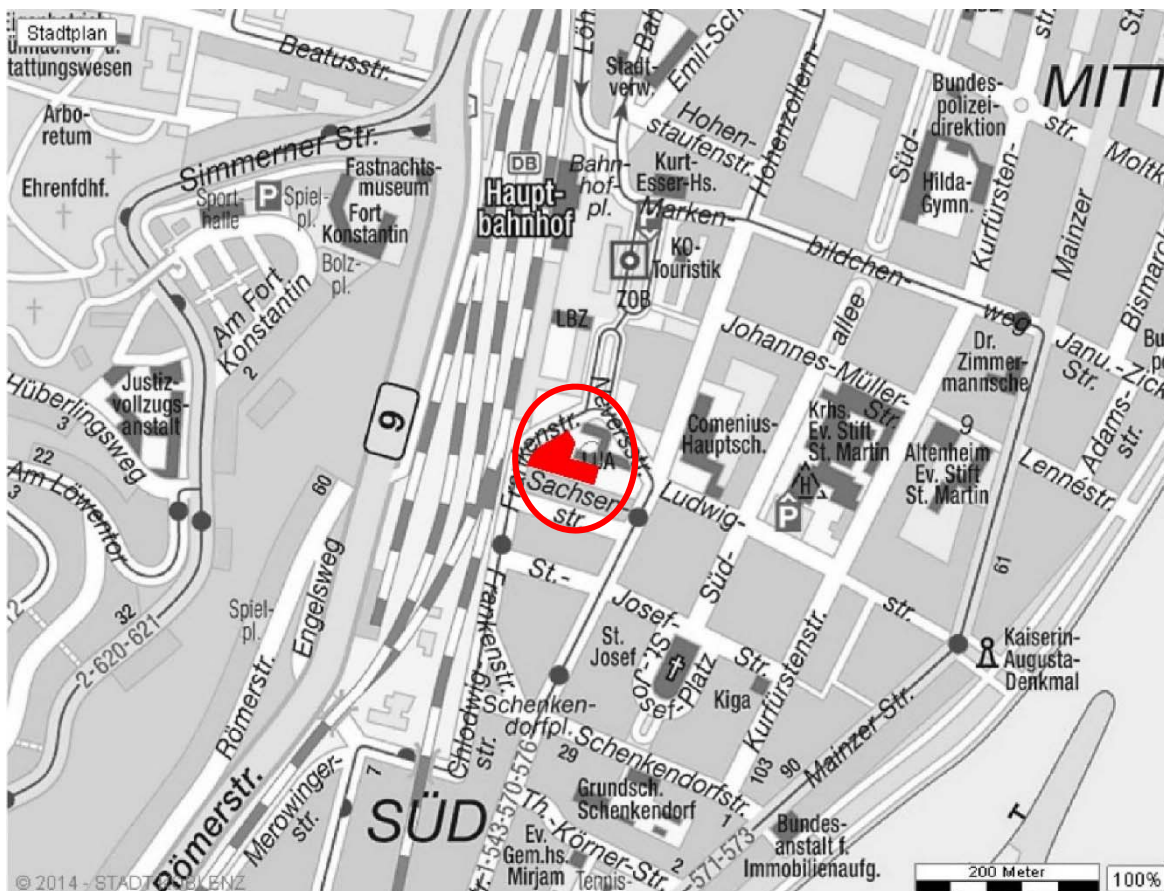


ENTWURF

Begründung
zum Bebauungsplan Nr. 160a
„Bahnhofplatz – Neufassung“

1. Änderung



Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Bahnhofstraße 47 • 56068 Koblenz

August 2016



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage, Anlass, Ziele und Zwecke der Planung	3
2. Verfahren.....	8
3. Plangebiet	9
3.1 Planungsanlass	9
3.2 Ziele und Zwecke der Planung	9
3.3 Lage und Größe des Plangebietes	9
3.4 Nutzungen im Plangebiet	10
3.5 Umgebung des Plangebietes	11
4. Planungsvorgaben	12
4.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (§ 8 Abs. 2 und 3 BauGB).....	12
4.2 Bestehendes Baurecht	12
4.3 Anpassung an die Ziele der Raumordnung	14
4.4 Städtebauliches Konzept.....	15
4.5 Planungs- und Standortalternativen	17
5. Planinhalte	17
5.1 Art der baulichen Nutzung	17
5.2 Maß der baulichen Nutzung	18
5.3 Überbaubare Grundstücksflächen	19
5.4 Flächen für Stellplätze und Garagen	19
5.5 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	19
5.6 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB).....	20
6. Wesentliche Auswirkungen der Planung	20
6.1 Städtebauliche Auswirkungen	20
6.2 Verkehrliche Erschließung	21
6.3 Ruhender Verkehr	21
6.4 Verkehrserzeugung und -vermeidung	21
6.5 Immissionsschutz; hier: Schallimmissionsschutz	22
6.6 Auswirkungen auf die Belange von Natur und Landschaft.....	27
6.7 Gender Planning	28
7. Technische Infrastruktur / Ver- und Entsorgung	29
8. Bodenordnende Maßnahmen	29
9. Kosten der Planung.....	30
10. Flächenbilanz.....	30



1. Ausgangslage, Anlass, Ziele und Zwecke der Planung

Die in der Folge beschriebene Planung liegt im Bereich des Hauptbahnhofes Koblenz. Sie umfasst eine südliche Teilfläche des seit 1999 rechtsgültigen Bebauungsplanes Nr. 160a „Bahnhofplatz - Neufassung“. Dieser Bebauungsplan wurde seinerzeit aufgestellt, um die hohe innerstädtische Lagequalität des Koblenzer Bahnhofszentrums im Stadtgefüge zu unterstützen.

Der Bahnhofplatz in Koblenz ist Verkehrsknotenpunkt für den schienengebundenen Fern-, Regional- und Nahverkehr sowie für den Busverkehr. Er bietet Zugang zur City, zum Rhein mit Schloss, Deutsches Eck, Festung Ehrenbreitstein etc.

Hauptbahnhöfe sind Einfallstor in eine Stadt oder Ausgangspunkt für Reisen an andere Orte. Die größeren Städte sind verstärkt bemüht, den Bahnhofsbereichen ein gutes Image im Sinne einer ersten Visitenkarte ihrer Stadt zu verleihen. Dieses gilt auch für Koblenz.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 160a – Neufassung wurde Ende der 1990er Jahre ein umfassendes städtebauliches und stadtentwicklungsplanerisches Leitbild für den Bahnhofplatz Koblenz formuliert. Ziel der Planung war eine räumliche und funktionale Zweiteilung der großen Bahnhofplatzfläche in eine großzügig bemessene Platzfläche sowie einen Neubau parallel zum Bahnhofgebäude in der Mittelachse des großräumigen Platzes. Der zentrale Omnibusbahnhof wurde neu geordnet und gestaltet. Unter dem Platz wurde eine großflächige Tiefgarage festgesetzt, um die Verkehrsbedürfnisse des Umsteigepunktes vom Individualverkehr in den öffentlichen Verkehr zukunftssträchtig angemessen bewältigen zu können. Ziel war es dabei, den oberirdischen Raum überwiegend nur für das Kurzzeitparken (Hohl- und Bringverkehre) zu reservieren.

Die heutigen Platzrandbebauungen waren zum Zeitpunkt der damaligen Planung überwiegend bereits existent. Der Bebauungsplan Nr. 160a – Neufassung setzte aber auch neue Raumstrukturen fest, wie etwa der sodann in der Folge auf der südlichen Platzseite entstehende Winkelbau des G-Hotel oder der halbrunde Bau am Kopf des Bahnhofplatzes im Eingang zum Markenbildchenweg mit der heutigen Koblenz Touristik und dem Augenlaserzentrum.

In südlicher Verlängerung des Bahnhofgebäudes waren keine baulichen Ergänzungen erforderlich, da hier die Raumstrukturen durch den langgestreckten Baukörper mit Post, RMV Verkehrsgesellschaft, Sparda Bank und südlich der Frankenstraße mit dem Komplex des Gesundheitsamtes und einem Bürogebäude der Siemens AG städtebaulich befriedigend gefasst sind.

Neben den zuvor beschriebenen Bauvorhaben, die der Stadt den Anlass gaben, für den Planbereich des Bahnhofplatzes städteplanerisch tätig zu werden, bestanden aber auch Ordnungsbedürfnisse im Hinblick auf die Nutzungsstruktur und Nutzungsvielfalt des Bahnhofsbereiches.

Während die Zentralbahnhöfe der größeren Städte im Zeitalter der erstmaligen schienengebundenen Erschließung des Landes bis weit in die 1930er Jahre hinein quasi die „erste Adresse“ einer Stadt für Hotels, Gaststätten, Einkaufsmöglichkeiten, Handel, Verwaltung und Transport waren, drifteten viele Bahnhofscentren mit dem Ende der 1950er Jahre einsetzenden „Autowahn“ vielmals zu vernachlässigten städtebaulichen „Schmuddelvierteln“ ab. Die Bahnhofsbereiche wurden oftmals zu Schwerpunkten des Rotlichtmilieus, die Gebäude beherbergten Spielcasinos, Vergnügungstätten, Bars und Nachtclubs, Varietés und minderwertige Schnellgastronomie mit unmodernisiertem Wohnraumangebot in den Obergeschossen.



Der Ausgangsbebauungsplan Nr. 160a – Neufassung wurde vor diesem Hintergrund mit dem Ziel aufgestellt, die Bestandsnutzungen, welche sich als für das Einfallstor zur Stadt repräsentativ und angemessen darstellen, auch für die Zukunft zu sichern und zu unterstützen. Vermieden werden sollte künftig die Etablierung von Standort-unangemessenen Nutzungen. Ausgeschlossen wurden in der Folge insbesondere Vergnügungsstätten aller Art aber auch die sonstigen nicht wesentlich störenden Gewerbebetriebe und die Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie die Betriebe des Beherbergungsgewerbes und die Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke wurden als kerngebietstypische Nutzungen hingegen uneingeschränkt zugelassen. Sie waren geradezu erwünscht, um dem Gebiet ein kerngebietstypisches Gepräge unter Ausschluss störender Einflüsse, wie die vorgenannten Vergnügungsstätten aller Art aber auch Gewerbebetriebe, die nicht üblicherweise in Kerngebieten anzutreffen sind und für die es an anderer Stelle im Stadtgebiet geeignetere Flächen gibt, entsprechend zu reglementieren.

Hinsichtlich der Zulässigkeit von Wohnnutzungen ging der damalige Ausgangsbebauungsplan Nr. 160a – Neufassung noch von Überlegungen aus, die heute überholt sind.

In den Kerngebieten gemäß § 7 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sind neben den Wohnungen für Betriebsinhaber u.a. auch die sonstigen Wohnungen allgemein (also das Wohnen für Jedermann) nach den individuellen Maßgaben des jeweiligen Bebauungsplanes, zunächst aber einschränkungslos zulässig. Einschränkungen der Wohnnutzungen in Kerngebieten könnten beispielsweise dann geboten sein, wenn das Schutzbedürfnis der Wohnruhe dazu führt, dass sich andere kerngebietstypische Nutzungen in ihrem „Störverhalten“ derart einschränken müssten, dass in der Folge das Wohnen die anderen kerngebietstypischen Nutzungen langfristig verdrängt. Einschränkungen können auch geschossweise geboten sein, wenn beispielsweise für Wohnungen eine höhere Mieteinnahme zu erzielen ist, als für Geschäfts-, Büro-, Verwaltungseinheiten. In der Folge könnte die Belebung der unteren Geschosszonen entlang der zentralen Straßen, Wege und Plätze durch Geschäftslokale, Gastronomie, Beherbergung, öffentliche Verwaltung etc. von Wohnraum in den Erdgeschosslagen zurückgedrängt werden.

Vor diesem Hintergrund ist es durchaus geboten, hinsichtlich der Zulässigkeit von Wohnungen in Kerngebieten differenzierte Regelungen - je nach örtlicher Situation und spezifischen Verhältnissen auch teilgebietsweise – zu treffen.

Die Regelungen im Ausgangsbebauungsplan Nr. 160a – Neufassung sahen daher die allgemeine Wohnnutzung im unmittelbaren Bahnhofplatzumfeld nicht vor. Hierunter fiel das MK 1 einschließlich des MK 1a, also der Gebäudekomplex entlang der Bahnanlage in südlicher baulicher Fortsetzung des eigentlichen Bahnhofgebäudes (Postgebäude, Sparda Bank, Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft, Lidl-Filiale, Getränkemarkt, etc.) sowie der Neubau in der zentralen Mittelachse des Bahnhofplatzes (Sparkasse, Kieser-Training etc.). Die Begründung für die Festsetzung ist schlüssig und auch heute noch aktuell, da diese Bereiche in allen Ebenen im weitesten Sinne der Öffentlichkeit zugänglich sind, sprich die typischen Einrichtungen öffentlicher und privater Infra- und Versorgungsstruktur sowie Verwaltungsfunktionen, Gastronomie, Freizeit / Sport und Handel beherbergen, welche zukünftig auch nicht aufgegeben werden sollen.

Für die Bereiche des damals perspektivisch bereits angedachten Ergänzungsneubaus an der Neversstraße / Ecke Bahnhofplatz einschließlich des vorhandenen Gebäudekomplexes Hohenzollernstraße / Ecke Neversstraße wurde das sonstige Wohnen (also das Wohnen für Jedermann) ab dem 1. Obergeschoss



zugelassen, sodass die Erdgeschosszonen weiterhin mit den sonstigen kerngebietstypischen Nutzungen „öffentlichen Charakters“ belegt und als solche geschützt wurden. Für diesen Bereich wurde in den Geschossen „ganz oben“ nur noch das Wohnen als zulässige Nutzungsart erklärt.

Relevant für die hier in Rede stehende Planungsänderung sind die Regelungen des Ausgangsbebauungsplanes für das MK 4 (südliche Begrenzung des Planbereiches, südlich der Frankenstraße und südlich der Neversstraße, sowie westlich der Hohenzollernstraße). Hier wurde mit Verweis auf das bestehende Gesundheitsamt mit seinem großflächigen mehrgeschossigen Gebäudekomplex und den in den 1990er Jahren noch perspektivisch angedachten Erweiterungsbedürfnissen eine Sicherstellung dieser Nutzung planerisch betrieben. Zum Einen wurde ein sehr großflächig bemessenes Baufeld in Form einer nahezu den gesamten Bereich umfassenden Baugrenze (überbaubare Grundstücksfläche) festgesetzt; zum Anderen beträgt die Grundflächenzahl 0,8 i.V.m. einer Zahl der Vollgeschosse von 5 Vollgeschossen.

Wohnnutzungen wurden im MK 4 nicht zugelassen. In der Begründung zum Bebauungsplan wurde mit einer bestandsorientierten Planung argumentiert. Es erfolgt ein Verweis auf die vorhandenen monofunktionalen Baumassen, die nicht dazu geeignet seien Wohnraum mit zufriedenstellender Wohnqualität aufzunehmen. Unter diesen Voraussetzungen müsse das städtebauliche Anliegen in diesen Fällen zurücktreten, gerade in innerstädtischen Kern- oder Mischgebieten die Nutzungsmischung (auch insbesondere durch Wohnungen) zu intensivieren.

Unter den damaligen Gesichtspunkten einer auf absehbare Zeit dauerhaft bestehenden Verwaltungsnutzung (Gesundheitsamt), ergänzt durch ein mehrgeschossiges Bürogebäude der Siemens AG, war diese Argumentation städtebaulich nicht in Frage zu stellen.

Heute jedoch, mehr als 16 Jahre später, hat sich die Situation verändert. Zum Einen stehen Erweiterungsabsichten des Gesundheitsamtes längst nicht mehr in Rede, zum Zweiten ist das Siemens Bürogebäude seit geraumer Zeit leergezogen und ein Großmieter für mehrgeschossige Büroetagen steht offenbar – trotz intensiver Bemühungen von Eigentümerseite – für diese Immobilie nicht in Aussicht. Zum Dritten hat sich das in diesem MK 4 - Bereich bestehende Wohngebäude (Frankenstraße 23) mit überwiegend studentischem Wohnen sehr gut in diesem Teilbereich des Kerngebietes behaupten können, der eigentlich für Wohnnutzung nach dem Bebauungsplan Nr. 160a – Neufassung gar nicht dafür vorgesehen war.

Schlussendlich grenzt südwärts des MK 4 ein eigenständiges Wohnviertel (Koblenzer Südstadt) an, welches zunehmend als innenstadtnaher Wohnstandort beliebt und nachgefragt ist. Es handelt sich um den Bereich, der sich, beginnend mit der Sachsenstraße im Norden, über die St.-Josef-Straße, über die Schenkendorfstraße bis hin zur Mainzer Straße, also quasi bis zur Rheinuferbebauung, erstreckt. Alte Stadthäuser, durchmischt mit Neubauten bilden geschlossene Blockrandbebauungsstrukturen mit innenliegenden Gärten. Fußläufig ist die Innenstadt zu erreichen, insbesondere fußläufig aber auch der Hauptbahnhof mit Zugang zum Fern- und städtischem Nahverkehr. Die Nahversorgung ist vorhanden, gleichermaßen der Zugang zur Naherholung, insbesondere das Rheinufer.

Bislang gab es keinen akuten Handlungsbedarf für die Stadt Koblenz, den Bereich des MK 4 einer städtebaulichen Prüfung zu unterziehen, in wie weit dieser Bereich – analog zum MK 2a und MK 3 dem Wohnen (für Jedermann) in den Obergeschossen zugänglich gemacht werden kann und soll. Die Frage stellt sich nun aber doch und mit plötzlicher Dringlichkeit, da – trotz vielfacher Bemühungen - das fünfgeschossige Bürogebäude an der Frankenstraße offenbar nicht mehr an einen Großmieter für



Büro- oder Verwaltungsnutzung vermittelbar ist. Das Areal des Siemens Bürogebäudes ist somit latent von der Gefahr eines dauerhaften Brachfallens bedroht.

In diese Situation hinein hat ein Immobilienunternehmen Interesse daran bekundet, das leergezogene Bürogebäude für insbesondere studentisches Wohnen umnutzen und entsprechend umbauen zu wollen. Die Betonung liegt hierbei auf studentischem Wohnen, da das ehemalige Bürogebäude aufgrund seiner baulichen Struktur und Lage nicht über Außenwohnbereiche, wie Balkone und Freisitze verfügt und solche baulich auch nur schwerlich herzustellen wären. Die schalltechnische Situation in der Nachbarschaft zur Bahnstrecke Köln – Mainz sowie die Umgebungsgeräusche aus dem Straßenverkehr würden attraktive Außenwohnbereiche ohnehin nicht gestatten. Das Gebäude müsste schlichtweg gedreht werden, um eine vollständig lärmabgewandte Rückseite zu erhalten, die den Bau von Balkonen und Terrassen etc. dort zuließe. Ein Gebäudeabbruch und Ersatzneubau kommt aber aus wirtschaftlichen Gründen keineswegs in Frage, da das Gebäude in seiner heutigen Grundstruktur bereits wirtschaftlich umgestaltbar ist.

Im weiter hinten liegenden – lärmabgewandten – Grundstücksbereich, hinter dem Gesundheitsamt, befindet sich eine weitere derzeit untergenutzte Fläche, welche eine mindergestaltete Stellplatzanlage beherbergt. Der vorstehend genannte Immobilienunternehmer sieht Möglichkeiten, auch diese Fläche mit einer neuen Nutzung durch Bebauung als Wohnkomplex zu beleben. Der Wohnkomplex in unmittelbarer Nachbarschaft zur südlich angrenzenden Wohnbebauung an der Sachsenstraße würde folgerichtig aus dem Bahnhofsbereich in die Koblenzer Südstadt überleiten.

Das Immobilienunternehmen ist mit seinen Planungsvorstellungen auf die Stadt Koblenz zugegangen, die sodann auf der Basis einer städtebaulichen Vertragsvereinbarung in die Prüfung eingetreten ist, in wie weit dieser südliche Teil der Kernbereiches „Bahnhofplatz“ dem Wohnen in ähnlichem Maße geöffnet werden kann, wie die östlich am Bahnhofplatz liegenden Kerngebietsteile des MK 2a und MK 3.

Im Ergebnis der Prüfung wurde der nun hier in Rede stehende Bebauungsplanänderungsentwurf (Bebauungsplan Nr. 160 a „Bahnhofplatz – Neufassung“ – 1. Änderung) erstellt und in die Diskussion mit den zuständigen Fachstellen der Stadt, den sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit gegeben.

Die Planungsziele des hier in Rede stehenden Änderungsentwurfs zum Bebauungsplan Nr. 160a „Bahnhofplatz – Neufassung“ sind:

- Städtebauliche Aktivierung und Neuordnung des Grundstückes im MK 4.
- Belebung dieses Teiles des Kerngebietes durch innerstädtisches Wohnen.
- Vermeidung eines dauerhaften Brachfallens eines städtebaulich prägenden Bereiches am südlichen Platzrand des Bahnhofplatzes.
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung im Hinblick auf die Deckung von Wohnraumbedarf in der Innenstadt.

Vor diesem Planungshintergrund ist die Stadt Koblenz auch bereit, die lärmtechnischen Bedingungen, denen das Planareal aufgrund der Nähe zum Bahngelände und der straßenverkehrlichen Geräuscheinwirkungen der umgebenden



Verkehrsräume unterworfen ist, im Zuge der Abwägung hinter die städtebaulichen Vorzüge der Planung zu stellen. Die städtebaulichen Aspekte, die in ihrer Bedeutung überwiegen, liegen in

- der Sicherung der Nutzungsintensität der Platzrandbebauung im Süden (Vermeiden des dauerhaften Bruchfallens einer städtebaulich wertvollen Immobilie),
- der Deckung innerstädtischer Wohnbedürfnisse insbesondere auch für studentisches aber auch für allgemeines Wohnen,
- der Bildung einer Überleitungsfunktion dieses Teilgebietes des Kerngebietes „Bahnhofplatz“ in die Wohnquartiere der Südstadt,
- der architektonischen Komplettierung dieses derzeit stadtgestalterisch eher minderwertigen Teilgebietes.

Prämisse im Hinblick auf den baugesetzlich verankerten Grundsatz der Schaffung gesunder Wohnverhältnisse ist hierbei in schalltechnischer Hinsicht die Sicherstellung solcher Verhältnisse in den Wohn**innen**bereichen. Dass die Außenwohnbereiche in solchen Gebieten naturgemäß nicht mit den gleichen Qualitäten im Hinblick auf die Aufenthaltsruhe geschützt bzw. gebildet werden können, steht außer Frage und ist im Hinblick auf die besondere Lage des Standortes an zentraler Stelle in der Stadt Koblenz auch nicht zu beanstanden.

Innerstädtisches Wohnen bietet hohe Qualität im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Infrastruktur, Nahversorgung, ÖPNV und Wegevermeidung. Innerstädtisches Wohnen birgt aber auch naturgemäß Nachteile im Hinblick auf eingeschränkte Wohnruhe und Freiraumqualität. Dies kann jedoch dann in Kauf genommen werden, wenn gesunde Wohnverhältnisse zumindest in den Innenräumen uneingeschränkt durch Maßgaben erzielt werden können und es als Ersatz für das Außenwohnen gute Zugänge zur Naherholung und zu innerstädtischen Grünzonen gibt. Dies ist vorliegend insbesondere durch die Nähe des Quartiers zum Rhein uneingeschränkt der Fall.

Mit der Planung wird bezweckt, für das Gebiet am südlichen Kopf des Bahnhofplatzes künftig die Wohnnutzung für den Bereich an der Frankenstraße ab dem ersten Obergeschoss (analog zur östlichen Platzrandbebauung des Bahnhofplatzes) zu ermöglichen und für die „geschützten“ rückliegenden Grundstücksteile zwischen dem Gesundheitsamt und dem Wohnquartieren der Südstadt zukünftig das Wohnen in allen Geschossen zu gestatten. Durch diese Öffnung des Gebietsteiles für die Wohnnutzung bleibt dennoch der Gebietscharakter eines MK im Zusammenhang mit den übrigen MK-Gebietsteilen rund um den Bahnhofplatz uneingeschränkt erhalten. Denn das Gebiet ist insgesamt derzeit und zukünftig durch die zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung, der Kultur sowie durch Handelsbetriebe, Fremdbeherbergung aber auch durch das Wohnen nach dezidierten Maßgaben des Gesamtbebauungsplanes Nr. 160a definiert und charakterisiert.

Dass sich die Stadt Koblenz nun nach rund 16 Jahren seit der damaligen Planerstaufstellung hinsichtlich des südlichen Teiles dieses Gesamtkerngebietes erweiterte Planungsziele anhand der sich verändernden städtebaulichen Situation setzt, ist bauplanungsrechtlich der Regelfall und nicht zu beanstanden, da die neuen städtebaulichen Ziele legitim sind. Es entsteht kein neues Gebiet und kein neues städtebauliches Gepräge für das Planareal, sondern vielmehr wird dieses lediglich stärker dem Wohnen geöffnet, was der Nutzungsstruktur der Umgebung zu Gute kommt.



Dass die Stadt das konkrete Brachfallen eines städtebaulich den Bereich prägenden Gebäudes und die Interessen eines privaten Investors nach einer anders gelagerten Folgenutzung und Nachverdichtung des Gebietes zum Anlass nimmt, in die städtebauliche Prüfung einzutreten, in wie weit die privaten Interessen mit ihren eigenen städtischen Ordnungsbedürfnissen in Einklang gebracht werden können bzw. diesen entsprechen, ist bauplanungsrechtlich ebenfalls nicht zu beanstanden.

Städtebaupolitik findet nicht nur rein abstrakt statt, sondern eine Kommune kann auch eine konkrete Planung eines privaten Investors zum Anlass nehmen, ihre eigene Planung daran auszurichten. Damit ist die Planung sodann auch erforderlich im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB. Bauplanerische Festsetzungen sind nicht nur dann zulässig wenn sie zur Bewältigung einer planerischen Problemlage unentbehrlich oder gar zwingend geboten sind. Zur Planung befugt ist die Kommune bereits schon dann, wenn sie hierfür hinreichend gewichtige städtebauliche Allgemeinbelange ins Feld führen kann. An diesen Grundsätzen gemessen lässt sich die Erforderlichkeit dieser Bebauungsplanänderung auf der Grundlage der voranstehenden Ausführungen nicht verneinen.

Eingangs dieser Erläuterung wurde ausführlich begründet, warum das Planvorhaben an dieser Stelle für die Stadt sinnvoll und zweckmäßig ist. Allein mit der Überlegung, den Planbereich in seiner bisherigen Nutzungsstruktur (die im Ausgangsbauungsplan von 1999 als „monostrukturiert“ bezeichnet wurde) nun ergänzenden Nutzungen stärker zu öffnen und studentisches Wohnen in den Obergeschossen einer bisherigen Firmenverwaltung als auch das allgemeine Wohnen in einem neuen Wohngebäudekomplex zu gestatten, hat die Stadt ein hinreichend städtebaulich motiviertes Ziel formuliert, welches den Anforderungen an die Erforderlichkeit der Bauleitplanung im Sinne der Rechtsprechung genügt.

Dass es ihr dabei im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit offen steht, eine absehbare oder geplante private Bauabsicht mit in ihrem Planungskonzept zu berücksichtigen, soweit sich diese darin städtebaulich integrieren lässt, ist ebenfalls Regelfall. Vor diesem Hintergrund ist auch der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages mit einem die eigentlich Investition tätigenden privaten Dritten zum Einstieg in eine städtebauliche Prüfung legitim.

2. Verfahren

Anwendung des Verfahrens für Bebauungspläne der Innenentwicklung (§13 a BauGB)

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB aufgestellt. Die Voraussetzungen zur Anwendung des Verfahrens nach § 13a BauGB liegen wie nachfolgend dargelegt vor:

§13 a Abs. 1. Satz 1 BauGB:

Beim Bebauungsplan Nr. 160a handelt es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung zur Nachverdichtung und Umnutzung einer Fläche.

§13a Abs. 1 Satz 2 BauGB:

Die Plangebietsgröße beträgt circa. 2.680 qm. Die maximal zulässige Größe der Grundflächen im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO gemäß den Festsetzungen beträgt insgesamt circa. 2.104 qm. Damit bleibt die zulässige Größe der Grundflächen deutlich hinter der Grenze von 20.000 qm nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB zurück.

Ein enger sachlicher und zeitlicher Zusammenhang mit der Aufstellung anderer Bebauungspläne besteht nicht.



§13a Abs. 1 Satz 4 BauGB:

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes wird nicht die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, begründet.

§13a Abs. 1 Satz 5 BauGB:

Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung oder von Vogelschutzgebieten im Sinne des BNatSchG bestehen nicht.

Von der Durchführung einer Umweltprüfung wird abgesehen. Gleichwohl sind im Verfahren nach § 13a BauGB die speziellen Umweltauswirkungen der Festsetzungen zu ermitteln und zu bewerten.

3. Plangebiet

3.1 Planungsanlass

Für die innenstadtnahen Grundstücke Frankenstraße 21 und 23 ist eine bauliche Ergänzung durch Neubau sowie eine Nutzungsänderung durch Umbau eines leergefallenen Bestandsgebäudes auf einer Teilfläche des Bebauungsplans Nr. 160a „Bahnhofplatz“ – Neufassung geplant.

Zum einen soll der Neubau auf der ehemals als Parkplatz genutzten Flächen errichtet werden, zum anderen soll das bestehende Bürogebäude Frankenstraße 21 – u.a. unter dem Aspekt des Sonderwohnens (studentisches Wohnen) – umgebaut werden. Mit dem Umbau und der Neunutzung kann eine ansonsten zu befürchten gewesene jahrelange Gewerbebrache vermieden werden.

Hierzu ist eine Änderung des vorhandenen Bebauungsplanes notwendig, da nach den rechtskräftigen Festsetzungen auf der Stellplatzanlage kein Baufeld vorgesehen war (Nachverdichtung) und das Wohnen im Kerngebiet bislang ausgeschlossen war (Ergänzung der zulässigen Nutzung im Kerngebiet).

3.2 Ziele und Zwecke der Planung

Wesentliche Planungsziele des aufzustellenden Bebauungsplans Nr. 160a: Bahnhofplatz – Neufassung (Änderung Nr. 1) sind:

- Städtebauliche Aktivierung und Neuordnung des Grundstücks.
- Das Kerngebiet soll durch kerngebietstypisches innerstädtisches Wohnen belebt, gleichsam soll einem dauerhaften gewerblichen Brachfallen begegnet werden.
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung

3.3 Lage und Größe des Plangebietes

Der Geltungsbereich hat eine Größe von ca. 0,27 ha und umfasst die folgenden Flurstücke:

Gemarkung Koblenz, Flur 10, Flurstücke 90/3, 90/4, 97/4



Die Grenzen des Geltungsbereichs werden gebildet

- im Norden durch die südliche Grenze der Flurstücke 97/5 und 129/48 (Frankenstraße)
- im Osten durch die westliche Grenze des Flurstückes 95/2,
- im Süden durch die nördliche Grenze der Flurstücke 3054/89, 3053/89, 3369/89, 3368/89, 3296/89, 3295/89, 3251/89 sowie 3048/89,
- im Westen durch die östliche Grenze des Flurstückes Nr. 129/48 (Frankenstraße).

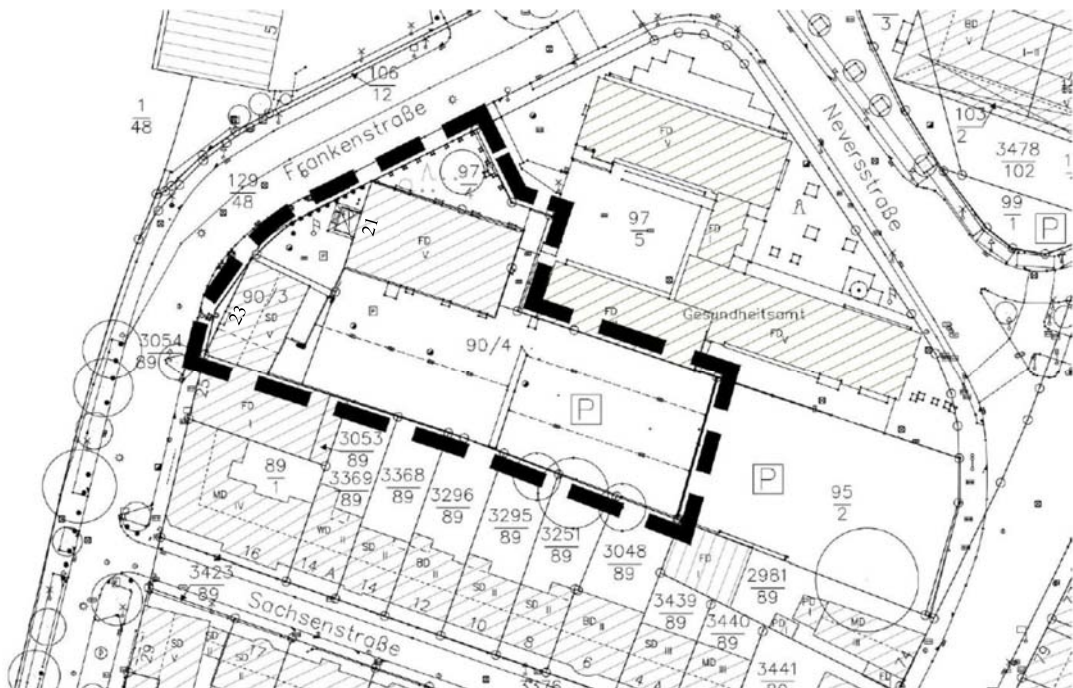


Abbildung 1: Geltungsbereich B-Plan Nr. 160a: Bahnhofplatz – Neufassung – (Änderung Nr.1)

3.4 Nutzungen im Plangebiet

Bei den im Plangebiet vorhandenen Nutzungen handelt es sich um Wohnnutzungen (Frankenstraße 23) und Büroleerstand (Frankenstraße 21, ehemals Siemens AG).

Die Freiflächen des Plangebiets in Flurstück Gemarkung Koblenz, Flur 10, Flurstücksnummer 90/4 sind vollversiegelt und werden als Parkplatz genutzt. Diese Nutzung ist zum Teil entfallen. Die Freiflächen des Plangebiets in Flurstück Gemarkung Koblenz, Flur 10, Flurstücksnummer 97/4 bestehen aus einer unversiegelten Rasenfläche sowie solitärem Strauchbewuchs (vgl. Abbildung 2).

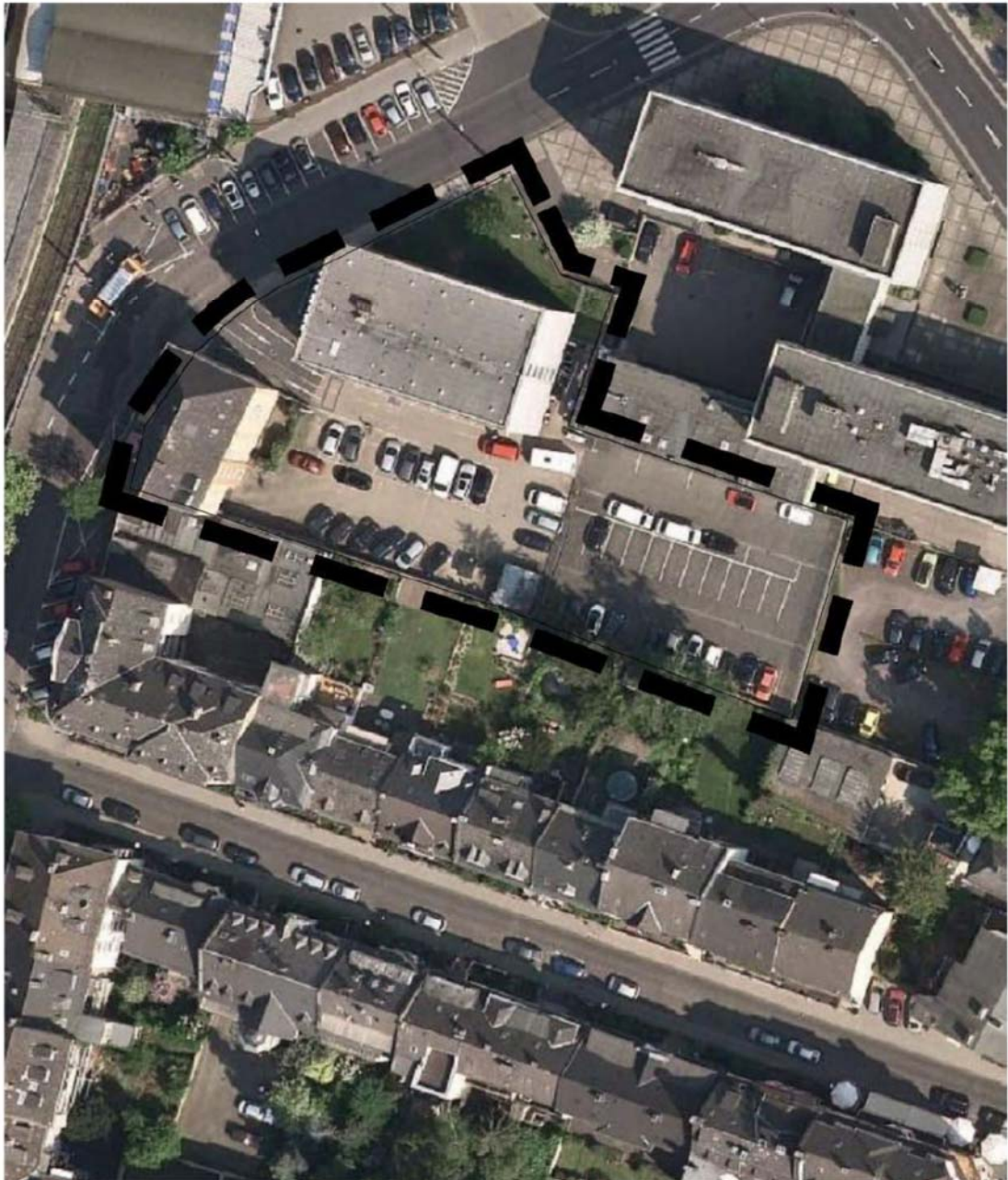


Abbildung 2: Luftbild mit überlagertem Geltungsbereich

3.5 Umgebung des Plangebietes

Westlich des Plangebiets befinden sich die Frankenstraße, sowie angrenzend ein Lebensmitteldiscounter, ein Getränkemarkt, Büronutzungen sowie die Gleisanlagen des Hauptbahnhofes Koblenz.

Südlich angrenzend, erschlossen von der Sachsenstraße, der Hohenzollernstraße sowie der Frankenstraße, befinden sich zwei- bis viergeschossige Wohngebäude.

Im Osten grenzt ein geschotterter Parkplatz an.

Nördlich des Gebietes befindet sich das Gesundheitsamt Mayen-Koblenz und Büroräume der RMV (Rhein Mosel Verkehrsgesellschaft).



4. Planungsvorgaben

4.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (§ 8 Abs. 2 und 3 BauGB)

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz aus dem Jahr 1983 wird das Plangebiet als Wohnbaufläche (W) dargestellt.

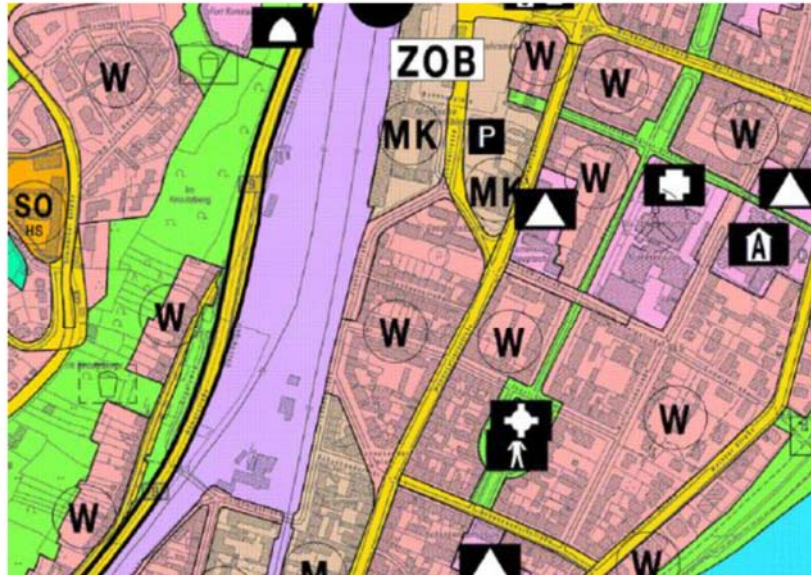


Abbildung 3: Auszug wirksamer Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz – ohne Maßstab
(Stand 1983)

Die Fläche wird im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 160a als Teilgebiet (MK 4) des Gesamt-Kerngebiets „Bahnhofplatz“ (MK 1, MK 1a, MK 2, MK 2a, MK 3 und MK 4) festgesetzt. Eine Anpassung des Flächennutzungsplanes hat nicht stattgefunden.

Durch die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 160a wird die Festsetzung als Kerngebiet beibehalten.

Im vorliegenden Fall stellt dies eine Abweichung von der Darstellung der Wohnbaufläche dar. Der Flächennutzungsplan kann jedoch im Wege der Berichtigung gemäß § 13 a Abs. 2 Satz 2 BauGB angepasst werden.

4.2 Bestehendes Baurecht

Für den Geltungsbereich besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 160a Bahnhofplatz – Neufassung aus dem Jahr 1999. Das Plangebiet wird darin als Kerngebiet MK 4 festgesetzt (vgl. Abbildung 4).

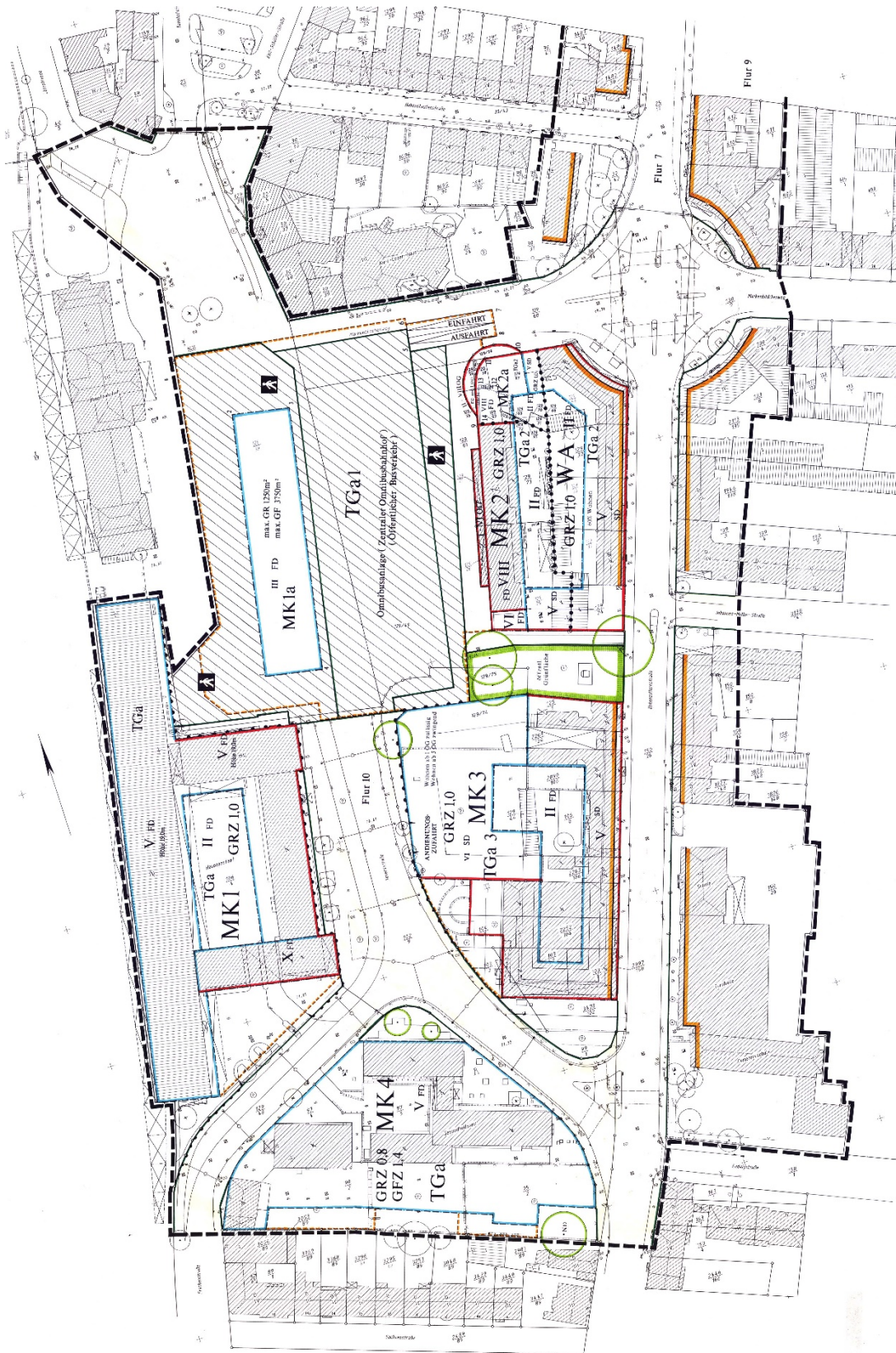


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 160a Bahnhofplatz - Neufassung

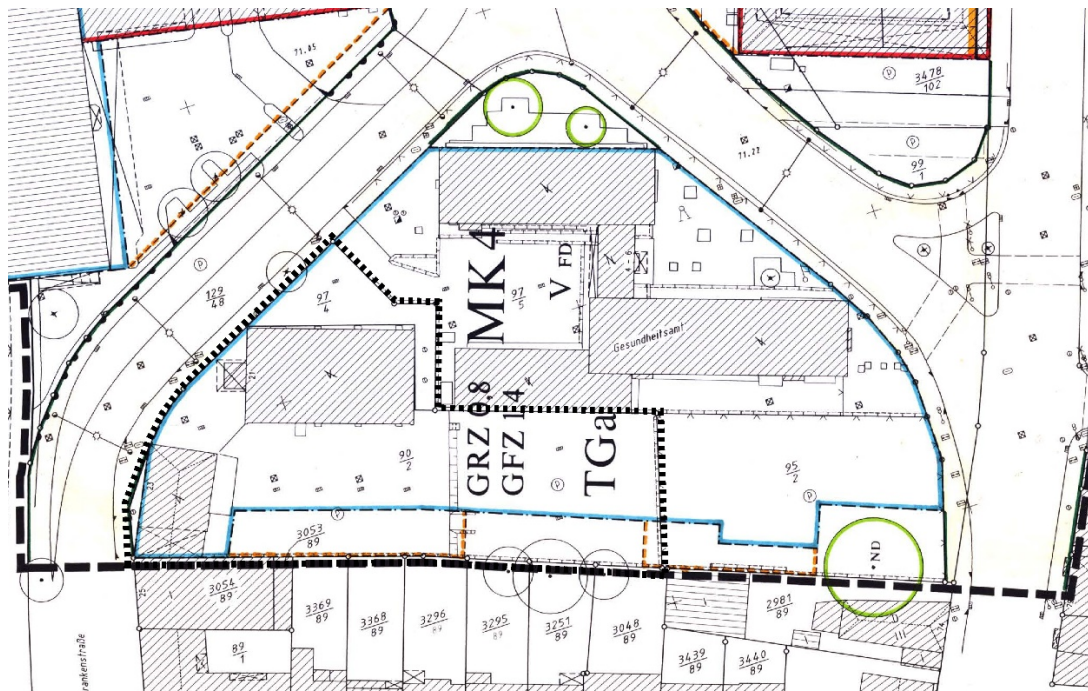


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 160a Bahnhofplatz - Neufassung mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches der 1. Änderung

Es sind alle kerngebietstypischen Nutzungen zulässig mit Ausnahme von Vergnügungsstätten, Tankstellen und störende Gewerbebetriebe. Das Wohnen (für Jedermann) wurde bestandsbegründet ausgeschlossen (siehe Kapitel 1). Gleichwohl ist das Gebäude Frankenstraße 23 ein reines Wohnhaus.

Es werden eine GRZ von 0,8 und eine GFZ von 1,4 sowie fünf Vollgeschosse festgesetzt.

Darüber hinaus wird für den Bereich des Plangebietes eine Fläche für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen mit der Zweckbestimmung Tiefgarage (TGa) festgesetzt. Die im Lageplan auf benachbarten Grundstücken noch dargestellten Bäume im Süden des Plangebietes sind nicht mehr vorhanden.

Für die weitere Umgebung im Süden, Westen und Osten des Plangebietes bestehen keine darüber hinausgehenden Bebauungspläne.

4.3 Anpassung an die Ziele der Raumordnung

Gemäß §1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden für das Gebiet der Stadt Koblenz durch

- das Landesentwicklungsprogramm (LEP) Rheinland-Pfalz (derzeit LEP IV),
- den Regionalen Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald¹ und

¹ Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (2006): Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald, Koblenz.



- den Entwurf zur Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsplanes Mittelrhein-Westerwald¹

konkretisiert.

- Nachhaltige Siedlungsentwicklung durch Reduzierung der quantitativen Flächeninanspruchnahme (LEP IV Z 31).
- Vorrang der städtebaulichen Innenentwicklung, Wohnungsmodernisierung, städtebauliche Erneuerung und Verbesserung des Wohnumfeldes von der Neuausweisung von Flächen im Außenbereich (LEP IV Z 31 / RROP Gn Kap. 2.2 S. 13)
- Ausweisung neuer Wohnbauflächen ausschließlich in räumlicher und funktionaler Anbindung an bereits bestehende Siedlungsflächen (LEP IV Z 34).
- Wahl von Erschließungskonzepten und Bauformen, die möglichst wenig Fläche beanspruchen und höhere Wohnsiedlungseinheiten ermöglichen (RROP Gn Kap. 2.2 S. 13).
- Anpassung der Ausweisung neuer Siedlungsflächen an der vorhandenen Siedlungsstruktur, d.h. es sollen die Instrumente der Baulandmobilisierung zur Ausweisung zusätzlicher Siedlungsflächen genutzt werden (RROP G 2 Kap. 2.2 S. 13).
- Bemessung der Wohnbauflächen am vorhandenen Bedarf (LEP IV / RROP G 1 Kap. 2.2.1).
- Sicherung und Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur im hochverdichteten Raum der Stadt Koblenz mit klaren Grenzen für die Siedlungsgrenzen (RROP G 2 Kap. 5.1 S. 59).

Die Ziele und Grundsätze werden durch die vorliegende Planung erfüllt.

4.4 Städtebauliches Konzept

Die Motivation der Stadt Koblenz, in dem hier in Rede stehenden Teilbereich des Kerngebietes „Bahnhofplatz“ durch Anpassung der bestehenden Festsetzungen an die jüngeren Entwicklungen im südlichen Hauptbahnhofbereich nachzusteuern, wurde in Kapitel 1 bereits erläutert.

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen, wie sich das Gebiet städtebaulich im Einklang mit den städtischen Überlegungen durch das Auftreten eines privaten Bauherrn zukünftig entwickeln soll.

Im linken Bildrand oben (Abbildung 6, Lageplan) ist dabei nördlich der Frankenstraße der dreigeschossige Schenkel (in dunkler Färbung) des Gebäudekomplexes parallel in Verlängerung des eigentlichen Bahnhofgebäudes zu sehen.

Der dunkelgrau gefärbte winklige Baukörper I, II und V – geschossiger Bauweise im Eckbereich Frankenstraße / Neversstraße ist das Gesundheitsamt. Die

¹ Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (2011): Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald – Stand Entwurf, Koblenz.



Zeilenbebauung am südlichen Bildrand gehört zum Wohngebiet an der Sachsenstraße. Im Plangebiet selbst liegt das fünfgeschossige Wohnhaus an der Frankenstraße (Nr. 23), für welches im Zuge dieser Bebauungsplanung keine Änderungen vorgesehen sind.

Das MK 4.1 umfasst neben dem Haus Frankenstraße 23 (Wohnhaus) das ehemalige Bürogebäude der Siemens AG. Hierfür ist der Umbau zu studentischen Wohnzwecken in den Obergeschossen vorgesehen. An der äußeren Gestaltung des Gebäudes werden sich lediglich geringfügige Änderungen, in Form von z. B. einem neuen Anstrich, neuen Fenstern oder Werbeanlagen ergeben. Das Erdgeschoss wird mit kerngebietstypischen Nutzungen belegt werden.

Das MK 4.2 beinhaltet den Ergänzungsneubau im hinteren Grundstücksteil, anstoßend an die grenzständige Bebauung des Gesundheitsamtes. Hier ist ein gestaffelter Baukörper vorgesehen, der von seiner im Zentrum fünfgeschossigen Bebauung ausgehend zu den Seiten herab zoniert wird auf eine IV-, III- und II-geschossige Bauweise. Diese vertikale Zurückstaffelung des Gebäudekörpers dient der günstigen Einpassung in die vorhandene Umgebungsbebauung. Beeinträchtigungen der Belichtungs- und Besonnungsverhältnisse in der Nachbarschaft sollen vermieden werden.

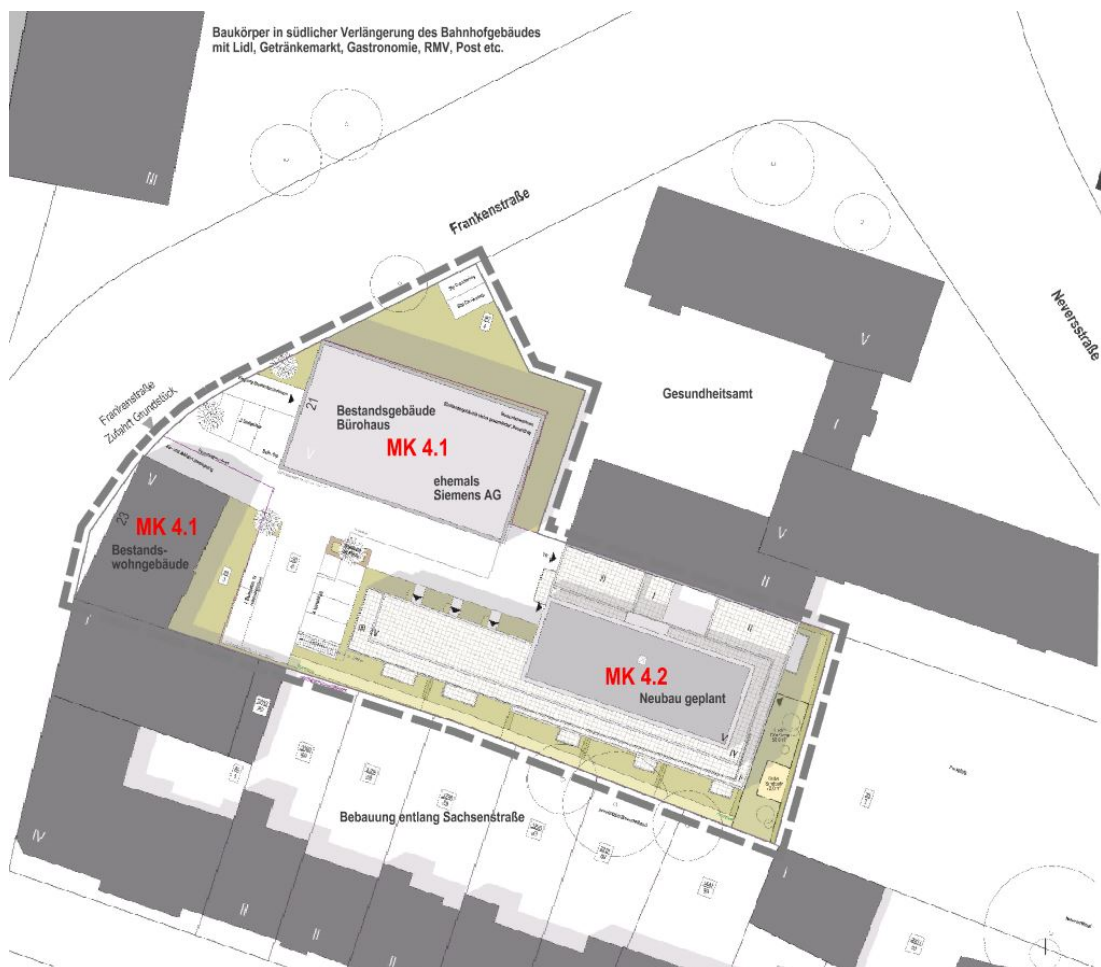


Abbildung 6: Lageplan (Stand: Juni 2016)



4.5 Planungs- und Standortalternativen

Da der Bebauungsplan mit dem Ziel der Nachverdichtung und Umnutzung von derzeit zum Teil als Parkplatz genutzten Flächen in Innenstadtnähe aufgestellt wird, bestehen keine Standortalternativen.

Auf der Fläche sind aufgrund der Umgebung sowohl gewerbliche (insbesondere in den Erdgeschossen der straßenzugewandten Gebäude; z.B. Einzelhandelsbetriebe, Einrichtungen der Wirtschaft und Verwaltung, nicht störende Gewerbebetriebe), als auch wohnbauliche Nutzungen in Betracht zu ziehen. Aufgrund der Nähe zu Naherholungsräumen, sozialer Infrastruktur, dem guten Zugang zu ÖPNV und Fernverkehr sowie Nahversorgungseinrichtungen ist das Plangebiet insbesondere für Wohnnutzungen gut geeignet und begehrt.

Geeignete Alternativen bezüglich der Stellung des Baukörpers sind nicht ersichtlich. Das Baukonzept ist hinsichtlich Besonnung und Belüftung der künftigen Nutzungen optimiert.

5. Planinhalte

5.1 Art der baulichen Nutzung

MK – Kerngebiet

Die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung werden aus dem Bestandsbebauungsplans Nr. 160a Bahnhofplatz – Neufassung entwickelt und erfolgen weitgehend analog zu den übrigen Gebietsteilen des Gesamt-Kerngebietes.

Nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sind – anders als in den anderen MK-Teilgebieten des Bebauungsplans Nr. 160a Bahnhofplatz – Neufassung in den Kerngebieten MK 4.1 und MK 4.2 künftig ausnahmsweise zulässig. Sie sind zwar nicht Teil der angestrebten Baukonzeption (vgl. Städtebauliches Konzept Kap. 4.4), stehen aber auch nicht in Konflikt zu der im Gebiet geplanten und in der Nachbarschaft vorhandenen Wohnnutzung. Die ausnahmsweise Zulässigkeit gestattet Eigentümern und Mietern im Gebiet eine höhere Nutzungsflexibilität.

In den Kerngebieten MK 4.1 und MK 4.2 sind abweichend von § 7 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO Gewerbebetriebe, die der Prostitution dienen, insbesondere Bordelle und bordellartige Betriebe, aufgrund der Nähe zu den bestehenden und geplanten Wohnnutzungen nicht zulässig.

Aufgrund der hohen Nachfrage nach innenstadtnahen Wohnlagen werden in den Kerngebieten MK 4.1 und MK 4.2 im Übergangsbereich zu den südlich angrenzenden allgemeinen Wohngebieten und im Sinne des noch gültigen Flächennutzungsplanes sonstige Wohnnutzungen als allgemein zulässig festgesetzt.

Im MK 4.1 wird weiterhin ein Mindestmaß an Nutzungsmischung auch innerhalb der Gebäude angestrebt. Aufgrund der publikumswirksamen Lage in erster Baureihe entlang der Frankenstraße sowie den in der Umgebung bestehenden Handels- und Büronutzungen werden in den Erdgeschossen keine Wohnnutzungen zugelassen. D.h. hier sind weiterhin alle sonstigen kerngebietstypischen Nutzungen entsprechend der Vorgaben des § 7 BauNVO, mit Ausnahme der oben genannten Nutzungen, zulässig.



In MK 4.2 ist aufgrund der ruhigeren Lage in zweiter Baureihe keine Publikumswirksamkeit mehr gegeben. Daher ist hier auch ein solitäres Wohngebäude städtebaulich sinnvoll. Im Sinne der Nachverdichtung und aufgrund der bestehenden Wohnungsnachfrage soll hier jedoch die über die Dichte eines allgemeinen Wohngebietes hinausgehende Dichte eines Kerngebietes umgesetzt werden. Als Abstufung zum Kerngebiet MK 4.1 wird hier aber eine gegenüber den Obergrenzen der BauNVO reduzierte GRZ festgesetzt (vgl. Kap. 5.2).

In der Gesamtrelation zum Bebauungsplan Nr. 160a Bahnhofplatz – Neufassung wird der Kerngebietscharakter aufgrund der insgesamt vorhandenen kerngebietstypischen Nutzungsmischung gewahrt. Selbst der als MK 4 festgesetzte kleinräumige Bereich kann aufgrund der Nutzungen durch das Gesundheitsamt, die Verwaltung der RMV sowie die festgesetzten Nutzungen in den Erdgeschossen der Kerngebiete MK 4.1 und MK 4.2 weiterhin als kerngebietstypisch angesehen werden.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Grundflächenzahl (GRZ) / Geschossflächenzahl (GFZ)

Im Kerngebiet MK 4 des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 160a Bahnhofplatz – Neufassung werden eine GRZ von 0,8 sowie eine GFZ von 1,4 festgesetzt.

Tabelle2: Zulässige Grund- und Geschossflächen

Art der baul. Nutzung	Grundstücksgröße in m ²	GRZ	GR in m ²	GRZ 2	GR in m ²	GFZ	GF in m ²
Kerngebiet (MK) Bestand MK 4*	ca. 2.680	0,8	ca. 2.144	-	-	1,4	ca. 3.752
Kerngebiet (MK) Planung MK 4.1	ca. 1.240	1,0	ca. 1.240	-	-	3,0	ca. 3.720
Kerngebiet (MK) Planung MK 4.2	ca. 1.440	0,6	ca. 864	+0,2	+ca. 288	2,0	ca. 2.880
Summe Planung	ca. 2.680		ca. 2.104		ca. 288		ca. 6.600

* Festsetzungen gemäß Bebauungsplan Nr. 160a: Bahnhofplatz – Neufassung für die betroffene Teilfläche

Aufgrund der angestrebten Nachverdichtung im südlichen Teilbereich wird eine Anhebung der zulässigen Grund- und Geschossfläche notwendig.

In MK 4.1 werden eine GRZ von 1,0 sowie eine GFZ von 3,0 entsprechend der Höchstgrenzen der BauNVO festgesetzt. Auch nach einer Grundstücksteilung sollen die Gebäude weiterhin funktionsfähig bleiben. Die Festsetzung entspricht darüber hinaus den Festsetzungen der Kerngebiete MK 1a bis 3 sowie des WA im o.g. Bebauungsplan.

In MK 4.2 werden eine GRZ von 0,6 sowie eine GFZ von 2,0 festgesetzt. Darüber hinaus ist die Überschreitung der zulässigen GRZ gem. § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer Gesamtversiegelung von 0,8 zulässig (+ 0,2; vgl. Tabelle2).

Im Rahmen dieser Festsetzungen ist auch das städtebauliche Konzept (vgl. Kap. 4.4) realisierbar.



Zahl der Vollgeschosse

Die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse wird unverändert beibehalten.

Höhe baulicher Anlagen

Die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen in Meter über NN orientiert sich an der Bestands- und Umgebungsbebauung. Aufgrund einer gemittelten Höhe der bestehenden Grundstücksoberfläche von 71,60 Meter über NN ergibt sich eine maximale Bauhöhe von 89,10 Meter über NN.

Für technische Dachaufbauten werden Überschreitungsmöglichkeiten von 1,5 m auf 10 % der Gebäudegrundfläche zugelassen. Dies dient unter anderem der Ermöglichung der Errichtung von Fahrstühlen entsprechend dem grundsätzlichen Bedarf an behindertengerechtem und barrierefreiem Bauen.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Die festgesetzten Baugrenzen werden im Gegensatz zur Bestandsfestsetzung des Bebauungsplans Nr. 160a: Bahnhofplatz – Neufassung auf die vorhandene und geplante Bebauung begrenzt.

Dies dient neben der Festsetzung der GRZ und GFZ der Begrenzung der Bebauung auf ein mit der Umgebungsbebauung verträgliches Maß. Darüber hinaus kann durch die Festsetzung eine Optimierung der Stellung baulicher Anlagen für eine ausreichende natürliche Belüftung und Belichtung erreicht werden. Die Baugrenzen folgen dem städtebaulichen Planungskonzept aus Abbildung 6.

Die Regelungen zur Zulässigkeit von Vor- und Rücksprüngen zu den Baugrenzen werden gem. § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO zum Zwecke der Einhaltung einer städtebaulichen Qualität sowie unter Berücksichtigung der Struktur der benachbarten Bebauung getroffen. Darüber hinaus wird durch die Zulässigkeit von Vorsprüngen zu den Baugrenzen die Möglichkeit eröffnet, private Freisitze an den Gebäuden zu errichten und damit eine höhere Wohnqualität zu erzielen.

Nachbarschützend wurden Balkone außerhalb der Baugrenzen nur in einer einzigen Geschossebene und auf maximal 1/3 der Länge des jeweiligen Fassadenabschnittes - also ausnahmsweise – gestattet. Die jeweilige Balkontiefe darf 1,50 m nicht überschreiten. Der Abstand zur Nachbargrenze beträgt mindestens 2,00 m. Eine zur Nachbarschaft verträgliche und städtebaulich untergeordnete Wirkung wird durch diese getroffenen Festsetzungen erzeugt.

5.4 Flächen für Stellplätze und Garagen

Die Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen wird unverändert beibehalten. Lediglich im Südosten des Plangebietes wird auf die Festsetzung einer kleinen Restfläche verzichtet.

Darüber hinaus wird die Lage der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage so optimiert, dass eine Minimierung von Lärmimmissionen im Plangebiet erfolgt.

5.5 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen



Maßgeblich ist Verkehrslärm der angrenzenden Straßen und der benachbarten Bahnanlagen. Gewerbelärmeinwirkungen an der im Plangebiet bestehenden und geplanten Bebauung können durch die nördlich angrenzenden Einzelhandelsmärkte (Getränkemarkt, Lidl-Markt) sowie die Nutzung der umliegenden Parkplätze entstehen.

Zum Verkehrslärm werden im Bebauungsplan passive Lärmschutzmaßnahmen (Anforderungen an Außenbauteile) festgesetzt. Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus den Ergebnissen des Lärmgutachtens (vgl. Kap. 6.5). Gewerbelärmeinwirkungen durch den Getränkemarkt, den Lidl-Markt sowie die weiteren umliegenden Parkplätze sind als nicht relevant zu beurteilen.

5.6 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Innerhalb der in der Planzeichnung mit "GFL" bezeichneten Fläche ist ausgehend von der Frankenstraße bis zum MK4.2 eine Fläche mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Erschließung des Grundstückes im Kerngebiet MK4.2 sowie einem Leitungsrecht zur Führung von Ver- und Versorgungsleitungen zugunsten der Versorgungsträger zu belasten. Darüber hinaus dient das Fahrrecht der Feuerwehr als Zufahrt zum rückwärtigen Grundstücksteil.

Hierdurch soll der Anschluss des Kerngebietes MK4.2 an öffentliche Verkehrsflächen und technische Infrastruktureinrichtungen gesichert werden.

Darüber hinaus dient das Geh- und Fahrrecht der verkehrlichen Erschließung der notwendigen Stellplätze der Grundstücke des MK4.1.

6. Wesentliche Auswirkungen der Planung

6.1 Städtebauliche Auswirkungen

Mit der Planung beabsichtigt die Stadt die Grundlage für eine Nachverdichtung, die Wiedernutzung leergezogener Flächen und die dauerhafte Neubelebung des Areals vorzubereiten. Die Planung dient somit der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung des Plangebiets und folgt im Besonderen dem Grundsatz der Innenentwicklung vor Außenentwicklung.

Aufgrund der Lage in Nachbarschaft zum Hauptbahnhof mit Zugang zum Fernverkehr sowie zum ÖPNV, der Nähe zur Innenstadt sowie zu vorhandenen Einrichtungen des täglichen Bedarfs in der direkten Plangebietsumgebung, ist der Standort insbesondere für eine wohnbauliche Nachverdichtung sehr gut geeignet. Für die Weiterführung einer reinen Büroräumnutzung fehlt es hingegen nachgewiesenermaßen an Nachfragepotenzial. Ein Großmieter für den gesamten Bürokomplex des ehemaligen Siemens-Gebäudes als Einheit ist seit geraumer Zeit nicht in Sicht. Um eine dauerhafte Brachfallen dieses aus Blickrichtung Bahnhofplatz städtebaulich prägenden Bereiches zu vermeiden und damit dem Entstehen einer sogenannten „Schrottimobilie“ im Quartier vorzubeugen, hat sich die Stadt entschlossen, das Gebiet – analog zu anderen Teilen des Kerngebietes „Bahnhofplatz“ - ebenfalls der Wohnnutzung zu öffnen, die bislang hier nicht vorgesehen war.



Für innenstadtnahes Wohnen besteht ein hohes Nachfragepotenzial in Koblenz. Die bestehende Lärmvorbelastung dieses Bereiches durch Straße und Bahn wird dabei in Kauf genommen. Sie ist standorttypisch für vergleichbare Großstädte. Sie ist nicht gebietsfremd und sie ist auch nicht neu, im Sinne von erstmalig und unerwartbar für die Anlieger. Üblicherweise werden solche Einwirkungen von den im Gebiet lebenden Menschen daher auch toleriert, da diese bewusst in diese für sie erkennbare städtebauliche Situation hineinziehen. Im Gegenzug wissen die Anlieger die Vorteile der günstigen Erreichbarkeit und die Nähe zu vielen relevanten Versorgungseinrichtungen im Sinne einer Wege-Minimierung zu schätzen.

6.2 Verkehrliche Erschließung

Die verkehrliche Anbindung des Plangebietes erfolgt – wie bisher auch - über die Frankenstraße.

6.3 Ruhender Verkehr

Die getroffenen Festsetzungen ermöglichen auf planungsrechtlicher Ebene die Unterbringung des ober- und unterirdischen ruhenden Verkehrs.

Für die bereits vorhandenen Nutzungen sowie die im städtebaulichen Konzept vorgesehenen Nutzungen (vgl. Kap. 2.5) sind insgesamt 45 Stellplätze erforderlich. Hiervon sollen 6 Stellplätze oberirdisch und 39 Stellplätze in der geplanten Tiefgarage untergebracht werden. Zusätzlich werden mindestens 3 Stellplätze behindertengerecht und 2 Car-Sharing-Stellplätze hergestellt.

Die Prüfung des Stellplatznachweises bleibt dem bauaufsichtlichen Verfahren vorbehalten.

6.4 Verkehrserzeugung und -vermeidung

Gegenüber der bis zur Aufgabe der bisherigen Nutzung bestehenden Grundstücksnutzung und der zugeordneten Stellplatzanzahl, rund 58 Stück, wird durch die nach den Festsetzungen der 1. Änderung des Bebauungsplanes zulässige Nutzung kein relevantes zusätzliches Verkehrsaufkommen erwartet. Es wird damit voraussichtlich zu keinen negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der angeschlossenen Verkehrsflächen kommen.

Aufgrund des Ausbauzustandes der Frankenstraße und der Anbindung an die Hauptverkehrsstraßen des städtischen Straßennetzes kann davon ausgegangen werden, dass die betroffenen Straßen ausreichend leistungsfähig sind, um darauf die Verkehrserzeugung ordnungsgemäß abwickeln zu können.

Die Entfernungen zu den im Stadtteil Südliche Vorstadt (zentraler Versorgungsbereich Südstadt¹) befindlichen Einrichtungen des öffentlichen Bedarfs sowie zu Bushaltestellen und Bildungseinrichtungen liegen im fußläufigen und in idealer Weise radfahrtauglichen Bereich. Dies schließt die zahlreichen Einkaufs- und Gastronomiebetriebe im Bahnhofsbereich sowie den angrenzenden Stadtgebieten mit ein. Insbesondere die ebene Topografie der Tallage sowie die kurze Entfernung

¹ Vgl. Borchert GeoInfo GmbH: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Koblenz, Berlin 06/2009, S. 83



zum Hauptbahnhof und zum Zentralen Einkaufsbereich der Stadt Koblenz (solitärer Versorgungsbereich Mitte¹) begünstigt den Rad- und Fußverkehr.

Die Voraussetzungen für die Vermeidung von Kraftfahrzeugfahrten sind somit bestens gegeben. Ziele der Innenstadt sind gut mit dem Fahrrad und zu Fuß erreichbar.

Die ebene Tallage des Plangebietes und der umgebenden Stadtteile (Südliche Vorstadt, Innenstadt, Altstadt, Goldgrube) bieten hinsichtlich der Hauptziele des Radverkehrs beste Voraussetzungen zur Fahrradnutzung.

6.5 Immissionsschutz; hier: Schallimmissionsschutz

Zum Bebauungsplan wurde ein Lärmgutachten (FIRU GFI (2016):Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 160a Bahnhofplatz – Neufassung (Änderung Nr. 1) Stadt Koblenz, Kaiserslautern) erstellt.

Untersucht wurden:

- die Verkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet durch den Kfz-Verkehr auf den Straßen in der Umgebung (Frankenstraße, Neversstraße, Sachsenstraße und Hohenzollernstraße) und auf den Bahnstrecken westlich des Plangebiets,
- die Gewerbelärmeinwirkungen im Plangebiet durch benachbarte gewerbliche Nutzungen (Parkplatz östlich des Plangebiets, Einzelhandelnutzungen nordwestlich des Plangebiets),
- die Auswirkungen der Planungen auf die Verkehrslärmverhältnisse in der Umgebung.

Verkehrslärm - Ergebnisse

Der Kfz-Verkehr auf den Straßen in der Umgebung des Plangebiets sowie der Schienenverkehr auf den westlich angrenzenden Bahnstrecken verursacht im Tagzeitraum am bestehenden Wohngebäude Frankenstraße 23 an der den Schienen zugewandten Westfassade Beurteilungspegel von bis zu 74 dB(A). Am bestehenden Gebäude Frankenstraße 21 werden an der Nord- und Südfassade Beurteilungspegel von bis zu 66 dB(A) prognostiziert. An der West- und Ostfassade des Gebäudes Frankenstraße 21 sind keine Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen im Sinne der DIN 4109 vorhanden und nach den vorliegenden Planungen auch nicht vorgesehen. Daher erfolgt hierzu keine gesonderte Bewertung von einzelnen Immissionspunkten an den Fassaden. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Kerngebiete von 65 dB(A) wird am bestehenden Wohngebäude **Frankenstraße 23** deutlich um bis zu 9 dB(A) überschritten. Am Gebäude **Frankenstraße 21 (MK 4.1** - geplantes studentisches Wohnen) wird er um bis zu 1 dB(A) überschritten. An der Ostfassade des Gebäudes Frankenstraße 23 wird der Orientierungswert Tag jedoch eingehalten ebenso wie an den östlichen Abschnitten der Nord- und Südfassade des Gebäudes Frankenstraße 21 (**MK 4.1**). Am **Baufenster im MK 4.2** wird der Orientierungswert Tag für Kerngebiete lediglich am südlichen Abschnitt der westlichen Baugrenze geringfügig um bis zu 1 dB(A) überschritten und an allen weiteren Abschnitten der Baugrenzen eingehalten. Die höchsten Verkehrslärmbeurteilungspegel treten in den obersten Geschossen auf. Hingegen in Höhe des Erdgeschosses und im 1. OG sind sowohl an den bestehenden Gebäuden

¹ Vgl. Borchert GeoInfo GmbH: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Koblenz, Berlin 06/2009, S. 83



als auch an dem geplanten Gebäude deutlich geringere Verkehrslärmeinwirkungen zu erwarten.

Im Nachtzeitraum werden an der schienenzugewandten Westfassade des bestehenden Gebäudes **Frankenstraße 23** mit Beurteilungspegeln von bis zu 78 dB(A) deutliche Überschreitungen des Orientierungswerts Nacht für Verkehrslärmeinwirkungen in Kerngebieten von 55 dB(A) um bis zu 23 dB(A) berechnet. Am Gebäude **Frankenstraße 21 (MK 4.1)** werden an der Südfassade Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) und an der Nordfassade bis 68 dB(A) prognostiziert. Der Orientierungswert Nacht für Kerngebiete wird hier deutlich um bis zu 14 dB(A) überschritten. An den **Baugrenzen im MK 4.2** wird der Orientierungswert Nacht für Verkehrslärm in Kerngebieten um bis zu 14 dB(A) überschritten. Die im Nachtzeitraum höheren Verkehrslärmeinwirkungen sind auf den nächtlich höheren Schienenverkehrslärm zurückzuführen.

Aufgrund der hohen Verkehrslärmeinwirkungen sind zur Sicherstellung verträglicher Innenpegel für die zulässigen Kerngebietsnutzungen im Tag- und insbesondere im Nachtzeitraum Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Wirkungsvolle aktive Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung des Schienenverkehrslärms sind aber nur außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans möglich. Eine 3 m hohe und 40 m lange Lärmschutzwand an der Rückseite der bestehenden Überdachung auf dem ersten Bahnsteig würde beispielsweise zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets führen. Mit dieser Lärmschutzwand würde der Orientierungswert Tag von 65 dB(A) in allen Geschossen an allen relevanten Fassaden des Gebäudes Frankenstraße 21 (**MK 4.1**) und an den Baugrenzen des **MK 4.2** eingehalten. In der Nacht würden sich die Gesamtverkehrslärmeinwirkungen am Gebäude Frankenstraße 21 (**MK 4.1**) in den unteren Geschossen um mindestens 4 dB(A), in den oberen Geschossen um mindestens 2 dB(A) reduzieren. Würde zusätzlich die ab dem 1.Obergeschoss bestehende Lücke auf dem Gebäude Frankenstraße 25, zwischen den Gebäuden Frankenstraße 23 und Sachsenstraße 16 geschlossen, reduzierten sich die Verkehrslärmeinwirkungen im Plangebiet noch deutlicher.

Da sich aktive Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans gleichwohl nicht festsetzen lassen, wird gutachterlicherseits zum Schutz gegenüber den Verkehrslärmeinwirkungen die Festsetzung von passivem Schallschutz empfohlen. Durch diesen passiven Schallschutz können den geplanten Nutzungen entsprechende **verträgliche Innenpegel** sichergestellt werden. Die DIN 4109 definiert Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen von Gebäuden unter Berücksichtigung unterschiedlicher Raumarten oder Nutzungen. Die Anforderungen sind abhängig von den Lärmpegelbereichen, in denen die zu schützenden Nutzungen liegen. Die Lärmpegelbereiche werden vom „maßgeblichen Außenlärmpegel“ abgeleitet. Dieser maßgebliche Außenlärmpegel bezieht sich auf den Tagzeitraum. Er ist gemäß Punkt 5.5 der DIN 4109 unter Berücksichtigung der verschiedenen Lärmarten (u.a. Straßenverkehr, Schienenverkehr, Gewerbe- und Industrieanlagen) zu ermitteln. Die Lärmpegelbereiche werden im vorliegenden Fall maßgeblich durch den Schienenverkehr auf den Bahnstrecken bestimmt. Durch die passiven Schallschutzmaßnahmen ist sicherzustellen, dass die Anhaltswerte für Innenschallpegel gemäß VDI 2719 von $L_{p,in} = 40$ dB(A) während der Tagzeit (06.00 – 22.00 Uhr) und in Schlafräumen von $L_{p,in} = 35$ dB(A) während der Nachtzeit (22.00 – 6.00 Uhr) eingehalten werden. In Schlafräumen ist im Nachtzeitraum eine ausreichende Belüftung bei geschlossenen Fenstern sicherzustellen.



Die Lärmpegelbereiche an den Fassaden werden in Verbindung mit DIN 4109 im Bebauungsplan festgesetzt. Mit diesen passiven Schallschutzmaßnahmen werden die den geplanten MK Nutzungen entsprechenden verträglichen Innenpegel sichergestellt.

Verkehrslärm – Schlussfolgerungen:

Im Plangebiet liegen erhebliche Einwirkungen durch Verkehrslärm von den Straßen in der Umgebung und der benachbarten Bahnstrecke vor. Durch die vom Gutachter vorgeschlagenen und in der Planung festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den Innenräumen der Gebäude im MK-Gebiet sichergestellt werden. Aktiver Schallschutz ist aufgrund der baulichen Situation, zum einen wegen der direkten Nähe des Gebäudes zu den Verkehrsflächen der Frankenstraße sowie der direkt daran angrenzenden Bahntrasse, insbesondere durch die Breite der Bahntrasse, nicht geeignet. Die geprüften und beschriebenen aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Bahnanlage sowie am Gebäude Frankenstraße 25 sind im Bebauungsplan nicht festsetzbar, da sie nicht in dessen Geltungsbereich liegen. Sie können aber beispielsweise abseits des Bebauungsplanverfahrens im Zuge der Lärmaktionsplanung diskutiert werden. Alternativ können sie auch auf privatrechtlicher Basis bauherrnseitig geregelt werden. Auf die hier in Rede stehende Bauleitplanung mit dem Ziel der stärkeren Öffnung des Kerngebiets für die Wohnnutzung soll gleichwohl aber nicht verzichtet werden. Zum einen ist der innenstadtnahe Wohnraum stark gefragt. Es besteht idealer ÖPNV- und Fernverkehrszugang, eine gute Versorgungssituation im Quartier sowie beste Fuß- und radwegemäßige Verbindung zu Innenstadt und Naherholung. Die Nachfrage nach insbesondere bezahlbarem Wohnraum kann durch Umbau des Gebäudes Frankenstraße 21 in Form des geplanten Ersatzes gegen die leergezogene und in absehbarer Zeit nicht mehr erneut in einem Zusammenhang vermietbare Gewerbeimmobilie günstig befriedigt werden. Zum anderen stellen die Wohnbedürfnisse der einem solchen Gebiet zuziehenden Menschen nicht in erster Linie auf das Leben in Ruhe und Stille oder auf die Freiraumqualität der Außenwohnbereiche (Mietergärten, Balkon / Terrasse) ab. Vor diesem Hintergrund ist überwiegend Wert darauf zu legen, dass im Innern der Gebäude gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bestehen. Dass dieses Teil-Ziel erreicht werden kann, wurde gutachterlich bestätigt.

Ergänzend zu Frankenstraße 21 – MK 4.1 (Bestand):

Es handelt sich um ein bestehendes Gebäude innerstädtischer Prägung; das Gebäude verfügt nicht über Außenwohnbereiche in Form von Balkonen oder Terrassen; im EG und im 1. OG wird der Orientierungswert an allen relevanten Fassaden des Gebäudes (Nord- und Südfassade) eingehalten. An der West- und Ostfassade des Gebäudes sind keine Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen im Sinne der DIN 4109 vorhanden und nach den vorliegenden Planungen auch nicht vorgesehen. Damit jedoch auch zukünftig kein Lärmkonflikt entstehen wird an der westlichen Baugrenze des Gebäudes Frankenstraße 21 Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen ausgeschlossen.

Ergänzend zu Frankenstraße 23 (Bestand):

Auf Grund der Position des Gebäudes mit einer straßenseitigen Breitseite und einer entsprechenden lärmabgewandten Rückseite war die Festsetzung einer



Grundrissorientierung, insbesondere Ausschluss von Aufenthaltsräumen an der Westseite (Straßenseite), zu erwägen. Dagegen spricht, dass dadurch – auch aufgrund der Grenzbebauung an der Südseite – die Möglichkeiten der Besonnung und Belichtung der Wohnungen erheblich eingeschränkt würden. Das Gebäude ist im Bestand zu Wohnzwecken genutzt. Zudem befinden sich Balkone an der hoch lärmbelasteten Westseite. An der lärmabgewandten Ostseite werden dagegen am Tag die Orientierungswerte für Misch- bzw. Kerngebiete eingehalten bzw. unterschritten. Es sind daher im Fall von zukünftigen baulichen Änderungen geeignete Grundrissformen denkbar, mit denen eine akzeptable Wohn- und Arbeitsqualität erreicht werden kann, z. B. mit Unterbringung von Wohnräumen und Balkonen an der Ostseite. Dafür kann es aber weiterhin sinnvoll sein, Schlafräume mit entsprechendem baulichem Schallschutz an der Westseite anzuordnen. Die jeweilige Optimierung des Grundrisses ist im Einzelfall auch von der Art der Wohnnutzung und der Wohnungsgröße abhängig. Von einer pauschalen Festsetzung einer Grundrissorientierung im Bebauungsplan wird im Zuge dieser Bebauungsplanung unter den o. g. Gesichtspunkten abgesehen. Dieses u.a. aber auch, weil für das Gebäude zumindest auf einer Gebäudeseite am Tag die Orientierungswerte für Misch- bzw. Kerngebiete unterschritten werden.

Ergänzend zu Baufeld im MK 4.2 (geplanter Neubau):

Vertretbare aktive Lärmschutzmaßnahmen sind aufgrund der baulichen Situation ohne nennenswerten Nutzen. Da das Vorhaben als Wohnanlage in einem Kerngebiet (Innenstadtbereich) realisiert werden soll, der Orientierungswert für Kerngebiete Tag an allen Baugrenzen eingehalten wird und insbesondere an den geplanten Balkonen und Terrassen der Südseite am Tag die Orientierungswert für Kerngebiete unterschritten werden, ist die Planung aus Sicht der Stadt an diesem Standort, wie im vorliegenden Entwurf enthalten, festsetzbar.

Gewerbelärm – Ergebnisse:

Gewerbelärmeinwirkungen an der im Plangebiet bestehenden und geplanten Bebauung sind hinsichtlich der nördlich angrenzenden Einzelhandelsmärkte (Getränkemarkt, Lidl-Markt) sowie der Nutzung der umliegenden Parkplätze zu beurteilen. Die Gewerbelärmeinwirkungen durch schalltechnisch relevante Betriebsvorgänge des Getränkemarkts und durch die Nutzung der Parkplätze des Lidl-Markts, der Landeszentralbibliothek und des Gesundheitsamts führen zu Beurteilungspegeln von bis zu 58,8 dB(A) am Gebäude Frankenstraße 23 und von bis zu 58,2 dB(A) am Gebäude Frankenstraße 21. Der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Gewerbelärmeinwirkungen in Kerngebieten von 60 dB(A) wird eingehalten. An den Immissionsorten entlang der Baugrenze im MK 4.2 werden Beurteilungspegel von bis zu 51,1 dB(A) prognostiziert. Der Immissionsrichtwert für Kerngebiete wird hier um mindestens 8 dB(A) unterschritten. Nach der Regelung unter Punkt 3.2 der TA Lärm sind die innerhalb des MK 4.2 zu erwartenden Gewerbelärmeinwirkungen durch den Getränkemarkt, den Lidl-Markt sowie die weiteren umliegenden Parkplätze als nicht relevant zu beurteilen.

Gewerbelärm – Schlussfolgerung:

Die Planung kann unter den bestehenden rechtlichen Anforderungen im Hinblick auf Gewerbelärm ohne Maßgaben festgesetzt werden.

Tiefgarage und Stellplätze – Ergebnisse und Schlussfolgerung



Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Flächen für Stellplätze und eine Tiefgarage unterhalb des neu geplanten Gebäudes im MK 4.2 vorgesehen. Da die innerhalb des Geltungsbereichs vorgesehenen Stellplätze ausschließlich den innerhalb der festgesetzten Kerngebiete zulässigen Nutzungen dienen und damit gemäß §12 BauNVO ohne weiteres zulässig sind, ist auf der Ebene der Bebauungsplanung auch von einer schalltechnischen Verträglichkeit der Stellplatznutzung und Tiefgaragennutzung auszugehen.

Aufgrund der Lage der Stellplätze, Tiefgarage und Tiefgaragenzufahrt innerhalb des entstehenden Innenhofs können relevante Geräuscheinwirkungen an den außerhalb des Geltungsbereichs benachbarten störepfindlichen Nutzungen (Wohnbebauung entlang Sachsenstraße) ausgeschlossen werden. Insbesondere befinden sich in der Umgebung der Zu- und Abfahrt zu den Stellplätzen zwischen den Gebäuden Frankenstraße 21 und 23 keine störepfindlichen Nutzungen.

Darüber hinaus handelt es sich um eine Angebotsplanung mit der Option zum Bau einer Tiefgarage für die Wohnnutzung im MK 4.2. Es ist nicht zu erwarten, dass es durch Wohnen bezogenes Parken zu Konflikten in der Gebietsart des MK kommt. Für gewerbliche bedingte Stellplätze wird von einer Tagzeit-Nutzung ausgegangen. Die genaueren Nachweise können daher objektbezogen auf das bauaufsichtliche Genehmigungsverfahren verschoben werden.

Auswirkungen auf die Verkehrslärmverhältnisse – Ergebnisse und Schlußfolgerung

Die Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse entlang bestehender Straßen erfolgt in Anlehnung an Punkt 7.4 TA Lärm. Demnach sollen Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Straßen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

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

überschritten werden.

Mit der Änderung des Bebauungsplans 160a der Stadt Koblenz wird u.a. der Erhalt von zwei bestehenden Gebäuden sowie die Errichtung eines neuen Gebäudes ermöglicht. Die Verkehrslärmverhältnisse an den bestehenden Gebäuden in der Umgebung werden maßgeblich durch die Schienenverkehrslärmeinwirkungen der angrenzenden Bahnstrecken und dem Verkehrsstrom von rund 13.000 Kfz/24 h auf der Hohenzollernstraße geprägt. Gegenüber der bestehenden Situation des Plangebiets mit den beiden bestehenden Gebäuden Frankenstraße 21 und 23 und dem als Parkplatz genutzten Innenhof ist durch die beabsichtigte Planung nur eine geringfügige Veränderung der Verkehrslärmverhältnisse zu erwarten.

Es kann ausgeschlossen werden, dass die Verkehrserzeugung durch die im Plangebiet zulässigen Nutzungen die Verkehrslärmbeurteilungspegel an den Gebäuden in der Umgebung vom Nullfall zum Planfall um mehr als 2,1 dB(A) (d.h. gemäß RLS-90 gerundet 3 dB(A)) erhöhen. Maßnahmen zur Verringerung der mit der Planung einhergehenden Auswirkungen auf die Verkehrslärmverhältnisse in der Umgebung sind daher nicht erforderlich.



6.6 Auswirkungen auf die Belange von Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes ergeben sich keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft.

In der Summe kann das gesamte Plangebiet durch die ehemaligen und teils bestehenden Nutzungen als erheblich vorbelastet eingestuft werden.

Die bislang vollversiegelte und als Parkplatz genutzte Fläche im rückwärtigen Plangebietsbereich wird bei Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes (vgl. Kap. 5) sowie der dazugehörigen Außenanlagen aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes um mindestens 20 % entsiegelt.

Zur Minimierung der durch die Planung bestehenden unvermeidbaren Eingriffe dienen ins-besondere die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung. Eine Kompensation potentiell verbleibender Eingriffe ist für Bebauungspläne der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB nicht erforderlich.

Darüber hinaus vermindert die durch die Planung als Maßnahme der Innenentwicklung bedingte Revitalisierung von Flächen die Inanspruchnahme neuer Flächen, insbesondere im Außenbereich, und leistet damit einen Beitrag zum Schutz von Natur und Landschaft.

Artenschutz/Naturschutz

Artenschutzrechtliche Belange werden durch die Planung nicht berührt. Die in der Plangrundlage dargestellten Bäume auf den südlich angrenzenden Nachbargrundstücken sind nicht mehr vorhanden.



6.7 Gender Planning

Tabelle3: Checkliste zum „Gender Planning“

Funktionsmischung / Vermeidung von Monostrukturen / kurze Wege	
X	Horizontale Funktionsmischung durch
	- Ausweisung der Gebietstypen allgemeines Wohngebiet oder Mischgebiet
	- Lage der Gebietsarten zueinander
X	Vertikale Nutzungsmischung oder Nutzungsmischung in sonstigen Teilen baulicher Anlagen
X	Verbindende Wegeketten für Fuß- und Radverkehr zu
	X Versorgungseinrichtungen
	X Gemeinbedarfseinrichtungen
	X Grün- und Erholungsflächen
	X Spiel- und Sportanlagen
-	Ausweisung von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten und Spielplätzen in Verbindung mit Versorgungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen
Erläuterung: Das Plangebiet befindet sich an der Frankenstraße. Fußwege sind entlang der angrenzenden Straße vorhanden. Über diese ist das Plangebiet direkt an bestehende Versorgungseinrichtungen (Lebensmitteldiscounter, Lebensmittelvollsortimenter, Bäckerei, Gastronomie, etc.) angebunden. Das Plangebiet liegt weniger als 500 m entfernt von den Kaiserin-Augusta-Anlagen und etwa 200 m zum nächstgelegenen Spielplatz in der Ludwigstraße.	

Versorgung und Infrastruktur	
X	Flächen für Gemeinschaftsanlagen (gemeinschaftlich nutzbare Grünflächen, Kinderspielplätze, Freizeiteinrichtungen, Stellplätze und Garagen in Wohnungsnahe)
Erläuterung: Im Kerngebiet MK4.2 werden sowohl oberirdische Stellplätze ausgewiesen als auch eine Tiefgarage. Die Tiefgarage ist sowohl über Treppen als auch Aufzüge mit den darüber liegenden Geschossen verbunden.	

Freiräume	
X	Netzartige Struktur von Freiräumen in Wohngebieten
	X Wohnortnahe Grünflächen
	X Wohnortnahe Sport- und Freizeitflächen ohne besondere Zweckbestimmung
-	Verbindung der Freiräume durch Wegeketten
X	Maßvolle städtebauliche Dichte
	X Hohe dichte, Begrenzung der Höhen baulicher Anlagen
	- Gemeinschaftsfläche von und hinter dem Gebäude
Erläuterung: Die Grünanlagen am Rhein sind gut fußläufig erreichbar. Der in der Ludwigstraße vorhandene Spielplatz und die Grünanlagen am Rhein sind über den weiteren Verlauf der Ludwigstraße vernetzt. Durch die Festsetzungen der GRZ im Kerngebiet MK4.1 von 1,0 und einer GFZ von 3,0 sowie der Festsetzung der GRZ für das MK4.2 von 0,6 und einer GFZ von 2,0 wird eine hohe Dichte der Bebauung erzielt. Die Gebäude werden durch die Festsetzung von maximal V Vollgeschossen, entsprechend der Festsetzung im wirksamen Bebauungsplan, und einer maximalen Höhe baulicher Anlagen über NN in der Höhe begrenzt.	



Sicherheit	
X	Sicherheit durch Orientierungsmöglichkeiten und Übersichtlichkeit
Erläuterung: Aufgrund der geringen Größe des Baugebiets, der Lage in unmittelbarer Bahnhofsnähe und der Einbindung des Baugebiets in bestehende Wegestrukturen ist eine gute Orientierung und Übersichtlichkeit gegeben.	
Verkehr	
X	Angemessene Dimensionierung der Verkehrsflächen
X	Ökonomisch und ökologisch angemessene Parkflächen für Fahrzeuge und Anschlüsse an die Verkehrsflächen
X	Voraussetzungen für Barrierefreiheit
-	Ausweisung von Mischverkehrsflächen
-	Sicherheit durch soziale Kontrolle und Einsehbarkeit
X	Sozial kontrollierte Spiel- und Freizeitangebote
-	Keine Tiefgaragen
Erläuterung: Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein verkehrlich voll erschlossenes Grundstück. Die südliche, dem zukünftigen Wohngebäude zugeordnete Freifläche befindet sich in einem geschützten Bereich, welcher durch das Gebäude gegenüber bestehenden Verkehrsflächen abgeschirmt wird. Darüber hinaus ist die Fläche von der überwiegenden Anzahl der Wohneinheiten aus einsehbar. Durch die Möglichkeit ebenerdige Zugänge zu schaffen und die einzelnen Obergeschosse sowie Staffelgeschosse über Aufzüge anzudienen, wird grundsätzlichen Bedürfnissen der Barrierefreiheit entsprochen. Dies gilt ebenso für die Tiefgarage. Darüber hinaus werden auch ebenerdige Stellplätze im Bereich zwischen den zwei Bestandsgebäuden und dem neu zu errichtenden Gebäude, welche ebenfalls gut einsehbar sind, angeordnet.	

- X = trifft zu
- = trifft nicht zu

7. Technische Infrastruktur / Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Strom und Wasser kann über Anschlüsse an die bestehenden Netze im Bereich der Frankenstraße erfolgen.

Die Schmutzwasserbeseitigung kann ebenfalls über den Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal in der Frankenstraße erfolgen.

Anfallendes Regenwasser soll, so weit möglich, nicht über Mischkanäle entsorgt werden. Da eine flächige Versickerung aufgrund der Überbauung nicht möglich ist, wird jedoch ein Großteil des anfallenden Niederschlagswassers über den vorhandenen Mischkanal entsorgt werden.

Der Anschluss an Telekommunikationslinien kann über bestehende Telekommunikationstrassen erfolgen.

8. Bodenordnende Maßnahmen

Es handelt sich um ein erschlossenes und weitgehend bebautes Gebiet. Die heutigen Eigentumsverhältnisse stehen der Planung nicht entgegen. Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.



9. Kosten der Planung

Ein städtebaulicher Vertrag mit dem Hauptnutzer im Planbereich enthält die vereinbarten Kostentragungsregelungen.

10. Flächenbilanz

Aus dem Bebauungsplan werden im Einzelnen folgende Flächengrößen ermittelt:

Bezeichnung	Fläche ca.
Geltungsbereich	ca. 2.680 qm
Kerngebiet (MK)	ca. 2.680 qm