



Begründung zum
Bebauungsplan Nr. 022A
„Busbahnhof - Parkhaus“
der Stadt Speyer

Bitte beachten Sie die Hinweise zur Internetfassung unter
<http://www.speyer.de/Standort/Bauen/Bebauungspläne>

Internetfassung

1. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141, zuletzt geändert am 15.12.1997, BGBl. I S. 2902)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12.03.1987 (BGBl. I S. 889, zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 18.08.1997, BGBl. I S. 2081)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132, zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993, BGBl. I S. 466)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58)

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 08.03.1995 (GVBl. S. 19)

Landespflegegesetz (LPfIG) in der Fassung vom 05.02.1979 (GVBl. S. 36, zuletzt geändert am 14.06.1994, GVBl. S. 280)

Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz - LWG) in der Fassung vom 14.12.1990 (GVBl. 1991 S. 11, zuletzt geändert am 05.04.1995, GVBl. S. 69)

Gemeindeordnung (GemO) in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. S. 153, zuletzt geändert am 12.03.1996, GVBl. S. 152)

2. Räumlicher Geltungsbereich des Plangebietes

Das Plangebiet umfaßt Teilflächen der Grundstücke Plan-Nrn. 1924/90 und 1924/91 sowie das Grundstück Plan-Nr. 1918/1. Es wird im Westen begrenzt durch das Betriebsgelände der Deutschen Bahn AG. Im Norden grenzt ein brachgefallenes Grundstück sowie ein mit einem eingeschossigen Wohnhaus bebautes Grundstück an. Im Osten wird das Plangebiet durch die Bahnhofstraße und im Süden durch die Spindel der vorhandenen Fußgängerüberführung begrenzt.

3. Ziel und Zweck der Planung

Es ist beabsichtigt, den Bereich des bisherigen Busbahnhofes und der dort vorhandenen Park-and-Ride-Anlage umzugestalten.

Vorgesehen ist die Neuanlage eines zentralen Omnibusbahnhofes, welcher den heutigen Erfordernissen der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit ent-

spricht. Der Omnibusbahnhof wird als wichtige Verknüpfung und Umsteigehaltestelle ausgebaut. Er befindet sich im südlichen Teil des Plangebietes unter einer geplanten Gewerbeimmobilie im offenen Erdgeschoß des Gebäudes.

Durch die Integration in das Gebäude und eine ergänzende Überdachung wird ein weitgehender Wetterschutz erreicht. Der zentrale Bereich dient der Erschließung des Gebäudes und zugleich als Servicebereich für den Omnibusbahnhofbereich. Die Konzeption der Anlage ermöglicht die städtebauliche Integration des Omnibusbahnhofes.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes soll ein Parkhaus mit mehreren Parkdecks und insgesamt ca. 300 Kfz-Stellplätzen entstehen. Das planerische Konzept geht davon aus, daß vor die Park-and-Ride-Anlage eine Gebäudescheibe mit gewerblichen Nutzungsfunktionen orientiert wird.

Der zentrale Omnibusbahnhof und der öffentlich geförderte Teil des Parkhauses stehen zur Nutzung zur Verfügung

- a) als P+R-Anlage für den öffentlichen Personennahverkehr im Bahnhofsbereich Speyer,
- b) als Parkierungsanlage zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs in Speyer mit Shuttle-Anbindung,
- c) als Omnibusbahnhof für alle Linienomnibusse des öffentlichen Personennahverkehrs, für die sogenannten Shuttle-Busse der Stadt Speyer sowie die Omnibusse der Touring AG (Europa-Busse).

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit setzt die Stadt Speyer diese Konzeption in Zusammenarbeit mit einem privaten Investor um. Dieser beabsichtigt sowohl das über den Busbahnhof aufgeständerte Gebäude als auch die nördlich anschließende Parkierungsanlage mit vorgelagertem gewerblich genutzten Gebäudebereich zu errichten. Die Maßnahmen zur Durchführung des Neubaus des zentralen Omnibusbahnhofes erfolgen durch die Verkehrsbetriebe Speyer.

Die Schaffung einer planungsrechtlichen Grundlage in Form eines Bebauungsplanes wird erforderlich zur Steuerung der künftigen baulichen Aktivitäten, zur Festschreibung von städtebaulichen und stadtgestalterischen Zielvorstellungen sowie für Maßnahmen zur Grünordnung.

4. Erläuterungen zum Planinhalt

4.1 Städtebauliche Struktur

Das Plangebiet stellt sich derzeit städtebaulich wenig attraktiv dar. Neben dem vorhandenen Busbahnhof befinden sich ca. 140 Stellplätze auf der ausgewiesenen P+R-Anlage. Nach Westen hin öffnet sich das Plangebiet zum DB-Gelände. Im Osten bildet die überwiegend dreigeschossige Bebauung entlang der Bahnhofstraße den städtebaulichen Abschluß. Bei der Anordnung des geplanten Busbahnhofes, des Parkhauses sowie den Gewerbeimmobilien wurde sowohl Wert auf Funktionalität als auch auf die gestalterische Integration der Neubebauung in den durch die vorhandene

Bebauung vorgegebenen Umgebungsrahmen gelegt. Dies betrifft insbesondere die Fassung des Straßenraumes zur Bahnhofstraße, die Anpassung der Höhenentwicklung an die benachbarte Bebauung sowie die Erhaltung von bereits vorhandenen straßenbegleitenden Bäumen.

Durch die Integration des Busbahnhofes in die darüberliegende Gewerbeimmobilie und dem baulichen Verbund zwischen Parkhaus und vorgeschalteter Gewerbeimmobilie im nördlichen Teil wird ein wichtiges städtebauliches Ziel, nämlich die Vermeidung von durch Funktionsgebäude geprägte großflächige Erscheinungsform erreicht werden. Der Bebauungsplan strebt deshalb folgende städtebauliche Gesamtstruktur an:

- Ausweisung eines räumlich integrierten zentralen Busbahnhofes,
- Ausweisung einer Fläche für ein P+R-Parkhaus (P+R-Anlage / ÖPNV, GaVO-Plätze),
- Ausweisung von Bereichen für Büro / Gewerbeflächen / Gastronomie sowie Sporteinrichtungen integriert in geplanten Funktionsgebäude,
- Schaffung von klar definierten Ein- und Ausfahrtsbereichen,
- Erhaltung der vorhandenen Bäume im Bereich der Bahnhofstraße (Beibehaltung des Alleecharakters) und
- Festsetzung weiterer Begrünungsvorgaben.

Die Stadt Speyer erfüllt zentralörtliche Funktionen. Eine dieser Funktionen ist die eines Verknüpfungspunktes zwischen überregionalem, regionalem und flächenerschließendem Verkehr zwischen den Verkehrsarten Individualverkehr und ÖPNV sowie zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Die beiden letzt genannten Funktionen werden im Umfeld des Bahnhofes miteinander verbunden.

4.2 Art und Maß der baulichen Nutzung

Das Plangebiet wird festgesetzt als Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof / Parkhaus für Park-and-Ride-Anlage / Gewerbe“.

Um nachteilige Folgen für die Versorgungsfunktion der Innenstadt auszuschließen, werden Einzelhandelsbetriebe nur zugelassen, wenn diese pro Ladeneinheit eine Verkaufsfläche von maximal 150 m² nicht überschreiten.

Aus immissionsschutzrechtlichen Gründen werden im gewerblichen Teil der vorgesehenen Bebauung ausschließlich „mischgebietstypische“ Gewerbebetriebe zugelassen, die nach der Störgradsystematik der BauNVO das Wohnen nicht wesentlich stören dürfen.

Um eine städtebaulich wünschenswerte Durchmischung zu erreichen, sind Wohnungen innerhalb der gewerblichen Immobilien zulässig. Diese sind aus immissionsschutzrechtlichen Gründen jedoch nur über dem zweiten Obergeschoß zulässig.

Das Maß der baulichen Nutzung ist im Bebauungsplan durch die Geschosflächenzahl und Grundflächenzahl festgesetzt. Die Maße der baulichen Nutzung sind als jeweilige Obergrenze festgesetzt.

Kerngebietstypische Spielhallen sowie sonstige Vergnügungsstätten werden im gesamten Bebauungsplangebiet nicht zugelassen, um nachteilige Auswirkungen im dortigen Bahnhofsareal sowie Störungen der benachbarten Wohnnutzung zu vermeiden.

4.3 Überbaubare Flächen

Im Bebauungsplan werden die überbaubaren Flächen durch Baugrenzen bestimmt. Außerhalb der überbaubaren Flächen sind bauliche Anlagen, ausgenommen Überdachungen des Busbahnhofs, nur in begründeten Fällen zulässig. Diese Regelung wird getroffen, um den aufgrund der funktionalen Erfordernisse sehr hohen Versiegelungsgrad im Plangebiet zu begrenzen.

4.4 Höhe der baulichen Anlagen

Im Bebauungsplan wird die Höhe der baulichen Anlagen sowohl für den Trauf- als auch für den Firstbereich bestimmt. Durch die unterschiedlichen funktionalen Erfordernisse ergeben sich an den Gebäuden differenzierte Höhenentwicklungen. Die Traufhöhen im Bereich der Bahnhofstraße dürfen jedoch das angegebene Maß nicht überschreiten. Dies ist erforderlich, um sowohl den städtebaulichen Ansprüchen im Verlauf der Bahnhofstraße zu entsprechen, die geprägt wird auf der Ostseite von einer überwiegend zwei- bis dreigeschossigen Bebauung. Um ein städtebaulich verträgliches Nebeneinander zu schaffen, wird die Traufhöhe der Neubebauung der Höhen der bestehenden Gebäude auf der Ostseite der Bahnhofstraße angepaßt.

Die Höhe der Parkieranlage wird bestimmt durch die Zahl der erforderlichen Parkdecks. Eine Höhenbegrenzung erfolgt hierbei nicht. Die bauliche Konzeption muß jedoch in der Form erfolgen, daß die Parkieranlage die Firsthöhe des vorgelagerten gewerblich genutzten Gebäudes nicht überschreitet.

4.5 Äußere Gestaltung

Der Bebauungsplan beinhaltet gestalterische Festsetzungen, um den künftigen Bauvorhaben ein qualitativ anspruchsvolles städtebauliches Erscheinungsbild sowohl der Funktionsgebäude als auch der vorgesehenen gewerblich genutzten Gebäude zu erreichen. Gesamtziel der planerischen Entwicklung ist neben den funktional notwendigen Verbesserungen auch eine gestalterische Aufwertung dieses wichtigen innerstädtischen Bereiches, welcher mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (außerhalb des Bebauungsplangebietes) seine Fortsetzung findet.

4.6. Grünflächen / Freiräume

Das Plangebiet ist aufgrund der derzeitigen Nutzung und der dadurch resultierenden Vorbelastung ohne besondere ökologische Bedeutung. Die Platanenreihe auf der Ostseite des Plangebietes hat eine ästhetische Bedeutung als optischer Abschluß der Bahnhofstraße. Darüber hinaus ist ihre klimatische Funktion (Schattenfunktion, Filterfunktion von Verkehrsimmissionen) von Bedeutung. Der Omnibusbahnhof ist fast vollständig versiegelt. Eine Gliederung erfolgt lediglich durch Ziergehölzpflanzungen zur Auflockerung von Parkständen. Vereinzelt sind auch Platanen innerhalb des Plangebietes vorhanden.

4.7 Erschließung, Ver- und Entsorgung

Die äußere Erschließung des Plangebietes ist durch die Bahnhofstraße gegeben. Von der Bahnhofstraße ausgehend erfolgt die Erschließung des zentralen Omnibusbahnhofes über eine gegenüber der Schubertstraße vorgesehene Einfahrt. Die Ausfahrt erfolgt südlich des Busbahnhofes. Die Ausfahrtsregelung erfolgt durch eine entsprechende Lichtzeichenanlage.

Die Zufahrt zu dem Parkhaus erfolgt über eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt im nördlichen Bereich des Plangebietes. Für den Fußgänger besteht die Möglichkeit, über eine geplante Treppenanlage sowohl vom Parkhaus als auch vom Busbahnhof her den Bahnhofsbereich auf kürzestem Weg zu erreichen. Notwendig wird allerdings hierbei die Verkürzung des Gleises 11 auf eine Länge von ca. 120 m. Ein evtl. erforderliches eisenbahnrechtliches Verfahren wird außerhalb des Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Die uneingeschränkte Befahrbarkeit erfordert Fahrbahnverbreiterungen an der Bahnhofstraße gegenüber der Einfahrt und der Ausfahrt. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung wird geprüft, ob auch im Bereich der Parkhaus-Ein- und Ausfahrt eine Lichtzeichenanlage vorgesehen wird.

Die Entsorgung der anfallenden Schmutzwässer erfolgt durch Anschluß an den bestehenden Kanal.

Nachdem eine Rückhaltemöglichkeit der Oberflächenwässer aufgrund der dort gegebenen Grundstückssituation kaum möglich ist, müßte auch die Ableitung der vorhandenen Oberflächenwässer über das vorhandene Kanalsystem erfolgen.

4.8 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein vorrangiges Ziel des Landesentwicklungsprogrammes und des Landesverkehrsprogrammes Rheinland-Pfalz. Die geplanten Maßnahmen stehen somit im Einklang mit den raumordnerischen Entwicklungszielen. Der zentrale Omnibusbahnhof und der öffentlich geförderte Teil des geplanten Parkhauses stehen zur Verfügung als Parkanlage für den öffentlichen Personennahverkehr.

kehr im Bahnhofbereich Speyer als Parkanlage zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs mit Shuttle-Anbindung sowie als Omnibusbahnhof für Linienomnibusse des öffentlichen Personennahverkehrs, für die sogenannten Shuttle-Busse der Stadt Speyer sowie die Omnibusse der Touring AG (Europabusse).

An dem geplanten Parkhaus wird der Deutschen Bahn AG täglich ein Kontingent von 150 P+R-Stellplätzen für Kunden der DB AG als Bahnvorzugsplatz vorgehalten.

5. Immissionsschutz

Im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens vom Februar 1998 wurden die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die umliegende Baugebiete untersucht.

Es ergaben sich hierbei folgende Ergebnisse:

An den außerhalb des Plangebietes gelegenen Gebäuden werden die Orientierungswerte der DIN 18 005 bezogen auf die jeweiligen Gebietsnutzungen unterschritten.

Bei den innerhalb des Plangebietes gelegenen Gebäuden werden lediglich an einer Gebäudeseite die Orientierungswerte der DIN 18 005, bezogen auf die Gebietsnutzung Gewerbegebiet, geringfügig überschritten. Bei Verwirklichung der geplanten Omnibusüberdachung werden die Orientierungswerte auch an dieser Gebäudefläche eingehalten.

Die Lärmwerte werden am Tag nur knapp eingehalten. Durch eine zukünftige höhere Frequentierung des Busbahnhofes durch eine Taktverdichtung etc. wird eine Überschreitung der Orientierungswerte eintreten. Es wäre deshalb empfehlenswert, an dem geplanten Gebäude über dem Busbahnhof ergänzende bauliche (passive) Maßnahmen zum Lärmschutz vorzusehen.

6. Altlasten

Für den Bereich des Plangebietes besteht kein Altlasten- bzw. Altablagerungsverdacht. Im Rahmen der durchzuführenden Baumaßnahmen sind jedoch bei Auffälligkeiten im Untergrundbereich entsprechende Fachgutachter einzuschalten.

7. Planungsrecht

Für das Plangebiet bestand bisher noch kein Bebauungsplan. Im Flächennutzungsplan ist das Plangebiet als öffentliche Verkehrsfläche / Parkfläche dargestellt. Die Ausweisung eines Sondergebietes erfordert die Änderung des Flächennutzungsplanes. Diese erfolgt im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB mit der Aufstellung des Bebauungsplanes.

8. Kosten

Durch die geplanten Maßnahmen entstehen der Stadt Speyer keine Kosten, da der zentrale Omnibusbahnhof sowie die öffentlichen Stellplätze im Bereich des Parkhauses aus Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) finanziert und der Busbahnhof durch die Verkehrsbetriebe Speyer (VBS) errichtet wird. Das Parkhaus sowie die gewerblichen Immobilien werden durch einen Bauträger errichtet.

9. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen werden im Plangebiet nicht erforderlich. Notwendig wird allerdings die Vereinigung der im Plangebiet gelegenen Grundstücke.

10. Ergebnis des landespflegerischen Planungsbeitrages

Der naturschutzrechtliche Ausgleich des geplanten Eingriffs ist durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des Bebauungsplangebietes erreichbar. Im Bebauungsplan werden auf der Grundlage des § 8 a BNatSchG Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzt, die durch die Träger der Baumaßnahme durchzuführen sind.

Die Entsiegelung wird umgesetzt durch Ausweisungen als Grünfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB bzw. als Pflanzfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB.

Die Erhaltung der Bäume wird umgesetzt durch eine Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB in Text und Planzeichnung. Eine Härteklausel ist vorzusehen, um einerseits unbillige Härten zu vermeiden und andererseits gegebenenfalls eine Kompensation sicherzustellen.

Pflanzflächen werden nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB in Text und Planzeichnung umgesetzt.

Verbleibende, nicht bebaubare Flächen werden gegebenenfalls als Verkehrsbegeleitgrün nach § 9 Abs. 1 Nr. 15 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB umgesetzt.

Die Verwendung wasserdurchlässiger Beläge in Bereichen, in denen sie von den verkehrstechnischen Anforderungen her möglich sind, kann nicht festgesetzt werden. Es wird eine entsprechende Empfehlung ohne Festsetzungscharakter gegeben.