

Stadt Koblenz



Bebauungsplan Nr. 303

„Verkehrssicherheitsanlage und Verkehrsübungsplatz B 9“

Teil A:	Teil I	Begründung
	Teil II	Umweltbericht
Teil B:		Textfestsetzungen
Teil C:		Planteil

**Exemplar der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB
und
der Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

April 2013



**Dr. Manns + Conrad GmbH
Südstraße 14 56422 Wirges**

	Seite
Teil I	1
Begründung	1
1 Planungsgrundlagen	1
1.1 Planungsanlass	1
1.2 Planungsziele	1
1.3 Räumliche Lage und Geltungsbereich	2
3 Übergeordnete räumliche Planungen	3
4 Alternativenprüfung / Standortwahl	8
5 Projektbeschreibung	10
5.2 Standortbeschreibung	10
5.3 Vorhabenkonzept	11
5.4 Auswirkungen auf die Siedlungs- und Infrastruktur	12
6 Städtebauliche Daten	14
7 Festsetzungen im Bebauungsplan	15
7.1 Art der bauliche Nutzung	15
7.2 Maß der baulichen Nutzung	15
7.2.2 Höhe der baulichen Anlagen	16
7.2.3 Bauweise	16
7.2.4 Nachrichtliche Übernahme	17
7.2.5 Einschränkungen der Nutzung entlang der Bundesstraße B 9	18
7.2.6 Behandlung von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen	19
7.2.7 Beschränkungen der Behandlung von Werbeanlagen	19
7.2.8 Flächen mit Leitungsrechten	20
7.3 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	21
7.3.1 Werbeanlagen	21
7.3.2 Einfriedungen und Abfallbehälterplätze	21

8	Verkehrerschließung	22
9	Ver- und Entsorgung	25
9.1	Wasserversorgung	25
9.2	Schmutzwasserentsorgung	25
9.3	Versorgungsanlagen	26
10	Immissionsschutz	27
11	Umweltkonzept / Landespflege	32
12	Bodenordnung / Finanzierung	34
13	Kostenschätzung	35

Teil I

Begründung

1 Planungsgrundlagen

1.1 Planungsanlass

Der ADAC Mittelrhein beabsichtigt den Neubau einer Verkehrssicherheitsanlage an einem möglichst zentralen Standort mit guter Erreichbarkeit in der Nähe des Stadtgebietes Koblenz, um die bisherigen und zukünftigen Aktivitäten im Sinne einer anforderungsgerechten Fahrsicherheitsanlage mit Verkehrsübungsplatz zu entwickeln. 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 in Koblenz nicht zur Verfügung gestellt werden kann.

Diese vorhandene Fahrsicherheitsanlage entspricht nicht mehr den Qualitätskriterien des ADAC und soll deshalb den geltenden Standards angeglichen werden. Bisher können aufgrund des begrenzten Flächenangebotes lediglich Übungen für Pkw und Motorräder durchgeführt werden. Da in den letzten Jahren die Nachfrage nach Lkw-Trainings erheblich zugenommen hat, soll bei einer Neuanlage ein entsprechendes Angebot zusätzlich berücksichtigt werden.

Nach vorangegangener Prüfung einiger Standortalternativen im Rahmen der vorgeschalteten raumordnerischen Prüfung ist der Neubau einer Verkehrssicherheitsanlage in Form einer Fahrsicherheitsanlage und eines Verkehrsübungsplatzes zwischen der Bonner Straße (B 9), den bestehenden Gewerbeflächen an der August-Horch-Straße (K 12), der Bahnstrecken Köln-Koblenz-Mainz bzw. Koblenz-Neuwied und dem Bubenheimer Bach (Abb. 1) vorgesehen.

Zur Realisierung dieses Bauvorhabens wurde am 04.03.2010 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 303 „Verkehrssicherheitsanlage und Verkehrsübungsplatz B 9“ sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren vom Rat der Stadt Koblenz beschlossen.

1.2 Planungsziele

Ziel der Neuaufstellung des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ausweisung einer Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrssicherheitsanlage“. 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 mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ in den Bebauungsplan eingebunden. Zur Sicherung der verkehrlichen Erschließung wird die Anliegerstraße bis zur Anbindung an die August-Horch-Straße als private Verkehrsfläche Bestandteil des Bebauungsplanes.

Zusätzlich sind die südöstlich des Bubenheimer Baches gelegenen Freiflächen bis zur Bahntrasse Köln-Koblenz-Mainz und Koblenz-Neuwied eingebunden.

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes getroffenen Festsetzungen bilden die planungsrechtlichen Grundlagen zur Realisierung der geplanten Bauvorhaben.

Die Darstellung des Bebauungsplanes erfolgt im Maßstab 1:1.000.

Der Bebauungsplan besteht aus Planurkunde und Textfestsetzungen.

Dem Bebauungsplan ist diese Begründung und Umweltbericht gemäß § 9 Abs. 8 BauGB beigelegt.

1.3 Räumliche Lage und Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes (Abb. 1) umfasst eine Fläche von ca. 12,71 ha zwischen der südlich gelegenen B 9 und den nördlich parallel verlaufenden Bahntrassen Köln-Koblenz-Mainz und Koblenz-Neuwied mit Teilflächen nordwestlich und südöstlich des Bubenheimer Baches.

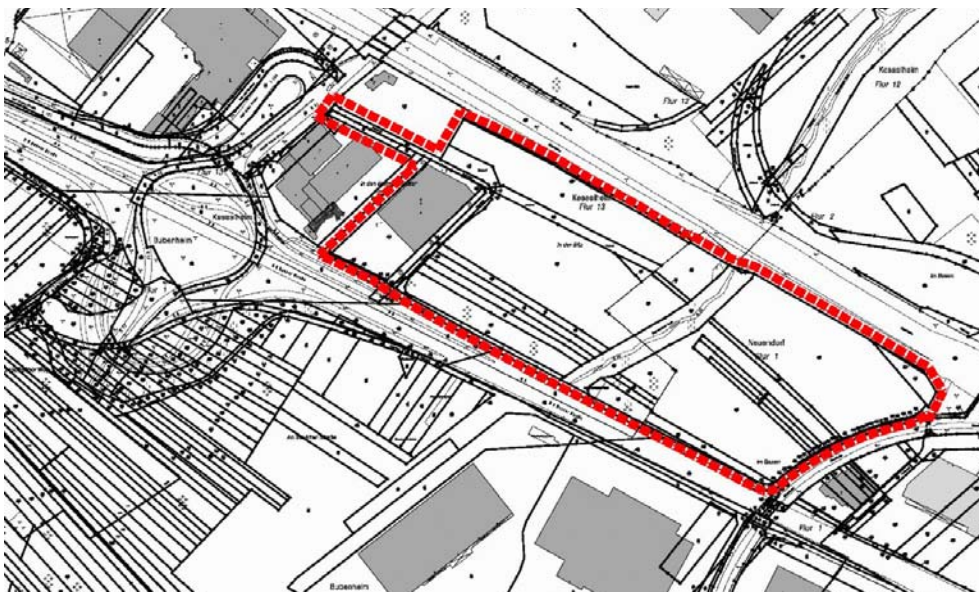


Abb. 1: Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 303
„Verkehrssicherheitsanlage und Verkehrsübungsplatz B 9“

Der nordwestliche Teilbereich ist durch die bereits bestehende Bebauung (Großkino und Parkhaus), landwirtschaftliche Nutzflächen (als Kompensationsflächen) sowie bahneigene Flächen entlang der Bahnlinie Köln–Koblenz–Mainz geprägt. Eine verkehrliche Erschließung über eine private Anliegerstraße mit Anbindung an die August-Horch-Straße ist gegeben.

Der südöstlich des Bubenheimer Baches gelegene Teilbereich ist nicht bebaut. Die brachliegenden Grünflächen werden derzeit teilweise als Bodendeponie genutzt. Über den Anschluss an die Otto-Schönhagen-Straße und die Unterführung der Bahntrasse ist diese Teilfläche erreichbar. Eine Verbindung der beiden Teilbereiche ist lediglich über einen parallel zur B 9 geführten Wirtschaftsweg mit Querung des Bubenheimer Baches gegeben.

3 Übergeordnete räumliche Planungen

Landesentwicklungsprogramm LEP IV 2008

Das Landesentwicklungsprogramm LEP IV stellt in der Gesamtkarte die Stadt Koblenz als Oberzentrum mit einem oberzentralen Entwicklungsschwerpunkt dar. Desweiteren ist die Bahnlinie als großräumige Schienenverbindung und die B 9 als überregionale Straßenverbindung aufgeführt. Die südlich der B 9 angrenzenden Freiflächen gehören zu einem Bereich für den „großräumig bedeutsamen Freiraumschutz“. Für das Plangebiet selbst sind hier sonst keine weiteren Darstellungen vorhanden. In den entsprechenden Ausführungen zum Leitbild „Freiraumschutz“ wird darauf verwiesen, dass „die landesweit bedeutsamen Bereiche für den Freiraumschutz durch die Regionalplanung mit Vorrangausweisungen für regionale Grünzüge zu konkretisieren und zu sichern sind“. Im Regionalen Raumordnungsplan 2006 wurde das Plangebiet randlich einem regionalen Grünzug zugeordnet, so dass hier auch die Ziele und Grundsätze des LEP IV gelten:

Freiräume sollen als unverzichtbare Voraussetzung

- für die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts,
- zur nachhaltigen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie
- zur Bewahrung der Eigenart, des Erlebnis- und Erholungswertes der Landschaft erhalten und aufgewertet werden.

Unvermeidliche Inanspruchnahme von Freiraum soll flächensparend und umweltschonend erfolgen.

Im Weiteren gehört das Plangebiet zu einem „Bereich von herausragender Bedeutung für den Grundwasserschutz“.

Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, RROP 2006

Die Aussagen des Regionalen Raumordnungsplanes Mittelrhein-Westerwald (RROP) 2006 weisen auf der Grundlage der Raum- und Siedlungsstrukturentwicklung den Planbereich im Oberzentrum Koblenz als Schwerpunktraum in einem vorwiegend ökologischen Sanierungsraum mit der besonderen Funktion „Gewerbe“ und „Erholung“ auf.

Weiterhin sieht der RROP für den zu bewertenden Planbereich in dem hoch verdichteten Raum der Stadt Koblenz die Ausweisung als Vorrangfläche für den wasserwirtschaftlichen Grundwasserschutz vor (s. Abb. 2). Zusätzlich ist im Einzugsbereich des Bubenheimer Baches ein regionaler Grünzug eingetragen, der im Plangebiet endet. Nach den Zielsetzungen des RROP dienen regionale Grünzüge dem Schutz des Freiraums vor Überbauung und der Sicherung von Freiraumfunktionen.

Dazu gehören u.a.:

- Klimaverbesserung und Lufthygiene
- ökologisch wertvolle Bereiche (u.a. bedeutsame Vernetzungsachsen)
- wertvolle Bereiche für die Wasserversorgung
- siedlungsgliedernde Freiräume
- landschaftsgestaltende Bereiche (u.a. Gewässerränder)
- wichtige Bereiche für die siedlungsbezogene Naherholung



Abb. 2: Auszug aus dem Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald 2006
(breite grüne senkrechte Schraffur - Regionaler Grünzug)
(schmale blaue waagerechte Schraffur - Vorrangfläche für den Grundwasserschutz)

Flächennutzungsplan (1983)

Der Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz aus dem Jahr 1983 mit seinen zahlreichen Änderungen sieht für den Teilbereich östlich des Bubenheimer Baches die Ausweisung einer Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung P ‚Ruhender Verkehr‘ vor, die von einer Vorhaltefläche einer geplanten Bahntrasse der Bahnstrecke Koblenz-Lützel-Mayen-Ost diagonal durchschnitten wird. Zudem ist an der Bahnstrecke ein Bahnhof / Haltepunkt geplant.

Der westliche Bereich ist einschließlich der Senke des Bubenheimer Baches größtenteils einer landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten. Die bahneigenen Flächen entlang der Bahnlinien Köln-Koblenz-Mainz und Koblenz-Neuwied werden als Flächen für Ver- und Entsorgung ausgewiesen.

Der Planbereich ist in Ost-Westrichtung breitflächig mit Leitungstrassen überspannt. Die Nutzungsmöglichkeiten der Freiflächen innerhalb der umschließenden Gewerbe- und Industriezonen entlang der B 9 sind daher stark eingeschränkt.

Da die geplanten Regelungen im Bebauungsplan von den bestehenden Festsetzungen im Flächennutzungsplan abweichen, ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren erforderlich.

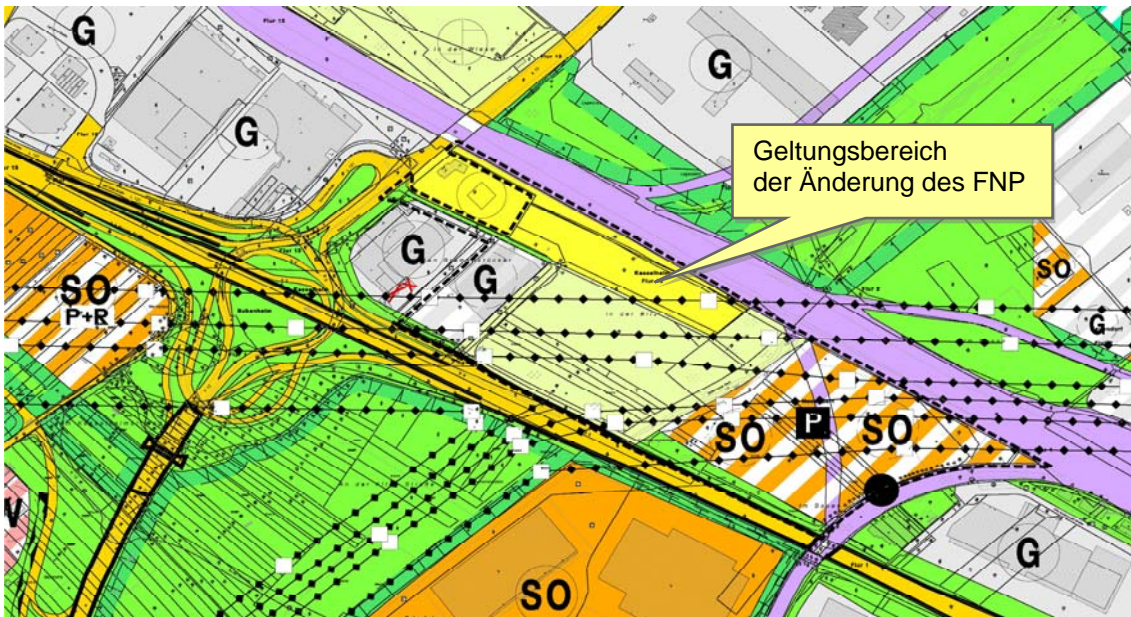


Abb. 3: Auszug aus dem FNP der Stadt Koblenz

Lage zu Siedlungen

Im unmittelbaren Umfeld des Standortes sind Gewerbegebiete, ein Industriegebiet und Sonderbauflächen „Einzelhandel“ ausgewiesen. Die Entfernung zur nächsten Wohn- bzw. Mischbaufläche (Bubenheim) beträgt ca. 630 m. Die Wohn- bzw. Mischbaufläche in Richtung Wallersheim liegt in einer Entfernung von ca. 1.400 m. Die Ortslage von Kesselheim ist ca. 1.600 m entfernt.

Wasserschutz

Durch das Plangebiet verläuft ein ca. 230 m langer renaturierter Abschnitt des Bubenheimer Baches als Gewässer III. Ordnung.

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt innerhalb der Schutzzone IIIa eines Wasserschutzgebietes, dessen Brunnen sich nördlich des Plangebietes befindet.

Landschaftsplan

Im Entwicklungskonzept des Landschaftsplanes der Stadt Koblenz ist das Plangebiet Bestandteil eines großflächig zusammengefassten Bereichs von Metternich, Lützel, Neuen-dorf, Kesselheim und dem Gewerbegebiet an der B 9, für den folgende Entwicklungsziele formuliert sind:

- Sicherung/Entwicklung und Vernetzung der verbliebenen Biotopflächen
- Erhöhung der Durchgrünung/Ortsrandgestaltung
- Verringerung der Versiegelung
- Entwicklung von Grün- und Freiflächen für die Naherholung

Planung vernetzter Biotopsysteme (1993)

In der Planung vernetzter Biotopsysteme ist der Bubenheimer Bach mit den Zielen einer Entwicklung naturnaher Fließgewässer dargestellt. Dazu werden folgende Einzelziele formuliert:

- Ökologische Verbesserung von Gestalt und Verlauf des Gewässerbetts sowie der Überflutungsaue,
- Entwicklung überschwemmungsgeprägter Bachauenbiotop aus Bachauenwäldern in Verzahnung mit Röhricht auf Standorten des feuchten Eichen-Hainbuchen-Waldes,
- Verbesserung der Gewässerqualität,
- Förderung der natürlichen gewässertypischen Vegetation und Fauna.

Schutzgebietskonzeption der Stadt Koblenz (GfL 2004)

Gemäß der Schutzgebietskonzeption der Stadt Koblenz (GfL 2004) ist der Bubenheimer Bach im Plangebiet mit einem breiten Grünstreifen als geplantes Landschaftsschutzgebiet mit strenger Rechtsverordnung dargestellt. „Schutzzweck ist die Erhaltung und Entwicklung der noch in Relikten vorhandenen typischen Strukturen einer ländlichen Kulturlandschaft mit z.T. unverbauten Fließgewässerabschnitten“. „Neben der Bedeutung als Lebens- und Rückzugsraum für Pflanzen und Tiere haben die Gebiete insbesondere eine hohe Bedeutung als Trittsteinbiotop und für den Biotopverbund.“ Weiterhin ist die Bahnlinie mit den angrenzenden Saum- und Gehölzbeständen als „Erhalt und Entwicklung sonstiger Räume mit einer Funktion für den Arten- und Biotopschutz sowie für den Biotopverbund“ dargestellt.

Biotopkartierung Rheinland-Pfalz / Stadt Koblenz

Innerhalb des Plangebietes sowie auch im weiteren Umfeld sind keine Flächen der Biotopkartierung Rheinland-Pfalz dargestellt.

In der Biotopkartierung der Stadt Koblenz ist die aufgeschüttete Altlastfläche als „Brache südöstlich v. Umspannwerk“ erfasst (Stand 1986) und als Schongebiet bewertet worden. Die Fläche ist derzeit als wiesenartige Brache mit Gebüsch und Einzelbäumen kartiert worden.

Schutzgebiete und -objekte nach Bundesnaturschutzgesetz

Schutzgebiete und -objekte gemäß §§ 23-29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind im Plangebiet und der planungsrelevanten Umgebung nicht vorhanden. Ebenso sind keine geschützten Biotop nach § 30 BNatSchG vorhanden.

Auch für das Europäische ökologische Netz „Natura 2000“ mit Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (Flora-Fauna-Habitat-Gebiete und Europäischen Vogelschutzgebiete) liegen keine Gebietsausweisungen vor. Die nächstgelegenen Natura 2000-Gebiete befinden sich am Rhein bei Kesselheim und an der Mosel bei Metternich. Sie haben für den Bebauungsplan keine Planungsrelevanz.

Landwirtschaft

In der vorliegenden landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse (1997) wird der überwiegende Teil im Bereich zwischen B 9 und Bahnlinie als „sonstige nicht landwirtschaftliche Nutzungen“ dargestellt. In der Karte des landwirtschaftlichen Entwicklungskonzeptes ist der Bereich nicht gekennzeichnet.

Archäologischer Denkmalschutz

Im Plangebiet sind derzeit keine archäologischen Befunde bekannt. Westlich der B 9 wurde eine römische Villa vorgefunden. Insofern ist nicht auszuschließen, dass im Plangebiet weitere Artefakte zu erwarten sind. Hierauf ist bei der weiteren Planung besonders zu achten.

4 Alternativenprüfung / Standortwahl

Für die Standortwahl der Verkehrssicherheitsanlage wurden im Rahmen des Antrages zur vereinfachten raumordnerischen Prüfung unterschiedliche Flächen im Großraum Koblenz und im Stadtgebiet Koblenz untersucht. Das raumordnerische Prüfungsergebnis der Struktur- und Genehmigungsdirektion, Aktenzeichen 41-111-00-000 vom 18.10.2011 liegt vor. Grundsätzlich ist der geplante Neubau einer Fahrsicherheitsanlage Koblenz mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar. Voraussetzung hierfür ist die Rücknahme der Sonderbaufläche „Park-and-Ride“ südöstlich des Plangebietes mit einer dauerhaften Sicherung als Grünfläche sowie die Berücksichtigung der eingegangenen Anregungen in den weiteren Verfahren der Bauleitplanung.

Die Untersuchung der insgesamt 8 Standortalternativen, davon 3 Flächen außerhalb und 5 innerhalb des Stadtgebietes Koblenz, trägt unter Berücksichtigung der projektbezogenen Vorgaben dazu bei, den insgesamt günstigsten Standort für die Realisierung der ADAC-Verkehrssicherheitsanlage zu finden.

Aufgrund der Nähe zum Kundenpotential und der Außendarstellung wird von dem Maßnahmenträger ein Standort innerhalb des Stadtgebietes Koblenz eindeutig bevorzugt. Für die ausführlicher analysierten innerstädtischen Alternativen ist eine ADAC-Verkehrssicherheitsanlage an den 3 folgenden Standorten aufgrund von Ausschlusskriterien nicht realisierbar:

- Erweiterung des bestehenden Standortes Hans-Böckler-Straße
- Gelände ehemals real-Grundstück, Gemarkung Bubenheim
- Sonderbaufläche südöstlich des Bubenheimer Baches

Von den verbleibenden 2 Standortalternativen innerhalb des Stadtgebietes Koblenz, dem Gelände der ehemalige Hundeschule (Gemarkung Bubenheim) und der Freifläche nordwestlich des Bubenheimer Baches (Gemarkung Kesselheim/ Neuendorf) ist im gegenseitigen Vergleich der Standort der ehemalige Hundeschule aufgrund der ungünstigen Verkehrsanbindung, der hängigen Topographie, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Freistellung des Geländes mit deutlich mehr Ungunstfaktoren verbunden.

Somit stellt sich die Freifläche nordwestlich des Bubenheimer Baches mit Ausnahme der Lage im regionalen Grünzug in der Gesamtbewertung als die Standortalternative mit den insgesamt besseren Voraussetzungen für die Realisierung einer ADAC-Verkehrssicherheitsanlage dar. Die Fläche ist hinsichtlich ihrer Größe, Topographie, Verkehrsanbindung und Werbewirksamkeit positiv zu bewerten.

Die Aufschüttungsflächen der Altablagerung sowie die Masten der Hochspannungsleitungen lassen sich in den Außenanlagen der Verkehrssicherheitsanlage integrieren.

Für die hier realisierten Kompensationsmaßnahmen des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz ist eine Verlegung möglich (siehe Umweltbericht).

Da die Gesamtfläche nicht ausschließlich für die Anordnung der Verkehrssicherheitsanlage benötigt wird, ist ein schlüssiges Konzept zur Freihaltung der Schutzräume entlang des Bubenheimer Baches unter Berücksichtigung der Freiraumfunktionen des regionalen Grünzuges möglich.

Durch die Anordnung von Kompensationsflächen auf den Bereich östlich des Bubenheimer Baches mit der damit verbundenen Aufgabe der geplanten Sonderbaufläche (FNP) können die durch die Verkehrssicherheitsanlage beanspruchten Freiraumfunktionen dort ersetzt werden.

Im Hinblick auf die Umweltbelange ist der Standort trotz einer hohen Neuversiegelung sowie der zu erwartenden Beeinträchtigung verbreiteter Vogelarten als machbar zu bewerten.

5 Projektbeschreibung

5.1 Standortbeschreibung

Auf einer Teilfläche westlich des Bubenheimer Baches ist die Neuanlage einer Fahr- sicherheitsanlage mit Verkehrsübungsplatz geplant. Die hierfür beanspruchte Fläche beträgt ca. 4 ha. Sie liegt im Anschluss an das gewerblich genutzte Gelände (Kino und Parkhaus).

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 Deponie 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 Streuobstwiesen. Sie wird extensiv 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 vorhält.

Das Gelände der geplanten Verkehrssicherheitsanlage ist über eine private Erschließungsstraße erreichbar, die bisher die gewerblichen Bereiche des Kinos und des Parkhauses andienen. Die Anliegerstraße befindet sich z. Zt. in einem provisorischen Zustand. Teilweise ist der Standard mit dem einer städtischen Erschließungsstraße vergleichbar, teilweise hat der Zustand aber lediglich Wirtschaftswegequalität.

Zwischen dem Parkhaus und der geplanten Fläche für die Verkehrssicherheitsanlage liegen überwiegend im Privatbesitz befindliche Verkehrsflächen, die auch als Geh- und Radwegverbindung zu den westlich gelegenen Gewerbe- und Industriegebieten genutzt werden. In der Trasse des Wirtschaftsweges verlaufen Erdleitungen (Hochspannung) der Deutschen Bahn sowie Leitungstrassen verschiedener Versorgungsträger.

Im Zusammenhang mit der Planungsabsicht der Verkehrssicherheitsanlage wurde die Möglichkeit erörtert, Teilflächen des Parkhauses für temporäre Verkehrsübungen zu nutzen. Diese Option soll auch weiterhin vorgehalten werden. Daher wird die Fläche des Parkhauses ebenfalls im Geltungsbereich des Bebauungsplanes berücksichtigt.

Die für die ADAC-Verkehrssicherheitsanlage beanspruchte Fläche liegt im Bereich der breitflächigen oberirdischen Leitungstrassen zweier Stromversorger. Da eine Unterbauung der Leitungstrassen einschließlich der erforderlichen Schutzabstände nur sehr eingeschränkt gestattet wird, wurde diese Fläche bisher von der umgebenden gewerblichen Nutzung ausgespart. Die Anlage einer Verkehrssicherheitsanlage mit dem geringen Anteil an Hochbaumaßnahmen und einem hohen Anteil höhengleicher befestigter Flächen sind auch unter Berücksichtigung der gegebenen Einschränkungen realisierbar. Zur Abstimmung der baulichen Möglichkeiten und der relevanten Planungsvorgaben wurde bereits frühzeitig Kontakt mit den betroffenen Versorgungsträgern aufgenommen.

5.2 Vorhabenkonzept

Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Schulung von verschiedenen Verkehrsteilnehmern (Lkw, Bus, Pkw, Motorrad) mit unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen. Wichtige Bestandteile hierbei sind Fahrsicherheitstrainings unterschiedlicher Art und Fahrtraining auf Verkehrsübungsplätzen für Fahranfänger. Das Lernziel ist es, zu verdeutlichen, wie die alltäglichen Gefahren des Straßenverkehrs erkannt, bewältigt und letztendlich weitgehend vermieden werden können. Das Erleben fahrdynamischer Abläufe im Schonraum und die richtigen unfallvermeidenden Reaktionen bei Gefahr sind Bestandteile eines ausgereiften Trainingsprogramms für alle, die ihre Fahrtechnik verbessern wollen.

Zur Ergänzung eines flächendeckenden Angebotes und als Ersatz für die nicht erweiterbare Anlage an der August-Horch-Straße soll eine optimierte Verkehrssicherheitsanlage im Einzugsgebiet von Koblenz angeboten werden.

Die verkehrstechnisch gut angebundene Anlage trägt mit dem erweiterten Angebot zur Stärkung und Aufwertung des Standortes Koblenz bei

Die geplante Verkehrssicherheitsanlage sein für Trainingsmodule aller Fahrzeugklassen geeignet sein. Für jedes Trainingsmodul sollen folgende Elemente auf der Fläche zur Verfügung stehen:

- Halte-/Staubereich für Trainingsteilnehmer,
- Beschleunigungsstrecke,
- Aktionsfläche, eigentliche Trainingsfläche,
- Sicherheitsbereiche / Auslaufzonen,
- Rückfahrstrecke.

Aufgrund dieser Vorgaben sind folgende Module vorgesehen:

- Pkw-Dynamikplatte mit Gleitfläche (Länge 110 m),
- Handlingparcour (Länge 175 m),
- Kreisfahrbahn Ø 60m mit Gleitfläche,
- Lkw-Pkw-Dynamikplatte mit Gleitfläche (Länge 280 m),
- Verkehrsübungsplatz,
- Parkplätze,
- Schulungs- und Verwaltungsgebäude, Werkstatt, Lagerräume und Garagen.

Die Gesamtfläche der Verkehrssicherheitsanlage beträgt 4 ha. Davon sind ca. 2,2 ha für die befestigten Flächen der Trainingsmodule vorgesehen. Flächen für Hochbauten für ein Schulungs- und Verwaltungsgebäude, Lagerräume und Garagen sowie die dezentral angeordneten Steuerungseinheiten im Randbereich der Übungsmodule sind flächenmäßig von untergeordneter Bedeutung und werden insgesamt weniger als 0,1 ha beanspruchen. Im Bereich der Freileitungstrassen sind die Einschränkungen der höhenmäßigen Entwicklung bei Hochbauten zu beachten.

Zur werbewirksamen Außendarstellung der Verkehrssicherheitsanlage soll eine freistehende Werbeanlage in der Form eines Werbepylons in der Nähe zur B 9 errichtet werden.

Die verbleibenden Grünflächen mit ca. 1,6 ha auf der Verkehrssicherheitsanlage werden landschaftsgärtnerisch begrünt. Die Gesamtanlage wird aus sicherheitstechnischen Aspekten mit einer Zaunanlage versehen.

Die Verkehrserschließung ist grundsätzlich über die bestehende Anbindung an die August-Horch-Straße (K 12) gegeben, die verkehrsgerecht ausgebaut werden muss.

Die Anlage konzentriert sich auf das nordwestliche Dreieck zwischen Parkhaus und den DB-Strecken. Somit ist es möglich, den aus Gründen der Landespflege und des Naturschutzes gewünschten Abstand von der Uferlinie des Bubenheimer Baches von 30 m zu gewährleisten. Im Bereich der B 9 wird für den regionalen Grünzug ein Korridor von mehr als 150 m freigehalten.

5.4 Auswirkungen auf die Siedlungs- und Infrastruktur

Das Plangebiet liegt angrenzend an den Gewerbepark Koblenz-Nord zwischen den Bahnlinien Köln-Koblenz-Mainz sowie Koblenz-Neuwied und der B 9. Die umgebende Siedlungsstruktur ist durch großflächige Gewerbe- und Industriegebiete geprägt. Durch die baulichen Einschränkungen der Hochspannungs-Freileitungen der Stromversorger (Westnetz GmbH und Amprion GmbH) wurde bisher keine bauliche Nutzung dieser Fläche in Betracht gezogen. Für die Realisierung einer Verkehrssicherheitsanlage, mit den überwiegend flächenhaft angelegten Übungselementen, stellen die Leitungstrassen mit den erforderlichen Schutzabständen kein Ausschlusskriterium dar.

Die Flächeninanspruchnahme für die geplante Verkehrssicherheitsanlage betrifft die westlich des Bubenheimer Baches gelegenen Flächen, die als Kompensationsflächen des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz oder als Flächen im Eigentum der Stadt Koblenz teilweise extensiv unterhalten werden. Zusätzlich sind Flächen des Bundeseisenbahnvermögens betroffen, die zurzeit als Lagerflächen genutzt werden.

Aufgrund der vorgenannten Vorbelastungen der Flächen, der bereits bestehenden Anbindung an das vorgelagerte Gewerbegebiet mit den Anschlussmöglichkeiten an die vorhandenen Versorgungsleitungen sowie einer nicht konkurrierenden Nutzung mit den benachbarten Gewerbebetrieben, sind die Auswirkungen der Planung auf die Siedlungs- und Infrastruktur des Umfeldes als gering einzustufen. Unter Berücksichtigung der freizuhaltenden Uferbereiche entlang des Bubenheimer Baches und der klimatischen Vorgaben ist eine bedarfsgerechte Nutzung als Fläche für die geplante Verkehrssicherheitsanlage nachvollziehbar.

Zusammenfassend ist festzustellen:

- Durch die Neuausweisung der Sonderbauflächen für die Verkehrssicherheitsanlage mit Verkehrsübungsgelände und Verlagerung bzw. Ausweisung der landespflegerischen Flächen südöstlich des Bubenheimer Baches sind keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Siedlungs- und Infrastruktur zu erwarten.
- Die Erschließung für die geplanten Sonderbauflächen im nordwestlichen Teilbereich ist durch die bestehende Anbindung an die August-Horch-Straße geregelt.
- Das zusätzliche Verkehrsaufkommen, bedingt durch die SO 1-Ausweisung, ist nicht maßgeblich.

- Etwaige Entwicklungen im Zusammenhang mit Änderungen bzw. Neuplanungen der Bahntrasse sind durch Vorhalteflächen weiterhin gewährleistet.

6 Städtebauliche Daten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von ca. 12,709 ha mit der nachfolgenden Aufteilung der verschiedenen Nutzungen.

Sondergebiet SO 1	4,036 ha
Sondergebiet SO 2	1,007 ha

Verkehrsflächen:

Anliegerstraße, privat (Ordnungsziffer 1)	0,163 ha
Weg, privat (Ordnungsziffer 2 tlw.)	0,133 ha

Flächen für Versorgungsanlagen	0,128 ha
--------------------------------	----------

Wasserflächen:

Bachlauf	0,096 ha
----------	----------

Bahnanlagen (Vorhalteflächen) z.Zt. öffentliche Grünflächen	0,588 ha
--	----------

Private Grünfläche/Regenrückhaltung	0,151 ha
Private Grünflächen	5,087 ha
Öffentliche Grünflächen G, H, J	1,327 ha

davon:

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

A1.1, A1.2, A2, A3, E, J, L,	4,394 ha
------------------------------	----------

7 Festsetzungen im Bebauungsplan

7.1 Art der bauliche Nutzung

Unter Berücksichtigung der industriellen und gewerblichen Prägung des Umfeldes werden im Plangebiet des Bebauungsplanes die neu auszuweisenden Bauflächen in ihrer Art und dem Maß der baulichen Nutzung als Sonderbauflächen gemäß § 11 BauNVO festgesetzt.

Hierbei wird aufgrund der konkreten Planungsabsicht zur Etablierung einer Fahrsicherheits- und Verkehrsübungsanlage eine Sonderbaufläche SO 1 mit der Zweckbestimmung „Verkehrssicherheitsanlage“ festgesetzt.

Für die Sonderbaufläche SO 2, mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“, wird der bauliche Bestand aufgenommen und zur temporären Nutzung für Fahrübungen, welche im Zusammenhang mit der im SO 1 behandelten Verkehrssicherheitsanlage stehen, als zulässig festgesetzt. Hierbei sind Fahrübungen auf beengtem Raum (z.B. Ein- und Ausparken, Wendemanöver etc.) und mit geringer Geschwindigkeit vorgesehen. Die zeitlichen Vorgaben für diese Fahrübungen werden so aufeinander abgestimmt, dass keine Verkehrskonflikte mit den Verkehrsströmen der Mittags-/Nachmittags- und Abendveranstaltungen des Großkinos entstehen.

Die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen hinsichtlich der zugelassenen Nutzungen werden gemäß den Anforderungen an die bestehenden und geplanten baulichen und technischen Anlagen definiert.

Durch die hohe Vorbelastung des Plangebietes, insbesondere wegen der direkten Nähe zu den stark frequentierten Straßen- / Bahntrassen, wird eine Wohnnutzung für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen im Bereich beider Sonderbauflächen nicht zugelassen.

Im nahen Umfeld zum Planbereich sind in den angrenzenden Gewerbe- und Industriegebieten bereits mehrere Tankstellen angesiedelt. Daher werden auch im Hinblick auf die Lage der Sonderbauflächen SO 1 und SO 2 in der Wasserschutzzone III a, Tankstellen, auch solche im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen, nicht zugelassen.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung gemäß §§ 16 – 21a BauNVO wird durch die Ausweisung der Grundflächenzahl und der Höhe der baulichen Anlagen definiert.

7.2.1 Grundflächenzahl

Für das Sondergebiet SO 1 „Verkehrssicherheitsanlage“ wird eine Grundflächenzahl von 0,75 festgesetzt. Damit kann der Anteil der großflächigen Trainingsmodule und der flächenmäßig untergeordneten Hochbauten einschließlich geringer Erweiterungsflächen in der maximal zulässigen Grundfläche erfasst und der Kompensationsbedarf auf die Verkehrssicherheitsanlage optimiert ausgelegt werden.

Aufgrund der Grundflächenermittlung der bereits bestehenden Bebauung des Parkhauses im Bereich der Sonderbaufläche SO 2 wird eine Grundflächenzahl von 0,8 festgesetzt.

7.2.2 Höhe der baulichen Anlagen

Die maximal zulässige Höhe der baulichen Anlagen innerhalb der Bereiche SO1 und SO 2 wird als Höchstmaß in Meter über NN festgesetzt. Im Bereich der Schutzabstände der Hochspannungsfreileitungstrassen der Versorgungsunternehmen Westnetz GmbH (RWE) und Amprion GmbH ist eine Bebauung unter Berücksichtigung der mit den jeweiligen Versorgungsträgern abgestimmten Höhenbegrenzung möglich.

Der außerhalb der Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen gelegene Standort für eine freistehende Werbeanlage wird gemäß Planeinschrieb **W** ebenfalls in seiner maximalen Höhe (Meter über NN) begrenzt.

Im Bereich außerhalb der Schutzzonen der Freileitungstrassen sind Überschreitungen der zulässigen Höhe baulicher Anlagen durch notwendige technische Bauwerke ohne Aufenthaltsräume (z.B. Aufzugsschächte, Lüftungseinrichtungen etc.) nur in geringem Maße gestattet soweit ein zwingendes betriebliches Erfordernis dafür nachzuweisen ist. Hierfür sind entsprechende Höhen- und Flächenbegrenzungen festgesetzt.

Innerhalb der Schutzstreifen der Freileitungen sind die Vorgaben der DIN 4102 „Brandverhalten von Baustoffen und Bauteile“ Teil 7 einzuhalten. Ein entsprechender Hinweis wird zu den Textfestsetzungen aufgenommen.

7.2.3 Bauweise

Für den Bereich der Sonderbaufläche SO 1 wird für Hochbauten eine offene Bauweise festgesetzt. Hierbei sind bei Gebäuden mit seitlichem Grenzabstand Einzel- bzw. Doppelhäuser und Hausgruppen mit einer Länge von höchstens 50 m zulässig.

Das bestehende Parkhaus im Bereich der Sonderbaufläche SO 2 überschreitet in seinen Abmessungen die Vorgaben einer offenen Bauweise, daher wird hier eine abweichende Bauweise – im Sinne der offenen Bauweise – Gebäude mit Grenzabstand, jedoch ohne Längenbegrenzung, gestattet.

Die überbaubare Fläche gemäß § 23 BauNVO ist gemäß Abs. 3 durch Baugrenzen bestimmt. Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne des § 14 Abs. 1 und 2 BauNVO sollen auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen in den Sondergebieten SO 1 und SO 2 zulässig sein.

7.2.4 Nachrichtliche Übernahme

Der Planbereich wird durch Hochspannungsfreileitungen verschiedener Versorgungsunternehmen überspannt, die die bauliche Nutzung in den festgesetzten Sonderbauflächen SO 1 und SO 2 höhenmäßig stark einschränken.

Zu den nachfolgend bezeichneten Leitungstrassen wurden im Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB Anregungen vorgetragen, die Einschränkungen bei den Höhen baulicher Anlagen und bei den Endwuchshöhen von Gehölzpflanzungen sowie bauliche Einschränkungen an den Maststandorten vorgeben. Diese werden im Bebauungsplan textlich formuliert und festgesetzt:

Amprion GmbH, Dortmund

- 380-kV-Hochspannungsfreileitung Koblenz-Windesheim, Bl. 4512 (Maste 6 bis 8)
- 380-kV-Hochspannungsfreileitung Brauweiler-Koblenz, Bl. 411 (Maste 290 bis 293)

Westnetz GmbH [RWE], Dortmund

- 110-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Kettig-Pkt. Koblenz, Bl. 1259 (Maste 20 bis 24)
- 110-/220-kV-Hochspannungsfreileitung Koblenz-Merzig, Bl. 2326 (Maste 23 (Bl. 1259) bis 11)

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens gemäß § 4 Abs. 1 BauGB sowie im Rahmen eines gemeinsamen Abstimmungsgesprächs am 07.03.2013 wurde die Planungen folgender Leitungstrassen benannt:

Westnetz GmbH [RWE], Dortmund

- geplante 110-KV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Maria Trost- Pkt. Metternich, Bl. 1365 mit zwei neuen Maststandorten

DB Energie GmbH, Köln

- geplante 110 kV-DB-Leitung Bengel-Koblenz, Bl. 0596 mit einem neuen Maststandort

Über die derzeit bestehende Planungsabsicht hinaus liegen noch keine privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Absicherungen für diese Planungen vor. Auch wurde seitens des Versorgungsträgers noch kein entsprechendes Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Eine Verpflichtung zur nachrichtlichen Übernahme gem. § 9 Abs. 5 BauGB ergibt sich für das vorliegende Bauleitverfahren nicht. Zu den beabsichtigten Planungen wird ein Hinweis in die Textfestsetzungen aufgenommen.

Die Neuplanungen der Leitungstrassen lassen sich lediglich innerhalb eines stark eingeschränkten Korridors zwischen den bestehenden Schutzstreifen der vorhandenen Leitungstrassen umsetzen, die dann den geplanten Standort für eine freistehende Werbeanlage im Bereich der Sonderbauflächen SO 1 in Frage stellen würden.

Nach eingehender Überprüfung ist eine Verlagerung des Standortes für den geplanten Werbepylon um ca. 80 m in westliche Richtung möglich. Bedingt durch seine Nähe zur Bauverbotszone entlang der B 9, wurde das zur Verfügung stehende Baufenster zwischenzeitlich dem Landesbetrieb Mobilität Cochem-Koblenz als obere Straßenbaubehörde vorgestellt. Unter Berücksichtigung der geforderten Sicherheitsabstände (Abstand = 1,5 x Höhe über Gelände) kann dieser Standortverlagerung zugestimmt werden. Der neue Standort wird in der Planurkunde mit **W** gekennzeichnet. Die Pflicht zur Abstimmung von baulichen Maßnahmen innerhalb der Baubeschränkungszone sowie die vorgetragene Abstandsregelung für die freistehende Werbeanlage wird in den Hinweisen zum Bebauungsplan behandelt.

Gleichzeitig wird seitens der Betreiber der geplanten Freileitungstrassen die Überprüfung einer geringfügigen Verlagerung der geplanten Maststandorte im Zufahrtsbereich der Verkehrssicherheitsanlage (DB AG) und im Verlauf der geplante 110 kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Maria Trost – Pkt. Metternich, Bl.1365 (Westnetz GmbH) zugesichert. Insbesondere im Hinblick auf die optischen Beeinträchtigungen im Zufahrtsbereich zur Verkehrssicherheitsanlage und bei den Sichtfeldern der Anfahrt von der B 9 ist die Verlagerung der geplanten Maststandorte anzustreben.

Bei allen geplanten Maßnahmen im Bereich von Freileitungstrassen werden die betroffenen Versorgungsträger auch im nachgeschalteten Bauantragsverfahren beteiligt. Daher ist eine vorzeitige Abstimmung der genehmigungsfähigen Antragsunterlagen für die Verkehrssicherheitsanlage mit den Planungen für die Freileitungstrassen der Westnetz GmbH (RWE) und der DB Energie GmbH anzustreben. Die Vereinbarkeit der unterschiedlichen Planungen ist grundsätzlich gegeben.

7.2.5 Einschränkungen der Nutzung entlang der Bundesstraße B 9

Für den Bereich innerhalb der Bauverbotszone entlang der Bundesstraße B 9 gelten die Regelungen des § 9 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Demnach dürfen längs der Bundesstraßen nicht errichtet werden:

- Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 20 m bei Bundesstraßen der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn.
- Bauliche Anlagen, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten oder Zugänge an Bundesstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen.

Gleiches gilt auch für Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs.

Innerhalb der Baubeschränkungszone von 40 m bei Bundesstraßen, gemessen vom äußeren Fahrbahnrand, bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen für die Errichtung, erhebliche Änderung oder Umnutzung der vorgenannten Maßnahmen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbehörde.

Dieses gilt auch für anzeigepflichtige Maßnahmen nach Landesrecht.

Hierbei ist insbesondere auf die Behandlung der Bodenaufschüttungen im Bereich der südöstlich des Bubenheimer Baches gelegenen Flächen hinzuweisen.

7.2.6 Behandlung von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen

In den Sondergebieten SO 1 und SO 2 sind Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne des § 14 Abs. 1 und 2 BauNVO auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Die Vorschriften des § 9 des FStrG sind hierbei zu beachten.

Stellplätze, Garagen sowie überdachte Stellplätze lediglich innerhalb der bebaubaren Grundstücksflächen zulässig. Die Höhenbeschränkungen innerhalb der Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitungen sind zu beachten.

7.2.7 Beschränkungen der Behandlung von Werbeanlagen

Zur Regelung der werbewirksamen Anlagen innerhalb des Planbereiches sollen für die ansässigen Firmen bzw. für den Betreiber der Verkehrssicherheitsanlage Möglichkeiten der Eigenwerbung geschaffen und gleichzeitig eine kommerzielle Fremdwerbung vermieden werden. Die Zulässigkeit innerhalb der Sonderbauflächen, die maximale Höhe von Werbetafeln sowie Einbindung an Gebäuden werden in den entsprechenden Festsetzungen definiert.

Der Standort für eine freistehende Werbeanlage für die Verkehrssicherheitsanlage im Bereich der Sonderbaufläche SO 1, die in keiner baulichen Verbindung mit den Hauptgebäuden steht und nur dem Zweck einer/als Werbeanlage dient, wird durch die Kennzeichnung **W** in der Planurkunde festgesetzt. Unter Berücksichtigung der Handhabung in den angrenzenden Gewerbe- und Industrieflächen werden die maximale Gesamthöhe sowie die maximale Größe der einzelnen Werbeflächen eingeschränkt.

Der Standort für die freistehende Werbeanlage liegt im Bereich der Baubeschränkungszone zur B 9 und ist somit gemäß § 9 FStrG der obersten Landesstraßenbehörde, dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, zur Prüfung vorzulegen (siehe Punkt 4 Hinweise der Textfestsetzungen).

7.2.8 Flächen mit Leitungsrechten

Im Rahmen des vorangegangenen Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 Abs.1 und § 4 Abs. 1 BauGB wurden folgende erdverlegte Leitungstrassen benannt und in ihrer Lage dargestellt, die innerhalb des Planbereiches liegen und somit einer Regelung durch die Festsetzung einer Fläche mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten gemäß § 9 Abs.1 Ziff. 21 BauGB bedürfen:

Eigenbetrieb Stadtentwässerung EB 85

- Schmutzwasserkanal im parallel zur B 9 verlaufenden Wirtschaftsweg,
- Regenwasserkanal, entlang der Bahnlinie, innerhalb der Grünflächen südöstlich des Bubenheimer Baches,

DB Energie GmbH, Köln

- 8 VPE-Kunststoffkabel mit einer Nennspannung von 110.000 V im Bereich des Privatweges bzw. Grünstreifens zwischen SO 1 und SO 2,

DB Netz AG

- U-Kabelkanal mit 7 Stück 15 kV betriebswichtigen Speisekabeln und ein Signalkabelkanal im Bereich der Flurstücke 174/17 bzw. außerhalb des Plangebietes auf dem Flurstück 174/18,

Kevag Verteilernetz GmbH

- Erdkabel der Spannungsebene 20.000 V und 1.000 V sowie Betriebsfernmelde- und LWL-Steuerkabel, im Bereich der privaten Erschließungsstraße, dem Privatweg und ein ca. 130 m langer Bereich entlang der Plangebietsgrenze,

Deutsche Telekom Technik GmbH, Koblenz

- Erdverlegte Telekommunikationslinien im Bereich des Privatweges zwischen SO 1 und SO 2,

Energieversorgung Mittelrhein GmbH, Koblenz

- Versorgungsleitungen im Bereich der privaten Erschließungsstraße, ca. 65 m ab dem Einmündungsbereich in die August-Horch-Straße.

Zur Differenzierung der vorgetragenen Belange und unter Berücksichtigung der zugeordneten Leitungsrechte sind unter den gekennzeichneten Ordnungsziffern 1-5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte in der Planurkunde und den Textfestsetzungen getroffen worden.

Aufgrund der Erschließungsfunktion im Bereich der mit Geh- Fahr- und Leitungsrechten belegten Flächen mit den **Ordnungsziffern 1 und 2** werden diese Rechte auf die Benutzergruppe der öffentlichen Versorgungsträger, die künftig der Versorgung der Sondergebiete SO 1 und SO 2 dienen, die angrenzenden (bestehenden) Anlieger, die künftigen Anlagebetreiber und zu Gunsten der Öffentlichkeit erweitert.

Der Bereich der Ordnungsziffer 3 liegt auf künftigen Flächen der Verkehrssicherheitsanlage. Die Lage der bestehenden erdverlegten Leitungen wird hierbei mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht gesichert. Einer Erweiterung dieser Rechte auf weitere Benutzergruppen ist hierbei nicht erforderlich. Die Vorgaben hinsichtlich der Bepflanzung sind zu beachten. Zum Schutz der erdverlegten Leitungen und um einen uneingeschränkten Zugang zu ermöglichen, ist die Errichtung einer Zaunanlage auf dieser Fläche nicht zulässig. Entsprechende Textfestsetzungen werden in den Bebauungsplan aufgenommen.

Für die bestehende Kanaltrasse südlich der Bahnlinie wird im Ordnungsbereich 4 ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu Gunsten der Stadt Koblenz, Stadtentwässerung Eigenbetrieb, im Bereich der Grünflächen festgesetzt. Diese Fläche ist von Bebauung und Gehölzpflanzungen freizuhalten. Entsprechende Textfestsetzungen werden aufgenommen.

In den mit Ordnungsziffer 5 bezeichneten Bereich liegen erdverlegte Kabeltrassen der DB Netz AG (U-Kabelkanaltrasse mit 7 x 15 kV betriebswichtige Speisekabel und Signalkabel). Diese Teilfläche ist im Eigentum der DB Netz AG. Aufgrund der festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen des in diesem Bereich auf der Grundlage eines Gestattungsvertrages wird diese Fläche nachrichtlich mit zu den Flächen mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht aufgenommen.

7.3 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

7.3.1 Werbeanlagen

Für die äußere Gestaltung der untergeordneten Hochbauten im Sondergebiet **SO 1** 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 kommerzielles Werbeangebot entlang der B 9 unterbunden werden.

Unter Berücksichtigung der verkehrssicheren Nutzung der Bahnstrecken Köln-Koblenz-Mainz bzw. Koblenz-Neuwied werden Beschränkungen der Zulässigkeit von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen festgesetzt. Blendwirkungen sowie Verfälschen, Überdecken und Vortäuschen von Signalbildern sind auszuschließen.

7.3.2 Einfriedungen und Abfallbehälterplätze

Zur Gestaltung der Einfriedungen und sonstiger untergeordneter baulicher Elemente wie Abfallbehälterplätze, werden Textfestsetzungen formuliert, die zur funktionalen und optischen Einbindung beitragen sollen.

8 Verkehrserschließung

Groß- und kleinräumige Verkehrsanbindung

Koblenz liegt im Schnittpunkt zweier großer Verkehrsachsen, der Rheinachse und der Mosel-Lahn-Achse, mit den Autobahnen A 61, A 48 und A 3, den Bundesstraßen B 9, B 42, B 49, B 327 und B 416 sowie den Eisenbahnstrecken an der Mosel und am Rhein.

Die geplante Verkehrssicherheitsanlage Koblenz ist über die rechtsrheinisch verlaufende B 9 Abfahrt Rheinhafen / Bubenheim und die K 12 (August-Horch-Straße) zu erreichen. Das Gelände liegt hinter der heutigen Kinopolis Koblenz GmbH & Co. KG. Die Zufahrt erfolgt über die Zuwegung (Fahrweg) zum Eingang des Großkinos und dem Parkhaus über den vorhandenen LSA-geregelten Knotenpunkt K 12 (August-Horch-Straße) / Carl-Zeiss-Straße / Fahrweg.

Verkehrsaufkommen / zeitliche Schwerpunkte

Für die Verkehrssicherheitsanlage Koblenz wird folgendes Betreiberkonzept vorgesehen:

Öffnungszeiten/Bürozeiten Mo – Fr:	07:30 Uhr bis 18:00 Uhr
Öffnungszeiten Sa:	08:30 Uhr bis 16:15 Uhr
Bürozeiten Sa:	08:00 Uhr bis 13:00 Uhr
Öffnungszeiten So:	08:30 Uhr bis 16:15 Uhr

Das Pkw- und Motorrad-Training findet täglich zwischen 08:30 Uhr und 16:15 Uhr statt. Für das Pkw-Training sind 3 Gruppen mit je 12 Teilnehmern geplant. Unter der Annahme, dass jeder Teilnehmer mit eigenem Pkw anreist, wird von einem maximalen Verkehrsaufkommen von 36 Pkw in der Spitzenstunde ausgegangen (Anfahrt 08:00 Uhr bis 08:30 Uhr, Abfahrt 16:15 Uhr bis 16:30 Uhr). Für das Motorrad-Training werden 3 Gruppen mit je 10 Teilnehmern vorgesehen. Dies entspricht einem Verkehrsaufkommen von 30 Motorrädern in der Spitzenstunde.

Das Training für Busse und Lkw erfolgt überwiegend an Samstagen. Erfahrungswerte zeigen, dass das Verkehrsaufkommen für 12 Teilnehmer mit ca. 3 bis 6 Fahrzeugen veranschlagt werden kann. Auch hier werden 3 Gruppen mit je 12 Teilnehmern geplant, sodass im ungünstigsten Fall mit einem Verkehrsaufkommen von 18 Bussen und Lkw ausgegangen werden kann.

Die Besucherzahlen des heutigen ADAC-Übungsplatzes in der Hans-Böckler-Straße in Koblenz weisen 500 Motorrad-Teilnehmer und 4.000 Pkw/Lkw-Teilnehmer pro Jahr aus. Die jährliche Verteilung zeigt, dass die Wintermonate Januar/Februar eher schwach frequentiert sind und sich das Besucheraufkommen überwiegend auf die Monate März bis Dezember verteilt.

Aufgrund der größeren Fläche der geplanten Verkehrssicherheitsanlage und einer höheren Anzahl von Trainingsmodulen wird ein Verkehrsaufkommen von ca. 700 Motorrad- und ca. 5.000 Pkw/Lkw-Teilnehmern pro Jahr prognostiziert.

Zu- und Abfahrten, verkehrslenkende Maßnahmen

Die Zu- und Abfahrt zur Verkehrssicherheitsanlage erfolgt über den vorhandenen LSA-geregelten Knotenpunkt K 12 (August-Horch-Straße) / Carl-Zeiss-Straße / Fahrweg. Der bituminös befestigte Fahrweg mit einer Breite zwischen min. 3,60 m (+ 1,20 m unbefestigter Randstreifen) und max. 5,66 m führt heute zum Parkplatz des Großkinos und dem Parkhaus. Die zukünftige Erschließungsstraße wird in ausreichendem Maße entsprechend der derzeit gültigen Richtlinie RAS 06 auf eine Fahrbahnbreite von ca. 5,00 m (Begegnungsfall Lkw - Pkw mit verminderter Geschwindigkeit) mit einem einseitig geführten Gehweg von ca. 1,50 m Breite bis zur Einfahrt auf die geplante Verkehrssicherheitsanlage ausgebaut.

Von der untergeordneten Erschließungsstraße am Knotenpunkt K 12 (August-Horch-Straße) / Carl-Zeiss-Straße sind alle Fahrbeziehungen möglich (Linkseinbieger, Geradeaus, Rechtseinbieger). Auf der August-Horch-Straße aus Richtung Rheinhafen ist das Linksabbiegen in Richtung Fahrweg (Großkino) untersagt.

Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Für das prognostizierte Verkehrsaufkommen der Verkehrssicherheitsanlage wird der Nachweis der Kapazitäten am LSA-geregelten Knotenpunkt K 12 (August-Horch-Straße) / Carl-Zeiss-Straße / Stichstraße zum Großkino durchgeführt. Seitens der Stadt Koblenz und des Landesbetriebs Mobilität Cochem-Koblenz liegen Verkehrszahlen des betroffenen Knotenpunktes aus dem Jahr 1999 und die Grundlagen des vorhandenen Signalprogrammes vor. Die Überlagerung der Spitzenstunden des normalwerktäglichen Verkehrs sowie des Verkehrsaufkommens durch die geplante Verkehrssicherheitsanlage mit Berücksichtigung des Kinobesucher-Verkehrs bilden die Grundlage der Leistungsfähigkeitsuntersuchung.

Nachfolgend werden kurz die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung dargestellt:

- In der Morgenspitze ist die bestehende Lichtsignalanlage durch den mangelnden Abfluss in der östlichen Ausfahrt der August-Horch-Straße überstaut. Die Ursachen für den Kapazitätsengpass liegen nicht in der bestehenden Anlage.
- Die durch die Verkehrssicherheitsanlage entstehenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen verursachen in der Morgenspitze geringfügig höhere Wartezeiten auf der betroffenen Fahrspur. Der bestehende Rückstau auf der August-Horch-Straße wird sich geringfügig verlängern.
- In der Abendspitze sinkt die maßgebende Verkehrsqualität in der Zufahrt des Großkinos / Verkehrssicherheitsanlage von LOS C auf LOS D, bleibt jedoch leistungsfähig.
- Die durch die Verkehrssicherheitsanlage entstehenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen können von der bestehenden Lichtsignalanlage leistungsfähig abgewickelt werden.
- Für einen verbesserten Abfluss in der Zufahrt des Großkinos / Verkehrssicherheitsanlage könnte die zugehörige Freigabezeit flexibler eingestellt werden.

Gehwege

Für die fußläufig sichere Nutzung der künftig ausgebauten Anliegerstraße und auch als Ergänzung des Gehwegenetzes wird zwischen dem Einmündungsbereich in die August-Horch-Straße und dem Zufahrtbereich der Verkehrssicherheitsanlage ein an der Südwestseite angeordneter, einseitig geführter Gehweg mit einer Breite von 1,50 m in die Ausbauplanung mit einbezogen. Die Verkehrsfläche der Erschließungsstraße wird daher ab dem Querungspunkt für die Gehwegebeziehung zur August-Horch-Straße (gleichzeitig Ausbauanfang) auf eine Gesamtbreite von 7,70 m verbreitert. Derzeit werden Verhandlungen zum erforderlichen Grunderwerb geführt.

Parkplätze

Die Parkplätze für die Teilnehmer des Fahrsicherheitstrainings sowie den Angestellten befinden sich ausschließlich und in ausreichendem Maße auf dem Gelände der Verkehrssicherheitsanlage. Es werden keine Parkplätze im öffentlichen Straßenraum bzw. in der Erschließungsstraße ausgewiesen. Das Gelände der Verkehrssicherheitsanlage wird zudem mit einer Einfriedung versehen, so dass außerhalb der Geschäftszeiten mit keinem Verkehrsaufkommen bzw. Parkverkehr zu rechnen ist.

9 Ver- und Entsorgung

9.1 Wasserversorgung

Die Fläche der geplanten Verkehrssicherheitsanlage liegt direkt im Anschluss an den Planbereich des Gewerbeparks Bubenheim. In der Erschließungsstraße des Anwesens Kinopolis und des Parkhauses verläuft die städtische Wasserversorgungsleitung. Diese Versorgungsleitung lässt sich mit geringfügigem Aufwand bis zur Grundstücksgrenze der künftigen Verkehrssicherheitsanlage erweitern.

Da die erforderliche Versorgung mit Trinkwasser sich lediglich auf die Versorgung des Verwaltungs- und Werkstattgebäudes beschränkt, ist für die Anlage mit einem geringen Wasserverbrauch aus dem öffentlichen Versorgungsnetz zu rechnen. Für die Bewässerung der Übungseinheiten wird ausschließlich in Zisternen gesammeltes Oberflächenwasser verwendet. Nur im Ausnahmefall soll auf die zusätzliche Versorgung aus dem öffentlichen Netz zurückgegriffen werden.

9.2 Schmutzwasserentsorgung

Der Planbereich liegt zwischen den Bahnstrecken Koblenz-Neuwied sowie Köln-Koblenz-Mainz und der B 9, östlich des Bubenheimer Kreisels. Nach Angaben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Koblenz befindet sich die Fläche in der Wasserschutzzone IIIa und stellt nach dem Hauptentwässerungsentwurf kein potentiell entwässerungsgebiet dar. Die umliegenden Bereiche werden im Trennsystem entwässert. Das gesammelte Oberflächenwasser wird gedrosselt dem Bubenheimer Bach zugeführt.

Ein separater Anschluss der geplanten Sonderbaufläche SO 1 an das öffentliche Kanalnetz ist zurzeit nicht vorhanden. Im Bereich des Fahrweges entlang der Bundesstraße B 9 liegt ein städtischer Schmutzwasserkanal, der die geringen Einleitungsmengen der geplanten Verkehrssicherheitsanlage aufnehmen kann. Im Rahmen der Ausbauplanung ist das Entwässerungskonzept mit der Stadtentwässerung - Eigenbetrieb der Stadt Koblenz abzustimmen.

Anlagen für die Beseitigung von Oberflächenwasser sind derzeit nicht vorhanden. Eine Versickerung von Oberflächenwasser aus befestigten Verkehrsflächen innerhalb der Wasserschutzzone III a ist nicht möglich.

Unter Einbeziehung des Eigenbetriebs Stadtentwässerung löst die zusätzliche Einleitung von Oberflächenwasser in den Bubenheimer Bach Folgemaßnahmen im Netzteil der betroffenen Anschlussstelle aus. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der Gewässerauslastung ein Ausgleich der Wasserführung zu erfolgen hat und der schadensfreie Hochwasserabfluss nachzuweisen ist. Entsprechende Maßnahmen zur Rückhaltung und Drosselung der Abflüsse sind erforderlich und werden innerhalb der Flächen des Sondergebietes SO 1 „Verkehrssicherheitsanlage“ und den eigens ausgewiesenen Flächen für die Regenrückhaltung vorgesehen. Zusätzliche Behandlungen des gesammelten Oberflächenwassers sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Für die Gewässereinleitung selbst ist eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord zu beantragen.

Für den Anlagebetrieb der Verkehrssicherheitsanlage ist neben dem erforderlichen Anschluss an das öffentliche Kanalnetz ein hoher Bedarf an Brauchwasser für die einzelnen Übungseinheiten der Fahrsicherheitsanlage erforderlich. Hierbei wird das unbelastete Oberflächenwasser der großflächig versiegelten Übungselemente und der Fahrwege in dezentral angelegten Zisternen gesammelt und als Brauchwasser für die durch Wasserfontänen aufgebauten Hindernissen bzw. Gleitflächen genutzt. Die Dimensionierung der Zisternen ist so zu wählen, dass das anfallende Oberflächenwasser weitgehend aufgefangen wird. Eine Einleitung von überschüssigem, unbelastetem Oberflächenwasser in den Bubenheimer Bach ist nach den behördlichen Vorgaben vorgesehen.

Für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sowie den baulichen und technischen Vorgaben für Bauteile und Rohrleitungen sind die Vorgaben der Landesverordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung - VAwS RP Rheinland-Pfalz) zu beachten. Die Ausführungen und Überprüfung der Anlagekomponenten sind gemäß §§ 22-24 der VAwS RP geregelt.

Für die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 4 Abs. 1 vorgetragenen Anregungen hinsichtlich der Behandlung von Niederschlagswasser, Brauchwassernutzung und den wasserrechtlichen Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren werden Hinweise unter Punkt 4 der Textfestsetzungen aufgenommen.

9.3 Versorgungsanlagen

Der Planbereich grenzt direkt an das ausgewiesene Gewerbegebiet am Bubenheimer Kreisel an. Im Bereich der Anliegerstraße liegen bereits bis zur bestehenden Bebauung des Großkinos und des Parkhauses Versorgungsanlagen der örtlichen Anbieter (KV Verteilernetz, Energieversorgung Mittelrhein, Dt. Telekom) sowie der städtischen Wasserversorgung. Die Erweiterung der vorhandenen Versorgungsanlagen insbesondere im Hinblick auf den Anschluss der Sonderbaufläche SO 1 ist generell möglich. Die Details für einen bedarfsgerechten Ausbau sind mit den zuständigen Versorgungsträgern abzustimmen.

10 Immissionsschutz

10.1 Lärmschutz

Das Plangebiet wird von großflächigen Gewerbe- und Industriegebieten umschlossen und liegt zwischen der stark befahrenen B 9 und den DB- Strecken Köln - Koblenz - Mainz sowie Koblenz - Neuwied. Die nächstgelegenen Wohn- bzw. Mischgebiete liegen in den Stadtteilen von Bubenheim, Kesselheim und Wallersheim, in einem Abstand von mindestens 600 m zum Rand der geplanten Verkehrssicherheitsanlage.

Durch den Betrieb der Verkehrssicherheitsanlage sind Geräuscheinwirkungen auf das unmittelbare Umfeld der Anlage zu erwarten. Hierbei handelt es sich um:

- direkte Auswirkungen der Anlage z.B. durch Rangierfahrten, Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, Parkvorgänge (Anlagenbezogene Geräusche) und
- indirekte Auswirkungen auf die Umgebung durch vorhabenbezogenen Kfz-Verkehr auf den Zufahrtsstraßen (vorhabenbezogene Geräusche).

Die Nutzung der Anlage erfolgt montags bis freitags in einem Zeitraum von 07:30 - 18:00 Uhr und samstags bis sonntags von 08.30 - 16:15. Ein Betrieb im Nachtzeitraum ist nicht vorgesehen.

Die Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden Geräuscheinwirkungen erfolgt auf der Grundlage der nachfolgend bezeichneten Rechtsgrundlagen und Verordnungen:

- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, zuletzt geändert am 19.09.2006,
- Sechste Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998.

Zum Schutz des Umfeldes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche ist sicherzustellen, dass an den umliegenden Immissionsorten die folgenden Immissionsrichtwerte gemäß der TA Lärm Punkt 6.1 nicht überschritten werden:

Industriegebiete	tags 70 dB(A)
Gewerbegebiete	tags 65 dB(A) nachts 50 dB(A)
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	tags 60 dB(A) nachts 45 dB(A)
Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	tags 55 dB(A) nachts 40 dB(A)
Reine Wohngebiete	tags 50 dB(A) nachts 35dB(A)
Kurgebiete, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten	tags 45 dB(A) nachts 35 dB(A)

Anlagenbezogene Geräusche

Zur Beurteilung der von der Verkehrssicherheitsanlage auftretenden Geräusche wurde vom künftigen Betreiber eine „Musteruntersuchung zur Ermittlung der Geräuschemissionen und -immissionen einer Verkehrssicherheitsanlage“ durch das Ingenieurbüro für Umwelttechnik tecum erstellt. Diese Musteruntersuchung wird für die Beurteilung der Verkehrssicherheitsanlage Koblenz herangezogen. Zweck der im Jahr 2009 durchgeführten Untersuchung war, die Emissionskennwerte relevanter Übungssektionen zu ermitteln und die Geräuschimmissionen im Umfeld von Verkehrssicherheitsanlagen durch Schallausbreitungsrechnungen zu bestimmen.

Die Musteruntersuchung geht von einer maximalen Auslastung der Anlage mit drei Pkw- und drei Klein-Lkw-Übungsgruppen im Zeitbereich Tag aus. Des Weiteren wurden zur Erfassung der unterschiedlichen Geräusche Module mit akustischem Schwerpunkt gebildet. In der geplanten Verkehrssicherheitsanlage Koblenz sind davon folgende Module geplant:

- Pkw-Dynamikplatte mit Gleitfläche,
- Pkw/Lkw-Kreisbahn mit Kurvengleitfläche und
- Lkw-Dynamikplatte mit Gleitfläche.

Die Ergebnisse der Berechnung der Musteruntersuchung sind in Form von Immissionsrastern sowohl für die einzelnen Module als auch für den Übungsbetrieb bei maximaler Auslastung aufbereitet. Demnach wird im Betriebszustand mit maximaler Auslastung bereits in Abständen von 100 m zum angenommenen akustischen Schwerpunkt der Gesamtanlage der Tag-Immissionsrichtwert für Mischgebiete von 60 dB(A) um 5 dB(A) unterschritten.

Im Bereich der Verkehrssicherheitsanlage Koblenz befindet sich im Umfeld von 100 m von den jeweiligen Modulen mit Ausnahme des Parkhauses, das keine zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Räume enthält, keine Bebauung. Das nächstgelegene Gebäude innerhalb der umliegenden Gewerbegebiete stellt das Kinopolis dar, welches sich im Abstand von ca. 170 m zu einem akustischen Schwerpunkt der Anlage befindet. Die nächstgelegene Wohnbebauung mit den Vorgaben einer Mischbebauung befindet sich im Stadtteil Bubenheim in einem Abstand von ca. 600 m zur Anlage.

Somit sind auf Grund der ausreichenden Abstände zwischen der Anlage und der Bebauung aus den direkten Auswirkungen der Anlage keine Geräuschbelästigungen für das Umfeld zu erwarten, die durch schalltechnische Maßnahmen zu minimieren wären.

Vorhabenbezogener Kfz-Verkehr

Entsprechend TA-Lärm sind Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m dann zu vermindern, wenn:

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Diese Kriterien gelten jedoch nicht für Industrie- und Gewerbegebiete.

Im Umfeld der ADAC-Verkehrssicherheitsanlage befinden sich jedoch ausschließlich Industrie- und Gewerbegebiete. Zudem wird durch den Betrieb der geplanten Anlage aufbauend auf der Größe der Fläche und der Anzahl der Trainingsmodule lediglich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 36 Pkw und 30 Motorräder durch die Teilnehmer der Kurse in den Spitzenstunden (08:00 Uhr bis 08:30 Uhr und 16:15 Uhr bis 16:30 Uhr) erwartet.

Die Verflechtung des An- und Abfahrtverkehrs mit dem übrigen Verkehr erfolgt bereits nach ca. 230 m mit der K 12 August-Horch-Straße und im weiteren Verlauf mit der B 9 mit einer Verkehrsbelastung von $DTV_{2005} = 80.794$ Kfz/24h (Dauerzählstelle).

Somit ist keine Beeinträchtigung der Geräuschsituation für das Umfeld durch den An- und Abfahrtverkehr der ADAC-Verkehrssicherheitsanlage zu erwarten, die durch schalltechnische Maßnahmen zu minimieren wären.

Baulicher Schallschutz nach DIN 4109

Zum Schutz vor Außenlärm für Gebäude im Planbereich des Bebauungsplanes sind für Außenbauteile von Aufenthaltsräumen die Anforderungen der Luftschalldämmung nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Ausgabe November 1989, einzuhalten. Die erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile ergeben sich nach DIN 4109 aus den Lärmpegelbereichen. Nach außen abschließende Bauteile von schutzbedürftigen Räumen sind so auszuführen, dass sie die folgenden resultierenden Schalldämm-Maße aufweisen.

	Lärmpegelbereich	maßgeblicher Außenlärmpegel dB(A)	Raumart Büroräume u. ähnliches
1	I	bis 55	
2	II	56 - 60	30
3	III	61 - 65	30
4	IV	66 - 70	35
5	V	71 - 75	40
6	VI	76 - 80	45
7	VII	über 80	50

Folgende Anhaltswerte der VDI 2719 Tabelle 6 für Innenschallpegel sind zu berücksichtigen:

Nr.	Raumart	Mittelungs- pegel Lm dB	mittlerer Maximalpegel Lmax dB
3.	Kommunikations- und Arbeitsräume		
3.1	Unterrichtsräume, ruhebedürftige Einzelbüros, wissenschaftliche Arbeitsräume, Bibliotheken, Konferenz und Vortragsräume, Arztpraxen, Operationsräume, Kirchen, Aulen	30 - 40	40 - 50
3.2	Büros für mehrere Personen	61 - 65	30
3.3	Großraumbüros, Gaststätten, Schalerräume, Läden	66 - 70	35

Beurteilung

Durch die ADAC-Verkehrssicherheitsanlage sind keine Geräuscheinwirkungen auf die umliegende Bebauung zu erwarten, die durch geeignete Maßnahmen zu minimieren sind.

Durch die Lage der geplanten Anlage innerhalb von Industrie- und Gewerbegebieten werden Konflikte mit sensibler Wohnbebauung ausgeschlossen. Der Abstand von 600 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung ist ausreichend, um die Anwohner sowohl durch Geräusche von der Anlage selbst als auch durch Geräusche durch den vorhabenbezogenen Zusatzverkehr zu schützen.

Im Rahmen des Bauantragsverfahrens ist der bauliche Schallschutz gemäß DIN 4109 für Gebäude im Planbereich des Bebauungsplanes durch ein qualifiziertes Schallschutzgutachten gemäß den geltenden Richtlinien nachzuweisen. Die Pflicht zur Erstellung eines Gutachtens im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird im städtebaulichen Vertrag gesichert.

10.2 Luftschadstoffe

Rechtsgrundlage für die Bewertung von Schadstoffimmissionen ist das „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG)“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21.06.2011.

Auf eine Grobabschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffe gemäß der „Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV)“ vom 02.08.2010 wird verzichtet, da aufgrund der Größe der Anlage und der damit verbundenen Frequentierung sowohl innerhalb der Anlage selbst als auch beim An- und Abfahrtverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe zu erwarten sind.

Die durch das Vorhaben während der Bauzeit zu erwartenden Staub- und Schmutzeinwirkungen sind nicht wesentlich und überschreiten nicht das ortsübliche Maß.

11 Umweltkonzept / Landespflege

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

- Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt
- Einsatz innovativer Umwelttechnologien
- Vermittlung von umweltfreundlichen Verhaltensweisen im Verkehr

Generelles Ziel der Planung ist, den Verbrauch (Versiegelung) von Flächen durch die erforderlichen Module und das Gebäude trotz Eingriff in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten und somit die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß zu reduzieren. Dazu wurden verschiedene Planungsvarianten erarbeitet, von denen die diesbezüglich günstigste Variante im jetzigen Bebauungsplan umgesetzt wird. Weiterhin sollen mit dem notwendigen Neubau der Anlagen die Ziele des umweltgerechten Bauens verfolgt werden. Hierzu gehören auch die Verwendung von in der Herstellung umweltfreundlichen Baustoffen sowie der Einsatz von Wasserspartechiken.

Daraus ergibt sich konkret für den jetzigen Planungsstand:

- flächensparende, optimierte Anordnung der Anlagemodule,
- energieeffiziente und umweltfreundliche Bauweise,
- Sammeln und Wiederverwenden des Oberflächenwassers,
- Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Landschaftspotentialen,
- landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der Anlage gemäß Grünkonzept.

Weitere umweltbezogene landespflegerische Belange werden im Umweltbericht detailliert erläutert (s. Teil II). Dort werden schutzgutbezogen die konkreten Auswirkungen auf die Umwelt dargelegt und daraus entsprechenden Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen abgeleitet und in den textlichen Festsetzungen verbindlich festgesetzt.

Die Belange des Bodenschutzes sowie die Erläuterungen der kartierten Altlastenfläche „Ablagerungsfläche Koblenz Freizeitpark“ mit der Reg. Nr. 111 00 000 – 250 sind ebenfalls dem anliegenden Umweltbericht zu entnehmen. Entsprechende Hinweise sind den Textfestsetzungen unter Punkt 4 beigelegt.

Wesentliche Auswirkungen betreffen den Boden- und Wasserhaushalt durch die Versiegelung in einem Umfang von 3,0 ha. Anlagebedingt werden in erheblichem Umfang Biotopstrukturen beansprucht. Es gehen Gehölzstrukturen in einem Umfang von 0,73 ha sowie Staudenfluren und Grünland in einem Umfang von 2,29 ha dauerhaft verloren. Dabei handelt es sich zwar um verbreitete Biotopstrukturen, die jedoch noch Lebensraumfunktionen für ubiquitäre Arten erfüllen. Dazu gehören verbreitete Vogelarten, die in den Gehölzstrukturen nisten sowie die streng geschützten Arten Mäusebussard und Turmfalke, die auf den Grünlandflächen nach Nahrung suchen. Weiterhin konnten in den randlichen Pionierfluren zur Bahn hin streng geschützte Mauereidechsen beobachtet werden.

Das Kompensationskonzept sieht vor, den ökologischen Ausgleich von Funktionsverlusten vor Ort zu verwirklichen. Voraussetzung dazu ist, dass die im Plangebiet vorhandenen Kompensationsflächen des LBM in den Bereich der von der Stadt Koblenz vorbereiteten Ökokontoflächen auf den Layer Berg verlegt werden. Dort handelt es sich um die Umwandlung von Nadelforst in naturnahen Laubwald sowie die Entwicklung von Waldrandstrukturen und Waldwiesen. Die Maßnahme wurde zwischen dem LBM Rheinland-Pfalz und der SGD Nord als oberer Naturschutzbehörde am XXXX 2013 abgestimmt.

Hinweis:

Die Abstimmung zwischen LBM und der SGD Nord befindet sich derzeit noch im Verfahren.

Die verbleibenden Grünflächen, dies betrifft insbesondere die neu angelegte Streuobstwiese, können dann als Ausgleichsmaßnahmen für die beanspruchten Biotopflächen der Verkehrssicherheitsanlage einbezogen werden. Für einen vollständigen Ausgleich werden weiterhin die Flächen östlich des Bubenheimer Baches eingestellt. Die hier vorhandene Bodendeponie mit der sich stark ausbreitenden Goldrute kann durch Beseitigung der Bodenmassen und Entwicklung von Extensivgrünland, Säumen und Gehölzstrukturen aufgewertet werden. Für die Mauereidechse muss hier in Verbindung mit einer Teilumsiedlung eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) im Hinblick auf ihre speziellen Lebensraumsprüche entwickelt werden. Für die Durchführung der Maßnahme ist eine Ausnahmegenehmigung der oberen Naturschutzbehörde erforderlich. Weiterhin ist die Maßnahme vollständig vor Baubeginn umzusetzen und auf ihre Funktionsfähigkeit zu prüfen. Insgesamt werden 3,96 ha als Ausgleichsflächen für die Verkehrssicherheitsanlage festgesetzt.

12 Bodenordnung / Finanzierung

Die für die Verkehrssicherheitsanlage benötigten Flächen einschließlich der Kompensationsflächen sind derzeit im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens Köln, der Deutschen Bahn Netz AG, des LBM Rheinland-Pfalz, Koblenz, der Stadt Koblenz und in Privatbesitz.

Die Verhandlungen zum Grunderwerb einschließlich erforderlicher Gestattungsverträge sind erfolgt und werden in Kürze zum Abschluss gebracht.

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

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

13 Kostenschätzung

Die geschätzten Gesamtkosten für die geplante Anlage belaufen sich auf ca. 6,2 Mio. € (netto). Hiervon entfallen ca. 1,1 Mio. € auf den Grunderwerb und die zusätzlichen Erschließungsmaßnahmen des Geländes.