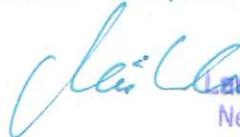


Begründung
zum
Bebauungsplan Nr. 18, Kennwort "Bahnhof"
mit örtlichen Bauvorschriften
der Stadt Könnern

Landesverwaltungsamt
Anlage zum Schreiben
vom 16. 11. 2004

AZ: 204-21102-18/886/016

i. A. 

Landesverwaltungsamt
Nebenstelle Magdeburg
PF 1963
39009 Magdeburg



WEGA
INTERPLAN

1. Planungsanlaß und Aufstellungsbeschluß

Die Stadt Könnern beabsichtigt eine Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit Herrichten des Bahnhofsvorplatzes und Neubau eines Busbahnhofs sowie Schaffung von zusätzlichen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen.

Gleichzeitig soll der derzeit unattraktive und unstrukturierte nordöstliche Siedlungsrand eine städtebauliche Verdichtung bzw. Aufwertung erfahren.

Zur Sicherung und Umsetzung dieser vorgesehenen Maßnahmen hat der Rat der Stadt Könnern deshalb am 22.08.1996 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 18, Kennwort "Bahnhof", mit örtlichen Bauvorschriften beschlossen.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in Flur 4, 7 und 8 der Gemarkung Könnern im Nordosten des derzeitigen Siedlungsgefüges mit den Flurstücken

Flur 4: 191/6 (teilweise)

Flur 7: 149/1; 152/42; 119/1; 1/1 (teilweise); 119/1; 153/42; 154/42; 155/42;
145/43; 141/43; 43/1; 159/42; 109/42; 108/42; 43/2; 43/3

Flur 8: 36/9 (teilweise); 2/1 (teilweise); 93/3 (teilweise); 425/3; 3/6 (teilweise);
19/1 (teilweise); 18/19; 18/21; 18/22; 18/17; 18/15; 97/18 (teilweise);
17/1 (teilweise); 424/7 (teilweise)

Der Geltungsbereich ist in einem Übersichtsplan eindeutig festgelegt.

3. Beschreibung des Plangebietes

Das rund 4,0 ha große Plangebiet erstreckt sich zwischen dem Schienenweg der Deutschen Bahn AG, Bahnhofstraße und Köthener Straße.

Im Osten verläuft die Grenze des Geltungsbereiches entlang der westlichen Grenze des Flurstückes 19/1.

Zur Anpassung der angedachten verkehrlichen Erschließung an den Bestand wurde im Südosten eine Teilfläche der Martha-Brautzsch-Straße in den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit einbezogen.

Die Baustruktur sowohl innerhalb als auch unmittelbar außerhalb des Bebauungsplangebietes ist äußerst heterogen. Neben dem alten Bahnhofsgebäude sind sowohl repräsentative Villen aus der Jahrhundertwende als auch ein vor kurzem errichtetes Seniorenheim in der Bahnhofstraße vorzufinden. Entlang der übrigen Straßen stehen Garagen, freistehende Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser.

Ebenso verschieden wie die Baustruktur ist deren Nutzung: Wohnungen, Arztpraxen, Kindergarten und Dienstleistungen.

Der Erhaltungszustand der Gebäude ist überwiegend als mangelhaft einzustufen. Einige der Häuser stehen leer.

Unmittelbar östlich der Martha-Brautzsch-Straße liegen Gartenparzellen. Im übrigen Plangebiet sind größere brachliegende bzw. minder- oder fehlgenutzte Flächen mit altem Baumbestand vorhanden.

Die Bahnhofstraße, die Martha-Brautzsch-Straße und die Köthener Straße sind gepflastert. Die Bahnhofstraße - die jetzige Hauptzufahrt des Bahnhofs - ist durch eine Allee-Bepflanzung gekennzeichnet.

Die Straße "Am Bahnhof" ist unbefestigt und befindet sich in einem desolaten Zustand.

Auf der Südseite dieser eben erwähnten Straße und des Bahnhofsvorplatzes sowie im Bereich der vor kurzem angelegten Stellplatzanlage unmittelbar westlich des Bahnhofsgebäudes stehen ältere großgewachsene Bäume.

Hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse ist festzuhalten, daß die nördlich der derzeitigen Straße "Am Bahnhof" gelegenen Flächen sich sämtlich im Besitz der Deutschen Bahn AG befinden.

4. Einfügung in vorhandene planungsrechtliche Festsetzungen

4.1 Flächennutzungsplan

Der gemeinsame Flächennutzungsplan für die Verwaltungsgemeinschaft Könnern und die Gemeinde Rothenburg befindet sich derzeit im Vorentwurfsstadium. Da einerseits das weitere Verfahren langwierig und andererseits zum jetzigen Zeitpunkt absehbar ist, daß die Festsetzungen des aktuellen Bebauungsplans aus den künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt sein werden, ist das vorgezogene parallele Bebauungsplanverfahren (§ 8 (3) Satz 2 BauGB) gewählt worden.

4.2 Planfestgestellte Flächen

Die Flächen unmittelbar südlich der Gleisanlage befinden sich derzeit im Besitz der Deutschen Bahn AG.

Nach Maßgabe des vorliegenden Planungskonzeptes werden einige dieser Flächen überplant und einer neuen Nutzung zugeordnet.

Im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofsgebäudes werden Teilflächen aber weiterhin als Flächen für Bahnanlagen dienen.

Dementsprechend wurden diese Flächen nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

5. Ziel und Zweck des Bebauungsplans

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung hat die Stadt Könnern einen Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet, der nicht nur eine umwelt- und flächenschonende Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs zum Inhalt hat, sondern auch Konzepte zur Gestaltung und zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs darlegt.

Ein wesentlicher Gedanke bei der Entwicklung des ÖPNV ist die Beseitigung von Hindernissen beim Übergang von einem Verkehrssystem auf ein zweites; im konkreten Fall also beim Übergang von der Bahn als überregionalem öffentlichem Verkehrsmittel auf die Buslinien des Landkreises. Besonderes Gewicht erhält diese Forderung durch den geplanten Ausbau der Bahnstrecke Halle - Könnern - Aschersleben - Halberstadt, der deutlich verbesserte Bahnverbindungen für die Zukunft erwarten läßt.

In diesem Kontext ist die Schaffung eines Busbahnhofes in unmittelbarer räumlicher Zuordnung zum Bahnhof der Deutschen Bahn AG das Mittel der Wahl. Gleichzeitig ist eine umfassende Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit Herrichtung des Bahnhofsvorplatzes aus funktionalen und städtebaulichen Gründen erstrebenswert. Die angedachte Neugestaltung i. V. m. dem zugehörigen kommunalen Straßenbau und den baubegleitenden Grünanlagen ist daher als integrierte Gesamtmaßnahme zu verstehen, bestehend aus den unselbständigen Teilmaßnahmen

- Neubau des Busbahnhofes einschließlich Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Pkw-Vorfahrt und Taxenstand
- Neuregelung des bahnhofsbedingten ruhenden Verkehrs
- Ausbau/Teilneubau der Straße "Am Bahnhof" zwischen geplantem Busbahnhof/Bahnhofstraße und Köthener Straße
- Teilausbau der Martha-Brautzsch-Straße im Bereich Bahnhofsvorplatz/geplanter Kurzparkplatz.

Zur Sicherung und Umsetzung dieser wichtigen Erschließungsmaßnahmen ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Durch die Planaufstellung soll auch gewährleistet werden, daß die an den Bahnhof angrenzenden Bereiche, die wegen ihrer derzeitigen Randlage in der Vergangenheit planerisch vernachlässigt worden sind und von daher eine ungeordnete Entwicklung genommen haben bzw. brachliegen, wieder in die städtebaulichen Strukturen integriert werden und die ihnen zugedachten wichtigen Funktionen erfüllen können.

6. Planungskonzept

Das Planungskonzept verfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen städtebaulichen Strukturen (sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans) schwerpunktmäßig die Regelung des Verkehrs sowie eine bauliche Verdichtung.

Die Gestaltung des Bahnhofsbereiches und des Erschließungssystems fußen in ganz wesentlichem Maße auf den Erfordernissen des öffentlichen Personennahverkehrs:

- Die Funktionsfähigkeit der Schnittstelle Schiene / Bus hängt in entscheidendem Maße von der räumlichen Nähe der beiden Verkehrsträger und der Möglichkeit ab, daß sich die Reisenden schnell und unkompliziert über die vorhandenen Fahrtmöglichkeiten eine Übersicht verschaffen können. Aus diesem Grunde ist unbedingt eine Aufstellung der abfahrbereiten Busse mit dem Fahrzeugkopf in Richtung Bahnhofsgebäude vorzusehen: in diesem Fall können die mit der Bahn ankommenden Reisenden beim Heraustreten aus dem Bahnhofsgebäude unmittelbar die an den Bussen kopfseitig angebrachten Zielbeschriftungen lesen.
- Diese Aufstellung der Busse erfordert, daß die Einfahrt der Busse in den Busbahnhof von Nordwesten her erfolgt.
- Da die Anfahrt zum Busbahnhof nicht von Westen bzw. Süden über die Bahnhofstraße erfolgen kann, da der notwendige Raum für die dann erforderliche Wendeschleife nicht zur Verfügung steht, muß die Anfahrt notwendigerweise von Nordwesten (Köthener Straße) über die Straße "Am Bahnhof" erfolgen.

- Die Einmündung der Straße "Am Bahnhof" liegt derzeit unmittelbar vor dem beschränkten Bahnübergang der DB-Strecke, so daß bei geschlossenen Schranken die Einmündung der Straße regelmäßig überstaut wird. Damit wird auch die Einfahrt der Busse in die Straße "Am Bahnhof" behindert. Die Wartezeiten an der Schranke sind verhältnismäßig lang, da der Bahnübergang im Bereich des Durchrutschweges der in Könnern haltenden Züge liegt, und damit auch bei fahrplanmäßig haltenden Zügen frühzeitig geschlossen - und während der Haltezeit auch geschlossen halten - werden muß.
- Um eine hohe Akzeptanz bei den Nutzern des ÖPNV zu erzielen, ist jedoch eine zügige und möglichst streßfreie Erreichbarkeit des Bahnhofs / Busbahnhofs über die Straße zu gewährleisten. Dies gilt nicht nur für die privaten Pkw, sondern in besonderem Maße für die Linienbusse, die auf eine exakte Einhaltung der Fahrzeiten angewiesen sind, und deswegen auf eine weitgehend verzögerungsfreie Einfahrt in die Straße "Am Bahnhof" angewiesen sind.
- Der bauliche Zustand der Straße "Am Bahnhof" ist derzeit für die Benutzung durch einen regelmäßigen Busverkehr völlig unzureichend (zu schmal, keine ausreichende Tragfähigkeit, unzureichende Oberflächenbefestigung); hier ist ein kompletter Neubau notwendig, um diese Straße für den Busbetrieb herzurichten.
- Die beiden vorgenannten Punkte legen nahe, bei einem Neubau der Straße "Am Bahnhof" nicht die alte Trasse zu benutzen, sondern mit der Straßenachse nach Südwesten von der Bahnstrecke und dem Bahnübergang abzurücken. Hierdurch wird zunächst einmal der unbedingt notwendige Stauraum vor den Schranken von rund 120 m geschaffen, so daß das Risiko einer Überstauung der Straßeneinmündung deutlich verringert wird. Darüber hinaus aber - und in mittelfristiger Sicht viel wesentlicher - sorgt das Abrücken der Straße von der Bahn dafür, daß bei einer zukünftig zu erwartenden Ersetzung des Bahnüberganges durch eine Unterführung (einerseits soll die Bahnstrecke als InterRegio-Strecke ausgebaut werden, andererseits wird die Köthener Straße nach den Prognoserechnungen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Könnern in Zukunft mit rund 13.500 Kfz (DTV) belastet sein, die nicht mehr konfliktfrei über einen Bahnübergang geführt werden können) der Einmündungsbereich der Straße einschließlich der dort neu zu verlegenden Kanalisation nicht mehr durch die bei einer Unterführung notwendig werdenden Abrampungen beeinflusst wird.

- Die Abfahrt der Busse vom Busbahnhof erfolgt sinnvollerweise über die vorhandene Bahnhofstraße. Dies ist, da dann keine Wendeschleife benötigt wird, nicht nur fahrtechnisch einfacher, sondern verbraucht auch deutlich weniger Fläche im Bereich des ohnehin nicht sehr großen Bahnhofsvorplatzes. Überdies ergeben sich weitere Einsparungen beim Neubau der Straße "Am Bahnhof", da der dann nicht mehr vorkommende Begegnungsfall Bus - Bus eine zusätzliche Verbreiterung der 6,5 m breiten Fahrbahn in den Kurven überflüssig macht.

Die bislang als Hauptzufahrt zum Bahnhof dienende Bahnhofstraße soll zukünftig, da sie wegen der ortstypischen Straßenraumgestaltung (Kopfsteinpflaster, halbseitige Allee) nicht tiefgreifend umgebaut werden sollte, dem Anliegerverkehr, den Fußgängern und Radfahrern sowie dem ÖPNV vorbehalten bleiben. In dieser Funktion ist sie in ein ortsweites Fuß- und Radwegenetz eingebunden.

Die gegenwärtige Linienstruktur des Bussystem erfordert die Bereitstellung von mindestens vier Haltepositionen an den Bussteigen. Da im Hinblick auf die Inhalte des Nahverkehrsplanes des Landkreises Bernburg abzusehen ist, daß zukünftig im Landkreis als Ergänzungsangebot für die Schwachlastzeiten des ÖPNV ein Rufbus- bzw. Anrufsammeltaxi-System eingeführt werden wird, enthält das Planungskonzept für den Busbahnhof auch eine Warteposition für das zu diesem Zweck eingesetzte Fahrzeug. Unterstellmöglichkeiten für wartende Fahrgäste, kombiniert mit Informationseinrichtungen, komplettieren die Ausstattung der Bussteige.

In direkter Zuordnung zum Bahnhofsgebäude sollen Taxistellplätze sowie ein Kurzzeitparkplatz entstehen. Der Kurzzeitparkplatz wird, um einer Fehlbelegung durch Dauerparker vorzubeugen, mittels Parkscheinautomaten tarifiert. Am Rande des neu zu gestaltenden Bereiches wird ein Dauerparkplatz für Pendler und die Mitarbeiter der DEUTSCHEN BAHN AG eingerichtet. Dieser Parkplatz wird zum Schutz vor Fehlbelegung durch eine Schrankenanlage gesichert. Erschlossen wird er über die ausgebaute Straße "Am Bahnhof". Die Verfügbarkeit der Grundstücke im Umfeld des Bahnhofes erlaubt darüber hinaus die Vorhaltung von Überlauflächen, sollte die Kapazität des primären Parkplatzes ausgeschöpft sein.

Für die Pendler, die den Weg bis zum Bahnhof mit dem Fahrrad zurücklegen (Bike & Ride), wird eine Fahrradabstellanlage auf der östlichen Seite des Bahnhofvorplatzes eingerichtet.

Die im Westen des Plangebietes gelegene Köthener Straße als eine der Hauptradialen der Stadt Könnern ist ebenfalls auszubauen und in unmittelbarer Nähe mit der als Bundesstraße klassifizierten Hauptachse der Stadt, der Bernburger Straße bzw. Magdeburger Straße zu verknüpfen. Langfristig ist deshalb die Verlegung und Fortführung der Straße über das im Eigentum der Stadt Könnern befindliche unbebaute Grundstück unmittelbar südlich der Bahnhofstraße geplant, wobei die künftige Fortführung südlich der Bahnhofstraße (außerhalb des aktuellen Geltungsbereiches des Bebauungsplans) im Rahmen anderweitiger Planungen abzusichern ist (Bebauungsplan Nr. 16 der Stadt Könnern).

Auf der nördlichen Seite der Bahnhofstraße sieht das Planungskonzept die Erhaltung bzw. rechtliche Absicherung der hier vorhandenen Bebauung und gleichzeitig eine geringfügige Verdichtung vor. Gleichzeitig wird durch die mittel- bis langfristig vorgesehene Verlegung der Köthener Straße in Richtung Osten die Verplanung der Flächen im Bereich der derzeitigen Kreuzung Köthener Straße/Bahnhofstraße für Wohnbebauung ermöglicht.

Die derzeit bebauten und unbebauten Flächen unmittelbar westlich der Köthener Straße sollen künftig aus Verkehrssicherheitsgründen nicht direkt über die verlegte Köthener Straße erschlossen werden. Die dann erforderliche rückwärtige Erschließung wird über den angrenzenden im Verfahren befindlichen Bebauungsplan Nr. 2 der Stadt Könnern, Kennwort "Bernburger Straße", rechtlich abgesichert.

Durch die Verlegung der Straße "Am Bahnhof" erhalten die Flächen beidseitig der Straße einen günstigen Zuschnitt, der eine optimale Verdichtung und Bebauung in diesem Bereich erlaubt. Zur verkehrlichen Erschließung der im Nordwestbereich des Plangebietes vorhandenen und geplanten Bebauung ist zusätzlich die Neuanlage einer Stichstraße (Planstraße "A") erforderlich.

Die wertvollen Gehölzbestände innerhalb des Plangebietes werden so weit als möglich erhalten und in das Gesamtkonzept zur Begrünung integriert.

7. Inhalt des Bebauungsplanes

7.1 Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

7.1.1 Straße "Am Bahnhof"

Das Planungskonzept sieht die künftige Haupteinschließung des Bahnhofs von der Köthener Straße über die verlegte Straße "Am Bahnhof" vor.

Bei der Trassierung wurden die notwendigen fahrgemessenen Kriterien berücksichtigt. Die Straße besteht aus einer Bogenfolge, die - ausgehend von der Köthener Straße - Radien von $R = 160$, $R = 150$ und $R = 75$ m aufweist. Den Abschluß bildet eine Gerade, die in die Martha-Brautzsch-Straße überleitet.

Die Fahrbahnbreite beträgt durchgehend 6,50 m. Während auf der nördlichen Seite ein 2,25 m breiter Fußweg vorgesehen ist, ist auf der südlichen Seite ein 2,00 m breiter Grünstreifen und ein 1,50 m breiter Fußweg festgesetzt. Im östlichen Teilabschnitt verläuft letzterer Fußweg unmittelbar parallel zu den Grundstücksgrenzen der Flurstücke 159/42 und 109/42; der Querschnitt ist dort auf 2,00 m aufgeweitet. Der Gehölzbestand innerhalb der in diesem Bereich festgesetzten relativ breiten Verkehrsgrünfläche soll weitestgehend erhalten werden.

Durch die nur einseitige Anlage eines Grünstreifens wird eine Minimierung des Flächenbedarfs für die geplante Straße insgesamt erzielt.

7.1.2 Köthener Straße

Bis zum Bau bzw. zur Fortführung der verlegten Köthener Straße weiter in Richtung Süden (die Strecke außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplans wird durch ein anderweitiges Planungsverfahren abgesichert) sieht das Konzept eine provisorische Anbindung der Straße "Am Bahnhof" an die Köthener Straße vor (siehe Planausschnitt im An-

hang). Die temporäre Anbindung ist innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenbegrenzungslinien anzulegen.

Die Breite der neuen Fahrbahn beträgt 6,50 m. Im Kreuzungsbereich der Köthener Straße mit der verlegten Straße "Am Bahnhof" sind Abbiegespuren für Linksabbieger vorgesehen.

Zwischen den Kreuzungen Köthener Straße/verlegte Straße "Am Bahnhof" und Köthener Straße/Bahnhofstraße ist beidseitig der Straße die Anlage von Fußwegen vorgesehen; auf der östlichen Straßenseite ist der Fußweg in einen breiteren Grünstreifen eingebettet.

Festlegungen zur Begrünung der östlichen Verkehrsgrünfläche enthält die textliche Festsetzung Nr. 18.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist auf der östlichen Straßenseite der "Köthener Straße" zwischen dem Bahnübergang und der verlegte Straße "Am Bahnhof" ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt worden. Die verkehrliche Anbindung der Baugrundstücke östlich der Landesstraße an das öffentliche Straßenverkehrsnetz erfolgt über die Planstraße A.

Die nach Verlegung der Köthener Straße nicht mehr für Verkehrszwecke benötigten ehemaligen Straßenflächen sollen entsiegelt werden und sind künftig als Bauflächen bzw. Grünfläche vorgesehen (zur letzteren siehe textliche Festsetzung Nr. 17).

7.1.3 Planstraße "A"

Der Querschnitt der im nordwestlichen Teil des Plangebietes vorgesehenen Stichstraße beträgt durchgehend 6,00 m. Dadurch wird die rechtwinklige Anlage von Stellplätzen für die hier vorgesehene Bebauung unmittelbar entlang der Straße ermöglicht.

Die Straße ist insgesamt als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung "Verkehrsberuhigter Bereich" im Bebauungsplan festgesetzt; sie wird an ihrem Ende durch eine einfache Wendeanlage abgeschlossen.

Innerhalb der Stichstraße gilt generell:

- Fußgänger dürfen den Straßenraum in seiner ganzen Breite nutzen. Kinderspiel ist überall erlaubt.
- Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten.
- Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn notwendig, müssen sie warten.
- Fußgänger dürfen den Fahrzeugverkehr nicht unnötig behindern.

7.1.4 Bahnhofstraße

Die "Bahnhofstraße" zwischen der verlegten "Köthener Straße" und der verlegten Straße "Am Bahnhof" ist im Bebauungsplan als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung definiert worden und darf künftig nur für Anliegerzwecke sowie von Taxen, Bussen, Andienungsfahrzeugen (Lieferanten) und Einsatzfahrzeugen (Renigungsfahrzeuge, Schneeräumfahrzeuge, Müllfahrzeuge, Krankenwagen, Feuerwehr u.ä.) befahren werden.

Westlich der verlegten "Köthener Straße" wird die "Bahnhofstraße" als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt.

Diese Festsetzungen ermöglichen für beiden Teilabschnitte der "Bahnhofstraße" eine Neugestaltung z. B. durch Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts, wobei der derzeit vorhandene Gestaltungscharakter (Bepflanzung und Oberflächenmaterial) zu respektieren ist (siehe textliche Festsetzung Nr. 20).

Im östlichen Straßenabschnitt wird auf der Nordseite eine Teilfläche der ursprünglichen Straßenverkehrsfläche derzeit schon für private Nutzungen beansprucht. Der Bebauungsplan berücksichtigt diese Gegebenheit und setzt die künftige Straßenbegrenzungslinie unmittelbar entlang der gewachsenen Nutzungsgrenze bzw. entlang der hier vorhandenen Grundstückseinfriedungen fest.

7.1.5 Busbahnhof

Der Busbahnhof wurde nach den "Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen dimensioniert und funktionsgerecht gegliedert.

Eine weitergehende Gliederung innerhalb der einzelnen Funktionsflächen ist durch die Verwendung unterschiedlicher Oberflächenmaterialien (Asphalt, Pflaster) geplant, wobei die endgültige Ausstattung - auch hinsichtlich der Möblierung (siehe textliche Festsetzung Nr. 5) - in der Realisierungsplanung festgelegt wird.

Die Abgrenzung des Busbahnhofes erfolgt im Nordosten durch die hier vorhandenen Bäume (Kastanien) und Sträucher (siehe textliche Festsetzung Nr. 12).

Im Südwesten ist zur optischen Abgrenzung des Busbahnhofes die Anpflanzung von Bäumen parallel zur Straße "Am Bahnhof" geplant. Da diese Bäume in der Außenkurve der Straße anzupflanzen sind, haben sie gleichzeitig eine lenkende Funktion für die Verkehrsteilnehmer in diesem Streckenabschnitt (siehe textliche Festsetzung Nr. 14). Die Bäume sind evtl. zu ergänzen durch eine Anreihung von einzelnen Wartehäuschen.

Der Nutzerkreis bzw. Kreis der Verkehrsteilnehmer, die den Busbahnhof befahren dürfen, ist in der textlichen Festsetzung Nr. 9 geregelt.

7.1.6 Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz ist im Bebauungsplan als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. In den textlichen Festsetzungen Nr. 10 sind die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer benannt, die diese Flächen überfahren dürfen.

Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Nutzer des Bahnhofsvorplatzes ist im Zuge der nachfolgenden Ausführungsplanung eine Gliederung dieser Fläche in unterschiedliche Funktionsbereiche notwendig, wobei die Führung der Fahrgastströme durch eine übersichtliche Konzeption der Anlage leicht verständlich und begreifbar gestaltet werden sollte.

Da das Planungskonzept in diesem Bereich die Errichtung eines Unterstandes für Fahrräder bzw. Aufstellung von Fahrradboxen sowie eventuell einen Informationspavillion vorsieht, erlaubt der Bebauungsplan die Errichtung bestimmter baulicher Anlagen innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs (siehe textliche Festsetzung Nr. 5).

Die Bildung der südlichen Platzkante des Bahnhofsvorplatzes erfolgt durch die hier vorhandenen Bäume, die durch zusätzliche Bepflanzung innerhalb der in diesem Bereich festgesetzten Verkehrsgrünfläche (siehe textliche Festsetzung Nr. 16) ergänzt werden sollen. Für diesen Zweck ist die Inanspruchnahme des Flurstückes 19/1 auf einer Teilfläche erforderlich, die aber z. Z. ohnehin nicht in die aktuelle Grundstücksnutzung einbezogen ist (sie befindet sich außerhalb der Grundstückseinfriedung). Der Bebauungsplan setzt die südöstliche Abgrenzung der Grünfläche deshalb entlang der in diesem Bereich vorhandenen Nutzungsgrenze/Einfriedung des Flurstücks 19/1 fest.

Zur fußläufigen Anbindung des weiter südlich geplanten Kurzzeitparkplatzes an den Bahnhofsvorplatz ist innerhalb dieser Fläche zusätzlich ein Fußweg vorgesehen.

7.1.7 Parkplätze

Sowohl der Kurzzeitparkplatz als auch der Langzeitparkplatz sind als zweckbestimmte öffentliche Verkehrsflächen im Bebauungsplan festgesetzt worden.

Der Langzeitparkplatz wird über die verlegte Straße "Am Bahnhof" angefahren. Die Zufahrt erhält eine Querschnittsbreite von 5,50 m. Dadurch ist genügend Fläche zur Aufstellung einer Schrankenanlage im Zufahrtbereich vorhanden. Der relativ große Abstand (rund 25 m) zwischen dem eigentlichen Parkplatz und der Straße "Am Bahnhof" erlaubt die rückstaufreie Aufstellung mehrerer wartender Fahrzeuge vor der Schrankenanlage.

Der Kurzzeitparkplatz wird an die Martha-Brautzsch-Straße angebunden.

7.1.8 Martha-Brautzsch-Straße

Der Bebauungsplan setzt für diese Straße eine Fahrbahnbreite von 5,50 m fest. Auf der Ostseite sind ein Grünstreifen (2,50 m) sowie ein Bürgersteig (2,50 m) vorgesehen.

Für den westlichen Bürgersteig ist eine Breite von 2,25 m vorgesehen. Da diese Fläche außerhalb des derzeitigen öffentlichen Straßenraumes liegt, ist Grunderwerb erforderlich.

7.2 Gebietskategorisierung

Im gesamten Plangebiet werden entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung und wegen der Lärmsituation als Baugebiete ausschließlich Mischgebiete festgesetzt. Die in Mischgebieten allgemein zulässigen Tankstellen und Gartenbaubetriebe werden aus stadtgestalterischen Gründen und wegen der Lage im Stadtgefüge ausgeschlossen. Der extensive Flächenbedarf gärtnerischer Betriebe widerspricht zudem der Verdichtungsintention in diesem Bereich.

Die vorhandene Bausubstanz entlang der nördlichen Straßenseite der Bahnhofstraße dient derzeit dem Wohnen. Der Bebauungsplan sieht daher die Sicherung und Fortentwicklung dieser Nutzung vor. Durch die vertikale Gliederung des Mischgebietes soll aber auch im beschränkten Umfang eine gewerbliche Nutzung im EG im Rahmen der Wohnverträglichkeit zugelassen werden (ab 1. OG ist - neben Wohnen - lediglich Büronutzung erlaubt).

7.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschosflächenzahl (GFZ) und die Zahl der Vollgeschosse bestimmt.

Die Zahl der Vollgeschosse und die maximal zulässige Sockelhöhe in Verbindung mit der Dachform und der Dachneigung begrenzen den äußeren Rahmen der Gebäude bezüglich der Höhenentwicklung.

Die festgesetzten Bestimmungsgrößen ergeben sich aus der zugrunde liegenden städtebaulichen Konzeption.

7.3.1 Grundflächen- und Geschößflächenzahl

Da im Plangebiet eine höhere Verdichtung städtebaulich erwünscht ist, setzt der Bebauungsplan eine Grundflächenzahl von $GRZ = 0,4$ und eine Geschößflächenzahl von $GFZ = 1,0$ in allen Mischgebieten fest.

7.3.2 Zahl der Vollgeschosse

Die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse orientiert sich an dem Bestand und soll dazu beitragen, daß die gewachsene Stadtsilhouette nicht durch Unmaßstäblichkeit durchbrochen wird.

In den Mischgebieten ist durchgehend eine mindestens zwei- und höchstens dreigeschossige Bebauung erlaubt.

Für das Bahnhofsgebäude ist eine maximal dreigeschossige Bebauung festgesetzt; die Festsetzung orientiert sich an der Höhe des vorhandenen Gebäudes.

7.4 Bauweise

Die vorgefundene Bauweise der vorhandenen Bebauung unmittelbar nördlich der Bahnhofstraße wird durch Festsetzung der offenen Bauweise fortgeschrieben.

In den übrigen Mischgebieten wird keine Bauweise festgesetzt. Dadurch wird eine variable Nutzung der Grundstücke für Einzel- und Doppelhäuser sowie für Hausgruppen ermöglicht. Durch die relativ langgestreckten Baufenster (überbaubare Grundstücksflächen) kann eine im wesentlichen geschlossene Bebauung bzw. höhere Verdichtung im Bereich der neuen Zubringerstraße des geplanten Bahnhofskomplexes erzielt werden.

7.5 Überbaubare Grundstücksflächen

Im Plangebiet sind sämtliche überbaubaren Flächen durch Baugrenzen definiert.

Die straßenseitigen Baugrenzen wurden überwiegend in 3,00 m Abstand von der Straßengrenzlinie festgelegt.

Unmittelbar nördlich der Bahnhofstraße orientieren sich die straßenseitigen Baugrenzen an den vorhandenen Baufluchten.

Durch die Verlegung der Köthener Straße in Richtung Osten ist im Bereich der ehemaligen Kreuzung Köthener Straße/Bahnhofstraße eine Komplementierung der Bebauung an der nördlichen Straßenseite der Bahnhofstraße möglich. Die Fortführung der dort festgesetzten Bauflächen wird durch den für die unmittelbar angrenzenden Bereiche in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 2, Kennwort "Bernburger Straße", geregelt.

Die Bautiefen im nordwestlichen Teil des Bebauungsplangebietes sind wegen der Nähe zur Gleisanlage der Deutschen Bahn AG im Vergleich zu den sonstigen Teilen des Plangebietes relativ gering bemessen worden.

Sämtliche straßenseitigen Baugrenzen können ausnahmsweise mit untergeordneten Bauteilen bis zu 1,00 m überschritten werden (siehe textliche Festsetzungen Nr. 4). Dadurch sollen die Gestaltungsmöglichkeiten für Gebäudeteile und Fassaden erhöht werden.

7.6 Bauliche Gestaltung

Die Vorgabe von gestalterischen Festsetzungen im Bebauungsplan soll ein Mindestmaß an städtebaulicher Harmonie in der Gestaltung der Bebauung gewährleisten bzw. soll dazu beitragen, daß die neu zu errichtenden Bauten sich in die gewachsenen Strukturen einfügen, ohne allerdings die gestalterische Freiheit des einzelnen Bauherrn unnötig einzuschränken.

Die baugestalterischen Vorgaben werden durch örtliche Bauvorschriften geregelt.

Die Festsetzung der maximalen Sockelhöhe soll bewirken, daß unter Berücksichtigung der festgesetzten Geschossigkeiten ein harmonischer Höhenverlauf der Gebäudesilhouetten erzielt wird.

Die Festsetzung der Dachformen sowie der Dachneigung im Bereich der Bahnhofstraße orientiert sich an der hier vorgefundenen Bauweise.

Um Verunstaltungen zu vermeiden, werden die Farben der Dacheindeckung definiert und die Dimensionierung der Dachgauben/-einschnitte begrenzt. Der Ausbau der Dachgeschosse zu Wohnraum ist zwar zu begrüßen, jedoch darf die Dachfläche nicht durch Dachaufbauten überladen werden, da sonst das Erdgeschoß, bzw. Erd- und Obergeschoß optisch erdrückt werden und so das Gesamtbild negativ beeinflußt wird. Ortstypisch ist die Satteldachgaube.

Durch die Festsetzung der Hauptfirstrichtungen der Hauptbaukörper soll die künftige Straßenrandbebauung eine einheitliche Struktur erhalten und so eine harmonische Gesamterscheinung der Neubebauung unterstützen.

Untergeordnete Gebäudeteile und Anbauten dürfen mit ihrer Firstrichtung von der festgesetzten Hauptfirstrichtung abweichen.

Um einen gewissen Grad an Homogenität im Erscheinungsbild der Geschosswohnbauten bzw. der zusammenhängenden Bebauung zu garantieren, sollen für diese Häuser Außenwandmaterialien, Dachform und Dachneigung sowie Dachdeckung in Material und Farbe relativ einheitlich ausgebildet werden.

Satelliten-Empfangsanlagen sowie Fernseh- und Rundfunkantennen sind so anzubringen, daß das Orts- und Straßenbild nicht negativ beeinträchtigt wird.

Werbeanlagen haben sich architektonisch in die Umgebung einzufügen.

Zur Minimierung der Versiegelung dürfen Stellplätze und deren Zufahrten nur wasserdurchlässig befestigt werden.

7.7 Flächen für Bahnanlagen

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans werden im Bereich des vorhandenen Bahnhofsgebäudes Flächen für Bahnanlagen nachrichtlich übernommen und entsprechend im Kartenbild festgesetzt.

Durch die Festsetzung von Baugrenzen soll das vorhandene Gebäude planungsrechtlich abgesichert werden. Hinsichtlich der Höhengestaltung sieht der Bebauungsplan eine maximale dreigeschossige Bebauung vor.

7.8 Grüngestaltung

Die auf der Basis des Bebauungsplanes zu realisierenden Vorhaben und der Bebauungsplan selbst als Ortssatzung verursachen Eingriffe in Natur und Landschaft, die bereits auf der Ebene der Bauleitplanung ausgeglichen werden müssen.

In § 7 (1) NatSchG LSA wird den Gemeinden auferlegt, "... Grünordnungspläne zur Vorbereitung oder Ergänzung der Bebauungspläne zu erarbeiten".

Entsprechend dieser Forderung wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren ein Grünordnungsplan erarbeitet, der die Ermittlung und Bewertung von Erfordernissen und Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich oder Ersatz von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vornimmt.

Die Ergebnisse des Grünordnungsplanes sind soweit wie möglich in den Bebauungsplan eingearbeitet.

Die Art und Weise, in der das Plangebiet durchgrünt werden soll, wird durch die textlichen Festsetzungen Nr. 11 bis 25 geregelt.

Im übrigen wird der Grünordnungsplan Bestandteil der Begründung und auf diese Weise verbindlich für das Handeln der Stadt Könnern.

7.9 Ver- und Entsorgung

Die vorhandenen Mischwasserkanäle in der Straße "Am Bahnhof" und der "Köthener Straße" sollen in Zukunft, nach Realisierung des für Könnern geplanten Trennsystems, nur noch für die Ableitung des Regenwassers genutzt werden. Bis zum Bau des neuen Schmutzwasserhauptsammlers in der Bahnhofstraße müssen sie aber nach wie vor auch für die Ableitung des Schmutzwassers genutzt werden.

Die Einleitungsstellen für das Regen- und Schmutzwasser wurden vom AZV Könnern vorgegeben. Das Regenwasser soll nach Fertigstellung des Schmutzwasserhauptsammlers in der Bahnhofstraße dort eingeleitet werden.

Die Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung wird durch die hierfür zuständigen Versorgungsunternehmen sichergestellt.

Die Abfallbehälter bzw. Abfallsäcke sind an den festgesetzten Abfuhrterminen an der öffentlichen Straße bzw. an der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Straße abzustellen.

Die anfallenden Abfallstoffe werden gemäß § 4 Abs. 1 AbfG nur auf eine dafür zugelassene Deponie abgelagert.

Die vorhandenen Freileitungen sind in Absprache mit dem zuständigen Stromversorger zu verkabeln.

8. Schallschutz

Verlärmung durch die DB-Strecke

Zur Ermittlung der nach Richtlinie SCHALL 03 zu erwartenden Lärmsituation wurden spezifische Angaben der Deutschen Bahn AG zur geplanten Frequentierung der Schienenstrecken im Bereich des Bahnhofs Könnern ausgewertet.

Danach ergeben sich, summiert für alle Zugklassen, einschließlich "Schienenbonus" Emissionspegel von

$$\begin{aligned}L_T &= 63,0 \text{ dB(A)} \quad \text{tags} \\L_N &= 62,0 \text{ dB(A)} \quad \text{nachts}\end{aligned}$$

Für die bahneigenen Wohngebäude (Bestand) im Kreuzungsbereich Bahnstrecke/Köthener Straße führt dies zu Beurteilungspegeln von

$$\begin{aligned}L_{r,T} &= 64,5 \text{ dB(A)} \quad \text{tags} \\L_{r,N} &= 63,5 \text{ dB(A)} \quad \text{nachts}\end{aligned}$$

an den der Bahnstrecke zugewandten Gebäudeseiten; die Pegel an den Gebäudeseiten senkrecht zur Bahnstrecke bzw. an den bahnabgewandten Gebäudeseiten liegen aufgrund der Eigenabschirmung der Gebäude um rund 3 dB(A) bzw. rund 8 dB(A) niedriger.

1.2 Für die nächstgelegenen Neubauf Flächen an der Planstraße A werden sich künftig Beurteilungspegel von

$$\begin{aligned}L_{r,T} &= 58,2 \text{ dB(A)} \quad \text{tags} \\L_{r,N} &= 57,2 \text{ dB(A)} \quad \text{nachts}\end{aligned}$$

an den der Bahnstrecke direkt zugeewandten Gebäudeseiten einstellen (ermittelt ohne Berücksichtigung der Abschirmwirkung der bereits vorhandenen bahneigenen Wohngebäude).

Für Gebäudeseiten senkrecht zur Bahnstrecke bzw. von der Bahnstrecke abgewandte Gebäudeseiten reduzieren sich die o. g. Pegel auf

$$\begin{aligned}L_{r,T} &= 55,2 \text{ dB(A)} \quad \text{tags} \\L_{r,N} &= 54,2 \text{ dB(A)} \quad \text{nachts}\end{aligned}$$

bzw.

$$\begin{aligned}L_{r,T} &= 50,2 \text{ dB(A)} \quad \text{tags} \\L_{r,N} &= 49,2 \text{ dB(A)} \quad \text{nachts}\end{aligned}$$

Verlärnung durch den Busbahnhof

Der Busbahnhof kann von seiner Lärmentwicklung her wie ein ausschließlich Bussen vorbehaltenen Parkplatz mit durch die Busfrequenzierung vorgegebenem Stellplatzwechsel behandelt werden.

Bei (relativ hohem) Ansatz von durchschnittlich 8 Anfahrten je Buslinie und 7 Buslinien (bisheriger Stand), die den Busbahnhof pro Tag maximal anfahren werden, ergibt sich für den Busbahnhof ein bereinigter Emissionspegel von

$$L_{m,E} = 72,5 \text{ dB(A)}$$

am Tage; etwaige Busanfaharten während der Nachtzeit werden vernachlässigt.

Für die nächstgelegene Baufläche (Bahnhofstraße Nr. 2) führt dies zu einem Beurteilungspegel von

$$L_{r,T} = 55,4 \text{ dB(A)}$$

für Gebäudeseiten mit voller Sicht auf den Busbahnhof.

Verlärnung durch die verlegte Straße "Am Bahnhof"

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan - Vorabzug - der Stadt Könnern wird die verlegte Straße "Am Bahnhof" zum Prognosezeitpunkt (Planjahr 2010) eine Kfz-Belastung von

$$DTV = 3240 \text{ Kfz/24 h}$$

aufweisen.

Da durch die verlegte Straße "Am Bahnhof" keinerlei gewerbliche Einrichtungen erschlossen werden, ist die Lkw-Belegung (bzw. die Belegung durch aus lärmtechnischer Sicht Lkw-ähnliche Kfz) dieses Straßenabschnitts im wesentlichen durch die den Busbahnhof über die verlegte Straße "Am Bahnhof" anfahrenen Busse geprägt.

Bei einer Busfrequenz wie unter Pkt. 2 dargestellt, führt dies auf Emissionspegel von

$$\begin{aligned}L_{m,E} &= 56,7 \text{ dB(A)} \quad \text{tags} \\L_{m,E} &= 47,5 \text{ dB(A)} \quad \text{nachts}\end{aligned}$$

Für die nächstgelegenen Neubauf Flächen im Bereich der Planstraße A ergeben sich damit künftige Beurteilungspegel von

$$\begin{aligned}L_{r,T} &= 62,8 \text{ dB(A)} \quad \text{tags} \\L_{r,N} &= 53,6 \text{ dB(A)} \quad \text{nachts}\end{aligned}$$

für die direkt der Straße "Am Bahnhof" zugewandten Gebäudeseiten. Für zur Straße senkrechte Gebäudeseiten bzw. der Straße abgewandte Gebäudeseiten reduzieren sich diese Werte aufgrund der Eigenabschirmung künftiger Gebäude auf

$$\begin{aligned}L_{r,T} &= 59,8 \text{ dB(A)} \quad \text{tags} \\L_{r,N} &= 50,6 \text{ dB(A)} \quad \text{nachts}\end{aligned}$$

bzw.

$$\begin{aligned}L_{r,T} &= 54,8 \text{ dB(A)} \quad \text{tags} \\L_{r,N} &= 45,6 \text{ dB(A)} \quad \text{nachts}\end{aligned}$$

3.2 Für die geplanten Neubauf Flächen südwestlich der verlegten Straße "Am Bahnhof" reduzieren sich wegen des an der Südseite der verlegten Straße zusätzlich angeordneten Grünstreifens und des dadurch bedingten größeren Abstands zwischen Straße und Bauflächen die unter Pkt. 3.1 genannten Pegelwerte nochmals um 0,5 dB(A).

Lärmeinwirkung der Parkplätze

Die Lärmeinwirkung der beiden ausschließlich den Pkw's vorbehaltenen Parkplätzen kann im Vergleich zu den anderen Verkehrslärmquellen vernachlässigt werden.

Im Ergebnis sind die Lärmverhältnisse so, daß die für Mischgebiete nach Verkehrslärm-schutzverordnung geltenden Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) tags/nachts fast überall eingehalten sind. Verbleibende (geringfügige) Überschreitungen können durch passive

Schallschutzmaßnahmen oder geeignete Anordnung von Aufenthaltsräumen künftiger Gebäude leicht kompensiert werden.

9. Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 18 befinden sich entlang der Bahnhofstraße folgende zwei in der Denkmalliste der Unteren Denkmalschutzbehörde verzeichneten Baudenkmale:

- Bahnhofstraße 6 (Villa eines Fabrikanten aus dem 20. Jahrhundert mit Einfriedung Torweg und Gartenhaus)
- Bahnhofstraße 12 (Große Villa, Ende 19. Jahrhundert)

Die o. g. Baudenkmale sind nachrichtlich im Planteil zum Bebauungsplan dargestellt.

Der Denkmalbereich der Bahnhofstraße liegt im westlichen Abschnitt der Straße, in Nachbarschaft zum Plangebiet, berührt es jedoch nicht.

Archäologische Denkmale sind im Plangebiet nicht bekannt, es besteht jedoch im Falle eines Fundes oder Befundes gemäß § 9, Absatz 3 Denkmalschutzgesetz LSA Meldepflicht. Der Beginn der Erdarbeiten ist 14 Tage vorher dem Landesamt für archäologische Denkmalpflege sowie der Unteren Denkmalschutzbehörde mitzuteilen.

10. Durchführungskosten

Die Kosten zur Durchführung des Bebauungsplans setzen sich wie folgt zusammen:

Grunderwerb	ca.	0,531 Mio DM
Straßenbaukosten	ca.	2,012 Mio DM
Schmutzwasserkanalisation	ca.	0,147 Mio DM
Regenwasserkanalisation	ca.	0,558 Mio DM
Maßnahmen der Grünordnung	ca.	0,169 Mio DM
Planungskosten	ca.	0,416 Mio DM
<hr/>		
Gesamtkosten:	ca.	3,833 Mio DM
<hr/>		

