

66.30 Brückenbau/Landen

Erschließungsmaßnahme westliche Rampen-/Treppenanlage und Wegeverbindung am Bhf. Lützel

hier: Materiell-rechtliche Prüfung entsprechend § 125 Abs. 2 BauGB, beschränkt auf die Erschließungsanlage

Zum gegenständlichen Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung:

Planungsrechtliche Ausgangslage:

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich des zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 101 „Urbanes Gebiet und Gewerbegebiet im Bereich der ehemaligen Standortverwaltung/Feste Kaiser Franz“ (Aufstellungsbeschluss im Stadtrat vom 21.07.2023, VÖ in der Rheinzeitung, Ausgabe B, vom 25.08.2023).

Die westlich der Bahntrasse bzw. des Bahnhofpunktes Lützel geplanten Maßnahmen (Treppen-/Aufzugsanlage sowie barrierefrei Rampen-/Wegeanlage) befindet sich teilweise auf im Eigentum der Deutschen Bahn (DB) befindlichen Flächen (Flur 11, Flurstück 35/43 tlws.). Das Flurstück ist bahngewidmet (Grundstücke, die Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden).

Der zukünftige seitens der Stadt geplante Endausbau der barrierefreien Rampenanlage soll, über die Teilbereiche des v. g. DB-Flurstück 35/43 hinaus, auch über Teile des privaten Flurstücks 35/44, Flur 11, verlaufen.

Planungsrechtlich ist die Treppen-/Aufzugsanlage sowie der barrierefreien Rampenanlage im in Aufstellung befindlichen BPlans Nr. 101 auf dem im Bahneigentum befindlichen Flurstück 35/43 als Verkehrsfläche vorgesehen, welcher die bestehende Bahnwidmung nachrichtlich übernimmt. Die Fläche der Rampe bzw. des Weges, welche darüber hinaus über das derzeitige private Flurstücks 35/44 verlaufen wird, soll ebenfalls als Verkehrsfläche festgesetzt werden.

Die geplante Maßnahme steht im zeitlichen Zusammenhang mit anstehenden Streckensperrungen der Bahn (Ausbau der Personenunterführung – PU - und Bahnsteig). Das in Aufstellung befindliche Bauleitplanverfahren wird bis dahin nicht den Planstand erreicht haben, welche die städtische Vorhabenumsetzung planungsrechtlich begründet. Die zeitlich vorgezogene Herstellung des Vorhabens soll demnach gem. § 125 Abs. 2 BauGB geprüft werden.

Auszug Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 28. Mai 2024 – 15 A 155/21 –, juris

RN 75-78:

§ 125 Abs. 2 BauGB ist in allen Fällen anwendbar, in denen ein Bebauungsplan nicht oder noch nicht vorliegt, keine Festsetzungen zu den Erschließungsanlagen enthält oder sich – auch im Rahmen einer Inzidentprüfung – als unwirksam erweist. Dies ergibt sich aus seinem Wortlaut und seinem Sinn und Zweck, den Gemeinden die Erschließung auch dann zu ermöglichen, wenn die Erschließungsanlage den an die städtebauliche Entwicklung und Ordnung zu stellenden Anforderungen ohne einen wirksamen Bebauungsplan genügt.

[Vgl. Sächs. OVG, Urteil vom 24. Februar 2016 -5A 391/14-, juris, Rn.19; Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 11. Auflage 2022, § 7, Rn. 19, m. w. N.]

Ist die Erschließungsanlage lediglich teilweise Gegenstand eines wirksamen Bebauungsplans i. S. d. § 125 Abs. 1 BauGB, kommt § 125 Abs. 2 BauGB im Übrigen zum Tragen. Denn § 125 Abs. 1 und 2 BauGB stehen nicht in einem Alternativverhältnis. Vielmehr kommen beide Vorschriften zur Anwendung, wenn eine Anbaustraße sowohl im räumlichen Geltungsbereich eines (gültigen) Bebauungsplans als auch im unbeplanten Gebiet liegt.

[Vgl. Bay. VGH, Urteile vom 2. Juni 2006 - 6 B 04.1237 -, juris, Rn. 24, und vom 24. Oktober 2006 - 6 B 02.1279 -, juris, Rn. 21; Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Werkstand: 152. EL, Oktober 2023, § 125 Rn. 6, m. w. N.]

RN 90:

Nach § 125 Abs. 2 BauGB dürfen Erschließungsanlagen ohne Bebauungsplan nur hergestellt werden, wenn sie den Zielen der Raumordnung nach § 3 Nr. 2 ROG entsprechen (§ 1 Abs. 4 BauGB). Nach § 1 Abs. 5 und 6 BauGB ist ferner die Berücksichtigung der dort im Einzelnen genannten Grundsätze und Leitlinien der Planung für die Herstellung der Erschließungsanlagen erforderlich. Schließlich muss ihr eine fehlerfreie Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (§ 1 Abs. 7 BauGB) einschließlich der umweltschützenden Belange (§ 1a BauGB) zugrunde liegen. Die materiell-rechtliche Prüfung entspricht derjenigen bei der Aufstellung eines Bebauungsplans, jedoch beschränkt auf die Erschließungsanlage.

[Vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Werkstand: 152. EL, Oktober 2023, § 125 Rn. 6a, m. w. N.]

Beurteilung:

Ein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung lässt sich durch den zeitgemäßen und erschließungsoptimierten Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhaltepunktes, welcher die Attraktivierung des ÖPNV als auch des unmotorisierten Individualverkehrs und damit gleichfalls eine Entlastung urbaner Bestandsstrukturen einschließlich Umweltbelangen vom motorisierten Individualverkehr begünstigt, nicht erkennen.

Auch lässt die vorgesehene Planung keine unzumutbare Entwicklung gegenüber den nach § 1 Abs. 5 und 6 BauGB enthaltenen Ziele und Grundsätze der Bauleitplanung sowie den Planungsleitsätzen erkennen.

Unter Bezugnahme auf die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gemäß § 1 Abs. 7 BauGB, einschließlich der umweltschützenden Belange gemäß § 1a BauGB, lässt sich folgendes zusammenfassend festhalten:

Städtebauliches Ziel des Vorhabens ist eine erstmalig durchgängige, barrierefreie und damit attraktive Fuß-/Radverbindung zwischen dem westlich in Entwicklung befindlichen ehem. STOV-Quartier und den östlich gelegenen Bestandsstrukturen über (bzw. unter) dem vorhandenen Bahnhaltepunkt Lützel zu schaffen. Über einen zeitgemäßen Ausbau hinaus wird mit der damit einhergehenden Attraktivierung/Aufwertung des vorhandenen Haltepunkts bzw. dessen Umfelds auch eine höhere Akzeptanz/Inanspruchnahme gegenüber dem ÖPNV erwartet. Weitere damit erwartete positive Synergieeffekte auf und über das urbane Vorstadtquartier Lützel hinaus (z.B. im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit, Tourismus, (Pendler-)Radrouten, Parkraumbewirtschaftung etc.) stehen dabei zudem im Zusammenhang mit den weiteren (Um-)Nutzungsabsichten im/um das ehem. STOV-Gelände. Das Vorhaben dient damit nachhaltig breiten Bevölkerungsschichten und deren Bedarfen im Umfeld sowie einem weiteren Einzugs-/Nutzerbereich.

Im Zusammenhang mit dem seitens der DB eingeleiteten Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Bahnhofpunktes sowie zum Ausbau der PU, wurden von dort verschiedene Gutachten (u.a. Lärm, Erschütterung, Artenschutz, Wasserwirtschaft) zu deren Maßnahme im Vorfeld beauftragt. Deren Untersuchungsumfang betrifft auch eine mit der DB-Maßnahme einhergehende Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) auf der westlichen Gleisanlagenseite. Die gegenständlichen, zeitlich ineinandergreifenden bzw. im unmittelbaren Anschluss geplanten Ausbaumaßnahmen der Stadt auf der westlichen Gleisanlagenseite liegen gänzlich innerhalb der v. g. BE-Fläche der DB.

Insbesondere die zu berücksichtigenden Belange der Umwelt lassen durch die Untersuchungen und zu ergreifenden Maßnahmen für die Eingriffe im Zusammenhang mit der DB BE-Fläche, keine erheblichen Auswirkungen erkennen, welche den geplanten kleinteiligen (zeitlich anschließenden) Maßnahmen der Stadt (Treppen-/Aufzugsanlage und barrierefreie Rampen-/ Wegeföhrung) entgegenstehen. Zudem sollen im Zuge des Ausbaus eine umweltfachliche Baubegleitung für die stätischen Maßnahmen beauftragt, vertragliche Regelungen mit der DB für die gemeinsame baulichen „Schnittmengen“ getroffen und die Belange (auch) der Umwelt innerhalb des in Aufstellung befindlichen BPlan Nr. 101 weiterhin berücksichtigt werden; hierbei werden die Eingriffe, welche entgegen der Gutachten der DB nicht temporär, sondern von der Stadt dauerhaft sind, im Rahmen des Bauleitplanverfahrens bilanziert.

Potentielle baubedingte Belange (z.B. Gewährleistung der Entwässerung, Sicherung von Leitungstrassen, Beachtung etwaiger denkmalwürdiger Bodenfunde etc.) werden maßgeblich durch die DB im Rahmen deren Ausbauplanung berücksichtigt, welche sich überwiegend auch über den stätischen, westlichen Wegeausbaubereich entwickeln. Die geplanten Eingriffe der Bahn befinden sich bereits in intensiver Abstimmung mit der Stadt sowie anderen Trägern. Darüber hinausgehende, gleichartige Eingriffe/Planungen der Stadt werden analog abgearbeitet.

Die zu berücksichtigenden privaten Belange lassen, mit Blick auf die mit der Planung einhergehenden eigentumsrechtlichen Eingriffe, keine der Umsetzung entgegenstehenden Gründe erkennen. Mit der DB sowie mit dem Privateigentümer der Flurstücke 35/43 und 35/44 befindet sich die Stadt für den Ausbaubereich der geplanten Erschließung, westlich der Bahntrasse, derzeit in vertraglichen Verhandlungen. Die Bahnwidmung bleibt dabei bestehen und soll im in Aufstellung befindlichen BPlan Nr. 101 nachrichtlich übernommen werden. Der stätische Ausbau des Fuß-/Radweges entzieht darüber hinaus keine bestehenden Erschließungsfunktionen zugunsten bestehender Fremdgrundstücke und wird im zukünftigen Betrieb weiterhin in seiner Wirkung hinter den Emissionen der vorhandenen Bahnstrecke sowie der Mayener Straße deutlich zurückbleiben.

Unter Bezug auf v. g. Ausführung werden diesseits, zusammengefasst, keine Bedenken zu den im Vorauskang zum Abschluss des laufenden Bauleitplanverfahrens erforderlich werdenden stätisch geplanten Ausbaumaßnahmen westlich der Gleisanlagen, bzw. für eine diesbezügliche Herstellungsrechtfertigung gem. § 125 Abs. 2 BauGB erkannt.

Im Auftrag


Sebastian Althoff
Amtsleitung Amt 61

Anlage: Beurteilungsmatrix zur vorgenommenen Abwägung

Hinweis: Die gegenständliche Stellungnahme nebst zugehöriger Anlage sollte den stätischen Entscheidungsträgern als konkreter Hinweis auf die für die Abwägung relevanten Umstände zum ausstehenden Beschluss, als Abwägungsmaterial zur Verfügung gestellt werden [vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 28. Mai 2010 – 15 A 3231/07 –, Leitsatz]

Fazit:	Ja/ Nein/ggf.	Hinweis auf Nachweise:
Mit öffentlichen Belangen vereinbar?	ja	
Nachbarinteressen maßgeblich betroffen?	nein	
Städtebaulich vetretbar?	ja	
Auflagen/ Bedingungen?	ja	
Prüfung abgeschlossen?	ja	

Prüfkatalog

A Öffentliche Belange gem. § 1 Abs. 6 Nrn. 1- 14 BauGB

Nr. 1	die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > keine relevante, planungsbedingte Zunahme an Lärm durch Fuß-/ Radverkehre über neue/ergänzende Wegeführung zu erwarten; Umgebung wird maßgeblich durch bestehenden Haltepunkt Lützel u. Mayener Straße geprägt)
Nr. 2	die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere auch von Familien mit mehreren Kindern, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen kostensparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > zeitgemäßer Ausbau und Barrierefreiheit kommt allen Teilen der Bevölkerung u. deren (unmotorisierten) Wohnumfeldbedürfnissen positiv entgegen)
Nr. 3	die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sowie die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > zeitgemäßer Ausbau und Barrierefreiheit kommt allen Teilen der Bevölkerung u. deren (unmotorisierten) Wohnumfeldbedürfnissen positiv entgegen)
Nr. 4	die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche,	☒	☐	die erstmalig, durchgängige fuß-/radläufige Verbindung unter der Personenunterführung dient der Erhaltung sowie Fortentwicklung des Stadtteils im Zusammenhang mit der städtebaulich Anbindung an das ÖPNV-, Fuß-, Radwege-Netz sowie Verbindung zwischen Bestandsquartier(en) und STOV- Gelände und lässt eine positive Entwicklung auf diesen Belang erwarten
Nr. 5	die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > die tiefbautechnische Maßnahme steht weiterhin hinter den örtlich Vorhandenen Gleis-, Hochbau- und Erschließungsanlagen zurück und tritt nicht dominant in Erscheinung)
Nr. 6	die von den Kirchen und Religionsgesellschaften des öffentlichen Rechts festgestellten Erfordernisse für Gottesdienst und Seelsorge,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar)
Nr. 7	die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere			

a)

die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt, (auch Naturschutz-, Landschaftsschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, Hochwassergefahrenkarte, Starkregenvorsorge)

Hinweis: Die zukünftige Ausbaumaßnahme der Stadt befindet sich auf Flächen, auf denen vorausgehend die BE-Flächen der DB zugunsten deren Maßnahmen am Bhf sowie der PU erfolgen . Hierzu wurden die Belange im Rahmen eines Planfeststellungsverfahren der DB eingestellt (u.a. FBA 06/2026). Die Stadt plant (fast) übergangslos an das Ende der DB-Arbeiten mit dem kommunalen Ausbau anschließen zu können und somit im baulichen Eingriff in Natur und Landschaft an die dann vorhandene Baustelleneinrichtungsfläche anzuschließen.

Tiere	☒	☐	Die potenzielle Betroffenheit artenschutzrechtlicher Belange wurde gutachterlich erfasst/bewertet (Planfeststellung der DB als Potentialanalyse; unabhängig hiervon erfolgte Bereits eine städt. Zwischenerhebung im Zusammenhang mit der Aufstellung zum BPlan Nr. 101, Stand 05/2026 > die kommunalen Eingriffe werden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ermittelt und bilanziert). Naturschutzfachliche Maßnahmen wurden für die DB- BE-/ bzw. Eingriffsfläche festgelegt und sind abzuarbeiten. Gem. Gutachten der DB wird bei fachgerechter Umgesetzung, die Erfüllung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG dabei ausgeschlossen. Bei den kommunalen hieran (zeitlich) ineinandergreifenden/ anschließenden Eingriffe ist von keiner erheblichen Auswirkung auf den Belang auszugehen. Die Eingriffe der Stadt sollen darüber hinaus fachlich begleitet und bedarfsweise auch über vertragliche Regelungen mit der DB gesichert werden.	
Pflanzen	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > Ergebnis des DB-Landespflegerischen Begleitplans: "Im Rahmen der Biotopkartierung wurden keine gefährdeten oder geschützten Pflanzenarten im UR nachgewiesen. Da der UR keine spezifischen für eine wertgebende Flora bedeutenden Standorteigenschaften aufweist, wird dem Schutzgut Pflanzen eine sehr geringe (1) Bedeutung zugewiesen." Darüber hinaus werden Biotope, welche aufgrund der städtischen Maßnahmen nicht wiederhergestellt werden können, im Rahmen des in der Festlegung festzulegender Restriktionsmaßnahmen) (keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > die Bestandsnutzung, die planungsrechtlich vorgesehene Inanspruchnahme, die überwiegende Ausweisung zu Bahnbetriebszwecken sowie die kleinräumige Inanspruchnahme lassen kein durch das Vorhaben bedingtes unzumutbares Verhältnis durch baulich überstellte Flächenanteile erwarten) (keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > Ergebnis des DB-Landespflegerischen Begleitplans: "Für die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaftsbild sind infolge ihrer funktionalen Bedeutung innerhalb des betrachteten UR und der Intensität der Wirkfaktoren durch den Eingriff keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Diese werden durch allgemeine Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen auf ein Mindestmaß reduziert. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie dem Ankauf von Ökokontopunkten werden Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter unter die Erheblichkeitsschwelle gesenkt. Weitere erhebliche Beeinträchtigungen oder nachhaltige Auswirkungen durch das geplante Vorhaben verbleiben damit nicht.". Die Flächen, welche von der Stadt dauerhaft Inanspruch genommen werden, werden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens bilanziert .)	
Fläche	☐	☒		
Boden	☐	☒		
Wasser	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > s. Beurteilung zu Boden)	
Luft	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > s. Beurteilung zu Boden)	
Klima	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > s. Beurteilung zu Boden)	
Landschaft	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > s. Beurteilung zu Boden)	
biologische Vielfalt	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > kleinteiliger, zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofspunktes; Bewertung/Maßnahmen des Eingriffs der DB zur BE, auch bereits Baugruben/Rampenstützwände, wurden in deren Planfeststellungsverfahren Gutachterlich, u.a. Landespflegerischer Begleitplan und Artenschutzrechtlicher Fachbeiträge herangezogen)	
Naturschutzgebiete	☐	☒	(keine ausgewiesen im Vorhabenbereich - die FFH-Voruntersuchung zum rd. 250 m entfernten FFH-Gebiet „Mosel“ (DE-5908-301) zum Ergebnis: "Folglich sind keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks des Schutzgebiets durch das Vorhaben und der projektspezifischen Wirkfaktoren zu erwarten." Des Weiteren ergänzt die Zusammenfassung: "Da keine trennenden Effekte oder störungsbedingten Einschränkungen des funktionalen Austauschs über die Schutzgebietsgrenzen hinweg zu erwarten sind, bleibt die Kohärenz des Natura-2000-Netzes vollständig erhalten. Es treten keine Beeinträchtigungen der Wechselwirkungen mit anderen Schutzgebieten des Natura 2000-Verbundsystems auf."	
Landschaftsschutzgebiete	☐	☒	(keine ausgewiesen im Vorhabenbereich - s. Beurteilung zu Naturschutzgebieten)	Geoportal
Überschwemmungsgebiete	☐	☒	(keine ausgewiesen im Vorhabenbereich)	Geoportal
Hochwassergefahrenkarte	☐	☒	(keine Betroffenheit für den Vorhabenbereich, einschl. HQextrem)	Geoportal

	Starkregenvorsorge	☒	☐	keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > gemäß Starkregengefahrenkarte (SRI 7) ist in vereinzelt, kleineren Bereichen (entlang des westlichen Bahndamms) derzeit mit Einstauhöhen von 10-30 cm zu rechnen. Die vorhabenbedingten Vollversiegelung ist gegenüber dem Ist-Zustand kleinteilig; Die insbesondere mit der neu geplanten DB-PU und der auch hierzu mit der Stadt erfolgten Planungsabstimmungen (auch zur Entwässerung), lassen jedoch keine Versagensgründe zur Umsetzung des Gesamtvorhabens mit der (auch) städtisch geplanten westlichen Erschließungsmaßnahmen erkennen.	Sturzflutkarte_RLP-UMWELT Wasserportal
b)	die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes,	☐	☒	(keine ausgewiesen im Vorhabenbereich - s. Beurteilung zu Naturschutzgebieten)	
c)	umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofpunktes; Bewertung/Maßnahmen des Eingriffs der DB zur BE, auch bereits Baugrube/Rampenstützwände, wurden in deren Planfeststellungsverfahren Gutachterlich, u.a. Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung, berücksichtigt)	
d)	umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofpunktes; Bewertung/Maßnahmen des Eingriffs der DB zur BE, auch bereits Baugrube/Rampenstützwände, wurden in deren Planfeststellungsverfahren Gutachterlich berücksichtigt)	
e)	die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofpunktes; Bewertung/Maßnahmen des Eingriffs der DB zur BE, auch bereits Baugrube/Rampenstützwände, wurden in deren Planfeststellungsverfahren Gutachterlich, u.a. Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept für die Baumaßnahme, berücksichtigt)	
f)	die Nutzung erneuerbarer Energien, insbesondere auch im Zusammenhang mit der Wärmeversorgung von Gebäuden, sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > überwiegend tiefbautechischer, zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofpunktes)	
g)	die Darstellungen von Landschaftsplänen und sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, des Abfall- und des Immissionsschutzrechts, sowie die Darstellungen in Wärmeplänen und die Entscheidungen über die Ausweisung als Gebiet zum Neu- oder Ausbau von Wärmenetzen oder als Wasserstoffnetzausbaubereich gemäß § 26 des Wärmeplanungsgesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394),	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > Darstellung im Landschaftsplan als Verkehrsfläche, Gleisanlage ohne weitergehende Ziel- bzw. Maßnahmenentwicklung)	Landschaftsplanung Stadt Koblenz
h)	die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar; kleinteilige überwiegend tiefbautechischer, zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofpunktes mit überwiegend bereits versiegelten Flächenanteilen)	
i)	die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a bis d,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar; kleinteilige überwiegend tiefbautechischer, zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofpunktes mit überwiegend bereits versiegelten Flächenanteilen)	
j)	unbeschadet des § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, auf die Belange nach den Buchstaben a bis d und i,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar; kleinteilige überwiegend tiefbautechischer, zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofpunktes mit überwiegend bereits versiegelten Flächenanteilen)	
Nr. 8	die Belange				
a)	der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, einschließlich ihrer Bestands- und Entwicklungsinteressen,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > die geplante durchgängige Fuß-/Radwegeführung lässt eine positive Auswirkung auf pot. Besucher-/Kundenverkehre zwischen östl. Bestandsquartieren und westl. STOV-Gelände erwarten)	
b)	der Land- und Forstwirtschaft,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar)	
c)	der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar)	

	d)	des Post- und Telekommunikationswesens, insbesondere des Mobilfunkausbaus,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar)
	e)	der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, einschließlich der Versorgungssicherheit,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar)
	f)	der Sicherung von Rohstoffvorkommen,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar)
Nr. 9		die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, einschließlich			
	a)	des Bestands- und Entwicklungsinteresses bei Verkehrsanlagen und	☒	☐	Die erstmalig, durchgängige fuß-/radläufige Verbindung unter der Personenunterführung dient der Attraktivierung des Haltepunktes im Kontext der Erhaltung sowie Fortentwicklung des Stadtteils im Zusammenhang mit der städtebaulichen Anbindung an das ÖPNV-, Fuß-, Radwege-Netz sowie der Verbindung zwischen Bestandsquartier(en) und STOV-Gelände und lässt eine positive Entwicklung zugunsten dieses Belangs erwarten. Die städtische Planungsabsicht ist zudem als Bestandteil der Ausbauziele der DB berücksichtigt und befindet sich in enger Abstimmung.
	b)	der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs, des Verkehrs mit elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen und des nicht motorisierten Verkehrs,	☒	☐	Die erstmalig, durchgängige fuß-/radläufige Verbindung unter der Personenunterführung dient der Attraktivierung des Haltepunktes im Kontext der Erhaltung sowie Fortentwicklung des Stadtteils im Zusammenhang mit der städtebaulichen Anbindung an das ÖPNV-, Fuß-, Radwege-Netz sowie der Verbindung zwischen Bestandsquartier(en) und STOV-Gelände und lässt eine positive Entwicklung zugunsten dieses Belangs erwarten. Die städtische Planungsabsicht ist zudem als Bestandteil der Ausbauziele der DB berücksichtigt und befindet sich in enger Abstimmung.
Nr. 10		die Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes sowie der zivilen Anschlussnutzung von Militärliegenschaften,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf die Belange erkennbar)
Nr. 11		die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung,	☒	☐	Die Planung zur zeitgemäßen und erschließungsoptimierten Wege-/Umfeld-ausbau eines vorhandenen Bahnhaltepunktes, welcher die Attraktivierung des ÖPNV als auch des unmotorisierten Individualverkehrs begünstigt und die direkte Verbindung zwischen bestehenden Quartieren im Osten und neu geplanten Strukturen im STOV-Gelände begründet, folgt den städtebaulichen Entwicklungsabsicht des in Aufstellung befindlichen BPlanes Nr. 101. Durch die gegenständlicher Ausbaubabsicht vorhandener Erschließungswege wird die städtebauliche Planung im GB des BPlan Nr. 101 positiv unterstützt.
Nr. 12		die Belange des Küsten- oder Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf die Belange erkennbar)
Nr. 13		die Belange von Flüchtlingen oder Asylbegehrenden und ihrer Unterbringung,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf die Belange erkennbar)
Nr. 14		die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen.	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > kleinteilige Überplanung von in gewidmeten DB- bzw. (ehemals gewidmeten) Privateigentum befindlichen Flächen)
Sonstige		Darstellung Flächennutzungsplan (insb. bei Vorhaben nach § 35 BauGB)	☒	☐	Flächen für Bahnanlagen - die Erschließungsfunktion der bahngewidmeten Flächen wird durch das Vohaben nicht entzogen und bleibt bestehen (gewidmet)
Sonstige		Ziele der Raumordnung und Landesplanung? (Insb. im Außenbereich)	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden negativen Auswirkungen auf die Ziele erkennbar)
Sonstige		Störfallbetriebe betroffen? Achtungsabstände eingehalten?	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
Sonstige		UVP Pflicht?	☐	☒	nein

B zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten? Überschlägige Prüfung nach Anlage 2 BauGB.

1. Merkmale des Bebauungsplans, insbesondere in Bezug auf

2.	Merkmale der möglichen Auswirkungen und der voraussichtlich betroffenen Gebiete, insbesondere in Bezug auf	das Ausmaß, in dem der Bebauungsplan einen Rahmen im Sinne des § 35 Absatz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung setzt;	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
		das Ausmaß, in dem der Bebauungsplan andere Pläne und Programme beeinflusst;	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
		die Bedeutung des Bebauungsplans für die Einbeziehung umweltbezogener, einschließlich gesundheitsbezogener Erwägungen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung der nachhaltigen Entwicklung;	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
		die für den Bebauungsplan relevanten umweltbezogenen, einschließlich gesundheitsbezogener Probleme;	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
		die Bedeutung des Bebauungsplans für die Durchführung nationaler und europäischer Umweltvorschriften.	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
	folgende Gebiete:	die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen;	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
		den kumulativen und grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen;	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
		die Risiken für die Umwelt, einschließlich der menschlichen Gesundheit (zum Beispiel bei Unfällen);	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
		den Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen;	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
		die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets auf Grund der besonderen natürlichen Merkmale, des kulturellen Erbes, der Intensität der Bodennutzung des Gebiets jeweils unter Berücksichtigung der Überschreitung von Umweltqualitätsnormen und Grenzwerten;	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen erkennbar)
		Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes,	☐	☒	(Vorhaben liegt selbst nicht in Gebieten und entfaltet auch keine erhebliche Auswirkung auf diese)
		Naturschutzgebiete gemäß § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.6.1 erfasst,	☐	☒	(Vorhaben liegt selbst nicht in Gebieten und entfaltet auch keine erhebliche Auswirkung auf diese)
		Nationalparke gemäß § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.6.1 erfasst,	☐	☒	(Vorhaben liegt selbst nicht in Gebieten und entfaltet auch keine erhebliche Auswirkung auf diese)
		Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes,	☐	☒	(Vorhaben liegt selbst nicht in Gebieten und entfaltet auch keine erhebliche Auswirkung auf diese)
		gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes,	☐	☒	(Vorhaben liegt selbst nicht in Gebieten und entfaltet auch keine erhebliche Auswirkung auf diese)
		Wasserschutzgebiete gemäß § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete gemäß § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete gemäß § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes,	☐	☒	(Die geplanten Maßnahmen befinden sich außerhalb von Heilquellenschutz- gebieten, liegen aber innerhalb der äußeren Zone IIIB des Trinkwasserschutzgebietes Koblenz-Urmitz (WSG-Nr.: 401700063))
C	Private Belange	Gebiete, in denen die in Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind,	☐	☒	(Vorhaben liegt selbst nicht in Gebieten und entfaltet auch keine erhebliche Auswirkung auf diese)
		Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes,	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG erkennbar; kleinteilige überwiegend tiefbautechischer, zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofpunktes mit überwiegend bereits versiegelten Flächenanteilen)
		in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.	☐	☒	(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar; kleinteilige überwiegend tiefbautechischer, zeitgemäßer und erschließungsoptimierter Wege-/Umfeldausbau eines vorhandenen Bahnhofpunktes mit überwiegend bereits versiegelten Flächenanteilen)
1	Gebietserhaltungsanspruch		☐	☒	(keine Betroffenheit - Ausbau Erschließungsfläche)

2

Nachbarliche Belange



(keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > Eigentumsrechtlich: Eigentümer a) DB befindet sich bzgl. der inandergreifenden Planungen sowie dem Ausbau in engem Austausch mit der Stadt (DB Planfeststellung beschreibt die beabsichtigten Maßnahmen der Stadt auf westlicher Gleisseite) und b) Privat-Fistk. 35/43 hat bereits Veräußerungsabsicht zugunsten der Stadt vorgebracht; Baubedingte Belange während/zum Bau der DB-BE sind berücksichtigt; keine betriebs-/nutzungsbedingte erhebliche Auswirkung durch städtisch geplante ergänzende Wegeführung (Fuß/Rad) zu erwarten; Erschließung Grdstk. 35/5 wird seitens Mayener Str. nicht entzogen (nicht oder auch bestehende Gestattungen/Vereinbarungen zur Erschließung seitens DB-Fistk 35/43 sind in dortiger Zuständigkeit/Klärung)

3

Rücksichtnahmegebot



(keine vom Vorhaben ausgehende erheblichen Auswirkungen auf die Belange erkennbar > die im Rahmen der DB-BE-Fläche anfallenden Immissionen (Baufeldfreimachung und Baustellenbetrieb), einschließlich Herstellung Betonbohrpfahwänden seitlich der zukünftigen Rampe auf der westlichen Gleisseite, wurden gutachterliche ermittelt/beurteilt und Maßnahmen zur Geräuschminimierung vorgeschrieben. Im Zuge des anschließenden städtischen Ausbau sowie Betrieb der bestestigten Wegeflächen und des Treppen-/Aufzugbaus, ist nicht mit zusätzlichen/ unzumutbaren Immissionen (insbesondere für Flstk. 35/5) zu rechnen. Auch lässt die zukünftige Rad-/Fußwegeführung, mit mehr Abstand als derzeit und im Einschnitt (Rampe) gelegen, keine unzumutbare Mehrbelastung im bereits Vorgeprägten Umfeld (Bahnstrecke, Mayener Straße) erwarten.

D

Städtebauliche Vertretbarkeit

Summarisch lässt die v. g. Betrachtung der zu berücksichtigten öffentlichen und privaten Belange keine vom Vorhaben ausgehenden erheblichen negativen Auswirkungen erkennen, welche städtebaulich nicht vertretbar wären. Der Ausbau steht insbesondere auch nicht im Widerspruch zu den zukünftig vorgesehenen planungsrechtlichen Festsetzungen und städtebaulichen Zielen des BPlan Nr. 101 zugunsten einer Erschließungsfläche (tiws. mit nachrichtlich übernommener Bahnwidmung). Stattdessen wird von der geplante Erschließungsmaßnahme von einer Stadtteil- sowie ÖPNV-Attraktivierung ausgegangen, welche sich auf breite Bevölkerungsteile sowie auch Umweltbelangen positiv auswirkt. Die zu berücksichtigenden Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurde maßgeblich zur geplanten Inanspruchnahme seitens der DB für deren BE-Flächen abgearbeitet. Die darüber hinausgehende zeitlich ineinandergreifende bzw. anschließende Maßnahme der Stadt, wird umweltfachlich begleitet werden und darüber hinaus werden Biotop, welche aufgrund der städtischen Maßnahmen nicht wiederhergestellt werden können, im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Bauleitplanverfahrens bilanziert. Eigentumsbelange befinden sich zwischen DB und Stadt aktuell in Abstimmung und ergänzenden vertraglichen Regelungen. Die Bahnwidmung auf Flstk. 35/43 bleibt bestehen. Das Angebot des Privateigentümer zur Übernahme des Flstk. 35/44 durch die Stadt befindet sich derzeit ebenfalls in Verhandlungen, so das auch hier keine entgegenstehenden Privat- (und Bahn-)Belangen erkannt werden, welcher einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Die Erschließung des Flstk. 35/5 über die Mayener Straße bleibt durch das Vorhaben unberührt. Von durch die städtische Fuß-/Radwegeergänzung verursachte, unzumutbare Verkehrs-/Lärm-beinträchtigung ist nicht auszugehen; dominant wirken weiterhin der bestehende Bahnbetrieb sowie die Mayener Straße. Zusammengefasst ist der im Vorgriff auf den BPlan Nr. 101 geplante, kleinteilige Wegeausbau, im Zusammenhang mit den Ausbauarbeiten der DB, städtebaulich vertretbar und lässt keine durch ihn erzeugte Missstände innerhalb des städtischen Gefüge erwarten.