

Stadt Koblenz Stadtteil Stolzenfels

Bebauungsplan Nr. 302 „Infrastrukturgebäude Stolzenfels“ gemäß § 13a BauGB

Begründung
Stand: 05. Februar 2010
Satzung

ISU
Immissionsschutz, Städtebau, Umweltplanung
Am Tower 14
54634 Bitburg / Flugplatz

Telefon 06561/9449-01
Telefax 06561/9449-02

eMail info-bit@i-s-u.de
Internet www.i-s-u.de



IMMISSIONSSCHUTZ
STÄDTEBAU
UMWELTPLANUNG

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und Ziele der Planung.....	3
2	Verfahrensverlauf	3
3	Das Plangebiet/ Planungskonzeption	3
	3.1 Lage und Geltungsbereich / Topographie.....	3
	3.2 Nutzung und Bebauung / Nutzungskonzeption	5
	3.3 Verkehrliche Erschließung	6
	3.4 Freiraumkonzept	6
	3.5 Ver- und Entsorgung	6
	3.6 Besitz- und Eigentumsverhältnisse	6
	3.7 Planungsalternativen.....	6
4	Ziele und Darstellungen übergeordneter Planungen.....	7
	4.1 Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV).....	7
	4.2 Regionaler Raumordnungsplan	7
	4.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	8
5	Berücksichtigung der Umweltbelange.....	8
	5.1 Naturschutz und Landespflege	8
	5.2 Immissionsschutz	8
	5.3 Überschwemmungsgebiet.....	16
6	Begründung der Planfestsetzungen / Planinhalte	17
	6.1 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 BauGB und BauNVO)	17
	6.2 Hinweise und Empfehlungen	19
7	Abwägung/ Auswirkungen der Planung	19
8	Planverwirklichung und Durchführung des Bebauungsplanes.....	20
9	Flächenbilanz und Kostenschätzung.....	20
	9.1 Flächenbilanz	20
	9.2 Kosten.....	20

1 Anlass und Ziele der Planung

Das Ministerium der Finanzen des Landes Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Koblenz, beabsichtigt in der Stadt Koblenz im Stadtteil Stolzenfels die Errichtung eines Infrastrukturgebäudes auf einem ehemals bebauten städtischen Grundstück, welches derzeit ungeordnet als Parkfläche genutzt wird. Das Gebäude soll insbesondere die Funktionen „Parken“, „Technische Infrastruktur“ und „Lagerraum“ übernehmen. In Zuordnung zum nahegelegenen Schloss Stolzenfels sollen hier die benötigten infrastrukturellen Einrichtungen für den Besucherverkehr bereitgestellt werden.

Neben der Deckung des Bedarfs an den voran genannten Nutzungen will die Stadt Koblenz mit dem Vorhaben eine vorhandene Baulücke, die durch den Abriss eines ehemaligen Hotelgebäudes entstanden ist, schließen und die örtliche Gestaltungssituation dadurch aufwerten.

2 Verfahrensverlauf

Der Bebauungsplan Nr. 302 „Infrastrukturgebäude Stolzenfels“ wird auf Grund der integrierten Lage des Gebietes im Innenortsbereich des Stadtteils Stolzenfels als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ nach § 13a BauGB im „beschleunigten Verfahren“ aufgestellt, da sein Geltungsbereich eine Größe von nur knapp 1.300 m² aufweist und andere Pläne der Innenentwicklung, die in einem räumlichen oder zeitlichen Zusammenhang zum Bebauungsplan Nr. 302 stehen, derzeit nicht erarbeitet werden und auch nicht geplant sind.

Da es sich bei dem Plangebiet um eine Fläche handelt, auf der ehemals ein Hotelkomplex stand, der vor einiger Zeit abgerissen wurde, liegt das Grundstück derzeit brach und soll wieder genutzt werden, so dass die rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung des § 13a BauGB eindeutig vorliegen.

Der Stadtrat der Stadt Koblenz hat am 05.11.2009 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 302 „Infrastrukturgebäude Stolzenfels“ gefasst.

Am 10.11.2009 fasste der Stadtrat den Beschluss zur Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB und zur Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB. Die Beteiligung erfolgte in der Zeit vom 07.12.2009 bis einschließlich 15.01.2010. Die Träger und Behörden wurden mit Schreiben vom 02.12.2009 aufgefordert ihre Stellungnahme bis einschließlich 15.01.2010 abzugeben.

3 Das Plangebiet/ Planungskonzeption

3.1 Lage und Geltungsbereich / Topographie

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Stolzenfels, südlich der Stadt Koblenz. Die direkte Lage an der Rhenser Straße (B 9) prädestiniert das Gelände zur Unterbringung des geplanten Vorhabens. Das dort vorgesehene Infrastrukturgebäude soll über den in die B 9 einmündenden Schlossweg an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden werden. Eine eigene Zufahrt zur Rhenser Straße ist nicht geplant.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von 1.260 m² auf den folgenden Flurstücken:

Gemarkung Stolzenfels, Flur 3, Flurstücksnummern 257/13 teilweise und 257/14 teilweise.



Abbildung 1: Lage des Vorhabens im Koblenzer Stadtteil Stolzenfels

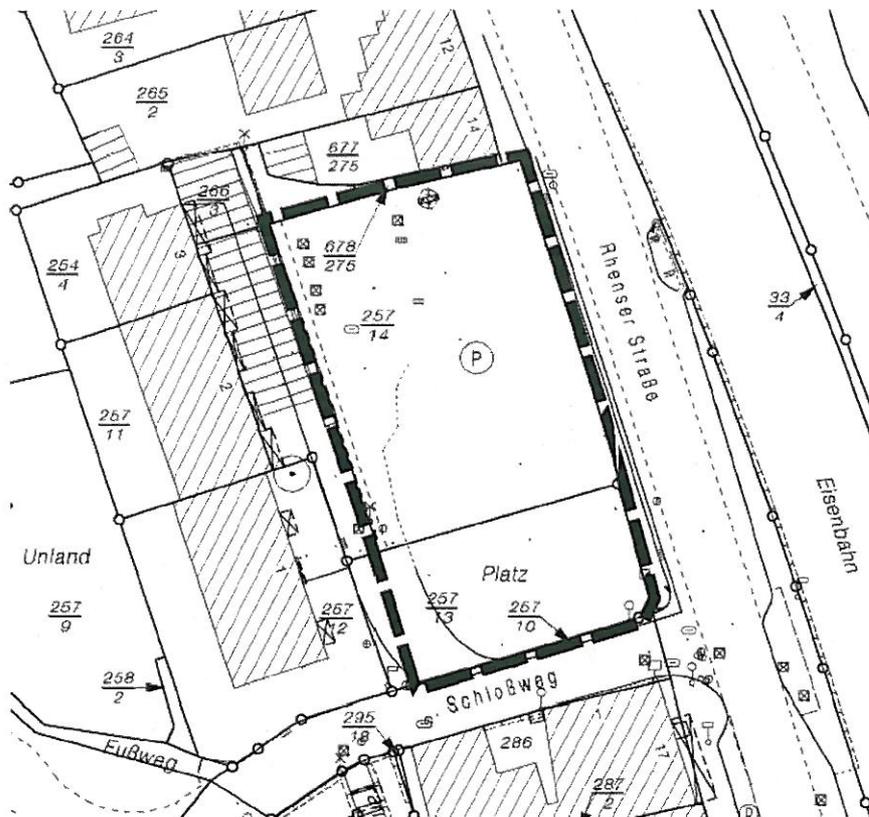


Abbildung 2: Geltungsbereich des Bebauungsplans

Die lediglich teilweise genutzten Flurstücke sollen künftig geteilt werden, so dass für das Vorhaben ein eigenes Grundstück zur Verfügung steht.

Im Norden und Westen wird das Plangebiet von bestehender Wohnbebauung begrenzt. Im Osten liegt die Rhenser Straße (B 9). Südlich an das Plangebiet angrenzend befindet sich der Schloßweg, welcher zum Schloss Stolzenfels führt.



Abbildung 3: Foto des Plangebiets

Das Gelände ist weitgehend eben. Der nördliche Teil wird daher derzeit bereits als Parkfläche genutzt. Im südlichen Bereich steigt der Schloßweg von der Rhenser Straße her kommend entlang der Geltungsbereichsgrenze an, so dass sich hier ein Höhenversatz von etwa 2,50 m ergibt. Insofern ist an diesem Rand des Plangebiets eine Böschung vorhanden.

3.2 Nutzung und Bebauung / Nutzungskonzeption

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans soll ein Infrastrukturgebäude zur Unterbringung von Stellplätzen und technischen Anlagen errichtet werden. Dabei ist die Topografie, welche von dem südlich anschließenden Schloßweg vorgegeben wird, zu berücksichtigen.

Die angrenzenden Grundstücke sollen durch das Konzept nicht in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden. Entsprechende Vorgaben - z.B. im Hinblick auf die Höhe des Vorhabens - wurden im Nutzungskonzept berücksichtigt.

Die Unterbringung von Stellplätzen soll sich maßgeblich auf die im unteren Geschoss befindlichen Flächen beschränken. Die Nutzung des oberen Geschosses zum Parken soll nur in Ausnahmefällen ermöglicht werden. Hier soll vielmehr eine Multifunktionsebene entstehen, die nicht an strikte Einteilungen von Stellplätzen gebunden ist.

Im oberen Bereich (Multifunktionsebene) ist zudem eine Vorfahrtmöglichkeit für einen Shuttlebus eingeplant, der Besucher zum Schloss Stolzenfels bringt. Eine Haltemöglichkeit für Reisebusse ist an der B 9 vorgesehen. Von hier aus gelangen Besucher über eine Treppe auf die obere Ebene (Multifunktionsfläche).

Insgesamt sollen durch das Vorhaben etwa 35 Stellplätze realisiert werden.

Durch den Bauherrn wird derzeit über eine mögliche Erweiterung der Anlage in einem noch nicht absehbaren Zeitraum nachgedacht. Umfang dieser Erweiterung soll die Einrichtung einer Tourist-Information, eines Cafés / Bistros und eines kleinen Ticketshops mit touristischen Sortimenten sein. Da eine Realisierung dieser Erweiterung aber noch nicht in Aussicht steht hat sich der Bauherr in Abstimmung mit der Stadt Koblenz nun zum Bau in der oben beschriebenen Form entschlossen. So soll der Bedarf an Stellplätzen in einer städtebaulich geordneten Form gedeckt

werden. Für die Realisierung der Phase 2 wäre dann eine Änderung des Bebauungsplans nötig. Dies ist jedoch noch nicht abzusehen.

3.3 Verkehrliche Erschließung

Das Grundstück selbst ist sowohl durch die Rhenser Straße (B 9), als auch durch den angrenzenden Schloßweg erschlossen. Die Anbindung des Vorhabens soll aber ausschließlich über den Schloßweg erfolgen. Dabei ist die interne Erschließung über die zweite Ebene vorgesehen. Durch eine anschließende Abrampung der internen Zufahrt soll auch die Erreichbarkeit der unmittelbar angrenzenden Stellplätze und der benachbarten Grundstücke weiterhin gewährleistet werden. Nördlich des Geltungsbereichs ergibt sich ein Abstand von der bestehenden Bebauung, der zugleich als fußläufiger Zugang der Anwohner zu ihren Grundstücken dient.

Durch dieses Konzept werden die gewohnten Bewegungsabläufe nicht gestört. Die Sicherung der Erschließung für die Anwohner erfolgt durch die Festsetzung eines Geh- und Fahrrechtes zu deren Gunsten, das zudem – sofern nicht bereits geschehen – durch Baulasten oder Dienstbarkeiten sicherzustellen ist.

Durch das Vorhaben wird der Verkehr auf den umliegenden Straßen nicht beeinträchtigt, da der Zusatzverkehr im Verhältnis zur vorhandenen Verkehrsbelastung verschwindend gering ist und sich zudem über den gesamten Tag verteilt. Daher sind auch im Bereich der Kreuzung Schloßweg/Rhenser Straße (B 9) keine negativen Auswirkungen für die Funktionsfähigkeit des Knotenpunktes zu erwarten.

3.4 Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept sieht vor, die obere Ebene des Infrastrukturgebäudes multifunktional zu gestalten und die entstehende Platzfläche zudem mit mehreren kleinkronigen Bäumen zu gliedern oder eine begrünte Pergola zu installieren, die einerseits zu einer deutlichen Attraktivierung der derzeitigen Situation beitragen kann, andererseits jedoch so klein gehalten werden sollen, dass sie den Blick zum Rhein für die dahinter liegende Bebauung nicht beeinträchtigt.

3.5 Ver- und Entsorgung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans stand noch vor einigen Jahren ein Hotelgebäude mit entsprechenden Anschlüssen an die öffentliche Ver- und Entsorgung. Hierüber ist die Wasserver- und -entsorgung, die Stromversorgung und die Oberflächenentwässerung des Geländes auch künftig zu gewährleisten.

3.6 Besitz- und Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke im Geltungsbereich stehen im Eigentum der Stadt Koblenz. Zum Zwecke der Bebauung soll eine Übertragung des Baugrundstückes zur Errichtung des Infrastrukturgebäudes auf das Land Rheinland-Pfalz erfolgen. Die Straßenverkehrsflächen werden weiterhin im Besitz der Stadt Koblenz verbleiben.

3.7 Planungsalternativen

Zum durch diesen Bebauungsplan verfolgten Vorhaben besteht lediglich die Alternative der Nichtdurchführung der Baumaßnahme (Null-Variante). Als Folge würde der Parksuchverkehr weiterhin den Schloßweg bis zum Schloss Stolzenfels frequentieren. Das ungeordnete Abstellen der Fahrzeuge im unmittelbaren Bereich des Schlosses hätte eine weiterhin unbefriedigende Verkehrssituation im Umfeld des Schlosses sowie im Schloßweg zur Folge.

Auf den Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans würde die derzeitige ungeordnete Parknutzung weitergeführt. Die Versiegelung der Flächen bliebe auch in Zukunft bei nahezu 100% bestehen.

Für die Durchführung der Planung stehen keine Alternativgrundstücke in angemessener Entfernung zur Verfügung.

Die für das Schloss dringend benötigten Betriebsräume können auf dem Gelände des Schlosses selbst nicht realisiert werden, da dies eine Beeinträchtigung des Schlosses und seiner Umgebung zur Folge hätte.

Durch die Realisierung des Vorhabens im Plangebiet ergibt sich eine deutliche Verbesserung der Situation auf den zur Verfügung stehenden Flächen und auch für die Nutzung des Schlosses als touristischer Anziehungspunkt.

Die Planung ist aufgrund der vorgenannten Argumente aus Sicht der Stadt Koblenz alternativlos.

4 Ziele und Darstellungen übergeordneter Planungen

4.1 Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV)

Das Landesentwicklungsprogramm (LEP) IV macht zum Stadtteil Stolzenfels und zur Entwicklung des Geltungsbereichs keine detaillierten Aussagen. Es wird jedoch auf die besondere Situation des Mittelrheintals und seine kulturelle und touristische Bedeutung hingewiesen. Die Aussagen zur Entwicklung der Stadt Koblenz als Oberzentrum und die damit verbundene Naherholungs- und Fremdenverkehrsfunktion können auf den Stadtteil Stolzenfels und das Schloss, zu dessen Erschließung das geplante Vorhaben errichtet werden soll, übertragen werden.

Aus den Ausführungen des LEP IV ergeben sich keine Restriktionen für die Entwicklung des geplanten Vorhabens.

4.2 Regionaler Raumordnungsplan

Nach den Darstellungen des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald aus dem Jahr 2006 liegt der Stadtteil Stolzenfels in einem Gebiet, welches in der Freiraumstruktur als Erholungsraum dargestellt ist. Insgesamt ist Stolzenfels durch diese Freiraumfunktion geprägt.

Hier befindet sich ein regionaler Grünzug, der durch die Planung aber nicht beeinträchtigt wird, da die zu überbauende Fläche bereits voll versiegelt ist und keinerlei zusammenhängende Grünstrukturen vorhanden sind.

Des Weiteren befindet sich der Stadtteil in einem Überschwemmungsgebiet. Dieses Gebiet erstreckt sich auch auf Teile der unbebauten Fläche des Geltungsbereiches. Durch die Planung ist jedoch keine negative Beeinflussung des Hochwasserabflusses zu erwarten. Für die Nutzung ist im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens ein detaillierter Nachweis hierzu zu erbringen.

Der Stadtteil Stolzenfels ist im RROP durch seine Lage im Mittelrheintal und die Zugehörigkeit zum UNESCO-Weltkulturerbe als Raum für den besonderen Schutz des Landschaftsbildes ausgewiesen. Dieses Landschaftsbild wird durch die Schließung einer Baulücke nicht beeinträchtigt. Vielmehr kann die geordnete Nutzung des Grundstücks zu einer Aufwertung des Orts- und Landschaftsbildes beitragen.

Aus den vorangegangenen Erläuterungen ergibt sich, dass die Planung den Aussagen des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald 2006 nicht widerspricht.

4.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Bereich des Plangebietes ist derzeit im gültigen Flächennutzungsplan als Wohnfläche ausgewiesen. Im Zuge der Planung nach § 13a BauGB wird die Darstellung des Flächennutzungsplans an die hier vorgesehene Festsetzung einer Sondergebietsfläche berichtigend als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Infrastrukturgebäude angepasst. Ein eigenständiges Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans ist nicht erforderlich.

5 Berücksichtigung der Umweltbelange

Zum Bebauungsplan Nr. 302 „Infrastrukturgebäude Stolzenfels“ wird entsprechend § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB keine Umweltprüfung durchgeführt. Es werden im Übrigen auch keine Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht. Ein Ausgleich ist nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB nicht zu erbringen.

Dennoch werden möglicherweise berührte Umweltbelange hier in groben Zügen ermittelt und bewertet, da dies zur Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und der Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse geboten erscheint.

5.1 Naturschutz und Landespflege

Das Plangebiet ist heute zu 100% befestigt. Zwar sind hier teilweise wassergebundene Oberflächen vorhanden, der Boden ist jedoch durchgängig stark verdichtet und wird derzeit als Parkplatz für die in der Umgebung lebenden Bewohner genutzt. Großvegetation (Bäume, Sträucher, Hecken) ist nicht vorhanden.

Das Gelände war zuvor durch einen größeren Baukörper (Hotelkomplex) bebaut, der aber vor einigen Jahren beseitigt wurde. Die Planung verursacht insofern keinerlei Eingriffe in schützenswerte Grünbestände und führt zu keiner zusätzlichen Versiegelung. Die für das geplante Vorhaben erforderliche 100%ige Überbauung (GRZ 1,0) erscheint insofern gerechtfertigt und löst keine erkennbaren Konflikte aus.

Besonders geschützte Arten kommen im Plangebiet nicht vor. Auch geschützte Biotope, FFH- oder Vogelschutzgebiete, auf die sich das Vorhaben auswirken könnte, sind in der Umgebung nicht vorhanden.

5.2 Immissionsschutz

■ Durchgeführte Untersuchungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist potenziell durch verschiedene Lärmarten betroffen (insbesondere Straßen- und Schienenverkehrslärm, jedoch auch Schiffslärm). Da es sich bei der im Geltungsbereich vorgesehenen Nutzung (Sondergebiet Infrastrukturgebäude) jedoch nicht um eine schützenswerte Gebietsart (wie etwa ein Wohn- oder Mischgebiet) handelt, können diese Einwirkungen von außen bei der weiteren Betrachtung außer Acht gelassen werden. Entscheidend sind vielmehr die durch die Nutzungen im Plangebiet selbst erzeugten Emissionen und deren Auswirkungen auf die schützenswerte Umgebung (vorhandene Wohnbebauung).

Daher wurde im Rahmen einer immissionstechnischen Untersuchung (Bericht Nr. b-2009-30-66 vom 22. Oktober 2009, ISU Bitburg) zum Bebauungsplan geprüft, welche Lärmimmissionen durch die vorgesehenen Nutzungen im Plangebiet in dessen Umgebung hervorgerufen werden und ob hierdurch Konflikte verursacht werden können. Außerdem wurden Betrachtungen zu eventuellen Luftschadstoffbelastungen durchgeführt. Nachfolgend werden die wichtigsten Aussagen des o.g. Berichts zusammenfassend dargestellt und im Hinblick auf ihre Konsequenzen für das Bebauungsplanverfahren beleuchtet.

Vorgesehen ist demnach die Errichtung eines Infrastrukturgebäudes für Besucher des Schlosses Stolzenfels mit Stellplätzen, Toilettenanlage u.ä. im Untergeschoss und einigen Stellplätzen auf der darüber liegenden Ebene (hier als Erdgeschoss bezeichnet). Bei der Untersuchung wird von einem weiteren Ausbauschnitt ausgegangen, der die Errichtung von weiteren zu den festgesetzten Nutzungsarten passenden Nutzungen im nördlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans beinhaltet. Es soll ein Aufbau auf dem nördlichen Teil des Gebäudes mit weiteren Infrastruktureinrichtungen erfolgen. Vorgesehen sind hier eine Art Wintergarten für die Unterbringung von Pflanzen aus dem Schloss, ein Kiosk mit Kartenverkauf u.ä. sowie ein kleines Bistro, ohne Außengastronomie. Das Bauvorhaben liegt direkt an der Rhenser Straße (B 9), wo zudem eine Haltestelle für Reisebusse entstehen soll.

Vorgesehen sind die An- und Abfahrt und das Parken von Pkw sowie das Halten von Reisebussen zum Absetzen bzw. Aufnehmen von Besuchern des Schlosses Stolzenfels. Außerdem soll zu bestimmten Zeiten ein Shuttlebus eingesetzt werden, um Besuchern den Weg zwischen dem Infrastrukturgebäude und dem Schloss Stolzenfels zu erleichtern. Die angedachten Nutzungen können potenziell zu Geräuscheinwirkungen und zu Luftschadstoffbelastungen an den benachbarten Wohngebäuden führen. Daher wurden diese gutachtlich untersucht und mit den maßgeblichen Grenz- und Richtwerten verglichen.

■ Schalltechnische Grenz-, Richt- und Orientierungswerte

Als Richtschnur im Hinblick auf die Beurteilung möglicher nachteiliger Lärmeinwirkungen auf die Umgebung des Plangebiets (potenzielle Lärmkonflikte) wurde zunächst das **Beiblatt 1** zu Teil 1 der **DIN 18005** "Schallschutz im Städtebau" vom Mai 1987 herangezogen. Es nennt „Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“, die als sachverständige Konkretisierung der Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau zu verstehen sind. Diese unterscheiden sowohl zwischen Verkehrs- und Gewerbelärm, als auch hinsichtlich der Schutzwürdigkeit verschiedener Gebietsarten und geben hierfür jeweils Pegel vor, die *nach Möglichkeit* nicht überschritten werden sollen. Es handelt sich dabei fachlich gesehen um Werte, die im Sinne des Umweltvorsorgegedankens eingehalten werden sollten. Die *Orientierungswerte* sind in folgender Tabelle aufgelistet.

Gebietsart	Orientierungswerte in dB(A)	
	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr) ¹
Reine Wohngebiete (WR), Wochenendhausgebiete und Ferienhausgebiete	50	40 / 35
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS) und Campingplatzgebiete	55	45 / 40
Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45 / 40
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	50 / 45
Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)	65	55 / 50
Sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65

Abbildung 4: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gemäß DIN 18005

¹ Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten.

Die aufgeführten Werte haben zwar keine bindende Wirkung, sie sind jedoch ein Maßstab für den *wünschenswerten* Schallschutz im Plangebiet und sollten insofern *nach Möglichkeit* eingehalten werden. In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelage, lassen sich die Orientierungswerte aber oft nicht einhalten. Daher kann im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von diesen Werten abgewichen werden, insbesondere, wenn andere Belange überwiegen. Dabei sollte jedoch möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (wie geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen, ...) vorgesehen werden. Dies gilt natürlich auch bei der Planung potenziell emittierender Anlagen, wie z.B. eines Parkhauses, dass dann schalltechnisch zu optimieren ist.

Mit Blick auf den Verkehrslärm kann im Rahmen der Abwägung auch die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 in den Blick genommen werden. Darin werden *Immissionsgrenzwerte* für Verkehrsgeräusche genannt, deren Einhaltung jedoch nur beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen verbindlich sicherzustellen ist. Diese sind in nachfolgender Tabelle wiedergegeben.

Gebietsart	Immissionsgrenzwerte in dB(A)	
	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und in Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Abbildung 5: Immissionsgrenzwerte nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV

Im Rahmen der städtebaulichen Planung ist die 16. BImSchV in manchen Fällen von Bedeutung, weil aus fachlicher Sicht kein Unterschied hinsichtlich der Störwirkung von Geräuschen erkennbar ist, wenn ein Baugebiet an eine Straße heranrückt und nicht umgekehrt, wie nach Maßgabe der Verordnung zur zwingenden Anwendung der Immissionsgrenzwerte vorausgesetzt. Insofern können die Immissionsgrenzwerte aus schalltechnischen Gesichtspunkten im Hinblick auf die Geräuschbelastung durch den Straßenverkehr in der schutzwürdigen Umgebung als die Obergrenze der vom Ordnungsgeber als gerade noch hinnehmbar eingestuften Verkehrslärmbelastung angesehen werden. Liegen die tatsächlichen Geräuscheinwirkungen darüber, so sind Schallschutzmaßnahmen - gleich welcher Art - aus fachlicher Sicht jedenfalls zwingend notwendig.

Zum Gewerbelärm existieren weitergehende Regelungen, denn hierfür ist die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 anzuwenden. Die TA Lärm greift im Hinblick auf die von einer Anlage verursachten Verkehrsgeräusche teilweise auf die 16. BImSchV zurück.

Die TA Lärm enthält technisch-fachliche Anforderungen an die Ermittlung und die anschließende Bewertung der Lärmbelastung von genehmigungs- sowie nicht-genehmigungsbedürftigen Anlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Die Geräuschimmissionen sind dabei getrennt für die Zeiträume Tag (6.00 – 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 – 6.00 Uhr) zu erfassen, wobei in der Nacht - im Gegensatz zu den oben zitierten Vorschriften - stets die lauteste volle Stunde innerhalb des angegebenen Zeitraums zu berücksichtigen ist. Zudem gelten Vorgaben für die zulässigen Spitzenlärmpegel für Einzelgeräusche, die am Tag nicht mehr als 30 und in der Nacht nicht mehr als 20 dB(A) über dem jeweiligen Immissionsrichtwert liegen dürfen. Insofern sind die

Regelungen der TA Lärm strenger als die Maßstäbe, die z.B. im Hinblick auf den Verkehrslärm anzuwenden sind.

Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind in folgender Tabelle wiedergegeben.

Gebietsart	Immissionsrichtwerte in dB(A)	
	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
in Kurgebieten, Krankenhäusern, Pflegeanstalten	45	35
in reinen Wohngebieten	50	35
in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	55	40
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	60	45
in Gewerbegebieten	65	50
in Industriegebieten	70	70

Abbildung 6: Immissionsrichtwerte nach TA Lärm

Die TA Lärm nennt zudem **seltene Ereignisse** (Nr. 7.2 der TA Lärm), für die andere Richtwerte gelten. Sie betragen, unabhängig von der Gebietsart (mit Ausnahme von Industriegebieten),

- tags 70 dB(A)
- nachts 55 dB(A)

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen diese Werte für fast alle Gebietsarten, insbesondere für Allgemeine Wohngebiete, tags um nicht mehr als 20 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 10 dB(A) überschreiten.

Die Regelungen für seltene Ereignisse gemäß Nr. 7.2 der TA Lärm gelten für maximal 10 Tage oder Nächte eines Kalenderjahres und nicht an mehr als an jeweils 2 aufeinanderfolgenden Wochenenden.

Bei der Anzahl der Ereignisse mit erhöhten Geräuschimmissionen (i.S. seltener Ereignisse gemäß TA Lärm) sind gegebenenfalls auch Zeiten mit erhöhten Geräuschimmissionen durch andere Verursacher mit zu berücksichtigen.

■ Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchungen

Bei der Umgebung des Plangebiets handelt es sich um Wohngebäude, die hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit wie ein „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) nach § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) einzustufen sind. Im Sinne des Umweltvorsorgegedankens ist hier also der Schutzstandard für die entsprechende Gebietsart zugrunde zu legen.

Die Schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1, die im Zuge der Planung nach Möglichkeit eingehalten werden sollten, betragen hierfür am Tag 55 dB(A) für alle Geräuscharten und in der Nacht 45 dB(A) für Verkehrslärm und 40 dB(A) für Gewerbelärm. Auch die TA Lärm nennt identische Werte, wobei in der Nacht der strengere Wert für Gewerbelärm heranzuziehen und zudem auf die lauteste volle Stunde zu beziehen ist. Außerdem sind die Regelungen für die Geräuschspitzen zu beachten. Die TA Lärm ist also insofern strenger als die DIN 18005, die weder eine „lauteste Nachtstunde“ noch entsprechende Spitzenpegelbetrachtungen kennt.

Nun gehen die vom Vorhaben verursachten und auf die Umgebung einwirkenden Geräusche von Fahrzeugen (PKW, Shuttlebus, Reisebus) aus, so dass es naheliegend wäre, die TA Lärm von vornherein außer Acht zu lassen. Es handelt sich jedoch - zumindest teilweise - um eine gewerb-

lich genutzte Anlage und nicht um ein öffentliches Parkhaus, da das Infrastrukturgebäude dem Schloss Stolzenfels zugeordnet ist und privat betrieben werden soll. Nur in den Zeiten, in denen das Gebäude nicht für diesen Zweck (also das Parken von Schlossbesuchern gegen Gebühr) genutzt wird, soll es für die Anwohner der umliegenden Wohngebäude nutzbar sein und dann im Sinne eines „Quartiersparkhauses“ zur Verfügung stehen. Dies dürfte vor allen Dingen in der Nacht der Fall sein, da zu dieser Zeit keinerlei gewerblicher Verkehr stattfindet. Auch derzeit parken die Anwohner auf dem fraglichen Grundstück, momentan jedoch in ungeordneter Form und zu allen Zeiten.

Die maßgeblichen Geräuscheinwirkungen resultieren durch den Fahrverkehr (egal ob tagsüber durch eine gewerbliche Nutzung oder nachts ggf. durch Anlieger verursacht) im Bereich der Ein- und Ausfahrt, durch Parkvorgänge im Untergeschoss und im Erdgeschoss sowie durch An- und Abfahren von Reise- und Shuttlebussen (jedoch nur tagsüber). Den schalltechnischen Berechnungen wurde das beabsichtigte Ausbaukonzept mit insgesamt ca. 35 Stellplätzen, davon 25 im Untergeschoss und einer Verkehrsanbindung über den Schloßweg zugrunde gelegt. Eine Zufahrt zu verschiedenen vorhandenen Garagen, die sich unterhalb der Vorfahrt der Wohngebäude Schloßweg Nr. 1 bis 3 befinden, jedoch ausschließlich privat genutzt werden und nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen, soll erhalten bleiben und weiterhin genutzt werden.

Folgende Geräuschquellen im Plangebiet sind für die Beurteilung der Auswirkungen auf die benachbarten immissionsempfindlichen Nutzungen von Bedeutung:

- das Untergeschoss (UG) mit ca. 25 Stellplätzen und Öffnungen für eine natürliche Belüftung,
- die Ein-/ Ausfahrt zum UG (mit Rampe, 15% Gefälle) an der Westseite des Gebäudes,
- das Erdgeschoss mit bis zu 10 Stellplätzen und einer Shuttlebus-Haltestelle und
- die Ein-/ Ausfahrt des EG zum Schloßweg.

Außerdem wurde die geplante Reisebus-Haltestelle an der B 9 mit betrachtet.

Die Öffnungszeit des Schlosses Stolzenfels liegt im Zeitraum zwischen etwa 8.30 und 19.00 Uhr. Ausnahmen können allenfalls an einzelnen Tagen im Sinne seltener Ereignisse gemäß TA Lärm auftreten, wenn z.B. eine Sonderveranstaltung (Kammerkonzert, Lesung, Ausstellung, ...) im Schloss stattfindet und Fahrzeuge im Ausnahmefall auch noch nach 22.00 Uhr das Parkhaus verlassen. Im Regelfall wird die gewerbliche Nutzung jedoch spätestens um 22.00 Uhr (meist sogar deutlich früher) eingestellt.

Während der Öffnungszeit des Schlosses soll eine Bewirtschaftung der Stellplätze (z.B. durch Parkscheinautomat, Schranke, ...) erfolgen, außerhalb der Öffnungszeiten sollen für die Anwohner keine Parkgebühren erhoben werden. Die Stellplätze im Untergeschoss sollen dann als Quartiersstellplätze zur Verfügung stehen, da auch heute auf dem Grundstück geparkt wird.

Da keine Außengastronomie geplant ist, waren diesbezüglich keine weiteren Emittenten zu betrachten.

Unter diesen Voraussetzungen erbrachte die schalltechnische Untersuchung, die mit Hilfe eines komplexen Computer-Simulationsprogramms auf der Grundlage eines digitalen Geländemodells des Plangebiets und seiner Umgebung für verschiedene repräsentative Einwirkungsorte (Immissionspunkte) in der Umgebung durchgeführt wurde, die nachfolgend zusammengefassten Ergebnisse. Anzumerken ist dabei, dass es sich zunächst um eine „worst-case“-Betrachtung auf Basis der TA Lärm handelt, die auftretenden Geräusche aber nicht sämtlich nach TA Lärm zu beurteilen sind, weswegen im weiteren Verlauf eine Differenzierung nach bestimmten Nutzern (gewerbliche Nutzung und Nutzung durch die Anwohner) vorgenommen wird, die im Gutachten selbst nicht explizit enthalten ist, da hier nur der ungünstigste Fall zu betrachten war.

An Sonn- und Feiertagen ergeben sich unter dieser Prämisse (Gewerbelärm nach TA Lärm) an den betrachteten Immissionspunkten folgende Beurteilungspegel:

- tags: 45,8 bis 55,9 dB(A)
- nachts: 28,8 bis 43,2 dB(A)

An Werktagen liegen die Werte aufgrund der kürzeren Ruhezeiten an denselben Immissionspunkten tags bei folgenden Pegeln:

- tags: 43,8 bis 53,9 dB(A)

Die Beurteilungspegel nachts bleiben unverändert.

Der Immissionsrichtwert nach TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags wird demnach bei beiden Beurteilungsszenarien fast immer eingehalten. Überschreitungen bis zu 0,9 dB(A), die allenfalls vereinzelt an Sonn- und Feiertagen auftreten können, liegen unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle und sind in Anlehnung an die Regelungen der TA Lärm Nr. 3.2.1 als vernachlässigbar einzustufen.

Nachts würde der Immissionsrichtwert von 40 dB(A) nach TA Lärm um bis zu 3 dB(A) überschritten. Überschreitungen in dieser Größenordnung liegen aber nur am Immissionspunkt IP 1 vor, an den anderen Immissionspunkten betragen Überschreitungen maximal 1 dB(A) und sind insofern irrelevant (vgl. vor).

Eine Betrachtung nach TA Lärm - wie sie im Gutachten vorsorglich vorgenommen wurde - kommt aber lediglich im Tagzeitraum in Frage, da zwischen 22.00 und 6.00 Uhr im Regelfall keine gewerbliche Nutzung geplant ist. Insofern wäre hier allenfalls die Betrachtung seltener Ereignisse erforderlich. Hierfür beträgt der Immissionsrichtwert nachts 55 dB(A), so dass dieser Wert - selbst unter den im Gutachten beinhalteten ungünstigen Rahmenbedingungen - ebenfalls bis auf die tolerierbare Abweichung in der Größenordnung von höchstens 1 dB(A) eingehalten würde.

Bei der sonstigen nächtlichen Nutzung handelt es sich lediglich um Anwohnerparken. Dieses findet auch heute auf dem Gelände sowie im Bereich der angrenzenden Garagen statt. Insofern ergibt sich keine qualitative Veränderung der heutigen Situation. Betrachtet man dennoch die durch eine möglicherweise erhöhte Zahl von Fahrbewegungen verursachten Geräusche und vergleicht die dadurch in der Umgebung verursachten Beurteilungspegel mit den schalltechnischen Orientierungswerten nach Beiblatt 1 zu DIN 18005, gelangt man zu dem Ergebnis, dass der höchste nächtliche Beurteilungspegel von 43,2 dB(A) noch um 1,8 dB(A) unterhalb des maßgeblichen Pegels für allgemeine Wohngebiete liegt, der für Verkehrslärm 45 dB(A) beträgt.

Die für den Nachtzeitraum im Gutachten ebenfalls vorsorglich untersuchten kurzzeitigen Geräuschspitzen spielen für den Regelfall im Bauleitplanverfahren keine Rolle, da es sich um Verkehrsgeräusche handelt, die nach DIN 18005 zu beurteilen sind.

Sie sind lediglich bei nächtlichen Gewerbenutzungen relevant, also für den Fall, dass seltene Ereignisse im Sinne der TA Lärm nach 22.00 Uhr stattfinden. Im Bericht zu den durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen ist dazu ausgeführt, durch entsprechende Vorgänge (insbesondere Türenschnellen und die beschleunigte Vorbeifahrt/ Abfahrt von PKW) Spitzenpegel von 68 dB(A) am IP 9, 63 dB(A) bei IP 1 und IP 8 und bis zu 60 dB(A) an den sonstigen Immissionspunkten auftreten können.

Die Höchstwerte für kurzzeitige Geräuschspitzen betragen für seltene Ereignisse in der Nacht 65 dB(A). Dieser Schwellenwert könnte nachts also in Einzelfällen an einem Immissionspunkt überschritten werden. Das Gutachten führt jedoch hierzu aus, dass aufgrund der komplexen Schallausbreitungssituation auf der Ebene des Bauleitplanverfahrens (zugrunde liegender Maßstab 1:500 ohne exakte Architekturpläne des Gebäudes) die Geräuschspitzen noch nicht zuverlässig quantifizierbar sind. Es nennt bei freier Schallausbreitung einen Abstand vom Parkplatz zum betreffenden Immissionspunkt in einem Allgemeinen Wohngebiet von 28 m, der zur

Einhaltung des Spitzenpegel $< 65 \text{ dB(A)}$ durch Türenschießen ausreicht. Insofern ist im Baugenehmigungsverfahren dafür Sorge zu tragen, dass entsprechende Vorgänge im Freien nachts nicht stattfinden. Dies bedeutet in der Konsequenz, dass die obere Parkebene (hier als Erdgeschoss bezeichnet) nachts - auch bei seltenen Ereignissen - nicht genutzt werden kann, wenn nicht durch andere Vorkehrungen (z.B. bestimmte Schallschutzmaßnahmen) sichergestellt wird, dass eine ausreichende Pegelminderung auf dem Ausbreitungsweg erreicht werden kann, was durch ein entsprechendes Gutachten im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen wäre.

Das im Zuge des Bauleitplanverfahrens erstellte Gutachten gibt zudem für entsprechende seltene Ereignissen die Empfehlung, die Öffnungsfläche an der Südfassade des Untergeschosses zu minimieren bzw. ganz hierauf zu verzichten, um die gegenüberliegenden Nutzungen am Schloßweg zu entlasten.

Außer für den Parkverkehr wurden auch Schallausbreitungsrechnungen anhand der RLS-90 für den durch das Vorhaben verursachten Verkehr im Bereich des Schloßwegs (Zu-/ Abfahrt von der B 9 zur Rampe des Parkdecks) durchgeführt. Diese ergaben am ungünstigsten Immissionsort IP 8 Beurteilungspegel von tags $57,4 \text{ dB(A)}$ und nachts $40,8 \text{ dB(A)}$. An allen anderen Immissionspunkten sind die Beurteilungspegel erheblich niedriger.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, die nach TA Lärm für den vorhabenbezogenen Verkehr anzuwenden sind, werden damit an allen Immissionspunkten unterschritten.

Andere Schallquellen sind im Plangebiet nicht vorhanden und waren insofern auch nicht zu untersuchen.

■ Konsequenzen der Schalltechnischen Untersuchungen für den Bebauungsplan

Als Ergebnis der durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen für den Bebauungsplan ist zusammenfassend Folgendes festzustellen:

Die geplante gewerbliche Nutzung des Infrastrukturgebäudes löst tags (6.00 bis 22.00 Uhr) keine Konflikte mit der umliegenden Wohnbebauung aus. Geringfügige Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005 bzw. der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm in der Größenordnung von höchstens $0,9 \text{ dB(A)}$ sind vernachlässigbar, da sie vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen werden können. Im Übrigen handelt es sich bei den zum Vergleich herangezogenen Richtpegeln nicht um „Grenzwerte“, die keinesfalls überschritten werden können, sondern um fachliche Empfehlungen, die im Bauleitplanungsverfahren der Abwägung unterliegen.

In der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) entstehen im Regelfall ebenfalls keine Probleme, da durch das vorgesehene Anwohnerparken die zum Vergleich dienenden schalltechnischen Orientierungswerte an allen Immissionspunkten unterschritten werden.

Auch der Zu- und Abfahrtsverkehr auf dem Schlossweg verursacht keine Beurteilungspegel, die oberhalb der zum Vergleich dienenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen.

Von daher erübrigen sich weitergehende Betrachtungen zu Lärmschutz für die vorgenannten Beurteilungsszenarien. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind auf jeden Fall gewahrt.

In der Nacht können jedoch bei seltenen Ereignissen, insbesondere Sonderveranstaltungen im Schloss Stolzenfels, bei denen Fahrzeuge das Parkdeck auch noch nach 22.00 Uhr verlassen, Probleme durch Spitzenschallpegel nicht ausgeschlossen werden. Diese entstehen i.d.R. durch das Türenschießen von PKW, das Starten der Motoren sowie die beschleunigte Vorbeifahrt an den nächstgelegenen Immissionspunkten. Insofern enthält das schalltechnische Gutachten die Empfehlung, das obere Parkdeck in diesem Zeitraum nicht zu nutzen und im Untergeschoss ggf. bestimmte Schallschutzvorkehrungen zu erwägen (z.B. keine Anordnung von Öffnungen in

bestimmten Fassadenabschnitten). Maßnahmen organisatorischer Art (z.B. Begrenzung der Nutzungszeiten) können jedoch im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden. Andere Lärmschutzmaßnahmen (z.B. bauliche Vorkehrungen am Gebäude) sind zwar generell entsprechenden Regelungen zugänglich, allerdings ist es auf der Maßstabsebene des Bebauungsplans nicht möglich, die Wirkung solcher Maßnahmen im Detail zu prüfen, da zum Zeitpunkt der Aufstellung noch keine genauen Kenntnisse über das Bauvorhaben (z.B. genaue Anordnung und Dimensionierung von Wänden, Lage von Öffnungen, ...) bestehen und die Wirkung solcher Maßnahmen nicht überprüft werden kann. Festsetzungen, die nicht erforderlich sind, widersprechen jedoch den Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB), insbesondere § 1 Abs. 3 BauGB.

Im Bebauungsplanverfahren ist insofern lediglich nachzuweisen, dass keine *grundsätzlichen* Einwände gegen das Vorhaben bestehen und sichergestellt ist, dass dieses auch tatsächlich realisierbar ist. Dieser Nachweis wurde mit der Durchführung des schalltechnischen Gutachtens zum Bebauungsplan geführt. Es bleibt dem Baugenehmigungsverfahren vorbehalten, detaillierte Anforderungen an das Vorhaben zu formulieren und ggf. weitergehende schalltechnische Berechnungen zu verlangen.

Festsetzungen für Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Bebauungsplan sind aufgrund der vorherigen Ausführungen nicht geboten und würden dem Erforderlichkeitsprinzip des BauGB widersprechen, weswegen hierauf verzichtet wird.

Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen haben daher keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

■ **Untersuchungen zur Luftschadstoffbelastung und deren Konsequenzen für den Bebauungsplan**

Um sicherzustellen, dass auch in Bezug auf Luftschadstoffe Beeinträchtigungen der umgebenden Bebauung durch das Vorhaben im Plangebiet ausgeschlossen werden können, wurden im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans auch Betrachtungen zu diesem Themenkomplex angestellt. Sie sind ebenfalls im Bericht b-2009-30-66 vom 22. Oktober dokumentiert.

Luftverunreinigungen sind entsprechend § 3 Abs. 4 BImSchG „Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung der Luft, insbesondere durch Rauch, Ruß, Staub, Gase, Aerosole, Dämpfe oder Geruchsstoffe“. Sie zählen gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG zu den Immissionen und gemäß § 3 Abs. 3 BImSchG zu den Emissionen im Sinne des Gesetzes. Luftverunreinigungen gehören nach dem BImSchG zu den schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen.

Ob dies in der Umgebung des Plangebiets zu befürchten ist, wurde anhand der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, **1. BImSchVwV: TA Luft - Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft**, vom 24. Juli 2002 sowie der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – **22. BImSchV**) vom 04. Juni 2007 überprüft.

Zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastung sind in der TA Luft Immissionskenngrößen definiert. Diese kennzeichnen die Höhe der Vorbelastung, der Zusatzbelastung oder der Gesamtbelastung für den jeweiligen luftverunreinigenden Stoff.

Die TA Luft gilt für gewerbliche Anlagen. Unabhängig davon definiert die 22. BImSchV Immissionsgrenzwerte zum Schutz des Menschen und weiterer Schutzgüter für die Luftverunreinigungen Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, PM₁₀, Blei, Benzol und Kohlenmonoxid sowie für die Staubinhaltsstoffe Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren als Grenz- bzw. Zielwerte. Diese Zielwerte stehen in Einklang mit den zulässigen Immissionskonzentrationen der TA Luft zum Schutz des Menschen und dienen der Beurteilung der Luftqualität.

Die Untersuchung berücksichtigte alle relevanten Quellen im Plangebiet (z.B. An- und Abfahrtsverkehr, Ein- und Ausparken, Motorstarten, ...), einschließlich der Fahrvorgänge von Reise- und Shuttlebussen.

Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass selbst für den verkehrsreichsten Zeitraum eines Tages alle limitierten Emissionsmassenströme den jeweiligen Bagatellmassenstrom nach Nr. 4.6.1.1 der TA Luft, der als Beurteilungsgröße dient, unterschreiten und somit als unkritisch einzustufen sind. Die im Plangebiet freigesetzten Luftverunreinigungen führen somit nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 BImSchG. Weitergehende Betrachtungen zu diesem Themenkomplex waren daher nicht anzustellen.

Die Ergebnisse der durchgeführten lufthygienischen Untersuchungen haben keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

5.3 Überschwemmungsgebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt nahezu vollständig im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet des Rheins, welches nach § 9 Abs. 6a BauGB nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen wurde. Aus der sich im Plangebiet befindlichen Überschwemmungsgrenze ergibt sich eine Beeinträchtigung der Nutzung des Grundstücks, da der Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigt werden und der Retentionsraum nicht verringert werden darf. Entsprechende Nachweise hierzu sind im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

In einer Vorplanung des Infrastrukturgebäudes wurde die Auswirkung des Vorhabens auf den Retentionsraum des Überschwemmungsgebietes bereits einer Gegenüberstellung des aktuellen Überschwemmungsbereiches und der Situation nach Errichtung des Bauwerkes unterzogen.

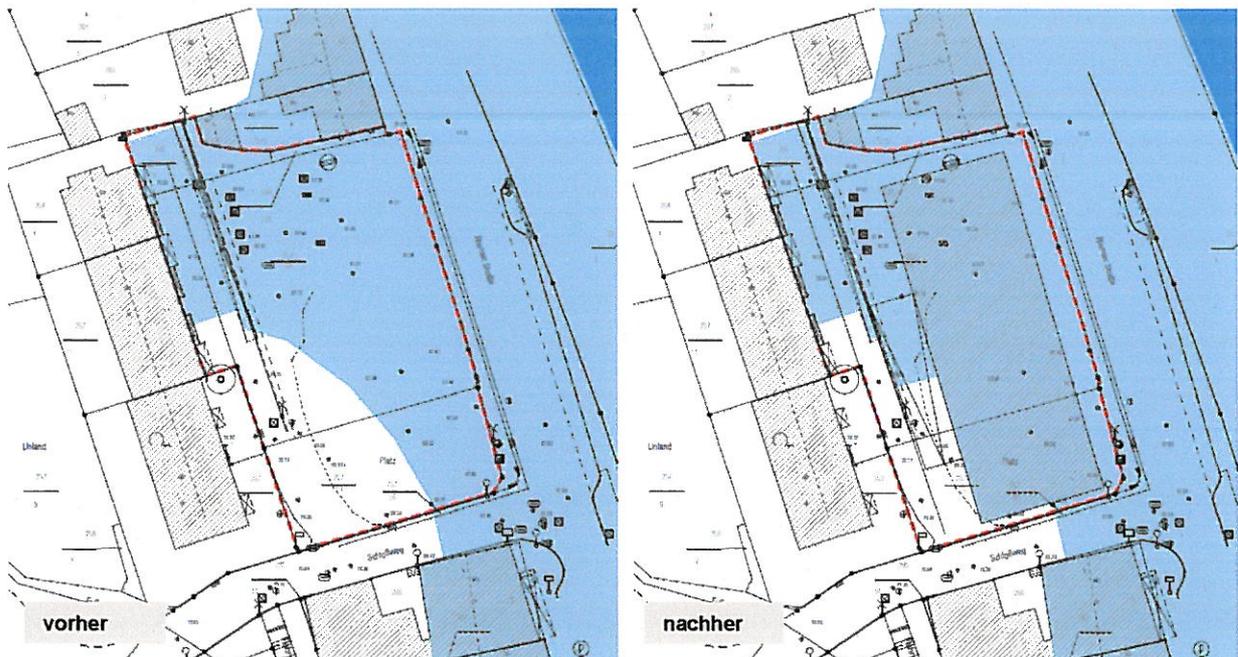


Abbildung 7: Darstellung des Überschwemmungsbereiches vor und nach Errichtung des Baukörpers

Für die Gegenüberstellung der beiden Situationen wurde der absolute Wasserstandpegel von 68,75 m ü. NN am angrenzenden Rheinkilometer 585,3 zu Grunde gelegt. Die sich aus der Höhenaufnahme des Geländes ergebenden topografischen Verhältnisse werden dergestalt genutzt, dass eine Geländeabtragung der vorhandenen Böschung stattfindet und das Gebäude in diese

eingegraben wird, was zusätzlichen Retentionsraum schafft. Das Bauwerk selbst wird so ausgeführt, dass es geflutet werden kann, so dass in der Summe kein Retentionsraumverlust entsteht.

Eine genaue Berechnung hierzu ist dem späteren Antrag auf Baugenehmigung beizufügen. Es wird die Erteilung einer wasserrechtlichen Ausnahmegenehmigung angestrebt.

6 Begründung der Planfestsetzungen / Planinhalte

6.1 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 BauGB und BauNVO)

6.1.1 Art der baulichen Nutzung

Die Festsetzung des Gebietes als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Infrastrukturgebäude“ dient der exakten Beschreibung des vorgesehenen Bauvorhabens, das zur Deckung eines speziellen lokalen Bedarfs dient. Das Vorhaben zur Aufnahme von Parkflächen und ergänzenden infrastrukturellen Nutzungen entspricht keiner Gebietsart gemäß §§ 2-10 BauNVO und ist daher gemäß § 11 Abs. 1 BauNVO als sonstiges Sondergebiet festzusetzen.

Die zulässigen Nutzungen entsprechen dem Bedarf an infrastrukturellen Einrichtungen zur Versorgung und Ergänzung des Schlosses Stolzenfels.

Das Vorhaben löst die derzeitigen Konflikte, die durch den Parksuchverkehr ausgelöst werden und ermöglicht durch ein gezieltes Parkraummanagement eine Verbesserung der Verkehrssituation in den angrenzenden Straßen und Wegen. Die hier festgesetzte Nutzung ermöglicht das Anlegen einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen und verbessert die städtebauliche Ordnung in der Umgebung deutlich.

In Ergänzung zur Nutzung als Parkfläche wird eine WC-Anlage innerhalb der baulichen Anlage untergebracht. Zudem sollen Betriebsräume des Schlosses in der Anlage untergebracht werden. Sie dienen als Unterstell- und Lagerräume für Gerätschaften und Material des Schlosses Stolzenfels. Da diese Räumlichkeiten nicht in direkter Anbindung an das Schloss untergebracht werden können, soll die Realisierung im Rahmen des Infrastrukturgebäudes umgesetzt werden.

Die direkte Erschließung des Geltungsbereichs durch Buslinienanbindungen, die Nähe zu den örtlichen Schiffsanlegestellen des Rheins und zur B 9 schafft ideale Voraussetzungen für die Ansiedlung der beschriebenen Nutzungen als Zubringer zum Schloss Stolzenfels.

6.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Die als Maß der baulichen Nutzung festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) beträgt 1,0. Das Grundstück ist bereits derzeit voll versiegelt, so dass keine Verschlechterung der heutigen Situation entsteht.

Zur Realisierung des Vorhabens muss die gesamte Fläche des Geltungsbereichs genutzt werden. Neben der Errichtung des geplanten Baukörpers sind auch Rampen und Zufahrten zum Infrastrukturgebäude selbst sowie Zufahrten zu den anliegenden (vorhandenen) privaten Stellplätzen herzustellen. Daraus resultiert die Notwendigkeit zur Festsetzung einer GRZ von 1,0.

6.1.3 Höhe der baulichen Anlagen

Die maximal zulässige Höhe der baulichen Anlagen wird auf die mittlere Höhe des Meeresspiegels bezogen und mit einer Festsetzung in Metern über dem Meeresspiegel (m ü. NN) angegeben. Dabei wird eine Vermessung des Geländes zu Grunde gelegt.

Die Festsetzung der Höhen wird gemäß dem aktuellen Konzept zur Errichtung der Anlage vorgenommen. Die Höhe ist insgesamt auf die Einrichtung des Parkdecks abgestimmt. Sie beträgt maximal 71,10 m ü. NN. Um über die Errichtung des Parkdecks selbst Möglichkeiten der Umfassung, wie untergeordnete Bauteile, Mauerscheiben, Pergolen und Brüstungen sowie einen kleinen Unterstand für auf den Shuttlebus wartende Personen, realisieren zu können, wurden Ausnahmen im Hinblick auf die zulässige Höhe definiert. Dabei darf durch diese Bauteile die Höhe bis zu 75,30 m ü. NN überschritten werden. Hierdurch lässt sich eine gestalterische Ausformulierung des Parkdecks ermöglichen.

Zur Unterbringung eventuell notwendiger technischer Anlagen und Aufbauten sind Ausnahmen festgesetzt. Hierfür wurde eine Überschreitungsmöglichkeit der Maximalhöhe eingeräumt. Sie dient zur Unterbringung von Anlagen, die den Bedürfnissen an die bauliche Ausführung des Baukörpers zu Grunde zu legen sind.

Gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans wird die Gesamthöhe (GH) bestimmt als das maximale Maß der Oberkante der Dachkonstruktion. Bei Flachdächern mit Attika soll die Oberkante der Attika als oberer Bezugspunkt gelten.

6.1.4 Überbaubare Grundstücksfläche

Die Darstellung der Baugrenzen orientiert sich an dem zur Errichtung des Hauptbaukörpers vorgesehenen Bereich. Dieser wurde aus den vorliegenden architektonischen Entwurfskonzepten übernommen, jedoch geringfügig erweitert, um ggf. erforderlichen Änderungen der Planung im Verlauf der weiteren Konkretisierung Raum zu geben. Die Spielräume auf dem Grundstück sind jedoch äußerst begrenzt. Die Errichtung der baulichen Anlagen hat innerhalb der Baufenster zu erfolgen.

Die Baufenster rücken teilweise bis an die Grundstücksgrenzen heran. Die einzuhaltenden Abstände der Baukörper von der umgebenden Bebauung ergeben sich erst im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens.

6.1.5 Verkehrsflächen

Für die Realisierung des Vorhabens sieht das Konzept eine Haltestelle für Reisebusse vor. Diese soll parallel zur B 9 angeordnet werden. Hierzu ist eine öffentliche Verkehrsfläche auf einem separat abgeteilten Grundstück vorgesehen. Die Haltestelle dient der touristischen Ergänzungsnutzung des Schlosses.

Die in diesem Zusammenhang nicht benötigten Flächen sollen als Gehwegbereiche ausgebildet werden, um ein sicheres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu gewährleisten und eine durchgängige Fußwegeverbindung entlang der Rhenser Straße (B 9) sicher zu stellen.

6.1.6 Flächen mit Geh- und Fahrrechten

Die im Bebauungsplan festgesetzten Geh- und Fahrrechte zu Gunsten der Anwohner dienen der Sicherung der Erschließung der vorhandenen, umliegenden Stellplätze und Garagen. Derzeit werden diese über das unbebaute Gelände des Geltungsbereichs angedient. Um dies weiterhin zu gewährleisten werden die Wegebeziehungen über die im Geltungsbereich festgesetzten Flächen mit Geh- und Fahrrecht gesichert. Die entsprechenden Rechte sind - sofern nicht bereits geschehen - als Baulasten oder Grunddienstbarkeiten einzutragen.

6.1.7 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Als Teil des architektonischen Konzeptes ist die Pflanzung von mindestens fünf kleinkronigen Bäumen im Geltungsbereich oder die Anlage einer begrünten Pergola auf dem

Infrastrukturgebäude vorgesehen. Dies wird im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Die Maßnahme soll als strukturgebendes und raumgestaltendes Element in das Oberdeck des Gebäudes integriert werden und tritt damit als Teil der multifunktionalen Platzfläche in Erscheinung.

Die Bäume werden so dimensioniert, dass sie ein ausreichendes Grünvolumen zur Gliederung der Fläche aufweisen und den Geltungsbereich damit entscheidend aufwerten, gleichzeitig von ihrer Höhenentwicklung her aber auch so begrenzt, dass sie den Blick der dahinter liegenden Grundstücke zum Rhein nicht beeinträchtigen. In Frage kommen hierfür z.B. Kugelakazien, Kugelspitzahorn oder ähnliche, speziell gezüchtete oder geschnittene Arten.

Für die alternative Anlage der Pergola ist die Bestückung mit Rank- und Kletterpflanzen, wie Wilder Wein, Efeu, Waldrebe oder Blauregen angedacht. Die Pergola soll dabei ebenfalls als raumgebendes Strukturelement eingesetzt werden und den Blick der dahinter liegenden Bebauung nicht beeinträchtigen.

6.2 Hinweise und Empfehlungen

Bei den Hinweisen und Empfehlungen handelt es sich um unverbindliche Verweise auf Normen, Richtlinien, Merkblätter u.ä. die bei der Realisierung der Planung beachtet werden sollten. Sie wurden zur Information in den Bebauungsplan aufgenommen und haben keinen Festsetzungscharakter.

Die Hinweise zu den Nutzungszeiten können lediglich vertraglich festgestellt werden.

Es wurden Hinweise aufgenommen, die zur Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange bei der Ausführung des Bauvorhabens „Infrastrukturgebäude Stolzenfels“ führen. Eine frühzeitige Mitteilung über den Baubeginn ist Teil dieser Hinweise.

7 Abwägung/ Auswirkungen der Planung

Bei der Ausarbeitung des vorliegenden Bebauungsplans wurden alle bekannten und zugänglichen Grundlageninformationen zusammengetragen, geprüft und bewertet um den Entwurf möglichst umfassend an die örtlichen Gegebenheiten anpassen zu können. Alle sich ergebenden Belange - seien sie öffentlicher oder privater Natur - die bei der Aufstellung relevant waren, wurden ermittelt und gegeneinander und untereinander gewichtet und abgewogen. Dabei wurden Teile der Unterlagen an eingegangene Anregungen angepasst. Der Bebauungsplan ist damit das Ergebnis einer gerechten Interessensabwägung.

Die Auswirkungen der Planung - bei Realisierung des durch den Bebauungsplan ermöglichten Vorhabens - sind nach dem Ergebnis der Abwägung geringfügig und rufen keine wesentlichen Beeinträchtigungen für die schutzwürdige Umgebung (insbesondere die benachbarte Wohnbebauung) hervor.

Durch das Vorhaben wird die aktuelle Situation wie folgt verändert:

- Die derzeit auf dem Grundstück vorhandenen, ungeordneten Stellplätze werden beseitigt und durch ein Gebäude ersetzt, in dem die Parkvorgänge künftig im Wesentlichen im Untergeschoss stattfinden. Die Auswirkungen des Parkverkehrs sind daher in Zukunft - sowohl was den optischen Eindruck, als auch die Immissionssituation angeht - weniger gravierend als derzeit.
- Durch die multifunktionale Gestaltung der Platzfläche im Obergeschoss der Anlage mit der hier vorgesehenen Begrünung, wird sich die städtebauliche Situation für das gesamte Umfeld erkennbar positiv verändern.

- Der Verkehr auf der B 9 wird durch die Kubatur des Gebäudes für die dahinter liegende Bebauung in Teilen aus dem Blickfeld verschwinden.
- Die vorhandene Baulücke an der Rhenser Straße wird durch das Bauvorhaben geschlossen und verleiht der Fassadenflucht ein gegenüber der heutigen Situation deutlich einheitlicheres Erscheinungsbild.
- Das Schloss Stolzenfels erhält Betriebsräume, die in unmittelbarer Nähe des Schlosses nicht zu realisieren sind.

Denkbare negative Folgen der Bebauung, wie z.B. eine Verschlechterung der Blickbeziehungen zum Rhein, wurden durch die Festsetzungen zur Höhenlage auf das unbedingt erforderliche Maß begrenzt.

Die immissionstechnischen Rahmenbedingungen wurden umfassend untersucht. Es steht fest, dass durch die beabsichtigten Nutzungen keine schädlichen Umwelteinwirkungen in der schutzbedürftigen Umgebung hervorgerufen werden. Mögliche geringfügige Beeinträchtigungen können durch ein entsprechendes Betriebszeitenkonzept (z.B. keine gewerbliche Nutzung des Gebäudes in der Nacht) und geeignete technische Vorkehrungen (z.B. Begrenzung der Fassadenöffnungen an bestimmten Gebäudeseiten zur Verminderung des austretenden Schalls) weiter vermindert werden. Dies bleibt jedoch der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens vorbehalten.

8 Planverwirklichung und Durchführung des Bebauungsplanes

Die Umsetzung des beschriebenen Vorhabens ist für die nahe Zukunft vorgesehen. So sollen demnächst das Parkdeck im Untergeschoss mit den beschriebenen Nebenräumen sowie die Multifunktionsfläche im Erdgeschoss realisiert werden. Sie sollen den Besucherzielverkehr des Schlosses aufnehmen. Anschließend soll der Shuttlebus zur Beförderung der Besucher des Schlosses eingerichtet werden.

Mit der Realisierung des Bauvorhabens soll zeitnah begonnen werden.

9 Flächenbilanz und Kostenschätzung

9.1 Flächenbilanz

Bezeichnung		Größe in m ²	Prozentualer Anteil
Geltungsbereich		1.260	100,0
Bauflächen	SO	1.188	94,3
	Davon überbaubare Flächen	931	78,4
Verkehrsflächen	Private Verkehrsfläche	72	5,7

9.2 Kosten

Bauherr des Vorhabens ist das Ministerium der Finanzen des Landes Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), Niederlassung Koblenz. Die

Errichtung des Infrastrukturgebäudes wird somit unter Regie und auf Kosten des Landes Rheinland-Pfalz durchgeführt.