

**Begründung  
zum Bebauungsplan Nr. 164 a**

**für den Bereich zwischen Dikasterialgebäude/Rheinufer  
(Leinpfad)/Charlottenstraße (teilweise)/Hofstraße/Kapuzinerplatz/Im  
Teichert/Kolonnenweg (teilweise)**

---

Der Bebauungsplan basiert in seiner Grundkonzeption auf einer städtebaulichen Rahmenplanung, die für das Sanierungsgebiet Koblenz-Ehrenbreitstein ausgearbeitet worden ist. Dieser Plan beschreibt die vorrangigen Sanierungsziele für den historisch gewachsenen Altstadtbereich, in dem die vorhandene Baustruktur und Bausubstanz im wesentlichen erhalten und die Wohnfunktion neben den sonstigen wohnverträglichen Nutzungen gestärkt werden soll. Ergänzt werden diese städtebaulichen Ziele durch die Vorbereitung infrastruktureller Maßnahmen in Form des Netzschlusses für die Neubaustrecke der Bundesstraße B 42 und den Umbau der ehemaligen Bundesstraße B 49.

**1. Darstellung des Plangebiets im Flächennutzungsplan**

Der 1983 für diesen Bereich verbindlich gewordene Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz stellt die angesprochenen überörtlichen Straßenverkehrsflächen und die Bahnanlagen dar. Die vorhandene Bebauung in den Bereichen Hofstraße, Kapuzinerplatz und Im Teichert wird als Mischbaufläche dargestellt. Auch die im nördlichen Bereich der Hofstraße gelegene halbkreisförmige Bebauung entspricht dem planungsrechtlichen Entwicklungsgebot des Bebauungsplans aus dem Flächennutzungsplan. Gerade im Einmündungsbereich von Hofstraße und Charlottenstraße grenzen mehrere Flächennutzungsplandarstellungen aneinander, so daß eine parzellenscharfe Abgrenzung der einzelnen zulässigen Nutzungen wegen des kleinen Maßstabs des Flächennutzungsplans nicht mehr möglich ist. Nördlich der Charlottenstraße schließt sich östlich der B 42 ein Bereich an, der als Grünfläche dargestellt ist, in dem öffentliche Verwaltungseinrichtungen untergebracht werden können. Aufgrund der angesprochenen maßstäblichen Probleme ist der Inhalt des Bebauungsplans durchaus aus dem Flächennutzungsplan entwickelt

**2. Ziele und Zwecke des Bebauungsplans**

Der Ortskern von Ehrenbreitstein zeichnet sich durch eine überalterte Baustruktur mit erheblichem Sanierungsbedarf aus. Zur Abgrenzung des ins Auge gefaßten Sanierungsgebietes und zur Definition der einzelnen Sanierungsziele hat die Stadt Koblenz vorbereitende Untersuchungen im Sinne des Städtebauförderungsgesetzes durchführen lassen. Angesichts der festgestellten gravierenden städtebaulichen Mißstände wurde am 20. März 1980 die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes beschlossen; am 5. Februar 1991 wurde die Satzung für das Sanierungsgebiet rechtskräftig. Die einzelnen Maßnahmenziele und die zur Verwirklichung erforderlichen Strategien für die Erneuerung des Gebietes wurden darüberhinaus in einem im Jahre 1980 erarbeiteten städtebaulichen Rahmenplan festgelegt, der in der Zwischenzeit unter Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse zweimal fortgeschrieben wurde.

Ehrenbreitstein gehört zu denjenigen Stadtteilen, die regelmäßig unter den immer häufiger eintretenden Hochwasserereignissen zu leiden haben. Zum Schutz der Ehrenbreitsteiner Altstadt vor Hochwasser wurde eine wasserwirtschaftliche Planung ausgearbeitet, nach deren Umsetzung Ehrenbreitstein zukünftig vor Hochwasser geschützt sein soll. Der Planfeststellungsbeschluß vom 18. Januar 1993 schafft nunmehr die Voraussetzungen zum Bau von Anlagen zum Schutze vor Rheinhochwasser. Der Inhalt dieses Bescheides ist nachrichtlich in den Bebauungsplan aufgenommen worden.

Der Flächennutzungsplan sieht die Verlegung der B 42 aus dem eng bebauten Altstadtbereich vor. Bahnlinie und neue Trasse der Bundesstraße sollen in unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft zusammengelegt werden. Dadurch kann der Altstadtbereich insbesondere der Straßenzug der Hofstraße vom örtlichen und überörtlichen Durchgangsverkehr entlastet werden.

Die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 42 im Stadtteil Koblenz-Ehrenbreitstein wird auf einer Länge von rund 800 m verlegt. Der Bauabschnitt, der durch den Bebauungsplan in planungsrechtlicher Hinsicht vorbereitet wird, schließt unmittelbar an den Planungsabschnitt III (Flaschenhals Koblenz) an. Die 4-streifige Neubaustrecke überquert die Straße Im Teichert. Gegenüber dem Hotel Diehl ist eine signalgesteuerte Einmündung vorgesehen, durch die die Anbindung der Straßen Im Teichert und Hofstraße an die Neubaustrecke erfolgt.

Die Neubaustrecke verläuft dann parallel zur Bundesbahnstrecke und den Rückfronten der westlichen Bebauung der Hofstraße. Die Einmündung der L 127 in die Neubaustrecke muß im Zuge der Neubaumaßnahme verlegt werden. Nördlich dieser Einmündung wird die B 42 als 4-streifige Straße weitergeführt. Durch die Verlegung des Knotenpunktes der Neubaustrecke mit der L 127 und Schaffung eines Stauraumes für die L 127 wird ein Ausbau der Charlottenstraße auf einer Länge von rund 100 m erforderlich. An insgesamt 4 Stellen sind Fußgängerverbindungen zum Rheinufer vorgesehen; diese unterqueren die B 42.

Nach dem vorliegenden städtebaulichen Rahmenplan bestehen die vorrangigen Sanierungsziele in der weitgehenden Erhaltung und Stärkung der Wohnfunktion aber auch in der Arbeitsfunktion von Koblenz-Ehrenbreitstein. Aufgrund der räumlichen Lage des Planungsgebiets und der massiven Bebauung um das Coenen'sche Haus herum werden die globalen Ziele des städtebaulichen Rahmenplans im vorliegenden Fall dahingehend konkretisiert, daß hier die Arbeits- bzw. Dienstleistungsfunktion des Baugebiets in den Vordergrund rückt und die Wohnfunktion dieses Bereiches nur eine untergeordnete Rolle übernehmen soll. Unter Berücksichtigung dieser stadtfunktionalen Überlegungen wird der Bereich als Kerngebiet (MK) festgesetzt. Obwohl den sonstigen kerngebietstypischen Nutzungen eindeutiger Verwirklichungsvorrang eingeräumt wird, soll eine weitergehende Nutzungsmischung planerisch sichergestellt werden. Aus diesem Grund wird für das Kerngebiet ein Wohnflächenanteil an der gesamten Geschoßfläche von 10% festgesetzt. Im Widerspruch zu den städtebaulichen Zielsetzungen des Rahmenplans stehen Tankstellen aller Art sowie Tankstellen, die im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen

errichtet werden sollen. Würde man derartige Nutzungen nicht ausschließen, würden die durch Verlegung der B 42 eintretenden Verkehrsberuhigungseffekte im Sanierungsgebiet wieder weitestgehend negiert. Die ins Auge gefaßte städtebaulichen Aufwertung des angesprochenen Planungsbereiches würde dadurch zwangsläufig in Frage gestellt.

Zwischen den Straßenzügen Im Teichert und Am Pfaffendorfer Tor wird ein Mischgebiet festgesetzt. Durch die Auswahl dieses Baugebietstyps werden die planerischen Voraussetzungen für den Erhalt bzw. die Umsetzung kleinerer Gewerbebetriebe geschaffen, die das Wohnen innerhalb dieses Baugebiets aber auch in den Wohnbauflächen jenseits des Geltungsbereichs des Bebauungsplans nicht wesentlich stören. Um den Charakter der gewachsenen Baustruktur zu erhalten, werden die in einem Mischgebiet im allgemeinen zulässigen Gartenbaubetriebe, Tankstellen und die ausnahmsweise nach § 6 Abs. 3 BauNVO zulässigen Vergnügungsstätten ausgeschlossen; die ausgeschlossenen Nutzungen stehen im Widerspruch zu den vorrangigen städtebaulichen Zielen.

### 3. Maß der baulichen Nutzung

Die Grundflächenzahl wird sowohl im Kern- wie auch im Mischgebiet einheitlich mit 1,0 festgesetzt. Dieses hohe Nutzungsmaß ist nötig, damit sämtliche in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten Vorhaben und Anlagen errichtet werden können, die diesen Baugebieten und den dort untergebrachten Nutzungen dienen. Darüberhinaus berücksichtigt sie auch die tatsächlichen Verhältnisse, die vor Aufstellung des Bebauungsplans prägend wirkten.

Nach § 17 Abs. 1 BauNVO liegt die Obergrenze für die Grundflächenzahl im Mischgebiet bei 0,6. Eine Beschränkung auf den Höchstwert des genannten Paragraphen stünde im Widerspruch zur städtebaulichen Zielsetzung in dem davon betroffenen Bereich möglichst umfassende Entwicklungsmöglichkeiten für nicht störende Gewerbebetriebe oder Handwerksbetriebe zu schaffen. Zur Vermeidung derartiger Beschränkungen und zur Schaffung von Verlagerungs- bzw. Ansiedlungsanreizen wird Wert darauf gelegt, daß die gesamte zur Verfügung stehende Grundstücksfläche im Sinne der Bestimmungen des § 19 Abs. 4 BauNVO genutzt werden kann.

Auf eine Festsetzung von Geschoßflächenzahlen in den einzelnen Baublöcken kann verzichtet werden, weil die zulässige Kubatur der Gebäude durch die festgesetzte Zahl der zulässigen Vollgeschosse in einem hinreichenden Maß bestimmt werden kann. Teile des baulichen Bestandes des Geltungsbereiches unterliegen den Festlegungen der Satzung zur Erhaltung baulicher Anlagen und der städtebaulichen Eigenart von Koblenz-Ehrenbreitstein vom 15. Juli 1993. Durch diese Satzung und den darin enthaltenen Genehmigungsvorbehalt sind alle Veränderungen der Baumassen im baulichen Bestand einer detaillierten Überprüfung zu unterziehen. Aufgrund dieser Umstände wird das zulässige Maß der Geschoßfläche bei jeder baulichen Veränderung im Genehmigungsverfahren unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse definiert. Dieses Vorgehen ist im Vergleich zur abstrakten Festsetzung in einem Bebauungsplan wesentlich konkreter und gerechter.

#### 4. Bauweise

Die vorhandene Bauweise innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ist nicht einheitlich. In seinem südlichen Teilbereich dominiert eher die geschlossene Bauweise, in seinem nördlichen Teil ist neben der geschlossenen auch die offene Bauweise anzutreffen. Damit eine einheitliche Bau- bzw. Baublockstruktur verwirklicht werden kann, wird im wesentlichen die geschlossene Bauweise festgesetzt. Nur das Coenen'sche Haus wird als Einzelbaukörper ohne Festsetzung einer Bauweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### 5. Verkehrsplanung

Der Bebauungsplan enthält Verkehrsflächen, die zukünftig nur noch quartiersbezogene Verkehre aufnehmen sollen und darüberhinaus solche Verkehrsflächen, die ortsteilverbindende bzw. überörtliche Funktionen erfüllen sollen. Letztere sind die verlegte B 42 und die umgestaltete und in ihrer Erschließungsfunktion verbesserte ehemalige B 49 (Charlottenstraße/L 127). Das gesamte Planungsgebiet wird durch die tangential verlaufende stark belastete Bundesstraße B 42 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die Verlagerung der Trasse der B 42 zwischen Bahndamm und der Westseite der überwiegend gewerblich genutzten Bebauung an der Hofstraße verbessert die Verkehrssituation im Geltungsbereich des Bebauungsplans erheblich. Diese Maßnahmen führen zunächst zu einer wünschenswerten Entflechtung des örtlichen Ziel- und Quellverkehrs sowie des überörtlichen Durchgangsverkehrs, so daß die vor der Umsetzung des Bebauungsplans bekannten Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten abgebaut und die entlasteten Verkehrsflächen, insbesondere die Hofstraße, ihre Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion besser erfüllen können. Solange die Hofstraße den gesamten Verkehr der B 42 aufnehmen mußte, hatte sie infolge dieser Verkehrsfunktion eindeutig trennende Funktion innerhalb des Stadtteils Ehrenbreitstein. Dadurch wurde der westliche Teil von Ehrenbreitstein vom übrigen Stadtgebiet regelrecht abgeschnitten. Durch die vorgesehene Verkehrsverlagerung werden diese Zerschneidungseffekte aufgehoben und die ursprünglichen städtebaulich-funktionalen Zusammenhänge des Ehrenbreitsteiner Altstadtbereichs wieder hergestellt. Somit werden die in der Hofstraße zulässigen kerngebietstypischen Nutzungen wieder in den städtebaulichen Zusammenhang eingebunden, der einem in sich geschlossenen Altstadtbereich entspricht. Darüberhinaus wird ebenfalls die fußläufige Erreichbarkeit des Ehrenbreitsteiner Bahnhofs verbessert.

Die Verkehrsflächen im gesamten Altstadtbereich von Ehrenbreitstein wie auch die Straßenzüge Im Teichert, Kapuzinerplatz und Hofstraße innerhalb des Geltungsbereiches haben zukünftig lediglich anliegerorientierte Funktionen zu erfüllen. Dabei steht neben der reinen Erschließungsfunktion die Aufenthaltsfunktion dieser Flächen im Vordergrund. Infolge der dichten Überbauung des Altstadtbereiches sind private gebäudebezogene Freiflächen,

die zur Freizeitgestaltung geeignet sind, kaum anzutreffen. Aus diesem Grund besteht ein Sanierungsziel darin, die Wohnumfeldqualität im Planungsgebiet wesentlich zu verbessern und die Straßenräume so auszugestalten, daß sie zum Verweilen und zur Freizeitgestaltung einladen. Unter Berücksichtigung dieser Anforderung lassen sich Nutzungsansprüche an die Straßenräume definieren, die eine Gestaltung nach dem Mischprinzip mit niveaugleichem Ausbau als zweckmäßig auferlegen. Folgerichtig sollten die Straßen mit Anliegerfunktion als verkehrsberuhigter Bereich gewidmet werden.

Der Neubau der Bundesstraße 42 erfordert den Abbruch von mehreren Gebäuden nördlich des Gebäudes Hofstraße 262. Die dort vorhandene Altbauung liegt insgesamt in der Straßenachse und muß daher aufgrund fehlender Planungsalternativen zwangsläufig entfernt werden.

Im südlichen Teil des Geltungsbereichs müssen ebenfalls ein Wohn- und ein Nebengebäude wegen des Trassenverlaufs abgebrochen werden. Die Beseitigung des Nebengebäudes ist zur Verbesserung der städtebaulichen Situation im angesprochenen Bereich unerlässlich. Nur unter diesen Voraussetzungen kann eine sinnvolle Neuordnung des Baublocks und eine damit einhergehende städtebaulich notwendige Abrundung der südlichen Baublockflanke vorgenommen werden. Das Gebäude Hofstr. 4 steht zu dicht neben der geplanten Hochstraße und könnte daher in der Erdgeschoßzone nur unbefriedigend erreicht werden. Erschwerend kommt der durch diese räumliche Situation entstehende Hinterhofcharakter in der Erdgeschoßzone hinzu, der entstehen würde, wenn das Gebäude stehen bliebe. Bei einem Erhalt dieses Gebäudes würde entweder die südlich anschließende Baulinie zu dicht an die Neubautrasse der Bundesstraße herangeführt, sofern die Baulinie auf die vorhandene südliche Gebäudeecke orientiert wird. Würde man die Baulinie auf das Maß zurücknehmen, welches im Bebauungsplan dargestellt ist, so fiel der Blick aus südlicher Richtung auf einen Teil der Gebäudebrandwand. Dieses Stück Brandwand in der Sichtachse muß als ausgesprochen störend empfunden werden. Aus städtebaulicher Sicht kommt nur ein bogenförmiger Anschluß der Baulinie an das Gebäude Am Pfaffendorfer Tor 3 in Frage. Damit ein optisch ansprechender Verlauf der zukünftigen Baublockfront sichergestellt werden kann, wird der Gebäudeabbruch notwendig.

Ein weiteres Nebengebäude, gelegen an der nördlichen Flanke des Baublocks Im Teichert muß ebenfalls beseitigt werden, damit in diesem Bereich die Zuwegung zur öffentlichen Parkfläche unter dem Brückenbauwerk erleichtert wird. Die dadurch entstehende freie Fläche wird in den verkehrsberuhigten Bereich integriert.

## **5.1 Fußwegeverbindungen**

Ähnlich wie die B 42 vor Verwirklichung der Neuplanung stellt die Bahnlinie ein trennendes Element dar und schneidet Ehrenbreitstein vom Rheinufer ab. Um die Fußwegeverbindungen im Planungsgebiet zu verbessern, werden die vorhandenen Durchgänge durch den Bahndamm im Zuge der Verlängerung der

Charlottenstraße, der sogenannten Coenengasse zwischen Coenen'schem Haus und Haus Hofstr. 271 und in Höhe des Kapuzinerplatzes sowie südlich Diehl's Hotel mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet. In Abhängigkeit von weiteren funktionalen Anforderungen werden an einzelnen Stellen Leitungsrechte zugunsten der Stadt Koblenz, der Energieversorger, von Diehl's Hotel und ein Fahrrecht zugunsten des Wasser- und Schiffsamtes festgesetzt.

## **5.2 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (öffentliche Parkanlage)**

Die öffentliche Parkanlage wird im Teichert nördlich des Kapuzinerplatzes und in der sog. Coenengasse an die vorhandenen Verkehrsflächen angebunden. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, den ruhenden Verkehr aus dem Altstadtbereich herauszunehmen und die Wohnumfeldqualität in den engen Straßenzügen des Altstadtbereichs insgesamt verbessert.

Angesichts der geringen Grundstücksgrößen und der mehr oder weniger vollflächigen Überbauung im gesamten Altstadtbereich von Ehrenbreitstein und der aufgrund historischer Umstände bedingten eng bemessenen öffentlichen Verkehrsflächen im Altstadtbereich kann dort keine ausreichende Anzahl an Park- bzw. Stellplätzen für Anwohner, Geschäftsinhaber, Beschäftigte und Kunden geschaffen werden. Zur Verbesserung der Parkplatzsituation werden deshalb unter der neuen Trasse der B 42 großflächige Stellplatzanlagen ausgewiesen.

## **5.3 Spritzschutz**

Zwischen den Gebäuden Hofstr. 271 und 272 bzw. 272 und 277 wird ein 2 m hoher Spritzschutz vorgesehen. Darüber hinaus wird ein 1 m hoher Spritzschutz entlang der Bebauung zwischen dem südlichen Ende des Gebäudes Hofstr. 277 und dem nördlichen Widerlager der Hochstraße hergestellt, wie auch zwischen dem südlichen Widerlager und dem nördlichen Ende des Gebäudes Am Pfaffendorfer Tor 3.

## **6. Lärmschutz**

Im Zuge der planerischen Vorarbeiten für die Verlegung der B 42 in Ehrenbreitstein ist im Jahre 1995 eine schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung der vermuteten Auswirkungen des Straßenbauwerks durchgeführt worden.

Für die schalltechnischen Berechnungen wurden die folgenden verkehrstechnischen Daten, die als Prognosewerte für das Jahr 2010 zu bezeichnen sind, als Ausgangsgrößen berücksichtigt.

|           |                |                    |
|-----------|----------------|--------------------|
| Abschnitt | DTV (Kfz/24 h) | p (%) (Lkw-Anteil) |
|-----------|----------------|--------------------|

Ausbaubeginn Süd-  
AS Im Teichert

|                    |        |   |
|--------------------|--------|---|
| Fahrtrichtung Nord | 19 200 | 7 |
| Fahrtrichtung Süd  | 19 200 | 6 |

AS Im Teichert -  
L 127

|                    |        |   |
|--------------------|--------|---|
| Fahrtrichtung Nord | 18 200 | 7 |
| Fahrtrichtung Süd  | 17 100 | 6 |

L 127 -  
Ausbauende Nord

|                    |        |   |
|--------------------|--------|---|
| Fahrtrichtung Nord | 11 700 | 7 |
| Fahrtrichtung Süd  | 11 000 | 6 |

L 127

|                             |        |
|-----------------------------|--------|
| Fahrtrichtung stadtauswärts | 8 3007 |
| Fahrtrichtung stadteinwärts | 7 9006 |

Der Gutachter schlägt zur Verringerung der auftretenden Lärmbelastungen des Verkehrs auf der Neubaustrecke neben einer Lärmschutzwand unmittelbar neben der Straßenverkehrsfläche auch passive Lärmschutzmaßnahmen an den Umfassungsbauteilen der schutzbedürftigen Nutzungen vor. Bei der Beurteilung der Belastungssituation wurden für den Bereich unmittelbar am Kapuzinerplatz und jenseits dieses Bereiches unterschiedliche Empfehlungen für die aus Immissionsschutzgründen sinnvollen und unter städtebaulichen Gesichtspunkten vertretbaren Maßnahmen abgegeben, die nachfolgend erläutert werden.

Nördlich und südlich des Kapuzinerplatzes führt die Neubaustrecke unmittelbar an der vorhandenen bzw. der geplanten Bebauung vorbei; daher ist diese den Schalleinwirkungen des Straßenverkehrs unmittelbar ausgesetzt. Der bauliche Bestand weist selbst im Vergleich zur geplanten Hochstraße eine solche bauliche

Höhe auf, daß der ein Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand mit einer städtebaulich/stadtgestalterisch zufriedenstellenden Wandhöhe nicht gewährleistet werden kann. Eine Lärmschutzwand mit ausreichender Abschirmungswirksamkeit würde die Westseiten der Gebäude in einem sehr großen Maß verschatten und dadurch deren Nutzbarkeit sehr stark einschränken. Außerdem würde das Stadtbild bzw. die Stadtansicht durch diese hohe Wand in einem nicht vertretbaren Rahmen beeinträchtigt.

Die Gutachter empfehlen deshalb für diese Gebäude passive

Schallschutzmaßnahmen in Gestalt einer entsprechenden Schalldämmung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen. Nicht zuletzt wären die Bewohner dieser Gebäude durch entsprechende Maßnahmen auch vor dem erheblichen Lärm der Bahnstrecke geschützt, was durch einen Schallschirm längs der Neubaustrecke allein nicht erreicht werden kann. Durch die abschirmende Wirkung der Baukörper, die auf der Westseite der Hofstraße stehen, wird die Lärmbelastung an den Straßenfronten in der Hofstraße erheblich reduziert. Auch der durch die Baulücken zwischen den Gebäuden Hofstr. 277 und 272 bzw. 272 und 271 hindurchtretende Lärm der Neubaustrecke erreicht an der gegenüberliegenden Bebauung (Westfront des Gebäudes Hofstr. 274 und Westfront des Gebäudes Am Markt 221) nicht die Immissionsgrenzwerte von 64 dB (A) / 54 dB (A), so daß auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung zusätzliche Maßnahmen zum Schutz dieser Bebauung nicht erforderlich werden. Zur Minderung der Spitzenpegel, die bei der Vorbeifahrt des Lkw-Verkehrs auf der Neubaustrecke in dem verkehrsberuhigten Bereich entstehen würden, wird für diese Lücken jeweils eine 2 m hohe Schall- und Sichtschutzwand begrenzter Länge vorgeschlagen.

Der Bebauungsplan sieht am nördlichen Ende der Hofstraße in Höhe der Einmündung der L 127 in die Bundesstraße die Errichtung eines "Lärmschutzgebäudes" vor, das den von dem Kreuzungsbereich in die Hofstraße eintretenden Lärm weiter reduzieren wird. Für die Schalldämmung der Außenbauteile dieses Neubaus gelten die Anforderungen der DIN 4109, Schallschutz im Hochbau. Entsprechend Tabelle 8 dieser Norm ist ein erforderliches resultierendes bewertetes Schalldämm-Maß entsprechend Lärmpegelbereich VI einzuhalten.

Der Kapuzinerplatz wird nach der Herstellung der Neubaustrecke der B 42 nicht mehr als Hauptverkehrsfläche benötigt und kann daher in den verkehrsberuhigten Ausbau der Hofstr. einbezogen werden. Dadurch kann die Wohnumfeldqualität im Bereich der Altbebauung nachhaltig gesteigert werden. Die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich hängt im wesentlichen davon ab, inwieweit diese gesamte Platzfläche vor Straßenverkehrslärm geschützt werden kann. Im Lärmgutachten war somit insoweit zu klären, ob in diesem Bereich die straßenbegleitenden Lärmschutzmaßnahmen so ausgestaltet werden sollten, daß sie über den gebäudebezogenen Schallschutz hinaus auch den öffentlichen Freiraum vor Verkehrslärm schützen können. Zur Beantwortung dieses Fragenkomplexes wurden drei Planungsalternativen untersucht.

#### Planungsfall 1:

Es wird auf eine Lärmschutzwand längs der Neubaustrecke verzichtet. Schallschutzmaßnahmen erstrecken sich ausschließlich auf Außenbauteile von Aufenthaltsräumen.

## Planungsfall 2:

Es wird eine 3,5 m hohe Lärmschutzwand längs der Neubaustrecke errichtet. Damit soll erreicht werden, daß mit Ausnahme weniger hochgelegener Aufenthaltsräume die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Außerdem wird dadurch das Wohnumfeld im Bereich des Kapuzinerplatzes geschützt.

## Planungsfall 3:

Vorgesehen ist eine Lärmschutzwand längs der Neubaustrecke, so daß auch in diesem Fall das Wohnumfeld vor Verkehrslärm geschützt ist. Die Höhe der Lärmschutzwand wird auf 2 m begrenzt, um eine befriedigende städtebauliche Verträglichkeit zu gewährleisten. Die nicht geschützten Gebäude bzw. Gebäudeebenen erhalten darüber hinaus einen passiven Schallschutz.

Die gutachterliche Empfehlung zur Auswahl des geeignetsten Mittels berücksichtigt zum einen die möglichen Lärmpegelreduzierungen in den Gebäuden und zum anderen die zur Erreichung dieses Ziels notwendigen Investitionskosten.

Der Planungsfall 1 basiert auf der Vorstellung, den Schallschutz ausschließlich durch gebäudebezogene Maßnahmen zu erreichen. Dadurch werden im Vergleich zu den beiden anderen Lösungsmöglichkeiten zwar die geringsten Investitionskosten verursacht, dies allerdings auf Kosten der Freiflächennutzung am Kapuzinerplatz. Diese würde durch ungedämpften Verkehrslärm überzogen und somit kaum als Aufenthaltsfläche durch Passanten bzw. Anwohner in Anspruch genommen. Diesen unterstellten Nachteil kann auch nicht der positive stadtgestalterische Aspekt aufwiegen, der darin zum Ausdruck kommt, daß das Ortsbild nicht durch eine Lärmschutzwand beeinträchtigt würde. Unter Berücksichtigung aller vorgetragenen Vor- und Nachteile muß diese Lösung, gerade weil die Verbesserung der Wohnumfeldqualität nicht verwirklicht werden kann, ausscheiden.

Durch die Umsetzung des Planungsfalls 2 würden die weitaus höchsten Investitionskosten entstehen. Obwohl die 3,5 m hohe Schallschutzwand im Rahmen der Möglichkeiten optimalen Schutz vor dem Straßenverkehrslärm bewirken könnte, wäre diese Wand nicht dazu geeignet, den ebenfalls belastenden Schienenverkehrslärm zu reduzieren. Letzterer ist nur dann wirksam zu verringern, wenn neben der Lärmschutzwand ebenfalls gebäudebezogene Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden, die nochmals kostensteigernd wären. Nur durch die Kombination von Lärmschutzwand und gebäudebezogenen Maßnahmen ließen sich letztlich optimale Verhältnisse schaffen, die aus

stadtplanerischen Gesichtspunkten heraus angestrebt werden. Als stadtgestalterisch sehr bedenklich wird die enorme Höhe der Lärmschutzwand eingestuft, deren optische Beeinträchtigung als außerordentlich störend empfunden wird.

Im Vergleich dazu bietet die Umsetzung des Planungsfalls 3 einen in mehrfacher Hinsicht akzeptablen Zielerfüllungsgrad. Sehr positiv fällt die verringerte Höhe der Lärmschutzwand ins Gewicht, weil das Ortsbild von Ehrenbreitstein weit weniger stark belastet wird. Die optische Trennwirkung der Wand fällt im Gegensatz zum Planungsfall 2 weit geringer aus und dennoch werden befriedigende Aufenthaltsverhältnisse auf die Freiflächen sichergestellt. In den unteren Geschossen werden die Anforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten; darüber hinaus wird passiver Schallschutz direkt am belasteten Gebäude bzw. an Gebäudeteilen nötig, dadurch wird auch wirksam vor Schienenverkehrslärm der Bahnstrecke geschützt. In wirtschaftlicher Hinsicht fällt diese Lösungsmöglichkeit positiv ins Gewicht, so daß diese Planungsvariante unter Berücksichtigung der dargestellten positiven Wirkungen als Grundlage für die Umsetzung des Bebauungsplans herangezogen wird.

Die Berechnungen der 3 Planungsalternativen fußen auf der Annahme, daß schädliche Reflexionen an der Hochwasserschutzmauer entlang der Bahnstrecke durch eine Neigung der Mauer um rund 10 % oder durch eine schallabsorbierende Verkleidung der Stützmauer vermieden werden können.

Infolge der Verlagerung der B 42 ergibt sich für die Hofstraße eine erhebliche Verbesserung der Geräuschbelastung an den straßenseitigen Gebäudefronten. Durch den Verkehr auf der Neubaustrecke der B 42 treten andererseits zusätzliche Geräuschemissionen auf, die auf Bereiche einwirken können, die bislang vom Verkehrslärm verschont blieben. Auf der Basis der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen wurde eine Bewertung der Lärmimmissionen für drei unterschiedliche Planungsfälle durchgeführt und es wurden Vorschläge für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen erarbeitet. Die Bewertung der Geräuschsituation, die durch den Neubau der B 42 entstehen wird, wurde auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BimSchV) durchgeführt. Als Einwirkungsbereich wurden die Flächen des Geltungsbereiches betrachtet, die als Misch- bzw. Kerngebiet festgesetzt werden sollen und auch die weiter östlich außerhalb des Geltungsbereichs gelegenen Baublöcke.

Infolge des geringen Abstandes der schutzwürdigen Nutzungen von der Neubaustrecke der B 42 wird für eine größere Anzahl von Gebäuden passiver Lärmschutz erforderlich, obwohl entlang der B 42 eine Lärmschutzwand vorgesehen wird. Die Einzelheiten zur Sicherstellung des notwendigen Schallschutzes sind im Lärmgutachten in tabellarischer Form enthalten und werden durch grafische Darstellungen verdeutlicht. Die erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maße der Umfassungsbauteile ergeben sich in Abhängigkeit von dem gemäß RLS 90 berechneten Beurteilungspegel aus der Tabelle der Anlage 7 der Untersuchung. Diese ist der Veröffentlichung "Hinweise zum Lärmschutz und zur Erstattung von Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen" an

bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Lärmsanierung)" entnommen und durch den Bundesminister für Verkehr zur Anwendung empfohlen. Aus den Beurteilungspegeln für die einzelnen Gebäude und Gebäudefronten der Tabellen A und B der Untersuchung ergeben sich damit unmittelbar die erforderlichen schalltechnischen Eigenschaften der Außenbauteile. Zur Verdeutlichung der notwendigen Maßnahmen enthält die Untersuchung folgende ergänzende Aussagen:

Die Außenwände der bestehenden Gebäude besitzen - abgeschätzt aus der festgestellten Bauweise - eine Luftschalldämmung  $R'_{w}$  45dB, teilweise werden 50 dB (bei schwerer Bauweise) erreicht. Damit werden Schallschutzmaßnahmen an den Außenwänden dieser Baukörper nicht erforderlich. Dicht schließende Fenster mit 4/12/4-Verglasung besitzen ein bewertetes Schalldämm-Maß  $R'_{w}$ ,  $R = 32$  dB. Der Einbau von Schallschutzfenstern ( $R'_{w}$  70 dB) wird damit bei Wohnräumen erforderlich, wenn  $L_{r,T}$  70dB erreicht werden. Bei Schlafräumen werden solche Fenster nötig, wenn  $L_{r,N} > 60$ dB sichergestellt werden muß. Für Schlafräume, Kinderzimmer und Räume mit Ofenheizung gehören auch schallgedämmte Lüftungselemente zu den erforderlichen Maßnahmen, um bei geschlossenen schalltechnisch wirksamen Fenstern die notwendige Frischluftzufuhr zu ermöglichen.

Die Finanzierung der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen erfolgt durch den Straßenbaulastträger. Diese Kostenübernahmeverpflichtung erstreckt sich sowohl auf die Gebäude innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wie auch auf solche Gebäude, die einer Lärmsanierung unterzogen werden, die nicht innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 164a liegen. In der Planurkunde sind diejenigen Gebäude mit Ordnungsziffer ② gekennzeichnet, in denen passive Lärmschutzeinrichtungen eingebaut werden müssen.

Der bauliche Abschluß und die räumliche Fassung der Hofstraße erfolgt durch eine halbkreisförmige geschlossene Bebauung, die als Bindeglied zwischen den Gebäuden Hofstraße 262 und dem Gebäude Charlottenstraße 54 (Sozialgericht) dienen soll. Die dort zulässigen Neubauten können nicht von der Lärmsanierung, die durch den Neubau der B 42 hervorgerufen wird, profitieren. Insofern geht der notwendige Schallschutz in diesem Bereich zu Lasten der Investoren.

Aus der schalltechnischen Untersuchung zur Beurteilung der Emissionen, die durch den Verkehr auf der Neubaustrecke der B 42 hervorgerufen werden, geht hervor, daß passiver Schallschutz sowohl an den Gebäuden innerhalb des Geltungsbereichs, wie auch an solchen erforderlich ist, die jenseits der östlichen Plangebietsgrenze liegen. Obwohl die grundsätzliche Verpflichtung besteht, diejenigen Konflikte innerhalb der Grenzen des Bebauungsplans regeln zu müssen, die infolge der planerischen Intention durch ihn erzeugt werden und der Geltungsbereich insofern ggf. vergrößert werden muß, sind von dieser Verpflichtung gleichfalls Ausnahmen möglich. Die Gemeinde ist nicht in jedem Fall unbedingt dazu verpflichtet, die festgestellten umweltrelevanten Probleme zwingend in einem Bebauungsplan anzugehen und einer planerischen Entscheidung zuzuführen. Soweit es aus sachlichen Gesichtspunkten notwendig ist, kann sie eine dem Grunde nach notwendige Gesamtplanung auch in einzelnen Planungsabschnitten (Teilbebauungsplänen) vornehmen und somit die

Bewältigung der Gesamtsproblematik auf verschiedene Bebauungspläne verteilen. Bei einem solchen Vorgehen muß dann allerdings sichergestellt werden, daß das zur Regelung anstehende Problem auch in seiner Gesamtheit geregelt wird. Von dieser Planungsermächtigung wird im vorliegenden Fall Gebrauch gemacht. Städtebauliches Ziel der Bebauungspläne für Ehrenbreitstein ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Durchführung der erhaltenden Stadterneuerung und einer darauf abgestimmten baulichen Nachverdichtung und Baulückenschließung für den gesamten alten Ortskern zu schaffen. Dieses Ziel wird im hier vorliegenden Bebauungsplan um örtliche bzw. überörtliche verkehrsplanerische Ziele erweitert. Zur planerischen Absicherung der Neubaustrecke der B 42 wurde dieser Bebauungsplan aus dem Gesamtkomplex herausgelöst und mit Priorität behandelt. Maßgeblich für die Abgrenzung des Geltungsbereichs waren insofern die verkehrsplanerischen Abhängigkeiten zwischen Neubaustrecke und den Anknüpfungspunkten für die innerörtlichen bzw. quartiersbezogenen Verkehrsflächen.

Im Geltungsbereich sind die Gebäude gekennzeichnet, die gemäß der gutachterlichen Aussage mit passiven Schallschutzeinrichtungen versehen werden müssen. Ergänzend wurden auch die Baukörper dargestellt, die außerhalb des Geltungsbereichs in den Genuß passiver Schallschutzmaßnahmen kommen werden. Aufgrund der bestehenden fachgesetzlichen Regelungen werden die entsprechenden technischen Schutzmaßnahmen durch den Träger der Straßenbaulast finanziert, unabhängig davon, ob die Gebäude innerhalb oder außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans gelegen sind. In den sich anschließenden Bebauungsplänen werden die notwendigen Festsetzungen zur Sicherstellung des notwendigen Immissionsschutzes im gesamten Einwirkungsbereich der Neubaustrecke ebenfalls aufgenommen.

## 7. Landschafts- und Grünordnungsplanung

Zur Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Planungsanforderungen wurde ein landespflegerischer Planungsbeitrag erarbeitet, der unter Berücksichtigung der Abwägungsanforderungen in den Bebauungsplan integriert worden ist. Der Bebauungsplan wird in einem innerstädtischen Bereich aufgestellt, der heute schon zu annähernd 100 % versiegelt ist. Unversiegelt erhalten geblieben sind wenige Teilflächen auf den Böschungen des Bahndamms und eingestreute öffentliche und private Grünflächen zwischen der geschlossenen Bebauung und der Bahnlinie und dem Einmündungsbereich der L 127 in die B 42. Weitere Gehölzgruppen und Einzelbäume sind im Bereich der Dammböschung, der Diehl's-Hotel gegenüberliegenden Freifläche und auf dem Schulhof am Fußpunkt der Festung Ehrenbreitstein anzutreffen. Dieses Grünvolumen trägt in erster Linie zur Gestaltung und Gliederung des Stadtbildes bei und ist darüber hinaus Träger verschiedener ökologischer Funktionen innerhalb des Planungsgebietes.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der landespflegerischen Wertschöpfung dieser Vorkommen wurden folgende landespflegerische Ziele formuliert:

- Der erhaltenswerte Baumbestand soll durch eine entsprechende Festsetzung

im Bebauungsplan berücksichtigt werden,

- die Ensemblewirkung von Einzelbäumen und Gebäuden soll beachtet werden,
- der durch Infrastruktur oder andere Baumaßnahmen eintretende Verlust an Gehölzen ist durch Ergänzungs- bzw. Ausgleichspflanzungen im Straßenraum zu kompensieren,
- bei der Neugestaltung des Wohnumfeldes soll die Fassaden- und Dachbegrünung zur stadtökologischen Verbesserung beitragen und
- auf allen nicht für Fahrfunktionen vorgesehenen Flächen innerhalb des Straßenraumes sind Grünflächen anzulegen, damit dadurch der zukünftige dialogische Zustand im Vergleich zum heutigen bedeutend verbessert werden kann.

Soweit es unter Berücksichtigung der vorgesehenen Funktionen und der zulässigen Nutzungen vertretbar ist, wurde der erhaltenswerte Baumbestand durch eine entsprechende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen. Zum Ausgleich der unvermeidbaren Eingriffe wird für jeden gefälltten Baum eine Ersatzpflanzung, bestehend aus drei artgerechten Bäumen innerhalb des Geltungsbereiches gemäß dem landespflegerischen Planungsbeitrag festgesetzt.

Der Handlungsspielraum für Begrünungsmaßnahmen im Sanierungs- und Planungsgebiet wird bereits durch die vorhandene bauliche Dichte und Struktur, die im Rahmen der Stadterneuerung im wesentlichen erhalten werden soll, erheblich eingengt. Eine intensive Begrünung der öffentlichen Straßen und Plätze würde zudem mit den Belangen des Denkmalschutzes kollidieren, da Bäume in einer barocken Stadtanlage als untypisch einzustufen sind und damit zumindest aus stadthistorischer Sicht nur schwer eingefügt werden können. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in der Hofstraße und im Straßenzug im Teichert wird daher auf eine ortsfeste Festsetzung von Baumstandorten in Abweichung von den Forderungen des landespflegerischen Planungsbeitrags verzichtet. Wegen ihrer vielfältigen positiven stadtökologischen Wirkungen sollte gleichwohl auf einzelne Bäume im öffentlichen Straßenraum nicht verzichtet werden. Baumpflanzungen sind deswegen nur an einigen platzartigen Erweiterungen zur Gliederung dieser Räume und zur ökologischen Aufwertung möglich. Die Festlegung der einzelnen Pflanzstandorte wird im Zuge der tiefbautechnischen Ausbauplanung durchgeführt.

Konkrete Maßnahmen zur Entsiegelung von zukünftig nicht mehr für Fahrverkehrszwecke benötigte Flächen können erst im Rahmen der endgültigen Ausbauplanungen für die verkehrsberuhigten Bereiche festgelegt werden; aus diesem Grund enthalten weder Planurkunde noch die textlichen Festsetzungen entsprechende Regelungen.

Soweit es zum Ausbau der Straßenverkehrsflächen bzw. der Verkehrsflächen

besonderer Zweckbestimmung erforderlich ist, Bäume zu beseitigen, müssen für jeden gefälltten Baum drei neue artgerechte Bäume im Straßenraum oder auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung angepflanzt werden.

Eine vergleichbare Regelung zum Ersatz beseitigter Bäume trifft auf alle sonstigen privaten und öffentlichen Flächen des Geltungsbereiches zu.

Infolge der Verlegung der B 42 werden positive planungsbedingte Auswirkungen auf die Wohnumfeldqualität in den Baugebieten des Planungsgebietes eintreten. Insbesondere ist eine erhebliche Verbesserung der Luftqualität und der Lärmsituation im Vergleich zur Ursprungssituation zu erwarten.

## 8. Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

Zur Erhaltung des historischen Stadtbildes von Koblenz-Ehrenbreitstein ist es erforderlich, einen begrenzten Gestaltungsrahmen für die zu erwartenden baulichen Veränderungen und Neubaumaßnahmen vorzugeben. Auf der Grundlage der Gestaltanalyse des städtebaulichen Rahmenplans wurden die notwendigen gestalterischen Festsetzungen ausgewählt. Wegen der besonderen städtebaulichen Situation insbesondere der Lage am Ortsrand werden möglicherweise privaten Interessen zuwiderlaufende Festsetzungen begründet, die jedoch aus stadtgestalterischer Sicht unverzichtbar sind.

Für die einzelnen Gebäude werden Sattel- und Walmdächer festgesetzt, weil diese Dachform im Stadtteil Ehrenbreitstein eindeutig prägend wirkt. Die Bauform des Flachdachs wird lediglich in den Bereichen zugelassen, deren Nutzungen an dieser Stelle ein solches Dach nahelegen. Ein weiteres gestalterisches Ziel zur Verwirklichung einer harmonischen Dachlandschaft ist die Vorgabe von zulässigen Gaubenformen und Zwerchgiebeln. Durch die Vorgabe soll sichergestellt werden, daß das Dach in seiner ursprünglichen Form erhalten bleibt und die Gauben bzw. die zulässigen Zwerchgiebel zur Auflockerung und Gliederung der Dachflächen beitragen sollen. Durch diese gestalterische Vorgabe wird es auch zukünftig möglich sein, die Dachgeschosse z.B. zu Wohnzwecken zu nutzen. Im Widerspruch zu den verfolgten gestalterischen Zielsetzungen stünden allerdings Gauben oder andere Dachaufbauten, die wegen ihrer Größe das Erscheinungsbild eines Dachs negativ beeinflussen würden. Derartige Effekte würden dann eintreten, wenn Dachaufbauten zugelassen würden, die mehr als 2/3 der Gebäudelänge betragen dürften. Zur Vermeidung derartiger Zustände sind die gewählten Beschränkungen unumgänglich.

Die Hauptfirstrichtungen werden im Plan festgesetzt, damit baulich zusammenhängende Bereiche geschaffen werden, die sich durch ein einheitliches Erscheinungsbild im Dach darstellen.

Zur Wahrung und Weiterentwicklung der erhaltenswerten Baustruktur werden schließlich geringere Abstandsflächen zugelassen, als sie nach § 8 LBauO gefordert werden müßten. Ohne diese Ausnahmeregelung ließe sich die charakteristische Gassenstruktur und der Grad der Grundstücksüberbauung langfristig nicht erhalten, so daß der typische Altstadtcharakter des Plangebiets gefährdet wäre.

Der Rat der Stadt Koblenz hat am 15. 07. 1993 die Satzung zur Erhaltung baulicher Anlagen und der Eigenart von Ehrenbreitstein gemäß 172 BauGB beschlossen. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, die städtebauliche Eigenart des Gebietes durch die nachhaltige Sicherung und eine an den baulichen Kontext angepaßte Weiterentwicklung, z. B. durch Neu- oder Umbaumaßnahmen unter Berücksichtigung und Wahrung der städtebaulichen Gestalt zu gewährleisten. Die Gesamtheit der historischen Bauten vermittelt gegenwärtig den Eindruck insgesamt gewachsener Geschlossenheit, obwohl die unterschiedlichsten Baustile und Bauformen angetroffen werden.

## 9. Denkmalschutz

Die gesamte Altstadt von Koblenz-Ehrenbreitstein ist aufgrund des charakteristischen noch weitgehend erhaltenen Ortsbildes und des Ortsgrundrisses ein typisches Beispiel für die Zeit ihrer Entstehung. Aus diesem Grund sollen ausgewählte Objekte im Altstadtbereich und auch innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 164a nach § 8 Abs. 1 des Landesgesetzes zum Schutz und der Pflege der Kulturdenkmäler ausgewiesen und damit ihre Erhaltung als Ensemble aus wissenschaftlichen und städtebaulichen Gründen nachhaltig gesichert werden.

## 10. Kosten der Maßnahmen

Die Realisierung des Bebauungsplans erfordert ein umfangreiches Maßnahmenpaket; dieses setzt sich aus Umgestaltungsmaßnahmen für die bestehenden Straßenräume inkl. Kanalneubau, die Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen und den Neubau der B 42 zusammen. In den nachfolgend genannten Kostenpositionen sind keine Kosten für notwendigen Grunderwerb enthalten.

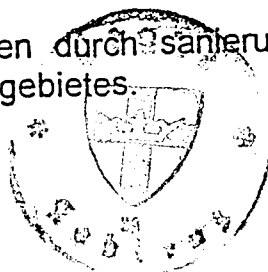
|                                                                                                                                   |                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Öffentliche Verkehrsfläche (verkehrsberuhigter Bereich)                                                                           | 2.700.000,— DM  |
| Möblierung und Beleuchtung (verkehrsberuhigter Bereich)                                                                           | 300.000,— DM    |
| Straßenbau der Bundesstraße 42 mit Anschluß der<br>Charlottenstraße (L 127) und Im Teichert (einschl. Gebäude-<br>abrißkosten)    | 9.108.000,— DM  |
| Stellplatzanlage unter der B 42 (inkl. Mehrkosten für die<br>konstruktiven Maßnahmen an der Dichtwand)                            | 10.293.000,— DM |
| 4 Unterführungen zur Unterquerung der B 42 (in Höhe<br>Diehl's Hotel, Kapuzinerplatz, sog. Coenengasse sowie<br>Charlottenstraße) | 2.407.000,— DM  |
| aktiver und passiver Schallschutz                                                                                                 | 1.600.000,— DM  |
| Dichtwand und Hochwassertore                                                                                                      | 10.795.000,— DM |
| Pumpwerk                                                                                                                          | 7.722.000,— DM  |

**Gesamtkosten:**

**44.925.000,— DM**

Weitere Kosten entstehen durch sanierungsbedingte Ordnungsmaßnahmen innerhalb des Sanierungsgebietes.

Ausgefertigt:  
Koblenz, 03.04.2001



Stadtverwaltung Koblenz  
*Kurt Wiermann*  
Oberbürgermeister