

UNIVERSITÄTSSTADT KAISERSLAUTERN

Bebauungsplan "Lauterstraße - Mühlstraße - Burgstraße - Maxstraße"
Ka 0/150

BEGRÜNDUNG (§ 9 (8) BauGB)

1. Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Durch die Entscheidung der Landesregierung, die Erweiterung der Fachhochschule Kaiserslautern in die Verwaltungs- und Betriebsgebäude der ehemaligen Kammgarnspinnerei zu verlagern, erfährt die Umgebung dieses Geländes einen stadtgestalterisch bedeutenden Stellenwert, wobei insbesondere der Eingangsbereich in der Schoenstraße hervorzuheben ist.

Die städtebaulich und gestalterisch unbefriedigende Bebauung in direkter Nachbarschaft zum Eingang der Fachhochschule Rheinland-Pfalz sowie die ebenfalls verbesserungsbedürftige Situation im Bereich des Zugangs zur Fußgängerzone in Richtung Innenstadt erfordert eine städtebauliche Neuordnung, die diesen beiden stadtbildprägenden Eingangsbereichen gerecht wird.

Damit sind die Voraussetzungen für die Aufstellung eines Bebauungsplanes zur städtebaulichen Entwicklung und Ordnung gemäß § 1 (3) BauGB gegeben.

Zusätzlich wird durch die Aufstellung des Bebauungsplanes die Ausweisung und planungsrechtliche Absicherung einer Trasse für die geplante City-Bahn im Verlauf der Schoen- und Burgstraße vorgenommen.

Der Bebauungsplan ersetzt dabei die nach § 28 (1) PBefG erforderliche Planfeststellung bzw. Plangenehmigung zum Bau von Betriebsanlagen für Straßenbahnen.

Die planungsrechtliche Absicherung durch den Bebauungsplan bedeutet jedoch nicht, dass bereits der Bau und der Betrieb einer City-Bahn zulässig ist. Hierfür ist gemäß § 9 (1) 1 PBefG eine eigenständige Genehmigung für Bau, Betrieb und Linienführung erforderlich.

Außerdem soll durch den Bebauungsplan die Zielvorstellung eines möglichst durchgängigen Grünzuges vom Lautertal bis zum Rathaus abgesichert werden.

Im Vorgriff auf die Realisierung des Bebauungsplanes werden daher im Zuge der Vorbereitungen für die Landesgartenschau im Jahre 2000 u.a. Arbeiten zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes in der Schoenstraße vorgenommen.

Mit dem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Grundlagen für die Realisierung dieser Ziele geschaffen werden.

2. Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem FNP und weitere bestehende Rechtsverhältnisse

Der wirksame FNP von 1984 stellt den Bereich zwischen Lauterstraße, Meuthstraße, Burgstraße und Mühlstraße als geplante Fläche für den Gemeinbedarf dar. Die damalige Absicht auf diesem Gelände ein Hallenbad zu realisieren, wird planerisch nicht mehr verfolgt.

Statt dessen stellt der Entwurf des in Aufstellung befindlichen FNP 2010 für den westlichen und östlichen Bereich dieses Geländes Grünflächen in Form von Parkanlagen dar, auf deren nordöstlicher Teilfläche eine Parkpalette errichtet werden kann. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechen diesen Darstellungen.

Die zwischen diesen Grünflächen liegende Tankstelle sowie die vorhandenen Gebäude der Straßenverkehrsgenossenschaft Pfalz e.G. und des Verbandes des Verkehrsgewerbes Rheinland-Pfalz e.V. werden im FNP-Entwurf als gewerbliche Baufläche dargestellt und damit im Bebauungsplan der realen Nutzung entsprechend ausgewiesen.

In Folge der Nutzungsänderung der ehemaligen Kammgarnfabrik in ein sonstiges Sondergebiet zur Erweiterung der Fachhochschule werden auch die östlich anschließenden Grundstücke, nicht wie bisher als Gewerbegebiet, sondern ebenfalls als sonstiges Sondergebiet zur Erweiterung der Fachhochschule ausgewiesen.

Nach dem Stand der Planungsarbeiten ist anzunehmen, dass der Bebauungsplan aus den künftigen Darstellungen des FNP entwickelt sein wird.

Mit Erlangen der Rechtskraft des Bebauungsplanes „Lauterstraße-Mühlstraße-Burgstraße-Maxstraße“ werden die Planinhalte und Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne „Nordtangente, Teilplan Lauterstraße“ und „Nordtangente, Teilplan Ludwigstraße“ vom 02.05.1991 im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes aufgehoben.

3. Planinhalte

Lage

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes überdeckt Teile der Bebauungspläne „Nordtangente, Teilplan Lauterstraße“ und „Nordtangente, Teilplan Ludwigstraße“. Zusätzlich wird der Geltungsbereich im Westen um die Grundstücke östlich der ehemaligen Kammgarngebäude zwischen der Schoen-Turner- und Kennelstraße und um weitere fünf Grundstücke zwischen der Mühl- und Burgstraße sowie im östlichen Geltungsbereich um das Grundstück des Burggymnasiums sowie der Grundstücke der kleinen und großen Maxschulen erweitert. Überdies wird die Straßenfläche der Burgstraße und ein Teilbereich der Maxstraße in den Geltungsbereich aufgenommen.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 6,66 ha.

Übernahme von Planinhalten

Die planerischen Inhalte der beiden o.g. rechtskräftigen Bebauungspläne werden im wesentlichen übernommen.

Bebauung

Die gegenwärtige städtebauliche Situation südlich des Eingangs zur Fachhochschule wird durch einen zum Teil eingeschossig überbauten Lager- und Anlieferungshof eines Getränkebetriebes gekennzeichnet. An diese schlichte Bausubstanz fügt sich ein Grundstück mit einem 3-geschossigen Wohngebäude an, das als Einzelhaus den restlichen Bestand der Straßenrandbebauung in Fortsetzung der ehemaligen Mühlstraße darstellt. Im Bereich des neu zu bildenden Grundstücks zwischen dem Niveau des Hofbereiches der vorhandenen Bebauung an der Turnerstraße und dem Niveau der Schoenstraße liegt ein Geländeversatz von ca. 8,50 m, der mit einem insgesamt 6-geschossigen Wohn- und Geschäftsgebäude überbaut ist. Diese Grundstücksbereiche werden als sonstiges Sondergebiet für die Erweiterung der Fachhochschule ausgewiesen, wobei das 6-geschossige Gebäude erhalten und durch Studentenwohnungen o. Ä. ergänzt werden könnte. Die übrige Bausubstanz ist für eine Weiterverwendung für Zwecke der Fachhochschule ungeeignet.

Die beiden Straßenrandbebauungen der Burg- und der Mühlstraße werden in einem gemeinsamen Kopfbau zusammengeführt, wobei der Gebäudeteil entlang der Burgstraße in Fortführung der vorhandenen Bebauung 4-geschossig vorgesehen wird. Der Gebäudeteil entlang der Mühlstraße wird nur 2-geschossig geplant, um für die sich anschließenden Wohnbebauungen mit ihren schmalen Innenhöfen ausreichende Belichtungsverhältnisse gewährleisten zu können. Für die geplante 2-geschossige Bebauung ist daher ebenfalls Flachdachbauweise vorzusehen.

Das Grundstück wird entsprechend der in der Burg- und Mühlstraße vorherrschenden gemischten Bebauung ebenfalls als Mischgebiet ausgewiesen.

Als geplante Baufläche im Bereich zwischen Lauter- und Burgstraße ist ein Erweiterungsbau auf dem Grundstück der Straßenverkehrsgenossenschaft Pfalz e.G. vorgesehen, wobei diese Planung aus dem Bebauungsplan „Nordtangente - Teil Lauterstraße“ vom 02.05.1991 übernommen wird.

Ebenfalls übernommen wird die geplante Anlage einer Tiefgarage/Parkpalette mit einer Kapazität von ca. 400 Stellplätzen an der Meuthstraße, um für die in der Nähe vorhandenen Verwaltungen und die Öffentlichkeit ausreichende Parkmöglichkeiten anbieten und die im landespflegerischen Planungsbeitrag vorgegebene Planung eines durchgehenden Grünzuges vom Lautertal bis zum Rathaus umsetzen zu können.

Für das Kirchengrundstück und das Grundstück der beiden Verwaltungsgebäude in den Räumen der ehemaligen Maxschulen werden keine baulichen Erweiterungen vorgesehen.

Für den Bedarf des Burggymnasiums sind nach gegenwärtigen Erkenntnissen keine Erweiterungsbauten zu erwarten, so dass in Verbindung mit dem beabsichtigten Abriss der alten Gymnastikhalle eine großzügigere Freiraumgestaltung entsprechend einer Planung des Grünflächenamtes ermöglicht wird.

Art und Maß der baulichen Nutzung

Das ca. 3.200 m² große Gesamtgrundstück zwischen Schoen- und Turnerstraße wird in Verbindung mit dem vorhandenen Wohn- und Geschäftsgebäude als sonstiges Sondergebiet für die Fachhochschule ausgewiesen. Eine konkrete bauliche Nutzungsvorstellung liegt derzeit nicht vor.

Als Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung werden gemäß § 17 (1) BauNVO als GRZ 0,8 und als GFZ 2,4 festgesetzt.

Die Kopfbebauung zwischen Burg- und Mühlstraße wird dem Gebietscharakter entsprechend als Mischgebiet mit Nutzungsmöglichkeiten gemäß § 6 (2) 1-3 BauNVO ausgewiesen.

Die gemäß § 17 BauNVO höchstzulässigen Werte für die GRZ und GFZ können für das gemäß § 17 (3) BauNVO vor dem 01.08.62 überwiegend bebaute Grundstück aus Gründen der Gebietserhaltung und -entwicklung überschritten werden. Die dem Grundstück, Fl.St.Nr. 173, vorgelagerte öffentlichen Parkplatzfläche von ca. 150 m² Größe wird mit dem derzeit 1-geschossig bebauten Grundstück zusammengelegt, so dass eine geplante GRZ 0,75 und eine GFZ 2,0 als Obergrenze der baulichen Nutzung festgesetzt wird.

Die erforderlichen Stellplätze sind in einer Tiefgarage vorzusehen, deren Geschosse gemäß § 21 a (1) BAUNVO nicht angerechnet werden.

Die 12 x 20 m große 2-geschossig bebaubare Baufläche auf den als Gewerbegebiet ausgewiesenen beiden Grundstücken an der Lauterstraße ist aufgrund von Bindungen aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan „Nordtangente - Teil Lauterstraße“ übernommen worden. Für das Gebäude sind ausschließlich Nutzungen gemäß § 8 (2) Nr. 1 - 3 BauNVO - Gewerbegebiete aller Art, Geschäftsgebäude, Büro- und Verwaltungsgebäude und Tankstellen - zulässig.

Verkehr

Die nördliche Geltungsbereichsabgrenzung des Bebauungsplanentwurf läuft entlang der gegenwärtigen Straßenbegrenzungslinie zur Lauterstraße. Die Festsetzungen - Flächenbedarf - für den Ausbau der Nordtangente werden in dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf übernommen.

Als wesentliche Änderung des innerstädtischen Verkehrskonzeptes wird sich die in einer 1.Ausbau- und Betriebsstufe geplante Stadtbahn (City-Bahn) vom Westbahnhof zum Rathaus auswirken.

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Nahverkehr Stadt und Landkreis Kaiserslautern hat am 08.01.1999 einstimmig beschlossen den betroffenen Gebietskörperschaften zu empfehlen, die 1. Ausbau- und Betriebsstufe der City-Bahn zu realisieren und in Abhängigkeit davon die Reaktivierung der „Bachbahn“ zwischen Weilerbach und Kaiserslautern zu ermöglichen.

Die City-Bahn wird entlang der Schoenstraße und der Burgstraße auf einer gemeinsamen Fahrbahn mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt. Dieser straßenbündige Bahnkörper spart zusätzliche Verkehrsflächen ein und macht eine zweigleisige Linienführung der Bahn, bei gleichzeitigem Zwei-Richtungsverkehr des MIV, erforderlich.

Durch diese flächensparende Nutzung des vorhandenen Straßenraumes wird der unmittelbare Gegenverkehr von Bahn und MIV vermieden. Die verbleibenden Straßenseitenräume halten durch Bäume unterbrochene Längsstreifen und Verkehrsflächen für Fußgänger- und Radfahrer (gemeinsamer Rad/Gehweg) vor.

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge werden über einen fahrstromunabhängigen Antrieb verfügen (Verbrennungs- bzw. Verbrennungselektrischer Antrieb) und in den Abmessungen herkömmlichen Straßenbahnen entsprechen. Obwohl gegenwärtig verschiedene Hersteller fahrstromunabhängige Straßenbahnfahrzeuge anbieten bzw. entwickeln, ist ein Fahrzeug, das in einer 2. Stufe die Weiterführung der City-Bahn durch die Schneider- und Eisenbahnstraße zum Bahnhof ermöglichen soll, derzeit noch nicht im Einsatz.

Die Burgstraße wird gegenwärtig durch Quell-, Ziel und Durchgangsverkehr belastet. Eine November 1997 vorgenommene Querschnittszählung ergab eine Belastung von ca. 5.100 Kfz/24 h, was einer Belastung von ca. 540 Kfz in der Spitzenstunde entspricht.

Durch die geplante „Boulevardzone“ südlich des Rathauses (Burgstraße/Fruchthallstraße) zwischen Martin-Luther-Straße und Maxstraße wird der stadtauswärtsführende MIV-Durchgangsverkehr weitgehend entfallen, so dass die durch den geplanten Schienenverkehr entstehende Doppelnutzung der Straßenfläche verkehrsverträglich sein wird.

4. Umweltverträglichkeit

Immissionsschutz (Verkehrslärm)

Für den vorliegenden Bebauungsplan ist in erster Linie die Lauterstraße im Norden, die Maxstraße im Osten, die Burgstraße im Süden sowie die Mühlstraße im Westen verkehrslärmtechnisch von Belang.

Nach einem Gutachten der Ulmer Verkehrsingenieure Prof. Schaechterle, Reg.-Baumeister Holdschuer, Dipl.-Ing. Siebrand werden zum Jahre 2010 die Verkehrsbelastungen gegenüber dem heutigen Zustand noch erheblich zunehmen. Grundlage für die Ermittlung des Straßenverkehrslärmes sind die Zahlen der folgenden Aufstellung.

Straßenquerschnitt	Analysebelastung	Prognosebelastung
Lauterstraße	35.160 Kfz/24 h	39.700 Kfz/24 h
Maxstraße	11.850 Kfz/24 h	30.000 Kfz/24 h
Burgstraße	5.120 Kfz/24 h	7.500 Kfz/24 h
Mühlstraße Nord	9.050 Kfz/24 h	15.000 Kfz/24 h

Über die Burgstraße soll die sogenannte Citybahn vom Westbahnhof in die Innenstadt geführt werden. Für die Ermittlung des Schienenverkehrslärmes wurde je Richtung ein Aufkommen von 32 Zügen am Tag und 4 Zügen in der Nacht angenommen.

Berechnungsgrundlagen

Die Berechnung der zu erwartenden Lärmemissionen und der daraus entstehenden Immissionen wurde nach der sechszehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-Schutzgesetzes (16.BImSchV) Anlagen 1 und 2 durchgeführt. Dabei wurde von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgegangen. Weitere Rechenparameter können der Anlage zu den textlichen Festsetzungen entnommen werden.

Beurteilungskriterien

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes enthält neben Gemeinbedarfsflächen für eine Schule, Kirche und Verwaltung auch ein Gewerbegebiet (GE) und als Mischgebiet (MI) ausgewiesene Nutzungen. Die Bebauung auf der Südseite der Burgstraße liegt außerhalb des Geltungsbereiches und ist als Kern- und Mischgebiet klassifiziert. Für die Beurteilung können die Orientierungspegel nach DIN 18005 Teil 1, Beiblatt 1 als Vergleichswerte herangezogen werden.

Es gelten für	MI	60 Dezibel am Tag und 50 Dezibel in der Nacht
	MK	65 Dezibel am Tag und 50 Dezibel in der Nacht
	GE	65 Dezibel am Tag und 55 Dezibel in der Nacht.

Für die Gemeinbedarfsflächen werden der jeweiligen Schutzwürdigkeit entsprechend unterschiedliche Orientierungswerte angesetzt.

Schulen	50 Dezibel am Tag
Verwaltung	60 Dezibel am Tag
Kirche	60 Dezibel am Tag

Ergebnisse

Wie zu erwarten, ergeben sich für das Zieljahr hohe Lärmbelastungen im gesamten Plangebiet mit Extremen im Norden zur Lauterstraße und im Osten entlang der Maxstraße (siehe hierzu Anlage zu den textlichen Festsetzungen - Gebäudelärmkarte). Aus den dazugehörigen Ergebnistabellen ist weiter ersichtlich, dass die den Gebietsnutzungen zugehörigen Orientierungspegel fast überall überschritten werden. Somit müssen passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden.

City-Bahn

Durch die geplante Einführung der City-Bahn werden keine Beeinträchtigungen der innerstädtischen Lebensräume durch Flächenversiegelung oder den Rückbau von Grünflächen verursacht. Das Stadtbahnssystem ermöglicht, insbesondere vor dem Hintergrund einer möglichen Ausdehnung des Netzes auf das weitere Stadtgebiet, die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und somit die Verringerung der Umweltbelastung des Innenstadtbereiches.

Bodenschutz/Altlasten

Nach Mitteilung des Amtes für Umwelt und Forsten vom 28.09.1995 befinden sich im Plangebiet einige Bereiche, die nach § 19 (3) LAbfWAG als Altstandorte zu bezeichnen sind, da hier ein Umgang mit wassergefährdenden Stoffen nicht ausgeschlossen werden könne.

Dementsprechende Untersuchungsergebnisse liegen derzeit noch nicht vor und werden noch vor dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes nach § 10 BauGB Berücksichtigung finden.

Landespflege

Mit der Erarbeitung des landespflegerischen Planungsbeitrages, der mit seinen Darstellungen der örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen der Umsetzung der Ziele des Naturschutzes und der Landespflege dient, sind die folgenden Zielsetzungen entwickelt worden, deren Berücksichtigung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes aus fachtechnischer Sicht für erforderlich gehalten werden. Sie sollen insbesondere dazu dienen, den innerstädtischen Naturhaushalt und das Wohnumfeld zu verbessern.

Der landespflegerische Planungsbeitrag wird mit seinen Festsetzungen gemäß § 9 (1) BauGB und § 88 (1) LBauO Bestandteil des Bebauungsplanes.

Folgende wesentliche Maßnahmen werden in die Bauleitplanung übernommen:

1. Große vorhandene Bäume und flächige Grünbestände sind zu erhalten und bei der Planung zu berücksichtigen.
2. Der Versiegelungsgrad ist soweit möglich zu reduzieren.
3. Straßenräume sind neu zu gestalten, insbesondere auch mit Baumpflanzungen.
4. Öffentliche und private Freiflächen sind zu begrünen.
5. Fassaden- und Flachdachbegrünungsmaßnahmen sind vorzusehen.

5. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Zur Ordnung des Grund und Bodens sind folgende Maßnahmen zu treffen:

- a) Für das Plangebiet ist ein Umlegungsverfahren notwendig.
- b) Die als öffentliche Verkehrsflächen und öffentliche Grünflächen festgesetzten Grundstücke werden in das Eigentum der Stadt überführt.
- c) Weitere bodenordnende Maßnahmen können erfolgen, falls dies zur Erschließung und Bebauung notwendig ist.

6. Kosten und Finanzierung

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

Straßen und öffentliche Fußwege (ohne Nordtangente)	ca.	3.000.000,- DM
Gleisanlage (streckenlängenanteile Schätzung)	ca.	4.000.000,- DM
Tiefgarage/Parkpalette	ca.	4.600.000,- DM
Abwasserentsorgung		--
Stromversorgung	ca.	150.000,- DM
Straßenbeleuchtung	ca.	140.000,- DM
Gasversorgung	ca.	175.000,- DM
Wasserversorgung	ca.	230.000,- DM
Vermessung	ca.	15.000,- DM
öffentl. Grünanlagen/Parkanlagen	ca.	537.000,- DM
Verkehrsgrün/Pflanzung von Bäumen und Sträuchern	ca.	193.000,- DM
Gesamtkosten	ca.	13.040.000,-DM

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

Der Wert der vom Stadtplanungsamt erbrachten Planungsleistungen des vorliegenden Bebauungsplanes entspricht gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in der seit 01.01.1996 geltenden Fassung rund 33.442,- DM.

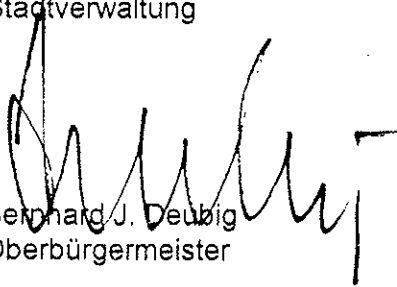
Die vom Grünflächenamt erbrachten Planungsleistungen (landespflegerischer Planungsbeitrag) zum Bebauungsplanentwurf entsprechen gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in der seit 01.01.1991 geltenden Fassung einem Wert von 17.378,- DM.

7. Maßnahmen zur Verwirklichung des Bebauungsplanes

Mit der Durchführung des Bebauungsplanes soll unmittelbar nach Erlangung seiner Rechtsverbindlichkeit begonnen werden.

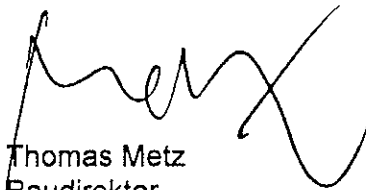
Kaiserslautern, 25.08.2000
Stadtverwaltung

Bernhard J. Deubig
Oberbürgermeister



Kaiserslautern, 25.08.2000
Stadtverwaltung

Thomas Metz
Baudirektor



Ausfertigung:

Kaiserslautern, 25.08.2000
Stadtverwaltung

Bernhard J. Deubig
Oberbürgermeister

