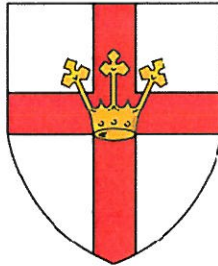


# Stadt Koblenz



## Bebauungsplan Nr. 303

### „Verkehrssicherheitsanlage und Verkehrsübungsplatz B 9“

#### Konzeption

Erläuterung (Kurzfassung)

Planteil

Exemplar der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB  
und  
der frühzeitigen Behördenbeteiligung gem. § 4 (1) BauGB

April 2012

## Inhaltsverzeichnis

<b>Erläuterung (Kurzfassung)</b>	<b>2</b>
<b>1 Planungsgrundlagen</b>	<b>2</b>
1.1 Planungsanlass	2
1.2 Vorhandene Planungsrechte	2
1.3 Planungsziele	2
1.4 Räumliche Lage und Geltungsbereich	2
<b>2. Übergeordnete räumliche Planungen</b>	<b>3</b>
<b>3. Städtebauliche Vorgaben</b>	<b>5</b>
3.1 Standortbeschreibung	5
3.2 Erschließung / Versorgung	6
3.3 Freiräume	6
3.4 Eigentumsverhältnisse	7
<b>4. Vorhabenkonzept</b>	<b>7</b>
4.1 Geltungsbereich	7
4.2 Städtebauliches Konzept	7
4.3 Städtebauliche Daten	8
4.4 Sonstige Besonderheiten / Einschränkungen	9
4.5 Landespflege / Artenschutz	10
4.6 Umweltkonzept	10
<b>5. Bodenordnung / Finanzierung</b>	<b>11</b>

## **Erläuterung (Kurzfassung)**

### **1 Planungsgrundlagen**

#### **1.1 Planungsanlass**

Der ADAC Mittelrhein beabsichtigt den Neubau einer Verkehrssicherheitsanlage an einem möglichst zentralen Standort mit guter verkehrstechnischer Erreichbarkeit in der Nähe des Oberzentrums Koblenz. Für die vorgesehene Erweiterung des Trainingsangebotes mit Verkehrssicherheitsanlage und Verkehrsübungsplatz, auch für das LKW-Training, wird eine Fläche von ca. 4 bis 5 ha benötigt, die an dem bestehenden Standort an der Hans-Böckler-Straße nicht zur Verfügung gestellt werden kann.

Aus der vorgeschalteten vereinfachten raumordnerischen Prüfung hat sich die Fläche westlich des Bubenheimer Baches mit Anbindung an die August-Horch-Straße (K 12) als künftiger Standort für die Verkehrssicherheitsanlage herausgestellt.

#### **1.2 Vorhandene Planungsrechte**

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 303 „Verkehrssicherheitsanlage und Verkehrsübungsplatz B 9“ sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren basieren auf der Grundlage des Ratsbeschlusses der Stadt Koblenz vom 04.03.2010.

#### **1.3 Planungsziele**

Ziel der Neuaufstellung des Bebauungsplans ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ausweisung einer Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrssicherheitsanlage“ (SO 1). Im benachbarten Parkhaus soll die Möglichkeit einer zeitweisen Nutzung für Verkehrsübungen offen gehalten werden. Daher wird die Grundstücksfläche des Parkhauses mit seiner heutigen Nutzung in ihrem Bestand gesichert und mit einer Ausweisung als zweite Sonderbaufläche „Parkhaus“ (SO 2) in den Bebauungsplan eingebunden. Zur Sicherung der verkehrlichen Erschließung wird die Stichstraße bis zur Anbindung an die August-Horch-Straße als Privatstraße Bestandteil des Bebauungsplanes. Zusätzlich sind die südöstlich des Bubenheimer Baches gelegenen Freiflächen bis zur Bahntrasse Köln - Koblenz - Mainz und Koblenz - Neuwied als Potential für die Ausweisung von Kompensationsflächen eingebunden.

#### **1.4 Räumliche Lage und Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes (Abb. 1) umfasst eine Fläche von ca. 12,80 ha zwischen der südlich gelegenen B 9 und der nördlich parallel verlaufenden Bahntrassen Köln - Koblenz - Mainz und Koblenz - Neuwied mit Teilflächen nördlich und südlich des Bubenheimer Baches.

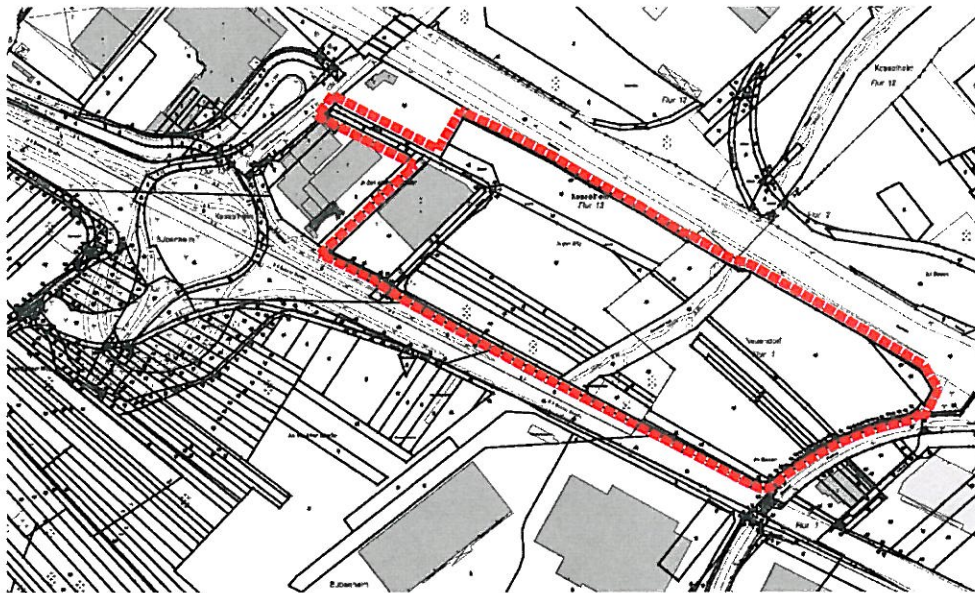


Abb. 1: Geltungsbereich des Bebauungsplans

## 2. Übergeordnete räumliche Planungen

Die Beurteilung der angestrebten Nutzungsstruktur erfolgt unter Berücksichtigung der Vorgaben der übergeordneten räumlichen Planungen. Diese werden im Anschluss stichpunktartig aufgeführt:

### Landesentwicklungsprogramm LEP IV 2008

- Oberzentrum Koblenz mit einem oberzentralen Entwicklungsschwerpunkt
- Bahnlinie als großräumige Schienenverbindung und die B 9 als überregionale Straßenverbindung
- angrenzende Freiflächen südlich der B 9 gehören zu einem Bereich für den „großräumig bedeutsamen Freiraumschutz“
- „Bereich von herausragender Bedeutung für den Grundwasserschutz“

### Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, RROP 2006

- Oberzentrum Koblenz als Schwerpunktraum in einem vorwiegend ökologischen Sanierungsraum mit der besonderen Funktion „Gewerbe“ und „Erholung“
- regionaler Grünzug im Einzugsbereich des Bubenheimer Baches, der im Plangebiet endet
- Vorrangfläche für den wasserwirtschaftlichen Grundwasserschutz





Abb. 2: Auszug aus dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald

### Flächennutzungsplan (1983)

- geplante Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung P ‚Ruhender Verkehr‘ östlich des Bubenheimer Baches mit einer Vorhaltefläche für die geplante Bahntrasse mit Haltepunkt der Bahnstrecke Koblenz-Lützel – Mayen-Ost,
- bahneigene Flächen als Flächen für Ver- und Entsorgung entlang der Bahnlinien Köln - Koblenz - Mainz und Koblenz – Neuwied sowie landwirtschaftlichen Nutzflächen westlich und im direkten Umfeld des Bubenheimer Baches
- breitflächige Überspannung von Leitungstrassen

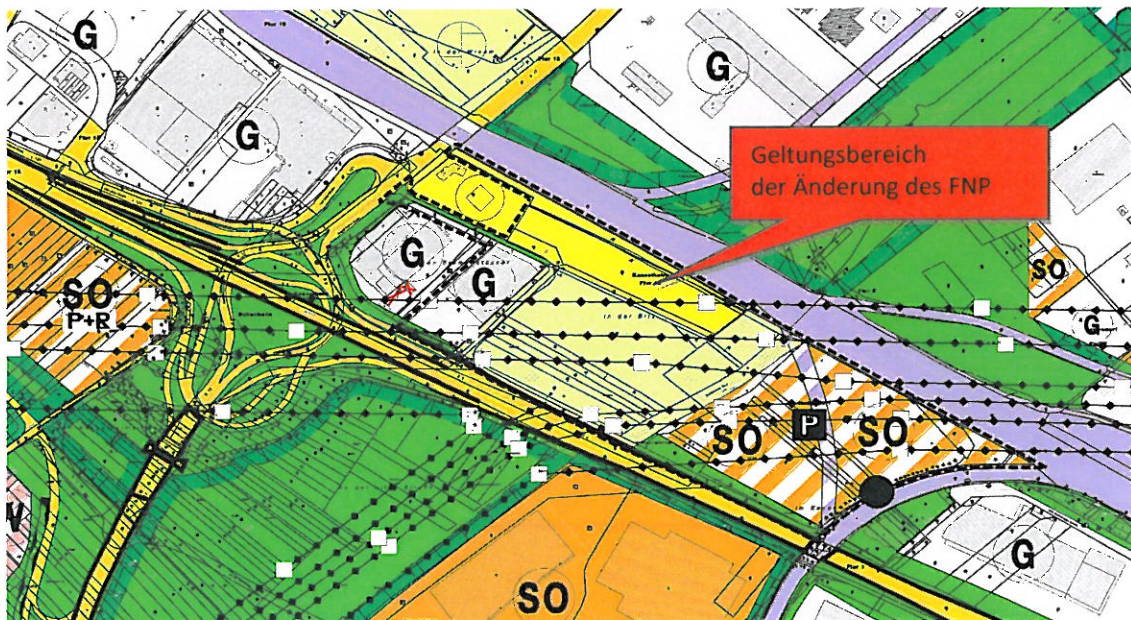


Abb. 1: Auszug aus dem FNP der Stadt Koblenz

### Lage zu Siedlungen und Schutzgebieten

- Im unmittelbaren Umfeld des Standortes sind Gewerbegebiete, ein Industriegebiet und Sonderbauflächen „Einzelhandel“ ausgewiesen.
- Die Entfernung zur nächsten Wohn- bzw. Mischbaufläche:  
Bubenheim ca. 630 m, Lützel ca. 850 m, Wallersheim ca. 1.400 m,  
Kesselheim ca. 1.600 m,
- Keine Kennzeichnung als Schutzgebiete und -objekte gemäß §§ 23 -29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), „Natura 2000“ mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (Flora-Fauna-Habitat-Gebiete) und Europäischen Vogelschutzgebieten gegeben.
- Darstellung des Bubenheimer Baches mit einem breiteren Grünstreifen als geplantes Landschaftsschutzgebiet gemäß der Schutzgebietenkonzeption der Stadt Koblenz (GfL 2004).
- Lage innerhalb der Wasserschutzzone IIIa.

## **3. Städtebauliche Vorgaben**

### **3.1 Standortbeschreibung**

Auf einer Teilfläche westlich des Bubenheimer Baches ist die Neuanlage einer Verkehrssicherheitsanlage mit Verkehrsübungsplatz geplant. Sie liegt im Anschluss an das gewerblich genutzte Gelände mit dem Parkhaus der Firma Eierstock. Für die Anlage werden im Wesentlichen Flächen in Anspruch genommen, die heute nicht bebaut sind. Im ausgewiesenen Geltungsbereich sind bisher keine Regelungen im Rahmen eines Bebauungsplanes getroffen.

Unmittelbar südlich der DB Strecke Koblenz - Neuwied befindet sich eine Fläche im Besitz des Bundeseisenbahnvermögens, die heute als temporäre Depone für Bauschutt genutzt wird. Daran schließt nach Süden die landespflegerische Kompensationsfläche für den Bubenheimer Kreisel des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz an. Auf dieser Fläche befinden sich Wiesen, teilweise mit hochstämmigen Obstbäumen. Sie wird extensiv landwirtschaftlich unterhalten.

Entlang der B 9 verfügt die Stadt Koblenz über eine Fläche, die sie als Grünstreifen in Form einer Streuobstbrache (Lärm und Sichtschutz) zur B 9 unterhält.

Im Vorfeld wurde die Möglichkeit für temporäre wettergeschützte Übungen (z.B. Ein- und Ausparken, Zweirad Parcours) in Teilbereichen des Parkhauses erörtert. Diese Option soll auch weiterhin beachtet werden. Daher wird diese Fläche im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zusätzlich berücksichtigt.

Die für die Verkehrssicherheitsanlage beanspruchte Fläche liegt im Bereich der breitflächigen oberirdischen Leitungstrassen zweier Stromversorger. Eine Unterbauung der Leitungstrassen einschließlich deren erforderlicher Schutzabstände gestaltet sich daher nur unter entsprechenden Einschränkungen.



Die Anlage einer Verkehrssicherheitsanlage ist, auch mit den Einschränkungen für die untergeordneten Hochbaumaßnahmen außerhalb der erforderlichen Schutzzonen, möglich. Im Vorfeld wurde bereits mit den Versorgungsträgern Kontakt aufgenommen, um die erforderlichen Vorgaben abzustimmen.

### **3.2 Erschließung / Versorgung**

Die an die August-Hoch-Straße anbindende private Erschließungsstraße zum Bereich Großkino und Parkhaus befindet sich z. Zt. in einem provisorischen Zustand und entspricht nicht dem Standard einer städtischen Erschließungsstraße, teilweise hat sie lediglich Wirtschaftswegequalität.

Parallel zur B 9 verläuft ein Wirtschaftsweg bzw. Geh- und Radweg der südlich des Parkhauses an die private Erschließungsstraße anbindet.

In der an die August-Hoch-Straße anbindende Erschließungsstraße bis zum Parkhaus sind Leitungen der städtischen Wasserversorgung, der Abwasserentsorgung, des Erdgas- und Stromnetzes und der Telekommunikation vorhanden. Die Erweiterung der Leitungsnetze ist mit geringem Aufwand möglich, die Erschließung ist somit gesichert.

Die Sicherung der Erdleitungen der Deutschen Bahn AG ist in den Verkehrsflächen südöstlich des Parkhauses zu beachten.

### **3.3 Freiräume**

Die naturräumlichen Gegebenheiten mit ihren Landschaftspotenzialen stellen sich wie folgt dar: Die Böden sind zwar unversiegelt, jedoch durch Bimsabbau verändert und durch eine Altlast (Siedlungsabfälle) und eine Bodendeponie östlich des Bubenheimer Baches vorbelastet. Bezüglich des Wasserhaushaltes unterliegen die ergiebigen Grundwasservorkommen in den Terrassenkiesen dem Trinkwasserschutz (Schutzzone IIIa). Als Oberflächengewässer verläuft der Bubenheimer Bach in einem renaturierten Abschnitt als Gewässer III. Ordnung durch das Plangebiet. Geländeklimatisch fungieren die Freiflächen des Plangebietes als Kaltluftflächen mit mäßiger Abflussmöglichkeit. Hinsichtlich der Biotopstrukturen besteht das Plangebiet größtenteils aus Grünland mit jungen Obstgehölz- und Strauchpflanzungen auf Teilflächen (Ausgleichsflächen des Landesbetriebs Mobilität). Randlich befinden sich Gebüsch- und Gehölzstrukturen sowie eine verbuschte Streuobstbrache. Die Bodenaufschüttungen sind mit Pionierfluren unterschiedlicher Sukzessionsstadien bewachsen. Randlich befinden sich auch hier umfangreiche Gebüsch- und Gehölzstrukturen. Geschützte Biotope und Flächen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Unter den festgestellten Vogelarten dominieren typische Gehölzbrüter, die zu den besonders geschützten Arten gehören. Im Umfeld des Bahndammes sind Vorkommen von Mauereidechsen als streng geschützte Art nachgewiesen. Bezüglich des Landschaftsbildes ist die Freifläche von der B 9 aus aufgrund der randlichen Streuobstbrache kaum einsehbar.

Parallel zur B 9 führt am Rand des Plangebietes ein Fuß- und Radweg vorbei. Diese Wegeverbindung zu den nächstgelegenen Wohngebieten von Bubenheim, Lützel, Kesselheim und Wallersheim ist aufgrund der Entfernung und der

Lage innerhalb der Gewerbe- und Industriegebiete wenig attraktiv. Zudem stellen die angrenzenden Verkehrsstraßen wegen der Lärmimmissionen eine erhebliche Vorbelastung dar, sodass die Fläche für die Erholungsnutzung nur von untergeordneter Bedeutung ist.

### 3.4 Eigentumsverhältnisse

Als Eigentümer der Grundstücke im Geltungsbereich sind aufgeführt:

- - Bundeseisenbahnvermögensamt
- - Deutsche Bahn Netz AG
- - Bundesstraßenverwaltung
- - Stadt Koblenz
- - Privateigentum

## 4. Vorhabenkonzept

### 4.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von ca. 12,80 ha mit der nachfolgenden Aufteilung der verschiedenen Nutzungen:

- |                                       |         |
|---------------------------------------|---------|
| - Sondergebiete (SO 1 und SO 2)       | 5,04 ha |
| - Verkehrsflächen:                    | 0,37 ha |
| - Vorhalteflächen Bahnanlagen         | 0,58 ha |
| - Flächen für Versorgungsanlagen      | 0,13 ha |
| - Wasserflächen                       | 0,10 ha |
| - Private und öffentliche Grünflächen | 6,58 ha |

### 4.2 Städtebauliches Konzept

Die Verkehrssicherheitsanlage umfasst im Wesentlichen flächenhafte, befestigte Übungsbereiche mit technischen Einbauten wie Dynamikfläche, Dynamikplatte, Gleitfläche, Kreisbahn sowie weiterer Aktionsflächen. Zusätzlich werden weitere Flächen für Rückfahrtsstrecken und Halte-/Staubereiche für Trainingsteilnehmer als befestigte Flächen angelegt.

Für Schulungs- bzw. Verwaltungsaufgaben und Werkstattbereich wird ein Gebäude mit einer Grundfläche von ca. 500 m<sup>2</sup> bzw. ca. 5000 m<sup>3</sup> BRI erforderlich. Im Bereich der Trainingsmodule ist jeweils eine Steuereinheit in der Größe bis maximal 30 m<sup>2</sup> mit ca. 90 m<sup>3</sup> (Containergröße) angegliedert.

Die verbleibenden Flächen auf der Verkehrssicherheitsanlage werden landschaftsgärtnerisch begrünt. Die Gesamtanlage wird aus sicherheitstechnischen Aspekten mit einer Zaunanlage versehen.

Ein großer Anteil des Oberflächenwassers wird als Brauchwasser für die Übungselemente (Wasserhindernisse) genutzt. Die Behandlung des überschüssigen, unbehandelten Oberflächenwassers erfolgt in Abstimmung mit den



zuständigen Behörden. Eine Versickerung von Oberflächenwasser aus befestigten Verkehrsflächen innerhalb der Wasserschutzzone IIIa ist nicht möglich.

Die Verkehrserschließung ist grundsätzlich über die bestehende Anbindung an die August-Horch-Straße (K 12) gegeben, die verkehrsgerecht gemäß RAST 06 mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m ausgebaut werden muss.

Aufgrund der Flächenausweisung der geplanten Anlage ist von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 700 Motorrad- und ca. 5.000 Pkw/Lkw-Teilnehmern pro Jahr auszugehen. Diese geringe zusätzliche Verkehrsbelastung kann an dem Knotenpunkt der K 12 (August-Hoch-Straße) / Carl-Zeiss-Straße / Großkino zusätzlich aufgenommen werden.

Der Bedarf an Stellplätzen wird auf dem Gelände der Verkehrssicherheitsanlage vorgehalten.

### **4.3 Städtebauliche Daten**

Unter Berücksichtigung der industriellen und gewerblichen Prägung des Umfeldes sind bauplanungsrechtlich folgende Festsetzungen für den Bereich der Sonderbauflächen vorgesehen:

#### Art der baulichen Nutzung

- Die unbebaute Fläche für die Verkehrssicherheitsanlage wird als Sonderbaufläche mit der entsprechenden Zweckbestimmung (SO 1) festgesetzt.
- Die bereits bebaute Fläche des Parkhauses wird entsprechend ihrer heutigen Nutzung als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Parkhaus (SO 2) festgesetzt. Die Option der Mitbenutzung für Fahrübungen innerhalb des Parkhausgebäudes darin enthalten.

#### Maß der baulichen Nutzung

- GRZ 0,8 für die Bauflächen SO 1 und SO 2
- Der Bereich SO 2 (Parkhaus) wird in seinem heutigen Bestand hinsichtlich GRZ und Höhenentwicklung festgeschrieben.
- Anzahl der Vollgeschosse SO 1 – IV, SO 2 – III unter Berücksichtigung der Vorgaben der Versorgungsträger RWE und Amprion für die Schutzzone der Leitungstrassen. Die maximalen Gebäudehöhen werden für den unbebauten Flächenteil mit Bezug auf die NN-Höhe definiert (max. 14 m über dem Ursprungsgelände).

#### Bauweise

- Für SO 1 ist aufgrund des geringen Bedarfs an Hochbauten eine offene Bauweise (o) vorgesehen,
- Das bestehende Parkhaus im Bereich SO 2 überschreitet in seinen Abmessungen die Vorgaben einer offenen Bauweise, daher ist hier eine abweichende Bauweise – im Sinne der offenen Bauweise – Gebäude mit Grenzabstand, jedoch ohne Längenbegrenzung zulässig.

### Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Für die äußere Gestaltung der untergeordneten Hochbauten im Sondergebiet werden hinsichtlich der Dachform und den zu verwendenden Materialien keine gestalterischen Festsetzungen getroffen. Gleiches gilt für die bereits bestehende Parkhausanlage auf der angrenzenden SO 2 - Ausweisung.

Für künftige Werbeanlagen im Geltungsbereich werden hinsichtlich einer möglichen Fremdwerbung, der Höhenentwicklung und der Gestaltung bauordnungsrechtliche Festsetzungen getroffen. Hierbei soll einerseits die Option für Eigenwerbung der direkt ansässigen Betriebe vorgehalten werden und gleichzeitig soll ein zu großes externes Werbeangebot entlang der B 9 unterbunden werden.

Zusätzlich werden zur Gestaltung der Einfriedungen bzw. notwendigen Stellplätze und sonstiger untergeordneter baulicher Elemente Aussagen getroffen, die zur funktionalen und optischen Einbindung beitragen sollen.

### **4.4 Sonstige Besonderheiten / Einschränkungen**

#### Immissionsschutz

Der anlagebezogene Verkehrslärm, im Wesentlichen bedingt durch Beschleunigungs- und Bremsvorgänge bzw. Rangiervorgänge, ist nutzungsbedingt lediglich für die Tageszeiten zwischen von 7:30 – 18:00 Uhr zu erwarten. Daher lassen sich aufgrund der starken Vorbelastungen im Planbereich und der Entfernung zur nächsten Wohnbebauung (mind. 600 m) keine immissionsrelevanten Auswirkungen der geplanten Verkehrsanlage auf die umgebende Nutzungen erkennen.

#### Luftschadstoffe

Aufgrund der Größe der Anlage und der damit verbundenen Frequentierung sowohl innerhalb der Anlage selbst als auch beim An- und Abfahrtverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen sind keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe zu erwarten.

#### Leitungstrassen

Durch die Einschränkungen der Freileitungen der Stromversorger RWE und AMPRION wurde bisher keine bauliche Nutzung dieser Fläche in Betracht gezogen. Für die geplante Verkehrssicherheitsanlage, mit den überwiegend flächenhaft angelegten Übungselementen und dem geringen Anteil an Hochbauten, stellen die Leitungstrassen mit den erforderlichen Schutzabständen kein Ausschlusskriterium dar. Es sind jedoch Einschränkungen bei den Gebäude- bzw. Fahrbahn-NN-Höhen und bei der Verwendung von Gehölzpflanzungen bezüglich der Endwuchshöhe zu beachten.

### Vorhalten der Bahntrasse

Die im Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz östlich des Bubenheimer Baches geplanten Bahntrasse soll auch weiterhin vorgehalten werden.

### **4.5 Landespflege / Artenschutz**

Durch das Vorhaben ergeben sich folgende Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:

Bezüglich des Bodenpotenzials entsteht trotz der Nutzung der Altlastenfläche eine Neuversiegelung von ca. 2,6 ha. Hinsichtlich des Wasserhaushaltes können durch ein Regenwasserbewirtschaftungskonzept nachteilige Auswirkungen minimiert und Beeinträchtigungen des Grundwassers vermieden werden. In einem gesonderten Klimagutachten wurde festgestellt, dass der Verlust von Kaltluftentstehungsflächen und die Entstehung einer Wärmeinsel durch die Versiegelung keine klimarelevanten Folgen auf die Umgebung haben. Im Hinblick auf das Biotoppotenzial sind durch das Vorhaben keine geschützten Biotope betroffen. Auch für den Bubenheimer Bach können Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Es gehen jedoch in erheblichem Umfang (ca. 3,00 ha) Offenlandflächen und Gehölzstrukturen verloren. Bezüglich der artenschutzrechtlichen Belange kann eine Beeinträchtigung der Mauereidechsen durch Umsiedlung auf benachbarte Flächen vermieden werden.

Die Errichtung eines Werbepylons im Bereich der bebaubaren Fläche des Sondergebietes der Verkehrssicherheitsanlage ist, unter Berücksichtigung der umgebenden gewerblichen und industriellen Bebauung mit den bereits vorhandenen Werbeflächen, als keine unverhältnismäßig große Beeinträchtigung des Landschaftsbild zu betrachten.

Für das Landschaftsbild sind durch den Bau der Verkehrssicherheitsanlage mit der Erhaltung der randlichen Gehölzstrukturen keine wesentlichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Das Kompensationskonzept sieht den ökologischen Ausgleich von Funktionsverlusten vor Ort vor. Die vorhandenen Kompensationsflächen des LBM RLP sollen nach derzeitigem Planungsstand auf entsprechende Ökokontoflächen im Bereich von Leutesdorf und Koblenz-Kesselheim verlegt werden, so dass die hier verbleibenden Flächen sowie die Flächen östlich des Bubenheimer Baches (derzeitige Bodendeponie) als Kompensationsflächen verwendet werden können.

### **4.6 Umweltkonzept**

Zur umweltgerechten, effizienten Planung des Baus und Betriebes der künftigen Verkehrssicherheitsanlage werden folgende wesentliche Ziele verfolgt:

- Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt (Flächenversiegelung),
- Einsatz umweltgerechter Baustoffe und innovativer und energieeffizienter Technologien,
- Nutzung von regenerativen Energien,



- Einbau von wassersparende Techniken bzw. Wasseraufbereitung
- Vermittlung von umweltfreundlichen Verhaltensweisen und alternativen Antriebstechniken im Verkehr,
- Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Landschaftspotentialen,
- landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Anlage.

## **5. Bodenordnung / Finanzierung**

Mit den Eigentümern der für die Verkehrssicherheitsanlage benötigten Flächen, einschließlich der Kompensationsflächen, wurde bereits Kontakt aufgenommen. Die Verhandlungen zum Grunderwerb sind zurzeit in einem konkreten Stadium und sollen in der nächsten Zeit zum Abschluss gebracht werden.

Die Kosten für Grunderwerb, Erschließung und Bau der geplanten Anlage einschließlich der erforderlichen Planungskosten und Kosten für gutachterliche Leistungen werden vom ADAC als Vorhabenträger getragen.

Durch Ratsbeschluss wurde die Verwaltung ermächtigt, u. a. zur Übernahme der sich aus dieser Bebauungsplanaufstellung ergebenden Kosten, einen städtebaulichen Vertrag mit dem ADAC als Antragsteller abzuschließen.

12-tx-120430-kf-bg-663