

STADT FÜRSTENFELDBRUCK

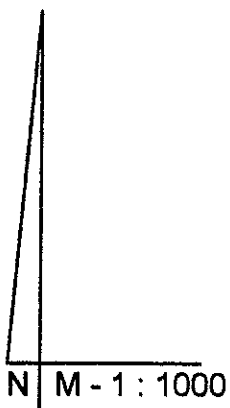


BEBAUUNGSPLAN Nr. 38

Bahnhofsareal Fürstentfeldbruck

Entwurf:
U. Bosch

STADTBAUAMT
FÜRSTENFELDBRUCK
STADTPLANUNG



gefertigt:

21.09.1999
17.07.2000
04.12.2000

Die Stadt Fürstenfeldbruck erläßt gemäß § 2 Abs. 1 und §§ 9, 10 des Baugesetzbuches - BauGB - in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. 1 S. 2141), Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern - GO - i.d.F. der Bek. vom 22.08.1998 (GVBl. S. 796), geändert durch Gesetz vom 26.03.1999 (GVBl. S. 86), Art. 91 der Bayer. Bauordnung - BayBO - in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.08.1997 (GVBl. S. 433 ff.) und der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke - BauNVO - in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 127) diesen Bebauungsplan als **Satzung**.

Bebauungsplan Nr. 38

A. Festsetzungen durch Planzeichen



Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

eGE

eingeschränktes Gewerbegebiet

P

Parkflächen



Baugrenze

ST

Fläche für Stellplätze

z.B. GF 1350 m²

maximale Bruttogeschossfläche für Hauptgebäude in absoluten Zahlen

z.B. GR 3300 m²

maximale Grundfläche für Parkdecks/ Parkplätze in absoluten Zahlen

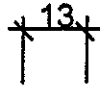
z.B. III VG

Anzahl der Vollgeschosse maximal

0

offene Bauweise

z.B.



Maße in Metern



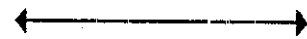
öffentliche Straßenverkehrsfläche



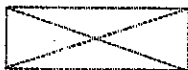
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
Verkehrsberuhigter Bereich
Zufahrt nur für Busse, Taxen und
Anliegerverkehr



Straßenbegrenzungslinie



Firstrichtung



Durchgang



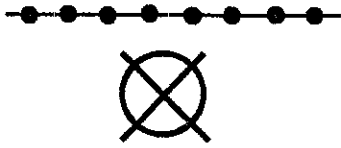
öffentliche Grünfläche



Bäume zu pflanzen



Bäume zu erhalten



Abgrenzung unterschiedl.
Nutzungen

Altlasten

B. Hinweise durch Planzeichen



Fuß- und Radweg



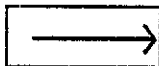
Fußweg



Verkehrsbegleitgrün



Ein-/Ausfahrt



Treppe

z.B. 1147

Flurnummer



bestehende Grundstücksgrenzen



bestehende Hauptgebäude



vorgeschlagene Form der Baukörper

C. Festsetzungen durch Text

Dieser Bebauungsplan ersetzt innerhalb seines Geltungsbereiches alle Festsetzungen früherer Bebauungspläne und Tekturen.

1. Art der baulichen Nutzung

Das Bauland ist gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 2 Nr. 8 und § 8 BauNVO als "eingeschränktes Gewerbegebiet" (eGE) festgesetzt. Bei den laut BauNVO § 8 (3) 3 ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten sind nur Discotheken zulässig.

Die Parkdecks/Parkplätze werden gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als „Parkflächen“ (P&R-Parkflächen oder öffentliche Parkflächen) festgesetzt.

2. Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche und Bauweise

2.1. Das Maß der baulichen Nutzung wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 BauNVO beim eingeschränkten Gewerbegebiet durch die Baugrenzen, die Geschossfläche in absoluten Zahlen als maximaler Wert und die Zahl der Vollgeschosse festgesetzt. Die Parkflächen werden durch die Grundfläche in absoluten Zahlen als maximaler Wert und die Zahl der Vollgeschosse festgesetzt.

2.2. Die max. zulässige Firsthöhe wird mit 13,0 m über Geländeoberkante (GOK) festgesetzt.

2.3. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 1 BauNVO durch Baugrenzen festgesetzt.

2.4. Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Flächen zugelassen. Ausgenommen hiervon sind Anlagen des § 14 Abs. 2 BauNVO.

3. Bauliche Gestaltung

3.1. Die Dächer der Gebäude sind als Flach- bzw. flachgeneigte Dächer (bis max. 25°) auszubilden.

3.2. Bei Quergiebeln ist die Dachform der Dachform des Hauptdaches anzupassen.

3.3. Bewegliche (z. B. rotierende) Werbeanlagen sowie Leuchtreklame sind nicht zulässig.

4. Stellplätze

Der Stellplatzschlüssel wird wie folgt festgesetzt:

- 1 Stellplatz je Wohneinheit bis 80 m² Wohnfläche
- 2 Stellplätze je Wohneinheit über 80 m² Wohnfläche
- 1 Stellplatz je 35 m² Hauptnutzfläche bei Einzelhandel-,
Gewerbe- und Bürofläche

Behindertenparkplätze sind an geeigneter Stelle in ausreichender Anzahl vorzusehen.

Stellplätze dürfen nur mit wasserdurchlässigen Materialien befestigt werden.

5. Immissionsschutz

Auf die schalltechnische Untersuchung der Hiis Consult vom 12.10.2000 wird verwiesen.

5.1 Immissionswirksamer flächenbezogener Schalleistungspegel

„Unzulässig sind Betriebe und Anlagen, deren je Quadratmeter Grundfläche abgestrahlte Schalleistung den immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel von

Teilfläche 1: (Parkdeck nördl. Bahnhofstraße)	tagsüber	$L_{W,T} = 68 \text{ dB(A)}$
	Nachts	$L_{W,N} = 53 \text{ dB(A)}$

Teilfläche 2: (Areal südl. Bahn- hofstr. u. westl. Bahnhofsgebäude)	tagsüber	$L_{W,T} = 70 \text{ dB(A)}$
	nachts	$L_{W,N} = 55 \text{ dB(A)}$

Teilfläche 3: (Areal südl. Bahn- hofstr. u. östl. Bahn- hofsgebäude)	tagsüber	$L_{W,T} = 64 \text{ dB(A)}$
	nachts	$L_{W,N} = 49 \text{ dB(A)}$

überschreitet.

Bei Vorlage eines Bauantrags ist gleichzeitig eine lärmtechnische Begutachtung eines anerkannten Akustikbüros vorzulegen, mit der nachgewiesen wird, dass durch den gesamten Betriebsumfang die festgesetzten immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel nicht überschritten werden.“

5.2 Immissionsschutzrechtliche Zulässigkeit von Wohnungen und Bürogebäuden

a) „Wohnungen und Bürogebäude sind unzulässig.“

- b) „Befreiungen von a) sind zulässig, wenn im Einzelfall nachgewiesen werden kann, dass vor den Fenstern bei Ausschöpfung des zulässigen immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegels für die nicht zum eigenen Grundstück gehörenden Flächen **und unter Berücksichtigung des durch die Bahnlinie München-Buchloe verursachten Schienenlärms** die Immissionsrichtwerte für Gewerbegebiete nicht überschritten werden.
Als maßgebliche Lärmmess- und Beurteilungsvorschrift ist dabei die TA-Lärm heranzuziehen.

6. Grünordnung

- 6.1. Unbebaute Bereiche, die nicht als Verkehrsflächen genutzt werden, sind zu begrünen und mit Bäumen I. bzw. II. Wuchsordnung zu bepflanzen.
- 6.2. Bei den Parkplätzen (öffentlich und privat) ist mind. pro 10 Stellplätze ein Baum I. Ordnung zwischen den Stellplätzen zu pflanzen und zu pflegen.
- 6.3. Gehölzverwendung:
- Bäume I. Wuchsordnung:
Hochstamm, 4 x verpflanzt, Stammumfang 18 - 20 cm,
- Bäume II. Wuchsordnung:
Hochstamm, 3 x verpflanzt, Stammumfang 12 - 14 cm,
- Für die Bepflanzung empfohlene Bäume sind unter "Hinweise durch Text" aufgeführt
- 6.4. Der Standort der im Bebauungsplan festgesetzten zu pflanzenden Bäume kann bei Bedarf geringfügig verschoben werden.
- 6.5. Ungegliederte Wandflächen bei Gebäuden und Parkdecks ab 5 m Länge sind mit Selbstklimmern oder Gerüstkletterpflanzen derart zu beranken, dass mind. 50% der Fassadenflächen begrünt sind.
Für die Bepflanzung empfohlene Kletterpflanzen sind unter "Hinweise durch Text" aufgeführt.
- 6.6. Im Bauantragsverfahren sind gesonderte Freiflächenpläne vorzulegen.
- 6.7. Entsprechend der zeichnerischen Darstellung und den textlichen Hinweisen sind die standortgerechten, heimischen Bäume und Kletterpflanzen in der der Baufer-tigstellung folgenden Vegetationsperiode zu pflanzen.
- 6.8. Die Flächenversiegelung ist auf das unumgängliche Maß zu beschränken.
- 6.9. Die Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1976 über die Gefährdung von Kindern durch giftige

Pflanzen ist zu beachten. Die in der Liste verzeichneten giftigen Gewächse dürfen nicht gepflanzt werden.

D. Hinweise durch Text

1. Diesem Bebauungsplan liegt der Vermessungsplan des Ingenieurbüros Rossipal im Maßstab 1 : 1000 zugrunde.
2. Die Energieversorgung hat durch umweltfreundliche Energiearten nach dem neuesten Stand der Technik zu erfolgen.
3. Das Niederschlagswasser der öffentlichen Verkehrswege sowie Schmutzwasser werden im Mischsystem in die Ortskanalisation eingeleitet. Wenn es die Platz- und Untergrundverhältnisse zulassen, kann Regenwasser nach dem Stand der Technik versickert werden.
4. Anfallendes Niederschlagswasser von privaten Flächen ist in den jeweiligen Grundstücken nach dem Stand der Technik zu versickern. Die ordnungsgemäße Versickerung und die Maßnahmen zur Vermeidung der Verunreinigungen des Grundwassers sind mit dem Bauantrag nachzuweisen.
5. Flachdächer und Dächer mit geringer Neigung sollen extensiv begrünt werden.
6. Bezüglich der Gestaltung von Dachgauben wird auf die Satzung über die Errichtung und Gestaltung von Dachgauben in der Stadt Fürstenfeldbruck (DachGS) verwiesen, die seit 06.12.1997 in Kraft ist.
7. Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flugplatzes Fürstenfeldbruck nach § 12 Abs. 3 Ziff. 1 a Luftverkehrsgesetz (LuftVG).

Die Errichtung von Bauwerken in diesem Bereich darf von der für die Erteilung der Baugenehmigung zuständigen Behörde bei Überschreiten der in § 12 Abs. 3 Ziff. 1 a genannten Begrenzungen jedoch nur mit Zustimmung der Wehrbereichsverwaltung VI - Militärische Luftfahrtbehörde - genehmigt werden (§ 12 Abs. 3 Ziff. 1 a LuftVG).

Das Aufstellen von Kränen als Errichtung anderer Luftfahrthindernisse i.S.v. § 15 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i.V.m. §§ 12 ff LuftVG bedarf im Bereich des § 12 Abs. 3 Ziff. 1 a LuftVG bei Überschreiten der dort genannten Begrenzungen der besonderen Genehmigung der Wehrbereichsverwaltung VI - Milit. Luftfahrtbehörde - (§ 15 Abs. 2 Satz 3 LuftVG).

Unterlagen über den Bauschutzbereich liegen beim Landratsamt Fürstenfeldbruck auf.

8. Bei der Errichtung von Bauwerken ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen nach Art. 6 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) nicht auf Bahngrund verlagert werden.

Vor Durchführung einzelner Maßnahmen (Errichtung von Bauwerken, metallener Zäune, Anpflanzungen, Lärmschutzeinrichtungen usw.) ist jeweils die Stellungnahme der Deutschen Bahn Immobilienges. mbH, Niederlassung München als Nachbar über diese einzuholen.

Bei Anpflanzungen (Bäume, Hecken, Sträucher usw.) müssen mindestens die im Bayerischen Ausführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch (AGBGB) enthaltenen Abstände zur Bahneigentumsgrenze eingehalten werden.

Die Endwuchshöhe anzupflanzender Bäume muss geringer sein, als deren Abstand zur Oberleitungsanlage bzw. zum Regellichtraum des nächstgelegenen Gleises. Es sind ferner auch die einschlägigen VDE-Bestimmungen zu beachten.

Die Grundstücke verlaufen parallel zu Bahnanlagen, die mit Ober- bzw. Speiseleitungen überspannt sind. Zum Schutz vor den Gefahren, die von den 15-kV-Hochspannungsleitungen ausgehen, sind grundsätzlich die VDE-Bestimmungen zu beachten.

Dies betrifft insbesondere:

- Metallgegenstände, die weniger als 4 m horizontalen Abstand zu spannungsführenden Teilen der Ober- bzw. Speiseleitungen haben, müssen bahngeerdert werden.
- Vor dem Bau von metallenen Zäunen ist die DB Netz, Betriebsstandort München, einzuschalten.
- Anpflanzungen müssen bei jeder Jahreszeit und Witterung einen Sicherheitsabstand von mindestens 3,0 m zu spannungsführenden Bauteilen aufweisen. Erforderliche Rückschnitte des Bewuchses sind rechtzeitig durchzuführen.

9. Bodendenkmäler, die bei Baumaßnahmen zu Tage kommen, unterliegen der Meldepflicht nach Art. 8 DSchG und sind dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich bekanntzumachen.

10. Grundlage für den Bebauungsplan waren Katasterblätter.
Bei einer Bestandsaufmessung können sich Abweichungen ergeben.

11. Grünordnung

Für die Bepflanzung der Einzelgrundstücke empfohlene Baumarten:

11.1. Bäume I. Wuchsordnung:

Fagus sylvatica	- Rotbuche
Acer pseudoplatanus	- Bergahorn
Acer platanooides	- Spitzahorn
Tilia cordata	- Winterlinde
Fraxinus excelsior	- Esche

11.2. Bäume II. Wuchsordnung:

Betula pendula	- Hänge- o. Sandbirke
----------------	-----------------------

<i>Carpinus betulus</i>	- Hainbuche
<i>Sorbus aucuparia</i>	- Vogelbeere
<i>Sorbus aria</i>	- Mehlbeere
<i>Acer campestre</i>	- Feldahorn
alle heimischen, fruchtenden Obstbaumarten	

Für die Begrünung von Fassaden empfohlene Kletterpflanzen:

<i>Aristolochia macrophyla</i>	Pfeiffenwinde
<i>Clematis vitalba</i>	Gewöhnliche Waldrebe
<i>Polygonum aubertii</i>	Schling-Knöterich
<i>Hedera helix</i>	Efeu
<i>Lonicera caprifolium</i>	Echtes Geißblatt
<i>Parthenocissus quinquefolia</i>	Fünfblättriger Wein

Bebauungsplan Nr. 38 **Bahnhofsareal Fürstenfeldbruck**

Städtebauliche Begründung

1. Vorgeschichte/Ziel des Bebauungsplanes

Mit der Auflassung von Bahnnutzungen (z.B. Rangiergleise) im Bahnhofsbereich von Fürstenfeldbruck besteht nun die Möglichkeit, dieses bislang ungeordnete und für S-Bahnbenutzer unattraktive Areal einer städtebaulichen und gestalterischen Neuordnung zuzuführen. Dabei kann insbesondere auch der seit langem benötigte Busbahnhof untergebracht werden, der für eine gute ÖPNV-Anbindung unabdingbar ist.

Bereits 1993 wurde gemeinsam von der Stadt Fürstenfeldbruck und von der Sparkasse ein städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Neuordnung des Bereiches Oskar-von-Miller-Straße und Bahnhofstraße sowie ein Realisierungswettbewerb für das neue Verwaltungszentrum der Sparkasse ausgeschrieben und im gleichen Jahr entschieden. Das Verwaltungszentrum der Sparkasse wurde zwischenzeitlich nördlich der Oskar-von-Miller-Straße errichtet. Ziel und Zweck des Wettbewerbes war es auch, für das restliche Areal Ideen zur Neuordnung und Aufwertung durch intensive Geschäfts-, Gewerbe- und Wohnnutzung zusammenzutragen. Die Ideen wurden bislang nicht weiterverfolgt. Nun soll jedoch in einem ersten Schritt das eigentliche Bahnhofsareal umgestaltet werden.

Die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft (DB Imm) verwaltet die Bahn-Grundstücke für die Eigentümerin DB AG. Für das Empfangsgebäude sowie für die Park&Ride-Plätze und die Fahrrad-Abstellplätze ist innerhalb der DB AG die DB Station und Service AG verantwortlich.

Die DB AG hat unter der Federführung der DB Imm gemeinsam mit der ÖPNV-Stelle des Landratsamtes Fürstenfeldbruck und dem Bauamt der Stadt Fürstenfeldbruck Entwicklungsvorstellungen erarbeitet. Diese Planungen sind wiederholt im Stadtrat der Stadt Fürstenfeldbruck diskutiert worden. Am 28.07.1999 wurde dann im Umwelt- und Planungsausschuss einstimmig ein Planungskonzept verabschiedet, das Grundlage für diesen Bebauungsplan ist.

2. Planungsrechtliche Gegebenheiten

Das Planungsgebiet liegt im Süden der Stadt Fürstenfeldbruck.

Der Flächennutzungsplan weist für den Bereich zwischen Oskar-von-Miller-Straße und Bahnhofstraße öffentliche Parkfläche aus.

Der öffentliche Parkplatz zwischen Oskar-von-Miller-Straße und Bahnhofstraße liegt zudem im Geltungsbereich des seit 20.02.1984 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 39/1 Bahnhofstraße - südliche Münchner Straße. Er ist dort als öffentliche Parkfläche dargestellt.

Das Areal südlich bzw. im Osten auch nördlich der Bahnhofstraße ist im Flächennutzungsplan als Fläche für Bahnanlagen dargestellt.

Da nach Rücksprache mit dem Landratsamt die vorgesehene gewerbliche Nutzung nicht aus den bisherigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes abgeleitet werden kann, wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren geändert.

3. Städtebauliche Konzeption

Auf dem Areal des Bahnhofes in Fürstenfeldbruck sind u. a. folgende bauliche bzw. erschließungstechnische Änderungen beabsichtigt, für die der Bebauungsplan die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen soll:

- Zentraler Omnibusbahnhof
- Verschwenken der Bahnhofstraße / zusätzlicher Fußgängertunnel
- Schaffung von zusätzlichem Baurecht
- Verlagerung bzw. Neuschaffung von Park&Ride-Anlagen (P&R-Anlagen)
- Verlagerung bzw. Neuschaffung von Fahrrad-Abstellplätzen (B&R-Anlagen)

Zentraler Omnibusbahnhof

Der Busbahnhof wird im Osten des Areals (im Bereich des jetzigen Park&Ride-Platzes) untergebracht. Es werden sechs Bushalteplätze für Busse mit Normallänge und ein Bushalteplatz für Gelenkbusse geschaffen. So steht für jede Buslinie eine eigene Insel zur Verfügung. Dies ist erforderlich, da durch die Vertaktung mit den S-Bahn-Abfahrtszeiten alle Busse gleichzeitig ankommen. Die schräge Anordnung der Bushaltestellen ermöglicht das Anfahren der Busse von beiden Richtungen.

Da der Haltesteg für Gelenkbusse nur von einem Gelenkbus genutzt wird, können in diesem Bereich auch fünf Taxen-Warteplätze angeordnet werden.

Der Bahnhof wird derzeit von 13 Buslinien - davon eine Linie im Durchlauf mit zwei verschiedenen Zielen - angefahren.

Mit der vorliegenden Planung von sechs Standplätzen für Normalbusse und einem Standplatz für Gelenkbusse müssen zu bestimmten Zeiten die Busse zwischen Ankunft und Abfahrt die Haltestelle für andere Linien räumen

Im Bereich der Bahnhofstraße werden deshalb für diese Busse und für längere Standzeiten (Pausen für das Fahrpersonal) Warteplätze ausgewiesen.

Um den bestehenden Betrieb reibungsloser abwickeln zu können und für mögliche Angebotserweiterungen, werden zwischen den ersten beiden westlichen Schrägaufstellflächen zwei Fahrspuren für sich begegnende Busse vorgesehen.

Dadurch kann der Betrieb für die in zwei verschiedenen Richtungen durchfahrende Linie 845 an einer Aufstellfläche abgewickelt werden.

Verschwenken der Bahnhofstraße / zusätzlicher Fußgängertunnel

Die Bahnhofstraße wird in diesem Bereich nach Norden verschwenkt. Dies hindert zum einen die Autofahrer daran, den Bahnhofsbereich zu schnell zu befahren. Zum anderen können so

die Bus-Benutzer gefahrlos - ohne eine öffentliche Straße queren zu müssen - zum S-Bahnhof gelangen. Der Bereich südlich des Busbahnhofs dient ausschließlich als Fahrspur für die Busse bzw. zur Erschließung der Gebäude.

Die Zufahrt zum Modelleisenbahn-Club erfolgt über den Parkplatz südlich der Bahnhofstraße. Im Osten des S-Bahnsteiges ist ein zweiter Fußgängertunnel vorgesehen, der vom Parkplatz an der Oskar-von-Miller-Straße (nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes) zum Bahnsteig und ev. später auch weiter bis zur Pfaffinger Straße führt.

Schaffung von zusätzlichem Baurecht

Entlang der Gleise wird westlich und östlich des Empfangsgebäudes (nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes) neues Baurecht vorgesehen. Die sechs vorgeschlagenen Baukörper weisen insgesamt eine Bruttogeschossfläche von max. 7.800 m² (drei Vollgeschosse) auf. Die Verteilung des Baurechtes auf mehrere Baukörper schafft verschiedene Blickbeziehungen zum südlich angrenzenden dicht bewachsenen Moränensteilhang und ermöglicht eine städtebaulich interessante Gliederung. Durch die horizontale und vertikale Gebäudeanordnung entstehen attraktive Plätze einschließlich des Bahnhofsvorplatzes.

Das Gebiet wird im Bebauungsplan als „eingeschränktes Gewerbegebiet“ festgesetzt (siehe auch Ziff. 5 der städtebaulichen Begründung). Beabsichtigt ist, insb. im Erdgeschoss Gastronomiebetriebe und Verkaufsflächen unterzubringen, während die darüber liegenden Geschosse überwiegend für Büronutzung vorgesehen sind.

Das Gebäude des Modelleisenbahnclubs wird mit geringfügigen Erweiterungsmöglichkeiten (Grundfläche max. 80 m² bei 1 Vollgeschoss) als Bestand festgesetzt.

Die Abstandsflächen der Bayerischen Bauordnung können durch die vorgegebenen Bauräume unterschritten werden. Dies ist jedoch aus gestalterischen Gründen erwünscht. Aufgrund der gewerblichen Nutzung und der exponierten Lage der Gebäude ist eine ausreichende Belichtung und Belüftung trotzdem gewährleistet.

Verlagerung bzw. Neuschaffung von Park&Ride-Plätzen

Bisher stehen im Areal des Bebauungsplanes ca. 150 P&R-Stellplätze zur Verfügung. Diese teilen sich auf in:

- ca 125 Stellplätze nördlich der Bahnhofstraße auf dem heutigen Park&Ride-Platz.
- ca 15 Stellplätze südlich der Bahnhofstraße.
- ca. 10 Stellplätze nördlich des bestehenden Kioskes.

Anmerkung:

Die ca. 120 Stellplätze auf dem Parkplatz zwischen Oskar-von-Miller-Straße und Bahnhofstraße sind keine Park&Ride-Plätze, sondern öffentliche Stellplätze.

Weitere ca. 400 P&R-Stellplätze befinden sich südlich des geplanten zentralen Omnibusbahnhofs. Diese liegen aber nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Da der heutige Park&Ride-Platz nördlich der Bahnhofstraße für die Errichtung des zentralen Omnibusbahnhofs benötigt wird, werden künftig an folgenden Stellen öffentliche Parkplätze angeboten:

- Ca. 200 Park&Ride-Plätze auf dem Areal des heutigen Parkplatzes Oskar-von-Miller-Straße und Bahnhofstraße. Dieser öffentliche Parkplatz wird zu einem dreigeschossigen Parkdeck umgebaut. Aufgrund des großen Höhenunterschiedes im Bereich der Hangkante ist es möglich, erdgeschossig von der Oskar-von-Miller-Straße einzufahren. (Das EG dient weiterhin als öffentlicher Parkplatz) Von der Bahnhofstraße gelangt man in das erste Obergeschoss (westl. Zufahrt) bzw. in das zweite Obergeschoss (östl. Zufahrt). Die einzelnen Geschosse werden zusätzlich über eine Rampe an der Westseite des Bauwerkes miteinander verbunden.

- Ca. 45 Stellplätze (incl. ca. 5 Behindertenparkplätze) entstehen im Bereich südlich der Bahnhofstraße zwischen dem jetzigen Kiosk und dem Areal des Modelleisenbahn-Clubs.
- Ca. 8 sog. Kiss&Ride-Stellplätze vor dem Empfangsgebäude.
- Ca. 13 Taxi-Stellplätze, davon 5 beim Busbahnhof und 8 vor dem Empfangsgebäude.

Insgesamt stehen künftig ca. 250 P&R-Plätze im Areal des Bebauungsplanes zur Verfügung. Sie ersetzen die ca. 150 bislang vorhandenen Stellplätze und schaffen zusätzlich ca. 100 neue P&R-Plätze.

Bei diesen Berechnungen nicht berücksichtigt sind ca. 100 private Stellplätze für die neuen Büro- und Geschäftsgebäude im Osten des Areals.

Verlagerung bzw. Neuschaffung von Fahrrad-Abstellplätzen (B&R-Anlagen)

Derzeit befinden sich im Areal des Bebauungsplanes ca. 540 überdachte Rad-Abstellplätze.

Diese ca. 540 Stellplätze werden durch folgende B&R-Anlagen ersetzt:

- ca. 60 Stellplätze im Bereich Tunnelmund.
- ca. 540 Stellplätze westlich des Empfangsgebäudes.

Die Anzahl der Fahrrad-Abstellplätze erhöht sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes auf ca. 600 Stück. Verbessert wird zudem die Qualität durch die Nähe zum Bahnsteig, durch die breiteren Einstellflächen und den Schutz der Räder durch die Überdachungen vor Regen und Schnee. Zusätzlich werden ca. 50 Radstellplätze mit Rahmen angeboten, bei denen das Rad diebstahlsicher untergebracht werden kann.

Die vom MVV empfohlene Anzahl von 800 - 900 Fahrradständern kann insgesamt mit 700 Abstellplätzen (dabei sind auch die 100 B&R-Stellplätze nördlich des geplanten ZOB berücksichtigt) knapp erreicht werden.

4. Grünordnung/Naturschutz

Der Bebauungsplan wird für ein bereits heute zum größten Teil genutztes und befestigtes Areal aufgestellt. Eine Zunahme der versiegelten Flächen ist von daher nicht zu erwarten. Zudem werden umfangreiche Pflanzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt.

Dadurch wird den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Rechnung getragen. Von der Anwendung der Ausgleichsflächenregelung wird deshalb abgesehen.

Insbesondere die Böschungsbereiche des Areals weisen einen dichten Bewuchs und viele schützenswerte Bäume auf. Der Baumbestand wurde 1992 vom Ingenieurbüro Rossipal im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerb aufgenommen.

Die Bäume in den Böschungsbereichen, entlang der westlichen Bahnhofstraße und im Bereich des Modelleisenbahn-Clubs können allesamt erhalten werden. Für das Parkdeck zwischen Oskar-von-Miller-Straße und Bahnhofstraße müssen einige Bäume gefällt werden. Ebenso kann die Baumreihe im Bereich des künftigen Busbahnhofs nicht erhalten werden, die aber sowieso in einem relativ schlechten Zustand ist. Für diese Bäume werden Ersatzpflanzungen vorgesehen. Vor allem im Bereich der geplanten Gebäude werden die Vorplätze entlang der Bahnhofstraße intensiv begrünt.

Weiter werden für die Gebäude Fassadenbegrünungen und fassadennahe Bepflanzungen festgesetzt. Dadurch können positive Aspekte der „grünen Wände“ wie Luftverbesserung, Kühlung und Schallabsorption genutzt werden.

5. Immissionsschutz

Zur Überprüfung des Immissionsschutzes wurde von Hils Consult eine schalltechnische Untersuchung (12.10.2000) durchgeführt. Die gesamtschalltechnische Situation wurde ermittelt und mit den Schutzziele der Bauleitplanung als im wesentlichen verträglich eingestuft, wenn die unter Ziffer 5 der Festsetzungen aufgeführten immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel von den künftigen Betrieben und Anlagen eingehalten werden.

6. Altlasten

Nach Unterlagen der DB AG befinden sich im Bereich des Bebauungsplanes fünf gering altlastenverdächtige Flächen. Die orientierende Untersuchung ist nach Angaben der Bahn abgeschlossen. Es wurden geringfügige Verunreinigungen festgestellt. Nach Auskunft von Herrn Akt DB AG ergibt sich daraus kein weiterer Untersuchungsbedarf. Die Flächen sind im Bebauungsplan gekennzeichnet.

7. Kosten und Zuschüsse

Die im Bebauungsplan dargestellten Maßnahmen wie der Zentrale Omnibusbahnhof, die P&R-Anlagen, B&R-Anlagen etc., also alle Anlagen des ÖPNV werden nach Auskunft der Regierung von Oberbayern, Herrn Geiger mit 75% GVFG-Mitteln und ev. 5% FAG-Mitteln bezuschusst. Die Gesamtkosten für die Maßnahmen betragen nach ersten überschlägigen Schätzungen:

Busbahnhof	1.00 Mio. DM
Parkdeck Oskar-von-Miller-Straße	3.30 Mio. DM
220 unterirdische Fahrradstellplätze	0.65 Mio. DM
Taxistände, oberirdische Stellplätze	<u>1.00 Mio. DM</u>
	5.95 Mio. DM

Dazu kommt der Um- bzw. Neubau der Bahnhofstraße, deren Kosten vom SG Tiefbau auf ca. 2.00 Mio. DM geschätzt werden.

Die Fördermöglichkeiten des sog. Schnittstellenprogramms der Regierung laufen Ende 2001 aus, d. h. die Realisierung der gesamten Maßnahmen muss Ende 2001 abgeschlossen sein.

8. Zeitrahmen

Aufgrund des Auslaufens des Förderprogramms für die Anlagen des ÖPNV Ende 2001 ist folgender Zeitablauf geplant:

Herbst 1999 bis Herbst 2000	Bebauungsplanverfahren
Herbst 2000 bis Winter 2000	Baugenehmigungsverfahren
Winter 2000 bis Winter 2001	Herstellung der Anlagen

9. Bodenordnung

Derzeit ist das gesamte Areal in Besitz der DB AG. Die Bodenordnung wird in einem gesonderten städtebaulichen Vertrag zwischen der DB AG und der Stadt geregelt.

Fürstenfeldbruck, den 21.09.1999
17.07.2000
04.12.2000

Fürstenfeldbruck, den 04.04.01
Im Auftrag

Ulrike Bosch
Stadtplanung

Fürstenfeldbruck, den 04.04.01

Sepp Kellerer
1. Bürgermeister