

<p>Sitzungsvorlage</p> <p>Federführend: 61 Stadtplanungsamt</p> <p>Beteiligt: 68 Amt für Verkehrsplanung 5 Radverkehrsbeauftragte/r</p>	<p>Vorlage- Nr: VO/2021/4055-61</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 25.02.2021 Referent: Thomas Beese</p>						
<p>Bebauungsplanverfahren Nr. 304 C für den Bereich zwischen Gundelsheimer Straße und Bahntrasse "Neubau Fuß- und Radwegüberführung" Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan Bebauungsplan der Innenentwicklung Teilweise Änderung der Bebauungspläne Nr. 212 E/ 213 A, 213 B, 213 D, 304 A und 304 B</p>							
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 40%;">Gremium</td> <td style="width: 40%;">Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>10.03.2021</td> <td>Bau- und Werksenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	10.03.2021	Bau- und Werksenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
10.03.2021	Bau- und Werksenat	Entscheidung					

- Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB
- Billigung des Bebauungsplan-Konzeptes
- Auftrag zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB
- Auftrag zur Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

I. Sitzungsvortrag:

1. Anlass und Ziel der Planung

Im Zuge der Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und München sind in Bamberg entlang der Bahnstrecke umfassende Baumaßnahmen erforderlich. Zentrales Ziel der Stadt Bamberg ist es, dass die Trennwirkung der Bahnstrecke nach Abschluss der Baumaßnahmen nicht größer als heute, sondern geringer sein soll.

Neben der geometrischen und gestalterischen Verbesserung der heutigen Querungsbauwerke ist daher auch die Schaffung zusätzlicher, neuer Bahn-Querungen von großer Bedeutung. Während die vorhandenen Querungen im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zwischen DB Netz AG und Stadt geregelt werden, erfordern neue Querungen, dass die Stadt Bamberg ihre Zielsetzungen grundlegend in einen bauleitplanerischen Kontext einbettet.

Die Einleitung des Bebauungsplanes 304 C soll hierzu dienen.

Die Gundelsheimer Straße wurde bei Errichtung der König-Ludwig-Nord-Süd-Bahn zunächst mit einem Bahnübergang ausgestattet. 1988 hat die Stadt beim damaligen Ausbau der Coburger Straße und der Bahnstrecke leider der Auflassung des höhengleichen Bahnüberganges zugestimmt. Damit wurde die direkte Verbindung nach Bruckertshof/ Kramersfeld/ Gundelsheim für den direkten Verkehr gekappt.

Im Radverkehrsnetz der Stadt Bamberg ist die Gundelsheimer Straße als Cityroute 5 dargestellt, für den Radverkehr stellt bislang nur die nördliche Gundelsheimer Straße eine wichtige Achse zum Stadtteil Kramersfeld sowie in benachbarte Landkreismunicipalitäten insbesondere Gundelsheim und Memmelsdorf-Lichteneiche dar. Aufgrund der Trennwirkung der Bahntrasse muss der Radverkehr bislang weiträumig auf Hauptverkehrsstraßen ausweichen. Der geplante Ausbau der Bahnstrecke bietet die Chance zum Lückenschluss durch Errichtung einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer im Zuge dieser Cityroute. Damit wird durch eine Reduzierung der Wegstrecke um ca. 600 m eine deutlich kürzere und durch die Vermeidung von drei Lichtsignalanlagen eine zügigere Anbindung an das Zentrum bzw. an das westliche Stadtgebiet geschaffen. Zu Recht trägt die Gundelsheimer Straße vor und hinter der Bahn bis heute denselben Straßennamen. Hier besteht die große Chance, die historische Wegebeziehung wiederherzustellen und auf diese Weise die Trennwirkung der Bahnstrecke zu verringern. Dies steht im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklung (kurze Wege) und Zielen des Klimaschutzes (CO₂ Reduktion, Förderung umweltfreundlicher Mobilität).

Ferner bietet der Bebauungsplan die Chance, hier naturräumliche Aufwertungspotentiale zu aktivieren, um die vom Stadtrat bereits beschlossenen städtebaulichen Ziele im Bereich der Coburger Straße weiterzuverfolgen (vgl. B-Plan 301 D, VO/2021/4038-61).

2. Lage und Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Bereich der Gundelsheimer Straße an der Bahnstrecke im nördlichen Stadtgebiet von Bamberg und hat eine Gesamtgröße von ca. 19 ha. Es umfasst die Grundstücke mit den Fl. Nrn. 6483, 5140/76, 5140/60, 6574/2, 6574, 6123/2, 6123/7, 5777/1 sowie teilweise die Grundstücke mit den Fl. Nrn. 6143, 6478, 6479, 6480, 6481/1, 6481/2, 6481, 6482, 6477, 6143, 6566, 6573, 6666/3, 5777, 5778/2. Die Gundelsheimer Straße erstreckt sich beiderseits der Bahnanlage. Früher war hier ein höhengleicher Bahnübergang, der mit dem Ausbau der Coburger Straße zurück gebaut wurde. Heute wird die Gundelsheimer Straße durch die Bahntrasse in zwei Abschnitte geteilt. Eine Querung der Gleisanlagen ist an dieser Stelle nicht mehr möglich. Der südliche Teil der Gundelsheimer Straße führt von der Memmelsdorfer Straße auf Höhe der Heiliggrabstraße bis zur Coburger Straße. Der nördlich der Bahntrasse gelegene Teil führt von den ehemaligen Lokschruppen über den Schubertshof bis zum Berliner Ring. Hier mündet die Gundelsheimer Straße in einen Fuß- und Radweg, der durch eine Unterführung einen Durchlass in Richtung des Stadtteils Kramersfeld/Bruckertshof ermöglicht.

Nördlich der Bahntrasse befinden sich mit den ehemaligen Lokschruppen der Bahn und der Bebauung des Schubertshofs mehrere denkmalgeschützte Gebäude. Die restlichen Flächen sind unbebaut und werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Das im Norden an die Bahntrasse angrenzende Grundstück liegt brach.

Südlich der Bahntrasse befinden sich nördlich der Coburger Straße eine Tankstelle und ein Spitzenheizkraftwerk des Zweckverband Müllheizkraftwerk Stadt- und Landkreis Bamberg. Gegenüber liegt ein Studentenwohnheim. Die daran anschließenden Flächen südlich der Coburger Straße liegen größtenteils brach. Eine Teilfläche wird durch die BSB-Abteilung Grünanlagen und Friedhöfe zur Ablage von Grünschnitten etc. genutzt, eine weitere Teilfläche durch einen Schrotthändler.

3. Art des Verfahrens

Der Bebauungsplan Nr. 304 C wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung mit integriertem Grünordnungsplan aufgestellt. Es handelt sich um eine sonstige Maßnahme der Innenentwicklung, da der Geltungsbereich in einem bereits planungsrechtlich überplanten Bereich liegt. Von einer Umweltprüfung und der Erstellung eines Umweltberichts kann gemäß den Regularien des § 13 a BauGB abgesehen werden. Eine Vorprüfung ist ebenfalls nicht erforderlich, da die versiegelte Fläche innerhalb des Geltungsbereichs deutlich unter dem Schwellenwert von 20.000 m² liegt.

Da im nächsten Verfahrensschritt auch umweltbezogene Informationen aus dem Bebauungsplanverfahren Nr. 301 D "Gleisdreieck Coburger Straße" in das Verfahren Nr. 304 C einfließen werden, wird auf die

gemäß § 13 a BauGB mögliche Verkürzung der Verfahrenslänge verzichtet. Im Interesse einer umfassenden und ausgewogenen Berücksichtigung möglichst aller Belange wird das Bebauungsplanverfahren mit zwei Beteiligungsschritten durchgeführt.

Die geplanten Darstellungen des Bebauungsplanes weichen in Teilen von der Darstellung des Flächennutzungsplanes ab. Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB wird der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung angepasst.

4. Rechtliche Rahmenbedingungen

4.1 Darstellung im Flächennutzungsplan

Im aktuellen Flächennutzungsplan - Teilplan Art der Nutzung sind die Gleisanlagen als Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Beide Abschnitte der Gundelsheimer Straße sind als sonstige Verkehrsstraße dargestellt. Bei der Coburger Straße handelt es sich um eine überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße.

Nördlich der Bahntrasse ist beiderseits der Gundelsheimer Straße ein Gewerbegebiet dargestellt, beim westlich gelegenen handelt es sich um ein eingeschränktes Gewerbegebiet. Südlich der Bahntrasse liegen nördlich der Coburger Straße ebenfalls gewerbliche Bauflächen sowie Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Fernwärme. Südlich der Coburger Straße sind Sonderbauflächen mit der Zweckbestimmung Studentenwohnheim dargestellt und weiter stadtauswärts Grünflächen mit der Zweckbestimmung Friedhof.

Im Teilplan Landschaftsplan ist nördlich der Fläche für Bahnanlagen Gewerbesiedlungsbereich mit erforderlichem Grünordnungsplan dargestellt. Entlang der Coburger Straße ist im Norden Gewerbesiedlungsbereich und im Süden Wohnsiedlungsbereich mit der Zweckbestimmung Studentenwohnheim und Grünflächen mit der Zweckbestimmung Friedhof dargestellt. Darüber hinaus sind entlang der Coburger Straße Gehölzpflanzungen vorgesehen.

4.2 Planungsrechtliche Grundlagen

Nördlich der Bahntrasse befindet sich noch ein Teilstück des Bebauungsplanes Nr. 304 A (Rechtskraft 14.03.1986), der Flächen für die Landwirtschaft und einen Wendehammer am Ende der Gundelsheimer Straße festsetzt.

Daran schließt der seit 08.03.2002 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 304 B an, der beiderseits der Gundelsheimer Straße ein Gewerbegebiet festsetzt. Der Bebauungsplan berücksichtigte damals bereits den geplanten Ausbau der ICE-Strecke, in dem er die Gundelsheimer Straße um 50m verkürzt und einen neuen Wendehammer vorsieht. Dem Eingriff in Natur und Landschaft wird durch eine intensive Eingrünung der Gewerbeflächen Rechnung getragen. Zur Begrünung der Straßenräume sind Pflanzungen von Alleebäumen festgesetzt.

Südlich der Bahntrasse setzt der Bebauungsplan 212 E/ 213 A (Rechtskraft 12.02.1988) neben der Straßenführung der Coburger- und Kronacher Straße auch Erweiterungsflächen für den Friedhof südlich der Coburger Straße fest. Nördlich der Straße ist ein Gewerbegebiet sowie eine Fläche für Versorgungsanlagen zur Errichtung eines Spitzenheizkraftwerks ausgewiesen.

Der stadteinwärts anschließende Bebauungsplan Nr. 213 B (Rechtskraft 28.07.1989) sieht südlich der Coburger Straße ein schmales eingeschränktes Gewerbegebiet vor. Die relativ kleinen Baurahmen sind ausschließlich friedhofsorientiertem Einzelhandel (Blumenpavillons) vorbehalten. Das damals im Bebauungsplan durch einen Baurahmen gesicherte Gebäude Gundelsheimer Straße 4 ist heute nicht mehr vorhanden.

Südlich der Coburger Straße schließt der seit 27.03.2015 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 213 D an, der hier ein Sondergebiet für ein Studentenwohnheim ausweist. Am nördlichen Rand ist zudem ein schmaler Fuß- und Radweg zwischen Gundelsheimer Straße und Coburger Straße festgesetzt.

4.3 Planfeststellung für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 "Planfeststellungsabschnitt 22 -Bamberg"

Der Abschnitt der Bahntrasse im Bereich der Gundelsheimer Straße soll gemäß der Planung der DB-Netz AG um 3 Gleise verbreitert werden. Dadurch verbreitert sich die Bahntrasse um ca. 15 Meter auf der nördlichen Seite. Eine Querung ist an dieser Stelle von Seiten der DB nicht vorgesehen. Nördlich der

Bahntrasse ist über die Gundelsheimer Straße ein Rettungsweg vorgesehen. Die Gebäude Gundelsheimer Straße 12 und der südliche Lokschuppen werden abgerissen.

4.4 Eigentumsverhältnisse

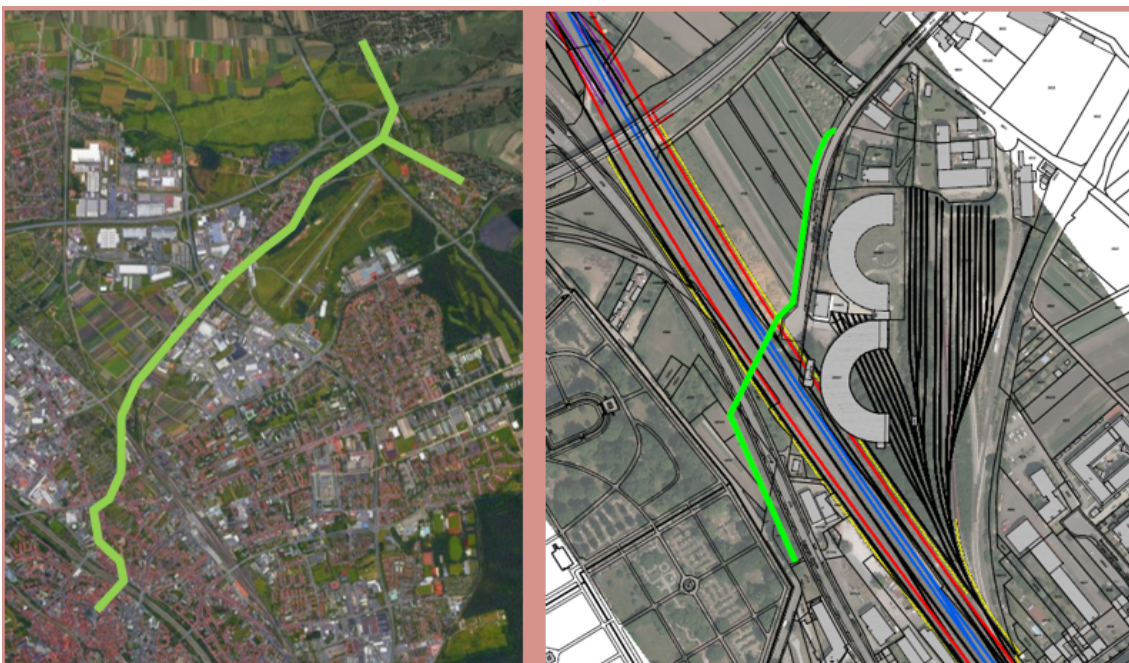
Die Bahntrasse und das südlich gelegene Hafengleis gehören der DB-Netz AG. Ebenso das weitläufige Gelände rund um den südlichen ehem. Lokschuppen. Ein kleines Gebäude neben der Tankstelle an der Coburger Straße ist in Besitz der DB-Energie GmbH. Das nördlich der Bahn angrenzende Grundstück mit der Fl. Nr. 6483 und das am nördlichen Rand des Geltungsbereichs gelegene Grundstück Fl. Nr. 6479 sind in Privatbesitz. Die dazwischenliegenden Grundstücke sind im Eigentum der Stadt Bamberg. Die Flächen südlich der Coburger Straße, die innerhalb des Geltungsbereichs liegen, gehören der Stadt Bamberg (Fl. Nrn. 6123/3, 6123/7 und 5777/1) und einem privaten Eigentümer (Fl. Nrn. 6573 und 6574).

5. Ziele der Planung

Der anstehende Bahnausbau bietet die einmalige Chance attraktive Wege für den nichtmotorisierten Verkehr zu schaffen und die Trennwirkung der Bahntrasse zu reduzieren. Die geplante Brücke für den Fuß- und Radverkehr stellt im nördlichen Stadtgebiet einen wichtigen Lückenschluss auf der Cityroute 5 dar. Die Streckenlänge in Richtung Innenstadt wird um 600 m verkürzt und außerdem verkehrssicher abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt. Durch die Umfahrung von drei Ampelanlagen im Bereich der südlichen Memmelsdorfer Straße verringert sich die Fahrzeit zusätzlich. Der Radweg entlang der Memmelsdorfer Straße wird durch die zahlreichen Einmündungen und Lichtsignalanlagen immer ein Gefährdungspotenzial für Radfahrer darstellen. Durch die geplante Geh- und Radwegbrücke im Bereich der Gundelsheimer Straße wird das Radverkehrsnetz insbesondere in Ost-West-Richtung deutlich verbessert und eine attraktive und umweltfreundliche Verkehrsanbindung sowohl für die Wohnbevölkerung aus Kramersfeld als auch für die Mitarbeiter in den Gewerbegebieten im Norden (Am Börstig, Kramersfeld, Michelinstraße (Hallstadt) geschaffen. Im Sinne der attraktiven Verknüpfung mit dem Landkreis profitieren auch die überörtlichen Verbindungen insbesondere nach Hallstadt und Gundelsheim. Durch die vorhandenen gewerblichen Potenzialflächen beiderseits der Gundelsheimer Straße werden sich hier die Fahrbeziehungen in den nächsten Jahren noch deutlich erhöhen. Durch den Ausbau der Cityroute 5 wird auch für motorisierte Einpendler die Weiterfahrt per Fahrrad von der P&R-Anlage (Park&Bike) Kronacher Straße in Richtung Innenstadt deutlich attraktiver.

Der geplante Bau der Fuß- und Radwegbrücke im Bereich der Gundelsheimer Straße stellt einen wichtigen Lückenschluss im städtischen Radverkehrsnetz dar, der sich auf die Streckenlänge, die Reisegeschwindigkeit und die Verkehrssicherheit positiv auswirkt. Nur durch attraktive Radwege kann das städtische Ziel den Radverkehr im Modal-Split bis 2025 auf 35% zu steigern erreicht werden.

Auch Fußgänger erreichen auf direkten und schönen Wegen wichtige Naherholungsräume.



6. Konzept der städtebaulichen Planung

Die Planung sieht vor, beide Teile der Gundelsheimer Straße durch eine Brücke für Fußgänger- und Radfahrer zu verbinden, um für den nicht motorisierten Individualverkehr eine schnelle und sichere Quermöglichkeit über die Bahntrasse zu schaffen.

Die geplante Brücke hat eine nutzbare Breite von 5,00 m zwischen den Geländern und überspannt mit einer Länge von ca. 100 m die Coburger Straße und die Gleisanlagen. Auf beiden Seiten der Bahntrasse sind Rampenanlagen mit einer Länge von ca. 150 m vorgesehen.

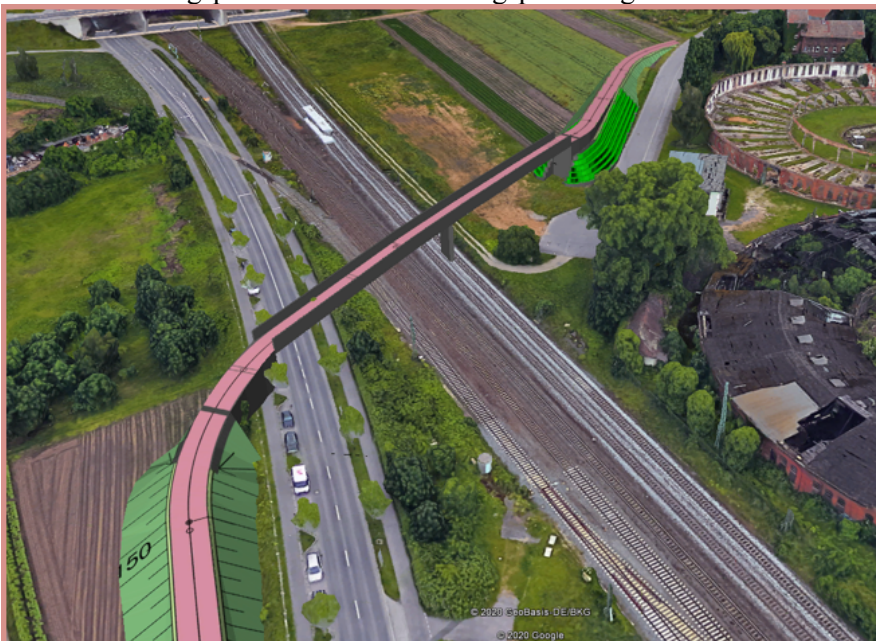
Nördlich der Bahntrasse beginnt der Fuß- und Radweg westlich der Gundelsheimer Straße auf Höhe des gegenüberliegenden Grundstücks Gundelsheimer Straße 20 a und führt von dort parallel zur Gundelsheimer Straße in Richtung Bahntrasse. Durch die westliche Böschung der Rampenanlage wird das gewerbliche Baurecht des Bebauungsplanes Nr. 304 B angepasst und um ca. 2000 m² verkleinert. Die im Bebauungsplan Nr. 304 B vorgesehenen Baumpflanzungen entlang der Gundelsheimer Straße werden westlich der Rampe bis zur Bahntrasse fortgeführt.

Die an die Böschungen angrenzenden Bereiche werden als Grünflächen ausgewiesen und für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen. Hier sollen Ausgleichsflächen des Bebauungsplanes Nr. 304 "Gleisdreieck" zur Verfügung gestellt werden bzw. Anteile der von der Bahn im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in diesem Bereich verorteten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen alternativ vorgesehen werden. Der genaue Umfang der Ausgleichsflächen muss im nächsten Verfahrensschritt im Rahmen der Umweltprüfung des Bebauungsplanes Nr. 301 D ermittelt werden. Aufgrund des zu erwartenden Ausgleichbedarfs wird auch das, an die Bahntrasse angrenzende private Grundstück (Fl. Nr. 6483) als Grünfläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt. Derzeit ist das brachliegende Grundstück noch durch den Bebauungsplan Nr. 304 A als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. Die DB-Netz Agentur sieht hier eine Baustelleneinrichtung für die Dauer der Bauphase vor und will das Grundstück danach wieder in den heutigen Zustand versetzen. Das Bebauungsplan-Konzept sieht hier nunmehr anstelle einer Fläche für die Landwirtschaft, eine Fläche für Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzpflanzungen vor. Dies steht in direkter Wechselwirkung zum Bebauungsplan Nr. 301 D (VO/2021/4038-61).

Auch der Bereich der heutigen Wendepalte wird zukünftig als Grünfläche ausgewiesen, da der Bebauungsplan Nr. 304 B bereits weiter nördlich einen Wendehammer vorsieht, der zur Erschließung des Gewerbegebietes ausreichend ist.

Südlich der Bahntrasse verläuft die Rampenanlage südlich der Coburger Straße. Der Fahrradweg verzweigt sich vor dem Studentenwohnheim um für Fußgänger und Radfahrer eine Anbindung sowohl an die Coburger Straße als auch an den südlichen Teilabschnitt der Gundelsheimer Straße zu ermöglichen. Durch die Rampenanlage samt Böschung werden die hier im alten Bebauungsplan einst vorgesehenen Erweiterungsflächen für den Friedhof südlich der Coburger Straße verkleinert. Die verbleibenden Flächen sind nach Rücksprache mit der Friedhofsverwaltung nach wie vor ausreichend.

In den Bebauungsplan ist ein Grünordnungsplan integriert.



7. Umweltbelange

Da das Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a durchgeführt wird, sind eine Umweltprüfung und die Erstellung eines Umweltberichtes nicht erforderlich.

Bei einem Bebauungsplan der Innenentwicklung findet die Eingriffs-Ausgleichs-Regelung keine Anwendung. Gemäß den Bestimmungen des § 13 a gelten Eingriffe im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes 304 C soll jedoch ein Teil der Ausgleichsflächen des Bebauungsplanes Nr. 301 D für den Bereich zwischen Coburger Straße und "Am Gleisdreieck" bereitgestellt werden bzw. Anteile der von der Bahn im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in diesem Bereich verorteten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen alternativ vorgesehen werden. Der genaue Umfang des Ausgleichflächenbedarfs wird im Bebauungsplanverfahrens Nr. 301 D im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt und fließt im nächsten Verfahrensschritt in den Bebauungsplan Nr. 304 C ein.

8. Flächennutzungsplan

Da es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung (gem. § 13 a BauGB) handelt wird der Flächennutzungsplan und der Teilplan Landschaftsplan im Wege der Berichtigung angepasst und die neue Brückenverbindung dargestellt sowie die gewerblichen Bauflächen in den Randbereichen angepasst.

9. Beschlussantrag

Es wird beantragt die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 304 C zu beschließen, das Plankonzept zu billigen und die Verwaltung zu beauftragen die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Bau- und Werkssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Bau- und Werkssenat beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 304 C für das im Plan des Stadtplanungsamtes vom 10.03.2021 abgegrenzte Gebiet.
3. Der Bau- und Werkssenat billigt das Bebauungsplan-Konzept Nr. 304 C vom 10.03.2021 mit Begründung vom 10.03.2021.
4. Der Bau- und Werkssenat beauftragt die Verwaltung die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen.
5. Der Bau- und Werkssenat beauftragt die Verwaltung die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zu unterrichten.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

x	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Anlage/n:

- Bebauungsplan-Konzept Nr. 304 C
- Begründung zum Bebauungsplan-Konzept Nr. 304 C

Verteiler:

- Amt für Verkehrsplanung (68)
- Radverkehrsbeauftragte (5)