen für eine Abflachung der Fußgängerrampe. Der vom Schulzentrum im Süden kommende Geh- und Radweg wird direkt an den Gleisen geführt und dann nach Osten umgelenkt. Bei Höhenproblemen mit der Fußgängerunterführung kann die Gradienten des Geh- und Radweges auch etwas angehoben werden.

Geh- und Radwege

Besonderer Wert wird auf sichere und durchgängige Geh- und Radwege gelegt. Hier könnte im Bahnhofsbereich ein deutliches Zeichen dafür gesetzt werden, dass in dem für den Radverkehr besonders geeigneten Stadtbereich dieses Verkehrsmittel deutlich bevorzugt wird.

Hinweise zur Flexibilität der nachfolgenden tiefbautechnischen Planung

Im Bebauungsplan wird eine „äußere“ Straßenbegrenzungslinie festgesetzt. Innerhalb dieser Linie ist die Flächenaufteilung variabel, wobei allerdings bei der nachfolgenden Planung die Qualität der Gestaltung und der wichtigen öffentlichen Straßenräume nicht verloren gehen darf. Der Straßenraum muss allen dienen, nicht nur den Belangen des schnellen Autoverkehrs!

4.9 Öffentlicher Personennahverkehr und ruhender Verkehr

Busbahnhof

Der Busbahnhof wird aus funktionellen und stadtstrukturellen Gründen nördlich des Bahnhofes mit 6 Plätzen in Form einer mittigen Warteinsel angeordnet. Im Vorfeld zur Aufstellung dieses Bebauungsplanes wurde die Lage nördlich und südlich des Bahnhofes intensiv und kontrovers diskutiert. Letztlich haben folgende Gründe für die nördliche Lage den Ausschlag für diesen Standort gegeben:

- In der Achse der Georg-Fischer-Straße, die sich erkennbar zu einer Hauptgeschäftsstraße entwickelt, kann ein baulicher Abschluss geschaffen werden.
- Die zu entwickelnden Flächen bieten dort wegen ihres größeren Zuschnitts das bessere bauliche Potential.
- Die Anbindung dieser neuen Nutzungen werten auch den öffentlichen Bereich um das Rathaus auf.
- Aus wirtschaftlichen Gründen und der Verwertung des beengten nördlichen Areals spricht auch dieser Punkt für den nördlichen Standort.
- Der südliche Standort hätte wohl zu einer deutlichen Trennung des Busbahnhofes im Südbereich und des Park & Ride-Platzes im Norden geführt.

- Das nördliche Areal insgesamt ist für den Bedarf des P+R-Platzes zu groß und so nicht erforderlich.

Park + Ride

Die Park- und Ride-Anlage wird in enger Nachbarschaft zum Bahnhof (Kleinstadt, akzeptable Wegelängen) kompakt direkt nördlich des Busbahnhofes mit 78 Plätzen situiert. Die Ermittlung des Bedarfes durch das beauftragte Büro Prof. Lang & Burkhart hat ergeben, dass ein Bedarf von ca. 60 Plätzen besteht. Die geplante Anlage mit 78 Plätzen ist um damit etwas größer und auch langfristig ausreichend. Im übrigen bestünde die Option, durch die Errichtung eines zweigeschossigen Parkdecks in Bahnhofsnähe die Zahl auf ca. 150 Plätze zu steigern.

Bike und Ride

Die Bike- und Ride-Anlage wird direkt nördlich des Bahnhofes situiert mit bis zu ca. 200 Plätzen, die aber schrittweise errichtet werden könnten.

Öffentliche Parkplätze

Im Bereich der Bahnhofstraße Süd werden aus Ortsbildgründen keine weiteren Kurzzeitparkplätze angeordnet. Dafür soll eine Mindest-Grünordnung gesichert werden.

Private Stellplätze

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze sind abhängig von der Art und der Dichte der baulichen Nutzungen. Für die vorgeschlagenen Nutzungen im Bahnhofsbereich müssen die Stellplätze auf den Baugrundstücken realisiert werden.

5.0 Grünordnung

5.1 Bestandsbewertung von Naturhaushalt, Orts- und Landschaftsbild

Der Untersuchungsraum befindet sich in einer landschaftlich ausgeräumten, städtisch geprägten Fläche, der größte Teil wird vom innerstädtischen Verkehr beansprucht. Es liegt keine Ortsrandsituation vor, naturnahe Strukturen sind nur im Randbereich vorhanden. Im nördlichen Teil des Geltungsbereiches - zwischen Bahnübergang und Heizkraftwerk - befindet sich momentan ein Großparkplatz, der früher von der Fa. AGCO genutzt wurde. Die Zufahrten und Stellplatzflächen sind als wassergebundene Decke ausgebildet. Der Grünflächenanteil ist verhältnismäßig gering. Nur der mit Eschen (8–10 m hoch) bestockte Randstreifen an der Westseite des Grundstückes bietet einen Lebensraum für Insekten, Vögel und Kleinsäuger.

Im Südteil des Plangebiets (entlang der Gleisanlage) befindet sich ein Gehölzbestand, der in der Bestandsaufnahme näher beschrieben ist. Nur wenige Großbäume (Esche, Linde, Ahorn, Lärche) bringen Abwechslung in das monotone Industriegelände. Die Oberflächen sind größtenteils versiegelt. Nur ein verschwindend kleiner Anteil an Grünflächen ist vorhanden. Im Planungsgebiet existieren keine Oberflächengewässer. Naturschutzrechtlich festgesetzte Schutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen.

Vegetation

Potentiell natürliche Vegetation: Waldmeister-Tannen-Buchenwald, Hügellandform

Reale Vegetation:

Gehölzbestand im Geltungsbereich (Ø = Stammdurchmesser in 1,00 m Höhe gemessen):

Nordseite:

Vom Kreisverkehr bis zum Heizkraftwerk an der Bahnlinie entlang:

Eschenbestand, Einzelbäume mit 30-40 cm Stammdurchmesser, sonst engstehende Eschensämlinge 8-10 m hoch

Mittig im Gelände:

1 Esche (*Fraxinus excelsior*) Ø 80-90 cm, 16 m hoch, lt. Bebauungsplan zu erhaltender Baum Nr.1

Entlang der Ruderatshofener-Straße:

Ahorn-Allee (*Acer platanoides*- Spitzahorn) Ø 24-32 cm 6-10 m hoch, von Norden 4 Ahorn ca. 14m Abstand in der Reihe, 6 Ahorn ca. 18-20 m Abstand in der Reihe. Diese Bäume werden im Zuge des Straßenausbaues umgepflanzt.

Bewertungskriterien:

Ø Stammdurchmesser in 1 m Höhe gemessen

Höhenangabe in m

Kronenansatz von OK Gelände in m

Kronenaufbau als Straßenbaum geeignet

++	sehr gut
+	gut
0	mittel
00	schlecht

Kennzeichnung der Bäume A 1 bis A 10 (Bestandsplan)

- A 1 Ø 26 cm ca. 6-7 m hoch Kronenansatz 2,30 m Aufbau 00
Stamm mit Frostschaden
- A 2 Ø 29 cm ca. 7-8 m hoch Kronenansatz 2,30 m Aufbau 0
- A 3 Ø 29 cm ca. 7-8 m hoch Kronenansatz 2,10 m Aufbau +
durch Kronenschnitt als Straßenbaum verwendbar
- A 4 Ø 30 cm ca. 7-8 m hoch Kronenansatz 2,00 m Aufbau 00
Frostschaden am Stamm
- A 5 Ø 25 cm ca. 7-8 m hoch Kronenansatz 2,30 m Aufbau 00
- A 6 Ø 26 cm ca. 7-8 m hoch Kronenansatz 2,20 m Aufbau 00
- A 7 Ø 32 cm ca. 8-9 m hoch Kronenansatz 1,90 m Aufbau 0
- A 8 Ø 29 cm ca. 8-9 m hoch Kronenansatz 2,20 m Aufbau 0 Zwiesel
- A 9 Ø 23 cm ca. 8-9 m hoch Kronenansatz 2,60 m Aufbau +
als Straßenbaum geeignet
- A 10 Ø 29 cm ca. 9-10 m hoch Kronenansatz 2,30 m Aufbau +
durch Kronenschnitt als Straßenbaum verwendbar

Eckgrundstück Bahnhofstraße-Ruderatshofener-Straße:

Private Grünfläche mit einem Birnbaum, zu erhaltender Baum Nr. 2, Randpflanzung mit Liguster, Flieder, Holunder

Ecke Bahnhofstraße-Bahnübergang:

1 Linde Ø 90-100 cm, ca. 15 m hoch, dominanter Einzelbaum (entfällt im Zuge der Verkehrsplanung)

Am Bahnhofsgebäude Südwestecke:

1 Spitzahorn (*Acer platanoides*) sehr großer Einzelbaum, Ø 80-90 cm, 16-18 m hoch, zu erhaltender Baum Nr. 3

Ca. 11 m südlich vom Bahnhofsgebäude:

1 Lärche ca. 16 m hoch, Ø 50 cm, wird im Zuge der Parkplatzplanung durch die Pflanzung von zwei weiteren Spitzahorn ersetzt. Der Spitzahorn am Bahnhofsgebäude kommt damit besser zur Geltung.

Zwischen Bahnhof und Trafostation:

Fichtenhecke 2 m hoch

An der Bahnseite und am Bahnhof: geschnittene Hainbuchenhecke. Im Zuge der Neugestaltung werden die Hecken entfernt, Einzelbäume übernehmen die Grünstruktur.

Im Süden des Geltungsbereiches:

Entlang der Lagerhalle an der Bahnhofstraße auf den Stock gesetzte Ahorn- und Eschensämlinge in Verbindung mit Holunder und Apfelrose

Ecke Bahnhofstraße - Weg zur Unterführung:

Mehrstämmige Bergahorn-Gruppe (Sämlinge) 5-7 m hoch. Diese Gehölze werden gerodet und durch eine Baumallee ersetzt (Festsetzung im Bebauungsplan).

Im Südwesten des Geltungsbereiches, entlang der Bahnlinie:

Ecke Unterführung:

4 Eschensämlinge 6-8 m hoch, 1 Spitzahorn (*Acer platanoides*) 6-8 m hoch

Westlich der Lagerhalle (altes Abstellgleis und Prellbock):

Bergahorngruppen 8-12 m hoch in Begleitung von einzelnen Weiden, Eschen- und Birkensämlingen.

1 Birke Ø 28-30 cm, ca. 10-12 m hoch.

Die Ruderalvegetation bildet nur einen eingeschränkten Lebensraum für Vögel, Insekten und Kleinsäuger und wird lt. Festsetzung im Bebauungsplan durch großkronige Bäume (Spitzahorn, Winterlinde und Vogelkirsche) ersetzt.

Bestehende Vegetation angrenzend an den Geltungsbereich:

Nordseite: Birkengruppe und Fichten im Privatgarten

Ostseite: 2 große Eichen an der Ruderatshofener-Straße

beim Landratsamt:

1 Rotbuche (*Fagus sylvatica*) 12 m hoch

Ahorn-Allee: 16 *Acer platanoides* Ø 20- 40 cm, 1 *Acer pseudoplatanus* Ø 36 cm

östlich vom Kreisel (Privatgrund):

3 Birken Ø 35-40, cm 12-14 m hoch, 1 Linde mehrst. ca. 7-8 m hoch

Ostseite Bahnhofstraße Privatflächen (von Nord nach Süd):

Bäume: Birke, Kiefer, Serbische Fichte, Schwarzkiefer, Ulme, Bergahorn, Pappel, Roßkastanie, Linde

Sträucher und Hecken:

Thuja-Hecken, Spiersträucher, Ziersträucher, Wacholder, Kiefern

5.2 Konflikte

Durch die großzügige Verkehrsplanung im Bereich der Ruderatshofener Straße werden zusätzlich Flächen versiegelt. Der Standort für folgende Gehölze ist nicht mehr gewährleistet:

1 Linde an der Ecke Bahnhofstraße/Bahnübergang, dominanter Baum im Ortsbild, Ø 80-90 cm, 15 m hoch; der Baum entfällt aufgrund der neuen Verkehrsplanung.

Folgende Gehölze werden umgepflanzt:

Ahorn-Allee entlang der Ruderatshofener Straße (westseitig) :

Im Bestandsplan sind die Bäume gekennzeichnet, die für eine Umpflanzung in Frage kommen.

Als Information:

1 Spitzahorn Ø 21 cm, entspricht einem St-U von 60-70 cm

1 Solitärbaum 6xv mDb, Höhe 700-900 cm, Kronenbreite 300-400 cm,

St-U 60-70 cm, lt .Katalog 7200.- €, Marktwert ca. 3600.- €

Vorschlag seitens der Grünplanung:

2 Spitzahorn (A 9 + A 10) werden im Zuge der Baumaßnahmen umgepflanzt und können durch einen fachlich richtig ausgeführten Kronenschnitt als Straßenbaum (Kronenaufbau für das Straßenraumprofil geeignet) verwendet werden.

Neuer Standort: Zufahrt zu den Stellplätzen im Norden des Geltungsbereichs.

4 Spitzahorn (A 2 + A 3 + A 6 + A 7) finden im Zuge der Umpflanzarbeiten ihren neuen Standort im Norden des Geltungsbereiches als Schattenbaum bei den Stellplatzflächen.

4 Spitzahorn (A 1 + A 4 + A 5 + A 8) sind als Straßenbegleitgrün ungeeignet. Als neuer Standort wird die Randpflanzung („Eschenwald“) an der Bahnlinie vorgeschlagen.

Die Transportentfernung zum neuen Standort beträgt im Mittel nur 100 m und ist mit der Verpflanzmaschine gut erreichbar. Die Standorte sind im Bebauungsplan eingetragen.

Einzelne Bäume werden entfernt, wodurch der Lebensraum für Insekten, Vögel und Kleinsäuger eingeschränkt wird. Durch geeignete grünordnerische Maßnahmen im Geltungsbereich kann dieser Verlust kompensiert werden.

5.3 Ziele und Maßnahmen der Grünordnung

Gestalterische, architektonische und städtebauliche Funktion

- Schaffung von Räumen auf Grundstücken und Plätzen
- Optische Führung von Straße, Leitfunktion, Hinführung zu Bauwerken
- Gestaltungskomponenten zu Gebäuden und Bauwerken
- Horizontale Baumassen werden durch vertikale Baumgestalten unterbrochen
- Malerische Bäume bereichern sachliche Bauwerke (können die strengen geometrischen Linien auflösen)
- Unterbrechung der Monotonie von Gebäudefronten
- Repräsentation, Grün als klassischer Rahmen der Architektur
- Mittel zum guten und freundlichen Aussehen

Abschirmung und Sichtschutz

- Bildung von Ruhezeiten durch Abschirmung von Wohn- und Erholungsgartenflächen sowie Parkräumen
- Sichtschutz gegenüber wenig schöner Benachbarung (Industrie- oder Gewerbegrundstücke, Deponien, Bahnlinien u.s.w.)

Psychologische Funktionen

- Psychologischer Schallschutz (Lärm ist leichter zu ertragen, wenn man die Quelle nicht sieht, kann dadurch effektiver sein als tatsächliche Lärminderung)
- Grüne Farbtöne wirken beruhigend
- Erlebniswert, Naturbeobachtung (Vegetationsablauf im Wechsel der Jahreszeiten)

Kleinklimatische Funktionen des Grüns

- Temperatenausgleich
- Wirkt der Aufheizung von Asphalt-, Beton- und Fassadenflächen entgegen (Schattenwurf des Blattwerkes)
- Kühlung überhitzter Luft durch Wasserverdunstung
- Anreicherung trockener Luft mit Feuchtigkeit
- Klimatisierung durch Luftzirkulation (Auswirkung der physiologischen Prozesse im Baum)
- Windschutz (Energiekostensparnis)
- Wärmedämmung, Berankung von Gebäudewänden, Wirkung als Thermohülle

- Gehölze können Windböen bremsen (Turbulenzen infolge Düseneffekten zwischen Gebäuden)

Lufthygienische Funktion (vor allem wirksam in der unmittelbaren Umgebung)

- Bindung von Staubkernen und an den Schwebstoffen abgelagerten Schadstoffen (Abwaschen und Wegleitung durch Niederschläge)
- Verminderung des Kohlendioxydgehalts der Luft (infolge Umwandlung in Kohlehydrate)
- Sauerstoffanreicherung durch Photosynthese

Straßenverkehrstechnische Aufgaben

- Optische Führung
- Durch die Gestaltung des Straßenraumes, besonders durch Pflanzungen, erhält der Verkehrsteilnehmer Informationen über den Verlauf der Straße.
- Beeinflussung der Fahrgeschwindigkeit
- Die Kenntlichmachung des Verkehrsraumes durch Gehölzpflanzung beeinflusst das Fahrverhalten und bewirkt eine Anpassung der Fahrgeschwindigkeit an die Streckencharakteristik. Dadurch erhält man einen Maßstab für Geschwindigkeit und Entfernung.
- Erkennbarkeit von Knotenpunkten
- Geeignet angeordnete Gehölzpflanzungen erhöhen in der Regel die Erkennbarkeit von Einmündungen und Knotenpunkten.

5.3 Anwendung der Eingriffsregelung des § 8a Bundesnaturschutzgesetz bzw. des § 1 a Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 Baugesetzbuch

§21 Abs. 1 BNatschG sieht für die Bauleitplanung und für Verfahren zu Innenbereichssatzungen nach §34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 BauGB die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung vor, wenn auf Grund dieser Verfahren nachfolgend Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Gemäß dem Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen liegt ein Eingriff dann vor, wenn durch die Überplanung weitere Flächen versiegelt werden und damit vorhandenes Baurecht erweitert wird. Bestehendes Baurecht verursacht also keinen Ausgleichsbedarf, nur die Baurechtsmehrung ist anzusetzen.

Wie unter 1.2 ausgeführt sind sowohl die bisher als Parkplatz genutzte Fläche gegenüber dem Landratsamt als auch der Bereich nördlich und südlich des Bahnhofs nach Aufgabe des Fachplanungsvorbehalts (Bahnflächen) als § 34 BauGB-Bereich einzustufen. Die für diese Flächen vorgesehene GRZ von 0,6 lehnt sich an die sehr dichte Bebauung im Umfeld des überplanten Geländes an (Industriefläche im Nordwesten bzw. Norden, Sondergebiet im Westen und Mischgebiet im Süden bzw. Osten), eine Erweiterung des vorhandenen Baurechts ist damit nicht vorgesehen, Ausgleich im Sinne der Eingriffsregelung ist damit nicht erforderlich. Im übrigen wird auf die detaillierte Grünordnung mit der Festsetzung zahlreicher zu pflanzender Bäume und weiterer Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verwiesen, die als solche zu einer deutlichen Aufwertung des Bahnhofsbereichs aus landschafts-ästhetischer wie ökologischer Sicht führt. Dazu auch der Verweis auf die Anlage 5.4 „Versiegelung“ aus der Bestandsaufnahme Städtebauliches Entwicklungskonzept Bahngelände Marktoberdorf, in der der Umfang der bestehenden Versiegelung dargelegt ist.

5.5 Umweltverträglichkeitsprüfung und Umweltbericht

Der Planungsbereich ist als ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil im Sinne des § 34 BauGB einzustufen. Nach der typisierenden Betrachtung entspricht das Gebiet einem Misch- bzw. Gewerbegebiet gem. §§ 6 und 8 BauNVO.

Dieser Bebauungsplan wird gem. § 13 Abs. 1 Satz 1, 2. Halbsatz gem. § 13 BauGB aufgestellt. Gem. § 13 Abs. 3 wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4, von dem Umweltbericht nach § 2a und von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Art umweltbezogener Informationen verfügbar sind, abgesehen; § 4 c ist nicht anzuwenden. Es handelt sich gem. § 13 Abs. 1 Nr. 1 BauGB auch um kein Vorhaben, das die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung begründen würde. Gemäß Anlage 1, Nr. 18.4 UVP (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) ist festzuhalten, dass der Bebauungsplan auch nicht im Außenbereich nach §35 BauGB liegt, sondern im § 34-Bereich. Es ist daher keine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig.

Bei der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 BauGB und der Beteiligung der Behörden gem. § 4 BauGB ist daher darauf hinzuweisen, dass von einer Umweltprüfung abgesehen wird.

6.0 Sonstiges

6.1 Orientierende Altlastenuntersuchung der Deutschen Bahn AG

Für den Bereich des Bahnhofgeländes in Marktoberdorf wurde von der Deutschen Bahn AG eine orientierende Untersuchung, Stufe II a (= Gefährdungsabschätzung I) durch das Büro Mull und Partner, Ingenieurgesellschaft mbH, Georg-Wimmer-Ring 1, Zorneding, vom Juli 2000, Projekt-Nr. 00009, erstellt.

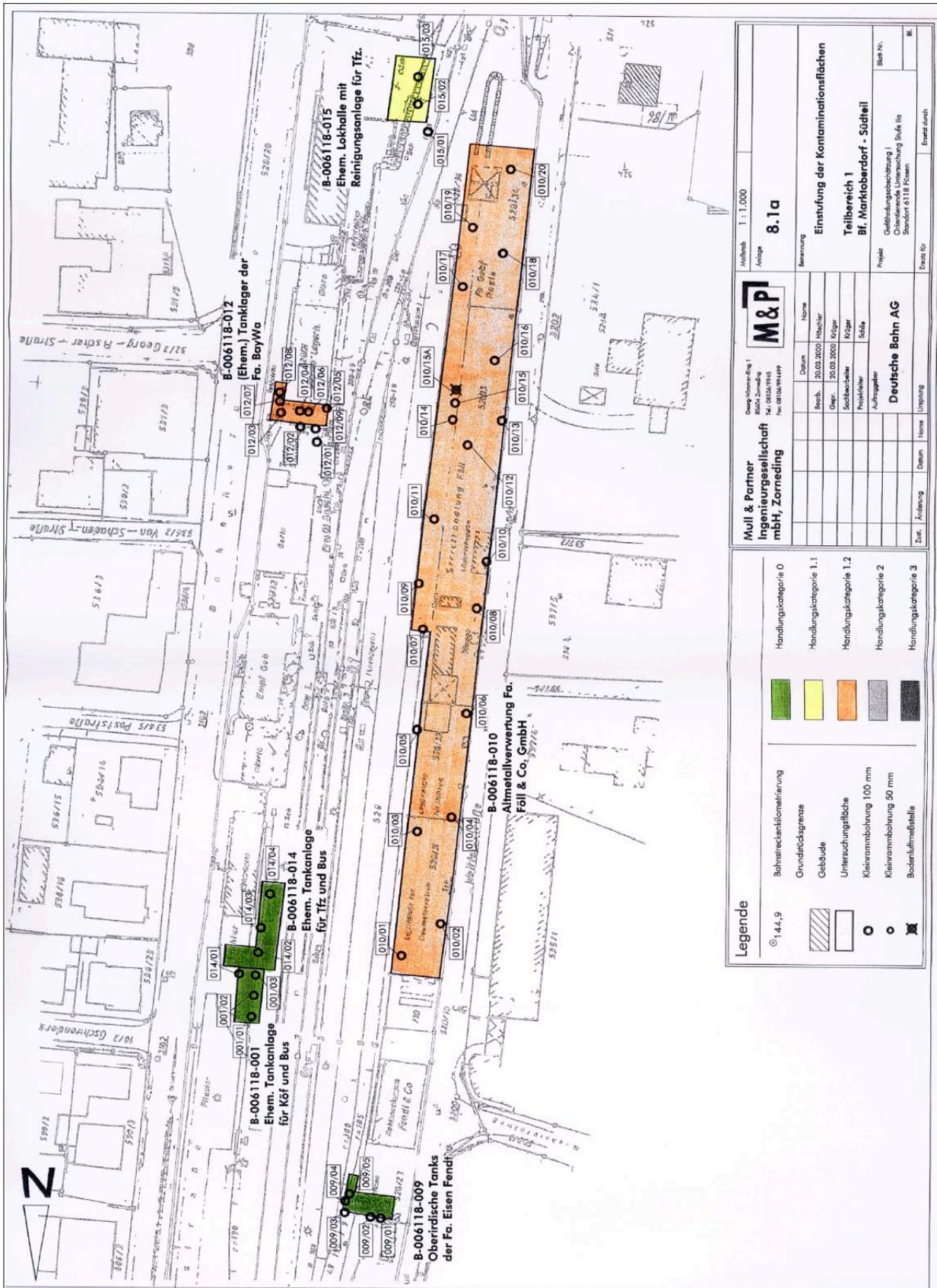
Bereich östlich Bahnlinie:

- Nördlich Bahnhof/ Lagergebäude: Handlungskategorie 0 (ehem. Tankanlage)
Nr. B-006118-001: Flächenumfang ca. 126 qm
Bewertung Gutachten: keine weiteren Maßnahmen notwendig.
Nr. B-006118-014: Flächenumfang ca. 232 qm
Bewertung Gutachten: keine weiteren Maßnahmen notwendig (Entlassung aus dem Altlastenverdacht)
- Südlich Bahnhof/ Baywa-Gebäude: Handlungskategorie 1.2 (ehem. Tanklager)
Nr. B-006118-012: Flächenumfang ca. 122 qm
Bewertung Gutachten: keine weiteren Maßnahmen notwendig; bei Ausbau Tanks und Leitungen auf Auffälligkeiten achten (kleinräumige Kontamination; Entfernung kontaminierter Böden)
- Nördlich Einkaufsmarkt: Handlungskategorie 1.1 (ehem. Lokhalle mit Reinigungsanlage für Tfz.)
Nr. B-006118-015: Flächenumfang ca. 227 qm
Bewertung Gutachten: keine Notwendigkeit weiterer Maßnahmen; auf Auffälligkeiten bei Bauarbeiten im Untergrund achten! Entfernung kontaminierter Böden

Die relevanten Standorte sind im Bebauungsplan gekennzeichnet. In der Bebauungsplansatzung sind die erforderlichen Regelungen aufgenommen.

Im Übrigen wird auf den Bericht Projekt Nr. 00009 Bezug genommen, der bei der Stadt Marktoberdorf, Rathaus, eingesehen werden kann.

Karte: Einstufung der Kontaminationsfläche lt. Altlastenuntersuchung vom Juli 2000



6.2 Denkmalschutz

Im Planbereich sind keine Baudenkmäler vorhanden.

Bei allen Bodeneingriffen im Planungsgebiet muss damit gerechnet werden, dass man auf Bodendenkmäler stößt.

Der betroffene Personenkreis (Eigentümer oder Besitzer der Grundstücke sowie Unternehmer und Leiter der Arbeiten) ist durch diesen Bebauungsplan auf die gesetzlichen Vorschriften zum Auffinden von Bodendenkmälern nach Art. 8 des Denkmalschutzgesetzes hingewiesen:

Alle Beobachtungen und Funde (unter anderem auffällige Bodenverfärbungen, Holzreste, Mauern, Metallgegenstände, Steingeräte, Scherben und Knochen) müssen unverzüglich, d.h. ohne schuldhaftes Zögern, der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (Klosterberg 6, 86672 Thierhaupten, Tel. 08271/81570, Fax 08271/815750) mitgeteilt werden.

Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Eigentümer, dinglich Verfügungsberechtigte und unmittelbare Besitzer eines Grundstückes, auf dem Bodendenkmäler gefunden werden, können verpflichtet werden, die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung des Fundgegenstandes sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung weiterer auf dem Grundstück vorhandener Bodendenkmäler zu dulden.

Bodendenkmäler:

DSchG Art. 8.1: Wer Bodendenkmäler auffindet, ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer oder der Besitzer des Grundstücks, sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit.

DSchG Art. 8.2: Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

6.3 Ver- und Entsorgung

Das Baugebiet kann von der Bahnhof- bzw. der Ruderatshofener Straße straßenmäßig sehr günstig erschlossen werden.

Wasserversorgung

Die Wasserversorgung ist durch den Anschluss an die vorhandene zentrale Wasserversorgung der Stadt Marktoberdorf sichergestellt. Der Anschluss ist sofort möglich.

Abwässer

Die Abwässer werden durch den Anschluss an die vorhandene Kanalisation von Marktoberdorf abgeleitet. Das anfallende Oberflächenwasser ist aus wasserwirtschaftlichen Gründen grundsätzlich (soweit grundwasserunschädlich) auf dem Grundstück selbst zu versickern.

Löschwasser

Die Löschwasserversorgung wird nach den einschlägigen Planungsrichtlinien sichergestellt.

Regenwasserbehandlung

Eine Versiegelung der Geländeoberflächen ist gem. Bekanntmachung im MABl. Nr. 10/1985, S. 279 "Erhaltung der Versickerungsfähigkeit von Flächen" soweit möglich zu vermeiden.

Das von den Dachflächen abfließende Niederschlagswasser ist, soweit möglich, auf den Grundstücken zu versickern.

Das Niederschlagswasser von den Fahr- und Park- / Stellflächen ist möglichst über belebte Bodenzonen (z.B. Muldenversickerung) breitflächig zu versickern.

Grundsätzlich sind Versickerungsanlagen nach dem Regelwerk ATV, Arbeitsblatt A 138 vom Januar 2002, zu bemessen.

Auf die Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV) vom 01.01.2000 wird grundsätzlich hingewiesen.

Stromversorgung

Die Stromversorgung ist gesichert durch den Anschluss an das Versorgungsnetz der Wertach-Elektrizitätswerke Kaufbeuren. Sofern im Gewerbegebiet eine neue Station notwendig ist, kann diese dort untergebracht werden.

Wertstoffe/Müll

Die Abfallentsorgung des Bio- und Restmülls ist durch die Müllabfuhr des Landkreises Ostallgäu sichergestellt. Für die Erfassung von Abfällen zur Verwertung steht in der Stadt Marktoberdorf ein Wertstoffhof zur Verfügung.

Versorgung

Nahversorgungsangebote bestehen in kurzer Entfernung im Stadtkern und den westlich und südlich gelegenen Verbrauchermärkten.

Erdgas

Die Gasversorgung ist durch Anschluss an das Versorgungsnetz der Erdgas Schwaben GmbH gesichert.

Grundwasserverhältnisse

Der Stadt Marktoberdorf liegen keine gesicherten Erkenntnisse über den Grundwasserstand vor. Der Grundwasserflurabstand ist erfahrungsgemäß natürlicherweise hoch. Die Versickerungsfähigkeit ist gut. Oberflächengewässer sind nicht vorhanden. Die Erkundigung des Baugrundes obliegt dem jeweiligen Bauherrn, der sein Bauwerk bei Bedarf gegen auftretendes Grund- oder Schichtwasser sichern muss.

Ver- und Entsorgung der Grundstücke

Alle der Versorgung der Grundstücke dienenden Zu- und Ableitungen sind unterirdisch zu verlegen (Festsetzung des Bebauungsplanes gem. § 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB).

Begründung:

Aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen wird die oberirdische Verlegung (z.B. als Freileitungen) ausgeschlossen. Die Ausführung von Freileitungen würde zu einem unansehnlichen und verunstaltenden Gesamtbild im Ortskern führen, was auf keinen Fall hingenommen werden kann. Der Geltungsbereich liegt in zentraler Ortslage zwischen Stadtkern und Bahnhof, wo eine qualitative Entwicklung sichergestellt werden soll. Oberleitungen wären einer Ortsbildverbesserung in einem derart sensiblen Bereich abträglich und werden daher ausgeschlossen. Bestehende Oberleitungen wurden in der Vergangenheit deshalb Zug um Zug abgebaut.

Freileitungen stellen auch einen erheblichen Behinderungsfaktor bei der Ausführung der Bauvorhaben dar, insbesondere für die Errichtung und das Arbeiten mit Kränen oder Kranfahrzeugen, für den Busverkehr auch wegen der ohnehin sehr engen Gehwege und Straßenbreiten. Deshalb muss bereits aus Sicherheitsgründen auf die Errichtung von Freileitungen verzichtet werden. Oberleitungen würden darüber hinaus zu Kollisionen mit der zu errichtenden Straßenbeleuchtung führen. Die Versorgungsleitungen müssten in den öffentlichen Straßenraum ausweichen, was zu ungewollten Sondernutzungen an Straßen führen kann.

6.4 Grundstücksverhältnisse und Neuordnung („Fachplanungsvorbehalt“)

Überplanbarkeit von Flächen

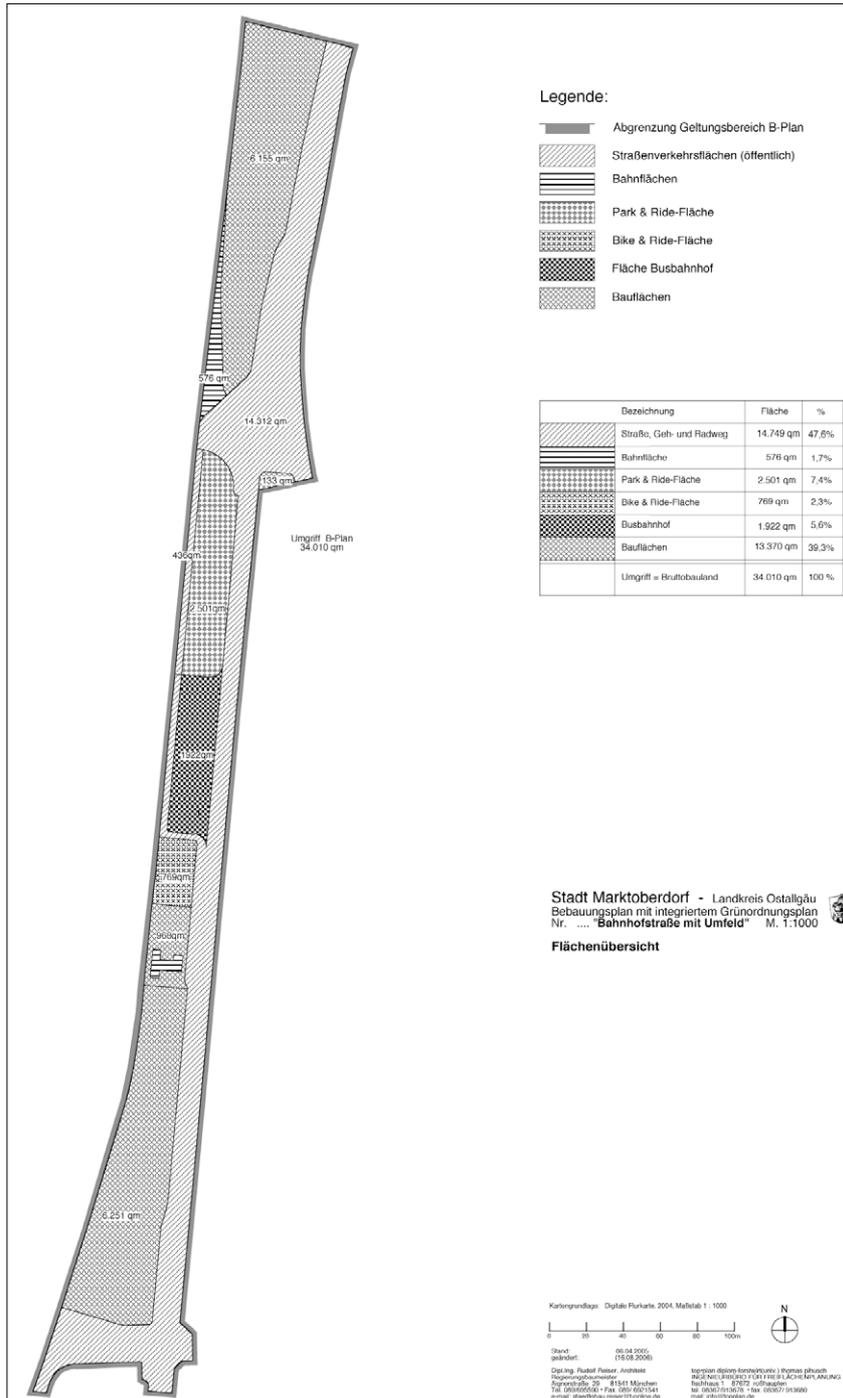
Für die städtebauliche Rahmenplanung wurde davon ausgegangen, dass Flächen, die nicht zum Bahnbetrieb notwendig sind, überplant werden können. Selbstverständlich ist darauf hinzuweisen, dass einer notwendigen Entbehrlichkeitsprüfung und ggf. Freistellung von Bahnbetriebszwecken von Flächen durch das Eisenbahnbundesamt nicht vorgegriffen werden soll. Das Gütergleis im Osten wurde bereits teilweise bei Anlage des provisorischen Park&Ride-Platzes entfernt. Aufgrund der Auflassung des Güterverkehrs sind die Gleise 4 bis 7 im Westen im Grunde funktionslos und könnten zurück gebaut werden. Im Weiteren wurde in der Rahmenplanung daher eingeplant, dass für Gleis 1 nach Osten bzw. Gleis 3 nach Westen jeweils mindestens 5 m ab Gleisachse für den Bahnbetrieb frei verfügbar sein müssen. Diese Rahmenbedingungen sind bei dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 48 „Bahnhofstraße mit Umfeld“ berücksichtigt.

Neuordnung der Grundstücksverhältnisse

Der Planungsbereich des Bebauungsplans ist im Wesentlichen im Besitz der Stadt und der DB AG (verschiedene Gesellschaften!). Für die Realisierung des Bebauungsplanes ist eine vereinfachte Umlegung gem. § 82 ff, ggf. anderweitige vertragliche Nutzungsregelungen, zweckmäßig.

7.0 Flächenbilanz / städtebauliche Daten

Geltungsbereich Bebauungsplan (= Bruttobauland)	34.010 qm (= 100 %)
Straßenflächen, Geh- und Radwegflächen	14.749 qm (= 47,6 %)
Bahnfläche	575 qm (= 1,7 %)
Park & Ride-Flächen	2.501 qm (= 7,4 %)
Bike & Ride-Flächen	769 qm (= 2,3 %)
Fläche Busbahnhof	1.922 qm (= 5,6 %)
Bauflächen	13.370 qm (= 39,3 %)



8.0 **Überschlägige Ermittlung der Erschließungskosten nach Baugesetzbuch §§ 127 ff., einschl. Kanal-Wasser, Sonstiges** (Stand: August 2006)

Die Grundstücke sind im Wesentlichen technisch bereits voll erschlossen (Straße, Abwasseranschluss, Wasseranschluss, Medien).

- Neubau des Kreisverkehrsplatzes südlich Landratsamt OAL
bis mindestens zum Bahnübergang - Nordkante Umgriff
Planung, Anlage der Geh- und Radwege (G+R)
pauschal 6.060 qm x 80.-EUR/qm 485.000.- EUR

- Ausbau der Bahnhofstraße zwischen Kemptener Str. +
Kreisverkehr, Anlage G+R, Kurzparkplätze, Taxivorfahrt;
Platzgestaltung zwischen Bahnhof +Georg-Fischer-Straße
pauschal 500 lfd. m x 12,50m = 6.250 qm x 70.-EUR/qm
(einschl. Grünordnung, einschl. Grunderwerb) 437.500.- EUR

- städtebaulicher Mehraufwand Bahnhofstraße (Städtebau-
förderung) Pflasterung Platzfläche (Granit gesägt):
32 lfd. m x 16,50 m = 528 qm x 80.- EUR/qm 42.240.- EUR

- Pflasterung (Betonplatten Geh- und Radwege):
500 lfd. m x 3,0 m = 1.500 qm x 35.- EUR/qm 52.500.- EUR

- Errichtung einer Park- und Ride-Anlage mit ca. 90 Plätzen
nördlich Bahnhof; pauschal 90 x 4.100.- EUR/Platz
einschl. Grunderwerb 460.000.- EUR

- Anlage des Busbahnhofes mit 6 Plätzen nördlich Bahnhof
nördlich Bahnhof; pauschal 6 x 75.000.- EUR/Platz
einschl. Grunderwerb 500.000.- EUR

- städtebaulicher Mehraufwand Busbahnhof (Städtebau-
förderung); Gestaltung einer großzügigen Stahl-Glas-
Konstruktion: pauschal 150.000.- EUR

- Errichtung einer Bike & Ride-Anlage nördlich Bahnhof
pauschal 200 x 600.- EUR/Platz
einschl. Grunderwerb 140.000.- EUR

Summe 2.127.040 EUR

(zuzügl. Baunebenkosten und Mehrwertsteuer; alle Zahlenangaben überschlägig und unverbindlich.)

Kostenschätzung Grünordnung

(Umpflanzung und Neupflanzung /Bahnhofstraße mit Umfeld)

Z u s a m m e n s t e l l u n g

• Großbaumverpflanzung Ruderatshofener Straße	19.600,00 €
• Erdarbeiten / Baumgruben	23.500,00 €
• Pflanzenlieferung	50.600,00 €
• Pflanzarbeiten	18.300,00 €
• Fertigstellungspflege	11.100,00 €
• Entwicklungspflege	9.300,00 €

Summe	132.400,00 €
-------	--------------

zuzüglich 16,00 % Mwst	21.184,00 €
------------------------	-------------

Summe	153.584,00 €
-------	--------------

Summe gerundet	155.000.- €
-----------------------	--------------------

Zusammenstellung:

Ingenieurbüro Garten- und Landschaftsbau

Baumgarten 124 A 87637 Eisenberg

Tel. 08364 / 986284 Fax 08364 / 986287

9.0 Hinweise aus dem Bebauungsplanverfahren

9.1 Landratsamt Marktoberdorf, Tiefbauverwaltung, Schr. v. 08.08.2005

1. Alle Grundstücke, auf denen regelmäßig Abfälle anfallen, sind an die öffentliche Abfallentsorgung anzuschließen. Hierfür sind auf den Grundstücken geeignete Einrichtungen zur Aufstellungen der erforderlichen Abfallsammelbehälter zu schaffen.
2. Die bei den Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen neu zu gestaltender Verkehrsflächen sind so anzulegen, dass eine ordnungsgemäße Entsorgung der haus-, Sperr- und Gewerbeabfälle im Rahmen der Einsammlungs- und Beförderungspflicht des Landkreises möglich ist. Unter Einschaltung geltender Bestimmungen, insbesondere der einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften, müssen die Grundstücke durch die 3-achsig Abfalltransportfahrzeuge in Vorwärtsrichtung uneingeschränkt angefahren werden können.
3. Sofern Grundstücke nicht direkt angefahren werden können, sind in zumutbarer Entfernung an der nächstgelegenen, durchgehend befahrbaren, Verkehrsfläche Stellplätze für Abfallbehältnisse sowie für die Bereitstellung sperriger Abfälle vorzusehen.
4. In beengten und verkehrsberuhigten Bereichen ist durch eine geeignete Beschilderung sicherzustellen, dass die Abfallentsorgung nicht durch abgestellte Fahrzeuge u.ä. behindert oder verzögert wird.
5. Die neu geplanten öffentlichen Verkehrsflächen, insbesondere Gehsteige, sollen in die Weise gestaltet werden, dass eine Verkehrsgefährdung durch bereit gestellte Abfallbehältnisse nach Möglichkeit wirksam verhindert wird.
6. Durch die Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche dürfen die bei der Abfallentsorgung eingesetzten Fahrzeuge nicht behindert bzw. die auch nicht eingeschränkt werden.
7. In der Stadt Marktoberdorf steht ein Wertstoffhof zur Verfügung. An diesem können gebrauchte Verkaufsverpackungen entsprechend den geltenden Annahmekriterien angeliefert werden.

9.2 Die Bahn, DB Netz AG, München, Schr. v. 04.07.2005 und vom 14.09.2005

Unter Beachtung nachfolgend genannter Hinweise bzw. Forderungen kann der Aufstellung des oben genannten Bebauungsplanes sowie der Festlegung des Sanierungsgebietes seitens der Deutschen Bahn AG zugestimmt werden.

- Die Anlagen der **DB Station&Service AG** wie Bahnsteige, Fahrradständer, Zugänge und Zufahrten, sowie weitere Einrichtungen für Kunden der Deutschen Bahn AG dürfen durch die künftige Flächennutzung nicht beeinträchtigt werden. Ein ungehinderter Zugang zu diesen Anlagen, auch während der Bauausführung, für die Reisenden sowie eine Zugangs-, Zufahrt- und Abstellmöglichkeit für die Instandhaltungs-, Entstörungs-, Winter-, Brandschutz- und Rettungsdienste muss nach wie vor bestehen bleiben. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die bereits abgeschlossene Vereinbarung für den Bau und Unterhaltung der Bushaltestellen und Bike&Ride-Anlagen.

- Bei dem geplanten **Geh- und Radweg**, entlang der Bahnlinie, ist sicher zu stellen, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn in geeigneter Weise verhindert wird. Dieser Fuß- und Radweg darf auch nicht als öffentliche Straße vorgesehen werden, da hierbei besondere Planungsrichtwerte bezüglich des Abstandes einzuhalten sind.

Für die seitlich am Kreisverkehr vorbei zum Bahnübergang führenden Verkehrsspur ist im Quadranten II ein eigenes Seitenlicht erforderlich.

- Die Ihrerseits geplante Querung der Bahnlinie in jeglicher Form (Überführung, Unterführung) benötigt einen Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sowie eine Baudurchführungsvereinbarung (Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen) mit der Deutschen Bahn AG. Genaue technische und sicherheitsrelevante Auflagen werden nach Vorlage von detaillierten Plänen sowie Querschnitten, aus denen die genaue Lage und Höhe dieser Querung zur Gleisanlage hin ersichtlich ist, bestimmt. Deshalb bitten wir Sie höflich, konkrete Planungen bezüglich dieser Querung rechtzeitig der Deutschen Bahn als separaten Vorgang vorzulegen.
- Abstand und Art der **Bepflanzung** müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichtraumprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die DB AG das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Für die Weiterführung der Bauleitplanung sind noch folgende Bedingungen zu beachten:

Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass **planfestgestellte Betriebsanlagen** der Eisenbahn in der Bauleitplanung nur nachrichtlich aufgenommen werden können. Eine Überplanung der planfestgestellten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist in jedem Fall rechtswidrig.

Die Planungshoheit für diese Betriebsanlagen der Eisenbahn liegt ausschließlich beim Eisenbahn-Bundesamt; in jedem Fall ist damit die betreffende Fläche sowohl formell als auch materiell von den Festsetzungen eines gemeindlichen Bauleitplanes freigestellt (vgl. Grundsatzentscheidung des BVerwG, Urteil vom 16.12.1988, Az 4 C 48.86 = BVerwG 81.111 = DVBl 89, 458, bestätigt durch Beschlussvorschlag vom 05.10.90, Az 4 B 1.90; vgl. auch Urteil des BayVGh vom 26.06.90, Az 14 B 88.2428). Ein Wechsel der Planungshoheit kann nur durch eine förmliche Freistellung von Bahnbetriebszweckenserklärung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes, auf Antrag der Deutschen Bahn, nach vorheriger abgeschlossener Entbehrlichkeitsprüfung, erfolgen. Der Deutschen Bahn AG ist rechtzeitig ein entsprechender Kaufantrag vorzulegen.

Alle angeführten gesetzlichen und technischen Regelungen sowie Richtlinien gelten nebst den dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen.

Das **Eisenbahn-Bundesamt**, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, hat an diesem Schreiben nicht mitgewirkt. Dessen Beteiligung als Träger öffentlicher Belange ist vom Antragsteller gesondert zu veranlassen.

Die Deutsche Bahn bitten wir bei den weiteren Planungen zu beteiligen. Als **Ansprechpartner** für den Geschäftsverkehr mit kommunalen Verwaltungen fungiert die DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Arnulfstraße 27, 80335 München.

Stellungnahme vom 14.09.2005

Unter Beachtung nachfolgend genannter Hinweise bzw. Forderungen kann dem oben genannten Entwicklungskonzept seitens der Deutschen Bahn AG zugestimmt werden.

- Eine Vereinbarung über den Bau und den Unterhalt von **Bike&Ride** Anlagen sowie **Bus-haltestellen** muss mit der Deutschen Bahn AG, vertreten durch DB Station & Service AG, abgeschlossen werden. Darin muss die Überlassung der DB Station & Service gehörenden Grundstücksflächen geregelt werden.
- Die Anlagen der **DB Station&Service AG** wie Bahnsteige, Parkplätze, Fahrradständer, Beleuchtungsanlagen, Zugänge und Zufahrten, sowie weitere Einrichtungen für Kunden der Deutschen Bahn dürfen durch die künftige Flächennutzung nicht beeinträchtigt werden. Ein ungehinderter Zugang zu diesen Anlagen (auch während der Bauausführung) für die Kunden der Deutschen Bahn AG sowie eine Zugang-, Zufahrt- und Abstellmöglichkeit für die Instandhaltungs-, Entstörungs-, Brandschutz- und Rettungsdienste muss nach wie vor bestehen bleiben.
- Zu dem geplanten Abriss des **Nebengebäude** mit WC-Anlagen kann momentan keine Aussage getroffen werden. Teile des Gebäudes sind noch an den Pächter des Bahnhofskiosks vermietet. In diesem Zusammenhang bitten wir vorerst eine Absprache mit DB Station & Service AG, Bahnhofsmanagement Kempten, Bahnhofplatz 2, 87435 Kempten.
- Bei dem geplanten **Geh- und Radweg**, entlang der Bahnlinie, ist sicher zu stellen, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn in geeigneter Weise verhindert wird. Dieser Fuß- und Radweg darf auch nicht als öffentliche Straße vorgesehen werden, da hierbei besondere Planungsrichtwerte bezüglich des Abstandes einzuhalten sind.
- Bei dem in Anspruch genommenen **Bahnübergang** sind die sicherheitstechnischen Auflagen der Bahn einzuhalten; insbesondere der nötige Stauraum, die Schleppkurve, die Sicht auf den Bahnübergang und die richtige Beschilderung.
- Abstand und Art der **Bepflanzung** müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichtprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die DB AG das

Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Für die Weiterführung der Bauleitplanung sind noch folgende Bedingungen zu beachten:

Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen. Ebenso sind Abwehrmaßnahmen nach § 1004 in Verbindung mit § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die durch den gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form veranlasst werden könnten, ausgeschlossen. In der Bauleitplanung sind wegen der Bahnanlage Auflagen zur Sicherung umweltgerechter Wohnverhältnisse aufzunehmen.

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden **Immissionen** sind von der Gemeinde oder den einzelnen Bauwerbern auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen (Schallschutz) vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Künftige **Aus- und Umbaumaßnahmen** sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.

Beleuchtungen und **Werbeflächen** sind so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit sicher ausgeschlossen ist.

Anfallendes **Oberflächenwasser** oder sonstige **Abwässer** dürfen nicht auf Bahngrund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten.

Ein gewolltes oder ungewolltes **Hineingelangen** in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn ist entsprechen der örtlichen Gegebenheiten sicher zu verhindern.

Vor Durchführung einzelner **Maßnahmen** (Errichtung von Bauwerken, metallener Zäune, Anpflanzungen, Lärmschutzeinrichtungen usw.) ist jeweils die Stellungnahme der Deutschen Bahn Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Arnulfstraße 27, 80335 München, Tel.: (089) 1308-3170 als Nachbar über diese einzuholen.

Die **Standicherheit** und **Funktionsfähigkeit** aller durch die geplanten Maßnahme und das Betreiben der baulichen Anlage betroffenen und beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Bau durchführung, zu gewährleisten.

Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass **planfestgestellte Betriebsanlagen** der Eisenbahn in der Bauleitplanung nur nachrichtlich aufgenommen werden können. Eine Überplanung der planfestgestellten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist in jedem Fall rechtswidrig. Die Planungshoheit für diese Betriebsanlagen der Eisenbahn liegt ausschließlich beim Eisenbahn-Bundesamt; in jedem Fall ist damit die betreffende Fläche sowohl formell als auch materiell von den Festsetzungen eines gemeindlichen Bauleitplanes freigestellt (vgl. Grundsatzentscheidung des BVerwG, Urteil vom 16.12.1988, Az 4 C 48.86 = BVerwG 81.111 = DVBl 89, 458, bestätigt durch Beschlussvorschlag vom 05.10.90, Az 4 B 1.90; vgl. auch Urteil des BayVGh vom 26.06.90, Az 14 B 88.2428). Ein Wechsel der Planungshoheit kann nur durch eine förmliche Freistellung von Bahnbetriebszweckenserklärung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes, auf Antrag der Deutschen Bahn, nach vorheriger abgeschlossener Entbehrlichkeitsprüfung, erfolgen. Der Deutschen Bahn AG ist rechtzeitig ein entsprechender Kaufantrag vorzulegen.

Alle angeführten gesetzlichen und technischen Regelungen sowie Richtlinien gelten nebst den dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen.

Das **Eisenbahn-Bundesamt**, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, Tel.: (089) 54856-111, Fax: (089) 54856-145 hat an diesem Schreiben nicht mitgewirkt. Dessen Beteiligung als Träger öffentlicher Belange ist vom Antragsteller gesondert zu veranlassen.

Die **Deutsche Bahn** bitten wir bei den weiteren Planungen zu beteiligen. Als Ansprechpartner für den Geschäftsverkehr mit kommunalen Verwaltungen fungiert die DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Arnulfstraße 27, 80335 München, Tel.: (089) 1308-3170, Fax: (089) 1308-3723.“

9.3 Behinderten Beauftragte für den Landkreis für den Ostallgäu, Marktoberdorf, Schr. v. 11.12.2006

Meine Beurteilung stützt sich dabei auf die DIN 18024 und die Planungsunterlagen der Bayerischen Architektenkammer und der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern.

Teil 1 der DIN 18024 enthält Aussagen zur Planung, Ausführung und Ausstattung von barrierefreien Straßen, Plätzen, Wegen, öffentliche Verkehrsanlagen und öffentlich zugänglichen Grünanlagen, sowie für Zugänge zu öffentlichen Verkehrsmittel und Spielplätzen. Er trifft sinngemäß auch für Umbauten, Modernisierungen und Nutzungsänderungen zu. Diese baulichen Anlagen und die Zugänge zu öffentlichen Verkehrsmitteln sollten für alle Menschen barrierefrei nutzbar sein, d.h. Nutzer sollten in die Lage versetzt werden, von fremder Hilfe weitgehend unabhängig sein.

Das gilt insbesondere für:

Rollstuhlfahrer – auch mit Oberkörperbehinderung,

Blinde und Sehbehinderte,

Gehörlose und Hörgeschädigte,

ältere Menschen,

Kinder, klein- und großwüchsige Menschen

Die DIN 18024 Teil 1 ist als „Technische Baubestimmung“ nicht eingeführt: ihre Anwendung muss ausdrücklich vereinbart werden. Sie ist als Regelwerke von Fachleuten erarbeitet worden und gibt den aktuellen Stand der Erkenntnisse, soweit der technischen und planerischen Möglichkeiten auf diesem Gebiet wieder. So kann sie ein Instrument darstellen, dessen man sich bei Maßnahmen bedient, die sich auf die Barrierefreiheit im Sinne der Gesetzgebung bezieht. Hierbei ist zum einen Art. 3 der Verfassung der Bundesrepublik zu nennen, wonach niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf, und zum anderen Art. 51 der Bayerischen Bauordnung, nach dem „bauliche Anlagen so herzustellen sind, dass Behinderte, alte Menschen und Personen mit Kleinkindern sie zweckentsprechend benutzen und aufsuchen können.“

Geh- und Radwege

Das Quergefälle auf Gehwegen soll die 2 % nicht überschreiten. Außerdem ist bei Grundstückszufahrten die Querneigung des Gehweges unter 6 % zu beachten.

Besonders Benutzern von handelsüblichen Rollstühlen bereiten steilere Querneigungen als 2 % durch das dann notwendige, für manche gar nicht mögliche Gegenlenken, Probleme.

Die beidseitig angelegten Gehwege in der Bahnhofstraße kommen den Menschen mit Behinderung sehr entgegen.

Vermeidung von kombinierter oder gemeinsamer Rad- und Gehwege

Bei unterschiedlichen Materialien für den Gehweg und dem Radweg bedarf es nicht den 50 – 60 cm breiten Begrenzungstreifen.

Ansonsten: Trennung von Rad- und Gehweg auf gleichem Niveau nebeneinander durch eine 500 – 60 cm breiten Begrenzungstreifen..

Erläuterung:

Begrenzungstreifen sollten sich taktil und optisch kontrastierend von den Rad- und Gehwegbelägen unterscheiden. Die Begrenzungstreifen können je zur Hälfte innerhalb der nutzbaren Geh- und Radwegbreite angeordnet werden. Als Belag kommen strukturierte Platten und Pflaster in geeigneter Verlegung in Frage.

Taktil unterscheidbare Oberflächen lösen beim Überstreichen in Schleiftechnik mit dem Blindenstock deutlich spür- und hörbare Empfindungen aus und ermöglichen Blinden und Sehbehinderten so die Orientierung.

Kantensteine zur seitlichen Begrenzung von Gehwegen sind 3 cm hoch und dienen gleichzeitig als Orientierungshilfe für Blinde und Sehbehinderte.

Für Kinder, Alte und Sehbehinderte Menschen ist wichtig, dass die Bereiche Geh- und Radweg optisch kontrastierend unterschieden sind. Im Übrigen ist die E DIN 32984 zu berücksichtigen.

Fußgängerquerungen an der Bahnhof-/ Gschwenderstraße, Bahnhof-/ Poststraße, Bahnhof-/ Georg-Fischer-Straße, sowie die Kreuzung Bahnhof-/ Kemptener Straße

Zu den Querungen empfehle ich, zukunftsbezogen, nach den neuesten Erkenntnissen und Stand der Technik das „Kasseler Rollbord“.

Erläuterung „Kasseler Rollbord“:

Der Kasseler Rollbord ist ein behindertengerechter Übergangsbordstein, der zwischen Fahrbahn und Geh-/ Radweg eingesetzt wird. Er besteht aus drei Elementen: ein zentraler Übergangstein, mit linkem und rechtem Verbindungsbordstein.

Das neue System hat offensichtlich gegenüber der Standardlösung mit 3 cm Bordhöhe deutliche Vorteile: Durch die Absenkung des Bordes auf das Niveau des zu überquerenden Verkehrsweges werden die Belange von Rollstuhlfahrern, Radfahrern, Frauen und Männern mit Kinderwagen oder Rollatoren in hohem Maße berücksichtigt. Und durch die taktil erfassbare Oberfläche (Trapezprofil oder Rillenplatten mit einer Rillenbreite von mindestens 4 cm, jedoch nicht mehr als 6 cm) können sich auch blinde und sehbehinderte Menschen gut orientieren. Zusätzliche Sicherheit versprechen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder mit Trapez- und Noppenprofil.

(Siehe Anlage Bilder: 1. Kasseler Rollbord

2. Noppenplatten

Park & Ride-Stellplätze

Hier sind geeignete Behindertenparkplätze vorzusehen.

Die Ausführungspläne zum Busbahnhof, Bahnhof und Umfeld

In dem mir vorliegenden Bebauungsplan fehlen meines Erachtens noch wichtige Angaben, um eine endgültige Beurteilung zur Barrierefreiheit durchführen zu können. Ich bitte Sie, mir diese rechtzeitig zu zusenden, um mögliche Verzögerungen zu vermeiden.

Kasseler Rollbord: Behindertengerechte Bordsteine ohne Barrieren

Die Straßen- und Verkehrsexperten der Stadt Kassel sind bereits überzeugt: Der Kasseler Rollbord werde seinen Weg machen. Der behindertengerechte Übergangsbordstein stand im Mittelpunkt einer Fachveranstaltung am Mittwoch, 12. Juli 2006, im Kasseler Hotel Ramada. Eingeladen hatten die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung und das Coesfelder Betonwerk Klostermann als Systementwickler und Hersteller. Rund 130 Teilnehmer aus Verwaltungen, Kommunen, Ingenieurbüros sowie Hochschulen und der Bauwirtschaft informierten sich über das inzwischen patentierte System, das ausschließlich von Klostermann hergestellt wird.

Das Foto zeigt ein Kasseler Rollbord, ein behindertengerechter Übergangsbordstein.



„Kasseler Rollbord“

Der Kasseler Rollbord ist ein behindertengerechter Übergangsbordstein, der zwischen Fahrbahn und Geh-/ Radweg eingesetzt wird. Er besteht aus drei Elementen: ein zentraler Übergangstein mit linkem und rechtem Verbindungsbordstein.

Das neue System hat offensichtlich gegenüber der Standardlösung mit 3 Zentimeter Bordhöhe deutliche Vorteile: Durch die Absenkung des Bordes auf das Niveau des zu überquerenden Verkehrsweges werden die Belange von Rollstuhlfahrern, Radfahrern, Frauen und Männern mit Kinderwagen oder Rollatoren in hohem Maße berücksichtigt. Und durch die taktil erfassbare Oberfläche (Trapezprofil) können sich auch blinde und sehbehinderte Menschen gut orientieren. Zusätzliche Sicherheit versprechen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder mit Trapez- und Noppenprofil.

Die Probleme von Rollstuhlfahrern und blinden oder sehbehinderten Menschen wurden am Beispiel von Fußgängerquerungsstellen an Kreuzungen und Einmündungen aufgezeigt. Viel zu häufig stellt der Bordstein an der Querungsstelle eine Barriere dar. Dass es auch anders geht, kann man inzwischen an mehreren Knotenpunkten in den Kasseler Ortsteilen Ihringshausen, Hofgeismar und Immenhausen sehen. Hier wurde der vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel konzipierte Rollbord erfolgreich eingesetzt.

In einer lebhaften Diskussion, in der sich auch blinde Mitarbeiter der Bremer Senatsverwaltung äußerten, wurde wieder klar, wie schwer es ist, eine von allen Verkehrsteilnehmern akzeptierte Lösung zu finden. Der Kasseler Rollbord von Klostermann will nun einen gangbaren Weg für alle aufzeigen.



Amt für Straßen- und
Verkehrswesen Kassel

Dokumentation „Kasseler Rollbord“

Wulf Heise
Regina Junge
Roland König

ASV Kassel (Amt für Straßen- und Verkehrswesen)

Bei Planung und Bau von Straßen sind die gesetzlichen Zielvorgaben, die sich nach dem Bundesfernstraßen- und dem Hessischen Straßengesetz ergeben, zu beachten. Die öffentlichen und privaten Belange müssen im Rahmen des planerischen Ermessens (Gestaltungsfreiheit) gegeneinander und untereinander abgewogen werden. Dabei sind alle Belange gleichermaßen zu berücksichtigen.

Welche Bordsteine soll man nehmen, damit Sehbehinderte sie optimal erkennen können, aber für Gehbehinderte keine Stolperkante darstellen?

Aktuell bildet die Umsetzung des Bundesgleichstellungsgesetzes und der Hessische Gesetzentwurf zur Gleichstellung behinderter Menschen ein geeignetes Beispiel, um aufzuzeigen, wie ein Handlungsbedarf durch die Gesetzgebung entsteht.

- Ist eine sichere Benutzung der Verkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmer möglich ?
- Ist innerhalb des Entscheidungsrahmens der Regelwerke die im Hinblick auf die Verkehrssicherheit optimale Gestaltung gewählt worden ?

In einem Standardwerk der Straßenbauer wird die Bedeutung der Bordsteine sinngemäß beschrieben:

„Bordsteine sind das Rückrat unserer Straßen.“ Sie dienen sowohl der Sicherheit des Verkehrs (optische Verkehrsführung, Straßenentwässerung, Schutz der Fußgänger vor von der Fahrbahn abkommenden Fahrzeugen) – als auch – als seitliches Fahrbahnwiderlager (Randeinfassung) – der Standfestigkeit der Verkehrsflächen¹⁾.

Hohe Borde haben zusätzlich die Aufgabe,

- das unerwünschte Parken auf Gehwegen zu erschweren und
- die maschinelle Straßenreinigung zu erleichtern.

Darüber hinaus sind sie als Abgrenzung wesentliche Elemente der Straßenraumgestaltung und deshalb nicht nur unter technischen Gesichtspunkten zu beurteilen. Die Höhe, aber auch die Form, richten sich nach der Funktion und der Bedeutung (Verkehrsaufkommen) der jeweiligen Straße.

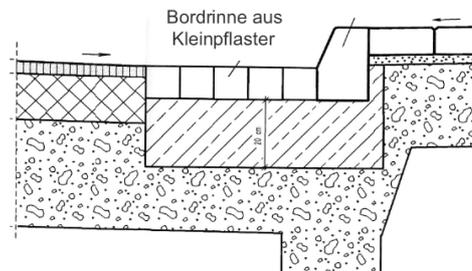


Abb.1: Hochbord

Form, Gesteinsmaterial und Höhe sind demzufolge von Ort zu Ort unterschiedlich.

Die Auftrittshöhen (gemessen von der Fahrbahnoberkante) an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen und sonstigen für Fußgänger bestimmten Übergangsstellen sind in der Regel durch Flachbordanlagen mit einer Höhe von 2 bis 3 cm ausgeführt.²⁾

Um Rollstuhlbenutzern, Personen mit Rollator³⁾ und gehbehinderten Menschen an Straßenübergängen oder anderen vertikalen Versätzen das Passieren zu ermöglichen, sind dort Bordsteinabsenkungen notwendig. Hier stehen die Bedürfnisse von Blinden, die Bordsteine und Kanten als Orientierungshilfe benötigen, im Konflikt mit den Bedürfnissen von Rollstuhlbenutzern und Gehbehinderten.

Die EFA 2002, S. 18 (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) und DIN 18024-1 (Barrierefreies Bauen) schlagen hier als Kompromiss eine Absenkung der Bordsteinhöhe mit abgerundeten Borden auf 3 cm vor, die Blinden eine Orientierung und Rollstuhlfahrern, Fußgängern mit Kinderwagen

¹⁾ Bundesverband der Deutschen Zementindustrie 1982

²⁾ EAE 85/95

³⁾ Rollende Gehhilfe für Gehbehinderte

und Gehbehinderten die Überwindung der Höhendifferenz ermöglicht.

Bis heute gibt es keine wissenschaftlichen Erkenntnisse für die Planung bzw. Ausführung von Übergangsstellen⁴⁾ die durch Flachbordanlagen mit einer Höhe von 2 bis 3 cm ausgeführt wurden und allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden.

Der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) kommt für die Umsetzung von barrierefreien Maßnahmen (Planung, Bau und Erhaltung) eine besondere Bedeutung zu, da sie zum einen selbst für eine Vielzahl von innerörtlichen Straßen zuständig ist, zum anderen als Landesverwaltung mit der Entwicklung von landesweiten Standards und bei der Vergabe von Fördermitteln erheblichen Einfluss auf die Planung hessischer Kommunen nehmen kann.

Im Zuge der Weiterentwicklung von Fahrbahnrandelementen im Querungsbereich von Fußgängerverkehrsanlagen

- gemäß RiLSA (Richtlinien für die Anlage von Lichtsignalanlagen) als Furt, die durch Lichtsignalanlage (LSA) gesichert werden oder
- nach § 26 StVO (Straßenverkehrsordnung) als FGÜ (Fußgängerüberweg)

hat sich eine Arbeitsgruppe des ASV Kassel die Aufgabe gestellt, Lösungsvorschläge für barrierefreie Querungsanlagen mit der Entwicklung von erforderlichen Formkörpern zwischen Gehweg und Fahrbahn zu erarbeiten.

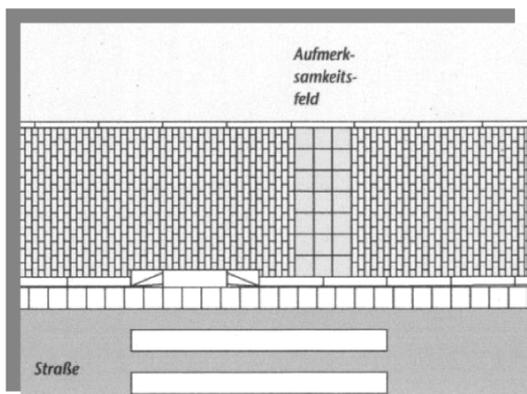


Abb. 2: Einbaubeispiel Fußgängerüberweg mit „Kasseler Rollbord“ als begrenzte Nullabsenkung

⁴⁾ derzeitiger Kenntnisstand

Die Herstellung von Barrierefreiheit hängt wesentlich von der Bereitschaft der „Akteure“ ab, ausgetretene Pfade zu verlassen und neue Standards zu vereinbaren. Dabei stellt das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ein wichtiges Instrument dar.

Anhand von bereits ausgeführten Modellprojekten u.a. im Zuge der OU (Ortsumgehung) B 3 Fuldataal Ihringshausen, Kreuzung Stockbreite wurden die Fahrbahnränder im Bereich von Überwegen mit einem vom ASV Kassel und der Firma Klostermann entwickelten berollbaren Formstein mit einer taktil wahrnehmbaren Oberfläche (Doppelrautenstruktur), ausgebildet.



Abb. 3: Kreuzung Stockbreite

Der Rollbord ist dadurch gekennzeichnet, dass er einen zentralen Übergangsbereich, sowie zwei den Übergangsbereich einfassende Verbindungsbereiche umfasst.

Der zentrale Übergangsbereich des Formsteins mit einer Länge von 100 cm und einer Tiefe von 25 cm, mit einem schrägen Oberflächenabschnitt, gewährleistet den stetigen Übergang zwischen dem Niveau der Fahrbahn und dem des Gehwegs.

Die Übergangsteine (rechter/linker) in Richtung der angrenzenden Bordsteine, spitz zulaufend, stellen den stetigen Übergang zwischen der Kontur des Übergangsbereichs und der des Bordsteins dar.

Die profilierte Oberfläche (Rillen mit Trapezprofil) des Übergangs- und des Verbindungsbereiches sind das Erkennungsmerkmal für sehbehinderte und blinde Personen (vgl. Abb. 2).

An dem neu erstellten komplexen Verkehrsknoten - Kreuzung Stockbreite - wurde ein eng begrenzter Bereich von 1,00m im Fußgängerüberweg „Zum Gelingen“ neben der Ausbildung eines optischen und taktilen Leitensystems (im Kreuzungs-/Fußgängerbereich mit großem Führungsbedarf) auf 0 cm abgesenkt, damit Rollstuhlbewerber, Personen mit einem Rollator mit Kinderwagen usw. barrierefrei auf die Gehwege auf- und abfahren können.



Abb. 4: Musterfläche (Versuchsanlage) der Firma Klostermann in Coesfeld mit modifiziertem „Kasseler Rollbord“

Ein quer zur Laufrichtung des Gehweges verlegtes Aufmerksamkeitsfeld mit einer Breite von 90 cm aus richtungsneutralen Noppenplatten, ermöglicht die taktile Erkennung⁵⁾ (Kontrast) der Querungsstelle für Blinde mit dem Blindenstock. Im vorgegebenen Querungsbereich für Blinde beträgt die „antastbare“ Bordsteinhöhe 3 cm.

Der besondere Aspekt dieser Lösung besteht darin, dass trotz einer „Nullabsenkung“ die Sicherheitsbelange von Sehbehinderten und Blinden gewahrt werden. Der fließende Übergang zwischen Gehweg und Fahrbahn ermöglicht eine stoßfreie Begeh- und Berollbarkeit, wobei der zentrale Übergangsbereich einen stetigen Übergang zwischen dem Niveau der Fahrbahn und dem des Gehwegs aufweist (vgl. Abb. 5).

⁵⁾ Taktile Erkennung ist die Differenz der Tastempfindungen beim Berühren zweier Oberflächenstrukturen (unmittelbar mit Fingerspitzen oder Fußsohlen, mittelbar durch Langstock)

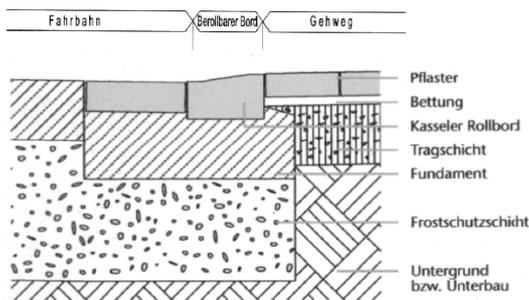


Abb. 5: Einbauempfehlung Kasseler Rollbord

Im Hinblick einer bundesweiten anzustrebenden Standardisierung für Querungsanlagen für den Bereich der Fahrbahnränder, auf die sich insbesondere Blinde verlassen können, damit sie sich in gewohnter Umgebung weitestgehend ohne fremde Hilfe zurechtfinden können, wurde zwischenzeitlich die Oberfläche des Kasseler Rollbordes unter Einbeziehung von seh- und gehbehinderten Personen modifiziert.

Statt der Rautenstruktur auf der Oberfläche wurde die Profilierung als Rillenprofil (Trapez) mit einer Rillenbreite von 20 mm, (d.h. der Abstand von Wellenberg zu Wellenberg beträgt maximal 20 mm) mindestens aber 15 mm (vgl. Bodenindikatoren, DIN 32984) ausgebildet. Die Rillen (der Niveauunterschied zwischen „Wellenberg und Wellental“ beträgt 3 ± 1 mm) sind senkrecht zur Fahrbahn, d.h. parallel zur Fortbewegungsrichtung der blinden Person, ausgerichtet. Dadurch können sie durch die Spitze des jeweils senkrecht zu dieser Richtung pendelnden Blindenstocks taktile erfasst werden.

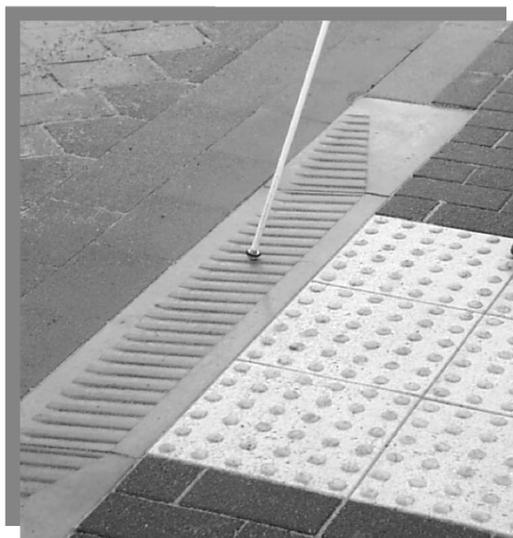


Abb. 6: Kasseler Rollbord mit Rillenprofil

Nach mehreren Tests mit unterschiedlichen Langstockspitzen, wurde dadurch die Erkennung gegenüber der Rautenoberfläche erheblich gesteigert (vgl. Abb. 6).

Der Bord wurde unter dem Namen „Kasseler Rollbord“ als Patent angemeldet.

Inhalt des Patents:

„Ausgestaltung Randeinfassung mit einem Formkörper zur Bildung einer barrierefreien Übergangsstelle zwischen Fahrbahn und angrenzendem Gehweg“

Zu Querungen in Einmündungsbereichen (§ 9 Absatz 3 StVO) wäre eine Absenkung sinngemäß anwendbar.

Hierbei ist insbesondere berücksichtigt, dass ein Großteil gesicherter Straßenübergänge in Form von Fußgängersignalanlagen an Kreuzungs- oder Abbiegebereichen angeordnet ist (vgl. Abb. 7).

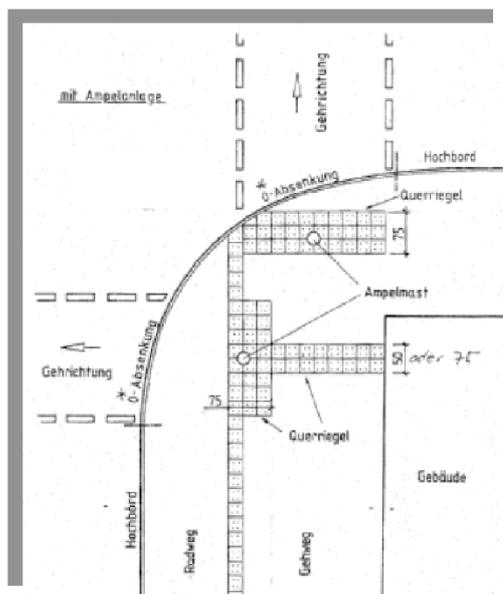


Abb. 7: Prinzipsskizze „Nullabsenkung“ Einmündungsbereich mit Lichtsignalanlage und getrenntem Rad-/Gehweg (Quelle : Stadt Düren Amt für Tiefbau & Grünflächen)⁶⁾

Aktuell:

Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung hat im Herbst 2003 die Projektgruppe „Der barrierefreie Verkehrsraum“ eingerichtet, in der Mitarbeiter des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen und des ASV Kassel abteilungsübergreifend zusammenarbeiten.

Ziele/Maßnahmen:

- Entwicklung von Leitlinien, Standards und Vorgaben für die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV)
- Veröffentlichung von Planungsempfehlungen im Rahmen der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (hessischer Leitfaden)
- Durchführung von Pilotprojekten und Erfolgskontrolle umgesetzter Maßnahmen
- Diskussion in der Fachöffentlichkeit, Forum für Ingenieure und Verbände, Fortbildung der Mitarbeiter in der HSW

geplant:

- Projektstart Anfang 2004, Begleitung und Auswertung umgesetzter Maßnahmen, Situationsanalysen, Beschreibung der Anforderungen
- Einbeziehung von Experten aus Kommunen, Verkehrsunternehmen, Hochschulen, Planungsbüros, Industrie und Verbänden aus Hessen und angrenzenden Bundesländern
- Darstellung der Ziele und von ersten Ergebnissen auf einer Veranstaltung der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hessen (VSVI) am 26. Mai 2004 in der Stadthalle Friedberg

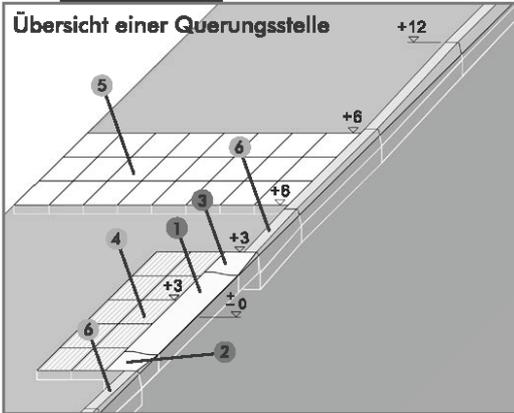
⁶⁾ mit den Mobilitätstrainern der Sehbehinderten so abgestimmt (2002); zusätzlich 1 cm Tastkante gefordert!

Der Kasseler Querungsbord®: innovativ - barrierefrei

Mobilität ist ein Grundbedürfnis aller Menschen. Dies gilt im besonderen Maße für in ihrer Mobilität eingeschränkte Verkehrsteilnehmer. Der Bau barrierefreier Querungen von Fahrbahnen zu Geh- oder Radwegen ist deshalb im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) gesetzlich geregelt.

Das Kasseler Querungssystem ist eine Weiterentwicklung unseres seit Jahren bewährten Flachbordstein-Systems. Es wurde in enger Zusammenarbeit mit sachkundigen Vertretern aller Mobilitätsbehindertengruppen entwickelt. Es ermöglicht eine barrierefreie Überrollbarkeit, ebenso wie eine eindeutige Erkennbarkeit für Blinde und Sehbehinderte.

Kasseler Querungsbord®



Legende

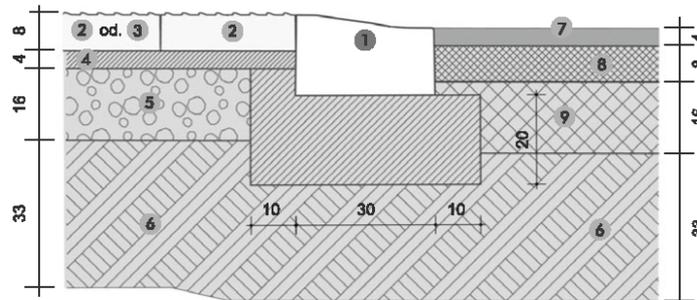
- 1 "Kasseler Querungsbord®" Grundtyp
- 2 "Kasseler Querungsbord®" Übergangstein links
- 3 "Kasseler Querungsbord®" Übergangstein rechts
- 4 "Kasseler Schuppenplatte"
- 5 Auffangstreifen z. B. Noppenplatten
- 6 Anschluss an z. B. DIN-Hochbordstein

Für Verkehrsteilnehmer, die sich rollend fortbewegen, stellen Niveauunterschiede grundsätzlich Hindernisse dar, die überwunden werden müssen. Der Kasseler Querungsbord® ermöglicht als „Nullabsenkung“ mit einer Gehweg- und Bordsteinanschlusshöhe von 3 cm einen leicht überrollbaren Höhenübergang.

Er wird ergänzt durch die Kasseler Schuppenplatte mit asymmetrischer Profilierung. Diese gibt Blinden und Sehbehinderten beim Abtasten deutlich unterschiedliche taktile Signale in der Links-/Rechts-Pendelbewegung.

Das Gütesiegel von DIN CERTCO „BARRIEREFREI GEPRÜFT“ dokumentiert die einvernehmliche Lösung der unterschiedlichen Anforderungen.

Einbauvorschlag



Legende

- 1 "Kasseler Querungsbord®"
- 2 "Kasseler Schuppenplatte" „asymmetrisches Profil 38 mm“
- 3 Pflaster
- 4 Bettung
- 5 Tragschicht
- 6 Frostschutzschicht
- 7 Asphaltdeckschicht
- 8 Asphaltbinderschicht
- 9 Asphalttragschicht

Anlage 1 zur Begründung Bebauungs- und Sanierungsplan „Bahnhofstraße mit Umfeld“;
hier:

Begründung der Satzung über die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebietes "Bahnhofsgelände" der Stadt Marktoberdorf, Landkreis Ostallgäu

1. Ablauf

Der Stadtrat von Marktoberdorf hat im Jahr 2003 beschlossen, für das Bahnhofsgelände in Marktoberdorf vorbereitende Untersuchungen einschließlich eines Entwicklungskonzeptes im Sinne des §§ 141 / 165 Baugesetzbuch (BauGB) ausarbeiten zu lassen, um für die weitere städtebauliche Entwicklung des stadtkernnahen Bereiches aktuelle Grundlagen zu haben.

Mit der Ausarbeitung der Untersuchungen bzw. der Rahmenplanung nach §§ 141 / 165 BauGB wurde das Büro R. Reiser, München (Teil Städtebau), und das Verkehrsplanungsbüro Prof. Lang & Burkhardt, München (Verkehr) beauftragt.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde mit Schreiben vom 05.06.2003 eine Voranfrage bei den berührten Trägern öffentlicher Belange durchgeführt.

Schrittweise wurden verschiedene Strukturkonzepte ausgearbeitet und mit der Stadt abgestimmt. Parallel dazu wurde vom Verkehrsplaner ein Verkehrsgutachten erstellt.

4 Rahmenplanvarianten wurden anschließend erarbeitet und im Stadtrat diskutiert. Mit der Rahmenplanvariante 3 A wurden anschließend die berührten Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die Bürgerbeteiligung wurde durch öffentliche Auslegung des Plankonzeptes mit Bericht und Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

Die eingegangenen Stellungnahmen erfolgte in einer zusammenfassenden Abwägung in der Sitzung des Stadtrates beschlussmäßig behandelt.

Der Stadtrat stimmte dem städtebaulichen Rahmenplan Variante 3 A und dem Verkehrsgutachten in der Fassung vom 30.07.2004/ redakt. ergänzt: 13.12.2004, als Selbstbindungsplan zu.

(Bestandteil des Rahmenplans ist auch der mit Maßnahmenplan, Grünordnungskonzept, Verkehrskonzept, und Maßnahmenübersicht und Prioritätenliste vom 30.07.2004/ redakt. ergänzt: 13.12.2004)

Für den nachfolgenden Bebauungsplan im Bereich zwischen Bahnlinie und Bahnhofstraße werden die Darstellungen des Rahmenplans 3 A zugrunde gelegt, wobei technische Änderungen im Detail nach Planungsfortschritt möglich sind.

Maßgeblich in dem Bereich zwischen Bahnhofstraße und Gleisen sind die Festsetzungen des i.A. befindlichen Bebauungsplans Nr. 48 „Bahnhofstraße mit Umfeld“.

Der Vorentwurf einer Sanierungssatzung wird ebenfalls den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zusammen mit dem Bebauungs- und Sanierungsplanentwurf übersandt, gleichzeitig in der Stadt Marktoberdorf öffentlich aufgelegt (zweimal; = §§ 3(1) und (2) BauGB).

2. Vorbereitende Untersuchungen / Entwicklungskonzept

Zu den vorbereitenden Untersuchungen / Entwicklungskonzept wird auf das städtebauliches Entwicklungskonzept „Bahngelände“ in der Fassung vom 30.07.2004/ redakt. ergänzt: 13.12.2004, ausdrücklich verwiesen.

3. Darstellung der Sanierungsziele und der erforderlichen Maßnahmen

Die aus den vorbereitenden Untersuchungen / Entwicklungskonzept entwickelten Sanierungsziele korrespondieren mit der laufenden Stadtkernsanierung Marktoberdorf und sind im städtebaulichen Rahmenplan, Grünordnungskonzept, dem Verkehrskonzept, dem Maßnahmenplan mit Maßnahmenübersicht und Prioritätenliste vom 30.07.2004/ redakt. ergänzt: 13.12.2004, dargestellt. Der städtebauliche Rahmenplan, das Verkehrskonzept, Zeit- und Maßnahmenplan mit Prioritätenliste ist dem Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen/ Entwicklungskonzept beigegeben (vgl. Broschüre des Berichts).

Maßgeblich in dem Bereich zwischen Bahnhofstraße und Gleisen sind die Festsetzungen des i.A. befindlichen Bebauungsplans Nr. 48 „Bahnhofstraße mit Umfeld“.

4. Sanierungsverfahren und Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Zur Behebung der nach den vorbereitenden Untersuchungen/ Entwicklungskonzept festgestellten städtebaulichen Missstände beabsichtigt die Stadt Marktoberdorf die Stadtkernsanierung im vereinfachten Verfahren nach § 142 Abs. 4 BauGB durchzuführen. Dieses Verfahren wird gewählt, da es nach den derzeitigen Erkenntnissen zur Behebung der Missstände ausreichend erscheint.

Im Untersuchungsgebiet verdichten sich die städtebaulichen Missstände auf den gesamten Bahnhofsbereich:

Verkehrsprobleme bestehen insbesondere im Bereich der Ruderatshofenerstraße, des Bahnübergangs und der Bahnhofstraße. Viele Probleme liegen dabei im Detail: Die Bahnhofstraße hat sehr verschiedene Funktionen zu erfüllen für Durchgangs-, Ziel- und Quellver-

kehr und für Kurzzeitparken in der Straße („Parkdruck“). Darüber hinaus wird der Bahnhofsbereich und der ehem. Fendt-Parkplatz teilweise auch für Park&Ride angefahren. Gleichzeitig ist der Bahnhofsbereich „Schnittstelle“ für den Busverkehr. Insbesondere aber wird die Bahnhofstraße von zahlreichen Radfahrern und als Schulweg benutzt. Hier ist besonders zu berücksichtigen, dass die Schulen im Süden liegen, wichtige Wohngebiete im Norden der Stadt. Es sind aber weder eigene Radwege vorhanden, noch entsprechende Mehrzweckstreifen markiert. Damit kommt es im Straßenraum zwangsläufig zu vielen gefährlichen Situationen gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Gesicherte Übergänge in der langen Bahnhofstraße fehlen. Die überbreite Straße verleitet viel Autofahrer zum Schnellfahren. Einen zusätzlichen Gefahrenpunkt bilden auch die zahlreichen Senkrechtparkplätze im Bereich der Lagerhäuser. Die Autos müssen hier rückwärts in die belebte Bahnhofstraße ausparken und gleichzeitig den wichtigen Gehweg überfahren.

Einen besonders gefährlichen Knotenpunkt bildet die Einmündung der Georg-Fendt-Straße in die Ruderatshofener Straße mit den zahlreichen, ungesicherten Verkehrsbeziehungen für Fußgänger und Radfahrer.

Ebenso unbefriedigend ist die erst kürzlich mit Auflassung des Bahnübergangs Kemptener Straße in Betrieb genommene Bahnunterführung. Hier sind die Rampen nicht behindertengerecht und sehr steil bei sehr knappen Breiten. Durch die hier auf dichtem Raum gedrängten Verkehrsbeziehungen des Radweges zur Schule im Süden und zur Zufahrt zum Verbrauchermarkt treten die Probleme gehäuft auf. Dies gilt auch für die westliche Seite, wo ebenfalls die Rampen sehr knapp bemessen sind, und der Autoverkehr der Georg-Fendt-Straße durchaus problematisch um die „Ecke“ biegt. Besser wäre hier ein größerer Radius und mehr Abstand von der Bahnlinie.

Einen weiteren wichtigen Mangel stellt die ausgeübte Nutzung im Bahnhofsbereich dar. Diese ist der zentralen, hochwertigen Lage nicht angemessen, beeinträchtigt auf das Negativste den Bahnhofsbereich als die „Visitenkarte“ der Stadt Marktoberdorf. Hier sind insbesondere zu nennen der Schrottsammelplatz mit seinen zahlreichen Containerplätzen, das Gaslager und sonstige Lagerplätze. Solange der Anschluss an den Schienengüterverkehr bestand, mögen diese Nutzungen gerechtfertigt sein, seither sind sie aber in der Stadtmitte völlig deplaziert und sind als zu verlagernd im Plan verzeichnet. Die wesentlichen Flächen genügen hinsichtlich ihrer Oberflächengestaltung nicht den Ansprüchen dieser zentralen Anlaufstelle in der Stadt und müssen neu gestaltet werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass städtebauliche Missstände im Bereich der Nutzungsstruktur, der baulichen Beschaffenheit und Gestaltung der Gebäude (Bauhöhe, Baumasse, Fassaden etc.), des Wohnumfelds und der Freiflächengestaltung (Bepflanzung, Versiegelungsgrad) bestehen. Auch hinsichtlich des fließenden und ruhenden Verkehrs be-

stehen (Verkehrsaufkommen, Stellplätze und Straßengestaltung) Mängel. Es liegen gehäufte, schwerpunktmäßige Missstände vor, diese verteilen sich fast gleichmäßig auf das gesamte Gebiet.

Das im Lageplan abgegrenzte Gebiet wird als Sanierungsgebiet "Bahnhofsgelände" festgelegt. Im privaten Bereich sollen die Sanierungsmaßnahmen von den betroffenen Eigentümern im wesentlichen auf freiwilliger Basis durchgeführt werden; ggf. wird die Stadt Marktoberdorf auch hier unterstützend tätig werden, um die Sanierung des Bahnbereiches voranzubringen. Dabei sollen aus Sicht der Stadtsanierung insbesondere auch erforderliche Gestaltungsmaßnahmen im direkten Umfeld des Bahnhofes durchgeführt werden.

Die Eingriffe der Stadt Marktoberdorf sollen sich im Sanierungsverfahren im wesentlichen auf die Durchführung von notwendigen Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen beschränken, und den Erneuerungs- und Sanierungswillen der Grundstückseigentümer aufgreifen, verstärken, und den Einsatz privater Mittel evtl. auch durch eine Anreizförderung zu motivieren. Sich im Lauf der Zeit ergebende Änderungen insbesondere aus der Bevölkerung sollen aufgegriffen und im Sinne der Stadtkernsanierung zielgerichtet unterstützt werden. Aus Gründen einer zügigen Durchführung, und weil die Missstände verteilt auftreten, wurde das Gesamtgebiet durch Sanierungssatzung festgesetzt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können weitgehend abschnittsweise unproblematisch umgesetzt werden. Verbesserungen erscheinen vorbehaltlich der notwendigen Haushaltsmittel dadurch zügig machbar.

Die Stadt Marktoberdorf soll in der Sanierung darüber hinaus im Sinne eines Vorreiters tätig werden. Folgende öffentlichkeitswirksame Maßnahmen sind besonders erforderlich:

- Ausbau des Kreisverkehrsplatzes südlich Landratsamt OAL mit Anschlüssen bis zum Bahnübergang, Nordgrenze Untersuchungsgebiet (Ruderatshofener Straße), dabei Anlage der Geh- und Radwege, Übergänge
- Ausbau der Bahnhofstraße zwischen Kemptener Straße und Kreisverkehr, dabei Anlage der Geh- und Radwege, Kurzparkplätze, Taxivorfahrt; Platzgestaltung im Bereich zwischen Bahnhof und Georg-Fischer-Straße (städtebaulicher Mehraufwand Städtebauförderung)
- Errichtung einer Park- & Ride-Anlage mit ca. 90 Plätzen nördlich Bahnhof
- Anlage des Busbahnhofes mit 6 Plätzen nördlich Bahnhof
- Errichtung einer Bike & Ride-Anlage südlich Bahnhof (Erhalt der Trafostation)
- Anlage einer Fußgängerbrücke auf Höhe Kemptener Straße östlich der Gleise, Überführung des Schulweges parallel zu den Gleisen und Einbindung in die Bahnhofstraße; Gestalterische Aufwertung der Fußgängerunterführung durch Aufweitung, Abflachung der Rampe und Grünordnung
- Ausbau der Johann-Georg-Fendt-Straße zwischen Einkaufsmarkt und Bahnübergang,

dabei Verschiebung der Fahrbahnachse nach Osten, Anlage Geh- und Radwege mit Baumgraben (Ostseite); Anlage Kurzparkplätze zwischen den Bäumen; im nördlichen Abschnitt 3 – 4 Längs-Abstellplätze für Busse; Anlage Parkplatz (Reisende)

- Wünschenswerte private Maßnahmen liegen auch auf den ehem. Brachflächen, die besseren wirtschaftlichen Nutzungen zugeführt werden sollten

Die von der Stadt Marktoberdorf selbst vorgesehenen Maßnahmen liegen dabei überwiegend im öffentlichen Bereich, auf ihren Grundstücken bzw. auf den von ihr beabsichtigten zu erwerbenden Flächen. Eventuelle sich für die Anlieger ergebenden Vorteile - auch aus den neuen Erschließungen - können nach den §§ 127 und 128 BauGB umgelegt werden, und erhöhen die Finanzierbarkeit der Sanierungsmaßnahmen. Verbesserungen an Erschließungsanlagen, die bereits erstmalig hergestellt sind, können umgelegt werden, da die Stadt eine Ausbaubeitragssatzung nach dem Kommunalabgabengesetz erlassen hat. Die vorgesehenen Erneuerungsmaßnahmen werden nach Auffassung der Stadt insgesamt keine erheblichen Bodenwertsteigerungen im Bahngelände mit dem Altbestand bzw. den Altlastenverdachtsflächen besonders westlich der Gleise, bewirken.

Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften ist nach dem derzeitigen Sachstand weder erforderlich, noch würde sie die Durchführung voraussichtlich erleichtern; sie sind daher auszuschließen.

Aus den in § 144 Abs. 1 und 2 BauGB genannten Rechtsgeschäften werden ggf. negative Auswirkungen auf die Sanierung des Bahngeländes Marktoberdorf erwartet. Der Stadtrat hat daher die Genehmigungspflicht dieser Rechtsgeschäfte in die Sanierungssatzung übernommen.

12. März 2007

Marktoberdorf, den


W. Himmer
.....
W. Himmer, 1. Bürgermeister

Stand: 29.01.2007

Anlage 2 zur Begründung Bebauungs- und Sanierungsplan „Bahnhofstraße mit Umfeld“;
hier:

Anlage zur

**Satzung über
die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Bahnhofsgelände"**

Zusammenstellung der von der Satzung erfassten Grundstücke

Fl.Nrn.:

467/11;

528/19, 528/20, 528/21, 528/22, 528/23, 528/24, 528/25, 528/26, 528/28, 528/30, 528/31,
528/32, 528/33, 528/34, 528/36, 528/37, 528/38, 528/39, 528/40, 528/41, 528/42, 528/43,
528/44, 528/45, 528/46, 528/47, 528/48, 528/49, 528/50, 528/51, 528/52, 528/53, 528/54,
528/55, 528/56, 528/57, 528/58, 528/59, 528/60, 528/61;

599/1;

609/1, 611/1, 614/3, 615/5, 615/8;

Tl.Fl.Nrn.

276/5, 295/1,

462/6, 466/4, 466/5, 466/10, 466/14, 476;

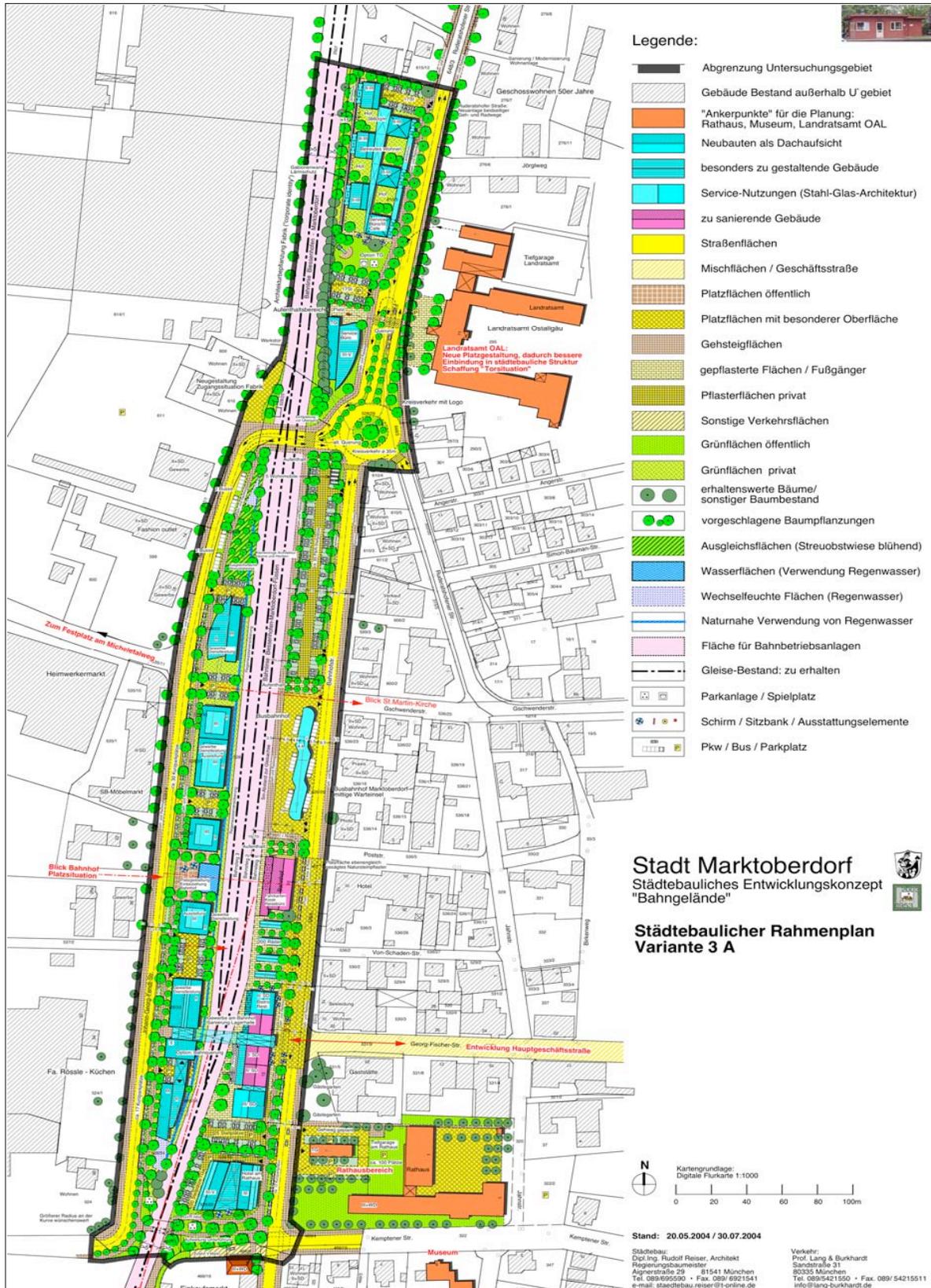
528;

610/4, 615/11, 648/3, 2507;

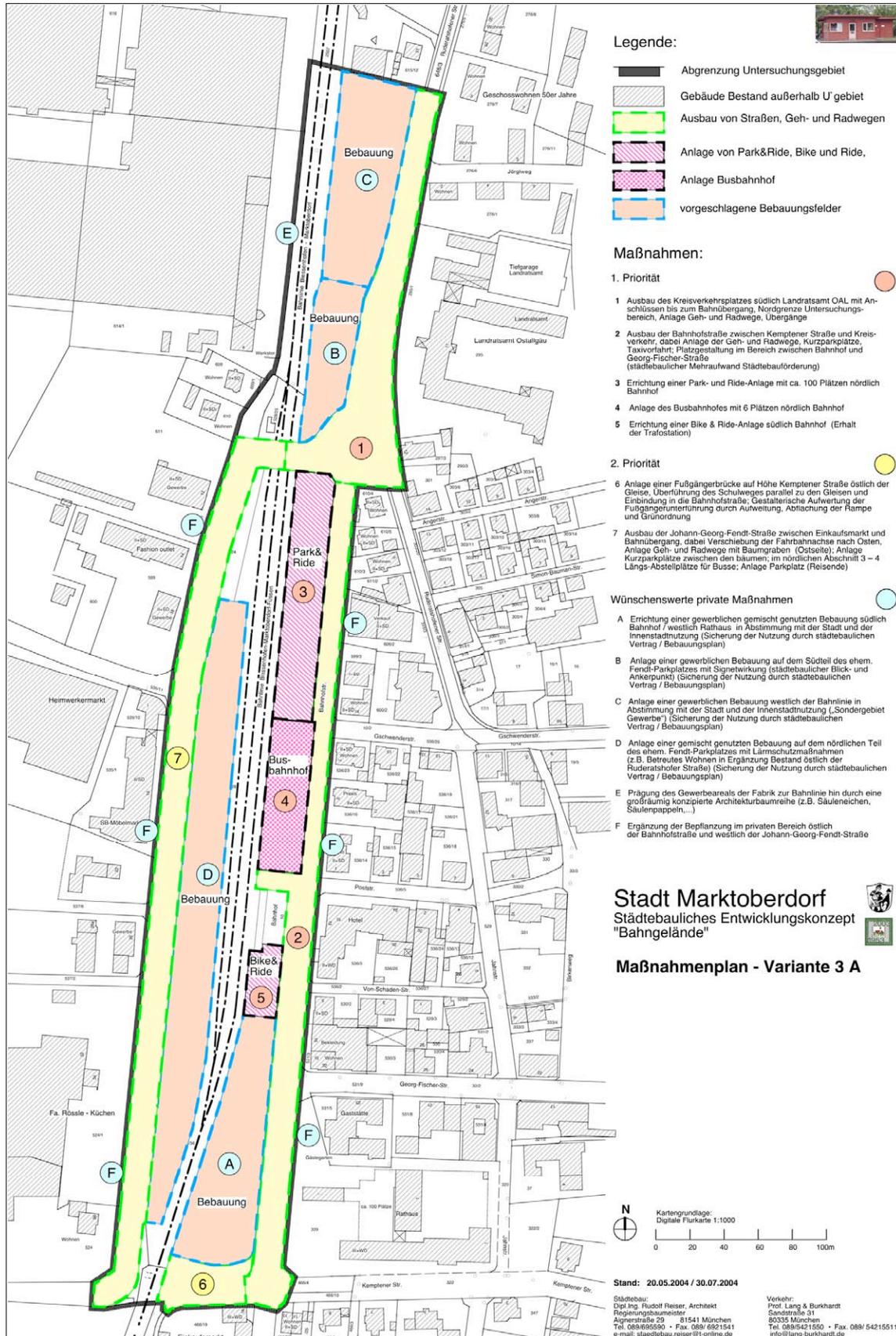
Anlage 3 zur Begründung Bebauungs- und Sanierungsplan „Bahnhofstraße mit Umfeld“;
- Schalltechnische Untersuchung Fa. Tecum, Kempten, Bericht Nr.05077.1/B v. 22.11.2005

Anlage 4 zur Begründung Bebauungs- und Sanierungsplan „Bahnhofstraße mit Umfeld“;
- Erschütterungstechnische Untersuchung des TÜV, München, Bericht-Nr. F5/296-LG

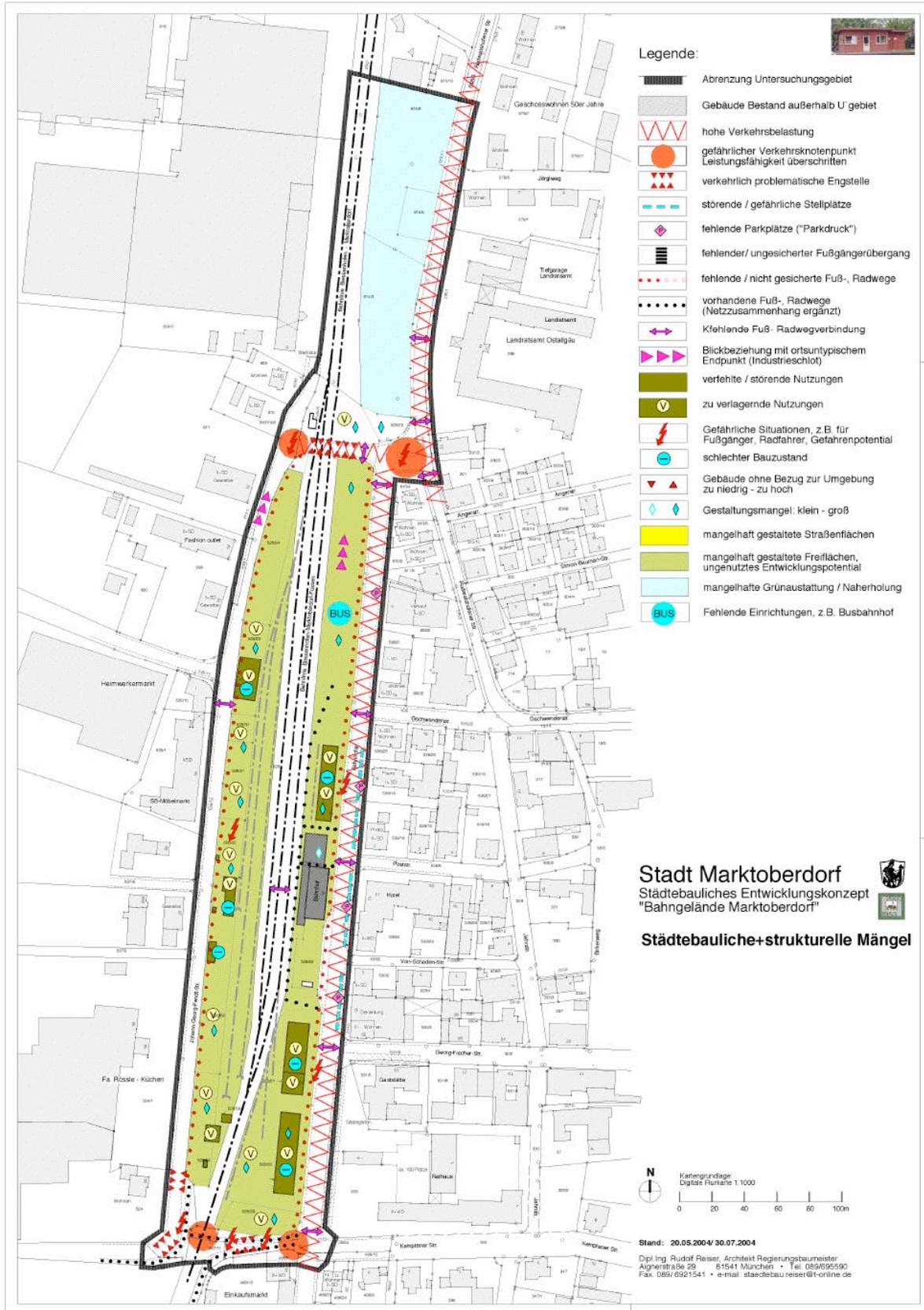
Anlage 5.1 zur Begründung Bebauungsplan “Bahnhofstraße mit Umfeld”:
 - Entwicklungskonzept „Bahngelände“: Rahmenplan 3 A o.M.



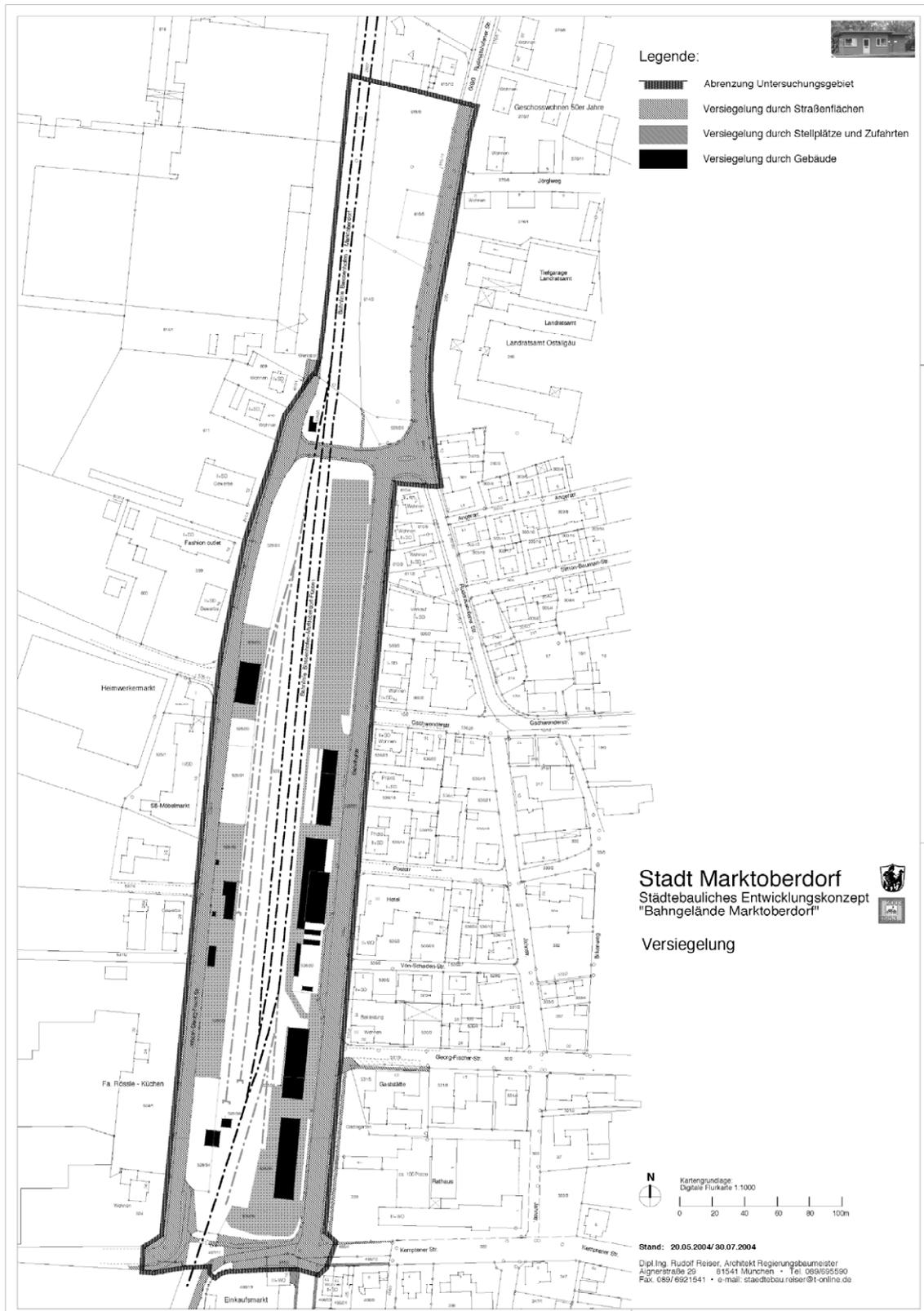
Anlage 5.2 zur Begründung Bebauungsplan „Bahnhofstraße mit Umfeld“:
- Maßnahmenplan Entwicklungskonzept o.M.



Anlage 5.3 zur Begründung Bebauungsplan “Bahnhofstraße mit Umfeld”:
 - Pläne aus der Bestandsaufnahme Entwicklungskonzept



Anlage 5.4 zur Begründung Bebauungsplan “Bahnhofstraße mit Umfeld”: - Pläne aus der Bestandsaufnahme Entwicklungskonzept (Bestehende Versiegelung)



Anlage 6 zum Bebauungsplan “Bahnhofstraße mit Umfeld”; Hinweise der Kreisbrandinspektion Ostallgäu

KREISBRANDINSPEKTION OSTALLGÄU

MERKBLATT ZUR BAULEITPLANUNG

Bei der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen, ist darauf zu achten, dass folgende Vorschriften und Bestimmungen eingehalten und in die Planzeichnung, die Satzung bzw. die Hinweise entsprechend aufgenommen werden.

A Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken - DIN 14090

1. Zufahrten müssen für Fahrzeuge bis 16 Tonnen (für 10 Tonnen Achsenlast) ausgelegt sein, unmittelbar von der öffentlichen Verkehrsfläche aus erreichbar sein. Nutzbare Breite mind. 300 cm, nutzbare Höhe 350 cm.

Hierbei ist auf die Grünordnungsplanung zu achten und Großbäume sind so zu platzieren, dass das Lichtraumprofil auch nach längerer Wachstumszeit nicht eingeschränkt wird

2. Geradlinig geführte Zufahrten können auch als befestigte Fahrspuren von je 110 cm Breite ausgeführt werden.
3. Vor und nach Kurven muss die Fahrbahnbreite jeweils auf 500 cm erweitert werden, dies in der Kurve selbst und je 11,0 m davor und danach. Kurvenradien dürfen nicht kleiner als 10,5 m sein.
4. Aufstellflächen sind so anzuordnen, dass alle zum Retten von Personen notwendigen Fenster vom Hubrettungssatz (Drehleiter) erreicht werden können.

Dies ist in der Regel gewährleistet, wenn im Abstand von 3,0 bis 9,0 m von der Gebäudefront (je nach Gebäudehöhe) ein befestigter Aufstellstreifen von mind. 350 cm und daran anschließend ein Geländestreifen von 200 cm ohne feste Hindernisse angeordnet wird.

Die Zufahrten zu den Aufstellflächen müssen den Forderungen gem. Satz 1, 2, 3 entsprechen.

5. Bewegungsflächen sind Bereiche in denen sich Einsatzfahrzeuge und Mannschaften im Einsatz aufstellen und bewegen können.

Diese sollen außerhalb des Trümmerbereichs liegen, jedoch möglichst nahe am Schutzobjekt und den Wasserentnahmestellen.

Für jedes im Alarmplan vorgesehene Fahrzeug ist eine Bewegungsfläche von mind. 7,0 x 12,0 m erforderlich.

6. Alle Flächen für die Feuerwehr sind entsprechend durch Beschilderung zu kennzeichnen.

Seite 2 zum Merkblatt "Bauleitplanung"

B Öffentliche Verkehrsflächen

1. Öffentliche Verkehrsflächen müssen, wenn sie der Anfahrt für Feuerwehrfahrzeuge dienen, befestigt für ein Gesamtgewicht von 16 t (10 t Achsenlast) sein, Lichtraumprofil von mind. 3,0 m Breite und 3,5 m Höhe aufweisen und den Anforderungen des Abschnittes 1. sinngemäß entsprechen.
2. Bei schmalen Zufahrtswegen (unter 6,0 m Breite) sind in Abständen von ca. 50 m Ausweichstellen anzuordnen. Das Parken von Fahrzeugen ist an diesen Stellen durch entsprechende Beschilderung zu verhindern
3. Stichstraßen müssen am Ende eine Wendefläche für mind. 18,0 m Wendekreis erhalten.
4. Sind Schutzobjekte mehr als 50 m von öffentlichen Verkehrsflächen entfernt, so ist eine eigene Feuerwehrezufahrt erforderlich.
5. Bei der Planung "verkehrsberuhigter Straßen", die auch der Zufahrt für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge dienen, sind die Forderungen der Abschnitte 1. und 2. ebenfalls zu berücksichtigen.

Eine Ausstattung mit Fahrbahnschwellen o. ä. "Geschwindigkeitsbremsen" ist auch im Hinblick auf Krankentransporte zu vermeiden.

C Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung nach Arbeitsblatt W 405 DK 628,1: 614 des DVGW

1. Der Löschwasserbedarf ist zu ermitteln. Er liegt in den meisten Gebieten (WR Reines Wohngebiet, WA Allgemeines Wohngebiet, WB besonderes Wohngebiet, MD Dorf Gebiet, MI Mischgebiet und GE Gewerbegebiet) bei feuerhemmender Bauweise, nicht mehr als 3 Vollgeschossen und einer GFZ von bis zu 0,6 bei 50 bis 50 m³/h.

Mehr als 3 Vollgeschosse und GFZ bis 1,2 erfordern einen Löschwasserbedarf von 90 bis 190 m³/h. Diese Mengen können auch für Kern- und Gewerbegebiete angenommen werden.

2. Das öffentliche Trinkwassernetz ist entsprechend zu dimensionieren und Entnahmestellen in Form von Hydranten sind in ausreichender Zahl, in der Regel in Abständen von nicht mehr als 100 m, anzuordnen. Die Ausführung der Hydranten soll in "Überflurform" erfolgen des Trinkwassernetzes in Form eines Ringleitungsnetzes.

Die Lage von Hydranten (vorhandene und neu zu erstellende) ist in die Planzeichnung und die Hinweise aufzunehmen.

Seite 3 zum Merkblatt "Bauleitplanung"

3. Für die Abdeckung des max. Löschwasserbedarf können Hydranten im Umkreis von 300 m herangezogen werden
4. Für besonders brandgefährdete Schutzobjekte ist der Löschwasserbedarf individuell zu ermitteln. Er kann durch die öffentliche und zusätzliche private Bereitstellung (z. B. Zisterne) sichergestellt werden.

D Bereitstellung von Löschwasser durch andere Maßnahmen

1. Wenn das Trinkwassernetz zur Deckung des Löschwasserbedarfs nicht ausreicht und keine unerschöpflichen Wasserquellen zu Verfügung stehen, können ersatzweise eventuell auch **Löschwasserteiche oder Brunnen, Behälter** (Zisternen), **Zierteiche und Schwimmbecken** herangezogen werden.

Eine ganzjährige Nutzbarkeit ist allerdings nachzuweisen. Für die Bemessung gilt das DVGW-Arbeitsblatt **W 311 "Bau von Wasserbehältern"**.

2. Wenn von "anderen Maßnahmen" Gebrauch gemacht werden soll, ist die Lage und Größe in die Planzeichnung und die Hinweise aufzunehmen.
3. Mit besonderem Objektschutz zusammenhängende Fragen bedürfen der Abstimmung mit dem WVU bei Entnahme aus dem öffentlichen Netz bzw. mit der Kreisbrandinspektion Ostallgäu.

E Bebauung

1. Im Zuge des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes sind die Bestimmungen des Art. 17 BayBO und alle weiteren Art. zu beachten.
2. Die Unterschreitung der in Art. 6 BayBO vorgeschriebenen Abstandsflächen und deren Festschreibung in der Bauleitplanung ist nur in begründeten Ausnahmefällen und unter Einsatz besonderer Brandschutzmaßnahmen vertretbar.
3. Alle einschlägigen Vorschriften, die den Brandschutz betreffen, und in **BayBO** (Bayrische Bauordnung), der **GaV** (Garagenverordnung), **GastBauV** (Gaststättenbauverordnung), **WaV** (Warenhausverordnung) und **VStättV** (Versammlungsstättenverordnung) festgelegt sind, sind möglichst schon in der Bauleitplanung zu berücksichtigen und einzuarbeiten.

Ggf. sind auch die besonderen Bestimmungen für Hochhäuser in der Bauleitplanung vorzugeben und festzuschreiben.

4. Die Anlagen zur Alarmierung der Feuerwehr sind entsprechend der Erweiterung der gemeindlichen Bebauung auszubauen. Hierzu kann die Installation von zusätzlichen

Seite 4 zum Merkblatt "Bauleitplanung"

Feuersirenen bzw. Ergänzung der vorhandenen Meldeempfänger notwendig werden.

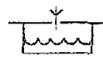
5. Die Ausrüstung und der Gerätebestand sowie die Ausbildung der Feuerwehr im Gemeindebereich sind je nach Art und Größe der neu anzusiedelnden Betriebe, bzw. neu zu errichtenden Bauten eventuell zu ergänzen und zu erweitern. Hierzu ist zu gegebener Zeit mit dem Kreisbrandrat oder dem zuständigen Kreisbrandinspektor Verbindung aufzunehmen.

F Planzeichen

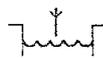
Neben den in der Planzeichenverordnung festgelegten Zeichen, werden folgende Zeichen empfohlen:

 **DN 80** Hydrant Unterflur, z.B. Nennweite 80

 **DN 100** Hydrant Überflur, z.B. Nennweite 100

 **50** Löschwasserbehälter, z.B. 50 m³ Nutzinhalt - unterirdisch

 **90** Löschwasserbehälter, z.B. 90m³ Nutzinhalt - Teich, Schwimmbecken

 **Brunnen** - Feuerlöschbrunnen

Diese Zeichen und zugehörigen Bezeichnungen werden nach der Norm auch in den Einsatzplänen der Feuerwehren verwendet und sind daher sinnvollerweise auch in der Bauleitplanung anzuwenden.

Anlage 7 zum Bebauungsplan “Bahnhofstraße mit Umfeld”; Hinweise zur Revitalisierung des Bahnhofgebäudes in Marktoberdorf:

Beispiel: revitalisierter Bahnhof in Landsberg

Bahnhof Landsberg

Das historische Bahnhofgebäude wird nach seiner Renovierung am 09.03.2005 wieder seine Türen für alle Landsberger und ihre Gäste öffnen.

Unter einem Dach finden Sie dann die Mobilagentur, den Shop mit Bistro und die Wartelounge für Ihren angenehmen Aufenthalt am Bahnhof.

Öffnungszeiten:	Mo – Do 06:00 bis 20:00 Uhr Fr 06:00 bis 00:00 Uhr Sa 08:00 bis 00:00 Uhr So 08:00 bis 20:00 Uhr
------------------------	---

Service: Mobilagentur

- ◆ Fahrkarten der DB (national und international)
- ◆ LVG, Stadtbus, MVV und AVV
- ◆ Reiseberatung, Ameropa-Reisen, Reiseversicherung
- ◆ Hotel- und Veranstaltungsbuchungen
- ◆ Fahrrad- und Autovermietung
- ◆ Fahrplanauskunft, Touristeninformation
- ◆ geöffnet Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr
- ◆ und am Samstag von 09:00 Uhr bis 14:00 Uhr
- ◆ <http://www.ameropa.de/>

Shop

- ◆ täglich frische Backwaren, Kaffee und Tee zum mitnehmen,
- ◆ internationale Presse und Reiseliteratur
- ◆ Getränke, Lebensmittel und Waren des täglichen Bedarfs
- ◆ Tabakwaren, Spezialitäten
- ◆ Produkte aus ökologischem Landbau
- ◆ Fahrradverleih, Fahrradreparaturstation, Touristeninformation

Bistro

- ◆ täglich wechselnder Mittagstisch von 11:00 bis 14:00 Uhr
- ◆ Salate, Sandwiches, Kuchen
- ◆ feine Kaffee- und Teespezialitäten aus ökologischem Landbau
- ◆ Erfrischungsgetränke, Bier, Wein und Spirituosen
- ◆ Barbetrieb
- ◆ alle Speisen und Getränke auch zum Mitnehmen

Wartelounge

In angenehmer Atmosphäre können Sie hier:

- ◆ Ihre Wartezeit verbringen
- ◆ sich mit Freunden treffen
- ◆ Ihren Mittagstisch einnehmen
- ◆ unsere Veranstaltungen besuchen

Veranstaltungen und Aktionen

Wir übertragen wichtige Ereignisse direkt auf Leinwand

öffentliche Toiletten

- ◆ behindertengerecht und mit Wickelplatz
- ◆ geöffnet während der Betriebszeiten von Bus und Bahn

Fahrradparken (ab April 2005)

- ◆ 84 überdachte Fahrradständer
- ◆ überdachte Motorradstellplätze
- ◆ 12 Fahrradmietboxen (Vermietung in der Mobilagentur, Tel 08191 4288550)

Konzeption, Projektentwicklung, Projektsteuerung: **Agentur BahnStadt, Büro München**
 Büro für Bahnhofsentwicklung
 Projektleiter: Dipl.-Ing. Jura Kojetinsky
 Landwehrstraße 35
 80336 München
 Tel 089 724 988 42
 Fax 089 724 988 43
 E-Mail: muenchen@bahnstadt.de
www.bahnstadt.de

Das Projekt

Seit dem 9. März 2005 steht der Neue Bahnhof Landsberg allen Fahrgästen, Bewohnern und Gästen Landsbergs offen.

Ziel des Neuen Bahnhof Landsberg ist, den Bahnhof wieder zu einer attraktiven Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern und zu einem belebten innerstädtischen Standort zu machen. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Landsberg geleistet.

Das Bahnhofgebäude wurde komplett saniert, die Bahnhofshalle ist wieder mit neuem Leben erfüllt. Denn das Empfangsgebäude ist Herzstück jedes Bahnhof. Hier orientieren sich die Fahrgäste, kaufen ihre Fahrkarte, machen Besorgungen oder warten einfach auf den Zug. Das Bahnhofgebäude ist Visitenkarte der Stadt und Empfangsbereich der Bahn.

Leider zieht sich die Deutsche Bahn AG aus vielen Bahnhofgebäuden zurück und reduziert Fahrkartenverkauf und Beratung vor Ort. Die Folge sind Leerstand, baulicher Verfall und der Abzug von Service- und Verkaufspersonal. So bot auch der Bahnhof Landsberg jahrelang ein trauriges Bild – trotz gutem Verkehrsangebot und idealer Verkehrsverknüpfung.




Die ideal mobil AG, mittelständischer Mobilitätsdienstleister aus München, hat das Potenzial des Bahnhofs erkannt. Sie erwarb das Bahnhofgebäude von der Bahn und gab ihm den alten Glanz, Lebendigkeit und Bahnhofsservice zurück. Das Projekt wurde in enger Abstimmung und mit Unterstützung der Stadt Landsberg, des Landkreises Landsberg und der Deutschen Bahn AG geplant und umgesetzt. Die Investitionen für Erwerb und Umbau sowie den Betrieb der Bahnhofshalle trägt die ideal mobil AG bzw. deren Tochtergesellschaft Bahnhof Landsberg KG. Die öffentliche Toilettenanlage sowie die Bike&Ride-Anlage werden von Stadt Landsberg und Freistaat Bayern aus der Städtebauförderung und dem Schnittstellenprogramm bezuschusst.



Die völlig neu gestaltete Bahnhofshalle bietet den Fahrgästen, Bewohnern und Gästen Landsbergs alles, was sie von einem Bahnhof erwarten: Reiseberatung und Ticketverkauf, Einkaufsmöglichkeiten, frische Backwaren, Bistro, Wartebereich, saubere WC, Schließfächer etc. Das Nutzungskonzept basiert auf der Kombination von nicht-kommerziellen und kommerziellen Angeboten. Der Betrieb aus einer Hand ermöglicht attraktive Öffnungszeiten und gewährleistet die Wirtschaftlichkeit auch wenn manche Service-Angebote nicht kostendeckend sind.

Den Grundriss der neuen Bahnhofshalle finden Sie [hier](#).
 Einen Lageplan des Bahnhofgebäudes finden Sie [hier](#).

Das Projekt Neuer Bahnhof Landsberg ist in dieser Form in Deutschland bislang einmalig und wegweisend. Das Vorhaben beweist, dass eine Wiederbelebung vernachlässigter Bahnhofgebäude auch in Klein- und Mittelstädten möglich ist.