CAD:E:\305E\CAD\BPlan5_06_11_02.DWG

StadtCAD Hippodamos 2000

Zeichenerklärung

A. Festsetzungen

MI — Mischgebiet

IV — Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

- Die Zahl der Vollgeschosse bezieht sich auf das Niveau der Schwarzenbergstraße. Aufgrund der topographischen Situation kann es im Bereich der Stützmauer zu Untergeschossen kommen, die zur Gartenseite als Vollgeschosse in Erscheinung treten.

g — geschlossene Bauweise

Baulinie

Baugrenze

GWRW — Straßenverkehrsfläche (Unterteilung nur als Hinweis)

Straßenbegrenzungslinie

V — Verkehrsbegleitgrün

-Sandige Böschung mit Gehölzinseln aus standortheimischen wärmeliebenden Arten.

Fläche für Versorgungsanlagen - Trafostation

Immissionsschutz — Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes werden passive Schallschutzmaßnahmen im Einwirkungsbereich der Straßen entsprechend der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung der igi Niedermeyer Institute (vom 11.03.1999, AZ: 99072) erforderlich. Falls der Straßenausbau zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt wird, sind die erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen und insbesondere die Festlegung der jeweiligen Schallschutzklassen entsprechend den dann gültigen gesetzlichen Vorschriften, Verordnungen und technischen Richtlinien zu bestimmen.

Grenze des räumlichen Geltungsbereiches

B. Hinweise

bestehende Gebäude

abzubrechende Gebäude

bestehende Grundstücksgrenzen

z.B. 1467/14 — Flurstücksnummern

Stützmauer

Böschungen

Ein- und Ausfahrten

Ein- und Ausfahrtsbereich

Pfeile für Abbiegespuren

Aufgefundene Bodendenkmäler sind unverzüglich der Archäologischen Außenstelle für Oberfranken, Schloss Seehof, 96117 Memmelsdorf, Tel.: 0951/4095-0, Fax: 0951/4095-30 anzuzeigen (Art. 8 Abs. 1 Bay. DSchG) sowie unverändert zu belassen (Art. 8 Abs. 2 Bay. DSchG). Die Fortsetzung der Erdarbeiten bedarf der Genehmigung (Art. 7 Abs. 1 Bay. DSchG).

Der Stadtrat der Stadt Bamberg hat in der Sitzung vom ..... die Aufstellung des Bebauungsplans beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans wurde am ..... ortsüblich bekanntgemacht.

Die Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB mit öffentlicher Darlegung und Anhörung für den Vorentwurf des Bebauungsplans in der Fassung vom ..... hat in der Zeit vom ..... bis ..... stattgefunden.

Der Entwurf des Bebauungsplans in der Fassung vom ..... wurde mit der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom ..... bis ..... öffentlich ausgelegt.

Zu dem Entwurf des Bebauungsplans in der Fassung vom ..... wurden die Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB in der Zeit vom ..... bis ..... beteiligt.

Die Stadt Bamberg hat mit Beschluss des Stadtrats vom ..... den Bebauungsplan gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in der Fassung vom ..... als Satzung beschlossen.

Stadt Bamberg, i.A.

Bamberg, ...

Der Satzungsbeschluss zu dem Bebauungsplan wurde am ..... gemäß § 10 Abs. 3 Halbsatz 2 BauGB ortsüblich bekanntgemacht.
Der Bebauungsplan ist damit in Kraft getreten.

Stadt Bamberg, i.A.

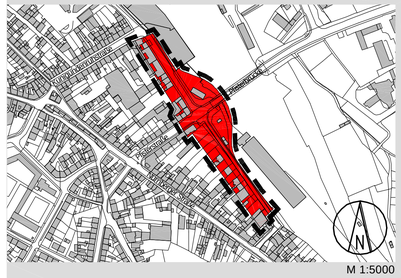
Bamberg, ...

Gmkg: Bamberg
Gebiet: 305
Blatt: 84-21.2 / .3 / .7 / .8

STADT BAMBERG
STADTPLANUNGSAMT

305E Bebauungsplan

Teilstück der bahnparallelen Innenstadttangente
Kreuzung Pfisterberg



M 1:5000

Bamberg, 06.11.2002

Baureferat
Stadtplanungsamt

O. Strauss
Baureferent

Dr. D. Hohmuth
Baudirektor

Bearb.: M. Krause
Gez.: R. Sauer

Bebauungsplanverfahren Nr. 305 E
Teilstück der bahnparallelen Innenstadttangente
für die Schwarzenbergstraße zwischen Kunigundenruh- und Strickerstraße
einschließlich Neugestaltung der Kreuzung Pfisterberg

BEGRÜNDUNG (Entwurf)

1. Anlass der Planung

Im Hinblick auf Urteile des Bundesverwaltungsgerichts (aus dem Jahr 1995 zu notwendigen Folgemaßnahmen von anderen Planfeststellungen) kann die Bahnparallele Innenstadttangente nicht für die gesamte geplante Länge im Rahmen der Planfeststellung der ICE-Strecke durch Bamberg vom Eisenbahn-Bundesamt planfestgestellt werden. Lediglich der Teil der Bahnparallelen Innenstadttangente zwischen Strickerstraße und Unterführung der Geisfelder Straße kann in die Planfeststellung aufgenommen werden, da er nur unmittelbar zusammen mit den Maßnahmen am Gleis realisiert werden kann. Der Teil der Bahnparallelen Innenstadttangente zwischen Strickerstraße und Pfisterbrücke bzw. Kunigundenruhstraße stellt keine unmittelbare Folgemaßnahme der ICE-Planung dar und muss deshalb aus der Planfeststellung herausgenommen werden. Hierfür ist Baurecht durch einen Bebauungsplan zu schaffen. (Dies wurde in einem Planungsgespräch mit Vertretern der PBDE und des Eisenbahnbundesamtes am 24.11.1998 so vereinbart).

Der Bereich wird in den Planfeststellungsunterlagen der Bahn nachrichtlich dargestellt mit dem Vermerk „Planung der Stadt Bamberg, nachrichtliche Darstellung“.

2. Ziele und Zweck der Planung

2.1 Ausbau der Bahntangente

Bei der Neuordnung des Bamberger Straßennetzes kommt dem parallel zu den Bahnanlagen verlaufenden Straßenzug Coburger Straße - Ludwigstraße - Schwarzenbergstraße - Nürnberger Straße (Bahnparallele Innenstadttangente) eine hohe Bedeutung zu. Diese Nord-Südachse soll in Zukunft eine leistungsfähige innerstädtische Nord-Südverbindung sein. Ihre Funktion besteht dann darin, den innenstadtbezogenen Ziel- und Quellverkehr zu sammeln und für eine Bündelung des Verkehrs auf die nördliche und südliche Innenstadttangente zu sorgen sowie die Verbindung zwischen den nördlich und südlich gelegenen Stadtteilen herzustellen. Der Nord-Süd-Durchgangsverkehr wird weniger die Bahntangente als vielmehr den Berliner Ring benutzen.

Derzeit ist die Bahntangente nur in Ansätzen vorhanden. Als Voraussetzung für eine Verkehrsentlastung der Innenstadt ist deshalb ihr Ausbau dringend erforderlich, auch wenn er nur in Abschnitten erfolgen kann.

Einen dieser Ausbauabschnitte in dem wichtigen Bereich der Kreuzung an der Pfisterbrücke soll nun der Bebauungsplan Nr. 305 E neu ordnen und regeln.

2.2 Grundzüge der Neugestaltung der Pfisterbergkreuzung

Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Straßenplanung entspricht der Planung wie sie bisher dem Planfeststellungsverfahren für den ICE-Ausbau zugrundelag und differiert nur in ihrer Lage geringfügig. Dieser Planung wurde vom Stadtrat bereits zugestimmt. Im folgenden wird die Planung beschrieben:

Die Planung in diesem Abschnitt sieht eine prinzipielle neue Führung der Bahntangente im Kreuzungsbereich vor und damit auch leistungsfähigere Hauptachsen.

Im einzelnen stellt sich der Kreuzungsausbau und die damit verbundene völlige Neugestaltung wie folgt dar:

Die Verbindung zwischen der Starkenfeldstraße und der Bahntangente in südlicher Richtung zur Nürnberger Straße ist derzeit nur durch einen Versatz über die Pfisterstraße möglich. Wegen Verkehrsüberlagerungen kommt es dort zu Problemen bei der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte. Um diese Überlagerungen in Zukunft auszuschalten, bekommt die Bahntangente hier eine neue, eigene, nicht mehr über die Kreuzung Pfisterbergbrücke führende Straßentrasse. Aus Richtung Bahnhof kommend verschwenkt die nördl. Schwarzenbergstraße in etwa am Ende des Atriumbaues nach links, führt dann neben der Bahn durch eine Brückenöffnung, wird nach rechts verschwenkt und führt dann auf die südliche Schwarzenbergstraße. Von hier aus wird der Verkehr in einem ersten Schritt über die Strickerstraße zur Nürnberger Straße weitergeführt, zumindest solange bis die im Planfeststellungsverfahren enthaltene südliche Bahntangente entlang der Gleise bis zur Unterführung Nürnberger Straße weitergebaut wird.

Durch zwei Abfahrtsäste von der Kreuzung Pfisterbergbrücke zu diesem neuen Teil der Bahntangente werden die Verkehrsbeziehungen zur Starkenfeldstraße und zur Pfisterstraße wieder hergestellt.

Der nördliche Abfahrtsast hat dabei die Aufgabe, die Verbindung aus der Ludwigstraße in Richtung Marienplatz herzustellen und in der

Gegenrichtung den Verkehr aus der Starkenfeldstraße in Richtung Bahnhof oder Nürnberger Straße zu führen.

Der südliche Abfahrtsast hat die Funktion den Verkehr aus Richtung Bahnhof zur Starkenfeldstraße und in der Gegenrichtung von der Pfisterstraße in die Nürnberger Straße oder Richtung Bahnhof zu führen.

Durch diese neuen Verkehrsführungen wird die Pfisterbergkreuzung zu einem leistungsfähigen Knotenpunkt, an dem in Zukunft frei von Linksabbiegern kreuzungsfrei abgebogen werden kann. Aus diesen Gründen kann nach heutigem Kenntnisstand auch in Zukunft im Bereich der Pfisterbergkreuzung auf eine Verkehrsampel verzichtet werden, nur die Abfahrtsäste werden im Bereich der neuen Einmündung in die Bahntangente mit Lichtzeichen geregelt. Inwieweit für Fußgänger eine signalisierte Querung notwendig ist, bleibt abzuwarten.

3. Verwirklichung der Planung

3.1 Vorbereitende Maßnahmen

Für den Ausbau der Bahntangente und der Abfahrtsäste müssen Flächen von der Bahn erworben werden. Ansonsten werden die öffentlichen Flächen der Ludwigstraße, der Pfisterstraße und der Schwarzenbergstraße zum Ausbau dieses Projektes herangezogen.

Im Bereich der Abfahrtsäste müssen zwei bestehende Gebäude abgebrochen werden. Das im nördlichen Abfahrtsast zum Abbruch anstehende Haus mit Sozial- und Wirtschaftsräumen für Bahnbedienstete muss an anderer Stelle neu errichtet werden. Der genaue Standort wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens noch festgelegt.

Im Bereich der geplanten Baumaßnahmen liegen zahlreiche Leitungen bzw. Einrichtungen der Versorgungsträger, die teilweise verlegt werden müssen.

3.2 Aus- und Neubau der Straßen und Abfahrtsäste

Der Ausbau und Neubau der Straßenkörper kann so in Abschnitten erfolgen, dass immer so viele Straßenverbindungen wie nötig zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf den Hauptachsen zur Verfügung stehen.

Dabei kann zuerst die außerhalb bestehender Straßenflächen liegende Nord-Südverbindung von der Ludwigstraße zur Strickerstraße und Nürnberger Straße gebaut werden. Als zweiter und dritter Bauabschnitt

könnten dann die Abfahrtsäste mit der abschließenden Neugestaltung der Kreuzung am Pfisterberg errichtet werden. Dabei müssen die Zufahrten zu den hier ansässigen Gewerbebetrieben, Garagenhöfen und Wohnhäusern gewährleistet bleiben.

4. Schallschutz

Für die Ausbaustrecke Nürnberg - Ebensfeld wurde von der PB DE im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits eine schall- und erschütterungstechnische Untersuchung erstellt. Diese Untersuchung wurde für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanverfahrens gemäß 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes überarbeitet.

Die durchgeführte Untersuchung für den Abschnitt Bamberg umfaßt die Planfeststellungsabschnitte von Bau-km 56,165 - 62,373 und 0,000 - 2,408.

Aus diesem Gutachten sind alle relevanten technischen und von der Verkehrsfrequenz her notwendigen Werte zu entnehmen, die zur Erstellung der Berechnungen herangezogen wurden. Außerdem sind hier auch die Ergebnisse der Lärmschutzuntersuchungen und die sich daraus ableitenden geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen enthalten.

Für den Bereich dieses Bebauungsplanes sind für die betroffenen Häuser auf der Westseite der Schwarzenbergstraße ausschließlich passive Schallschutzmaßnahmen - Fenster - vorgesehen.

Sollte sich nach bautechnischer Prüfung der Fenster zeigen, dass die erforderliche Schallschutzfensterklasse noch nicht vorhanden ist, müssen der Einbau von Lärmschutzfenstern und die damit verbundenen Kosten durch den Maßnahmenträger übernommen werden.

Um die Maßnahmen zum passiven Schallschutz festzusetzen, wurde die betroffene vorhandene und geplante Bebauung mit einer Grundstücksbreite von ca. 20 Metern westlich der Schwarzenbergstraße in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit aufgenommen.

Ausgehend von den rechtskräftigen Baulinienplänen, der realen Nutzung und der Darstellung im Flächennutzungsplan wird dieser Bereich als Mischgebiet festgesetzt. Die Geschossigkeit, Baulinien und Baugrenzen wurden weitestgehend aus den rechtskräftigen Bebauungsplänen übernommen.

5. Eingriffs-Ausgleichs-Regelung

Beim vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich lediglich um eine Modifizierung der planungsrechtlich bereits gesicherten Nord-Süd-Verbindung Schwarzenbergstraße im Bereich des Anschlusses an die Pfisterbrücke. Hierzu werden bisher für Bahnzwecke genutzte Flächen einbezogen. Ein Ausgleichsbedarf gem. § 1 a BauGB entsteht dadurch nicht.

6. Kosten

Zu den Kosten können z.Zt. keine Aussagen gemacht werden, da sie in Abhängigkeit zum Ausbaufortschritt der ICE-Trasse gesehen werden müssen. Zum Einsatz von Fördermitteln können noch keine konkreten Aussagen getroffen werden, aller Voraussicht nach ist mit Fördermitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu rechnen.

7. Umweltverträglichkeitsprüfung

Da es sich beim Bebauungsplan Nr. 305 E lediglich um eine Modifizierung des Anschlusses der Pfisterstraße und -brücke an die Schwarzenbergstraße handelt, ist weder eine Umweltverträglichkeitsprüfung noch eine überschlägige Vorprüfung erforderlich.

Bamberg, den 03.07.2002
Stadtplanungsamt
I.A.

(Dr. Hohmuth) (Gerhard)