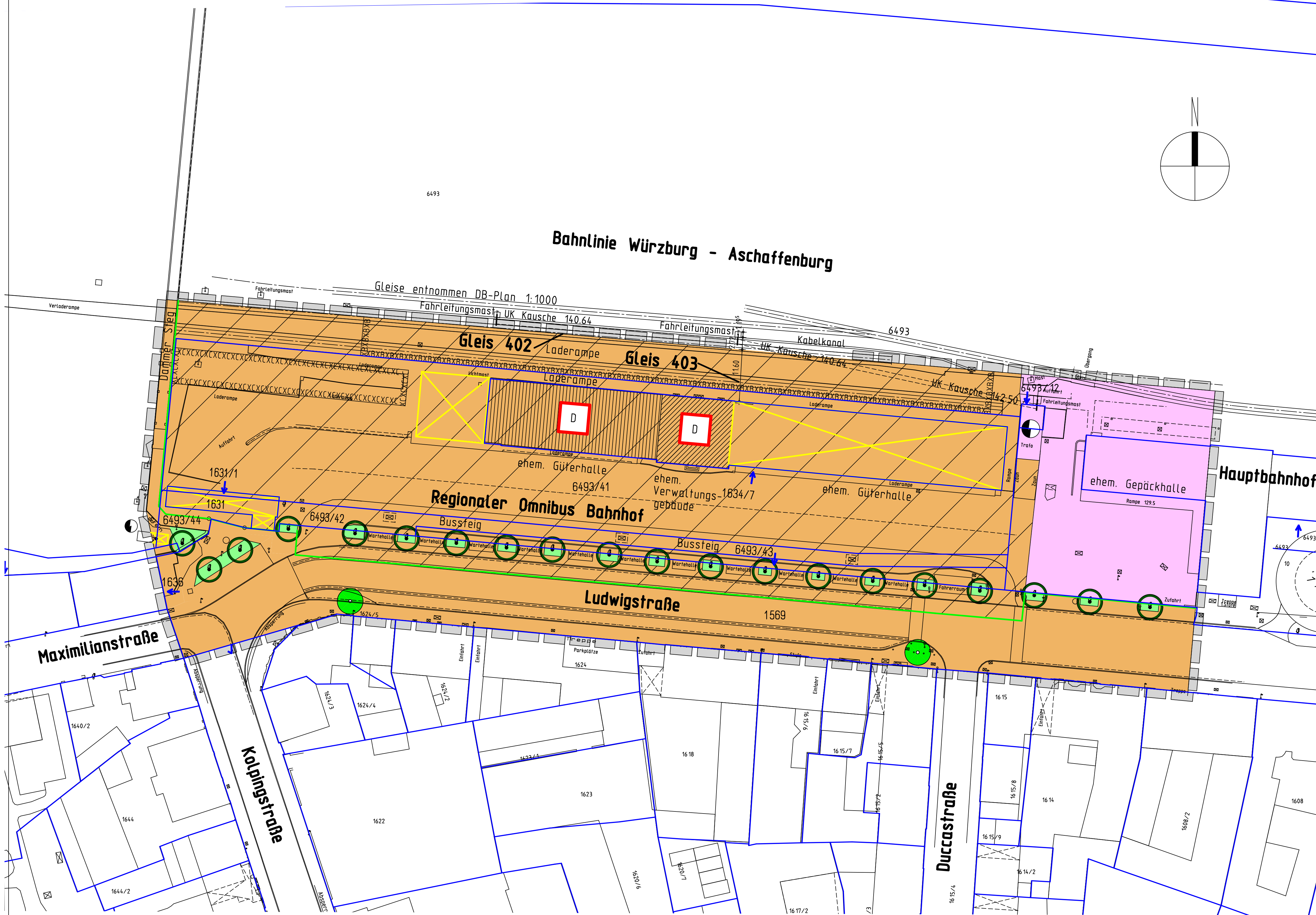




FESTSETZUNGEN DES BEBAUUNGSPLANES

Verkehrsflächen

- Straßenverkehrsflächen
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
-regionaler Omnibusbahnhof- (siehe textliche Festsetzungen §1)
- Straßenbegleitgrün
- Straßenbegrenzungslinie

Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen (§9 Abs.1 Nr.25 BauGB)

- Erhaltung von Einzelbäumen
- Anpflanzung von Einzelbäumen (siehe textliche Festsetzungen §2)

Fläche für Versorgungsanlagen (§9 Abs.1 Nr.12 BauGB)

- Zweckbestimmung Elektrische Schaltanlage (DB AG)

Sonstige Planzeichen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

Nachrichtliche Übernahme (§9 Abs.6 BauGB)

- Einzelanlage die dem Denkmalschutz unterliegt
- Bahnanlage

Hinweise

- bestehende Grundstücksgrenze

z.B. 1634/7

- bestehende Hauptgebäude
- bestehende Nebengebäude und Garagen
- zu beseitigende bauliche Anlagen

Maße

- Umgrenzung von Flächen, die Auffüllungen einschließen.
Im Falle von Baumaßnahmen in dem gekennzeichneten Bereich sind eine Bodenerkundung sowie eine abfalltechnische Untersuchung durchzuführen.

- Umgrenzung von Verdachtsflächen, die künstliche Auffüllungen einschließen.
Im Falle einer Nutzungsänderung oder Baumaßnahme sind eine Bodenerkundung sowie eine abfalltechnische Untersuchung durchzuführen.

- Bodenfunde** Funde von Bodenerkennung sind nach dem Bayerischen Denkmalschutzgesetz vom 25. Juni 1973 (GVBl. 13/73) unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Würzburg, Residenzplatz 2 zu melden. Beim Auffinden von Bodendenkmälern ist der Fundort unverändert zu belassen. (Art.8 Abs.2 DSchG.)

- BauNVO** Es gilt die Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S.132) zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S.466).

Textliche Festsetzungen

Verkehrsflächen (§9 Abs.1 Nr.11 BauGB)

- §1** Auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für den regionalen Omnibusbahnhof sind zweckgebundene Gebäude und Einrichtungen allein oder in Verbindung mit den denkmalgeschützten Gebäuden allgemein zulässig.

Anpflanzungen von Bäumen und Stäuchern (§9 Abs.1 Nr.25 BauGB)

- §2** An den im Bebauungsplan gekennzeichneten Standorten sind hochstämmige Laubbäume mit einem Mindeststammumfang von 25cm zu pflanzen und zu unterhalten. Die im Bebauungsplan bezeichneten Standorte sind symbolisch und werden in Abstimmung mit den Versorgungs- und Maßnahmenträgern i.R. der Baumaßnahmen detailliert festgelegt.

Aufgrund § 2 Abs. 1 Satz 1, § 9 und § 10 des Baugesetzbuches - BauGB - in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141, berichtigt 1998, S. 137) in der derzeit geltenden Fassung, Art. 91 Abs. 3 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.08.1997 (GVBl. S. 433, BayRS 2132-1-I) in der derzeit geltenden Fassung und Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern - GO - in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.08.1998 (GVBl. S. 796, BayRS 2020-1-1-I) in der derzeit geltenden Fassung hat der Stadtrat der Stadt Aschaffenburg diesen Bebauungsplan, bestehend aus Planzeichnung und den nebenstehenden textlichen Festsetzungen, als Satzung beschlossen.

Aschaffenburg, 20.09.2004
STADT ASCHAFFENBURG

gez. Klaus Herzog

Klaus Herzog
Oberbürgermeister

Der Stadtrat hat in der Sitzung am 20.10.1997 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1/27 beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 14.11.1997 ortsüblich bekannt gemacht.

Dem Teilbebauungsplanentwurf Nr. 1/27a stimmte der Stadtrat in der Sitzung am 19.07.1999 zu.

Die Unterrichtung der Bürger und Erörterung (frühzeitige Bürgerbeteiligung) gem. §3 Abs. 1 BauGB hat durch Aushang des Bebauungsplan-Vorentwurfes vom 30.06.1999 in der Zeit vom 02.11.1999 bis 23.11.1999 stattgefunden.

Die von der Planung berührten Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 08.09.1999 auf Grundlage des Bebauungsplan-Vorentwurfes vom 30.06.1999 gem. § 4 Abs. 1 BauGB am Verfahren beteiligt. Sie erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb eines Monats, d. h. bis zum 17.10.1999.

Der Bebauungsplanentwurf vom 10.07.2001 wurde mit Begründungsentwurf vom 10.07.2001 in der Zeit vom 01.10.2001 bis einschließlich 05.11.2001 gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgestellt. Die öffentliche Auslegung wurde am 14.09.2001 ortsüblich bekannt gemacht.

Der Bebauungsplanentwurf vom 10.07.2001 in der Fassung vom 17.12.2001 wurde mit Begründungsentwurf vom 10.07.2001 in der Zeit vom 25.02.2002 bis einschließlich 11.03.2002 gem. § 3 Abs. 3, Abs. 2 BauGB erneut öffentlich ausgestellt. Die Möglichkeit, Anregungen vorzubringen, wurde auf die geänderten bzw. ergänzten Teile beschränkt. Die erneute öffentliche Auslegung wurde am 15.02.2002 ortsüblich bekannt gemacht.

Der Stadtrat der Stadt Aschaffenburg hat in der Sitzung am 01.12.2003 den Bebauungsplan vom 17.12.2001 gem. § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen und die Begründung hierzu vom 23.09.2003 gebilligt.

Aschaffenburg, 20.09.2004
STADT ASCHAFFENBURG

gez. Klaus Herzog

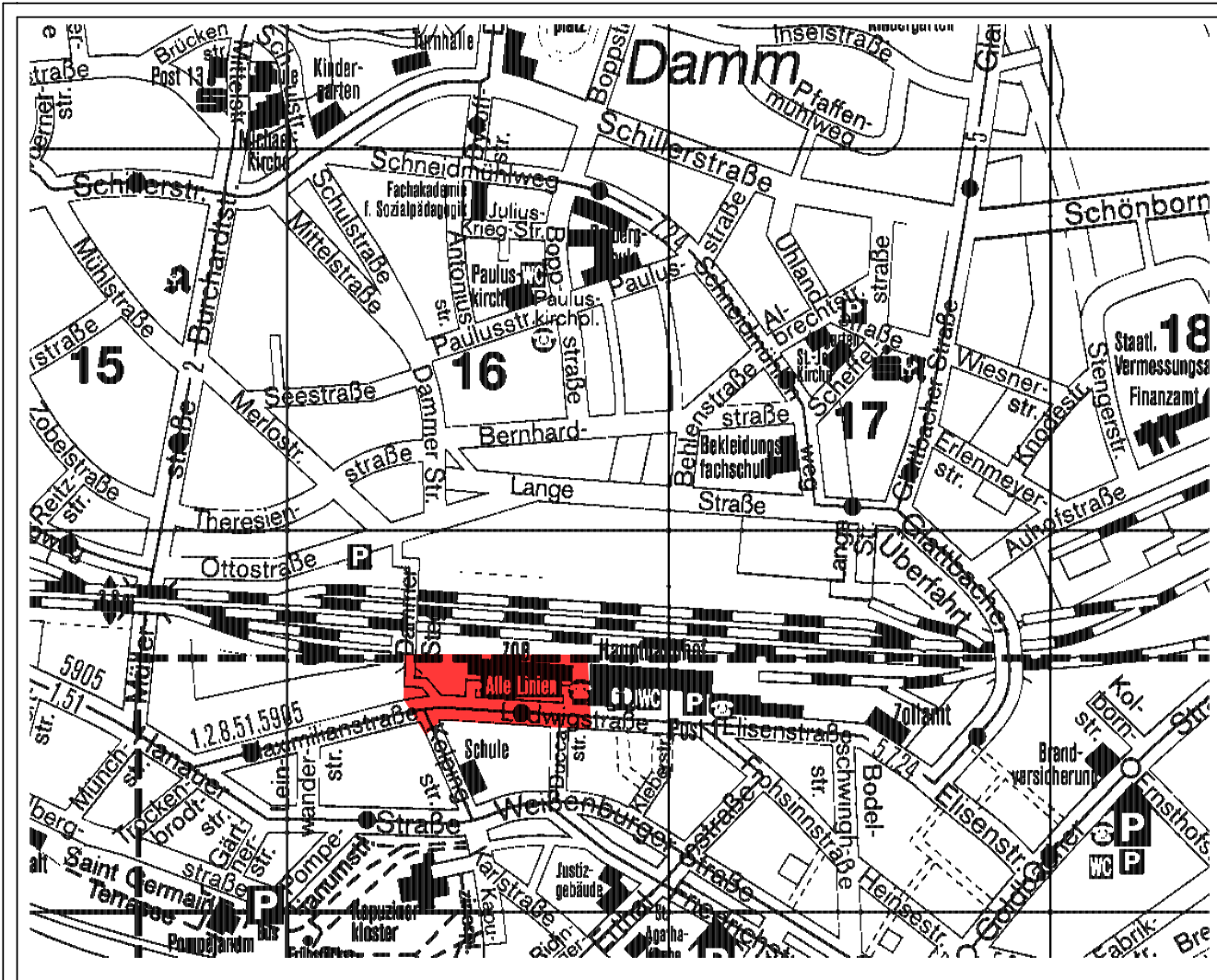
Klaus Herzog
Oberbürgermeister

Der Beschluss des Bebauungsplanes wurde am 24.09.2004 gem. § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Der Bebauungsplan mit Begründung wird seit diesem Tag zu den üblichen Dienststunden im Rathaus der Stadt Aschaffenburg, Dabergstr. 15, Stadtplanungsamt, zu jedermanns Einsicht bereit gehalten und über dessen Inhalt auf Verlangen Auskunft gegeben. Der Bebauungsplan ist damit in Kraft getreten. Auf die Rechtsfolgen des § 44 Abs. 3 Satz 1 und 2, Abs. 4 BauGB sowie auf § 215 Abs. 1 BauGB ist hingewiesen worden.

Aschaffenburg, 24.09.2004
STADT ASCHAFFENBURG

gez. Klaus Herzog

Klaus Herzog
Oberbürgermeister



STADT ASCHAFFENBURG

Bebauungsplan für das Gebiet "Regionaler Omnibusbahnhof" zwischen Hauptbahnhof, Ludwigstraße, Dammer Steg, Bahnlinie Würzburg-Aschaffenburg

Referat für Stadtentwicklung

.....
Kefler

Sachbearbeiter	Datum	Geändert	Maßstab	B-Plan
Brendler/Baumann/Lingk	10.07.2001	17.12.2001	1:500	1/27a

Bebauungsplan Nr. 1/27 a
„Regionaler Omnibusbahnhof“

Begründung zum Bebauungsplan

1. Grundlagen und Verfahrensablauf
2. Planungsanlass
3. Rahmenbedingungen der Planung
4. Städtebauliche Situation
5. Verkehrssituation
6. Planinhalt und Abwägung
7. Maßnahmen zur Planverwirklichung
8. Kostenschätzung und Finanzierung
9. Zusätzliche Erläuterungen
 - Flächenbilanz

Aschaffenburg, 23.09.2003
Stadtplanungsamt


Keßler

aufgestellt:


Brendler

1. Grundlagen und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplanes ist das Baugesetzbuch - BauGB - i. d. F. der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl I S. 2141) sowie die Baunutzungsverordnung (BauNVO) i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl I S. 132) zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.04.1993 (BGBl I S. 466).

Das Planverfahren für den Bebauungsplan Nr. 1/27 „Bahnhofsgebiet“ wurde durch den Aufstellungsbeschluss SPNr. PI 15/299/97 am 20.10.1997 eingeleitet.

Nachdem 1999 absehbar war, dass das Projekt Hauptbahnhof 2001 nicht realisiert wird, wurde der Planbereich auf den Teilbereich für die Planfeststellung des Regionalen Omnibusbahnhofs (ROB) reduziert. Dieser Teilbebauungsplanentwurf Nr. 1/27 a „Regionaler Omnibusbahnhof (ROB)“ wurde am 19.07.1999 im Stadtrat gebilligt und die frühzeitige Beteiligung der Bürger und Träger öffentlicher Belange angeordnet.

Die Bürgerbeteiligung erfolgte durch öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes vom 02.11.1999 bis 23.11.1999 im Rathaus der Stadt Aschaffenburg. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange an der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1/27a wurde in der Zeit vom 08.09.1999 bis 27.10.1999 durchgeführt.

Auf Grund der vorgebrachten Bedenken der DB-Netz AG wurde der Bebauungsplan geändert und in der Zeit vom 25.02.2002 bis 11.03.2002 erneut öffentlich ausgelegt.

2. Planungsanlass

Bereits 1989 hatte der Stadtrat in einem Rahmenplan die städtebaulichen Ziele für die Neuordnung des Bahnhofsgebietes festgelegt.

Besonders die ungelösten Verkehrsprobleme in diesem Bereich waren dann der Anlass für die Aufstellung der Bebauungspläne Nrn. 1/26 und 1/27, die folgende Zielsetzungen beinhalteten:

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch verkehrslenkende Maßnahmen
- Zusammenfassung der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Gelände des ehem. Güterbahnhofs als zentraler Umsteige- und Haltepunkt
- Verbesserung der Anbindung des Stadtteils Damm durch Bau einer neuen Bahnquerung in Ergänzung zu den bestehenden Fußwegebeziehungen Dammer Steg und Glattbacher Überfahrt
- Errichtung eines Parkhauses im Bahnhofsgebiet zur Entlastung der Frohsinnstraße und des Bahnhofsvorplatzes vom ruhenden Verkehr
- Errichtung ausreichender überdachter Fahrradabstellanlagen zur Förderung des Umweltverbundes im Bahnhofsgebiet (Fahrradparkhaus)
- Neubau der Glattbacher Überfahrt

Die Umstrukturierung der Deutschen Bundesbahn in die Deutsche Bahn AG führten zu erheblichen Verzögerungen bei der Realisierung dieser Maßnahmen.

Da Bebauungspläne, die ehem. Bahnbetriebsgelände überplanen, erst nach erfolgter Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt Rechtskraft erlangen, wurden vorsorglich bereits 1996/97 für das Bahngelände südlich der Gleisanlagen Aufstellungsbeschlüsse gefasst, um die städtebaulichen Ziele zu sichern und mit der DB-AG und den Bürgern abzustimmen.

3. Rahmenbedingungen der Planung

Der Planbereich wurde auf den westlichen Teil des 1997 begonnenen Bebauungsplanes „Bahnhofsgebiet“ Nr. 1/27 reduziert, da der Planungsanlass „Neubau des Hauptbahnhofs 2001“ entfallen war.

Im Flächennutzungsplan ist diese Fläche überwiegend als Verkehrsfläche mit der

Zweckbestimmung „Regionaler Omnibusbahnhof“ dargestellt. Der Teilbebauungsplan Nr. 1/27a übernimmt diese Darstellung und weist darüber hinaus nachrichtlich das Bahngelände aus, für das die DB-AG bisher eine Entwidmung nicht in Aussicht gestellt hat. Auf die im Vorentwurf noch dargestellte Gewerbefläche als westliche Abrundung des Blockrandes wurde auf Grund vorgebrachter Bedenken einer angrenzenden Firma im Rahmen der Bürgerbeteiligung verzichtet.

Die grundsätzliche Standortwahl, den Regionalen Omnibusbahnhof auf dem ehem. Güterbahnhofs Gelände unterzubringen, geht auf die bereits 1987 von der „Hamburg Consult“ erstellte „Standortüberprüfung für den zentralen Omnibusbahnhof in Aschaffenburg“ zurück und wurde in den Nahverkehrsplan für die Region Bayer. Untermain aufgrund der verkehrlichen und städtebaulichen Vorteile übernommen.

Zur fachtechnischen Vorbereitung des Bebauungsplanes und Klärung des Flächenbedarfs wurde die Planungsgruppe Nord (PGN) beauftragt, ein Verkehrskonzept für den Bahnhofsbereich mit schwerpunktmäßigen Aussagen zu Organisation und Gestaltung des Regionalen Omnibusbahnhofs zu erstellen. Das Ergebnis dieser Untersuchung sowie die sachbezogenen Anregungen aus der Trägerbeteiligung wurden in der vorliegenden Planung berücksichtigt.

Auf der Basis dieser Voruntersuchungen wurde die Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner + Münnich, Aalen am 07.11.2002 beauftragt, einen Entwurf für den Regionalen Omnibusbahnhof zu erstellen. Das Projekt befindet sich zurzeit im Vorentwurfsstadium.

4. Städtebauliche Situation und Planungsziele

Die städtebauliche Situation dieses Bereiches wird geprägt durch den dominierenden zweiflügeligen Bau der ehemaligen Güterhalle mit dem noch ursprünglich erhaltenen Mittelteil und Westflügel aus der Zeit der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn und dem an der Nahtstelle zur Ludwigstraße 1994 als Provisorium errichteten zentralen Haltepunkt der städtischen Verkehrsbetriebe. Hier wurde seinerzeit unter beengten Verhältnissen der Versuch unternommen, die Betriebsanforderungen eines Bus-Haltepunktes mit den verkehrlichen Anforderungen einer Güterabfertigung zu verbinden ohne den alten Baumbestand zu gefährden.

Durch die Gründung der Verkehrsgemeinschaft am Bayer. Untermain (VAB) ist der ursprünglich nur für die städtischen Verkehrsbetriebe konzipierte Haltepunkt den erhöhten Anforderungen hinsichtlich der erforderlichen Haltestellen und Zahl der Buswartepplätze nicht mehr gewachsen.

Der Nahverkehrsplan für die Region Bayer. Untermain vom .03.1999 sieht daher auch die Neuplanung eines Regionalen Omnibusbahnhofs am Hauptbahnhof als Maßnahme-schwerpunkt in der Stadt Aschaffenburg vor.

Die Neukonzeption des geplanten „Regionalen Omnibusbahnhofs“ beinhaltet daher zum einen die Umnutzung der erhaltenswerten historischen Bausubstanz des ehemaligen Güterbahnhofs und ihre Integration in den Busbahnhof, den weitgehenden Erhalt des bestehenden Bussteigs und seiner Begrünung und die Verbesserung des Betriebsablaufs des Busverkehrs und seiner fußläufigen Verknüpfungen mit den Einrichtungen des Hauptbahnhofs. Ein städtebaulich erwünschter Einbezug des östlich angrenzenden Bahngeländes (vgl. ursprüngl. Planbereich B-Plan Nr. 1/27) in die Planung ist zurzeit nicht möglich, da die Bundesbahn hinsichtlich der weiteren Verwendung dieser Flächen noch keine Aussagen treffen kann, da ihre Planungen noch nicht abgeschlossen sind.

5. Verkehrskonzeption

Die Verkehrssituation im Bahnhofsbereich wurde in dem parallel zum Bebauungsplanverfahren erstellten „Verkehrskonzept Bahnhofsquartier“ ausführlich analysiert und in einem separaten Verfahren beschlussmäßig behandelt und mit den Bürgern erörtert.

An dieser Stelle werden daher nur die wesentlichen Aussagen wiedergegeben, die der Beschlussfassung über die Neukonzeption des Regionalen Omnibusbahnhofs vom 18.06.2001 zugrunde lagen:

- a. Die Planungsvariante 7.2 bildet die Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren
- b. Der Zweirichtungsverkehr in der Ludwigstraße wird vorerst bis zu einer neuen Verkehrsanalyse nach Bau der Bahnparallele beibehalten.
- c. Der historische Mittelrisalit bildet nach Umbau zum Kundencenter der VAB den Mittelpunkt des Regionalen Omnibusbahnhofs (s. Nahverkehrsplan)
- d. Dieser Erhalt aus denkmalpflegerischen Gründen bedingt die Einrichtung einer Busumfahrt im Gleisbereich des ehem. Ladegleises 403.
- e. Die bestehende Inselhaltestelle entlang der Ludwigstraße wird erweitert und in die Neukonzeption integriert
- f. Die Umsteige- und Wegebeziehungen zwischen Omnibusbahnhof und Hauptbahnhof werden optimiert. Da die Entwurfsplanung des Busbahnhofs bisher nur konzeptionell vorliegt, wurde auf Bebauungsplanenebene nur eine planungsrechtliche Sicherung der erforderlichen Flächen und die Darstellung der bei der weiteren Projektierung zu berücksichtigenden Parameter vorgenommen.
- g. Die o. g. Kriterien bestimmen weitgehend den Flächenbedarf des Regionalen Omnibusbahnhofs.

6. Planinhalt und Abwägung

Nachdem der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Aschaffenburg das Bahnhofsquartier nicht detailliert behandelte, wurde 1998 bei der Planungsgruppe Nord, Kassel (PGN) als Grundlage für die verkehrsplanerischen Inhalte ein Verkehrskonzept für das gesamte Bahnhofsquartier in Auftrag gegeben. Ein Teil der Aufgabenstellung betraf die Organisation und Gestaltung des Regionalen Omnibusbahnhofs im westlichen Bahnhofsbereich. In einer umfangreichen Variantenuntersuchung unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen wurde unter Berücksichtigung der schwierigen Randbedingungen des Geländes des ehem. Güterbahnhofs ein optimiertes Grundkonzept für den künftigen Omnibusbahnhof entwickelt und dem Bebauungsplanverfahren zugrunde gelegt.

Der Planinhalt stellt daher abstrahiert das Ergebnis des Abstimmungsverfahrens im Rahmen von Verkehrskonzept und Bebauungsplanverfahren dar.

Da die Betriebsabläufe des Busbahnhofs, die Verkehrsabwicklung und Betriebseinrichtungen nicht Regelungsinhalt eines Bebauungsplanes sein können, wurde auf solche Darstellungen mit Hinweisscharakter verzichtet, da sie erst nach der Projektplanung feststehen.

Der Planinhalt berücksichtigt daher in erster Linie die Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange sowie die zu berücksichtigenden baulichen Gegebenheiten. Darüber hinaus wurde die Baumreihe, die Bestandteil des bisherigen Bussteiges ist, als zu erhaltender und in die künftige Anlage zu integrierender Bestand festgesetzt.

7. Maßnahmen zur Planverwirklichung

Da sich außer der Straßenfläche der Ludwigstraße das gesamte Plangebiet im Besitz der DB-AG befindet, sind bodenordnende Maßnahmen nicht erforderlich. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes betreffen weitgehend Bahnflächen, die nach Auflassung des Güterbahnhofs funktionslos wurden. Über die künftige Nutzung der im Plangebiet gelegenen ehem. Gepäck- und Expressguthalle konnte bisher keine Einigung erzielt werden. Diese Fläche musste daher weiterhin nachrichtlich als Bahnfläche dargestellt werden. Der Bebauungsplan bildet daher die Grundlage für die Grunderwerbsverhandlungen mit der DB-AG und die erforderliche Entwidmung des Bahnbetriebsgeländes durch das Eisenbahn-Bundesamt. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird die Projektierung und Finanzierung des Busbahnhofs fortgeführt und mit den anderen betei-

lichten Aufgabenträgern (Landkreis Aschaffenburg und Landkreis Miltenberg) ein Finanzierungs- und Förderungskonzept für den Bau und Betrieb des Regionalen Omnibusbahnhofs entwickelt.

8. Kostenschätzung und Finanzierung

Der Nahverkehrsplan für die Region Bayer. Untermain räumt dem Neubau des Busbahnhofs als „Herzstück des ÖPNV in der Region“ erste Priorität im Maßnahmen- und Investitionsplan ein und veranschlagt die Kosten (ohne Grunderwerb) auf ca. 2 Mio. €.

Die Stadt Aschaffenburg steht z. Zt. in Verhandlungen mit der für den Verkauf der DB-Flächen zuständigen Stellen über den Ankauf der erforderlichen Flächen gemäß den Voruntersuchungen über den Flächenbedarf. Da hier auch komplexe Fragen, wie z. B. die Anrechnung bereits gezahlter Kosten für den bestehenden Gestattungsvertrag bzw. die Bewertung des das Gelände eher belastenden denkmalgeschützten Baubestandes eine Rolle spielen, können zu den Grunderwerbskosten noch keine konkreten Angaben gemacht werden.

Die Gesamtkosten des Regionalen Omnibusbahnhofs sollen nach einem noch zu verhandelnden Schlüssel auf die beteiligten Aufgabenträger des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) aufgeteilt werden.

Ein entsprechendes Finanzierungs- und Förderungsmodell wird z. Zt. unter Beteiligung des Deutschen Städtetages und des Verbandes der Verkehrsunternehmen (VdV) entwickelt.

9. Zusätzliche Erläuterungen

▪ Verkehrsfläche (Ludwigstraße)	ca. 4.600 m ²
▪ Verkehrsfläche - besond. Zweckbestimmung (ROB)	ca. 9.300 m ²
▪ Verkehrsfläche - Bahnanlage	ca. 1.950 m ²
▪ Verkehrsfläche - Fußgängerbrücke / -weg	ca. 160 m ²
	ca. 16.000 m²