



Bebauungsplan „Hauptbahnhof“ Ka 0/66 a

BEGRÜNDUNG § 9 (8) BauGB

1. Ziele und Zwecke des Bebauungsplans

Der Hauptbahnhof ist ein wichtiger Verkehrsknoten und ein bedeutender Stadteingang. Zur Zeit ist die städtebauliche Situation in diesem Bereich unbefriedigend. Auch im Hinblick auf die verkehrlichen Bedingungen spielt der Bereich als wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt eine maßgebliche Rolle. Der Hauptbahnhof als zentraler Kristallisationspunkt soll aus seiner Randlage durch die Ansiedlung innerstädtischer Nutzungen hervorgehoben werden. Hierbei spielt der sich derzeit in der Umsetzung befindliche Umbau des Hauptbahnhofs mit der Aufwertung und Neugestaltung des Empfangsgebäudes sowie die funktionale Aufwertung als zukünftiger ICE-Haltepunkt eine ausschlaggebende Rolle. In diesem Zusammenhang wird auch auf den Bebauungsplan „Hauptbahnhof Süd/Zollamtstraße“ hingewiesen, der diese Entwicklung aufnimmt und auf der Südseite des Bahnhofs konsequent fortsetzt. Der vorliegende Bebauungsplan stellt vorrangig Flächen im Bereich des Bahnhofplatzes bereit, die für die Anlage eines großzügig dimensionierten Omnibusbahnhofs und von weiteren gestalteten öffentlichen Platzflächen vorgesehen sind.

Bezüglich der Regelung des Individualverkehrs soll die Umsetzung der Südtangentenplanung zur Aufnahme der Ost-West-Verkehrsströme durch die sogenannte „Splitting-Lösung“ erfolgen. Dabei soll der Verkehr zum einen über die Logenstraße und zum anderen über die Zollamtstraße südlich des Hauptbahnhofs geführt werden. Die Logenstraße soll dabei den Zielverkehr in Richtung Innenstadt, die Zollamtstraße soll eher den Durchgangsverkehr abwickeln.

Die notwendigen Flächen für die städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen sollen durch diesen Bebauungsplan gesichert werden.

Bezüglich des öffentlichen Nahverkehrs soll der Bahnhofplatz durch die Anlage eines Busbahnhofs auf der planerischen Grundlage des 1998 entschiedenen städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs als verkehrlicher Schwerpunkt ausgebaut werden. Des Weiteren soll im Zuge der Umsetzung des City-Bahn-Konzeptes die Option für die Linienführung in der Eisenbahnstraße und der Bahnhofstraße mit Anschluss an den Gleiskörper der Deutschen Bahn AG und mit Anlage einer Haltestelle im Bereich des Hauptbahnhofs planerisch realisiert werden.

Weiterhin soll eine gestalterische Aufwertung des Hauptbahnhofsumfelds erfolgen, um den Ansprüchen als wichtigem Stadteingang einer Universitätsstadt und eines Oberzentrums gerecht zu werden. Auch setzt die Deutsche Bahn AG als Eigentümer vieler Flächen im Bereich durch die Neugestaltung des Empfangsgebäudes und durch die Errichtung einer neuen, attraktiven fußläufigen Nord-Süd-Verbindung (Fußgängerunterführung) wichtige Akzente für die städtebauliche Aufwertung.

Ein weiteres wichtiges Planziel ist, die im Plangebiet befindlichen Baudenkmäler und die Denkmalzonen zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Besonders schützenswerte Gebäude befinden sich entlang der Richard-Wagner-Straße, der Nordseite der Logenstraße, im Bereich der Parkstraße und in der Bahnhofstraße (Gebäudekomplex „Hotel Brenner“/„Wienerwald“). Die Modernisierung und Instandsetzung der Baudenkmäler Bahnhofstraße 26 und 28 sowie Richard-Wagner-Straße 107 wurden Ende 2000 abgeschlossen.

Die verkehrlich-funktionale Verbindung City - Hauptbahnhof, welche nach dem sogenannten „Hosenträgerprinzip“ durch die Straßenzüge „Eisenbahnstraße“ und „Richard-Wagner-Straße“ definiert wird, soll gestärkt werden, bzw. in dem Bereich südlich des Hauptbahnhofes fortgeführt werden, was auch durch den Bebauungsplan „Hauptbahnhof Süd/Zollamtstraße“ aufgenommen wird.

Das Polizeipräsidium erhält die notwendigen Erweiterungsflächen.

Die Flächen für das Justizzentrum wurden durch einen privaten Investor erworben. Die Baumaßnahme ist bereits fertiggestellt.

Die nördliche Logenstraße, die wesentlich durch erhaltenswerte Bausubstanz geprägt ist, erfährt im Bereich der Conradstraße eine städtebaulich angepasste Baulückenschließung durch einen privaten Investor in Form einer geplanten Pflegeeinrichtung.

Die im Plangebiet bestehenden Wohnquartiere sollen zur Wahrung und Herstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse geordnet, ergänzt und gesichert werden.

2. Entwicklung des Bebauungsplans aus dem Flächennutzungsplan und weitere Rechtsverhältnisse

Im gültigen Flächennutzungsplan von 1984 sind innerhalb des Geltungsbereichs Wohnbauflächen, Kerngebiet, gemischte Bauflächen und Flächen für Gemeinbedarf dargestellt. Teilweise ist das zu überplanende Bahnareal als planfestgestelltes Bahnbetriebsgelände nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) dargestellt.

Die förmliche Entwidmung von betrieblich nicht mehr benötigten Bahnbetriebsflächen innerhalb des Bebauungsplangeltungsbereiches ist bereits abgeschlossen.

Der Flächennutzungsplan von 1984 sah den Ausbau der Südtangente über die Bahnhofstraße mit einem Tunnelbauwerk vor. Da dieses Vorhaben planerisch aufgegeben worden ist und der entsprechende Bebauungsplan „Südtangente Teilplan Mitte“ nach Abschluss eines Normenkontrollverfahrens für nichtig erklärt worden ist, war u. a. ein Flächenutzungsplanänderungsverfahren als Grundlage für die weiteren planungsrechtlichen Schritte erforderlich.

Das bereits abgeschlossene Flächenutzungsplanänderungsverfahren Nr. 2, Bereich „Auf den Wellen, Alter Güterbahnhof, Hauptbahnhof“ umfasst daher auch den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans.

Der sich im Verfahren der Neuaufstellung befindliche Flächennutzungsplan 2010, - die Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB sind bereits gehört,- stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans neben Wohn-, Gewerbe- und Mischbauflächen auch Flächen für den Gemeinbedarf und Verkehrsflächen dar. Die Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen im wesentlichen den geplanten Darstellungen des Flächennutzungsplans 2010. Geringfügige Abweichungen liegen in den Festsetzungen entlang der nördlichen Rudolf-Breitscheid-Straße und der nördlichen Richard-Wagner-Straße, wo anstelle von Mischbauflächen aus Gründen der besonderen Förderung von Wohnnutzung in diesen Bereichen eine Festsetzung eines Besonderen Wohngebietes erfolgt. Ein gewerblicher Nutzungsanteil ist, - wie

in Mischgebieten üblich -, ebenfalls möglich, so dass inhaltlich nur eine geringfügige Abweichung von den Darstellungen des Flächennutzungsplans vorliegt. Man kann daher davon ausgehen, dass der vorliegende Bebauungsplan aus dem neu aufgestellten Flächennutzungsplan 2010 entwickelt sein wird.

Des Weiteren besteht für einen Teilbereich des Gebietes der einfache Bebauungsplan „Kerngebiet Innenstadt“ nach § 30 (1) BauGB, welcher die Entwicklung von Vergnügungstätten in diesem Bereich regelt. Die darin enthaltenen Festsetzungen werden in den Bebauungsplan übernommen.

Die Festsetzungen der Gestaltungssatzung zur Wahrung der baugeschichtlichen Bedeutung des Stadtgebietes Kaiserslautern im Bereich der Richard-Wagner-Straße vom 28.09.1981 bleiben unberührt.

Die Regelungen des Denkmalschutz- und -pflegegesetzes Rheinland-Pfalz bleiben ebenfalls unberührt.

Die Stadt Kaiserslautern hat 1984 eine städtebauliche Rahmenplanung „Kaiserslautern-Südliche Innenstadt“ erstellt. Dieser Rahmenplan macht grundsätzliche Aussagen über die Funktionsbestimmung der in dem Untersuchungsgebiet liegenden Innenstadtquartiere, die Erschließung und die Nutzungs- und Gestaltstruktur. Die Ziele und Entwicklungsvorstellungen werden, soweit diese noch den heutigen städtebaulichen Rahmenbedingungen und Anforderungen entsprechen, beachtet und dienen als Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan.

3. Planinhalte und Abwägung

Lage und Gebietsabgrenzung

Die vom Geltungsbereich des Bebauungsplans umgrenzte Fläche befindet sich ca. 1 km südlich des Stadtzentrums. Das Plangebiet umfasst im Osten den Verkehrsknotenpunkt Barbarossastraße/Logenstraße/Eisenbahnstraße bis zur Lutrinastraße. Die nördliche Grenze wird durch die Parkstraße und die südliche Grenze durch den Gleiskörper der Bahn unter Hinzunahme des Bahnhofsgebäudes und Teilen der Bahnflächen definiert. Im Westen dehnt sich das Plangebiet bis zur Werkstättestraße aus, unter Hinzunahme eines Teils der Bahnflächen im Südwesten (Bahnbetriebsgelände und Werkstätten).

Innerhalb des Geltungsbereichs verbleibt eine Teilfläche im Westen und das Bahnhofsgebäude als planfestgestelltes Bahnbetriebsgelände bestehen, da diese Fläche zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs auch weiterhin benötigt wird.

Topografie

Das nördlich der Logenstraße gelegene Gelände fällt von der Logenstraße zur Parkstraße um ca. 2 - 3 m.

Südlich der Logenstraße zum Bahnhof hin befindet sich ein Hochpunkt vor dem Eingang des Bahnhofsgebäudes. Die Richard-Wagner-Straße fällt zur Logenstraße um ca. 5 m, die Glockenstraße von der Bahnhofstraße zur Logenstraße um ca. 6 m und die Bahnhofstraße zur Eisenbahnstraße um ca. 8 m ab. Das Bahnbetriebsgelände selbst befindet sich auf einem aufgeschütteten und durch bis zu 10 m hohen Stützmauern (Kreuzung Logenstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße) gesicherten Plateau auf ca. 249,00 m ü. NN.

Erschließung

Das Gebiet wird durch die bereits vorhandenen Erschließungsanlagen erschlossen. Alle der Gebietserschließung dienenden Straßen sollen als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden. Straßen, die ergänzend zur Erschließungsfunktion auch eine Durchgangsfunktion

haben, sollen mit Tempo 50 befahrbar sein (Barbarossastraße, Logenstraße, Eisenbahnstraße nördlich der Logenstraße, Rudolf-Breitscheid-Straße). Die Frachtstraße dient nur noch der privaten Erschließung.

Zusätzlich zu der heute bereits vorhandenen Erschließung des Bahnbetriebsgeländes von der Trippstadter Straße/Logenstraße wird in Verlängerung der Frachtstraße über die Richard-Wagner-Straße hinaus nach Westen eine neue Zufahrtsmöglichkeit angeboten.

Für die zukünftige ÖPNV-Verbindung Rathaus - Hauptbahnhof - Universität soll in der Eisenbahnstraße und der Bahnhofstraße die Möglichkeit zum 2-gleisigen Ausbau für die Citybahn offengehalten und gesichert werden.

Baustruktur

Das Plangebiet ist überwiegend bebaut. Die Bebauung stellt sich in Form geschlossener Blockrandbebauung bzw. Zeilenstruktur mit Grenzbebauung dar. Grundlage hierfür bildete der Stadterweiterungsplan von Bindewald aus dem Jahr 1887.

Die bauliche Entwicklung im nördlichen Bereich der Logenstraße beschränkt sich auf die Schließung von Baulücken sowie die Neuordnung und Festschreibung der Blockinnenbereiche. Die bestehende städtebauliche Struktur der gründerzeitlichen Bebauung, der 30er Jahre und der Zeit des Wiederaufbaus nach dem zweiten Weltkrieg soll zusammen mit der Bebauung der 50er Jahre erhalten und weiterentwickelt werden. Die Neubebauung südlich der Logenstraße soll sich an der Höhe und dem Volumen der bestehenden gegenüberliegenden Bebauung orientieren. Es ist erforderlich, das Lichtraumprofil der Logenstraße vor dem Hintergrund der Bedeutung als wichtige städtebauliche Verkehrsachse (verkehrliche Splitting-Lösung) auf 15 m zu erweitern.

Die Bebauung nördlich der Logenstraße soll zur Wahrung der gründerzeitlichen Baustruktur u. a. durch Festlegung einer Raumkante gesichert werden.

Südlich der Logenstraße werden ebenfalls die vorhandenen gründerzeitlichen Baustrukturen und Raumkanten beibehalten und festgeschrieben. Im Rahmen des 1998 entschiedenen städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs wurde die Gestaltung und Organisation des Bahnhofsplatzes geklärt und entsprechend der innerhalb der politischen Gremien beschlossenen Lösung (1. Preisträger) in den Bebauungsplan übernommen.

Art und Maß der baulichen Nutzung

Kerngebiet:

Die Flächen entlang der Eisenbahnstraße bis zur Bahnhofstraße, das Areal südlich der Logenstraße von der Glockenstraße bis zum Anwesen Logenstraße 37 (Hauptpost) und der Bereich nördlich des Hauptbahnhofsgebäudes und seiner östlichen Erweiterung werden als Kerngebiet nach § 7 BauNVO ausgewiesen. Um einer einseitigen Entwicklung als Wirtschafts- bzw. Dienstleistungszentrum vorzubeugen, wird im Bereich der Eisenbahnstraße oberhalb der 3. Geschossebene nur Wohnnutzung festgeschrieben. Dies soll der Verödung nach Geschäfts- und Dienstschluss vorbeugen, welches monofunktionale Stadtbereiche prägt.

Zur Bildung einer städtebaulichen Dominante an einem markanten Nutzungsschwerpunkt wird die übliche Höhe der Gebäude östlich des Hotels Brenner an der Bahnhofstraße überschritten. Hier entstand mittlerweile ein 13-geschossiges Bürohochhaus.

Die Steuerung der Ansiedlung verschiedener Vergnügungsstätten ergibt sich im Kerngebiet in Anlehnung an den einfachen Bebauungsplan „Kerngebiet Innenstadt“ vom 05.12.1991, welcher Festsetzungen zur Zulässigkeit von Vergnügungsstätten beinhaltet. Diese Regelungen beziehen sich auf die Bereiche, welche im derzeitig gültigen Flächennutzungsplan von 1984 als Kerngebiet dargestellt sind. Im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung des Kerngebietes werden generelle Aussagen des einfachen Bebauungsplans übernommen. Mit planerischen Mitteln soll ein Übermaß der Ansiedlung von Vergnügungsstätten

verhindert werden, ohne die Nutzungsvielfalt im Kerngebiet einzuschränken. Dementsprechend wird die Festsetzung übernommen, dass

- AutomatenSpielhallen,
- Spielcasinos,
- Peep-Shows und Video-Peep-Shows,
- Peep-Show-ähnliche Betriebe,
- Betriebe, in denen Sex-Filme vorgeführt werden, wie Gaststätten, Sex-Shops, Videotheken

nur oberhalb des Erdgeschosses zulässig sind.

Eisenbahnbetriebsanlage-Hauptbahnhofgebäude

Hier sind in der Erdgeschosszone Vergnügungsstätte der beschriebenen Art unzulässig, um, wie im Kerngebiet, ein Übermaß der Ansiedlung von Vergnügungsstätten und die damit einhergehende städtebaulich negative Milieubildung zu vermeiden.

Mischgebiet:

An der Nordseite der Logenstraße wird ein Mischgebiet nach § 6 BauNVO festgesetzt.

Die im Mischgebiet allgemein zulässige Nutzung „Gartenbaubetriebe“ wird aufgrund der gebietsuntypischen Struktur ausgeschlossen.

Um der Gefahr des Verdrängungseffektes der Vergnügungsstätten aus dem Kerngebiet in das Mischgebiet vorzubeugen, werden die ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten im Sinne des § 4 a (3) Nr. 2 BauNVO ausgeschlossen.

Allgemeines Wohngebiet

Das Gebiet entlang der Parkstraße östlich der Richard-Wagner-Straße wird überwiegend als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Diese Wohnnutzung soll auch zukünftig erhalten und weiterentwickelt werden. Daher werden Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.

Besonderes Wohngebiet:

Das Gebiet entlang der Parkstraße westlich der Richard-Wagner-Straße wird vorwiegend als besonderes Wohngebiet nach § 4a BauNVO festgesetzt: Zur Zeit wird das Gebiet durch eine stark verdichtete Wohnnutzung geprägt. In diesem Gebiet soll diese Nutzung erhalten und entwickelt werden. Der Erhalt dieser innenstadtnahen Wohnquartiere ist ein wichtiges Potential, um gegen die Verödung der Innenstädte entgegenzuwirken.

Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen, wie „Vergnügungsstätten, soweit sie nicht wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfangs nur in Kerngebieten zulässig sind“, werden aus Gründen des Erhalts der Wohnumfeldqualität ausgeschlossen.

Zur besseren Sicherung der Wohnnutzung wird oberhalb des ersten Geschosses nur Wohnnutzung festgeschrieben.

Gewerbegebiet:

Zur Erhaltung und Weiterführung der bestehenden gewerblichen Struktur südlich der Kohlbruchstraße wird dort ein Gewerbegebiet festgesetzt. Tankstellen werden auf Grund des durch sie ausgelösten höheren Verkehrsaufkommens und nicht dafür ausgelegte Erschließung ausgeschlossen.

Die im Gewerbegebiet ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten werden auch hier wegen der starken Prägung des Umfeldes durch die Wohnnutzung ausgeschlossen.

Fläche für Gemeinbedarf:

Die vorhandene Gemeinbedarfsfläche des Polizeipräsidiums wird aus der Notwendigkeit einer baulichen Erweiterung zu Lasten der dort bisher vorhandenen Wohn- und Gewerbe-Struktur bis zur Glockenstraße ausgedehnt.

Für alle Gebietskategorien gilt:

Das Maß der baulichen Nutzung wird zum einen durch die Grundflächenzahl (GRZ) und zum anderen durch die Geschossflächenzahl (GFZ) festgesetzt, welche sich im Regelfall an der bestehenden Bebauung orientieren. In Einzelfällen (Eckgrundstücken in Blockstrukturen) werden diese Werte überschritten, wobei es jedoch nicht zur Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse kommt, da hier durch einen ausreichenden Abstand zur umliegenden Bebauung die Belichtung, Belüftung und Besonnung gesichert ist.

Bei der Neuplanung orientieren sich die festgesetzten Maße am Prinzip des sparsamen und schonenden Umgangs mit Boden, wobei neben der effektiven Ausnutzung wertvoller Flächen eine höchstmögliche Versiegelung dennoch vermieden werden soll.

Als weiterer Faktor zur Bestimmung des Maßes der Nutzung wird die Anzahl der Vollgeschosse angegeben. Die Höhe bzw. die Anzahl der Vollgeschosse orientieren sich ebenfalls an der bestehenden Baustruktur bzw. Dichte.

Tankstellen sind aufgrund des Flächenverbrauchs sowie der Erschließungsstruktur und der bestehenden und zu entwickelnden Nutzungsstruktur **im gesamten Plangebiet** untypisch. Sie werden auch im Zusammenhang mit Großgaragen und Parkhäusern, gleichgültig ob sie innerhalb der Gebietskategorie allgemein oder ausnahmsweise zulässig wären, somit grundsätzlich ausgeschlossen.

Altlasten

Bei der altlastentechnischen Untersuchung des Bebauungsplangebietes wurden auf zwei kleinen und eng begrenzten Flächen Bodenverunreinigungen festgestellt. Es handelt sich dabei um das Grundstück Glockenstraße 64 – 66, wo der Bereich der ehemaligen Betriebs-tankstelle massiv mit Mineralölkohlenwasserstoffen verunreinigt ist und um das Grundstück Kohlbruchstraße (FISNr. 1486/3), wo im Bereich des Heizöltanks ebenfalls Mineralölkohlenwasserstoffe gefunden wurden. Diese Flächen werden im Bebauungsplan als Flächen, deren Böden erheblich mit Bodenverunreinigungen belastet sind, gekennzeichnet. Im Falle einer Sanierung der Flächen erübrigt sich die Kennzeichnung. Des Weiteren wurden im Bereich des Bahngeländes nördlich der RSW- Halle (ehemaliger Fahrzeugwaschplatz) in einem Bereich von ca. 10x10 m erhebliche Belastungen in Form von PAK festgestellt. Diese Fläche wird im Bebauungsplan ebenfalls gekennzeichnet. Vor einer Umnutzung bzw. Beseitigung der vorhandenen Versiegelung muss dieser Bereich saniert werden. Im Bereich der Betriebstankstelle der RSW gibt es ebenfalls massive Untergrundverunreinigungen. Auch hier muss dieser Bereich vor einer Umnutzung bzw. Beseitigung der vorhandenen Versiegelung saniert werden. Dieser Bereich wird im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Bei allen gekennzeichneten Flächen ist nach einer Sanierung eine Umnutzung möglich.

Die abschließende bodenschutzrechtliche Bewertung des gesamten Bereiches des Bebauungsplanentwurfs wird durch die Struktur- und Genehmigungsbehörde - Süd vorgenommen. Sie liegt noch nicht vor.

Entwässerung

Das Bebauungsplangebiet liegt im erweiterten Kernstadtgebiet und wurde in den Jahren 1893 bis 1896 weitestgehend kanalisiert. Die Kanäle aus dieser Zeit weisen neben baulichen

Mängeln Defizite im Ableitungsvermögen auf. Deshalb ist es erforderlich im Zuge der Erweiterung und Verdichtung der Bebauung, die Kanäle in großem Umfang zu erneuern und dabei die Kapazität des Kanalnetzes zu erhöhen. Es ergibt sich somit ein Sanierungsbedarf in folgenden Straßen:

Rudolf-Breitscheid-Straße, Logenstraße, Werkstättestraße, Barbarossastraße, Glockenstraße, Bahnhofstraße, Conradstraße, Hochsandstraße, Lilienstraße, Frachtstraße, Kohlbruchstraße.

Teilbereiche der Richard-Wagner-Straße und der Eisenbahnstraße wurden vor wenigen Jahren bereits saniert.

Im Zuge des Straßenausbaus sind die entsprechenden Teilstrecken zu erneuern.

Auf Grund der Verdichtung der Bebauung kommt es zur Erhöhung des Niederschlagsabflusses in die Kanalisation. Um dies möglichst zu mindern, ist im Bebauungsplan eine Dachbegrünung für Flachdächer festgesetzt. Tiefgaragen und Stellplätze sollen teildurchlässig befestigt werden.

Da die Kanäle im Geltungsbereich des Bebauungsplans und auch weiter in Richtung zur Innenstadt hydraulisch bereits überlastet sind und von einer Abflusserhöhung auszugehen ist, ist die Schaffung von Rückhaltevolumen erforderlich.

Auf Grund der vorgesehenen baulichen Erweiterungen und der Fließrichtungen im Entwässerungssystem ist ein Rückhaltebecken auf dem Philipp-Mees-Platz unmittelbar vor dem alten Polizeipräsidentengebäude vorgesehen.

Begrünung und ökologische Wertung

Es werden auf der Grundlage des Landespflegerischen Planungsbeitrags folgende Zielvorstellungen entwickelt, deren Berücksichtigung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans aus fachtechnischer Sicht für erforderlich erachtet werden. Sie sollen insbesondere dazu dienen, den innerstädtischen Naturhaushalt und das Wohnumfeld zu verbessern. Ökologisch bedeutsame Flächen und Strukturen im Gebiet sollen erhalten und entwickelt werden.

Als vorrangige grünordnerische Zielvorstellungen sind zu nennen:

- Erhaltung von schützenswerten Vegetationsbeständen und Lebensräumen von seltenen Tieren,
- Erhaltung, Sicherung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen (Boden, Wasser, Luft, Klima).
- Sicherung von Flächen, die eine wichtige Schutz- oder Sozialfunktion im Sinne der Landschaftspflege erfüllen und auf denen eine Nutzungsänderung unterbleiben muss.
- Schutz von Wohnbereichen gegenüber schädlichen Einwirkungen (Immissionen, Lärm).
- Einbindung von Wohnbereichen in das Stadtbild durch Pflanzmaßnahmen unter Berücksichtigung der Topografie.
- Sicherung von Flächen für Pflanzmaßnahmen.
- Erhaltung, Erneuerung und Entwicklung charakteristischer, natürlicher und historischer Elemente der Landschaft.
- Sinnvolle Verknüpfung und Neuausweisung von fußläufigen Wegeverbindungen.
- Schaffung und Gestaltung nutzbarer, begrünter Freiräume auch im näheren Wohnumfeld.

Diese Zielvorgaben sind zum Großteil in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen worden.

Eine wesentliche Abweichung von den Festlegungen der Grünordnung hat sich im Areal Conradstraße - Logenstraße - Richard-Wagner-Straße - Parkstraße ergeben, wo ein Spielplatz vorgesehen war. Hier wird u. a. wegen der Realisierung einer privaten Pflegeeinrichtung und mangelnder Eignung des Grundstücks (Lärm, Krankenhaus- und Wohnnutzung in der Nachbarschaft) auf die Ausweisung eines Spielplatzes verzichtet.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

Da im Bebauungsplan die geplanten Vorhaben nach § 34 BauGB zu beurteilen sind und über die bisher zulässige Bebauung hinaus insgesamt keine quantitativ oder qualitativ hinausgehenden Eingriffe zu erwarten sind, ist kein Ausgleich im Sinne der Eingriffsregelung erforderlich. Gleichwohl werden die landespflegerischen Belange dargestellt und Eingriffs-Vermeidungsmaßnahmen und Eingriffs- Minimierungsmaßnahmen aufgezeigt.

Die Zuordnungsfestsetzungen, wonach Eingriffe speziell bezeichneten öffentlichen und privaten Ausgleichsmaßnahmen zugeordnet werden, sind demnach in diesem Fall entbehrlich.

Immissionsschutzmaßnahmen

Verkehrslärm:

Allgemeines:

Für den vorliegenden Bebauungsplan sind in erster Linie die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG sowie der Straßenzug Logen-/Barbarossastraße und die Rudolf-Breitscheid-Straße als vorhandene Lärmquellen von Bedeutung.

Der Ermittlung des Schienenverkehrslärms liegen die von der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Niederlassung Südwest, Am Hauptbahnhof 4, 66111 Saarbrücken übermittelten Zugzahlen und Attribute zu Grunde (Analysesituation, siehe Anlage zu den textlichen Festsetzungen). Für die Ermittlung des Straßenverkehrslärms (Prognose 2010) wurden die Verkehrszahlen aus dem Gutachten der Ulmer Verkehrsingenieure Prof. Schaechterle, Reg.-Baumeister Holschuer, Dipl.-Ing. Siebrand von 1991 umgelegt auf die nach neueren Überlegungen gesplittete Südtangente. Nach dieser Verkehrsumlegung ist mit folgenden Verkehrsbelastungen auf den genannten Hauptverkehrsstraßen zu rechnen.

Barbarossastraße	28 900 Kfz/24Std
Eisenbahnstraße (Süd)	22 500 Kfz/24Std
Logenstraße (Ost)	15 600 Kfz/24Std
Logenstraße (Mitte)	19 000 Kfz/24Std
Logenstraße (West)	15 600 Kfz/24Std
Rudolf-Breitscheid-Straße	13 100 Kfz/24Std

Die Belastungszahlen von weiteren Straßen wurden zum Teil geschätzt und können der Anlage zu den textlichen Festsetzungen entnommen werden.

Berechnungsgrundlagen:

Die Berechnung der zu erwartenden Lärmemissionen und der daraus entstehenden Immissionen des Schienenverkehrs wurde nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03 Kapitel 8.1) durchgeführt.

Im Bereich des Straßenverkehrs wurden die Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS-90) durchgeführt. Dabei wurde für die Hauptverkehrsstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für Pkw und Lkw angenommen; alle anderen Straßen befinden sich innerhalb einer Tempo-30-Zone. Weitere Rechenparameter können der Anlage entnommen werden.

Beurteilungsgrundlagen:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans enthält südlich der Logenstraße und entlang der Eisenbahnstraße und der Bahnhofstraße im wesentlichen Kerngebiet (MK), auf der Nordseite der Logenstraße Mischgebiet (MI) und in geringerem Maße auch allgemeines und besonderes Wohngebiet (WA und WB). Südlich der Kohlbruchstraße ist ein Gewerbegebiet festgesetzt. Für die Beurteilung können die Orientierungspegel nach DIN 18005 Teil 1, Beiblatt 1 als Vergleichswerte herangezogen werden.

Es gelten dann für:

WA	55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht
WB	60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht
MI	60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht
MK + GE	65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht

Ergebnisse:

Wie zu erwarten, ergeben sich bei alleiniger Betrachtung des Straßenverkehrslärms hohe Belastungen entlang der Hauptverkehrsstraßen mit Spitzenwerten von 68-70 dB(A) in der Nacht; die Tagespegel liegen 8 - 10 dB(A) darüber. Andererseits bedingt der Schienenverkehr ähnlich hohe Lärmbelastungen an der neu konzipierten Bebauung in der Bahnhofstraße, wobei wegen des hohen Anteils an nachts fahrenden Güterzügen sich die Tages- von den Nachtpegeln nur unwesentlich unterscheiden.

Die Überlagerung (energetische Addition) beider Lärmarten bewirkt somit keine große Veränderung mehr. Die städtebaulichen Orientierungspegel der DIN 18005 sind im gesamten Plangebiet nachts an fast allen untersuchten Immissionsorten überschritten.

Notwendige Lärmschutzmaßnahmen sind an den Gebäuden vorzusehen, da aktive Maßnahmen (Wälle/Wände) wegen der städtebaulichen Situation ausscheiden.

4. Kosten und Finanzierung

Durch die Verwirklichung des Bebauungsplans entstehen voraussichtlich folgende überschlägig ermittelten Kosten.

Straßen- und Wegebau	ca.6 902 440,40 €
Straßenbeleuchtung	ca.576 225,95 €
Abwasserentsorgung (Regenrückhaltebecken)	ca.766 937,82 €
Stromversorgung	€
Fernwärme	€
Gasversorgung	€
Wasserversorgung	€
Grünanlagen und Baumbepflanzungen	ca.209 629,67 €
Grunderwerb	€
<u>Kosten für die Umlegung</u>	€
Gesamt	ca.8 455 233,84 €

Hiervon trägt die Stadt den Kostenanteil, der in den geltenden Satzungen über Erschließungs- und Ausbaubeiträge vorgesehen sind.

Der Wert, der vom Stadtplanungsamt erbrachten Planungsleistungen des vorliegenden Bebauungsplans entspricht gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in der ab 01. Januar 1996 geltenden Fassung 56 099 €.

Die vom Grünflächenamt erbrachte Planungsleistung zum Bebauungsplanentwurf (Landespflegerischer Planungsbeitrag) entspricht gemäß HOAI einem Wert von 11 107 €.

5. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

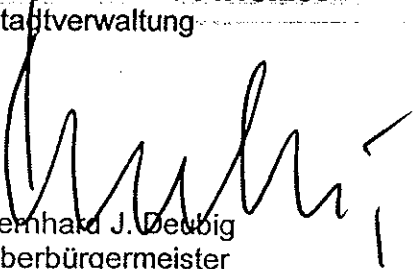
Bodenordnende Maßnahmen können erfolgen, falls diese zur Realisierung des Bebauungsplans notwendig sind.

Die überplanten planfestgestellten Bahnbetriebsflächen sind regelmäßig vor der Gültigkeit des Rechtsplans förmlich zu entwidmen. Ein Entwidmungsverfahren für die von der Überplanung betroffenen Flächen ist abgeschlossen. Die Entwidmung ist mit Rechtskraft des Bebauungsplans wirksam.

6. Ausführungsmaßnahmen

Die Verwirklichung des Bebauungsplans soll unmittelbar nach Erlangen seiner Rechtsverbindlichkeit erfolgen.

Kaiserslautern, **14.10.2002**
Stadtverwaltung


Bernhard J. Deubig
Oberbürgermeister

Kaiserslautern, **14.10.2002**
Stadtverwaltung


Thomas Metz
Baudirektor

Ausfertigung: **15.10.2002**

Kaiserslautern,
Stadtverwaltung


Bernhard J. Deubig
Oberbürgermeister