



STADT KITZINGEN | NR. 110
„BAHNHOFSUMFELD KITZINGEN“

Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB

Begründung
zum Entwurf
vom 04.07.2024

PLANUNGSTRÄGER



Stadt Kitzingen
Kaiserstraße 13/15
97318 Kitzingen

Entwurf: 30.03.2023

Entwurf (§ 4a Abs. 3 BauGB): 04.07.2024

ENTWURFSVERFASSER

arc.grün | [landschaftsarchitekten.stadtplaner.gmbh](https://www.arc-gruen.de)

Steigweg 24
D- 97318 Kitzingen
Tel. 09321-26800-50
www.arc-gruen.de
info@arc-gruen.de

BEARBEITUNG

Gudrun Rentsch
Landschaftsarchitektin bdla, Stadtplanerin

Anja Hein
M.Sc. Angewandte Humangeographie

Katrin Hansmann
Landschaftsarchitektin bdla

INHALT

1	Anlass und Ziel für die Aufstellung des Bebauungsplans	5
2	Planungsrechtliche Voraussetzungen	6
2.1	Rechtliche Grundlagen	6
2.2	Übergeordnete Planungsvorgaben	9
2.3	Flächennutzungsplan	11
2.4	Städtebauliches Konzept	12
3	Lage, Größe und Beschaffenheit des Plangebiets und angrenzende Nutzungen	14
4	Inhalte der Planung und planungsrechtliche Festsetzungen	15
4.1	Art der baulichen Nutzung	15
4.2	Maß der baulichen Nutzung	15
4.3	Überbaubare Grundstücksflächen	16
4.4	Erschließung, Verkehrsflächen	17
4.5	Gestaltungsfestsetzungen	18
4.6	Nutzung der Solarenergie	18
4.7	Begrünung von Dächern	18
4.8	Ver- und Entsorgung, Umgang mit Niederschlagswasser	19
4.9	Technischer Umweltschutz, Immissionsschutz	20
4.10	Grünordnerische Festsetzungen und Maßnahmen	23
4.11	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	24
5	Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege	26
5.1	Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, Natura 2000	26
5.2	Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima	28
5.3	Landschafts- und Ortsbild	29
5.4	Mensch, Gesundheit, Bevölkerung	30
5.5	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	31

5.6	Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen	32
6	Flächenbilanz	33
7	Hinweise zum Aufstellungsverfahren	34
8	Daten- und Rechtsgrundlagen	37
	Abbildungsverzeichnis	38
	Tabellenverzeichnis	38
	Anhang	38

1 ANLASS UND ZIEL FÜR DIE AUFSTELLUNG DES BEBAUUNGSPLANS

Anlass der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 110 „Bahnhofsumfeld Kitzingen“ ist die Absicht der Stadt Kitzingen, das Umfeld des Bahnhofs einschließlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes umzustrukturieren und u. a. um einen zentralen Busbahnhof zu ergänzen. Hierdurch soll insbesondere die Attraktivität zum einen des öffentlichen Personennahverkehrs und zum anderen des Bahnhofareals bzw. der Stadt Kitzingen insgesamt für Bewohner und Gäste erhöht und die Verkehrssituation verbessert werden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans mit einer Fläche von ca. 2,07 ha umfasst neben den bestehenden Bahnhofsgebäuden die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen (Friedenstraße, Amalienweg) und bestehenden Parkplatzflächen, Grünflächen und Kleingärten sowie ein privates bebautes Grundstück. Durch die Neuordnung der Stellplatzbereiche für PKW nördlich und südlich des Bahnhofs und die Anlage eines zentralen Busbahnhofs sollen die ruhenden und fließenden Verkehre im Bereich des Bahnhofs insbesondere für Busse, Bahnfahrende, den Hol-/Bringverkehr sowie Taxis, aber auch den Fahrrad- und Fußgängerverkehr optimiert werden. Gleichzeitig sollen die Bahnhofsgebäude wieder einer Nutzung zugeführt und so gemeinsam mit dem Umfeld die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung der Entwicklung des Bahnhofsumfelds geschaffen.

2 PLANUNGSRECHTLICHE VORAUSSETZUNGEN

2.1 Rechtliche Grundlagen

Rechtsgrundlage für die Aufstellung und die Festsetzungen des Bebauungsplans mit integrierter Grünordnung sind

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176)
- Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2023 (GVBl. S. 250), durch § 4 des Gesetzes vom 7. Juli 2023 (GVBl. S. 327) und durch Art. 13a Abs. 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 371)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022
- Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (Bayerisches Naturschutzgesetz – BayNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Februar 2011, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Dezember 2022 (GVBl. S. 723)

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur baulichen Neuordnung des Bahnhofsumfelds in Kitzingen geschaffen. Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB aufgestellt, da die hierfür erforderlichen Voraussetzungen wie folgt erfüllt werden:

- **Bebauungsplan der Innenentwicklung**

Mit der Umstrukturierung des Bahnhofsumfelds an diesem innerörtlichen Standort werden vorrangig Ziele der Innenentwicklung nach § 13a BauGB verfolgt: Der aufzustellende Bebauungsplan dient der städtebaulichen Ordnung einer innerörtlichen Fläche; bisher untergenutzte Flächen können durch die Umstrukturierung aktiviert werden.

Gemäß Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht eine UVP-Pflicht bei dem Bau von Parkplätzen im Außenbereich (Nr. 18.4) mit einer Größe über 1 ha (Nr. 18.4.1) und eine Pflicht zur allgemeinen Vorprüfung bei einer Größe zwischen 0,5 ha und 1 ha.

Unabhängig von der Einordnung in den Außen- oder Innenbereich verfügt der geplante Parkplatz im südlichen Plangebiet über eine Größe von unter 0,5 ha, weshalb durch die Planung kein UVP-pflichtiges Vorhaben vorbereitet wird.

- **Grundfläche im Sinne des § 19 BauNVO < 20.000 m²**

Der Schwellenwert von 20.000 m² gemäß § 13a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 BauGB wird bezogen auf die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO bei der für das festgesetzte Urbane Gebiet mit einer Fläche von ca. 3.130 m² festgesetzten GRZ von 0,6 mit ca. 1.880 m² deutlich unterschritten.

- **Keine Vorbereitung UVP-pflichtiger Vorhaben:**

Durch den Bebauungsplan wird nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVP oder nach Landesrecht unterliegen.

- **Keine Beeinträchtigung von Vogelschutz- und FFH-Gebieten:**

Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen nicht: FFH- oder Vogelschutzgebiete befinden sich nicht in räumlicher Nähe des Planungsgebietes.

- **Keine Pflicht zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 S. 1 BImSchG**

Ebenso liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 S. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.

Die Stadt Kitzingen macht von den Anwendungsmöglichkeiten des § 13a BauGB wie folgt Gebrauch:

- **Verkürztes Aufstellungsverfahren**

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB werden die Vorschriften des Vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB angewendet, insbesondere § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB (Verzicht auf die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB).

Der Öffentlichkeit wurde gemäß § 13 a Abs. 3 Nr. 2 BauGB mit Bekanntmachung vom 27.04.2021 bis zum 19.05.2021 Gelegenheit gegeben, sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten und sich zur Planung zu äußern.

Daneben wurden auch die Träger öffentlicher Belange über

die Planung informiert und mit Schreiben vom 27.04.2021 um Stellungnahme hierzu gebeten (s. u.).

- **Keine Umweltprüfung**

Gemäß § 13 Abs. 3 BauGB wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von den Angaben nach § 3 Abs. 2 S. 2 BauGB, welche Arten umweltbezogene Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB abgesehen; § 4c BauGB wird nicht angewendet.

- **Kein Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft**

Da der Schwellenwert für die gemäß § 13 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 BauGB von 20.000 m² zulässige Grundfläche i. S. d. § 19 Abs. 2 BauNVO nicht überschritten wird, gelten gemäß § 13 a Abs. 2 Satz 4 BauGB die Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig; die Ermittlung und Bereitstellung von Ausgleichsflächen ist daher nicht erforderlich.

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 110 „Bahnhofsumfeld Kitzingen“ wird nach § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren aufgestellt. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 22.04.2021 gefasst.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Träger öffentlicher Belange wurden frühzeitig über die Planung informiert und um Stellungnahme gebeten (§ 13a Abs. 3 Nr. 2 BauGB).

Folgende Stellen haben keine Einwendungen/ Anregungen/ Hinweise geäußert:

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Schreiben vom 18.05.2021)
- Amt für Ländliche Entwicklung (Schreiben vom 29.04.2021)
- Fernwasserversorgung Franken (Schreiben vom 18.05.2021)
- Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern (Schreiben vom 29.04.2021)

Die Einwendungen/ Anregungen/ Hinweise aus vorliegenden Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen und ihnen wird in vorliegendem Entwurf gefolgt bzw. Rechnung getragen; sie sind in Anhang 1 zur Begründung abgearbeitet.

Anmerkung:

Die „frühzeitige“ Beteiligung wurde zu einem alten Planungsstand durchgeführt, welcher sich in einigen Punkten vom jetzt vorliegenden Konzept unterscheidet (u. a. ist die geplante Überdachung vom Bahnhofseingang bis zum Busbahnhof entfallen sowie ein fünfgeschossiger, quer zum Bahnhof angeordneter Neubauriegel im Norden). Zu den zwischenzeitlich nicht mehr vorhandenen Bestandteilen der Planung geäußerte Bedenken/ Einwendungen werden nicht aufgeführt.

2.2 Übergeordnete Planungsvorgaben

Relevante Ziele und Grundsätze für das Plangebiet ergeben sich aus dem Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern und dem Regionalplan (RP) der Region Würzburg (2). Darin enthalten sind nicht nur Vorgaben zur räumlichen Entwicklung und Siedlungsentwicklung, sondern auch Zielvorgaben für Verkehr/ÖPNV, Denkmalschutz, die landschaftliche Entwicklung sowie fachliche Ziele des Umwelt- und Naturschutzes für das Plangebiet.

Die Stadt Kitzingen ist gemäß LEP und RP dem allgemeinen ländlichen Raum mit besonderem Handlungsbedarf zuzuordnen und hat gemäß RP eine zentralörtliche Funktion als Mittelzentrum.

Für das Planungsgebiet sind folgende allgemeine Ziele und Grundsätze für die **räumliche Entwicklung und Ordnung** sowie die **Siedlungsentwicklung** im LEP und im RP relevant:

- Flächensparende und energiesparende Siedlungs- und Erschließungsformen sollen unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten angewendet werden. (LEP G; 3.1.1)
- In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung vorrangig zu nutzen. [...] (LEP Z; 3.2)
- [...] Die Entwicklung der Wirtschaft sowie der Siedlungs- und Infrastruktur sollen ohne wesentliche Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen und insbesondere möglichst flächensparend erfolgen [...] (RP Z; A I 4)
- Im Bereich um das Regionalzentrum Würzburg sowie in den Zentralen Orten sollen die Ausschöpfung von Flächenreserven und eine angemessene Verdichtung in den bestehenden Siedlungsgebieten Vorrang haben vor den Ausweisungen neuer Baugebiete. Die Innenentwicklung einschließlich der Umnutzung von brachliegenden ehemals militärisch genutzten Flächen im Siedlungsbereich soll verstärkt werden. (RP Z; B II 2.3)

Als Grundsätze zum **Denkmalschutz** des LEP und RP werden aufgeführt:

- Die heimischen Bau- und Kulturdenkmäler sollen in ihrer historischen und regionalen Vielfalt geschützt und erhalten werden. Historische Innenstädte und Ortskerne sollen unter Wahrung ihrer denkmalwürdigen oder ortsbildprägenden Baukultur erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden. (LEP G; 8.4.1)
- [...] Die in der Denkmalliste aufgeführten Einzelbaudenkmäler sind

aus der Sicht der Regionalplanung in ihrer Substanz vordringlich zu sichern und zu erhalten. (RP G; B II 6.3)

Als Ziele und Grundsätze für **Verkehr** (öffentlicher Personennahverkehr, Schienenverkehr) des LEP und RP werden aufgeführt:

- Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. (LEP Z; 4.1.1)
- Das regionale Verkehrswegenetz und die regionale Verkehrsbedienun- gung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden. (LEP G; 4.1.2)
- Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden. (LEP G; 4.1.3)
- Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienun- gung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert und durch ein bedarfsorientiertes, leistungsfähiges Mobilitätsangebot ergänzt werden. (LEP G; 4.1.3)
- Das Schienenwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Dazu gehören auch attraktive, barrierefreie Bahnstationen. (LEP G; 4.3.1)
- Der Weiterentwicklung des ÖPNV als attraktives, sicheres und wirtschaftliches System zu einer dem motorisierten Individualverkehr möglichst gleichwertigen Alternative kommt in der Region eine besondere Bedeutung zu. (RP G, B IX 1.1)
- Im ländlichen Raum sind Verbesserungen vor allem bei der Erreichbarkeit zentraler Orte, insbesondere der Mittelzentren, bei der Reisezeit, beim Bedienungskomfort und bei der Flächenerschließung anzustreben. [...] (RP G, B IX 1.3)
- Die Verkehrsbedienun- gung durch den ÖPNV soll in allen Teilen der Region gesichert und optimiert werden. Vorrangig im Verlauf der Hauptverkehrsachsen soll insbesondere durch eine verstärkte Zusammenarbeit auf eine zunehmende Vernetzung der Verkehrsträger und eine Verbesserung der jeweiligen Leistungsangebote hingewirkt werden. (RP Z, B IX 2.2)
- Der Erhaltung und weiteren Entwicklung des in der Region Würzburg im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betriebenen Streckennetzes als Grundgerüst und Rückgrat des ÖPNV in seiner Gesamtheit kommt besondere Bedeutung zu. (RP G, B IX 2.2)

Darüber hinaus werden als **umweltrelevante** Ziele und Grundsätze im LEP und im RP genannt:

- Im innerörtlichen und ortsnahen Bereich [...] soll auf die Erhaltung vorhandener Grün- und Freiflächen einschließlich wertvoller Baumbestände sowie die Entwicklung neuer Grünflächen im Zuge der Bauleitplanung verstärkt hingewirkt werden. (RP G; B I 3.1.4)
- [...] Bei der angestrebten nachhaltigen Siedlungsentwicklung sind folgende Erfordernisse in besonderer Weise zu berücksichtigen:
 - [...] Die zusätzliche Versiegelung soll so gering wie möglich gehalten, eine Reduzierung bereits versiegelter Flächen angestrebt werden [...] (RP Z; B II 1.1)

Den übergeordneten Planungsvorgaben, den öffentlichen Personennahverkehr und Schienenverkehr zu stärken, flächensparende Siedlungs-/Erschließungsformen anzuwenden und Innenentwicklungspotenziale zu nutzen, wird auf lokaler Ebene durch den Bau eines zentralen Busbahnhofs in Anbindung an den Bahnhof Kitzingen und der Neustrukturierung und Optimierung der Situation für ruhenden und fließenden Verkehr Rechnung getragen. Die Attraktivität des Bus- und Schienenverkehrs wird hierdurch erhöht und ein einladendes Bahnhofsareal für Besucher und Bewohner der Stadt geschaffen. Zwar kommt es zur Überplanung gewachsener Grünstrukturen und Kleingärten, jedoch werden Grün- und Freiflächen neu geschaffen. Das Entfallen der Kleingärten wird zudem durch eine neue Fläche kompensiert (vgl. Bebauungsplan Nr. 111 „Kleingartenanlage In der Leisten“).

Insgesamt entspricht die Planung somit den Zielen der Landes- und Regionalplanung.

Im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) des Landkreises Kitzingen sind keine zeichnerischen Vorgaben für das Gebiet enthalten.

2.3 Flächennutzungsplan

In dem das Plangebiet betreffenden wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Kitzingen (Stand 41. Änderung, wirksam mit Bekanntmachung vom 05.12.2015) ist das Planungsgebiet als gemischte Baufläche und als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Es bestehen keine landschaftsplanerischen Vorgaben.

Östlich angrenzende Siedlungsgebiete sind ebenfalls als gemischte Bauflächen, nördlich und westlich angrenzende

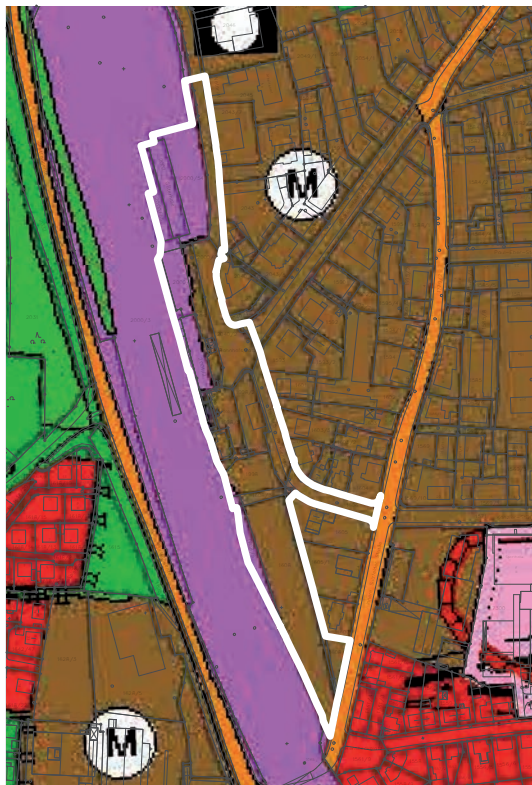


Abb. 1: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Kitzingen mit Umgrenzung des Plangebiets (weiß), unmaßstäblich
Quelle: Stadt Kitzingen 2015



Abb. 2: Überarbeitung Vorentwurfsplanung - Neugestaltung des Bahnhofsumfelds mit ZOB - Lageplan, unmaßstäblich
Quelle: arc.grün in Zusammenarbeit mit Weimann Ingenieure/ Molenaar Architekten und Stadtplaner/ Hofmann-Keicher-Ring Architekten, 14.02.2024

Flächen als Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Die Flächen südlich des Plangebiets sind als Wohnbauflächen dargestellt (vgl. Abb. 1).

Im Bebauungsplan ist das Gebiet z. T. übereinstimmend mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans als urbanes Gebiet festgesetzt, jedoch sind in Teilen auch gewerbliche Bauflächen festgesetzt. Der Bebauungsplan widerspricht somit z. T. der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung des wirksamen Flächennutzungsplans, weshalb dieser im Zuge der Berichtigung an den Bebauungsplan angepasst wird (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB).

2.4 Städtebauliches Konzept

Das vorliegende städtebauliche Konzept zur Entwicklung des Bahnhofsumfelds wurde entwickelt von der Arbeitsgemeinschaft Hofmann-Keicher-Ring Architekten / Molenaar Architekten und Stadtplaner. Im Stadtrat wurde am 23.06.2022 deren Vorentwurf der Planung des Bahnhofsumfelds beschlossen:

Neben der Errichtung eines zentralen Busbahnhofs nördlich des Bahnhofs für den örtlichen und regionalen Busverkehr ist die Errichtung von Stellplätzen für PKW nördlich und südlich des Bahnhofs geplant. Nördlich des Bahnhofs besteht dabei

auch die Option der Überbauung eines Stellplatzbereichs mit einem Parkdeck. Außerdem finden sich hier Stellplätze für Fahrräder sowie ein öffentliches WC. Weiter ist die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Stellplätzen für Taxis sowie für Hol-/Bring-Verkehr von Bahnfahrenden vorgesehen. Insgesamt soll die Wegeführung unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer möglichst konfliktfrei optimiert werden. So soll z. B. der „Amalienweg“ zukünftig verkehrsberuhigt als Einbahnstraße vom Bahnhofsvorplatz in Richtung „Innere Sulzfelder Straße“ geführt und dadurch um Stellplätze, Fuß- und Radweg ergänzt werden.

Die bestehenden Bahnhofsgebäude selbst sollen im Zuge der

Abb. 3: Luftbild mit Umgrenzung des Plangebiets, unmaßstäblich
Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2021



Aufwertung des Umfelds wieder Nutzungen zugeführt werden (Imbiss, Video-Reisecenter, ...).

Im Süden ist die Anlage einer öffentlichen, parkähnlich gestalteten Grünfläche vorgesehen, die mit Bäumen / Baumgruppen bepflanzt ist.

Im Zuge der Überarbeitung der Vorentwurfsplanung zur Neugestaltung des Bahnhofsumfelds mit ZOB im Jahr 2023/2024 durch arc.grün in Zusammenarbeit mit Weimann Ingenieure/ Molenaar Architekten und Stadtplaner/ Hofmann-Keicher-Ring Architekten (vgl. Abb. 2) wurde auch der Bebauungsplan an die aktuelle Planung angepasst.

3 LAGE, GRÖSSE UND BESCHAFFENHEIT DES PLANGEBIETS UND ANGRENZENDE NUTZUNGEN

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 110 „Bahnhofsumfeld Kitzingen“ mit einer Größe von ca. 2,07 ha liegt im westlichen Stadtgebiet Kitzingens. Der Geltungsbereich umfasst folgende Grundstücke (vgl. Abb. 3):

- Fl.Nrn. 2000/54, 2002, 2000/55 (bestehende Parkflächen nördlich des Bahnhofs)
- Fl.Nrn. 2000/56T, 2050T (Friedenstraße mit Grünstreifen)
- Fl.Nrn. 2000/3T, 2001 (Bahngrundstück)
- Fl.Nrn. 2040/3T, 2040/2, 2000/58 (Bahnhofplatz sowie Stellflächen nördlich)
- Fl.Nrn. 2001/2, 2001/1, 2000/59, 2000/6, 1998/5, 1999, 1998/3, 1998/4 (Bahnhofs- und Nebengebäude/-flächen)
- Fl.Nrn. 1998, 1608/3 (Parkplatz südlich des Bahnhofs)
- Fl.Nrn. 1608, 1608/5, 1608/1, 1608/2 (Kleingärten / Grünflächen südlich des Bahnhofs mit Fußweg)
- Fl.Nrn. 1993/5, 1606 (Amalienstraße)
- Fl.Nr. 1998/2 (privates bebautes Grundstück).

Das Plangebiet ist über die „Friedenstraße“, den „Amalienweg“ und die „Friedrich-Ebert-Straße“ an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angebunden.

Der Geltungsbereich wird begrenzt durch Bahnanlagen im Norden und Westen, Bauflächen im Osten und der „Inneren Sulzfelder Straße“ im Süden.

Das langgestreckte Plangebiet fällt von Norden nach Süden und liegt auf einer Höhe zwischen ca. 205 m und 195 m ü.NN.

4 INHALTE DER PLANUNG UND PLANUNGS- RECHTLICHE FESTSETZUNGEN

4.1 Art der baulichen Nutzung

Als zulässige Art der baulichen Nutzung wird ein Urbanes Gebiet (MU) gemäß § 6a BauNVO östlich des Bahnhofs festgesetzt. Ausgeschlossen werden im Bebauungsplan die im Urbanen Gebiet gemäß § 6a Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Vergnügungsstätten, Tankstellen).

Zudem wird im Bereich um die Bahnhofsgebäude ein Gewerbegebiet (GE) gemäß § 8 BauNVO festgesetzt. In diesem wird aufgrund der im Bestand angrenzenden gemischten Bauflächen, die hauptsächlich von Wohnnutzungen geprägt sind, einschränkend festgesetzt, dass nur gewerbliche Nutzungen gemäß § 8 Abs. 2 BauNVO zulässig sind, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Zudem werden im Gewerbegebiet Tankstellen und Vergnügungsstätten sowie, aufgrund der Immissionen aus dem Bahnverkehr (Lärm, Erschütterung, vgl. Kap. 4.9), Wohnnutzungen ausgeschlossen.

Die Zulässigkeit von Tankstellen und Vergnügungsstätten wird im Gewerbegebiet und dem urbanen Gebiet ausgeschlossen, da hierfür ein ausreichender Bestand sowie weitere Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtgebiet vorhanden sind. Darüber hinaus verursachen Tankstellen Verkehre und Immissionen, die aus städtebaulichen Gründen hier nicht noch zusätzlich gewünscht sind. Da Vergnügungsstätten, deren bekannteste Form Spielhallen sind, oftmals zu negativen Auswirkungen auf die Umgebung führen (sog. „trading-down-Effekt“), werden diese ebenfalls für unzulässig erklärt.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 im urbanen Gebiet und 0,8 im Gewerbegebiet sowie der maximalen zulässigen Zahl der Vollgeschosse (entsprechend der Bestandssituation) festgesetzt.

In der Planzeichnung sind innerhalb des GE die Bereiche mit einer unterschiedlichen Zahl der zulässigen Vollgeschosse durch Planzeichen voneinander abgetrennt: Der Hauptbau des denkmalgeschützten Bahnhofs ist mit drei Vollgeschossen zulässig, die Nebenflügel eingeschossig. Das ebenfalls denk-

malgeschützte Nebengebäude südlich des Bahnhofs ist mit zwei Vollgeschossen, wie im Bestand, zulässig.

Die zulässige GRZ darf im MU gemäß § 19 Abs. 4 S. 2 BauNVO durch bauliche Anlagen nach § 19 Abs. 4 S. 1 BauNVO (u. a. Nebenanlagen, Stellplätze) bis zu einer GRZ von 0,8 überschritten werden. Hierdurch kann eine effiziente Inanspruchnahme der bereits umfassend bebauten und versiegelten innerörtlichen Flächen im urbanen Gebiet i. S. d. flächensparenden Bauens gefördert werden, was allgemein einen wirksamen Beitrag zum schonenden Umgang mit der Ressource Boden darstellt.

Durch die mögliche Begrünung von Dächern (sofern aus Denkmalschutzgründen möglich), die Verwendung versickerungsfähiger Beläge wo immer möglich bzw. zulässig sowie ergänzende Pflanzgebote wird sichergestellt, dass eine hohe Aufenthaltsqualität - trotz des (bereits) hohen Überbauungs- und Versiegelungsgrads im Plangebiet - erzielt wird und zusätzliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Durch die getroffenen Festsetzungen ist das Maß der baulichen Nutzung ausreichend bestimmt und eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleistet.

4.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen und Baulinien ausgewiesen. Durch die festgesetzten Baugrenzen ist die Ausdehnung und Dimension der Baukörper hinreichend begrenzt. Um bei der Wiedernutzung der bestehenden Gebäude und auch für zukünftige Entwicklungen eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, weist die Baugrenze im GE einen Abstand von bis zu 2 m um die Bestandsgebäude auf. Im MU werden im Rahmen der Festsetzung der Baugrenze weitere bauliche Entwicklungsmöglichkeiten eingeräumt.

Grundsätzlich finden sich bebaubare Grundstücke nicht nur in Baugebieten nach §§ 2 bis 11 BauNVO; eine untergeordnete Bebauung ist auch auf Verkehrsflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB möglich (vgl. Kommentar zu § 23 BauNVO). Zur Steuerung dieser untergeordneten zweckdienlichen Bebauung sind im Bebauungsplan auch auf den Verkehrsflächen überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt. Für die einzelnen Baufenster sind die jeweils zulässigen baulichen Nutzungen entsprechend der Vorentwurfsplanung zum Bahnhofsumfeld konkretisiert.

Unabhängig davon sind Überdachungen im Bereich der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmungen entsprechend dem funktionalen Erfordernis auch außerhalb der überbaubaren Flächen zulässig.

Überschreitungen von Baugrenzen und Abweichungen von Baulinien können zugelassen werden.

Durch die Festsetzung der Baulinien wird die randliche Anordnung der untergeordneten baulichen Anlagen innerhalb der Verkehrsflächen sichergestellt und eine räumliche Kante zwischen dem unmittelbaren Bahnareal und dem vorgelagerten, neu zu gestaltenden Bahnhofsumfeld geschaffen. Gleichzeitig wird durch die Baulinien zur anderen Seite hin die Freihaltung möglichst offener Platzbereiche sichergestellt.

4.4 Erschließung, Verkehrsflächen

Das Plangebiet ist über das vorhandene Straßennetz bereits erschlossen. Mit der Planung ist jedoch eine Umstrukturierung der verkehrlichen Situation im Bahnhofsumfeld verbunden:

- Konzentration der aktuell vor dem Bahnhof verteilten Bushaltebereiche auf einen zentralen Omnibusbahnhof
- Neuordnung der bisher ungeordneten Parkplatzsituation nördlich des Bahnhofs und z. T. Verlagerung auch auf neue, erweiterte Parkflächen südlich des Bahnhofs
- Optimierung der Verkehrslenkung auf dem Bahnhofsvorplatz sowie durch Amalienweg und neue südliche Parkplatzebenen (Einbahnregelungen)

Entsprechend werden im Bebauungsplan Verkehrsflächen mit verschiedenen Zweckbestimmungen festgesetzt:

- Busbahnhof mit einem überdachten zentralen Bushaltebereich, Technikgebäude einschließlich einer Toilettenanlage, Stellplätzen sowie dem neu geordneten Bahnhofsvorplatz
- Parkplatz für Fahrzeuge des (nicht-)motorisierten Individualverkehrs, einschließlich einer Fahrradgarage und eines potenziellen PKW-Parkdecks.

Innerhalb der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind neben den erforderlichen Verkehrsflächen (Fahr- und Gehwegen) selbst auch bauliche Anlagen, die der jeweiligen Zweckbestimmung dienen, zulässig: Grundsätzlich sind daher Stellplätze für PKW, Busse und Fahrräder und auch Überdachungen sowie Ladeinfrastruktur elektrisch betriebener Fahr-

zeuge zulässig. Ergänzend sind in den einzelnen Teilbereichen Anlagen mit den spezifischen o. g. Zweckbestimmungen zulässig. Die Standorte der größeren baulichen Anlagen sind dabei durch Baugrenzen bzw. -linien vorgegeben (s. o.) bzw. werden im Rahmen der konkreten Erschließungsplanung festgelegt.

Der bestehende, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fußweg im östlichen Plangebiet entlang der bestehenden Kleingärten bleibt im nördlichen Abschnitt erhalten und wird dann mit den Verkehrsflächen des geplanten Parkplatzes zusammengeführt.

4.5 Gestaltungsfestsetzungen

Es werden keine umfassenden Vorgaben an die bauliche Gestaltung im Planungsgebiet gemacht, da sich bauliche Entwicklungen aufgrund der denkmalgeschützten Bausubstanz im Gebiet sowie unmittelbar angrenzend am Denkmalschutz orientieren werden.

Entsprechend der vorhandenen Gebäude ist daher für Hauptgebäude eine Ausführung mit Sattel- oder Walmdach mit einer eher flacheren Neigung im GE und etwas steileren Neigung im MU zulässig.

Für Nebengebäude sind auch andere Dachformen und -neigungen zulässig.

4.6 Nutzung der Solarenergie

Um die Nutzung erneuerbarer Energien zu fördern, sind im Geltungsbereich gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB die nutzbaren Dachflächen aller Gebäude und baulichen Anlagen zur Nutzung der einfallenden solaren Strahlungsenergie, ausgenommen Belange des Denkmalschutzes sprechen dagegen, zu mindestens 50 % mit Photovoltaikmodulen und/oder mit Solarwärmekollektoren auszustatten. Photovoltaik- bzw. Solaranlagen sind zum Bahnbetriebsgelände hin blendfrei auszuführen.

4.7 Begrünung von Dächern

Ergänzend wird festgesetzt, dass Flachdächer und flachgeneigte Dächer bis zu einer Dachneigung von 20° zu begrü-

nen sind, sofern diese mit Bitumen oder Kunststoffabdichtungen versehen sind (es sei denn, es wird eine Nutzung von Solaranlagen vorgesehen oder statische Berechnungen (muss durch den Bauträger nachgewiesen werden) oder Belange des Denkmalschutzes sprechen dagegen). Zur Gewährleistung der notwendigen Pflegemaßnahmen der Dachbegrünung und der Verringerung des Verschattungseffektes bei einer Kombination von Dachbegrünung und Anlagen zur Nutzung der Solarenergie enthält der Bebauungsplan zudem genauere Vorgaben zu Abstand und Aufständigung der Modulreihen.

Die Begrünung von und die Nutzung der Sonnenenergie auf Dächern ist grundsätzlich auf allen baulichen Anlagen im Plangebiet möglich bzw. vorzusehen.

Durch die Begrünung von Dächern wird ein Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas sowie der Rückhaltung von Niederschlagswasser im Plangebiet geleistet. Um zu gewährleisten, dass die Dachbegrünung diese Funktionen auch bei einer Kombination mit Anlagen zur Nutzung der einfallenden solaren Strahlungsenergie erfüllen kann, sind einige Vorgaben zu berücksichtigen.

4.8 Ver- und Entsorgung, Umgang mit Niederschlagswasser

Das Planungsgebiet ist an die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen im „Bahnhofplatz“ und dem „Amalienweg“ sowie in „Friedenstraße“ und „Friedrich-Ebert-Straße“ der Stadt Kitzingen bzw. der Licht-, Kraft- und Wasserwerke Kitzingen GmbH angeschlossen. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans kommen lediglich im Bereich des südlichen Parkplatzes zusätzliche versiegelte Flächen hinzu. Die Entwässerung des Plangebiets erfolgt auch zukünftig im Mischsystem.

Das im Gebiet anfallende, unverschmutzte Niederschlagswasser von Dachflächen und befestigten Flächen ist, soweit dies nach den örtlichen Gegebenheiten ordnungsgemäß möglich und zulässig ist, entsprechend den Regeln der Technik innerhalb des Plangebiets in geeigneter Weise zu bewirtschaften (bspw. Rückhaltung durch Dach-/Fassadenbegrünung, Zisternen) und/oder über Überläufe verzögert und gedrosselt in die städtische Kanalisation abzuleiten.

Die Möglichkeiten zur Versickerung und Ableitung des Niederschlagswassers über Grünflächen, Pflanzflächen und Baumscheiben ist nach aktuellster Rechtsprechung und Richtlinie

(REwS 2021) auszuschöpfen, um die in diesem stark versiegelten Gebiet erforderlichen Bewässerungsgänge der wertvollen Pflanzungen zu minimieren. Dies ist in der Tiefbau- und Freiraumplanung entsprechend zu berücksichtigen.

4.9 Technischer Umweltschutz, Immissionsschutz

In der Schallimmissionsprognose Verkehr (Wölfel Engineering GmbH + Co. KG, Berichtsnr. Y0044.019.01.001, 27.11.2023, Anhang 2 zur Begründung) werden die an den zu schützenden Nutzungen im Plangebiet zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen infolge des Bahnverkehrs und der geplanten Park- und ZOB-Flächen untersucht und auf Basis der maßgebenden Richtlinien bewertet. Zudem werden die durch die Nutzungen der geplanten Parkplätze und des Omnibusbahnhofs zu erwartenden Schallimmissionen an den nächst gelegenen bestehenden zu schützenden Nutzungen in der Nachbarschaft ermittelt und ebenfalls auf Basis der maßgebenden Richtlinien bewertet. Hinsichtlich des Verkehrslärms im Plangebiet wird im Ergebnis u. a. Folgendes im Gutachten festgehalten (vgl. Anhang 2, S. 14):

- *Die im Plangebiet zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen liegen deutlich über den für die MU- bzw. GE-Gebiete maßgebenden Orientierungs- und Immissionsgrenzwerten.*
- *Die Immissionsanteile des Parkverkehrs sind deutlich untergeordnet.*
- *Auf der GE-Fläche sollte eine Wohnnutzung ausgeschlossen werden.*
- *Aufgrund der ermittelten Überschreitungen sind für zu schützende Nutzungen auf der GE- und der MU-Fläche umfangreiche Schallschutzmaßnahmen erforderlich.*
- *Bei Neubau- und Umbaumaßnahmen an den bestehenden Gebäuden ist der Schallschutz gemäß DIN 4109 nachzuweisen. Schlafräume sind zusätzlich mit schallgedämmten Lüftungen auszustatten, die das resultierende Schalldämmmaß des Außenbauteils nicht wesentlich verringern und eine ausreichende Belüftung bei geschlossenem Fenster gewährleisten.*

Dies wird im Bebauungsplan entsprechend verbindlich vorgegeben. Gleichzeitig wird durch den Ausschluss von Wohnnut-

zungen in der GE-Fläche die Entstehung neuer Konfliktsituationen vermieden.

Hinsichtlich des Verkehrslärm aus Parkverkehr und Busbahnhof im Bahnhofsumfeld wird im Ergebnis Folgendes im Gutachten festgehalten (vgl. Anhang 2, S. 14):

- Die Nutzung der geplanten Pkw-Parkplätze, der Carsharing-, Taxi- und Kiss+Ride-Stellplätze sowie der Betrieb des Omnibusbahnhofs sind an den umliegenden MI-Nutzungen im Sinne der 16. BImSchV unkritisch.
- Die Immissionen der genannten öffentlichen Parkverkehre liegen um mindestens 15 dB unter den jeweiligen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und führen somit bei einer möglicherweise hohen Vorbelastung durch den Schienenverkehr im gesundheitskritischen Bereich (70 / 60 dB(A) tags / nachts) nicht zu einer weiteren Erhöhung der Gesamtbelastung. Die geplanten baulichen Maßnahmen stellen somit keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar und damit entsteht durch die Umgestaltungsmaßnahmen kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen an den Immissionsorten.
- Da sowohl die Pkw-Stellplätze in vergleichbarem Umfang als auch die Omnibushaltestellen (an abweichenden Positionen) schon bestehen, ist durch die Umgestaltung keine relevante Erhöhung der bestehenden Gesamt-Verkehrslärmimmissionen zu erwarten.

Hinsichtlich des Erschließungsverkehrs auf öffentlichen Straßen wird im Ergebnis Folgendes im Gutachten festgehalten (vgl. Anhang 2: S. 14):

- Der durch die Nutzungen der Stellplätze und des ZOB am Bahnhof verursachte Verkehr auf den Erschließungsstraßen führt zu einer Lärmbelastung der angrenzenden Immissionsorte. Bei einer Konzentration des gesamten Erschließungsverkehrs auf eine Straße ist an den Gebäudefassaden nahe der jeweiligen Straße mit Immissionen im Bereich der Immissionsgrenzwerte zu rechnen. Auf Grund der tatsächlich vorhandenen Verteilung der Verkehrsströme ist allerdings von niedrigeren Beurteilungspegeln auszugehen.
- Der weitere Anliegerverkehr dürfte nach gutachterlicher Einschätzung gegenüber dem Erschließungsverkehr des Bahnhofs untergeordnet sein.
- Durch die geplante Umgestaltung des Bahnhofsumfelds ist jedoch keine Zunahme des Erschließungsverkehrs zu erwarten.
- Zur Situation der Gesamtbelastung durch Verkehrslärmimmissionen gelten die beim Parkverkehr getroffenen Aussagen.

- Die Geräuschsituation ist an den einzelnen untersuchten Erschließungsstraßen ähnlich, so dass auf Basis der Verkehrslärmimmissionen alleine keine Empfehlung für eine bestimmte Verkehrsführung getroffen werden kann.
- Zur Begrenzung bzw. Reduzierung der Lärmbelastung wird empfohlen, den Erschließungsverkehr auf mehrere Straßen zu verteilen und wo möglich, die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen.

Hinsichtlich des Gewerbelärms im Plangebiet wird im Ergebnis Folgendes im Gutachten festgehalten (vgl. Anhang 2: S. 14):

- Die Verträglichkeit der gewerblichen Nutzungen auf den GE-Flächen (Bahnhofsgebäude) mit den nächstgelegenen zu schützenden Nutzungen ist im Rahmen der Genehmigungsverfahren zu prüfen. Auf Grund der Abstände zu den benachbarten MU- und MI-Gebieten sind in der Regel keine Konflikte zu erwarten.

Dies wird im Bebauungsplan entsprechend verbindlich vorgegeben. Gleichzeitig werden durch die Beschränkung der zulässigen Nutzungen im Gewerbegebiet auf Nutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören, mögliche Konflikte minimiert.

Da aufgrund der Nähe der Gebäude im Plangebiet zu den Bahngleisen Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind, wurden ergänzend Untersuchungen zum Erschütterungsschutz durchgeführt (Wölfel Engineering GmbH + Co. KG, Berichtsnr. Y0044.019.01.001, 27.11.2023, Anhang 4 zur Begründung). Im Ergebnis kann Folgendes festgehalten werden:

- Der Anhaltswerte Au und Ar (nachts) der DIN 4150-2 für ein Urbanes Gebiet sind auf den Decken für die Gebäude (Bahnhofsplatz 2 und Bahnhofsplatz 4) mit etwa 10 m Abstand zu den Gleisen überschritten. Die Anhaltswerte auf der Bodenplatte sind hingegen eingehalten. Da die Überschreitungen in den oberen Geschossen nur die Nachtzeit betreffen, könnten die oberen Geschosse als Büroräume genutzt werden. Eine Wohnnutzung der Obergeschosse wird mit den vorhandenen Decken mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erheblichen Belästigungen durch Erschütterungen und/oder sekundärem Luftschall führen. Sollte dennoch eine Wohnnutzung angestrebt werden, müssten die Deckenkonstruktionen nachgebessert werden. Hierzu sind gesonderte Untersuchungen erforderlich.
- Für das 40 m entfernte Gebäude „Bahnhofsplatz 1“ sind die Anhaltswerte Au eingehalten. Das gilt auch bei Befahrung

des näher gelegenen Gleis 1. Eine erhebliche Belästigung durch Erschütterungen gemäß DIN 4150-2 kann mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

- *Auch bei Einhaltung der maßgebenden Anhalts- und Richtwerte kann nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass Zugvorbeifahrten im Gebäude spür- oder hörbar sind; dies hängt auch von der Wahrnehmung und Empfindlichkeit der jeweils betroffenen Personen ab, die Norm lässt das ausdrücklich zu.*

Aufgrund dieser Überschreitungen wird im Bebauungsplan für die GE-Fläche gemäß § 9 Abs. 2 BauGB festgesetzt, dass in den Obergeschossen so lange Nutzungen in der Nacht unzulässig sind, bis Nachbesserungen an den Deckenkonstruktionen ergriffen wurden, sodass die Einhaltung der maßgeblichen Anhalts- und Richtwerte gutachterlich nachgewiesen werden kann.

Im Umfeld des Bahnhofs gab es Bodenuntersuchungen wegen möglicher **Altlasten** (Altlastenkataster-Nr. 67500630). Die Bodensanierung des ehemaligen Areals der Güterabfertigung (Fl.Nrn. 2000/54, 2000/55 und 2002) wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und die Grundstücke aus dem Altlastenkataster entlassen (vgl. Bescheid des Landratsamts Kitzingen vom 24.06.2022).

4.10 Grünordnerische Festsetzungen und Maßnahmen

Zur Gestaltung der öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen innerhalb des Plangebiets werden verpflichtende Vorgaben zur Bepflanzung mit Laubbäumen und Sträuchern getroffen; als Anhaltspunkt für die Pflanzenverwendung und Pflanzqualitäten wird auf die „GALK-Straßenbaumliste“ der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (<https://galk.de>) verwiesen, in der Empfehlungen für Wachstum, Resistenz, Größe und Verwendbarkeit von Bäumen in Stadt- und Siedlungsräumen formuliert sind.

Zur Gewährleistung eines dauerhaften, pflegearmen Bestandes der Grünstrukturen werden Vorgaben für die Herstellung von Pflanzstandorten gemacht.

Die nicht als Verkehrs- oder Bauflächen genutzten Flächen sind als Pflanz- und Grünflächen dauerhaft gärtnerisch zu gestalten.

ten.

Es werden Erhaltungsgebote für den das Gebiet prägenden Gehölzbestand in Verbindung mit Vorgaben für Baum- und Wurzelschutzmaßnahmen während der Bauarbeiten festgesetzt.

Für die zusätzliche Durchgrünung des Gebiets sind Pflanzgebote für Laubbaumpflanzungen zur Abschirmung der Bahnbereiche, zur Einbindung des Bahnhofsgebäudes sowie zur Beschattung, Vermeidung von Überhitzung und Verbesserung der Attraktivität des Bahnhofsareals auf den Stellplatzflächen und entlang des Amalienwegs vorgesehen.

Im südlichen Teil des Plangebietes wird zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bahnhofsareal die Herstellung von parkähnlichen, öffentlichen Grünflächen mit flächiger Begrünung und Pflanzung von Laubbäumen und Fassadenbegrünung festgesetzt.

Im südlichen Bereich der öffentlichen Grünflächen mit Anschluss an die Bahnböschung sind zur Lebensraumverbesserung für geschützten Arten zwei Zauneidechsenhabitate im Rahmen der Freiflächengestaltung zu integrieren.

Darüber hinaus sind, soweit möglich bzw. zulässig, versickerungsfähige Beläge zu verwenden. Insbesondere auch in Verbindung mit der Begrünung von Dächern und Stützmauern kann so u. a. auch die Verbesserung des Kleinklimas (Kühlung, Staubfilterung) und die Erhöhung des Lebensraumpotenzials für Pflanzen und Tiere gesichert werden.

Eine Umsetzung der grünordnerischen Maßnahmen gemäß vorliegendem Freiraumentwurf zum nächstmöglichen Zeitpunkt nach der Erschließung sowie der Ersatz ausfallender Bäume durch Nachpflanzungen sind vorgeschrieben.

Verwiesen wird außerdem auf Kap. 5 („Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege“).

4.11 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Im Bebauungsplanverfahren nach § 13a BauGB sind Eingriffe, die mit der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt und zulässig. Eine naturschutzrechtliche Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs erfolgt daher nicht, naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen sind nicht bereit zu

stellen.

Es jedoch wird darauf hingewiesen, dass, davon unabhängig, aus artenschutzrechtlichen Gründen Flächen für 2 Ersatzhabitate für Zauneidechsen (insgesamt ca. 4 m²) auf südexponierten Flächen der Grünanlage bereitzustellen sind.

5 BELANGE DES UMWELTSCHUTZES, DES NATURSCHUTZES UND DER LANDSCHAFTS-PFLEGE

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich Naturschutz und Landschaftspflege zu berücksichtigen.

Die fachlichen Ziele des Umwelt- und Naturschutzes auf übergeordneten Ebenen wurden in Kap. 2.2 thematisiert.

Unabhängig von der hier nicht erforderlichen Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind die Belange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB einschließlich artenschutzrechtlicher Belange nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu berücksichtigen.

5.1 Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, Natura 2000

Die aktuelle Biotop- und Nutzungsstruktur im Plangebiet ist weitgehend von Überbauung und Versiegelung geprägt:

Die Gebäude des Kitzinger Bahnhofs sind nördlich und südlich von bestehenden, versiegelten Parkplatz- und Verkehrsflächen umgeben, die lediglich in Randbereichen schmale, brachliegende Saumstreifen/Zwickelflächen aufweisen.

Südlich des Bahnhofsgebäudes sind prägende Einzelbäume (Kastanien) vorhanden.

Nach Süden schließen sich freizeitgärtnerisch bewirtschaftete Kleingärten („Eisenbahnergärten“) an, die die wesentlichen Grünstrukturen im Gebiet darstellen.

Westlich grenzen an den Geltungsbereich die Böschungsflächen der Bahnanlagen an mit Gras-Krautsäumen und Pioniergehölzaufwuchs.

Aktuelle Nachweise von gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten sind in der Artenschutzkartierung Bayern (ASK, TK-Blatt 6226 Kitzingen) für das Plangebiet selbst nicht verzeichnet, in der näheren Umgebung wurden u. a. Vorkommen von Zauneidechsen in der Bahnböschung und Fledermäuse in Bestandsgebäuden erfasst.

Schutzgebiete nach dem Naturschutzrecht sowie kartierte Biotope der Bayerischen Biotopkartierung befinden sich nicht innerhalb oder unmittelbar angrenzend an das Plangebiet.

Die vorhandene Überbauung und Versiegelung sowie die unmittelbar angrenzend verlaufende Bahnlinie ist als Vorbe-

lastung für die Tier- und Pflanzenwelt zu bewerten (Nutzungsfrequenz, Flächenversiegelung, Schall- und Lichtemissionen). Lebensräume für Tiere und Pflanzen sind daher innerhalb des Geltungsbereich lediglich im Bereich der Kleingärten zu erwarten.

Artenschutz

Das Gebiet wurde bzgl. der potentiell zu erwartenden gehölzbrütenden Vogelarten, Fledermäuse oder Zauneidechsen gutachtlich überprüft, Vorkommen der Arten konnten nicht nachgewiesen, jedoch auch nicht ausgeschlossen werden.

Insgesamt sind die Auswirkungen der Planung angesichts der bereits intensiven Nutzung des Plangebiets in der Summe als gering zu bewerten.

Durch vorsorgliche Festsetzungen zu Bauzeitenbeschränkungen (Baufeldräumung, Umbau/Abriss von Gebäuden, Entnahme von Gehölzen außerhalb der Brutzeit von Vögeln und der Anwesenheit von Fledermäusen zwischen Anfang Oktober und Ende Februar), Prüfung auf Vorhandensein von Arten zwischen Baufeldräumung und Baubeginn, sowie vorsorgliche Ersatzhabitatherstellung können Verstöße gegen Verbote des § 44 Abs. 1 Nrn. 1-3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG für gemeinschaftsrechtlich geschützte Tierarten vermieden werden.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP, Ökologische Arbeitsgemeinschaft Würzburg ÖAW 12/2022, Anhang 3) kommt zu dem Ergebnis, dass die im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 110 „Bahnhofsumfeld Kitzingen“ vorgesehenen Eingriffe für die im Anhang IV der FFH-RL genannten streng geschützten Arten und für europäische Vogelarten gemäß Art. 1 der VSch-RL, für die ein Vorkommen im Eingriffsbereich möglich ist, unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit keinem Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nrn. 1-3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG verbunden sind.

Als Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen für Zauneidechsen werden Bauzeitenfenster, erforderlichenfalls die Herstellung von Reptilienschutzzäunen und die Ausgestaltung von Grünflächen sowie für Vogelarten und Fledermausarten das Aufhängen von Nist- und Quartiershilfen vorgesehen.

Vorsorglich wird der Geltungsbereich vor Baubeginn sorgfältig auf Zauneidechsen gutachtlich untersucht. Als Ersatzlebensraum, in den potentiell gefundene Tiere vor Baubeginn, umgesetzt werden können, ist die südliche öffentliche Grünfläche (ca. 900 m²) mit barrierefreiem Übergang in den Hauptlebensraum Bahnschotterdamm vorgesehen. Diese Fläche wird zur

Lebensraumverbesserung im Zuge der Freiflächenplanung artgerecht gestaltet und mit zwei Zauneidechsenhabitaten (insgesamt 4 m²) ausgestattet.

Da sich der Geltungsbereich innerhalb eines vollständig überbauten innerstädtischen Bereiches befindet, ist davon auszugehen, dass mit einer Fläche von 900 m² eine hinreichend große Fläche zur Kompensation von derzeit potentiell vorhandenen Habitatstrukturen als worst-case Annahme bereitgestellt wird. Der Übergang zum Hauptlebensraum Bahnschotterdamm wird für Zauneidechsen barrierefrei gestaltet.

Damit kann die dauerhafte ökologische Funktion des Gebietes für Zauneidechsen gewährleistet werden.

Das geeignete Zeitmanagement für die o.g. Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und die vorgezogene Durchführung von Teilleistungen zur Herstellung der öffentlichen Grünfläche wird durch eine Umweltbaubegleitung gewährleistet.

Die Strukturen eines artgerechten Lebensraums werden in die Ausgestaltung der öffentlichen Grünfläche integriert, sodass die zukünftige Nutzung der Fläche im innerstädtischen Raum das Vorkommen der Zauneidechsen nicht beeinträchtigt.

5.2 Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima

Der Bebauungsplan sieht die Umstrukturierung des bestehenden Bahnhofsumfelds auf einer Fläche von insgesamt ca. 2,07 ha vor.

Der Geltungsbereich wird von bestehenden Siedlungsflächen umgeben. Die Erschließung erfolgt wie bisher über die „Friedenstraße“, die „Friedrich-Ebert-Straße“ und den „Amalienweg“.

Neben der Neuordnung bestehender Verkehrsflächen werden auch neue Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr geschaffen: Zu den bereits versiegelten und bebauten Flächen (ca. 1,73 ha) kommen ca. 0,17 ha Verkehrsflächen hinzu; ca. 0,17 ha des Plangebiets verbleiben als Grünflächen.

Die Böden im Planungsgebiet sind durch die bisherige Nutzung stark anthropogen überformt und erfüllen im Bereich der bestehenden Gebäude und Verkehrsflächen keine natürlichen **Bodenfunktionen** mehr.

Aufgrund des bereits vorhandenen hohen Versiegelungsgrades des Gebiets sind negative Auswirkungen des Planungsvor-

habens auf das Schutzgut Boden nicht bzw. nur in geringem Umfang im Bereich der bisherigen Kleingärten zu erwarten.

Oberflächengewässer sind im Gebiet nicht vorhanden. Ein amtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet, wassersensible Bereiche sowie Wasserschutzgebiete sind im Geltungsbereich und der unmittelbaren Nähe nicht zu verzeichnen.

Durch die Flächenversiegelung sind die Versickerungsmöglichkeiten und auch das Rückhaltevermögen für Niederschläge bereits stark eingeschränkt. Durch die verpflichtende Begrünung von Dächern soll im Plangebiet anfallendes Niederschlagswasser zukünftig jedoch weitestmöglich zurückgehalten und verzögert bzw. über Notüberläufe gedrosselt in das Mischsystem eingeleitet werden. Sofern die örtlichen Bodenverhältnisse eine Versickerung zulassen und diese wasserrechtlich zulässig ist, sind darüber hinaus Stellplätze, Feuerwehrumfahrten und nicht befahrene Wegeflächen mit versickerungsfähigen, offenporigen Belägen zu befestigen (z. B. Schotterrasen, Drain- oder Rasenpflaster, versickerungsfähiges Pflaster o. ä.), wodurch Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate minimiert werden.

Mit der Nutzbarmachung von bereits in Anspruch genommenen innerstädtischen Flächen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Neuordnung von Verkehrsflächen können übergeordnete Zielsetzungen zum Flächensparen umgesetzt werden.

Das Gebiet hat keine relevante Bedeutung für die Kaltluftproduktion, da die bereits bebauten und versiegelten Flächen klimatisch eher zu einer Aufheizung des Gebiets beitragen. Die Kleingärten im südlichen Plangebiet mit den dort vorhandenen Gehölzen dienen punktuell der Frischluftentstehung und als Schadstofffilter. Die Festsetzung von Pflanzgeboten dient der Beschattung von Verkehrsflächen und der Minderung der Aufheizung des Gebietes.

5.3 Landschafts- und Ortsbild

Das Kitzinger Bahnhofsareal, westlich der Altstadt gelegen, ist durch gemischten, teils denkmalgeschützten, Gebäudebestand sowie durch etwas ungeordnet wirkende, versiegelte Straßen- und Stellplatzflächen geprägt. Vereinzelt lockern randliche Krautsäume und Hecken sowie einige imposante Großbäume südlich des Bahnhofsgebäudes die gebauten Strukturen auf. Die sich südlich direkt anschließenden, „alteingewachsenen“

Grünstrukturen der „Eisenbahnergärten“ unterstreichen mit ihrer Kleinteiligkeit den „aus der Zeit gefallen“, kleinstädtischen Charakter des Areals. Zusammen mit den denkmalgeschützten Fassaden und den Großbäumen weist das Bahnhofsareal insgesamt identitätsstiftende Merkmale für die Stadt Kitzingen auf.

Aufgrund der nach Nordosten (sehr schattig, dunkel, kühl) ausgerichteten Eingangsfassade des Bahnhofsgebäudes mit den sich davor erstreckenden, ungegliederten Verkehrsflächen bietet das Bahnhofsareal jedoch wenig Attraktivität und Aufenthaltsqualität für die vielen täglichen Passanten und Nutzer.

Mit dem Erhalt der ortsbildprägenden Großbäume durch Festsetzung von Erhaltungsgeboten, die Neuordnung und Aufwertung der Flächen für fließenden und ruhenden Verkehr im Bahnhofsumfeld und mit Erhalt der Fußwegeverbindung zur Bahnunterführung Richtung Gewerbegebiet Hafen in Verbindung mit den Pflanzgeboten und der Anlage eines kleinen Parks sowie durch die Erhaltung mit Reaktivierung und Einbindung der denkmalgeschützten Gebäude in ihr Umfeld kann das Ortsbild aufgewertet und der Einbindung des Plangebiets in das umgebende Siedlungsgebiet hinreichend Rechnung getragen werden.

5.4 Mensch, Gesundheit, Bevölkerung

Das Bahnhofsareal weist aufgrund seiner ungeordneten Verkehrsflächen wenig Aufenthaltsqualität auf. Die im südlichen Plangebiet vorhandenen Kleingärten (ehemalige „Eisenbahnergärten“) kommen nur wenigen Nutzern zugute. Der hier ausgewiesene örtliche Radweg stellt eine Verkehrsverbindung und keine Freizeiteinrichtung dar. Das Areal ist daher für die siedlungsnaher Erholung der umgebenden Wohnbebauung nur von untergeordneter Bedeutung.

Vorbelastungen innerhalb des Geltungsbereichs bestehen insbesondere durch Immissionen aus dem Bahnverkehr sowie aus dem Verkehr auf den gebietsinternen und angrenzenden Straßen und Parkflächen.

Dabei sind gemäß Schallimmissionsprognose Verkehr (Wölfel Engineering GmbH + Co. KG; Anhang 2) die bestehenden bzw. geplanten Immissionen aus Straßen- und Stellplatzverkehren - gegenüber der möglicherweise hohen Vorbelastung durch den Schienenverkehr im gesundheitskritischen Bereich (70 / 60 dB(A) tags / nachts) - unkritisch. Sofern sensible Nut-

zungen geplant sind (dauerhafter Aufenthalt von Menschen), sind bei Bedarf selbst Maßnahmen für ein zumutbares Wohnen zu treffen, da aktive Maßnahmen auf Grund der räumlichen Situation nicht realisierbar sind.

Von der geplanten Neuordnung der Verkehrssituation im Bahnhofsumfeld gehen gemäß der Schallimmissionsprognose Verkehr keine neuen dauerhaften Störungen auf die Nachbarnutzungen aus.

Die Freiraum- und Aufenthaltsqualität wird durch Erhaltungs- und Pflanzgebote verbessert und durch die Neuordnung und Aufwertung der Flächen für fließenden und ruhenden Verkehr sowie der Grün- und Aufenthaltsflächen wird die Attraktivität des Bahnhofsareals gesteigert.

5.5 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Innerhalb des Geltungsbereichs ist der Bahnhof (Bahnhofplatz 4) mit Nebengebäude (Bahnhofplatz 2) im Denkmalatlas unter der Aktennummer: D-6-75-141-25 wie folgt erfasst: *Bahnhof, Quaderbauten, Hauptgebäude (Nr. 4), um 1865, gestreckt-dreiflügelige Anlage, Hauptbau dreigeschossig mit flachgeneigtem Walmdach und übergiebeltem Mittelrisalit, Flügel, eingeschossig; zugehöriges Nebengebäude (Nr. 2).*

Darüber hinaus befinden sich auch im Umfeld des Geltungsbereichs einige Baudenkmäler (u. a. das ehemalige Postamt in der Friedrich-Ebert-Straße 28).

Bereits bei der Aufstellung des Bebauungsplans werden die Belange des Denkmalschutzes im Rahmen der Beteiligung der Denkmalschutzbehörden berücksichtigt.

Maßnahmen an baulichen Anlagen unter Denkmalschutz sowie deren unmittelbarem Umfeld erfolgen in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde.

Bei der darüber hinaus gehenden Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zu Meldepflicht und Sicherung von Bodendenkmälern bei Funden (Art. 8 BayDSchG) sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter zu erwarten.



Abb. 4: Übersicht über vorhandene Baudenkmäler, unmaßstäblich
Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2022

5.6 Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen

Das Plangebiet befindet sich bereits in einem baulich geprägten Umfeld. Es ist eine Umstrukturierung der bestehenden Nutzungen geplant, es kommen keine weiteren Nutzungen, die eine Relevanz für von der Fläche ausgehende Unfälle haben, hinzu. Eine neue Konfliktsituation ist somit nicht zu verzeichnen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit des Vorhabens für schwere Unfälle und Katastrophen nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 j) BauGB auf die Schutzgüter nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 a bis d und i) BauGB sind daher für die Planung nicht anzunehmen.

Insgesamt sind für die Belange von Natur, Landschaft und Umwelt bei konsequenter Umsetzung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nur geringe, nicht erhebliche Auswirkungen zu erwarten.

6 FLÄCHENBILANZ

Die Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans stellen sich wie folgt dar:

Geplante Nutzungen im Geltungsbereich	Fläche in m ² / Anteil in %	
Urbanes Gebiet	962	5
Gewerbegebiet	1.699	8
Bahnanlagen	728	4
Öffentliche Grünfläche	1.717	8
Öffentliche Verkehrsfläche	4.140	20
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	11.467	55
davon		
- Parkplatz Süd	5.728	28
- Busbahnhof	5.739	28
Gesamtfläche	20.713	100

Tab. 1: geplante Flächennutzungen

7 HINWEISE ZUM AUFSTELLUNGSVERFAHREN

Der Stadtrat der Stadt Kitzingen hat in seiner öffentlichen Sitzung am 22.04.2021 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 110 „Bahnhofsumfeld Kitzingen“ als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 27.04.2021 ortsüblich bekannt gemacht. Der Öffentlichkeit wurde gemäß § 13 a Abs. 3 Nr. 2 BauGB mit Bekanntmachung vom 27.04.2021 bis zum 19.05.2021 Gelegenheit gegeben, sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten und sich zur Planung zu äußern. Daneben wurden auch die Träger öffentlicher Belange über die Planung informiert und mit Schreiben vom 27.04.2021 um Stellungnahme hierzu gebeten (s. Anhang 1).

Der Bau- und Umweltausschuss der Stadt Kitzingen hat in seiner öffentlichen Sitzung am 30.03.2023 den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 110 „Bahnhofsumfeld Kitzingen“ in der Fassung vom 30.03.2023 mit Begründung gebilligt und beschlossen, die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Fachbehörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen. Der Billigungs- und Auslegungsbeschluss wurde am 06.04.2023 ortsüblich bekannt gemacht.

Zu dem Entwurf des Bebauungsplans Nr. 110 „Bahnhofsumfeld Kitzingen“ in der Fassung vom 30.03.2023 wurden die folgenden Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstige Institutionen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sowie die von der Planung berührten Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB mit Schreiben vom 20.04.2023 beteiligt und um eine Stellungnahme bis zum 26.05.2023 gebeten:

- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen
- Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
- Bayer. Bauernverband
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayernwerk Netz GmbH
- Bund Naturschutz in Bayern e.V. - Kreisverband Kitzingen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Sparte Verwaltungsaufgaben
- Deutsche Bahn
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH -Rollout-Management
- Ericsson Services GmbH
- Ev.-.Luth.-Kirche - Dekanat Kitzingen
- Ferngas Service & Management GmbH & Co. KG

- Fernwasserversorgung Franken
- Freiwillige Feuerwehr Kitzingen
- Gasversorgung Unterfranken GmbH
- Immobilien Freistaat Bayern Regionalvertretung Unterfranken
- Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt
- Handwerkskammer für Unterfranken
- Kath. Pfarramt St. Johannes
- Kreisjugendring Kitzingen
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landratsamt Kitzingen
- Landratsamt Kitzingen - Kreisbrandrat
- Licht-, Kraft- und Wasserwerke Kitzingen
- Markt Großlangheim
- Markt Schwarzach
- N-ERGIE Netz GmbH
- PLEdoc GmbH
- Regierung von Mittelfranken -Luftamt Nordbayern
- Regierung von Oberfranken - Bergamt Nordbayern
- Regierung von Unterfranken - SG Raumordnung u. Landesplanung
- Regionaler Planungsverband Würzburg
- Staatl. Hochbauamt Würzburg
- Staatliches Bauamt Würzburg- Bereich Straßenbau
- Stadt Dettelbach
- Stadt Kitzingen - SG 63 - Tiefbau
- Stadt Kitzingen - SG 30 - Recht
- Stadt Kitzingen - SG 31 - Sicherheit u. Ordnung
- Stadt Mainbernheim
- Stadtheimatspfleger - Dr. Harald Knobling
- VG Iphofen - Gemeinde Rödelsee
- VG Kitzingen - Gemeinde Albertshofen
- VG Kitzingen - Gemeinde Biebelried
- VG Kitzingen - Gemeinde Buchbrunn
- VG Kitzingen - Gemeinde Mainstockheim
- VG Kitzingen - Gemeinde Sulzfeld
- VG Marktbreit - Stadt Marktsteft
- Vodafone Kabel Deutschland
- Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 110 „Bahnhofsumfeld Kitzingen“ in der Fassung vom 30.03.2023 wurde mit der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 24.04.2023 bis 26.05.2023 öffentlich ausgelegt.

Aufgrund von Änderungen und Ergänzungen der zeichnerischen und textlichen Festsetzungen, der zeichnerischen und textlichen Hinweise sowie der Begründung des Bebauungsplans wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 S. 1 i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB zu

dem Entwurf des Bebauungsplans in der Fassung vom
mit Schreiben vom bis zum erneut beteiligt.

Der Entwurf des Bebauungsplans in der Fassung vom
wurde mit der Begründung und Umweltbericht gemäß § 4a
Abs. 3 S. 1 i. V. m. § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom
bis erneut im Internet veröffentlicht.

Die Stadt Kitzingen hat mit Beschluss des Stadtrats vom
den Bebauungsplan Nr. 110 „Bahnhofsumfeld Kitzingen“ mit Begründung in der Fassung vom gemäß
§ 10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen.

8 DATEN- UND RECHTSGRUNDLAGEN

BAUGESETZBUCH (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394).

BAUNUTZUNGSVERORDNUNG (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176).

BAYERISCHE BAUORDNUNG (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2023 (GVBl. S. 250), durch § 4 des Gesetzes vom 7. Juli 2023 (GVBl. S. 327) und durch Art. 13a Abs. 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 371).

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT (Hrsg.) (2022): Artenschutzkartierung Bayern (Ortsbezogene Nachweise, TK-Blatt 6226 - Kitzingen). Augsburg.

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WOHNEN, BAU UND VERKEHR (Hrsg.) (2021): P20/21 Planungshilfen für die Bauleitplanung in der Reihe Arbeitsblätter für die Bauleitplanung: Hinweise für die Ausarbeitung und Aufstellung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen. München.

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM DER FINANZEN, FÜR LANDESENTWICKLUNG UND HEIMAT (Hrsg.) (2023): Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP). Nicht-amtliche Lesefassung mit Stand: 01.06.2023. München.

BAYERISCHE VERMESSUNGSVERWALTUNG (August 2022): BayernAtlas plus.

GESETZ ÜBER DEN SCHUTZ DER NATUR, DIE PFLEGE DER LANDSCHAFT UND DIE ERHOLUNG IN DER FREIEN NATUR (Bayerisches Naturschutzgesetz – BayNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Dezember 2022 (GVBl. S. 723).

GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022.

STADT KITZINGEN (2015): Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (Stand 41. Änderung, rechtsgültig mit Bekanntmachung vom 05.12.2015).

REGIONALER PLANUNGSVERBAND WÜRZBURG (2023): Regionalplan der Region Würzburg (2). Nichtamtliche Lesefassung mit Stand: 27.10.2023. Würzburg.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Kitzingen mit Umgrenzung des Plangebiets (weiß), unmaßstäblich	11
Abb. 2: Überarbeitung Vorentwurfsplanung - Neugestaltung des Bahnhofsumfelds mit ZOB - Lageplan, unmaßstäblich	12
Abb. 3: Luftbild mit Umgrenzung des Plangebiets, unmaßstäblich	13
Abb. 4: Übersicht über vorhandene Baudenkmäler, unmaßstäblich	31

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1: geplante Flächennutzungen	33
-----------------------------------	----

ANHANG

Anhang 1: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§ 13a Abs. 3 Nr. 2 BauGB)	
Anhang 2: Schallimmissionsprognose Verkehr (Wölfel Engineering GmbH + Co. KG, 27.11.2023)	
Anhang 3: spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (ÖAW - Ökologische Arbeitsgemeinschaft Würzburg, Dezember 2022)	
Anhang 4: Untersuchungen zum Erschütterungsschutz (Wölfel Engineering GmbH + Co. KG, 20.11.2023)	

ANHANG 1: BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (§ 13a ABS. 3 NR. 2 BAUGB)

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Schreiben vom 18.05.2021	
Bau- und Kunstdenkmalpflegerische Belange: Die Planung im unmittelbarem Bahnhofsumfeld hat Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes (Bahnhofplatz 4, Denkmal-Nr.: D-6-75-141-25: „Bahnhof, Quaderbauten, Hauptgebäude (Nr. 4), um 1865, gestreckt-dreiflügelige Anlage, Hauptbau dreigeschossig mit flachgeneigtem Walmdach und übergiebeltem Mittelrisalit, Flügel, eingeschossig; zugehöriges Nebengebäude (Nr. 2).“), sodass das BLfD bei allen weiteren Planungsschritten frühzeitig einzubinden ist. [...] Vor dem Bahnhof sollte sich dieses Dach [Anm.: bezogen ist dies auf die ursprünglich von Bahnhofseingang bis zum Busbahnhof geplante Überdachung] jedoch „auflösen“, da der Prospekt mit dem markanten <u>Mittelrisalit auf Nah- und Fernwirkung angelegt ist und nicht verstellt werden sollte.</u> Gegenwärtig befindet sich nur ein kleines Vordach vor dem zentralen Eingang, das zu dem mittigen Haupteingang führt. Da Kitzingen zu den trockensten und heißesten Regionen Bayerns zählt, scheint das Argument eines Regendachs nicht sehr belastbar zu sein. [Einwendungen gegen geplanten fünfgeschossigen Neubau im Norden]	• Das BLfD wird im weiteren Verfahren beteiligt. • Die Planung wurde zwischenzeitlich angepasst; die geplante Überdachung ist entfallen (ebenso wie der geplante mehrgeschossige Neubau im Norden).
Bodendenkmalpflegerische Belange: Wir weisen darauf hin, dass eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde gemäß Art. 8 Abs. 1-2 BayDSchG unterliegen. [...] Treten bei o. g. Maßnahme Bodendenkmäler auf, sind diese unverzüglich gem. o. g. Art. 8 BayDSchG zu melden und eine Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorzunehmen. Ein Mitarbeiter des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege führt anschließend die Denkmalfeststellung durch. Die so identifizierten Bodendenkmäler sind fachlich qualifiziert aufzunehmen, zu dokumentieren und auszugraben. Der so entstandene denkmalpflegerische Mehraufwand wird durch die Beauftragung einer fachlich qualifizierten Grabungsfirma durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege übernommen.	• Im Bebauungsplan wird ein Hinweis auf Art. 8 BayDSchG aufgenommen.
Bund Naturschutz Schreiben vom 19.05.2021	
Der Bund Naturschutz begrüßt die Bemühungen der Stadt Kitzingen, den Bahnhofsbereich Kitzingen neu zu planen und aufzuwerten, um damit den lange vernachlässigten öffentlichen Personennahverkehr zu fördern. Es liegt ein skizzenhafter Entwurf des Planungsbüros vor [...]. Leider ist der Plan von geringer Genauigkeit, sodass wir hier nur allgemeine Kommentare und Empfehlungen geben können. [...] Angesichts der immer drängender werdenden Anforderungen des Natur- und Klimaschutzes vermissen wir insbesondere verbindliche Aussagen zu folgenden Themen:	

<u>Grad der Oberflächenversiegelung und Möglichkeiten der Versickerung von Oberflächenwasser:</u> in den vorliegenden Unterlagen ist erkennbar, dass der gesamte Bereich bis auf wenige Ausnahmen komplett versiegelt bzw. nicht entsiegelt werden soll. Eine Entsiegelung des Bodens - soweit möglich - sowie eine stärkere Begrünung des Umfeld und des Gebäudes (auch Außenbegrünung) zur Schaffung eines ausgeglicheneren Mikroklimas wäre hier dringend notwendig. Die Pflanzung einer entsprechenden Anzahl hochstämmiger Bäume zur Verbesserung des Kleinklimas und der Luftqualität ist essentiell. Hier sollten nur heimische und standortgerechte Gehölze verwendet werden.	• Im Bebauungsplan wird die versickerungsfähige Gestaltung von Stellplätzen, Feuerwehrumfahrten und nicht befahrenen Wegeflächen vorgegeben. Auch wenn eine Entsiegelung der Flächen aufgrund der geplanten Nutzung als Verkehrsflächen nicht möglich ist, kann somit die Versickerung von Oberflächenwasser gefördert und eine Verschlechterung gegenüber der bestehenden Situation (Boden bereits großflächig versiegelt und verdichtet), vermieden werden. • Eine Begrünung des Gebiets wird insbesondere durch die Festsetzung von Pflanzgeboten mit entsprechender Artenwahl und Mindestqualitäten sichergestellt.
<u>verpflichtende Aussagen zur Rückhaltung und Nutzung von Regenwasser:</u> angesichts der Trockenheit der vergangenen Jahre und der zunehmenden Bedeutung des Klimawandels sollte das auf den Dachflächen anfallende Regenwasser möglichst lokal verwendet werden.	• Niederschlagswasser soll gemäß Bebauungsplan möglichst im Gebiet zurückgehalten (verpflichtende Dachbegrünung, ...) und bewirtschaftet werden und nur verzögert und gedrosselt in die Kanalisation geleitet werden.
<u>verpflichtende Aussagen zur Nutzung von Sonnenenergie und den Potentialen des Energiesparens gerade in Anbetracht der voraussichtlich verfügbaren (Gebäude-) Dachflächen:</u> die in der Skizze ersichtlichen Dachflächen des Bahnhofgebäudes und des „verbindenden Bandes“ eignen sich voraussichtlich hervorragend zur Errichtung von Photovoltaik-Flächen. Beim bestehenden Gebäude erscheint eine energetische Sanierung notwendig.	• Die Planung wurde zwischenzeitlich angepasst und der Umfang der geplanten Überdachungen reduziert. Auf den aktuell geplanten Überdachungen, insbesondere dem geplanten Zentralen Busbahnhof, ist eine PV-Nutzung auf den Dachflächen zulässig. • Bauliche Maßnahmen an den Bestandsgebäuden selbst, wie z. B. eine energetische Sanierung oder eine PV-Nutzung, sind in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde festzulegen.
<u>Elektromobilität:</u> Angesichts der steigenden Bedeutung der Elektromobilität erscheinen Ladestationen im Bereich der Parkplätze sowie der „Bikestation“ sinnvoll. Sie würden die Attraktivität des Bahnhofs für Pendler ggf. noch steigern.	• Es sind Ladestationen für Elektrofahrzeuge und eine „Bikestation“ geplant; diese sind gemäß Bebauungsplan zulässig und es sind ausreichend Flächen vorhanden; die genauen Standorte werden jedoch noch nicht festgesetzt.
<u>Insektenfreundliche Beleuchtung:</u> Die Außenbeleuchtung sollte auf ein Minimum reduziert und insektenfreundlich gestaltet werden. Wir verweisen zu Details hierfür auf den „Werkzeugkasten Artenvielfalt - Leitfaden für mehr Grün an öffentlichen Gebäuden“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, den wir dieser Stellungnahme anhängen.	• Im Bebauungsplan werden Vorgaben entsprechend einer insektenfreundlichen Beleuchtung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen aufgenommen (Hinweis auf Lichtleitlinie der Stadt, mit Beschluss vom 17.11.2022 in Kraft).
Deutsche Bahn Schreiben vom 07.05.2021	
Unter Maßgabe des uns vorliegenden Bebauungsplanentwurfs bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, Funkenflug, elektromagnetische Beeinflussungen und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen. Ebenso sind Abwehrmaßnahmen nach § 1004 in Verbindung mit § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die durch den gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form veranlasst werden könnten, ausgeschlossen.	• Es bestehen keine Bedenken. • Der Bebauungsplan wird um die Hinweise der Deutschen Bahn, u. a. auf zu erwartende, hinzunehmende Immissionen, ergänzt.

<u>Immobilienrelevante Belange</u> Es wird darauf hingewiesen, dass sämtliche übernommenen Verpflichtungen und Verzicht zu Gunsten der Unternehmen des DB Konzerns -auch soweit sie nicht dinglich gesichert sind-, vom Antragsteller und dessen Rechtsnachfolger vollumfänglich zu berücksichtigen sind. Veränderungen und Maßnahmen an Dienstbarkeitsanlagen bzw. Bahnbetriebsanlagen dürfen nicht ohne Genehmigung des Dienstbarkeitsberechtigten bzw. des Anlagenverantwortlichen erfolgen. Ob Rechte zu Gunsten der Unternehmen des DB Konzerns bestehen, wurde im Rahmen dieser Stellungnahme nicht geprüft Zur Umsetzung von Maßnahmen darf kein Bahngelände in Anspruch genommen werden, wenn hierzu nicht der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung vorliegt. Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden, noch als Zugang bzw. Zufahrt zum Baugrundstück genutzt werden. Werden, bedingt durch die Ausweisung neuer Baugebiete (o.A.), Kreuzungen von Bahnstrecken mit Kanälen, Wasserleitungen usw. erforderlich, so sind hierfür entsprechende kostenpflichtige Kreuzungs- bzw. Gestaltungsanträge bei DB AG, DB Immobilien zu stellen.	• Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt.
<u>Infrastrukturelle Belange</u> Nach § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebsmäßigem Zustand zu halten. In diesem Zusammenhang weisen wir auf folgendes hin: Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen. Durch die Inhalte, Festlegungen und Zielsetzungen der Bauleitplanung dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden. Das Betreten von Bahnanlagen durch Dritte ist ohne Genehmigung nicht gestattet. Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig.	• Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt.

Es ist jederzeit zu gewährleisten, dass durch den Bau und der Errichtung keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs entstehen können, wie z.B. durch Beeinträchtigung der Sicht von Signalen oder durch Hineingelangen von Personen oder Objekten auf die Bahnanlagen. Photovoltaik- bzw. Solaranlagen sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind so anzuordnen, dass jegliche Blendwirkung ausgeschlossen ist und dass die Lärmemissionen des Schienenverkehrs nicht durch Reflektionseffekte erhöht werden. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine Blendung herausstellen, so sind vom Bauherrn entsprechende Abschirmungen anzubringen. Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.	• Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt.
Allgemeine Hinweise bei Bauten nahe der Bahn [...] Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau-/ Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TUV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen. Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Lagerungen von Baumaterialien sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen. Bei Bauplanungen in der Nähe von lärm intensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und pas-sive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen. Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005-1 überschritten werden, d.h. je stärker der Lärm das Wohnen beeinträchtigt, desto gewichtiger müssen die für die Wohnbauplanung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkung zu verhindern. Abwägungsfehler bei der Abwägung der Belange des Immissionsschutzes und insb. der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Ansehung der Immissionen aus dem Bahnbetrieb sind erheblich i.S.d. § 214 BauGB und führen zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans (Urteil VGH Kassel vom 29.03.2012, Az: 4 C 694/10.N).	• Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt.

Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z. B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u. a.) ständig zu gewährleisten. Abstand und Art der Bepflanzung müssen so gewählt werden, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,50m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten Die vorgegebenen Vorflutverhältnisse der Bahnkörper-Entwässerungsanlagen (Durchlässe, Gräben usw.) dürfen nicht beeinträchtigt werden. Den Bahndurchlässen und dem Bahnkörper darf von geplanten Baugebieten nicht mehr Oberflächenwasser als bisher zugeführt werden. Die Entwässerung des Bahnkörpers muss weiterhin jederzeit gewährleistet sein. Einer Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. in einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben wird nicht zugestimmt. Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Die uneingeschränkte Zugangs- und Zufahrtmöglichkeit zu den vorhandenen Bahnanlagen und Leitungen muss auch während der Bauphase für die Deutsche Bahn AG, deren beauftragten Dritten bzw. deren Rechtsnachfolger jederzeit gewährleistet sein. Wir verweisen auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, kann sich eine Haftung des Bauherrn ergeben. Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825 zu beachten.	
Deutsche Telekom Schreiben vom 10.05.2021	
Im bzw. am Rande des Geltungsbereiches befinden sich Telekommunikationslinien unseres Unternehmens. Auf die vorhandenen, dem öffentlichen Telekommunikationsverkehr dienenden Telekommunikationslinien, ist bei Ihren Planungen grundsätzlich Rücksicht zu nehmen. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Telekommunikationslinien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 6, zu beachten. Zum Zweck der Koordinierung bitten wir um rechtzeitige Mitteilung von Maßnahmen, welche im Geltungsbereich stattfinden werden.	• Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt. • Ein Hinweis auf die einzuhaltenden Abstände zwischen Bepflanzungen und Leitungen wird im Bebauungsplan aufgenommen.

Industrie- und Handelskammer Würzburg	
Schreiben vom 21.05.2021	
Gemäß der „Grundsatzpositionen Handel der IHK Würzburg-Schweinfurt“ [...] setzt sich die IHK für die Sicherung der Erreichbarkeit von Innenstädten und Ortskernen ein. Das Planvorhaben im Bahnhofsumfeld Kitzingen wird diesem Ziel in mehrfacher Hinsicht gerecht. Mit dem Vorhaben wird die ÖV-Anbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt verbessert, wovon die Innenstadtlagen im Hinblick auf eine höhere Erreichbarkeit profitieren. Auch die Stärkung multimodaler Verkehrsangebote vor Ort sowie von Park&Ride-Angeboten trägt zu einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs bei, und damit zu einer Entlastung des Stadtverkehrs. Eine gewerbliche Nutzung am Bahnhof ist insgesamt auch begrüßenswert, da davon auszugehen ist, dass Multifunktionalität die Attraktivität des Bereichs stützt und die höhere Aufenthaltsqualität den öffentlichen Nahverkehr stärkt. Es ist jedoch auf ein ausreichendes Parkraumangebot und ein funktionales Verkehrsmanagement- und Parkleitsystem zu achten. Ohne adäquates Parkangebot verliert der Bahnhof an Attraktivität und kann das Potential nicht voll ausschöpfen. Wichtig für die Akzeptanz und Funktionalität intermodaler Mobilitätsangebote ist auch die abgestimmte Umsetzung der Mobilitätsangebote über alle Verkehrsträger hinweg. Auch ist die Einrichtung von Mobilstationen und Elektro-Ladesäulen zu Stützung der intermodalen Verkehrsangebote denkbar. Auch sollte darauf geachtet werden, dass die Standortentwicklung in Einklang mit dem gesamtstädtischen Verkehrskonzept steht.	• Es bestehen keine Einwände. Die geplante Aufwertung des Bahnhofsumfeld wird befürwortet. • Durch die Planung wird ein ausreichendes Parkangebot sichergestellt. Dieses umfasst auch einen Parkplatz für eine Mobil-Station sowie Elektro-Ladesäulen.
Immobilien Freistaat Bayern	
Schreiben vom 18.05.2021	
Hinweis auf Lage des Geltungsbereichs auf dem fiskalischen Bergwerksfeld „Kitzingen“, verliehen auf Salz und Sole; keine Anhaltspunkte zu Altbergbau; Information der Behörde bei Beobachtungen / Bekanntwerden von Informationen	• Der Bebauungsplan wird um einen textlichen Hinweis ergänzt.

Licht-, Kraft- und Wasserwerke (LKW) Kitzingen Schreiben vom 17.05.2021	
Der Energiebedarf der bestehenden/zukünftigen Anwesen wird über die vorhandenen Versorgungsleitungen/-kabel in dem Planungsgebiet zur Verfügung gestellt. Vorgesehen ist eine punktuelle Erneuerung der vorhandenen Netzstrukturen, hierzu sind detaillierte Straßenausbaupläne notwendig. Ebenso ist eine übergreifende Koordinierung der Maßnahmen wünschenswert. Für den Energiebedarf der eventuellen E-Ladesäulen bitten wir um konkrete Angaben bezogen auf die geplante Gesamtleistung. <u>Im Planungsgebiet kann die Löschwassermenge von 48 m³/h über das öffentliche Trinkwassernetz bereitgestellt werden.</u> Die vorgenannten Entnahmemengen beziehen sich auf die Netzkapazität des bestehenden/zukünftigen Trinkwassernetzes und nicht auf die Ausspeisemengen einzelner Hydranten. Löschwasserleistungen, die über der hydraulischen Leistung des Leitungsnetzes hinausgehen, sind im Zuge des Objektschutzes durch die Stadt Kitzingen bereitzustellen, bzw. sie sind von dem jeweiligen Grundstückseigentümer zur Verfügung zu stellen. Das Planungsgebiet befindet sich in keinem Trinkwasserschutzgebiet. Hierfür sind keine geltenden Rechtsverordnungen zu berücksichtigen. Die einschlägigen Vorgaben und Vorschriften des VDE sowie die DVGW-Arbeitsblätter sind zu beachten und anzuwenden. Insbesondere das Arbeitsblatt GW 125 „Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsleitungen“ ist bei Ihren Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Darüber hinaus wären wir Ihnen dankbar, wenn wir frühzeitig zu einem Koordinierungsgespräch aller an der Baumaßnahme Beteiligten eingeladen würden, um im Bedarfsfall sich mit dem beteiligten Ingenieurbüro bzw. den anderen Versorgungsträgern abstimmen zu können.	• Es bestehen keine Einwendungen. • Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt. • Ein Hinweis auf die einzuhaltenden Abstände zwischen Bepflanzungen und Leitungen wird im Bebauungsplan aufgenommen.
Landratsamt Kitzingen Schreiben vom 21.05.2021	
ÖPNV Der Landkreis Kitzingen hat als Aufgabenträger im ÖPNV keine Einwände bzgl. o.g. Vorhaben, da die Vorgaben des Nahverkehrsplanes eingehalten sind. Allerdings weisen wir darauf hin, dass für die Errichtung des Busbahnhofs – wie in den Planungen dargestellt – zwingend mind. 8 Busbuchten notwendig sind, um einen reibungslosen Rendezvousverkehr zu planen.	Es sind 8 Busbuchten im aktuellen Konzept vorgesehen; die genaue Gestaltung des Busbahnhofs ist jedoch nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplans.
Kommunale Abfallwirtschaft Das Sachgebiet Kommunale Abfallwirtschaft nimmt zu der o. g. Maßnahme aus abfallwirtschaftlicher Sicht wie folgt Stellung: 1. Die Abfallwirtschaftsatzung des Landkreises Kitzingen vom 15.12.2009, geändert durch die 4. Änderungssatzung vom 16.12.2014, ist zu beachten. Insbesondere sind, [Auflistung der allgemeinen Anforderungen an die Gestaltung/ Dimensionierung der Verkehrsflächen zur Gewährleistung der Befahrbarkeit für Abfallsammelfahrzeuge]	Die Vorgaben der kommunalen Abfallwirtschaft werden berücksichtigt.

Gesundheitsamt [...] Gegen die Planungen werden von Seiten des Gesundheitsamts keine Einwände erhoben.	Es bestehen keine Einwendungen.
Technischer Umweltschutz Es findet keine Umweltprüfung statt. Der Lärmschutz sollte dennoch bedacht und berücksichtigt werden.	Der Lärmschutz wird berücksichtigt. Es wurde u. a. ein Immissionsgutachten erstellt (vgl. Kap. 4.7, Anhang 1).
Untere Naturschutzbehörde [...] Im Verfahren nach § 13a BauGB muss die Eingriffsregelung nicht angewendet werden, wenn die Voraussetzungen nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB eingehalten werden. Dies bedeutet dann, dass tatsächliche Verluste an Lebensraum nicht ausgeglichen / ersetzt werden müssen. [...] Zu beachten ist das besondere Artenschutzrecht - § 44 ff BNatSchG. Durch diese Bauleitplanung zur Innenentwicklung wird aus naturschutzrechtlicher Sicht das Artenschutzrecht berührt. Auch bei einem Bauleitplan zur Innenentwicklung muss der § 44 BNatSchG beachtet werden. Deshalb ist hierzu im Rahmen der Bauleitplanung ein Nachweis zu erbringen. Die im Gesetz enthaltenen Verbote sind zu vermeiden oder bei Eintreten der Verbote auszugleichen. Es ist im Rahmen des Bauleitplanungsverfahrens eine <u>spezielle artenschutzrechtliche Prüfung</u> durchzuführen, in der die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen nach Artenschutzrecht beschrieben und dargelegt werden. Die Vorgaben aus dieser Prüfung sind vor, während und nach der Umsetzung des Bauleitplanes zu beachten und umzusetzen. Es wird deshalb dringend empfohlen eine <u>ökologische Baubegleitung</u> zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Vorgaben zu beauftragen. Es ist zu gewährleisten, dass bei der Erschließung und im Folgenden bei den (einzelnen) Bauvorhaben die Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG (Tötung, Störung, Zerstörung) unter Beachtung des § 44 Abs. 5 BNatSchG eingehalten werden. Die Festsetzungen zu artenschutzrechtlichen Belangen könnten je nach Ergebnis folgendermaßen formuliert werden: Hierbei ist vorab die Ausgleichsmaßnahme für den Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu klären und festzusetzen. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG und § 39 Abs. 5 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 Bay-NatSchG sind: • erforderliche Gehölzrückschnitte nur in der Zeit vom 01. Oktober bis 28. Februar durchzuführen. • bauvorbereitende Maßnahmen, wie die Beseitigung der Vegetationsdecke oder die Baufeldfreimachung, nur außerhalb der Brutzeit von 01.10. bis 28.02. zulässig. Muss mit baulichen Maßnahmen zwingend in der Brutzeit / Vegetationszeit begonnen werden, ist vor Beginn der Arbeiten nachzuweisen, dass keine Vögel im Bereich des Baufeldes brüten und keine Zauneidechsen und andere besonders und streng geschützte Arten vorhanden sind. Hierzu ist ein Fachbüro / ein Fachmann zu beauftragen, der die Kartierung dokumentiert und der unteren Naturschutzbehörde zur Prüfung vorlegt. • Leuchtmittel in nach unten strahlenden Gehäusen zu verwenden sind (Stand der Technik), die Insekten nicht bzw. in deutlich geringerer Art und Weise anziehen.	Das besondere Artenschutzrecht wird berücksichtigt. Es wird eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt und im Bebauungsplan Maßnahmen zum Artenschutz unter Berücksichtigung der Vorschläge zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen festgesetzt.

Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft Keine Einwände.	
Bodenschutzbehörde In dem Bauleitplanentwurf sind die Flurstücke 2000/54, 2000/55 und 2002 enthalten. Diese sind im Altlastenkataster eingetragen. Die Stadt hatte 2011 nach einer Sanierung die Entlassung beantragt. Nach Stellungnahme des WWA war das Sanierungsgutachten aber fehlerhaft. Die Stadt und der Gutachter wollten dies vervollständigen, haben aber nie mehr was vorgelegt. Der Gutachter hatte damals Kontakt mit dem WWA und er wurde auch mehrmals aufgefordert. Aber es kam nichts, daher konnten die Grundstücke bis jetzt nicht entlassen werden. Bei Tiefbauarbeiten ist mit abfallrechtlich und bodenschutzrechtlich relevanten Bodenverunreinigungen zu rechnen.	Mit Bescheid vom 24.06.2022 wurde vom Landratsamt Kitzingen der Abschluss der Bodensanierung auf den Grundstücken mit den Fl.Nrn. 2000/54, 2000/55 und 2002 festgestellt und die Grundstücke aus dem Altlastenkataster entlassen.
N-ERGIE Netz GmbH Schreiben vom 26.05.2021	
Der Bestandsplan enthält Anlagen der N-ERGIE Netz GmbH und besitzt nur informellen Charakter. Zusätzlich zu den auf dem überlassenen Plan bekannt gegebenen Anlagen können sich vor Ort weitere im Eigentum Dritter stehende Anlagen - insbesondere Kabel, Rohre oder Leitungen zum Anschluss von Erneuerbaren Energieanlagen - befinden, für die wir nicht zuständig sind. Über diese können wir keine Auskunft geben und diese sind deshalb auch nicht im Planwerk dokumentiert. Hierfür ist der jeweilige Anlagenbetreiber zuständig. Netzerneuerungen oder Neuverlegungen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen. Zwischen einer Bebauung und der vorhandenen 20 kV-Kabeltrasse ist ein Abstand von 1,00 m einzuhalten. Bei den geplanten Baumstandorten ist zu unseren Versorgungsleitungen, nach dem DVGW Regelwerk, Arbeitsblatt GW 125 „Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsleitungen“ ein Abstand von 2,50 m einzuhalten. Wir bitten Sie, dies bei Ihrem Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Wir bitten Sie die oben genannten Punkte in den Erläuterungsbericht mit aufzunehmen und zu veranlassen, dass wir bei allen öffentlichen und privaten Planungen und Bauvorhaben wie z.B. Straßen- und Kanalbauarbeiten, Baumpflanzungen etc. rechtzeitig in den Verfahrensablauf eingebunden werden.	• Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt. • Ein Hinweis auf die einzuhaltenden Abstände zwischen Bepflanzungen und Leitungen wird im Bebauungsplan aufgenommen.

Regierung von Unterfranken - höhere Landesplanungsbehörde	
Schreiben vom 18.05.2021	
Die Planung entspricht den landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen zur Innenentwicklung (Z 3.2 LEP und B II Z 2.3 RP 2). Die Regierung von Unterfranken als höhere Landesplanungsbehörde erhebt deshalb in ihrer Eigenschaft als Träger öffentlicher Belange gegen den im Betreff genannten Bauleitplanentwurf nach Prüfung im Hinblick auf die Anpassungspflicht nach § 1 Abs. 4 BauGB und Berücksichtigungspflicht von Grundsätzen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung nach Art. 3 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Art. 2 Nrn. 3 und 4 BayLplG in Verbindung mit dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und dem Regionalplan der Region Würzburg (RP2) zunächst keine grundsätzlichen Einwendungen. Wir weisen aber darauf hin, dass die Bahnhofsgebäude als Baudenkmäler erfasst sind. Nach Grundsatz 8.4.1 LEP sollen die heimischen Bau- und Kulturdenkmäler in ihrer historischen und regionalen Vielfalt geschützt und erhalten werden. Historische Innenstädte und Ortskerne sollen unter Wahrung ihrer denkmalwürdigen oder ortsbildprägenden Baukultur erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden. Der Stellungnahme der Denkmalschutzbehörde kommt daher besondere Bedeutung zu.	• Es bestehen keine Einwendungen. • Die Planung erfolgt unter besonderer Berücksichtigung der unter Denkmalschutz stehenden baulichen Anlagen. • Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wird im Verfahren beteiligt; der Stellungnahme wird besonderes Gewicht beigemessen.
<u>Hinweise:</u> Nach dem hiesigen Planungs- und Bestandskartenwerk betrifft außerdem die folgende Festsetzung das Gebiet des Bebauungsplanentwurfs; daher sollte, falls nicht bereits geschehen, auch die zuständige Stelle bei der Aufstellung des Bebauungsplanes beteiligt werden: Bau- und Denkmalschutzbereich des Sonderlandeplatzes Kitzingen (Luftamt Nordbayern).	• Das Luftamt Nordbayern wurde ebenfalls beteiligt; es wurden keine Bedenken geäußert (vgl. Stellungnahme vom 29.04.2021).
Regionaler Planungsverband Würzburg	
Schreiben vom 19.05.2021	
Die Planung entspricht insoweit den landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen zur Innenentwicklung (Z 3.2 LEP und B II Z 2.3 RP 2). Der Regionale Planungsverband Würzburg erhebt deshalb zunächst keine grundsätzlichen Einwände. Wir weisen aber darauf hin, dass die Bahnhofsgebäude als Baudenkmäler erfasst sind. Nach Grundsatz 8.4.1 LEP sollen die heimischen Bau- und Kulturdenkmäler in ihrer historischen und regionalen Vielfalt geschützt und erhalten werden. Historische Innenstädte und Ortskerne sollen unter Wahrung ihrer denkmalwürdigen oder ortsbildprägenden Baukultur erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden. Der Stellungnahmen der Denkmalschutzbehörde kommt daher besondere Bedeutung zu.	• Es bestehen keine Einwendungen. • Die Planung erfolgt unter besonderer Berücksichtigung der unter Denkmalschutz stehenden baulichen Anlagen. • Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wird im Verfahren beteiligt; der Stellungnahme wird besonderes Gewicht beigemessen.

Staatliches Bauamt Würzburg (Abteilung L2) Schreiben vom 19.05.2021	
Die Darstellungen versprechen eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, eine zeitgemäße Anbindung an den ÖPNV und eine überwiegend nachvollziehbare Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Gestalterisch und auch verkehrstechnisch werden die Kiss & Ride Parkplätze vor dem Wasserspiel bzw. dem Haupteingang in den Bahnhof an dieser prominenten und von verschiedenen Verkehrsteilnehmern verhältnismäßig hochfrequentierten Stelle hinterfragt. Alle Darstellungen sehen eine unveränderte Durchbindung der Friedensstraße vor, sodass gegen die am 27.04.2021 vorgelegten Varianten keine Einwände bezüglich der Erreichbarkeit des vom StBA Würzburg verwalteten Amtsgerichts bestehen.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Im Bebauungsplan wird die Anordnung der Park- und befahrenen Flächen jedoch nicht verbindlich vorgegeben.
Stadtbrandinspektor Stadt Kitzingen Schreiben vom 30.04.2021	
<u>1. Brandschutz</u> Damit bei einem Brand die Rettung von Menschen und Tieren sowie wirksame Löscharbeiten möglich sind, müssen auf dem Grundstück die erforderliche Bewegungsfreiheit und Sicherheit für den Einsatz der Feuerlösch- und Rettungszwecke gewährleistet sein. Zu den für den Feuerwehreinsatz erforderlichen Flächen zählen Zu- und Durchgänge sowie die Aufstell- und Bewegungsflächen. Diese Flächen müssen für eine Achslast von mind. 12 Tonnen ausgelegt sein, Kurvenradien müssen der DIN 14090 entsprechen. Sollen Zufahrten mit Sperrvorrichtungen wie Pfosten, Ketten, Schranken, Toren etc. versehen werden, so müssen diese Verschlüsse aufweisen, die durch die Feuerwehr ohne Schwierigkeiten geöffnet werden können. Hierzu gehören z. B. Zentralschlüssel aus dem Feuerwehrschränkeldepot, genormte Überflurhydrantenschlüssel (DIN 3223), Verschlusseinrichtungen nach DIN 14925 und Bolzenschneider.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planung berücksichtigt.
<u>2. Planung und Ausführung der Wasserversorgungsanlage</u> Die Löschwasserversorgung muss sichergestellt sein. Hierzu ist die bestehende Hydrantenleitung mit Überflurhydranten in ausreichender Zahl und Dimensionierung auszustatten. Die bereitzustellende Löschwassermenge ist in den technischen Regeln des DVGW Arbeitsblatt 405 geregelt.	Gemäß Stellungnahme der LKW Kitzingen vom 17.05.2021 kann eine ausreichende Löschwasserversorgung sichergestellt werden. Die Hinweise werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Stadtheimatspfleger Schreiben vom 06.05.2021	
Folgende Kriterien müssen unbedingt für die Planungsüberlegungen hinsichtlich der notwendigen Gestaltung des unmittelbaren Umfeldes eine Rolle spielen. <u>Geschichte des Bauwerks:</u> Wirtschaft, Verkehr... <u>Architektur des Bauwerks:</u> Struktur, Gliederung, Qualität, architekturhistorische Bezüge... <u>Lage des Bauwerks:</u> Achsenbezüge, Ausrichtung, Bedeutung im Stadtbild, Bezug zum Umfeld, Entwicklung des Stadtquartiers... <u>Funktion:</u> Zukünftige Absicht, Nutzung ... Die Grundidee, (Zitat) <i>als städtebauliches Ziel, den Bahnhof von Kitzingen als neue Mobilitätsdrehscheibe zu etablieren und eine zeitgemäße Wahrnehmung des Stadtraumes herzustellen</i>, ist sehr zu begrüßen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Planung berücksichtigt.
[Gegen die ursprünglich geplante Vordachung des Bahnhofsgebäudes sowie den geplanten fünfgeschossigen Neubau nördlich des Bahnhofs werden umfassende Einwände geäußert.]	
Die Überdachung im Rahmen der Konzeption Busbahnhof, Parkplätze, Fahrradstellplätze, ist grundsätzlich gut, nur müsste sie anders gelöst werden. Das Dach muss nicht durchgängig sein, aus gestalterischen Gründen spricht nichts dagegen, seinen Verlauf zu unterbrechen und an anderer Stelle wieder aufzunehmen. Hierdurch kann ein architektonisches Spannungs- und Bezugsfeld entstehen. Das Gebäude entwickelt seine Schauseite zur Stadt hin. Auch der Anschluss des Daches südlich verhält sich konkurrierend im Verhältnis zur bestehenden Architektur. [...]	
[...] Die großen schattenspendende Kastanienbäume südwestlich des Bahnhofsgebäudes sollten erhalten werden und in ihrer Dimension in die Planung miteinbezogen werden.	• Im Bebauungsplan wird der Erhalt der prägenden Bäume festgesetzt.
Die am neuen Parkplatz anschließenden Schrebergärten sollten in ihrem vielfältigen Erscheinungsbild erhalten werden. Diese kleingärtnerische Anlage gehört historisch betrachtet mit dem Bau des Bahnhofs zusammen. Für die Bahnangestellten und war sie ein wichtiges Standbein für die Ernährung der Familien. Eisenbahnergärten haben eine eigene Geschichte. Zudem sind Schrebergärten auch heute, wie schon vor 150 Jahren, vielschichtige sozialkommunikative Anlagen, die eine Stadt wie Kitzingen nicht aufgeben sollte. Eine Vereinheitlichung der Anlage durch eine gute gestalterische Abgrenzung zum Weg würde in diesem Bereich ausreichend gestalterische Klarheit bringen, eine Verkleinerung der Fläche zugunsten einer Neugestaltung ist unter obigen Aspekten nicht sinnvoll.	• Um ein ausreichendes Parkraumangebot sowie eine optimierte Verkehrsführung zu ermöglichen, müssen die bestehenden Kleingärten entfallen. Den Nutzen wird bei Bedarf ein entsprechender Ersatz im Stadtgebiet angeboten (vgl. Bebauungsplan Nr. 111 „Kleingartenanlage In den Leisten“).