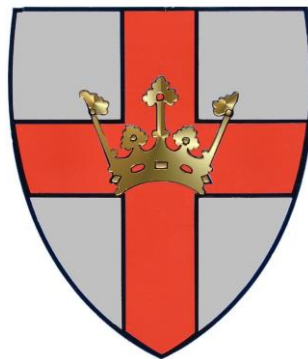


Stadtverwaltung Koblenz



Amt 61 -
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Bebauungsplan Nr. 58: "Baugebiet: Verwaltungszentrum II",

11. Änderung und Erweiterung

Begründung gemäß § 2 a BauGB

Stand:
Satzungsfassung

Begründung

Satzungsfassung

Inhaltsverzeichnis

1.	Planungsanlass und städtebauliche Ziele	4
2.	Beschreibung des Plangebiets	5
2.1	Lage im Stadtgebiet und Abgrenzung des Geltungsbereiches	5
3.	Übergeordnete Planungen	6
3.1	Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV)	6
3.2	Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017 (RROP 2017)	7
3.3	Wirksamer Flächennutzungsplan	9
3.4	Schutzgebietsausweisungen	9
3.5	Denkmalpflegerische Belange	10
4.	Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen der Planung im Einzelnen	10
4.1	Verkehrsflächen / Straßenbegleitgrün	10
4.2	Art der baulichen Nutzung / Baustruktur	11
4.3	Maß der baulichen Nutzung / überbaubare Grundstücksfläche / Bauweise	12
4.4	Gebietsentwässerung und -versorgung, Grundwasserschutz	12
4.5	Emissionsbelange	13
4.6	Altablagerungen/ Altlasten / Kampfmittel	17
4.7	Naturschutzrechtliche Eingriffs- / Ausgleichsregelung	17
4.8	Artenschutzbelange	18
4.9	Landespflegerische Festsetzungen und Hinweise	18
4.10	Ver- und Entsorgungsleitungen	18
5.	Generelle Standort- und Planungsalternativen	19
6.	Quantitative Auswertung des Bebauungsplanes	19
7.	Verwirklichung der Geschlechtergerechtigkeit - Gender Planning	20
8.	Durchführung der Planung	20

Begründung

Satzungsfassung

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Quantitative Auswertung B-Plan Nr. 58	19
--------	---------------------------------------	----

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Lage im Stadtgebiet	5
Abb. 2:	Auszug RROP Mittelrhein-Westerwald 2017	8
Abb. 3:	Wirksamer Flächennutzungsplan	9
Abb. 4:	Lage der Planungssituation inkl. Immissionsorte	14

Grundlagen:

- Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Kreisverkehrsplatz Kurt-Schumacher-Brücke in Koblenz; Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, Boppard, Stand: 30.04.2019
- Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Kreisverkehrsplatz Kurt-Schumacher-Brücke in Koblenz - Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels - Auftrag-Nr.: 1 / 19022 / 0719 / 1, Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, Boppard, Stand: 26.07.2019
- Bebauungsplan 58 Änderung Nr. 11 „Baugebiet Verwaltungszentrum II“ Koblenz, Fachbeitrag Naturschutz; Dr. Kübler GmbH, Rengsdorf, Stand 11.07.2019

Begründung

Satzungsfassung

1. Planungsanlass und städtebauliche Ziele

Der Stadtrat der Stadt Koblenz hat am 24.01.2019 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 58 „Baugebiet: Verwaltungszentrum II“, 11. Änderung und Erweiterung gefasst.

Das Plangebiet umfasst den Knotenpunkt an der Brückenrampe der Kurt- Schumacher- Brücke zwischen Schlachthofstraße und Koblenzer Straße. Die Strecke ist heute bereits stark belastet. Vor allem im morgendlichen Berufsverkehr bilden sich lange Staus, da im Wesentlichen nur eine der beiden Fahrspuren, die Brückenabfahrt auf die Schlachthofstraße, genutzt wird. Das Ziel vieler Fahrten liegt dabei im Verwaltungszentrum II.

Bis zum Jahr 2035 werden innerhalb des Verwaltungszentrums II strukturelle Veränderungen sowie der weitere Ausbau der Verwaltungsnutzung mit entsprechender Steigerung der Beschäftigtenzahlen erwartet. Damit wird eine nicht unerhebliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens einhergehen. Durch den steigenden Verkehrsdruck werden an den anschließenden Knotenpunkten, nach dem heutigen Ausbaugrad, erhebliche Leistungsfähigkeitsdefizite prognostiziert, welche die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit enorm beeinträchtigen würden. Nach Fertigstellung der Nordentlastung (L 52 n) wird die Bedeutung dieser Verbindung noch weiter zunehmen.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Stadt Koblenz die Knotenpunktsituation neu zu konzipieren und leistungsfähiger zu gestalten. Mittels Variantendiskussion wurde eine Knotenpunktform ausgearbeitet, die eine mittelfristig umsetzbare Lösung der Anschlussproblematik schafft. Gleichzeitig wird das Verwaltungszentrum II direkt an die Kurt-Schumacher-Brücke angebunden, um eine effektive Verkehrsverteilung und Entlastung der Bestandsstraßen (B 49, Koblenzer Straße), sowie die effektive Auslastung beider vorhandener stadteinwärts führender Fahrspuren zu erzielen.

Der bisher rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 58 setzt weite Teile des geplanten Knotenpunktes als öffentliche Verkehrsfläche fest. Die geplante Anbindung des Fuß-/ Radweges sowie der nordöstliche Abschnitt des Kreisverkehrs liegen jedoch zum einen innerhalb einer festgesetzten Gemeinbedarfsfläche; zum anderen innerhalb eines sonstigen Sondergebietes. Aus all dem ergibt sich die Erforderlichkeit zur Änderung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans.

Begründung

Satzungsfassung

2. Beschreibung des Plangebiets

2.1 Lage im Stadtgebiet und Abgrenzung des Geltungsbereiches

Das Plangebiet mit einer Größe von ca. 4 ha liegt im linksrheinischen Stadtgebiet und umfasst Flächen des Stadtteils Moselweiß. Im Norden grenzt das Plangebiet an die Bundesstraße 49 bzw. die Straßen Moselufer / Schlachthofstraße. Ein Teilbereich der Kurt-Schumacher-Brücke führt im Nordwesten des Plangebiets in den Stadtteil Moselweiß hinein und schließt an die Koblenzer Straße an, die die südliche bzw. südöstliche Grenze des Plangebietes bildet. Im Westen bilden Flächen des Gemeinschaftsklinikum Mittelrhein (Kemperhof) die Begrenzung des Geltungsbereiches sowie im Osten Gewerbeflächen und Dienstleistungsstandorte des Verwaltungszentrums Koblenz.

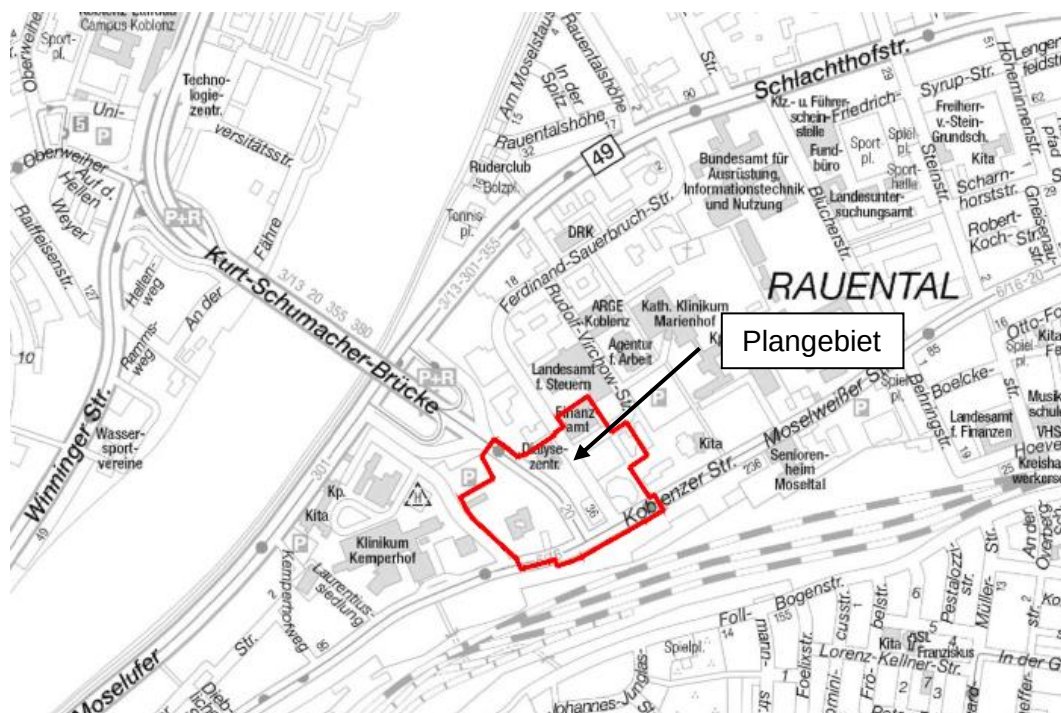


Abb. 1: Lage im Stadtgebiet

Die Verkehrsflächen der Kurt-Schumacher-Brücke sowie der verkehrliche Anschluss an die Koblenzer Straße und ein Teilbereich der Ferdinand-Sauerbruch-Straße, die östlich parallel zur Brücke verläuft, bilden den Großteil des Plangebietes, die zur Umsetzung des geplanten Knotenpunktes neu entwickelt werden sollen.

Die zusätzlichen Randbereiche (u.a. die SO-Flächen) wurden aufgenommen, um die aktuelle Nutzung, die sich entgegen des Ursprungsbebauungsplanes entwickelt hat, planungsrechtlich zu sichern. Im Sinne der Umweltvorsorge und zur planerischen Sicherung von Lärmschutzmaßnahmen (in Form von festgesetzten Lärmpegelbereichen, siehe textliche Festsetzungen) wurden darüber hinaus durch Verkehrsimmissionen betroffene „Randbereiche“ aufgenommen, in denen ausschließlich textliche Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen wurden.

Begründung

Satzungsfassung

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV)

Nach der Herstellung des Benehmens im Innenausschuss des Landtages hat der Ministerrat in seiner Sitzung am 7. Oktober 2008 die Rechtsverordnung über das Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) beschlossen. Das neue LEP IV trat am 25. November 2008 in Kraft.

Koblenz stellt einen Entwicklungsbereich mit oberzentraler Ausstrahlung und oberzentralen Funktionen (Koblenz / Mittelrhein / Lahn) dar¹. Es sollen die oberzentralen Funktionen im Oberzentrum Koblenz einschließlich der oberzentralen Verknüpfungsfunktion im Schienenschnellverkehr in Montabaur (ICE-Bahnhof) ausgebaut und mit den zentralörtlichen Funktionen der übrigen zentralen Orte verknüpft werden.² Es soll der Ausbau in der Region als Logistik-Standort (A 61, A 48, Rheinhafen, Bahnanbindung) und im IT-Medienbereich erfolgen, des Weiteren sind die Potenziale in den Bereichen der Verwaltung, Bundeswehr und der Gesundheitswirtschaft zu prüfen. Die Bundesgartenschau 2011 soll zur regionalen Identität der Stadt und zur Stärkung weicher Standortfaktoren genutzt werden, des Weiteren sollen die Potenziale des Welterbes „Oberes Mittelrheintal“ und des Welterbes „Limes“ ausgebaut und genutzt werden. Die Ausgestaltung des Entwicklungsbereiches Koblenz / Mittelrhein / Lahn soll durch erhöhte Kooperationen der Städte Koblenz, Neuwied, Andernach, Bendorf, Lahnstein und Mayen (sog. „Herzstädte“) gefördert werden³. Vorrangige Beispiele für Projekte mit standortbezogener Dimension stellen für Koblenz Technologiekonzepte, Konversionsprojekte und die Bundesgartenschau 2011 dar⁴.

Koblenz ist als eines der fünf Oberzentren (OZ) neben Trier, Mainz, Kaiserslautern und Ludwigshafen ein Standort oberzentraler Einrichtungen und Verknüpfungspunkte im System von großräumigen Verkehrsachsen und hat eine besondere Versorgungs- und Entwicklungsfunktion. Die genannten Funktionen sind zu sichern.⁵

Innerhalb des funktionalen Netzes des öffentlichen Verkehrs, das Schienen- und Busstrecken sowie leistungsfähige Umsteigeanlagen definiert, liegt die Stadt Koblenz innerhalb der großräumigen Schienenverbindungen „Rheinstrecke Köln / Bonn - Koblenz - Mainz - Ludwigshafen / Mannheim und „Moselstrecke Koblenz - Trier und weiter in Richtung Luxemburg“. Somit werden hier Verdichtungsräume in Deutschland und Europa miteinander verknüpft.⁶

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Moselweiß. Die verkehrliche Haupteinschließung erfolgt zum einen über die Schlachthofstraße bzw. Bundesstraße 49 entlang der rechtsseitigen Mosel, über die eine Auffahrt auf die Kurt-Schumacher-Brücke über

¹ Landesentwicklungsprogramm Rheinland Pfalz (LEP) IV, S. 68

² ebenda, S. 69

³ ebenda, S. 69

⁴ ebenda, S. 70/71

⁵ ebenda, S. 86

⁶ ebenda, S. 149

Begründung

Satzungsfassung

die Mosel in Richtung der Stadtteile Metternich bzw. Güls und der Bundesstraße 416 (linksseitig der Mosel) führt.

Die benannten Bundesstraßen werden im LEP IV (Karte 09 Funktionales Straßennetz) als regionale bzw. flächenerschließende Verbindungen innerhalb des funktionalen öffentlichen Verkehrsnetzes geführt, die die Verdichtungsräume innerhalb des Oberzentrums miteinander verbinden sollen und als Haupteerschließung zwischen den jeweiligen Stadtteilen dienen. Dabei sollte die Leistungsfähigkeit dieser Verbindungen dauerhaft aufrechterhalten werden, um einen Beitrag zur Bewältigung des Verkehrswachstums innerhalb des Oberzentrums Koblenz bzw. der arbeitsplatzstarken Bereiche (z.B. das Verwaltungszentrum in Moselweiß) leisten zu können.

Koblenz liegt innerhalb des Erholungs- und Erlebnisraumes „Oberes Mittelrheintal“. Dieser hat eine landesweite Bedeutung als zentrale landschaftliche Leitstruktur im Rheinischen Schiefergebirge. Der LEP IV charakterisiert das „Obere Mittelrheintal“ als einzigartige Landschaft (aufgrund der Talgröße, der hohen Reliefenergie, den markanten Reliefformen, des Steillagenweinbaus und der hohen Dichte an Burgen und historischen Ortsbildern). Durch den Status UNESCO-Weltkulturerbe ist das „Obere Mittelrheintal“ eine historische Kulturlandschaft von weltweiter Bedeutung. Weiterhin besitzt es Bedeutung für die Naherholung, u.a. im Raum Koblenz.¹

3.2 Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017 (RROP 2017)

Mit der Bekanntmachung des Genehmigungsbescheides zum Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald in der Ausgabe des Staatsanzeigers für Rheinland-Pfalz (StAnz. S. 1194) ist der Regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald am 11. Dezember 2017 wirksam geworden. Er löst den regionalen Raumordnungsplan 2006 ab.

In der folgenden Abbildung werden die wichtigsten, den Planungsraum des Bebauungsplans Nr. 58 betreffenden Aussagen aus dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017 dargestellt.

- Weiße Fläche (keine Darstellung),
- Weiße Fläche mit roter Umrandung (Sonderbaufläche),
- Siedlungsfläche Wohnen,
- Regionaler Grünzug (breite senkrechte dunkelgrüne Schraffur) nordwestlich (außerhalb) des Geltungsbereiches,
- Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz im Verlauf der Mosel, nordwestlich (außerhalb) des Geltungsbereiches,
- Westliche Grenze des Rahmenbereichs der Welterbestätte Oberes Mittelrheintal, parallel zur Kurt-Schumacher-Brücke (schwarz gefüllte Kreise),
- Vorbehaltsgebiet Erholung und Tourismus (hellgrüne Schrägschraffur) nördlich/nordwestlich (außerhalb) des Geltungsbereiches.

¹ Landesentwicklungsprogramm Rheinland Pfalz (LEP) IV, S. 177

Begründung

Satzungsfassung

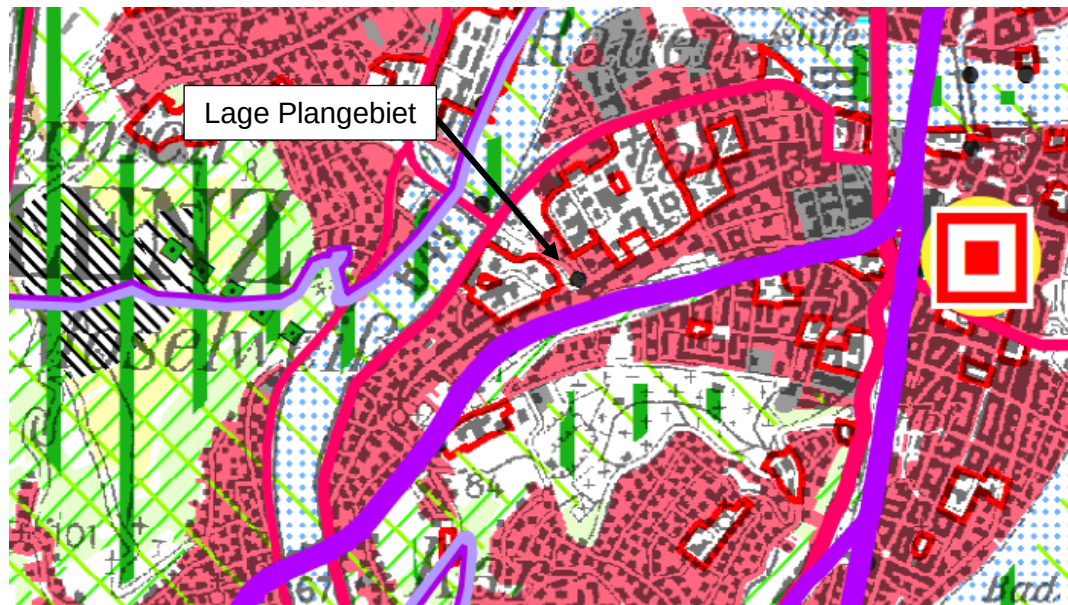


Abb. 2: Auszug RROP Mittelrhein-Westerwald 2017

Die Stadt Koblenz befindet sich in einem hoch verdichteten Bereich und wird innerhalb der Raum- und Siedlungsstrukturentwicklung als Oberzentrum und Schwerpunktraum eingestuft.

Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Moselweiß, der durch regionale Straßenverbindungen (Bundesstraße 49 (rechtsseitige Mosel) sowie der Auffahrt auf die Kurt-Schumacher-Brücke zur Bundesstraße 416 (linksseitige Mosel) mit den benachbarten Stadtteilen Rauental, Metternich oder Güls verbunden wird.

Die Bundesstraßen sind im RROP 2017 (Karte 09 Funktionales Straßennetz) als regionale Verbindung (B 49) und flächenerschließende Verbindung (B 416) gekennzeichnet. Zusätzlich ist das Plangebiet im näheren Umfeld an das großräumige Schienennetz (Bahnhaltspunkte Koblenz - Moselweiß) und Busnetz angeschlossen.

Ziel der Planung für das Verwaltungszentrum, das viele Arbeitsplätze bietet, ist es ein gut erschlossenes Verkehrsnetz zu entwickeln, um Pendlerströme, die morgens und nachmittags den Stadtteil die Verkehrsführung einschränken, durch leistungsfähigere Verbindungstrassen abzuleiten. Zusätzlich sollen für Fuß- und Radfahrer straßenbegleitende Wegeverbindungen ermöglicht werden, um u.a. Anreize für Pendler zum Umsteigen von der Auto- zur Fahrradnutzung zu schaffen.

Im thermisch stark belasteten Raum Koblenz soll gemäß Punkt 2.1.3.3 „Klima und Reinhaltung der Luft“ des RROP 2017, hier Grundsatz G74, auf eine Verbesserung der klimatischen Bedingungen hingewirkt werden. Hierzu sollen u.a. „Flächen in ihrer Funktion als klimatische Ausgleichsräume erhalten bleiben und durch Entsiegelungsmaßnahmen, Baumpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünungen unterstützt werden.“¹

¹ Regionaler Raumordnungsplan (RROP) Mittelrhein-Westerwald, 2017, S. 41

Begründung

Satzungsfassung

3.3 Wirksamer Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz stellt das Plangebiet als Sondergebietsflächen (orange) und Verkehrsflächen (gelb) dar. Kleinteilige Grünflächen befinden sich zwischen dem Anschluss der Kurt-Schumacher-Brücke auf die Koblenzer Straße.

Der Bereich der gelb schraffierten Flächen stellt eine Trassenplanung dar, deren Umsetzung noch nicht abschließend geklärt ist. Die Planung ist jedoch von der Umsetzung des Knotenpunktes unabhängig zu bewerten.

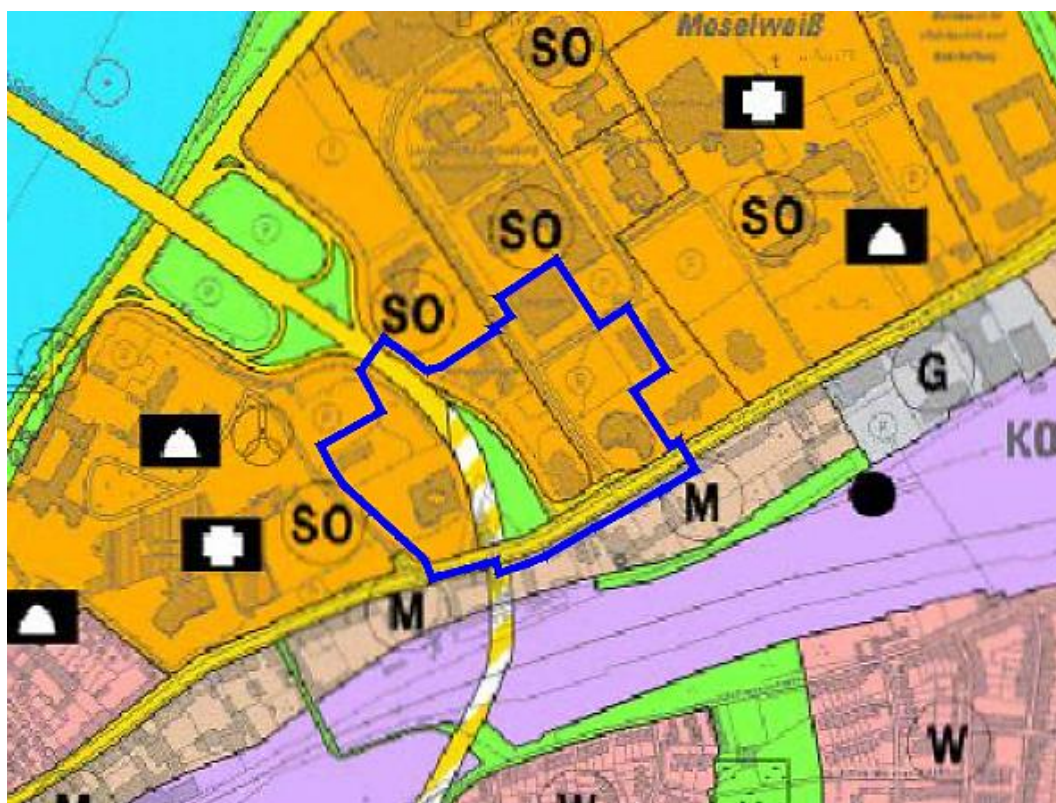


Abb. 3: Wirksamer Flächennutzungsplan

Die im Bebauungsplänen Nr. 58 festgesetzten Flächen entsprechen den bisherigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes. Das Planvorhaben ist somit aus dem Flächennutzungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB entwickelt.

3.4 Schutzgebietsausweisungen

Die Entfernung zum nächstgelegenen Natura 2000-Gebiet - dem FFH-Gebiet „Mosel“ mit der Gebietsnummer FFH-5908-301 beträgt etwa 235 m in nordwestliche Richtung. In gleicher Entfernung befindet sich das schutzwürdige Biotop „Mosel-Staustufe Koblenz“ mit der Kennung BK-5611-0149-2007

Andere Schutzgebiete oder Biotoptypen werden durch das Planvorhaben nicht tangiert.

Begründung

Satzungsfassung

Es sind durch die vorliegende Planung keine Auswirkungen auf die im o.a. Umfeld liegende Schutzgebiete zu erwarten.

In einer Entfernung von ca. 235 m zum Plangebiet befindet sich die Mosel (Gewässer 1. Ordnung). Das Plangebiet befindet sich außerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Mosel.

Es befinden sich keine Wasserschutzgebiete im Umfeld des Plangebietes.

3.5 Denkmalpflegerische Belange

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine gelisteten Kulturdenkmäler der Stadt Koblenz. In einer Entfernung von ca. 300 m gen Westen befindet sich ein gelistetes Einzeldenkmal (Koblenzer Straße 115 - 157), ein Altbau des Klinikums Kemperhof (Bruchsteinbau 2. Hälfte 19. Jh. neugotische St.-Josefs-Kapelle), dessen Belange durch das Planvorhaben nicht tangiert werden.

4. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen der Planung im Einzelnen

4.1 Verkehrsflächen / Straßenbegleitgrün

Der Ausbau des Knotenpunktes soll die durch den bestehenden Verkehr stark belastete Koblenzer Straße entlasten und die Verkehre, die Richtung Verwaltungszentrum und Rauental führen direkt zuleiten. Ebenso soll das Radwegenetz in diesem Zusammenhang gestärkt und innerhalb der Umsetzung des Knotenpunktes weiter entwickelt werden. Der Knotenpunkt dient der funktionalen Gliederung zwischen Kurt-Schumacher-Brücke und Koblenzer Straße durch zusätzliche Umverteilung der Verkehre auf die Ferdinand-Sauerbruch-Straße. Dies soll langfristig zu einer verkehrlichen Entlastung der Stadtteile Moselweiß und Rauental führen.

Die Entwicklung des Knotenpunktes ist unabhängig von dem Anschluss der Nordtangente Koblenz-Metternich (L 52) an die Kurt-Schumacher-Brücke (Gemarkung Metternich) zu betrachten (G 127¹).

Hauptziel der 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 58 liegt bei der Entlastung der bestehenden Verkehrsstrassen, die in die angrenzenden Stadtteile oder ins Zentrum führen und somit auch den durch das Wachstum des Verwaltungszentrums durch zusätzlich Fahrzeuge aufkommenden Verkehrsdruck künftig zu reduzieren und den parallel verlaufenden Geh- und Radwegeverkehr zu stärken und weiter zu entwickeln.

Beim Radverkehr wird zwischen Ziel- und Quellverkehr des Verwaltungszentrums II und gebietsunabhängigen Durchgangsverkehr unterschieden. Für die unterschiedlichen Zielgruppen werden zwei verschiedene Wegeverbindungen angeboten. Gemäß der Empfehlung für Radverkehrsanlagen wird der Radfahrer bevorzugt auf der Fahrbahn mitgeführt. In der Ferdinand-Sauerbruch-Straße, südlich

¹ Regionaler Raumordnungsplan (RROP) Mittelrhein-Westerwald, 2017, S. 62

Begründung

Satzungsfassung

des neuen Knotenpunktes, werden auf Grund der Verkehrsstärke des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beidseitig Schutzstreifen vorgesehen.

Die Fahrbahn der Kurt-Schumacher-Brücke ist für den Radverkehr nicht freigegeben. Dementsprechend und auch aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes soll auch der westliche Teil des neuen Knotenpunktes für den Radverkehr gesperrt werden.

Aus dem Verwaltungszentrum II kommend Richtung Koblenzer Straße würde eine Führung über den westlichen Teil des neuen Knotenpunktes zudem einen erheblichen Umweg und zusätzliche Risiken für den Radfahrer durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge bedeuten. Für diese Fahrbeziehung wurde daher eine Sonderlösung zur Radverkehrsführung entwickelt. Im östlichen Bereich des Knotenpunktes wird eine Durchfahrt der Kreisverkehrsinsel geöffnet, sodass die ehemalige Achse der Ferdinand-Sauerbruch-Straße für den Radfahrer erhalten bleibt. An der nördlichen Zufahrt ist auf der linken Fahrbahnseite eine Aufstellfläche für den Radfahrer vorgesehen. Von dort kann der Radfahrer, die Vorfahrt achtend, auf die Mittelinsel des Kreisverkehrs fahren und weiter in die Ferdinand-Sauerbruch-Straße.

Der gebietsunabhängige Radverkehr soll über das Gelände des Kemperhofs geleitet werden. Diese Verbindung über die Privatstraße besteht bereits heute. An der Einfahrt des Kemperhofs zur Koblenzer Straße kann sich der Radfahrer vorfahrts geregelt in den fließenden Verkehr Richtung Innenstadt oder Moselweiß einordnen. Nach Rücksprache mit dem Planer zum Großklinikum bleibt diese Wegeverbindung auch nach Umbau des Krankenhauses erhalten.

4.2 Art der baulichen Nutzung / Baustruktur

Für die 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 58 sind folgende Nutzungstypen zusätzlich vorgesehen, die sich aus der bestehenden Nutzung ergeben:

- Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Verwaltungszentrum II“ (gemäß § 11 BauNVO)

Um den Gebietscharakter aufrecht zu erhalten und bisher entwickelte Nutzungen planungsrechtlich zu sichern, werden zusätzlich zu den nachfolgend aufgeführten zulässigen Nutzungen

- Büro- und Verwaltungsgebäude
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,

Begründung

Satzungsfassung

folgende Nutzungen innerhalb der Sondergebietsflächen ergänzt:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes (z.B. Hotels).

Als Ergänzung wurden „die der Versorgung des Sondergebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften im Bebauungsplan als allgemein zulässig“ festgesetzt, um die bestehenden, baurechtlich genehmigten Nutzungen in ihrem Bestand zu sichern.

Die Flächen des Gemeinschaftsklinikum Mittelrhein (Kemperhof) ergeben sich keine Nutzungsänderungen. Die Nutzungstypologie bleibt weiterhin als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Krankenhaus“ planungsrechtlich erhalten.

4.3 Maß der baulichen Nutzung / überbaubare Grundstücksfläche / Bauweise

Durch die nach § 17 (1) BauNVO festgesetzte Obergrenze der maximal zulässigen Grundflächen- und Geschossflächenzahl soll eine effektive und wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit der Bauflächen und eine hohe Arbeitsplatzdichte im Plangebiet realisiert werden.

Daher wird aus städtebaulichen Gründen für die betroffenen Sondergebietsflächen die für diese Baugebiete maximal zulässige Grundflächenzahl von 0,8, eine maximal zulässige Geschossflächenzahl von 2,4 festgesetzt.

Die Anzahl der Vollgeschosse wird von mindestens drei (III) und max. vier bzw. fünf Vollgeschossen (IV bzw. V) festgesetzt, die der derzeitigen Nutzung innerhalb der SO-Flächen entsprechen. Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse ergibt sich aus der städtebaulich angestrebten hohen Nutzungsdichte innerhalb des Verwaltungszentrums und dem Maß der bereits bestehenden Bebauung im städtebaulich angrenzenden Umfeld.

Die durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen nehmen hauptsächlich die Kubaturen der bestehenden baulichen Bestandsgebäude auf, ermöglichen jedoch auch einen Spielraum für zukünftige Erweiterungen.

Im festgesetzten SO-Gebiet wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. Gebäude sind hier entsprechend der offenen Bebauung mit Grenzabstand zu errichten. Abweichend von der offenen Bebauung wird eine Bebauung mit über 50 m Länge als zulässig erklärt, so dass auch die vor allem in Verwaltungszentren üblichen größeren Baukörperformate möglich sind.

4.4 Gebietsentwässerung und -versorgung, Grundwasserschutz

Die Plangebietsver- und -entsorgung kann durch Anschluss an die innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen (an das Plangebiet direkt angrenzenden) vorhandenen Leitungssysteme sichergestellt werden.

Begründung

Satzungsfassung

4.5 Emissionsbelange

Zur Bewertung der schalltechnischen Belange wurde eine schalltechnische Untersuchung zum geplanten Kreisverkehrsplatz Kurt-Schumacher-Brücke in Koblenz (Stand: 30.04.2019) durch das Schalltechnische Ingenieurbüro Pies, Boppard erarbeitet.

Prognose und Bewertung des Neubaus des Kreisverkehrsplatzes im Hinblick auf die bestehenden Nutzungen Anhand der Kriterien gemäß der 16. BImSchV

Anhand digitaler Daten des allgemeinen Liegenschaftskatasters sowie der zur Verfügung gestellten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2016 der VERTEC GmbH erfolgte eine Immissionsberechnung auf die nächstgelegenen schutzbedürftigen Gebäude. Anhand der Kriterien gemäß der 16. BImSchV, bedingt durch einen erheblichen baulichen Eingriff (Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen) und die damit verbundene „wesentliche“ Änderung wurde geprüft, ob eine Pegelerhöhung von 2,1 dB (gerundet 3 dB) durch die Straßenbaumaßnahme zu erwarten ist.

Sollte dies nicht der Fall sein, so ist gemäß 16. BImSchV weiterhin zu prüfen, ob zur Tageszeit ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) bzw. nachts 60 dB(A) erreicht wird, oder sofern schon überschritten, weiter erhöht wird.

Die detaillierte Immissionsberechnung ergab, dass dem Grunde nach, ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an einer Gebäudefassade (Ferdinand-Sauerbruch-Straße 30, Immissionsort 4) besteht, da das Kriterium durch den erheblichen baulichen Eingriff und die damit verbundene „wesentliche“ Änderung gemäß 16. BImSchV erfüllt wird.¹

Der Anhang 4 der schalltechnischen Untersuchung zeigt lagemäßig die Berechnungsergebnisse, s. folgende Abbildung.

¹ Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Kreisverkehrsplatz Kurt-Schumacher-Brücke in Koblenz; Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, Boppard, Stand: 30.04.2019, S. 20

Begründung

Satzungsfassung



Abb. 4: Lage der Planungssituation inkl. Immissionsorte

Anhand einer ergänzenden Berechnung zur Einhaltung der Grenzwerte für die Tages- und Nachtzeit am schutzbedürftigen Gebäude Ferdinand-Sauerbruch-Straße 30, Immissionspunkt 4 wurden aktive Lärminderungsmaßnahmen ausgearbeitet. Das Ergebnis zeigt im Anhang 6 der schalltechnischen Untersuchung, dass durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von ca. 3,0 m und einer Länge von ca. 32 m der maßgebende Immissionsgrenzwert von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) eingehalten wird¹.

Nach Prüfung der Vor-Ort-Situation und der betroffenen Außenfassade des Gebäudes Ferdinand-Sauerbruch-Straße 30, Immissionspunkt 4 (Dialyse-Zentrum Koblenz) zeigt sich aber, dass die südliche Fassade über keine Fensteröffnungen verfügt. Es ist lediglich eine Fluchttür in der betrachteten Fassade vorhanden. Der hinter dieser Fluchttür befindliche Flur zählt nicht zu den schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109, wie auch auf Seite 11 der schalltechnischen Untersuchung aufgelistet wurde. Daraus resultiert, dass die südliche Fassade des Gebäudes Ferdinand-Sauerbruch-Straße 30 für die Betrachtung der Schallemissionen im Zusammenhang mit der 16. BImSchV keine Relevanz besitzt. Die Betrachtung des IP 4 kann damit entfallen. Ebenfalls obsolet werden daraus folgend die zur Lärmsanierung vorgeschlagenen aktiven bzw. passiven Lärmschutzmaßnahmen.

Die nächsten Fensterelemente sind in Westrichtung angeordnet. Nach den Berechnungsergebnissen wird der Grenzwert an der Westfassade eingehalten. Somit sind die Lärmschutzmaßnahmen, wie sie in der schalltechnischen Untersuchung vom 30.04.2019 im Abschnitt 4 und Darstellung im Anhang 6 aufgeführt sind (ak-

¹ Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Kreisverkehrsplatz Kurt-Schumacher-Brücke in Koblenz; Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, Boppard, Stand: 30.04.2019, S. 21

Begründung

Satzungsfassung

tive Maßnahmen; Lärmschutzwand bzw. alternativ passive Lärmschutzmaßnahmen; Einbau von Lärmschutzfenster) im Hinblick auf eine Lärmsanierung gemäß 16. BImSchV nicht erforderlich.

Prognose und Bewertung der planungsbedingten Zusatzverkehre auf die Bestandsnutzung

Mit Umsetzung der geplanten Bebauung sind grundsätzlich auch Auswirkungen auf die schalltechnische Situation im Umfeld möglich. Dies resultiert aus den Zusatzbelastungen durch den Neubau der Kreisverkehrsanlage im Plangebiet.

Gemäß Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz in einem Urteil vom 30.01.2006 sind Erhöhungen durch vorhabenbedingten Zusatzverkehr in die Abwägung einzubeziehen.

Nach der Rechtsprechung liegen Pegelwerte im Bereich von 70 bis 75 dB(A) am Tag bzw. 60 bis 65 dB(A) in der Nacht in einem Bereich, in dem eine Gesundheitsgefährdung durch den Verkehrslärm nicht ausgeschlossen werden kann. Zwar ist die Lärmsanierung nach wie vor nicht geregelt, die Rechtsprechung sieht jedoch für die Bauleitplanung ein Verschlechterungsverbot vor. Wenn es durch eine Planung an Straßen in der Umgebung zu Erhöhungen des Verkehrslärms kommt, und dadurch Pegelwerte von mehr als 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden, ist hier ein Lärmschutzkonzept zu erarbeiten, auch dann, wenn die Pegelerhöhungen weniger als 3 dB(A) betragen (vgl. insb. OVG Koblenz, Urteil vom 25.03.1999, Az: 1 C 11636/98). Die Ermittlung der Immissionspegel erfolgt wiederum entsprechend der Maßgaben der RLS-90 für Straßenverkehrslärm für folgende Untersuchungsfälle:

- Prognose ohne-Fall ohne Bauvorhaben (zukünftige Verkehrsbelastung ohne Bauvorhaben)
- Prognose mit-Fall mit Bauvorhaben (zukünftige Verkehrsbelastung mit Zusatzbelastung durch das Bauvorhaben)

Die Immissionsberechnungen der schalltechnischen Untersuchung erfolgten für die in den Grundlagen der Planbegründung dargestellten Immissionsorte im Umfeld des Plangebietes. Die höchsten Verkehrslärmimmissionen treten an dem Gebäude Ferdinand-Sauerbruch-Straße 30 und 33 (Immissionsort 4 und 10) auf. Hier betragen die Beurteilungspegel im Prognosefall (Neubau Kreisverkehrsanlage) bis zu 65 dB(A) tags. Im Nachtzeitraum ergeben sich Beurteilungspegel bis zu 56 dB(A). Die maximalen Erhöhungen aufgrund der Verkehrsmehrung betragen an diesen Immissionsorten (IO 4) 4,6 dB(A) am Tag, (IO 10) 0,8 dB(A) am Tag und (IO 4) 4,8 dB(A) in der Nacht, (IO 10) 0,9 dB(A) in der Nacht.

Da die Beurteilungspegel an allen Immissionsorte deutlich unterhalb der genannten Schwellenwerte (70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A)) liegen, ist die Verkehrsmehrung für die bestehende Bebauung im vorliegenden Fall nach dem Kriterium Gesundheitsgefährdung als nicht erheblich einzustufen.

Die Beurteilung der Straßenverkehrslärmeinwirkungen auf die benachbarten Nutzungen ist im Rahmen der städtebaulichen Planung weiterhin auch anhand der Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 Schallschutz im Städtebau vorzunehmen.

Begründung

Satzungsfassung

Für Mischgebiete (Sondergebietsflächen nach § 11 der Baunutzungsverordnung im Plangebiet besitzen hier einen Schutzcharakter vergleichbar eines Mischgebietes) beträgt der Orientierungswert 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Für Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Gesundheitlichen Zwecken dienender Gebäude und Einrichtungen“ beträgt der Orientierungswert (soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart) 45 - 65 dB(A) am Tag und 35 - 65 dB(A) in der Nacht.

Die errechneten Geräuschbelastungen liegen im Bestand und im Planfall (Neubau Kreisverkehrsplatz) zum Großteil oberhalb der schalltechnischen Orientierungswerte.

Die Orientierungswerte sind als eine sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen. Laut Beiblatt 1 zur DIN 18005 ist die Einhaltung oder Unterschreitung der Orientierungswerte „wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.“ In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Dort wo im Rahmen der Abwägung im Bauleitplanverfahren von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z. B. Grundrissorientierung, bauliche Schallschutzmaßnahmen) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.

Aufgrund der vorhandenen Bestandsnutzung und der bereits aktuell vorliegenden verkehrlichen Belastung können im Rahmen der städtebaulichen Abwägung die o.a. Orientierungswerte nicht eingehalten werden. Im Sinne der planerischen Umweltvorsorge werden aber „Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen“ in Form von Festsetzungen zum passiven Schallschutz gemäß DIN 4109 an den betroffenen Fassaden der Immissionsorte getroffen.

Auf Basis der schalltechnischen Untersuchung¹ werden daher in den textlichen Festsetzungen passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmpegelbereichen für die in der Anlage der textlichen Festsetzungen aufgeführten Immissionsorte festgesetzt.

Auf Ebene der Bauleitplanung werden somit die durch den Neubau der Kreisverkehrsanlage absehbaren Immissionskonflikte angemessen gewürdigt. Ein weitergehender planerischer Handlungsbedarf besteht nicht.

¹ Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Kreisverkehrsplatz Kurt-Schumacher-Brücke in Koblenz - Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels - Auftrag-Nr.: 1 / 19022 / 0719 / 1, Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies, Boppard, Stand: 26.07.2019

Begründung

Satzungsfassung

4.6 Altablagerungen/ Altlasten / Kampfmittel

Registrierte Altlasten liegen im Bereich des geplanten Gewerbegebiets nicht vor.

Laut der Betriebsflächendatei der Stadt Koblenz befand sich auf dem Grundstück (Kennung 6523), Lage „Ferdinand-Sauerbruch-Straße 25 – 33“ (Flurstück teilweise 40/25) einmal eine Firma aus der Branche Hanf- und Drahtseilfabrik sowie eine Eigenbedarfstankstelle (Deutsche Gasolin AG). Auf dem Grundstück (Kennung 3004) - Lage „Ferdinand-Sauerbruch-Straße 29 - 33“ (Flurstücke 44/9, 44/14, 44/16, 44/18, teilweise 40/25) befanden sich einmal Firmen aus den Branchen Uhrenreparaturwerkstatt, Einzelhandel mit Uhren aller Art und Schmuck, Holzbearbeitungsfabriken, Möbelfabriken, Schreinerei, Chemische Fabrik „Asta“, Korbmacher Bekleidungs- und Münzfabriken, Bautrocknungsgewerbe sowie die Sparkasse Koblenz.

Diese Informationen wurden allerdings lediglich aus vorhandenen Quellen erfasst, ohne das konkrete Wissen, ob die Nutzungen auch tatsächlich dort stattgefunden haben. Die Grundstücke wurden aufgrund der früheren Nutzung als altlastenrelevant eingestuft.

Weiterhin wird der Bereich (Kennung 9807 und 9808) von zwei Gewerbe-/ Industrieflächen die nicht näher klassifiziert wurden erfasst. Die Flächen wurden aufgrund der Auswertung von Karten und Luftbildern aus dem Jahre 1954 (Stadtarchiv K 1488) kartiert.

Sollten während der Erdarbeiten Kontaminationen vorgefunden werden ist unverzüglich das Umweltamt zu benachrichtigen. Weitergehende Maßnahmen werden dann vor Ort festgelegt.

Ein entsprechender Hinweis wurde in die textlichen Festsetzungen ergänzt.

4.7 Naturschutzrechtliche Eingriffs- / Ausgleichsregelung

Wenn aufgrund der Aufstellung, Änderung und Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden. Nach § 1a, Abs. 3, Satz 5 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, wenn die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Der rechtskräftige B-Plan 58 stellt die planungsrechtliche Grundlage bzgl. der Eingriffsermittlung dar, unabhängig von der derzeitigen Nutzung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20.03.2012 – 4BN 31.11). Gemäß der Tabelle 8 des Fachbeitrages Naturschutz (s. Anlage) gehen sogar mit der 11. Änderung des Bebauungsplans Nr. 58 eine planerische Entsiegelung auf 3.232 m² Fläche einher. Hierin sind weiterhin kompensatorische und gestalterische Maßnahmen der Kreisellplanung (Kreiselinnenraum Begrünung, Begrünung von Böschungen etc.) noch nicht enthalten. Eine Kompensation gemäß der "Eingriffsregelung" gemäß BNatSchG ist aufgrund der vorliegenden B-Planänderung somit nicht erforderlich.

Artenschutzrechtliche Belange oder Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter (bspw. Schutzgebiete, geschützte Biotop (§30-Biotop) sind daneben weiterhin zu beachten.

Begründung

Satzungsfassung

4.8 Artenschutzbelange

Aufgrund der durchgeführten Habitatanalyse und der externen und gutachterlichen Vorkenntnisse im Plangebiet wurden im Fachbeitrag Naturschutz die Artengruppen Vögel und Fledermäuse für das geplante Straßenbauvorhaben als Planungsrelevant beurteilt. Die beiden Artengruppen wurden somit auf eine potenzielle vorhabenbezogene Betroffenheit untersucht.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen (s. textliche Festsetzungen und Hinweise) ist gemäß Fachbeitrag Naturschutz kein vorhabenbedingter artenschutzrechtlicher Konflikt mit Vögeln (europäischer Vogelarten) erkennbar und vorhabenbedingt ebenfalls hinsichtlich der Fledermäuse auszuschließen.

4.9 Landespflegerische Festsetzungen und Hinweise

In der Planurkunde werden zur Vermeidung und Minimierung von potenziellen artenschutzrechtlichen und vorhabenbedingten Eingriffe bei der Mehlschwalbe (Verlust von Schotterflächen - welche zur Aufnahme von Schlamm als Nistmaterial genutzt wurden - durch Überbauung) in der Planurkunde die Fläche A 1¹ örtlich festgesetzt. Durch die ergänzende Textfestsetzung nach Ziffer 7.1 und 7.2 (diese als vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen bzw. als sog. CEF-Maßnahme) werden die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen definiert.

Die sonstigen Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen wurden aus dem Fachbeitrag Naturschutz z.T. wörtlich, z.T. in inhaltlicher Anlehnung übernommen und in die textlichen Hinweise aufgenommen.

Auf Ebene der Bauleitplanung werden die durch den Neubau der Kreisverkehrsanlage absehbaren artenschutzrechtlichen Konflikte angemessen bewältigt.

4.10 Ver- und Entsorgungsleitungen

Innerhalb des Geltungsbereiches der 11. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes befinden sich Netzanlagen der Vereinigten Wasserwerke Mittelrhein (VWM) und der Energienetze Mittelrhein (ENM). Hierbei handelt es sich um Gas-, Wasser- und Stromverteilnetzanlagen und eine Gasdruckregelanlage.

Durch die Änderungen im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen können sich Betroffenheiten bei den Netzanlagen ergeben. Die Trassen der unterirdischen Leitungen und Standorte für Netzanlagen befinden sich überwiegend in den öffentlichen Straßenverkehrsflächen. Ebenso befindet sich die o.a. Gasdruckregelanlage innerhalb einer festgesetzten Verkehrsfläche. Durch die geplante Kreisverkehrsanlage sind der Standort dieser Gasdruckregelanlage sowie deren Erreichbarkeit mit Betriebsfahrzeugen aber nicht betroffen.

Um eine Gefährdung bzw. Beeinträchtigung von vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen durch Bau- und Pflanzmaßnahmen etc. zu vermeiden, wird ein entsprechender Hinweis in die textlichen Festsetzungen aufgenommen. Ebenso

¹ als Fläche oder Maßnahme zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Begründung

Satzungsfassung

wird darauf hingewiesen, dass die Leitungen weder überbaut noch bepflanzt werden dürfen. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass zur Sicherung der Versorgungsleitungen bei jeglichen Bauausführungen unbedingt darauf zu achten ist, dass die zum Einsatz kommenden Maschinen - Bagger usw. - diese nicht beschädigen und die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände eingehalten werden. Diese Maßnahmen sind daher grundsätzlich mit den zuständigen öffentlichen und privaten Versorgungsträgern im Vorfeld abzustimmen.

5. Generelle Standort- und Planungsalternativen

Um den Ausbau des Knotenpunktes bezogen auf die vorhandene Gegebenheit bestmöglich umsetzen zu können, wurden unterschiedliche Konzepte zur Entwicklung von Lösungsansätzen durch Fachplaner für Verkehrsanlagen vorab untersucht. Die fachliche Vorzugsvariante wurde im Bebauungsplan zu Grunde gelegt.

Da es sich bei dem Vorhaben hauptsächlich um eine reine Straßenplanung handelt, um die Verkehrsdefizite durch den Ausbau des Knotenpunktes zu reduzieren, drängen sich keine Standortalternativen auf.

6. Quantitative Auswertung des Bebauungsplanes

Die quantitative Auswertung des Planes nach den planungsrechtlich bisher / geplanten festgesetzten Flächennutzungen ist in der folgenden Tabelle (gerundet) aufgelistet:

Tab. 1 Quantitative Auswertung B-Plan Nr. 58

	Planung	
	m ²	%
Geltungsbereich B-Plan Nr. 58 gesamt	40.601	100 %
Sonstiges Sondergebiet (SO)	6.657 m ²	16 %
Fläche für den Gemeinbedarf besonderer Zweckbestimmung „Krankenhaus“	7.983 m ²	20 %
Öffentliche Grünfläche	856 m ²	2 %
Öffentliche Grünflächen besonderer Zweckbestimmung „Straßenrandbegrünung“	7.307 m ²	18 %
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	14.414 m ²	36 %
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß-/Radweg“	656 m ²	2 %
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Öffentliche Parkfläche“	2.728 m ²	7 %

Begründung

Satzungsfassung

7. Verwirklichung der Geschlechtergerechtigkeit - Gender Planning

Unter Berücksichtigung der verfolgten Planungsziele sind planungsbedingt keine geschlechterspezifischen Benachteiligungen bzw. Bevorzugungen zu erwarten. Die nicht aus dem Bauplanungsrecht regelbaren Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden sich an den hierfür gültigen (geschlechterneutralen) Vorschriften, Verordnungen, Normen und Gesetzesgrundlagen zu orientieren haben.

8. Durchführung der Planung

Zur Realisierung der Straßenplanung sind keine bodenordnenden Maßnahmen erforderlich, da sich die Flächen bereits im Eigentum der Stadt Koblenz befinden. Die privaten Flächen wurden durch die Abgrenzung des Geltungsbereiches in den Bebauungsplan integriert, unterliegen jedoch keinen bodenordnenden Maßnahmen.

Koblenz, November 2019

KOCKS CONSULT GmbH
Beratende Ingenieure