

Inhaber: Andreas Roll

Heerstraße 177

56154 Boppard

Stadt Koblenz

—

Bebauungsplan Nr. 65a
„Quartiersentwicklung Raental/Goldgrube,
Bahnhaltepunkt Verwaltungszentrum II,
Teilbereich Süd – Bahnquerung und bahnbegleitender Fuß-
/Radweg“

Begründung

Stand: 08.05.2024

Inhalt

Begründung	2
1. Anlass und Ziel der Planung	2
3. Planungsrechtliche Ausgangssituation	5
4. Planungsvarianten	10
5. Planungsinhalte und städtebauliche Konzeption	10
6. Wesentliche Auswirkungen der Planung	12

Begründung

1. Anlass und Ziel der Planung

Die Stadt Koblenz beabsichtigt die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 65a „Quartiersentwicklung Rauental/Goldgrube, Bahnhofsteilpunkt Verwaltungszentrum II, Teilbereich Süd – Bahnquerung und bahnbegleitender Fuß-/Radweg“.

Anlass für die Planung ist primär die Weiterentwicklung des städtischen Rad- und Fußwegenetzes. Die brachliegenden Flächen werden im Sinne der Nachhaltigkeit wieder einer Nutzung – hier als Fuß- und Radwegeverbindung - hinzugeführt. Die Verbindung des Stadtteils Goldgrube mit dem Stadtteilzentrum (zentraler Versorgungsbereich) in Rauental durch eine Fuß-/Radwegebrücke soll für eine flächendeckende Versorgungsstruktur sorgen und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Auch aufgrund der unmittelbaren Nähe zu wichtigen Einrichtungen der Bundes- und Landesverwaltung (z.B. Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung, Oberfinanzdirektion, Landesamt für Vermessung und Geodäsie) sowie der medizinischen Versorgung (z.B. Krankenhäuser Marienhof und Kemperhof) als auch zu den Versorgungseinrichtungen, ist diese Verbindung wünschenswert.

Das weiterhin vom Bahnbetrieb beanspruchte, zwölf Gleise umfassende und rund sechzig Meter breite Gleisfeld (Moselstrecke) bildet zwischen den Straßenunterführungen an der Lindenstraße / David-Röntgen Straße im Osten und dem Heiligenweg im Westen auf etwa 1,7 km Länge derzeit eine unüberwindliche Barriere, die die beiden Stadtteile voneinander trennt.

Zukünftig soll ein Bahnhofsteilpunkt die Stadtteile Rauental und Goldgrube an den Schienennetzverkehr anbinden sowie die Erreichbarkeit der wichtigen Funktionen in der Umgebung gewährleisten können.

Der Bebauungsplan wird im Regelverfahren mit Umweltprüfung aufgestellt. Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 65a „Quartiersentwicklung Raumental, Bahnhofpunkt Verwaltungszentrum II“ wurde in der Sitzung des Stadtrates am 13.11.2015 gefasst. Nach dem Konzeptionsbeschluss (am 06.12.2016 im seinerzeit zuständigen FBA IV) und der Durchführung des frühzeitigen Beteiligungsprozesses zu Beginn des Jahres 2017, wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 65a in die Teilbereiche Nord und Süd aufgeteilt. Der Bebauungsplan Nr. 65a Teilbereich Nord wurde mit der öffentlichen Bekanntmachung am 18.09.2019 rechtsverbindlich.

Die Aktualisierung und Erweiterung des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 65a „Quartiersentwicklung Raumental/Goldgrube, Bahnhofpunkt Verwaltungszentrum II, Teilbereich Süd - Bahnquerung und bahnbegleitender Fuß-/Radweg“ wurde in der Sitzung des Stadtrates am 16.11.2023 gefasst.



Abb. 1: Übersicht mit dem Planungsgebiet in rot
portal, 06.05.2024

Quelle Luftbild: Ge-

2. Lage und Größe des Plangebietes

2.1 Abgrenzung des Geltungsbereichs

Das Plangebiet weist eine Gesamtfläche von ca. 3,05 ha auf.

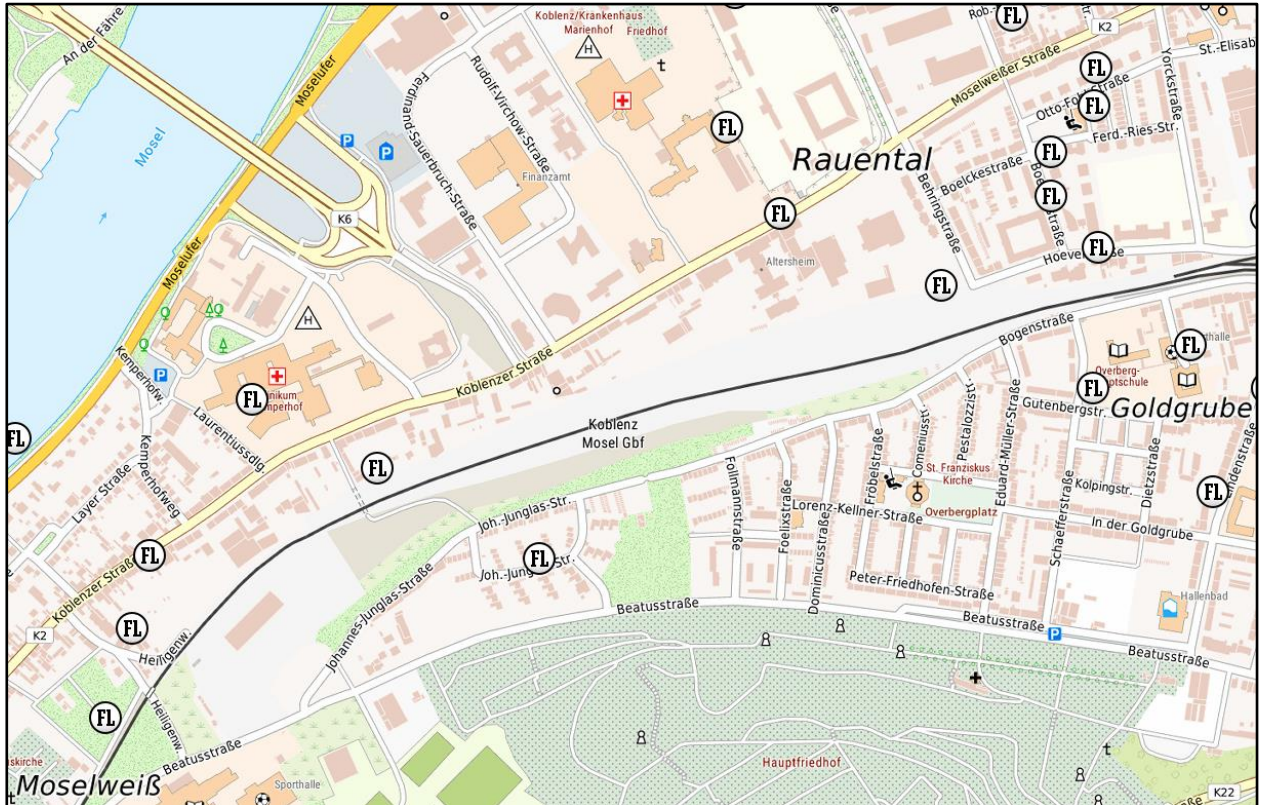


Abb. 2: Stadtplan Koblenz

Quelle Luftbild: GeoPortal Koblenz, 06.05.2024

Erschlossen wird das Plangebiet über die Behringstraße sowie die aufzuwertenden Zuwegungen aus Richtung Koblenzer/Moselweißer Straße und vom Heiligenweg kommend entlang der Bahngleise. Im Stadtteil Goldgrube wird das Plangebiet über die Bogenstraße erschlossen.

2.2 Derzeitige Nutzungen und Bestand

Im Stadtteil Rauental liegen westlich der Behringstraße zwischen den Gleisen der Moselstrecke und der Moselweißer Straße in erheblichem Umfang Bahnbetriebsflächen des ehemaligen Moselgüterbahnhofs brach. Nördlich angrenzend an diese Flächen haben sich an der Moselweißer Straße/ Koblenzer Straße in den vergangenen Jahren verschiedene Nutzungen angesiedelt (siehe Abb. 3). Neben einer Seniorenresidenz sind dies insbesondere ein Discounter und ein Verbrauchermarkt. Diese sind Bestandteil des zentra-

len Versorgungsbereichs des Stadtteilzentrums Rauental, das sich entlang der Moselweißer Straße bis zum Saarplatz erstreckt. Auf den Parzellen 66/60 und 66/75 sowie 35/79 sind innerhalb des Geltungsbereiches Grünflächen mit zu erhaltenden Bäumen vorzufinden. Neben drei Schulen, dem Hauptfriedhof und dem Landesamt für Mess- und Eichwesen sind innerhalb des Stadtteils überwiegend Wohnnutzungen vertreten.



Abb. 3: Umgebungsbebauung, Luftbild

Quelle FNP: Geoportal Koblenz, 06.05.2024

3. Planungsrechtliche Ausgangssituation

3.1 Landesentwicklungsprogramm/Regionaler Raumordnungsplan

Entsprechend den Aussagen des Landesentwicklungsprogramms IV (2008) und des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald (2017) liegt die Stadt Koblenz in einem hoch verdichteten Raum und ist als Oberzentrum ausgewiesen.

Koblenz gehört nach dem Grundsatz G 18 zu Kapitel 2.2 „Landesweit bedeutsame Entwicklungsbereiche und -schwerpunkte“ zum Entwicklungsbereich Koblenz / Mittelrhein / Montabaur (Entwicklungsbereiche mit oberzentraler Ausstrahlung und oberzentraler Funktion). Nach der Begründung / Erläuterung zu G 18 ist die Durchführung der Bundesgartenschau 2011 zur Stärkung weicher Standortfaktoren und der regionalen Identität zu

nutzen.¹ Ferner ist Koblenz nach der Gesamtkarte zum LEP IV als Oberzentrum ausgewiesen. Nach Ziel Z 36 zu Kapitel 3.1.1 „Zentrenstruktur, Mittelbereiche und mittelzentrale Verbände“ sind die Oberzentren Standorte oberzentraler Einrichtungen und Verknüpfungspunkte im System der großräumigen Verkehrsachsen und in ihrer besonderen Versorgungs- und Entwicklungsfunktion zu sichern.

Nach dem Grundsatz G 159 zu Kapitel 5.1.5 „Fahrrad- und Fußwegeverkehr“ sind die Bedürfnisse des Fahrrad- und Fußwegeverkehrs im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsplanung insbesondere durch die Sicherung und Entwicklung umweg- und barrierefreier Fuß- und Radwegenetze zu berücksichtigen.²

Der RROP stellt das Plangebiet überwiegend als „Funktionales Netz des öffentlichen Verkehrs – Großräumige Verbindung (N)“ dar. Die Grundsätze der Verkehrsnetzgestaltung sehen eine Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen der Region beitragen. Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie öffentliche und private Dienstleistungseinrichtungen und Erholungsgebiete sollen in zumutbarem Zeitaufwand erreichbar sein. Die Versorgungsfunktion der Zentralen Orte für den jeweiligen Versorgungsbereich soll begünstigt und gefördert werden.³

Der RROP macht folgende Aussagen zum Radwegenetz⁴:

„Die Gestaltung und der Ausbau des Radwegenetzes sollen

- zusammenhängende Netze, auch durch Schließung von Lücken schaffen,
- attraktives Umfeld bevorzugen,
- die Verkehrssicherheit erhöhen,
- die soziale Sicherheit und das Sicherheitsempfinden verbessern,
- Radwege möglichst ohne größere Umwege führen,
- größere Höhenunterschiede und längere Steigungsstrecken vermeiden,
- Radwege mit dem Schienenpersonenverkehr verknüpfen.“

¹ Ministerium des Inneren und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz: Landesentwicklungsprogramm (LEB IV), Mainz, 14. Oktober 2008, S. 68. Abrufbar unter: www.mdi.rlp.de/ (zuletzt abgerufen am 06.05.2024)

² Ministerium des Inneren und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz: Landesentwicklungsprogramm (LEB IV), Mainz, 14. Oktober 2008, S. 156. Abrufbar unter: www.mdi.rlp.de/ (zuletzt abgerufen am 06.05.2024)

³ Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein – Westerwald (Text), Koblenz 2017, S. 56. Abrufbar unter: www.mittelrhein-westerwald.de/ (zuletzt abgerufen am 06.05.2024)

⁴ Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein – Westerwald (Text), Koblenz 2017, S. 66. Abrufbar unter: www.mittelrhein-westerwald.de/ (zuletzt abgerufen am 06.05.2024)

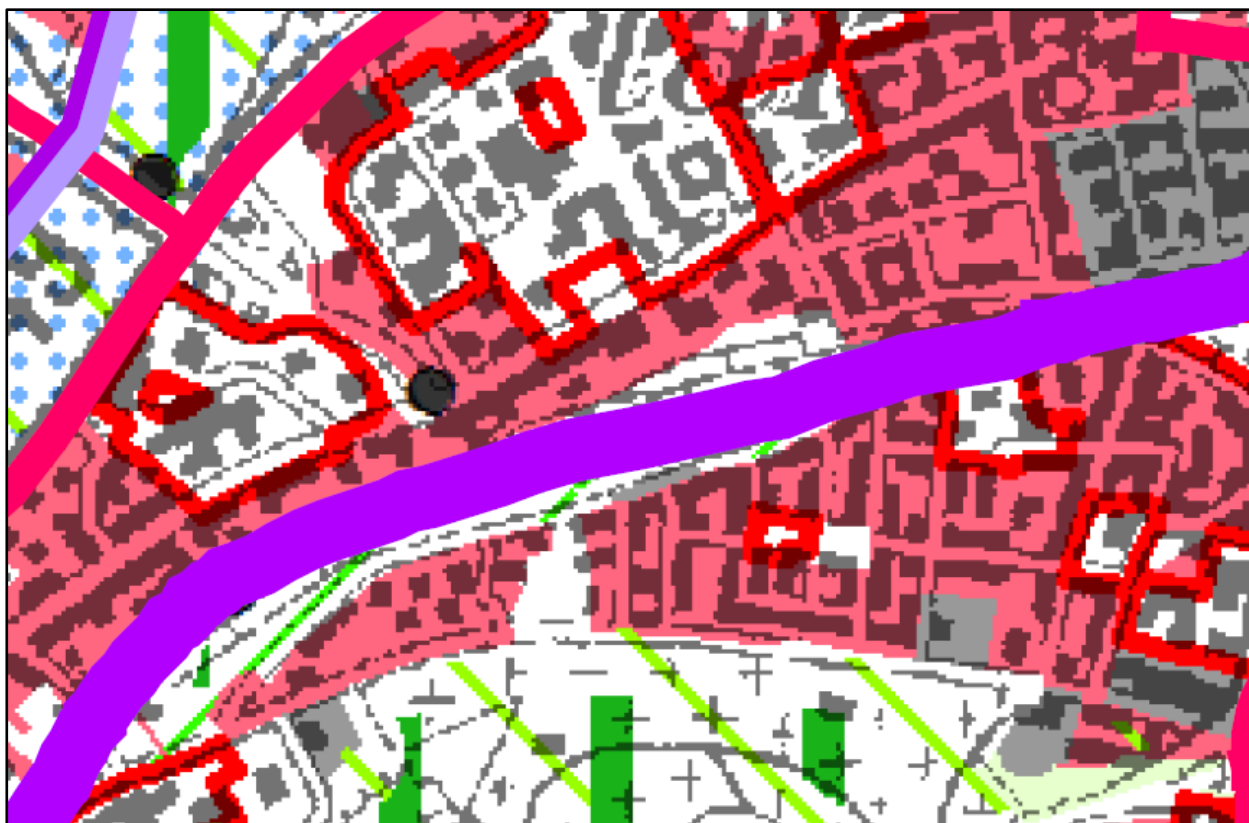


Abb. 4: Auszug aus dem RROP 2017
rhein Westerwald, 06.05.2024

Quelle FNP: Planungsgemeinschaft Mittel-

Durch den neuen Radweg im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird die Verbindung zwischen Innenstadt und der Mosel für den Radverkehr verbessert. Der geplante Haltepunkt würde unmittelbar angeschlossen. Die Verkehrssicherheit der Radfahrer wird erheblich verbessert, da zwischen Behringstraße und Heiligenweg keine Straßennutzung mehr erfolgen muss.

Die Inhalte des Bebauungsplans entsprechen den Zielen und Grundsätzen des LEP IV und des RROP.

3.2 Bauleitplanung

3.2.1 Flächennutzungsplanung

Nach § 8 (2) BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Koblenz stellt für den Stadtteil Raental gemischte Bauflächen sowie überwiegend Sondergebiete nördlich der Koblenzer Straße dar. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich zum Großteil innerhalb der ausgewiesenen Flächen für Schienenverkehr. Nördlich grenzen Misch- und Gewerbeflächen

an das Plangebiet. Südlich schließen die Wohnnutzungen in der Goldgrube an. Die Schienenverkehrsfläche trennt derzeit die unterschiedlichen Funktionen voneinander.

Eine Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) im Parallelverfahren ist nicht erforderlich. Aufgrund der Maßstabsebene stellt der FNP – abgesehen von überörtlichen bedeutsamen Straßenverbindungen – innerhalb von Bau-, Grün- und Schienenverkehrsflächen oder sonstigen Flächen keine Fuß- oder Radwegeverbindungen - wie vorliegend geplant) - dar.

Die vorliegende Planung entspricht daher dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB, da keine Abweichungen aus dem Flächennutzungsplan gegenüber der Planung erkennbar sind.

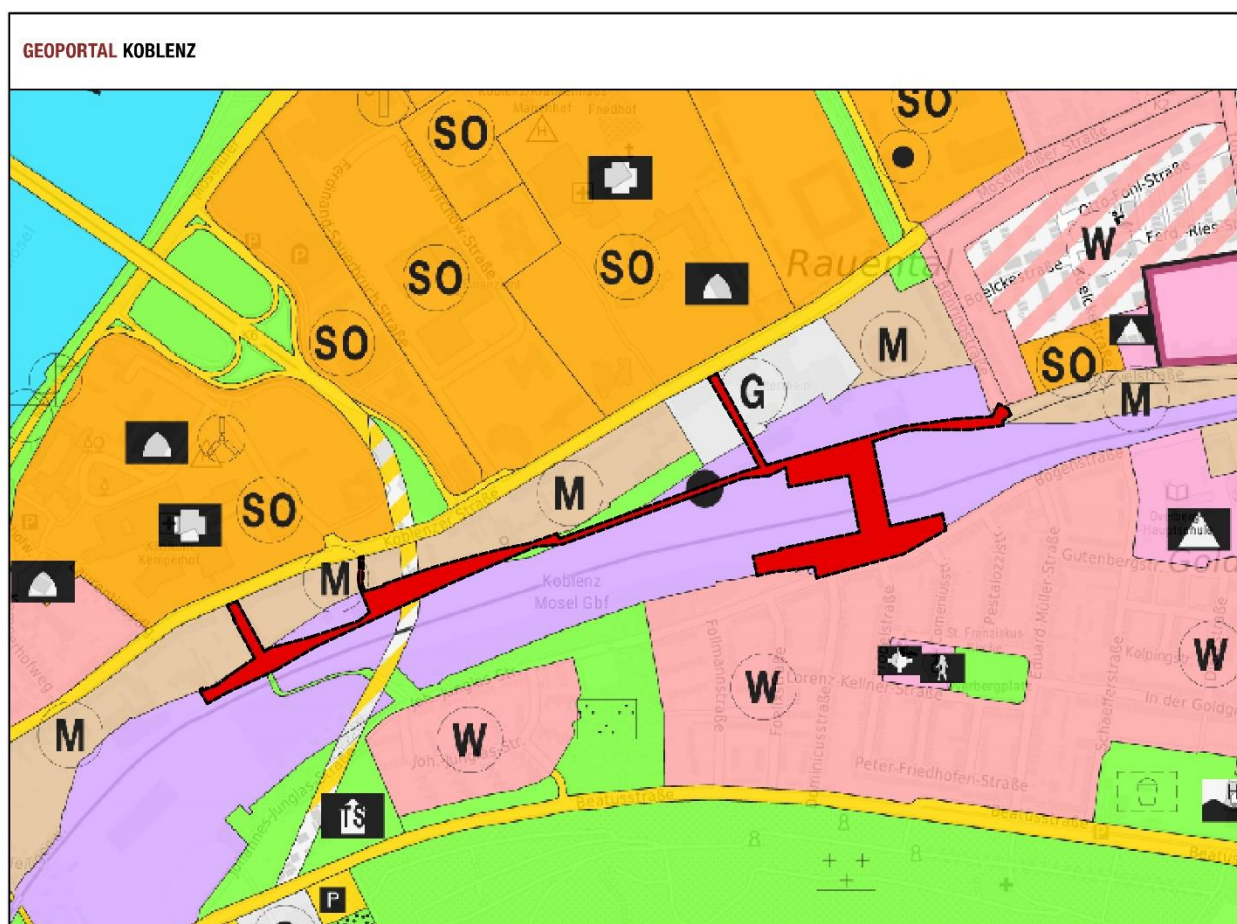


Abb. 5: Flächennutzungsplan mit Planungsgebiet in rot
Koblenz, 26.04.2024

Quelle FNP: Geoportal Kob-

3.2.1 Planentwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes

Der rechtswirksame FNP der Stadt Koblenz stammt in seiner Grundstruktur aus dem Jahr

1981 und wurde seitdem durch zahlreiche Änderungen angepasst. Um auch in den nächsten Jahrzehnten als zeitgemäße Grundlage für die städtebauliche Entwicklung dienen zu können, soll der FNP neu aufgestellt werden. Mit Beschluss vom 24.06.2021 hat der Koblenzer Stadtrat einen Entwurf der Planzeichnung und der Begründung für die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB beschlossen.

Am 21.07.2023 hat der Stadtrat den Entwurf zur Fortschreibung des FNP sowie die Durchführung der förmlichen Beteiligung beschlossen. Die Offenlage fand im Zeitraum vom 11.09.2023 bis zum 23.10.2023 statt.

Der Entwurf des FNP's stellt gemäß Abbildung 6 im Geltungsbereich vorwiegend Grün- und Schienenverkehrsflächen dar. Anteilig für die kleinteiligen Anschlüsse an das bestehende Verkehrsnetz sind Wohn- und Mischgebietsflächen dargestellt. Die vorliegende Planung entspricht dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB auch in Bezug auf die Darstellungen des in Neuaufstellung befindlichen Flächennutzungsplanes.

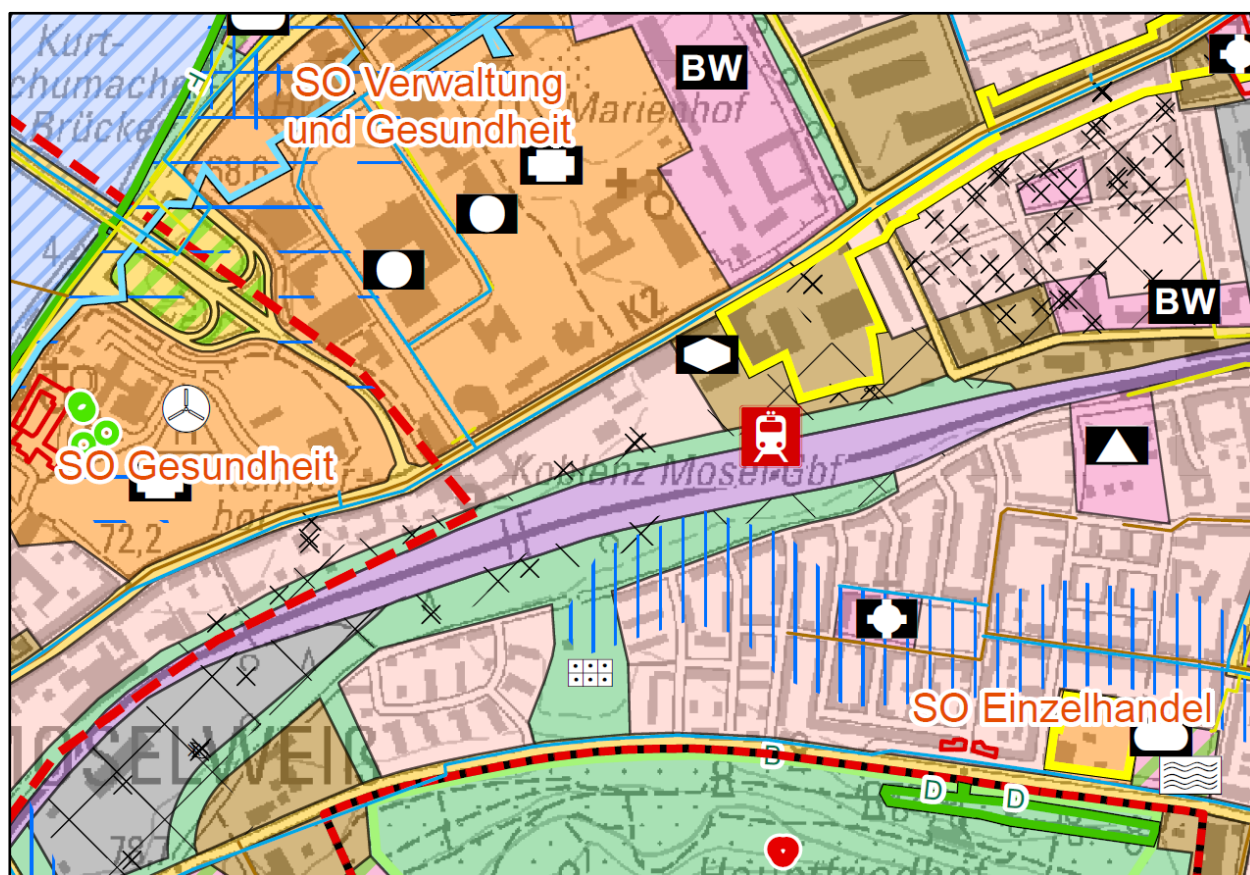


Abb. 6: Auszug aus dem Entwurf Planzeichnung FNP Neuaufstellung
Stadtverwaltung Koblenz, 06.05.2024

Quelle FNP:

3.2.2 Rechtskräftige Bebauungspläne im Plangebiet und der näheren Umgebung

An den Geltungsbereich grenzen nördlich der Bebauungsplan Nr. 58 mit dem Baugebiet „Verwaltungszentrum II“, der Bebauungsplan Nr. 65a „Quartiersentwicklung Rauental/Goldgrube Bahnhofpunkt Verwaltungszentrum II, Teilbereich Nord“ und östlich der Bebauungsplan Nr. 191 „Bereich zwischen Moselweißer Straße / Behringstraße/ DB-Gelände und Yorckstraße“.

4. Planungsvarianten

Unter Berücksichtigung der Planungsziele (insbesondere Stärkung des Fuß- und Radverkehrs) und der brachliegenden Eisenbahnflächen drängen sich keine Planungsalternativen auf. Auch die sogenannte Nullvariante mit der Beibehaltung des Status quo (Brachfläche, trennende Wirkung der Bahnflächen zwischen Goldgrube/Rauental) stellt somit keine ernsthaft zu verfolgende Planungsalternative dar.

5. Planungsinhalte und städtebauliche Konzeption

5.1 Verkehrsflächen

Der geplante, entlang der Gleise verlaufende Fuß- und Radweg soll den Fuß- und Radverkehr auf der Koblenzer/Moselweißer Straße entlasten und für mehr Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer sorgen. Die Wegeverbindung zwischen Innenstadt und den zwischen Mosel und Rhein gelegenen Stadtteilen – sowie das gesamtstädtische Radwegenetz – werden verbessert. Über den Fuß- und Radweg ist die neu geplante Brücke erschlossen. Diese ist barrierefrei zu queren und ermöglicht besonders für die Bewohner der Goldgrube eine fußläufige Nahversorgung. Diese Verbindung mittels Fuß- und Radwegebrücke wirkt sich positiv auf beide Stadtteile und auf den Klimaschutz der Stadt aus. Die Umwege über den Heiligenweg (westlich) und die Lindenstraße / David-Röntgenstraße im Osten mit dem Pkw werden durch die verbesserte Fuß- und Radverkehrsverbindung reduziert bzw. vermieden, somit das Verkehrsaufkommen gesenkt und der CO₂-Ausstoß gemindert. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz verbessert sich somit auch die Lebensqualität der Einwohner.

Mit der Planumsetzung werden die Ziele des Klimaschutzes, der nachhaltigen Weiterentwicklung der Brachflächen sowie eine verbesserte Lebensqualität der Bewohner erreicht.

5.2 Fuß- und Radwegebrücke

Die Fuß- und Radwegebrücke dient der barrierefreien, fußläufigen Verbindung und Nahversorgung der Stadtteile Rauental und Goldgrube. Neben den Vorteilen in Bezug auf den Klimaschutz und einer verbesserten Lebensqualität der Bewohner soll die Umsetzung

der Brücke auch ein gestalterisches Highlight setzen. Mit dem Bau der Brücke erhält das Plangebiet ein Identifikationsmerkmal für die Verbindung der beiden Stadtteile.

5.3 Öffentliche Grünflächen

Die in der Planzeichnung festgesetzten öffentlichen Grünflächen übernehmen im Plangebiet verschiedene Funktionen – sie dienen als (klima)ökologische Ausgleichsräume, tragen zur Eingrünung des Fuß- und Radweges bei, tragen weiterhin zur Grün- und Biotopvernetzung bei, dienen als Maßnahmenflächen für den Artenschutz und sichern planungsrechtlich die vorhandenen Grundstrukturen.

5.4 Natur- und Artenschutz

Bei den Flächen innerhalb des Plangebiets handelt es sich überwiegend um brachgefallenen Bahnflächen, die vollständig von Bebauungsstrukturen und den weiterhin in Betrieb befindlichen Bahnflächen umschlossen sind. Diese Bahnbrache wird von Ruderalvegetation und teilweise Pionierwald eingenommen. Im Plangebiet finden sich europaweit geschützte Tierarten (v.a. Europäische Vogelarten, Reptilien) weshalb die Belange des europäischen Artenschutzrechtes im Sinne des § 44 BNatSchG vorab zu prüfen sind. Besonders herzuheben ist die mindestens landes-, ggf. sogar bundesweit bedeutsame Mauereidechsen-Population im Bereich Raumental/Goldgrube. Der absolute Bestand dieser Lokalpopulation kann auf >2.500 Tiere geschätzt werden. Daneben beherbergt das Untersuchungsgebiet v.a. häufige, kaum spezialisierte Brutvogelarten und stellt einen lokal bedeutsamen Nahrungsraum v.a. für die Zwergfledermaus und für diverse Gastvögel dar. Neben den Europäischen Vogelarten und den Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie hat das Untersuchungsgebiet eine Bedeutung für Arten wie Gartenschläfer, Segelfalter und Schwalbenschwanz, welche vom vorgeschlagenen Ausgleichskonzept ebenso profitieren könnten.

Es werden verschiedene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einschließlich dem vorgezogenem Ausgleich formuliert:

- V1 Ökologische Baubegleitung (ÖBB)
- V2 Baufeld-Beschränkungen
- V3 Bauzeiten-Beschränkung
- V4 temporäre Reptilien-Schutzzaune (Mauereidechse, Schlingnatter)
- V5 Bergen/ Umsetzen von Reptilien
- V6 Reptilienschutzeinrichtung (mit Leitwänden und Kleintierdurchlässen)
- A1_{CEF} Herstellung und Optimierung von Mauereidechsen-Lebensraum
- A2_{CEF} Schutz und Erhalt von Gehölzen sowie Neuanlage von Gehölzstrukturen

Die frist- und fachgerechte Umsetzung dieser Maßnahmen vorausgesetzt, treten für die europäisch geschützten Arten keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ein. Wenn der ermittelte Ausgleichsbedarf „vorgezogen“ realisiert werden kann, ist kein Ausnahmeverfahren nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig.

Die weiteren getroffenen Festsetzungen – insbesondere zur Herstellung der öffentlichen Grünflächen sowie die Beschränkung des Grades der Versiegelung innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Rad- und Fußweg“ auf 70% stellen sicher, dass die planungsrechtlich legitimierten Eingriffe in Natur und Landschaft innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans vollständig ausgeglichen werden können.

6. Wesentliche Auswirkungen der Planung

An dieser Stelle wird nicht weiter auf die umweltrelevanten Auswirkungen eingegangen. Auf die im Rahmen des Vorhabens erstellte artenschutzrechtliche Einschätzung im Fachbeitrag und die Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen im Umweltbericht wird hingewiesen.

Städtebau

Den brachliegenden Flächen wird eine städtebauliche geordnete Nutzung zugewiesen und das gesamte Plangebiet belebt. Die Fuß- und Radwegebrücke trägt ebenfalls zu einer Belebung bei und setzt ein gestalterisches Highlight im Plangebiet. Dementsprechend sind die Auswirkungen der Planung in städtebaulicher Hinsicht sehr positiv auf die Umgebung zu bewerten.

Verkehr

Mit dem Bau der Fuß- und Radwegebrücke wird der motorisierte Individualverkehr vermieden. Bewohner der Goldgrube, können den Pkw stehen lassen, die Umwege über den Heiligenweg und die Lindenstraße / David-Röntgen-Straße vermeiden und die zentrale Versorgung des Stadtteils Rauental fußläufig oder mit dem Fahrrad barrierefrei erreichen. Ebenfalls wird es den Fußgängern und Radfahrern möglich sein, die stark befahrene Koblenzer Straße über den Fuß- und Radweg teils zu meiden.

Ver- und Entsorgung

Das Niederschlagswasser aus den Verkehrsflächen soll nach Möglichkeit örtlich versickert werden. Sofern erforderlich, können über die Zuwegungen aber auch Anschlüsse an das bestehende Kanalnetz in der Koblenzer Straße hergestellt werden.

slb_architekten und ingenieure

Boppard, 06.05.2024

Mathias Ackerknecht
B.Eng. Wasser- und Infrastrukturmanagement