

Gemeinde

Lengdorf
Lkr. Erding

Bebauungsplan

Nr. 50
„P + R-Anlage Thann-Matzbach“

Planfertiger

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Geschäftsstelle – Uhlandstr. 5, 80336 München

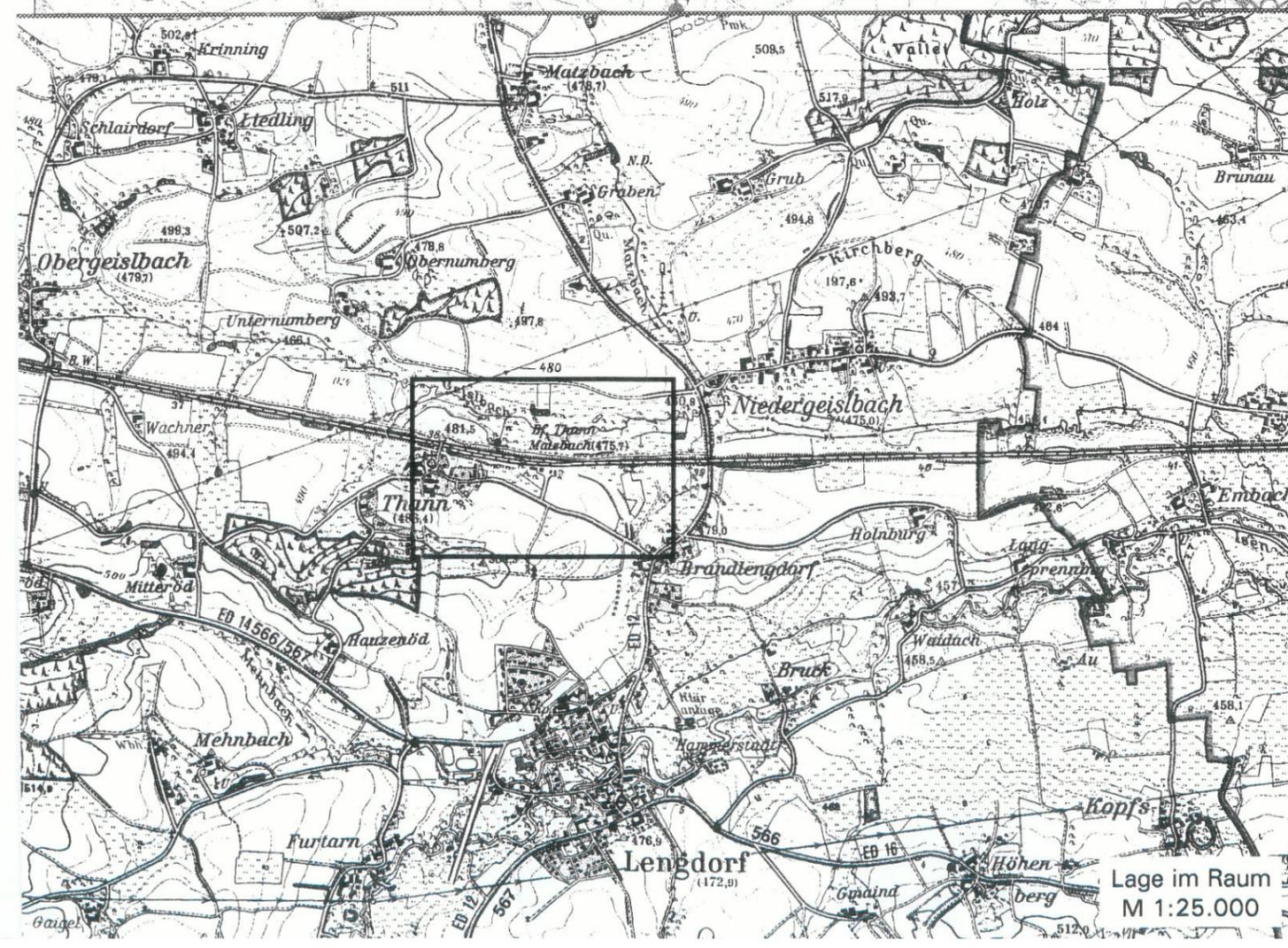
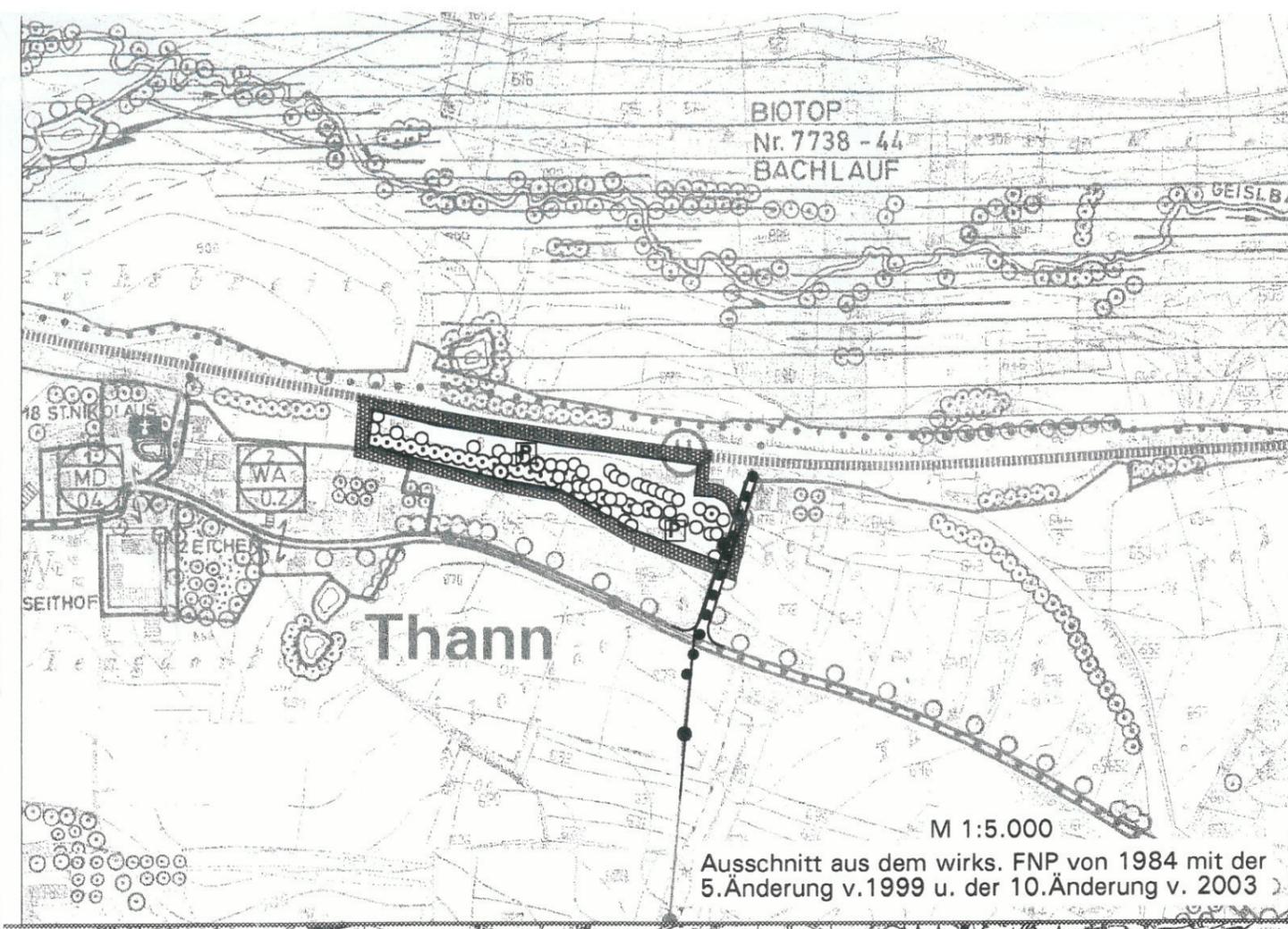
Az.: 610-41/2-22 Bearb.: Ge/Kle/Man

Plandatum

19.03.2003
15.04.2003
22.06.2004
24.09.2004
09.12.2004

Die Gemeinde Lengdorf erlässt aufgrund §§ 2, 9 und 10 Baugesetzbuch –BauGB–, Art. 91 Bayerische Bauordnung –BayBO– und Art. 23 Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern –GO– diesen Bebauungsplan als

Satzung.





M = 1:1000
0 10 20 30 40 50 100m

A Festsetzungen

1 Geltungsbereich



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans

2 Verkehr



Straßenbegrenzungslinie für öffentliche Verkehrsflächen



Öffentliche Verkehrsfläche



Öffentlicher Parkplatz

F+R

Fuß- und Radweg



Straßenbegleitgrün

2.4 Das Parken von Kraftfahrzeugen ist ausschließlich auf den in der Planzeichnung ausgewiesenen Stellplätzen zulässig. Dauerparken sowie das Abstellen von Wohnwagen ist unzulässig.

2.5 Im Parkplatzbereich sind die Fahrgassen staubfrei mit Asphalt zu befestigen. Die Stellplatzflächen sind versickerungsfähig herzustellen, z.B. wassergebundene Kiesdecke oder Pflaster mit breiten Sandfugen.

3 Grünordnung



Öffentliche Grünfläche



Zu erhaltender und zu pflegender Gehölzbestand (Bäume und Sträucher)



Zu pflanzende Gehölzgruppe



Zu erhaltende Bäume



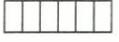
Zu pflanzende Bäume heimischer Arten, z. B. Eiche, Hainbuche, Birke, Eberesche

4 Vermaßung



Maßangabe in Metern, z. B. 5 m

B Hinweise

- 1  Bestehende Grundstücksgrenze
- 2  Aufzuhebende Grundstücksgrenze
- 3 1485 Flurstücksnummer, z. B. Flur Nr. 1485
- 4  Vorhandene Böschung
- 5  Schema für Kfz-Stellplätze im Parkplatzbereich
- 6  Abstellmöglichkeit für Fahrräder im Parkplatzbereich
- 7  Bus-Haltestelle
- 8 Das Niederschlagswasser ist nach Möglichkeit breitflächig zu versickern bzw. in die öffentliche Grünfläche abzuleiten und dort zu versickern.

Kartengrundlage: Digitale Flurkarte

Maßentnahme: Planzeichnung zur Maßentnahme nur bedingt geeignet; keine Gewähr für Maßhaltigkeit. Bei der Vermessung sind etwaige Differenzen auszugleichen.

Planfertiger: München, den 21. Dez. 2004
.....
i.A. *Geßner*
.....
(Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München)

Gemeinde: Lengdorf, den 02. MAR 2005
.....
Siegfried Rübensaal
.....
(Siegfried Rübensaal, Erster Bürgermeister)

Verfahrensvermerke

1. Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans wurde vom Gemeinderat am 30.01.2003 gefasst und am 31.01.2003 ortsüblich bekannt gemacht (§ 2 Abs. 1 BauGB).

Die frühzeitige Beteiligung der Bürger zum Bebauungsplan-Vorentwurf in der Fassung vom 15.04.2003 hat in der Zeit vom 02.05.2003 bis 02.06.2003 stattgefunden (§ 3 Abs. 1 BauGB).

Die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan-Vorentwurf in der Fassung vom 15.04.2003 hat in der Zeit vom 02.05.2003 bis 02.06.2003 stattgefunden (§ 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB).

Die öffentliche Auslegung des vom Gemeinderat am 22.06.2004 gebilligten Bebauungsplan-Entwurfs in der Fassung vom 24.09.2004 hat in der Zeit vom 02.11.2004 bis 03.12.2004 stattgefunden (§ 3 Abs. 2 BauGB).

Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan in der Fassung vom 09.12.2004 wurde vom Gemeinderat am 09.12.2004 gefasst (§ 10 Abs. 1 BauGB).

02. MAR 2005

Lengdorf, den

(Siegfried Rübensaal, Erster Bürgermeister)



2. Die ortsübliche Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses zum Bebauungsplan erfolgte am 08. MAR 2005 dabei wurde auf die Rechtsfolgen der §§ 44 und 215 BauGB sowie auf die Einsehbarkeit des Bebauungsplans hingewiesen. Mit der Bekanntmachung trat der Bebauungsplan in der Fassung vom 09.12.2004 in Kraft (§ 10 Abs. 3 BauGB).

05. MAR 2005

Lengdorf, den

(Siegfried Rübensaal, Erster Bürgermeister)



Gemeinde

Lengdorf

Lkr. Erding

Bebauungsplan

Nr. 50

„P + R-Anlage Thann-Matzbach“

Planfertiger

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Geschäftsstelle – Umlandstr. 5, 80336 München

Az.: 610-41/2-22 Bearb.: Ge/Kle/Man

Plandatum

19.03.2003

15.04.2003

22.06.2004

24.09.2004

09.12.2004

Begründung

Inhalt

1

Planungsvorgaben

2

Lage und Beschaffenheit des Planungsgebiets

3

Geplante Nutzung

3.1

Öffentliche Verkehrsfläche

3.2

Öffentliche Grünfläche

4

Grünordnung

5

Naturschutzrechtliche Ausgleichsregelung

1 Planungsvorgaben

Die Gemeinde Lengdorf besitzt einen rechtswirksamen Flächennutzungsplan in der Fassung vom 19.03.1984 und seither insgesamt 9 wirksame Änderungen. Darin ist die zu überplanende Fläche am Bahnhof Thann-Matzbach als „Fläche für Bahnanlagen“ ausgewiesen. Zeitgleich mit dem Aufstellungsbeschluss für den vorliegenden Bebauungsplan ist die Aufstellung der 10. Flächennutzungsplan-Änderung beschlossen und ins Verfahren gegeben worden. Inhalt dieser Änderung ist die teilweise Umwandlung der bisherigen Fläche für Bahnanlagen am Bahnhof Thann-Matzbach in eine öffentliche Verkehrsfläche mit der näheren Zweckbestimmung „Park + Ride-Anlage“.

Damit ist dieser Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus der 10. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Lengdorf entwickelt.

Der Aufstellungsbeschluss sowohl für die 10. Flächennutzungsplan-Änderung als auch für den Bebauungsplan Nr. 50 „P+R-Anlage Thann-Matzbach“ wurde vom Gemeinderat Lengdorf in der Sitzung am 30.01.2003 gefasst. Mit der Ausarbeitung wurde die Geschäftsstelle des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München beauftragt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bahnbetriebsflächen für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Markt Schwaben - Dorfen - Mühldorf, wofür gegenwärtig das Planfeststellungsverfahren läuft, von dem Bebauungsplan nicht betroffen sind.

2 Lage und Beschaffenheit des Planungsgebiets

Das Gebiet für die geplante P+R-Anlage liegt unmittelbar am Bahnhof Thann-Matzbach nördlich von Lengdorf. Es erstreckt sich rd. 260 m lang von der Ortschaft Thann im Westen bis zum bestehenden Bahnhofsgebäude im Osten. Das Gebäude selbst befindet sich außerhalb des Planumgriffs. Auf der Nordseite schließt sich der Betriebsbereich der Bahn an (Gleise, Bahnsteig), während sich die Flächen auf der Südseite in landwirtschaftlicher Nutzung (Wiese) befinden.

Die Anbindung an das gemeindliche und überörtliche Straßennetz erfolgt durch eine bestehende Stichstraße, die von der Gemeindeverbindungsstraße Brandlengdorf-Thann zum Bahnhof Thann-Matzbach führt. In letzter Zeit wurde eine direkte Straßenverbindung von dem Baugebiet Lengdorf-West über den Kreuzberg zum Bahnhof neu gebaut.

Die Landschaft um Lengdorf und Thann ist sanft hügelig; nördlich der Bahnlinie ist der Talraum des Geislbachs. Infolge dessen verläuft die Bahntrasse im Bereich des Bahnhofs auf einem Damm. Auf gleichem Niveau liegt auch der größte Teil der künftigen P+R-Anlage, deren Fläche ein Teil des bisherigen Bahngeländes ist. Auf der Südseite befindet sich eine relativ steile Böschung, die mit Bäumen und Sträuchern bewachsen ist. Sie gehört zum Umgriff des Bebauungsplans. Am Böschungsfuß schließt sich ein weiterer, kleiner Parkplatzteil auf bisher landwirtschaftlicher Flur an.

Der Bahnkörper, d. h. die Fläche des künftigen Parkplatzes, ist künstlich aufgeschüttet. Der Boden ist demzufolge nicht natürlich gewachsen. Durch die bisherige Nutzung als Bahngelände und deren Auflagerung sind die Kies- und Schotterflächen ungegliedert mit einer Ruderalflora (Verwilderung) bewachsen. In einem Teilbereich befindet sich ein eingezäunter Garten mit einer Rasenfläche. Die Böschung auf der Südseite weist insbesondere in ihrem westlichen Teil einen un gepflegten Gehölzbestand auf.

3 Geplante Nutzung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans wird am Bahnhof Thann-Matzbach eine neue Nutzung vorbereitet und planerisch gesichert: die Herstellung einer P+R-Anlage. Der Anlass und Zweck dieser Anlage ist im Erläuterungsbericht der 10. Flächennutzungsplan-Änderung ausführlich dargelegt. Bei der Festsetzung im Bebauungsplan wird das Gebiet in zwei Kategorien aufgeteilt: in eine öffentliche Verkehrsfläche im Norden und in eine öffentliche Grünfläche im Süden.

3.1 Öffentliche Verkehrsfläche

Der überwiegende Teil des Bebauungsplan-Umgriffs, und zwar 8.590 qm Gesamtfläche, wird als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Sie ist gegliedert in

- Fahrgassen, rd. 3.160 qm,
- Kfz-Stellplätze, rd. 2.800 qm,
- Fuß- und Radwege einschl. Fahrradständer, rd. 1.350 qm,
- Straßenbegleitgrün, rd. 1.280 qm.

Die Fahrgassen haben eine Gesamtlänge von ca. 500 m und eine Breite für PKW von 6,0 m; nur im näheren Bahnhofsbereich, wo auch Omnibusse verkehren, sind sie bis zu 7 m breit. Die Fahrgassen müssen staubfrei, d. h. mit einer Asphaltdecke, befestigt werden.

Die P+R-Anlage dient nicht nur den Bürgern Lengdorfs, die mit der Bahn fahren, sondern auch den Pendlern aus den vielen Ortschaften in der Umgebung. Sie soll der künftigen Bedeutung der Bahnverbindung gerecht werden, wie in der Erläuterung zur 10. Flächennutzungsplan-Änderung beschrieben. Demzufolge werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans insgesamt 236 PKW-Stellplätze vorgesehen, alle in Queraufstellung, wovon ein Teil durch Beschilderung für Behinderte zu reservieren ist. Pro Stellplatz wird eine Fläche von 4,5 m x 2,5 m vorgesehen, die Behindertenplätze sind bis zu 4 m breit. Die Stellplatzflächen sollen versickerungsfähig mit einem tragfähigen Untergrund hergestellt werden, also z. B. Kies mit wassergebundener Decke oder Schotterrasen oder Großpflaster mit breiten Sandfugen. – Nahe beim Bahnhofsbauwerk wird außerdem eine Haltestelle für zwei Omnibusse geschaffen, die gleichzeitig hier stehen können.

Eine nicht unerhebliche Zahl von Bahn-Fahrgästen kommt künftig mit dem Fahrrad zum Bahnhof. Sie gelangen sowohl über den Kreuzberg als auch auf dem neuen Radweg, der auf der alten, ehemaligen Bahntrasse Lengdorf-Isen verläuft, zur P+R-Anlage. Dafür wird neben der bestehenden Bahnhofszufahrt ein neuer Fuß- und Radweg angelegt.

Zum Abstellen von Fahrrädern wird nahe am Zugang zum Bahnsteig unweit vom Bahnhofsgebäude eine überdachte Bike + Ride-Anlage zunächst für ca. 72 Fahrräder festgesetzt, später sollen es bis zu 120 werden.

Die Nichtzulässigkeit des Abstellens von Wohnwagen (Wohnmobile und Wohnanhänger) hat zwei Gründe: zum einen soll die P+R-Anlage vor allem den Fahrgästen der Bahn, insbesondere den Pendlern, zur Verfügung stehen und nicht zweckentfremdet werden; zum anderen sind die geplanten Stellplätze für Fahrzeuge mit so großen Abmessungen nicht geeignet.

3.2 Öffentliche Grünfläche

Der Bereich südlich sowie z. T. im Innern des Parkplatzes wird als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Er hat eine Flächengröße von ca. 3.680 qm. Dabei handelt es sich überwiegend um die vorhandene steile Böschung, wie oben beschrieben. Zur Sicherung des Hangs und zur Eingrünung der P+R-Anlage soll der dichte Gehölzbestand, der sich insbesondere im westlichen Teil befindet, erhalten werden. Er muss jedoch auf Grund seines verwilderten Zustands ausgeleuchtet und künftig gepflegt werden.

Die Grünflächen im östlichen Teil, die nur wenige Bäume und Sträucher aufweisen, sind gruppenweise mit heimischen Gehölzarten im Sinne einer Aufforstung zu bepflanzen. Es wird jedoch kein forstwirtschaftliches Betriebsziel angestrebt. Vielmehr soll eine Art Waldkulisse entstehen, die den Parkplatz abschirmt, die Böschung sichert und in ihrer Gesamtwirkung das Landschaftsbild verbessert.

4 Grünordnung

Die öffentliche Grünfläche mit ihren vorhandenen und zu pflanzenden Bäumen und Sträuchern trägt zur Eingrünung des Bauungsplangebiets bei. Gleichermaßen soll der Parkplatz selbst durchgrünt und gegliedert werden. Dazu dient auch das festgesetzte Straßenbegleitgrün und die Neupflanzung von Einzelbäumen zur Beschattung der abgestellten Pkw. Einige vorhandene ältere Bäume, insbesondere die Kastanie auf der Südseite des Bahnhofsgebäudes, sind wegen ihrer Bedeutung für das Orts- und Landschaftsbild nach Möglichkeit zu erhalten und zu pflegen.

Zwischen der P+R-Anlage und den Bahngleisen wird teilweise eine Lärmschutzwand geplant, die dann errichtet wird, wenn der zweigleisige Ausbau erfolgt. Diese Wand befindet sich nicht im Geltungsbereich des Bauungsplans. Da sie aber unmittelbar an seiner Grenze stehen wird, wird vorgeschlagen, diese Wand auf der Parkplatzseite zu begrünen. Dies soll geschehen, indem auf dem Grünstreifen davor rankende Pflanzen gepflanzt werden.

5 Naturschutzrechtliche Ausgleichsregelung

Ein Eingriff im Sinne des § 8 Abs. 1 BNatSchG findet auf dem bisherigen Bahngelände, das zur P+R-Anlage umgestaltet wird, nicht statt. Es findet zwar eine Nutzungsänderung und eine Neuordnung der Fläche statt, durch sie wird aber die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild nicht beeinträchtigt, sondern eher verbessert. Die Versickerung des Niederschlagswassers ist gewährleistet, der Boden wird nicht mehr versiegelt als vorher und es werden aus Gründen des Orts- und Landschaftsbilds zusätzliche Gehölzpflanzungen festgesetzt.

Nicht zum bisherigen Bahngelände zählt der Teil der geplanten P+R-Anlage, der sich auf dem bisherigen Flurstück Nr. 876 im Südosten des Planumgriffs befindet. Er war bisher landwirtschaftlich als Grünland genutzt. Ein Teil davon, nämlich 1.300 qm, wird für zwei Stellplatzreihen und eine Fahrgasse benötigt, wobei die Stellplätze versickerungsfähig hergestellt werden. Als Ausgleich für diesen relativ geringen Eingriff wird gemäß dem bayerischen Leitfaden ein Faktor von 0,3 (Feld B I) angesetzt. Dies ergibt einen Ausgleichsbedarf von 390 qm Fläche. Es erscheint angemessen, diese Ausgleichsfläche nicht irgendwo außerhalb des Gebiets zu suchen, sondern dafür die zuvor beschriebenen Maßnahmen, die sich ökologisch positiv auswirken, z. T. aber ortsplanerisch veranlasst sind, in Ansatz zu bringen.

Gemeinde:

10. DEZ. 2004
Lengdorf, den
Siegfried Rübensaal
.....
(Siegfried Rübensaal, Erster Bürgermeister)