



SATZUNG

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 307: Baugebiet „Rosenquartier“



Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Bahnhofstraße 47 • 56068 Koblenz

27. März 2019



Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass der Planung und Beschreibung der Planungsziele	4
2.	Art des Verfahrens und Verfahrensverlauf	6
2.1	Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB.....	6
2.2	Verfahrensverlauf.....	7
3.	Plangebiet	7
3.1	Lage und Größe des Plangebietes / Geltungsbereich.....	7
3.2	Überplanung bestehender Bebauungspläne	9
3.3	Vorhandene städtebauliche Strukturen und Nutzungen sowie Historie des Bahnhofs	9
3.4	Größe und räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches.....	10
4.	Übergeordnete Planungen und planungsrechtliche Vorgaben.....	13
4.1	Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz	13
4.2	Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017 (RROP 2017)....	13
4.3	Flächennutzungsplan	14
4.4	Rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. 89 „Andernacher Straße / Brückenrampe der Balduinbrücke / Bundesbahngelände / Rosenstraße“	16
4.5	Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Koblenz	16
4.6	Schutzgebiete und Objekte	20
4.7	Altlasten/ Altablagerungen	21
4.8	Hochwasserschutz	25
4.9	Klimagerechte Stadtplanung	27
5.	Hauptziele, Leitideen und grundlegende Konzeption der Planung	30
5.1	Entwicklung eines grundlegenden Bau- und Nutzungskonzepts.....	30
5.2	Gestaltungs- und Funktionspläne.....	33
5.3	Anzahl der Wohnungen und Stellplätze sowie sonstige Nutzungen.....	38
5.4	Baustruktur.....	40
5.5	Freiflächenkonzeption	42
5.6	Verkehrerschließung	44
6.	Städtebauliche Konzeption und wesentliche Auswirkungen der Planung sowie Erläuterung einzelner Festsetzungen	47
6.1	Art der baulichen Nutzung.....	47
6.2	Bedingtes Baurecht.....	50
6.3	Maß der baulichen Nutzung	50
6.4	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen.....	54
6.5	Flächen für Stellplätze, Garagen.....	55
6.6	Verkehrsflächen	56
6.7	Hauptversorgungs- und Abwasserleitungen	57
6.8	Öffentliche Grünflächen	57
6.9	Mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Flächen.....	58
6.10	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.....	59



6.11	Emissionsbelang Erschütterung.....	81
6.12	Äußere Gestaltung baulicher Anlagen	82
6.13	Zahl der notwendigen Stellplätze	82
6.14	Grünordnungskonzept / Landschaftsplanung.....	83
6.15	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	87
6.16	Folgenbewältigungskonzept Artenschutz.....	88
6.17	Monitoring zur Wirksamkeit der Artenschutzmaßnahmen	90
6.18	Naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichregelung	91
6.19	Klima und Lufthygiene.....	91
6.20	Wasserhaushalt und Boden	92
7.	Verwirklichung der Geschlechtergerechtigkeit - Gender Planning.....	94
8.	Zusammenfassende Abwägung.....	95
9.	Kosten	96
10.	Allgemein verständliche Zusammenfassung.....	96
	Verzeichnis der verwendeten Grundlagen	99
	Abbildungsverzeichnis	100



1. Anlass der Planung und Beschreibung der Planungsziele

Im Zuge der Aufgabe nicht mehr benötigter Bahnflächen fiel vor einigen Jahren auch das ehemalige Güterabfertigungsgelände in Koblenz Lützel brach. Die Flächen befinden sich nun im Besitz der Aurelis Asset GmbH mit Sitz in Eschborn. Diese beabsichtigt hier, in Abstimmung und enger Kooperation mit der Stadt Koblenz ein attraktives, innenstadtnahes Quartier zu entwickeln. Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicherzustellen, muss ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Ein entsprechender Aufstellungsbeschluss wurde am 09.03.2017 durch die Stadt Koblenz gefasst. Der Bebauungsplan hat die Nummer 307 und trägt die Bezeichnung Baugebiet „Rosenquartier“.



Abbildung 1: Lage des Plangebiets (ohne Maßstab);
eigene Darstellung auf Grundlage von:
© GeoBasis-DE/LVermGeoRP2016,dl-de/by-2-0,
<http://www.lvermgeo.rlp.de> [Juli/2017]



Grundlegendes Ziel der Aufstellung ist die Festsetzung eines „Urbanen Gebiets“ (MU) gemäß § 6a Baunutzungsverordnung (BaunVO). Hierdurch soll auf der einen Seite dringend benötigter Wohnraum geschaffen, andererseits aber auch die gewachsene Struktur des Plangebiets und seiner Umgebung gewahrt werden. Angestrebt wird ein Nutzungsmix aus Wohnen in Form von Geschosswohnungsbau, Dienstleistungen, ergänzenden gewerblichen Nutzungen sowie sozialen und ggfs. auch kulturellen Einrichtungen. Auch die Ansiedlung von Gastronomie sowie Beherbergungsbetrieben ist erwünscht.

Der Bau von notwendigem Wohnraum soll dabei mit der Schaffung von attraktiven Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität und der Herstellung von derzeit fehlenden Fuß- und Radwegeverbindungen einhergehen, so dass eine Stärkung des Stadtteilzentrums und eine Stabilisierung seiner Sozialstruktur erreicht wird.

Kumulierend trägt die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ mittelfristig zu einer erheblichen Aufwertung des Stadtteils bei und stärkt seinen urbanen Charakter.

Prägendes Leitbild der Planung ist ein urbanes,utzungsgemischtes Quartier nach den übergeordneten planerischen Zielvorstellungen der Stadt Koblenz.

Der Masterplan¹ der Stadt weist dem Stadtteil Lützel ein großes Entwicklungspotenzial zu, welches insbesondere in der Umnutzung der nicht mehr benötigten Bahnflächen identifiziert wurde. Die Lage im Zentrum des Stadtteils Lützel und die gute Anbindung über das Schienen- und Straßennetz prädestinieren das Gebiet für den Wohnungsbau, aber auch für die Ansiedlung ergänzender Nutzungen. Um das Wohnquartier langfristig für die Bewohner attraktiv zu gestalten, werden daher auch gewerbliche, dienstleistungsorientierte und soziale Nutzungen angestrebt.

Um die Nutzungsänderung der brachliegenden Flächen zu ermöglichen und die vorgenannten Ziele zu erreichen, ist die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ im Sinne des § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) erforderlich.

Die Aufstellung des Bebauungsplans soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB erfolgen, da es sich unzweifelhaft um eine Maßnahme der Innenentwicklung (Brachflächenrecycling) handelt und die Anwendungsvoraussetzungen des § 13a BauGB gegeben sind.

Durch das geplante Urbane Gebiet soll ein nutzungsverträgliches Nebeneinander von Wohnnutzung, sozialen und ggfs. kulturellen Einrichtungen sowie gewerblichen Nutzungen auf den Grundstücksflächen ermöglicht werden.

¹ Masterplan Koblenz, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung Koblenz, 2014, 2.3, S.5



2. Art des Verfahrens und Verfahrensverlauf

2.1 Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB

Der Stadtrat der Stadt Koblenz hat in seiner Sitzung vom **09.03.2017** den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 307 „Rosenquartier“ im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) gefasst. Die Stadt Koblenz folgt damit dem übergeordneten städtebaulichen Leitbild „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Die geplante Neubebauung in Form von Nutzungsdurchmischtem Wohnen konzentriert sich auf brachliegende Flächen im Innenbereich (innerstädtische Potenzialflächen), bevor der unbebaute Außenbereich in Anspruch genommen wird.

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt. Dieses Verfahren ergibt sich aufgrund der Größe des Plangebiets, seiner Lage im Innenbereich i.S.d. § 34 BauGB und den voraussichtlich unerheblichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Planungsrechtlich liegt folgende Situation vor:

- Die zu überplanende Fläche besitzt derzeit Innenbereichsqualität i.S.d. § 34 BauGB und es handelt sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung, da eine bereits größtenteils bebaute Fläche einer neuen Nutzung zugeführt wird.
- Die Größe des Plangebiets beträgt circa 3,9 ha, davon sind nach dem vorliegenden Planentwurf knapp 15.000 m² als überbaubare Flächen festgesetzt. Somit liegt die Grundfläche, die überbaut werden kann, deutlich unterhalb der zulässigen Grundfläche von 20.000 m² gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 1 BauGB. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden keine Bebauungspläne im engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt, deren Grundflächen anzurechnen wären.
- Es sind weder Beeinträchtigungen der in § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter (Natura 2000 Gebiete) zu erwarten, noch bestehen Hinweise darauf, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.
- Durch den vorliegenden Bebauungsplanentwurf wird keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder nach dem Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG RLP) unterliegen.

Dennoch war zum Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ aufgrund der Bestimmungen des Landes-UVP-Gesetzes (LUVPG Rheinland-Pfalz) wegen des geplanten (Neu-)Baus einer öffentlichen Straße eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ (vgl. Anlage 1 Nr. 3.5 LUVPG = sogenannte „UVP-Vorprüfung oder UVP-VP“) durchzuführen, um das beabsichtigte „beschleunigte“ Bauleitplanverfahren nach § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) zu ermöglichen.



Diese allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 1 UVPG wurde materiell-rechtlich auf Grundlage der Kriterien in der Anlage 3 zum UVPG durchgeführt. Auf den hierzu erstellten Bericht wird verwiesen.

Ergebnis der UVP-VP war, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch den Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ nicht zu erwarten sind, insbesondere, da die möglichen Auswirkungen des überprüften Vorhabens (Neubau einer Straße) voraussichtlich unerheblich sind und / oder durch geplante Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ausgeschlossen werden und zudem keine maßgeblichen Schutzgebiete / -objekte, insbesondere NATURA 2000-Gebiete, erheblich beeinträchtigt werden.

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist daher nicht erforderlich.

Fazit der Untersuchung war, dass das beabsichtigte beschleunigte Bauleitplanverfahren nach § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) möglich ist.

Die Tatbestandsvoraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens i.S.d. § 13a BauGB liegen somit vor. Der Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ kann im beschleunigten Verfahren i.S.d. § 13a BauGB aufgestellt werden. Die Stadt Koblenz kann somit die Verfahrenserleichterungen des § 13 Abs. 2 und Abs. 3 S. 1 BauGB in Anspruch nehmen. Von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, vom Umweltbericht nach § 2a BauGB und der zusammenfassenden Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB wird abgesehen. Das Monitoring i.S.d. § 4c BauGB ist nicht anzuwenden. Die relevanten Umweltbelange werden in die Abwägung eingestellt.

2.2 Verfahrensverlauf

Obwohl im Verfahren nach § 13a BauGB von einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB abgesehen werden kann, hat die Stadt Koblenz sich entschlossen, eine solche Beteiligung dennoch durchzuführen, um das Verfahren transparent zu gestalten und die Meinung der Betroffenen möglichst frühzeitig einzuholen. Der Beteiligungsschritt wurde am **06.06.2017** durchgeführt.

3. Plangebiet

3.1 Lage und Größe des Plangebietes / Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Lützel. Es umfasst folgende Flurstücke vollständig

Flur 10: 47/1, 49/2, 49/3, 49/4, 52/1, 52/2, 53/1, 53/2, 268/51, 352/47

Flur 11: 4/1 (Rosenstraße), 5/1, 7/6, 7/7, 7/8, 7/9, 9/6 (Feldstraße), 13/21, 17/24, 35/11, 35/15, 35/23, 35/24, 35/25, 35/27, 35/32 (Rosenstraße), 35/38, 35/41, 35/42, 41/1, 41/6, 41/7, 42/5, 42/7 (Am Güterbahnhof), 141/7, 158/3, 159/3

Flur 14: 35/36, 35/40, 35/31



und folgende Flurstücke teilweise:

Flur 10: 143/13 (Mayener Straße), 144/28 (Neuendorfer Straße), Flur 11: 13/22 (Douquestraße), 23/4 (Andernacher Straße) und Flur 14: 367/57 (Wallersheimer Weg)

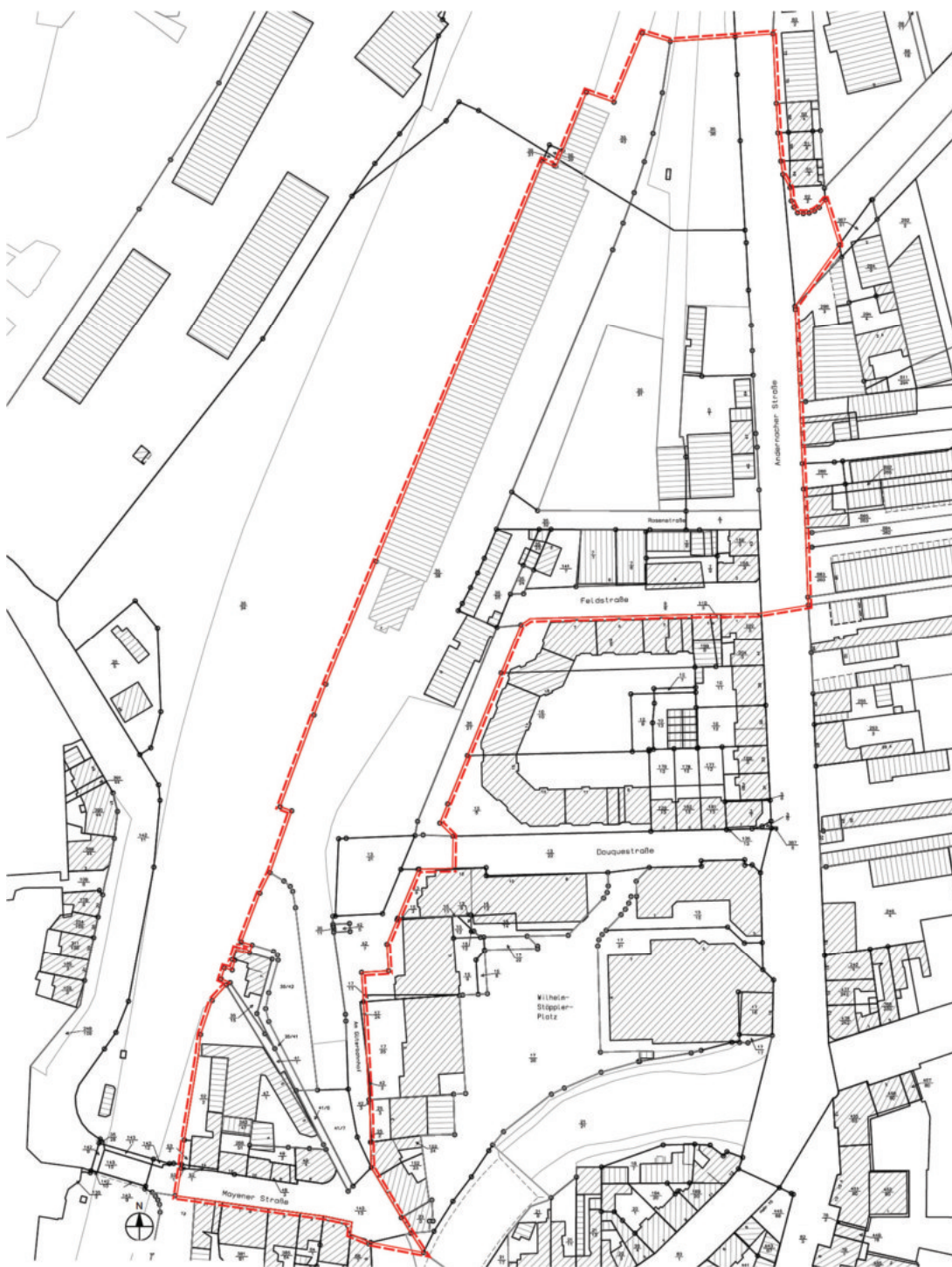


Abbildung 2: Auszug aus dem Kataster mit Kennzeichnung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (ohne Maßstab); eigene Darstellung auf Grundlage von: ©GeoBasis-DE/LVermGeoRP2002-10-15



Das Plangebiet liegt im Schnitt circa auf 71 m über NN. Die Gesamtgröße der mit dem Bebauungsplan überplanten Flächen beträgt ca. 3,9 ha.

3.2 Überplanung bestehender Bebauungspläne

Durch die vorliegende Planung wird ein Teilbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 89 Baugebiet „Andernacher Straße/ Brückenrampe der Balduinbrücke/ Bundesbahngelände/ Rosenstraße“ überplant.

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ überlagert dieser vollständig den bisher rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 89 und dessen Änderungen und ersetzt seine Festsetzungen.

Außerhalb der Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ besitzen Satzung, Text und Begründung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 89 Baugebiet „Andernacher Straße/ Brückenrampe der Balduinbrücke/ Bundesbahngelände/ Rosenstraße“ und dessen Änderungen weiterhin ihre Gültigkeit.

3.3 Vorhandene städtebauliche Strukturen und Nutzungen sowie Historie des Bahnhofs

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Lützel direkt gegenüber der Altstadt von Koblenz. Bereits seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts wurde es als Personen- und insbesondere als Güterbahnhof genutzt.

Der Koblenzer Güterbahnhof wurde bereits 1858/59 am Fuß der Feste Franz angelegt. 1907 wurde das Empfangsgebäude für den Personenbahnhof errichtet. 1913 wurde der Güterbahnhof Koblenz-Lützel nach Norden an den heutigen Standort an der Schönbornsluster Straße verlegt. Während des zweiten Weltkriegs wurden von hier vor allem jüdische Mitbürger deportiert, wenngleich es keine Belege darüber gibt, ob die Deportationen ausschließlich vom Güterbahnhof Lützel oder auch vom Bahnhof Schönbornsluster Straße erfolgten.²

Aktuell ist im Plangebiet eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen zu finden. Sowohl das Plangebiet selbst, als auch die angrenzenden Bereiche, sind dabei sehr heterogen durchmisch. Neben dem noch vorhandenen Haltepunkt des Personennahverkehrs der Deutschen Bahn AG (DB) sind insbesondere Geschosswohnungsbau, diverse gewerbliche Zweckbauten und Lagerhallen, ein Verwaltungsgebäude und großflächige, ehemalige Verladeeinrichtungen zu finden. Das Plangebiet ist zum größten Teil versiegelt, teilweise finden sich jedoch auch noch unversiegelte Bereiche, die eine Vegetation aus Bäumen

² Nach den vorhandenen Aufzeichnungen wurden 338 jüdische Mitbürger aus Koblenz und Umgebung bei der ersten großen Deportation am 22.03.1942 in der Freiherr-vom-Stein-Schule in Raental zusammengetrieben. Sie wurden sonntags morgens zu Fuß durch die Schlachthofstraße und über die Balduinbrücke zum Güterbahnhof geführt und von dort deportiert. Weitere Fakten oder Zeitzeugen sind nicht bekannt.

Bis Kriegsende fanden sechs weitere Deportationen statt, die letzte am 18. Februar 1945.

Das Bahnhofsgelände wird daher weiterhin ein Ort der Erinnerung sein. Dazu trägt auch eine Gedenktafel im Bereich der Bahnunterführung bei, die an die Deportationen erinnert.



und Hecken (Sukzessions-/ Ruderalflächen) aufweisen. In direkter Nachbarschaft des Plangebiets befinden sich die Bahntrasse „Koblenz-Köln“ sowie dahinter (westlich) die „Feste Franz“.

3.4

Größe und räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches

Das Plangebiet liegt circa 1 km von der Koblenzer Altstadt entfernt, die sich südlich, jenseits der Mosel befindet. Die Größe des Geltungsbereichs beträgt ca. 3,9 ha.

Zur Lage des Plangebiets siehe auch Abbildung 1, Seite 4.

Die Bahntrasse Koblenz-Köln (linksrheinische Hauptstrecke der DB) bildet die westliche Grenze des Plangebiets. Im Osten grenzt es an zwei Kerngebiete und ein allgemeines Wohngebiet (vgl. Bebauungsplan Nr. 89).

Über die östlich des Plangebiets liegende Andernacher Straße und die südlich angrenzende Mayener Straße ist das Plangebiet an das örtliche Straßenverkehrsnetz angebunden. Die Andernacher Straße, die teilweise innerhalb des Geltungsbereichs liegt, bildet dabei die östliche und die Mayener Straße die südliche Grenze des Geltungsbereichs.

Das Plangebiet liegt teilweise im zentralen Versorgungsbereich des Stadtteils Lützel (vgl. Gutachten GMA/ Fortschreibung kommunales Einzelhandelskonzept, Karte 10, S. 130).

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ ist aus Abbildung 2, Seite 8, sowie aus nachfolgender Abbildung 3, Seite 11, ersichtlich.

Die Überschneidung des Geltungsbereichs mit dem des Bebauungsplans Nr. 89 ist in Abbildung 1, auf Seite 12, durch eine rote Umrandung gekennzeichnet.

Wie bereits zuvor beschrieben, überlagert der Bebauungsplan Nr. 307 innerhalb seines räumlichen Geltungsbereiches den bisher rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 89 und dessen Änderungen und ersetzt seine Festsetzungen.

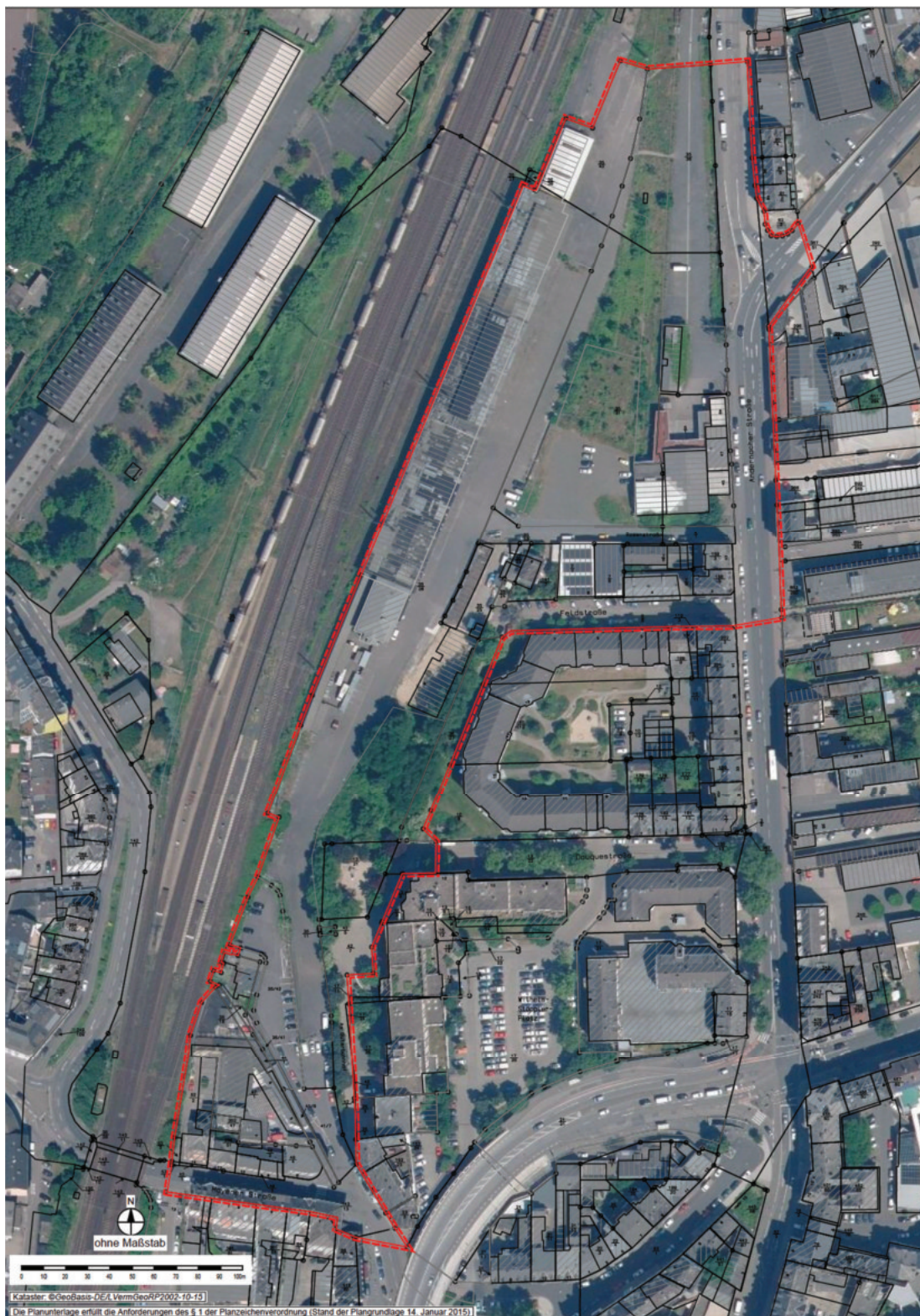


Abbildung 3: Abgrenzung Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ (ohne Maßstab, eigene Darstellung auf Grundlage von ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP 2016, dl-de/by-2-0, <http://www.lvermgeo.rlp.de> [Mai 2017])

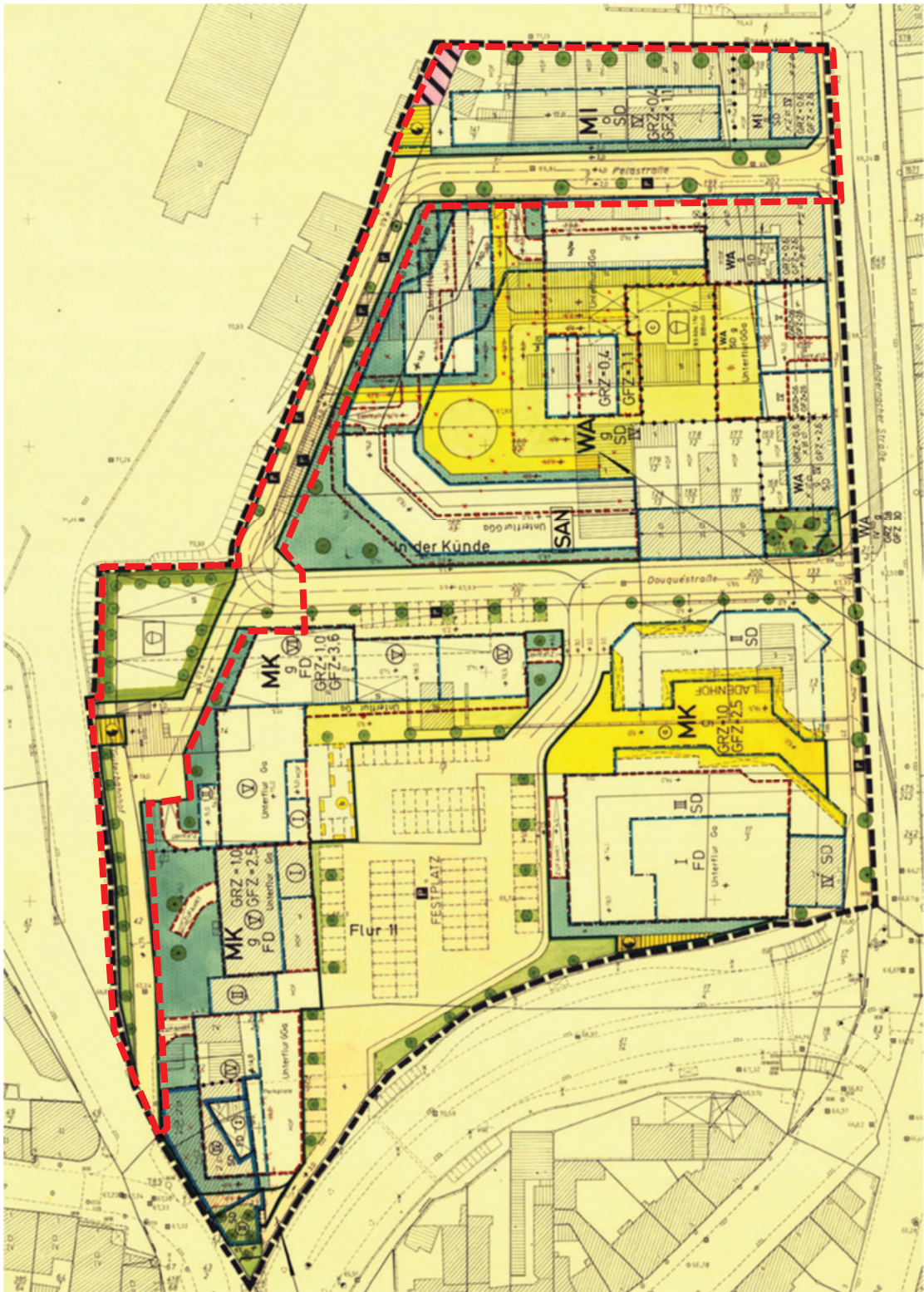


Abbildung 4: Überschneidungsbereich mit dem Bebauungsplan Nr. 89
= rot gestrichelte Linie (ohne Maßstab);
eigene Darstellung (Quelle: Stadt Koblenz [Mai 2017])



4. Übergeordnete Planungen und planungsrechtliche Vorgaben

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bebauungspläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Die Ziele der Raumordnung sind im Landesentwicklungsprogramm LEP IV sowie im Regionalen Raumordnungsplan für die Region Mittelrhein-Westerwald beschrieben.

4.1 Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz

Koblenz ist gemäß dem Landesentwicklungsprogramm IV Rheinland-Pfalz³ als kooperierendes Oberzentrum eines oberzentralen Entwicklungsschwerpunktes ausgewiesen. In den Oberzentren, die die Kerne der Entwicklungsbereiche mit oberzentraler Ausstrahlung darstellen, soll durch die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen sowie den Wohnungsbau die Tragfähigkeit überörtlich bedeutsamer Einrichtungen und deren Finanzierung sichergestellt werden. Gemäß Ziel 31⁴ des LEP IV ist vor dem Hintergrund des „30 ha Ziels“ die quantitative Flächeninanspruchnahme zu reduzieren. Dabei ist der Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung einzuräumen. Diesem Ziel wird mit der vorliegenden Planung voll entsprochen, da es sich bei dem Bebauungsplan um einen „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ zur Nachnutzung einer überwiegend brachgefallenen Fläche handelt.

Durch die Nutzungsänderung der Grundstücksflächen wird die Innenentwicklung vorangetrieben. Gleichzeitig führt dies zu einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme. Dem Grundsatz 50⁵ des LEP IV folgend, soll die Versorgung mit ausreichendem und angemessenem Wohnraum für alle Teile der Bevölkerung gesichert werden. Dies soll insbesondere durch die Erhaltung und Umgestaltung der vorhandenen Bausubstanz und die Förderung des Wohnungsneubaus gesichert werden. Mit der vorliegenden Planung wird dem Grundsatz 50 Rechnung getragen, denn der Bebauungsplan „Rosenquartier“ sieht die Schaffung von Geschosswohnungsbau vor. Der Bebauungsplan Rosenquartier wirkt somit dem Wohnraummangel entgegen und leistet einen Beitrag zur Sicherung einer angemessenen Wohnraumversorgung. Die Planung entspricht den Grundsätzen und Zielen des LEP IV.

4.2 Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017 (RROP 2017)

Der Regionale Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2017 weist der Stadt Koblenz die Funktion eines Oberzentrums zu. Gemäß Grundsatz 8 des RROP 2017 sollen die oberzentralen Funktionen des Stadt Koblenz ausgebaut werden. Im Planwerk ist das Plangebiet nicht als Siedlungsfläche Wohnen oder Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe gekennzeichnet, sondern als Fläche ohne konkrete Widmung dargestellt. Es grenzt im Westen unmittelbar an eine deutlich hervorgehobene Hauptschienenstrecke an und wird randlich hiervon tangiert. Im Süden und Osten grenzen „Siedlungsbereiche Wohnen“ an. Als weitergehende Vorgaben enthält der RROP 2017 für das Plangebiet

³ Landesentwicklungsprogramm IV Rheinland-Pfalz, 2008, nachfolgend kurz „LEP IV“ genannt

⁴ Vgl. LEP IV, S.79

⁵ Vgl. LEP IV, S.94

die Darstellungen „Vorbehaltsgebiet Grundwasserschutz“ (Grundsatz) und für einen Teilbereich zudem die Ausweisung eines „Vorbehaltsgebiets regionaler Biotopverbund“ (Grundsatz). Die vorgenannten Grundsätze der Regionalplanung sind durch den vorliegenden Bebauungsplan nicht beeinträchtigt. Ziele der Raumordnung werden nicht berührt.

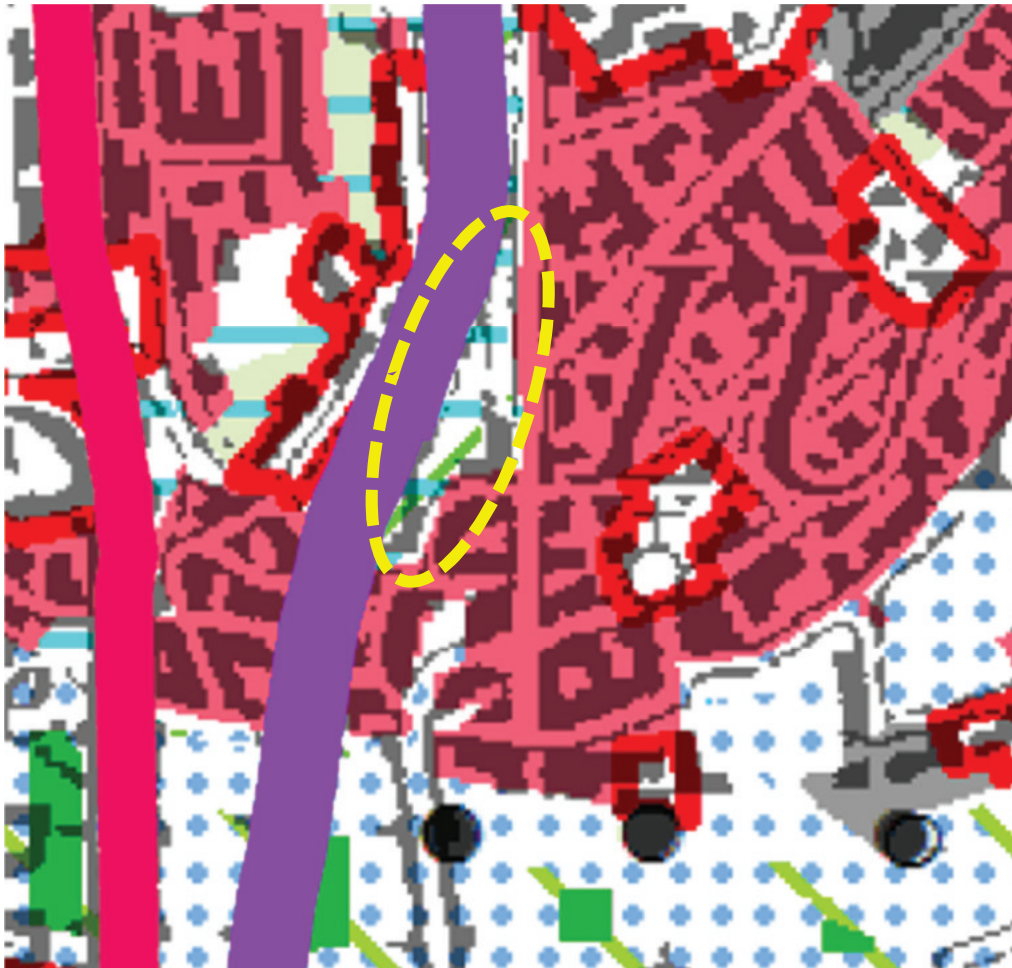


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, 2017 (ohne Maßstab); eigene Darstellung mit Kennzeichnung der Lage des Plangebietes (gelb gestrichelt)
(Quelle: Planungsgemeinschaft Mittelrhein- Westerwald [Januar 2018])

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass dem Bebauungsplan Baugebiet „Rosenquartier“ die landes- und regionalplanerischen Vorgaben nicht entgegenstehen, sondern dieser den entsprechenden Zielen und Grundsätzen entspricht und ihre Umsetzung fördert.

4.3

Flächennutzungsplan

Nach § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ zum größten Teil als Fläche für Bahnanlagen dar. Teile des Geltungsbereichs werden als Wohnbaufläche (W) (Bereich Feldstraße) sowie als Kerngebiet (MK) (Bereich Bahnhof und Douquestraße) ausgewiesen. An der Andernacher

Straße befinden sich nördlich der Rosenstraße zudem kleinere gewerbliche Bauflächen (G). Im Osten und Süden des Geltungsbereichs grenzen Verkehrsflächen an.

Da der Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ nunmehr ein Urbanes Gebiet (MU) festsetzt, sind die bisherigen Darstellungen im FNP anzupassen. Dies soll gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im Zuge der Berichtigung geschehen.

Die geordnete städtebauliche Entwicklung des Stadtgebietes Koblenz-Lützel wird dadurch nicht beeinträchtigt.

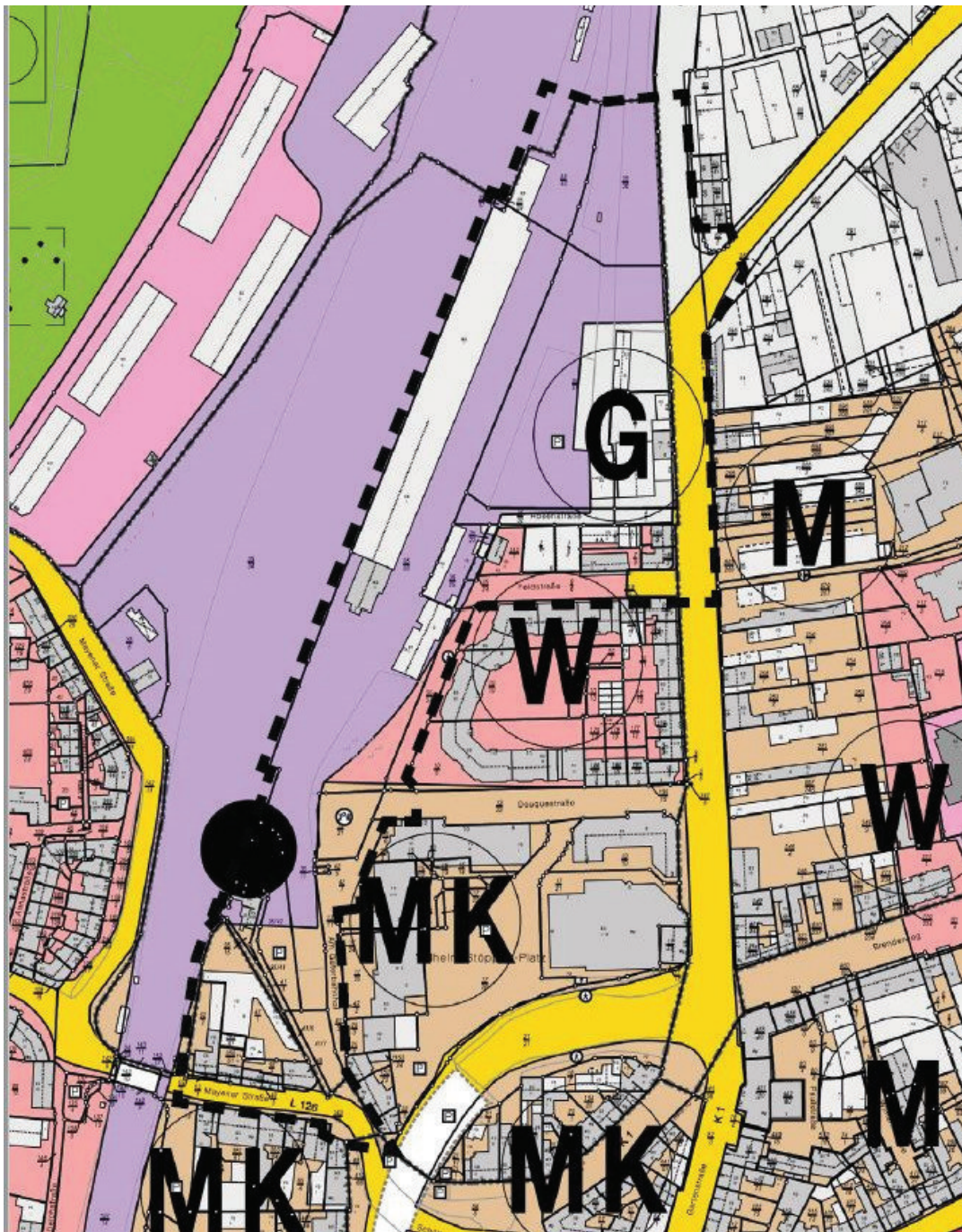


Abbildung 6: Ausschnitt aus dem FNP der Stadt Koblenz (ohne Maßstab)
(Quelle: Stadt Koblenz [Mai 2017])



4.4

Rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. 89 „Andernacher Straße / Brückenrampe der Balduinbrücke / Bundesbahngelände / Rosenstraße“

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 89 Baugebiet „Andernacher Straße / Brückenrampe der Balduinbrücke / Bundesbahngelände / Rosenstraße“ aus dem Jahr 1983 (vgl. Abbildung 4, Seite 12) setzt für einen Teilbereich nördlich der Feldstraße ein Mischgebiet fest. Ferner sind hier in der Planzeichnung Bahnanlagen sowie eine Fläche für Versorgungsanlagen (Trafo) zu erkennen. Der vorhandene Spielplatz wird als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“ festgesetzt. Des Weiteren ist in dessen Nachbarschaft ebenfalls eine Fläche für Versorgungsanlagen (Trafo) ausgewiesen. Zudem sind in der Planzeichnung Verkehrsflächen (Verbindung von der Feldstraße zur Douquestraße) festgesetzt.

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ überlagert im Überschneidungsbereich die bestehenden Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 89. An Stelle des Mischgebietes (MI) tritt nun ein Urbanes Gebiet (MU), das jedoch ebenfalls durch eine durchmischte Nutzung gekennzeichnet wird. Der vorhandene Kinderspielplatz wird auch im Bebauungsplan Baugebiet „Rosenquartier“ als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Kinderspielplatz“ beibehalten. Der Standort für Trafoplanlagen an der Feldstraße wird in der vorliegend festgesetzten Form nicht mehr benötigt. Anstelle der Verkehrsflächen (die so nicht hergestellt wurden, im Bestand befinden sich hier Grünflächen mit einem Fußweg) tritt nun eine öffentliche Grünfläche als zentrale „Grünachse“, die sich von Nord nach Süd durch das Plangebiet zieht.

4.5

Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Koblenz

Das am 15.09.2016 fortgeschriebene Einzelhandels- und Zentrenkonzept (EZK) der Stadt Koblenz ist als „sonstiges städtebauliches Entwicklungskonzept“ im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Planung zu berücksichtigen. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans „Rosenquartier“ darf der zentrale Nahversorgungsbereich Lützel nicht gefährdet oder geschwächt werden.

Der Stadtteil hatte im Jahr 2015 (Basis der Erhebungen des EZK) mehr als 8.000 Einwohner, wobei gegenüber 2004 ein Plus von etwa 300 Einwohnern zu verzeichnen war (entsprechend ca. 3,8% Zuwachs in 10 Jahren). In Lützel befanden sich zur Zeitpunkt der Konzeptfortschreibung 44 Einzelhandelsbetriebe mit ca. 7.270 m² Verkaufsfläche. Im EZK wird generell ein Bedeutungsverlust der zentralen Lagen zugunsten von Stadtrandlagen festgestellt. Überall dort, wo keine klaren Planungs- und Entscheidungsgrundlagen vorhanden sind und keine gezielten Maßnahmen ergriffen werden, wird nach Aussage des EZK die Stellung der Stadtteil- bzw. Nahversorgungszentren als wohnortnahe Einzelhandelsstandorte tendenziell weiter geschwächt.

Für Lützel wird, wie auch für einige andere Standorte, eine unterdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung bei Lebensmitteln und Drogeriewaren festgestellt. Es wird die Empfehlung ausgesprochen, die Lebensmittelversorgung im Stadtteil zumindest zu sichern, wobei eine Konzentration auf den zentralen Versorgungsbereich sowie integrierte Lagen anzustreben ist.

Hinsichtlich der Einkaufshäufigkeit im eigenen Stadtteil wird für Lützel eine hohe Stadtteilbindung attestiert. Zwischen 90 und 100 % der Befragten kaufen hier z.T. täglich, mindestens aber einmal wöchentlich ein und können damit als „Stammkunden“ bezeichnet werden (vgl. EZK der Stadt Koblenz, Seite 68). Bei den eingekauften Waren handelt es sich bevorzugt um Lebensmittel (100%) sowie Drogeriewaren (41%), aber auch um Apothekerwaren (15%) und Zeitschriften (22%). Als wichtigster Grund für den Einkauf außerhalb des eigenen Stadtteils wird von 75% aller Befragten ein mangelndes Angebot angegeben (EZK, Seite 75). Dies belegt die Notwendigkeit, in Lützel weitere Angebote zu schaffen. Da es sich beim Plangebiet zweifellos um eine „Integrierte Lage“ im Sinne des EZK handelt, die bevorzugt für entsprechende Ansiedlungen genutzt werden soll, ist es konsequent, hier ein Urbanes Gebiet (MU) auszuweisen, das neben Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen u.Ä. auch Einzelhandelsnutzungen erlaubt. Hier können insbesondere ergänzende Angebote geschaffen werden, die den ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereich des Stadtteils Lützel, der sich unmittelbar südlich an das Plangebiet anschließt, sinnvoll ergänzen. Der Teilbereich MU 4 des Urbanen Gebietes liegt sogar innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs, was aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich wird (grün hervorgehobener Bereich).



Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Koblenz, Seite 130 (ohne Maßstab) (Quelle: GMA [2014]) mit eigener Kennzeichnung des Teilgebietes MU 4 (grün hervorgehoben)

Der Zentrale Versorgungsbereich Lützel umfasst als Versorgungsgebiet die Stadtteile Lützel, Neuendorf, Wallersheim und Kesselheim (vgl. EZK Seite 129). Im Versorgungsgebiet leben knapp 20.000 Menschen.



Als Entwicklungsziele werden

- der Ausschluss der Ansiedlung und Erweiterung nahversorgungs- und innenstadtrelevanter Kernsortimente am Ergänzungsstandort Andernacher Straße,
- die Sicherung und ggf. der Ausbau der nahversorgungsrelevanten Angebote im zentralen Versorgungsbereich, vor allem bei Nahrungs- und Genussmitteln und Gesundheit / Körperpflege,
- die Prüfung der Ansiedlungsmöglichkeiten eines Drogeriemarktes im zentralen Versorgungsbereich, für den das Einwohnerpotenzial im Versorgungsgebiet trotz intensiver Wettbewerbsbeziehungen mit den Angeboten im Gewerbebereich B 9 Nord (Ergänzungsstandort Andernacher Straße) ausreichend ist,
- die Fortsetzung der Planungen und Maßnahmen für eine umfassende städtebauliche Neuordnung / Sanierung sowie
- die Inwertsetzung und Nachbelegung bzw. ggf. Umnutzung leerstehender Ladenlokale, vor allem im Bereich des Schüllerplatzes und des Kreuzungsbereichs der Andernacher Straße mit der Balduinbrücke / dem Brenderweg

genannt.

Als Empfehlungen zur effektiven Steuerung der Einzelhandelsentwicklung schlägt das Gutachten (vgl. EZK Seite 102 ff.) standortbezogene Regelungen zum Ausschluss bzw. zur Zulässigkeit von Einzelhandelsvorhaben vor.

Grundsätzlich kommen hierfür verschiedene Stufen der Begrenzung und des Ausschlusses des Einzelhandels in Betracht:

1. Ausschluss innenstadtrelevanter Sortimente,
2. zusätzlicher Ausschluss großflächigen Einzelhandels i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO und
3. Ausschluss des gesamten Einzelhandels.

Hierdurch soll der zentrale Grundsatz, der dem Konzept zugrunde liegt, nämlich, dass Ansiedlungen bzw. Erweiterungen von Einzelhandelsbetrieben nicht zu einer Beeinträchtigung der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche führen dürfen und sich die Dimensionierung eines Vorhabens am zugeordneten Versorgungsgebiet orientieren soll, umgesetzt werden.

In siedlungsräumlich integrierten Lagen – und hierum handelt es sich beim Plangebiet – sollen grundsätzlich nur nicht großflächige Betriebe (< 800 m² Verkaufsfläche) mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten zugelassen werden. Für alle anderen Betriebsarten sieht das EZK eine Einzelfallprüfung vor (vgl. EZK Abbildung 19, Seite 104).

Für den Teilbereich MU 4 des Plangebietes gilt keine Größenbeschränkung im Hinblick auf dort anzusiedelnde Einzelhandelsbetriebe, da er sich innerhalb des Zentralen Versorgungsbereichs befindet.



Für Standorte, die zwar siedlungsräumlich integriert sind, wie es beim Plangebiet der Fall ist, die jedoch keinem zentralen Versorgungsbereich zuzuordnen sind (dieser umfasst nur den Teilbereich MU 4 und grenzt im Übrigen südlich und östlich an das Plangebiet an), soll die Ansiedlung von kleinflächigem, nahversorgungs- und innenstadtrelevantem Einzelhandel möglich sein, da hier i.d.R. keine Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche vorliegen (vgl. EZK Seite 106). Laut Konzept ist dabei zwischen kleinteiligen Angeboten wie Bäckereien, Blumenläden, Apotheken usw. und mittelflächigen Fachmarktangeboten wie z.B. einem Drogeriemarkt, einem Textilfachmarkt oder Agglomerationen aus mehreren Fachmärkten zu unterscheiden. Hier sollte im Zweifelsfall der Nachweis erbracht werden, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche zu erwarten sind.

Großflächige Ansiedlungsvorhaben (ab 800 m² Verkaufsfläche) mit innenstadtrelevanten Sortimenten sollen außerhalb des Zentralen Versorgungsbereichs grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Dieser Forderung trägt der Bebauungsplan Rechnung, indem für die Teilbereiche MU 1, MU 2, MU 2a und MU 5 festgesetzt wird, dass Einzelhandelsbetriebe nur bis zu einer Verkaufsfläche von weniger als 800 m² zulässig sind und deren Angebot auf die nahversorgungsrelevanten Kernsortimente

- Nahrungs- und Genussmittel (Lebensmittel, Getränke, Tabakwaren, Reformwaren) inkl. Lebensmittelhandwerk,
- Drogeriewaren (inkl. Wasch- und Putzmittel), Kosmetikartikel, Parfümeriewaren,
- pharmazeutische Artikel,
- medizinische, orthopädische Artikel, Sanitätswaren,
- Schnittblumen und
- Zeitschriften / Zeitungen

beschränkt wird, die sich aus der sogenannten „Koblenzer Sortimentsliste“ (vgl. EZK Übersicht 17, Seite 99) ergeben.

Im MU 3 wird der Einzelhandel sogar gänzlich ausgeschlossen, weil in diesem Teilbereich, der über durch die Planstraßen A und B nur zur Bahnlinie hin verkehrstechnisch erschlossen ist, ansonsten Störungen durch Kundenverkehr und notwendige ebenerdige Parkplätze befürchtet werden. Zudem würde die Funktion des durchgängigen Grünzugs geschwächt und die Aufenthaltsqualität verschlechtert.

Für den Teilbereich MU 4, der sich innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs befindet, wird festgesetzt, dass sich das Angebot auf die oben aufgeführten nahversorgungsrelevanten Kernsortimente beschränkt, aber hier ausnahmsweise auch nicht zentrenrelevante Sortimente angeboten werden dürfen, da sich im Süden des Plangebietes bereits ein Betrieb befindet, der solche Angebote führt und daher entsprechende Entwicklungsspielräume erhalten bleiben sollen. Eine Größenbegrenzung in Bezug auf die Verkaufsflächen ist aufgrund der Lage innerhalb des Zentralen Versorgungsbereichs im Teilgebiet MU 4 nicht erforderlich.



Durch die gewählten Festsetzungen wird sichergestellt, dass die Entwicklung im „Rosenquartier“ nicht zu einer Beeinträchtigung des städtischen Einzelhandelsgefüges und insbesondere nicht zu einer Schwächung des Zentralen Versorgungsbereichs Lützel führt.

Durch die anderen zulässigen Nutzungen Wohnen, Schank- und Speisewirtschaften, Geschäfts- und Bürogebäude sowie soziale und ggfs. kulturelle Einrichtungen, Gewerbebetriebe u.Ä. wird die Funktion und die Attraktivität des angrenzenden zentralen Nahversorgungsbereichs ebenfalls nicht beeinträchtigt, sondern hinsichtlich seiner Funktion gesichert, indem hier weiterer Wohnraum und damit zusätzliche Nachfrage entstehen, sowie ergänzt, indem im Gebiet selbst kleinflächige (im MU 4 sogar darüber hinausgehende) Zusatzangebote im Sinne des EZK geschaffen werden können.

Negative Auswirkungen auf den Nahversorgungsbereich Lützel sind daher nicht zu erwarten. Die zulässigen Nutzungen im MU ergänzen die Wohnnutzung im Plangebiet und tragen dazu bei, die Versorgung der Bewohner *im* Quartier dauerhaft sicherzustellen und den Stadtteil insgesamt zu beleben. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Koblenz steht somit zu den festgesetzten Nutzungsarten des Bebauungsplans „Rosenquartier“ nicht in Widerspruch, vielmehr trägt die Planung mit den vorgesehenen Nutzungsarten zur Sicherung und Förderung des zentralen Nahversorgungsbereichs Lützel bei.

4.6 Schutzgebiete und Objekte

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in keinem Schutzgebiet im Sinne des Naturschutzes (z.B. Natur- oder Landschaftsschutzgebiet) oder in dessen Nähe. Er gilt als gentechnikfreies Gebiet gemäß § 19 LNatSchG.

Das Plangebiet befindet sich jedoch in der Zone III B des zukünftigen Wasserschutzgebietes "Koblenz-Urmitz", dessen voraussichtlicher künftiger Grenzverlauf ist in der nachfolgenden Abbildung 8 dargestellt ist.

Die vorläufige Anordnung wurde am 23.12.2013 im Staatsanzeiger in Rheinland-Pfalz veröffentlicht und trat am darauffolgenden Tag in Kraft. Sie wurde 2016 um ein weiteres Jahr verlängert und ist im Dezember 2017 außer Kraft getreten. Eine neue Rechtsverordnung befindet sich aktuell im Genehmigungsverfahren.

Die rechtlichen Anforderungen an die Zulässigkeit von Vorhaben in Wasserschutzgebieten sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen.

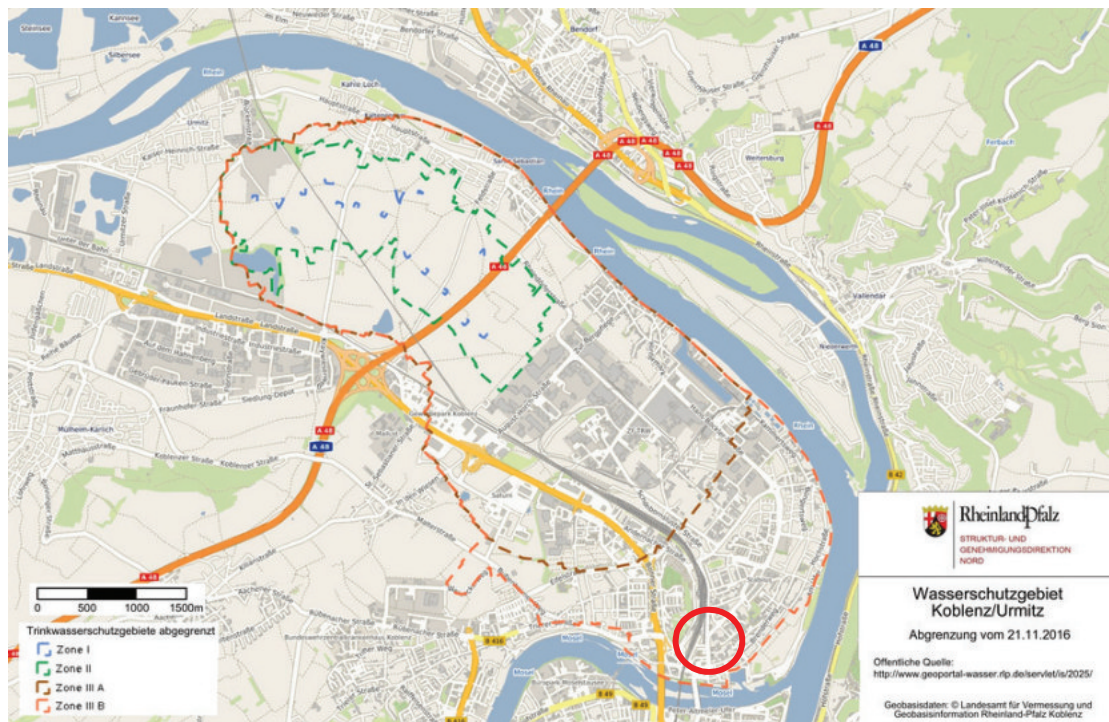


Abbildung 8: Lage des geplanten Wasserschutzgebiets Koblenz / Urmitz, Abgrenzung vom 21.11.2016 (ohne Maßstab) mit Kennzeichnung der ungefähren Lage des Plangebiets (roter Kreis)
(Quelle: Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord [Dezember 2017])

Außerhalb des Geltungsbereichs, jedoch unmittelbar an diesen angrenzend, befindet sich ein Baudenkmal, das in der Planzeichnung als geschütztes Kulturgut gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen wurde. Es handelt sich um das Gebäude „Mayener Straße 2/4“. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass hierfür ein Umgebungsschutz gilt. Zudem wird auf die gesetzliche Genehmigungspflicht bei baulichen Veränderungen nach § 13 Abs. 1 Satz 3 Denkmalschutzgesetz (DSchG) hingewiesen.

Dem über Eck geführten Gebäude kommt eine städtebauliche Bedeutung zu, da die Gestaltung der Außenfassade mit Schmuckgiebel und Flacherker sowohl die „Mayener Straße“, als auch die Straße „Am Güterbahnhof“ prägt. Das Gebäude stellt heute eine Solitärbebauung dar und findet in der Umgebung, auch im Plangebiet, keine bauliche Entsprechung mehr. Gemäß dem vorgenannten Umgebungsschutz ist im Teilbereich „MU 4“ jedoch künftig anzustreben, dass eventuelle Neubauten das Denkmal in seiner Wirkung nicht beeinträchtigen und in ihrer First- und Traufhöhe möglichst an das denkmalgeschützte Gebäude „Mayener Straße 2/4“ angepasst werden und dieses nicht überragen.

Weitere Schutzgebiete oder Schutzobjekte im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ sind nicht bekannt.

4.7 Altlasten/ Altablagerungen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans existieren mehrere Altstandorte. Gemäß § 2 Abs. 5 Nr. 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) sind Altstandorte Grundstücke stillgelegter Anlagen und sonstige Grundstücke, auf



denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist, ausgenommen Anlagen, deren Stilllegung einer Genehmigung nach dem Atomgesetz bedarf.

Die Altstandorte waren bereits durch frühere Untersuchungen bekannt. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wies die SGD, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, Referat 32 auf zwei kartierte Altstandorte hin, die sich innerhalb des Bebauungsplangebiets befinden. Nach den Angaben des Bodenschutzkatasters Rheinland-Pfalz (RLP) handelt es sich um den Altstandort „ehemaliges Betriebsgelände Deutsche See“ (Reg.-Nr. 111 00 000- 5540) sowie den Altstandort mit der Bezeichnung „ehemalige Altölsammelstelle DB Bahngelände Koblenz, Lützel“ (Reg.-Nr. 111 00 000-5076). Auf dem Altstandort „Gelände Deutsche See“ fanden seit 1921 verschiedenen Nutzungen wie bspw. der Umschlag und Verkauf von Tiernährpräparaten, Betriebsstoffen (Öle und Fette) und sonstiger Betriebsmittel für Fahrzeuge und andere Maschinen statt. Weiterhin wurde auf eine dort existierende Tankanlage hingewiesen. Laut Stellungnahme wurden bei Untergrunduntersuchungen teilweise erhöhte Schadstoffgehalte (jedoch unterhalb der Prüfwerte für Gewerbeflächen) in Form von Mineralölkohlewasserstoffen (MKW) und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt, die im Falle einer Nutzungsänderung oder von Tiefbaumaßnahmen relevant werden könnten.

Auf Grund der bisherigen Untersuchungen schätzte die SGD den Bereich „Ehemaliges Betriebsgelände Deutsche See“ als altlastverdächtige Fläche i.S.d. § 2 Abs. 6 BBodSchG ein.

Auf dem zweiten Altstandort „Altölsammelstelle der DB Bahngelände Koblenz-Lützel“ wurde laut Stellungnahme die Altölsammelstelle zurückgebaut. Der Altstandort wird im Bodenschutzkataster als nicht altlastenverdächtige Fläche bewertet.

Des Weiteren wies die SGD in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass hinsichtlich einer geplanten Nutzungsänderung Beeinträchtigungen, wie bspw. Standsicherheitsprobleme oder aufwendige Entsorgung der Aushubmassen, ggf. auch Deponiegasbildung u.Ä. nicht auszuschließen sind.

Aus den vorgenannten Gründen hielt die SGD vor einer Nutzungsänderung einen Nachweis für erforderlich, der belegt, dass im Bereich des Altstandorts schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren für den Einzelnen oder die Allgemeinheit nicht vorhanden und auch nicht zu erwarten sind (§ 2 Abs. 3 Abs. 6 BBodSchG) und somit auch für die Zukunft kein Sanierungsbedarf besteht. Ferner müssen bei Altstandorten die generelle Bebaubarkeit, die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Belange des Umweltschutzes gewährleistet sein.

Die vorgenannten Nachweise für die beabsichtigte Nutzungsänderung sollten im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens durch einen unabhängigen Gutachter erbracht werden. Das Gutachten sollte laut SGD die Auswirkungen der Altstandorte auf die geplante Nutzungsänderung beurteilen und ggf. auch begründete Aussagen über eine eventuell später aufgrund anderer Rechtsgrundlagen durchzuführende Sanierung der Altablagerung enthalten.



Um den von der SGD geforderten Nachweis zu erbringen, wurde im Rahmen der Planung das Büro Dr. Hug Geoconsult damit beauftragt, eine umwelttechnische Untersuchung des Plangebiets durchzuführen. Diese Untersuchung bewertete das Plangebiet sowohl aus altlasten-, als auch aus abfalltechnischer Sicht, um einen rasterförmigen Überblick zu ermöglichen. Im Rahmen der umwelttechnischen Untersuchung wurden die aus den früheren Untersuchungen (vgl. Quellen 8-10 der umwelttechnischen Untersuchung) vorliegenden Erkenntnisse zu den Standorten berücksichtigt. Zusätzlich zu einer Begehung des Geländes wurden Zeitzeugen befragt, um zu eruieren, ob neben den bekannten Standorten weitere potenzielle altlastenrelevante Verdachtsflächen vorhanden sind. Die Nachforschungen ergaben jedoch keine neuen Erkenntnisse.

Im Zuge der umwelttechnischen Untersuchung wurden 18 Bohrsondierungen (BS1-BS18) durchgeführt (vgl. Abbildung 9, Seite 25). Die Bohrungen wurden sowohl an den zwei bekannten Altstandorten (s.o.), als auch an Stellen durchgeführt, die keinem spezifischen Altlastenverdacht unterlagen. An den bekannten Altstandorten und den übrigen Sondierungspunkten wurden Bohrungen durchgeführt und Bodenproben entnommen. Diese wurden anschließend chemisch durch das Labor „Chemlab GmbH“ untersucht. Die Sondierung bzw. die Laboruntersuchung ergaben für die erkundeten Bereiche keine Hinweise auf einen in der Vergangenheit stattgefundenen Übertritt von nutzungsspezifischen Schadstoffen in den Untergrund.

Auch im Bereich des Altstandorts „Deutsche See“ wurden aktuell keine entsprechenden Auffälligkeiten ermittelt. Einzig für die im Süden des Plangebiets im Bereich der Straße „Am Güterbahnhof“ (Rampe) durchgeführte Bohrung BS-18 stellte das Gutachten eine Überschreitung des betreffenden Prüfwertes (oPW2, gemäß Merkblatt Alex 02) für PAK⁶ fest. Die als Schadstoffträger für die PAK einzustufenden Schlacken befinden sich jedoch in einer Tiefe von 0,5 Metern unter der Erdoberfläche, zudem ist die Fläche versiegelt. Ein direkter Kontakt der Grundstücksnutzer ist ohne künstliche Bodeneingriffe (bspw. Entsiegelung, Abgrabung) nicht möglich. Für den Fall, dass bei einer späteren höherwertigen Nutzung (Wohnbebauung oder Grünflächen) die bereichsweise als schadstoffhaltig einzustufenden Auffüllungen (Schlacke) baubedingt nicht entfernt werden und dauerhaft entsiegelt verbleiben, rät das Fachgutachten, die betreffenden Areale nochmals einer Detailbetrachtung zu unterziehen und unter Berücksichtigung der konkreten Folgenutzung neu zu bewerten.

Eine Einschätzung bzw. Bewertung ist zwangsläufig erst im Zuge der Bauausführung sinnvoll möglich, da erst dann die genauen Planungen zur Bebauung und Freiflächengestaltung vorliegen. Dadurch wird gewährleistet, dass im Falle des Antreffens von bislang unbekannten Untergrundbeeinträchtigungen entsprechende Schritte sofort eingeleitet werden können.

Durch diese Überwachungstätigkeit wird soweit sichergestellt, dass bei den geplanten Bautätigkeiten den Belangen des Umweltschutzes im Hinblick auf die geplante höherwertige Grundstücksnutzung im Sinne eines Urbanen Gebiets (MU) in ausreichendem Maße Rechnung getragen wird und alle Anforderungen zur Schaffung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen

⁶ Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe



erfüllt werden. Die SGD hält weitergehende Untersuchungen des Plangebiets im Vorfeld der Bauausführungen aus altlastenspezifischer Sicht für nicht erforderlich.

Bezüglich des Wirkungspfads Boden-Grundwasser stellt die umwelttechnische Untersuchung keine nachhaltige Gefährdung für das Schutzgut Grundwasser fest.

Abschließend statuiert die umwelttechnische Untersuchung, dass für das Plangebiet kein Handlungsbedarf für eine vertiefende Untersuchung oder gar für akute Sanierungsmaßnahmen besteht. Für die von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord genannten⁷ Altstandorte stellt die umwelttechnische Untersuchung keine nachhaltige Beeinträchtigung des Untergrunds fest. Auch für den Bereich des Altstandorts „Altölsammelstelle“ ergab die Untersuchung keinerlei Hinweise auf einen Übertritt von Schadstoffen.

Das Fachgutachten nahm neben der altlasttechnischen Bewertung auch eine abfalltechnische Bewertung der angetroffenen Auffüllungen vor. Die im Zuge von bodeneingreifenden Maßnahmen mutmaßlich zum Abtrag kommenden Auffüllungen ordnet das Gutachten in die Einbauklassen Z0, Z2 und >Z2 gemäß LAGA ein. Ergänzende Untersuchungen gemäß Deponieverordnung haben Einstufungen in die Deponieklassen DK 0, DK II und DK III (nicht gefährlich) ergeben.

Um auf die altlastverdächtige Fläche „ehemaliges Betriebsgelände Deutsche See“ hinzuweisen, wurde diese in der Planzeichnung gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet. Diese Kennzeichnung hat eine Warn- und Hinweisfunktion. Der Altstandort „Altölsammelstelle der DB“ (Reg. Nr. 111 00000-5076) wurde nicht gekennzeichnet, da er im Bodenschutzkataster als „nicht altlastverdächtig“ bewertet wurde.

⁷ Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet Rosenquartier vom 27.04.2017

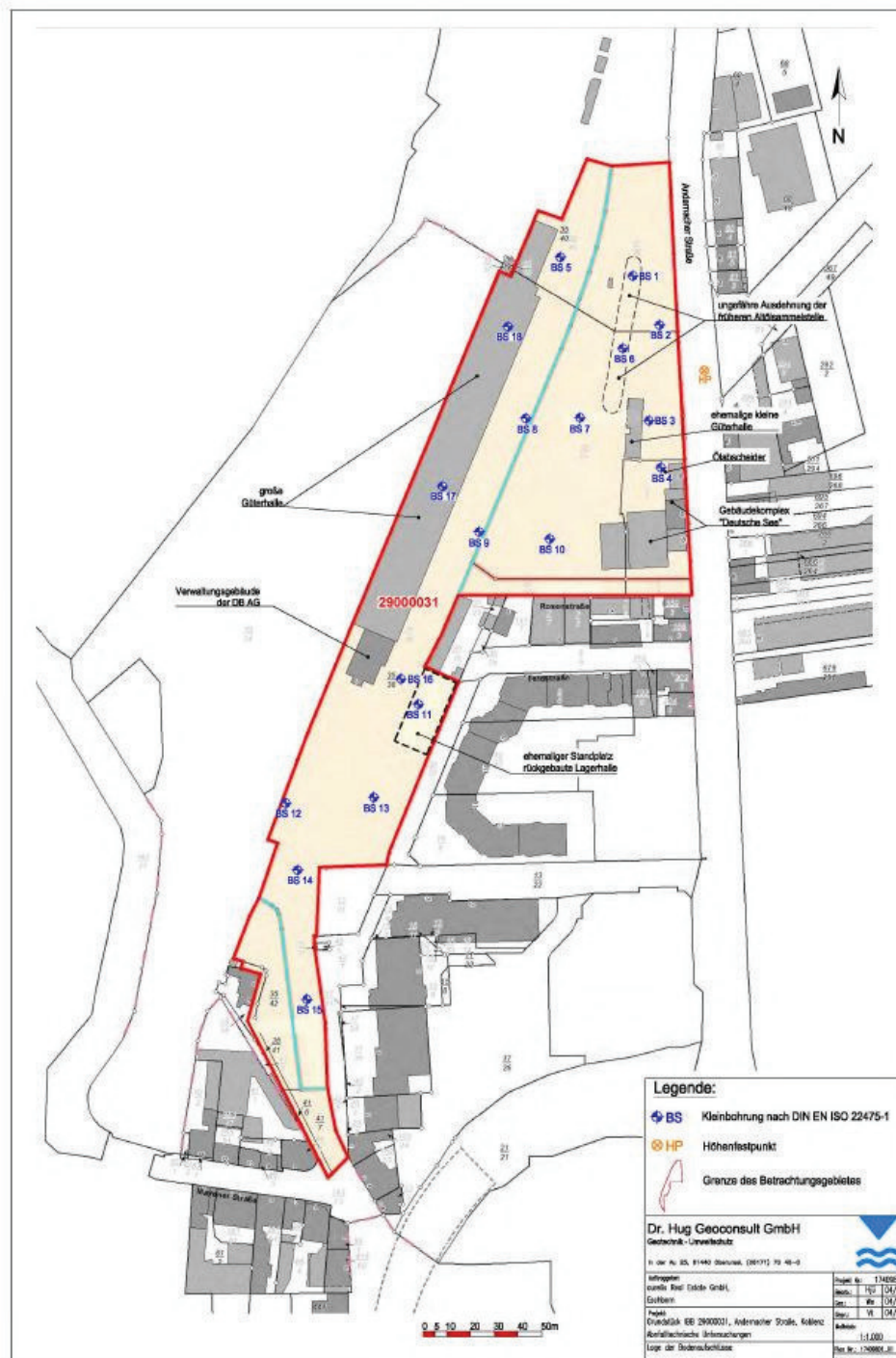


Abbildung 9: Lage der Bodenaufschlüsse im Plangebiet (ohne Maßstab)
(Quelle: Umwelttechnische Untersuchung Dr. Hug Geoconsult, Projekt Nr. 17409801, Stand Mai 2017)

4.8

Hochwasserschutz

Der südliche Bereich des Plangebietes tangiert teilweise ein Überschwemmungsgebiet gemäß §§ 83 ff. Landeswassergesetz – LWG (Überschwemmungsgebiet Mosel) sowie ein überschwemmungsgefährdetes Gebiet. In diesen Gebieten“ (die vorliegend den südlichen Bereich des Plangebiets überlagern) sind im Rahmen der Bauantragsverfahren wasserrechtliche

Ausnahmegenehmigungen nach § 78 Abs. 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) einzuholen.

Die Grenzen des Überschwemmungsgebiets wurden gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen. Ebenso wurde in den textlichen Festsetzungen auf die baurechtlichen Restriktionen hingewiesen. Um auch im betroffenen Teil des Plangebietes eine hochwassersichere Bauweise sicherzustellen, wurde die Höhe der Oberkante des Fußbodens des untersten Wohngeschosses auf mindestens 68,00 m ü NN festgesetzt. Alle unter dieser Höhe liegenden Geschosse, Garagen und Nebenräume müssen bei eintretendem Hochwasser flutbar gestaltet sein. Geländeerhöhungen sind grundsätzlich ausgeschlossen. Sollten Geländeerhöhungen aus technischen Gründen erforderlich sein, ist die SGD Nord – Regionalstelle Wasser, Abfall, Boden - zu beteiligen

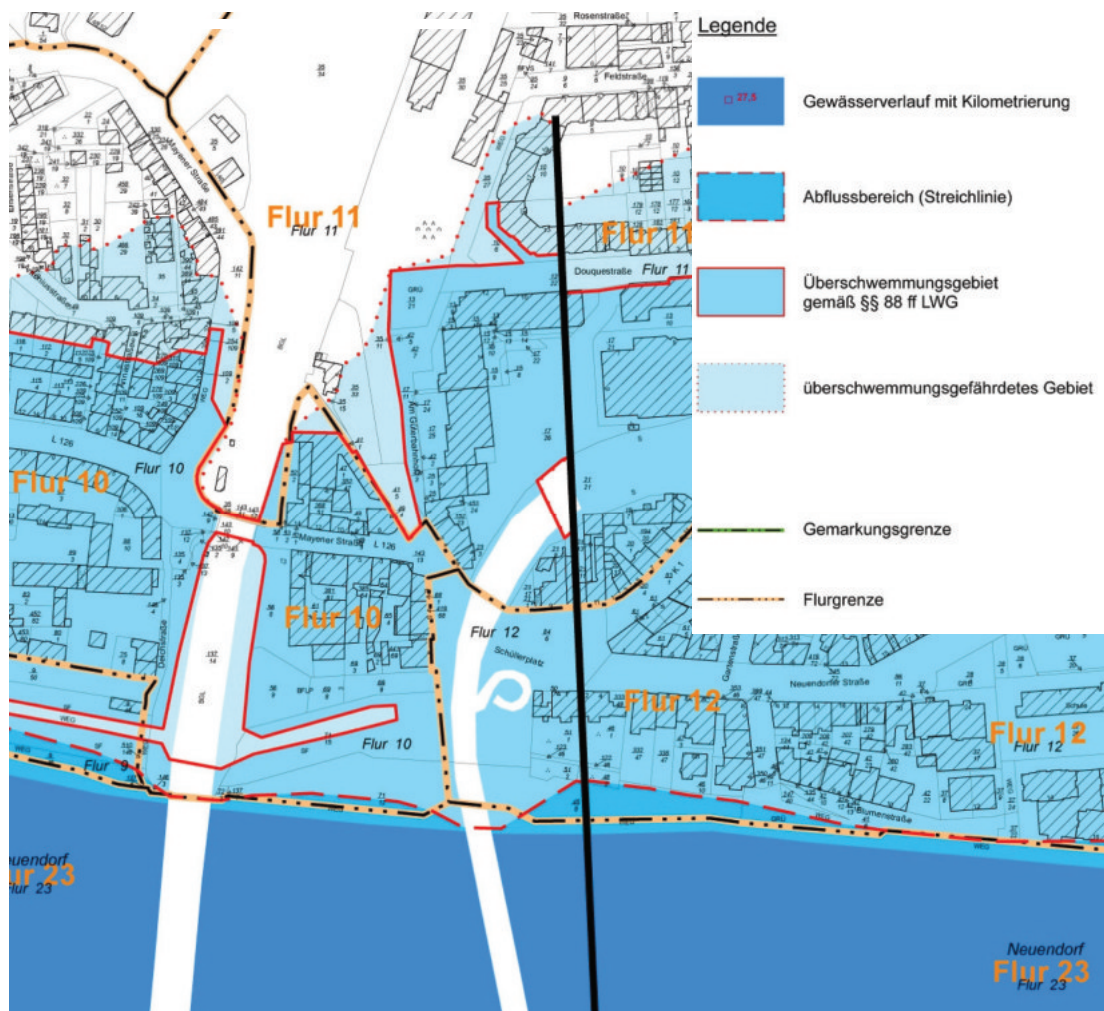


Abbildung 10: Karte mit Abgrenzung des Überschwemmungsgebiets gemäß § 83 LWG ff.
(Quelle des Ausschnitts: Wasserwirtschaftsverwaltung Rheinland-Pfalz, SGD Nord: Karte des Überschwemmungsgebiets des Rheins, Karte 25)



4.9 Klimagerechte Stadtplanung

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB hat die Bauleitplanung unter anderem auch zum Klimaschutz beizutragen. Jede Baumaßnahme, die zu einer Beseitigung von Vegetation und zu Bodenversiegelung führt, wirkt sich negativ auf das Klein- und Mikroklima im jeweiligen Gebiet aus. Je großflächiger der versiegelte Bereich, umso größer sind die klimatischen Auswirkungen. Die Bebauung und fehlende Vegetation sowie Luftschadstoffe und Abwärme können zu einem Aufheizen des Plangebiets (sogenannte „Wärmeinseln“) und einer erhöhten Schadstoffkonzentration führen. Beides wirkt sich potenziell negativ auf das Klima sowie auf die Gesundheit aus. Daraus folgt, dass sowohl die thermische, als auch die lufthygienische Belastung für das Wohlbefinden und die Gesundheit des Menschen zu berücksichtigen sind. Eine klimagerechte Stadtplanung hat zum Ziel, die negativen Auswirkungen des Stadtklimas zu reduzieren. Maßnahmen der klimagerechten Stadtplanung sind u.a. eine Verringerung der Versiegelung, die Nutzung von Innenentwicklungs- und Nachverdichtungspotenzialen, der Einsatz von regenerativen Energiegewinnungsanlagen, die Förderung von Nutzungsmischungen, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, oder auch die Erhaltung von innerörtlichen Frei- und Erholungsflächen.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ folgen soweit wie möglich dem Leitbild der klimagerechten Stadtplanung, es ist jedoch zu berücksichtigen, dass das Plangebiet bereits heute bebaut und großflächig versiegelt ist und demnach nicht alle Vorgaben und Leitideen der klimagerechten Stadtplanung in den Festsetzungen des Bebauungsplans Niederschlag finden können. Dem Klimaschutz wird im Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ insbesondere durch nachfolgend beschriebene Maßnahmen bzw. Festsetzungen Rechnung getragen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt im Innenbereich und die Planung stellt eine Maßnahme der Innenentwicklung i.S.d. § 13a BauGB dar. Durch die Folgenutzung einer Brachfläche wird die Neuinanspruchnahme von Grund und Boden auf bisher nicht zu Siedlungszwecken genutzten Flächen verhindert. Eine Neuversiegelung sowie das damit verbundene zusätzliche Verkehrsaufkommen mit negativen Folgen für Mensch und Klima werden damit verringert. Durch die Nutzung des Innenentwicklungs- und Nachverdichtungspotenzials wird der Klimaschutz unmittelbar gefördert.

Dadurch, dass Fußwege, Hofflächen usw. in wasserdurchlässiger Bauweise herzustellen sind, wird zusätzlich zu einer geringeren Versiegelung beigetragen.

Die geplante Nutzungsmischung im „Rosenquartier“ sorgt auch für „kurze Wege“ und trägt direkt zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Plangebiet bei. Dadurch, dass im Plangebiet z.B. auch eine Kindertagesstätte vorgesehen ist, müssen Eltern ihre Kinder nicht mit dem Auto dorthin fahren. Gleiches gilt für die im Plangebiet zulässigen Geschäfts- und Bürogebäude, die Bestandteil der Planung sind. Durch die Nutzungsmischung im Urbanen Gebiet - und natürlich auch insgesamt durch die Nähe dieses Gebiets zur Innenstadt - können kurze Wege von den Wohnungen zu den Arbeitsplätzen gefördert werden. Dies trägt ebenfalls zu einer Reduzierung des Verkehrs und damit zum Schutz des Klimas bei.



Durch die Erhaltung und die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern im Plangebiet (insbesondere innerhalb der zentral gelegene „Grünachse“) wird darüber hinaus zu einem guten Mikroklima im Plangebiet beigetragen. Die durch die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans vorgeschriebenen Pflanzmaßnahmen (Bäume, Sträucher usw.) sorgen für eine Verbesserung der Luftqualität, indem sie Luftverunreinigungen filtern und die Schadstoffbelastung verringern. Auch mindern Bäume durch Transpiration und Abschattung die Lufttemperatur sowie die Oberflächentemperatur geparkter Kraftfahrzeuge. Der Entstehung von Wärmeinseln kann so vorgebeugt und die Aufheizung innerhalb des Plangebiets kann reduziert werden, diesbezüglich ist auch die festgesetzte Dachbegrünung von Vorteil. Zusätzlich zu dem positiven klimatischen Effekt ist mit den Bäumen ein positiver Beitrag zur ästhetischen Gestaltung des Rosenquartiers verbunden. Die zu erhaltenden sowie die neu anzupflanzenden Bäume und Sträucher wirken sich positiv auf die Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier aus.

Die Nutzung von Regenerativen Energien wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht ausgeschlossen.

Aufgrund der Bedeutung des Klimaschutzes wurde im März 2018 eine „Beurteilung der lokalklimatischen und lufthygienischen Auswirkungen der Überplanung des Bebauungsplangebiets Nr. 307 „Rosenquartier“ in Koblenz-Lützel“ vorgelegt. Die Untersuchung wurde vom Fachbüro iMA (Immissionen, Meteorologie, Akustik), Freiburg, erarbeitet. Hier werden die Ziele für die Schutzgüter Klima und Luft beschrieben und das Plangebiet in Bezug auf mögliche klimatische Auswirkungen bewertet. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionssituation im Plangebiet hauptsächlich durch die Vorbelastung und den lokalen Kfz-Verkehr bestimmt wird.

U.a. wurden die Immissionskonzentrationen im Nahbereich der vorhandenen Straßen bewertet. Dabei wurde festgestellt, dass in den zurückliegenden Jahren tendenziell ein Rückgang der Immissionen zu verzeichnen ist, der jedoch witterungsbedingten Schwankungen unterliegt. Insgesamt wird die Situation als unkritisch bewertet.

Auch die Grenzwerte für Feinstaub werden überall sicher eingehalten.

Zusätzlich wurden die lokalklimatischen Verhältnisse im Untersuchungsraum betrachtet. Im Gutachten wird ausgeführt, dass sich die Oberflächen im Bereich Lützel weniger stark aufheizen als die Bereiche westlich und südwestlich an der Mosel. Dafür kühlen jedoch die Oberflächen hier nachts auch weniger stark ab.

Im Hinblick auf die Planung kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Versiegelung aufgrund der vorgesehenen Grünzonen eher abnimmt. Die Baumasse nimmt dagegen zu. Die Grünflächen heizen sich tagsüber weniger auf als die asphaltierten Flächen im Bestand. Allerdings wird die Baumasse durch die Sonnenstrahlung hauptsächlich an den Süd- und Westfassaden erwärmt. Das Gutachten kommt daher zu der Empfehlung, dass die Wärmespeicherwirkung der Gebäudeaußenwände möglichst geringgehalten werden sollte. Dem trägt der Bebauungsplan durch die Pflicht einer abschnittsweisen Fassadenbegrünung Rechnung.



Laut Gutachten ist im überplanten Gebiet ohnehin nur mit geringfügig höheren Lufttemperaturen als im Bestand zu rechnen. Die Auswirkungen auf die östlich angrenzenden Siedlungsbereiche werden als gering eingeschätzt.

Da in den Nachtstunden nach heißen Tagen kaltluftbedingt südöstliche bis südliche Windrichtungen vorherrschen, sind auch diesbezüglich durch die Neubebauung keine Auswirkungen auf die angrenzenden Siedlungsbereiche zu erwarten.

In der Summe werden die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung als gering eingestuft. Die im Gutachten enthaltenen Empfehlungen werden durch entsprechende Festsetzungen zur Durchgrünung des Plangebietes sowie zur Dachbegrünung soweit wie möglich umgesetzt.



5. Hauptziele, Leitideen und grundlegende Konzeption der Planung

5.1 Entwicklung eines grundlegenden Bau- und Nutzungskonzepts

Die wesentliche städtebauliche Zielsetzung des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ ist die Entwicklung eines urbanen Gebietes, das neben einer verdichteten Wohnbebauung auch ergänzende Nutzung, wie z.B. Büros, Dienstleistungen, Gastronomiebetriebe sowie gewerbliche Nutzungen beherbergen soll. Auch soziale Einrichtungen (z.B. Kita) sind ausdrücklich erwünscht.

Die Planung basiert auf vorlaufenden Konzepten und Leitbildern, die nachfolgend kurz beschrieben werden.

Bereits im „Masterplan Koblenz“ der Stabsstelle für Integrierte Stadtentwicklung aus dem Jahr 2015 werden die wesentlichen Rahmenbedingungen und Ziele der künftigen Stadtentwicklung ausführlich beschrieben. Koblenz soll danach nach dem Leitbild der „Europäischen Stadt“ entwickelt werden, bei der die Geschichte der Stadt im Stadtbild präsent ist, die sich durch ein Nebeneinander von Arbeiten, Wohnen, Handel, Freizeit, Verkehr, Jungen und Alten, Eingesessenen und Fremden auszeichnet und die ein kompakter urbaner Lebensraum mit eigener Öffentlichkeit und komplexen sozialen Beziehungen ist. Die Stadt soll zudem ein Produkt bewusster Planungen sein.

Genau diesem Leitbild entspricht das Planungskonzept mit seinen Kerngedanken sowie den getroffenen Festsetzungen.

Die Planung basiert auf einer städtebaulichen Konzeption des Büros Tobe STADT,⁸ das Grundlage für einen Konzeptionsbeschluss des Fachbereichsausschusses IV der Stadt Koblenz am 31.01.2017 war und in einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 06.06.2017 vorgestellt wurde.

Die Planungs idee ist auf der folgenden Seite in verkleinerter Form abgebildet.

⁸ tobe STADT, städte.bau.planung.dialog, Torsten Becker, Kennedyallee 34, 60596 Frankfurt a. M.



Abbildung 11: Ausschnitt aus dem städtebaulichen Konzept (ohne Maßstab)
(Quelle: Tobe STADT, 2017)

Die Eckdaten der Konzeption waren eine kammartig angeordnete Bebauung entlang der Bahnstrecke mit einem durchgehenden, dem Lärmschutz gegenüber der Bahnlinie dienenden Gebäuderiegel, eine zentrale, durchgängige Grünachse, die sich von Nord nach Süd durch das Plangebiet zieht, sowie eine möglichst geschlossene Bebauung entlang der Andernacher Straße und der Feldstraße mit begrüntem Innenbereich.

Als besondere Herausforderungen für die künftige Entwicklung wurden seinerzeit der momentan fehlende bauliche Abschluss zur Andernacher Straße, die Beeinträchtigungen des Stadtbilds, fehlende Aufenthaltsqualitäten, die hohe Lärmbelastung, die Barrierewirkung des Grundstücks sowie die Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtstrukturen (Insellage) erkannt.

Als wichtige Ziele wurden die

- Integration des Areals in den Stadtteil
- Entwicklung eines Stadtquartiers mit Wohnen und Gewerbe
- Stärkung und Aufwertung des Stadtteils Lützel insbesondere des Stadtteilzentrums
- Aufwertung des Umfelds
- Schaffung neuer Freiraumqualitäten und Vernetzungsachsen
- quartiersbezogene Erschließung des Areals
- abschnittsweise Realisierbarkeit

genannt.⁹

Die Konzeption wurde anhand von Schaubildern erläutert, die die Planungs-idee veranschaulichen und daher nachfolgend abgebildet sind.

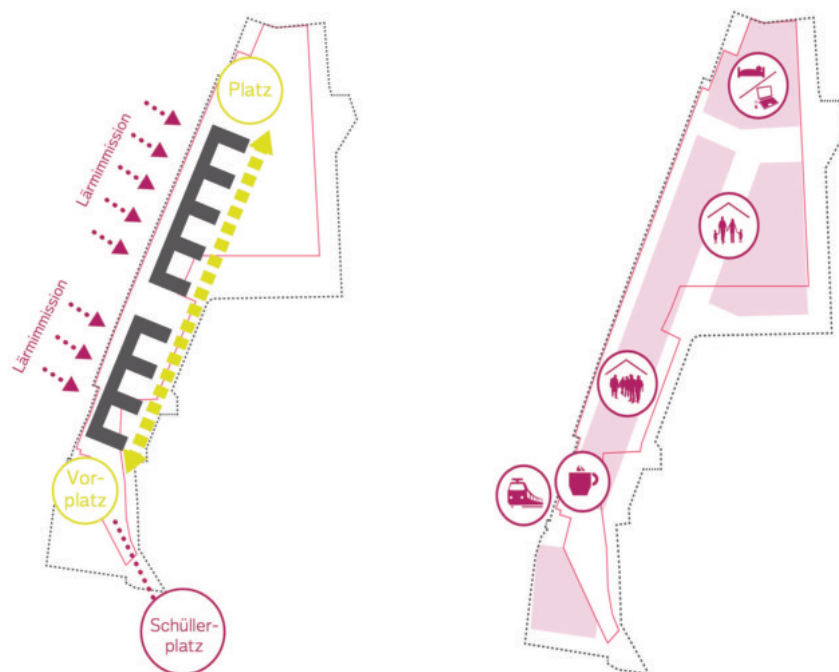


Abbildung 12: Ausschnitt aus dem Vortrag vom 06.06.2017 (Quelle: tobe STADT)

⁹ Auszug aus einem Vortrag von tobe STADT und Aurelis (David Maechler) anlässlich der öffentlichen Informationsveranstaltung am 06.06.2017

5.2 Gestaltungs- und Funktionspläne

Das Konzept wurde im weiteren Verlauf der Planung verfeinert und angepasst. In einem Gestaltungs- und Funktionsplan wurden schließlich verschiedene Varianten überprüft und wichtige Details der Planung entwickelt.

Die städtebauliche Grundkonzeption wurde dabei übernommen, jedoch an bestimmte Zwangspunkte (z.B. Lage und Größe von Tiefgaragen usw.) angepasst.



Abbildung 13: Auszug aus dem Funktions- und Gestaltungsplan (ohne Maßstab)
(Quelle: ISU 2018)

Die städtebaulichen Entwürfe wurden mit den Fachämtern der Stadt diskutiert und abgestimmt, teils nochmals modifiziert und schließlich in insgesamt vier Teilplänen dokumentiert, die nachfolgend in verkleinerter Form abgebildet sind.



Abbildung 14: Funktions- und Gestaltungsplan – Plan 1 – Übersicht
(Verkleinerung ohne Maßstab) (Quelle: ISU 2018)

Plan 1 zeigt die städtebauliche Struktur (Original: Maßstab 1:500) sowie die Aufteilung der verschiedenen Teilflächen in Straßen, Bauflächen, Grünbereiche usw. Er ist als Weiterentwicklung und Detaillierung des städtebaulichen Grundkonzeptes zu verstehen, welches Basis des Konzeptionsbeschlusses in der frühen Planungsphase war.



Abbildung 15: Funktions- und Gestaltungsplan – Plan 2 – Funktionsgrundrisse
(Verkleinerung ohne Maßstab) (Quelle: ISU 2018)

Plan 2 zeigt die mögliche Aufteilung der „Lärmschutzbauung“ entlang der Bahnlinie in Wohnungen verschiedener Größe und belegt, dass eine solche Bauung, die keine notwendigen Fenster schutzbedürftiger Räume zur Bahn hin (Nordwestseite) aufweisen darf, auch tatsächlich funktionstüchtig ist, so dass die diesbezüglichen Festsetzungen auch vollzogen werden können.

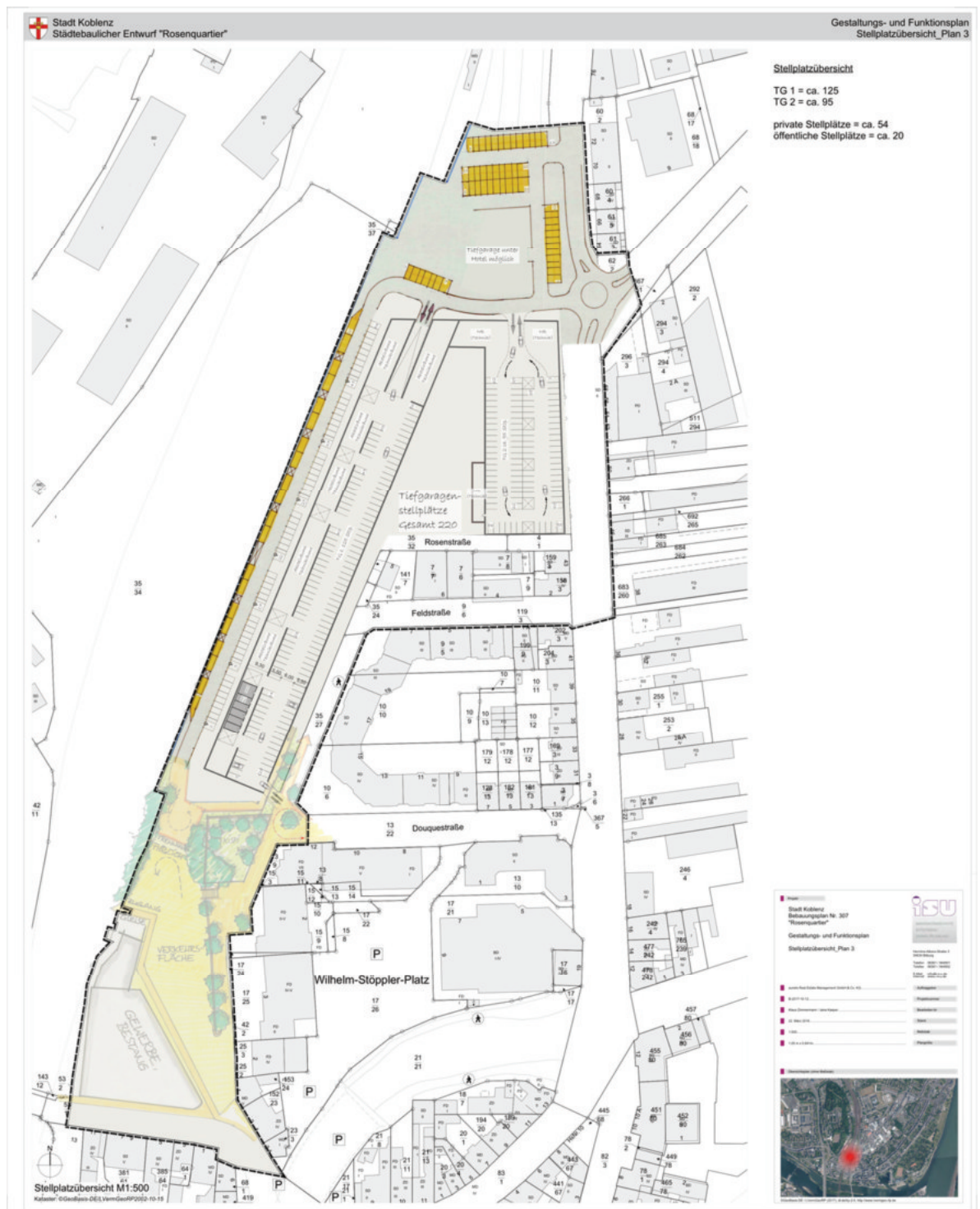
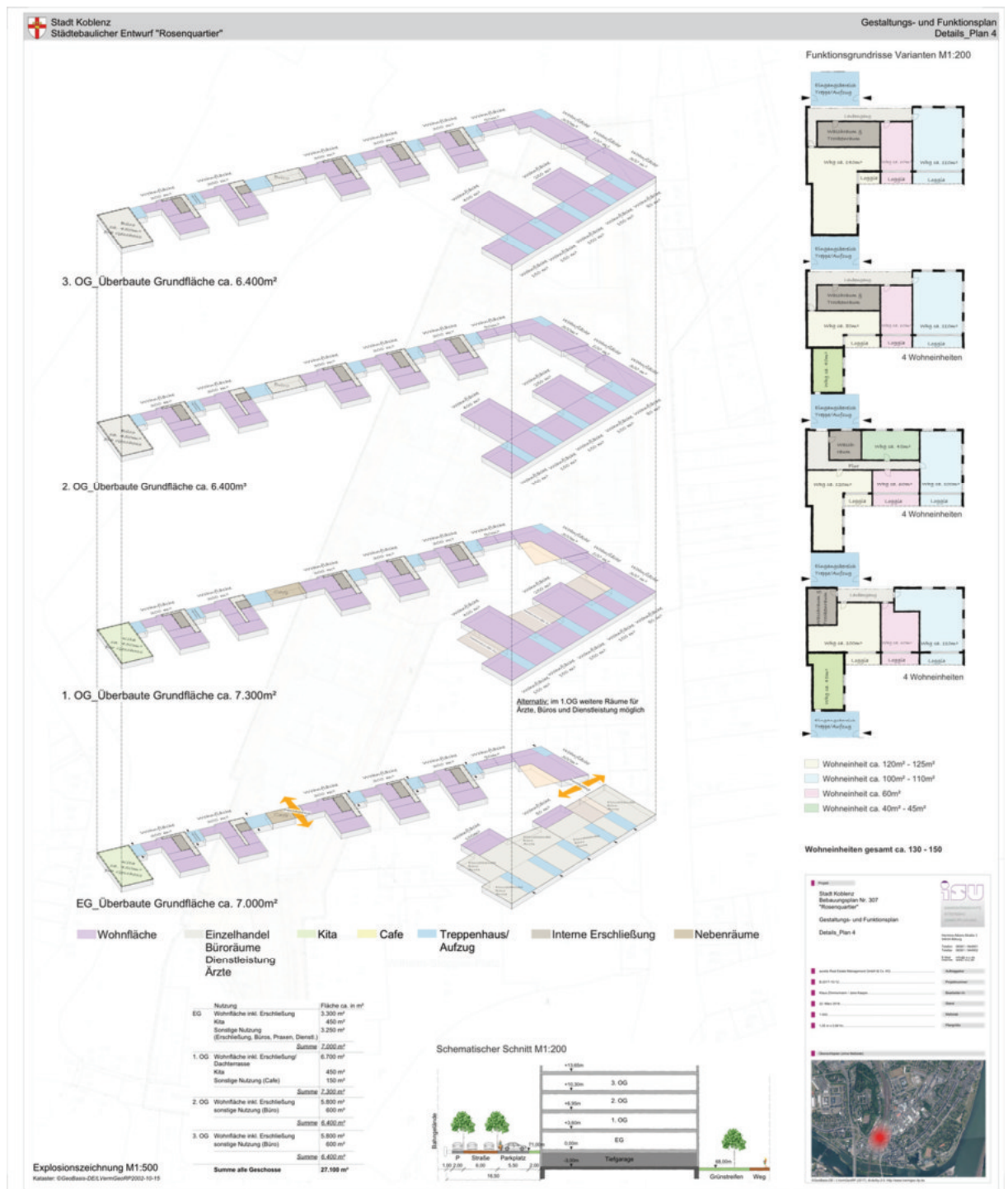


Abbildung 16: Funktions- und Gestaltungsplan – Plan 3 – Stellplatzübersicht (Verkleinerung ohne Maßstab) (Quelle: ISU 2018)

Da die Frage, wo die notwendigen Stellplätze im Quartier untergebracht werden können, von Anfang an eine große Rolle gespielt hat, setzt sich Plan 3 hiermit auseinander und erbringt den Nachweis von rund 220 Tiefgaragenstellplätzen, die sich in einer Ebene unterhalb des Geländeniveaus im Bereich der Neubebauung realisieren lassen. Zusätzliche Stellplätze in ausreichender Zahl können oberirdisch ausgebaut werden.



**Abbildung 17: Funktions- und Gestaltungsplan – Plan 4 – Details
(Verkleinerung ohne Maßstab) (Quelle: ISU 2018)**

Plan 4 beinhaltet eine Übersicht der verschiedenen Nutzungen, die sich innerhalb des Plangebietes unterbringen lassen, und gibt eine Übersicht der verschiedenen Flächenanteile. Es wird ersichtlich, dass die Festsetzung eines „Urbanen Gebiets“ (MU) mit entsprechender Nutzungsdurchmischung angemessen und erforderlich ist, um den Planungsgedanken umsetzen zu können.

Die vier Pläne waren Grundlage für die Ausarbeitung des Bebauungsplans.

5.3

Anzahl der Wohnungen und Stellplätze sowie sonstige Nutzungen

Im Nachgang wurde eine weitere Übersicht erstellt, die darauf abzielte, die realisierbaren Wohneinheiten entsprechend der Lage der einzelnen Gebäude-teile, die sich innerhalb der festgesetzten überbaubaren Flächen verwirklichen lassen, zuzuordnen. Anschließend fanden erste Gespräche mit der Feuerwehr und der Müllabfuhr statt, die wiederum Grundlage für weitergehende Planungsschritte, z.B. im Hinblick auf die endgültige Dimensionierung der Verkehrsflächen waren.

Koblenz B-Plan Nr. 307 „Rosenquartier“ - Übersicht der Wohneinheiten



Abbildung 18: Übersicht der Wohneinheiten
(Verkleinerung ohne Maßstab) (Quelle: ISU 2018)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans lassen sich danach bei einer Durchschnittsgröße von etwa 75 m² rund 200 Wohnungen realisieren, was dem Gedanken einer angemessenen innerstädtischen Verdichtung in einem „Urbanen Gebiet“ mit gleichzeitiger Unterbringung ergänzender Nutzungen, vor allen Dingen in der Erdgeschosszone, entspricht.

Bei den sich aus dem Verkehrsgutachten¹⁰ und der daraus abgeleiteten Empfehlung von rund 1,2 Stellplätzen pro Wohneinheit¹¹ ergebenden Zahlen resultiert ein Stellplatzbedarf im Bereich der Neubebauung von ca. 240. Diese Zahl korrespondiert mit den vorangegangenen Überlegungen hinsichtlich der ober- und unterirdisch realistischer Weise zu errichtenden Stellplätze (siehe

¹⁰ BSV Büro für Stadt und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen, „Verkehrsgutachten für die Projektentwicklung ‚Rosenquartier‘ im Stadtteil Koblenz-Lützel“, September 2017

¹¹ a.a.O., Kapitel 5.3 „Bewertung und Empfehlung zur Berechnung des Stellplatzbedarfs“



Gestaltungs- und Funktionspläne). Somit ist nachgewiesen, dass der Stellplatzbedarf sich innerhalb des Plangebietes auch tatsächlich umsetzen lässt, ohne hierfür sämtliche Freiflächen in Anspruch nehmen zu müssen.

Um zu prüfen, wie viele Wohnungen sich bei unterschiedlichen Wohnungsgrößen ergeben und welcher Stellplatzfaktor sich hieraus in Abhängigkeit zur Wohnungsgröße ergibt, wurde eine Matrix erarbeitet, die folgendes Ergebnis zeigt.

Wohnungs- größe	Anzahl der Wohnungen	Stellplatzfaktor
45,00	289	0,8
50,00	260	0,8
55,00	236	0,9
60,00	217	1,0
65,00	200	1,1
70,00	186	1,2
75,00	173	1,3
80,00	163	1,4
85,00	153	1,4
90,00	144	1,5
...	...	...

Bei einem zu erwartenden Mix verschiedener Wohnungsgrößen innerhalb des Plangebietes lässt sich der Gesamtstellplatzbedarf unter Zugrundelegung des in Spalte 3 angegebenen Stellplatzfaktors „Stellplätze pro Wohnung“ für die in Spalte 1 angegebenen Wohnungsgrößen problemlos decken.

Zur Erläuterung sei angemerkt, dass Spalte 2 die Anzahl der möglichen Wohnungen zeigt, die sich realisieren ließe, wenn ausschließlich Wohnungen der in Spalte 1 angegebenen Größe gebaut würden, was natürlich in der Realität nicht der Fall sein wird.

Der Bebauungsplan enthält unter „B. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen“, die erforderlichen verbindlichen Regelungen zur Umsetzung (siehe hierzu im Einzelnen auch Punkt 6.13 der Begründung).

Durch die Konzeption verbleiben ausreichende öffentliche Grünzonen („Grünachse“, Kinderspielflächen, ...) sowie private Freibereiche (Gärten und Vorflächen), um den Planungsgedanken eines attraktiven innerstädtischen Quartiers mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität umsetzen zu können.

Für den Teilbereich MU 1 im Norden des Plangebietes kann offenbleiben, ob der Stellplatzbedarf unter- oder oberirdisch oder in Kombination beider Formen gedeckt wird. Der Bedarf steht hier in Abhängigkeit von der späteren Nutzung. Im Teilbereich MU 4 handelt es sich um eine Bestandssituation, die absehbar nicht wesentlich verändert wird. Der Stellplatzbedarf im Falle einer Nutzungsänderung oder von baulichen Veränderungen / Ergänzungen ist im Baugenehmigungsverfahren in Abhängigkeit von der jeweiligen Nutzung zu ermitteln.



Das geplante Quartier trägt durch seine unterschiedlichen Nutzungen zur Stabilisierung und Attraktivitätssteigerung des Stadtteilzentrums bzw. des gesamten Stadtteils Lützel bei. Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum ist der verdichtete Geschosswohnungsbau ein wichtiger Beitrag zur Entschärfung des Problems.

Geplant ist zudem, einen Anteil von 20 % für mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnungsbau zu realisieren. Näheres wird in einem städtebaulichen Vertrag zwischen dem Grundstückseigentümer Aurelis und der Stadt Koblenz verbindlich geregelt.

Eine die Wohnnutzung ergänzende (diese aber nicht wesentlich störende) gewerbliche Nutzung in Teilbereichen (z.B. im Süden, an der Mayener Straße, oder auch entlang der Andernacher Straße) sowie soziale, ggfs. kulturelle und gastronomische Nutzungen sind ein weiterer Beitrag, das Plangebiet langfristig attraktiv zu gestalten.

5.4

Baustruktur

Bedingt durch die Lage des Plangebiets in unmittelbarer Nähe zur Bahntrasse „Koblenz-Köln“ ist eine Entwicklung lärmempfindlicher Nutzungen (insbesondere Wohnen) nur möglich, wenn die Vorgaben zum Schallschutz, die in einem entsprechenden Fachgutachten formuliert wurden (vgl. hierzu im Einzelnen: „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 307 „Rosenquartier“ in Koblenz-Lützel“ der FIRU GfL mbH, Bericht-Nr.: P17-078/3, vom Oktober 2018) in der Planung Berücksichtigung finden. Dass dies grundsätzlich der Fall ist, wurde mit den erarbeiteten Gestaltungs- und Funktionsplänen nachgewiesen. Diesbezügliche Festsetzungen im Bebauungsplan stellen sicher, dass die schalltechnischen Anforderungen verbindlich werden.

Mit Hilfe eines „Lärmschutzriegels“ parallel zur Bahnstrecke ergibt sich eine schallschützende Wirkung für den dahinterliegenden Bereich, was sich auch sehr positiv auf die bestehende Bebauung auswirkt.

Um die u.a. geplante Wohnnutzung zu ermöglichen und die dahinterliegende Bebauung zu schützen, sind die Baukörper entlang der Bahnstrecke Koblenz-Lützel fast durchgängig, ohne Zäsur geplant. Die Umsetzung wird durch die Festsetzung von Baulinien sichergestellt.

Parallel zur Bahntrasse entsteht somit eine geschlossene, kammartige Bebauung. Durch den abschirmenden Gebäuderiegel ergibt sich im Innenbereich eine durchgängige „Grünachse“, die als Freiraum sowohl Verbindungs-, als auch Aufenthaltsfunktion besitzt. Die kammartige Baustruktur stellt eine optimale Belichtung und Belüftung der Wohnungen und sonstigen Nutzungen sicher und ermöglicht auf der Ostseite die Ausbildung von begrünten Innenhöfen, die mit der Grünachse verzahnt sind und damit die Freibereiche nochmals vergrößern.

Das schalltechnische Gutachten beinhaltet den Nachweis, dass durch den geplanten Gebäuderiegel sowohl ein ausreichender Schutz der Grünachse mit angegliedertem Kinderspielfeld, als auch der Außenwohnbereiche der Gebäude (Balkone, vorgelagerte Freiflächen, ...) sichergestellt ist.



Die Begrünung der Innenhöfe wird, analog zu den Pflanzverpflichtungen im Bereich der öffentlichen Grünflächen, über Anpflanzfestsetzungen im Bebauungsplan sichergestellt.

Innerhalb der Kammstruktur (Teilbereich MU 3) lassen sich unterschiedliche Wohnungsgrößen, von der Einzimmerwohnung mit ca. 45 m² bis zu Wohnungen für kinderreiche Familien mit über 100 m² problemlos unterbringen, was die erarbeiteten Gestaltungs- und Funktionspläne (siehe dort) belegen. Hierdurch ist ein bedarfsgerechtes und ausgeglichenes Angebot an unterschiedlichen Wohnungstypen realisierbar, das innerhalb des vorgegebenen städtebaulichen Grundgerüsts ausreichende Spielräume für die Bauherren schafft.

Auch in den anderen Bereichen des Plangebietes können verschiedenartige Angebote geschaffen werden, so z.B. entlang der Andernacher Straße, wo sich die Bebauung zum Innenbereich ebenfalls mit unterschiedlicher Tiefenstaffelung und einer kammartigen Grundstruktur (Teilbereiche MU 2 und MU 2a) öffnet.

Im Süden, zur Mayener Straße hin (Teilbereich MU 4), ist die Baustruktur am jetzigen Bestand orientiert, um diesen planungsrechtlich zu sichern und für die Zukunft ausreichende Spielräume für eine angemessene Weiterentwicklung zu schaffen.

Im Norden des Plangebietes hingegen (Teilbereich MU 1), der bis dato zwar versiegelt, aber ansonsten unbebaut geblieben ist, soll eine „städtebauliche Dominante“ entstehen, um einen gestalterischen Auftakt zu bilden und einen Übergang nach Norden zu schaffen, der die Grenzen des neuen Stadtquartiers deutlich macht. Hier soll kein dauerhaftes Wohnen stattfinden, weil der Bereich dem Bahnlärm ohne Schutz durch eine vorgelagerte Bebauung ausgesetzt ist. Insofern ist das (dauerhafte) Wohnen hier durch entsprechende Festsetzungen zur Gliederung des Plangebiets ausgeschlossen. Stattdessen können hier Büros- und Dienstleistungen, ein Hotel (als nicht störende gewerbliche Anlage) oder sonstige gewerbliche Nutzungen, Gastronomiebetriebe und ggf. ergänzende Einzelhandelsnutzungen entstehen. Natürlich können sich hier auch freie Berufe (Ärzte, Rechtsanwälte, Architekten und Ingenieure, ...) ansiedeln.

Das Angebot an unterschiedlichen Wohnungsgrößen und die Durchmischung mit anderen Nutzungen wirkt sich positiv auf die Attraktivität des Rosenquartiers sowie auf die angrenzenden Bereiche des Stadtteils Lützel aus.

Aus Gründen des Lärmschutzes weist die (lärmschützende) Riegelbebauung (Teilbereich MU 3) zwingend vier Vollgeschosse auf. Entlang der Andernacher Straße (Teilbereiche MU 2 und MU 2a) ist die Bauhöhe mit vier bis sechs Vollgeschossen am baulichen Bestand in der Umgebung orientiert, wobei nach Norden hin mit bis zu sechs Vollgeschossen ein Übergang zum nördlichen Baufenster (Teilbereich MU 1) hergestellt werden soll.

Die Bebauung entlang der Feldstraße (Teilbereich MU 5) wurde im Hinblick auf den jetzigen Bestand mit vier Vollgeschossen festgesetzt.

Der durch die schallabschirmende Riegelbebauung (Teilbereich MU 3) geschaffene lärmarme Blockinnenbereich fungiert als zentrale Vernetzungsachse des Quartiers mit der Umgebung. Dieser Innenbereich ist entsprechend



zu begrünen, was zu einer weiteren Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Plangebiet beiträgt.

Ebenfalls zur Verbesserung der Wohnqualität beitragen soll die überwiegende Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen. Hierdurch werden die öffentlichen Straßen und insbesondere die Blockinnenbereiche weitgehend vom ruhenden Verkehr entlastet. Die Gestaltungs- und Funktionspläne (siehe hierzu insbesondere Abbildung 16, Seite 36) belegen die Funktionstüchtigkeit dieses Konzeptes. Oberirdisch verbleibt dadurch mehr Raum der anderweitig, insbesondere als Grün- und Aufenthaltsbereich, genutzt werden kann.

Um den Bedarf an Kindergarten- bzw. Kindertagesstättenplätzen im Plangebiet selbst decken zu können, sind soziale Einrichtungen allgemein zulässig. Im Gestaltungs- und Funktionsplan wurde nachgewiesen, dass entsprechende Einrichtungen sich auch vom Platzbedarf her ohne Weiteres in die vorgegebene Baustruktur einbinden lassen (siehe hierzu insbesondere Abbildung 15, Seite 35).

Der bestehende Spielplatz (Größe rund 650 m²) im Süden des Plangebiets bleibt erhalten. Ergänzend hierzu ist ein weiterer Spielplatz in zentraler Anordnung und mit unmittelbarer Anbindung an die „Grünachse“ vorgesehen (Größe rund 700 m²).

Im Rahmen der Ausarbeitung des Bebauungsplans wurde intensiv über alternative Standorte eines neuen Spielplatzes diskutiert. Als solche wurden sowohl Flächen im Norden des Plangebiets (in der Nähe des geplanten Brückenkopfs/ möglichen Hotels) als auch vergrößerte Flächen im Süden (Bahnhofsvorplatz) in Betracht gezogen. Die vorgenannten Standorte wurden jedoch insbesondere aus Gründen der Erreichbarkeit, der möglichen Gefährdung der Kinder, einer insgesamt geringeren Lageattraktivität und geringerer sozialer Kontrolle schließlich nicht weiterverfolgt. Der zusätzliche Kinderspielplatz ist daher mit einer Größe von ca. 700 m² im Zentrum des Plangebiets festgesetzt.

5.5 Freiflächenkonzeption

Kern der Freiflächenkonzeption ist die Ausbildung einer zentralen Grünachse, die sich von Nord nach Süd durch das Plangebiet zieht und die direkt mit den angrenzenden (öffentlichen und privaten) Freiflächen verzahnt ist. Den südlichen Endpunkt bildet der vorhandene Kinderspielplatz. Er soll nach den Gestaltungs- und Funktionsplänen um die Freibereiche der Kindertagesstätte ergänzt werden, die hier ideal untergebracht werden kann.

Die Grünachse soll weitgehend verkehrsfrei gestaltet werden. Sie ist dem Fußgänger und Fahrradverkehr vorbehalten. Die Wege werden so gestaltet, dass sie notbefahrbar und damit für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge nutzbar sind.

Die Aufenthaltsfunktion wird durch die vorgesehene und per Textfestsetzung gesicherte Begrünung verbessert. Die privaten Freiflächen grenzen Übergangslos an die öffentlichen Bereiche an, so dass sich der Freiraum hier deutlich erweitert. Auch für die privaten Freibereiche enthält der Bebauungsplan entsprechende Pflanzverpflichtungen, was nachfolgend noch im Einzelnen erläutert wird.

Die Grünachse ist zentraler Treffpunkt für die Bewohner des Rosenquartiers und vernetzt dieses mit seiner Umgebung.

Im Hinblick auf die Freiflächenkonzeption sowie die Verkehrserschließung wurde vom Büro H2R, Bad Breisig, ein Erschließungskonzept erarbeitet, das in Abstimmung mit der Stadt Koblenz weiter vertieft wird und als Grundlage für die spätere Ausbauplanung dient. Der abgedruckte Ausschnitt aus diesem Plan zeigt die Grundidee der Freiflächenplanung.



Abbildung 19: Ausschnitt aus dem Erschließungsplan (ohne Maßstab)
(Quelle: H2R, Bad Breisig, Stand 5. September 2018)

Das Konzept wird im weiteren Verlauf der Planung weiterentwickelt und konkretisiert und später in eine Ausbauplanung überführt. Hierbei findet eine regelmäßige und enge Abstimmung mit den zuständigen städtischen Fachämtern, Eigenbetrieben usw. statt.

5.6 Verkehrserschließung

5.6.1 Straßenverkehr

Das Plangebiet verfügt über eine gute verkehrliche Erschließung. Die äußere Anbindung erfolgt aus südlicher Richtung über die Balduinbrücke, die Mayener Straße und die Straße Am Güterbahnhof. Aus nördlicher Richtung kommend wird das Plangebiet über die Andernacher Straße und deren Seitenstraßen (Feldstraße, Douquestraße, untergeordnet auch die Rosenstraße, wo ein Geh- Fahr- und Leitungsrecht festgesetzt ist) erschlossen.



Abbildung 20: Übersichtskarte (ohne Maßstab) (Quelle: openstreetmap.org)

Eine Anbindung an die übergeordneten Verkehrsachsen (insbesondere die B 9) ist im Süden über die Mayener Straße in kurzer Entfernung sowie im Norden über die Andernacher Straße und die Eifelstraße sichergestellt.

Was die unmittelbare Anbindung des Plangebiets angeht, so wurde im Rahmen der Planaufstellung in einem Verkehrsgutachten¹² der mögliche Ausbau sowie die zukünftige Verkehrsqualität des Knotenpunkts Andernacher Straße / Wollersheimer Weg untersucht. Dabei wurden mehrere Ausführungsvarianten überprüft. Betrachtet wurden folgende Knotenpunktformen:

1. Ein kleiner Kreisverkehr (Durchmesser 34 m),
2. ein Mini-Kreisverkehr (Durchmesser 21 m) sowie
3. eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage.

¹² Verkehrsgutachten für die Projektentwicklung „Rosenquartier“ im Stadtteil Koblenz-Lützel, BSV, September 2017



Das Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass beide Kreisverkehrsvarianten einen reibungslosen Verkehrsablauf sicherstellen. Aufgrund der geringeren Flächeninanspruchnahme des Mini-Kreisverkehrs empfiehlt das Verkehrsgutachten diesen als Ausbauvariante. Eine lichtsignalgeregelter Kreuzung wurde als am wenigsten geeignet bewertet.

Mit einem entsprechenden Mini-Kreisverkehr ergibt sich nicht nur eine optimale Anbindung des Plangebiets (Planstraße A) an die Andernacher Straße, sondern zugleich eine verbesserte Verknüpfung mit dem Wallersheimer Weg. Da die Kreuzung bislang stets ein neuralgischer und unfallgefährdeter Punkt war, trägt somit die Kreisverkehrslösung auch zu einer Verbesserung der Gesamtverkehrssituation bei und verringert das Unfallrisiko.

Im weiteren Verlauf ist das Plangebiet zusätzlich über die Rosenstraße (Sicherung der Erschließungsfunktion über die Eintragung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechts), die Feldstraße und die Douquestraße erschlossen. Im Süden ist eine zusätzliche Anbindung über die Mayener Straße und eine von dort nach Norden verlaufende Verbindung bis zur Douquestraße vorhanden.

Die innere Erschließung des Plangebiets soll über die bestehenden Straßen sowie die geplanten öffentlichen Verkehrsflächen (Planstraße A und B) erfolgen. Innerhalb der Grünachse ist eine für Feuerwehr / Rettungsfahrzeuge und ggf. auch Müllfahrzeuge notbefahrbare Verbindung vorgesehen.

5.6.2 ÖPNV

Das Plangebiet ist über das bestehende ÖPNV-Netz sehr gut an die Innenstadt sowie alle regionalen Ziele angebunden.

Der vorhandene DB-Haltepunkt Koblenz-Lützel sichert den direkten Zugang zum Schienenverkehr (Hauptstrecke Köln-Koblenz). Die Regionalbahn RE 26 verbindet das „Rosenquartier“ mit der Stadtmitte und dem Hauptbahnhof von Koblenz.

Zudem ist durch die im Süden des Plangebiets liegenden Bushaltestellen „An der Ringmauer“, „Schüllerplatz-Lützel-Bahnhof“ sowie „Balduinbrücke“ und die Buslinie 370 „Müllheim-Kärlich“ eine regelmäßige Busanbindung in alle Richtungen vorhanden.

Der Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 (VEP 2030) sieht dennoch verschiedene Defizite, die im Zuge laufender Planverfahren beseitigt werden könnten. So wird vor allen Dingen auf die nicht gegebene Barrierefreiheit des Bahnhofes Koblenz-Lützel hingewiesen, dem als eine der wichtigsten Schnittstellen zwischen dem Bus- und dem Schienenverkehr in Koblenz eine besonders hohe Bedeutung zukommt. Allerdings liegt der Bahnhof außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans, so dass durch die Bauleitplanung hierauf keine direkte Einflussmöglichkeit gegeben ist.

Gleiches gilt für die im VEP 2030 beschriebene Tatsache, dass die Personenunterführung am Bahnhof derzeit nur von Osten zugänglich ist und daher von Westen aus erhebliche Umwege in Kauf genommen werden müssen, um zu den Gleisanlagen zu gelangen. Eine durchgängige und barrierefreie Unterführung ist seit einiger Zeit in der konzeptionellen Planung, sie liegt jedoch außerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans. Sie ist



aus städtebaulicher Sicht vorrangig auszubauen, um den Bahnhof heutigen Anforderungen anzupassen.

Bei einem Ausbau des Haltepunktes sollte aus Sicht der Verkehrsplanung insbesondere auch darauf geachtet werden, dass ausreichende Fahrradabstellplätze, -einstellgaragen u.Ä. und ggf. Ladestationen für E-Bikes vorgesehen werden. Prinzipiell sind die vorhandenen Flächen hierfür ausreichend groß.

Zudem ist zu prüfen, inwieweit es möglich ist, die Zahl der P+R-Stellplätze (derzeit 15) künftig zu erhöhen, um den Haltepunkt zu attraktivieren und das Umsteigen vom Individualverkehr auf den ÖPNV zu erleichtern.

Trotz der beschriebenen und künftig vorrangig zu behebenden Defizite ist die ÖPNV-Anbindung jedoch grundsätzlich gut und macht den Standort nicht nur für Berufspendler, sondern auch für das Gastgewerbe (z.B. Hotel) sehr attraktiv. Zusätzlich besitzt der Bahnhof Koblenz-Lützel eine kleine Park- und Ride-Anlage, die aufgrund der Platzverhältnisse weiter ausgebaut und ggf. um zusätzliche Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing) ergänzt werden kann.

Im Hinblick auf die fußläufige Anbindung des DB-Haltepunktes Koblenz-Lützel ist anzumerken, dass zu deren Sicherung innerhalb der im Süden des Plangebietes vorhandenen Verkehrsflächen über die Flurstücke 35/41 und 41/6, die nach wie vor als Bahnfläche gewidmet und im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet sind, die Erreichbarkeit des Bahnhofsbereichs sichergestellt ist.

5.6.3 Ruhender Verkehr

Die für die geplante Bebauung notwendigen Stellplätze können sowohl ober-, als auch unterirdisch realisiert werden. In den Gestaltungs- und Funktionsplänen wurde nachgewiesen, dass dies ohne weiteres möglich ist, wobei angestrebt wird, den überwiegenden Teil der erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen oder Parkdecks unterzubringen. Durch die überwiegend unterirdische Unterbringung des ruhenden Verkehrs (im Funktions- und Gestaltungsplan – Plan 2, gesamt ca. 220 Tiefgaragenstellplätze), können die oberirdischen Flächen weitestgehend von Stellplätzen freigehalten werden. Die dadurch gewonnenen Freibereiche tragen erheblich zu einer hohen Aufenthaltsqualität im Rosenquartier bei.

Die Unterbringung der Tiefgaragen ist im Untergeschoss der geplanten Baukörper vorgesehen, so dass eine direkte Anbindung der Wohngebäude über jedes einzelne Treppenhaus möglich ist. Zufahrten sind z.B. in der Planstraße B sowie der Douquestraße möglich (siehe hierzu insbesondere Abbildung 16, Seite 36), können aber natürlich im Zuge der konkreten Gebäudeplanung auch an anderer Stelle (z.B. Feldstraße, Planstraße A) untergebracht werden.

Insbesondere entlang den Planstraßen A und B sowie im Norden des Plangebiets (Teilbereich MU 1) lassen sich zusätzlich auch ebenerdige Parkmöglichkeiten in ausreichender Zahl schaffen. Weitere Stellplätze befinden sich bereits im Bestand in den das Plangebiet erschließenden öffentlichen Straßen sowie teils auf den privaten Grundstücken.



6. Städtebauliche Konzeption und wesentliche Auswirkungen der Planung sowie Erläuterung einzelner Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung

Urbanes Gebiet gemäß § 6a BauNVO

Als Gebietsart setzt der Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ durchgängig ein „Urbanes Gebiet“ (MU) gemäß § 6a BauNVO fest. Zur Sicherung der Nutzungsmischung sowie zur Realisierung der geplanten Bebauung wird das Urbane Gebiet gemäß § 1 Abs. 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in 6 Teilbereiche (MU 1, MU 2, MU 2a, MU 3, MU 4, MU 5) untergliedert, für die differenzierte Festsetzungen auf der Grundlage des § 1 Abs. 5, 6 BauNVO getroffen werden.

Grundgedanke der städtebaulichen Konzeption ist gemäß der allgemeinen Zweckbestimmung des MU eine Nutzungsmischung in Kombination von Wohnen, Gewerbe (Arbeiten und teilweise auch Einzelhandel) sowie sozialen, kulturellen und sonstigen Einrichtungen. Die Nutzungsmischung ist durch die unterschiedlichen Zulässigkeiten verschiedener Nutzungsarten in den unterschiedlichen Teilbereichen im Sinne einer „Feinststeuerung“ sowie auch kleinräumig innerhalb der Teilgebiete möglich. Die Wohnnutzung darf dabei durch die anderen Nutzungen nicht wesentlich gestört werden, was durch die Gliederung sichergestellt wird.

Die Mischung kann auch auf Objektebene vollzogen werden. So zeigen die Gestaltungs- und Funktionspläne ein gewolltes Nebeneinander von Wohnen und Kindertagesstätten, Wohnen und Büros, Gewerbe und Dienstleistungen usw. Hierdurch soll ein vielfältiges, lebendiges Quartier mit möglichst kurzen Wegen geschaffen werden. Hierzu gehört auch die Möglichkeit, Gastronomiebetriebe, Beherbergungsbetriebe, Anlagen für den Gemeinbedarf u.Ä. im Quartier unterzubringen.

Das „Rosenquartier“ zeichnet sich durch eine entsprechend attraktive Nutzungsmischung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums aus.

Insbesondere entlang der Andernacher Straße entsteht über die Festsetzungen zur Nutzungsmischung und Gliederung in der Erdgeschosszone ganz bewusst ein höherer Anteil gewerblicher Nutzungen und dadurch eine deutliche Belebung dieses Bereichs.

Neben der funktionalen Mischung leistet die vorgesehene hohe bauliche Dichte einen weiteren wesentlichen Beitrag zu kurzen Wegen und gewollter Urbanität.

Das Urbane Gebiet „Rosenquartier“ trägt der Intention des städtebaulichen Konzepts Rechnung, ein zentrennahes, nutzungsdurchmischtes Stadtquartier zu entwickeln. Durch die Festsetzung der Gebietsart „MU“ wird die Fortentwicklung der Wohnnutzung und der gewerblichen Nutzung im Plangebiet gesichert. Das Quartier schafft sowohl ein nachfragegerechtes Wohnungsangebot, als auch das Wohnen ergänzende gewerbliche, soziale und ggfs. kulturelle Nutzungen.



Die Festsetzung eines Urbanen Gebiets ist erforderlich, um die gemischte Nutzung aus Wohnen, Gewerbe sowie sozialen und ggfs. kulturellen Einrichtungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Rosenquartier“ sicherzustellen und dem erhöhten örtlichen Bedarf an Wohnraum Rechnung zu tragen.

Durch die Gliederung in verschiedene Teilgebiete (MU 1, MU 2, MU 2a, MU 3, MU 4 und MU 5) auf der Rechtsgrundlage des § 1 Abs. 4 i.V.m. Abs. 5 und 6 BauNVO wird die Umsetzung der städtebaulichen Grundkonzeption gewährleistet und ein störungsfreies Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen sichergestellt. Außerdem wird die gewollte Höhenstaffelung auf diese Weise umgesetzt.

Die für den Teilbereich MU 1 getroffenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung ermöglichen die Errichtung von Geschäfts- und Bürogebäuden, Einzelhandelsbetrieben, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betrieben des Beherbergungsgewerbes. Außerdem sind hier Anlagen für die Verwaltung sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie sonstige Gewerbebetriebe allgemein zulässig. In diesem Teilbereich nicht zulässig sind Wohngebäude, Vergnügungsstätten und Tankstellen.

Während letztere im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans ausgeschlossen sind, weil sie dem angestrebten Gebietscharakter insgesamt widersprechen¹³, sind im Teilbereich MU 1 auch Wohngebäude unzulässig. Dies folgt dem Gedanken des städtebaulichen Konzepts, nachdem hier als „städtebauliche Dominante“ mit sieben Geschossen z.B. ein Hotel errichtet werden soll. Da dies über einen „Angebotsbebauungsplan“ aber nicht verbindlich geregelt werden kann, sollen neben der Hotelnutzung (Betrieb des Beherbergungsgewerbes) auch andere Nutzungen in Ergänzung oder anstelle des Hotels möglich sein (z.B. Fitnessstudio o.Ä. als „Sonstiger Gewerbebetrieb“). Der Ausschluss dauerhaften Wohnens ist aufgrund der Tatsache notwendig, dass im MU 1 keine vorgelagerte „Lärmschutzbebauung“ möglich ist und das Gebiet damit dem Lärm der Eisenbahnstrecke ungeschützt ausgesetzt ist, was bei Wohnungen deutlich kritischer ist als bei den o.g. (zulässigen) übrigen Nutzungen.

In den übrigen Teilbereichen (MU 2, MU 2a, MU 3, MU 4 und MU 5) hingegen ist die Wohnnutzung nicht ausgeschlossen, da sich die Immissionssituation hier anders darstellt. Die Teilbereiche MU 2, MU 2a, und MU 5 liegen weiter von der Bahnstrecke entfernt und sind durch den vorgelagerten Gebäuderiegel (MU 3) abgeschirmt. Bei Teilgebiet MU 5 handelt es sich um eine Bestands-

¹³ Aufgrund ihrer inhärenten Störwirkung (zusätzliche Lärm- und Verkehrsbelastung) werden die gemäß § 6a Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten und Tankstellen vorliegend nicht zugelassen. Vergnügungsstätten und Tankstellen widersprechen aufgrund ihrer städtebaulichen Ausprägung (Flächenverbrauch, Verkehrs- und Lärm-erzeugung) dem Ziel, das Plangebiet zu einem urbanen, nutzungsdurchmischten Stadtquartier mit hohem Wohnanteil zu entwickeln. Die Nutzungen würden die Attraktivität des Plangebietes mindern.

Vergnügungsstätten (bspw. Spielhallen, Diskotheken, Peepshows etc.) würden zudem einen „Trading Down Effekt“ auslösen und negative Auswirkungen auf die im Plangebiet vorhandenen oder geplanten/gewünschten sozialen Einrichtungen (Kita, Spielplatz, ...) nach sich ziehen, weswegen ein Ausschluss angezeigt ist.



situation, Hier stellt das Wohnen bereits heute einen wesentlichen Nutzungsbestandteil dar. Für den Teilbereich MU 3 selbst werden differenzierte Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen getroffen (siehe dort). Der Teilbereich MU 4 ist derzeit gemischt genutzt. Der Gebäudebestand wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht verändert. Es wird lediglich eine größere Bauhöhe ermöglicht.

Der Ausschluss sonstiger Gewerbebetriebe sowie von Einzelhandel im Teilbereich MU 3 gründet auf der Baustruktur, die hier einen durchgängigen „Lärmriegel“ gegenüber der Bahnstrecke mit einer begrenzten Bebauungstiefe aufgrund der erforderlichen Grundrissorganisation vorsieht. In den kammartig angeordneten Gebäudeteilen sollen zur Grünachse hin wegen der dort höheren Wohn- und Aufenthaltsqualität bevorzugt Wohnungen, Gastronomiebetriebe und das Wohnen ergänzende Nutzungen, wie z.B. soziale Einrichtungen, Kindertagesstätten u.Ä. entstehen, die durch Einzelhandelsbetriebe und sonstige gewerbliche Nutzungen unnötig gestört würden. Büros und Dienstleistungsbetriebe (Geschäfts- und Bürogebäude) sind hier jedoch unkritisch und können daher ebenso wie Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, oder Anlagen für die Verwaltung sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zugelassen werden.

In den Teilbereichen MU 2 und MU 2a ist im Erdgeschoss an der Straßenseite eine Wohnnutzung nur ausnahmsweise zulässig. Hierüber ist dann im Einzelfall zu entscheiden. Hierdurch soll die gewünschte Belebung der Erdgeschosszone in den Gebäuden entlang der Andernacher Straße unterstützt werden. Ein gänzlicher Ausschluss der Wohnnutzung ist hier jedoch nicht angebracht, weil gewerbliche Nutzungen, Gastronomiebetriebe, Büros, Dienstleister, freie Berufe usw. hier zwar grundsätzlich bevorzugt werden sollen, um einen angemessenen Nutzungsmix zu erreichen, im Einzelfall aber sicher auch eine Nachfrage nach Wohnungen entstehen wird, da sich die vorgenannten Nutzungen über einen „Angebotsbebauungsplan“ nicht erzwingen lassen.

Die vorgenannten Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung mit entsprechender Gliederung des Urbanen Gebietes in verschiedene Teilgebiete sichern die gewünschte Durchmischung unterschiedlicher Nutzungen mit einem hohen Anteil an Wohnnutzung, wobei dieser entlang der „Grünachse“ gemäß dem städtebaulichen Konzept überwiegt.

Der gewünschte Anteil an Nicht-Wohnnutzung wird über die differenzierten Zulässigkeiten in den verschiedenen Teilgebieten bewusst gesteuert. Dies dient der Sicherung eines urbanen, nutzungsdurchmischten Charakters. Die vorgenannten, das Wohnen ergänzenden Nutzungsformen stellen eine sinnvolle Belebung des Stadtquartiers dar und ermöglichen eine angemessene Durchmischung von Wohnen, Gewerbe, sowie sozialen und ggfs. kulturellen Einrichtungen im Rosenquartier. Dies trägt zur Attraktivitätssteigerung des Urbanen Gebiets und letztendlich auch zur Stärkung des gesamten Stadtteils Lützel bei.



6.2 Bedingtes Baurecht

In den Teilbereichen MU 2 und MU 2a ist die Errichtung baulicher Anlagen solange unzulässig bis die abschirmende Riegelbebauung im Teilbereich MU 3 vollständig fertiggestellt wurde.

Diese Festsetzung auf der Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB stellt sicher, dass zunächst die „Lärmschutzbebauung“ parallel zur Bahn errichtet wird, bevor die dahinterliegenden (ungeschützten) Bereiche bebaut werden dürfen. Sie gewährleistet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch in den Teilbereichen, in denen aufgrund ihrer Lage Festsetzungen zur Grundrissorientierung oder sonstige Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm nicht sinnvoll getroffen werden können.

Nach dieser Festsetzung ist die Umsetzung der zulässigen Nutzung im gekennzeichneten Bereich (MU 2 und MU 2a, Planzeichnung „bB“ – bedingtes Baurecht) an die vollständige Herstellung des Lärmschutzriegels (MU 3) entlang der Gleise als aufschiebende Bedingung gekoppelt. Die Fertigstellung des Lärmschutzriegels¹⁴ ist Voraussetzung dafür, dass der dahinterliegende Bereich nicht durch Schallimmissionen der Bahnstrecke Koblenz-Lützel dermaßen beeinträchtigt wird, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht mehr gewahrt werden können.

Grundlage für diese Festsetzung sind die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens. Aufgrund der im Plangebiet ermittelten Schallemissionen (Schienenverkehr) ist die entsprechende Festsetzung zum Schutz der geplanten dahinterliegenden, teilweise lärmempfindlichen Nutzungen erforderlich.

Außerdem sind im Bebauungsplan Flächen durch violette Schraffur gekennzeichnet, die derzeit noch für Bahnbetriebszwecke gewidmet sind. Die Stadt Koblenz wird für diese Flächen kurzfristig ein Entwidmungsverfahren beantragen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans gelten hier erst nach endgültiger Entwidmung der Flächen.

6.3 Maß der baulichen Nutzung

Zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung wird im Bebauungsplan das Maß der baulichen Nutzung durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ), der Geschossflächenzahl (GFZ) und der Zahl der Vollgeschosse, bestimmt. Gemäß § 16 Abs. 5 BauNVO werden aufgrund der geplanten unterschiedlichen Nutzungen differenzierende Maßfestsetzungen (Anzahl der Vollgeschosse) vorgenommen, die sich aus dem städtebaulichen Konzept ergeben.

Grundflächenzahl

Um eine optimale bauliche Ausnutzung des Gebiets zu gewährleisten und den allgemeinen Zielen der Innenentwicklung und Nachverdichtung Rechnung zu tragen, wird die gemäß § 17 Abs. 1 BauGB maximal zulässige GRZ von 0,8 festgesetzt.

¹⁴ Als Zeitpunkt der Fertigstellung gilt die Einreichung der Fertigstellungsanzeige bei der Bauaufsichtsbehörde.



Darüber hinaus wird von der Möglichkeit des § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO Gebrauch gemacht und bestimmt, dass die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von Garagen, die unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgaragen) oder teilweise unterhalb der Geländeoberfläche (Parkdecks) angeordnet sind, sowie ihren Zufahrten in den Teilgebieten MU 2, MU 2a, MU 3 und MU 5 bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden dürfen.

Diese Regelung ist erforderlich, um sicherzustellen, dass die erforderlichen Stellplätze überwiegend unterirdisch untergebracht werden können, was aufgrund der beengten Platzverhältnisse ansonsten nicht möglich wäre. In den Teilbereichen MU 1 und MU 4 ist eine solche Festsetzung nicht erforderlich, da das zur Verfügung stehende Grundstück im Bereich MU 1 im Verhältnis zur überbaubaren Grundstücksfläche deutlich größer ist und es sich im Bereich MU 4 um eine bereits überwiegend bebaute Situation handelt, bei der Tiefgaragen nur durch einen weitgehenden Abriss der vorhandenen Bausubstanz errichtet werden könnten.

Zahl der Vollgeschosse

Die Zahl der Vollgeschosse wird für die Teilbereiche MU 1, MU 2, MU 2a, MU 3, MU 4 und MU 5 teilweise unterschiedlich festgesetzt.

Für den Teilbereich MU 1 werden mindestens VI und maximal VII Vollgeschosse festgesetzt, weil hier eine „städtebauliche Dominante“ entstehen soll, die den Eingang zum Plangebiet von Norden aus kommend markiert.

Für die Teilbereiche MU 2 und MU 3 werden zwingend IV Vollgeschosse festgesetzt. Im Bereich MU 2 ergibt sich diese Festsetzung aus dem typischen baulichen Bestand der Umgebung (z.B. Feldstraße, Andernacher Straße Ostseite). Hier soll der vorhandene städtebauliche Charakter durch die Festsetzung der zwingenden viergeschossigen Bauweise auch in Zukunft gesichert werden. Im Teilbereich MU 3 soll sich die geplante Bebauung gestalterisch hieran orientieren. Außerdem erfordert die Konzeption der „Lärmschutzbebauung“ eine entsprechende Höhe der Baukörper, ohne die die dahinterliegenden Gebäude nicht gegenüber dem Bahnlärm abgeschirmt werden könnten.

Für den Teilbereich MU 2a werden mindestens IV und maximal VI Vollgeschosse festgesetzt. Hierdurch soll die Möglichkeit eingeräumt werden, den Eckbereich im Norden des Baublocks zur Andernacher Straße hin nochmals zu betonen und hier eine angemessene Höhenstaffelung vom Teilgebiet MU 1 (VI bis VII Vollgeschosse) zur südlich angrenzenden Bebauung in den Teilgebieten MU 2 und MU 5 (IV Vollgeschosse) zu gewährleisten.

In den Teilbereichen MU 2 und MU 2a ist im rückwärtigen, von der Andernacher Straße abgewandten Bereich im Erdgeschoss eine größere überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt, als in den darüber liegenden Geschossen, um hier die Möglichkeit zu schaffen, gewerbliche Nutzungen oder auch kleinere Läden mit Lagerflächen, Sozialräumen usw. zu realisieren, was hier ausdrücklich erwünscht ist und durch die differenzierten Nutzungsfestsetzungen in diesem Bereich unterstrichen wird.



Für den Teilbereich MU 4 werden mindestens IV und maximal V Vollgeschosse festgesetzt, um auch im Süden, im Bereich der Mayener Straße, langfristig eine angemessene Ecklösung zu ermöglichen.

Für den Teilbereich MU 5 werden maximal IV Vollgeschosse festgesetzt. Dieser Bereich ist derzeit heterogen geprägt. Neben viergeschossigen Gebäuden im Übergang der Feldstraße zur Andernacher Straße befinden sich hier derzeit auch gewerbliche Nutzungen mit deutlich geringerer Geschossigkeit sowie ein kleineres, ebenfalls deutlich niedrigeres Wohnhaus. Da dieser Bestand durch die Planung, auch bei Umbaumaßnahmen, Erweiterungen o.Ä. nicht gefährdet werden soll, wurde hier auf die Festsetzung einer zwingend viergeschossigen Bauweise verzichtet, die Höchstgrenze der Geschossigkeit jedoch - an die Umgebung angepasst - mit IV Vollgeschossen festgelegt.

Die Festsetzungen der Anzahl an Vollgeschosse dient somit einer sinnvollen Steuerung der Höhenentwicklung der Gebäude gemäß dem durch die Stadt beschlossenen städtebaulichen Konzept. Sie orientiert sich am Gebäudebestand in der Umgebung sowie den Erfordernissen des Lärmschutzes („Lärmschutzriegel“ im Teilbereich MU 3).

Um eine angemessene „Auftaktsituation“ am Eingang bzw. Ausgang des Rosenquartiers zu schaffen, wird hier die Ausbildung städtebaulicher Dominanten mit größerer Geschosszahl ermöglicht.

Geschossflächenzahl

Um die gewollte Verdichtung nach der Grundidee des städtebaulichen Konzeptes zu ermöglichen, ist es erforderlich, eine hohe Ausnutzung des Plangebiets zu gewährleisten. Daher wird die gemäß § 17 Abs. 1 BauGB maximal zulässige Grundflächenzahl (GFZ) von 3,0 durchgängig und für alle Teilbereiche als Höchstmaß festgesetzt.

Da die durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzten überbaubaren Flächen eine Größe von unter 15.000 m² aufweisen, ergibt sich bei durchgängig viergeschossiger Bauweise eine Geschossfläche von weniger als 60.000 m². Erhöht man diese um die in bestimmten Teilbereichen festgesetzte größere Geschosszahl (z.B. in MU 1 VI – VII Vollgeschosse), erreicht man rechnerisch einen Wert von annähernd 70.000 m² Geschossfläche, die sich innerhalb des Geltungsbereichs nach den Festsetzungen des Bebauungsplans realisieren ließen.

Die Größe der Teilgebiete MU 1 bis MU 5 beträgt zusammen mehr als 23.000 m². Insofern ist die vorgenannte Ausnutzung ($23.000 \times 3,0 \cong 70.000$) tatsächlich möglich, weswegen der Bebauungsplan die o.g. GFZ von 3,0 festsetzt. In der Realität wird eine solch hohe Ausnutzung aller Teilflächen aber voraussichtlich nicht erreicht, da es unwahrscheinlich ist, dass die Bebauung *an jeder Stelle und in jedem Geschoss* bis an die äußersten Grenzen der überbaubaren Flächen heranrückt und zudem auch im Bereich *aller* überbaubaren Flächen die größtmögliche Geschosszahl ausgenutzt wird. Das städtebauliche Konzept geht von einer gestaffelten und räumlich gegliederten Bebauung („Kammstruktur“) aus. Insbesondere zur Andernacher Straße hin sind die Baugrenzen zum Blockinnenbereich hin, also in westliche Richtung,



jedoch deutlich großzügiger dimensioniert. Damit soll die Möglichkeit eingeräumt werden, in der Erdgeschosszone auch größere überbaubare Flächen, z.B. für gewerbliche Nutzungen, zu realisieren, die ja gerade in diesem Bereich ausdrücklich erwünscht sind. Ähnliches gilt im Übrigen für den Teilbereich MU 4 an der Mayener Straße.

In den Obergeschossen ist eine entsprechend hohe Ausnutzung alleine aus Gründen der Besonnung und Belichtung kaum möglich, so dass davon auszugehen ist, dass sich über das gesamte Baugebiet *im Durchschnitt betrachtet* eine geringere GFZ ergibt, die um 2,0 liegen dürfte.

Die Möglichkeiten, ein deutlich größeres bauliches Volumen zu realisieren sind alleine schon dadurch begrenzt, dass es schwierig werden dürfte, Stellplätze in ausreichender Zahl nachzuweisen. Dies wäre nur durch den Bau mehrgeschossiger Tiefgaragen möglich, die allerdings einen unverhältnismäßigen baulichen Aufwand erfordern. Bei einer GFZ deutlich über 2,0 - wie sie in etwa der Bebauungskonzeption des Funktions- und Gestaltplans entspricht - wäre voraussichtlich eine zweite TG-Ebene erforderlich, was die Baukosten drastisch in die Höhe treiben würde.

Allerdings ist der durch die Festsetzung einer maximalen GFZ von 3,0 eingeräumte Spielraum erforderlich, da es sich um einen „Angebotsbebauungsplan“ handelt und heute noch nicht vorherzusehen ist, an welchen Stellen des Baugebietes sich welche konkreten Nutzungen einstellen werden.

Zudem wird auch für den Fall von Realteilungen der Grundstücke unter Umständen bei der GFZ für den Einzelfall ein gewisser Spielraum (> 2,0) benötigt.

Hinzurechnen von notwendigen Tiefgaragen zur zulässigen Geschossfläche und Anzahl der Vollgeschosse

Um die notwendigen Stellplätze im Plangebiet unterbringen zu können, ist die zulässige Geschossfläche um die Flächen notwendiger Garagen, die *unter der Geländeoberfläche* hergestellt werden, zu erhöhen (§ 21a Abs.5 BauNVO). Des Weiteren sind die (Tief-)Garagengeschosse nicht auf die zulässige Anzahl der Vollgeschosse anzurechnen und Garagengeschosse in sonst anders genutzten Gebäuden sind gemäß § 21a Abs. 1 nicht auf die Zahl der zulässigen Vollgeschosse anzurechnen, wenn der Bebauungsplan dies festsetzt, was vorliegend für alle Teilgebiete der Fall ist.

Die vorgenannten Festsetzungen sind erforderlich, um einerseits die beabsichtigte Verdichtung im Plangebiet zu erreichen, andererseits aber auch die Unterbringung der notwendigen Stellplätze sicherzustellen. Sie sorgen dafür, dass die Stellplätze überwiegend unterirdisch oder in Garagengeschossen untergebracht werden und der ruhende Verkehr nicht zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme von Freiflächen führt. Die Festsetzung trägt somit zu einer erheblichen Wohnumfeldverbesserung bei und verringert den Flächenverbrauch.

Da es unter Umständen (u. a. aus topografischen Gründen) nicht überall möglich ist, den ruhenden Verkehr vollständig unterirdisch unterzubringen, schließt die Festsetzung nach § 21a Abs. 1 ausdrücklich auch Garagengeschosse mit ein, die teilweise oder ganz über die Geländeoberfläche



hinausragen, wie es z.B. nach den erarbeiteten Funktions- und Gestaltungsplänen in Teilabschnitten der Fall sein könnte. Hiermit wird die notwendige Flexibilität im Zuge der späteren Bauausführung sichergestellt.

Höhe Oberkante Erdgeschossfußbodenhöhe

Im Teilgebiet MU 4, das überwiegend innerhalb des Überschwemmungsbereichs der Mosel liegt, ist zum Schutz vor Überflutungen bei Neubauten eine Mindesthöhe des Rohfußbodens des Erdgeschosses von 68,00 m festgelegt. In den übrigen Teilgebieten ist dies nicht erforderlich, weil sie deutlich höher liegen.

6.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Bauweise

Für die Teilbereiche MU 2, MU 2a und MU 3 wird innerhalb der Baugrenzen und Baulinien eine geschlossene Bauweise gemäß § 22 Abs.3 BauNVO festgesetzt.

Diese ist im Teilbereich MU 3 aus Gründen des Lärmschutzes gegenüber dem Schienenverkehr zwingend erforderlich, um einen geschlossenen Gebäuderiegel sicherzustellen („Lärmschutzbebauung“). Auf dessen Rückseite entsteht ein lärmgeschützter Innenbereich. Außerdem schützt diese Bebauung die dahinterliegenden Gebäude und führt dort, ausweislich der Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens, zu einer erheblichen Reduzierung der Geräuschemissionen.

Entlang der Andernacher Straße ergibt sich das Erfordernis einer geschlossenen Bauweise aufgrund der Umgebungsbebauung einerseits, sowie den Überlegungen zum Lärmschutz andererseits, denn auch hier ist eine Abschirmung der hinter den Gebäuden liegenden Freibereiche gegenüber dem Straßenverkehrslärm zwingend, um den Grundgedanken der Planung mit einer lärmabgeschirmten, durchgängigen Grünachse umsetzen zu können.

Die Festsetzung der geschlossenen Bauweise in den betreffenden Teilbereichen führt zu einem stadtbildgerechten „Einfügen“ der geplanten Neubebauung im Sinne eines geschlossenen Baublocks mit ruhigem, stark durchgrüntem Innenbereich.

In den übrigen Teilbereichen des Plangebietes ist die Festsetzung einer Bauweise nicht erforderlich, weswegen hier auf eine zwingende Regelung verzichtet wird.

Baugrenzen und Baulinien

Um die städtebauliche Konzeption rechtssicher umsetzen zu können, werden die überbaubaren Flächen teilweise mit Baugrenzen (§ 23 Abs. 3 BauNVO), teilweise aber auch mit Baulinien (§ 23 Abs. 2 BauNVO) umgrenzt.

Die Festsetzung der Baulinien ergibt sich aus der Notwendigkeit, im Teilbereich MU 3 einen geschlossenen Gebäuderiegel entlang der Bahn zu realisieren, der möglichst dicht an die Bahnstrecke herangebaut wird. Dies ergibt sich aus den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens zum Bebauungsplan.



In den Teilgebieten MU 2, MU 2a und MU 5, entlang der Andernacher Straße, ist die Festsetzung einer Baulinie aus städtebaulich-gestalterischen Erwägungen erforderlich, denn hier soll, entsprechend dem Vorbild der Umgebung, eine geschlossene Bauzeile entlang der Straße entstehen. Eine solche Bauform ist in diesem Bereich des Stadtteils Lützel typisch und soll daher mit der Festsetzung gesichert werden.

Der Bebauungsplan erlaubt hingegen auf der Rechtsgrundlage des § 23 Abs. 2 Satz 2 und 3 BauNVO ein Zurücktreten von Gebäudeteilen hinter die Baulinien in allen Teilbereichen um bis zu 1,50 m auf einer Länge von bis zu 30% der Gesamtstraßenfront jedes Gebäudes, um eine entsprechende architektonische Gliederung zu ermöglichen (z.B. zurückspringende Eingangsbereiche, eingezogenen Balkone o.Ä.).

Eine entsprechende Gliederung wird im Teilbereich MU 3 („Lärmschutzbebauung“) zudem angestrebt, um Schallreflexionen zu vermindern, die bei einer durchgängigen, ungegliederten Gebäudefront möglicherweise zu Erhöhungen der Schallreflexionen im Bereich der Bebauung an der Mayener Straße führen könnten.

Durch die Beschränkung der Rücksprünge auf eine Länge von 30% jedes Gebäudes wird sichergestellt, dass der Gesamteindruck der geschossenen Baufront nach wie vor gewahrt bleibt und die Rücksprünge nur einen untergeordneten Teil der Fassade einnehmen.

In den Teilgebiet MU 2 und MU 3 sind im Erdgeschossbereich von den Obergeschossen abweichende überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt.

Im Teilbereich MU 3 verläuft hier die als öffentliche Grünfläche festgesetzte „Grünachse“. Hier ist eine Überbauung ausgeschlossen. Es ist eine durchgängige Verbindung mit einer lichten Höhe von mindestens 3,50 m freizuhalten, um den Grünzug hier in angemessener Breite und Höhe optisch weiterführen zu können. Die Höhe ermöglicht zudem eine Notbefahrbarkeit durch Rettungs- und Einsatzfahrzeuge.

Die im Teilbereich MU 2 (Flurstück 4/1, „Rosenstraße“) im Erdgeschoss, abweichend von den Obergeschossen festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche mit einer lichten Höhe von mindestens 3,50 m dient zur Sicherung der rückwärtigen Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Diese sind heute teilweise über die „Rosenstraße“, die zwar im Kataster so bezeichnet, jedoch nie öffentlich gewidmet und ausgebaut wurde, erschlossen, so dass diese Verbindung nicht ohne Weiteres aufgegeben werden kann. Zudem wird auf diese Weise eine weitere mögliche Fuß- und Radwegeverbindung Richtung Kinderspielplatz sowie zur Grünachse und eine notbefahrbare Verbindung für Rettungs- und ggf. auch Müllfahrzeuge geschaffen. Außerdem bleibt die Zugänglichkeit eventuell vorhandener öffentlicher Leitungen erhalten.

6.5 Flächen für Stellplätze, Garagen

Um die gewollte nachhaltige Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Plangebiet zu erreichen, sollen die Freiflächen weitestgehend von einer Bebauung durch Nebenanlagen, wie etwa Garagen, Carports o.Ä.,



freigehalten werden. Ziel der Planung ist es vielmehr, den ruhenden Verkehr soweit wie möglich in Tiefgaragen oder Garagengeschoßen unterzubringen und oberirdische Stellplätze auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren. Daher wird der Bau von Garagen und überdachten Stellplätzen (Carports) im gesamten Plangebiet durch eine entsprechende Festsetzung für unzulässig erklärt. Tiefgaragen und Garagengeschosse sind von der Definition der „Garage“ durch eine Klarstellung in den textlichen Festsetzungen ausdrücklich ausgenommen.

Oberirdische Stellplätze sind aus den o.g. Gründen nur an den dafür in der Planzeichnung eigens gekennzeichneten Stellen im Teilgebiet MU 3 sowie generell auch im MU 4 zulässig. Letzteres ist durch das Vorhandensein von Garagen in diesem Bereich begründet, die hier auch weiterhin Bestandsschutz genießen sollen.

Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans sind hingegen Tiefgaragen, die sich vollständig oder teilweise unterhalb der Geländeoberfläche befinden (Parkdecks oder Garagengeschosse), ausdrücklich auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Dies ist notwendig, um solche Anlagen wirtschaftlich herstellen zu können und die Zahl der Zufahrten sinnvoll zu begrenzen. Im Hinblick auf die Bepflanzung von Tiefgaragendächern wurden weitergehende textliche Festsetzungen unter C. Landespflegerische Festsetzungen (siehe dort) getroffen, die nachfolgend noch im Einzelnen erläutert werden.

Durch die überwiegende Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen oder Parkgeschossen werden Freiflächen im Inneren des Rosenquartiers nur im zwingend notwendigen Umfang durch Stellplätze in Anspruch genommen, was zu einer Begrenzung der Versiegelung und damit zum Schutz des Bodens beiträgt.

0.6 Verkehrsflächen

Gemäß Eintrag in die Planzeichnung werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Eine Unterscheidung in Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist nicht erforderlich, da letztere im Geltungsbereich nicht vorgesehen sind. Die innerhalb der „Grünachse“ verlaufenden Wege und die dortigen Aufenthaltsbereiche sind über die entsprechenden landespflegerischen Festsetzungen zulässig. Die übrigen Straßen sollen nach dem Trennungsprinzip ausgebaut werden.

Die mögliche Gliederung der öffentlichen Verkehrsflächen in Gehwege, Fahrbahnen, Stellplätze und Verkehrsgrünflächen wird in einem zeitlich nachgeordneten, gesonderten Verfahren geregelt. Die in der Planzeichnung dargestellte Gliederung gibt eine beispielhafte Ausbauvariante (Vorplanung) wieder, die dem besseren Verständnis des Plans, insbesondere auch für den Laien, dient. Sie ist jedoch nicht im Sinne einer Festsetzung zu verstehen.



6.7 Hauptversorgungs- und Abwasserleitungen

Die Ver- und Entsorgung des Plangebiets erfolgt über das vorhandene öffentliche Netz, das zu diesem Zweck anzupassen und ggf. auszubauen ist. Innerhalb des Plangebietes verlaufen keine Hauptversorgungsleitungen, die nicht der Erschließung des Gebietes selbst dienen und die insofern zumindest nachrichtlich dargestellt werden müssten.

Die Planzeichnung enthält jedoch als nachrichtliche Übernahme zwei Richtfunkstrecken (KEVAG Richtfunklinie sowie E-Plus Richtfunklinie), die als nachrichtliche Übernahme kenntlich gemacht sind. Sie haben keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Planung.

6.8 Öffentliche Grünflächen

Gemäß Eintrag in die Planzeichnung werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans öffentliche Grünflächen mit verschiedenen Zweckbestimmungen festgesetzt.

Es handelt sich zum einen um den im Süden des Plangebietes bereits bestehenden sowie einen im Zentrum des Plangebietes neu zu schaffenden Spielplatz, und zum anderen um die Zentrale „Grünachse“, die das Gebiet von Nord nach Süd durchquert.

Der vorhandene Spielplatz mit einer Größe von rund 650 m² ist dauerhaft zu sichern und zu erhalten. Zur grünordnerischen Gestaltung enthält der Bebauungsplan unter Kapitel C. Landespflegerische Festsetzungen weitere Vorgaben (siehe dort).

Der neu anzulegende Spielplatz weist eine Größe von rund 700 m² auf. Diese resultiert aus entsprechenden Berechnungen zum Bedarf und wird zusammen mit dem Bestand als ausreichend erachtet. Ebenso wie für den bestehenden Spielplatz sind unter Kapitel C. Landespflegerische Festsetzungen Vorgaben zur Bepflanzung enthalten.

Die erforderlichen Festlegungen zum künftigen Ausbau (ggf. Rodung von Freibereichen, Neuanpflanzungen, Modernisierung, Ertüchtigung von Geräten usw. im Bestand bzw. vollständige Neuanlage beim geplanten Spielplatz) erfolgen in einem zeitlich nachgeordneten Schritt.

Die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Grünachse“ ist als durchgängige öffentliche Grünanlage auszubauen. Auch diesbezüglich enthält der Bebauungsplan im Hinblick auf die Bepflanzung weitergehende Textfestsetzungen unter Kapitel C. Landespflegerische Festsetzungen.

Zur Herstellung von Tiefgaragenein- und -ausfahrten kann die Grünachse an maximal zwei Stellen mit einer Breite von höchstens je 6,00 m unterbrochen werden. Weitere Zufahrten können bei Bedarf an anderer Stelle außerhalb der Grünachse vorgesehen werden, so dass die Grünachse ihren durchgängigen Charakter behält und nicht an weiteren Stellen durch Zu- und Abfahrtsverkehr gestört wird.



Mit den vorgenannten Festsetzungen schafft die Stadt Koblenz im Rosenquartier eine wohnungsnah und kinderfreundliche Infrastruktur sowie eine durchgängige Begrünung und Vernetzung. Dies trägt zu einer hohen Attraktivität als Wohnstandort, auch für Familien, bei und wertet den Stadtteil insgesamt erheblich auf.



Mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Flächen

Durch entsprechende Festsetzung wird im Teilgebiet MU 3 eine Fläche zur Begründung eines Geh- und Leitungsrechtes zugunsten der Allgemeinheit gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB festgesetzt. Innerhalb der dort umgrenzten Fläche ist eine durchgängige, öffentlich nutzbare Fußwegeverbindung mit einer Mindestbreite von 2,50 zur Verbindung der Planstraße A und der öffentlichen Grünfläche („Grünachse“) im Bereich des Erdgeschosses zu schaffen. Die lichte Durchgangshöhe wird mit mindestens 2,75 m festgesetzt.

Die Festsetzung dient der Sicherung einer Wegeverbindung durch den vorhandenen Gebäuderiegel („Lärmschutzbebauung“) ohne diesen unterbrechen zu müssen, was aus Lärmschutzwägungen ungünstig wäre. Um hier für die spätere Ausbauplanung eine ausreichende Flexibilität zu ermöglichen, wurde die Lage nicht exakt festgesetzt, sondern ein „Korridor“ definiert, innerhalb dessen die Verbindung in geeigneter Weise geschaffen werden kann. Ein Fahrrecht wäre hier unangemessen und würde zu einer Störung des Blockinnenbereichs führen. Es ist nicht erforderlich, so dass sich die Festsetzung lediglich auf ein Geh- und nötigenfalls ein Leitungsrecht beschränkt.

Außerdem wird im Teilgebiet MU 2 (Flurstücke 4/1 und 35/32 „Rosenstraße“) eine Fläche zur Begründung eines Geh- und Fahrrechtes zugunsten der südlich angrenzenden Flurstücke 141/7, 7/7, 7/6, 7/8 und 159/3 sowie eines Leitungsrechtes zugunsten der Stadt Koblenz bzw. seiner Eigenbetriebe gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB festgesetzt. Diese Festsetzung dient dem Zweck, die bestehende Wegeverbindung zu erhalten, die die vorgenannten Grundstücke rückwärtig erschließt. Außerdem können hierdurch eine ggf. erforderliche Abwasserleitung sowie sonstige Leitungen gesichert oder verlegt und dauerhaft zugänglich gemacht werden. Hierfür reicht eine Mindestbreite von 3,00 m aus, die innerhalb der in der Planzeichnung festgesetzten Fläche zu schaffen ist. Somit ist auch hier eine entsprechende Flexibilität in der Ausführungsplanung gegeben. Die lichte Durchgangshöhe wird mit mindestens 3,50 m festgesetzt, um ein Befahren auch mit kleineren Transportern o.Ä. möglich zu machen.

Darüber hinaus wird im Süden des Teilgebiets MU 3, unmittelbar nördlich des vorhandenen Kinderspielplatzes, ein Leitungsrecht zur Sicherung einer dort vorhandenen Stromleitung festgesetzt, die in Ost-West-Richtung verläuft.

Die vorgenannten Festsetzungen dienen der Sicherung der inneren Erschließung des Plangebietes sowie der durchgängigen fußläufigen Durchquerungsmöglichkeit, auch in ostwestlicher Richtung.



6.10 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

6.10.1 Grundsätzliche Betroffenheit des Plangebiets durch Lärmimmissionen

Ein wesentlicher Grundsatz der Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB ist die Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Diese können unter anderem durch Lärmimmissionen beeinträchtigt werden.

Für das Plangebiet ergibt sich eine Lärmvorbelastung in Form von Verkehrslärmimmissionen durch die unmittelbar westlich angrenzende Bahnstrecke „Koblenz-Köln“ und die angrenzenden Straßen, insbesondere die „Andernacher Straße“ im Osten, aber auch die „Mayener Straße“ im Süden. Außerdem sind im Gebiet und seiner Umgebung einige kleinere Gewerbebetriebe vorhanden.

Um die unterschiedlichen Lärmimmissionen, die auf das Plangebiet einwirken, exakt zu ermitteln und zu bewerten, wurde durch das Fachbüro FIRU GfL ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet.¹⁵ Es untersucht und beurteilt die Lärmeinwirkungen im Plangebiet durch den Kfz- und Schienenverkehr sowie mögliche Gewerbelärmeinwirkungen auf das Plangebiet durch bestehende Betriebe in der Umgebung und potenzielle Gewerbelärmeinwirkungen durch Betriebsvorgänge von Anlagen innerhalb des Geltungsbereichs, wie. z.B. einen möglichen Hotelbetrieb im Norden des Plangebiets (Teilgebiet MU 1).

Zusätzlich wurden die Auswirkungen der Planung durch mögliche Lärmreflexionen an den Fassaden auf die Bebauung in der Umgebung sowie Geräusche von Tiefgarageneinfahrten betrachtet.

Das vollständige schalltechnische Gutachten ist der Begründung als Anlage beigefügt. Es bildet die Grundlage für die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen. Zusammen bilden die festgesetzten Schallschutzvorkehrungen ein schlüssiges Lärmschutzkonzept, das für die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im „Rosenquartier“ sorgt.

6.10.2 Vorbelastung des Plangebiets durch Verkehrslärm

Als für die innerhalb des Urbanen Gebiets möglichen schutzbedürftigen Nutzungen (z.B. Wohnnutzung) relevanten Lärmquellen kommen gemäß Gutachten insbesondere die Bahnstrecke Koblenz-Köln (Bahnstrecken 2630 und 3011) sowie die im Osten an das Plangebiet angrenzenden Straßen (Andernacher Straße, Wallersheimer Weg) in Betracht. Zudem verläuft im Süden die Mayener Straße, die ebenfalls zu Lärmimmissionen im Plangebiet führt. Bei einer freien Schallausbreitung im Plangebiet, wie sie heute gegeben ist (Status quo), werden am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) entlang der Bahnstrecke in 5 m über Grund im westlichen Teil des Plangebiets Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu rund 75 dB(A) berechnet. Im östlichen Bereich, entlang der Andernacher Straße, betragen die Verkehrslärmeinwirkungen im Tagzeitraum bis zu 70 dB(A).

¹⁵ Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr.307 „Rosenquartier“ in Koblenz - Lützel, FIRU GfL, Bericht-Nr.: P17-078/5, 26. Oktober 2018



Im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) werden, wiederum bei freier Schallausbreitung, in 5 m über Grund in Teilbereiche bis zu 80 dB(A) entlang der Bahnstrecke im Westen des Plangebietes und rund 70 dB(A) im Osten des Plangebietes errechnet.

Mit zunehmender Höhe nehmen die Lärmeinwirkungen leicht ab.

Die Verkehrslärmeinwirkungen auf das Plangebiet sind insbesondere im Nachtzeitraum sehr hoch, was vor allen Dingen am hohen Güterverkehrsanteil auf der Bahnstrecke während der Nacht liegt.

Der schalltechnische Orientierungswert nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 für Mischgebiete, den das Gutachten als Vergleichsmaßstab zugrunde legt, wird somit heute im gesamten Plangebiet deutlich überschritten. Er beträgt für Verkehrslärmeinwirkungen in Mischgebieten (MI) in der Nacht 50 dB(A). Einen gesonderten Wert für Urbane Gebiete (MU) gibt es nicht. Auch tagsüber wird der Orientierungswert für die städtebauliche Planung von 60 dB(A) für Mischgebiete nicht eingehalten. Das gilt jedoch auch für viele Gebäude in der Umgebung des Plangebietes, die außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplan Nr. 307 liegen.

Es besteht demnach eine hohe Vorbelastung durch Verkehrslärm, der durch eine entsprechende städtebauliche Planung Rechnung zu tragen ist.

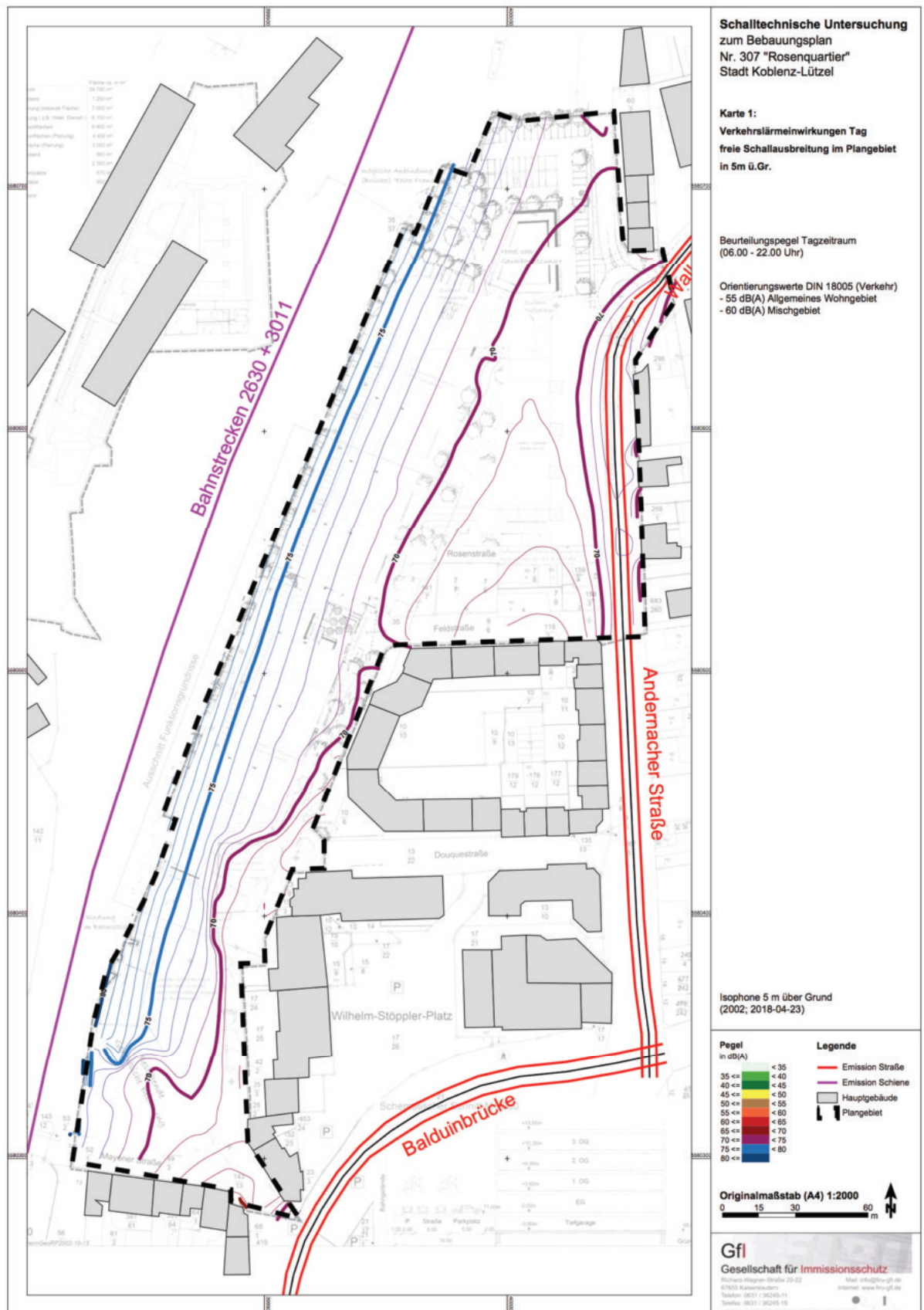


Abbildung 21: Geräuschvorbelastung durch Verkehrslärm bei freier Schallausbreitung, 5 m über Grund, Tag (06:00 bis 22:00 Uhr), Quelle: FIRU GfI

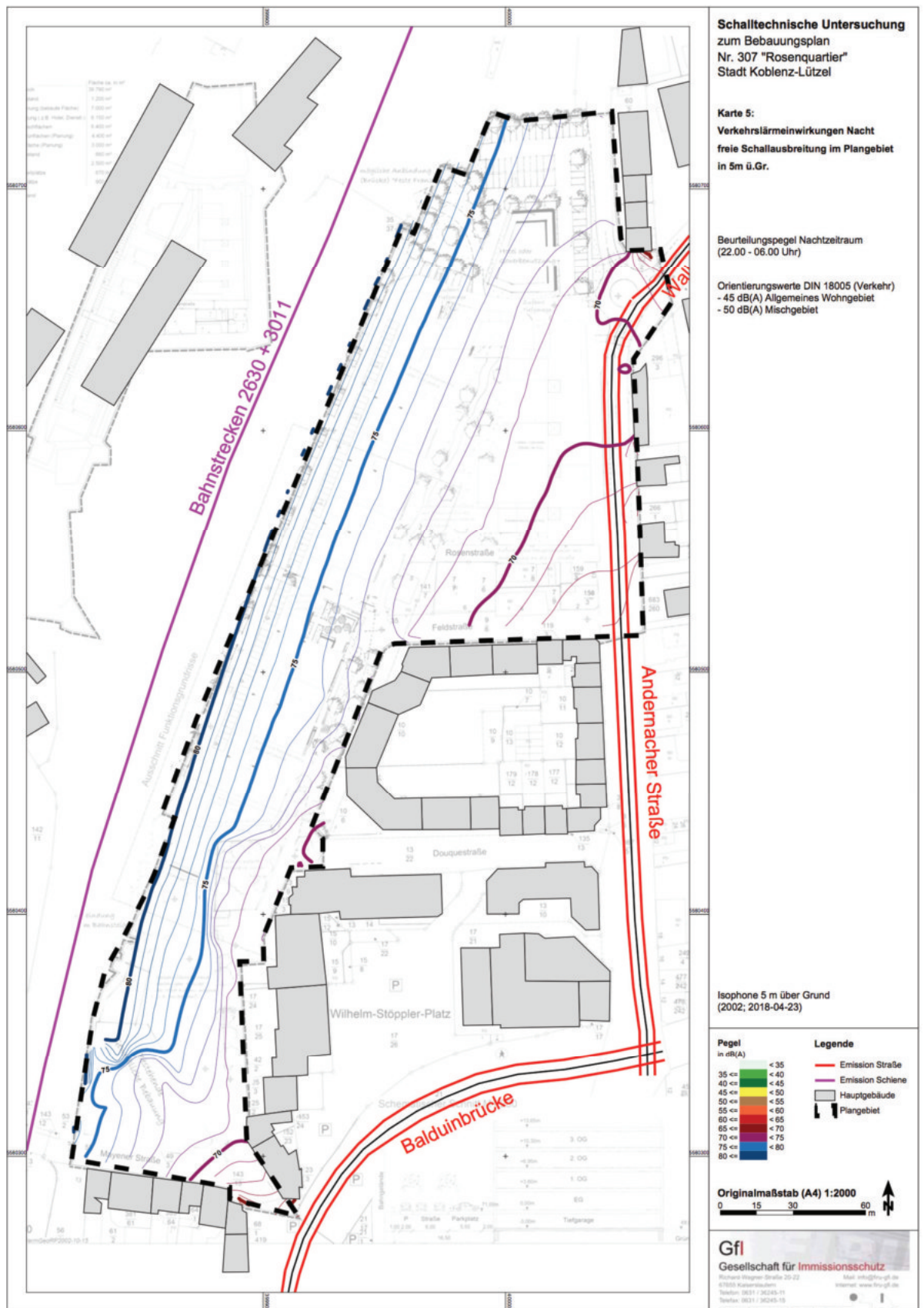


Abbildung 22: Geräuschvorbelastung durch Verkehrslärm bei freier Schallausbreitung, 5 m über Grund, Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr), Quelle: FIRU GfI



6.10.3 Vorbelastung des Plangebiets durch Gewerbelärm

Beurteilungsgrundlage für den Gewerbelärm ist die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm)¹⁶. Nach dieser Vorschrift betragen die Immissionsrichtwerte (IRW) für Urbane Gebiete am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) 63 dB(A) und in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) 45 dB(A).

Die bestehenden Betriebe in den an das Plangebiet nördlich und nordöstlich angrenzenden Gewerbegebieten haben die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den bestehenden Gebäuden einzuhalten. Bei uneingeschränktem Betrieb der planungsrechtlich zulässigen Betriebe in den angrenzenden Gewerbegebieten können nach dem Ergebnis des schalltechnischen Gutachtens im Tagzeitraum innerhalb des geplanten Urbanen Gebiets im nordöstlichen Bereich Gewerbelärmeinwirkungen von bis zu 56,7 dB(A) auftreten. Der Immissionsrichtwert der TA-Lärm für Gewerbelärmeinwirkungen in Urbanen Gebieten von 63 dB(A) wird somit überall eingehalten.

Im Nachtzeitraum sind die gewerblichen Nutzungen in der Umgebung des Plangebiets durch die bestehende schutzbedürftige Nutzung bereits eingeschränkt. Wenn der Immissionsrichtwert für Mischgebiete in der Nacht von 45 dB(A) am nächstgelegenen maßgeblichen Immissionsort eingehalten wird, ist auch an den neugeplanten Gebäuden innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans nicht mit Überschreitungen des Immissionsrichtwerts für Urbane Gebiete von 45 dB(A) zu rechnen.

Die Ergebnisse des Schallgutachtens zeigen, dass die Immissionsrichtwerte für Gewerbelärmimmissionen im Geltungsbereich des Bebauungsplans überall und zu jeder Zeit eingehalten werden.

Festsetzungen zum Schutz vor Gewerbelärmeinwirkungen durch bestehende gewerbliche Nutzungen in der Umgebung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans werden daher nicht erforderlich.

6.10.4 Zusätzliche Verkehrslärmeinwirkungen durch die Planung

Im Plangebiet entstehen im Zuge der Planung zusätzliche Geräusche durch den Kraftfahrzeugverkehr. Die neugeplanten Straßen befinden sich im Norden des Plangebiets zwischen den Teilbereichen MU 1 und MU 2a sowie entlang der westlichen Plangebietsgrenze zwischen der Bahntrasse und der geplanten geschlossenen Riegelbebauung im Teilbereich MU 3.

Es war daher die Frage zu klären, ob durch den Neubau von Straßen ggf. die Immissionsrichtwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erreicht oder überschritten werden. Dazu ist folgendes auszuführen:

Die Schienenverkehrslärmimmissionen überschreiten im Bereich der neu geplanten Straßen, insbesondere an den der Bahnstrecke zugewandten Fassaden, aber auch an anderer Stelle, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und von 49 dB(A) in der Nacht erheblich. Vom Schallgutachter angestellte Modellrechnungen mit

¹⁶ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)



einem Verkehrsaufkommen von 2.000 Pkw/24h auf den neugeplanten Straßen ergeben keine relevante Erhöhung der Verkehrslärmbelastung an den geplanten Gebäuden entlang dieser Straßen gegenüber den im Gutachten ermittelten Verkehrslärmeinwirkungen im Bestand.

Mit den festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen (vgl. weiter unten) ist damit auch der Schutz vor den Verkehrslärmeinwirkungen durch den Anliegerverkehr auf den neugeplanten Straßen sichergestellt, was durch den Gutachter schriftlich bestätigt wurde.

6.10.5 Zusätzliche Gewerbelärmeinwirkungen durch die Planung

Im Norden des Plangebiets ist im Teilbereich MU 1 der Bau eines größeren, bis zu siebengeschossigen Gebäudes möglich. Im städtebaulichen Konzept ist hier der Bau eines Hotels vorgesehen.

Da es sich vorliegend um einen „Angebotsbebauungsplan“ handelt, kann eine solche Nutzung zwar nicht festgesetzt werden, jedoch wird sie nach wie vor angestrebt. Da im Teilgebiet MU 1 Betriebe des Beherbergungsgewerbes allgemein zulässig sind, wurde im Sinne einer „worst case“-Betrachtung untersucht, ob ein Hotel an der nächstgelegenen, schutzbedürftigen Bebauung in der Umgebung des Plangebiets die maßgeblichen Immissionsrichtwerte einhält.

Ausweislich der Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens führen die von einem Hotel, einschließlich An- und Abfahrtsverkehr, ausgehenden Emissionen an keiner Stelle zu Überschreitungen der IRW. Somit sind Lärmkonflikte durch die hinzukommende gewerbliche Nutzung nicht zu befürchten.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sind jedoch für ein Hotel, ebenso wie für alle anderen potenziell lärmemittierenden Anlagen weitergehende schalltechnische Nachweise gemäß TA Lärm zu erbringen.

6.10.6 Maßgebliche schalltechnische Konflikte

Wie die vorangehenden Ausführungen zeigen, werden die maßgeblichen schalltechnischen Konflikte im Plangebiet durch den Verkehrslärm, an erster Stelle die Immissionen der Bahnstrecke Koblenz-Köln, verursacht, wobei in der Nacht die größten Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1, auftreten. Aber auch am Tag werden die heranzuziehenden Vergleichswerte, die als Maßstab für die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse dienen, klar überschritten.

Zwar besitzen die genannten schalltechnischen Orientierungswerte keine Verbindlichkeit, jedoch sollten sie im Zuge der Bauleitplanung im Bereich schutzbedürftiger Nutzungen – und hierzu zählen auch Urbane Gebiete – nach Möglichkeit eingehalten werden.

Insofern war zu prüfen, wie das Plangebiet vor dem Verkehrslärm der Bahnstrecke einerseits, aber auch gegenüber dem Straßenverkehrslärm andererseits geschützt werden kann. Die diesbezüglichen grundsätzlichen Möglichkeiten sowie die schließlich gewählten konkreten Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärmimmissionen werden nachfolgend im Einzelnen erläutert.



6.10.7 Grundsätzliche Möglichkeiten der Lärminderung

Grundsätzlich kommen zum Schutz vor Lärmimmissionen mehrere Möglichkeiten in Betracht. Naheliegender ist zunächst eine Verringerung der Lärmemissionen, also der Geräusche an der Lärmquelle. Hierauf besteht durch die Bauleitplanung aber in der Regel, so auch vorliegend, kein Einfluss, da es sich um bestehende übergeordnete Straßen und Schienenverkehrswege handelt, deren Verkehrsstärke durch Maßnahmen, die mit dem Bebauungsplan zu beeinflussen wären, nicht gesteuert werden kann.

Nach dem „Trennungsprinzip“ des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind emittierende und lärmempfindliche Nutzungen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen in schutzbedürftigen Gebieten möglichst vermieden werden. Insofern bietet sich in der Umgebung emittierender Gebiete oder Anlagen als nächstes die Festsetzung von Gebietsarten an, die unempfindlich gegenüber Geräuscheinwirkungen sind, also insbesondere von Industrie- oder Gewerbegebieten oder auch bestimmten Sondergebieten. Zum einen widerspricht dies jedoch im vorliegenden Fall den übergeordneten Planungszielen der Stadt Koblenz für den Stadtteil Lützel, zum anderen würden entsprechende Gebiete ihrerseits Störungen auf die Nachbarschaft verursachen, weswegen diese Möglichkeit ebenso wenig konfliktfrei ist.

Die Vergrößerung von Abständen zwischen Emittent und Immissionsort ist dem Grunde nach ebenfalls ein geeignetes Mittel zur Verminderung von Geräuscheinwirkungen. Das Plangebiet ist allerdings beidseitig (im Westen durch die Bahn, im Osten durch die Andernacher Straße) von Lärmquellen umgeben, so dass eine ausreichende Vergrößerung von Abständen nicht möglich ist. Sie würde dazu führen, dass das relativ schmale und langgestreckte Plangebiet nicht mehr sinnvoll bebaubar wäre.

Als nächste Möglichkeit sind aktive Lärmschutzmaßnahmen, z.B. die Aufschüttung eines Lärmschutzwalls oder die Errichtung einer Lärmschutzwand, zu prüfen. Sie müssten allerdings aufgrund der Lage der Schallquellen¹⁷ und der Ausprägung der Lärmimmissionen, insbesondere im westlichen Teil des Plangebietes, so dimensioniert sein, dass sie eine enorme Höhe aufweisen und damit sehr viel Fläche verbrauchen (Lärmschutzwand) oder andere Schwierigkeiten, z.B. im Hinblick auf das Orts- und Landschaftsbild, die Statik, die Verschattung u.Ä. mit sich bringen. In Abwägung der verschiedenen Belange hat sich die Stadt Koblenz daher gegen solche Maßnahmen entschieden. Sie werden in der örtlichen Situation als nicht angemessen erachtet.

Als letzte Möglichkeit sind passive Schallschutzvorkehrungen in Betracht zu ziehen. Diese sind z.B. der Einbau ausreichend isolierter Fenster, die meist in Kombination mit künstlichen Lüftungseinrichtungen zu Einsatz kommen. Sie schützen zwar die Innenbereiche (z.B. Wohn- und Aufenthaltsräume in den Gebäuden) in ausreichendem Maße, entfalten jedoch keine Wirksamkeit in den Außenbereichen (z.B. Balkone, Terrassen, Loggien). Sie sind dem Grunde nach aber zum Schutz gegen Verkehrslärm (anders als gegen

¹⁷ Die Gleise, von denen die maßgeblichen, durch den Bahnverkehr bedingten Schallemissionen ausgehen, sind relativ weit von der Plangebietsgrenze entfernt. Die Festsetzung einer Lärmschutzwand o.Ä. innerhalb des Plangebietes würde schon aufgrund dieses räumlichen Abstands zu den aktiven Bahngleisen nicht den gewünschten Effekt bewirken.



Gewerbelärm) geeignet und daher in Erwägung zu ziehen. Als alleiniges Mittel zur Reduzierung von Verkehrsgeräuschen sind sie jedoch als kritisch zu bewertet.

Als aktive (also abschirmende) Maßnahme kommen in bestimmten Situationen, über die o.g. Lärmschutzwälle und –wände hinaus, ggf. auch geeignete Baukörper, in Form einer sogenannten „Lärmschutzbebauung“, in Betracht. Sie können dahinterliegende Bereiche (eine ausreichende Dimensionierung vorausgesetzt) vor Lärm schützen. An der lärmzugewandten Seite müssen sie jedoch entweder durch eine zweckentsprechende Grundrissorientierung und/oder durch zusätzliche passive Schallschutzvorkehrungen (siehe oben) selbst vor (zu hohen) Lärmeinwirkungen geschützt werden.

6.10.8 Lärmschutzkonzept für das Plangebiet

Die Stadt Koblenz hat sich im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung aller vorgenannten grundsätzlichen Möglichkeiten zur Verminderung der Geräuscheinwirkungen und Abwägung mit anderen Belangen dafür entschieden, als erste und wichtigste Vorkehrung zum Schutz des Plangebietes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräuschemissionen eine „Lärmschutzbebauung“ in Form eines abschirmenden Gebäuderiegels entlang der Bahn in durchgängiger, geschlossener Bauweise und eine ebenfalls geschlossene Bauweise entlang der Andernacher Straße festzusetzen. Diese wird durch Festsetzungen hinsichtlich der Grundrissorientierung sowie zum Schutz der Außenwohnbereiche ergänzt, so dass ein durchgängiges und in sich schlüssiges Lärmschutzkonzept entsteht. Diese Planung war Grundlage für den Konzeptionsbeschluss der Stadt Koblenz. Das Konzept wurde bereits weiter vorne ausführlich erläutert.

Im schalltechnischen Gutachten wurde die Konzeption im Hinblick auf ihre Wirksamkeit hin überprüft. Unter Berücksichtigung der den Bahnlärm abschirmenden Gebäudestruktur („Lärmriegel“ im Teilbereich MU 3 in geschlossener Bauweise) werden laut Gutachten im Tageszeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) zwar vor allem an den zur Bahn hin orientierten Gebäudefassaden noch immer erhebliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte erreicht, am überwiegenden Teil der bahnabgewandten Gebäudefassaden (Blockinnenbereiche) sinken die Verkehrslärmeinwirkungen jedoch gegenüber der freien Schallausbreitung im Status quo erheblich ab.

Zudem stellt das Gutachten z.B. fest, dass die Lärmimmissionen auch im Bereich der der Bahnstrecke zugewandten Fassaden an der Bestandsbebauung in der „Douquestraße“ am Tag und in der Nacht zwischen 3,7 und ca. 10,0 dB(A) absinken, was belegt, dass die Lärmschutzbebauung auch spürbare positive Auswirkungen auf die bestehenden Gebäude außerhalb des Plangebietes hat.

Im Gutachten sind die nachfolgend wiedergegebenen Kartendarstellungen enthalten, die die Geräuschesituation aufgrund des Verkehrslärms im ungünstigsten Geschoss am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) darstellen.

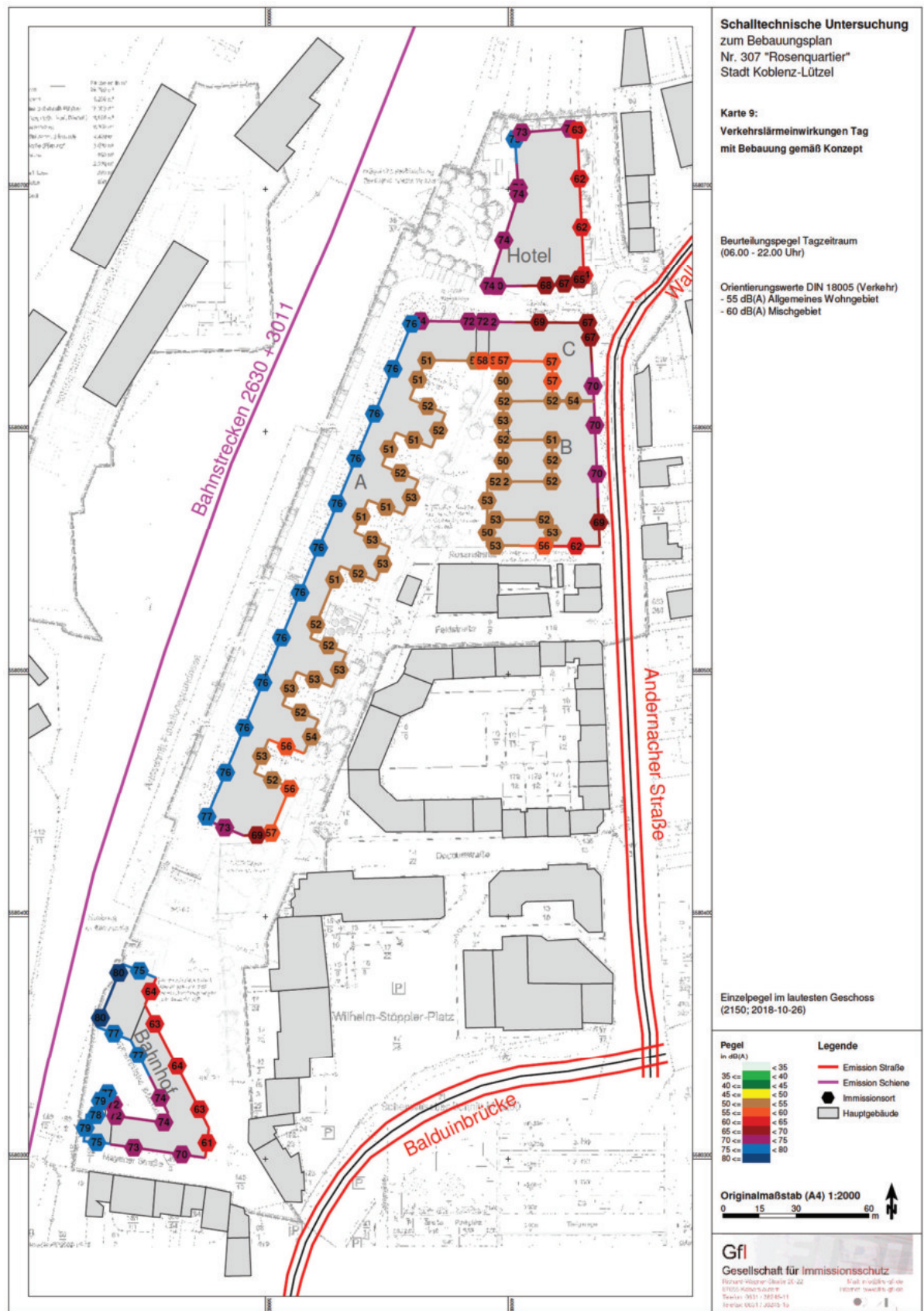


Abbildung 23: Geräuschbelastung durch Verkehrslärm unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung im ungünstigsten Geschoss, Tag (06:00 bis 22:00 Uhr), Quelle: FIRU GfI

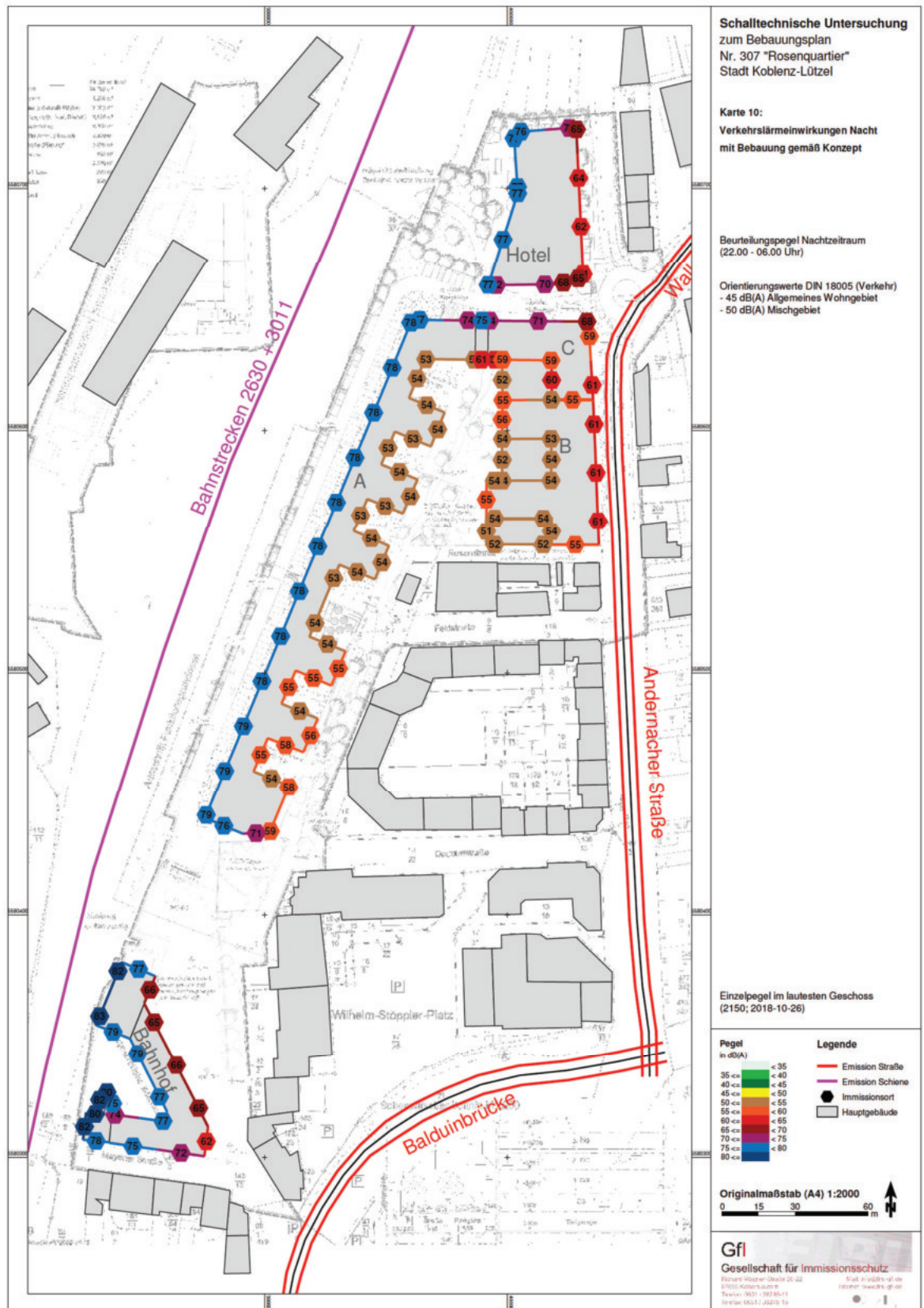


Abbildung 24: Geräuschbelastung durch Verkehrslärm unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung im ungünstigsten Geschoss, Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr), Quelle: FIRU GfI



Betrachtet man den Tag, so ergeben sich an den ungünstigsten Fassadenabschnitten im Teilgebiet MU 3 zur Bahnlinie hin orientiert durchgängig Beurteilungspegel aufgrund des Verkehrslärms von 76 dB(A) und damit Überschreitungen des schalltechnischen Orientierungswertes nach Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1, von bis zu 16 dB(A). Im Bereich der bestehenden Bebauung im Teilgebiet MU 4 weiter südlich steigen die Beurteilungspegel sogar auf bis zu 80 dB(A) an, weil diese Gebäude noch näher an der Bahnlinie stehen. Im Teilbereich MU 1 werden an der Westfassade Werte von bis zu 74 dB(A) erreicht.

An den der Andernacher Straße zugewandten Gebäudefassaden werden Verkehrslärmeinwirkungen von bis zu 69 dB(A) in den Teilbereichen MU 2, MU 2a und MU 5 berechnet. Im Teilgebiet MU 1 sind es immerhin noch 64 dB(A). Entlang der Mayener Straße ergeben sich an den Südfassaden, die zur Straße hin ausgerichtet sind, Werte von bis zu 73 dB(A). Hier wirken Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche gleichermaßen ein.

Es wird ersichtlich, dass an allen beschriebenen Fassaden weitergehende (passive) Schallschutzvorkehrungen zwingend erforderlich sind.

In den Blockinnenbereichen, also den von den Schallquellen abgewandten Fassaden, zeigt die „Lärmschutzbebauung“ jedoch ihre Wirkung. Die Beurteilungspegel liegen hier überall unterhalb der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Somit ist die im Bebauungsplan festgesetzte „Grünachse“ als Erholungsraum in vollem Umfang nutzbar.

Im Süden des Plangebiets (Teilbereich MU 4) liegen die Beurteilungspegel allerdings auch an den von der Bahnstrecke abgewandten Gebäudeseiten mit 61 bis 64 dB(A) durchweg über dem maßgeblichen schalltechnischen Orientierungswert.

Im Nachtzeitraum treten an den zur Bahnstrecke hin orientierten Gebäudefassaden im Teilbereich MU 3 („Lärmschutzbebauung“) Beurteilungspegel aufgrund des Verkehrslärms von durchgängig 78, teils sogar 79 dB(A) auf. Da der schalltechnische Orientierungswert nach Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1, in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr aber mit 50 dB(A) um 10 dB(A) niedriger liegt als am Tag, betragen die Überschreitungen hier bis zu 29 dB(A). Weiter südlich (Teilgebiet MU 4) betragen die Beurteilungspegel sogar bis zu 83 dB(A) und liegen damit sogar um 33 dB(A) oberhalb des Orientierungswertes. Im Teilbereich MU 1 im Norden des Plangebiets werden immerhin noch Pegel von 77 dB(A) erreicht.

Entlang der Andernacher Straße weist das schalltechnische Gutachten Beurteilungspegel an den zur Straße hin orientierten Fassaden im ungünstigsten Geschoss von bis zu 61 dB(A) und damit Überschreitungen des Orientierungswertes von mehr als 10 dB(A) aus. Für die Mayener Straße werden Werte von bis zu 78 dB(A) berechnet, weil hier der Straßen- und der Schienenverkehrslärm gleichzeitig einwirken.

Für den Nachtzeitraum ergibt sich also ebenfalls, sogar noch stärker als am Tag, die Notwendigkeit, zusätzliche Schallschutzvorkehrungen zu treffen.



In den Blockinnenbereichen ergeben sich, im Gegensatz zum Beurteilungszeitraum Tag, jedoch im ungünstigsten Geschoss auch in der Nacht Überschreitungen des schalltechnischen Orientierungswertes für Urbane Gebiete, der hier, bezogen auf den Verkehrslärm, genau wie in Mischgebieten 50 dB(A) beträgt. Der anzustrebende Zielwert wird an den lärmabgewandten Seiten im Teilgebiet MU 3 („Lärmschutzbebauung“) mit Werten von 53 bis zu 57 dB(A) im zentralen Bereich um 3 bis 7 dB(A), weiter Südlich mit Werten von bis zu 60 dB(A) sogar um 10 dB(A) überschritten.

An den von der Andernacher Straße abgewandten Fassaden in den Teilbereichen MU 2, MU 2a und MU 5 sind die Überschreitungen bei Beurteilungspegeln von bis zu 55 dB(A) niedriger. Sie betragen hier lediglich 5 dB(A). Im Bereich der Bestandsbebauung (Teilgebiet MU 4) sind auch die von der Bahnlinie abgewandten Fassaden nachts mit bis zu 66 dB(A) hoch belastet.

Die der Bahnstrecke zugewandten Fassaden der geplanten Bebauung sind nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens¹⁸ für die Anordnung schallempfindlicher Räume nicht geeignet.

Im Tageszeitraum könnte an den zum Innenbereich hin orientierten Fassaden zwar auf zusätzliche Schallschutzmaßnahmen verzichtet werden, allerdings ist das für den Beurteilungszeitraum Nacht nicht möglich, so dass sich die zu treffenden weitergehenden Festsetzungen zum Schallschutz in Form passiver Vorkehrungen an der ungünstigeren Situation in der Nacht zu orientieren haben. Das schalltechnische Gutachten empfiehlt entsprechende Festsetzungen, die weiter unten erläutert werden.

6.10.9 Schutz der Außenwohnbereiche

Passive Schallschutzvorkehrungen gewährleisten zwar die Einhaltung der für Innenräume heranzuziehenden Richtwerte, entfalten jedoch für die gebäudezugehörigen Freibereiche (Terrassen, Balkone, Loggien) keine Wirkung. Aus diesem Grund ist es erforderlich, den Schutz der Außenwohnbereiche separat zu betrachten.

Es empfiehlt sich, auch hier den schalltechnischen Orientierungswert für die städtebauliche Planung nach Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1 einzuhalten. Allerdings ist dies nur am Tag erforderlich, denn in der Nacht werden die Außenwohnbereiche nicht genutzt und sind daher nicht als schutzbedürftig einzustufen.

Da es sich vorliegend durchgängig um Urbane Gebiete handelt, gilt für die Außenwohnbereiche im gesamten Plangebiet ein Orientierungswert von 60 dB(A). Dieser wird, ausweislich der Gebäudelärmkarte für den Beurteilungszeitraum Tag (vgl. vor), in den zur „Grünachse“ hin orientierten Bereichen fast überall eingehalten, so dass die Außenwohnbereiche hier ungestört genutzt werden können. Im äußersten Süden des Teilbereichs MU 3 sind jedoch zum Schutz der Außenwohnbereiche zusätzliche Schallschutzvorkehrungen erforderlich, auf die nachfolgend noch im Einzelnen eingegangen wird. Gleiches gilt für Teilbereich MU 1 im Norden des Plangebietes,

¹⁸ vgl. Schallgutachten FIRU GfI, Oktober 2018, S. 22



den gesamten Teilbereich MU 4 (Bestandsbebauung) sowie in den Teilbereichen MU 2, MU 2a und MU 5 für die zur Andernacher Straße hin orientierten Fassaden.

6.10.10 Schienenverkehrslärmreflexionen

Das schalltechnische Gutachten untersucht auch mögliche Auswirkungen der Planung auf die Lärmimmissionen in der Umgebung. Ein betrachteter Punkt bezieht sich auf mögliche Erhöhungen der Immissionen im Bereich der bestehenden Bebauung durch Reflexionen des Schienenverkehrslärms. Zur Ermittlung möglicher negativer Auswirkungen der Planung auf die Gebäude in der Umgebung wurden die Beurteilungspegel „Verkehrslärm“ im Planfall (unter Berücksichtigung der geplanten Baukörper) den entsprechenden Beurteilungspegeln im Nullfall (Status quo) gegenübergestellt.

Im Ergebnis stellt das Gutachten fest, dass durch die Errichtung der geplanten Baukörper im ungünstigsten Fall an den bestehenden Wohngebäuden westlich der Bahnstrecke am Tag und in der Nacht eine Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen um bis zu 0,4 dB(A) auftreten kann. Im Nördlichen Teil des Plangebiets sind es bis zu 0,3 dB(A) da die neugeplante Bebauung hier weiter entfernt ist als die bestehende Lagerhalle.

Allerdings ist anzumerken, dass das Gutachten bei seinen Berechnungen einen „worst case“ zugrunde legt und annimmt, dass alle Fassaden durchgängig „schallhart“ und vollständig ungegliedert sind, was in der Realität nicht der Fall ist. Durch Vor- und Rücksprünge in der Fassade, eingezogene Eingangsbereiche, Vordächer usw. sowie entsprechende Materialwechsel, Fensterleibungen u.Ä. ergeben sich i.d.R. deutlich günstigere Verhältnisse, so dass sich die Erhöhung durch Reflexionen dann nicht mehr nachweisen lässt. Zudem sind im Bebauungsplan umfangreiche Festsetzungen zur Begrünung von Fassaden, zur Pflanzung von Bäumen im Straßenraum u.Ä. enthalten. Eine entsprechende Begrünung trägt ebenfalls zu einer diffusen Schallreflexion bei.

Das schalltechnische Gutachten stellt abschließend fest, dass durch die geplante Bebauung nicht mit einer relevanten Erhöhung der Verkehrslärmpegel an den bestehenden Gebäuden zu rechnen ist.

6.10.11 Festsetzungen zur Konfliktbewältigung im Einzelnen

Zunächst ist festzuhalten, dass gemäß den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens hinsichtlich möglicher Gewerbelärmimmissionen keine Festsetzungen zu treffen sind, da die Beurteilungspegel für Gewerbelärm innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ sowohl am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) als auch während der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr), in der lautesten Nachtstunde, unterhalb der Immissionsrichtwerte (IRW) der TA Lärm liegen.

Zudem werden durch die Nutzungen im Plangebiet keine Konflikte ausgelöst, die sich innerhalb oder außerhalb des Plangebietes in relevanten Erhöhungen der Lärmimmissionen ausdrücken. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Planung in Bezug auf den Gewerbelärm keinerlei Konflikte auslöst.



Insofern beschränken sich die Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen auf den Schutz vor Verkehrslärmimmissionen. Diese werden in erster Linie durch die westlich am Plangebiet vorbeiführende Bahnstrecke Koblenz-Köln, aber auch durch die stärker belasteten Straßen im Osten des Plangebietes (Andernacher Straße / Wallersheimer Weg) sowie die im Süden verlaufende Mayener Straße verursacht.

Der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen oder Schienenverkehrswege gilt, liegt ein vierstufiges System zur Bekämpfung des Verkehrslärms zugrunde. Zwar handelt es sich vorliegend nicht um den Lärm neu gebauter oder wesentlich geänderter Straßen oder Schienenverkehrswege, der Schutzgedanke der 16. BImSchV kann dem Grunde nach aber auch auf Bestandssituationen übertragen werden, weil hierfür andere, verbindliche Regelwerke fehlen.

Darauf Bezug nehmend wurden folgende Möglichkeiten zur Konfliktlösung untersucht, nachdem eine Lärminderung an der Schallquelle oder eine Vergrößerung der Abstände zwischen Bahnstrecke bzw. Straße und nächstgelegener Bebauung nicht in Betracht kommt, was bereits weiter vorne erläutert wurde.

- Ausweisung alternativer Baugebietstypen mit geringerer Störempfindlichkeit
- Differenzierte Festsetzungen zulässiger Nutzungsarten in einzelnen Baugebieten oder Teilbereichen
- Konzeptionelle Möglichkeiten zur Reduzierung des einwirkenden Verkehrslärms
- Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen
- Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen

Ausweisung alternativer Baugebietstypen mit geringerer Störanfälligkeit

Wie bereits zuvor vom Grundsatz her beschrieben, gilt im Rahmen der Bauleitplanung grundsätzlich der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG. Er kann jedoch nicht in jedem Fall verbindlich eingehalten werden, weshalb er als Planungsdirektive anzusehen ist, von der im Einzelfall auch abgewichen werden kann.

Nach § 50 BImSchG sind die für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Es ist demnach zu prüfen, ob für das Plangebiet „Rosenquartier“ grundsätzlich auch andere Baugebietstypen mit einer geringeren Störanfälligkeit im Hinblick auf den einwirkenden Verkehrslärm als Alternative in Frage kommen. Dies könnten z.B. ein Kerngebiet (MK), ein Gewerbegebiet (GE), ein Industriegebiet (GI) oder bestimmte Typen von Sondergebieten sein. Ein Mischgebiet (MI) kommt nicht in Betracht, da hierfür die gleichen Immissionsrichtwerte gelten wie für ein Urbanes Gebiet. Lediglich die TA Lärm sieht mit Blick auf den Gewerbelärm für Urbane Gebiete am Tag einen abweichenden (sogar um 3 dB(A) höheren) Immissionsrichtwert für Mischgebiete vor.



Städtebauliche Zielsetzung der vorliegenden Planung ist die Aufwertung des zentrumsnahen, ehemaligen Güterbahnhofsareals hin zu einem qualitativ hochwertigen urbanen Stadtquartier. Das zu entwickelnde Quartier soll eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe, sozialen und ggfs. kulturellen Einrichtungen aufweisen. Aufgrund der beabsichtigten Nutzungsmischung des Quartiers scheidet das Industriegebiet i.S.d. § 9 BauNVO als mögliche Gebietsart von vornherein aus. Das Industriegebiet dient *ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben*. Die Festsetzung eines Gewerbegebietes i.S.d. § 8 BauNVO wäre allenfalls für Teilbereiche des Plangebiets möglich (z.B. GE 1 anstatt MU 1). Grundlegende Zielsetzung der Planung ist jedoch die Entwicklung von Wohnbebauung, die durch gewerbliche, soziale und sonstige Nutzungen (z.B. Gastronomie, Betriebe des Beherbergungsgewerbes u.Ä.) *ergänzt* wird und somit langfristig attraktiv für die Bewohner bleibt und nicht die Schaffung von gewerblichen Monostrukturen in Teilbereichen.

Das geplante nutzungsdurchmischte Stadtquartier soll zwar primär dem Wohnen dienen und so der steigenden Nachfrage an Wohnraum in Koblenz Rechnung tragen, jedoch ist die Nutzungsmischung mit ergänzenden anderen Nutzungen Kernidee der Planung eines Urbanen Gebietes im Stadtteil Lützel. Vor dem Hintergrund dieser städtebaulichen Zielsetzung des Bebauungsplans „Rosenquartier“ ist die Festsetzung eines Gewerbegebietes nicht zielführend. Sie läuft der Intention der Entwicklung von Wohnbebauung entgegen, da das Gewerbegebiet *vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben* dient und eine Wohnnutzung hier nur ausnahmsweise zulässig ist (z.B. für Betriebsinhaber und Bereitschaftspersonen). Außerdem würden durch die Festsetzung eines Gewerbegebietes Konflikte mit der umgebenden Bebauung ausgelöst, die ebenfalls nutzungsdurchmischt ist und einen relativ hohen Anteil an Wohnnutzung aufweist.

Ein Kerngebiet i.S.d. § 7 BauNVO scheidet aus ähnlichen Gründen ebenfalls aus. Das Kerngebiet dient *vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie den zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur*. Eine Wohnnutzung ist nur unter bestimmten Voraussetzungen, nicht jedoch als „Hauptnutzung“ zulässig.

Als möglicher Gebietstyp der BauNVO käme dem Grunde nach noch das Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO in Betracht. Das Mischgebiet dient dem *Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören*. In Anbetracht der beabsichtigten Entwicklung eines hohen Anteils an Wohnnutzung im Rosenquartier und einer nur ergänzenden gewerblichen Nutzung ist jedoch auch der Gebietstyp des Mischgebiets kritisch zu sehen, denn hier stehen die zulässigen Nutzungen Wohnen und Gewerbe (zumindest nahezu) gleichberechtigt nebeneinander und müssen daher *gleichgewichtig* gemischt sein, was in einem Urbanen Gebiet nicht erforderlich ist. Die angestrebte Dominanz der Nutzungsart Wohnen im „Rosenquartier“ lässt das Mischgebiet als mögliche Gebietsart ausscheiden. Zudem ist ein Mischgebiet im Hinblick auf den Straßen- und Schienenverkehrslärm nicht weniger empfindlich als ein Urbanes Gebiet, so dass hierdurch keine Lärmkonflikte gelöst werden können.



Sondergebiete erfordern regelmäßig eine Nutzung, die von den übrigen Gebietsarten nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) abweicht und hier nicht zulässig wäre. Eine Sondergebietsausweisung muss daher zwingend erforderlich sein. Dies ist vorliegend nicht der Fall, denn solche (von der Gebietstypik abweichenden) Nutzungen sind nicht erkennbar. Zudem sind typische Sondergebiete, wie z.B. ein Sondergebiet „großflächiger Einzelhandel“ im Rosenquartier aufgrund der städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt Koblenz im Bereich des Plangebietes nicht erwünscht.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass angesichts der städtebaulichen Intention, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung eines überwiegenden Anteils an Wohnnutzung im Plangebiet „Rosenquartier“ und einer nur untergeordneten, ergänzenden gewerblichen Nutzung sowie anderer Nutzungen, keine anderen Baugebietstypen mit geringerer Störanfälligkeit bezüglich des einwirkenden Verkehrslärms festgesetzt werden können.

Differenzierte Festsetzungen zulässiger Nutzungsarten in einzelnen Baugebieten

Eine weitere planerische Maßnahme zur Reduzierung der Immissionsbelastung im Plangebiet wäre die Zonierung bzw. Zuordnung von unterschiedlichen Nutzungsarten innerhalb des festgesetzten Urbanen Gebiets i.S. einer horizontalen Nutzungsgliederung. Über eine solche Gliederung i.S.d § 1 Abs. 4 BauNVO könnte im Plangebiet in bestimmten Teilen die zu schützende Wohnnutzung ausgeschlossen werden. Ziel der vorliegenden Planung ist jedoch die Schaffung eines nutzungsdurchmischten Stadtquartiers mit überwiegender Wohnnutzung. Lediglich im Teilgebiet MU 1 im Norden des Plangebietes, wo eine Hotelnutzung oder sonstige, weniger empfindliche Nutzungen, wie etwa Gastronomiebetrieb, Büros, Gewerbe- oder Dienstleistungsunternehmen angesiedelt werden sollen, ist ein Ausschluss der Wohnnutzung i.S. des dauerhaften Wohnens sinnvoll. Daher wurde hier von dieser Möglichkeit der planerischen „Feinsteuerung i.S. des § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO Gebrauch gemacht.

Eine weitergehende horizontale Gliederung mit teilweisem Ausschluss der Wohnnutzung widerspricht der planerischen Zielsetzung und scheidet daher als Möglichkeit ebenfalls aus.

Die vertikale (geschossweise) Gliederung von Nutzungen (z.B. Wohnnutzung nur in den oberen Geschossen) führt zu keiner wesentlichen Entlastung der lärmempfindlichen Wohnnutzung.

Konzeptionelle Möglichkeiten zur Reduzierung des einwirkenden Verkehrslärms

Konzeptionelle verkehrsplanerische Überlegungen wie bspw. Verkehrslenkende Maßnahmen, die zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Andernacher Straße führen könnten, sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Entsprechende Steuerungsmöglichkeiten bestehen nur im Rahmen einer langfristigen, gesamtstädtischen Verkehrsplanung, nicht jedoch vorliegend, im Zuge der Bauleitplanung.



Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen

Unter aktiven Schallschutzmaßnahmen subsumiert man Maßnahmen, die direkt an der Schallquelle ansetzen oder solche, die auf den Ausbreitungsweg des Schalls wirken. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind vor allem Schallschutzwälle oder Schallschutzwände. Aufgrund der Lage unmittelbar an der Gleisstrecke Koblenz-Köln sind ausreichend große Flächen die für einen Lärmschutzwall in Frage kommen, nicht vorhanden. Der Bau eines solchen Walls scheidet als aktive Schallschutzmaßnahme von vornherein aus, da ein Wall sehr hoch sein müsste, um die dahinterliegende Bebauung ausreichend zu schützen. Bei einem üblichen Neigungsverhältnis von 1:1,5 müsste ein Erdwall zum Schutz einer dahinterliegenden, viergeschossigen Bebauung in etwa so hoch sein, wie die Bebauung selbst. Unter Berücksichtigung der notwendigen Entwässerungseinrichtungen hätte er daher eine Breite am Wallfuß von etwa 40 m.

Eine Schallschutzwand benötigt zwar deutlich weniger Fläche als ein Wall, gegen eine Wand spricht aber die Höhe die erforderlich ist, um eine viergeschossige Bebauung wirksam abzuschirmen. Ebenfalls sprechen gestalterische und finanzielle Gründe gegen eine solche Lärmschutzeinrichtung, denn aufgrund der Anforderungen an die Standsicherheit käme nur eine äußerst massive Bauweise in Betracht. Außerdem wäre eine Höhe von mindestens 12 m notwendig. Eine dermaßen hohe Schallschutzwand hätte eine enorme optische Trennwirkung zur Folge und würde das „Rosenquartier“ nach Westen hin gegenüber der Bahn und den dahinterliegenden Flächen isolieren.

Eine solche Lärmschutzwand hätte zudem keine Wirksamkeit in Bezug auf den Straßenverkehrslärm. Entlang der Andernacher Straße und auch entlang der Mayener Straße wären daher zusätzliche Lärmschutzwände notwendig, die das Plangebiet zu einem „Ghetto“ machen würden.

Entsprechende Lärmschutzwände sind zudem mit immensen Kosten verbunden, die vorliegend aufgrund der erforderlichen Höhe der Anlagen in keinem wirtschaftlich vernünftigen Verhältnis zum erzielbaren Nutzen stehen.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Erdwalls oder einer Schallschutzwand zur Lösung des Lärmkonflikts im Plangebiet nicht geeignet sind.

Die städtebauliche Konzeption baut daher auf dem Gedanken auf, die Baukörper selbst im Sinne des Lärmschutzes zu nutzen. Die Anordnung und Kubatur der Bebauung ist darauf ausgelegt, dass sie, in Verbindung mit einer geeigneten Grundrissorientierung durch Anordnung der Aufenthaltsräume auf der lärmabgewandten Seite, zu einer weitgehenden Verminderung der Lärmimmissionen an den schutzbedürftigen Fassaden führt und zudem die dahinterliegende Bebauung wirksam vom Lärm abschirmt. Der „Lärmschutzriegel“, der im Teilgebiet MU 3 entsteht, trägt daher maßgeblich dazu bei, ruhige Bereiche im Blockinneren zu schaffen die ein weitgehend störungsfreies Wohnen zu ermöglichen, was bereits zuvor erläutert wurde.



Der „Lärmschutzriegel“ ist Bedingung für die Wohnnutzung im rückwärtigen Bereich. Durch die geplante Gebäudestruktur wird eine abschirmende, lärm-schützende Wirkung für die dahinterliegenden Gebäude erzielt. Dies trägt grundlegend zur Lösung des Lärmkonflikts bei. Ohne eine solche Baustruktur wäre eine Nutzung des Plangebietes im Sinne eines urbanen, nutzungs-gemischten Gebietes mit hohem Wohnanteil nicht möglich, weswegen die entsprechenden Festsetzungen zwingend erforderlich sind.

Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen

Um den Lärmschutzkonflikt vollständig zu lösen, empfiehlt das schalltech-nische Gutachten zusätzlich zur beschriebenen „Lärmschutzbebauung“ pas-sive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden selbst, denn – wie zuvor bereits erläutert wurde – können durch die Lärmschutzbebauung alleine nicht überall gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

Da in Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 keine Orientierungswerte für Urbane Gebiete existieren, wurden im Hinblick auf eine sachgerechte Beurteilung des Verkehrslärms die Orientierungswerte für Verkehrslärmeinwirkungen in Misch-gebieten zu Grunde gelegt. Sie entsprechen von der hier zulässigen schutz-bedürftigsten Nutzung (Wohnbebauung) her dem Urbanen Gebiet.

Für die vorliegend im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans fest-gesetzte Gebietsart „Urbanes Gebiet“ (MU) betragen die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 damit analog zu einem Mischgebiet (MI) 60 dB(A) am Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und 50 dB(A) in der Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr). Das Gutachten stellt aufgrund der zu erwartenden Überschreitungen der Orientie-rungswerte in Teilbereichen (insbesondere im Nachtzeitraum) fest, dass ver-schiedene passive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind, um einen aus-reichenden Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen und überall gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Auf der Grundlage der gutachtlichen Empfehlungen werden daher verschie-dene schallschützenden Festsetzungen getroffen.

Hierzu ist zunächst anzumerken, dass die Anforderungen an Außenbauteile im Hinblick auf den passiven Schallschutz gemäß DIN 4109 anhand des „maß-geblichen Außenlärmpegels“ ermittelt werden.

Derzeit über die Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) förmlich einge-führt ist dabei die Fassung aus dem November 1989 (DIN 4109: 1989-11), die jedoch aus schalltechnischer Sicht (so auch die Aussage des Gutachters) nicht mehr dem Stand heutiger Erkenntnisse entspricht. Eine Neufassung der DIN aus dem Jahr 2016 wurde zwischenzeitlich zurückgezogen. Dem „Stand der Technik“ entspricht eine vom Normausschuss verabschiedete, jedoch noch nicht förmlich eingeführte Fassung vom Januar 2018 (DIN 4109: 2018-01).

Aus fachlicher Sicht werden durch die Änderungen in der DIN 4109: 2018-01 gegenüber der DIN 4109: 1989-11 für störempfindliche Nutzungen entlang von Bahnstrecken mit erheblichem Nachtverkehr, wie vorliegend im Baugebiet „Rosenquartier“ in Koblenz, höhere Anforderungen an den passiven Schallschutz gestellt. Daher wurde seitens des Gutachters die ausdrückliche



Empfehlung ausgesprochen, im Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ die Festsetzungen zum passiven Schallschutz auf der Grundlage der aktuellen Fassung der DIN 4109: 2018-01 zu treffen.

Das Rechenverfahren zum passiven Schallschutz der DIN 4109 von 1989 beruht auf dem ermittelten Außenlärmpegel am Tag (6.00 bis 22.00 Uhr). Insbesondere aber an Bahnstrecken, wie vorliegend, können bei nächtlichem Güterzugverkehr im Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00) Außenlärmpegel auftreten, die über den Tagwerten liegen.

Dass dies im konkreten Plangebiet der Fall ist, belegt die schalltechnische Untersuchung.

Die DIN 4109 von 2018 trägt solchen Situationen Rechnung, indem zur Ermittlung des „maßgeblichen Außenlärmpegels“ der Nachtwert mit einem Zuschlag von 10 dB(A) anstelle des Tagwertes verwendet wird, sofern die Differenz zwischen Tag- und Nachtwert weniger als 10 dB(A) beträgt, was im „Rosenquartier“ der Fall ist. Sie definiert demnach strengere Mindestanforderungen an Außenbauteile als die DIN 4109 von 1989. Sie entspricht dem aktuellen Stand der Bautechnik und definiert schließlich einen besseren Lärmschutz, insbesondere hinsichtlich des Schutzes der Nachtruhe. Aus schalltechnischer Sicht wird demnach die Anwendung der DIN 4109 vom Januar 2018 (DIN 4109: 2018-01) empfohlen, was der Schallgutachter ausdrücklich bestätigt hat.¹⁹

Die Stadt Koblenz hat sich daher aufgrund der konkreten Umstände des Einzelfalls (hohe nächtliche Lärmbelastungen durch den Güterzugverkehr auf der Bahnstrecke Koblenz-Köln) und der Empfehlungen des Gutachters im Zuge der Interessenabwägung dazu entschlossen, die Festsetzungen des Bebauungsplans auf der Grundlage der strengeren DIN 4109 vom Januar 2018 zu treffen.

Die Anwendung der DIN 4109 von 2018 (DIN 4109: 2018-01) im Rahmen der Bauleitplanung entspricht dem Lärmvorsorgegedanken und repräsentiert den aktuellen Stand der Lärminderungstechnik, insbesondere, weil sie strengere Mindestanforderungen an den Schallschutz stellt. Die Mindestanforderungen der DIN 4109 von 1989 (DIN 4109: 1989-11) werden damit automatisch eingehalten.

Dem Lärmvorsorgegedanken folgend sind im Bebauungsplan „Rosenquartier“ zum Schutz vor Außenlärm für Außenbauteile von Aufenthaltsräumen die Anforderungen der Luftschalldämmung nach DIN 4109, Teil 1 „Schallschutz

¹⁹ Hinweis: Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämmmaße von Außenbauteilen ist nach den Vorschriften der DIN 4109: 2018-01 der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB(A) zu mindern, was nach der DIN 4109: 1989-11 nicht der Fall war. Die maßgeblichen Außenlärmpegel werden dabei nicht mehr zu sogenannten „Lärmpegelbereichen“ mit einer Abstufung in Schritten von 5 dB(A) zusammengefasst, sondern in 1 dB(A)-Schritten ermittelt.

Bei der Neuregelung in der DIN 4109: 2018-01 handelt es sich jedoch nicht um einen „Schienenbonus“, den es früher in anderen Regelwerken gab. Es ist vielmehr ein Korrekturfaktor, der aufgrund der Frequenzzusammensetzung der Schienenverkehrsgeräusche im Vergleich zu anderen Lärmarten (z.B. Straßenverkehr, Flugverkehr, ...) fachlich begründet ist. Ähnliche Korrekturwerte für Schienenverkehrsgeräusche sind auch in anderen Regelwerken (z.B. 24. BImSchV, VDI 2719) zur Ermittlung des erforderlichen passiven Schallschutzes enthalten.



im Hochbau-Teil 1: Mindestanforderungen“ Ausgabe Januar 2018, zu beachten. Auf der Grundlage dieser aktuellen und dem Stand der Lärm-minderungstechnik entsprechenden DIN-Vorschrift ergeben sich die erforderlichen bewerteten Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ der Außenbauteile unter Berücksichtigung des maßgeblichen Außenlärmpegels und der unterschiedlichen Raumarten nach der in den textlichen Festsetzungen abgedruckten Gleichung, wobei mindestens ein bewertetes Schalldämmmaß $R'_{w,ges}$ von 30 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume, Büroräume und Ähnliches einzuhalten ist. Dieser Wert garantiert einen ungestörten Schlaf sowie eine ungehinderte Kommunikation an jeder Stelle im Gebäude.

Da die erforderlichen gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ in Abhängigkeit des Verhältnisses der vom Raum aus gesehenen gesamten Außenfläche eines Raums S_s zur Grundfläche des Raums S_G stehen, sind sie auf der Grundlage der Vorgaben des Gutachtens nach DIN 4109, Teil 2 (Januar 2018), Gleichung 32, mit dem Korrekturwert K_{AL} nach Gleichung 33 zu korrigieren. Für Außenbauteile, die unterschiedlich zur maßgeblichen Lärmquelle orientiert sind, enthält die DIN 4109, Teil 2 (Januar 2018) unter Punkt 4.4.1. weitere Vorgaben, die nach den Textfestsetzungen verbindlich zu beachten sind.

Um eine ausreichende Flexibilität im Rahmen der Bauausführung zu gewährleisten, können Ausnahmen von den getroffenen Festsetzungen zugelassen werden, soweit im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, dass – insbesondere gegenüber den von Lärmquellen abgeschirmten oder von Lärmquellen abgewandten Gebäudeteilen - geringere gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ erforderlich sind.

Die maßgeblichen Außenlärmpegel im Tageszeitraum und zum Schutz des Nachtschlafs sind in der Planzeichnung in Form gesonderter Kartendarstellungen kenntlich gemacht.

Um in Schlafzimmern, in Kinderzimmern sowie in kombinierten Wohn-/ Schlaf-räumen und in Ein-Zimmerwohnungen zu jeder Zeit einen ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten, werden im Bebauungsplan zusätzlich weitergehende Anforderungen an die Belüftung gestellt und durch entsprechende Festsetzungen verbindlich gemacht. Demnach sind Schlafräume mit einer schallgedämmten Lüftungsanlage auszustatten, die einen ausreichenden Luftwechsel (20 m³/h pro Person) während der Nachtzeit sicherstellt. Diese Luftmenge entspricht bei üblichen Raumgrößen von Schlafzimmern in etwa einem vollständigen Luftwechsel pro Stunde.

Erläuterung:

Beispiel-Schlafräum 16 m² x Höhe 2,50 m = 40 m³ Rauminhalt; bei einer Belegung mit zwei Personen ergibt sich ein notwendiger Luftwechsel nach der Festsetzung von 40 m³/h, also einem vollständigen Wechsel der Raumluft in jeder Stunde. Dies ist aus gesundheitlichen Aspekten (ausreichender Sauerstoffgehalt) sinnvoll.



Auf die festgesetzten schallgedämmten Lüfter kann im Einzelfall verzichtet werden, wenn im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens der Nachweis erbracht wird, dass in Schlafräumen durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten o.Ä. ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Diese Ausnahmeregelung ermöglicht es, bei der Bauausführung über alternative Lärmschutzkonzepte einen ausreichenden Schallschutz bei gleichzeitig ausreichendem Luftwechsel sicherzustellen, so dass eine größtmögliche Flexibilität in der Bauausführung gewahrt bleibt.

Um bei allen, auch bei kleineren Wohnungen innerhalb des gesamten Baugebiets einen ausreichenden Schutz von Aufenthalts- und Schlafräumen zu gewährleisten, wurde zudem festgesetzt, dass ab einem maßgeblichen Außenlärmpegel ‚Tag‘ gemäß DIN 4109 (DIN 4109: 2018-01) von 71 dB(A) die Grundrisse der Wohnungen so zu gestalten sind, dass pro Wohnung mindestens ein Aufenthaltsraum mit den notwendigen Fenstern auf der lärmabgewandten Seite liegen muss. Bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen müssen mindestens zwei Aufenthaltsräume entsprechend orientiert sein. So ist sichergestellt, dass durch die Grundrissorganisation ein zusätzlicher Lärmschutz erreicht wird und zur lärmbelasteten Fassade hin weniger lärmempfindliche Räume (Treppenhäuser, Flure, Abstellräume, Küchen, WCs, Bäder, ...) angeordnet werden.

Auch hier gelten Ausnahmen im Sinne einer möglichst großen Flexibilität im Rahmen der Bauausführung. So kann in der Genehmigungsplanung nachgewiesen werden, dass durch geeignete bauliche Maßnahmen, wie z.B. transparente Vorbauten o.Ä., gewährleistet ist, dass vor einem Aufenthaltsraum der maßgebliche Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 (DIN 4109: 2018-01) von 70 dB(A) Tag nicht überschritten wird, was innovative bauliche Konzepte fördert.

Im besonders vom Lärm belasteten Teilgebiet MU 3 (Lärmschutzbebauung) sind an den zur Eisenbahnstrecke Koblenz-Köln hin gelegenen Fassaden Fenster von Aufenthaltsräumen grundsätzlich nur zulässig, wenn durch bauliche Maßnahmen ein ausreichender Schallschutz auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Belüftung gewährleistet ist. An dieser Seite sind alle Fenster von Aufenthaltsräumen mit einer schallgedämmten Lüftungsanlage auszustatten, die einen ausreichenden Luftwechsel sicherstellt. Die jeweiligen Schalldämmanforderungen gemäß DIN 4109 (DIN 4109: 2018-01) müssen hier auch bei Aufrechterhaltung des erforderlichen Mindestluftwechsels überall eingehalten werden, weil es sich hierbei um die direkt zur Bahnstrecke hin orientierte Fassade handelt, für die nochmals höhere Lärmschutzanforderungen gelten.

Da die vorgenannten passiven Schallschutzmaßnahmen zwar die Innenräume, nicht aber die Außenwohnbereiche wie Balkone, Loggien, Terrassen o.Ä. schützen, wird zusätzlich festgesetzt, dass diese an den Fassaden, die einen Beurteilungspegel im Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) von 60 dB(A) oder mehr aufweisen, zusätzlich zu schützen sind.

Hier sind Schallschutzmaßnahmen zu treffen, die sicherstellen, dass der Beurteilungspegel von 60 dB(A) am Tag nicht überschritten wird, um auch in den Außenwohnbereichen eine ungestörte Kommunikation zu gewährleisten. Dies



kann beispielsweise durch entsprechende Verglasungen in Form von Wintergärten o.Ä. geschehen.

Die betroffenen Bereiche sind in einer gesonderten Plandarstellung auf der Planurkunde (Zusatzkarte zum Schutz der Außenwohnbereiche: „Verkehrslärmeinwirkungen Tag mit Bebauung gemäß Konzept - Fassaden mit Verkehrslärmeinwirkungen > 60 dB(A)“) kenntlich gemacht.

Für Tiefgarageneinfahrten, deren Lage zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt ist, da es sich vorliegend um einen „Angebotsbebauungsplan“ handelt, der keine diesbezüglichen verbindlichen Vorgaben enthält, ergeht der Hinweis, dass Geräuscheinwirkungen durch die Nutzung von Tiefgaragen möglichst gering zu halten sind. Allerdings kann erst im Rahmen des Genehmigungsverfahrens, nach Vorliegen der konkreten Planungen, eine entsprechende Einzelfallbetrachtung angestellt werden, die nach den Vorgaben der TA Lärm zu erfolgen hat.

Grundsätzlich gilt für Tiefgaragen, dass sie so errichtet und betrieben werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärminderung vermeidbar sind, und dass die nach dem Stand der Technik zur Lärminderung unvermeidbaren Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Grundsätzlich wird daher empfohlen, die Tiefgaragen-Zufahrten mit lärmarmen Rolltoren, Regenrinnen usw. auszustatten, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Im Einzelfall ist zudem zu prüfen, ob die Wände und ggf. auch die Decken im Bereich der Zufahrten mit geräuschabsorbierenden Materialien ausgekleidet werden müssen. Eine solche Prüfung ist jedoch erst im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens unter Berücksichtigung der Situation des Einzelfalls sinnvoll möglich, weshalb der Bebauungsplan diesbezüglich keine weitergehenden Festsetzungen trifft.

6.10.12 Zusammenfassung des Lärmschutzkonzeptes

Das vom Verkehrslärm stark belastete Plangebiet, in dem in Teilbereichen mit erheblichen Überschreitungen der maßgeblichen schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 zu rechnen ist, kann nur durch umfassende Lärmschutzmaßnahmen so geschützt werden, dass überall und zu jeder Zeit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt sind.

Hierzu wurde zunächst eine „Lärmschutzbebauung“ konzipiert und festgesetzt, die die Blockinnenbereiche durch eine entsprechende Gebäudestellung und Bauweise sowie durch die zwingend viergeschossige Bauweise schützt. Durch weitreichende passive Schallschutzmaßnahmen und Vorgaben zur Grundrissorientierung wird ein ausreichender Schutz der Innenräume, vor allen Dingen der Wohn- und Aufenthaltsräume, erreicht. Außerdem werden zusätzlich Vorkehrungen zum Schutz der Außenwohnbereiche festgesetzt.

Auf die Festsetzung aktiver Schallschutzvorkehrungen in Form von Erdwällen oder Lärmschutzwänden wird verzichtet, da sie in der konkreten räumlichen Situation nicht effektiv bzw. angemessen sind.



Mit den im Bebauungsplan festgesetzten Schallschutzmaßnahmen wird den bei freier Schallausbreitung prognostizierten Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte begegnet und der städtebaulichen Zielsetzung eines urbanen, nutzungsgemischten Gebietes mit möglichst hoher Wohnqualität in angemessener Weise Rechnung getragen.

Alle Innenräume und Außenwohnbereiche werden durch passive Schallschutzmaßnahmen ausreichend vor Lärm geschützt. Die Freibereiche, insbesondere die das Gebiet von Nord nach Süd durchquerende „Grünachse“ einschließlich des hier angeordneten neuen Spielplatzes, werden durch die Gebäudeanordnung vom Verkehrslärm abgeschirmt.

Somit können im gesamten Plangebiet die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

Das städtebauliche Konzept einer lärmabschirmenden Bebauung (geschlossener Gebäuderiegel, „Lärmschutzbebauung“) entlang der Gleise sowie im Bereich der Andernacher Straße in Kombination mit der Festsetzung zusätzlicher passiver Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage eines schalltechnischen Gutachtens sorgt für eine umfassende Lösung des Lärmkonflikts.

6.11 Emissionsbelang Erschütterung

Bedingt durch die Lage des Plangebiets in unmittelbarer Nähe zur Bahntrasse Koblenz-Köln wurde das Büro „Prinz Engineering“ damit beauftragt, eine Erschütterungsmessung im Plangebiet durchzuführen.²⁰

Die Erschütterungen wurden auf der Grundlage der DIN 4150-3, Zeile 2 „Wohngebäude und ihre Konstruktion und/oder Nutzung gleichartige Bauten“, hinsichtlich des Neubaus von Gebäuden bewertet. Als zukünftige Nutzung wurden mehrgeschossige Wohngebäude zu Grunde gelegt.

Für die Erschütterungsmessung wurden zwei Messstellen eingerichtet, die eine Einschätzung dahingehend erlauben, ob mögliche Schwingungen durch den Güterzugverkehr als „kritisch“ für die geplante Bauausführung einzustufen sind. Die erste Messstelle wurde an der südwestlichen Gebäudeecke der ehemaligen DB Güterhalle eingerichtet. Die zweite Messstelle auf der Westseite der DB Güterhalle im mittleren Gebäudebereich. Die Messsysteme befanden sich ca. 5,00 bis 10,00 m von den Gleisen entfernt.

Das Erschütterungsgutachten stellt für das Plangebiet keine Überschreitung der maßgeblichen Grenz- bzw. Richtwerte fest. Diese wurden laut Gutachten jederzeit deutlich unterschritten. Die Erschütterungsimmissionen (Einwirkungen auf das Bestandsgebäude) sind demnach während des Messzeitraums als unkritisch anzusehen.

Nach jetzigem Sach- und Wissensstand (Art und Häufigkeit des aktuellen Bahnverkehrs) sind auch für die geplante Bebauung keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Das Erschütterungsgutachten kann aber nicht gänzlich ausschließen, dass sich der erhebliche Güterzugverkehr langfristig

²⁰ Erschütterungsmessung Nullmessung- NM01, Prinz Engineering, Stand: November 2017



negativ auf die angrenzende Bebauung auswirken kann. Bei einer Neubebauung sind daher geeignete Gründungsmaßnahmen zu empfehlen.

6.12 Äußere Gestaltung baulicher Anlagen

Im vorliegenden Bebauungsplan werden bauordnungsrechtliche Festsetzungen zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 88 Abs. 1 Nr. 1 Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) getroffen. Sie beziehen sich auf die Zulässigkeit bzw. Unzulässigkeit von Werbeanlagen. Diese sind lediglich an der Stätte der Leistung zulässig, um ihre Anzahl zu begrenzen und damit die städtebauliche Gestalt des Gebietes zu wahren. Da es sich bei Betrieben im Plangebiet regelmäßig nur um kleinere Anlagen handelt, ist eine entsprechende Begrenzung sowie der Ausschluss von Fremdwerbungen angemessen.

Zudem enthält der Bebauungsplan Festsetzungen zur Beleuchtung der Außenfassaden, die dem gleichen Zweck dienen. Frei brennende Leuchtmittel, direkt nach außen gerichtete Beleuchtungssysteme und dynamische Beleuchtungen, wie etwa blinkende Installationen, Farbwechsler usw., sind unzulässig, da sie ebenfalls negativen Einfluss auf die Gestaltung des Plangebietes haben und regelmäßig zudem das Wohnen stören. Außerdem dient die Festsetzung dem Schutz der Insektenfauna, indem bestimmt wird, dass nur insektenfreundliche Leuchtmittel, wie etwa Natriumdampf-Niederdrucklampen oder LED-Lampen, verwendet werden dürfen. Zudem dürfen nur vollständig abgeschlossene Lampengehäuse verwendet werden, um das Eindringen von Insekten zu verhindern und deren Tötung zu vermeiden.

6.13 Zahl der notwendigen Stellplätze

Auf der Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 88 Abs. 6 und Abs. 1 Nr. 8 LBauO werden im Bebauungsplan Regelungen zur Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen im Plangebiet getroffen. Dies ist erforderlich, da die Stadt Koblenz nicht über eine Stellplatzsatzung verfügt und die allgemeinen Regelungen der LBauO zur Zahl notwendiger Stellplätze für Wohnungen vorliegend nicht ausreichend präzise sind.

Die Notwendigkeit, hier weitergehende Festsetzungen zu treffen und die Festlegung der Zahl der Stellplätze für Wohnungen nicht dem Baugenehmigungsverfahren zu überlassen, ergibt sich aus dem städtebaulichen Konzept, das weiter vorne ausführlich erläutert wurde.

Aufgrund der gewünschten baulichen Dichte und der angestrebten Zahl von rund 200 Wohnungen im Plangebiet resultiert innerhalb des „Rosenquartiers“ ein nicht unerheblicher Bedarf an Stellplätzen, die überwiegend unterirdisch untergebracht werden sollen. Gleichzeitig verfügt das Plangebiet jedoch durch seine innenstadtnahe Lage sowie die gute ÖPNV-Anbindung über beste Voraussetzungen, die Zahl der privaten Kraftfahrzeuge gegenüber anderen Gebieten in weniger günstiger Lage deutlich zu reduzieren, was ausgewiesenes Ziel der Stadt Koblenz ist. Die Stadt hat daher vorliegend einen generellen Stellplatzbedarf von 1,2 Stellplätzen pro Wohneinheit festgelegt, der aus dem Verkehrsgutachten abgeleitet wurde. Naturgemäß sinkt dieser



durchschnittliche Bedarf mit abnehmender Wohnungsgröße, wohingegen bei größeren Wohnungen i.d.R. ein höherer Bedarf entsteht.

Insofern wurde eine Differenzierung dergestalt getroffen, dass für Wohnungen mit einer Wohnfläche bis zu 60 m² lediglich 1,0 Stellplätze zu schaffen sind, für Wohnungen mit einer Wohnfläche von mehr als 60 bis zu 90 m² je 1,2 Stellplätze und für Wohnungen mit einer Wohnfläche von mehr als 90 m² je 1,5 Stellplätze. Für kleinere Wohnungen (Studentenappartements, Ein- bis Zweizimmerwohnungen, Seniorenwohnungen, ...) wird ein Stellplatz pro Wohnung für ausreichend erachtet. Bei Wohnungen von 90 m² und mehr soll durch die Festsetzung von 1,5 Stellplätzen pro Wohnung hingegen sichergestellt werden, dass kein „wildes Parken“ innerhalb des Plangebietes stattfindet. Die Berechnung erfolgt dabei anhand der Summe aller Wohnungen in einem Wohngebäude mit Addition der einzelnen Werte, so dass sich im Durchschnitt des gesamten Plangebietes in etwa der Wert von 1,2 Stellplätzen pro Wohnung ergibt.

Anhand einer Matrix wurde der Stellplatzbedarf zuvor sehr differenziert überprüft und im Hinblick auf Wohnungen mit unterschiedlicher Größe in kleineren Abstufungen berechnet. Eine weitergehende Differenzierung, als in den textlichen Festsetzungen letztlich vorgenommen, hat sich jedoch als unzumutbar erwiesen, weil sie die Handhabung in der Umsetzung erschwert. Insbesondere wurde darauf verzichtet, für Wohnungen mit einer Größe von weniger als 60 m² einen geringeren Wert als 1,0 Stellplätze pro Wohnung festzusetzen, weil dies in der Umsetzung im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens Schwierigkeiten mit sich bringt. Außerdem wurde die Zahl der notwendigen Stellplätze bei Wohnungen mit mehr als 90 m² auf 1,5 pro Wohnung begrenzt, was der Lagegunst des Gebietes und der guten ÖPNV-Anbindung geschuldet ist.

Für alle anderen Nutzungen (außer Wohnen) werden die Vorgaben des § 47 LBauO und der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000 (MinBl. 2000, S. 231) zur Größe und Beschaffenheit der Stellplätze als ausreichend erachtet. Weitergehende Festsetzungen sind daher für diese Nutzungen nicht erforderlich.

6.14 Grünordnungskonzept / Landschaftsplanung

Zwar ergibt sich bei einem Bebauungsplan nach § 13a BauGB kein naturschutzfachliches Ausgleichserfordernis, und auch eine Umweltprüfung sowie ein Umweltbericht sind hier entbehrlich, dennoch sind die wesentlichen Umweltbelange zu beachten, wozu auch die Grünordnung und die Landschaftsplanung gehören. Aus diesem Grund wurden über die Festsetzungen zum Lärmschutz hinaus im vorliegenden Bebauungsplan auch landespflegerische Festsetzungen getroffen, die der Erhöhung der städtebaulichen Qualität im Plangebiet und der Verbesserung der allgemeinen Umweltbedingungen dienen.

Diese werden nachfolgend kurz erläutert.



6.14.1 Pflanzliste

Bei den in der Pflanzliste aufgeführten Bäumen und Sträuchern handelt es sich um standortgerechte und klimaangepasste Sorten, die für die verbindlich festgesetzten Mindestanforderungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäß Punkt 1.2 ff. der textlichen Festsetzungen gelten. Dies ist erforderlich, um sicherzustellen, dass die Pflanzen am Standort „Rosenquartier“ gedeihen. Bei der Auswahl handelt es sich um Sorten, die sich innerhalb der Stadt Koblenz an vergleichbaren Standorten bereits bewährt haben. Für weitergehende Bepflanzungen können auch andere Sorten zur Anwendung kommen, um eine entsprechende gestalterische Freiheit zu erhalten.

Die Mindestanforderungen hinsichtlich der Qualitäten der Pflanzen stellen sicher, dass diese problemlos anwachsen und von Anfang an (und nicht erst nach Jahren) eine ausreichende Begründung des Plangebietes gewährleistet ist.

6.14.2 Begründung im Bereich des vorhandenen Spielplatzes (Planzeichnung E1)

Die im Bereich des vorhandenen Kinderspielplatzes vorhandenen Bäume und Sträucher sollen nach Möglichkeit erhalten und dauerhaft gepflegt werden, weil sie die typische Gestalt des Spielplatzes prägen und zudem Schatten spenden. Allerdings ist es aufgrund des Zustands einiger Bäume und Sträucher sowie aus Gründen der Belichtung und Besonnung unabdingbar, sie an einigen Stellen auszdünnen oder im Sinne der Pflege und der dauerhaften Erhaltung zurückzuschneiden, was durch die getroffene Festsetzung jederzeit möglich ist.

6.14.3 Begründung im Bereich der Grünachse (Planzeichnung A1)

Die zentrale Grünachse, die das Plangebiet von Nord nach Süd durchquert, ist zentrales gestalterisches Element. Hier ist die Anlage eines durchgehenden Weges mit kleinen Aufenthaltsbereichen, die mit Sitzgelegenheiten u.Ä. ausgestattet sind, geplant, wobei vorhandene großkronige Bäume nach Möglichkeit zu erhalten und dauerhaft zu pflegen sind, um bereits zu Beginn der Bebauung eine angemessene Gestaltung und Durchgrünung des Plangebietes zu gewährleisten. Um diesen Gedanken zu unterstützen, sind desweiteren wegebegleitend auf die gesamte Länge insgesamt mindestens 14 standortgerechte, großkronige Bäume aus der vorgenannten Pflanzliste mit den dortigen Mindestqualitätsanforderungen anzupflanzen.

Außerdem sind mindestens 20 % der Vegetationsfläche flächig mit Sträuchern zu bepflanzen, wobei die Mindestgröße dieser Flächen jeweils 25 m² betragen muss, um eine ausreichende gestalterische, aber auch kleinklimatische Wirkung zu entfalten und einen nutzbaren Lebensraum für Tiere zu schaffen.

Die Anlage von Tiefgaragenzufahrten, die die Grünachse zwangsläufig unterbrechen, wird auf zwei begrenzt. Außerdem sind sie nur bis zu einer Breite von jeweils höchstens 6 m zulässig, wodurch sichergestellt wird, dass nicht ein größerer Teil der Fläche versiegelt wird, was dem Gedanken der durchgehenden Grünachse entgegenliefe.



6.14.4 Begrünung der privaten Vorflächen (Planzeichnung A2)

Die Verpflichtung zur Begrünung der privaten Vorflächen und Flächen zwischen den Gebäudeteilen im Teilgebiet MU 3 als offene Grünflächen entspringt dem Gedanken, eine gestalterische Verzahnung mit der öffentlichen Grünachse zu erreichen. Auf diese Weise wird die Wahrnehmung der Trennung zwischen öffentlichem und privatem Grün weitgehend aufgehoben, wodurch der „Grünraum“ im Blockinnenbereich eine deutlich größere Dimension annimmt, was durch die Nichtzulässigkeit von Einfriedungen der privaten Grünflächen unterstützt werden soll.

Im betreffenden Bereich sind mindestens 50% der jeweiligen Flächen zu begrünen und als Vegetationsfläche dauerhaft zu erhalten, um sicherzustellen, dass die privaten Grünflächen nicht mehr als nötig durch andere Anlagen wie z.B. Fahrradabstellplätze, Bänke, Mülltonnenstellplätze o.Ä. gestört werden. Wie auch in den öffentlichen Bereichen und aus denselben Erwägungen wie dort sind mindestens 20 % der Vegetationsfläche mit Sträuchern zu bepflanzen, wobei die Mindestgröße der zusammenhängenden Gehölzflächen wiederum 25 m² betragen muss.

Die restlichen Flächen stehen für das Anlegen von Wegen, Feuerwehrezufahrten u.Ä. sowie von kleinen Aufenthaltsbereichen mit Bänken etc. zur Verfügung, was als ausreichend erachtet wird.

6.14.5 Begrünung der privaten Vorflächen (Planzeichnung A3)

Eine besondere Bedeutung kommt der privaten Vorfläche mit der Bezeichnung A3 zu. Sie soll als zentraler Quartierstreffpunkt gestaltet werden. Daher ist hier sowohl eine gestalterische, als auch eine funktionale Vernetzung mit der öffentlichen Grünfläche „Grünachse“ (A1) gefordert, was durch die Nichtzulässigkeit von Einfriedungen der privaten Grünflächen unterstützt werden soll. Die Gestaltung soll in offener Weise als kombinierter Grün- und Aufenthaltsbereich erfolgen. Daher beschränkt sich die Verpflichtung zur Begrünung hier auf 20% der Fläche. Im übrigen Bereich sollen gemäß dem Grundgedanken des städtebaulichen Konzeptes, das dem Bebauungsplan zugrunde liegt, Wege, Aufenthaltsbereiche u.Ä. geschaffen werden. Hier könnte zudem ein Café, ein Bistro, eine Eisdiele o.Ä. geschaffen werden.

6.14.6 Begrünung im Bereich des geplanten Spielplatzes (Planzeichnung A4)

Der neu anzulegende Kinderspielplatz innerhalb der Anpflanzfläche (A4) ist durch standortgerechte, großkronige Bäume und Sträucher zu begrünen, um seine Funktion erfüllen zu können. Durch die Festsetzung wird eine ausreichende Beschattung sichergestellt, weswegen auch festgesetzt wurde, dass abgängige Bäume und Sträucher zu ersetzen sind. Zur Wahrung der Funktion des Spielplatzes sind die Sträucher hier nicht flächig, sondern in kleinen Gruppen anzupflanzen. Giftige Pflanzen werden zum Schutz der Nutzer ausgeschlossen.

6.14.7 Begrünung von Stellplatzanlagen

Die Festsetzung zur Begrünung von Stellplatzanlagen mit mindestens einem standortgerechten, hochstämmigen und großkronigen Laubbaum pro angefangenen 7 oberirdischen Stellplätzen im räumlichen Zusammenhang mit der



Stellplatzanlage dient einer ausreichenden Verschattung und hat zudem positive kleinklimatische Auswirkungen. Damit die Bäume dauerhaft existieren und wachsen können, muss die Baumgrube mindestens 12 m³ Volumen und die Baumscheibe eine Größe von mindestens 6 m² aufweisen. Andernfalls wäre der dauerhafte Bestand der Bäume nicht sicherzustellen. Die anzupflanzenden Bäume sind aus diesem Grund auch gegen Anfahren (Anfahrerschutz) und die Wurzelscheibe gegen Überfahren (Überfahrerschutz) zu sichern.

6.14.8 Dachbegrünung

Die Festsetzungen zur Dachbegrünung bei Flachdächern und flachgeneigten Dächern durch eine mindestens extensive Bepflanzung dienen insbesondere der Verbesserung des Kleinklimas. Sie wirken einer zu starken Aufheizung des Quartiers entgegen und sorgen zudem dafür, dass Regenwasser verlangsamt abfließt und zum Teil sogar für eine längere Zeit gespeichert bzw. verdunstet werden kann, was wiederum das Kleinklima positiv beeinflusst.

Die Vegetationsschicht muss dabei eine Gesamtstärke von mindestens 8 cm aufweisen, um einen ausreichenden Wurzelraum für Sedumarten, Gräser, Kräuter u.Ä. zu bieten.

Um die notwendigen technischen und sonstigen Aufbauten nicht unangemessen einzuschränken und zudem die Dachflächen auch als Aufenthaltsraum nutzbar zu machen, wurden Dachterrassen und Flächen für betrieblich erforderliche technische Bauteile (Aufzugschächte, Lüftungseinrichtungen, Lichtkuppeln, Photovoltaikanlagen o.Ä.) von der Begrünungsverpflichtung ausgenommen.

6.14.9 Begrünung Tiefgaragen

Da Tiefgaragen nach den Festsetzungen des Bebauungsplans auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig sind, ergibt sich die Notwendigkeit, hierfür weitergehende Festsetzungen zur Begrünung zu treffen, da ansonsten der Gedanke eines vernetzten Grünraums nicht umsetzbar wäre. Um auch für die Dächer von Tiefgaragen eine angemessene Begrünung zu ermöglichen, wird für Tiefgaragendächer eine Bodensubstratschicht mit einer Dicke von mindestens 80 cm mit entsprechender Bepflanzung gefordert. Ausgenommen sind lediglich Teilflächen, die für betrieblich erforderliche technische Bauteile, wie z.B. Lüftungseinrichtungen o.Ä., notwendig sind oder die für die Zuwegung zu den Gebäuden notwendiger Weise freigehalten werden müssen.

6.14.10 Straßenraumbegrünung

Die Festsetzungen zur Bepflanzung im Bereich der Planstraßen A und B mit mindestens 4 standortgerechten, hochstämmigen und großkronigen Laubbäumen pro 100 m Straßenlänge im räumlichen Zusammenhang mit der Straße dienen zum einen der gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes, zum anderen und insbesondere aber auch der Verschattung sowie der Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse.



6.14.11 Fassadenbegrünung

Die Festsetzungen zur Begrünung von Fassaden auf mindestens 10 % der Wandflächen, die auf einer Länge von mehr als 5 m keine Fenster aufweisen, hat mehrere Gründe.

Zu einen wird durch das Anpflanzen geeigneter, standortgerechter Rank- oder Kletterpflanzen eine gestalterische Aufwertung der Gebäude erreicht, zum anderen bieten entsprechende Pflanzen, die an Kletter- oder Rankhilfen in Form von Holz- oder Metallgerüsten, Spanndrähten o.Ä. wachsen, aber auch einen wichtigen Lebensraum für Kleinlebewesen, insbesondere verschiedene Insektenarten. Damit die Pflanzen dauerhaft gedeihen, sind robuste, hochkletternde Arten, wie beispielsweise Wilder Wein, Geißblatt, o.Ä. zu verwenden und in ausreichender Anzahl zu pflanzen.

Die Begrünung der Fassaden trägt außerdem zu einer diffusen Abstrahlung reflektierten Schalls bei, so dass sie zusätzlich dafür sorgt, dass Erhöhungen der Schallpegel an den Fassaden gegenüberliegender Gebäude durch Schallreflexionen vermieden werden. Dies ist insbesondere im Bereich gegenüber des „Lärmriegels“ im Teilbereich MU 3 von Bedeutung.

6.14.12 Begrünung privater Flächen

Für alle privaten Freiflächen, für die keine expliziten Pflanzverpflichtungen getroffen wurden (siehe vor) und die nicht als Weg, Zufahrt, Parkplatz oder Freisitz genutzt werden, gilt ebenfalls eine generelle Anpflanzverpflichtung, die sicherstellen soll, dass auch diese Flächen im Sinne des städtebaulichen Gesamtkonzeptes gestaltet werden.

Daher sind hier standortgerechte Bäume und Sträucher zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen, sofern die Flächen nicht als Nutzgärten benötigt werden, was ausdrücklich zulässig ist. Sträucher sind in kleinen Gruppen anzupflanzen, um eine gestalterische Auflockerung der Flächen zu ermöglichen und bei Bedarf auch notwendiger Wege u.Ä. herzustellen.

6.14.13 Zeitliche Umsetzung und Unterhaltung

Um sicherzustellen, dass die Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen nicht nur im öffentlichen Bereich, sondern auch auf den privaten Grundstücksflächen unmittelbar nach Fertigstellung der baulichen Anlagen umgesetzt werden, wurde der Zeitpunkt der Umsetzung explizit definiert. Für alle Pflanzmaßnahmen sollen bevorzugt einheimische Pflanzarten gewählt werden. Alle festgesetzten Neupflanzungen sind dauerhaft fachgerecht zu unterhalten, um die gestalterische und funktionale Wirkung (Verbesserung des Kleinklimas, Beschattung, ...) auch in Zukunft sicherzustellen.

6.15 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Als Maßnahme des Bodenschutzes sowie zur Verbesserung des Kleinklimas und zum leichteren Abfluss von Niederschlagswasser wurde festgesetzt, dass für Fußwege, Plätze, Hofflächen und sonstige Freiflächenbefestigungen,



einschließlich Feuerwehraufstellflächen, nur wasserdurchlässige Beläge verwendet werden dürfen. Dies sind z.B. wassergebundene (gewalzte) Decken, Splitt- oder Kiesbeläge, offenfugiges Pflaster, Rasengittersteine u.Ä.

Die Festsetzung gilt ausdrücklich nicht für Stellplatzflächen und deren Zufahrten, da hier u.U. durch abtropfendes Öl oder Kraftstoffreste, durch den Abrieb von Bremsscheiben o.Ä. eine Belastung des Grundwassers entstehen könnte.

Die Festsetzung dient der Begrenzung der Versiegelung innerhalb des Plangebietes auf das unvermeidbare Maß. Sie trägt damit auch zu einer weiteren Stabilisierung positiver kleinklimatischer Verhältnisse bei.

6.16 Folgenbewältigungskonzept Artenschutz

Im Zuge der Planung wurden durch das Büro Twelbeck, Mainz, in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde die Artengruppen Fledermäuse, Vögel, Reptilien und Heuschrecken kartiert. Sonstige geschützte Arten wie bspw. Bilche oder streng geschützte Schmetterlinge wurden im Rahmen der Kartierung miterfasst. Zusätzlich wurde geprüft, ob durch das Vorhaben Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten können.

Das Gutachten²¹ ist der Begründung als Anlage beigelegt. Es kommt zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

Fledermäuse

Die Erfassung der Fledermäuse fand sowohl 2016 als auch 2017 an jeweils drei Terminen statt. Die Begehungen wurden ab der Dämmerung bis in die Nachtstunden nach Mitternacht flächendeckend über alle zugänglichen Bereiche des Untersuchungsgebiets durchgeführt und dienten der Erfassung der vorkommenden Fledermausarten.

Die Artbestimmung der mittels Detektorbegehung erfassten Fledermäuse erfolgte anhand der Ortungslaute und anhand des Flugverhaltens. Des Weiteren wurden in Gebäuden an verschiedenen Standorten Batcorder zur automatischen Aufzeichnung von Fledermausrufen eingesetzt. Zusätzlich wurden alle potenziell als Fledermausquartier nutzbaren Strukturen vollständig auf Anzeichen von Fledermäusen abgesucht.

Das Gutachten stellt fest, dass der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Rosenquartier“ der Zwergfledermaus als Jagdhabitat dient. In Gebäuden und an den Fassaden im Geltungsbereich wurden weiterhin potenzielle Tagesquartiere festgestellt. Potenzielle Fortpflanzungs- oder Winterquartiere sind jedoch nicht vorhanden.

Als Vermeidungsmaßnahme wird der Abbruch von Gebäuden im Zeitraum vom 1. November bis zum 1. März, also außerhalb der Aktivitätszeit der Fledermäuse empfohlen.

Des Weiteren schlägt das Gutachten verschiedene Ausgleichsmaßnahmen auf freiwilliger Basis vor. So könnte Ersatz für die entfallenden potenziellen Tagesquartiere in Form von sogenannten „Spaltquartieren“ oder anderen

²¹ Bebauungsplan Nr. 307, Koblenz, Baugebiet „Rosenquartier“ Fachbeitrag zum Artenschutz, Twelbeck, Stand 22.1.2018



geeigneten Unterschlupfmöglichkeiten an den Fassaden der neu zu errichtenden Gebäude geschaffen werden.

Vorgezogene Ausgleichmaßnahmen sind jedoch nicht erforderlich.

Brutvögel

Bezüglich der Vogelarten wurden im Geltungsbereich des Bebauungsplans Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Nischenbrütern wie Hausrotschwanz und Haussperling festgestellt. Zudem wurde ein Brutplatz des Mauerseglers erfasst. Des Weiteren sind Gehölze als Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Gehölzbrütern vorhanden. Als Vermeidungsmaßnahme sieht das Gutachten die Rodung von Gehölzen nur außerhalb der Fortpflanzungszeit in den Wintermonaten zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar vor. Der Abbruch der Gebäude soll im gleichen Zeitraum, also außerhalb der Fortpflanzungszeit der Vögel, erfolgen.

Als Ausgleichsmaßnahme ist Ersatz für die entfallenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Nischenbrüter zu schaffen. Dazu sind 6 Nisthilfen an geeigneter Stelle an den zukünftigen Gebäuden anzubringen. Ausgleichsflächen sind nach den Ergebnissen des Gutachtens nicht erforderlich. Es wird jedoch vorgeschlagen, in der CEF-Ausgleichsfläche (vgl. Reptilien) Sandbadeplätze für Haussperlinge in Form von Sandlinsen anzulegen.

Die Funktion der Gehölze als Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Gebüschbrüter sollte durch entsprechende Pflanzungen von einheimischen Gebüsch innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans kompensiert werden. Entsprechende Pflanzverpflichtungen wurden festgesetzt (vgl. vor). Als freiwillige zusätzliche Maßnahme wird der Einbau von künstlichen Nisthilfen für gebäudebrütende Vogelarten (bspw. Haussperling) empfohlen.

Reptilien

Im Plangebiet wurde das Vorkommen von Mauereidechsen nachgewiesen. Es handelt sich um eine Teilpopulation von circa 100 adulten und subadulten Individuen. Durch die Planverwirklichung werden die Habitate der Mauereidechse im Geltungsbereich des Bebauungsplans dauerhaft zerstört.

Mit Blick auf den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es notwendig, die Mauereidechsen vor Beginn der Baumaßnahmen abzufangen und in einen Ersatzlebensraum umzusiedeln. Um eine Wiedereinwanderung der Individuen zu verhindern, ist eine Eidechsenüberwanderungsbarriere um den Eingriffsbereich herum zu errichten. Für die umzusiedelnden Mauereidechsen ist als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme die Errichtung eines Ersatzlebensraums in relativer Nähe zum Bauvorhaben erforderlich.

Als Ersatzlebensraum ist ein Teil des Flurstücks in der Gemarkung Neuendorf, Flur 11, Parzelle 35/34 vorgesehen. Für die Umsiedlung der Mauereidechsen solle eine CEF-Ausgleichsfläche von mindestens 1.000 qm vorlaufend hergestellt werden. Dies ist zwischenzeitlich bereits erfolgt.



Abbildung 25: Lage der CEF-Maßnahme (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme) für die Mauereidechse (Quelle: ISU auf der Grundlage von Open Street Map) ohne Maßstab

Bei Beachtung der vorgenannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie des artenschutzrechtlichen Ablaufplans (siehe Gutachten, S. 25) - auch wenn die Umsiedlung nicht im Spätsommer 2018 durchgeführt wurde, sondern nunmehr im Frühjahr 2019 vorgesehen ist - ist kein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten.

6.17 Monitoring zur Wirksamkeit der Artenschutzmaßnahmen

An die abgeschlossene, erfolgreiche Umsiedlung der Mauereidechse in den CEF-Ersatzlebensraum schließt sich ein dreijähriges Monitoring mit jährlicher Bestandskontrolle und jährlicher schriftlicher Berichterstattung an die Untere Naturschutzbehörde an.

Sollte sich in dieser Zeit ein Einbruch in der Bestandsentwicklung zeigen, sind unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Stützung der Population durchzuführen.

Einzelheiten hierzu werden in der hierzu durchgeführten Untersuchung („Artenschutzrechtlicher Umgang mit der Mauereidechse mit landschaftspflegerischer Ausführungsplanung zur Ausgleichsfläche“ vom 30. April 2018 des Büros Landschaftsökologie und Zoologie, Dipl.-Biol. Rudolf Twelbeck) erläutert.



Die Konzeption wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Die vorgenannte Ausarbeitung ist dem Bebauungsplan als Anlage beigelegt.

6.18 Naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichregelung

Gemäß § 13a Abs.2 Nr. 4 BauGB gelten die Eingriffe in den Fällen des § 13a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 BauGB (zulässige Grundfläche weniger als 20 000 m²), die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als vor der planerischen Entscheidung erfolgt und zulässig. Die Eingriffe sind in diesem Fall sind nicht ausgleichspflichtig.

Die Tatbestandsmerkmale treffen vorliegend zu, sodass förmliche Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Realisierung des Bebauungsplans Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“ nicht erforderlich sind.

6.19 Klima und Lufthygiene

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde durch das Büro IMA²² eine Beurteilung der lokalklimatischen und lufthygienischen Auswirkungen der Bebauung des Plangebiets vorgenommen. Bei der Untersuchung wurden die Luftschadstoffe NO₂, inhalierbarer Feinstaub (PM 10) und lungengängiger Feinstaub (PM 2,5) betrachtet. Zur Beurteilung der Schadstoffkonzentrationen wurden die Grenzwerte des 39. BImSchV herangezogen. Die lufthygienischen Auswirkungen wurden mittels Screening ermittelt. Als mögliche Auswirkungen der Planung werden mehrere Punkte aufgeführt. Es handelt sich insbesondere um thermische Effekte, hier vor allen Dingen die Erwärmung der Süd- und Westfassaden der zu errichtenden Gebäude. Der Wärmespeicherwirkung der Gebäudeaußenwände sollte daher geringgehalten werden.

Im Mittel ist im Plangebiet jedoch auch im Falle einer Bebauung lediglich mit geringfügig höheren Lufttemperaturen zu rechnen als im Status quo. Die Auswirkungen auf die östlich angrenzenden Siedlungsbereiche werden daher aus Sicht des Gutachters als gering eingeschätzt.

Bezüglich der Strömungsverhältnisse und Durchlüftung ergeben sich durch die Gebäude Windgeschwindigkeitsreduktionen, sowohl im Plangebiet selbst, als auch an den westlich angrenzenden Wohnhäusern im Bereich der Douquestraße und der Feldstraße. Eine Strömungsreduktion ist dann ungünstig, wenn sich in diesen Zonen relevante Luftschadstoffe befinden.

Zur Minderung der thermischen und lufthygienischen Auswirkungen äußert das Klimagutachten folgende Planungsempfehlungen:

- Der Versiegelungsgrad sollte möglichst geringgehalten werden.
- Eine Dachbegrünung bei Gebäuden mit Flachdächern ist anzustreben.
- Zur Minimierung der Speicherwirkung und zur Reduktion anthropogener Abwärme sollten die Bauwerke gemäß aktuellem EnEV-Standard oder besser ausgeführt werden.

²² IMA- Richter & Röckle GmbH & Co.KG, Immissionen, Meteorologie, Akustik



- Der Anschluss an den ÖPNV und das Radwegenetz reduziert die Quell- und Zielverkehre.
- Ein emissionsarmes Heizverfahren ist anzustreben.

Soweit möglich, greift der Bebauungsplan die Vorschläge auf und trifft entsprechende Festsetzungen zur Verringerung der Versiegelung, zur Begrünung von Fassaden, Dachflächen und von Tiefgaragen usw. Weitere Maßnahmen sind aufgrund anderer Bestimmungen (z.B. EnEV) zwingend. Eine sehr gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist bereits jetzt gegeben.

Zusammenfassend stellt das Gutachten fest, dass die Grenzwerte von PM 10 und PM 2,5 sowohl im Nullfall (Status Quo), als auch im Planfall (mit Neubebauung) deutlich unterschritten werden.

Bei den Stickstoffoxiden (NO₂) ist die Luftbelastung bereits heute vergleichsweise hoch. Die Grenzwerte werden jedoch an allen betroffenen Straßen eingehalten.

Lokalklimatisch ergeben sich durch die Versiegelung und Bebauung ebenfalls geringfügige Veränderungen, jedoch sind nach Feststellung des Gutachtens die zusätzlichen Versiegelungen mit der Folgewirkung einer erhöhten Aufheizung des Untergrunds nicht nennenswert. Die Auswirkungen beschränken sich zudem auf die unmittelbaren Nahbereiche und haben keine negativen Auswirkungen auf die Umgebung.

Abschließend kommt das Gutachten zu der Feststellung, dass sich durch die geplante Bebauung im „Rosenquartier“ nur geringe lokalklimatische Auswirkung auf die Nachbarschaft ergeben. Die geplanten Gebäude bewirken aufgrund der gegenüber dem Bahnhof deutlich größeren Höhenentwicklung jedoch eine Reduktion der bodennahen Durchlüftung. Die geringe „Klimavielfalt“ wird aber durch die geplante und im Bebauungsplan verbindlich festgesetzte Durchgrünung des Plangebiets verbessert.

6.20 Wasserhaushalt und Boden

Um die Oberflächenversiegelung zu begrenzen und die Bodenfunktionen zu erhalten, sind nach den Festsetzungen des Bebauungsplans Fußwege, Hofflächen u.Ä. in wasserdurchlässiger Bauweise herzustellen. Demnach sollen befestigte Flächen mit wasserdurchlässigen Belägen wie etwa offenfugigem Pflaster, Drain-Pflaster, Schotterrasen, wassergebundenen Decken o.Ä. befestigt werden, um den Versiegelungsgrad zu minimieren. Von dieser Regelung ausgenommen sind die Flächen und Zufahrten von Stellplätzen und Parkplätzen, da der gesamte Planbereich im geplanten Wasserschutzgebiet Koblenz-Urmitz Schutzzone III B liegt und somit Verunreinigungen durch Öl und Reifenabrieb vermieden werden sollen. Dies dient dem Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen.

Im Hinblick auf die möglichen negativen Folgen einer Bebauung des Plangebietes ergingen im Zuge der Beteiligungsverfahren seitens der SGD Nord (Regionalstelle Wasserwirtschaft) verschiedene Anregungen. U.a. wurde gefordert, das anfallende unbelastete Niederschlagswasser innerhalb des Plangebietes zu versickern. Die Stellungnahme der SGD ließe jedoch außer Acht, dass es sich vorliegend nicht um eine unbelastete Situation, sondern um



eine Fläche handelt, die aufgrund der vorherigen Nutzungen bereits weitgehend versiegelt ist, weswegen diesbezüglich nicht alle Forderungen der SGD umzusetzen waren. Um die Thematik abschließend zu erörtern, fanden nochmals intensive Abstimmungen zwischen der Verwaltung (Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, Eigenbetrieb Stadtentwässerung) sowie der SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz (Ref. 32), statt.

Als Ergebnis wurde festgehalten, dass vorliegend von einer Versickerung, wie Sie ursprünglich gefordert wurde, aus folgenden Gründen abgesehen werden kann:

- Der derzeitige Versiegelungsgrad in Höhe von 80% wurde bei der Dimensionierung des geplanten Stauraumkanals in der Andernacher Straße, sowie in der Schmutzfrachtberechnung berücksichtigt.
- Die Planung stellt eine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar. Im verdichteten urbanen Gebiet stehen keine öffentlichen oder privaten Flächen zur Versickerung zur Verfügung.
- Die Versickerung ist technisch aufgrund der Bodeneigenschaften kaum durchführbar.
- Eine Verringerung der abflusswirksamen Flächen wird über eine extensive Dachbegrünung bzw. intensive Begrünung der Tiefgaragen erreicht.

Eine Verpflichtung zur intensiven Begrünung der Tiefgaragen sowie zur extensiven Begrünung von Flachdächern ist bereits Bestandteil der textlichen Festsetzungen. Weitergehende Regelungen hinsichtlich der sonstigen Dachbegrünungen werden zudem im Rahmen des Erschließungsvertrags verbindlich vereinbart.

Die SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, konnte den vorgeschlagenen Regelungen zur Verringerung der abflusswirksamen Flächen über eine extensive Dachbegrünung bzw. intensive Begrünung der Tiefgaragen daher aus wasserwirtschaftlicher Sicht abschließend zustimmen.

Im aufzustellenden Entwässerungskonzept werden die erforderlichen Maßnahmen berücksichtigt.

Die ergangenen Anregungen wurden unter Punkt F. „Hinweise“ in die textlichen Festsetzungen aufgenommen.

Der Erschließungsvertrag wird um die aus wasserwirtschaftlicher Sicht erforderliche Dachbegrünung ergänzt. Die Projektentwicklerin (Aurelis) wird verpflichtet, diese Vorgabe an den Rechtsnachfolger (z.B. Bauträger) weiterzugeben.



7. Verwirklichung der Geschlechtergerechtigkeit - Gender Planning

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans planungsrechtlich abgesicherte städtebauliche Konzeption eines nutzungsgemischten Quartiers im Sinne eines „Urbanen Gebietes“ mit hohem Wohnanteil sowie die Entwicklung eines durchgängigen, attraktiven Grünzugs mit Spielplätzen lässt keine geschlechterspezifischen Benachteiligungen bzw. Bevorzugungen erwarten.

Die Bestandssituation in der Umgebung wird deutlich aufgewertet. Im Plangebiet selbst entsteht eine angemessene bauliche Verdichtung, die trotzdem genügend Grünflächen und Freiräume bietet. Die nicht über das Bauplanungsrecht regelbaren Inhalte und weitergehenden Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden sich an den hierfür gültigen (geschlechterneutralen) Vorschriften, Verordnungen, Normen und Gesetzesgrundlagen zu orientieren haben.



8. Zusammenfassende Abwägung

Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Offenlage eingegangenen Stellungnahmen wurden seitens der Stadt Koblenz ausgiebig gewürdigt.

In einer Zusammenfassung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB am 06.06.2017 und der bis zum 27.03.2019 eingegangenen Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, die vom 19.12.2018 bis zum 25.01.2019 stattfand, sowie der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurden die vorgebrachten Anregungen im Einzelnen gewürdigt. Zu Einzelheiten wird auf das entsprechende Dokument (Anlage zur BV/0142/2019) verwiesen, das eine ausführliche Gegenüberstellung der eingegangenen Anregungen sowie der fachlichen Kommentierung hierzu enthält.

Aus der Abwägung ergaben sich keine grundlegenden Planänderungen, sodass keine erneute Offenlage erforderlich wurde. Bei den vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen handelt es sich ausschließlich um redaktionelle Anpassungen, wie z.B. die Ergänzung eines Planzeichens in der Planzeichnung (Denkmal außerhalb des Plangebietes), um die Korrektur von Paragraphen aufgrund geänderter Rechtsgrundlagen, um Klarstellungen sowie die Aufnahme zusätzlicher Hinweise in die textlichen Festsetzungen unter Punkt F. „Hinweise“.

Eine ursprünglich seitens der SGD Nord (Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz) erhobene Forderung zur vollständigen Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers innerhalb des Plangebietes konnte im Zuge weiterer Gespräche und Abstimmungen entkräftet werden. Von der Forderung wurde schließlich Abstand genommen, weil

- der derzeitige Versiegelungsgrad in Höhe von 80% bei der Dimensionierung des geplanten Stauraumkanals in der Andernacher Straße sowie in der Schmutzfrachtberechnung bereits berücksichtigt wurde,
- die Planung eine Verbesserung gegenüber dem Bestand darstellt und im verdichteten urbanen Gebiet keine öffentlichen oder privaten Flächen zur Versickerung zur Verfügung stehen,
- die Versickerung technisch aufgrund der Bodeneigenschaften kaum durchführbar ist und
- eine Verringerung der abflusswirksamen Flächen über eine extensive Dachbegrünung bzw. intensive Begrünung der Tiefgaragen sichergestellt werden kann.

In den Textfestsetzungen sind bereits Regelungen zur intensiven Begrünung der Tiefgaragen sowie zur extensiven Dachbegrünungen beinhaltet, die im Rahmen des Erschließungsvertrags berücksichtigt und verbindlich vereinbart werden.

Daher konnte die SGD Nord, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung der abflusswirksamen Flächen aus wasserwirtschaftlicher Sicht schließlich zustimmen, so dass auch diesbezüglich keine Änderungen der Planzeichnung oder der textlichen Festsetzungen erforderlich wurden.



9. Kosten

Die Kosten der Baureifmachung der Grundstücke im Plangebiet sollen gemäß den Regelungen eines städtebaulichen Vertrages weitestgehend von Aurelis als Eigentümerin des ehem. Güterbahnhofgeländes getragen werden, die hier neben der Tragung der Kosten des Bauleitplanverfahrens nach Herrichtung des Geländes insbesondere für die Herstellung der Erschließungsanlagen gem. § 127 Abs. 2 BauGB zuständig ist, jedoch mit Ausnahme der Herstellung des geplanten Kreisverkehrsplatzes.

In Unkenntnis des vorhandenen Fahrbahnaufbaus und des noch nicht abgestimmten Umfang der Maßnahmen lassen sich derzeit die Kosten für den Kreisverkehrsplatz noch nicht konkret benennen. Sollte ein Vollausbau erforderlich sein, ist von Kosten in Höhe von 250.000 € bis 450.000 €, je nach Baufeldgröße, auszugehen.

Gemäß den Regelungen des städtebaulichen Vertrages ist Aurelis bedarfsbezogen weiterhin für die Schaffung einer zweigruppigen Kindertagesstätte (Kita) zuständig. Bei der einer viergruppigen Kita, wie sie vom städtischen Amt für Jugend, Familie, Senioren und Soziales empfohlen wurde, würde die Stadt Koblenz die Hälfte der Baukosten tragen, wobei sich die Parteien darüber einig sind, dass sich die Baukosten in einem angemessenen Rahmen bewegen, wofür als Maßstab die in der „Handlungsempfehlung zur Sicherstellung familienbezogener Infrastrukturen“ der Stadt Koblenz festgeschriebenen Standards zu Grunde gelegt werden.

10. Allgemein verständliche Zusammenfassung

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene, nicht mehr benötigte Bahnflächen, so auch das ehemalige Güterabfertigungsgelände in Koblenz Lützel aufgegeben. Die Flächen befinden sich nun im Besitz der Aurelis Asset GmbH, Eschborn, die hier in Abstimmung und enger Kooperation mit der Stadt Koblenz ein attraktives, innenstadtnahes Quartier entwickeln möchte. Die Lage des Plangebiets geht aus Abbildung 1 auf Seite 4 hervor. Es wird im Westen durch die Bahnstrecke Koblenz-Köln, im Osten durch die Andernacher Straße und im Süden durch die Mayener Straße begrenzt. Die Bebauung nördlich der Feldstraße gehört dabei zum Plangebiet, die südlich hiervon liegenden Gebäude sowie die Bebauung im Bereich der Douquestraße jedoch nicht. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans hat eine Größe von rund 3,9 ha. Zur genauen Abgrenzung wird auf die Abbildung 2, Seite 8 und Abbildung 3, Seite 4, verwiesen.

Durch den vorhandenen Bahnhofsteilpunkt Koblenz Lützel sowie die das Plangebiet tangierenden Buslinien ist eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gegeben, die in Zukunft noch weiter ausgebaut werden soll. Die Planung berücksichtigt zudem verschiedene Fuß- und Radwegeverbindungen im Plangebiet und ihre Anbindung an das übergeordnete Netz, so dass sich das Plangebiet in attraktiver und sehr innenstadtnaher Lage befindet.

Als Voraussetzung für die geplante Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen muss ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Die hierfür zuständige Stadt



Koblenz hat am 09.03.2017 einen entsprechenden Aufstellungsbeschluss gefasst. Der Bebauungsplan hat die Nummer 307 und trägt die Bezeichnung Baugebiet „Rosenquartier“. Er wird im sogenannten „beschleunigten Verfahren“ nach § 13a Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt, weil es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung handelt, der der Wiedernutzbarmachung von Flächen sowie der Nachverdichtung dient und die Grundfläche, die überbaut werden darf, weniger als 20.000 Quadratmeter beträgt.

Ziel der Planung ist die Realisierung eines sogenannten „Urbanen Gebiets“ (kurz MU) gemäß § 6a Baunutzungsverordnung (BauNVO). Hierdurch kann dringend benötigter Wohnraum geschaffen werden. Zudem sind in einem solchen Gebiet auch die Ansiedlung von Büros und Dienstleistungsbetrieben, kleinen Gewerbebetrieben und Läden sowie sonstigen Infrastruktureinrichtungen, wie z.B. einer Kindertagesstätte, möglich.

Die Planung greift die gewachsene Struktur des Plangebiets und seiner Umgebung auf und berücksichtigt diese, so dass das „Rosenquartier“ sich hierin nahtlos einfügt. Für die Neubebauung wird ein Nutzungsmix im vorgenannten Sinne angestrebt. Für die rund 200 Wohnungen, von denen 20% im geförderten Wohnungsbau entstehen sollen, werden die Stellplätze überwiegend in Tiefgaragen und/oder Garagengeschossen angeordnet, um das Gebiet nach Möglichkeit weitgehend frei von Fahrverkehr und parkenden Autos zu halten.

Auf der Grundlage eines städtebaulichen Konzeptes, (Abbildung 11, Seite 31), sollen neben dem dringend notwendigen Wohnraum auch attraktive, wohnungsnaher Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität, einschließlich großzügiger Kinderspielflächen geschaffen werden.

Aufgrund der Tatsache, dass das Plangebiet durch die westlich verlaufende Bahnstrecke Koblenz-Köln vor allen Dingen auch in der Nacht hohen Lärmbelastungen ausgesetzt ist, sieht die Planung einen viergeschossigen Gebäuderiegel parallel zu den Bahngleisen vor, der die dahinterliegende Bebauung vor Lärm schützt. Für die „Lärmschutzbebauung“ selbst wird durch Vorgaben zur Grundrissorientierung sowie zu notwendigen passiven Schallschutzvorkehrungen, wie z.B. Lärmschutzfenster, ein ausreichender Schutz vor den Geräuschen der Bahn sichergestellt. So sind die Wohnungen z.B. von der Lärmquelle abgewandt zu orientieren. Wohn- und Aufenthaltsräume auf der bahnzugewandten Seite hin sind zudem mit Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen zu versehen. Für andere Lärmarten, wie z.B. den Straßenverkehrslärm der Andernacher Straße, werden ähnliche Festsetzungen getroffen.

Östlich des kammartig angeordneten Gebäuderiegels ist ein Grünzug vorgesehen, der das Plangebiet von Nord nach Süd durchquert. Er ist so geplant, dass eine optische Verzahnung mit den privaten Grünflächen, etwa den Vorflächen der Gebäude, Gärten usw. entsteht. Außerdem ist hier in Ergänzung der bereits bestehenden Kinderspielmöglichkeiten im Plangebiet ein weiterer Spielplatz angeordnet. Der Grünzug verläuft im Norden bis zu einem Baufeld, das für die Errichtung eines Hotels oder eines Dienstleistungsgebäudes mit Büros u.Ä., möglicherweise ergänzt um Einzelhandelsangebote, vorgesehen ist. Zwischen diesem Gebäude, das den nördlichen Auftakt des Plangebietes bildet und das daher sechs bis sieben Geschosse aufweisen soll,



und der Bahn, wird eine Fläche als sogenannter „Brückenkopf“ freigehalten, um hier später eine Fuß- und Radwegeverbindung über die Bahnstrecke in Richtung Feste Franz ausbauen zu können. Im Süden des Plangebietes verläuft der Grünzug bis zum dort vorhandenen Kinderspielplatz, der im Zuge der Baumaßnahmen attraktiviert werden soll.

Entlang der Andernacher Straße ist im Norden nochmals ein vier- bis sechsgeschossiger Baukörper vorgesehen, südlich davon soll die Bebauung die für die Umgebung typischen vier Vollgeschosse aufweisen, damit sie sich harmonisch in das Stadtbild einfügt. Die viergeschossige Bebauung setzt sich im Norden der Feldstraße fort.

Die Planung entspricht den übergeordneten Vorgaben, die sich z.B. aus dem Landesentwicklungsprogramm des Landes Rheinland-Pfalz (LEP IV) und dem Regionalen Raumordnungsplan der Region Mittelrhein-Westerwald ergeben.

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz (FNP) stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplans allerdings noch zum größten Teil als Fläche für Bahnanlagen dar. Verschiedene Teilgebiete werden dort aber auch als Wohnbaufläche sowie als Kerngebiet ausgewiesen. Da der Bebauungsplan nunmehr ein Urbanes Gebiet (MU) festsetzt, sind die bisherigen Darstellungen des FNP anzupassen.

Bei der Planung wurden auch andere Konzepte und Planungen, wie etwa der Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 oder das gerade fortgeschriebene Einzelhandels- und Zentrenkonzept berücksichtigt, so dass sichergestellt ist, dass der Bebauungsplan den übergeordneten Zielvorgaben der Stadt entspricht. Durch verschiedene Fachgutachten, beispielsweise zu den Themen Altlasten, Lärmschutz, Artenschutz usw. wurden wichtige Umweltbelange im Einzelnen untersucht und bewertet. Aus den Gutachten wurden umfangreiche und sehr differenzierte Festsetzungen für den Bebauungsplan abgeleitet, die sicherstellen, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im gesamten Plangebiet gewahrt werden und dass durch die Planung keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt verursacht werden.



Verzeichnis der verwendeten Grundlagen

Verwaltungsvorschriften, Normen und Richtlinien

TA Lärm: Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

DIN 4109-1: 2018-01 - Schallschutz im Hochbau - Teil 1: Mindestanforderungen

DIN 18005-1: 2002-07 - Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung

Informelle Planungen

Städtebauliches Grundkonzept:

tobe STADT, städte.bau.planung.dialog, Torsten Becker, Frankfurt a. M., 2017

Gestaltungs- und Funktionspläne, ISU Bitburg, 2018

Übersicht der Wohneinheiten, ISU Bitburg, 2018

Freiflächenplanung, Vorkonzept, H2R, Bad Breisig, 2018

Fachgutachten

Umwelttechnische Untersuchungen Grundstück (IBB 29000031) Andernacher Straße in Koblenz, Dr. Hug Geoconsult, Oberursel, Projekt Nr. 17409801, Mai 2017

Beurteilung der lokalklimatischen und lufthygienischen Auswirkungen der Überplanung des Bebauungsplangebiets Nr. 307 „Rosenquartier“ in Koblenz-Lützel“, Projekt-Nr.: 17-06-02-FR, iMA Richter & Röckle GmbH & Co. KG, Freiburg, März 2018

Verkehrsgutachten für die Projektentwicklung „Rosenquartier“ im Stadtteil Koblenz-Lützel, BSV Büro für Stadt und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen, September 2017

Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr.307 „Rosenquartier“ in Koblenz - Lützel, FIRU GfI, Bericht-Nr.: P17-078/5, Oktober 2018, einschließlich Stellungnahme zur Anwendbarkeit der DIN 4109:2018-01 P17-078/S1 vom 18. Februar 2019

Erschütterungsmessung Nullmessung- NM01, Ehemalige DB_Güterhalle, Projekt-Nr. 17661, Prinz Engineering, Eschborn, November 2017

Bebauungsplan Nr. 307, Koblenz, Baugebiet „Rosenquartier“ - Fachbeitrag zum Artenschutz, Landschaftsökologie und Zoologie, Rudolf Twelbeck, Mainz, November 2017

Bebauungsplan Nr. 307, Koblenz, Baugebiet „Rosenquartier“ - Artenschutzrechtlicher Umgang mit der Mauereidechse, Landschaftsökologie und Zoologie, Rudolf Twelbeck, Mainz, April 2018

Bebauungsplan Nr. 307, Baugebiet „Rosenquartier“ - Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPg), ISU Bitburg, August 2018



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Lage des Plangebiets	4
Abbildung 2:	Auszug aus dem Kataster mit Kennzeichnung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans	8
Abbildung 3:	Abgrenzung Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 307 Baugebiet „Rosenquartier“	11
Abbildung 4:	Überschneidungsbereich mit dem Bebauungsplan Nr. 89.....	12
Abbildung 5:	Ausschnitt aus dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, 2017.....	14
Abbildung 6:	Ausschnitt aus dem FNP der Stadt Koblenz.....	15
Abbildung 7:	Ausschnitt aus dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Koblenz, Seite 130.....	17
Abbildung 8:	Lage des Wasserschutzgebiets Koblenz / Urmitz, Abgrenzung vom 21.11.2016	21
Abbildung 9:	Lage der Bodenaufschlüsse im Plangebiet	25
Abbildung 10:	Karte mit Abgrenzung des Überschwemmungsgebiets gemäß § 83 LWG ff.	26
Abbildung 11:	Ausschnitt aus dem städtebaulichen Konzept.....	31
Abbildung 12:	Ausschnitt aus dem Vortrag vom 24.05.2017.....	32
Abbildung 13:	Auszug aus dem Funktions- und Gestaltungsplan	33
Abbildung 14:	Funktions- und Gestaltungsplan – Plan 1 – Übersicht.....	34
Abbildung 15:	Funktions- und Gestaltungsplan – Plan 2 – Funktionsgrundrisse	35
Abbildung 16:	Funktions- und Gestaltungsplan – Plan 3 – Stellplatzübersicht.....	36
Abbildung 17:	Funktions- und Gestaltungsplan – Plan 4 – Details.....	37
Abbildung 18:	Übersicht der Wohneinheiten	38
Abbildung 19:	Ausschnitt aus dem Erschließungsplan.....	43
Abbildung 20:	Übersichtskarte	44
Abbildung 21:	Geräuschvorbelastung durch Verkehrslärm bei freier Schallausbreitung, 5 m über Grund, Tag (06:00 bis 22:00 Uhr)	61
Abbildung 22:	Geräuschvorbelastung durch Verkehrslärm bei freier Schallausbreitung, 5 m über Grund, Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)....	62
Abbildung 23:	Geräuschbelastung durch Verkehrslärm unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung im ungünstigsten Geschoss, Tag (06:00 bis 22:00 Uhr)	67
Abbildung 24:	Geräuschbelastung durch Verkehrslärm unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung im ungünstigsten Geschoss, Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)	68
Abbildung 25:	Lage der CEF-Maßnahme (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme) für die Mauereidechse.....	90