

Begründung zum Bebauungsplan **Parkplatz Rational**



1. Erfordernis der Planaufstellung

Die Firma Rational benötigt dringend Stellplatzflächen für ihre Mitarbeiter. Bereits heute parken die Beschäftigten z.T. außerhalb des Firmengeländes in der Siemensstraße und in Nebenstraßen der Iglinger Straße. Durch die geplante Erweiterung des Werkes müssen zum einen zusätzliche Stellplätze nachgewiesen werden, zum anderen fallen vorhandene Stellplätze weg. In der BPU vom 09.05.2000 wurde im Zusammenhang mit der Bauvoranfrage für die Erweiterung der Produktionshallen in der Siemensstraße die mögliche Einrichtung der Stellplätze auf dem Grundstück bereits angesprochen. Einer Erweiterung wurde unter dem Vorbehalt zugestimmt, dass die Stellplatzfrage geklärt werden kann.

Der Stadtrat von Landsberg am Lech hat in der Sitzung vom 26.07.2000 für das Grundstück der Fl.Nr. 2960 der Gemarkung Landsberg die Aufstellung eines Bebauungsplanes und Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen.

2. Entwicklung

Das Grundstück ist im z.Zt. noch rechtskräftigen Flächennutzungsplan als Kleingartenanlage und sonstige Grünfläche dargestellt. Der Parkplatz wurde im Vorfeld zur Fortschreibung des Flächennutzungsplanes mit den beteiligten Planern, der Ortsplanungsstelle und dem Landschaftsarchitekten besprochen. Es bestehen seitens der Planer keine orts- und landschaftsplanerischen Bedenken gegen die Umnutzung der Fläche. Die Änderung des FNP's in einen Parkplatz und Aufstellung eines Bebauungsplanes kann deshalb befürwortet werden. Als erster Realisierungsabschnitt ist vorerst nur die Fläche des Grundstücks Fl.Nr. 2960 vorgesehen. Die Firma Rational zieht in Erwägung, auch das südliche Grundstück (Fl.Nr. 2959) als Parkplatz zu nutzen. Über eine mögliche Umnutzung des Grundstückes wird jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden, wenn sich ein zusätzlich Bedarf als Parkplatzfläche konkret abzeichnet.

3. örtliche Lage

Der Standort für den Firmenparkplatz befindet im westlichen Stadtgebiet an einer wichtigen Einfallstraße. Er liegt unmittelbar südlich der Iglinger Straße und westlich der LEW-Umspannstation.

4. Planung

4.1 Nutzung

Die Nutzung erfolgt als Firmenparkplatz. Es können insgesamt 299 Pkw-Stellplätze errichtet werden. Davon sind vier Stellplätze als Behinderten-Stellplätze mit einer Breite von jeweils 3,75 m direkt im Einfahrtsbereich vorgesehen. Zusätzlich zu den Pkw-Stellplätzen besteht auch ein Bedarf für Busparkplätze. Die Planung sieht die Anlage von drei Omnibus-Stellplätzen vor.

Die Firma Rational bietet der Stadt an, die Stellplätze bei größeren städt. Veranstaltungen auch als P+R-Platz nutzen zu lassen. Damit würde gleichzeitig auch den städteplanerischen Zielvorstellungen, an allen wichtigen Einfallstraßen der Stadt P+R-Plätze anzuordnen, entsprochen.

4.2 Erweiterung

Die Anlage ist so konzipiert, dass bei Bedarf eine Erweiterung in südlicher Richtung ermöglicht werden kann (sh. auch Ziffer 2).

4.2 Ausbau

Um den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten, wurde die senkrechte Stellplatzanordnung zur Fahrgasse gewählt.

Der Versiegelung von Grund und Boden wird durch die Festsetzung der Oberflächenmaterialien entgegengewirkt. Die Parkplatzanlage wird in zwei Abschnitte unterteilt - der nördliche Teil, der ca. 2/3 der Gesamtfläche ausmacht und der südliche Teil mit ca. 1/3 an der Gesamtfläche. Im nördlichen Teil wird der Versiegelungsgrad durch die Festsetzung von asphaltierten Fahrgassen und der Stellplatzflächen in Betonpflaster mit Rasenfuge höher gewählt, als im südlichen Bereich (Fahrgassen mit Betonpflaster und Rasenfuge, Stellplatzfläche mit Rasengittersteinen bzw. Schotterrasen). Als Gründe hierfür sind zum einen die höhere Frequentierung der Stellplätze, je näher sie im Zugangsbereich liegen, zu nennen und zum anderen soll der starke Eingriff in die Landschaft durch eine geringere Versiegelung nach Süden hin abgeschwächt werden.

4.3 Topographie

Das Gelände für die Stellplatzanlage liegt unterhalb eines Schotterterrassenhanges der süddeutschen Moränen- und Deckenschotterlandschaften auf ca. 600 m über Normalnull. Es fällt unterhalb des Hanges im Bereich der zu errichtenden Stellplätze von West nach Ost um ca. 1 m leicht ab, bevor es an der östlichen Grundstücksgrenze, zum LEW-Umspannwerk hin, wieder stärker geneigt verläuft. Das Terrain kann in sich als relativ eben bezeichnet werden.

4.4 Grünordnung

Das Planungsgebiet stellt sich derzeit als Agrarsteppe bestehend aus intensiv genutzten Äckern und Grünland dar. Biotopstrukturen finden sich im Bereich der im Westen angrenzenden Lechterrassenkante, die aufgrund der starken Neigung - der Höhenunterschied beträgt auf 10 m Breite ca. 4 - 5 m - für landwirtschaftliche Nutzung nicht geeignet ist. Es handelt sich hierbei um Magerrasenstrukturen mit eingelagerten nitrophilen Arten, die auf den Nährstoffeintrag der ackerbaulich genutzten oberen Lechterrasse zurückzuführen sind. Der Hangbereich ist von locker verteilten heimischen Baum und Strauchgruppen durchsetzt. Die Verbuschung des Magerrasen hat an einigen Stellen schon begonnen.

Ziel der vorliegenden Planung ist es die Ausgleichsmaßnahmenplanung des im weiteren Verlauf angrenzenden Baugebietes West III-G fortzuführen und somit eine Biotopvernetzung zu erreichen.

Im Bereich der Hangkante wird der vorhandene Gehölzbestand erhalten und gesichert. Zur Sicherung der hier vorherrschenden Magerrasenstrukturen ist die Fläche jedoch von Verbuschung freizuhalten. Zur Hangkante muss der Parkplatz einen Abstand von ca. 10 m einhalten. Der Zwischenraum ist in Fortsetzung der vorhandenen Magerrasenstruktur des Hangbereiches als Magerrasen zu sichern.

Als Ersatz für den Verlust der landwirtschaftlichen Flächen dienen auch die Heckenbepflanzung auf der Ost- und Südseite des Platzes. Die feldgehölzartige Bepflanzung bietet Unterschlupf für Vögel und sonstigem Kleingetier und Kleinlebewesen. Zusammen mit den ca. 50 zu pflanzenden Laubbäumen wird ein hochwertiger ökologischer Ausgleich geschaffen, dessen ökologischer Nutzen für den Naturhaushalt höher, zumindest jedoch gleichwertig wie die landwirtschaftliche Nutzfläche, einzustufen ist

Mit einem Grünflächenanteil von 47,1 % an der Gesamtfläche wird den ökologischen Ansprüchen in hohem Maße Rechnung getragen.

In landschaftspflegerischer Hinsicht dienen die Grünordnungsmaßnahmen der Einbindung des Parkplatzes in die Landschaft. Die zu verwendenden Laubbäume erfüllen zudem weitere Funktionen. Für die Gestaltung des Platzes werden hauptsächlich zwei Baumarten verwendet: die Zufahrtsachse säumen Eichen und die Parknischen erfahren durch kleinkronige Linden eine Auflockerung. Die Bäume wirken auch der Aufheizung der befestigten Fläche entgegen. Durch die Asphaltierung der Fahrgassen und Teilbetonierung der Stellplatzflächen (sh. Ziffer 4.2) findet bei höheren Lufttemperaturen eine große Aufheizung der Beläge statt. Die Laubbäume können mit ihren weiten Kronen die Aufheizung abschwächen und Schatten spenden.

Die Grünstreifen zwischen den Parkplätzen werden, mit Ausnahme von Laubbäumen, nicht bepflanzt. Dies dient der Übersichtlichkeit der Stellplätze und auch der Sicherheit der Benutzer. Bei einer Heckenbepflanzung bestünde die Gefahr, dass Fußgänger von Autofahrern nicht bzw. schlecht erkannt werden und dadurch Unfallgefahren ausgesetzt sind.

4.5 Flächenbilanzierung

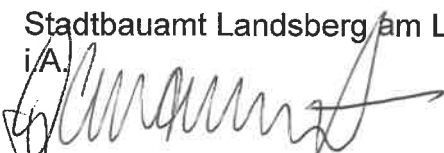
Stellplatzfläche	3.465 m ²	24,8 %
Omnibusstellfläche	232 m ²	1,7 %
Fahrgassen	3.702 m ²	26,4 %
Hang/Magerrasen	2.342 m ²	16,7 %
Grünstreifen/Bepflanzung	4.261 m ²	30,4 %
gesamte Fläche	14.002 m²	100,0 %

5. Eigentumsverhältnisse und Planrealisierung

Das Grundstück befindet sich noch im Eigentum des Freistaat Bayerns und wird von der Firma Rational erworben. Mit einer zügigen Umsetzung der Planung ist zu rechnen.

Stadtbauamt Landsberg am Lech, den 01.08.2000

i.A.



Ganzenmüller
Techn. Amtsrat

geändert 05.10.2000