

Bebauungsplan „1. Änderung des Bebauungsplans Stadtbahnverlängerung Littenweiler“, Plan-Nr. 3-70a

Entscheidungsvorschläge zu den bei der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen (Darlegung vom 16.11.2020 bis zum 18.12.2020)

A Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Beteiligt: 24
 Rückmeldungen: 12
 Keine Äußerung: 12

Einwendung/Stellungnahme

Entscheidungsvorschlag

A.1 Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 20.11.2020 – Anlage: Lageplan des betroffenen Planungsbereichs)	
A.1.1	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 i. V. m. § 69 Telekommunikationsgesetz (TKG) – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und zu bearbeiten.
A.1.2	Im genannten Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien und Kabelkanalanlagen der Telekom. Die Lage der Kabel, Rohre und Kabelschächte ist aus den beigefügten Plänen ersichtlich.
A.1.3	In wie weit eine Verlegung bzw. Anpassung der vorhandenen Anlagen aufgrund der genannten Änderungen nötig wird, kann aufgrund des aktuell gelieferten Plans noch nicht festgestellt werden.
A.1.4	Wir bitten daher um weitere Beteiligung am Verfahren.
A.2 Regierungspräsidium Stuttgart – Technische Aufsichtsbehörde für Strassenbahnen (Schreiben vom 02.12.2020)	
A.2.1	Mit o.g. Bebauungsplan beabsichtigt die Stadt Freiburg, eine Ergänzung bzw. Änderung der im ursprünglichen Bebauungsplan ausgewiesenen Betriebsanlagen für Straßenbahnen. Das Regierungspräsidium Stuttgart als Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen verweist in diesem Zusammenhang auf die Regelung des § 28 Abs. 3 S. 2 des Personenbeförderungsgesetzes, wonach in diesem Fall die Planfeststellung durchzuführen ist.
A.2.2	Die Freiburger Verkehrs AG sowie die Referate 21 und 24 des Regierungspräsidiums Freiburg erhalten eine Abschrift dieses Schreibens.
A.3 bnNETZE GmbH (Schreiben vom 07.12.2020)	

<p>A.3.1 Im Bereich des Bauvorhabens sind Erdgas-, und Stromtrassen der bnNETZE GmbH mit zugehörigen Hausanschlüssen verlegt. Planauskünfte sind bei unserem Tochterunternehmen regioDATA GmbH, Tullastraße 61, 79108 Freiburg i. Br. erhältlich.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.3.2 Zur Kostenminimierung sollten die Belange der Ver- und Entsorgungsträger so weit als möglich bei der Ausführungsplanung für die Stadtbahntrasse berücksichtigt werden.</p>	<p>Dies wird im Rahmen der Erstellung des koordinierten Leitungsplans in enger Abstimmung mit den Leitungsträgern gemeinsam erarbeitet.</p>
<p>A.3.3 Maststandorte sind im Rahmen der Möglichkeiten so zu planen, dass möglichst wenig querende Leitungen umverlegt werden müssen. Um auszuschließen, dass längsverlegte Ver- und Entsorgungstrassen künftig im Bereich der Gleiskörper verlaufen, muss eine koordinierte Leitungsplanung unter Vorlage von detaillierten Ausführungsplänen der Stadtbahntrasse erstellt werden. Insbesondere sind Schutzmaßnahmen für querende Versorgungsleitungen, einschließlich der Netzanschlussleitungen gegen mechanische Beeinträchtigung und Streuströme festzulegen.</p>	<p>Dies wird im Rahmen der Erstellung des koordinierten Leitungsplans in enger Abstimmung mit den Leitungsträgern gemeinsam erarbeitet.</p>
<p>A.3.4 Im Zuge der koordinierten Leitungsplanung ist auch zu prüfen, in welchem Umfang Leitungserneuerungen und Erweiterungen durchzuführen sind.</p>	<p>Dies wird im Rahmen der Erstellung des koordinierten Leitungsplans in enger Abstimmung mit den Leitungsträgern gemeinsam erarbeitet.</p>
<p>A.3.5 Bei Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsanlagen sind die Vorgaben des DVGW-Regelwerkes GW 125, bzw. des wortgleichen Merkblatts „Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsausschuss Kommunaler Straßenbau, zu beachten. Gegebenenfalls sind Sicherungsmaßnahmen zu vereinbaren.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.3.6 Die frühzeitige Beteiligung der zuständigen Fachabteilungen der bnNETZE GmbH an der Ausführungsplanung für die Stadtbahntrasse ist zwingend erforderlich. Konfliktpunkte und daraus resultierende Maßnahmen sind einvernehmlich zu regeln. Wir bitten darum, uns weiterhin am Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.4 IHK Südlicher Oberrhein (Schreiben vom 10.12.2020)</p>	
<p>A.4.1 Zum jetzigen Stand des Vorentwurfs sind zur Planung der Stadt keine Bedenken zu äußern. Besonders begrüßt wir die aktuelle Planung einer besonders leistungsfähigen P+R-Anlage, mit welcher nun in Form eines Parkhauses bzw. einer Parkpalette auch der Aspekt einer deutlich höheren Flächeneffizienz zum Tragen kommen kann. Bereits jetzt wird angeregt, mit entsprechender Höhenfestsetzung im Plan sich künftig</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Bebauungsplan schafft die Grundlage dafür, dass bis zu 4 Geschosse in Form eines Parkhauses gebaut werden können. Die Dachflächen sollen mit einer Photovoltaik-Anlage versehen werden. Eine darüber hinaus gehende Bebauung ist städtebaulich nicht verträglich,</p>

	ggf. ergebende Erweiterungsbedarfe gleich mit zu berücksichtigen.	
A.4.2	Eine detaillierte Stellungnahme ist erst nach Vorlage des Planentwurfes möglich.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.4.3	Wir möchten noch anregen, wichtige im Text erwähnte Gemeinderatsdrucksachen wie G-20/044 dem Planentwurf jeweils mit beizufügen oder deren relevante Inhalte dort im Detail mit einzuarbeiten.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.5 Eisenbahn-Bundesamt – Sachbereich Planfeststellung (Schreiben vom 15.12.2020)		
A.5.1	Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.	
A.5.2	Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Planung berührt.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.5.3	Der Bebauungsplan setzt zwei Rahmenbedingungen voraus: 1.) zwei neue Bahnübergänge für den Fuß- und Radverkehr als Haltestellenzugang 2.) den Umbau der bestehenden BÜ-Anlage der Lindenmattenstraße zur BÜSTRA-Anlage. Voraus.	Die beiden neuen Bahnübergänge für den Fuß- und Radverkehr sind als Teil der Zuwegungen zu den Stadtbahnhaltestellen ein wichtiger Bestandteil der Konzeption. Die bestehende BÜ-Anlage im Zuge der Lindenmattenstraße muss mit dem Bau der Stadtbahnstrecke zur BÜSTRA-Anlage umgebaut werden. Auf diese Weise kann diese Anlage auch zukünftig sicher betrieben werden und ein Rückstau von Fahrzeugen in den Gleisbereich der Höllentalbahn kann verhindert werden.
A.5.4	Bauleitpläne nach dem BauGB ersetzen mangels Konzentrationswirkung kein Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG. Ergibt sich im Zusammenhang mit einem Bebauungsplan die Notwendigkeit der Änderung einer Betriebsanlage (z. B. die Beseitigung/Änderung/Neubau eines Bahnübergangs), bedarf es daher eines gesonderten Zulassungsverfahrens nach § 18 AEG. Falls im Bebauungsplan die öffentlich-rechtlichen und privaten Belange abschließend abgewogen und alle erforderlichen Zustimmungen erteilt wurden, ist zu prüfen, ob für dieses Vorhaben Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen können (vgl. § 74 Abs. 7 VwVfG; Planfeststellungs-Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes (PF-RL 5), Seite 19).	Dies wird zur Kenntnis genommen. Es ist vorgesehen, ergänzend zum Bebauungsplanverfahren ein weiteres Rechtsverfahren (Planfeststellung oder Plangenehmigung) zur rechtlichen Sicherung der Bahnübergangsanlagen durchzuführen.
A.5.5	Sofern dies nicht ohnehin veranlasst worden sein sollte, wird die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberin Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Gutschstr.6, 76137 Karlsruhe als Trägerin öffentlicher Belange empfohlen. Denn das	Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien wurde ebenfalls beteiligt. Die Stellungnahme der DB AG ist als Einwendung A7 aufgeführt.

	Eisenbahn-Bundesamt prüft nicht die Vereinbarkeit Ihrer Planungen aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen.	
A.5.6	Daneben empfiehlt sich zur Abklärung der technischen Rahmenbedingungen zur Änderung bzw. zum Neubau der o.g. Bahnübergänge auch eine frühzeitige Beteiligung des Sachbereiches 2 in unserem Hause.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.6 Freiburger Verkehrs AG (Schreiben vom 16.12.2020)		
A.6.1	gegenüber dem zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 3-70a bestehen von unserer Seite folgende Hinweise und Auflagen:	
A.6.2	<ul style="list-style-type: none"> Gemäß Schreiben TAB vom 02.12.2020 muss dieses Verfahren im Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. 	Die Frage des Rechtsverfahrens wurde intensiv mit dem Referat 24 Recht und Planfeststellung des RP Freiburg abgestimmt. Ergebnis der Gespräche war, dass für das Anliegen der Stadt Freiburg, den Bebauungsplan für die Verlängerung der Stadtbahn in Littenweiler zu aktualisieren und auf neue Gegebenheiten anzupassen, die Änderung des bestehenden Bebauungsplans die zweckmäßige und richtige Lösung darstellt. Da der Verlauf der Strecke wie auch die Grundzüge der Planung beibehalten werden, sieht das RP Freiburg nicht das Erfordernis, für die Stadtbahn zusätzlich zum bestehenden Baurecht des geltenden Bebauungsplans eine ergänzende Planfeststellung durchzuführen. (siehe auch Ziffer A2.1)
A.6.3	<ul style="list-style-type: none"> Aufgabe Wendeschleife Laßbergstraße mit neuer Haltestelle für die Stadtbahn und einer einfachen Gleisverbindung in der Hansjakobstraße. 	Dies wird zur Kenntnis genommen und planerisch berücksichtigt.
A.6.4	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Laßbergstraße bevorzugt in der Lindenmattenstraße mit Kopf-an-Kopf Haltestelle für Bus (Linie 18) und Stadtbahn soweit es die Platzverhältnisse zulassen; alternativ Bushaltestelle in der Heinrich-Heine-Straße und Stadtbahnhaltestelle in der Hansjakobstraße. 	Dies ist aus Platzgründen nicht möglich. Eine Haltestelle in der Lindenmattenstraße hätte erhebliche Eingriffe in private Grundstücksflächen zur Folge. Daher wurde die Haltestelle planerisch in die Hansjakobstraße verschoben, wo die Eingriffe in private Grundstücksflächen deutlich geringer ausfallen.
A.6.5	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung Bus-Stadtbahn am neuen Linienende der Stadtbahnlinie 1 erforderlich. Buslinie 18 wird weiterhin an der Laßbergstraße verknüpft. 	Dies wird zur Kenntnis genommen und ist in der Planung entsprechend vorgesehen.
A.6.6	<ul style="list-style-type: none"> Neue Bushaltestellen am Linienende sind mit Lademöglichkeiten für Elektrobusse auszulegen. 	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.6.7	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlich zum ursprünglich geplanten Unterwerk sind am Linienende weitere Gebäude für die Stromversorgung der 	Dies wird zur Kenntnis genommen.

	Elektrobusse und Aufenthaltsgebäude mit Toilettenanlage für das Fahrpersonal vorzusehen.	
A.7	Deutsche Bahn AG – DB Immobilien – Region Südwest (Schreiben vom 17.12.2020)	
A.7.1	die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren:	
A.7.2	Gegen die geplante 1. Änderung des Bebauungsplans "Stadtbahnverlängerung Littenweiler" Plan-Nr. 3-70 a bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.3	Im km 5,686 gibt es einen Durchlass. Dieser darf in seiner Funktion nicht beeinträchtigt werden.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.4	Der Bahnübergang Littenweiler I km 5,635 muss neu gebaut werden. Es darf zu keiner Zeit Rückstau auf dem Bahnübergang entstehen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.5	Oberflächenwasser darf nicht auf Bahngelände geleitet werden. Dies gilt auch für versiegelte und nicht versiegelte Flächen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.6	Versickerungsanlagen auf Bahngelände sind nicht gestattet. Versickerungsanlagen sind baulich so zu errichten, dass das Wasser die Bahninfrastruktur nicht beeinflusst. Hierzu ist ein Gutachten vorzulegen.	Dies wird zur Kenntnis genommen und ist planerisch nicht vorgesehen.
A.7.7	Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Bepflanzungen sind daher nach Bahn-Richtlinie 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu planen und herzustellen“.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.8	Das Betreten des Bahnbetriebsgeländes ist ohne Zustimmung nicht gestattet. Auch nicht zum Zwecke der Bauausführung. Wenn das Betriebsgelände für die Bauarbeiten betreten werden muss und die Zustimmung erteilt wurde, darf dies nur mit entsprechenden Sicherungsmaßnahmen erfolgen. Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind mind. 14 Tage vor Baubeginn bei der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) zu beantragen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.9	Der Eisenbahnbetrieb darf nicht behindert noch gefährdet werden. Während der Bauarbeiten ist	Dies wird zur Kenntnis genommen.

	der Regellichtraum bzw. Gleisbereich (3,50 m zur Gleisachse) entlang der Gleise immer freizuhalten.	
A.7.10	Bei der Bauausführung darf grundsätzlich kein Bahngelände in Anspruch genommen werden für die Lagerung von Aushub- und Baumaterialien, Abstellung von Baggern oder anderen Arbeitsgeräten. Bauschutt darf nicht auf Bahngelände gelagert oder zwischengelagert werden.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.11	Die Standsicherheit der angrenzenden Bahnanlagen darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Die Baugruben müssen außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten liegen. Ist dies nicht möglich, muss rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung für den Baugrubenverbau vorgelegt werden. Der Verbau ist gem. dieser Berechnung auszuführen. Erdarbeiten im Druckbereich von Gleisen dürfen nur in Abstimmung mit der Bauüberwachung der DB Netz AG ausgeführt werden.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.12	Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch einen bei der DB Netz AG zugelassenen Bauüberwacher Bahn erfolgen.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Rammarbeiten sind nicht vorgesehen.
A.7.13	Das Einbringen von temporären Anker zur Baugrubensicherung auf DB Gelände bedarf einer gesonderten Genehmigung. Die temporär Anker müssen zurückgebaut werden. Daueranker sind nicht gestattet.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.14	Die Zugänglichkeit zu den Gleisanlagen muss gewährleistet werden. Hierzu zählt auch, dass der Bahnübergang Littenweiler II in km 5,929 mit dem Kfz anfahrbar sein muss (auch mit LKW bis 7,5 t).	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.15	Der angefragte Bereich enthält rechts der Bahn eine Kabeltrasse (U-Kanal) mit Fernmeldekabel F 4053 und LWL-Kabel 7029 der DB Netz AG.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.16	Hinweis: Pläne gesperrt auf Projekt S-Bahn Breisgau	
A.7.17	Grenzabstand von > 2,50 m zur Kabeltrasse muss gewährleistet sein!	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.7.18	Fernmeldekabel der DB Netz dürfen nicht überbaut werden und müssen jederzeit zum Zwecke der Inspektion, Wartung und Instandsetzung frei zugänglich sein. <i>[Abbildung an dieser Stelle nicht abgebildet]</i>	Dies wird zur Kenntnis genommen.

<p>A.7.19 Bei anfallenden Arbeiten an der Bahnstrecke, Durchlässen und in diesen Bereich ist in der Grundlagenermittlung/Vorplanung eine örtliche Einweisung in der Kabellagen erforderlich (Übergabe Kabelmerkblatt der DB AG)</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.7.20 Bitte teilen Sie uns dann schriftlich rechtzeitig (mindestens 10 Arbeitstage vorher und unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. bzw. der Bahnstrecken-Nummer und der Bahn-Kilometrierung) den Termin (Datum, Uhrzeit, Treffpunkt) zur Kabeleinweisung mit:</p> <p>DB Kommunikationstechnik Netzadministration Lammstraße 19 76133 Karlsruhe E-Mail: <u>DB.KT.Dokumentationsservice-Muenchen@deutschebahn.com</u></p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.7.21 Wir möchten Sie ausdrücklich darauf hinweisen, dass die DB Kommunikationstechnik GmbH für die Beschädigung an Telekommunikationsanlagen, die auf übermittlungsbedingte Planungenauigkeit zurückzuführen sind, keine Haftung übernimmt. Im Falle von Ungenauigkeiten oder Zweifel an der Plangengenauigkeit darf mit der Baumaßnahme nicht begonnen werden, bevor diese durch die DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind. Sollten Sie bei den Bauarbeiten auf in den Plänen nicht angegebene TK-Kabel oder TK-Anlagen stoßen, informieren Sie uns bitte unverzüglich.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>A.7.22 Dies Gültigkeit der Betreiber Auskunft bezieht sich ausschließlich für den Zeitraum von 6 Monaten. Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Betreiber Auskunft erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

B Stellungnahmen der Öffentlichkeit (Bürger/Innen und Sonstige)

Einwendung/Stellungnahme	Entscheidungsvorschlag
<p>B.1 Bürger 1 (Schreiben vom 13.12.2020)</p>	
<p>B.1.1 Gegen den ab 16.12.2020 bekanntgegebenen „Bebauungsplan“ Plan-Nr. 3-70a möchte ich folgende Einwände vorbringen:</p>	
<p>B.1.2 1. Die Offenlage der erforderlichen Unterlagen im EG des Rathauses sowie über die Internetpräsenz www.freiburg.de/3-70a sind unvollständig und nicht zur angemessenen Information der Öffentlichkeit geeignet (BauGB § 3 und § 4a Abs. 3).</p>	<p>Im Rahmen der „frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit“ wurde nach dem Aufstellungsbeschluss wie in der Drucksache über die konzeptionellen Veränderungen informiert und die Möglichkeit zur Stellungnahme hierzu gegeben. Dazu wurde die Lage des Plangebiets, die Planungskonzeption mit den Änderungsbereichen des Bebauungsplans sowie die Kurzbegründung öffentlich ausgelegt und im Internet bereitgestellt.</p>
<p>B.1.3 2. Die angestrebten Veränderungen zum rechtsgültigen Bebauungsplan aus dem Jahr 2006 betreffen <u>alle</u> relevanten Bauabschnitte. Die Veränderungen sind so erheblich, dass der Vertrauensschutz nicht mehr gegeben ist (BauGB § 39). Ein verkürztes Verfahren (BauGB § 4a Abs. 3) ist nicht möglich. Ein neuer Bebauungsplan ist erforderlich.</p>	<p>Die Grundzüge der Planung wurden von dem geltenden Bebauungsplan „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“, Plan-Nr. 3-70, übernommen. Aufgrund veränderter rechtlicher Vorgaben (z.B. in Bezug auf Barrierefreiheit), veränderter stadtpolitischer Grundsätze (flächensparenderes Bauen z.B. P+R als mehrgeschossiges Parkhaus) und veränderter Rahmenbedingungen (Unterkunft für Geflüchtete am Kappler Knoten und veränderte Fahrzeugflotte der VAG mit Einfluß auf die Art des Streckenendes) wurden über die gesamte Strecke Änderungen und Aktualisierungen in die Planung eingebracht. Ein verkürztes Verfahren oder die Anwendung des § 4a Abs. 3 BauGB für die Änderung des Bebauungsplans ist nicht geplant.</p>
<p>B.1.4 3. Der im Bebauungsplan von 2006 festgelegte Geltungsbereich wird im Konzept der Änderung erheblich in Richtung Nordwest erweitert. Der Geltungsbereich des gültigen Plans kann in diesem Konzept nicht annähernd eingehalten werden (BauGB § 30). Ein verkürztes Verfahren (BauGB § 4a Abs. 3) ist daher nicht möglich. Ein neuer Bebauungsplan ist erforderlich.</p>	<p>Aufgrund der unter Ziffer B.1.3 angesprochenen Änderungen hat sich auch der Planungsumgriff verändert. Ganz überwiegend ist davon Fläche betroffen, die bereits heute als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet ist. Ein verkürztes Verfahren ist nicht geplant. Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans 3-70a können die erforderlichen Änderungen berücksichtigt werden.</p>
<p>B.1.5 4. Im Konzept ist noch immer nicht erkennbar wie die Erreichbarkeit aller Bewohner Littenweilers südlich der Bahnlinie für Rettungsdienste in angemessener Zeit (<=15min.) ermöglicht werden soll.</p>	<p>Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Lindenmattenstraße vom Büro Hurrle-Kusterer zeigt, dass sich auch durch die hinzukommende Stadtbahn kein dauerhafter Stau bildet, sondern sich die Fahrzeugschlangen nach Stopps an der Lichtsignalanlage am Giersbergweg oder am Bahnübergang an der Lindenmattenstraße wieder vollständig abbauen. Das Grundproblem der langen Schließzeiten der BÜ-Anlage an der Lindenmattenstraße kann durch das Projekt nicht gelöst werden. Durch die Verlegung der Einschalt-Kontakte für den BÜ Lindenmattenstraße kann erreicht werden, dass sich die Schließzeiten gegenüber heute nicht</p>

	wesentlich erhöhen. Hierzu wurden Gespräche mit der DB Netze AG aufgenommen.
<p>B.1.6 Begründungen:</p> <p><u>Zu Einspruch 1:</u> An mindestens drei aufeinanderfolgenden Werktagen (25.11.2020, 26.11.2020, 27.11.2020) innerhalb des Zeitraums der Offenlage waren weder der ursprüngliche, rechtsgültige Bebauungsplan aus dem Jahr 2006 noch irgendein erneuter Bebauungsplan an den angegebenen Stellen einsehbar. Das im Zeitraum dargelegte „Konzept“ ist nicht geeignet sich über das Vorhaben der Stadt Freiburg detailliert zu informieren. Die schriftlichen Ausführungen ermöglichen ebenfalls keine plausible Übersicht über das Vorhaben.</p>	<p>Der Bebauungsplan „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“, Plan-Nr. 3-70, ist über Internet im städtischen GIS-System einsehbar. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Einsicht in den Plan im Rathaus im Stühlinger zu nehmen. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurden die zu verändernden Bereiche genannt und erläutert. Der Öffentlichkeit wurde Gelegenheit gegeben, zu diesen Punkten Stellung zu nehmen oder Anregungen einzubringen. Die Ausarbeitung der Planung unter Berücksichtigung der Änderungen in der Konzeption ist im Anschluss erfolgt, so dass zur Offenlage des Bebauungsplans Pläne und Unterlagen vorliegen, die es ermöglichen, sich ausführlich über die Planung zu informieren.</p>
<p>B.1.7 <u>Zu Einspruch 2:</u> Wie aus dem Text des Konzepts hervorgeht kann die ursprüngliche Planung nicht ansatzweise umgesetzt werden. Die Planer kommen nach eigenem Wortlaut zum Schluss:</p> <p>„Wie in der Drucksache dargestellt, entspricht dieser Bebauungsplan im wesentlichen Punkten (vgl. Ziffer 3) nicht mehr den aktuellen Planungsanforderungen“ (https://ris.freiburg.de/show_anlagen.php?_typ_432=vorl&_doc_n1=20201022132722-0.pdf&_vorl_nr=4400505100013&_nid_nr=&_nk_nr=440)</p> <p>Der Plan weicht nach dem Text der Planer/der daraus inhärenten Logik in folgenden Punkten vom Plan ab:</p>	<p>Die Grundzüge der Planung wurden von dem Bebauungsplan „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“, Plan-Nr. 3-70, übernommen. Aufgrund veränderter rechtlicher Vorgaben (z.B. in Bezug auf Barrierefreiheit), veränderter stadtpolitischer Grundsätze (flächensparendes Bauen z.B. P+R als mehrgeschossiges Parkhaus) und veränderter Rahmenbedingungen (Unterkunft für Geflüchtete am Kappler Knoten und veränderte Fahrzeugflotte der VAG mit Einfluß auf die Art des Streckenendes) wurden über die gesamte Strecke Änderungen und Aktualisierungen in die Planung eingebracht.</p>
<p>B.1.8</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Geltungsbereich soll nachträglich großflächig erweitert werden. 	<p>Aufgrund der unter Ziffer B.1.7 angesprochenen Änderungen hat sich auch der Planungsumgriff verändert. Ganz überwiegend ist davon Fläche betroffen, die bereits heute als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet ist. Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans 3-70a können die erforderlichen Änderungen berücksichtigt werden.</p>
<p>B.1.9</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Haltestellensituation „Laßbergstraße“ ist neu zu planen, evtl. neues Konzept der Verlegung in die Mitte der Lindenmattenstraße. 	<p>Die Umplanung der Haltestelle an der Laßbergstraße (Neubau der barrierefreien Haltestelle in der Hansjakobstraße anstatt der nicht-barrierefreien Haltestelle in der Wendeschleife ist einer der Gründe, warum eine Änderung des B-Plans erforderlich wurde.</p>
<p>B.1.10</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2006 wurde keine Radwegplanung in der Lindenmattenstraße vorgesehen. 	<p>Für eine separate Radverkehrsanlage in der Lindenmattenstraße ist kein Platz vorhanden. Zusätzliche Radstreifen wären nur mit Eingriffen in die angrenzenden Privatgrundstücke möglich. Da die Lindenmattenstraße innerhalb einer Tempo-30-Zone liegt, ist hier die</p>

	Schaffung separater Radverkehrsanlagen nicht erforderlich.
<p>B.1.11</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Kurvenradius vor dem Bahnübergang Lindenmattenstraße ist deutlich enger und das Gefälle steiler auszuführen als geplant – denn: In der ursprünglichen Planung beginnt das inzwischen gebaute Gleis der DB entgegen der Planung erst östlich des BÜ. Es ergeben sich deutlich höhere Material- und Lärmprobleme bei der Straba. 	Der geplante Radius wird in der schalltechnischen Untersuchung und in der erschütterungstechnischen Untersuchung berücksichtigt.
<p>B.1.12</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Fußgängerüberwege Römerstraße und Endhaltestelle Kappler Knoten sind nur mit abenteuerlichen Konstruktionen zu realisieren. Dies widerspricht dem Plan von 2006 in erheblichem Ausmaß und führt zu einer gewissen Absurdität des Projekts. 	Die Planungen der Bahnübergänge im Bereich der Römerstraße und im Bereich der Straßen Im Oberfeld/Am Hagmättle sind nahezu unverändert geblieben gegenüber 2006.
<p>B.1.13</p> <ul style="list-style-type: none"> Der gesamte Bereich am Kappler Knoten stellt sich vollständig verändert dar: Entfall Wendeschleife Doppelstöckiges Parkhaus Busumsteiganlage 	Die Umplanung der Endhaltestelle am Kappler Knoten (Neubau der barrierefreien Haltestelle mit Stumpfweideanlage anstatt der Wendeschleife sowie Änderungen in der P+R-Konzeption) ist einer der Gründe, warum eine Änderung des B-Plans erforderlich wurde.
<p>B.1.14</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Umweltvorschriften bezüglich Lärmemissionen wurden seit 2006 insbesondere für Schienenlärm verändert (Entfall „Schienenbonus/Lärm“ u. a.) weshalb die Planung in mehreren Bereichen der geplanten Strecke geändert werden muss, um die Anwohner angemessen zu schützen. 	Es wurden neue Untersuchungen zum Schall- und Erschütterungsschutz in Auftrag gegeben, die die aktuelle Rechtslage berücksichtigen.
<p>B.1.15 <u>Zu Einspruch 3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Der erweiterte Bereich beträgt laut ausgelegter Skizze ca. 100m direkte Linie von Grundstücksfläche 14420/11 bis Hansjakobstr. 123. Die nördliche Erweiterung beträgt ca. 70m (Grundstücksfläche 14420/11 bis Heinrich-Heine-Straße 18). Die westliche Erweiterung beträgt ca. 70m (Grundstücksfläche 14420/11 bis Laßbergstraße 8). <p>Es handelt sich folglich im ohnehin verdichteten Stadtbereich um eine enorme, unzulässige Erweiterung des Geltungsbereichs.</p>	Die Erweiterung des Umgriffs des Bebauungsplans erfolgt ganz überwiegend im Bereich von öffentlichen Verkehrsflächen. Der Grund für die Erweiterung in die Hansjakobstraße liegt in der veränderten Konzeption für die barrierefreie Haltestelle Laßbergstraße.
<p>B.1.16 <u>Zu Einspruch 4:</u> Es resultiert ein Sicherheitsproblem für mehrere tausend Bewohner des Stadtteils.</p>	Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Lindenmattenstraße vom 26.09.2023 zeigt, dass sich auch durch die hinzukommende Stadtbahn kein dauerhafter Stau bildet, sondern sich die Fahrzeugschlangen nach Stopps an der Lichtsignalanlage am Giersbergweg oder

<p>Die Lindenmattenstraße ist eine stark frequentierte Hauptverbindung mit regelmäßigem minutenlangen Stillstand in beiden Richtungen bei Schrankenschließung (DB).</p>	<p>am Bahnübergang an der Lindenmattenstraße wieder vollständig abbauen, Das Grundproblem der langen Schließzeiten der BÜ-Anlage an der Lindenmattenstraße kann durch das Projekt nicht gelöst werden. Mit einer Verlegung der Einschaltkontakte für den Bahnübergang kann erreicht werden, dass sich die Schließzeiten nur unwesentlich verlängern. Eine wirklich substanzielle Verbesserung der Zugangszeiten könnte z.B. durch den Neubau eines Rettungszentrums im Bereich Kappler Knoten/Littenweiler erreicht werden. Dies ist jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplans „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“.</p>
<p>B.1.17</p> <ul style="list-style-type: none"> Seit Beginn der Planung vor 20 Jahren fehlen eine Verknüpfung von Verkehrszählung, Prognose sowie einer realistischen Machbarkeitsprüfung. 	<p>Für die aktuelle Bebauungsplan-Änderung wurde eine umfangreiche verkehrstechnische Untersuchung vom Büro ptv erstellt. Die Machbarkeit des Knotenpunktes Lindenmattenstraße/Giersbergweg/BÜ Höllentalbahn mit der Stadtbahn wurde vom Büro Hurrle-Kusterer nachgewiesen.</p>
<p>B.1.18</p> <ul style="list-style-type: none"> Außerhalb der Pandemiezeiten staut sich tagsüber der Individualverkehr bei beinahe jeder Schrankenschließung minutenlang bis zur Kreuzung Hans-Jakob-Straße/Lindenmattenstraße. 	<p>Die Rückstausituation im Bestand wird in den neu angefertigten Gutachten berücksichtigt.</p>
<p>B.1.19</p> <ul style="list-style-type: none"> Rettungsfahrzeuge könnten bei geschlossener Schranke künftig nicht mehr wie bisher den stehenden Verkehr auf der linken Fahrbahnseite überholen. 	<p>Die neue Straßenraumaufteilung mit dem drei-streifigen Querschnitt der Lindenmattenstraße ermöglicht es Rettungsfahrzeugen, auf der Fahrspur, die auch die Stadtbahn benutzt, ungehindert am Rückstau in der Lindenmattenstraße vorbei zu fahren.</p>
<p>B.1.20</p> <ul style="list-style-type: none"> Spätestens alle 3,5 Minuten würde der gesamte Verkehr durch die zweifache Querung der Fahrbahn durch die Straba zusätzlich zum Stillstand/Stau kommen. 	<p>Der stadteinwärts fließende Verkehr wird regelmäßig für Stadtbahnfahrten vor dem Bahnübergang der Höllentalbahn kurz angehalten.</p>
<p>B.1.21</p> <ul style="list-style-type: none"> Absicht des Konzeptes ist offensichtlich nicht die bisherigen Verkehrsteilnehmer auf ein nachhaltigeres Verkehrsmittel umzulagern, sondern eine große Zahl zusätzlicher Verkehrsteilnehmer von anderen Verkehrswegen abzuziehen (Park & Ride) und durch die bereits stark überlastete Lindenmattenstraße zu schleusen. Dies kann so nicht gelingen. 	<p>Ziel des Konzeptes ist es, ein attraktives Angebot durch die neue Stadtbahnstrecke zu schaffen und einen fixen Umsteigepunkt im Freiburger Osten anzubieten. Mit dem großen P+R-Parkhaus besteht ein gutes und klares Angebot, das „wildes“ P+R rund um die bestehenden Haltestellen verhindern soll.</p>
<p>B.1.22</p> <p>Die bisherigen Planer haben sich nie mit der Verdichtung aller Verkehrssysteme (Straba, Zug, Fahrrad, Fußgänger, motorisierter Verkehr) am Bahnübergang Lindenmattenstraße beschäftigt. Hier darf eine gefährliche Ignoranz gegenüber den lokalen Gegebenheiten festgestellt werden.</p>	<p>Es wurde eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung vom 29.11.2022 für die Stadtbahnverlängerung Littenweiler angefertigt. Der Knotenpunkt Lindenmattenstraße/Giersbergweg/BÜ Höllentalbahn wurde zusätzlich mit einer Studie vom 26.09.2023 untersucht und simuliert.</p>

<p>B.1.23 Das vorgestellte Konzept trägt leider nicht dazu bei die erheblichen fachlichen Mängel des rechtsgültigen Plans von 2006 zu beheben.</p>	<p>Das Konzept ist das Ergebnis eines Abwägungsprozesses im Rahmen der verfügbaren Möglichkeiten und Flächen. Insgesamt stellt es die beste Lösung für den Freiburger Osten dar.</p>
<p>B.1.24 Das Konzept würde die Verkehrssituation mit hohem finanziellen Aufwand nicht verbessern – ganz im Gegenteil; Es resultierten für Radfahrer, Fußgänger, Autofahrer und sogar für die Straba (Pünktlichkeit ist so nicht zu halten) Nachteile aus dem nicht gelösten Problem „Nadelöhr Lindenmattenstraße“.</p>	<p>Das Konzept schafft eine Verknüpfung der Stadtbahn mit der Höllentalbahn, verbessert die Erschließung von Littenweiler und schafft ein P+R-Angebot im Osten. Es gibt keine Hinweise darauf, dass große Nachteile für einen Verkehrsträger durch die Umsetzung entstehen.</p>

C Stellungnahmen der Öffentlichkeit (beteiligte Institutionen und Verbände)

Beteiligt: 19
 Rückmeldungen: 5
 Keine Äußerung: 14

Einwendung/Stellungnahme

Entscheidungsvorschlag

<p>C.1 Vodafone GmbH (Schreiben vom 16.11.2020 – Anlagen: Pläne & Tabellen)</p>	
<p>C.1.1 Unter Bezugnahme auf Ihre Mail vom 10/11/2020 möchte ich Ihnen den Verlauf unserer Richtfunkstrecken im Bereich Littenweiler darstellen. Die Richtfunkstrecken sind in den Anlagen als Linien (Orange) dargestellt. Die Koordinaten und Antennenhöhen können Sie der angehängten Excel-Datei entnehmen. Für einen störungsfreien Betrieb, muss um diese „Linien“ ein Freiraum (Mast und Rotor) von mindestens 25m in jede Richtung eingehalten werden. Der konkret freizuhaltende Raum ist u.a. abhängig vom Rotorradius. In dem uns mitgeteilten Plangebiet verlaufen aktive Richtfunkstrecken der Vodafone GmbH. Daher besteht in diesem Fall grundsätzlich Konfliktpotenzial seitens der Vodafone GmbH. Daher möchte ich Sie bitten den erwähnten Sicherheitsabstand bei Ihrer Planung zu berücksichtigen.</p>	<p>Die vorgelegten Unterlagen zu den vorhandenen Richtfunkstrecken wurden auf Konflikte mit der Planung geprüft. Dabei haben sich keine Konflikte ergeben, da sich die gesamte Bautätigkeit unterhalb der bestehenden Richtfunkstrecken abspielt. Damit sind Richtfunkstrecken in der Planung der Stadtbahn berücksichtigt.</p>
<p>C.2 Ericsson Services GmbH (Schreiben vom 23.11.2020)</p>	
<p>C.2.1 Bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorhaben.</p>	
<p>C.2.2 Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Stellungnahme nur für die Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom, in Ihre Anfrage ein. Richten Sie diese Anfrage bitte an:</p>	<p>Die Deutsche Telekom wurde ebenfalls am Verfahren beteiligt. Die Stellungnahme der Deutschen Telekom ist unter Ziffer A.1 aufgeführt.</p>

	Deutsche Telekom Technik GmbH Ziegelleite 2-4 95448 Bayreuth Richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de	
C.2.3	Von weiteren Anfragen bitten wir abzusehen.	
C.3	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG (Schreiben vom 04.12.2020 – Anlagen: Pläne und Tabellen)	
C.3.1	Aus Sicht der E-Plus Service GmbH sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden:	
C.3.2	- durch das Plangebiet führen fünf Richtfunkverbindungen hindurch	
C.3.3	- die Fresnelzone der Richtfunkverbindung 509554154 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 11 m und 41 m über Grund	Die vorgelegten Unterlagen zu den vorhandenen Richtfunkstrecken wurden auf Konflikte mit der Planung geprüft. Dabei haben sich keine Konflikte ergeben, da sich die gesamte Bautätigkeit unterhalb der bestehenden Richtfunkstrecken abspielt. Damit sind Richtfunkstrecken in der Planung der Stadtbahn berücksichtigt.
C.3.4	- die Fresnelzone der Richtfunkverbindungen 509556170, 509556171 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 17 m und 47 m über Grund	Die vorgelegten Unterlagen zu den vorhandenen Richtfunkstrecken wurden auf Konflikte mit der Planung geprüft. Dabei haben sich keine Konflikte ergeben, da sich die gesamte Bautätigkeit unterhalb der bestehenden Richtfunkstrecken abspielt. Damit sind Richtfunkstrecken in der Planung der Stadtbahn berücksichtigt.
C.3.5	- die Fresnelzone der Richtfunkverbindungen 509559643, 509559644 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 18 m und 48 m über Grund <i>[Tabelle mit Angaben zu den Richtfunkverbindungen an dieser Stelle nicht abgebildet]</i>	Die vorgelegten Unterlagen zu den vorhandenen Richtfunkstrecken wurden auf Konflikte mit der Planung geprüft. Dabei haben sich keine Konflikte ergeben, da sich die gesamte Bautätigkeit unterhalb der bestehenden Richtfunkstrecken abspielt. Damit sind Richtfunkstrecken in der Planung der Stadtbahn berücksichtigt.
C.3.6	Zur besseren Visualisierung erhalten Sie beigelegt zur E-Mail ein digitales Bild, welches den Verlauf unsere Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung verdeutlichen sollen. <i>[Satellitenbild mit eingezeichnetem Plangebiet an dieser Stelle nicht abgebildet]</i>	
C.3.7	Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen der E-Plus Service GmbH. Das Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet. Die Linie in Magenta hat für Sie keine Relevanz. Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 30-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen	Dies wird zur Kenntnis genommen.

	Parametern). Bitte beachten Sie zur Veranschaulichung die beiliegende Skizze mit Einzeichnung des Trassenverlaufes. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrasse ragen.	
C.3.8	Wir bitten um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen s.o. festzusetzen, damit die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
C.3.9	Es muss daher ein horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 30 m und ein vertikaler Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/- 15m eingehalten werden.	Dies wird zur Kenntnis genommen.

D KEINE ANREGUNGEN

D.1	terranets bw GmbH (Schreiben vom 16.11.2020 – Anlage: Plan) Eine Beteiligung am weiteren Verfahren ist nicht erforderlich.
D.2	Polizeipräsidium Freiburg – Führungs- und Einsatzstab, Einsatzstab Verkehr / Einsatz (Schreiben vom 16.11.2020 – Anlagen: Schreiben der Stadt Freiburg & Anlage 2 und 3 zur Drucksache BaUStA-20/014)
D.3	Regierungspräsidium Freiburg – Abteilung 8 Forstdirektion (Höhere Forstbehörde) (Schreiben vom 19.11.2020) Eine weitere Beteiligung der höheren Forstbehörde am Verfahren ist nicht erforderlich.
D.4	Regionalverband Südlicher Oberrhein (Schreiben vom 25.11.2020)
D.5	Gemeinde Kirchzarten (Schreiben vom 26.11.2020)
D.6	TransnetBW GmbH (Schreiben vom 10.12.2020) Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich.