

Gemeinde

Schondorf a. Ammersee

Landkreis Landsberg am Lech

Bebauungsplan Ortsmitte

Begründung mit integriertem Umweltbericht

19.04.2006

13.12.2006

07.03.2007

14.03.2008

09.12.2008

17.12.2008

25.02.2009

28.04.2010

21.07.2010

22.09.2010



PV

Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München

Körperschaft des
öffentlichen Rechts
Uhlandstraße 5
80336 München

Das Planungsgebiet umfasst die Grundstücke Fl.Nrn. 161/3, 161/4, 161/5, 161/8, 161/12, 161/13, 162, 162/3, 162/5, 328/2, 328/5, 328/8, 330, 330/2, 330/3, 330/4, 330/5, 330/6, 330/7, 330/8, 330/9, 330/10, 331, 331/3, 331/4, 331/5, 331/13, 331/14, 331/15, 331/11, 332/2, 332/3, 332/4, 332/7, 332/8, 332/9, 332/10, 332/11, 332/12, 332/13, 332/14, 332/15, 332/16, 332/18, 332/19, 332/20 333, 333/2, 333/3, 333/4, 333/5, 333/6, 333/7, 333/8, 333/9, 333/10, 333/11, 395/2, 395/3, 395/5, 400/1, 405 und Teilflächen der Flur 403 und 306/2 in der Gemarkung Oberschondorf.

1 Planungsanlass und Verfahren

Der Gemeinderat von Schondorf am Ammersee hat am 13.07.2005 beschlossen, für das Gebiet der oben genannten Grundstücke im Ortszentrum einen Bebauungsplan aufzustellen. Der Umgriff reicht von der Uttinger Straße im Osten bis zu den Bahnanlagen im Westen. Die Gemeinde beabsichtigt, durch den Bebauungsplan die in der Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht¹ formulierten städtebaulichen Maßnahmen zur Neugestaltung des Ortszentrums planungsrechtlich zu sichern. Zu den Planungszielen gehören u. a. die Neugestaltung des Bahnhofumfeldes, das Anlegen von Parkplätzen, die sowohl den Bahnnutzern als auch den Gaststättenbesuchern zur Verfügung stehen, und die Schaffung einer Fußwegeverbindung zwischen der Bahnhofsstraße und der Staatsstraße. Der Bebauungsplan erhielt die Bezeichnung „Ortsmitte“.

Die Geschäftsstelle des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München wurde mit der Ausarbeitung des Bebauungsplans beauftragt.

2 Bestand und städtebauliche Situation

Das ca. 4,1 ha große Plangebiet liegt in der Mitte der Gemeinde Schondorf an der Staatsstraße St 2055. Die westliche Begrenzung des Umgriffs bildet die Bahntrasse der Strecke Mering - Weilheim. Im Norden reicht das Plangebiet bis zur Fuchsbergstraße und umfasst im Osten eine Parzellentiefe entlang der Greifenberger Straße. Das Ende bildet hier das südliche Eckgrundstück Brunnenstraße/Greifenberger Straße. Die südöstliche Plangebietsgrenze reicht bis zu dem Fußweg von der Greifenberger Straße an der Musikschule vorbei bis zur Uttinger Straße und zur südlichen Bahnhofsstraße.

Das Gelände fällt von der Bahntrasse in Richtung Ammersee im Osten stark ab. Da die Straßen an das Gelände angepasst wurden, liegen einzelne Grundstücksbereiche unter dem Straßenniveau. Am stärksten lässt sich diese Höhendifferenz im Süden des Plangebietes ablesen. Hier bilden sich drei Geländestufen zwischen dem Bahnhof und der Uttinger Straße sowie der südlichen Greifenberger Straße ab.

Die Bebauungs- und die Nutzungsstrukturen im Plangebiet stellen sich heterogen dar. Im Westen steht am Bahnhof Schondorf das zweigeschossige Bahnhofsgebäude als Solitär. Im Süden geht dieses Gebäude in eine überdachte Wartehalle über, im Norden schließt der Geräteschuppen an. Alle drei Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Bahnhofseinrichtungen wie Fahrkartenschalter oder Kiosk gibt es hier nicht mehr. Lediglich im Süden, kurz vor der Fußgängerunterführung unter der Bahn, befindet sich eine kleine Bahnhofsgastronomie.

¹ Satzung über die Begründung eines besonderen Vorkaufsrechts, Schondorf am Ammersee, den 16.07.1998

Die Grundstücke zwischen der Bahnhofsstraße und der Uttinger Straße sind im Norden mit zwei Hallen bebaut, von denen die nördliche als Busgarage genutzt wird, während die südliche einen vollsortimentierten Supermarkt beinhaltet. Südlich des zum Supermarkt gehörenden Parkplatzes befinden sich das Rathaus mit der integrierten Feuerwehr und die Sparkasse an der Uttinger Straße. Diese beiden Gebäude sind, im Gegensatz zu den eingeschossigen Hallen im Norden, zwei bis drei Geschosse hoch. Das dritte Vollgeschoss liegt dabei durch den Höhenversprung zum Teil im Untergeschoss. An der Kreuzung Uttinger Straße/Bahnhofsstraße steht ein zweigeschossiges Gebäude, dessen Erdgeschoss als Restaurant und dessen Obergeschoss als Wohnraum genutzt wird.

Das Rathaus hat einen passagenartigen Durchgang zwischen Bahnhof und Uttinger Straße, der am Haupteingang des Rathauses zu einer Querunginsel an der Staatsstraße 2055 führt. Diese vorhandene Verbindung wird durch das Ziel des Bebauungsplans gestärkt, das Bahnhofsumfeld aufzuwerten.

Östlich der Staatsstraße setzt sich das Bild der Nutzungsmischung fort. Von Norden kommend liegt auf dieser Seite nach einer Schlosserei und einer Boutique ein weiterer Supermarkt mit einem Vollsortiment, in dessen Nachbarschaft sich weitere Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt haben. Diese Nutzungen sind mit Wohnungen kombiniert, deren Anteil Richtung Bahnhofsstraße zunimmt. Das an der Staatsstraße gelegene ehemalige Postgebäude dient gewerblichen bzw. freiberuflichen Nutzungen (Zahnarztpraxis, Massagepraxis, Veranstaltungsraum). Im Süden an der Kreuzung zur Bahnhofsstraße befindet sich ein kleines Gebäude, welches neben der Volkshochschule und der Musikschule auch das Touristeninformationsbüro beherbergt.

Den Bereichen ist die sehr heterogene Bebauung gemeinsam. Von kleinen, eingeschossigen Gebäuden bis zu großflächigen Hallen weist das Plangebiet ein breites bauliches Spektrum auf. Ablesbar ist das unter anderem in den unterschiedlichen Gebäude- und Dachformen. Dies spiegelt die gewachsene Dorfstruktur wieder, die in ihrer Nutzungsvielfalt erhalten werden soll.

3 Planungsrechtliche Situation

Die Gemeinde verfügt über einen neu überarbeiteten genehmigten Flächennutzungsplan. Für diesen wurde der Feststellungsbeschluss durch den Gemeinderat am 26.03.2003 gefasst.

Der Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet Mischgebietsfläche dar. Die Ausnahme bildet das Grundstück des Rathauses und der Feuerwehr, das als Gemeinbedarfsfläche im Flächennutzungsplan enthalten ist. Nördlich des Bahnhofsgebäudes ist eine Altlastenfläche gekennzeichnet. Auf dieser Fläche sind nach Aussage des Erläuterungsberichtes zum Flächennutzungsplan nach Recherchen der Bahn in den Jahren 1897 bis ca. 1908 eine Abfallgrube der Bahn sowie eine Verladeanlage betrieben worden. Die Fl.Nrn. 332 und 332/8 umfassen ein ehemaliges Tanklager, bei dem bereits deutliche Bodenbelastungen nachgewiesen wurden, sowie den Standort einer ehemaligen Lager- und Ladehalle der Bahn.

Auf den Flurstücken Nr. 330/5 und 330/6 ist im Flächennutzungsplan ein Bodendenkmal eingetragen. Es handelt sich hierbei um eine nachrichtliche Übernahme aus der Denkmalliste, die unter der Nummer 7932/0028 frühmittelalterliche Körpergräber verzeichnet. Im Bereich des Bahnhofs sind zudem drei Bau Denkmäler vorhanden und nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Dies sind der Bahnhof mit Empfangsgebäude, Wartehalle und Güterschuppen. In der Denkmalliste werden Sie unter der Nummer D-1-81-139-19 aufgeführt.

Für den nördlich an das Plangebiet anschließenden Abschnitt der Staatsstraße wurde mit dem Ziel der Zusammenlegung der zwei vorhandenen Bahnübergänge ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Dieses bildet die Grundlage für die nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommene neue Straßenführung. Durch die straßenbauliche Maßnahme wird der Unfallschwerpunkt am Ortseingang der Gemeinde entschärft werden.

Planungsrechtlich ist das Gebiet nach § 34 BauGB zu beurteilen, d. h. hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung ist der Bestand in der näheren Umgebung heranzuziehen. Ein Bebauungsplan existiert für die Fläche bislang nicht.

4 Planungsziele

Ziel und Zweck des Bebauungsplans ist es, den Gebietscharakter des überwiegend bebauten Geländes auf Dauer zu erhalten. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes orientieren sich daher in der Dichte und der Bauform an dem vorhandenen Siedlungscharakter. Dieser zeichnet sich durch eine dichte Bauweise bei einer gleichzeitig großen Nutzungsvielfalt aus. Zusammen mit der Bahnhofstraße stellt dieser Bereich die lebendige Ortsmitte von Schondorf dar.

Nördlich des Rathauses hat die Gemeinde ein Grundstück erworben, das langfristig für eine Erweiterung der Verwaltung und andere öffentliche Einrichtungen (soziale Zwecke, z.B. Jugendhaus) genutzt werden soll.

Darüber hinaus soll im Rahmen des Bebauungsplans das Bahnhofsumfeld neu gestaltet werden. Über die Fortführung des Radweges, der von Greifenberg kommend am Bahnhof Schondorf vorbei nach Utting führt, die Einrichtung von Bushaltestellen und P+R-Anlagen für Autofahrer wird eine Steigerung der Attraktivität dieses Bereiches angestrebt. Für Fußgänger wird durch die Schaffung eines Fußweges die Verkehrssicherheit auf dem Weg von der Ampelanlage an der Uttinger Straße zum Bahnhof erhöht, zudem wird eine großzügige Aufstellfläche für Busfahrgäste geschaffen. Auf die Sicherheit der Fußgänger legt die Gemeinde ein besonderes Augenmerk, da der Bahnhof zu einem großen Teil von Schülern und älteren Menschen genutzt wird.

Das gemeindliche Planungsziel zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes ist eng mit der Verkehrsführung in der Bahnhofstraße verbunden. In Zukunft sollen deshalb klare Funktionsbereiche für fließenden, ruhenden und Fußgängerverkehr definiert werden. Der Gemeinde ist bewusst, dass die Umsetzung dieser Ziele nur nach und nach erfolgen kann, da andere dort befindliche Nutzungen (Baudenkmal) der Realisierung aktuell entgegenstehen. Um den Zielkonflikt gerecht zu werden, wird deshalb eine aufschiebend bedingte Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB festgesetzt.

Indem Vollgeschosse teilweise in den Untergeschossen festgesetzt werden, wird die Topographie des Plangebietes in die Planung aufgenommen. Das bedeutet, dass die Gebäude den Geländeverlauf nachvollziehen und auf diese Weise starke Abgrabungen und Aufschüttungen vermieden werden können.

5 Inhalt des Bebauungsplans

Der rund 4,1 ha umfassende Umgriff des Bebauungsplans setzt sich wie folgt zusammen:

Mischgebietsfläche	1,94 ha
Gemeinbedarfsfläche	0,29 ha
Öffentliche Verkehrsfläche	0,93 ha
Straßenbegleitgrün	0,04 ha
<u>Bahnfläche</u>	<u>0,90 ha</u>
Gesamtumgriff	4,10 ha

5.1 Art der baulichen Nutzung

Der Großteil des Plangebietes wird als Mischgebiet (MI) gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Um den Charakter der Ortsmitte mit seiner heterogenen Nutzungsstruktur (Bahnhof, Gemeinbedarf, Einzelhandel, Dienstleistung, Wohnen) zu stärken und nachteilige Auswirkungen im sensiblen Bahnhofsumfeld zu vermeiden, sind Nutzungen gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO sowie Ausnahmen nach § 6 Abs. 3 BauNVO sind nicht zulässig. Das bedeutet, dass Vergnügungsstätten unzulässig sind und nicht im Plangebiet angesiedelt werden dürfen.

Die Gemeinbedarfsflächen sind als solche im Bebauungsplan festgesetzt. Deren Zweckbestimmung entspricht weitgehend der heutigen Nutzung: Rathaus und Feuerwehr sowie VHS und Musikschule. Die Fläche des alten Waschhaus der Bahn AG (Abriss bereits erfolgt) nördlich des Rathauses soll künftig eine öffentliche Nutzung erfahren. Hier soll ein Gebäude für soziale Zwecke (z.B. Jugendhaus) errichtet werden.

Die Art der Nutzung ist damit aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickelt.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Das im Bebauungsplan festgesetzte Maß der baulichen Dichte orientiert sich am Bestand. Das maximal zulässige Maß der Nutzung wird über die Festsetzung einer maximalen Grundfläche pro Bauraum, einer maximal zulässigen Wandhöhe und die Höchstzahl der Vollgeschosse gesteuert. Die GRZ, die den Grundflächen zu Grunde liegt, variiert zwischen 0,25 im Norden und 0,40 im Bereich der Sparkasse und des Rathauses. Dabei nimmt die festgesetzte Dichte von Süden nach Norden, d. h. in Richtung Ortsende, und von Westen nach Osten, zu den durch Wohnnutzungen geprägten Bereichen, ab.

Überschreitungen der festgesetzten Grundfläche durch die in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen sind bis zu einer maximalen GRZ von 0,8 zulässig. Die hohe zulässige Überschreitung der Grundfläche wurde wegen der vorhandenen Struktur festgesetzt. Wegen des hohen Parkraumbedarfes weist das Gebiet bereits heute einen hohen Versiegelungsgrad auf.

5.3 Städtebauliches Konzept und bauliche Gestaltung

Das städtebauliche Konzept knüpft an die vorhandene Bebauung an und nimmt Bezug auf die Lage in der Ortsmitte. Die Regelungsdichte im Bebauungsplan wurde bewusst beschränkt, um den am Bau Beteiligten weitgehend Planungs- und Gestaltungsfreiheit zu lassen ohne Verlust der städtebaulichen Qualität. Dadurch sollen auch Befreiungen und Umplanungen möglichst von vornherein vermieden werden.

Die Festsetzungen zur baulichen Gestaltung sollen ein Mindestmaß an ortstypischer gestalterischer Einheit sichern.

5.4 Natur und Landschaft, Eingriffsregelung, Grünordnung

Das Plangebiet zählt zur naturräumlichen Gliederung des „Ammer-Loisach-Hügellandes“ und befindet sich am Fuße der von Süd nach Nord verlaufenden Würm-Grundmoräne.

Ausgleichsmaßnahmen sind für das Plangebiet nicht erforderlich, da die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht über das bereits vorhandene Baurecht hinausgehen.

5.5 Verkehr, Garagen und Stellplätze

Die verkehrliche Erschließung erfolgt über die Staatsstraße 2055, die Schondorf im Norden mit der Gemeinde Greifenberg sowie im Süden mit der Gemeinde Utting a. Ammersee verbindet.

Nördlich der Greifenberger Straße wird der Fußweg im Bebauungsplan über das Flurstück 405 weitergeführt. Langfristig möchte die Gemeinde durch diese Maßnahme die Verkehrssicherheit für Fußgänger erhöhen.

Die zeichnerischen Festsetzungen zu den öffentlichen Verkehrsflächen entlang der Bahnhofstraße gestalten sich im Gegensatz zum übrigen Bebauungsplangebiet sehr detailliert. Die differenzierte Darstellung resultiert aus dem Planungsziel, das Bahnhofsumfeld neu zu gestalten und damit den Belangen des Fuß-, Rad- und Busverkehrs sowie des ruhenden Kfz-Verkehrs gerecht zu werden (siehe Planungsziele Kap. 4). An diesem ‚Engpass‘ treffen nicht nur mehrere Verkehrsträger aufeinander, zugleich muss auch die Abwicklung des Verkehrs durch das Busunternehmen Pflügler sowie die Anlieferung des Supermarktes über die Bahnhofstraße erfolgen (beide Betriebe befinden sich auf dem Grundstück Fl.Nr. 333/4). Durch die Überplanung des Bereichs sind daher unterschiedliche private und öffentliche Interessen in Einklang zu bringen.

Die Lösung der möglichen Konfliktsituationen im Bahnhofsumfeld wird durch folgende Maßnahmen erreicht: Die Bushalle des Unternehmens Pflügler kann durch Bereitstellung ausreichenden Schwenkraums auf der Bahnhofstraße von den an- und abfahrenden Bussen ungehindert befahren werden. In einem Bereich von insgesamt rund 70 m vor und zu beiden Seiten der Bushalle werden, um den Rangierverkehr nicht zu behindern, keine Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angeordnet. Der Fuß- und Radweg entlang der Ostgrenze der Bahnfläche soll derart ausgestaltet werden, dass er bei Bedarf von den Bussen des Unternehmens überschwenkt werden kann. Die bisherige Situation – ohne das Vorhandensein einer Vorfahrt oder eines vom öffentlichen Straßenraum abgegrenzten Bereichs für Fußgänger und Radfahrer – stellt sich so dar, dass die gesamte Fläche der Bahnhofstraße bis zu den Toren der Bushalle von allen Verkehrsträgern in Anspruch genommen wird. Unter sicherheitstechnischen Ge-

sichtspunkten ist diese Lösung unzulänglich. Durch die neue gemeindliche Planung wird gewährleistet, dass Fußgänger und Radfahrer zukünftig einen sichereren, weil aus dem Gefahren- und Schwenkbereich ein- und ausfahrender Busse weitgehend herausgeführten, Weg benutzen können. Aufgrund der Engstelle im Bahnhofsbereich wird der Radweg vom Fußweg entkoppelt auf Höhe der Parkplätze auf der Fahrbahn weitergeführt.

Insgesamt werden 25 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der Bahnhofstraße angeboten, von denen sich ein Großteil gegenüber dem Bahnhofgebäude vor dem Rathaus und nördlich des Bahnhofgebäudes (Park & Ride) gegenüber dem Supermarkt befindet. Noch weiter im Norden, im Kreuzungsbereich der Bahnhofstraße mit der Greifenberger Straße, sind vier öffentliche Stellplätze angeordnet, die tagsüber auch den Mitarbeitern des Busunternehmens zur Verfügung stehen sollen.

Vor allem die Park + Ride-Stellplätze sollen dazu beitragen, den Anforderung eines modernen Bahnhofs mit nahen Parkmöglichkeiten gerecht werden. Dieses Ziel kann jedoch erst realisiert werden, wenn der Status des nachqualifizierten Baudenkmals Güterschuppen als Teil des Bahnhofs gemeinsam zwischen Gemeinde und Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt ist. Zur Sicherung des Baudenkmals ist die Errichtung der P+R-Anlage erst dann zulässig, wenn der Denkmalstatus erlischt.

Die beiden Bushaltestellen im Straßenraum liegen in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Eine befindet sich direkt vor dem Bahnhofgebäude (auf der gleichen Straßenseite), die andere liegt ein Stück nach Norden versetzt auf der gegenüberliegenden Straßenseite in Höhe neu zu errichtenden öffentlichen Gebäudes (ehemals altes Waschhaus). Um die Verkehrssicherheit für die einsteigenden und wartenden Fahrgäste zu verbessern, wird für diese Bushaltestelle eine großzügige Aufstellfläche nördlich des Rathauses errichtet, die teils auf öffentlicher Verkehrsfläche und teils auf Flächen für den Gemeinbedarf zum Liegen kommt. Die Fläche hat eine Breite von bis zu 5,00 m. Die Überdachung einer Teilfläche soll über das Dach des neu zu errichtenden öffentlichen Gebäudes hergestellt werden.

Zusätzlich zu den beiden Haltestellen wird vom Busunternehmen ein Busparkplatz benötigt. Dieser soll nördlich der Bushaltestelle, gegenüber der Park + Ride-Plätze realisiert werden. Um auch hier ein Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu ermöglichen, wurde ein 1,5 m breiter Fußweg angelegt, der auf Höhe des Supermarktes endet (vom Grundstückseigentümer wurde der Gemeinde die Nutzung dieser Fläche auf Fl.Nr. 332/13 gestattet).

Da die Busse in kurzem Abstand voneinander im Straßenraum halten, kann es kurzfristig zu einer Blockade der Bahnhofstraße kommen. Das gleichzeitige Halten zweier Busse wird allerdings nur selten vorkommen und führt zu einer hinnehmbaren Belastung für den übrigen Verkehr. Auch kann es passieren, dass die Ein- und Ausfahrt zu einem Teil der P+R-Stellplätzen durch haltende Busse verhindert wird. Als positiv ist herauszustellen, dass die dadurch verursachte ‚Verkehrsberuhigung‘ zu einer erhöhten Sicherheit für die einsteigenden Fahrgäste, unter denen sich hauptsächlich Schulkinder befinden, führt.

Zur langfristigen Entlastung der Verkehrssituation wird sich die Gemeinde Schondorf bemühen, den zwischen der Gleisanlage und der Ausübungsfläche gelegenen Grünstreifen – nach Aufgabe der Nutzung durch die Dt. Bahn AG – zu erwerben, um den Fuß- und Radweg dauerhaft nach Westen verlegen zu können.

Die Zahl der im Plangebiet erforderlichen Stellplätze für Wohnnutzungen richtet sich nach der gemeindlichen Stellplatzsatzung. Der gewerbliche Stellplatzbedarf richtet sich nach GaStellV (zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bebauungsplans).

Garagen sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen (Bauräume) sowie innerhalb der Flächen zulässig, die 5,00 m von der Straßenbegrenzungslinie beginnen und maximal an der tiefsten Baugrenze enden. Durch diese Festsetzungen soll eine möglichst flexible Anordnung der Garagen ermöglicht werden.

Da es sich um einen Bestandsbebauungsplan handelt und das Baurecht auf den bestehenden Flurstücken nur unwesentlich erhöht wird, ist ein Ausbau der öffentlichen Verkehrswege nicht vonnöten. Die Straßenquerschnitte sind ausreichend groß angelegt, sodass den Anforderungen des vorbeugenden Brandschutzes bezüglich der Befahrbarkeit mit den Fahrzeugen der Feuerwehr Rechnung getragen wird. Zudem sind alle Gebäude unter 50,0 m von den öffentlichen Verkehrsflächen entfernt und damit im Brandfall erreichbar.

5.6 Immissionsschutz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist stark vorbelastet durch die Lärmemissionen der Staatsstraße und der Bahnstrecke Mering – Weilheim (siehe Umweltbericht Kap. 9.2). Aufgrund der teilweise geringen Entfernung von Wohn- und Bürohäusern (Bebauung ab 7,00 m Abstand zur Straße) zur Staatsstraße ST 2055 ist gerade diese als Emittent im Plangebiet zu berücksichtigen. Zur Beurteilung von Bauleitplänen sind die Richtwerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) einschlägig.

Mit der Überplanung des Bereichs werden daher entlang der ST 2055 (Uttinger Straße, Greifenberger Straße) besondere passive Schallschutzmaßnahmen für Neubauten festgesetzt, die eine Überwindung der Lärmschutzproblematik zum Inhalt haben. Bei Neu-, An-, Ersatz- und Umbauten sind die Orientierungswerte der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ zu berücksichtigen.

6 Bodenordnende Maßnahmen

Zur Verwirklichung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen durchzuführen.

Zur besseren Zugänglichkeit der Bushaltestelle wurde vom Busunternehmen die Inanspruchnahme einer Teilfläche der Fl.Nr. 332/13 gestattet.

7 Erschließung, Ver- und Entsorgung

Das Gebiet ist voll erschlossen. Der Hauptsammler verläuft in der Greifenberger Straße. Der Mühlaugraben quert das Bebauungsplangebiet südlich des Rathauses und verläuft über das Flurstück Nr. 162 in Richtung Nordosten. Der Mühlaugraben dient als Vorfluter für das vorhandene Trennsystem.

Da es sich bei den Böden um bindige Schichten handelt, ist eine Versickerung auf den Grundstücken nicht möglich. Hinzu kommt die bewegte Topografie, die dazu führt, dass sich das Niederschlagswasser an Tiefpunkten sammeln kann. Um Überschwemmungen durch abfließendes Oberflächenwasser zu vermeiden, hat jeder Grundstückseigentümer dafür Sorge zu tragen, dass auf seinem Grundstück anfallendes Niederschlagswasser nicht auf Nachbargrundstücke abfließt.

8 Denkmalschutz

Das auf den Fl.Nrn. 330/5 und 330/6 eingetragene Bodendenkmal sowie das Baudenkmal Bahnhof, bestehend aus Empfangshalle, Wartehalle und Güterschuppen, sowie ggf. weitere Denkmäler sind entsprechend den Anforderungen der Unteren Denkmalschutzbehörde zu behandeln:

- Der Antragsteller hat im Bereich von Denkmalflächen eine Erlaubnis nach Art. 7 DSchG bei der Unteren Denkmalschutzbehörde einzuholen.
- Der Oberbodenabtrag für das Vorhaben ist im Einvernehmen und unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege im Bereich der geplanten Baufläche durchzuführen.
- Nach dem Ergebnis des Oberbodenabtrags hat der Antragsteller eine sachgerechte archäologische Ausgrabung im Einvernehmen und unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege zur Sicherung und Dokumentation aller von der geplanten Maßnahme betroffenen Bodendenkmäler durchzuführen. Grundlage hierfür sind die Vorgaben zur Dokumentation archäologischer Ausgrabungen in Bayern² (Stand Juli 2008) und ggf. eine Leistungsbeschreibung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege.
- Der Antragsteller hat alle Kosten der fachlichen Begleitung des Oberbodenabtrags und der Ausgrabungen zu tragen.
- Mit den bauseits erforderlichen Erdarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die vorhandenen Bodendenkmäler sachgerecht freigelegt, dokumentiert und geborgen wurden.
- Die Untere Denkmalschutzbehörde behält sich ausdrücklich vor, weitere Bestimmungen nachträglich aufzunehmen, zu ändern oder zu ergänzen sowie den Bescheid jederzeit zu widerrufen.

9 Umweltbericht

9.1 Einleitung

Zum Anlass und den Zielen der Planung sowie zu den planungsrechtlichen Voraussetzungen wurden in den vorangestellten Abschnitten dieser Begründung detaillierte Aussagen gemacht. Eine wichtige Grundlage des Umweltberichtes bilden die Erläuterungsberichte zum Flächennutzungsplan³ und zum Landschaftsplan⁴. Im Wesentlichen sind die Ziele des Bebauungsplans ein Erhalt der gemischten Nutzungsstruktur und eine Aufwertung des öffentlichen Raumes, insbesondere des Bahnhofumfeldes. Im Umweltbericht sollen diese Planungsziele hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB beschriebenen Belange des Umweltschutzes geprüft werden.

² www.blfd.bayern.de/blfd/content/pdfs/Vorgaben_Dokumentation_Archaeologische_Ausgrabungen_d.pdf

³ Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan in der Fassung vom 20.11.2002

⁴ Landschaftsplan Schondorf am Ammersee vom Juni 1994

9.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Schutzgut Klima und Lufthygiene

Schondorf liegt im Klimabezirk „Oberbayerisches Alpenvorland“. Den Ammersee umgibt ein mildes Lokalklima, zu dessen Ausgeglichenheit die große Wasserfläche dämpfend beiträgt. Aufgrund der Alpennähe sind für diesen Klimabezirk Stau- und Föhnneffekte typisch. Nebelbildung tritt vor allem im Herbst in den Monaten Oktober und November auf. Aufgrund der geringen Größe des Plangebiets hat es keine besondere Bedeutung für das Kleinklima der Gemeinde Schondorf. Darüber hinaus ist die Fläche des Plangebiets bereits weitgehend baulich genutzt und kann deswegen keine wichtigen klimatischen Funktionen mehr erfüllen.

Durch den starken Verkehr auf der Staatsstraße ist das Plangebiet relativ hohen Emissionen ausgesetzt.⁵ Diese werden jedoch durch die Umsetzung der Planung nicht erhöht.

Schutzgut Boden

Das Plangebiet liegt auf den sandig-kiesigen bis schluffig-kiesigen Böden aus den Jungmoränen des Isar-Loisachgletschers. Besonders finden sich hier grundwasserferne Böden der Pararendzina.

Die Böden im Planumgriff sind bereits heute weitestgehend bebaut und versiegelt. Die Böden außerhalb der Bebauung sind jeweils anthropogen überprägt. Diese Böden haben für den Naturschutz mittlere Bedeutung. Durch den Bebauungsplan ist zwar eine Mehrung der Baumassen im Vergleich zum Bestand geplant, diese überschreitet aber nicht das heute bereits durch § 34 BauGB zulässige Maß. Eine erhebliche Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktion ist somit nicht zu erwarten.

Die bekannten Altlasten sind als Kennzeichnung im Bebauungsplan enthalten und werden im Rahmen von Baumaßnahmen in diesem Bereich berücksichtigt. Die belasteten Böden werden zukünftig als Verkehrsflächen genutzt. Sensible Nutzungen wie Spiel-, Freizeit- und Gartennutzung finden nicht statt und sind in ihrer Entstehung durch die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche ausgeschlossen. Entsprechend den Handlungsempfehlungen des „Mustererlasses zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ der ARGEBAU 09/2001, ist durch eine Versiegelung der Flächen von einem Schutz des Bodens und des Grundwassers auszugehen. Die vorhandenen Schadstoffe können nicht mehr ins Grundwasser ausgespült werden. Da somit sichergestellt ist, dass von der Bodenbelastung keine Gefährdung für die vorgesehene Nutzung ausgehen kann, kann der Bebauungsplan vor Behandlung der Bodenbelastungen in Kraft gesetzt werden.⁶

Dennoch sind, um dem Schutzgut Boden ausreichend Rechnung zu tragen, Schutzmaßnahmen vorzusehen. Die fachlich qualifizierte Überwachung der

⁵ DTV (2000) = 10.979 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 3,6 %
(Quelle: Straßenbauamt Weilheim)

⁶ Vgl. Nr. 2.3.1 des Mustererlass zur Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren der ARGEBAU 09/2001

Baumaßnahmen hat entsprechend geltender gesetzlicher Regelungen zu erfolgen:

Zur Verhinderung von unkontrollierten Schadstoffverlagerungen ist vor Rückbau und Umbau von ehemaligen Bahnanlagen und Bauwerken ein mit den zuständigen Stellen abgestimmtes, fachlich qualifiziertes Rückbaukonzept zu erstellen, das sich den Anforderungen der Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (TR LAGA) Nr. 20, neuester Stand, sowie der Arbeitshilfe Kontrollierter Rückbau / BayLfU 2003 (AH) orientiert. Das Rückbaukonzept mit Darstellung der Vorerkundungsergebnisse ist dem Landratsamt Landsberg am Lech zur Prüfung vorzulegen.

Bei sämtlichen Aushubmaßnahmen im Bereich von Verdachtsflächen und sonstigen bestehenden baulichen Anlagen (Verkehrsflächen, Fundamente) im Bereich ehemaliger Anlagenstandorte und Bauwerkshinterfüllungen/-anschüttungen sowie sonstigen Auffüllungen ist eine fachlich qualifizierte Aushubüberwachung durchzuführen. Diese hat sich an den einschlägigen Anforderungen der TR LAGA M 20 zu orientieren.

Verwertungs- und Entsorgungsmaßnahmen von Bodenaushub und Bauschutt sind nach Vorlage der Ergebnisse der Aushub- und Rückbauüberwachung mit dem Landratsamt Landsberg am Lech abzustimmen.

Schutzgut Wasser (Grundwasser/Oberflächenwasser)

Die Ortsmitte von Schondorf wird durch den in diesem Bereich verrohrten Mühlgraben gequert. Dieser dient als Vorfluter für das anfallende Niederschlagswasser, das durch den hohen Versiegelungsgrad nur in geringem Umfang versickert werden kann. Da durch den Bebauungsplan keine über das vorhandene Maß hinausgehenden Bodenversiegelungen geplant sind, bleibt der jetzige Zustand erhalten.

Schutzgut Tiere und Pflanzen (Biodiversität)

Die unbebauten und unversiegelten Flächen im Plangebiet sind mit Privatgärten belegt. Dabei handelt es sich um anthropogen überformte Böden, die eine geringe Biodiversität aufweisen. Zur Durchgrünung und zur Verbesserung der räumlichen Qualität sollen im Bereich der Bahnhofstraße Grüninseln angelegt und mit Bäumen bepflanzt werden.

Im Plangebiet sind keine amtlich kartierten Biotope vorhanden.

Schutzgut Landschaft

Da die Fläche von Siedlungsflächen umgeben ist, hat sie eine geringe Bedeutung für das Landschaftsbild. Für das Ortsbild an der Ortseinfahrt ist besonders der vorhandene Baumbestand von Bedeutung. Dieser wird im Bebauungsplanentwurf als zu erhaltend festgesetzt.

Schutzgut Mensch

Das Gebiet ist durch Lärmemissionen der Staatsstraße und der Bahntrasse bereits heute stark vorbelastet (siehe Begründung Kap. 5.6). Das Plangebiet befindet sich im Innerortsbereich, das bedeutet, dass hier mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden darf. Durch die starke Frequentie-

zung (s. o.) stellt der Verkehrslärm eine erhebliche Beeinträchtigung für die Wohnbebauung dar.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Das amtlich kartierte Bodendenkmal sowie das nachqualifizierte Baudenkmal Bahnhof (Wartehalle, Empfangshalle, Güterschuppen) sind nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen und werden bei Baumaßnahmen auf den Grundstücken in Absprache mit dem Landesamt für Denkmalpflege gesichert.

Prognose des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Da das Gebiet bereits weitestgehend bebaut ist, hätte eine Nichtdurchführung der Planung keine Verbesserung des Umweltzustandes zur Folge. Vielmehr würden die Bereiche, wie z.B. das Bahnhofsumfeld, die durch die Planung aufgewertet werden sollen, bei Nichtdurchführung der Planung weiterhin in ihrem räumlich wenig ansprechenden Zustand verweilen. Wenn von der Möglichkeit der so genannten Nullvariante Gebrauch gemacht wird, hat dies zur Folge, dass das Grundstück im Rahmen des § 34 bebaut wird, ohne dass die Gemeinde auf dessen Entwicklung Einfluss nehmen kann.

9.3 Zusätzliche Angaben

Methodik

Wichtige Grundlage für die Beurteilung der Umweltauswirkungen der Darstellungen bildet der durch den Landschaftsarchitekten Blendermann im Rahmen der Neuaufstellung des FNP als Fachgutachten erarbeitete Landschaftsplan der Gemeinde Schondorf. Da es hier um die Steuerung der baulichen Entwicklung im Bestand geht, ist eine Alternativenprüfung obsolet.

Monitoring

Die Gemeinde Schondorf plant in regelmäßigen Abständen die erheblichen Umweltauswirkungen ihrer Planungen zu überprüfen.

Zusammenfassung

Schondorf beabsichtigt, durch die Überplanung der Ortsmitte die Nutzungsvielfalt zu erhalten und den öffentlichen Raum in seiner Aufenthaltsqualität aufzuwerten. Der Gemeinde sind zum gegenwärtigen Verfahrensstand keine erheblichen zu erwartenden schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt bekannt.

Gemeinde:

Schondorf a. Ammersee, den

.....
(Peter Wittmaack, Erster Bürgermeister)