

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: 29.11.2024

Inhalt

1. Anlass und Ziel der Planung	2
2. Lage und Größe des Plangebietes	4
3. Übergeordnete Planungen.....	5
4. Planungsvarianten.....	10
5. Planungsinhalte und städtebauliche Konzeption.....	10
6. Verwirklichung der Geschlechtergerechtigkeit („Gender Planning“).....	19
7. Wesentliche Auswirkungen der Planung	19
8. Planungskosten	20
Grundlagen	21

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 durch die Stärkung des Radverkehrs in Verbindung mit dem geplanten neuen Bahnhofsteilpunkt einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, da durch die geplanten Wegebeziehungen zu erwarten ist, dass langfristig eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Rad- und Fußverkehrs in den umliegenden Stadtteilen erfolgt. Auch aufgrund der unmittelbaren Nähe zu wichtigen Einrichtungen der Bundes- und Landesverwaltung (z.B. Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr, 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.

Durch das Planverfahren sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Fuß- und Radwegbrücke sowie die Fuß- und Radwegverbindungen geschaffen werden. Im Weiteren soll zukünftig ebenfalls ein Bahnhaltepunkt die Stadtteile Raental und Goldgrube an den Schienennetzverkehr anbinden und damit die Erreichbarkeit der dort angesiedelten wichtigen Funktionen (Verwaltungszentrum, Krankenhäuser, Schulen) verbessern. Der Bahnhaltepunkt selbst ist nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanes, jedoch wird mit dem vorliegenden Bebauungsplan bereits die Erreichbarkeit des zu zukünftig geplanten Bahnhaltepunktes gesichert.

Der Bebauungsplan wird im Regelverfahren mit Umweltprüfung aufgestellt. Der ursprüngliche Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 65a „Quartiersentwicklung Raental, Bahnhaltepunkt 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 Raental/Goldgrube, Bahnhaltepunkt Verwaltungszentrum II, Teilbereich Süd - Bahnquerung und bahnbegleitender Fuß-/Radweg“ wurde in der Sitzung des Stadtrates am 16.11.2023 gefasst. Hierdurch wurde der Geltungsbereich erweitert und die Bezeichnung des Bebauungsplans angepasst bzw. ergänzt.



Abb. 1: Übersicht mit dem Planungsgebiet in rot

Quelle Luftbild: Geoportal, 06.05.2024

2. Lage und Größe des Plangebietes

2.1 Abgrenzung des Geltungsbereichs

Der Geltungsbereich weist eine Gesamtfläche von ca. 3,01 ha auf.



Abb. 2: Stadtplan Koblenz

Quelle: GeoPortal Koblenz, 06.05.2024

Erschlossen wird das Gebiet über die Behringstraße sowie die aufzuwertenden Zuwegungen aus Richtung Koblenzer/Moselweißer Straße und vom Heiligenweg kommend entlang der Bahngleise. Im Stadtteil Goldgrube wird es 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 zentralen Versorgungsbereichs des Stadtteilzentrums Rauental, das sich entlang der Moselweißer Straße bis zum Saarplatz im Osten erstreckt. Neben drei Schulen, dem Hauptfriedhof

und dem Landesamt für Mess- und Eichwesen sind innerhalb des Stadtteils Goldgrube überwiegend Wohnnutzungen vertreten. Im Südwesten des Plangebietes befinden sich im Bestand Grünflächen mit einem zusammenhängenden Baumbestand, welcher als erhaltenswert eingestuft und gesichert wird.



Abb. 3: Umgebungsbebauung, Luftbild

Quelle: Geoportal Koblenz, 06.05.2024

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Landesentwicklungsprogramm

Entsprechend den Aussagen des Landesentwicklungsprogramms IV (2008) 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) und ist nach der Gesamtkarte zum LEP IV als Oberzentrum ausgewiesen. Nach Ziel Z 36 zu Kapitel 3.1.1 „Zentrenstruktur, Mittelbereiche und mittelzentrale Verbünde“ 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.¹

3.2 Regionaler Raumordnungsplan

Der RROP stellt das Plangebiet überwiegend als „Funktionales Netz des öffentlichen Verkehrs – Großräumige Verbindung (N)“ dar. Gemäß Grundsatz G 109 soll die Verkehrsnetzgestaltung zur 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.²

Der RROP macht folgende Aussagen zum Radwegenetz³:

„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. 156. Abrufbar unter: www.mdi.rlp.de/ (zuletzt abgerufen am 06.05.2024)

² Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein – Westerwald (Text), Koblenz 2017, S. 56. Abrufbar unter: www.mittelrhein-westerwald.de/ (zuletzt abgerufen am 06.05.2024)

³ Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald: Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein – Westerwald (Text), Koblenz 2017, S. 66. Abrufbar unter: www.mittelrhein-westerwald.de/ (zuletzt abgerufen am 06.05.2024)

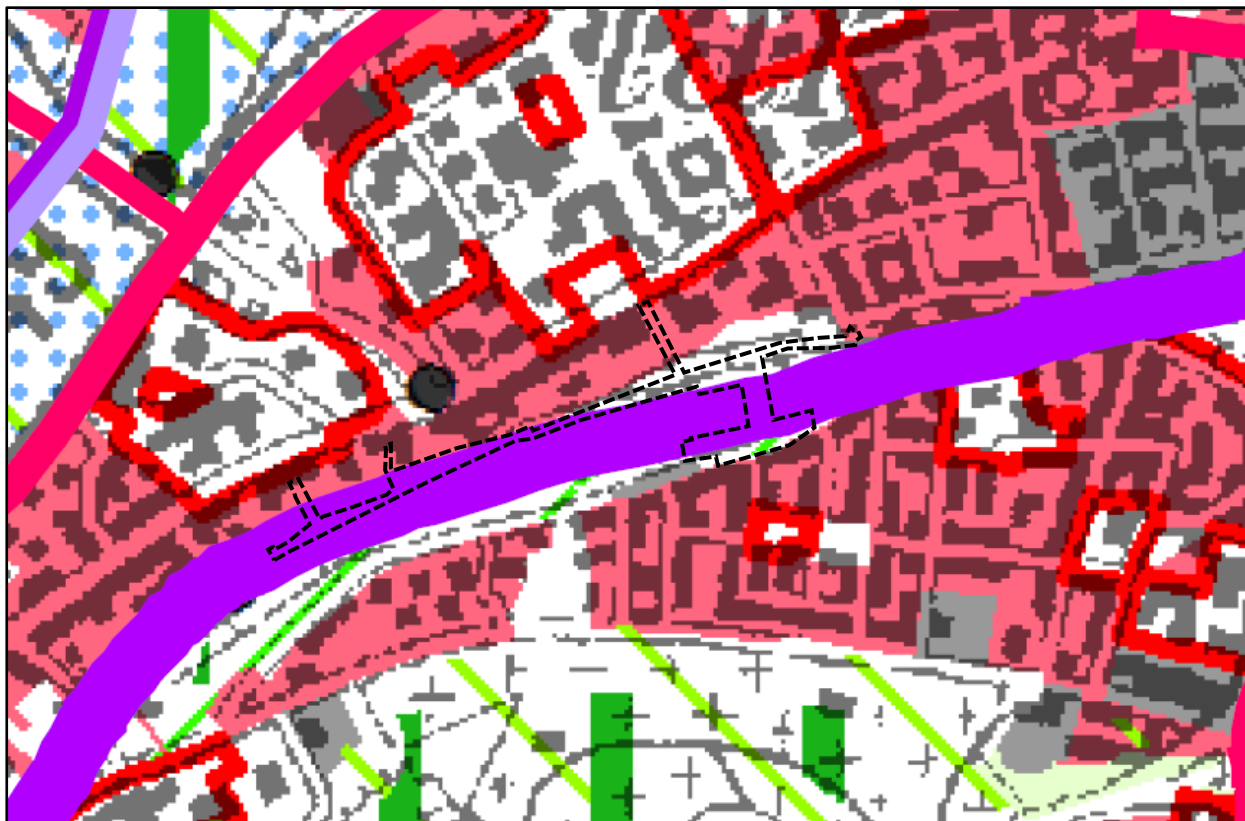


Abb. 4: Auszug aus dem RROP 2017
Westerwald, 06.05.2024

Quelle: Planungsgemeinschaft Mittelrhein

Durch den neuen Radweg im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird die Verbindung zwischen den Stadtteilen Raental, Goldgrube und Moselweiß für den Radverkehr verbessert. Weiter wird die Erreichbarkeit zwischen Innenstadt, Verwaltungszentrum sowie dem Nahversorgungszentrum Raental für den Radverkehr aufgewertet. Der geplante Haltepunkt würde unmittelbar angeschlossen, das Verwaltungszentrum wird an das Radwegenetz 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.

3.3 Bauleitplanung

3.3.1 Rechtswirksamer 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.

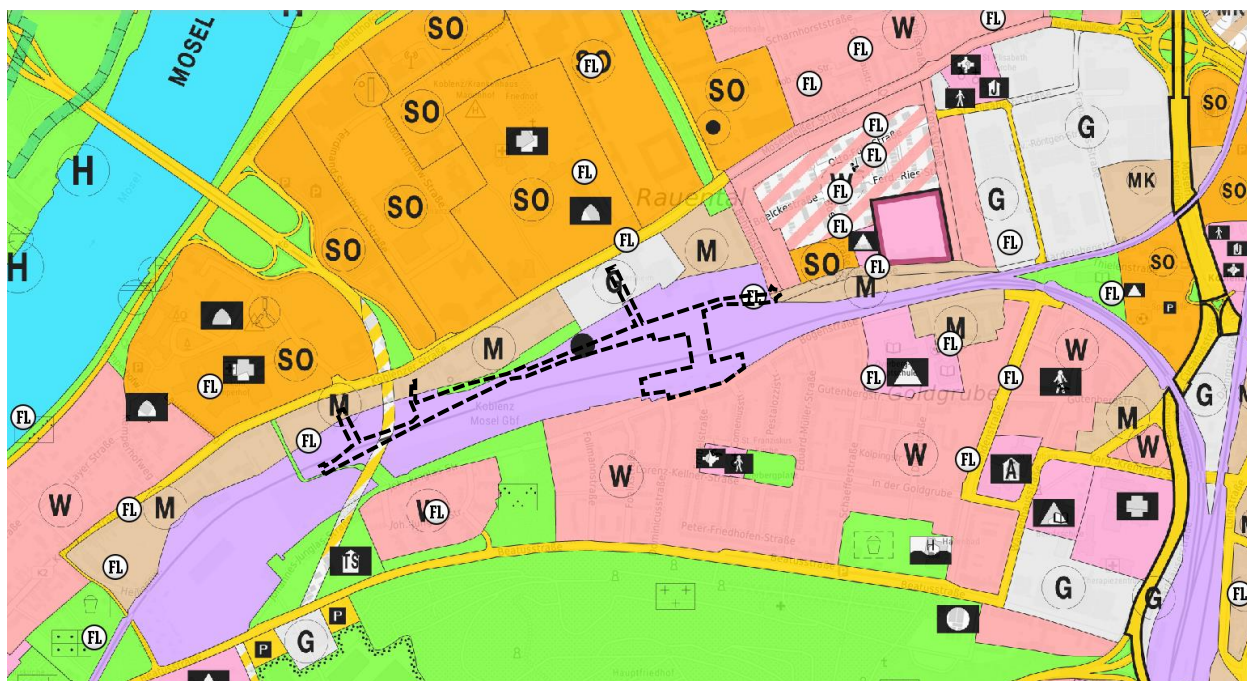


Abb. 5: Flächennutzungsplan mit Planungsgebiet
29.08.2024

Quelle: Geoportal Koblenz,

3.3.2 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 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 planerische Konzeption – hier die Errichtung einer Fuß- und Radwegebrücke über die Bahnanlagen sowie von Fuß- und Radwegeverbindungen – steht im Planbereich den Darstellungen des in Neuaufstellung befindlichen FNP nicht entgegen. Der vorliegende Bebauungsplan entspricht daher dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB auch in Bezug auf die Darstellungen des in Neuaufstellung befindlichen Flächennutzungsplanes.

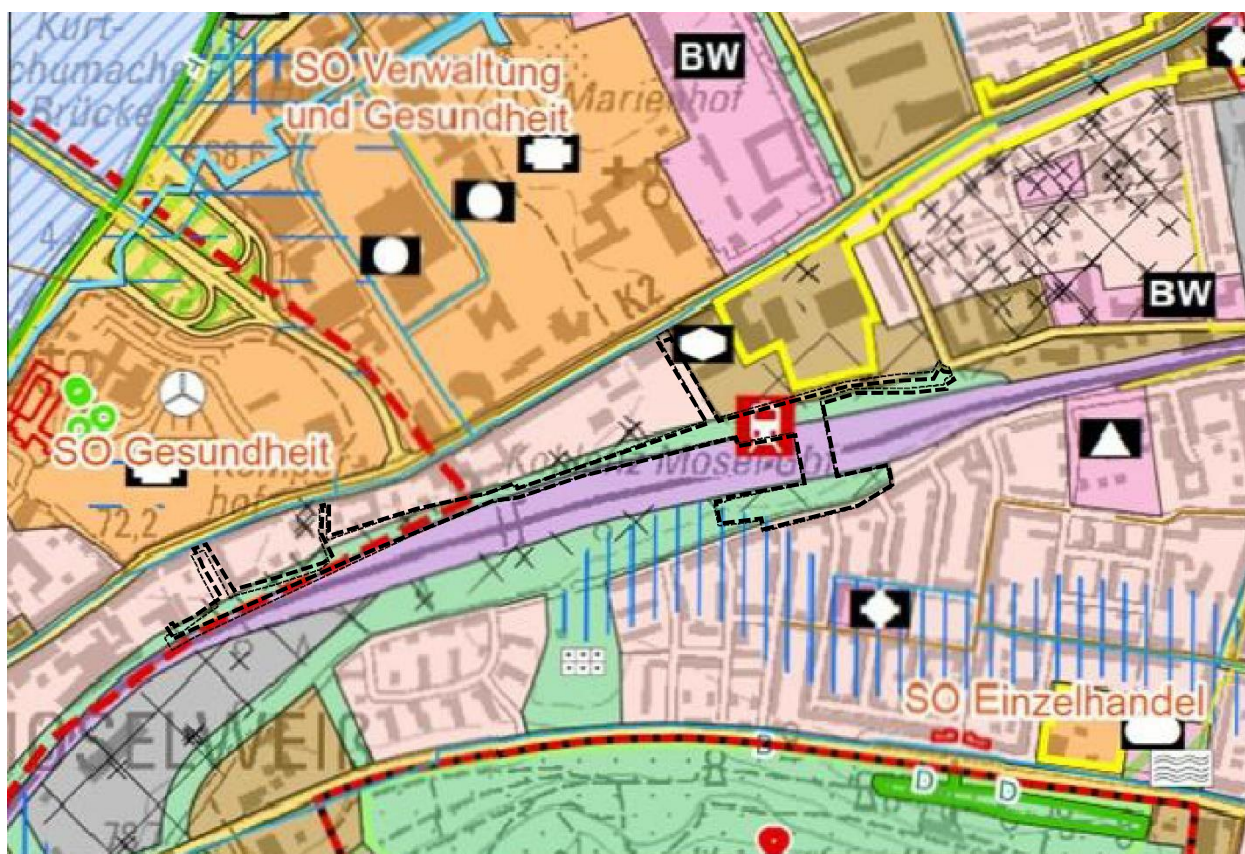


Abb. 6: Auszug aus dem Entwurf Planzeichnung FNP Neuaufstellung
Koblenz, 06.05.2024

Quelle: Stadtverwaltung

3.3.3 Rechtskräftige Bebauungspläne im Plangebiet und der näheren Umgebung

An den Geltungsbereich grenzen nördlich der Bebauungsplan Nr. 58 mit dem Baugebiet „Verwaltungszentrum II“ (überwiegend Sondergebiet), der Bebauungsplan Nr. 65a „Quartiersentwicklung Rauental/Goldgrube Bahnhof Verwaltungszentrum II, Teilbereich Nord“ (Urbanes Gebiet) und östlich der Bebauungsplan Nr. 191 „Bereich zwischen Moselweißer Straße/ Behringstraße/ DB-Gelände und Yorckstraße“ (überwiegend Allgemeines Wohngebiet).

3.3.4 Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030

Im VEP ist der geplante Rad- und Fußweg im Geltungsbereich als Teil der Radverkehrsachse Innenstadt – Rübenach ausgewiesen. Die Priorität für das regionsrelevante Vorhaben wird mit „hoch“ angegeben.

4. Planungsvarianten

Die Lage der Fuß- und Radwegebrücke wurde im Vorfeld bereits intensiv mit der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) abgestimmt. 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 und seine Zuwegungen werden als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fuß-, Rad- und Wirtschaftsweg) festgesetzt. Weiter werden öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt, welche den Übergang des Straßennetzes zu dem geplanten Fuß- und Radweg sichern, sowie eine private Verkehrsfläche, welche eine optionale Anbindung an den Fuß- und Radweg darstellt unter Vorbehalt der Zustimmung der Eigentümer. Die Nutzung durch die DB AG bleibt möglich. Die neue Verbindung soll den Fuß- und Radverkehr auf der Koblenzer/Moselweißer Straße entlasten und für mehr Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer sorgen. Die Wegebeziehung zwischen Innenstadt und den zwischen Mosel und Rhein gelegenen Stadtteilen Rauental, Goldgrube und Moselweiß, sowie das gesamt-

städtische Radwegenetz, werden verbessert. Zudem wird die Erreichbarkeit zwischen Innenstadt, Verwaltungszentrum sowie dem Nahversorgungszentrum Rauental für den Radverkehr aufgewertet. 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 Erreichbarkeit des Nahversorgungszentrums Rauental. Diese Verbindung mittels Fuß- und Radwegebrücke wirkt sich positiv auf die genannten Stadtteile und auf den Klimaschutz der Stadt aus. Die Umwege über den Heiligenweg (westlich) und die Lindenstraße / David-Röntgen-Straße 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 kann sich somit auch die Lebensqualität der Einwohner verbessern.

Die Anbindungsbereiche an den Straßenverkehr sind als öffentliche Verkehrsflächen innerhalb des Geltungsbereichs ausgewiesen, um deren Grenzen eindeutig festzulegen. Entlang der Seniorenresidenz Rauental wird zwischen Moselweißer Straße und dem neuen Geh- und Radweg eine private Verkehrsfläche festgelegt. Diese soll als optionale Anbindung gesichert werden.

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 vorwiegend der barrierefreien, fußläufigen Verbindung und Nahversorgung der Stadtteile Rauental und Goldgrube. Mit dem Bau der Brücke erhält das Plangebiet ein Identifikationsmerkmal für die Verbindung der beiden Stadtteile.

5.3 Bahnanlagen

Das Plangebiet überlagert Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG, bzw. es werden für die bauliche Realisierung der Querung und des bahnbegleitenden Fuß-/Radweges Betriebsflächen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) in Anspruch genommen (Strecken-Nr. 3010, Koblenz – Perl von ca. Bahn-km 1,315 bis ca. Bahn-km 2,265 sowie die Strecken-Nr. 3011 Neuwied – Koblenz Mosel Gbf von ca. Bahn-km 14,475 bis ca. Bahn-km 15,395).

Diese Betriebsflächen unterliegen dem Fachplanungsrecht (Betriebsanlage einer Eisenbahn) und sind in der Bebauungsplanzeichnung nachrichtlich gekennzeichnet (magentafarbene Flächen- bzw. Liniendarstellung).

Das Überplanen von Anlagen des Eisenbahnbetriebs ist grundsätzlich möglich. Allerdings entfaltet ein Bebauungsplan gem. § 38 Baugesetzbuch hinsichtlich der eisenbahnspezifischen Nutzungen keine Wirkung, sofern die Planung dem Fachplanungsrecht der Bahn widerspricht. Vorliegend ist dies nicht der Fall, die Bebauungsplaninhalte sind eng mit der DB AG angestimmt – u.a. erfolgte der Grunderwerb der städtischen Flächen von der DB AG auf Grundlage entsprechender Pläne und Abstimmungen. Mit Schreiben der DB AG vom 17.01.2024 wurden Vorgaben und Auflagen zum Bebauungsplan bzw. zur Baumaßnahme mitgeteilt, die im Weiteren zu berücksichtigen sind. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) stellte mit Stellungnahme vom 24.05.2024 fest, dass das Vorhaben „Quartiersentwicklung Raental/ Goldgrube, Bahnhofpunkt Verwaltungszentrum II, Teilbereich Süd-Bahnquerung und bahnbegleitender Fuß-/Radweg der Stadt Koblenz“ als „bahnvertraglich“ einzustufen ist, sofern die Vorgaben und Auflagen der DB AG sowie die aktuell gültigen Regelwerke der DB AG (wie vorgesehen) eingehalten werden.

5.4 Öffentliche Grünflächen

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

5.5 Natur- und Artenschutz

Bei den Flächen innerhalb des Plangebiets handelt es sich überwiegend um brachgefallene 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 Artenschutzes im Sinne des § 44 BNatSchG vorab zu prüfen sind. Besonders hervorzuheben ist die mindestens landes-, ggf. sogar bundesweit bedeutsame Mauereidechsen-Population im Bereich Raental/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-Richt-

linie hat das Untersuchungsgebiet eine Bedeutung für Arten wie Gartenschläfer, Segelfalter und Schwalbenschwanz, welche vom vorgeschlagenen Ausgleichskonzept ebenso profitieren könnten.

Durch den geplanten Rad- und Gehweg und die erforderlichen Bauarbeiten kommt es zu Eingriffen in den Lebensraum der Mauereidechse. Eine Gefährdung von Individuen und Fortpflanzungsstätten ist möglich. Durch das Entfernen von Gehölzstrukturen werden potenzielle Brutplätze der ansässigen Vogelarten beeinträchtigt. Bauzeitlich ist von einer temporären Verschlechterung der Bruteignung des Gebiets auszugehen.

Es werden verschiedene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einschließlich dem vorgezogenen Ausgleich festgesetzt. Eine Zusammenfassung zur Übersicht der Maßnahmen erfolgt nachstehend:

V1 Ökologische Baubegleitung (ÖBB)

Die ÖBB trägt Sorge dafür, dass die naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Vorgaben aus der Baurechtserlangung frist- und fachgerecht umgesetzt werden und ihre Zielbestimmungen (Vermeidung, Schadensbegrenzung, „continuous ecological functionality“) erfüllen. Das Vorgehen wird dabei dokumentiert.

V2 Baufeld-Beschränkungen

Um baubedingte Beeinträchtigungen zu vermeiden, wird das Baufeld auf ein rücksichtvolles Maß beschränkt. Insgesamt sind alle Grenzen von Baufeld, Zuwegungen und Arbeitsstreifen mit der ÖBB abzustimmen und gemeinsam einzurichten. Die ÖBB kann ggf. Tabu-Zonen benennen und die Reptilien-Schutzzäune über das in V4 bestimmte Maß hinaus ausweiten.

V3 Bauzeiten-Beschränkung

Zum Schutz von Tieren, Bäumen und Gehölzen werden jeweils Zeiträume definiert, in welchen Maßnahmen (u.a Rodung, Rückschnitt, Errichtung Reptilien-Schutzzaun) umzusetzen bzw. vorzusehen sind.

V4 temporäre Reptilien-Schutzzäune (Mauereidechse, Schlingnatter)

Die aktiven Baufelder müssen einschließlich der Zuwegung sowie entsprechender Arbeitsstreifen in enger Abstimmung mit der ÖBB durch Reptilien-Schutzzäune gesichert werden. Details sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu konkretisieren und mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen. Die Schutzzäune sind während aller Bauphasen funktionsfähig zu halten.

V5 Bergen/ Umsetzen von Reptilien

Innerhalb des Baufeldes sind in der Vegetationsperiode im Frühjahr-Sommer vor dem Eingriff alle auftretenden Mauereidechsen abzufangen und umzusiedeln. Die Umsiedlung erfolgt durch fachlich geschultes Personal in bereits zuvor errichtete, artenschutzfachlich geeignete Lebensräume. Das Baufeld ist regelmäßig durch die ÖBB zu kontrollieren.

V6 Reptilienschutzeinrichtung (mit Leitwänden und Kleintierdurchlässen)

Zur Vermeidung einer über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Kollision von Schlingnatter und Mauereidechse auf den geplanten Radwegen ist dauerhaft eine festinstallierte Schutzanlage zu errichten, die aus Leit- und Sperrzäunen und Querungshilfen (als Kleintierdurchlässe) besteht. Die Anlage ist dauerhaft zu pflegen und zu warten. Die konkrete bauliche Umsetzung ist vorab im Rahmen einer landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) darzustellen und schließlich im Rahmen der ÖBB fachlich konkret abzustimmen.

V7 Minderung von Lichtemissionen:

Zur Minderung der Auswirkungen von nächtlichem Kunstlicht auf nachtaktive Tierarten, insbesondere der Fledermäuse und Insekten, ist die Beleuchtung des Radweges entsprechend artgerecht anzupassen (Vermeidung unnötiger Lichtausbreitung, Regulierung der Dauer, Farbtemperatur und -helligkeit von LED-Leuchten sowie Nacht-Beleuchtungsverbot der Baustelle).

A1CEF Herstellung und Optimierung von Mauereidechsen-Lebensraum

Die Ausgleichsflächen sind für die Mauereidechsen herzustellen, zu optimieren und entsprechend dauerhaft zu sichern sowie dauerhaft (einmal pro Jahr) artangepasst zu pflegen. Die dauerhafte Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustandes der Population wird durch die zeitnahe Herstellung der CEF-Flächen gewährleistet.

A2 CEF Schutz und Erhalt von Gehölzen sowie Neuanlage von Gehölzstrukturen

Um unmittelbar angrenzende Gehölzbestände für gebüschbrütende Vogelarten zu schützen und dauerhaft zu erhalten, sind während der Bauzeit geeignete Maßnahmen durchzuführen. Vorhandene Gehölze sollen mit Bedacht und nur in einem für die Baumaßnahme notwendigen Maße entnommen werden. Nördlich direkt angrenzend an die geplante Radwegetrasse auf Höhe der Ausgleichsfläche AE1 soll die Neuanlage von Siedlungsgehölzstrukturen heimischer Heckengehölze erfolgen, um Gebüschbrütern Nisträume zu bieten. Die Baumschutzsatzung der Stadt Koblenz in der jeweils geltenden Fassung ist zu beachten.

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan 65a Teilbereich Süd werden die Betroffenheiten und Maßnahmen eingehender betrachtet, beschrieben und bewertet.

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.

5.6 Entwässerung, Niederschlagswasserbewirtschaftung, Starkregenvorsorge

Das Niederschlagswasser soll am Ort des Anfalls bewirtschaftet werden. Der Abfluss der Fläche darf den potenziell natürlichen Abfluss im unbebauten Zustand nicht übersteigen. Da die Böden teilweise schadstoffbelastet sind (s.u.), kann eine gezielte Versickerung nicht erfolgen. Inwieweit eine ungezielte Versickerung des auf dem Fuß- und Radweg anfallenden Oberflächenwassers entlang der Wegefläche möglich ist, ist im Rahmen der nachgeordneten Ausbauplanungen zu prüfen.

In der weiteren Ausbauplanung für die Fuß- und Radwegeverbindung sowie der Brückenplanung sind Leistungen und Maßnahmen zur Entwässerung und für die Niederschlagswasserbewirtschaftung zu prüfen:

- a) Aufstellung einer Wasserhaushaltsbilanz (Nachweise gemäß „DWA-M 102“ – Arbeits-/Merkblattreihe für wasserwirtschaftliche Anlagen des Gewässerschutzes mit besonderer Fokussierung auf niederschlagsbedingte Siedlungsabflüsse),
 - Ermittlung der Auswirkungen auf den Wasserkreislauf
 - Ermittlung der Grundwasserneubildung, Verdunstung und Oberflächenabfluss im unbebauten Zustand
 - Gegenüberstellung der Grundwasserneubildung, Verdunstung und Oberflächenabfluss im bebauten Zustand.
 - Darstellung von Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs durch die Bebauung

- b) Berücksichtigung von Niederschlagswasserbewirtschaftungsmaßnahmen, gemäß Regenwassermanagementkonzept Koblenz, soweit dies unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen im Plangebiet möglich ist (insbes. Altlastensituation)
- c) Aufstellung eines wasserwirtschaftlichen Konzeptes mit dem Ziel, gebietsbezogene Regenwasserabflüsse ortsnah zu bewirtschaften sowie den lokalen Wasserhaushalt zu erhalten
- d) Ausweisung von Vorsorgemaßnahmen gegen nachteilige Auswirkungen von Starkregengefahren (soweit erforderlich)
- e) Abstimmung der entwässerungstechnischen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen mit der oberen Wasserbehörde (SGD Nord, Koblenz), der unteren Wasserbehörde sowie dem Eigenbetrieb Stadtentwässerung.

Starkregenvorsorge

Grundlage für die Entwässerung eines Plangebietes stellen die rechtlichen Anforderungen an die Entwässerung mit Zugrundelegung der Vorgaben durch das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das Landeswassergesetz (LWG), entsprechender mehrjähriger Niederschlagsereignisse und zugehörigen hydraulischen Bemessungswerten dar.

Die Stadt Koblenz hat hierzu im Jahr 2021 eine entsprechende Risiko- und Vorsorge-Analyse erstellt. Die Simulationsergebnisse wurden für das Stadtgebiet ausgewertet und in Starkregengefahrenkarten grafisch dargestellt. Im Rahmen der Vorsorge-Analyse hat die Stadtverwaltung verschiedene Starkregenereignisse betrachtet:

- Intensiver Starkregen (SRI 5): einmal in 30 Jahren auftretender Regen mit dem Starkregenindex 5, Regendauer 60 Minuten, Niederschlagshöhe 42,4 mm.
- Außergewöhnlicher Starkregen (SRI 7): einmal in 100 Jahren auftretender Regen mit dem Starkregenindex 7, Regendauer ca. 60 Minuten, Niederschlagshöhe 51,6 mm.
- Extremer Starkregen (SRI 11): deutlich seltener als einmal in 100 Jahren auftretender Regen mit dem Starkregenindex 11, Regendauer ca. 3 Stunden, Niederschlagshöhe 145 mm.

Für das Plangebiet stellen sich die Starkregengefährdungskarten wie folgt dar:

Die Starkregengefahrenkarte verdeutlichen, dass das Plangebiet bei intensiven Starkregen (SRI 5) als auch bei außergewöhnlichen Starkregen (SRI 7) nur mäßig betroffen ist. Auch im Falle eines außergewöhnlichen Starkregenereignisses (SRI 11) sind im Plangebiet keine außergewöhnlich hohen Wasserstände zu erwarten. In der weiteren Ausführungsplanung für die Wegeverbindung und die Brücke sind die Belange der Starkregenvorsorge zu berücksichtigen und entsprechende Schutzmaßnahmen (soweit erforderlich) zu ergreifen.

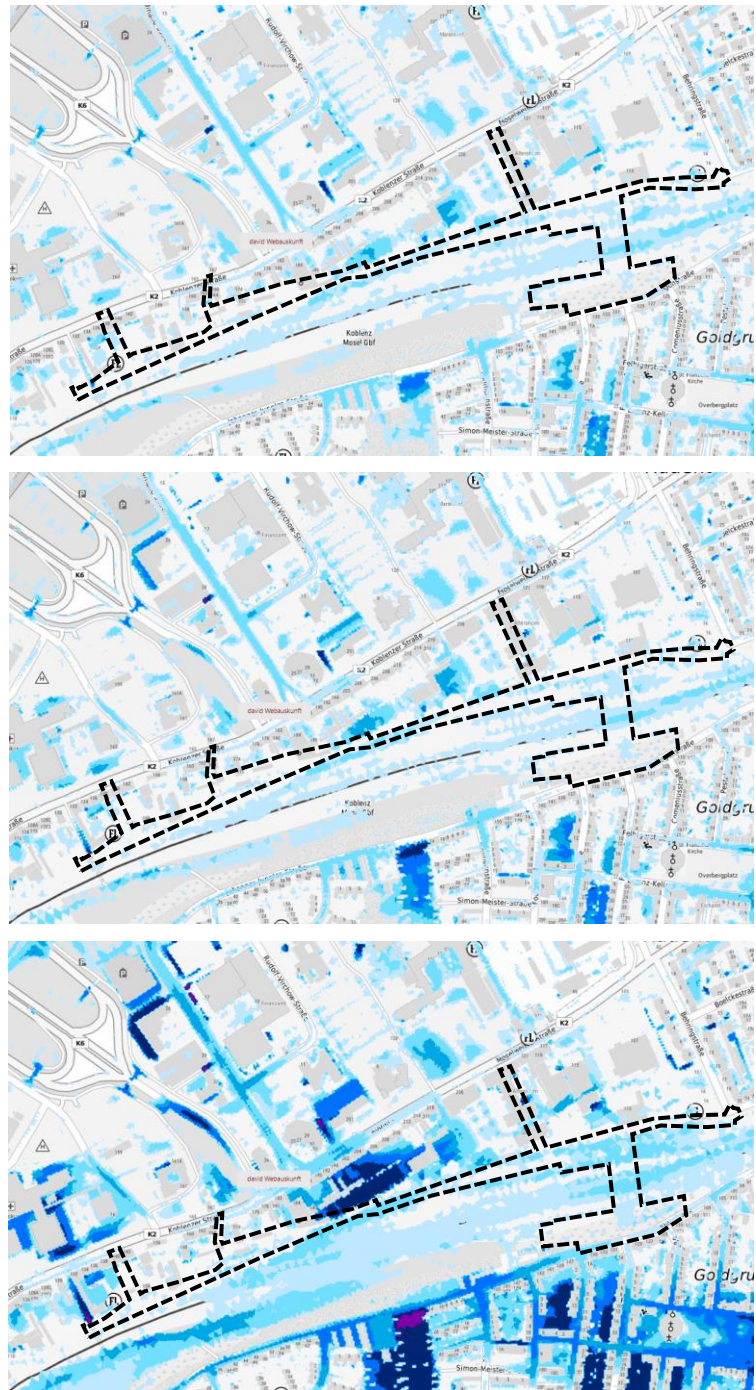


Abb. 7: Starkregengefahrenkarten im Plangebiet, v.oben n. unten: SRI 5, SRI 7 und SRI 11 (unmaßstäbliche Darstellung)

5.7 Altlasten

Nach der Betriebsflächendatei des Umweltamtes der Stadt Koblenz befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes der registrierte Altstandort „ehem. Bahnbetriebswerk

Koblenz-Moselweiß“ (Reg.-Nr. SGD 11100000-5505). Im Rahmen der weiteren Maßnahmen zur Realisierung der Planung wird zu prüfen sein, wo genau in den Boden eingegriffen wird und ob es ggf. Konflikte mit Kontaminationsverdachtsflächen des Altstandortes gibt. Unter Berücksichtigung der Planungsziele zur Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung sowie des Brückenbauwerks, sind zunächst keine bodenschutzrechtlichen und bauplanungsrechtlichen Betroffenheiten in Bezug auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu erwarten.

Entsprechende vertiefende Baugrunduntersuchungen sind bereits vorgesehen und werden mit der SGD Nord abgestimmt.

Aufgrund der Altlastensituation ist nach aktuellem Kenntnisstand davon auszugehen, dass eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser nicht möglich ist.

5.8 Klimagerechte Stadtplanung

Jegliche Baumaßnahme, die zur Beseitigung von Vegetation und Bodenversiegelung führt, wirkt sich auf das Klein- und Mikroklima aus. Je großflächiger die überbauten Bereiche, umso größer sind die klimatischen Auswirkungen - hierdurch entsteht in Siedlungs- oder Stadtbereichen ein neues Klima: das Siedlungs- oder Stadtklima, das sich grundlegend von dem Klima der unbebauten Umgebung unterscheidet. Die Bebauung und fehlende Vegetation sowie Luftschadstoffe und Abwärme können zu einer erhöhten Durchschnittstemperatur und Schadstoffkonzentration, sowie zu niedrigeren Luftfeuchtigkeit und Windgeschwindigkeiten führen. Ausschlaggebend hierfür ist die Entstehung sogenannter Wärmeinseln - die Siedlungsbereiche wärmen tagsüber stärker auf und kühlen nachts weniger ab, der Effekt kommt insbesondere in den warmen Sommermonaten zum Tragen. Die Folge sind neben den gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Stadtbevölkerung auch negative Folgen für das Umland, da sich das Stadt-/Siedlungsklima auch auf das Umland auswirkt. Eine klimagerechte Stadtplanung setzt sich zum Ziel, den negativen Auswirkungen des Stadtklimas sowohl auf die Bevölkerung als auch auf das Umland zu begegnen.

Im Geltungsbereich soll daher die Neuversiegelung möglichst gering gehalten werden. Die Funktion der Bahnschneise als Luftaustauschkorridor bleibt erhalten. Gehölzneupflanzungen sollen für Beschattung sorgen, das Niederschlagswasser soll möglichst in der Fläche verbleiben.

6. Verwirklichung der Geschlechtergerechtigkeit („Gender Planning“)

Die im Geltungsbereich vorgesehene Flächenneuordnung lässt keine geschlechterspezifischen Benachteiligungen bzw. Bevorzugung erwarten. Die nicht aus dem Bauplanungsrecht regelbaren Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans zum (konkreten) öffentlichen Straßenausbau, den geplanten Hochbaumaßnahmen sowie zur Freiflächengestaltung werden sich an den hierfür gültigen (geschlechterneutralen) Vorschriften, Verordnungen, Normen und Gesetzesgrundlagen zu orientieren haben.

7. Wesentliche Auswirkungen der Planung

An dieser Stelle wird nur im Überblick auf die umweltrelevanten Auswirkungen eingegangen.

Natur- und Artenschutz

Die vorgesehene Planung greift in einen Kernlebensraum der Mauereidechse ein. Eine bauzeitliche Gefährdung von Individuen und Fortpflanzungsstätten muss vermieden werden. Hierzu macht der Umweltbericht die erforderlichen Vorgaben, s. Kapitel 5.4 des Umweltberichtes. Auch eine potenzielle Gefährdung durch den späteren Radverkehr wird durch Schutzmaßnahmen wie Leitwände und Kleintierdurchlässe minimiert.

Da die brachgefallenen Flächen einer fortschreitenden Sukzession unterworfen sind, die die Habitatstrukturen für die Art mittelfristig weiter verschlechtern würde, ist mit den Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen aus dem Umweltbericht von einer nachhaltigen Verbesserung des Lebensraums der Mauereidechse im Geltungsbereich auszugehen.

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 zwingend erforderlich, können über die Zuwegungen aber auch Anschlüsse an das bestehende Kanalnetz in der Koblenzer Straße hergestellt werden.

Vorhandene Versorgungsleitungen befinden sich in den öffentlichen Flächen und sind damit ausreichend gesichert. Abgrabungen und Baumpflanzungen bedürfen der Abstimmung mit den Versorgungsträgern.

8. Planungskosten

Die mit der Erstellung und Durchführung des Bebauungsplans entstehenden Kosten werden von der Stadt Koblenz übernommen.

slb_architekten und ingenieure

Boppard, 29.11.2024



Mathias Ackerknecht

B.Eng. Wasser- und Infrastrukturmanagement

Grundlagen

- Institut für Geotechnik, Dr. Jochen Zirfas GmbH & Co KG: Umweltrechtlicher Bericht zum Projekt „Neubau Wohnbebauung Teilfläche 7a und 7b Koblenz-Moselweiß“ Limburg, 13.07.2016
- Institut für Geotechnik, Dr. Jochen Zirfas GmbH & Co KG: Umweltrechtlicher Bericht zum Projekt „Neubau Drogeriemarkt Teilfläche 7a Koblenz-Moselweiß“; Limburg, 13.07.2016
- IBES Baugrundinstitut Freiberg GmbH: Baugrund- und Bauwerksgutachten, Erneuerung Oberleitungsmasten Gbf Koblenz Mosel, Strecke 3010, Abschnitt km 0,763 bis km 1,910; Freiberg, 17.05.2019
- Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies: Bebauungsplan 65a, Koblenz-Moselweiß; Untersuchung im Rahmen des bauleitplanerischen Verfahrens des Stadtplanungsamtes Koblenz; Boppard-Buchholz, 18.02.2019
- Sweco GmbH: *Bebauungsplan Nr. 65a, Fachbeitrag Artenschutz zum Teilbereich Nord; Koblenz, 29.07.2016*
- Sweco GmbH: *Bebauungsplan Nr. 65a, Fachbeitrag Artenschutz zum Teilbereich Süd; Koblenz, 30.07.2016*
- Sweco GmbH: *Bebauungsplan Nr. 65a, Fachbeitrag Artenschutz zum Teilbereich Süd; Koblenz, 18.09.2024*