

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 160 a

"Bahnhofplatz"

(Neufassung)

Inhaltsübersicht

	Seite
1. Ziele und Zwecke der Planung.....	2
1.1 Aufteilung des Geltungsbereichs hinsichtlich des Festsetzungsumfangs.....	3
2. Art der baulichen Nutzung.....	4
3. Maß der baulichen Nutzung.....	5
4. Bauweise.....	6
5. Begrenzung der überbaubaren Flächen; Definition der zulässigen Zahl der Vollgeschosse.....	6
6. Verkehrsplanung.....	7
6.1 Grundsätzliche Überlegungen.....	7
6.2 Veränderungen der Verkehrsbelastung im Untersuchungsbereich für den Bebauungsplan; Betrachtung der Auswirkungen der Sperrung der Neversstraße und der Tiefgaragenerschließung.....	10
Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung..	15
7. Planungsalternativen zur Unterbringung der Ein- und Ausfahrten in die Tiefgarage an verschiedenen Stellen im Planungsgebiet.....	16
7.1 Städtebaulich-funktionale Beschreibung und Bewertung der Standortalternativen für die Ein- und Ausfahrten.....	17
7.1.1 Variante Löhrstraße bzw. Bahnhofstraße.....	17
7.1.2 Variante Markenbildchenweg.....	18
7.1.3 Variante zwischen den Gebäuden Hohenzollernstraße 46 und 52.....	19
7.1.4 Variante Neversstraße.....	20
8. Beurteilung der Lärmsituation vor und nach Umsetzung der Bebauungsplanung.....	22
8.1 Grundsätzliche Vorgaben.....	22
8.2 Beurteilung der Planungssituation gemäß Verkehrslärmschutz- verordnung (16. BImSchV) für den unmittelbaren Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofs.....	23
8.3 Betrachtung der Lärmsituation unter Berücksichtigung der Vorgaben der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für den qualifizierten Teil des Bebauungsplans.....	24
8.4 Vergleich der Prognosebelastungen mit den Lärmsanierungs- grenzwerten für die Teile des Geltungsbereichs mit qualifizierten und einfachen Festsetzungen.....	24
9. Einziehung von Verkehrsflächen.....	27
10. Landschaftsplanung und Grünordnung.....	27
11. Altlastenverdachtsflächen.....	30
12. Äußere Gestaltung baulicher Anlagen.....	32
13. Kosten.....	32

1. Ziele und Zwecke der Planung

Der Koblenzer Bahnhofplatz verfügt, wie auch die Plätze in anderen Städten, über eine ausgesprochen hohe innerstädtische Lagegunst. Aus diesem Grund ist dieser Standort innerhalb des Stadtgefüges zur Aufnahme zentraler örtlicher wie auch überörtlicher Dienstleistungs- und Serviceeinrichtungen besonders prädestiniert. Der Bahnhofsbereich ist zugleich zentraler Verkehrsverknüpfungspunkt des regionalen wie auch des innerstädtischen Verkehrs. Wegen dieser herausragenden Funktion ist der Standort umso mehr dazu geeignet, die bereits vorhandenen Dienstleistungsunternehmen wie auch das durch den Bebauungsplan geschaffene zusätzliche Angebot besonders gut auszulasten.

Die soeben beschriebenen Funktionen lassen sich gegenwärtig wegen des unattraktiven Erscheinungsbildes des Standortes nicht im unmittelbaren und weiteren Umfeld des Koblenzer Hauptbahnhofs ablesen. Auch die Verknüpfungsfunktion des Hauptbahnhofs ist unter verkehrlichen Gesichtspunkten verbesserungsbedürftig und -fähig. Damit dieses umfassende, städtebauliche und stadtentwicklungsplanerische Leitbild verwirklicht werden kann, wird dieser Bebauungsplan aufgestellt.

Der Bahnhofplatz ist der exponierte Verkehrsknotenpunkt im Stadtgebiet von Koblenz und der Region und sollte daher als Eingangstor in die Stadt - sozusagen als Visitenkarte - wirken. Die Gestaltung dieser Visitenkarte ist nicht unproblematisch, da es darum geht, die vielfältigen Nutzungsinteressen, die an diesen Standort von den verschiedensten Trägern gestellt werden, in einen sich einander ergänzenden Ausgleich zu bringen. Es muß daher versucht werden, die unterschiedlichsten Themenkomplexe, wie die städtebaulichen Funktionen und die verschiedensten Verkehrsarten, die Anforderungen der Fahrgäste und Verkehrsträger, die stadtgestalterischen und stadtfunktionalen Fragestellungen, die kommerziellen und öffentlichen Belange und nicht zuletzt die Anforderungen der möglichen Investoren, die insgesamt an der beabsichtigten städtebaulichen Aufwertung des gesamten Bereiches entscheidend mitwirken können und müssen, aufeinander abzustimmen.

Der Bebauungsplan wird aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz entwickelt, der für den fraglichen Bereich zum überwiegenden Teil Kerngebiet und zu einem untergeordneten Teil Wohnbaufläche darstellt. Die Darstellung des Flächennutzungsplanes bringt die beabsichtigte zentrale städtebauliche Funktion des Bereiches ohne Einschränkung zum Ausdruck. Durch die Gliederungsmöglichkeiten der Baunutzungsverordnung wird es ermöglicht, in dem allgemeinen Wohngebiet ebenfalls Nutzungen zuzulassen, die der zentralen Funktion des Standortes gerecht werden. Dadurch wird eine sinnvolle Ergänzung von zentralen Dienstleistungsfunktionen durch die Wohnnutzung erreicht.

Der Bebauungsplan sieht eine räumliche und funktionale Zweiteilung der Bahnhofplatzfläche vor. Im unmittelbaren Anschluss an das Hauptportal ist eine großzügig bemessene Platzfläche vorgesehen, die im wesentlichen dem Fußgänger zur Verfügung gestellt wird. Diese Fläche wird begrenzt durch einen Neubau mit drei zulässigen Vollgeschossen, der parallel zum Bahnhofsgebäude auf die heute sehr weitläufige Platzfläche gestellt wird. Eine Platzfläche mit vergleichbarer Funktion und Aufenthaltsqualität für den Fußgänger findet sich auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofplatzes. Im Süden wird der Fußgängerplatz durch einen Baukörper begrenzt. In nördlicher Richtung öffnet sich die Platzfläche zur Löhrrstraße und zur Bahnhofstraße hin. Damit wird der Übergang zur eigentlichen Koblenzer Kernstadt dokumentiert.

Der östliche Teil des Bahnhofplatzes zwischen dem geplanten Platzgebäude und dem achtgeschossigen sog. Toto-Lotto-Gebäude wird dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Dieser Bereich

nimmt den neu zu gestaltenden und verkehrstechnisch optimierten Busbahnhof auf, der auch auf den südlichen Teil der Verkehrsfläche zwischen der ehemaligen Postliegenschaft und dem südlichen Gebäude im Kerngebiet MK3 ausgedehnt wird.

Unter dem Bahnhofplatz und dem Zentralen Omnibusbahnhof wird eine Tiefgarage festgesetzt, die das im Raum stehende Verkehrskonzept ergänzen wird. Mit dem Zentralen Omnibusbahnhof sollen die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen dem regionalen und überregionalen Schienenverkehr und dem örtlichen bzw. überörtlichen Busverkehr intensiviert und verbessert werden. Durch die geplante Tiefgarage wird die überörtliche Verknüpfungsfunktion des Hauptbahnhofs mit dem motorisierten Individualverkehr im Vergleich zur heutigen Situation beträchtlich erweitert und dauerhaft gewährleistet. Bislang sind derartige Umsteigemöglichkeiten zwar schon vorhanden, das Angebot bedarf jedoch einer Verbesserung. Im oberirdischen Bereich werden durch die Verwirklichung der in Rede stehenden stadtgestalterischen und funktionalen Zielsetzungen kaum noch ebenerdige Parkierungsflächen für den motorisierten Individualverkehr angeboten. Die wenigen, die weiter vorgehalten werden, sollen ausschließlich dem Kurzparker zur Verfügung gestellt werden, der den Bahnhofsbereich mit der Zielsetzung anfährt, jemanden zum Bahnhof zu bringen oder von dort abzuholen. Langzeitparker und als solche sind im Regelfall diejenigen zu bezeichnen, die vom Park + Ride-Angebot Gebrauch machen werden, können ihre Fahrzeuge zukünftig nur noch in der Tiefgarage abstellen. Eine oberirdische Anordnung derartiger Dauerparkplätze stünde im Widerspruch zum stadtgestalterischen Anliegen, den Bahnhofsvorplatz als einen Bereich zu gestalten, der eine hohe Gestalt- und Aufenthaltsqualität bietet.

Der Platzbereich wird von Flächen umschlossen, die als gegliederte Kerngebiete und als allgemeines Wohngebiet festgesetzt sind. Damit genügt der Bebauungsplan den Anforderungen des Baugesetzbuchs an das Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan. Durch eine zweckentsprechende Baugebietsgliederung unter Ausschöpfung der durch die Baunutzungsverordnung angebotenen Regelungsmöglichkeiten werden diejenigen Nutzungen für zulässig erklärt, die der zentralen Funktion des Standortes auf der einen und der Baugebietstypologie des Flächennutzungsplans auf der anderen Seite gerecht werden.

1.1 Aufteilung des Geltungsbereichs hinsichtlich des Festsetzungsumfangs

Der vorliegende Bebauungsplans Nr. 160a „Bahnhofplatz“ setzt einerseits den Rahmen für die städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsbereichs in unmittelbarer Umgebung des Hauptbahnhofs mit Festsetzungen im Sinne eines qualifizierten Bebauungsplans gemäß § 30 Abs. 1 BauGB.

Infolge der planbedingten Lärmzunahme in den Straßenzügen in der Umgebung des Haupt- und Zentralen Omnibusbahnhofs enthält er andererseits die notwendigen Festsetzungen für die Lärmsanierung in den Wohn- und Schlafräumen in den Wohnungen, die an diesen Straßenzügen liegen. Weil für diese Straßen keine städtebauliche Entwicklungs- oder Ordnungsnotwendigkeit gesehen wird und ausschließlich die Frage der Lärmsanierung zu regeln ist, enthält er hier keine weiteren Festsetzungen, so dass er für diesen Teil insoweit als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 2 BauGB einzustufen ist. In diesem Teil des Bebauungsplans gibt es umfangreiche Teilflächen, für die wegen fehlender Planungsnotwendigkeit keinerlei Festsetzungen definiert worden sind. Hier tritt trotz der weiträumig nachweisbaren Auswirkungen der Umgestaltung des Bahnhofplatzes keine Zunahmen der Lärmbelastung auf, die zur Lärmsanierung verpflichten würde.

2. Art der baulichen Nutzung

Die Baublöcke im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden ihrer heutigen Funktion entsprechend und unter Berücksichtigung der in Rede stehenden städtebaulichen Entwicklungsziele im wesentlichen als Kerngebiete und zu einem untergeordneten Teil als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die Kerngebietsflächen erhalten zur Verwirklichung der angestrebten Funktionen unterschiedliche Gliederungen, die im Detail auf die vorhandenen Entwicklungspotentiale der einzelnen Flächen abgestimmt sind.

Die Kerngebiete MK 1, MK 2 und MK 4 weisen infolge der heute schon vorhandenen monofunktionalen Baumassen die eher traditionellen kerngebietstypischen Nutzungen auf. Die im Bebauungsplan festgesetzten zulässigen Nutzungsarten haben unter diesen Voraussetzungen in erster Linie bestandsorientierten Charakter. Alle tatsächlich vorhandenen Nutzungen entsprechen den im Raum stehenden Entwicklungs- und Ordnungsvorstellungen und sind dazu geeignet, den Standort Bahnhofsvorplatz in seiner zentralen bzw. oberzentralen Funktion weiter zu entwickeln. Diesem Gedanken entspricht ebenfalls die zulässige Nutzungsmischung des Kerngebiets MK 1a.

Aus dem Katalog der zulässigen Nutzungen der Baunutzungsverordnung sind solche Nutzungen herausgenommen worden, die nicht in vollem Umfang zur Verwirklichung eines zentralen Dienstleistungsstandortes beitragen können. Somit sind sie aus städtebaulichen Entwicklungsgesichtspunkten heraus an diesem Standort nicht erwünscht und werden durch textliche Festsetzungen ausgeschlossen. Auf die Zulassung von sonstigen Wohnungen wurde in einigen Kerngebietsflächen bewusst verzichtet, weil die vorhandene und geplante Baumassenverteilung und die Monofunktionalität der bestehenden Gebäude nicht dazu geeignet sind, Wohnraum mit zufriedenstellender Wohnqualität aufzunehmen. Unter diesen Voraussetzungen muß das städtebauliche Anliegen in diesen Fällen zurücktreten, gerade in innerstädtischen Kern- oder Mischgebieten die Nutzungsmischung zu intensivieren.

Mit Kerngebiet MK 2a wird eine Fläche bezeichnet, die im Bestand durch eine überwiegende Wohnnutzung gekennzeichnet wird. Diese Nutzungsmischung soll unter Berücksichtigung der weiter oben angesprochenen städtebaulichen Ordnungsvorstellungen zu einer eher kerngebietstypischen weiterentwickelt werden. Mit der festgesetzten Nutzungsart wird dieser Zielsetzung entsprochen und die städtebauliche Bedeutung der Baublockecke im Übergangsbereich zu den weiter östlich angrenzenden Quartieren hervorgehoben. Unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Vermarktungsmöglichkeiten der Immobilien und einer stadtstrukturell wünschenswerten Nutzungsmischung soll die Wohnnutzung für jedermann in diesem Baublock zugelassen werden.

Das Kerngebiet MK 3 weist heute schon einen nennenswerten Wohnanteil auf, der auch in der Zukunft beibehalten werden soll. Für dieses Baugebiet ist eine Abrundung des Baublocks im Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofs vorgesehen. Gerade an diesem Standort ist eine umfassende Nutzungsmischung ohne größere Probleme zu verwirklichen, so dass auf dieser Fläche und im gesamten Baublock die Errichtung von Wohnungen für jedermann zwingend vorgeschrieben wird. In beiden Gebieten werden die ansonsten nur ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für jedermann ab dem 1. Obergeschoß generell für zulässig erklärt. Damit eine sinnvolle Funktionsmischung erzielt werden kann, werden derartige Wohnungen für das 5. Vollgeschoß und die darüber liegenden Geschosse zwingend vorgeschrieben. Bei Aufstellung des Bebauungsplans kann nicht abschließend darüber geurteilt werden, ob diese Festsetzung generell ohne unverhältnismäßige Schwierigkeiten verwirklicht werden kann. Solche Umsetzungsprobleme haben sich in anderen Bebauungsplangebieten des Innensstadtbereichs gezeigt, die ebenfalls einer derartigen Festsetzung unterzogen worden sind. Um ein sinnvolles Maß an Flexibilität erreichen und die angestrebte Funktionsmischung umsetzen zu können,

wird hier eine Option offengehalten, welche den Nachweis der in den genannten Geschossen zwingend herzustellenden Wohnflächen in gleicher Größe in anderen Geschossen oder in einem vertikal gegliederten Gebäudeteil auf dem Baugrundstück ermöglicht.

Ebenfalls bestandsorientierten Charakter hat die Festsetzung des allgemeinen Wohngebiets an der Hohenzollernstraße. Auch hier gilt es, die Nutzungsmischung dauerhaft zu erhalten und dennoch die Dienstleistungsfunktion des Bahnhofsbereichs weiter entwickeln zu können. Unter allen Umständen soll der Wohncharakter dieses Baublocks erhalten bleiben. Aus diesem Grund wird die Festsetzung aufgenommen, dass mindestens 60% der auf dem Grundstück zulässigen Geschoßfläche mit Wohnungen herzustellen ist. Auch in dem allgemeinen Wohngebiet werden die Nutzungen für nicht zulässig erklärt, die mit der städtebaulichen Funktion des Bereiches nicht im Einklang stehen. Durch die Definition der zulässigen Nutzungen wird eine Gebietskulisse vorgegeben, die der allgemeinen Zielbestimmung eines allgemeinen Wohngebiets gerecht wird und dazu geeignet ist, die städtebaulichen Entwicklungs- und Ordnungsvorstellungen des Bahnhofsbereiches zur Verwirklichung zu bringen.

3. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in großen Teilen des Geltungsbereichs durch die Kombination der überbaubaren Grundstücksfläche mit der Zahl der zulässigen Vollgeschosse festgesetzt. Mit diesen sog. Baukörperausweisungen sind die städtebaulichen Ordnungsvorstellungen in einem hinreichenden Maß definiert. Die Blockinnenbereiche der Kerngebiete MK 1 und MK 3 bieten sich für eine zweigeschossige Überbauung an, um insbesondere geschäftliche Nutzungen in diesem Bereich auf einer ausreichend bemessenen Fläche errichten zu können. Unter dieser Maßgabe wird das völlige Überbauen des Blockinnenbereichs als zweckmäßig und angebracht eingeschätzt. Vergleichbare Überlegungen führten zu der Festsetzung der baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten in dem mit MK 2, MK 2a und WA festgesetzten Baublock. Obwohl die Blockflächen damit zu 100% überbaut werden können, werden keine besonders nachteiligen Wirkungen auf den Naturhaushalt bzw. das Geländeklima erwartet. Schon heute sind die angesprochenen Bereiche nahezu vollständig versiegelt. Auch entspricht eine solche Festsetzung dem Leitbild der steinernen Stadt, die als zentraler Standort für Handel und Dienstleistungen aufgrund der historischen Entwicklung schon immer höher verdichtet war, als die im weiteren Umfeld befindlichen historischen Wohnquartiere.

In dem mit MK 4 bezeichneten Bereich wird das ausgesprochen großzügige Bemessen von überbaubaren Flächen als städtebauliche Notwendigkeit empfunden. Gerade für die Gebäude des Gesundheitsamtes sind in der Vergangenheit verschiedene Entwicklungskonzepte diskutiert worden, die eine Vergrößerung der Baumasse unter Einhaltung der gegebenen Gebäudehöhe und Geschoßzahlen vorsahen. Letztlich konnte aber keine endgültige Baukörpervorgabe abgegeben werden, die in eine konkrete Baukörperfestsetzung hätte überführt werden können. In Kenntnis der im Raum stehenden Erweiterungsabsichten muß daher für den Bereich des Gesundheitsamtes wie auch für die sich westlich anschließende Fläche eine sinnvolle Entwicklungsmöglichkeit angeboten werden, welche die vorhandenen Standorteignungen in einem angemessenen Verhältnis auszuschöpfen vermag. Damit der durch die Baugrenze umschriebene Bereich nicht über Gebühr durch unter- und oberirdische Bauteile ausgenutzt wird, werden hier konkrete Maßzahlen für die zulässige Grund- wie auch für die Geschoßflächenzahl festgesetzt. Im Vergleich zur heute vorhandenen Baumasse könnte man diese in Zukunft

nahezu verdoppeln, würde aber die fünfgeschossige Blockrandsilhouette auf jeden Fall beibehalten müssen. Die durch diese großzügige Festsetzung intensivierbare Ausnutzung der städtebaulich wertvollen Liegenschaft liegt im stadtentwicklungsplanerischen Interesse, den Bahnhofsbereich als zentralen Dienstleistungsstandort weiter zu entwickeln. Die Planfestsetzung beinhaltet die Erweiterungsmöglichkeiten, die bei Ausschöpfung der Zulässigkeitsvoraussetzungen des § 34 BauGB auch ohne Bebauungsplan verwirklicht werden könnten. Weil die überbaubaren Flächen ausgesprochen großflächig festgesetzt worden sind, um so einen umfangreichen architektonischen Gestaltungsspielraum sichern zu können, wird es erforderlich, konkrete Maßzahlen für die Grund- wie auch die Geschosßflächenzahl festzusetzen. In die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,8 sind sämtliche Grundflächen im Sinne der Bestimmungen des § 19 Abs. 4 Baunutzungsverordnung einzubeziehen. Damit letztlich sichergestellt werden kann, dass noch einige Restflächen der Grundstücke für eine Begrünung zur Verfügung stehen, wird eine Überschreitung der zulässigen Grundflächen über das Maß der Grundflächenzahl von 0,8 hinaus unter Ausschöpfung der Festsetzungsmöglichkeiten des § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO ausgeschlossen.

4. Bauweise

In Teilen des Geltungsbereiches kann auf eine konkrete Festsetzung der Bauweise verzichtet werden, da die verfolgten städtebaulichen Ordnungsvorstellungen durch die festgesetzten überbaubaren Flächen und die höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse in einem hinreichenden Umfang geregelt worden sind. Für die Baugebiete MK 2, MK 2a, WA, MK 3 und MK 4 wird sog. abweichende Bauweise im Sinne der Bestimmungen des § 22 Abs. 4 BauNVO festgesetzt, die dazu beitragen soll, dass die Baublockecken auch tatsächlich geschlossen werden können. Würde man lediglich geschlossene Bauweise nach Absatz 3 des genannten Paragraphen festsetzen, hätte dieses zur Folge, dass beim Aufeinandertreffen von seitlichen und rückwärtigen Grundstücksgrenzen unweigerlich Abstände nach den Vorschriften der Landesbauordnung einzuhalten wären. Die Verwirklichung der geschlossenen Bauweise setzt allerdings voraus, dass von der einen seitlichen bis zur anderen seitlichen Grundstücksgrenze gebaut werden muß. Sobald aber die seitliche Grundstücksgrenze einer Parzelle gleichzeitig rückwärtige Grundstücksgrenze einer Nachbarparzelle ist, müßten die erforderlichen Abstandsflächen der Landesbauordnung eingehalten werden, soweit keine Einigung zwischen den Beteiligten über ein unmittelbares Aneinanderbauen erzielt werden kann. Somit käme es letztlich zu einer stadtgestalterisch unbefriedigenden Situation, die im eklatanten Widerspruch zum angestrebten geschlossenen Erscheinungsbild der Baublöcke stehen würde.

5. Begrenzung der überbaubaren Fläche; Definition der zulässigen Zahl der Vollgeschosse.

Aus der vorhandenen städtebaulichen Struktur in den verschiedenen Baublöcken resultieren unterschiedliche Festsetzungsnotwendigkeiten zur Begrenzung der überbaubaren Flächen. Für die Bereiche mit eindeutig vorgegebener Baublockstruktur wurde die Baulinie festgesetzt, damit die städtebaulich wichtige Baustruktur auch in Zukunft erhalten bleibt. Durch dieses Festsetzungsinstrument wird sichergestellt, dass die Straßen wie auch die Platzräume eindeutig begrenzt werden. Im Kerngebiet 4 (MK 4) ist eine Bauform anzutreffen, die einen architektonisch wünschenswerten und den Straßenraum eindeutig definierenden Blockrand vermissen lässt. Wegen der in strenger Gruppierung angeordneten Hausscheiben wäre es vermessen zu fordern, dass künftig nur entlang einer parallel zur Begrenzung der Straßenverkehrsfläche festgesetzten Baulinie gebaut werden dürfte. Eine solche Vorgabe wäre ein zu stark einschneidendes Instrument und unter den gegebenen Voraussetzungen

nicht sachgerecht; insoweit ist die Umgrenzung der überbaubaren Fläche mit einer Baugrenze die zweckmäßigere Festsetzung.

Die straßenseitige Begrenzung der überbaubaren Fläche im Kerngebiet 3 (MK 3) wurde im Bereich der bereits bestehenden Bebauung ebenfalls mittels Baulinie vorgenommen. Diese Festsetzung wurde gewählt, damit das typische Erscheinungsbild des Baublocks und des Straßenraums auch bei etwaigen Erneuerungen der Bebauung in der bekannten Form erhalten bleibt.

Der nordwestliche Bereich des Baublocks ist bis dato nicht bebaut und bedarf aus städtebaulichen Gesichtspunkten dringend der Bebauung. In den letzten Jahren sind mehrere Testentwürfe zur Klärung der baulichen Ausnutzung und zur Definition der möglichen Nutzungen bearbeitet worden, die sich sämtlich am Diktat der in Erwägung gezogenen Baulinie orientieren sollten. Bei der Diskussion der Entwürfe bzw. der im Raum stehenden Problempunkte zeigte sich, dass das großflächige Gelände einer differenzierten Architektur bedarf, damit es funktional und ökonomisch sinnvoll genutzt werden kann. Eine straßenseitige Baulinie entfaltet in diesem Zusammenhang zu weit reichende Restriktionen und schränkte den architektonischen Gestaltungsspielraum in einem zu großen Maß ein. Mit einer Baugrenze werden insbesondere die architektonischen Möglichkeiten zur Planung eines Gebäudes eröffnet, die dem südöstlichen Rand des Bahnhofplatzes den wünschenswerten und architektonisch wie auch städtebaulich prägnanten Abschluss verschaffen. Dies sicherzustellen bedarf es hier lediglich einer Baugrenze, die zur Begrenzung der Maximalausdehnung des Baukörpers dient.

Im Vergleich zu den übrigen Flächen im Baublock MK 3 weist der nordwestliche Teil ein zusätzliches Vollgeschoss auf, dessen Ausnutzbarkeit durch eine speziell auf die Zielsetzung abgestimmte textliche Festsetzung der örtlichen Bauvorschriften geregelt wird. Betrachtet man die raumbildende Höhenentwicklung des Bahnhofplatzes, dann stellt man fest, dass mit dem sog. Toto-Lotto-Gebäude und dem ehemaligen Verwaltungshochhaus der Post zwei Baukörper vorhanden sind, die durch besondere Bauhöhe auffallen. Obwohl das Verwaltungshochhaus zwei Vollgeschosse mehr aufweist als das Toto-Lotto-Gebäude, erscheint es nicht erdrückend im Vergleich zur wesentlich niedrigeren Randbebauung, z. B. im Kerngebiet MK 1, da es, bezogen auf den Bahnhofplatz, weiter südlich positioniert ist. Zur Vermittlung der Höhenmaßstäbe zwischen dem Toto-Lotto-Bauwerk und dem Verwaltungshochhaus, aber auch zur maßstabgerechten Definition des Straßenraumes in der Neversstraße, ist es vertretbar, diesen Teilbereich des Kerngebiets MK 3 höher zu bebauen als den Rest des Baublocks.

6. Verkehrsplanung

6.1 Grundsätzliche Überlegungen

Mit der Umgestaltung und städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofplatzes geht der Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs einher. Es ist zur Verwirklichung dieser städtebaulichen Konzeption unerlässlich, den gesamten Bahnhofsbereich vom allgemeinen Durchgangsverkehr zu entlasten.

Die heute auf den Straßenachsen Hohenzollernstraße/Neversstraße/Bahnhofstraße bzw. Löhrrstraße/Neversstraße/Hohenzollernstraße liegenden Verkehrsmengen müssen auf das benachbarte Straßennetz verlagert werden, da ansonsten die angestrebte Leistungsfähigkeit des Zentralen Omnibusbahnhofs nicht erreicht werden kann. Der nord-süd-gerichtete motorisierte Individualverkehr wickelt sich derzeit über die Mainzer Straße, die Hohenzollernstraße, die Neversstraße und die Löhrrstraße bzw. die Bahnhofstraße ab. Mit dem Bau des Zentralen Omnibusbahnhofs und der Umgestaltung des Bahnhofplatzes wird dieser vom Durchgangsverkehr freigemacht. Im unmittelbaren Umfeld des

Bahnhofplatzes soll nur noch der notwendige Anlieger- und Lieferverkehr zugelassen werden. Damit wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs, der einzelnen privaten Grundstücke und Nutzungen sichergestellt und die Funktionsfähigkeit des Busbahnhofs verbessert. Die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung wurden in einem zweistufigen Verkehrs- und Lärmgutachten untersucht. Ergebnis der ersten Stufe der Lärmuntersuchungen war die Erkenntnis, dass im Bereich der Hohenzollernstraße die Lärmbelastung weiter ansteigen wird und eine Lärmsanierung erfolgen muß. Die Ergebnisse ließen ferner den Schluss zu, dass ebenfalls weiter nördlich mit Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte gerechnet werden muß, so dass in der zweiten Stufe des Gutachtens ein großflächiger Untersuchungsraum behandelt worden ist (bezüglich der Schlußfolgerungen vergl. Kap. 8 der Begründung).

Der Bahnhofsvorplatz wird in das im Ausbau befindliche Radwegenetz integriert. Er wird vom Norden über die Löhrstraße und vom Süden über die Johannes-Müller-Straße an das Hauptradwegenetz angebunden. Auf den öffentlichen Platzflächen wird eine ausreichende Anzahl von Radabstellanlagen vorgesehen. Auch dadurch wird die Attraktivität des Hauptbahnhofs als Umsteigepunkt zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln gesteigert.

Unter dem Bahnhofplatz kann eine großflächige Tiefgarage errichtet werden, die an verschiedenen Stellen an das öffentliche Straßennetz angeschlossen werden kann. Aus der Vielzahl der denkbaren Erschließungsmöglichkeiten sind die fünf realistischsten ausgewählt worden und einer zweistufigen gutachterlichen Untersuchung unterzogen worden. In dieser Tiefgarage sollen u. a. Kurz- und Langzeitparkstände für Bahnkunden bereitgestellt werden.

Warteplätze für Taxen werden vor dem Haupteingang des Hauptbahnhofs, etwa an gleicher Stelle wie heute, angelegt. Die Zufahrt zu diesem Bereich erfolgt von Norden über die Löhrstraße und von Süden über die Hohenzollernstraße und den Markenbildchenweg. Die Abfahrt kann durch die Bahnhofstraße nach Norden oder über die Hohenstaufenstraße und Hohenzollernstraße nach Süden jeweils unter Mitbenutzung der ÖPNV-Spuren erfolgen.

Die Erreichbarkeit des Postamtes für Kunden und die Andienung der gegenüberliegenden Grundstücke in der Neversstraße ist von und nach Süden möglich. Südlich des Zentralen Omnibusbahnhofs sollen Kurzzeitparkplätze eingerichtet werden. Die Zu- und Abfahrt zu diesen Plätzen erfolgt von Süden über die Hohenzollernstraße/Neversstraße und Frankenstraße.

Im Norden des Bahnhofplatzes sind außerdem weitere Kurzzeitparkplätze vorgesehen, die über die Löhrstraße angefahren und über die Bahnhofstraße oder Hohenstaufenstraße verlassen werden können. Andienungsplätze werden auf der Ostseite des Bahnhofplatzes (im Bereich der Gebäude Bahnhofplatz 3 und 5) angelegt, die über den Markenbildchenweg erreichbar sind.

Die Zufahrt zu den Grundstücken Bahnhofplatz 7 und 9 erfolgt über eine sogenannte Blockumfahrung, die den Baublock des MK 2/2a und WA umgibt. Diese kann auch von Fußgängern und Radfahrern mitbenutzt werden. Die Andienung ist, soweit sie nicht von der Gebäuderückfront möglich ist, im vorderen Fußgängerbereich vorgesehen.

Die Grundstücke am Markenbildchenweg und am Bahnhofplatz 3 und 5 und Emil-Schüller-Straße 45 und 47 werden von der Hohenzollernstraße über Markenbildchenweg/Bahnhofplatz/Emil-Schüller-Straße mit Abfahrt über Bahnhofstraße oder Hohenstaufenstraße/Hohenzollernstraße angedient. Das Bahnhofsgebäude selbst wie auch das geplante Platzgebäude werden über den Bahnhofsvorplatz versorgt.

Der heute in der Örtlichkeit vorhandene Zentrale Omnibusbahnhof ist dem Haupteingang des Hauptbahnhofs zugeordnet. Er liegt im östlichen Teil des Bahnhofplatzes und wird durch die stark frequen-

tierte Neversstraße vom Bahnportal getrennt. Die derzeitige Anlage ist Ende der 50-er Jahre entstanden und genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen, die an einen zeitgemäßen öffentlichen Personennahverkehr gestellt werden. Von den 36 im Koblenzer Stadtgebiet verkehrenden Omnibuslinien fahren 32 Linien den Hauptbahnhof an. Davon kommen 25 Buslinien aus der Region und bedienen gleichzeitig auch Stadtverkehre in Koblenz; 7 Buslinien bedienen ausschließlich Stadtverkehre.

Fahrgastbefragungen aus den Jahren 1988 und 1991 ergaben auf das Stichjahr 1991 bezogen für die Stadt Koblenz rund 47.000 Beförderungsfälle an einem Normalwerktag im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr. Davon entfallen allein auf den Zentralen Omnibusbahnhof etwa 12.000 Beförderungsfälle. Diese werden mit rund 750 Abfahrten bewältigt, wovon 60% auf die Regional- und 40% auf die Stadtlinien entfallen. Auf der Schiene ist der Hauptbahnhof Koblenz Haltepunkt für alle Fernreisezüge, die zwischen Köln und Mainz auf der Rheinstrecke verkehren und Ausgangspunkt bzw. Endziel für die Nahverkehrszüge auf der Strecke Köln/Bonn/Koblenz; Köln/Troisdorf/Koblenz; Mainz/Koblenz; Wiesbaden/Koblenz; Gießen/Limburg/Koblenz und Trier/Koblenz. Die Interregiozüge verkehren auf der Moselstrecke bis Saarbrücken und Luxemburg. Bis auf wenige Ausnahmen berühren fast alle Buslinien den Zentralen Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof. Die Haltestelle Hauptbahnhof ist somit Verknüpfungspunkt der Stadtlinien untereinander, der Stadtlinien mit den Regionallinien, den Regionallinien untereinander und der Stadt- und Regionallinien mit der Schiene im Nah- und Fernverkehr.

Für den neu zu errichtenden Zentralen Omnibusbahnhof sind 12 Doppelhaltestellen mit 24 Haltepositionen vorgesehen, die um 5 weitere Haltepositionen in der Neversstraße vor dem ehemaligen Postgebäude ergänzt werden. Somit stehen zukünftig den 32 verkehrenden Buslinien im Stadtgebiet 29 Haltepositionen zur Verfügung. Bei der Bemessung wurde davon ausgegangen, dass 2 schwächer ausgelastete Linien eine Halteposition benutzen. Die Doppelhaltestellen ermöglichen auch den Einsatz von Gelenkbussen bzw. Einsatzwagen, mit denen die Verkehrsbetriebe flexibler auf hohe Fahrgastnachfragen reagieren können. Die Doppelhaltestellen sind an zwei Fahrgassen, die in beiden Richtungen befahren werden können, angeordnet. Außer den 5 Haltepositionen (1 Doppelhaltestelle und 3 Einzelhaltestellen) in der Neversstraße sind dort an der vorgesehenen Mittelinsel noch Warte- bzw. Nachrückplätze für Linienbusse vorgesehen. Auslaufende Kurswagen sollen dort nicht abgestellt werden; diese werden in die betriebseigenen Depots bzw. zu den Abstellplätzen auf Oberwerth gebracht.

Unter Berücksichtigung der im Raum stehenden unterschiedlichen Verkehrserfordernisse werden im Bebauungsplan unterschiedliche Arten von Verkehrsflächen festgesetzt. Als Straßenverkehrsflächen werden die Flächen festgesetzt, die im wesentlichen zur Abwicklung allgemeiner Verkehrsbedürfnisse vorgesehen sind. Auf diesen Flächen ist sowohl der öffentliche Personennahverkehr wie auch der motorisierte und nichtmotorisierte Individual- und nicht zuletzt der Fußgängerverkehr zulässig. Für Teilbereiche der Straßenverkehrsflächen werden Sondernutzungsregelungen in Aussicht genommen, welche die Benutzung dieser Flächen durch einzelne Verkehrsarten unterbinden. Zur Detailregelung werden zweckentsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ergehen, aus der die zulässigen Nutzungsmöglichkeiten im einzelnen hervorgehen. Dadurch wird sichergestellt, dass die einzelnen Teile der Verkehrsflächen nur durch die Verkehrsarten in Beschlag genommen werden, die im betreffenden Bereich unbedingt zugelassen werden müssen. Nur durch diese Hilfsmittel läßt sich die Konzeption eines absolut leistungsfähigen Zentralen Omnibusbahnhofs verwirklichen. Die einzelnen Regelungsdetails wurden in den oben stehenden Abschnitten in ihren Grundzügen erläutert.

Der eigentliche Zentrale Omnibusbahnhof wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt, weil dieser Bereich im Vergleich zu den sonstigen Straßenverkehrsflächen eine eigenständige Verkehrsaufgabe zu erfüllen hat, die ihn in seiner Funktion von den übrigen Straßenverkehrs-

flächen unterscheidet. Die Festsetzung der besonderen Zweckbestimmung ist gerechtfertigt, weil alle übrigen denkbaren Verkehrsarten in diesem Bereich generell ausgeschlossen sind.

Im Westen an den Zentralen Omnibusbahnhof schließt sich der eingangs angesprochene Fußgängerplatz an, der im wesentlichen durch das Platz-, das frühere Hauptpost- und das Bahnhofsgebäude begrenzt wird. Weil auch dieser Bereich nur eine monofunktionale Verkehrsaufgabe erfüllen muß, wird diese Fläche als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Konkretisierung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Über diese Fläche hinweg muß ein Andienungsverkehr zum Hauptbahnhofsgebäude sichergestellt werden. Die Voraussetzungen dafür werden durch entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen geschaffen. Eine vergleichbare Verkehrsfläche wird auf der Ostseite des Zentralen Omnibusbahnhofs festgesetzt, damit auch hier die Aufenthaltsqualität der Fußgänger und ÖPNV-Benutzer verbessert werden kann.

Der Bahnhofplatz ist aufgrund der historisch gewachsenen Verknüpfungsfunktion Standort des Omnibusbahnhofs. Wegen dieser funktionalen Verknüpfung ist der Bahnhofsbereich seit jeher Ausgangs- bzw. Zielpunkt für Omnibusfernreisen. Bislang beeinträchtigen sich Fernreiseverkehre und öffentlicher Personennahverkehr, weil das nebeneinander der beiden Verkehrsarten nicht eindeutig geregelt ist. Je nach dem wie hoch die Bedienungsfrequenz im Zentralen Omnibusbahnhof ist und in welcher Intensität dort ebenfalls Fernreisebusse an- und abfahren, kommt es zu Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf des öffentlichen Busverkehrs, die in der Zukunft nicht mehr hingenommen werden können. Eine regellose Belegung der Bushaltestellen durch Fernreisebusse wäre der beabsichtigten Intensivierung des ÖPNV im Stadtgebiet und in der Region nicht dienlich, so dass die planerischen Bestrebungen dahingehen, den Fernreiseverkehr in zentralisierter Form im Bereich der ehemaligen Hauptpost unterzubringen.

6.2 Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Untersuchungsbereich für den Bebauungsplan; Betrachtung der Auswirkungen der Sperrung der Neversstraße und der Tiefgaragenerschließung

Die Verkehrs- und Lärmuntersuchungen beziehen sich auf einen Bereich, der durch die Bahnstrecke Köln-Mainz, die Baublöcke nördlich der Rizzastraße, die Baublöcke östlich der Hohenzollernstraße und der Sachsenstraße begrenzt wird. Die Größe des Geltungsbereichs des Bebauungsplans basiert auf der Interpretation der durch den Bebauungsplan verursachten Lärmzunahmen. Weil nur solche Flächen in den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgenommen worden, für die sich eine planbedingte Lärmzunahme und eine Sanierungsverpflichtung durch die plangebende Kommune nachweisen läßt, sind die Flächen, für die Verkehrs- bzw. Lärmuntersuchungen durchgeführt worden sind, und die Plangebietsgrenzen nicht deckungsgleich.

Ziel des Bebauungsplans ist die Errichtung einer öffentlichen Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz, die Errichtung eines im Vergleich zum früheren Zustand verbesserten zentralen Omnibusbahnhofs und die Sperrung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Individualverkehr. Durch die Umsetzung des Planungsinhalts wird es zu Veränderungen in der Belastung der Straßen durch zusätzlichen Verkehr der Tiefgaragennutzer und veränderte Fahrbeziehungen kommen. Die einzelnen Veränderungen auf den betreffenden Straßenabschnitten werden in der nachfolgenden Übersicht dargestellt. In Abhängigkeit vom gewählten Anknüpfungspunkt der Tiefgarage an den öffentlichen Straßenraum ergeben sich entsprechende Streckenbelastungen im näheren und weiteren Umfeld des Bahnhofplatzes. Die Daten sind einem verkehrsplanerischen Gutachten entnommen, das die Belastungssituation im Straßennetz zwischen Rizzastraße, Hohenzollernstraße, Neversstraße und der Löhrrstraße darstellt. Diese Daten werden als Basis für die Berechnungen der Lärmsituation im Geltungsbereich des Bebauungsplans

verwendet. An dieser Stelle wird aus Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten auf eine vollständige Darstellung der Verkehrssituation in dem oben genannten Bereich verzichtet; hier nicht aufgeführte Daten können entweder dem Lärmgutachten oder der Verkehrsuntersuchung entnommen werden.

Für jede Planungsvariante zur Anbindung der Tiefgarage wurden die entsprechenden Auswirkungen auf das Erschließungsstraßennetz in den Gutachten dargestellt und beurteilt. Insbesondere wurden die Betrachtungen auf den nördlich des Hauptbahnhofs gelegenen Bereich konzentriert, um den Einfluß der Maßnahmenvarianten im benachbarten innerstädtischen Raum - insbesondere auf den Verkehrsverteilerachsen Rizzastraße und Roonstraße - ablesen zu können. Da nach Süden quasi allein die Hohenzollernstraße Zubringerfunktion der Verkehre zur Tiefgarage am Bahnhofplatz übernimmt (da die Tiefgaragenverkehre der Frankenstraße mengenmäßig nicht relevant sind), ist eine Ausweitung des Netzsystems nach Süden aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erforderlich. Die Belastungsdarstellungen beziehen sich auf den gesamtäglichen (0.00 Uhr bis 24.00 Uhr) wie ausschnittsweise auf den nächtlichen (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) Kfz-Verkehr. Da die Nutzung des Tiefgaragenbauwerks ausschließlich für den PKW-Fahrer von Interesse ist und daraus entsprechende Belastungsverschiebungen innerhalb des Untersuchungsbereiches resultieren, bleibt das LKW-Verkehrsaufkommen im Vergleich der einzelnen Varianten unverändert.

Die sich nun anschließenden Interpretationen beziehen sich jeweils auf die Unterschiede zwischen der Verkehrsbelastung des Diagnosenetzes (vor Sperrung der Neversstraße für den motorisierten Individualverkehr) und der durch den Bebauungsplan vorgesehenen Verlagerung des Verkehrs dieser Straße auf die Hohenzollernstraße. Veränderungen in der Verkehrs- wie auch Lärmbelastung im Vergleich zum ursprünglichen Stand (Diagnosefall der Untersuchungen) sind primär durch die Entscheidung bestimmt, die Neversstraße zu sperren und den dort fließenden Verkehr auf andere Straßen zu verlagern. Die Wahl der Tiefgaragenerschließung ist in diesem Zusammenhang von relativ untergeordneter Bedeutung.

Mehr oder weniger umfangreiche Steigerungen der Verkehrsbelastung werden in allen Untersuchungsvarianten für die Straßenabschnitte

- Rizzastraße, westlich der Löhrstraße (Zunahme 5,2% - 8,5%),
- Roonstraße, zwischen Löhr- und Bahnhofstraße (Zunahme 20,9% - 30,2%),
- Roonstraße, zwischen Bahnhofstraße und Emil-Schüller-Straße (Zunahme 22,4% - 29,3%),
- Roonstraße, zwischen Emil-Schüller-Straße und Hohenzollernstraße (Zunahme 24,1% - 31%),
- Hohenzollernstraße, nördlich Rizzastraße (Zunahmen 18,9% - 28,9%),
- Hohenzollernstraße, zwischen Rizza- und Emil-Schüller-Straße (Zunahme 17,5% - 28,9%),
- Hohenzollernstraße, zwischen Emil-Schüller-Straße und Roonstraße (Zunahme 19,1% - 31,3%),
- Hohenzollernstraße, zwischen Roon- und Hohenstaufenstraße (Zunahme 14,6% - 30,4%),
- Hohenzollernstraße, zwischen Hohenstaufenstraße und Markenbildchenweg (Zunahme 27,6 - 42,8%),
- Hohenzollernstraße, zwischen Markenbildchenweg und Johannes-Müller-Straße (Zunahme 33,3% - 53,9%),
- Hohenzollernstraße zwischen Johannes-Müller-Straße und Ludwigstraße (Zunahme 41,7% - 56,9%),
- Hohenzollernstraße, südlich der Ludwigstraße (Zunahme 3% - 5,7%) und
- Hohenstaufenstraße, zwischen Bahnhof- und Emil-Schüller-Straße (Zunahme 185% - 235%),
- Hohenstaufenstraße, zwischen Emil-Schüller-Straße und Hohenzollernstraße (Zunahme 315,4% - 392,3%),
- Rizzastraße, östlich Hohenzollernstraße (Zunahme 0% - 5,3%),
- Rizzastraße, zwischen Bahnhofstraße und Hohenzollernstraße (Zunahme 7,4% - 11,1%) und
- Roonstraße, östlich Hohenzollernstraße (Zunahme 8% - 16%) genannt.

Das zwischen Löhrstraße und Bahnhofstraße gelegene Teilstück der Rizzastraße erfährt je nach Erschließungsvariante der Tiefgarage relativ minimale Erhöhungen (0,9% - 4,8%) oder Verringerungen (-3,8%) in der Verkehrsbelastung.

Reduzierungen der verkehrlichen Inanspruchnahme in einem mehr oder weniger geringen Umfang werden für die Straßenabschnitte

- Löhrstraße, nördlich Rizzastraße (Abnahme 6,4% - 36%) ,
- Löhrstraße, zwischen Rizza- und Roonstraße (Abnahme 14,2% - 25,7%),
- Löhrstraße, zwischen Roonstraße und Bahnhofplatz (Abnahme 35,7% - 60%),
- Bahnhofstraße, nördlich Rizzastraße (Abnahme 59,4% - 66,2%),
- Bahnhofstraße, zwischen Rizza- und Roonstraße (Abnahme 64% - 72%),
- Bahnhofstraße, zwischen Roon- und Hohenstaufenstraße (Abnahme 76,6% - 90,3%),
- Bahnhofstraße, zwischen Bahnhofplatz und Hohenstaufenstraße (Abnahme 48,6% - 68%),
- Neversstraße, zwischen Markenbildchenweg und Frankenstraße (Abnahme 50,8% - 88,8%),
- Frankenstraße, westlich Neversstraße (Abnahme 40,9%),
- Neversstraße, zwischen Frankenstraße und Hohenzollernstraße (Abnahme 11,6% - 56,5%),
- Emil-Schüller-Straße, zwischen und Hohenstaufen- und Roonstraße (Abnahme 0% - 5,9%) ,
- Emil-Schüller-Straße, zwischen Roon- und Hohenstaufenstraße (Abnahme 0% - 11,8%) ,
- Markenbildchenweg, zwischen Neversstraße und Hohenzollernstraße (Abnahme 44,4% - 82,2%),
- Markenbildchenweg, östlich Hohenzollernstraße (Abnahme 0,7% - 6%),
- Johannes-Müller-Straße, östlich Hohenzollernstraße (Abnahme 6,3%) und
- Ludwigstraße, östlich Hohenzollernstraße (Abnahme 5% - 15%) ermittelt.

Überträgt man die obenstehenden Aussagen zu den Veränderungen in der Verkehrsbelastung auf den einzelnen Teilabschnitten der untersuchten Straßen, so stellt man fest, dass die Hohenzollernstraße, die Roonstraße, die Hohenstaufenstraße generell und unabhängig von der Lage der Tiefgaragenzufahrt stärker belastet werden. Ähnlich verhält es sich mit der Rizzastraße, die jedoch in Abhängigkeit von der betrachteten Erschließungsvariante entweder Belastungssteigerungen oder -reduzierungen erfährt. Vergleicht man die Relation der prozentualen Zunahme auf den soeben erwähnten Straßen mit der Abnahme des Verkehrs auf der Löhrstraße, der Bahnhofstraße, der Neversstraße, der Frankenstraße und dem westlichen Teilstück des Markenbildchenwegs, so sind hier teilweise, im Vergleich zur Zunahme auf den anderen Straßen, erheblich höhere Reduzierungen festzustellen. Wenig relevante Veränderungen zeichnen sich für den östlichen Teilabschnitt des Markenbildchenwegs, die Johannes-Müller-Straße und die Ludwigstraße ab.

Die durchgeführte Nutzungskartierung und die Interpretation unter Berücksichtigung der Nutzungstypisierung für Baugebiete im Sinne der Baunutzungsverordnung läßt eine Einstufung der überwiegenden Anzahl der Baublöcke nördlich des Markenbildchenwegs als Misch- bzw. Kerngebiet zu. Die Anzahl der dort befindlichen Wohneinheiten ist im Vergleich zur übrigen Nutzung der einzelnen Grundstücke von untergeordneter Bedeutung. Die weiteren Ausführungen und Beurteilungen des Straßenverkehrslärms beziehen sich daher im wesentlichen auf die Bereiche links und rechts der Hohenzollernstraße, die als allgemeine Wohngebiete gemäß Baunutzungsverordnung anzusprechen sind. Gerade für diese Wohnquartiere könnte eine alternative Wegführung zu Erschließung der Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz Verbesserungen in der Lärmbelastung bringen. Ob eine solche Reduzierung tatsächlich wegen der teilweise minimalen Unterschiede in der Streckenbelastung der Hohenzollernstraße belegbar ist, muß aus dem Lärmgutachten abgeleitet werden und einer separaten Entscheidung unterzogen werden (vergl. Punkt 8.4 der Begründung).

Die weiteren Erörterungen beziehen sich aus praktischen Erwägungen auf die Diskussion der Auswirkungen des Ziel- und Quellverkehrs der Tiefgaragen im unmittelbaren Bereich des Bahnhofplatzes.

In der nachfolgenden Tabelle wird das Prognoseverkehrsaufkommen bezogen auf das Jahr 2015 dargestellt; dieses gilt sowohl für die Diagnose als auch für die Streckenbelastung der Erschließungsvarianten für die Tiefgarage. Die Daten der Spalte Diagnose beziehen sich auf den Zustand des Verkehrsnetzes vor Sperrung der Neversstraße; die Daten in den Spalten A bis BD geben die Situation wieder, die durch die planbedingte Sperrung der Neversstraße eintreten wird.

Tabelle 1
Verkehrsmengenverteilung im Bereich des Markenbildchenknotens

	Diagnose Kfz/24 Std.	A Kfz/24 Std.	B Kfz/24 Std.	D Kfz/24 Std.	AD Kfz/24 Std.	BD Kfz/24 Std.
Löhrstraße	7000	4500	2800	2800	4050	2800
Bahnhofstraße	8750	4500	2800	2800	4000	2800
Hohenstaufenstraße	850	3200	2700	2700	2700	2700
Hohenzollernstraße (Nordteil)	12850	17150	18350	18350	16450	18350
Markenbildchenweg (Westteil)	6700	1200	4550	1200	1200	3750
Markenbildchenweg (Ostteil)	7500	7050	7450	7450	7050	7450
Hohenzollernstraße (Südteil)	10950	15300	15650	16900	14600	14850
Neversstraße	4400	2600	2600	2600	2600	2600
Frankenstraße	7350	3200	3200	6500	4100	4000

Der Zusatz der Himmelsrichtung hinter dem Straßennamen gibt die Lage des Streckenabschnitts, bezogen auf den Knotenpunkt Markenbildchenweg/Hohenzollernstraße an.

Anbindung der Tiefgarage in:

Variante A	an Löhr- und Bahnhofstraße
Variante B	an Markenbildchenweg
Variante D	an Neversstraße
Variante AD	an Löhrstraße/Bahnhofstraße und Neversstraße
Variante BD	an Markenbildchenweg und Neversstraße

Tabelle 2

Änderungen der Verkehrsbelastung auf der Hohenzollernstraße für die Erschließungsvarianten der Tiefgarage

	Diagnose	Var. A	Var. B	Var. D	Var. AD	Var. BD
Nördlich Fr.- Ebert-Ring	100%	+19,8%	+28,1%	+28,1%	+19,8%	+28,9%
Teilst. Rizza. - Emil-Schüller-Str.	100%	+19,0%	+28,9%	+28,9%	+17,5%	+28,9%
Teilst. Emil-Sch. - Roonstr.	100%	+20,7%	+31,3%	+31,3%	+19,1%	+31,7%
Teilst. Roonstr. - Hohenstaufenstr.	100%	+16,3%	+30,4%	+30,4%	+14,6%	+30,4%
Teilst. Hohenst. - Markenbildchenweg	100%	+33,5%	+42,8%	+42,8%	+28,0%	+42,8%
Teilst. M.bildchenw. - Joh.-Müller-Str.	100%	+39,7%	+42,9%	+54,3%	+35,3%	+35,6%
Teilst. Joh.-Müller-Str. - Ludwigstr.	100%	+41,7%	+45,4%	+56,9%	+35,7%	+37,9%
Teilst. südlich Ludwigstr	100%	+ 3,0%	+ 5,7%	+ 5,7%	+ 4,5%	+ 5,7%

Eine Interpretation der in Tabelle 2 dargestellten prozentualen Veränderungen läßt zwei verschiedene Wertegruppen erkennen. Das Paar bestehend aus den Varianten A und AD, weist eine geringere Belastung auf der gesamten Hohenzollernstraße im Vergleich zu den Varianten B, D und BD auf. Die geringere Verkehrsmenge auf der Hohenzollernstraße ist jedoch nicht so groß bemessen, als dass sie dort zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrslärms beitragen könnten. (Ohne der Erörterung unter Punkt 8.4 vorzugreifen, sei hier der Hinweis erlaubt, dass die Unterschiede erheblich unter 1 dB(A) liegen).

Durch Kombination des Inhalts beider Tabellen und unter Beachtung der verfolgten städtebaulichen Ziele gelangt man zu folgender Interpretation:

Variante A weist im Vergleich zur Variante B im Knotenpunktsbereich Hohenzollernstraße / Markenbildchenweg rundum geringfügig niedrigere Verkehrsbelastungen auf. Der Konflikt hinsichtlich der Einrichtung einer ÖPNV-Achse in der Bahnhofstraße tritt aber - insbesondere im Abschnitt südlich der Hohenstaufenstraße - besonders zu Tage. Darüber hinaus ist in der Hohenstaufenstraße eine sicherlich nicht wünschenswerte Zunahme der Verkehrsbelastung von durchschnittlich weiteren + 18% festzustellen.

Variante AD erzeugt im Knotenpunktsbereich Hohenzollernstraße/Markenbildchenweg die günstigste Verkehrsbelastungssituation. Dabei sind Belastungsreduktionen gegenüber dem Vergleichsfall der Variante B (Tiefgaragenanbindung über Markenbildchenweg) von gut minus 5% (gleich minus 400 Kfz-DTV) auf dem Ostabschnitt und von gut minus 73,5 % (gleich minus 3.350 Kfz - DTV) auf dem Westabschnitt des Markenbildchenweges bzw. von gut minus 10% (gleich minus 1.900 Kfz-DTV) auf dem Nordabschnitt und von knapp minus 7% (gleich minus 1.050 Kfz-DTV) auf dem Südabschnitt der Hohenzollernstraße festzustellen. Den hier aufgezeigten Entlastungswirkungen steht aber im Vergleich zur Variante B eine Belastungszunahme von bis zu plus 1.200 Kfz-DTV (gleich plus 20% bis plus 141 % je nach Streckenabschnitt) auf der Bahnhofstraße gegenüber; damit ist der befürchtete Zielkonflikt hinsichtlich des ÖPNV gegeben.

Die Streckenbelastung auf der Hohenzollernstraße, zwischen Friedrich-Ebert-Ring und Markenbildchenweg, ist im Vergleich der Varianten B, D und BD bis auf minimale Abweichungen recht ähnlich. Erst südlich des Markenbildchenwegs treten erhebliche Unterschiede in der Verkehrszunahme auf, hierbei tritt eine weitere Erhöhung der Verkehrsmenge der Variante D um 11,4% bzw. 11,5% auf. Damit würden weitere Wohngebäude an der Hohenzollernstraße in vermeidbarem Umfang belastet.

Bei Inanspruchnahme der Tiefgaragenerschließung der Variante B tritt auf der Hohenstaufenstraße im Vergleich zur Variante A eine um 18% geringere Verkehrszunahme ein; diese deutliche Reduzierung der Verkehrsmenge würde die beiderseits dieser Straße anzutreffende Wohnbebauung deutlich entlasten. Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse würde sich diese zusätzliche Steigerung des Verkehrsaufkommens in einer weiteren Erhöhung der Lärmimmission von 0,4 bis 0,5 dB(A) bemerkbar machen. Da sich das Gros der Tiefgaragennutzer aus nördlicher Richtung auf die Ein- und Ausfahrt zubewegen wird, und die Hauptverkehrsstraße ein zügiges Fortkommen sicherstellt, läge die Zu- und Ausfahrt auch aus Gründen der Orientierung an dieser Stelle sehr günstig. Gleichzeitig würde sich eine Reduzierung der Verkehrsströme auf der Bahnhofstraße ergeben, so dass das Ziel der Umsetzung der ÖPNV-Achse auf der Bahnhofstraße leichter umzusetzen wäre.

Die ungünstigste Belastungssituation im Knotenpunktbereich Hohenzollernstraße / Markenbildchenweg zeigt der Variantenfall D auf. Durch die stark mit Umwegefahrten belastete Führung der von Norden die Tiefgarage ansteuernden Verkehre (knapp 70% aller Tiefgaragennutzer) werden mit 16.900 Kfz-DTV auf dem Abschnitt der Hohenzollernstraße südlich des Markenbildchenweges Belastungswerte erreicht, welche die Belastung der Variante B um ca. 8% übersteigen. Derartiges stellt im Bereich eines zweistreifig ausgebauten Straßenquerschnitts ein sehr hohes Belastungsniveau dar.

In dieser Variante BD werden die von Süden auf die Tiefgarage zufahrenden Verkehre zu einem Großteil (gut 75%) über die Neversstraße zur Tiefgarage geführt und demzufolge die Strecken Hohenzollernstraße, südlich Markenbildchenweg und Markenbildchenweg, westlich Hohenzollernstraße um ca. 800 Kfz. - DTV entlastet. Auf dem Abschnitt der Hohenzollernstraße entspricht dies einer Belastungsreduktion von ca. Minus 5%.

Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung:

- **Generelle Überlegungen/Erkenntnisse**
Von den 1.675 PKW je Richtung, durch welche die Tiefgarage am Bahnhofplatz genutzt wird, nähern sich im Variantenfall B - grob unterteilt - ca. 1.150 PKW (knapp 69%) von Norden und 525 PKW (entspricht ca. 31%) von Süden der Tiefgarage. Während von Süden die Verkehre (aus den Bereichen Oberwerth, Pfaffendorfer Höhe und Horchheim, Stolzenfels und Flugfeld Karthause) quasi nur über die Hohenzollernstraße den Weg zur Tiefgarage finden können, stehen den Verkehren aus dem Norden (ca. 570 PKW über den Moselring, ca. 150 PKW über Hohenfelder Straße und Lohrstraße, ca. 230 PKW über Pfaffendorfer Brücke/Neustadt und ca. 200 PKW über die Kardinal-Krementsz-Straße) je nach Tiefgaraganbindung verschiedene Zufahrtsmöglichkeiten zur Verfügung.
- Aus dem starken Übergewicht der Verkehre aus dem Norden leitet sich die Sinnhaftigkeit ab, die Tiefgaraganbindung möglichst weit nach Norden zu legen, um die Mehrzahl der Tiefgaragennutzer auf kürzestem Wege zur Tiefgarage zu leiten. Unter dem Gesichtspunkt, bestehende Lagegunstvorteile möglichst optimal auszunutzen, wäre sicherlich eine Öffnung der Tiefgarage nach Norden als attraktivste Lösung einzustufen.
- Im Umkehrschluß wird sich die Anbindung der Tiefgarage im Süden als entsprechend ungünstig erweisen.
- Eine Mehrfachanbindung der Tiefgarage bedeutet eine optimale Verteilung der Verkehre und damit auch größere Flexibilität in der Nutzung der Garage um den Preis zusätzlicher Investitionen für das

zweite Zufahrtsbauwerk.

- Jede Tiefgaragenanbindung an das Streckenpaar Löhrstraße/Bahnhofstraße steht im Zielkonflikt zu den Vorstellungen des Verkehrsentwicklungsplans, die Bahnhofstraße als zukünftige ÖPNV-Achse einzurichten. Die Verwirklichung der ÖPNV-Achse setzt voraus, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs in der Bahnhofstraße auf ein Minimum zu beschränken (Ziel sollte es sein, nur Anliegerverkehre zuzulassen, um den reibungslosen Betriebsablauf des ÖPNV gewährleisten zu können).

7. Planungsalternativen zur Unterbringung der Ein- und Ausfahrten in die Tiefgarage an verschiedenen Stellen im Planungsgebiet

Die Tiefgarage Bahnhofplatz ist aufgrund der diskutierten funktionalen Zuordnung unmittelbar dem Hauptbahnhof zugeordnet. Wegen der gegebenen räumlichen Verhältnisse, kommt als alleiniger Standort die Fläche unter dem bisherigen Bahnhofsvorplatz in Frage. Alternative Standorte scheiden wegen der tatsächlichen baulichen Situation aus, da eine Beseitigung größerer bebauter Bereiche mit anschließender Neubebauung nicht realistisch erscheint. Als potentiell Baufeld ist die Fläche zwischen dem Bahnhofsgebäude, der südlichen Fassadenfront des Baublocks Markenbildchenweg, der westlichen Flucht des sog. Toto-Lotto-Gebäudes und der nördlichen Bauflucht des Schaltergebäudes des ehemaligen Hauptpostamtes anzusehen. Das großzügig dimensionierte Baufeld für die Tiefgarage ermöglicht eine Positionierung des unterirdischen Baukörpers ganz nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten und unter Berücksichtigung der funktionalen Anforderungen, die aus der Zuordnung der oberirdischen Verwaltungsgebäude resultiert.

Vor der endgültigen Festlegung der Lage der Zu- und Ausfahrt der Garage sind die verschiedenen Erschließungsvarianten diskutiert worden, die im Folgenden kurz angesprochen werden und auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das städtebauliche Umfeld und die Funktionsfähigkeit der Garage bewertet worden sind. In Erwägung zu ziehen sind die Standorte

- nördlich des Bahnhofs (Standort der heutigen Taxenvorfahrt), mit räumlich getrennter Zu- und Ausfahrt in der Löhrstraße und der Bahnhofstraße,
- Markenbildchenweg zwischen Kurt-Esser-Haus und dem sogenannten Toto-Lotto-Gebäude,
- im Bereich der vorgesehenen öffentlichen Grünfläche, die an die Hohenzollernstraße grenzt und
- Neversstraße zwischen ehemaligem Hauptpostgebäude und dem südlichen Gebäude im Kerngebiet MK3.

Für die Erschließung der Tiefgarage sind sowohl Einzel- als auch Doppelanbindungen an das Straßennetz vorstellbar. Die funktionalen wie auch städtebaulichen Auswirkungen sind nicht so grundverschieden, als das es an dieser Stelle notwendig wäre, die relativ geringfügigen Unterschiede in detaillierter Form mit in die Erörterung einzubeziehen. Auf die lärmtechnischen Besonderheiten dieser Planungsvarianten wird unter Punkt 8.4 der Begründung eingegangen.

Bei der in Rede stehenden Größe des Baufeldes für die Tiefgarage lassen sich in dem für eine öffentliche Nutzung vorgesehen Bereich ca. 450 Stellplätze unterbringen. Wegen der gewählten planungsrechtlichen Festsetzungen können weitere Tiefgaragen in den angrenzenden Baublöcken errichtet werden, die unterirdisch über diese öffentlich zugängliche Tiefgarage erschlossen werden können. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans wird über zwei kleinere Anlagen gesprochen, die unter dem projektierten und in Ausführung befindlichen Gebäude Ecke Markenbildchenweg/Toto-Lotto-Gebäude und der vorgesehenen Bebauung im nördlichen Bereich des Baublocks MK3 liegen

werden. Dadurch wird die Zahl der Stellplätze maßvoll erweitert und die Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs in und aus dieser Garage konzentriert. Aus rein funktionalen Gesichtspunkten wird es ausreichen, lediglich eine kombinierte Zu- und Ausfahrt vorzusehen.

Die Planungsvariante im Bereich der vorgesehenen öffentlichen Grünfläche wurde keiner detaillierten verkehrsplanerischen Untersuchung unterzogen, da die städtebauliche Zielsetzung, hier eine öffentliche Grünfläche einzurichten, als eindeutig höherwertig eingestuft wurde. Weitere Bewertungs- und Ausschlußkriterien für diesen grundsätzlich denkbaren Standort werden unter Textziffer 7.1.3 erörtert.

7.1 Städtebaulich-funktionale Beschreibung und Bewertung der Standortalternativen für die Ein- und Ausfahrten:

7.1.1 Variante Löhrrstraße bzw. Bahnhofstraße

Der Bereich des Nordkopfes des Koblenzer Hauptbahnhofs liegt in räumlicher Randlage bezogen auf das übrige Straßennetz; auch die Funktion der Erschließungsstraßen ist wegen der gegebenen Einbahnstraßenregelung relativ eingeschränkt. Bedingt durch die aus der Umsetzung der vielfältigen Planungsziele resultierenden räumlichen Enge im Übergangsbereich zwischen Hauptbahnhof und der Löhrrstraße als Eingangstor zur Stadt müssen sowohl Zu- als auch Ausfahrt in zwei unabhängige Bauteile aufgelöst und den genannten Straßenzügen zugeordnet werden. Eine Zufahrt in der Löhrrstraße wäre für alle aus Richtung Süden kommenden Verkehrsteilnehmer nur durch Inanspruchnahme eines relativ großen Umweges über die Rizzastraße oder den Friedrich-Ebert-Ring zu erreichen. Für die aus Richtung Norden anfahrenen Tiefgaragennutzer wäre die Zuwegung kürzer, da sie entweder über den Friedrich-Ebert-Ring oder die Rizzastraße auf unmittelbarem Weg an den Hauptbahnhof herangeführt würden. Ein wesentlich kürzerer Umweg müsste in Anspruch genommen werden, wollte man aus der Tiefgarage wieder über die Verbindung Bahnhofstraße/Hohenstaufenstraße in Richtung Süden davonfahren; weitere Verkehrsteilnehmer könnten den Bahnhofsbereich über die Bahnhofstrasse in Richtung Norden verlassen.

Hierbei würde mit der Hohenstaufenstraße ein Quartier belastet, das sich durch einen sehr hohen Wohnanteil im Vergleich zu der gesamten Baumasse in diesem Straßenzug auszeichnet. Aus den Verkehrserhebungen zur Beurteilung der realistischen Erschließungsvarianten für die Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz läßt sich ableiten, dass die Hohenstaufenstraße mit zusätzlichem Verkehr belastet würde, sofern die Bahnhofstraße den ausfahrenden Verkehr aus der Tiefgarage aufnehmen müßte. Allein durch die Planungsentscheidung, den Bahnhofplatz für den Individualverkehr zu sperren, wird es zu einer deutlichen Erhöhung der täglichen Verkehrsbelastung in der Hohenstaufenstraße kommen. In Abhängigkeit von der gewählten Erschließungsvariante der Garage steigt die tägliche Verkehrsbelastung dieser Straße von 850 Kfz/24h auf 2700 Kraftfahrzeuge; ursächlich hierfür dürften Schleichverkehre zwischen Löhrrstraße und Hohenzollernstraße sein, um damit die ursprüngliche nord-südgerichtete Fahrbeziehung Löhrrstraße/Neversstraße wieder in ähnlicher Weise wahrnehmen zu können. Eine weitere Steigerung (18,5%) träte durch den Ausfahrverkehr aus der Tiefgarage auf. Diese Zusatzbelastung ist unter Berücksichtigung alternativer Erschließungsmöglichkeiten der Tiefgarage vermeidbar. Sofern keine Fahrbeziehung über die Hohenstaufenstraße gewählt wird, würde die Bahnhofstrasse und der Knotenpunkt am Friedrich-Ebert-Ring zusätzlich belastet.

Obwohl die soeben beschriebenen Umwege nur von untergeordneter Bedeutung sind, würde eine Anordnung der Ein- und Ausfahrtrampen am Nordkopf des Hauptbahnhofs die Umsetzung des städtebaulichen Ziels verhindern, den Hauptbahnhof besser als bisher an die Koblenzer Innenstadt anzuschließen. Die nur in begrenztem Maße zur Verfügung stehende Fläche müsste sowohl zur Bewältigung erheblicher Mengen des Individualverkehrs (allein ca. 3350 Fahrten von und zur Tiefga-

rage), als auch zur Abwicklung des Bus-, Fußgänger-, Rad- und Anliegerverkehrs dienen. Die weiter oben in der Begründung beschriebene Verbesserung der Verkehrsfunktion des Bahnhofplatzes wie auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Fußgängerflächen unmittelbar vor dem Hauptportal des Bahnhofs lassen die eben beschriebene Zusammenballung der einzelnen Verkehrsarten nicht zu. Würde man die Zu- und Ausfahrt dennoch in diesen Bereich legen, könnte es zu keiner städtebaulichen Verbesserung im Vergleich zur heutigen Situation kommen, da auch zukünftig erhebliche PKW-Mengen hierhin fahren würden, die auch in Konflikt mit dem intensivierten Busverkehr und dem sich zukünftig ebenfalls steigernden Taxiverkehr träten. Die Bahnhofstraße soll nach den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans langfristig zur ÖPNV-Trasse zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt ausgebaut werden. Eine Tiefgaragenzufahrt in die Bahnhofstraße hinein wäre infolge der daraus resultierenden Verkehrsbelastung nicht zu vereinbaren. Wesentlich schwerwiegender als die Wechselwirkungen zwischen den motorisierten Verkehrsteilnehmern wiegen jedoch die Beeinträchtigungen, die sowohl Fußgänger als auch Radfahrer hinnehmen müssten.

Vor einigen Jahren wurde die sogenannte Obere Löhrstraße aufwendig umgestaltet und mit einem boulevardähnlichen Erscheinungsbild ausgestattet. Hiermit wurde der Anfang für eine attraktive fußläufige Anbindung dieses Straßenzuges an die weiter nördlich gelegene Einkaufsstadt gemacht; auch der südliche Teil der Löhrstraße soll einen aufwendig gestalteten Ausbau erhalten. Diese Aufwendungen können allerdings nur unter der Voraussetzung ihre volle Wirkung entfalten, sofern der naheliegende Netzschluss zwischen Rizzastraße und Bahnhof ohne nennenswerte Einschränkungen möglich sein wird. Dieses Ziel wird man nur erreichen können, wenn der Durchgangsverkehr auf der Löhrstraße generell verringert wird; insofern wäre es kontraproduktiv, wenn auf dieser Straße auch noch der Tiefgaragenzufahrtsverkehr bewältigt werden müßte. Die Zufahrt zur Tiefgarage über die Löhrstraße würde jedoch nicht nur diesem städtebaulichen Ziel entgegenstehen, sondern zudem Rizza- und Roonstraße zusätzlich belasten. Unter Berücksichtigung sämtlicher Vor- und Nachteile scheidet die Planungsvariante am Nordkopf des Hauptbahnhofs für eine Realisierung aus.

7.1.2 Variante Markenbildchenweg

Über den Knotenpunkt Markenbildchenweg/Hohenzollernstraße wird die Tiefgarage unmittelbar an das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Koblenz angeschlossen. Dadurch kann eine zusätzliche Verkehrsbelastung der nachgeordneten Straßen vermieden werden. Durch die Einbindung dieser Straße im städtischen Netz wird der auf den Bahnhof orientierte Zielverkehr unmittelbar auf den Hauptbahnhof ausgerichtet und die Tiefgarage auf kurzem Wege vom Hauptnetz zu erreichen sein. Im Vergleich zur oben erörterten Variante erreicht der aus Richtung Norden kommende Verkehrsteilnehmer die Bahnhofstiefgarage durch einen minimal längeren Umweg, da die Löhrstraße wegen der in Rede stehenden Entwicklung des zentralen Omnibusbahnhofs nur noch als Verkehrsschleife in die Bahnhofstraße und somit nicht mehr als öffentliche Straße mit uneingeschränkter Erschließungsfunktion in Richtung Süden zur Verfügung stehen würde. Für den aus Süden anfahrenden Fahrzeuglenker träte eine merkliche Fahrwegersparnis ein, weil kein Umweg über die Strecke Rizzastraße/Löhrstraße nötig sein würde. Eines der wesentlichen Ziele des Bebauungsplans ist die Verbesserung der Benutzbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs in Koblenz. Vor der Umsetzung des Bebauungsplans wurde nicht nur der Bahnhofplatz sondern auch der Markenbildchenweg als Erschließungs- und Durchgangsstraße mit einer entsprechend hohen Verkehrsbelastung genutzt. Zur Verwirklichung dieses obigen Ziels wird ein leistungsfähiger Omnibusbahnhof geplant und festgesetzt, der vom motorisierten Individualverkehr weitestgehend unbeeinflusst betrieben werden soll. Diese Planungsmaxime bedingt die größtmögliche Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs und seine Reduzierung auf die Anliegerfunktion, auch für den Markenbildchenweg. Dadurch entsteht die Möglichkeit, das freiwerdende Verkehrsflächenpotential anderweitig zu nutzen. Die Breite der Verkehrsfläche im Markenbildchenweg bietet das Potential, sowohl den Omnibusverkehr (und den Anliegerverkehr des ehemaligen Toto-Lotto-Komplexes) in Richtung Hohenzollernstraße, den

Anliegerverkehr des Markenbildchenwegs als auch die Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage unterzubringen.

Mit der Unterbringung der Zu- und Ausfahrt an dieser Stelle kann an der Nordseite des Hauptbahnhofs die Eingangssituation in die Löhrstraße verbessert werden; damit werden in erster Linie die Interessen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer angesprochen, die im Vergleich zum Status-quo ebenfalls verstärkt berücksichtigt werden sollen. Eine vergleichbare Aufwertung erfährt die Fußgänger- und Radwegeverbindung, die auf der Achse Rhein-/ Johannes-Müller-Straße an den Hauptbahnhof herangeführt wird (vergl. die Ausführungen zu nachfolgenden Variante).

7.1.3 Variante zwischen den Gebäuden Hohenzollernstraße 46 und 52

Als weitere in Erwägung zu ziehende Standortvariante für die Zufahrtsmöglichkeit in die Tiefgarage ist die Freifläche zu nennen, die zwischen den Gebäuden Hohenzollernstrasse 46 und 52 liegt. Die Hohenzollernstraße ist ausweislich der Ausführungen des Verkehrsentwicklungsplans als Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung anzusehen. Eine hier angebundene Tiefgarage würde aufgrund des gut ausgebauten Straßennetzes gut angenommen werden und entsprechend gut frequentiert. Als nachteilig wird die Lage abseits des traditionellen Zufahrtsweges zum Hauptportal des Hauptbahnhofs empfunden; die damit verbundenen Orientierungsprobleme für den motorisierten Verkehrsteilnehmer dürfen allerdings nicht überbewertet werden. Im unmittelbaren Vergleich zur denkbaren Lage im Markenbildchenweg muß der Standort jedoch aus verschiedenen Gründen kritisch betrachtet werden. Die Hohenzollernstraße weist wegen ihrer Hauptschließungsfunktion im Netz der Stadt Koblenz eine dementsprechend hohe Verkehrsbelastung auf, deren Auswirkungen bei der Standortdiskussion entsprechend gewürdigt werden müssen. Wegen der verkehrstechnischen Rahmenbedingungen ist eine Einspeisung größerer Verkehrsmengen aus einer Tiefgarage, mit einem unverhältnismäßig hohen Sicherheitsrisiko für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer verbunden. Insbesondere während der Verkehrsspitzenzeiten würde es zu Kapazitätsengpässen auf der Hohenzollernstraße und im Ein- und Ausfahrtsbereich der Tiefgarage kommen. Wegen der beengten Verhältnisse im Straßenraum bestehen keine Möglichkeiten, die erforderlichen Flächen für die Verflechtungsbereiche unterzubringen, so dass die Verkehrssicherheit nur durch eine Signalisierung des Bereiches gesteigert werden könnte. Aber selbst dadurch können die zusätzlichen Gefahren nicht in Gänze ausgeschlossen werden. Durch eine weitere Lichtsignalanlage zwischen den Knotenpunkten Neversstraße/Hohenzollernstraße und Markenbildchenweg/Hohenzollernstraße würde die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachse beeinträchtigt und Staus wären die Folge, die auch den Anliegern nicht zuzumuten sind.

Neben den beschriebenen Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr sind solche auf den Fuß- und Radfahrverkehr zu erwarten. Eine der zentralen Entwurfsgedanken zur Umgestaltung des Bahnhofsbereiches ist seit Jahren die Entflechtung der einzelnen Verkehrsarten. Hier sei nur am Rande erwähnt, dass Löhrstraße, Bahnhofstraße, Markenbildchenweg und auch die Neversstraße in erster Linie für die Abwicklung der motorisierten Verkehre vorgesehen sind und sowohl Rad- als auch Fußgängerverkehre allenfalls als gleichberechtigte Verkehrsarten in dem zur Verfügung stehenden Raum untergebracht werden können. Die gegenüber der Johannes-Müller-Str. vorhandene Baulücke soll daher zur Verbesserung der Verkehrssituation von Fußgängern und Radfahrern herangezogen werden und sozusagen als Anknüpfungspunkt für eine „grüne“ Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Rheinufer genutzt werden. Schon heute ist die Johannes-Müller-Str. als grüne Achse im städtischen Fuß- und Radwegenetz enthalten; findet allerdings keine sinnvolle Fortsetzung in westlicher Richtung. Daraus resultiert eine stadtfunktional unbefriedigende Wegeführung, die auch dementsprechend schlecht angenommen wird. Zur Attraktivitätsverbesserung wurde daher der Ansatz verfolgt, die vorhandene grüne Achse unmittelbar an den Bahnhofsbereich heran zu entwickeln. Dieses wesentliche planerische Ziel würde durch eine gleichzeitige Berücksichtigung des motorisierten

Verkehrs für eine relativ stark frequentierte Tiefgaragenzu- und -ausfahrt weitestgehend entwertet.

Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, das Gebäude der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz und die sich unmittelbar daran nördlich anschließenden Gebäude andienen zu können, muss bereits der motorisierte Zugangsverkehr an der Südgrenze des Grundstücks der Landwirtschaftskammer bewältigt werden. Somit sind bereits Abstriche von der planerischen Vorstellung der Verwirklichung einer reinen Fußgänger- und Radfahrerverbindung hinzunehmen; eine weitere Beeinträchtigung der Funktion der vorgesehenen Grünfläche ist jedoch nicht hinzunehmen. Es kann davon ausgegangen werden, dass infolge des reinen Zu- und Abgangsverkehrs zum Toto-Lotto-Gebäude eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung auf der Geh- und Fahrfläche eintreten wird und diese akzeptiert werden kann. Eine weitere Erhöhung der Kraftfahrzeugmenge infolge der Anbindung einer Tiefgarage würde zu nicht vertretbaren Verkehrskonflikten auf bzw. im unmittelbaren Umfeld dieser Andienungsfläche im Allgemeinen und zu unverhältnismäßigen Verkehrsfährdungen im Einmündungsbereich der Hohenzollernstraße im Besonderen führen, wie weiter oben ausgeführt wurde. Wegen der Vielzahl der angesprochenen Probleme muss auf die Anbindung der Tiefgarage an dieser Stelle verzichtet werden.

7.1.4 Variante Neversstrasse

Eine Tiefgaragenzufahrt im südlichen Bereich des Bahnhofplatzes könnte wegen der Größe des geplanten Busbahnhofs und der darauf abgestimmten Festsetzung im Bebauungsplan erst in relativ großer Entfernung von der festgesetzten Tiefgaragenfläche in der Neversstrasse untergebracht werden. Von diesem denkbaren Standort würden in erster Linie diejenigen profitieren, die sich der Tiefgarage aus südlicher Richtung nähern, da die Ein- oder Ausfahrtsrampe im Vergleich zu den anderen Varianten am weitesten nach Süden gerichtet wäre. Die Zahl der aus südlicher Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ist mit ca. 31% deutlich geringer, als das Gros der Tiefgaragennutzer, welches sich aus nördlicher Richtung nähert. Diesem Erreichbarkeitsgewinn stünde das Manko gegenüber, dass alle von Norden anfahrenden Verkehrsteilnehmer im Grunde zunächst einmal an der Tiefgarage Bahnhofplatz in südlicher Richtung vorbeifahren, um anschließend im Einmündungsbereich der Nevers- in die Hohenzollernstraße wieder in nördlicher Richtung abbiegen zu müssen. Dadurch würde nicht nur die räumliche Orientierung erschwert, sondern auch ein erhebliches Maß an Umwegkilometern gefahren werden müssen.

Das kommunale Konzept zur Verbesserung des Busverkehrsangebots in Koblenz sieht die Entflechtung der Haltestellensituation im zentralen Omnibusbahnhof und insofern die Errichtung von 24 Doppelhaltestellen und weiteren Halteplätzen für überregionale Linien und Wartepositionen für Linienbusse in der Neversstraße vor. Der Bahnhofplatz bietet bei der verfolgten verkehrsplanerischen Konzeption für den Zentralen Omnibusbahnhof nur den Raum, der gerade ausreicht, um die Buslinien der KEVAG, der KVG und der RMV unterzubringen. Daher müssen die Buslinien von weiteren Verkehrsbetrieben des Regionalverkehrs, der nationalen und internationalen Fernverkehre und die Reisebusse außerhalb des eigentlichen Omnibusbahnhofs untergebracht werden. Um den Übergang zu diesen Bussen von der Bahn und den anderen Buslinien zu gewährleisten, ist eine räumliche Nähe, wie sie in der Neversstraße gegeben ist, angebracht. Für die reibungslose Abwicklung des Linienbusverkehrs ist es notwendig, Einsatzfahrzeuge in der Nähe des Omnibusbahnhofs bereitzuhalten, die in der Neversstraße bereitgestellt werden. Bedingt durch diese Notwendigkeit müsste zur Unterbringung des Zu- bzw. Ausfahrbauwerks hier entweder auf einige der Haltestellen oder Wartepplätze und auch ebenerdige Kurzzeitparkplätze verzichtet oder ein überlanges Tunnelbauwerk zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und der eigentlichen öffentlichen Tiefgarage erstellt werden.

Insbesondere in funktionaler Hinsicht ist eine solche Lösung kritisch einzustufen. Die umfangreichen Investitionen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs im gesamten Stadtgebiet

drücken sich im Bahnhofsbereich durch eine Erneuerung des zentralen Omnibusbahnhofs aus, dessen Zu- und Ausfahrtsbeziehungen in Gänze von konkurrierenden Verkehrsströmen und -arten entflechtet werden sollen. Dieser Planvorstellung entspricht die Entscheidung, den Individualverkehr vom Bahnhofplatz wegzunehmen und auf die peripheren Hauptverkehrsstraßen zu verlagern. Dadurch wird das Erschließungspotential des Omnibusbahnhofs und die Abwicklung des Busverkehrs im Vergleich zur vorherigen Situation deutlich verbessert. Somit ist auch die Neversstraße in erster Linie als Zubringer zum Busbahnhof gedacht und soll in einem untergeordneten Maße Anliegerverkehr der unmittelbar ansässigen Nutzungen aufnehmen. Für die Kurzbesucher der Post (Schließfächanlage) und der künftig dort angesiedelten Landesbibliothek sowie für die Fahrgäste der Fernlinienbusse und der Reisebusse mit Gepäck, die mit dem PKW gebracht oder abgeholt werden, ist eine nur begrenzte Anzahl an Kurzzeitparkplätzen entlang der Ostfassade des ehemaligen Postgebäudes vorgesehen.

Eine wesentliche Reduzierung der Einstellplätze im Straßenraum oder gar ein völliger Verzicht kann wegen der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Nutzbarkeit der in diesem Bereich vorgesehenen Dienstleistungsunternehmen nicht vertreten werden. Die Zu- und Ausfahrtsmöglichkeit für die Tiefgarage brächte eine nennenswerte Verkehrsbelastung in die Neversstraße, mit der zwangsläufig eine Beeinträchtigung des Omnibusbetriebs einhergehen würde. Infolgedessen würden auch die öffentlichen Investitionen in den neuen Busbahnhof zum Teil entwertet. Voraussetzung für eine räumlich unabhängige Organisation der Zufahrtsbeziehungen in der Neversstraße wäre eine deutliche Verbreiterung der festgesetzten Straßenverkehrsfläche, die nur durch das Zurückdrängen der überbaubaren Fläche im Kerngebiet MK 3 geschaffen werden könnte. Bei der Erörterung der stadtgestalterischen Ziele ist vorgetragen worden, dass der baulich unbefriedigend gefasste Bahnhofplatz durch die Ergänzung der fehlenden Baublockecken eine eindeutig lesbare städtebauliche Figur bekommen soll. Unter Berücksichtigung der bereits erörterten verkehrsfunktionalen Mehrfachnutzungen läßt sich im nördlichen Abschnitt der Neversstraße kein Raum für eine Tiefgaragenanbindung unterbringen. An der Südflanke des Platzes kann deshalb eine Aufweitung des Straßenraums über das bisherige Maß hinaus aus der Gesamtheit der vorgetragenen Argumente nicht in Erwägung gezogen werden, denn dieser Standort ist wegen seiner negativen Auswirkungen auf die Erschließungsfunktion des Südanschlusses des Busbahnhofs weniger gut geeignet.

Die Bewertung der Standortvarianten bezieht sich, abgesehen vom Bereich Löhrrstraße / Bahnhofstraße, jeweils auf räumlich zusammengefaßte Ein- und Ausfahrtsbauwerke. Grundsätzlich könnten ebenso getrennte Rampenbauwerke errichtet werden, die jedoch unter Berücksichtigung der unter den einzelnen Punkten genannten Kriterien mit nahezu identischen Auswirkungen auf das Umfeld und die einzelnen Belange beurteilt werden müssen. Neben diesen funktionalen Kriterien treten als weiteres Gegenargument erhöhte Baukosten hinzu, durch welche die Rentabilität der Tiefgarage gemindert würde. Dies hätte letztlich wegen einer darauf abzustellenden Kostenkalkulation Auswirkungen auf die Attraktivität der Garage und im weitesten Sinne ebenso negative Bedeutung für die Durchsetzung des Planungsgedankens, das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf ein öffentliches Verkehrsmittel attraktiver zu machen, um dadurch die Umwelt zu entlasten.

Aus diesem Planungsgedanken (Intensivierung der ÖPNV-Bedienung in Koblenz und seiner Umgebung) wurde dann die in den Bebauungsplan eingeflossene Lösung entwickelt, Bus- und motorisierte Individualverkehre voneinander zu trennen, daher musste die Achse Löhrrstraße / Markenbildchenweg bzw. Löhrrstraße / Neversstraße und umgekehrt die Richtung Neversstraße / Bahnhofstraße aus dem IV-Netz herausgenommen werden. Diese Einzelentscheidung führte dazu, von einer (weiteren) Tiefgaragenzu- und -abfahrt, z. B. im nördlichen Bereich des Bahnhofs unmittelbar an der Hohenzollernstraße oder in der Neversstraße, Abstand zu nehmen. Waren es für den Standort nördlich des Hauptbahnhofs im Wesentlichen funktionale Kriterien, die durch räumliche Sachzwänge ergänzt wurden, sind es hinsichtlich der Fläche zwischen Post und dem südlichen Gebäude im Kerngebiet

MK3 die beiden genannten Gesichtspunkte in identischer Gewichtung. Zumindest bezüglich der Lage des Zufahrtsbauwerks in der Neversstraße kommen noch relevante Kostengesichtspunkte hinzu, weil hier eine überlange und für Benutzer unattraktive Röhre in Form eines unrentierlichen unterirdischen Zufahrtsbauwerks notwendig gewesen wäre, da auch die Neversstraße im Prinzip bis in den Einmündungsbereich Frankenstraße als Teil des zentralen Omnibusbahnhofs einzustufen ist. Vor dem Hintergrund der vorgetragenen Vor- und Nachteile der einzelnen Standortvarianten ist es gerechtfertigt, den Standort Markenbildchenweg als denjenigen mit der größten verkehrstechnischen und städtebaulichen Funktionalität auszuwählen. Die Auswirkungen auf die bewohnten Quartiere im Umfeld werden nicht verkannt, die Zusatzbelastungen der betroffenen Straßenzüge sind im Vergleich zu Vorbelastung als relativ gering einzustufen, somit ist die gewählte und im Bebauungsplan festgesetzte Planungsvariante durchaus zu vertreten.

8. Beurteilung der Lärmsituation vor und nach Umsetzung der Bebauungsplanung

8.1 Grundsätzliche Vorgaben

Die mutmaßlichen Auswirkungen des Bebauungsplans sind durch ein zweistufiges schalltechnisches Gutachten untersucht worden. In der ersten Untersuchung wurde der Teil des Geltungsbereichs behandelt, der aufgrund seiner Festsetzungen als qualifizierter Teil einzustufen ist. Nach Interpretation der Ergebnisse wurde deutlich, dass auch das weitere, insbesondere das nördlich und östlich des Bahnhofs gelegene Umfeld einer lärmtechnischen Untersuchung unterzogen werden muß. Gegenstand der verkehrsplanerischen und lärmtechnischen Untersuchungen waren auch Flächen, die außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans liegen; da für diese Flächen keine planbedingten Veränderungen nachgewiesen werden konnten, wurden sie nicht in den Geltungsbereich aufgenommen. Die Abgrenzung des Geltungsbereichs in seiner jetzigen Form resultiert aus den Ergebnissen dieser Gutachten. Dabei ist neben der gegebenen Situation vor Aufstellung des Bebauungsplans auch der im Bebauungsplan formulierte Planungsfall untersucht worden, der sich in erster Linie in der Entscheidung äußert, die Achsen Neversstraße/Bahnhofstraße bzw. Löhrstraße / Neversstraße aus dem Verkehrsnetz herauszunehmen. Behandelt werden fünf Erschließungsmöglichkeiten mit kombinierten oder räumlich separierten Zu- und Ausfahrbauwerken (vergl. Kapitel 6.2 und 7). Die Planung sieht weiterhin eine öffentliche Tiefgarage, sowie die Neugestaltung des zentralen Omnibusbahnhofs vor. Für beide Untersuchungsschritte (Status-Quo-Prognose und Planungsvarianten) wurden hochgerechnete Verkehrsdaten für das Prognosejahr 2015 verwendet.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob durch die baulichen Veränderungen auf dem Bahnhofplatz das Kriterium der wesentlichen Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erfüllt ist, und die darin genannten Immissionsgrenzwerte an den angrenzenden Wohn- und Geschäftsgebäuden eingehalten werden. Veränderungen im Sinne dieser Verordnung sind nur für den eigentlichen zentralen Omnibusbahnhof und den Anschluss des Markenbildchenwegs an die Hohenzollernstraße zu erwarten. Die Hohenzollernstraße selbst wird baulich nicht verändert, so dass hier die Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung keine Gültigkeit entfalten.

Die Veränderungen der Lärmbelastung, die aus der planbedingten Zunahme des Individualverkehrs resultieren werden, sind gleichwohl bedeutsam und abwägungserheblich. Eine Bewertung der Emissionssituation auf den durch die Sperrung der Neversstraße betroffenen Hauptverkehrsstraße erfolgt anhand der Maßgaben der Sanierungsbewertung. Hier werden die prognostizierten Lärmwerte mit den Sanierungsgrenzwerten für die festgesetzten Kerngebiete, das allgemeine Wohngebiet und die

benachbarten bebauten Bereiche verglichen und bewertet. Berücksichtigt wurden die bestehenden, die geplanten und die tatsächlich vorhandenen Baugebiete im Sinne der Baunutzungsverordnung.

Eine weitere Beurteilung wurde unter Anwendung der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ durchgeführt. Sie gibt allgemeine schalltechnische Empfehlungen für die Aufstellung von Bauleitplänen und die damit zu regelnde Zuordnung der verschiedenen stöempfindlichen Nutzungen. Die in der Norm genannten Lärmwerte sind als Orientierungswerte anzusehen, die im Planungsfall anzustreben sind. Eine Umsetzung des Planungsprinzips, unverträgliche Nutzungen zu separieren, kann im Regelfall bei Planungen auf freiem Feld umgesetzt werden, in gewachsenen Situationen sind die Orientierungswerte nur selten einzuhalten. Trotz dieser Einschränkung ist der Norminhalt auch im diskutierten Planungsfall anzuwenden und es ist darüber zu befinden in wie weit die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfüllt sind bzw. durch welche Maßnahmen diese sichergestellt werden können. Hinsichtlich der Notwendigkeit zur Durchführung einer Lärmsanierung ist diese Beurteilung jedoch ohne Relevanz.

8.2 Beurteilung der Planungssituation gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den unmittelbaren Einwirkungsbereich des Zentralen Omnibusbahnhofs

Die Berechnung der Geräuschimmissionen wurde nach der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz (VLärmSch R 97) vorgenommen. Dieser Rechengang bezieht sich unter entsprechender Berücksichtigung der Maßgaben dieser Vorschrift auf den Neubau- bzw. Ausbauabschnitt der Planungsmaßnahme, mithin auf den Bereich, in dem bauliche Veränderungen der Verkehrsfläche, zum Beispiel in Form der Hinzufügung einer Fahrspur oder durch einen durchgreifenden Umbau, vorgenommen werden. Solche Bereiche des Planungsgebiets, die baulich nicht verändert werden, sind insofern nach dieser Verordnung nicht zu untersuchen; für diese Verkehrsbereiche ist eine Betrachtung unter dem Kriterium der Lärmsanierung bzw. der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ angezeigt.

Nach den rechtlichen Vorgaben wurden entlang des Geltungsbereichs an allen Wohn- und Geschäftsgebäuden Immissionspunkte festgelegt. Für die Bewertung nach der Verkehrslärmschutzverordnung wurden innerhalb des Umbaubereichs die entsprechenden Verkehrswege berücksichtigt und die Pegelwerte mit den Vorgaben der Verordnung verglichen. Das Kriterium der wesentlichen Änderung ist erfüllt, wenn durch den Umbau eine Erhöhung um mehr als 3 dB(A) eintritt oder die Geräuschimmissionen auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht werden. Anhand der berechneten Lärmwerte kann festgestellt werden, dass durch die verkehrstechnische Umplanung und durch die Sperrung des Bahnhofplatzes für den Individualverkehr mit einer Reduzierung der Lärmbelastung im unmittelbaren Einwirkungsbereich des Zentralen Omnibusbahnhofs zu rechnen ist. In den betroffenen Gebäuden der Nevers-, Franken- und Löhrstraße tritt überwiegend eine deutliche Pegelsenkung ein. An wenigen Immissionspunkten kommt es zu Pegelerhöhungen, wobei die absolute Höhe der Pegel die Immissionsgrenzwerte für den Tag oder die Nacht nicht erreicht.

Die aktuellen Verkehrsprognosedaten belegen eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung in der Hohenzollernstraße, die eine deutliche Steigerung der täglichen Lärmbelastung mit sich bringt. Weil hier im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung keine wesentliche bauliche Änderung vorliegt, die Verkehrslärmsituation aber dennoch einer eingehenden Erörterung bedarf, werden die Auswirkungen des Verkehrsgeschehens auf der Hohenzollernstraße an den Maßgaben der Sanierungsbewertung für Verkehrswege gemessen (vergl. Punkt 9.4).

8.3 Betrachtung der Lärmsituation unter Berücksichtigung der Vorgaben der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für den qualifizierten Teil des Bebauungsplans

Entscheidendes Kriterium für die Definition des Planungsinhalts in der Form, wie er gefaßt worden ist, ist die Bedeutung der Planungsmaßnahme für die ÖPNV-Bedienung in Koblenz und der durch Buslinien erschlossenen Region. Dieses Anliegen steht in unmittelbarer Konkurrenz zum vitalen Interesse der Anlieger in den betroffenen Bereichen an der Beibehaltung der Situation, wie sie vor Umsetzung der Planungsmaßnahme bestanden hat. Im vorliegenden Fall wird nicht in eine durch große Wohnruhe gekennzeichnete Situation, sondern in ein stark durch Verkehrsemissionen belastetes Gebiet hinein geplant, welches durch eine Hauptverkehrsstraße tangiert wird. Allein die Immissionsdaten, die für den Vorplanungszustand berechnet worden sind, geben ein deutliches Bild der Belastungssituation wieder, wie sie in innerstädtischen Planungsgebieten sehr häufig angetroffen wird. Bereits ohne planbedingte Zunahme der Verkehrsmengen wäre bei Festsetzung der gewählten und städtebaulich an diesem Standort sinnvollen Baugebietstypen unter Berücksichtigung des Abwägungsgebots nur nach Aufnahme von geeigneten Schallschutzmaßnahmen möglich, die sich an den Anforderungen der Lärmsanierung orientieren müssen. Im vorliegenden Fall werden Baugebiete festgesetzt, die den Standortpotentialen der einzelnen Baublöcke, deren Lagevorteil in Bahnhofsnähe und der tatsächlichen Nutzungsstruktur entsprechen. Diese Standortvorteile sind aufgrund der gegebenen Nutzungsmischung und der Zuordnung zu einer innerstädtischen Hauptverkehrsachse mit dessen typischen Emissionsproblem belastet. Eine Vereinigung der Lage- und Nutzungsvorteile in funktionaler Hinsicht ohne Inkaufnahme der unausweichlichen Nachteile ist ausgeschlossen. Eine generelle Konfliktlösung im Sinne einer funktionalen Trennung der städtebaulich sinnvollen Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten von den Verkehrsimmissionen, unter Berücksichtigung aktiver Schallschutzmaßnahmen, ist in der vorgeprägten Planungssituation nicht zu leisten, da die entsprechenden Flächen für aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht vorhanden sind. Eine Verbesserung der Wohnsituation ist nur in Form passiver Schallschutzmaßnahmen möglich.

Aus der Betrachtung der Situation unter dem Gesichtspunkt der in der DIN 18005 formulierten Empfehlungen resultiert keine Verpflichtung zur Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen. Eine Verpflichtung zur Lösung des beschriebenen Nutzungskonflikts resultiert ausschließlich aus dem Gedanken der Lärmsanierung infolge der durch den Bebauungsplan hervorgerufenen Lärmzunahme im Bereich der jeweils betroffenen Gebäude.

8.4 Vergleich der Prognosebelastungen mit den Lärmsanierungsgrenzwerten für die Teile des Geltungsbereichs mit qualifizierten und einfachen Festsetzungen

Zur Beurteilung der Planungsauswirkungen wurden im Untersuchungsgebiet 236 Immissionspunkten definiert. An 91 Stellen wurden zusätzliche Punkte festgelegt, damit auch längere Hausfassaden bzw. komplexe Gebäudeformen mit der notwendigen Genauigkeit berücksichtigt werden konnten, so dass an insgesamt 327 Punkten die aus der Fahrzeugbelastung im Straßenraum resultierenden Innenraumpegel berechnet werden konnten. Im Lärmgutachten werden die verschiedenen Innenraumpegel für die einzelnen Geschosse aufgelistet und am Grundsatz des Lärmsanierung gemessen. Als Lärmsanierungsgrenzwerte gelten unter Berücksichtigung der geplanten bzw. der durch die Planung betroffenen bebauten Bereiche für Kerngebiete und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) jeweils für den Tag bzw. die Nacht.

Für den Vorplanungsstand wird eine Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte an insgesamt 157 Punkten für mindestens ein Geschoss nachgewiesen und in 5 Fällen wird er erreicht. Der Vergleich der Planungsvarianten zur Erschließung der Tiefgarage weist für die Varianten Überschreitungen des

Sanierungsgrenzwertes in folgendem Umfang auf:

Variante A (Löhrstraße / Bahnhofstraße):	an 135 Immissionspunkten
Variante B (Markenbildchenweg):	an 137 Immissionspunkten
Variante D (Neversstraße):	an 135 Immissionspunkten
Variante AD (Löhrstr. / Bahnhofstr. / Neversstr.):	an 137 Immissionspunkten
Variante BD (Markenbildchenweg / Neversstraße):	an 132 Immissionspunkten

Erreicht wird der Sanierungsgrenzwert in

Variante A (Löhrstraße / Bahnhofstraße):	an 1 Immissionspunkt
Variante B (Markenbildchenweg):	an 3 Immissionspunkten
Variante D (Neversstraße):	an 3 Immissionspunkten
Variante AD (Löhrstr. / Bahnhofstr. / Neversstr.):	an 1 Immissionspunkt
Variante BD (Markenbildchenweg / Neversstraße):	an 3 Immissionspunkten

Im Vergleich zum Status-Quo wird durch die Umsetzung der Planung eine Reduzierung der Anzahl der durch Verkehrslärm, oberhalb der Sanierungsgrenzwerte, betroffenen Gebäude erreicht.

Infolge der durch die Sperrung des Bahnhofplatzes hervorgerufene Verkehrsverlagerung tritt eine Steigerung der Lärmbelastung an insgesamt 105 Immissionspunkten ein, diese Zusatzbelastung ruft unter Berücksichtigung der Rechtsprechung eine Sanierungsverpflichtung durch die Stadt Koblenz hervor, soweit es durch die Umsetzung der Planung zu einer Steigerung der Lärmbelastung kommen wird.

Betroffen hiervon sind bei Betrachtung der

Variante A (Löhrstraße / Bahnhofstraße):	101 Immissionspunkte
Variante B (Markenbildchenweg):	98 Immissionspunkte
Variante D (Neversstraße):	94 Immissionspunkte
Variante AD (Löhrstr. / Bahnhofstr. / Neversstr.):	97 Immissionspunkte
Variante BD (Markenbildchenweg / Neversstraße):	98 Immissionspunkte

Insgesamt sind die Auswirkungen der Verkehrsverlagerungen und des auf die Tiefgarage bezogenen Verkehrs in quantitativer Hinsicht recht ähnlich (vergl. Punkt 6.2). Bei Interpretation der Rechenergebnisse des Lärmgutachtens zur Variante D fällt auf, dass in der Löhrstraße gleich fünf Immissionspunkte weniger betroffen sind, als bei den anderen Varianten. Dieser Unterschied resultiert in erster Linie aus der Orientierung der Tiefgaragenererschließung in der Neversstraße. Der minimalen Entlastung der Löhrstraße steht allerdings eine weitere Zunahme der Lärmbelastung auf der Hohenzollernstraße gegenüber. Eine Tiefgaragenzufahrt in der Neversstraße würde sich durch ein gewisses Maß an Umwegfahrten bemerkbar machen und somit zusätzliche Gebäude auf dem Streckenabschnitt der Hohenzollernstraße zwischen Markenbildchenweg und Neversstraße noch stärker belasten, als es durch die reine Verkehrsverlagerung durch die Herausnahme der Neversstraße aus dem Durchgangsstraßennetz der Fall sein würde. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Unterschiede der Auswirkungen bezogen auf die Zahl der belasteten Immissionspunkte nicht derart gravierend sind, dass unter Berücksichtigung der Ergebnisse, einer Variante zweifellos der Vorzug vor den anderen eingeräumt werden müßte. Weil das Ausmaß der Sanierungsverpflichtung bis auf minimale Abweichungen nahezu identisch ist, wird es als zulässig erachtet, die Erschließung der Tiefgarage in erster Linie an sinnvollen verkehrstechnischen Kriterien zu orientieren.

Für jeden Immissionspunkt jeder Erschließungsvariante sind die Pegel für jedes einzelne Geschoss berechnet und ausgewiesen worden. Unter Ziffer 6 der textlichen Festsetzungen sind die von der Sanierungsverpflichtung betroffenen Geschosse aufgeführt worden. In der überwiegenden Anzahl sind sämtliche Vollgeschosse und das Dachgeschoss eines Gebäudes aufgeführt. An einzelnen Stellen sind auch nur einzelne Geschosse eines Gebäudes aufgeführt worden. Ein Vergleich der Rechenergebnisse des Lärmgutachtens zeigt, dass bis auf wenige Ausnahmen immer eine Lärmsanierung durchzuführen ist, unabhängig von der betrachteten Erschließungsvariante. Im übrigen sind die Rechenergebnisse für die einzelnen Tiefgaragenmodelle in Anlehnung an die obigen Aussagen recht ähnlich, da nicht der Tiefgaragenverkehr die Hauptbelastung auf den untersuchten Straßen darstellt, sondern der Durchgangsverkehr seine Auswirkungen zeigt.

Ein Vergleich der Tag- bzw. Nacht-Pegelwerte für die einzelnen Immissionspunkte der in den Bebauungsplan aufgenommenen Erschließungsvariante B ergibt Differenzen zwischen 0,1 dB(A) und maximal 0,9 dB(A). Mehr als ein Drittel der Differenzen entfallen auf die Werte von 0,1 bis 0,3 dB(A), ca. 82% der Steigerungen beziehen sich auf das Intervall zwischen 0,1 und 0,5 dB(A), ca. 18% der Abweichungen liegen im Intervall von 0,6 bis 0,9 dB(A). Die interpretierten Werte beziehen sich im Regelfall auf die Erdgeschoßebene des untersuchten Gebäudes, mithin auf das Geschoss, welches die geringste Distanz zur Lärmquelle aufweist. Diese minimalen wie auch die etwas höheren Pegeldifferenzen sind für das menschliche Gehör nicht wahrzunehmen. Die Umsetzung des Bebauungsplans verpflichtet zur Lärmsanierung in den durch eine Verkehrssteigerung und Lärmzunahme über die Sanierungsgrenzwerte betroffenen Straßen. Die Differenzen in der Belästigung durch den Verkehrslärm werden durch die Lärmschutzfenster im Wohnungsinnen ausgeglichen; damit werden unabhängig vom Außenlärmpegel in den Wohn- und Schlafräumen identische Verhältnisse geschaffen. Somit ist es vertretbar, die nach verkehrplanerischen bzw. städtebaulichen Gesichtspunkten optimale Tiefgaragenanbindung auszuwählen. Infolge der Sperrung der Neversstraße kommt es im Untersuchungsbereich zu flächendeckenden Veränderungen der Verkehrsströme, die in qualitativer Hinsicht durchaus vergleichbar sind. Grundlegende Unterschiede, etwa dergestalt, dass auf einem einzelnen Straßenzug oder gar auf mehreren der bei Auswahl der Variante B sanierungsbedürftigen Straßenzügen keine Erhöhung über die Sanierungsgrenzwerte eintreten würde, sind nicht nach Interpretation der Lärmgutachten nicht zu erwarten.

Die Zusatzbelastungen im Einwirkungsbereich der durch eine Verkehrszunahme betroffenen Straßen ist unter Berücksichtigung der allgemeinen Erkenntnisse der Akustik als minimal und vom menschlichen Ohr kaum wahrnehmbar einzustufen, dennoch muß die Gesamtbelastung als erheblich eingestuft werden. Bereits der Gebäudebestand in diesen Straßen weist Lärmwerte auf, die als städtebaulicher Missstand eingestuft werden müssen. Bereits diese Vorbelastung überschreitet die Grenze oberhalb derer das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit verletzt wird und ein Ausgleich erforderlich ist. Dieser Umstand läßt es nicht zu, auch nur minimale Pegelwerterhöhungen unterhalb der Hörschwelle zuzumuten, ohne gleichzeitig ein Lärmsanierungskonzept umzusetzen; die gegebenen Lärmvorbelastungen können sich jeweils nur insoweit als schutzmindernd auswirken, als sie nicht schon selbst unzumutbar sind; eine solche Betrachtung ist im vorliegenden Fall daher nicht zulässig.

Hinsichtlich der Wohnsituation in innerstädtischen Gebieten ist anzumerken, dass die dort lebenden Menschen um die Umweltprobleme solcher Wohnbereiche wissen und diese billigend oder bewusst in Kauf nehmen. Den Belästigungen der Wohnungen auf der einen Seite stehen andererseits vielfältige Annehmlichkeiten gegenüber, die unmittelbar durch den zentralen Wohnstandort hervorgerufen werden. In diesem Zusammenhang seien nur die kürzeren Wege zu zentralen Dienstleistungs- und Kultureinrichtungen, die fußläufige Erreichbarkeit von Geschäften und Arbeitsplätzen genannt. Bei der gegenwärtigen Situation auf dem Immobilien- und Wohnungsmarkt mit deutlichen Angebotsüberhän-

gen, wäre es leicht möglich, eine Wohnung in einem weniger durch Verkehrsauswirkungen betroffenen Stadtteil zu nehmen. Da im Bereich der Hohenzollernstraße bzw. der Südstadt keine wohnungsmarktuntypischen Leerstände bestehen, die als Reaktion auf die Wohnumfeldqualität gewertet werden müßten, kann unterstellt werden, dass die hier Wohnenden die standorttypischen Belastungen vor dem Hintergrund der lagetypischen Annehmlichkeiten billigend in Kauf nehmen.

Allein die Höhe der Vorbelastung von mehr als 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts in den MK/MI und WA-Gebieten läßt eine Wohnnutzung auf den vorhandenen Balkonen nur in einem sehr eingeschränkten Umfang zu; die prognostizierte Zusatzbelastung macht sich hier verschärfend bemerkbar. Eine Problemlösung für diesen Teil des Wohnbereichs durch eine passive Lärmschutzeinrichtung ist nicht möglich bzw. wegen der enormen Vorbelastung auch nicht angezeigt. Balkone sind ebenso wie Abstandsgrünflächen oder Vorgartenflächen nicht zum dauerhaften Aufenthalt bestimmt und daher als Außenwohnbereich grundsätzlich nicht in dem Maße schutzwürdig, wie die Aufenthalts- oder Wohnräume in der Wohnung selbst. Selbst wenn eine Wohnung mit Schallschutzfenstern ausgestattet wird, kann die volle Schutzwirkung der Lärmschutzfenster nur bei geschlossenem Fenster erzielt werden; während des im Regelfall kurzzeitigen Lüftens selbst dringt ebenfalls ein Teil des Verkehrslärms in die Wohnung ein und verschlechtert während dieser Zeit die Aufenthaltssituation. Solche Auswirkungen sind unvermeidbar und nicht zu kompensieren; eine durchaus vergleichbare Situation kennzeichnet die Situation auf den Balkonen, die wegen der unbeständigen Witterung und der relativ kurzen warmen Jahreszeit und insoweit unabhängig von der Immissionssituation nur in eingeschränktem Umfang genutzt werden können.

Zur Verbesserung der Wohnqualität in den von der planbedingten Zunahme des Verkehrslärms betroffenen Wohnungen kommen wegen der beengten Platzverhältnisse im Straßenraum keine aktiven Schallminderungsmaßnahmen, sondern lediglich Lärmschutzfenster als passive Schutzmaßnahme in Betracht. Das erforderliche Schalldämmmaß ist unter Textziffer 6 der textlichen Festsetzungen definiert.

9. Einziehung von Verkehrsflächen

Die gewählte Struktur des geplanten Zentralen Omnibusbahnhofs entspricht den modernsten Planungsprinzipien, die im Verlauf der letzten Jahre bei der Verwirklichung verschiedener Pilotprojekte erarbeitet und erprobt worden sind. Die planerischen Rahmenbedingungen fordern eine vollkommene Neuordnung der im Bereich des Bahnhofsvorplatzes vorhandenen tatsächlich und faktisch öffentlichen Verkehrsflächen. Die notwendige Umverteilung der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen erfolgt unter Berücksichtigung der angestrebten städtebaulichen Aufwertungsvorstellungen. Flächen, die vor Inkrafttreten dieses Bebauungsplans mit Hochbauten bestanden sind (z.B. die Rotunde am alten Zentralen Omnibusbahnhof) können nach Umsetzung des Bebauungsplans für eine Verkehrsnutzung verwendet werden. An anderen Stellen können ehemalige Straßenflächen für eine bauliche Nutzung vorgesehen werden, weil diese Flächen nicht mehr für Verkehrszwecke benötigt werden. Durch die verkehrstechnische Optimierung des Zentralen Omnibusbahnhofs und infolge der notwendigen Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Hohenzollernstraße besteht kein öffentliches Verkehrsinteresse mehr an den Verkehrsflächen, die durch den Bebauungsplan eingezogen werden.

10. Landschaftsplanung und Grünordnung

Zur Erfüllung der aus § 17 Landespflegegesetz resultierenden Forderungen, die Belange von Natur und Landschaft im Bauleitplanverfahren in einem besonderen Umfang zu berücksichtigen, sind im

Planaufstellungsverfahren grünplanerische Anforderungen an die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes formuliert worden. Eine landespflegerische Bearbeitung wurde auf den qualifizierten Teilbereich des Bebauungsplans beschränkt, da hier Auswirkungen auf den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten sind. Für den sogenannten einfachen Teil des Geltungsbereichs sind wegen fehlender städtebaulicher Entwicklungs- bzw. Ordnungsnotwendigkeiten keine dem Bebauungsplan zuzurechnenden Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter zu erwarten.

Auch die Landschaftsplanung sieht den Schwerpunkt dieses Bebauungsplans in der Regelung städtebaulicher Sachverhalte. Gerade unter Berücksichtigung der städtebaulichen Zielsetzungen wurden hier grüngestalterische und ökologische Gesichtspunkte vorgetragen, die zu einer Erhaltung des Grünvolumens und zu einer Entwicklung von Grünelementen beitragen sollen.

Bei der Beurteilung der Bedeutung des Planungsinhaltes des Bebauungsplans im Hinblick auf eine mögliche Verbesserung oder Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes sind zwei Wirkungsbereiche hervorzuheben. Dies sind das Landschaftsbild im Sinne einer Neugestaltung des Stadtbildes und die damit verbundene Umfeldverbesserung und das Klimapotential hinsichtlich der vorhandenen klimatischen Belastungssituation. Zur Milderung der Belastungssituation erscheint es aus landespflegerischer Sicht notwendig, das komplette Überstellen der Platzfläche mit Bäumen und die Anlage einer Dachbegrünung auf den Flachdächern, insbesondere des neu geplanten Platzgebäudes, zu fordern. Hinzu käme gemäß den Vorgaben des Landschaftsplanes die „Entsiegelung von Parkflächen und die Schaffung weiterer Grünflächen auch zur Regenwasserversickerung und das Entkernen von Hinterhofbereichen“. Zusätzlich wird im Landschaftsplan auf einen landespflegerischen Gestaltungsbedarf hingewiesen, da diese innerörtliche Fläche zentrale Bedeutung für die Stadt Koblenz habe. Daraus sei gutachterlich abzuleiten, dass im neuen Grünkonzept für den Bahnhofplatz unbedingt mit Bäumen überstellte Flächen enthalten sein müssen, die insgesamt einer Verschlechterung der Klimasituation gegenüber dem Vorplanungszustand entgegen wirken sollen.

Schwerpunktmäßig sollen die raumbildenden Bäume innerhalb des Plangebietes erhalten werden. Hiermit angesprochen sind die Platanen auf dem noch bestehenden Parkplatz zwischen Hohenzollernstraße und Neversstraße. Zukünftig wird in diesem Bereich eine öffentliche Grünfläche entstehen, die auch einen Kinderspielfeld aufnehmen wird. Die in diesem Bereich stehenden Bäume sind mit einer Festsetzung nach den Bestimmungen des § 9 Abs. 1 Nr. 25 b belegt worden, so dass diese Bäume erhalten werden müssen. Bei der Herstellung dieser öffentlichen Grünfläche, aber insbesondere beim Ausbau der daneben liegenden Straßenverkehrsfläche, muß daher im Detail darauf geachtet werden, dass die Wuchsbedingungen dieser Bäume nicht beeinträchtigt werden. Weil gegenwärtig noch keine Ausbauplanung für diese Verkehrsfläche vorliegt, muß an dieser Stelle sichergestellt werden, dass die möglicherweise widerstreitenden Belange zwischen Erhaltung des Baums und Anlage der Verkehrsfläche zu einem tragfähigen Kompromiß gebracht wird. Städtebaulich besonders bedeutungsvoll ist die Eiche, die auf dem Gelände des Gesundheitsamtes steht. Dieser Baum ist bereits als Naturdenkmal geschützt worden und wird im Bebauungsplan nachrichtlich aufgenommen.

Die Landespflege sieht im Erhalt der eben angesprochenen Bäume einen wesentlichen Belang, den es im Planverfahren zu berücksichtigen gilt. Diesem Belang wurde durch die Aufnahme entsprechender Festsetzungen in der Planurkunde Rechnung getragen. Aufgrund dieser Einschätzung ist das grünplanerische Ziel formuliert worden, den vorhandenen Baumbestand weitestgehend in die vorgesehene Planung zu integrieren. Diese Forderung könnte nur dann erfüllt werden, soweit eine endgültige Detailausbauplanung für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans vorhanden wäre. Zum Zeitpunkt der Offenlage des Bebauungsplans ist die Ausbauplanung noch nicht endgültig abgeschlossen. Zur Zeit ist es noch nicht erforderlich, die einzelnen regelungsbedürftigen Verkehrsfunktionen detailliert zu beplanen und ortsfest festzulegen. Vor Aufnahme der Bauarbeiten für die

Tiefgarage und zur Neuordnung des zentralen Omnibusbahnhofs waren die Randbereiche des Bahnhofplatzes an einigen Stellen mit großkronigen Bäumen begrünt, deren Vitalität wegen der Versiegelung im Wurzelbereich und der damit einhergehenden Verdichtung doch stark beeinträchtigt war. Neben diesen Kriterien trat erschwerend die im Vergleich zur beabsichtigten Neuorganisation der Verkehrsabläufe doch recht willkürliche Verteilung der einzelnen Baumstandorte vor dem Bahnhofsgelände hinzu. Wegen dieser Beliebigkeit war keine eindeutige, städtebaulich ablesbare Raumbildung zu erkennen, die es wert gewesen wäre, als Orientierungsmerkmal bzw. als Zwangspunkt in den Bebauungsplan und den noch zu erstellenden Ausbauplan aufgenommen zu werden. Somit ist es zu vertreten, den neuen Bahnhofplatz ohne die Einschränkung, sämtliche Bäume zu erhalten, zu beplanen und die Begrünung im Wesentlichen an den funktionalen Kriterien der wichtigen Verkehrsaufgaben des Bahnhofplatzes zu orientieren. Gegenwärtig wird die Freiraumplanung durchgeführt, die sich in einem wesentlichen Umfang der Grünplanung annimmt und den stadtökologischen, wie auch verkehrsplanerischen Anforderungen in einem ausgewogenen Verhältnis Rechnung trägt.

Im landespflegerischen Planungsbeitrag wurden neben den in der Planurkunde mit einer Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB belegten Bäumen auf der vorgesehenen Grünfläche zwischen den Gebäuden Hohenzollernstraße 46 und 52 drei weitere Bäume als erhaltenswert eingestuft. Einer dieser Bäume liegt zwischen der westlichen Baugrenze des Kerngebiets MK 3 in der Verkehrsfläche südlich des Zentralen Omnibusbahnhofs zwei weitere liegen nördlich der auf das Hauptportal des Bahnhofs ausgerichteten Achse des Markenbildchenwegs im Schnittpunkt von Löhrrstraße und Bahnhofstraße. Würde man diese Bäume gleichfalls festsetzen, könnten erhebliche Erschwernisse bei der Umsetzung der Ausbauplanung und der Überbauung des nordwestlichen Ecks im Kerngebiet MK 3 entstehen. Auch in diesem Fall wurde dem Festsetzungswunsch der Landespflege ein nachgeordneter Rang im Vergleich zu den dargestellten städtebaulichen Zielsetzungen eingeräumt und von einer Erhaltungsfestsetzung abgesehen. Eine Berücksichtigung der Baumstandorte ist im Rahmen der Ausbauplanung und der Projektentwicklung für die Bebauung des Kerngebiets MK 3 möglich; wird jedoch nicht als zwingende Vorgabe angesehen.

Allein durch die Festsetzung, für jeden gefälltten Baum als Kompensation drei neue pflanzen zu müssen, werden nach einem begrenzten Zeitraum keine negativen klimatischen Veränderungen im Bahnhofsbereich im Vergleich zur ursprünglichen Situation festzustellen sein. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung der Planungsmaßnahme kann eine marginale Verschlechterung der klimatischen Situation während der Anwuchsperiode der Begrünung hingenommen werden. Eine stadtklimatische Wohlfahrtswirkung wird auch eintreten, selbst wenn die interpretationsfähige Formulierung des landespflegerischen Planungsbeitrags nicht in extremem Umfang umgesetzt wird, die lautet, „dass im neuen Grünkonzept für den Bahnhofsvorplatz unbedingt mit Bäumen überstellte Flächen enthalten sein müssen“.

Wegen der weiter oben dargestellten Bedeutung des Bahnhofplatzes für den öffentlichen Nahverkehr bzw. den innerstädtischen Verkehr ist es nicht sinnvoll möglich, großflächige, baumbestandene Flächen herzustellen, die eine deutliche Reduzierung, z. B. der sommerlichen Temperaturspitze, bewirken könnten. Wegen der spezialisierten Funktion sämtlicher Fahrflächen und der unmittelbar angrenzenden Gehweg- bzw. Haltestellenflächen scheiden die Flächen des eigentlichen Busbahnhofs generell aus. Eine vergleichbare Restriktion kennzeichnet das Areal der Fußgängerflächen zwischen dem Platzgebäude und den Hauptbahnhof. Hier tritt die Erschließungsnotwendigkeit der Einzelhandelsflächen im Hauptbahnhof neben den Anspruch, diesen Bereich mit eindeutigem Schwerpunkt für den Fußgänger herzustellen und bereitzuhalten. Unstrittig werden jedoch solche Flächen intensiver begrünt, welche die Verkehrsfunktionen nicht beeinträchtigen können und somit ein sinnvolles, der Orientierung der Passanten dienendes Nutzungsmosaik auf dem Bahnhofplatz verwirklicht werden kann. Aus diesem Grund enthält die Planurkunde bzw. enthalten die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan keine dezidierte Festsetzung, dass die genannten Bäume erhalten werden müssen, bzw.

auch keine ortsfesten Festsetzungen bezüglich der Anpflanzung der Bäume.

Bei der Ausbauplanung werden auch die Bäume berücksichtigt, die erhaltungswürdig sind. Aufgrund dieser Überlegung, einen möglichst leistungsfähigen Zentralen Omnibusbahnhof zu bauen, ist eine Festsetzung formuliert worden, die dazu auffordert, für jeden Baum, der bei den Ausbauarbeiten gefällt werden muß, innerhalb der Verkehrsflächen jeweils drei neue Bäume zu pflanzen. Im Zuge des Platzausbaus und im Zuge der Herstellung der übrigen Straßenverkehrsflächen werden neben Baumpflanzungen auch weitere Pflanzbeete errichtet, die zur Gliederung des Straßenraumes beitragen können.

Weiter wird von der Landschaftsplanung vorgetragen, man möge zur Dämpfung der Regenwasserspitze (Hochwasserschutz) und zur Klimaverbesserung eine Dachbegrünung für einzelne Gebäude vorsehen.

Im Vergleich zur heutigen Situation wird im Geltungsbereich des Bebauungsplans keine nennenswerte zusätzliche Versiegelung vorgenommen. Selbst die Überbauung des heute noch im städtischen Besitz befindlichen Grundstücks im MK 3 kann nicht als wesentlicher Eingriff in den Boden/Wasserhaushalt betrachtet werden. Die Parkplatzfläche ist zum Teil durch Asphalt bzw. durch Beton versiegelt. Darüber hinaus ist diese Fläche durch das Befahren mit Kraftfahrzeugen derart verdichtet, so dass die Niederschläge zu einem sehr großen Anteil oberflächlich abgeleitet werden. Zusätzlich stellt die geforderte Dachbegrünung unter finanziellen Gesichtspunkten eine Belastung für die Investoren bzw. Eigentümer dar, die geeignet ist, dazu beizutragen, dass der Standort Bahnhofsvorplatz nicht wie gewünscht angenommen wird und die Ausdehnung der kerngebietstypischen Nutzungen in diesem Bereich darunter leidet. Anstelle der geforderten Dachbegrünung wird die Fassadenbegrünung textlich festgesetzt. Die Forderung, 30% der Fassadenflächen zu begrünen, trägt damit der landschaftsplanerischen Anforderung Rechnung, die stadtklimatischen Verhältnisse im Bebauungsplangebiet zu verbessern.

Die Bäume, die laut Planurkunde bzw. unter Berücksichtigung der textlichen Festsetzung erhalten werden müssen, sollen bei der Durchführung sämtlicher Baumaßnahmen besonderen Schutz genießen. In diesem Zusammenhang wird auf die DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzungen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ verwiesen. Diese Norm fordert generell zur Vermeidung von Schädigungen an Bäumen auf und verpflichtet zu fachgerechter Versorgung der Schadensstellen, soweit Beschädigungen eingetreten sind.

Für den Teil des Geltungsbereich, der ausschließlich Festsetzungen zur Lärmsanierung enthält wurde auf die Ausarbeitung eines landespflegerischen Planungsbeitrags verzichtet, weil hier ausschließlich die Behandlung der Immissionssituation Gegenstand der Festsetzungen ist. Veränderungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts bzw. Stadt- oder Landschaftsbildes sind insoweit nicht zu befürchten.

11. Altlastenverdachtsflächen

Zur Abklärung eines eventuellen Altlastenverdachts wurden die zuständigen städtischen Dienststellen während des mehrjährigen Planverfahrens mehrmals beteiligt. Sowohl das Ordnungsamt als auch die Untere Wasserbehörde brachten 1993 zum Ausdruck, dass kein Altlastenverdacht besteht. In der Frankenstraße habe es zwar zwischen 1945 und 1956 eine Tankstelle gegeben, auf deren Fläche jedoch in den darauffolgenden Jahren die Hauptpost (Standort im Kerngebiet MK 1) errichtet wurde. Spätestens zum Zeitpunkt dieser umfangreichen Baumaßnahme müssen die Auf- und Einbauten auf dem Gelände beseitigt worden sein.

Gemäß Liegenschaftendatei des Umweltamtes der Stadt Koblenz liegen seit April

1998(Bearbeitungsstand Abschluss der Ersterhebung) weitere Informationen über frühere gewerbliche Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 160 a bzw. dessen unmittelbarer Nachbarschaft vor.

Unter der Adresse Bahnhofplatz 5 war zwischen 1946 und 1948 eine Baufirma gemeldet. Zwischen 1948 und 1954 war hier ebenfalls eine Firma ansässig, die sich mit der Herstellung von Bau- und Montagehäusern beschäftigte. Im Gebäude Emil-Schüller-Straße 47 (Fläche liegt außerhalb des Geltungsbereichs) hatte zwischen 1925 und 1928 die Coblenzer Werkstein-Traßgesellschaft mbH ihren Sitz. Auf dem Nachbargrundstück Emil-Schüller-Straße 45 steht heute ein Wohn- und Geschäftshaus, dessen Grundfläche nicht mit dem in der Liegenschaftendatei verzeichneten Parzellenzuschnitt identisch ist. Für diese grundbuchmäßig untergegangene Parzelle wird für die Jahre 1933 bis 1934 eine Autovermietung, zwischen 1943 und 1944 eine Lederwarenfabrik sowie ab 1950 eine Kfz-Reparaturwerkstatt erwähnt, deren Einstellung nicht registriert worden ist, sie heute jedoch vor Ort nicht mehr angetroffen wird. Aufgrund der recht knapp bemessenen Flächen kann davon ausgegangen werden, dass weder unter den Adressen Emil-Schüller-Straße 45 noch 47 Produktionsanlagen in Betrieb gewesen sind, wie es die Eintragung in den Ausgewerteten Dateien und Büchern zunächst nahelegen. Es kann davon ausgegangen werden, dass hier lediglich Verwaltungstätigkeit ausgeführt und eine Fertigung oder Produktion an anderer Stelle durchgeführt wurde. Außerdem war hier von 1965 bis 1966 ein Großhandel gemeldet, der sich mit dem Vertrieb von diversen elektroakustischen sowie Foto- und anderen optischen Geräten wie auch Spielwaren und Kinder- und Jugendfahrrädern befaßte. Aufgrund dieser Annahme drängt sich insofern kein untersuchungsbedürftiger Altlastenverdacht auf.

Für die Parzellen 192/25 bzw. 129/45 (Lage im Bereich der öffentlichen Tiefgarage bzw. im nördlichen Bereich des Kerngebiets MK3, 106/4 (Lage im Kerngebiet MK1) und 102/9 u.a. (Verkehrsfläche bzw. nicht überbaubare Fläche vor dem Gesundheitsamt) nennt die Liegenschaftendatei sogenannte Flächen ohne Klassifikation. Diese Informationen entstammen der multitemporalen Karten- und Luftbildauswertung; konkrete Aussagen über die mögliche Nutzung auf diesen Flächen lassen sich daraus nicht ableiten. Weil weitere Detailaussagen über die Art der früheren Nutzungen fehlen, kann eine Untersuchungsnotwendigkeit zur Erhärtung eines Altlastenverdachts unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht hergeleitet werden.

In den Jahren 1990 und 1998 sind Baugrunderkundungen und Schadstoffuntersuchungen im Bereich der Neversstraße durchgeführt worden. Die Bodenanalysen sind an den gängigen Richtwerten der sog. „Niederländischen Liste“ (Prüftabelle des Niederländischen Leitfadens für Bodensanierung des Niederländischen Ministeriums für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, 1984) gemessen worden. Die Untersuchungen der Bodenproben aus der Deckschicht der vorgesehenen Baufläche zeigen eine unbedenkliche Erhöhung der Schwermetalle Zink und Blei; Kohlenwasserstoffe wurden nur in Spuren festgestellt. Die Gutachter kommen im Gutachten von 1990 zu dem Ergebnis, dass der Baugrund auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung als unbedenklich eingestuft werden kann.

Auf der nördlichen Baufläche des Kerngebiets MK3 (im Bereich der Parzelle 129/45) wurde 1998 eine orientierende Schadstoffuntersuchung ausgeführt. Zur Beurteilung einer umweltrelevanten Gefährdung, die von den bei den Erkundungen angetroffenen Auffüllungen ausgehen könnte, wurden die orientierenden Prüfwerte der Zielebene 3 (oPW 2, sensible Nutzung) der Liste ALEX 02 zugrunde gelegt. Die entnommenen Proben erwiesen sich als organoleptisch unauffällig; auch die Ergebnisse der chemischen Untersuchung wiesen keine Auffälligkeiten hinsichtlich des umweltrelevanten Schadstoffinventars auf. Insgesamt kommt man zu dem Ergebnis, dass keine großflächigen Untergrundverunreinigungen vorlägen und der bei der Errichtung des Bauwerks anfallende Bodenaushub könne grundsätzlich auf eine Erdaushubdeponie verbracht werden.

12. Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

Zur Verwirklichung der städtebaulichen Zielsetzung ist eine begrenzte Anzahl von gestalterischen Festsetzungen aufgrund der Landesbauordnung notwendig. Das Ortsbild des Planungsgebietes wirkt schon heute im wesentlichen positiv, bedarf aber für die Zukunft einer Weiterentwicklung. Diese gestalterische Weiterentwicklung sicherzustellen, begründet die Entscheidung, gestalterische Festsetzungen zu formulieren, die in die Eigentumsrechte des einzelnen eingreifen können. Von besonderer Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung ist die Festsetzung, geringere Abstandsflächen zulassen zu können, als sie nach § 8 Abs. 6 LBauO gefordert werden müßten. Durch die Unterschreitung der gesetzlich geforderten Abstände wird eine Ausnutzung der Grundstücke ermöglicht, die der Lagequalität des Bebauungsplangebietes innerhalb des Stadtgebietes entspricht; dennoch sind die in den Gesetzen formulierten Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt.

13. Kosten

Zur Verwirklichung des Bebauungsplans bedarf es der Durchführung einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen, die von privaten Investoren und durch die Stadt Koblenz finanziert werden müssen. Im Januar 1996 ist eine Kostenübersicht ausgearbeitet worden, die auf den Vorplanungen des Büros von Gerkan - Marg + Partner für den Bahnhofsvorplatz und den Annahmen der beteiligten städtischen Ämter basiert. Ergänzt wurde die Berechnung durch den Betrag, der für die Errichtung der Tiefgarage verwendet werden muß, die durch einen privaten Investor gebaut werden soll. Für die Stadt Koblenz ergibt sich nach dieser Kostenschätzung eine finanzielle Belastung in Höhe von ca. 34,6 Mio. DM. Der Finanzierungsanteil für die passiven Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden liegt bei ca. 3,8 Mio DM.

Ausgefertigt:
Koblenz, 02.06.1999



Stadtverwaltung Koblenz

Ulrich - W. Hermann
Oberbürgermeister