



B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan

“Bahnhof-Südseite”

der Kreisstadt Limburg a.d. Lahn

Limburg (Innenstadt)

Verkehrs- und Landschaftsplanung
Stabsstelle für Stadtentwicklungs-
und Bauleitplanung
Werner-Senger-Straße 10
65549 Limburg a.d. Lahn

Amtsleitung:
Bau-Ass. J. Dumeier
Dipl.-Ing. A. Bopp-Simon
Projektleiter: Gregor Benner
Eva Struhalla

Planungsstand:
Februar 2001
Verfahrensstand:
Satzungsbeschluss

begründbhfsüd.doc

Begründung
zum Bebauungsplan
“Bahnhof-Südseite”

Inhalt:

1. Ziel und Zweck der Planung
2. Lage des Geltungsbereiches
3. Übergeordnete Planungen
 - 3.1 Regionaler Raumordnungsplan Mittelhessen
 - 3.2 Gesamtflächennutzungsplan der Kreisstadt Limburg
a.d. Lahn
 - 3.3 Öffentlich-rechtliche Bindungen
4. Bestand
 - 4.1 Baustruktur
 - 4.2 Erschließung
 - 4.2.1 Straßen
 - 4.2.2 Abwasser
 - 4.3 Grünstruktur
5. Festsetzungen
 - 5.1 Art der baulichen Nutzung
 - 5.2 Grünordnerische Festsetzungen
6. Wesentliche Auswirkungen der Planungen

Anlage

Vorplanung “Zentrale Haltestelle – Bahnhof-Südseite”

1. Ziel und Zweck der Planungen

Der Bebauungsplan dient der Verbesserung der Situation für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) südlich des Bahnhofes durch

1. Konzentration der Bus-Haltestellen in der Nähe der Zugänge der Fußgängerunterführung
2. der Anlage von Taxiplätzen und Kiss+Ride-Plätze sowie
3. der Schaffung eines Zuganges zur Fußgängerunterführung für mobilitätseingeschränkte Personen

Weiterhin dient der Bebauungsplan der Schaffung des Baurechtes für eine Haltestelle für den ICE-Bus-Shuttle.

Die Bushaltestellen auf der Bahnhof-Südseite verteilen sich heute auf drei Bereiche entlang der Holzheimer Straße (Landesstraße L 3020) und der Eisenbahnstraße (L 3020). Letztere liegen so ungünstig zur Fußgängerunterführung, dass durch Fußgängerquerungen der stark befahrenen Landesstraße häufig verkehrsgefährdende Situationen entstehen. Für die Regionalbuslinien 5410, 5411, 5412, 5413, und 5472 liegen hier die Endhaltestellen. Das heißt, sie fahren nicht zu dem auf der nördlichen Bahnseite liegenden zentralen Omnibusbahnhof. Die weit verzweigte Lage der einzelnen Haltestellen entspricht in keiner Weise den Anforderungen an eine zentrale Haltestelle des ÖPNV. Zusätzlicher Haltestellenbedarf entsteht durch den geplanten ICE-Shuttle-Bus zwischen dem ICE-Bahnhof und dem Innenstadt-Bahnhof.

Zur Verbesserung der Situation für den ÖPNV, insbesondere des Übergangs der Fahrgäste von den Bussen zu den Zügen und zur Innenstadt, ist die Konzentration der Bushaltestellen in der Nähe der Fußgängerunterführung, geplant. Hierzu müssen die Flächen für den ÖPNV, den allgemeinen Straßenverkehr sowie den Kundenverkehr zum Gelände der Deutschen Bahn (DB), neu geordnet werden. Betroffen sind in erster Linie Flächen der L 3020 sowie der DB AG.

Mit dem Bebauungsplan soll das Baurecht für diese neue Flächen- und Nutzungsaufteilung geschaffen werden. Er dient gleichzeitig der Planungssicherheit für ein Zuwendungsverfahren nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

2. Lage des Geltungsbereiches

Der Geltungsbereich umfasst im Norden das Bahngelände und grenzt an den Schietunnel. Im Süden wird als Abgrenzung des Geltungsbereiches die Bebauungs-

kante der Holzheimer und Eisenbahnstraße gewählt mit Erweiterungen zu den Einmündungen der Straßen " Im Schlenkert" und "Blumenröder Straße". Im Westen wird die Grenze auf Höhe des Gebäudes Holzheimer Straße 8 und im Osten entlang der Trogstrecke des Schiedetunnels gezogen. Hier sind keine Umgestaltungen mehr vorgesehen. Der Geltungsbereich ist ca. 6.800 m² groß.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Regionaler Raumordnungsplan Mittelhessen

Im Regionalen Raumordnungsplan Mittelhessen von 1995 sowie im Entwurf des Regionalplanes 2000 ist der Planbereich als Siedlungsfläche-Bestand- dargestellt. Die Planung entspricht somit den Vorgaben der Landesplanung.

3.2 Gesamtlächennutzungsplan der Kreisstadt Limburg a. d. Lahn

Der rechtskräftige Gesamtlächennutzungsplan der Stadt Limburg von 1983 stellt das Planungsgebiet als Flächen für Bahnanlagen sowie als überörtliche Hauptverkehrsstraßen dar. Der Bebauungsplan ist somit aus dem Gesamtlächennutzungsplan entwickelt.

3.3 Öffentlich- rechtliche Bindungen

Die Planung erfolgt zum Teil auf gewidmeten Bahnanlagen. Um ein langwieriges Entwidmungsverfahren umgehen zu können, werden von daher die gewidmeten Flächen als Flächen für Bahnanlagen festgesetzt. Das Baurecht für die geplanten Maßnahmen wird im Bereich der DB-Flächen über ein eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren hergestellt.

Vor Umsetzung der Planung in diesem Bereich sind entsprechende Vereinbarungen mit den jeweiligen Geschäftsbereichen der DB AG abzuschließen. Die Bestätigung für eine grundsätzliche Flächenverfügbarkeit liegt bereits vor.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind im Plangebiet weder Altstandorte noch altlastenverdächtige Flächen bekannt. Sollten während der Baumaßnahmen wider Erwarten Altlastenverdachtsmomente bekannt werden, wird die obere Altlastenbehörde umgehend informiert.

4. Bestand

4.1 Baustruktur

Der Planbereich betrifft ausschließlich Flächen, die heute bereits dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Zum Teil sind Privatflächen vor Gebäuden betroffen, die aber ohne sichtbare Abgrenzung zu den anderen öffentlichen Flächen als Gehweg genutzt werden.

4.2 Erschließung

4.2.1 Straßen

Erschlossen wird das Plangebiet über die Landesstraße L 3020 (Holzheimer Str. und Eisenbahnstr.), die Bundesstraße B 8/417 (Im Schlenkert) sowie die Blumenröder Straße. Fußläufig ist es über die Fußgängerunterführung sowie die Gehwege entlang der vorgenannten Straßen erreichbar. Für den Radverkehr gibt es keine gesonderten Anlagen.

4.2.2 Abwasser

Der gesamte Planbereich wird über den vorhandenen Kanal entwässert. Im Geltungsbereich befindet sich ein Regenüberlauf-Bauwerk, dessen Leistungsfähigkeit derzeit berechnet wird. Sollten Sanierungsarbeiten erforderlich werden, so sind diese mit dem Bau der Haltestellenanlage zu koordinieren.

4.3 Grünstruktur

Im Planbereich befinden sich lediglich zwei Verkehrsinseln mit Straßenbegleitgrün. Weiterhin befinden sich auf der südlichen Seite der Holzheimer Straße Straßenbäume, die erhalten und ergänzt werden sollen.

5. Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet wird als Verkehrsfläche, untergliedert nach den besonderen Zweckbestimmungen Öffentlicher Personennahverkehr, Straßenverkehr und Fußgängerverkehr sowie als Bahnanlage festgesetzt. Die angestrebte Gliederung und Gestaltung wird in der als Anlage der Begründung beigefügten Vorplanung dargestellt. Da-

nach soll südlich an die Gleisanlagen angrenzend auf einer Fläche, die nur dem ÖPNV vorbehalten ist, eine Haltestellenanlage entstehen, die an drei Bussteigen maximal sieben Linienbusse aufnehmen kann. Die östlich geplante Haltestellenanlage ist dem ICE-Shuttle-Bus vorbehalten. Von daher wird sie als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Busbahnhof, Park & Ride“ und „Fußgänger und Radfahrer“ festgesetzt.

Die Zufahrt zum ehemaligen Güterbahnhof wird so verändert, dass neben dem Stellwerk drei Taxistände und zwei Kiss & Ride-Plätze angelegt werden können. Mit einem Aufzug wird die Erreichbarkeit der Fußgängerunterführung auch für mobilitätseingeschränkte Personen sicher gestellt. Die Haltestelle an der Südseite der Holzheimer Straße wird auf drei Stellplätze erweitert.

Wie in Kapitel 3.3 Öffentlich-rechtliche Bindungen bereits erwähnt, erfolgt Teile der Planung auf Flächen der Deutschen Bahn AG. Diese Flächen sind als solche gewidmet. Anderweitige Festsetzungen als Bahnanlage sind nur in Verbindung mit einem Entwidmungsverfahren möglich. Zur Verkürzung des Verfahrensablaufes sowie zur nachhaltigen Sicherung der Nutzungsansprüche von Bahn (Betriebsanlagen) und Stadt (ÖPNV-Haltestelle) wird nicht die Entwidmung angestrebt. Stattdessen erfolgt parallel zum Bauleitplanverfahren eine vertragliche Regelung zwischen Stadt und DBImm, die die geplante Umgestaltung und Nutzung von Bahngelände langfristig sicherstellt. Im Bebauungsplan wird die gesamte im Eigentum der DB AG befindliche Fläche als Bahnanlage festgesetzt. Zusammen mit dem vorgenannten Vertrag wird die Ausbauplanung dem EBA zur Genehmigung vorgelegt.

5.2 Grünordnerische Festsetzungen

Im Bereich des südlichen Gehweges der Eisenbahnstraße befindet sich ein Pflanzbeet. Hier ist eine Begradigung der Fahrbahn vorgesehen, damit auf der gegenüberliegenden Seite eine Bushaltestelle für den ICE-Bus-Shuttle errichtet werden kann. Dieses entfallende Verkehrsgrün an der Eisenbahnstraße sowie im Bereich der zentralen Haltestelle wird durch die Festsetzung von zwei Bäumen ersetzt.

Weitere umfassende grünordnerische Maßnahmen sind aufgrund der beengten Verhältnisse und der hohen Anzahl an unterirdisch verlegten Versorgungsleitungen nicht möglich.

6. Wesentliche Auswirkungen der Planungen

Die Konzentration der Bushaltestellen an den Zugängen zur Fußgängerunterführung wird die Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich erleichtern und damit deren Nutzung fördern. Die kundenfreundliche Gestaltung der Wartebereiche

sowie der Aufzug zur Fußgängerunterführung wird diesen Effekt noch verstärken. Zudem wird durch die Verlegung der Bushaltestellen aus der Eisenbahnstraße ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet; gefährliche Fußgängerquerungen erübrigen sich.

Mit Taxiständen und Kiss & Ride-Plätzen wird das ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzt. Die Signalisierung des Knotenpunktes wird zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs insgesamt und des Busverkehrs im besonderen beitragen. Die eingeschränkten Platzverhältnisse erfordern im Bereich der Eisenbahnstraße eine Verlegung der Fahrbahn der L 3020 um ca. 3 m nach Süden. Hierzu muss ein Pflanzbeet mit niedrigem Strauchbewuchs zurückgebaut werden. Gleiches gilt für eine bepflanzte Verkehrsinsel im Bereich der zentralen Haltestelle.

Lkw-Verkehr vom Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes Richtung Holzheimer Str./Am Stephanshügel muss künftig über das DB-Gelände zur Anbindung an die Stadtstraßen Am Stephanshügel/Industriestraße geleitet werden oder eine Blockumfahrung über die Straßen Im Schlenkert, Wallstraße und Eisenbahnstraße in Kauf nehmen. Durch die Erweiterung der Bushaltestelle südlich der Holzheimer Straße entfallen drei Straßenrandparkplätze. Die von der Maßnahme betroffenen Grundstücke sind im Eigentum des Landes, der DB AG sowie der Stadt Limburg. Die im Rahmen der Planfeststellung zur Busanbindung des Stadtbahnhofes an den ICE-Bahnhofes vorgesehene Lichtsignalanlagen werden leicht verändert. Eine Erhöhung der Lärmwerte zum planfestgestellten Bestand tritt nicht ein. Durch die Konzentration der Bushaltestellen wird eine Beruhigung in der Umgebung, in der sich vereinzelt Wohnen findet, erreicht. In den kritischen Nachtstunden (von 22:00 bis 6:00 Uhr) wird keine Veränderung zu heute eintreten, da in dieser Zeit der ÖPNV weitgehend ruht und die LSA in der verkehrssarmen Zeit ausgeschaltet werden kann.

Limburg a.d. Lahn, den 23.02.2001

Der Magistrat
der Kreisstadt Limburg a.d. Lahn
Amt für Verkehrs- und Landschaftsplanung
Stabsstelle für Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung
Im Auftrag


(Gregor Benner)
Projektleiter

Anlage
Vorplanung "Zentrale Haltestelle – Bahnhof-Südseite"

”Zentrale Haltestelle – Bahnhof – Südseite – Vorplanung”

Maßstab 1 : 1000

