

**BESCHLUSSVORLAGE**

Dezernat / Amt	Verantwortlich	Tel.Nr.	Datum
V/Garten- und Tiefbauamt	Herr Uekermann	4600	24.01.2024

**Betreff:**

**Billigung des Planentwurfs der 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahnverlängerung Littenweiler mit Ausgleichsflächen in Hochdorf“, Plan-Nr. 3-70a, für die förmliche Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (Offenlagebeschluss)**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. BaUStA	31.01.2024	X		X	
2. GR	27.02.2024	X			X

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): ja, durchgeführt in Hochdorf am 19.02.2024

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: ja, abgestimmt mit Freiburger Verkehrs AG

Finanzielle Auswirkungen: nein

Auswirkungen auf den Klima- und Artenschutz: ja, siehe Anlage 6

**Beschlussantrag:**

**Der Gemeinderat beschließt den Entwurf der Satzung der 1. Änderung des Bebauungsplans "Stadtbahnverlängerung Littenweiler mit Ausgleichsflächen in Hochdorf", Plan-Nr. 3-70a, gemäß Anlage 4, die Planzeichnung gemäß Anlage 2, die textlichen Festsetzungen gemäß Anlage 3 sowie den Entwurf der Begründung mit Umweltbericht gemäß den Anlagen 5 und 6 der Drucksache G-24/004 als Grundlage für die förmliche Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung.**

Anlagen:

- 1.1 Lage des Plangebietes
- 1.2 Lage der Ausgleichsflächen
2. Planzeichnung (Entwurf)
3. Textliche Festsetzungen mit Anhang (Entwurf)
4. Satzung (Entwurf)
5. Bebauungsplan Begründung (Entwurf)
6. Umweltbericht einschließlich artenschutzrechtlicher Prüfung (Entwurf)
7. Umgang mit den im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Ein Teil der Anlagen ist in der ausgedruckten Fassung der Drucksache nur schwer lesbar. Diese Anlagen sind in digitaler Form im Ratsinformationssystem [ris.freiburg.de](http://ris.freiburg.de) abrufbar und dort deutlich besser lesbar bzw. können auf die gewünschte Größe gezoomt werden.

**1. Ausgangslage**

Die Stadtbahnverlängerung Littenweiler steht im „vordringlichen Bedarf“ des Stadtbahnausbauprogramms der Stadt Freiburg (vgl. Drucksache G-20/044). Bereits im Jahr 2006 wurde daher für die Verlängerung der Stadtbahn in Littenweiler ein Bebauungsplan aufgestellt (vgl. die Ausführungen in der Drucksache G-06/159). Da der Bebauungsplan in wesentlichen Punkten nicht mehr den aktuellen Planungsanforderungen entspricht, hat der Bau-, Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss am 04.11.2020 den Beschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ gefasst sowie die Plankonzeption für die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gebilligt (Drucksache BaUStA-20/014). Während der Überarbeitung der Planung hat sich gezeigt, dass für die Lindenmattenstraße und den Bereich des Kappler Knotens eine Anpassung der Konzeption erforderlich wird. Diese wurde vom Bau-, Umlegungs- und Stadtentwicklungsausschuss mit der Drucksache BaUStA-21/005 beschlossen.

**2. Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung**

Die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung wurde in der Zeit vom 16.11.2020 bis zum 18.12.2020 durchgeführt. Seitens der Öffentlichkeit gingen während dieser Zeit 6 Stellungnahmen ein. Angesprochen wurde dabei insbesondere die Verkehrssituation in der Lindenmattenstraße (Rückstau bei geschlossener Schranke der Höllentalbahn) und die Befürchtung, dass diese sich durch den Bau der Stadtbahnverlängerung Littenweiler noch verschärfen könnte.

Seitens der Behörden und der Träger öffentlicher Belange gingen während der frühzeitigen Beteiligung insgesamt 12 Stellungnahmen ein. Alle Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sowie der Umgang mit diesen sind in Anlage 7 dargestellt.

### **3. Ziele der Planung**

Ziel der Planung ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Osten Freiburgs. Dazu gehört insbesondere:

- die Verbesserung der Verkehrserschließung des Stadtteils Littenweiler,
- die Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch die Verknüpfung der Stadtbahn mit der Höllentalbahn am Bahnhof Littenweiler,
- die Vermeidung von Parksuchverkehr und „wildem“ Park+Ride (P+R) im Freiburger Osten durch die Schaffung einer P+R-Anlage am Kappler Knoten sowie
- die Herstellung der Barrierefreiheit für die Fahrgäste des ÖPNV.

### **4. Inhalte der Planung**

Die Planung schließt an die bestehende Stadtbahnstrecke in der Hansjakobstraße an. Zur barrierefreien Gestaltung der Haltestelle Laßbergstraße ist eine Verlegung der heute vorhandenen Bahnsteige in der bestehenden Wendeschleife der Stadtbahn in die Hansjakobstraße erforderlich. Die Bahnsteige liegen zukünftig einander gegenüber in Mittellage im Verkehrsraum. Die Zugänglichkeit der Haltestelle aus den Seitenräumen erfolgt über Fahrbahnquerungen der Hansjakobstraße. Auf der Seite zum Knotenpunkt Kappler Straße/Heinrich-Heine-Straße/Lindenmattenstraße erfolgt die Querung signalisiert, auf der westlichen Seite der Bahnsteige ist jeweils eine unsignalisierte Quermöglichkeit geplant. Die Wendeschleife an der Laßbergstraße wird durch die Neuplanung entbehrlich. Nach Schaffung eines neuen Baurechts kann diese Fläche für andere Vorhaben genutzt werden.

In der Lindenmattenstraße ist ein dreistreifiger Querschnitt geplant. Stadteinwärts wird ein Fahrstreifen angelegt, der dem Gesamtverkehr dient, d.h. auch die Stadtbahn wird hier straßenbündig im Fahrstreifen geführt. Da die Ausfahrt aus der Haltestelle Bahnhof Littenweiler in Richtung Bertoldsbrunnen das Anhalten des Individualverkehrs (IV) vor dem Bahnübergang der Höllentalbahn erfordert, kann die Stadtbahn diesen Streckenabschnitt als „Pulkführer“ vor dem Individualverkehr bevorrechtigt durchfahren. Eine zusätzliche Verkehrsfläche für die Stadtbahntrasse ist nicht erforderlich.

Stadtauswärts werden in der Lindenmattenstraße zukünftig zwei Fahrstreifen benötigt: der rechte Fahrstreifen dient dem Geradeausverkehr sowie den Rechtsabbiegern in den Schnaitweg. Bei Schließung der Bahnübergangsanlage der Höllentalbahn entsteht hier ein Rückstau. Damit die Stadtbahn dennoch ungehindert fahren kann, ist ein weiterer mittlerer Fahrstreifen vorgesehen, in dem das Stadtbahngleis verlegt ist. Dieser Fahrstreifen dient der geradeaus fahrenden Stadtbahn sowie den Linksabbiegern in die einmündenden Straßen Ekkebertstraße, Danemannstraße und Giersbergweg. Nördlich des Bahnübergangs der Lindenmattenstraße schwenkt die Stadtbahnstrecke auf den Tunnel der B31 und wird auf dem Tunnelbauwerk bis zum Kappler Knoten geführt. Haltestellen werden am Bahnhof Littenweiler (zum Umstieg auf die Höllentalbahn und zur Erschließung der Pädagogischen Hochschule), an der Römerstraße (Erschließung Stadtteilmitte) und am Kappler Knoten (Erschließung Littenweiler Ost, „Mobilitätspunkt“ mit P+R und Busverknüpfung) angeordnet. Wegen der steigenden Anzahl von Zweirichtungsfahr-

zeugen bei der VAG ist es möglich, am Kappler Knoten auf die ursprünglich geplante Wendeschleife zu verzichten. Es wird eine Stumpfwendeanlage mit doppeltem Gleiswechsel vorgesehen.

Zur Busverknüpfung ist eine Bushaltestelle Wange-an-Wange mit der Stadtbahnhalttestelle geplant. Hier können bis zu 3 Busse in „Sägezahaufstellung“ an der Stadtbahnhalttestelle halten und elektrisch aufgeladen werden. Nördlich angrenzend zur Haltestelle befindet sich ein Baufeld, das mobilitätsaffiner Nutzung Raum bieten soll (z. B. Radstation, Fahrradwerkstatt) und weiter nördlich bis zur Kappler Straße als P+R-Bereich dienen soll. Diese Fläche ersetzt den bisher geplanten ebenerdigen P+R-Platz. Bei Herstellung einer 4-geschossigen Parkgarage können bis zu 500 Fahrzeuge in diesem Bereich untergebracht werden. Die Zufahrt und Ausfahrt von und zur Kappler Straße werden getrennt als Einbahnstraßen geführt. Die Zufahrt liegt weiter westlich und dient als Buszufahrt zur Haltestelle am Kappler Knoten wie auch als Zufahrt zum P+R-Parkhaus. Östlich des Parkhauses ist die Ausfahrt der Bushaltestelle und des P+R-Parkhauses angeordnet. Diese sehr flächensparende Anordnung ermöglicht es, die Unterkunft für Geflüchtete am Kappler Knoten ganz überwiegend zu erhalten. Lediglich das westlichste Gebäude sowie das angrenzend errichtete Technikgebäude müssen zurückgebaut werden. Das Technikgebäude ist an anderer Stelle zu ersetzen. Hierfür hat die Bauverwaltung frühzeitig eine städtebauliche Konzeption für den Kappler Knoten erarbeiten lassen. Der nun vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf basiert auf diesem Ergebnis (vgl. hierzu Drucksache BaUStA-21/005).

Der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf berücksichtigt auch weiterhin die Option für den Bau einer Feuerwache Ost, was es im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu klären gilt. Auch ist eine Inanspruchnahme von nichtstädtischen Flächen erforderlich. Hierzu wird auch auf die Drucksache BaUStA-21/005 verwiesen. Sobald ein konkretes Raumprogramm vorliegt, kann der Standort diesbezüglich weiter untersucht werden.

## **5. Bahnübergänge über die Höllentalbahn**

Die Höllentalbahn bildet im Stadtteil Littenweiler eine Barriere und trennt den nördlichen Teil Littenweilers (Kappler Straße) vom südlichen Teil (Alemannenstraße). Die Höllentalbahn kann im Stadtteil Littenweiler im Bestand an drei Stellen jeweils über eine Bahnüberganganlage (BÜ) überquert werden:

- Lindenmattenstraße (BÜ Littenweiler I): MIV, Fuß- und Radverkehr
- Ebener Straße (BÜ Littenweiler II): nur Fuß- und Radverkehr
- Kappler Straße (BÜ Kapplertal I): MIV, Fuß- und Radverkehr

Um durch die Stadtbahnverlängerung möglichst viele Ziele in Littenweiler erschließen zu können, besteht ein wesentlicher Bestandteil des Konzeptes darin, Quersungsmöglichkeiten über die Höllentalbahn möglichst nahe an den Stadtbahnhaltestellen anzulegen. Auch Versorgungswege (z. B. zum Lebensmittelmarkt in der Kappler Straße) könnten durch neue BÜ-Anlagen für die Anwohnerschaft des südlichen Stadtteils deutlich verkürzt und damit attraktiver werden.

An der Haltestelle Bahnhof Littenweiler ist dies mit der BÜ-Anlage im Zuge der Lindenmattenstraße gegeben. Im unmittelbaren Bereich der Römerstraße und der Endhaltestelle befinden sich heute keine Querungsmöglichkeiten über die Höllentalbahn. Von der Römerstraße beträgt der Abstand zur BÜ-Anlage Ebener Straße knapp 200 m, die geplante Endhaltestelle am Kappler Knoten liegt etwa 260 m von der BÜ-Anlage Kappler Straße entfernt. Um hier möglichst große Bereiche südlich der Höllentalbahn durch die Stadtbahn erschließen zu können, sind in der Konzeption der Stadtbahn zwei neue zusätzliche Querungsmöglichkeiten über die Höllentalbahn enthalten. Hierzu war bereits zur Aufstellung des Bebauungsplans 3-70 im Jahr 2004/2005 umfassend untersucht worden, welche Möglichkeiten zur Querung der Höllentalbahn bestehen. Neben dem schienengleichen Bahnübergang gibt es grundsätzlich die Möglichkeit, der niveaufreien Querung als Unterführung und als Überführung.

Die Unterführung scheidet jedoch wegen der geometrischen Randbedingungen aus: die Stadtbahnverlängerung wird auf dem Deckel des Kappler Tunnels der B31 errichtet, so dass unterhalb der Stadtbahn keine Unterführung angeordnet werden kann.

Ein grundsätzliches Problem der Überführungen ist, dass die zu überwindende Höhe zur Querung einer elektrifizierten Bahnstrecke mit etwa 8 m über Gelände relativ groß und die zulässigen Neigungen für barrierefreie Zugänge (max. 6 % mit entsprechenden Zwischenpodesten) relativ gering sind. Daraus ergeben sich deutlich über 100 m lange Rampenbauwerke, die durch ihre bloße Länge in ihrer Sinnhaftigkeit hinterfragt werden müssen. Alternativ zu den Rampenbauwerken kann die erforderliche Höhe barrierefrei mit Hilfe von Aufzugsanlagen erreicht werden. Dies ist jedoch mit hohen Kosten und dennoch eingeschränkter Verfügbarkeit verbunden, da die Querungen nur dann nutzbar sind, wenn beiderseits der Bahnstrecke die Aufzugsanlagen funktionstüchtig und betriebsbereit sind. Schon ein Defekt oder Wartungsarbeiten auf einer der beiden Seiten würde die gesamte Querungsanlage unbrauchbar machen. Im Ergebnis wurde 2004 entschieden, den Neubau von zwei schienengleichen Bahnübergängen ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr über die Höllentalbahn beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen. Diese Anträge wurden im Jahr 2005 genehmigt. Die Genehmigungen waren jedoch auf fünf Jahre beschränkt, so dass sie zwischenzeitlich erloschen sind. Eine Verlängerung dieser Genehmigungen war nicht möglich. Im Zuge der Überarbeitung der technischen Planung für die Stadtbahnstrecke wurde auch die Planung für die schienengleichen BÜ-Anlagen wieder aufgenommen.

Die Stadtverwaltung hat in enger Abstimmung mit der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt durch einen externen Fachplaner eingehend prüfen lassen, ob und in welcher Form unter Berücksichtigung der heute geltenden bahnspezifischen Sicherheitsvorschriften diese zwei zusätzlichen neuen Bahnübergänge für den Fuß- und Radverkehr sowie für den Umbau des Bahnübergangs Lindenmattenstraße möglich und grundsätzlich genehmigungsfähig sind. Auf dieser Grundlage zeigt sich, dass die Einrichtung dieser Bahnübergänge entsprechend der sicherheitstechnischen Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes genehmigungsfähig und somit möglich erscheint. Von dieser grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit bzw. grundsätzlichen Gewährleistung der Sicherheitsanforderungen ist die betriebliche Zielsetzung der DB AG zu unterscheiden, die Anzahl der Bahnübergänge zu minimieren.

Die Stadt ist mit der DB AG und im Weiteren mit dem Eisenbahn-Bundesamt im Kontakt, um das weitere Vorgehen zur Beantragung der Genehmigungen zu klären. Parallel hierzu bereitet die Stadt den Genehmigungsantrag vor. Ziel der Stadt ist es, die Anträge Ende des 2. Quartals 2024 einzureichen.

Die eigentlichen BÜ-Anlagen auf dem Grundstück der Deutschen Bahn AG können nicht über den Bebauungsplan festgesetzt werden. Hierfür bedarf es eines ergänzenden Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens beim Eisenbahnbundesamt. Der Bebauungsplan „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ schafft das Baurecht für die Geh- und Radwegeverbindungen beiderseits der Höllentalbahn bis an das Grundstück der DB AG heran. Die relevanten Eingriffe in Natur und Landschaft sind vollumfänglich über den Umweltbericht des B-Plans Stadtbahnverlängerung Littenweiler berücksichtigt.

## **6. Halten/Parken in der Lindenmattenstraße**

Um zu verhindern, dass die stadtauswärts fahrende Stadtbahn im Rückstau der Bahnübergangsanlage der Lindenmattenstraße über die Höllentalbahn stehen und warten muss, ist für die Lindenmattenstraße ein dreistreifiger Straßenquerschnitt erforderlich: Stadteinwärts nutzen alle Fahrzeuge einen gemeinsamen Fahrstreifen, der 4,225 m breit angelegt wird, damit neben den Stadtbahngleisen genug Platz für ein gefahrloses Fahren mit dem Fahrrad verbleibt, stadtauswärts sind 2 Fahrstreifen notwendig (siehe Ziffer 4). Das führt dazu, dass der begrenzt zur Verfügung stehende Verkehrsraum zwischen den Grundstücksgrenzen neu geordnet werden muss. Zusätzlich zu der Fahrbahnfläche sind ausreichend breite Gehwege beiderseits der Fahrbahn unverzichtbar. Zusätzliche Flächen für den ruhenden Verkehr sind im bestehenden öffentlichen Raum nicht verfügbar. Das bedeutet, dass zukünftig das Parken im öffentlichen Raum in der Lindenmattenstraße zwischen der Höllentalbahn und der Kappler Straße nicht mehr möglich ist.

In der Lindenmattenstraße können im Bestand – je nach Fahrzeuggröße – bis zu 36 Pkw im öffentlichen Raum abgestellt werden. In der Hansjakobstraße sind im Bestand 9 Schrägparker vor dem Gebäude Heinrich-Heine-Straße 18/18a vorhanden. Insgesamt sind also 45 Parkplätze vom Bau der Stadtbahnverlängerung Littenweiler betroffen.

Neu angelegt werden kann ein Längsparkstreifen mit 5 Parkplätzen vor dem Gebäude Heinrich-Heine-Straße 18/18a. Darüber hinaus sieht der Bebauungsplan auf der Fläche der Wendeschleife eine Fahrgasse von der Hansjakobstraße zur Laßbergstraße vor, über die weitere 12 Parkplätze neu angelegt werden können. Damit bestehen zukünftig 17 neue Parkplätze gegenüber den 45 entfallenden Plätzen. Die restliche Fläche der bestehenden Stadtbahn-Wendeschleife wird zukünftig nicht mehr als Verkehrsfläche verwendet werden. Hier besteht die Möglichkeit, städtebaulich erwünschte neue Nutzungen zu realisieren. Dies geschieht jedoch außerhalb der 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahnverlängerung Littenweiler mit Ausgleichsflächen in Hochdorf“.

Die heute vorhandenen Parkmöglichkeiten entlang der Lindenmattenstraße werden teilweise von Bewohner\_innen, zu einem erheblichen Anteil aber auch von Verkehrsteilnehmenden genutzt, die an der Haltestelle Laßbergstraße Park and Ride praktizieren und hierfür, da es ein geregeltes P+R-Angebot nicht gibt, auf die Straßenrandparkplätze im Umfeld der heutigen Endhaltestelle zurückgreifen. Mit der Schaffung eines Park-and-Ride-Angebots an der künftigen Endhaltestelle Kappler Straße muss diese Parkplatznachfrage im Umfeld der Haltestelle Laßbergstraße nicht mehr bedient werden.

Die meisten Wohngebäude in der Lindenmattenstraße verfügen über private Stellplätze. Soweit dort wohnende Fahrzeughalter\_innen ihr Auto bislang in der Lindenmattenstraße abstellen, werden sie künftig auf den privaten Stellplätzen parken oder auf Parkmöglichkeiten in den Seitenstraßen ausweichen müssen.

## **7. Finanzierung**

Die Stadtbahnverlängerung Littenweiler ist grundsätzlich förderfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Landes Baden-Württemberg (L-GVFG). Darüber hinaus ist es Bestandteil des städtischen Klimamobilitätsplanes. In dieser Konstellation ist es möglich, bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten als Zuschuss vom Land Baden-Württemberg zu erhalten. Voraussetzung hierfür ist die Programmaufnahme in das Förderprogramm und die Vorlage einer „standardisierter Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen“, die zum Ergebnis kommt, dass der Nutzen-Kosten-Indikator des Projektes den Wert von 1,0 übersteigt. Das Garten- und Tiefbauamt hat im Oktober 2022 den Antrag auf Programmaufnahme in das L-GVFG-Förderprogramm gestellt. Im März 2023 wurde vom Ministerium die Aufnahme in das L-GVFG-Programm bestätigt.

Das Projekt Stadtbahnverlängerung Littenweiler ist Bestandteil des Breisgau-S-Bahn-Konzeptes und als solches als „regionalbedeutsame“ Stadtbahn eingestuft. Das bedeutet, dass die nicht durch Zuschuss aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz des Landes Baden-Württemberg (L-GVFG) abgedeckten Kosten (d. h. die nicht-zuwendungsfähigen Kosten und die Komplementärfinanzierung zum Zuschuss) vom Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg getragen werden. Für dieses Projekt beträgt der vereinbarte Schlüssel:

- Stadt Freiburg: 81,71 %
- LK Breisgau-Hochschwarzwald: 15,31 %
- LK Emmendingen: 2,98 %

## **8. Grundstücksangelegenheiten**

Die Umsetzung des Projektes Stadtbahnverlängerung Littenweiler erfolgt ganz überwiegend auf öffentlichen Flächen. Betroffen sind zum einen die städtischen Verkehrsflächen der Hansjakobstraße, und der Lindenmattenstraße sowie entlang der Höllentalbahn die Fläche des Tunnels der B31, die sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindet. Eingriffe in private Grundstücksflächen ergeben sich in vier Fällen. Bei drei dieser Grundstücke sind Vorzonen betroffen. Im Bereich des Kappler Knotens ist der Erwerb mehrerer Flächen für den Bau der

Busumsteiganlage und des Mobilitätspunktes mit P+R-Parkhaus erforderlich. Eine der Grundstücksflächen ist in Privateigentum, was Einfluss auf die zeitliche Umsetzung der Planung am Kappler Knoten haben kann. Aus diesem Grund steht die Stadtverwaltung bereits frühzeitig mit dem Eigentümer im Kontakt. Nach ersten Gesprächen ist es nun Ziel, kurzfristig in die konkreten Verhandlungen einzusteigen. Die übrigen Flächen stehen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Diese wurden für den Bau des Tunnels der B31 erworben.

## **9. Umweltbelange**

Zur Untersuchung der Auswirkungen des Projektes „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ auf Natur und Umwelt wurden die erforderlichen Fachgutachten erstellt und deren Ergebnisse im Umweltbericht (siehe Anlage 6) zusammengefasst.

## **10. Ausblick**

Für das Bebauungsplanverfahren ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung: Februar/März 2024
- Satzungsbeschluss: 3. Quartal 2024

Ansprechpartner ist Herr Schödel, Garten- und Tiefbauamt, Tel.: 0761/201-4690.