

## Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 144 "Stadtdurchfahrt B 9 zwischen Einmündung Simmerner Strasse und Anschluss Südbrücke (Römerstrasse) - V. Bauabschnitt -

---

### I. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfasst ein Teilstück der Bundesstrasse 9 zwischen dem Zentralstellwerk der Bundesbahn und dem Anschluss Südbrücke. In den Planbereich sind auch die an die B 9 angrenzenden Randbereiche, insbesondere die Randbebauung an der Römerstrasse, mit einbezogen worden.

Mit diesem Bebauungsplan sollen in erster Linie die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen verkehrsgerechten vierspurigen Ausbau der Stadtstrecke der B 9 geschaffen und ausserdem die im Randbereich liegenden Flächen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden.

Da sich die Trassierungselemente der B 9 gegenüber der früheren Lösung geringfügig verschoben haben, ergeben sich auch für den an der Römerstrasse liegenden Teilbereich des nördlichen Anschlussplanes (Bebauungsplan Nr. 143) Änderungen hinsichtlich der Strassenfestsetzungen, die in diesen Plan mit eingearbeitet sind.

### II. Ausbau der Bundesstrasse 9

Der Bundesstrasse 9 kommt innerhalb des Stadtgebietes sowohl für den Durchgangsverkehr als aber auch für den innerörtlichen Verkehr erhebliche Bedeutung zu. Infolge ihrer zentralen Lage im Stadtbereich konzentriert sich auf sie auch ein grosser Anteil des innerörtlichen Verkehrs. Bei der jetzt anstehenden Massnahme handelt es sich um die Realisierung des letzten noch fehlenden Teilstücks der Stadtdurchfahrt, nachdem der nördlich anschliessende IV. Bauabschnitt sich z.Z. in der Ausbauphase befindet. Insofern enthält der Bebauungsplan als wesentlichen Inhalt die Festsetzungen von Verkehrsflächen für den vierspurigen Ausbau der B 9 mit den erforderlichen Anschlussbauwerken für den Anschluss an die Südbrücke. Dabei wurde eine Linienführung gewählt, die darauf abgestellt ist, die vorhandene Bausubstanz an der Römerstrasse soweit wie möglich zu schonen. Die Neubaustrecke verlässt deshalb im Planbereich die alte Trasse in der Römerstrasse und verschwenkt nach Osten, wo sie dann parallel zur Bundesbahnstrecke verläuft. Sie erreicht in Höhe der Salierstrasse dann wieder die alte Trasse. Durch diese Linienführung sind auch Eingriffe in die Betriebsanlagen der Bundesbahn und die damit verbundenen Erschwernisse hinsichtlich der Durchführung der Baumassnahmen bei weiterlaufendem Bahnverkehr nicht ganz zu vermeiden. Auch lassen sich durch diese Lösung Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes, insbesondere durch die Errichtung von Stützmauern und anderen technischen Bauwerken nicht umgehen. Alle diese Nachteile sollen jedoch hier in Kauf genommen werden, um die Eingriffe zu minimieren und um den Bewohnern ihr soziales Umfeld soweit wie irgend möglich zu erhalten.

### III. Wohnbereich an der Römerstrasse

Nachdem die Haupteerschliessung des Gebietes an der Römerstrasse über die Merowingerbrücke, die bei früheren Lösungen einmal in Erwägung gezogen worden ist, sich doch als sehr unzureichend erwiesen hat, ist jetzt eine völlig neue Lösung im Zuge der Chlodwigstrasse geplant. Diese Verbindung soll unter der Bundesbahn hindurch und über eine parallel zur Bahn verlaufende Rampe in Höhe des Hauses Römerstrasse 70 an die Römerstrasse angebunden werden. Sie erhält eine Gesamtbreite von 6,50 m und einen einseitig angeordneten Gehweg von 2,0 m Breite. Die Römerstrasse soll im Hinblick auf eine Verkehrsberuhigung einen einheitlichen, d.h. nicht zwischen Fahrbahn und Gehweg getrennten Belag erhalten, der den besonderen Charakter dieser Fläche schon durch seinen Ausbau betont. Soweit dies die Strassenbreite zulässt, liegen in dieser Fläche die öffentlichen Parkplätze in Form von Parkbuchten. Insgesamt können hier auf den markierten Plätzen etwa 100 Fahrzeuge abgestellt werden.

Hinsichtlich der baulichen Nutzung wird die bandartige Randbebauung wie sie durch den Baubestand vorgegeben ist, in den Bebauungsplan übernommen. Die Bebauung erfährt nur an einigen Stellen eine städtebauliche Abrundung. Lediglich im mittleren Bereich soll die dort vorhandene Grünschneise erhalten bleiben. Dadurch soll das Hanggrün auch in den Strassenbereich einbezogen und die bandartige Bebauung eine Gliederung erfahren. In dieser Grünfläche liegt auch der etwa 600 qm grosse Kinderspielplatz.

Zur Verbesserung des Wohnumfeldes ist ausserdem daran gedacht, den Strassenraum zwischen der neuen Trasse der B 9 und der Randbebauung Römerstrasse stark aufzugrünen und mit Bäumen zu bepflanzen.

Die Merowingerbrücke, die bisher mit die Verbindung zum Bahnhofsbereich herstellte entfällt künftig ganz. Die Brückenauffahrt behält lediglich in einem Teilstück noch Erschliessungsfunktion für die dortigen Grundstücke. Die nicht mehr benötigten Flächen sollen dann später einer Begrünung zugeführt werden. Darüber hinaus soll im Zuge der alten Strassenstrasse noch eine zusätzliche Fusswegeverbindung zum Spielplatz an der Karolingerstrasse hergestellt werden.

### IV. Bereich an der Salierstrasse

Von dem Alten- und Pflegeheim, das unmittelbar an die B 9 angrenzt, muss ein schmaler Grundstücksstreifen für die Ausbaumassnahme in Anspruch genommen werden. Die an das Alten- und Pflegeheim nördlich angrenzende Fläche soll im Hinblick auf ihre exponierte Lage zwischen Bahn und B 9 als Mischgebiet festgesetzt werden. Die Erschliessung dieses Gebietes erfolgt über die Salierstrasse. Sie wird als Stichstrasse mit einem Wendeplatz ausgestattet und wegen des zu erwartenden relativ geringen Verkehrsaufkommens soll die jetzige Breite beibehalten werden.

## V. Flächen für Bahnanlagen

Die Flächen der Bundesbahn sind zum besseren Verständnis der städtebaulichen Situation mit in den Planbereich einbezogen worden. Die Darstellung hat lediglich nachrichtliche Bedeutung. In die Bahnfläche ist auch der Bereich am Engelsweg mit einbezogen worden, der als Erweiterung der Bahnbetriebsanlagen benötigt wird. Die Erschliessung dieser Fläche erfolgt künftig über bahneigenes Gelände.

## VI. Rad- und Fusswegeverbindung

Im Zuge der Römerstrasse liegt eine wichtige Fussgänger- und Radfahrverbindungsstrecke, die von der Unterführung Kardinal-Krementsz-Strasse über die Karthäuser Strasse und Römerstrasse und weiter über den Hangweg zur Goethebank auf der Karthause führt. Eine weitere Verbindung führt dann unter der Bahn hindurch zur Chlodwigstrasse und stellt dort den Anschluss an die zentrale innerstädtische Nord-Süd-Verbindung her. Ebenso soll in Richtung Süden über die Römerstrasse bzw. im Zuge des Dreikaiserweg eine Verbindung zur Laubach hergestellt werden.

## VII. Immissionsschutz

Die Verkehrsbelastung der B 9 beträgt z.Z. etwa 20.000 Kfz/24h. Nachdem Generalverkehrsplan ist mit einer Belastung von ca. 40.000 Kfz/24h mit einem 18 %igen Lkw-Anteil zu rechnen. Die hieraus resultierenden Mittelungslärmpegel bewegen sich etwa zwischen 73 dB(A) tagsüber und 65,7 dB(A) nachts. Darüber hinaus entstehend Lärmbelastigungen aus dem Schienenverkehr mit Emissionspegeln von 65,8 bzw. 68,4 dB(A).

Aufgrund dieser Werte soll zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung vor übermässiger Belästigung durch Strassen- und Schienenlärm auf der Westseite der B 9 im Bereich der Häuser Nr. 60 - 104 eine transparente Lärmschutzwand errichtet werden, die auf der durch den Strassenausbau notwendigen Stützmauer aufgesetzt ist. Um die untersten Geschosse wirksam zu schützen, erreicht die Lärmschutzwand eine gleichbleibende Höhe von 3,50 m, bezogen auf die Oberkante der alten Römerstrasse. Da die höherliegenden Geschosse durch die Lärmschutzwand nicht ausreichend geschützt werden können, ist hierfür der Einbau von Schallschutzfenstern vorgesehen.

Dies gilt auch für die höhergelegenen Geschosse der Gebäude in der Schützenstr. 6, 10, 12, 14 und 16 für die ebenfalls der Einbau von Schallschutzfenstern vorgesehen ist.

Die Wohnbebauung in der Karolingerstrasse soll durch eine rd. 300 m lange und 3,0 bzw. 3,5 m hohe Lärmschutzwand, die auf den östlichen Fahrbahnrand der B 9 aufgesetzt wird, geschützt werden.

Im Bereich des Alten- und Pflegeheims sowie der Bebauung an der Salierstrasse ist auch durch eine hohe Lärmschutzwand eine Absenkung des Aussenpegels unter die Immissionsgrenzwerte nicht möglich. In diesen Bereichen muss daher durch den Einbau von Schallschutzfenstern ein vertretbarer Innenlärmpegel sichergestellt werden. Um wenigstens den Freiraum im Hofbereich abzuschirmen, ist jedoch entlang der Strasse eine ca. 2,50 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen.

## VIII. Bodenordnende und sonstige Massnahmen

Der Bebauungsplan wurde aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz entwickelt. Für die Durchführung der Massnahmen ist eine Neuordnung des Grund und Bodens gemäss den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes nicht erforderlich.

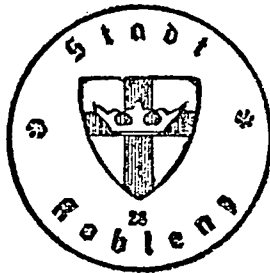
Soweit die für den Strassenbau bzw. für die öffentlichen Einrichtungen und Anlagen erforderlichen Grundstücksflächen nicht auf freiwilliger Grundlage erworben werden können, muss eine Enteignung zugunsten der Stadt Koblenz gem. dem V. Teil Bundesbaugesetz durchgeführt werden.

Bei Verwirklichung dieser Massnahmen werden Eingriffe in die Eigentums- und Mietverhältnisse erforderlich, die sich im Sinne des § 13 a Bundesbaugesetz auf die wirtschaftlichen bzw. sozialen Belange auswirken. Zur Abwicklung der Massnahmen ist das Liegenschaftsamt der Stadt Koblenz schon seit geraumer Zeit vorbereitend tätig.

Die Gesamtkosten der Massnahme belaufen sich auf DM 51,3 Mio. Davon entfallen an nicht zuschussfähigen Kosten auf die Stadt Koblenz etwa DM 7,5 Mio.

Diese Mittel werden im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung für die nächsten Jahre vorgemerkt.

Koblenz, 27.10.1987



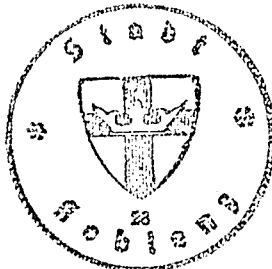
Stadtverwaltung Koblenz

In Vertretung:

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the Mayor.

Bürgermeister

Erneut ausgefertigt:  
Koblenz, 31. 01. 1992



Stadtverwaltung Koblenz

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the Mayor.

Oberbürgermeister