

B E G R Ü N D U N G

ZUM BEBAUUNGSPLAN MIT GRÜNORDNUNGSPLAN

PARK + RIDE - ANLAGE BAHNHOF

STADT

ABENSBERG

LANDKREIS

KELHEIM

REGIERUNGSBEZIRK

NIEDERBAYERN



PLANUNGSTRÄGER:

Stadt Abensberg
Stadtplatz 1
93326 Abensberg

1. Bürgermeister

PLANUNG:

KomPlan
Ingenieurbüro für kommunale Planungen
Leukstraße 3 84028 Landshut
Fon 0871.974087-0 Fax 0871.974087-29
E-Mail info@komplan-landshut.de

Stand: 15.05.2023

Projekt Nr.: 16-0886_BBP



INHALTSVERZEICHNIS

SEITE

EINFÜHRUNG	5
1 LAGE IM RAUM.....	5
2 INSTRUKTIONSGEBIET	6
3 ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG	7
3.1 Veranlassung	7
3.2 Bestand.....	9
3.3 Entwicklung.....	9
4 RAHMENBEDINGUNGEN	9
4.1 Rechtsverhältnisse.....	9
4.2 Umweltprüfung.....	10
4.3 Planungsvorgaben	11
4.3.1 Landesentwicklungsprogramm	11
4.3.2 Regionalplan.....	11
4.3.3 Flächennutzungsplan und Landschaftsplan.....	12
4.3.4 Arten- und Biotopschutzprogramm	12
4.3.5 Biotopkartierung.....	13
4.3.6 Artenschutzkartierung.....	13
4.3.7 Landschaftsentwicklungskonzept	13
4.3.8 Schutzgebiete.....	13
4.3.9 Benachteiligte Gebiete.....	13
4.3.10 Sonstige Planungsvorgaben	13
4.4 Aussagen zum speziellen Artenschutz.....	13
4.5 Wasserhaushalt	13
4.5.1 Grundwasser	14
4.5.2 Oberflächengewässer	14
4.5.3 Hochwasser.....	14
4.6 Altlasten	14
4.7 Denkmalschutz	15
4.7.1 Bodendenkmäler.....	15
4.7.2 Baudenkmäler.....	15
5 KLIMASCHUTZ.....	16
TEIL A) BEBAUUNGSPLAN	16
6 STÄDTEBAULICHES KONZEPT	16
6.1 Vorbereitung	16
6.2 Nutzungskonzept	17
6.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen.....	17
6.4 Örtliche Bauvorschriften.....	17
6.5 Innere Verkehrserschließung	17
6.6 Grünfläche	17
6.7 Planungen, Nutzungsregelungen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft	18
7 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR.....	18
7.1 Verkehr	18
7.1.1 Bahnanlagen.....	18
7.1.2 Straßenverkehr	18
7.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr	18
7.1.4 Geh- und Radwege.....	18
7.2 Abfallentsorgung	18
7.3 Wasserwirtschaft.....	18
7.3.1 Wasserversorgung.....	19
7.3.2 Abwasserbeseitigung.....	19
7.4 Energieversorgung.....	20
7.5 Telekommunikation.....	21

INHALTSVERZEICHNIS

	SEITE
8	BRANDSCHUTZ 25
9	IMMISSIONSSCHUTZ 28
9.1	Verkehrsimmissionen 28
9.2	Sport- und Freizeitimmissionen 28
9.3	Gewerbliche Immissionen 29
9.4	Landwirtschaftliche Immissionen 29
10	FLÄCHENBILANZ 29
11	ERSCHLIESSUNGSKOSTEN 29
12	VERFAHRENSVERMERKE 30
TEIL B) GRÜNORDNUNGSPLAN.....	31
13	VERANLASSUNG 31
14	BESTANDSERFASSUNG UND BEWERTUNG 31
14.1	Naturräumliche Lage 31
14.2	Geländeverhältnisse / Topographie/ Geogefahren 31
14.3	Potentielle natürliche Vegetation 31
14.4	Reale Vegetation 32
14.5	Boden 32
14.6	Wasser 32
14.7	Klima/ Luft 32
14.8	Landschaftsbild/ Erholungseignung 32
15	GRÜNORDNERISCHES KONZEPT 33
16	ERLÄUTERUNG DER GRÜNORDNERISCHEN FESTSETZUNGEN 33
16.1	Verkehrsflächen 33
16.2	Nicht überbaubare Grundstücksflächen 33
16.3	Gestaltungs-/ Pflegemaßnahmen 34
	16.3.1 Öffentliche Grünflächen 34
	16.3.2 Private Grünflächen 34
17	EINGRIFFSREGELUNG IN DER BAULEITPLANUNG 34
VERWENDETE UNTERLAGEN	35
18	QUELLEN 35

ANLAGEN

Anlage 1: Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung P+R Anlage Bahnhof Abensberg, Landkreis Kelheim, Büro FLORA + FAUNA, Regensburg, September 2022

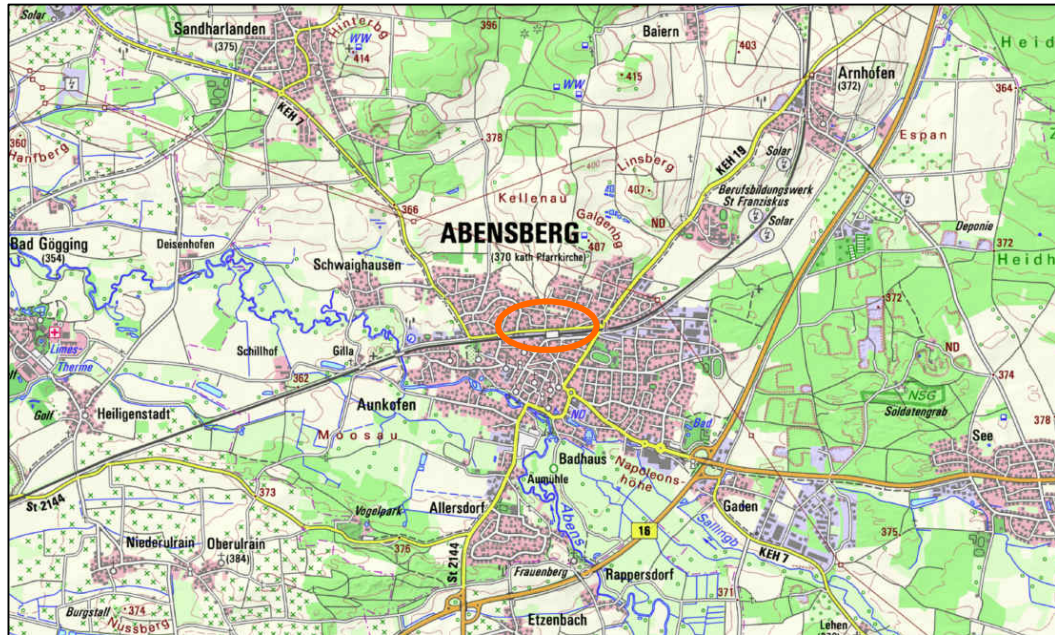
Anlage 2: Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan „Park+Ride-Anlage Bahnhof“ der Stadt Abensberg, Landkreis Kelheim, C. HENTSCHEL CONSULT, Freising, Oktober 2022

EINFÜHRUNG

1 LAGE IM RAUM

Das Planungsgebiet liegt im Zentrum von Abensberg im Bereich des Bahnhofs und wird von Norden her seitens der Traubenstraße und von Süden her seitens der Bahnhofstraße sowie der Pöglstraße gerahmt.

Übersichtskarte



Quelle: <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas>; bearbeitet KomPlan; Darstellung nicht maßstäblich.

Lageplan des Bebauungsplanes mit Grünordnungsplan „Park + Ride – Anlage Bahnhof“



Quelle: Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung; bearbeitet KomPlan; Darstellung nicht maßstäblich.

2 INSTRUKTIONSGEBIET

Der Planungsumgriff des Geltungsbereiches beinhaltet eine Gesamtfläche von ca. 1,63 ha.

Innerhalb des Geltungsbereiches des einfachen Bebauungsplanes mit Grünordnungsplan „Park + Ride – Anlage Bahnhof“ befinden sich nachfolgende Grundstücke der Gemarkung Abensberg:

743/29	1285/2 (TF)	1285/8 (TF)
1285/10 (TF)	1285/27 (TF)	1285/32
1300 (TF)	1300/26	1300/27
1300/28	1300/70	1300/100
1300/101	1300/102	1300/103 (TF)
1300/106	1300/124 (TF)	1300/137
1300/141	1300/148 (TF)	1300/149
1300/150 (TF)	1307/7 (TF)	

Lage des Geltungsbereiches



Quelle: Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung; bearbeitet KomPlan; Darstellung nicht maßstäblich.

3 ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG

3.1 Veranlassung

Der Stadtrat hat am 12.05.2016 beschlossen, für den Bereich der Park + Ride –Anlage am Bahnhof in Abensberg einen einfachen Bebauungsplan aufzustellen. Der Aufstellungsbeschluss beruhte auf dem Vorentwurf eines Bebauungsplans mit Grünordnungsplan des Büros KomPlan, Landshut, aus dem Jahr 2016.

Anlass der Planung war seinerzeit die Zielsetzung, den betreffenden Bereich des Bahnhofsgeländes mit einer leistungsfähigen Park+ Ride – Anlage auszustatten.

Die Planungsparameter haben sich seit damals wesentlich geändert. Zum einen konnte die Stadt ein Grundstück im Gebiet (heute Fl.Nr.1300/149) erwerben. Zum anderen sind die internen Planungen der zuständigen Gesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB Station + Service) gediehen. Von Seiten der Bahn ist zwischenzeitlich die Herstellung barrierefreier Bahnsteige geplant. Außerdem soll eine Bahnunterführung für den Geh- und Radverkehr integriert werden.

Der vorliegende Bebauungsplan hat als wesentlichen Inhalt sowie als schwerpunktmäßige Planungsaufgabe, die verkehrliche Entwicklung und Anbindung des Bahnhofareals im Innerortsbereich von Abensberg sicherzustellen. In diesem Zusammenhang ist es ein elementares Anliegen, das gesamte Bahnhofsgelände einschließlich den damit verbundenen Park + Ride Anlagen in das örtliche Verkehrsnetz zu integrieren und hier für geordnete Verhältnisse zu sorgen, die dem Bahnhofsgelände selbst, sowie dessen unmittelbaren Umfeld gerecht werden. Ziel ist es innerstädtische Verkehrswegeführungen zu sichern bzw. den Park + Ride Parkplatz sinnvoll an die bestehenden Verkehrswege anzubinden. Daher ist die Pöglstraße in den Geltungsbereich aufgenommen worden, da diese, ungeachtet der eigentumsrechtlichen Situation, seit unvordenklicher Zeit tatsächlich vorhanden ist und auch für den öffentlichen Verkehr genutzt wird. Zudem stellt sich die Pöglstraße als einzig geeignete und leistungsfähige Zufahrtsstraße aus Richtung Osten zum Bahnhofsgelände dar. Sie stellt die Verkehrserschließung grundsätzlich sicher. Von Bedeutung ist hierbei insbesondere, dass in weiterer Verlängerung der Pöglstraße zur Bahnhofstraße, eine den Anforderungen des Straßenverkehrsrechts gerecht werdende Verbindung sichergestellt sein muss, damit hierüber in Richtung westlichen Stadtteilbereich eine Vernetzung bzw. verkehrliche Verbindung aufrechterhalten bleibt. Die Zubringerfunktion der Pöglstraße in Ost-West-Richtung muss also aus städtebaulichen Gründen und mit Blick auf die öffentliche Verkehrsinfrastruktur bestehen bleiben. Erst dann ergibt sich ein städtebaulich sinnvolles Gesamtkonzept, insbesondere im Hinblick auf die Belange des Verkehrs. Randbereiche der Innenstadt südlich des Bahnhofsgeländes verfügen über keine ausreichende Verkehrsanbindung. Ziel der Stadt ist es ferner, die unmittelbar südlich angrenzende Innenstadt nicht als Folge der Entwicklung des Bahnhofsbereichs zusätzlich zu belasten. Der südlich angrenzende Innenstadtbereich ist schon heute an seiner Leistungsgrenze bei der Abwicklung des Binnenverkehrs angelangt. In den Randbereichen der Altstadt sind - eine durchaus erwünschte Entwicklung - touristische Einrichtungen entstanden, die ein hohes Verkehrsaufkommen zur Folge haben.

Außerdem lösen auch bestehende Bildungseinrichtungen Verkehr aus. Zusammen mit weiteren sozialen Nutzungen der Kinderbetreuung und Altenpflege wird die Belastbarkeitsgrenze mehr oder weniger ausgereizt. Nicht zuletzt befinden sich im Umfeld Wohnnutzungen die eine leistungsfähige Anbindung des Bahnhofsgeländes erheblich erschweren.

Insgesamt ist es aus diesen Gründen für die Stadt einerseits im Hinblick auf die dringend erforderliche Umgestaltung des Bahnhofsgeländes von maßgeblicher Bedeutung, die zukünftige Verkehrserschließung zu ordnen. Dabei muss sich diese Erschließung sinnvoll in die Gesamterschließungssituation der Stadt einfügen, auch und gerade im Hinblick auf den ÖPNV, weil er zwingend mit dem Bahnhofsgelände verknüpft ist. Das wiederum steht im Kontext mit der Gewährleistung leistungsfähiger Anbindungen an innerstädtische

Haupterschließungsachsen zur Regensburger Straße sowie zur Traubenstraße in Richtung Osten bzw. Norden.

Seit geraumer Zeit besteht Streit über die Wirksamkeit der straßen- und wegerechtliche Widmung. Eine Einigung war bisher nicht möglich. Daher soll mit der nunmehr beabsichtigten Bebauungsplanung der Bestand einer öffentlichen Verkehrsfläche dauerhaft sichergestellt werden. Die Stadt verkennt dabei nicht, dass mit dieser Planung ein nicht unerheblicher Eingriff in Eigentumsrechte verbunden ist. Diesen Eingriff hält die Stadt angesichts der tatsächlichen Verhältnisse, wie sie heute im Bestand vorzufinden sind, für noch hinnehmbar. Der Straßenzug ist tatsächlich bereits vorhanden, dient dem tatsächlichen öffentlichen Verkehr und ist auch für die Nutzung des Grundstückareals bzw. des Betriebsgeländes erforderlich. Eine Verlegung der Straße an den südlichen Rand der Gleisanlagen im Bereich des Betriebsgeländes stellt aus Sicht der Stadt Abensberg keine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation dar. Jegliche Änderung der Verkehrsführung, darunter auch die Verlegung nach Norden, bedarf teilweise massiver Umbauarbeiten und die Straße müsste in wesentlichen Teilen vollkommen neu errichtet werden. Das hätte auch die Verlegung leitungsgebundener Einrichtungen zur Folge. Entsprechende Lösungsmodelle, einschließlich der Verteilung der anfallenden Kosten sind in der Vergangenheit – von 1996 bis 2016 - zwischen dem Eigentümer und der Stadt Abensberg diskutiert worden, ohne dass dabei jemals ein Ergebnis erzielbar gewesen wäre. Bei einer Verlegung nach Norden käme hinzu, dass derzeit nicht sicher gesagt werden kann, ob der Bereich unmittelbar angrenzend an der Bahnlinie überbaut und als Straße genutzt werden könnte. Unklar ist, ob die für eine verlegte Straße erforderlichen Flächen für die Bahn entbehrlich sind und daher entwidmet werden können oder worden sind. Möglicherweise befinden sich dort nach wie vor noch Signalleitungen der Bahn.

Ungeachtet dessen ist die Stadt weiterhin daran interessiert, eine konsensuale Lösung auch betreffend den Grunderwerb für die bestehende Pöglstraße zu finden.

Anlass und Ziel der aktuell vorliegenden Planung ist die Absicht der Stadt, im Wege kooperativer Planung mit der DB Station + Service das Bahnhofsgelände neu zu ordnen. Insofern ergänzt und unterstützt die Bebauungsplanung die Fachplanung der Bahn. Zudem soll die Verlängerung der Pöglstraße rechtlich gesichert werden, so dass die verkehrliche Entwicklung und Anbindung des Bahnhofareals im Innerortsbereich von Abensberg sichergestellt werden kann.

3.2 Bestand

Die Bestandsaufnahme fand im August 2016 sowie im März 2021 statt.

Der vorliegende Planungsbereich umfasst das Bahnhofsgelände, welches sich relativ zentral ca. 380 m nordöstlich von der Stadtmitte Abensberg entfernt befindet. Der Geltungsbereich wird im Großen und Ganzen von Norden her seitens der Traubenstraße und von Süden her seitens der Bahnhofstraße sowie der Pögelstraße gerahmt. Östlich des Geltungsbereiches befindet sich ein Mischgebiet. Zudem sind dort eine Lagerhalle und Lagerflächen des Bauzentrums Westermayer und der Baustoffhandel Raab Karcher. Die restlichen angrenzenden Flächen sind durch Siedlungsstruktur mit hauptsächlich Wohnnutzung geprägt.

Mittig im Geltungsbereich liegen der Bahnhof, das Bahnhofsgebäude (Haus 2) und die Gleistrassen der Bahnlinie Ingolstadt und Regensburg, das Bistro am Bahnhof sowie das Reisezentrum Abensberg (Haus 1) sowie das Theater am Bahnhof (Haus 3). Dazu kommen bestehende P+R Stellplätze, Fahrradstellplätze und die Erschließung des Bahnhofs bzw. die Bahnsteige selbst.

Ein großer Teil des Planungsbereiches ist durch Verkehrsflächen versiegelt (Asphalt, Pflaster). Die Bahntrasse ist geschottert. Randlich finden sich Grünflächen. Ansonsten besteht eine Stellplatzbegrünung mit Rasen- und Pflanzflächen und Baumscheiben. Hauptsächlich sind dort Linden gepflanzt, nur östlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich eine Eiche. Nördlich der Gleise befinden sich ebenfalls Grünflächen, welche mit heimischen Sträuchern und Gehölzen stellenweise überstellt sind.

3.3 Entwicklung

Durch die vorliegende Planungsmaßnahme soll das Bahnhofsgelände aufgewertet sowie die verkehrliche Anbindung sichergestellt als auch eine leistungsfähige Abwicklung des Straßenverkehrs inklusive Bereithaltung von Park + Ride Stellplatzflächen generiert werden.

Dabei werden, auf Grundlage des Planungsgedanken eines einfachen Bebauungsplanes, folgende städtebauliche und landschaftsplanerische Gesichtspunkte berücksichtigt:

- Ausreichende Verkehrsanbindung des Gebietes an das örtliche Straßennetz,
- Sicherstellung überwiegend bestehender Ver- und Entsorgungseinrichtungen,
- Prüfung der Belange des Artenschutzes.

4 RAHMENBEDINGUNGEN

4.1 Rechtsverhältnisse

Entsprechend den Novellierungen der Gesetzgebung im Baugesetzbuch (BauGB), sollen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB und 1a Abs. 2 BauGB, landwirtschaftliche oder als Wald genutzte Flächen nur in einem notwendigen Umfang umgenutzt werden.

Bauleitpläne sollen die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten, den Klimaschutz und die Klimaanpassung ausreichend berücksichtigen und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell erhalten. Die Innenentwicklung ist zu fördern und die Bodenversiegelung ist auf das notwendige Maß zu begrenzen (Bodenschutzklausel).

Im Ergebnis ist durch die jeweilige gemeindliche Planung eine menschenwürdige Umwelt zu sichern.

Baurechtliche Situation:

Für das Planungsgebiet besteht kein Bebauungsplan. Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan ist die Fläche als Bahnanlage, Bahnhof, Allgemeines Wohngebiet, gliedernde, abschirmende und ortsgestaltende Grün- und Freiflächen sowie als Verkehrsflächen dargestellt.

Erreicht werden sollen die Planungsziele durch die Aufstellung eines einfachen Bebauungsplans nach § 30 Abs. 3 BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB, der sich auf die Festsetzung der Park + Ride-Anlage, der Geh- und Radwegunterführung sowie der Verlängerung der Pöglstraße beschränkt.

Eine Anpassung des Flächennutzungs- und Landschaftsplanes der Stadt Abensberg erfolgt im Nachgang des Bauleitplanverfahrens im Rahmen der Berichtigung gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB.

Ziele der Raumordnung stehen der Planung nicht entgegen.

4.2 Umweltprüfung

Bei dieser Planung handelt es sich um einen Bebauungsplan, welcher im Verfahren nach § 13a BauGB abgewickelt wird.

Im Bebauungsplan ist eine zulässige Grundfläche nach § 19 Abs. 2 der BauNVO festgesetzt. Auch beträgt die Größe der Grundfläche des Bebauungsplans sowie der Bebauungspläne, welche in einem engen, sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt wurden weniger als 20.000 m². Daher kann auf eine Vorprüfung der Umweltauswirkungen gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 2 BauGB verzichtet werden. Vor dem Aufstellungsbeschluss des vorliegenden Bebauungsplans hat die Gemeinde die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Arten und Lebensräume – Fauna, Arten und Lebensräume – Flora, Boden/ Fläche, Wasser, Klima und Luft, Landschaftsbild/ Erholungseignung sowie Kultur- und Sachgüter fachlich prüfen lassen. Dabei wurde festgestellt, dass bei vorliegender Planung keine erheblichen Umweltauswirkungen vorliegen.

Im Verfahren nach § 13a BauGB kann von der allgemeinen Umweltprüfungspflicht nach § 2 Abs. 4 BauGB, vom Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie der zusammenfassenden Erklärung nach § 6 Abs. 5 Satz 2 und 3 BauGB und § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen werden. § 4c BauGB ist nicht anzuwenden (§ 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB). Bei der Billigung nach § 13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB ist darauf hinzuweisen, dass von einer Umweltprüfung abgesehen wird (§ 13 Abs. 3 Satz 2 BauGB).

4.3 Planungsvorgaben

Für das vorliegende verbindliche Bebauungsplanverfahren sind nachfolgende Aussagen der übergeordneten Raumplanung und vorbereitenden Bauleitplanung sowie die Belange des Biotop- und Artenschutzes zu berücksichtigen.

4.3.1 Landesentwicklungsprogramm

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) in der Fassung vom 01.01.2020 enthält als Leitbild einer nachhaltigen Raumentwicklung fachübergreifende und rahmensetzende Ziele, die einerseits das querschnittsorientierte Zukunftskonzept zur räumlichen Ordnung und Entwicklung Bayerns konkretisieren, andererseits Leitlinien darstellen, die im Zuge der Regionalplanung konkretisiert werden. Ziel muss dabei stets die nachhaltige Entwicklung der Regionen sein.

Das Landesentwicklungsprogramm stellt die Stadt Abensberg selbst als ein Mittelzentrum dar, somit obliegen ihr Aufgaben der Vorhaltung zentralörtlicher Einrichtungen des gehobenen Bedarfs.

Der Stadt Abensberg ist die gesetzliche Verpflichtung, Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung anzupassen, bekannt. Da es sich bei diesen Zielen um verbindliche Vorgaben handelt, die eine abschließende Abwägung enthalten, sind sie somit üblicherweise einer weiteren Abwägung nicht zugänglich.

Konkret ist zielbezogen i. W. folgendes zu berücksichtigen:

1.3.1 Klimaschutz

G) Den Anforderungen des Klimaschutzes soll Rechnung getragen werden, insbesondere durch die Reduzierung des Energieverbrauchs mittels einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Im Zuge der Planung wird der ÖPNV gefördert und eine integrierte Verkehrsentwicklung angestrebt.

3.2 Innenentwicklung vor Außenentwicklung

(Z) In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen. Ausnahmen sind zulässig, wenn Potenziale der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stehen.

Das Planungsgebiet stellt eine Überplanung von Flächen im Innenbereich dar.

2.2.5 Entwicklung und Ordnung des ländlichen Raums

(G) Der ländliche Raum soll so entwickelt und geordnet werden, dass - er seine Funktion als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum nachhaltig sichern und weiter entwickeln kann, seine Bewohner mit allen zentralörtlichen Einrichtungen in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt sind, er seine eigenständige Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur bewahren kann und er seine landschaftliche Vielfalt sichern kann.

Im Zuge der Planung werden der ÖPNV und die Verkehrsinfrastruktur gefördert, dadurch wird dazu beigetragen, dass der ländliche Raum seine Funktion als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum nachhaltig sichern und weiter entwickeln kann.

4.1.1 Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

(Z) Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

Im Rahmen der Planung wird die Verkehrsinfrastruktur durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig erhalten und ergänzt.

4.3.1 Schienenwegenetz

(G) Das Schienenwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Dazu gehören attraktive, barrierefreie Bahnhöfe.

Im Rahmen der Planung wird ein attraktiver, barrierefreier Bahnhof gefördert.

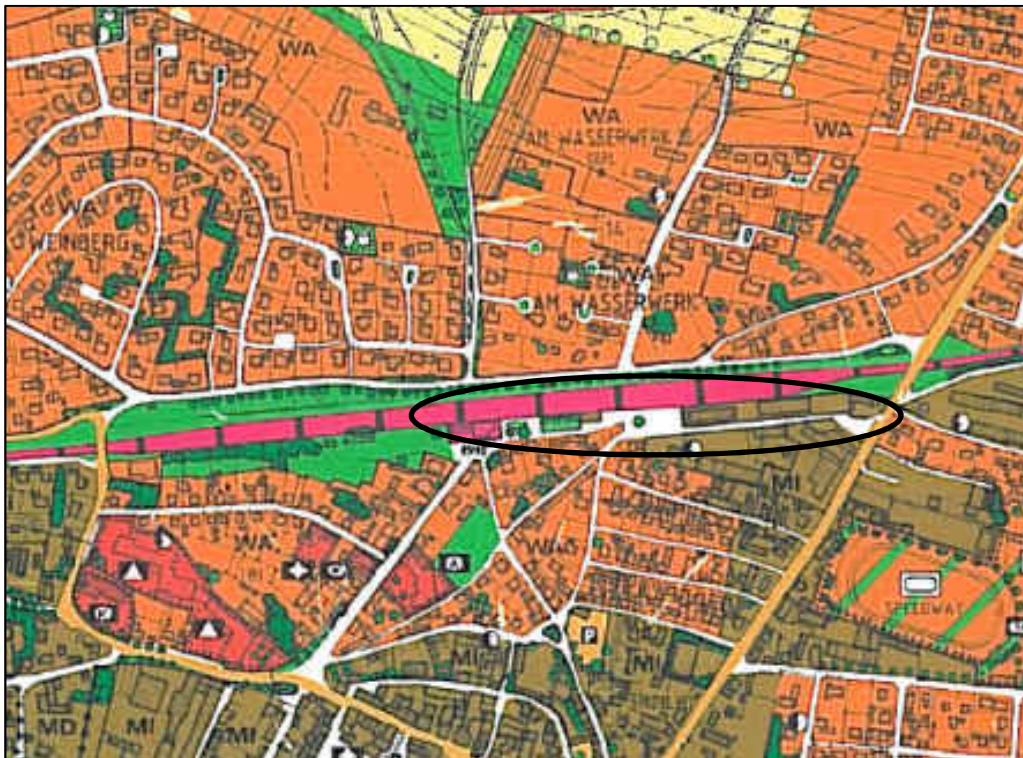
4.3.2 Regionalplan

Die Stadt Abensberg liegt in der *Region 11 – Regensburg* – im *Allgemeinen ländlichen Raum*. Der Stadt obliegen als Mittelzentrum zentralörtliche Aufgaben hinsichtlich der Versorgung in den Sparten Einzelhandel, Gesundheit, Soziales, Bildung und Behördenwesen sowie dem Angebot von attraktiven Arbeitsplätzen.

Weitere konkrete Aussagen zum Geltungsbereich selbst werden im Regionalplan nicht getroffen.

4.3.3 Flächennutzungsplan und Landschaftsplan

Die Stadt Abensberg besitzt einen rechtswirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan, genehmigt mit Bescheid des Landratsamtes Kelheim vom 20.03.2001, in dem das Planungsgebiet als Bahnanlage, Bahnhof, Allgemeines Wohngebiet, gliedernde, abschirmende und ortsgestaltende Grün- und Freiflächen sowie als Verkehrsflächen dargestellt ist.



Ein Änderungsverfahren wird allerdings gegenwärtig nicht durchgeführt, da im Rahmen einer innerörtlichen Entwicklung im Zuge des § 13a BauGB lediglich eine Anpassung des Flächennutzungs- und Landschaftsplanes im Wege einer Berichtigung erforderlich wird. Diese erfolgt im Nachgang des Bauleitplanverfahrens im Rahmen der Berichtigung gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB.

4.3.4 Arten- und Biotopschutzprogramm

Für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes sind keine Aussagen im ABSP enthalten.

4.3.5 Biotopkartierung

Innerhalb des Geltungsbereiches selbst sowie in dessen unmittelbarer Umgebung sind keine amtlich kartierten Biotope vorhanden.

4.3.6 Artenschutzkartierung

Innerhalb des Geltungsbereiches selbst sowie in dessen unmittelbarer Umgebung sind keine Funde der Artenschutzkartierung verzeichnet.

4.3.7 Landschaftsentwicklungskonzept

Für die Region Regensburg liegt kein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) vor.

4.3.8 Schutzgebiete

Es sind keine Schutzgebiete ausgewiesen.

4.3.9 Benachteiligte Gebiete

Benachteiligte Gebiete haben für die vorliegende Planung keine Relevanz.

4.3.10 Sonstige Planungsvorgaben

Es sind keine weiteren Planungsvorgaben zu beachten.

4.4 Aussagen zum speziellen Artenschutz

Es wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt (Büro FLORA + FAUNA, Regensburg, September 2022, siehe Anlage 1 der Begründung). Sie hatte zum Ergebnis, dass nach dem Baumbestand im Umfeld und den noch vorhandenen Wurzelstöcken im Bereich der von der Bahn veranlassten Rodungen keine Höhlenbäume zu erwarten waren. Vorkommen von Quartierbäumen für Fledermäuse konnten mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Vorkommen weiterer prüfungsrelevanter Säugetierarten sind nicht zu erwarten. Daher ist auch keine Worst-Case-Betrachtung erforderlich.

Die artenschutzrechtliche Prüfung empfiehlt allerdings vorsorglich, zum Schutz etwaiger Zauneidechsenvorkommen eine Vergrämung vor Beginn der Baumaßnahmen durch Entfernung der kompletten Vegetation durchzuführen. Ferner soll ein Reptilienschutzzaun errichtet werden, damit ein Einwandern von Zauneidechsen in den Baubereich verhindert wird.

Diese Maßnahmen wurden daher in die textlichen Festsetzungen aufgenommen (Maßnahmen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB). Die saP ist Teil der Begründung. Damit sind alle Erfordernisse in Bezug auf Artenschutz erfüllt.

4.5 Wasserhaushalt

4.5.1 Grundwasser

Detaillierte Aussagen über die Grundwasserverhältnisse können derzeit nicht getroffen werden, da keine Berechnungen bzw. wasserwirtschaftlichen Nachweise vorliegen.

Bei der Freilegung von Grundwasser besteht eine Anzeigepflicht gemäß § 49 WHG bzw. ist die Erlaubnis mit Zulassungsfiktion nach Art. 70 BayWG zu beachten. Werden wassergefährdende Stoffe gelagert, umgeschlagen, hergestellt, behandelt oder verwendet, so ist dies beim Landratsamt Kelheim – Abteilung Wasserrecht bzw. Wasserwirtschaftsamt Landshut anzuzeigen.

Der Vorhabenbereich liegt nicht innerhalb eines amtlich festgesetzten Wasserschutzgebietes.

4.5.2 Oberflächengewässer

Im Betrachtungsraum selbst sind keine permanent oder periodisch wasserführenden natürlichen Oberflächengewässer vorhanden. Im Süden in ca. 550 m Entfernung verläuft die Abens.

4.5.3 Hochwasser

Überschwemmungsgebiete

Nach dem *Informationsdienst Überschwemmungsgefährdete Gebiete in Bayern* (IÜG) liegt der Geltungsbereich weder in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet, noch in einem vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet, noch in einer Hochwassergefahrenfläche HQhäufig, HQextrem oder HQ 100.

Starkregenereignisse/ Schneeschmelze

Falls es bei Starkregenereignissen oder Schneeschmelze zu wild abfließendem Wasser kommen soll, darf dies nicht zum Nachteil Dritter ab- bzw. umgeleitet werden.

Sonstiges

Ein Wasserschutzgebiet ist nicht vorhanden. Der Geltungsbereich liegt außerdem nicht innerhalb eines wassersensiblen Bereiches.

4.6 Altlasten

Altlast- bzw. Altlastverdachtsflächen

Altlast- bzw. Altlastverdachtsflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans mit Grünordnungsplan sind der Stadt Abensberg nicht bekannt. Dies bestätigt jedoch nicht, dass die Flächen frei von jeglichen Altlasten oder Bodenverunreinigungen sind. Bodenverunreinigungen sind dem Landratsamt Kelheim, staatliches Abfallrecht und Bodenschutzrecht zu melden.

Kampfmittel

Es können jederzeit Kampfmittelfunde auftreten. Aus diesem Grunde sind Tiefbauarbeiten mit entsprechender Vorsicht durchzuführen. Sollten bei diesen Arbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Nötigenfalls ist die Polizei und ggf. die örtliche Ordnungsbehörde hinzuzuziehen.

4.7 Denkmalschutz

4.7.1 Bodendenkmäler

Die Erfassung der Bodendenkmäler hat zum Ziel, noch vorhandene Spuren und Objekte menschlichen Lebens und Handelns früherer Generationen in der Landschaft zu dokumentieren und falls erforderlich, zu erhalten. Eine Gefährdung der Bodendenkmäler liegt grundsätzlich in der baulichen Veränderung und den damit im Zuge der Gründungsmaßnahmen erforderlichen Bodenumlagerungen.

Im Geltungsbereich selbst und im näheren Umfeld sind keine Bodendenkmäler vorhanden.

Da jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann, dass sich im Geltungsbereich oberirdisch nicht mehr sichtbare und daher unbekannte Bodendenkmäler in der Erde befinden, sind die Bauträger und die ausführenden Baufirmen ausdrücklich auf die entsprechenden Bestimmungen des Art. 8 Abs. 1 bis 2 DSchG, nämlich bei Erdarbeiten zu Tage kommende Keramik-, Metall- oder Knochenfunde umgehend dem Landratsamt oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden, hinzuweisen.

Art. 8 Abs. 1 DSchG

Wer Bodendenkmäler auffindet, ist verpflichtet dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer und 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 durch die Anzeige an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit.

Art. 8 Abs. 2 DSchG

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.

4.7.2 Baudenkmäler

Die Unterschutzstellung von Baudenkmälern ist erforderlich, um vielfältige, aus anderen Geschichtsquellen zum Teil nicht erschließbare Informationen über die Entstehungszeit des Denkmals und über die später auf es wirkenden Epochen zu erhalten. Baudenkmäler stellen auf Grund der Originalität ihrer Substanz, den unverkennbaren Merkmalen alter handwerklicher oder historischer Fertigung und den erkennbaren Altersspuren einer meist wechselvollen Biographie, aussagekräftige Geschichtszeugnisse dar, die ein öffentliches Interesse an der Erhaltung begründen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit Grünordnungsplan selbst sowie dessen Umgriff sind keine Baudenkmäler registriert. Das nächstgelegene Baudenkmal befindet sich ca. 250 m südlich:

Lage	Denkmalnummer	Beschreibung
ca. 250 m südlich	D-2-73-111-89	Stadtbefestigung, Anlage des Berings in der 2. Hälfte 14. Jh., ehem. angeblich durch 32 Türme verstärkt, verbunden mit der Burgbefestigung in der Südostecke der Stadt

5 KLIMASCHUTZ

Die Stadt Abensberg misst der Energiewende und dem Klimaschutz große Bedeutung zu. Die Stadt Abensberg bemüht sich seit rund 20 Jahren um eine ganzheitliche Energie-reduzierung. Die Stadt investierte in großem Umfang, um die Grundlagen für ein klima-freundliches und nachhaltiges Wirtschaften zu schaffen. Weitreichende Erfolge konnten bereits erzielt werden: der CO₂-Ausstoß wurde drastisch reduziert, der Stromverbrauch und die Heizkosten sind gesunken. Der Anteil regenerativer Energien lag im Jahr 2017 bereits bei 61,5 Prozent. Die Stadt verfolgt als Ziel, bis zum Jahr 2030 vollkommen energieautark zu sein.

Im Zuge des vorliegenden Bauleitplanverfahrens wird der ÖPNV attraktiver gemacht, was zur Erreichung der Klimaschutz-Ziele beiträgt.

TEIL A) BEBAUUNGSPLAN

6 STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Das städtebauliche Konzept sieht eine Kombination aus einerseits der Dokumentation des Bestandes des Bahnhofsgeländes und Umfeldes sowie andererseits die Neuordnung des Bahnhofsgeländes hinsichtlich der Errichtung barrierefreier Bahnsteige, einer Bahnunterführung für den Geh-/ und Radverkehr und der Park + Ride Stellplatzflächen vor. Primäre Zielsetzung ist es, dass eine dauerhafte Sicherstellung einer intakten Verkehrserschließung erreicht wird.

Grundsätzlich kann ausgesagt werden, dass durch die Anbindung an die Traubenstraße, Bahnhofstraße sowie Pöglstraße sämtliche Verkehrsflächen im Bestand an sich vorhanden sind und das Bahnhofsgelände vollständig erschlossen ist. Diese Wegeführung soll nun mit Blick auf eine öffentliche Verkehrsinfrastruktur im Zuge des Bauleitplanverfahrens optimiert und gesichert werden. Zudem sollen dem Bahnhofsgelände in Ergänzung der bereits vorhandenen Stellplätze zwei weitere Bereiche zum Parken zur Verfügung gestellt werden. Der eine Parkplatzbereich findet sich südlich des Theaters. Der andere Parkplatzbereich findet sich nördlich der Bahntrasse.

Das Bistro (Haus 1), das Bahnhofsgebäude (Haus 2) sowie das Theater am Bahnhof (Haus 3) sind bereits im Bestand vorhanden.

Das Bahnhofsgelände ist ebenfalls im Bestand vorhanden. Im Weiteren soll eine Umgestaltung hinsichtlich der Herstellung barrierefreier Bahnsteige erfolgen und es soll eine sichere und barrierefreie Erschließung für den Geh- und Radverkehr durch eine Bahnunterführung ermöglicht werden.

6.1 Vorbereitung

Inhalt des Bauleitplanes ist vorwiegend die Dokumentation und Neuordnung von Verkehrsflächen sowie der Stellplatzflächen der Park + Ride Anlage. Dies soll grundlegend in Form eines einfachen Bebauungsplanes gewährleistet werden.

Durch die vorliegende Bauleitplanung werden diesbezüglich nun die planungsrechtlichen Voraussetzungen getreu der gesetzlichen Vorgaben geschaffen.

6.2 Nutzungskonzept

Art der baulichen Nutzung

Wie unter Ziffer 6.1 Vorbereitung beschrieben, handelt es sich um einen einfachen Bebauungsplan. So wird auf die Festsetzung einer Art der baulichen Nutzung verzichtet, da es sich vorwiegend um die Dokumentation und Neuordnung von Verkehrsflächen sowie der Stellplatzflächen der Park + Ride Anlage handelt.

Maß der baulichen Nutzung

Wie unter Ziffer 6.1 Vorbereitung beschrieben, handelt es sich um einen einfachen Bebauungsplan. So wird auf die Festsetzung zum Maß der baulichen Nutzung verzichtet, da es sich vorwiegend um die Dokumentation und Neuordnung von Verkehrsflächen sowie der Stellplatzflächen der Park + Ride Anlage handelt.

6.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen stellt die Ausweisung von überbaubaren Grundstücksflächen ein zwingendes Erfordernis für derartige Planungen dar. In vorliegender Situation wurden dabei zur Umsetzung der getroffenen Planungsabsichten, der Herstellung von Park + Ride Stellplatzflächen, Baugrenzen vorgegeben.

Die Festsetzungen bzw. Regelungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen spiegeln die gestalterischen und insgesamt notwendigen Anforderungen und Zielsetzungen für derartige Nutzungen wider.

6.4 Örtliche Bauvorschriften

Der vorliegende, einfache Bebauungsplan regelt hauptsächlich die Verkehrs- und Stellplatzflächen im Bereich des Bahnhofsareals. Die Gebäude, welche innerhalb des Geltungsbereiches liegen, sind im Bestand vorhanden. Es handelt sich hierbei um das Bistro (Haus 1), den Bahnhof (Haus 2) sowie das Theater am Bahnhof (Haus 3). Die Festsetzungen hinsichtlich örtlicher Bauvorschriften entfallen.

6.5 Innere Verkehrserschließung

Zur verkehrlichen Erschließung des Standortes wurden bereits Aussagen in der vorliegenden Begründung unter Ziffer 6 *Städtebauliches Konzept* getroffen. Auf diese wird an dieser Stelle verwiesen.

Im Hinblick auf die Straßenbreite ist auszuführen, dass innerhalb des Geltungsbereiches die Bahnhofstraße südlich des Bahnhofsareals als Haupteerschließung eine Breite von rund 6,00 m umfasst, in Richtung Süden bzw. in Richtung Innenstadt verjüngt sich die Straßenbreite jedoch. Die Bahnhofstraße geht in Richtung Osten in die Pöglstraße über. Diese Anbindung stellt eine entscheidende Zubringerfunktion dar und soll mit Blick auf die öffentliche Verkehrsinfrastruktur aufrecht erhalten bleiben. Nördlich des Bahnhofsareals dient die Traubenstraße der Haupteerschließung und weist eine Breite von rund 6,50m auf.

Ein Durchkommen von Bussen und Müllfahrzeugen ist grundsätzlich gewährleistet.

6.6 Grünfläche

Öffentliche Grünflächen befinden sich im Bereich der Stellplätze und Straßenverkehrsflächen. Aussagen zur Entwicklung und Pflege werden im *Teil B Grünordnungsplan* der Begründung abgehandelt.

6.7 Planungen, Nutzungsregelungen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft

Innerhalb des Geltungsbereiches sind Einzelgehölzpflanzungen festgesetzt. Aussagen zur Entwicklung und Pflege werden im *Teil B Grünordnungsplan* der Begründung abgehandelt.

7 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

7.1 Verkehr

7.1.1 Bahnanlagen

Innerhalb des Geltungsbereiches liegt der Bahnhofs Abensberg.

7.1.2 Straßenverkehr

Überörtliche Verkehrsstraßen

Das Planungsgebiet befindet sich in zentraler Ortslage zwischen Taubenstraße im Norden und Bahnhofstraße bzw. Pöglstraße im Süden, die an die Regensburger Straße (Kreisstraße KEH 19) im Osten anbindet. Ca. 2 km östlich verläuft die Bundesstraße B16. Als weitere überregionale Verkehrsverbindung ist die Bundesautobahn A 93 (München–Regensburg) in ca. 7 km Entfernung mit der Anschlussstelle Abensberg zu nennen.

Örtliche Verkehrsstraßen

Das Planungsgebiet ist über Taubenstraße im Norden und die Bahnhofstraße, Pöglstraße und Regensburger Straße von Süden und Osten her zu erreichen.

7.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Stadt Abensberg ist zum einen über die Deutsche Bahn an das vorhandene Liniennetz des öffentlichen Personennahverkehrs mit stündlichen Verbindungen nach Regensburg, Ingolstadt und Neustadt (Donau) angebunden, zum anderen durch die VLK (Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim) und den RBO (Regional-Bus-Ostbayern). Der Park + Ride – Parkplatz und eine Bushaltestelle befinden sich im Planungsgebiet. Direkte Verbindungen durch die VLK sind dadurch unter anderem nach Mainburg, Regensburg und Saal/Donau gegeben.

7.1.4 Geh- und Radwege

Eine sichere fußläufige Verbindung zwischen dem Planungsgebiet und dem örtlichen Wegenetz wird durch bestehende Gehwege sichergestellt.

7.2 Abfallentsorgung

Die Müllbeseitigung bzw. Verwertung erfolgt zentral auf Landkreisebene und ist als gesichert zu betrachten.

7.3 Wasserwirtschaft

7.3.1 Wasserversorgung

Das Planungsgebiet kann über die Wasserversorgungsanlagen der Stadtwerke Abensberg ausreichend mit Trink- und Brauchwasser versorgt werden.

7.3.2 Abwasserbeseitigung

Schmutzwasserbeseitigung

Die Schmutzwasserbeseitigung erfolgt über die vorhandene Ortskanalisation und ist insgesamt für den vorliegenden Bereich als gesichert zu betrachten. Die Verlegung zusätzlicher öffentlicher Abwasserleitungen ist nicht erforderlich. Es ist sicherzustellen, dass sämtliche anfallenden häuslichen Schmutzwässer der Kläranlage zugeleitet werden.

Niederschlagswasserbeseitigung

Die Beseitigung des Niederschlagswassers im Bereich der Bahnhofstraße und Pöglstraße erfolgt über einen Mischwasserkanal im Bestand.

Soweit möglich, soll bei versickerungsfähigem Untergrund das Niederschlagswasser nicht in die Kanalisation eingeleitet, sondern über eine breitflächige Versickerung über die belebte Bodenzone dem Untergrund zugeführt werden.

Die Bodenversiegelung im gesamten Planungsbereich ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Zur Aufrechterhaltung der natürlichen Versickerungsfähigkeit sind die untergeordneten Verkehrsflächen und PKW-Stellflächen soweit als möglich versickerungsfähig zu gestalten.

Hinweise:

Die Grundstücksentwässerung hat grundsätzlich nach *DIN 1986-100* in Verbindung mit *DIN EN 752* und *DIN EN 12056* zu erfolgen. Die Bodenversiegelung im gesamten Planungsbereich ist dabei auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Zur Aufrechterhaltung der natürlichen Versickerungsfähigkeit sind die Zufahrten und privaten Verkehrsflächen sowie PKW-Stellflächen soweit als möglich versickerungsfähig zu gestalten. Bei der Niederschlagswasserentsorgung sind die *Niederschlagswasserfreistellungsverordnung* (NWFreiV) und Technische Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENOW) und oberirdische Gewässer (TRENOW) zu beachten. Vorrangig ist das Niederschlagswasser über die belebte Oberbodenzone zu versickern. Die Ableitung wild abfließenden Niederschlagswassers darf nicht zum Nachteil Dritter erfolgen.

7.4 Energieversorgung

Elektrische Versorgung

Zuständig für die örtliche Stromversorgung (0,4 kV und 20 kV) ist die *Bayernwerk Netz GmbH, Eugenbacher Straße 1, 84032 Altdorf*.

Da der Geltungsbereich bereits erschlossen ist, liegt der Großteil der notwendigen elektrischen Versorgung bereits vor.

Kabel

Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Der ungehinderte Zugang, sowie die ungehinderte Zufahrt, zu unseren Kabeln muss jederzeit gewährleistet sein, damit Aufgrabungen z. B. mit einem Minibagger, möglich sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die Trassen unterirdischer Versorgungsleitungen von Bepflanzung freizuhalten sind, da sonst die Betriebssicherheit und Reparaturmöglichkeit eingeschränkt werden. Bäume und tiefwurzelnde Sträucher dürfen aus Gründen des Baumschutzes (DIN 18920) bis zu einem Abstand von 2,5 m zur Trassenachse gepflanzt werden. Wird dieser Abstand unterschritten, so sind im Einvernehmen mit der Bayernwerk Netz GmbH geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen. Es wird gebeten die Hinweise im "Merkblatt über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle", Ausgabe 2013 vom FGSV Verlag www.fgsv-verlag.de (FGSV-Nr. 939), bzw. die DVGW-Richtlinie GW125 zu beachten. Hinsichtlich der in den angegebenen Schutzzonenbereichen bzw. Schutzstreifen bestehenden Bau- und Bepflanzungsbeschränkung wird darauf aufmerksam gemacht, dass Pläne für Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art der Bayernwerk Netz GmbH rechtzeitig zur Stellungnahme vorzulegen sind. Dies gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Entsorgungsleitungen, Kiesabbau, Aufschüttungen, Freizeit- und Sportanlagen, Bade- und Fischgewässer und Aufforstungen.

Kabelplanung(en)

Zur elektrischen Versorgung des geplanten Gebietes sind Niederspannungskabel erforderlich. Eine Kabelverlegung ist in der Regel nur in Gehwegen, Versorgungstreifen, Begleitstreifen oder Grünstreifen ohne Baumbestand möglich. Im überplanten Bereich befinden sich Anlagenteile der Bayernwerk Netz GmbH oder es sollen neue erstellt werden. Für den rechtzeitigen Ausbau des Versorgungsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbauträger und anderer Versorgungsträger ist es notwendig, dass der Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Planbereich frühzeitig (mindestens 3 Monate) vor Baubeginn der Bayernwerk Netz GmbH schriftlich mitgeteilt wird. Nach § 123 BauGB sind die Gehwege und Erschließungsstraßen soweit herzustellen, dass Erdkabel in der endgültigen Trasse verlegt werden können.

Ausführung von Leitungsbauarbeiten sowie Ausstecken von Grenzen und Höhen:

- Vor Beginn der Verlegung von Versorgungsleitungen sind die Verlegezonen mit endgültigen Höhenangaben der Erschließungsstraßen bzw. Gehwegen und den erforderlichen Grundstücksgrenzen vor Ort bei Bedarf durch den Erschließungsträger (Gemeinde) abzustecken.
- Für die Ausführung der Leitungsbauarbeiten ist ein angemessenes Zeitfenster zur Verfügung zu stellen, in dem die Arbeiten ohne Behinderungen und Beeinträchtigungen durchgeführt werden können.

Für Kabelhausanschlüsse dürfen nur marktübliche und zugelassene Einführungssysteme, welche bis mind. 1 bar gas- und wasserdicht sind, verwendet werden. Ein Prüfungsnachweis der Einführung ist nach Aufforderung vorzulegen.

Das "Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen" ist zu beachten. Die "Sicherheitshinweise für Arbeiten in der Nähe von Kabel-, Gas- und Freileitungen" sind zu beachten. Auskünfte zur Lage der betriebenen Versorgungsanlagen können online über das Planauskunftsportal einholt werden. Das Portal ist zu erreichen unter:

<https://www.bayernwerknetz.de/de/energieservice/kundenservice/planauskunftsportal.html>

Allgemeine Hinweise:

Bei allen mit Erdarbeiten verbundenen Vorhaben innerhalb des Baugebietes ist das Versorgungsunternehmen zu verständigen. Um Unfälle und Kabelschäden zu vermeiden, müssen die Kabeltrassen örtlich genau bestimmt und die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen festgelegt werden. Soweit Baumpflanzungen erfolgen, ist eine Abstandszone von je 2,50 m beiderseits von Erdkabeln freizuhalten. Lässt sich dieser Abstand nicht einhalten, sind im Einvernehmen mit dem Energieträger geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen. Es geht hier nicht nur um die Verhinderung von Schäden durch Pflanzarbeiten, sondern auch um zu befürchtende Spätfolgen durch Bäume bzw. Baumwurzeln mit erschwertem Betrieb, Überwachung und Reparatur von unterirdischen Versorgungsanlagen. In jedem Fall ist ein Zusammenwirken der Beteiligten erforderlich. Pflanzungen von Sträuchern im Bereich von Erdkabeln sind nach Möglichkeit ebenfalls zu vermeiden. Bei Annäherungen ist eine Verständigung erforderlich, damit die Pflanztiefe sowie die Sträucherart und deren Wurzelverhalten hinsichtlich der unterirdischen Versorgungsanlage überprüft werden kann.

Das *Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen*, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, ist zu beachten. Soweit erforderlich, sind notwendige Straßenbeleuchtungsmasten und Kabelverteilerschächte auf Privatgrund zu dulden.

Aufmerksam gemacht wird weiterhin auf die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft *Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BG ETEM)* für elektrische Anlagen und Betriebsmittel (DGUV V3) und die darin aufgeführten VDE-Bestimmungen.

Fernwärme

Im Planungsgebiet sind keine Einrichtungen zur Versorgung mit Fernwärme vorhanden.

Gas

Im Planungsgebiet sind Erdgasleitungen der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG in der Bahnhofstraße und Taubenstraße vorhanden. Die Anweisung des Merkblattes Schutzanweisung ist zu beachten. Vor Baubeginn ist die Energienetze Bayern GmbH & Co. KG rechtzeitig zu informieren und eine Gasleitungseinweisung ist einzuholen.

Weitere Versorgungseinrichtungen (z. B. Ethylenpipeline, Freileitungen)

Es sind keine weiteren Versorgungseinrichtungen im Geltungsbereich vorhanden.

7.5 Telekommunikation

Deutsche Telekom Technik GmbH

Zuständig für die Telekommunikation ist die

Deutsche Telekom Technik GmbH, TNL Süd, PTI 12, Bajuwarenstraße 4, 93053 Regensburg

Eine Verlegung von Telekommunikationsleitungen bzw. Bereitstellung zusätzlicher Anschlüsse an das örtliche Fernmeldenetz ist in vorliegender Planung nicht erforderlich.

Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens, deren Lage auf den Bestandsplänen (siehe nachfolgende Seiten) dargestellt ist. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Es wird beabsichtigt im Zuge der Baumaßnahme die Kabel umzuverlegen, evtl. sind noch weitere Maßnahmen notwendig. Hierzu ist bereits ein Bauvorhaben: VH: 9242205239 Abensberg, Traubenstr. 1 Umverlegung aufgestellt, das sich noch in der Planungsphase befindet. Die Telekom führt hier zuerst Spülbohrungen durch. Die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH erst nach den Arbeiten der Telekom tätig werden. Ansprechpartner der Telekom hierzu: Horst Bertelshofer: horst.bertelshofer@telekom.de Der genaue Umfang der Maßnahme kann aber zu Zeit noch nicht benannt werden. Es wird daher gebeten, mindestens drei Monate vor Baubeginn eine Rückinfo an TDR-S-Bayern.de@vodafone.com zu übermitteln, um eine Planung und Bauvorbereitung veranlassen zu können, als auch die Planung und Bauvorbereitung für eine ggf. durch die Baumaßnahme erforderlich werdende Umverlegung der bestehenden Telekommunikationsanlagen veranlassen zu können. Es wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind. Es wird ebenfalls mitgeteilt, dass sich das angefragte Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befindet. Für eine Stellungnahme der Vodafone GmbH Anlagen wird gebeten, sich direkt an die Deutsche Bahn AG zu wenden.

Weiterführende Dokumente:

- Kabelschutzanweisung Vodafone GmbH
- Kabelschutzanweisung Vodafone Deutschland GmbH
- Zeichenerklärung Vodafone GmbH
- Zeichenerklärung Vodafone Deutschland GmbH



Stellungnahme Vodafone Deutschland GmbH

LOGO

1:500
Druckformat: A3

© Vodafone Deutschland GmbH / © Vodafone GmbH

Erstellungsdatum 22.02.2023



Stellungnahme Vodafone Deutschland GmbH

LOGO

1:500
Druckformat: A3

© Vodafone Deutschland GmbH / © Vodafone GmbH

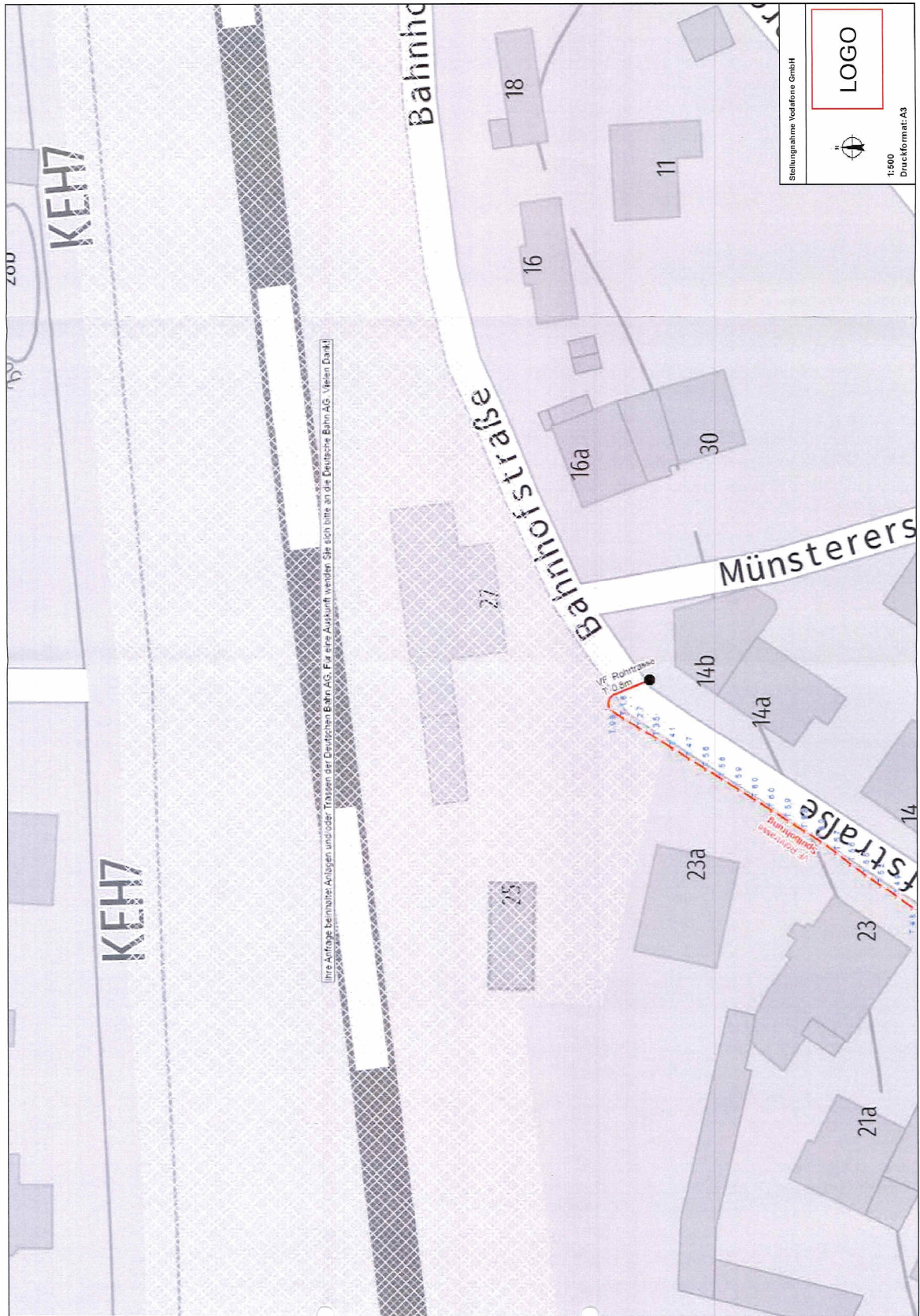
Ereilungsdatum 22.02.2023



Stellungnahme Vodafone Deutschland GmbH

LOGO

1:500
Druckformat: A3



Ihre Anfrage bezieht sich auf die Trassen der Deutschen Bahn AG. Für eine Auskunft wenden Sie sich bitte an die Deutsche Bahn AG. Vielen Dank!

© Vodafone Deutschland GmbH / © Vodafone GmbH

Erstellungsdatum 22.02.2023

8 BRANDSCHUTZ

Bezüglich des vorbeugenden baulichen und abwehrenden Brandschutzes sind bei der Aufstellung von Bauleitplanungen die allgemeinen Bestimmungen gemäß den geltenden Vorschriften sowie der BayBO einzuhalten.

Insgesamt gesehen ist der abwehrende Brandschutz sowie die Bereitstellung der notwendigen Löschwasserversorgungsanlagen entsprechend Art. 1 Abs. 1 und 2 des Bayerischen Feuerwehrgesetzes (BayFwG) durch vorhandene bzw. geplante Anlagen sicherzustellen. Weiterhin sind ausreichend dimensionierte verkehrliche Erschließungsanlagen für den Brand- und Katastrophenfall geplant. Der kommunalen Feuerwehr stehen insgesamt ausreichende Möglichkeiten zur Verfügung, um den Anforderungen der gesetzlichen Vorgaben gerecht zu werden.

Im Einzelnen sind folgende Punkte zu beachten:

- Bereitstellung ausreichender Möglichkeiten zur Gewährleistung des Brandschutzes für die gemeindliche Feuerwehr.
- Sicherstellung der Rettungswege: die Feuerwehrezufahrten und Rettungswege sind so zu gestalten, dass diese jederzeit mit Großfahrzeugen befahren werden können (auch bei Nässe, Schnee, etc.).
- Die Drehleiter muss bei vollständiger (max.) Abstützung auf der befestigten Fahrbahndecke abgestützt werden können.
- Bepflanzung muss so gestaltet sein, dass die vollständige Bedienung des Leiteraufbaus (Drehen, Heben, Senken, Ein-/ Ausfahren) nicht beeinträchtigt werden.
- Zufahrten zu den einzelnen Grundstücken dürfen nicht verstellt werden.
- Einhaltung von Hilfsfristen.
- Ausreichende Löschwasserversorgung/ Ausreichende Anzahl an Hydranten.
- Bereitstellung ausreichender Erschließungsflächen.
- Wechselbeziehungen im Planungsbereich zu anderen Gebieten.
- Minimierung brandschutztechnischer Risiken im Planungsbereich.

9 IMMISSIONSSCHUTZ

Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen insbesondere die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Nachfolgend werden daher verschiedene Immissionsquellen und ihre etwaigen Auswirkungen auf das Planungsgebiet näher betrachtet.

9.1 Verkehrsimmissionen

Mit der Aufstellung des einfachen Bebauungsplanes „Park + Ride – Anlage Bahnhof“ möchte die Stadt Abensberg das im Zentrum gelegene Bahnhofsgelände überplanen und dadurch die verkehrliche Entwicklung und Anbindung des Bahnhofareals im Innerortsbereich sicherstellen. In diesem Zusammenhang sind in Ergänzung zu den bestehenden Pkw-Stellplätzen zwei zusätzliche Parkflächen im Norden der Gleisanlagen und südlich des Theaters am Bahnhof geplant, sodass künftig drei Parkplätze mit insgesamt 74 Pkw-Stellplätzen, vier Einzelstellplätze entlang der Bahnhofstraße und zehn Einzelstellplätze im Bereich des Bistros am Bahnhof zur Verfügung stehen werden.

Der Geltungsbereich der Planung umfasst neben den P+R-Anlagen die in Privatbesitz befindliche Pöglstraße, Abschnitte der Bahnhofstraße und der Traubenstraße, den Bereich für die geplante Bahnunterführung mit den hier befindlichen Gleisen und Bahnsteigen, zwei Bushaltestellen entlang der Bahnhofstraße, einen Fahrradabstellplatz, drei Bestandsgebäude und verschiedene öffentliche Grünflächen. Nachdem die Planung vorwiegend die Dokumentation und Neuordnung öffentlicher Verkehrsflächen sowie der P+R-Stellplatzflächen vorsieht, werden Art und Maß der baulichen Nutzung nicht festgelegt.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde von der C. Hentschel Consult Ing.-GmbH aus Freising mit Datum vom 04.10.2022 eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Bericht Nr. 2599-2022 SU V01). Darin wurden die Immissionsbelastungen berechnet, die aus dem Betrieb aller bestehenden und geplanten öffentlichen P+R-Anlagen im Geltungsbereich an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen zu erwarten sind. Die Schutzbedürftigkeit aller Immissionsorte wurde konform zu den Festsetzungen der jeweils geltenden Bebauungspläne bzw. zur Darstellung im Flächennutzungsplan der Stadt Abensberg als allgemeines Wohngebiet (WA) eingestuft. Die Berechnungen erfolgten gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19“, wonach die Schallemissionen getrennt für die Ein- und Ausparkvorgänge auf den Parkplätzen bzw. den Zu- und Abfahrten an den Bushaltestellen sowie dem Zu- und Abfahrtsverkehr auf den Fahrgassen ermittelt wurden.

Maßgeblich für die Beurteilung der Immissionsbelastungen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Sie legt für die verschiedenen Gebietsarten Immissionsgrenzwerte fest, die beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Verkehrswegen verbindlich einzuhalten sind. Diese liegen in allgemeinen Wohngebieten bei 59/49 dB(A) tags/nachts und gelten unter Berücksichtigung der Summenwirkung aller einwirkenden öffentlichen Verkehrsflächen (öffentliche Straßen- und Schienenverkehrswege sowie öffentliche Parkplätze).

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte mit Immissionsbelastungen von maximal 47/35 dB(A) tags/nachts gesichert eingehalten werden. Mit Blick auf die deutlichen Unterschreitungen um mindestens 12/14 dB(A) tags/nachts ist die Zusatzbelastung durch das Vorhaben schalltechnisch irrelevant. Die vorhandene Lärmbelastung aus dem Straßen- und Schienenverkehr wird durch die Planung nicht weitergehend erhöht. Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht nicht, sodass auch im Bebauungsplan „Park + Ride – Anlage“ keine Festsetzungen zum Schallschutz notwendig sind.

9.2 Sport- und Freizeitimmissionen

Es bestehen im weiteren Umfeld keine entsprechenden Anlagen, eine Beurteilungsrelevanz ist somit nicht gegeben.

9.3 Gewerbliche Immissionen

Im Osten grenzt ein Mischgebiet mit gewerblichen Nutzungen an den Planungsbereich an. Gewerbelärmimmissionen können jedoch aufgrund der Nutzungszuordnung des vorliegenden Planungsbereiches ohne Wohnfunktionen außer Betracht gelassen werden.

9.4 Landwirtschaftliche Immissionen

Landwirtschaftlich genutzte Anwesen oder Gewerbebetriebe mit störenden Emissionen sind im Planungsbereich bzw. nach derzeitigem Kenntnisstand in näherer Umgebung nicht vorhanden. Negative Auswirkungen hinsichtlich auftretender Geruchimmissionen sind somit nicht zu erwarten bzw. sind nicht relevant.

10 FLÄCHENBILANZ

Flächenbilanz - Gesamt

ART DER NUTZUNG	ANTEIL in %	FLÄCHE in m ²
Gesamtfläche innerhalb des Geltungsbereiches	100,0	16.295
abzgl. Verkehrsflächen – Bestand (Bahnhofstraße, Pöglstraße, Buchbuchten, Erschließung Bahnhof, Fußwege, Parkbuchten)	31,1	5.065
Bahnhofsgelände, Bahntrasse und P + R – Anlage	68,9	11.230

11 ERSCHLIESSUNGSKOSTEN

Die voraussichtlichen Kosten für die geplanten Erschließungsmaßnahmen sind derzeit noch nicht dimensioniert und somit noch nicht bekannt.

Die Anschlusskosten für

- Abwasserbeseitigung,
- Wasserversorgung,
- Versorgung mit elektrischer Energie,
- Telekommunikation,

richten sich nach den entsprechenden Satzungen bzw. nach den tatsächlichen Herstellungskosten.

Zudem muss ausgesagt werden, dass es sich vorwiegend um Bestand handelt.

12 VERFAHRENSVERMERKE

Die Aufstellung des einfachen Bebauungsplanes mit Grünordnungsplan „Park + Ride – Anlage Bahnhof“ erfolgt gemäß § 13a BauGB als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“. Von der Durchführung eines verkürzten Verfahrens wird abgesehen. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wird durchgeführt.

Die Stadt Abensberg hat in der Sitzung vom 25.03.2021 gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnungsplan „Park + Ride – Anlage Bahnhof“ beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 30.03.2021 ortsüblich bekanntgemacht.

Die frühzeitige Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB für den Vorentwurf des Bebauungsplans mit Grünordnungsplan in der Fassung vom 25.03.2021 hat in der Zeit vom 24.08.2021 bis 21.09.2021 stattgefunden.

Der Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnungsplan in der Fassung vom 13.12.2021 wurde mit der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 07.03.2022 bis einschließlich 11.04.2022 öffentlich ausgelegt.

Der Entwurf II des Bebauungsplans mit Grünordnungsplan in der Fassung vom 12.12.2022 wurde mit der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. §4a Abs. 3 BauGB erneut in der Zeit vom 30.01.2023 bis einschließlich 06.03.2023 öffentlich ausgelegt.

Die Stadt Abensberg hat mit Beschluss vom 15.05.2023 den Bebauungsplan mit Grünordnungsplan gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in der Fassung vom 15.05.2023 als Satzung beschlossen.

Folgende Behörden bzw. sonstige Träger öffentlicher Belange werden am Verfahren beteiligt:

- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bund Naturschutz – Kreisgruppe Kelheim
- Deutsche Post AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bayernwerk Netz GmbH
- Deutsche Bahn AG (DB Immobilien Region Süd)
- Energienetze Südbayern GmbH
- Handwerkskammer
- Industrie- und Handelskammer
- Landesbund für Vogelschutz
- Regionaler Planungsverband Regensburg
- Stadtwerke Abensberg
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Wasserwirtschaftsamt Landshut
- Landratsamt Kelheim
 - Abteilung Bauplanungs-/ Bauordnungsrecht
 - Abteilung Städtebau
 - Abteilung Immissionsschutz
 - Abteilung Naturschutz und Landschaftspflege
 - Abteilung Wasserrecht
 - Abteilung Feuerwehrwesen/ Kreisbrandrat
 - Abteilung Kreisstraßenverwaltung
 - Abteilung Abfallrecht – staatlich
 - Abteilung Gesundheitswesen
 - Abteilung Abfallrecht – kommunal
 - Abteilung Straßenverkehrsrecht
- Regierung von Niederbayern – Höhere Landesplanung
- Regierung von Niederbayern – Gewerbeaufsicht

TEIL B) GRÜNORDNUNGSPLAN

13 VERANLASSUNG

Um einerseits die baurechtlichen Voraussetzungen für die Neuordnung des Bahnhofsbereiches zu schaffen und andererseits den ökologischen Belangen gerecht zu werden, ist im Zuge der qualifizierten Bauleitplanung ein integrierter Grünordnungsplan erforderlich. Darin werden die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach Art. 4 Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG festgesetzt.

Der Grünordnungsplan kann auch Grundlage für die naturschutzrechtliche Beurteilung von Eingriffen im Sinn von § 14 BNatSchG sowie für Vorhaben des Naturschutzes und der Landschaftspflege (z. B. Festsetzung von Schutzgebieten, Pflegemaßnahmen) sein.

Auch hier wird darauf verwiesen, dass es sich um einen einfachen Bebauungsplan handelt, welcher die Verkehrsflächen neu ordnet und das Augenmerk auf der Herstellung von Stellplätzen für eine Park + Ride Anlage liegt.

14 BESTANDSERFASSUNG UND BEWERTUNG

14.1 Naturräumliche Lage

Nach der naturräumlichen Gliederung Deutschlands liegt die Stadt Abensberg an der Grenze des Niederbayerischen Hügellandes (Gruppe 06) zur Fränkischen Alb (08). Hinsichtlich der naturräumlichen Untereinheiten befindet sich das Stadtgebiet im Schnittpunkt von insgesamt vier verschiedenen Naturräumen, dem Donau-Isar-Hügelland (062-A), dem Abenstal (062-B), den Donauauen (063-C) sowie der Hochfläche der Südlichen Frankenalb (082-A). Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes/ Grünordnungsplanes liegt in der naturräumlichen Haupteinheit des Donau-Isar-Hügellandes (062).

14.2 Geländeverhältnisse/ Topographie/ Geogefahren

Das Gelände ist weitgehend eben und liegt auf ca. 370 m ü. NN.

14.3 Potentielle natürliche Vegetation

Unter der potentiellen natürlichen Vegetation versteht man diejenige Vegetation, die sich heute nach Beendigung anthropogener Einflüsse auf die Landschaft und ihre Vegetation einstellen würde. Bei der Rekonstruktion der potentiellen natürlichen Vegetation wird folglich nicht die Vegetation eines früheren Zeitraumes nachempfunden, sondern das unter den aktuellen Standortbedingungen zu erwartende Klimaxstadium der Vegetationsentwicklung.

Im Bereich des Planungsgebietes würde sich ein *Fluttergras-Buchenwald im Komplex mit Waldmeister-Buchenwald* ausbilden.

14.4 Reale Vegetation

Der Vegetationsbestand wurde aktuell bei einer Geländebegehung im Sommer 2016 sowie im Frühjahr 2021 gesichtet.

Der größte Teil des Planungsgebietes ist versiegelt (Asphalt, Pflaster). Der Vegetationsbestand auf dem unbebauten Grundstück (Fl. Nr. 1300/70), der auf dem Luftbild noch zu erkennen ist, wurde bereits vor der Bestandsaufnahme gerodet. Entlang der Gleise östlich des Theaters befindet sich ein Grünstreifen mit Sukzession. Im Bereich des Reisezentrums und des Bistros sind Grünflächen anzutreffen, die vorhandenen Stellplätze wurden mit Linden begrünt. Lediglich östlich des Bahnhofsgebäudes wurde eine Eiche gepflanzt. Nördlich der Gleise finden sich Grünflächen, Sträucher und Gehölze junger bis mittelalter Ausprägung.

Es handelt sich somit überwiegend um ein Gebiet mit geringer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (Kategorie I), die Gehölzbestände im Bereich der Parkplätze weisen Kategorie II (mittlerer Wert) auf.

Biotopausstattung

Im Geltungsbereich selbst und auch im näheren Umfeld sind keine amtlich kartierten Biotope vorhanden. Sonstige unter den Schutz des Bayerischen Naturschutzgesetzes fallende Flächen und Landschaftsbestandteile sind ebenfalls nicht vorhanden.

14.5 Boden

Die Böden sind größtenteils anthropogen überprägt und versiegelt (Asphalt, Pflaster). Lediglich im Bereich der Pflanz- und Grünflächen, der Sukzessionsfläche entlang der Gleise, auf dem unbebauten Grundstück (Fl. Nr. 1300/70) sind unversiegelte Böden zu finden.

Es handelt sich somit um ein Gebiet mit geringer bzw. mittlerer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (Kategorie I versiegelter Bereich, Kategorie II unversiegelter Bereich).

14.6 Wasser

Innerhalb des Geltungsbereiches befindet sich kein wasserführendes Oberflächengewässer. Im Süden in ca. 550 m Entfernung verläuft die Abens.

Das Gebiet liegt weder in einem Überschwemmungsbereich noch in einem wassersensiblen Bereich, ein Wasserschutzgebiet ist ebenfalls nicht vorhanden.

Hinsichtlich des Grundwassers liegt der Geltungsbereich im hydrogeologischen Teilraum Tertiär-Hügelland, das Bodeninformationssystem Bayern gibt fluvioglaziale Ablagerungen (Schmelzwasserschotter) als Grundwasserleiter mit hohen bis sehr hohen Durchlässigkeiten als ergiebige Poren-Grundwasserleiter an.

Die Versickerungsfähigkeit und somit die Grundwasserneubildungsrate ist durch die bestehenden Versiegelungen und Teilversiegelungen bereits deutlich reduziert.

Das Gebiet wird aufgrund der Gegebenheiten mit geringer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (Kategorie I) eingestuft, angesetzt wird der obere Wert.

14.7 Klima/ Luft

Der Geltungsbereich liegt im Klimabezirk Niederbayerisches Hügelland. Die jährlichen Durchschnittsniederschläge betragen 650 – 750 mm, so dass das Gebiet um Abensberg zu den niederschlagsärmeren und mit einer Jahresdurchschnittstemperatur von 8° - 9°C zu den wärmebegünstigteren Gebieten Bayerns zählt.

Eine klimatische Bedeutung des Geltungsbereiches als Ventilationsbahn, Frischluft- oder Kaltluftentstehungsgebiet wird aufgrund der bestehenden Versiegelungen, die die Kaltluftentstehung beeinträchtigen, sowie aufgrund der vorhandenen Gebäude, die die Frischluftventilation behindern, als gering (Kategorie I, oberer Wert) eingestuft.

14.8 Landschaftsbild/ Erholungseignung

Der Geltungsbereich ist zum Großteil aufgrund der bestehenden Nutzungen als Stellplätze, Zufahrten und Bahnhof anthropogen überprägt und wenig bedeutsam für das Landschaftsbild. Der vorhandene Parkplatzbereich wurde allerdings ansprechend mit Naturstein-/Betonpflaster und einheitlicher Bepflanzung gestaltet. (Wert II, mittlerer Wert).

15 GRÜNORDNERISCHES KONZEPT

Es bleibt zu sagen, dass es sich überwiegend um bestehende Flächen, welche neu geordnet werden, handelt. Das Konzept der Grünordnung sieht daher den Schutz und Erhalt bestehender Gehölze sowie die bestmögliche Durch- und Eingrünung des Geltungsbereiches vor. Hauptaugenmerk der Planung ist die Errichtung der Park + Ride Anlagen. So ist es das Ziel die Stellplatzflächen entsprechend zu begrünen, so dass diese visuell in das Orts- und Landschaftsbild integriert werden und dadurch auch ein Beitrag für den Natur- und Artenschutz geleistet wird.

Zusammenfassend sind folgende Maßnahmen Bestandteil des grünordnerischen Konzeptes:

- Weitestgehender Erhalt der Bestandsgehölze.
- Begrünung der Stellplätze mit Einzelgehölzen.
- Ausbildung von Straßenbegleitgrün in Form von Rasen-/ oder Wiesenflächen.

16 ERLÄUTERUNG DER GRÜNORDNERISCHEN FESTSETZUNGEN

16.1 Verkehrsflächen

Die Verkehrsflächen sind überwiegend im Bestand vorhanden. Die neu zu errichtenden Stellplätze und Fahrgassen müssen den Anforderungen der Deutschen Bahn entsprechen.

16.2 Nicht überbaubare Grundstücksflächen

Da es sich um einen einfachen Bebauungsplan handelt, welcher vorwiegend die Neuordnung von Verkehrsflächen sowie die Stellplatzflächen der Park + Ride Anlage dokumentiert, werden keine Aussagen zu den nicht überbaubaren Grundstücksflächen getroffen.

16.3 Gestaltungs-/ Pflegemaßnahmen

16.3.1 Öffentliche Grünflächen

Vorab kann ausgesagt werden, dass sämtliche Gehölzpflanzungen und Ansaaten zu pflegen und zu erhalten sind. Ausfallende Gehölze sind nachzupflanzen. Die Grünflächen sind ein bis zweimal im Jahr entsprechend zu mähen.

Straßenraum und Stellplatzbegrünung

Der Straßenraum ist bereits im Bestand an geeigneten Standorten mit Einzelgehölzen überstellt. Die Gehölze sind zu erhalten.

Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün ist ebenfalls überwiegend im Bestand vorhanden. Das Straßenbegleitgrün soll all Rasen-/ oder Wiesenfläche ausgebildet sein. Diese Fläche unterliegt auf Grund ihrer straßenbegleitenden Lage einer starken Beanspruchung, u. a. durch Salzeintrag in den Wintermonaten. Daher ist auch bei der Saatgutmischung besonderes Augenmerk auf salzverträgliche und trockenheitsresistente Arten, aber auch solche, die gegenüber gelegentlicher Tritt- und Befahrungsbelastungen tolerant sind, Wert zu legen.

16.3.2 Private Grünflächen

Vorab kann ausgesagt werden, dass sämtliche Gehölzpflanzungen und Ansaaten zu pflegen und zu erhalten sind. Ausfallende Gehölze sind nachzupflanzen. Die Grünflächen sind ein bis zweimal im Jahr entsprechend zu mähen.

Stellplatzbegrünung

Im Bereich der bestehenden Park + Ride – Anlage sind bereits Einzelgehölze im Bestand vorhanden. Die Gehölze sind zu erhalten. Die erweiternden Stellplatzflächen im Süden des Theaters sowie nördlich der Bahntrasse sind nach Fertigstellung ebenfalls mit Einzelgehölzen zu überstellen. Es dürfen an der Stelle heimische Arten in Sorten gepflanzt werden. Bei der Artenauswahl wurde darauf geachtet, dass die Gehölze dem Nutzungsdruck nebst einer Verkehrsfläche weitestgehend Stand halten können.

Grünflächen

Die Grünflächen sind ebenfalls überwiegend im Bestand vorhanden. Zudem sollen die angedachten Baumscheiben der zu erweiternden Stellplatzflächen ebenfalls begrünt werden. Die Grünflächen sollen als Rasen-/ oder Wiesenfläche ausgebildet sein. Diese Fläche unterliegt auf Grund ihrer straßenbegleitenden Lage einer starken Beanspruchung, u. a. durch Salzeintrag in den Wintermonaten. Daher ist auch bei der Saatgutmischung besonderes Augenmerk auf salzverträgliche und trockenheitsresistente Arten, aber auch solche, die gegenüber gelegentlicher Tritt- und Befahrungsbelastungen tolerant sind, Wert zu legen.

17 EINGRIFFSREGELUNG IN DER BAULEITPLANUNG

Nach § 1 a Abs. 3 BauGB ist für die Aufstellung von Bauleitplänen die Eingriffsregelung in der Bauleitplanung einschlägig, wenn auf Grund der Planung Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind.

Da es sich im vorliegenden Fall um einen Bebauungsplan nach § 13a BauGB handelt, gilt der Eingriff im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 als vor der planerischen Entscheidung erfolgt bzw. zulässig, so dass gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB kein Ausgleich erforderlich wird.

VERWENDETE UNTERLAGEN

18 QUELLEN

LITERATUR

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ: Artenschutzkartierung Bayern. Augsburg
BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND UMWELTFRAGEN (2003): Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft; Eingriffsregelung in der Bauleitplanung – ein Leitfaden. Ergänzte Fassung. München
BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND UMWELTFRAGEN (1999): Arten- und Biotopschutzprogramm, Landkreis Kelheim. München

GESETZE

BAUGESETZBUCH [BauGB] in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. 11. 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist
BAUNUTZUNGSVERORDNUNG [BauNVO] in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist
BAYERISCHE BAUORDNUNG [BayBO] in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. 08. 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch Gesetz vom 23. Juni 2023 (GVBl. S. 250) geändert worden ist
GEMEINDEORDNUNG [GO] in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. 08. 1998 (GVBl. S. 796, BayRS 2020-1-1-I), die zuletzt durch § 2 des Gesetzes vom 09. 12. 2022 (GVBl. S. 674) geändert worden ist
BUNDESNATURSCHUTZGESETZ [BNatSchG] vom 29. 07. 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 08. 12. 2022 geändert worden ist
GESETZ ÜBER DEN SCHUTZ DER NATUR, DIE PFLEGE DER LANDSCHAFT UND DIE ERHOLUNG IN DER FREIEN NATUR [Bayerisches Naturschutzgesetz – BayNatSchG] vom 23. 02. 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), das zuletzt durch Gesetz vom 23. 12. 2022 (GVBl. S. 723) geändert worden ist
WASSERHAUSHALTSGESETZ [WHG] vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist
BAYERISCHES WASSERGESETZ [BayWG] vom 25. 02. 2010 (GVBl. S. 66, 130, BayRS 753-1-U), das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 09. 11. 2021 (GVBl. S. 608) geändert worden ist
GESETZ ZUM SCHUTZ UND ZUR PFLEGE DER DENKMÄLER [Bayerisches Denkmalschutzgesetz – BayDSchG] in der Bayerischen Rechtssammlung [BayRS 2242-1-WK] veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 23. Juni 2023 (GVBl. S. 251) geändert worden ist
BUNDES-BODENSCHUTZ- UND ALTLASTENVERORDNUNG [BBodSchV] vom 12.07.1999 [BGBl. I S. 1554], die zuletzt durch Artikel 126 der Verordnung vom 19.06.2020 [BGBl. I S. 1328] geändert worden ist
GESETZ ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN BODENVERÄNDERUNGEN UND ZUR SANIERUNG VON ALTLASTEN [Bundes-Bodenschutzgesetzes – BBodSchG] vom 17. 03. 1998 [BGBl. I S. 502], das zuletzt durch Art. 7 des Gesetzes vom 25. 02. 2021 [BGBl. I S. 306] geändert worden ist
BAYERISCHES GESETZ ZUR AUSFÜHRUNG DES BUNDES-BODENSCHUTZGESETZES [Bayerisches Bodenschutzgesetz – BayBodSchG] vom 23. 02. 1999 [GVBl. S. 36, BayRS 2129-4-1-U], das zuletzt durch Gesetz vom 09. 12. 2020 [GVBl. S. 640] geändert worden ist
BAYERISCHES FEUERWEHRGESETZ [BayFwG] vom 23. 12. 1981 in der Bayerischen Rechtssammlung [BayRS 215-3-1-I] veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 2 des Gesetzes vom 24. 07. 2020 [GVBl. S. 350] geändert worden ist

GESETZ ZUR AUSFÜHRUNG DES BÜRGERLICHEN GESETZBUCHS IN DER BAYERISCHEN RECHTSSAMMLUNG [AGBGB] vom 20. 09. 1982 [BayRS IV S. 571], das zuletzt durch § 14 des Gesetzes vom 23. 12. 2022 (GVBl. S. 718) geändert worden ist

SONSTIGE DATENQUELLEN / INTERNETQUELLEN

BAYERISCHES FACHINFORMATIONSSYSTEM NATURSCHUTZ (FIN-WEB):

<https://www.lfu.bayern.de/natur/fis-natur>

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM DER FINANZEN, FÜR LANDESENTWICKLUNG UND HEIMAT - LANDESENTWICKLUNGSPROGRAMM BAYERN (LEP):

<https://www.landesentwicklung-bayern.de/instrumente/landesentwicklungsprogramm/>

BAYERNATLAS: *<http://geoportal.bayern.de/bayernatlas>*

RAUMINFORMATIONSSYSTEM BAYERN: *<http://risby.bayern.de>*

UMWELTATLAS BAYERN: *<https://www.umweltatlas.bayern.de>*

REGIONALER PLANUNGSVERBAND REGENSBURG – REGIONALPLAN REGION REGENSBURG: *<http://www.region11.de>*