

Begründung
zum Bebauungsplan Nr. 102: Baugebiet Asterstein, I. BA (Änderung und Erweiterung Nr. 12) i.V.m. Bebauungsplan Nr. 108: Schulzentrum Asterstein (Änderung Nr. 1)

1. Allgemeines

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Die Änderungen betreffen die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 102 und Nr. 108 und beziehen sich nur auf die festgesetzten Verkehrsflächen der „Stadtteilverbindungsstraße“.

2. Planungsziele

Bei der Planänderung handelt es sich im wesentlichen um die Veränderung der Höhenlage der Straße und des Knotenpunktes Lehrhohl – Fußsohl. Im Rahmen der Änderung sind die erforderlichen Anpassungen insbesondere bezüglich Lärmschutz abuarbeiten und begründen die Erforderlichkeit der Änderung.

Es handelt sich um eine Gemeindestraße, die zur Aufnahme des innerörtlichen Durchgangs- und Zielverkehrs dient und damit eine Entlastungsmöglichkeit für die angrenzenden Wohnquartiere im Stadtteil Asterstein schafft.

Die Planstraße in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne Nr. 108 und 102 in Verbindung mit der Weiterführung der Straße im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 103: Asterstein II - dient als Erschließungsstraße für das Wohnquartier Asterstein II. Darüber hinaus kann diese Planstraße Asterstein als leistungsfähige Verbindungsstraße bis zum benachbarten Stadtteil Arzheim weitergeführt werden, wie es auch bereits im Flächennutzungsplan dargestellt ist. Eine Fortführung außerhalb der vorhandenen Straßentrassen muss in einem gesonderten Verfahren auf Grundlage des Gutachtens „Stadtbereichsuntersuchung Asterstein / Arzheim“ des Büros VERTEC festgelegt werden.

Die Daten der alternativen Planfälle aus dem Gutachten zeigen die Verkehrsmengen und –verlagerungen innerhalb des Untersuchungsraums auf und können als Basis für die Verkehrsbelastung herangezogen werden.

Die im folgenden aufgestellten Prognose über die Wirkung von Lärm- und Schadstoffemission liegt ein für das Jahr 2015 prognostiziertes Verkehrsaufkommen zugrunde.

Die Bebauungsplanänderungen betreffen die in den geltenden Bebauungsplänen 108 und 102 festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen.

3. Straßenplanung

Die folgenden Ausführungen erläutern die Vorentwurfsplanung, die Grundlage für die Bebauungsplanänderung ist und in der weiteren Ausbauplanung konkretisiert und angepasst wird.

Die Änderung umfasst im wesentlichen eine geringere Tieflage der Straße sowie die Ausgestaltung des Knotenpunktes Fußsohl – Lehrhohl als Kreisverkehrsplatz statt den bisherigen, technisch und finanziell aufwändigen Rampen und Brückenbauwerken.

Mit der Änderung fallen die Busbuchten im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche weg. Aus städtebaulichen Gründen sowie nach Rücksprache mit dem Verkehrsunternehmen RMV ist eine Busanbindung über die Ortsteilverbindungsstraße nicht erforderlich, da es sich hier um

einen anbaufreien Straßenabschnitt handelt. Die angrenzenden Wohnbereiche werden weiterhin über die Linie 27 – Lehrhohl (Schulzentrum) und Fritz-von-Unruh-Straße - direkt ange-dient. Auch eine ggf. erforderliche zusätzliche Busanbindung zwischen den beiden Stadtteil-en Arzheim und Asterstein erfordert keine Haltestelle im Bereich der Tieflage.

Der parallele Fußweg östlich der Stadtteilverbindungsstraße wird erhalten, verbreitert zu ei-nem Fuß- und Radweg ausgebaut und über den neuen Einmündungspunkt Clara-Viebig-Straße / Ortsteilverbindungsstraße nach Osten weitergeführt. Zusätzlich wird ein zweiter Fußweg westlich der Stadtteilverbindungsstraße angeboten. Plangleiche Querungsmöglich-keiten werden im Bereich der Clara-Viebig-Straße und im Kreisverkehr an der Lehrhohl an-geboten, so dass ein durchgängiges Fußwegenetz zwischen den Wohnquartieren beidseits der Stadtteilverbindungsstraße entsteht.

Zusätzlich ist - als Verbindung zwischen Kindergarten und Einkaufszentrum (Anton-Gabele-Straße und Hanns-Maria-Lux-Straße) - eine barrierefreie Fußgängerbrücke geplant, die eine kreuzungsfreie Verknüpfung der beiden Wohngebiete, östlich und westlich der Ortsteilver-bindungsstraße ermöglicht.

Die Straße ist als Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1, Nr.11 BauGB festgesetzt.

Diese Fläche schließt sowohl die Flächen für den fließenden Autoverkehr, die Fuß- und Radwege, die Versickerungsflächen für das Niederschlagswasser, die Böschungen als auch die übrigen Straßenverkehrsgrünflächen sowie die erforderlichen Flächen für eine Brücken-konstruktion mit ein. Die Lärmschutzwand ist gesondert festgesetzt (siehe unter Punkt 7 - Lärmschutz).

Bei der Gestaltung des Straßenraums sind die Bezüge aus den vorhandenen Fußwegebe-ziehungen und Zufahrten aufgenommen. Die Straßenfläche wird von ca. 7,50 m auf 6,50 m reduziert und ist ausreichend dimensioniert, um die zu erwartenden Verkehrsmengen, prog-nostiziert auf das Jahr 2015, aufzunehmen.

Die Lage der Fußgängerbrücke sowie die mögliche Weiterführung der Straße ist in die Plan-zeichnung aufgenommen.

4. Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und Versickerung des Niederschlag-wassers

Aufgrund der Straßenlage innerhalb des Ortes und zur Erreichung eines harmonischen Stra-ßenbildes wurden im landespflegerischen Planungsbeitrag Maßnahmenvorschläge als Grundlage für die Ausbauplanung entwickelt.

Die Entwässerung der Straße wird entsprechend der Ausführungsplanung in den seitlichen Fahrbahnflächen gelöst. Dabei sind entsprechend der örtlichen Gegebenheiten insbesonde-re die Forderungen des Landeswassergesetzes §2 zu berücksichtigen. Die Entwässerung der Fuß- und Radwege wird auf den seitlichen Vegetationsflächen vorgesehen. Als Notüber-lauf steht der Kanal an der westlichen Lehrhohl zur Verfügung (DN 800 SB - 81,67 ‰).

5. Landespflege

Eingriff – Ausgleich - Bilanzierung

Gemäß dem Leitfadens zur Handhabung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der Bauleitplanung von 2001 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gilt für, die nach § 30 BauGB Abs. 1 BauGB planungsrechtlich zu beurteilende Bereiche (qualifizierter Bebauungsplan), die erneut überplant werden, dass sich die Prüfung des Ein-griffs auf die planungsrechtliche Zulässigkeit aus dem alten Bebauungsplan bezieht. Bei Er-mittlung des Eingriffs und bei der Abwägung über die Änderung des Bebauungsplans ist nicht von dem Ist-Zustand des überplanten Gebietes auszugehen. Es sind vielmehr die Fest-

setzungen des geltenden Bebauungsplans den Festsetzungen des Änderungsplans gegenüberzustellen.

Die Änderung bewegt sich innerhalb der festgesetzten Verkehrsfläche, so dass im Rahmen des landespflegerischen Planungsbeitrags eine Gegenüberstellung der Straßenplanungen „Alt“ und „Neu“ dargestellt wurde. Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich durch die Änderungsplanung ein um ca. 4200 m² geringerer Flächeneingriff sowie ein entsprechend geringerer Erdaushub.

Damit liegt kein zusätzlicher Eingriff im Sinne des § 8 Landespflegegesetz vor, der nach § 1a BauGB auszugleichen ist.

Die im nördlichen Bereich vorhandenen Baumstrukturen stellen einen potentiellen Lebensraum für z.B. FFH-geschützte Fledermausarten dar, der gleichermaßen durch die Änderungs- als auch die Altplanung betroffen ist. Bis zur Festlegung der Ausführungspläne wird die Frage der Schutzmassnahmen von der unteren Landespflegebehörde geklärt. Durch ein Gestaltungskonzept könnten im Rahmen der Ausbauplanung – insbesondere auch als Verbesserung der Situation gegenüber der Altplanung - Ersatzstandorte aufgezeigt werden, die eine nachhaltige Lösungsmöglichkeit zur Verbesserung und Sicherung der Artenvielfalt in dem Teilraum bieten.

Im Rahmen einer gesamtplanerischen Betrachtung des Umfeldes wurden als Grundlage für die Ausbauplanung grünplanerische Maßnahmenpotentiale im Umfeld der Straßenflächen aufgezeigt, die zu einer Verbesserung der heutigen Situation führen (siehe Grünordnungskonzept).

6. Umweltverträglichkeitsbetrachtung / Umweltbericht

Die Änderung beschränkt sich auf die Flächen, die bereits als Straßenverkehrsflächen innerhalb der Ortslage festgesetzt sind. Durch die Änderung sind nach Art, Größe und Standort keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Im Gegenteil werden die umweltrelevanten Auswirkungen gegenüber der Altplanung noch reduziert. Der Flächenverbrauch und die Wirtschaftlichkeit wurden berücksichtigt und gegenüber der derzeitig gültigen Planung optimiert und verbessert.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist nicht erforderlich, jedoch werden die Umweltbelange entsprechend eines Umweltberichtes aufgeführt.

1. Die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Wohnumfeldes wird durch eine Minimierung des Gesamteingriffs gegenüber der vorhandenen Planung reduziert.
2. Die Risiken durch Neuversiegelung und der Verlust von Biotopstrukturen werden durch die Bebauungsplanänderung ebenfalls reduziert. Die Straßenbreite wird von 7,50m auf 6.50 m reduziert, so dass der Grad der Neuversiegelung gegenüber der Altplanung minimiert wird. Die Flächeninanspruchnahme einschließlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen und dem straßenbegleitenden Fuß- und Radweg überschreiten nicht die bisher festgesetzten Straßenverkehrsflächen.
3. Der Verlust und die Beeinträchtigung von Erholungsräume bzw. der Wegfall der vorhandenen Brachflächen, die einen Freizeitbereich für die Bewohner darstellen, sind durch die Änderung in gleicher Weise betroffen, wie bei der rechtsverbindlichen Altplanung. Das Fußwegenetz zwischen den Wohnvierteln und Stadtteilen wird durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und ein durchgängiges Wegenetz gesichert. Eine Barrierewirkung wird vermindert.
4. Die visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch die Änderung minimiert. Die reduzierte Tieflage bedeutet einen erheblichen geringeren Bodenaushub. Insbesondere die alternative Gestaltung des Knotenpunktes Lehrhohl – Fußsohl als Kreisverkehr an Stelle des stark nach außen wirkenden Brücken- und Rampenbauwerks verbessert

die Situation. Das Landschaftsbild wird durch die Ortslage der Straße nicht weiter beeinträchtigt. Die Vielfalt, Eigenart und Naturnähe durch Verlust / Beeinträchtigung naturnaher und naturraumtypischer landschaftsprägender Flächen und Strukturelemente werden durch die Maßnahmenvorschläge im Rahmen der Ausbauplanung berücksichtigt.

5. Die im nördlichen Bereich vorhandenen Baumstrukturen stellen einen potentiellen Lebensraum für z.B. FFH-geschützte Fledermausarten dar, der gleichermaßen durch die Änderungs- als auch die Altplanung betroffen ist. Im Rahmen der Ausbauplanung - zur Verbesserung der Situation gegenüber der Altplanung – werden deshalb Maßnahmen in Abstimmung mit der Unteren Landespflege festgelegt.
6. Risiken durch Schadstoffeintrag in Böden und Grundwasser sind nicht zu erwarten.
7. Für die Siedlungsgebiete ist durch die Bündelung der Durchgangs- und Sammelverkehre auf eine anbaufreie Straße – die „Stadtteilverbindungsstraße“ - in der Alt- und Neuplanung gegenüber der Nullvariante ein Entlastungseffekt gegeben, der sich positiv auf die Qualität der Wohngebiete auswirkt.
8. Maßnahmen am Trassenkörper und im Umfeld: Hinsichtlich des Lärmschutzes sind aktive und passive Maßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt, die die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) Tag/Nacht (WR und WA) für die angrenzenden Wohngebiete gewährleisten. Der Nachweis wurde in einem gesonderten Lärmschutzgutachten des Büros Deichmüller (Februar 2004) geführt.
9. Die Ableitung der Straßenentwässerung ist entsprechend der Entwurfsplanung in einem parallel zur Straße verlaufendem Versickerungssystem vorgesehen, das seinen Überlauf in dem Kanal in der Lehrhohl hat.
10. Zur Reduzierung der baubedingten Auswirkungen durch den Neubau sind insbesondere zum Bodenaushub und Materialtransport, bzw. zur Zwischendeponie Hinweise im Bebauungsplan aufgenommen.

7. Verkehrsuntersuchung / Lärmschutzmaßnahmen

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Neubau bzw. wesentlichen Änderungen von öffentlichen Straßen „unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW), die bei § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorgegeben sind, unterliegen nicht der Abwägung. Sie richten sich nach der Schutzbedürftigkeit des Baugebietes.

Der Lärmschutz im Straßenbau braucht sich grundsätzlich nicht an möglichen Spitzenbelastungen, sondern nur an der errechneten Durchschnittsbelastung auszurichten.

Die Immissionsgrenzwerte für Reine- und Allgemeine Wohngebiete liegen bei tags 59 und nachts 49 dB(A).

Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung des Büros VERTEC liegt die aktuelle und auf das Jahr 2015 prognostizierte Verkehrsmenge vor, auf deren Basis die erforderlichen Straßenbreiten sowie Ausgestaltungen der Knotenpunkte neu überarbeitet wurden.

Für die Umweltverträglichkeitsbetrachtung und die Ermittlung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der Ortslagen sind die maximalen Werte aus den unterschiedlichen Variantenuntersuchungen für die Weiterführung der Verbindungsstraße zugrundegelegt.

Die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen basieren auf dem Ergebnis der Lärmuntersuchung des Büros Deichmüllers.

Aktiver Lärmschutz

Es wird eine ca. 2 m über Gelände hohe und ca. 210 m lange Lärmschutzwand westlich der „Stadtteilverbindungsstraße“ festgesetzt. Hierdurch können die Grenzwerte der 16. BImSchV entlang der Trasse bei allen Wohngebäuden eingehalten werden.

Die Lage der Lärmschutzwand ist grafisch in der Planzeichnung festgesetzt und als Grundlage für die bauliche Umsetzung sind die Koordinatenlisten als Anlage beigefügt.

Hinweis:

Im Falle einer Querspange nördlich der Goebensiedlung (gestrichelte Darstellung in der Planzeichnung) würde eine Verlängerung der Lärmschutzwand um ca. 35m im Einmündungsbereich erforderlich, um das Baugebiet im BP Nr. 151b ausreichend zu schützen.

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 151b „Goebensiedlung / Ökosiedlung“ wurde auf der Grundlage des relevanten Abschnittes der Ortsteilverbindungsstraße aktiver Lärmschutz in Form eines 2m hohen Lärmschutzwalls auf einer Fläche von 3 bis 5m Breite festgesetzt. Die Überprüfung hat gezeigt, dass die erforderlichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können, so dass der vorgesehene Lärmwall keine ausreichende Minderung erzielt. Darüber hinaus liegt der Grundflächenbedarf für eine übliche Wallneigung von 1:1,5 bei ca. 7m Breite. Ausreichender Lärmschutz kann nur durch einen, unmittelbar am Emittenten errichteten aktiven Lärmschutz, erreicht werden. Die begrenzten Flächenverhältnisse und die Ergebnisse des Lärmgutachtens sehen deshalb die zuvor genannte ca. 2m hohe und 210m lange Lärmschutzwand vor, die die Gebäude entlang der Trasse vollständig schützen kann.

Passiver Lärmschutz

Am Gebäude Sophie-von-La-Roche-Straße 49-51 im direkten Knotenbereich bleibt durch den Ausbau im Bereich der Lehrhohl passiver Schallschutz erforderlich, da hier kein aktiver Schutz möglich ist. Es handelt sich lediglich um die Schallschutzklasse 2 für Fenster und Türen, die i.d.R. bereits bei Einfachfenstern mit Isolierverglasung vorhanden ist, so dass ggf. nur eine Verbesserung sowie schallgedämmte Lüftungssysteme erforderlich werden.

8. Umlegung

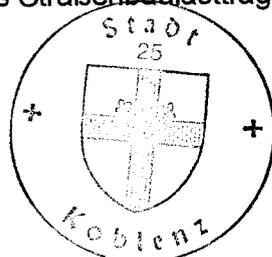
Eine Neuordnung des Grund und Bodens ist nicht erforderlich, da sich alle Maßnahmen auf den bisher festgesetzten Straßenflächen beziehen, die im Eigentum der Stadt Koblenz sind.

9. Kosten

Erschließungs- oder Ausbaubeiträge fallen nicht an, da es sich nicht um eine Erschließungsanlage i.S. des § 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB handelt.

Die Kosten für die Herstellung der Straßenbaumaßnahme einschließlich der Lärmschutzkosten trägt die Stadt Koblenz als Straßenbaulastträger.

Ausgefertigt:
Koblenz, 12.12.2005



Stadtverwaltung Koblenz

Walter Weismann
Oberbürgermeister