

# UNIVERSITÄTSSTADT KAISERSLAUTERN

**Bebauungsplan „Hauptbahnhof Süd/Zollamtstraße“**  
Ka 0/153

## **BEGRÜNDUNG § 9 (8) BauGB**

---

### **1. Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes**

Der Bereich um den Hauptbahnhof ist aufgrund der funktionalen Bedeutung als Verkehrsknoten sowie der städtebaulichen Bedeutung als Stadteingang des Oberzentrums Kaiserslauterns ein zentraler Punkt der Stadtentwicklung. Der geplante Ausbau des Bahnhofes als ICE/TGV Haltepunkt verstärkt diese Funktion.

Der südliche Teil des Bahnhofes ist zur Zeit von gestalterischen und funktionalen Mängeln geprägt. Aufgrund aktueller Entwicklungen werden diese Flächen für die bahnbetriebliche Nutzung nicht mehr benötigt und müssen nun einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden. Zur Zeit ist das Gelände durch eine ungeordnete Entwicklung, wie der überwiegenden Nutzung als Lagerflächen oder auch in Form von gewerblichen Ansiedlungen geprägt. Die Etablierung dieser Nutzungen ist an diesem städtebaulich sensiblen Bereich aus gestalterischer und auch aus wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll und nicht wünschenswert.

Durch die zentrale Lage und die guten verkehrlichen Anbindungsmöglichkeiten stellt der Bereich ein wichtiges Potential der Innenentwicklung dar. Es besteht nunmehr die Möglichkeit, den Bahnhof zweiseitig zu entwickeln und zu erschließen, indem auch die Südseite eine entsprechende funktionale und gestalterische Aufwertung erfährt. Der Individualverkehr kann nach dem Ausbau der Zollamtstraße auch über die Südseite des Bahnhofes abgewickelt werden, wobei hier der ruhende Verkehr des Bahnhofumfeldes aufgenommen werden soll. Dadurch können die bestehenden Stellplätze auf dem Bahnhofsvorplatz verlagert und dieser einer funktionsgerechten Gestaltung und Nutzung zugeführt werden. Diese Überlegungen spiegeln sich wieder in dem sich im Verfahren befindlichen Bebauungsplan Hauptbahnhof.

Die beabsichtigten baulichen Maßnahmen der DB AG im Bereich der Gleisanlagen sowie im Empfangsgebäude unterstützen die Gesamtentwicklung im Bahnhofsbereich. Ein maßgeblicher Schritt ist hierbei die Neugestaltung der Unterführung der Gleise mit beidseitigem Zugang zu den Bahnsteigen. Hierbei ist die städtebauliche Ausgestaltung des gesamten Umfeldes, also auch des Bereiches Zollamtstraße, erforderlich.

Des Weiteren ist im Rahmen der Umsetzung der Südtangente in Form der sog. „Splitting-Lösung“ der Ausbau der Zollamtstraße ein maßgeblicher Faktor der Gesamtverkehrsentwicklung in Kaiserslautern. Ein Teil des Ost-West-Verkehrs soll somit aufgenommen werden. Aber auch die Entlastung der im Süden angrenzenden Wohngebiete durch Schleichverkehre (über die Straße „Dunkeltälchen“ zur Universität) soll angestrebt werden.

## 2. Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan und weitere Rechtsverhältnisse

Im derzeitig gültigen Flächennutzungsplan von 1984 sind die zu überplanenden Flächen zum Großteil als planfestgestelltes Bahnbetriebsgelände nach § 18 des „Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)“ dargestellt. Im Osten und Westen des Plangebietes ist je eine gemischte Baufläche, die Steinbruchkante ist als Grünfläche dargestellt.

Aufgrund der aktuellen Entwicklung benötigt die DB AG dieses planfestgestellte Bahnbetriebsgelände nicht mehr für den Bahnbetrieb. Dies bedeutet, dass der Zweck der Planfeststellung hinfällig ist und das Gebiet für eine andere Nutzung zur Disposition steht. Zum Übergang der Planungshoheit auf die Kommune ist eine förmliche Entwidmung der betroffenen Bahnflächen durchgeführt worden. Durch die zentrale, innenstadtnahe Lage sowie die gute Anbindung durch den geplanten Ausbau der Zollamtstraße besteht hier die Erforderlichkeit, eine Kerngebietsbezogene Nutzung zu entwickeln.

Die im Flächennutzungsplan dargestellten gemischten Bauflächen werden mit vorliegendem Bebauungsplan als Kerngebiet festgesetzt. Die Wohngebäude im Bereich „Am Waldschlösschen“ sind weder in der heutigen Form als Mischgebiet anzusehen noch ist es zukünftig wünschenswert, dort ein Mischgebiet zu entwickeln. Dieses Gebiet steht in keiner funktionalen Verbindung mit den an der Zollamtstraße gelegenen Bereichen, da hier durch den bestehenden Geländesprung eine Zäsur besteht und die Orientierung in Richtung der südlich und westlich anschließenden Wohnbebauung erfolgt. In Anlehnung daran soll hier der Bereich als allgemeines Wohngebiet festgeschrieben werden.

Des Weiteren soll im Westen des Plangebietes die bestehende Wohnbebauung an der „Pfaffenbergsstraße“ als allgemeines Wohngebiet festgeschrieben und ergänzt werden.

Die Bebauung entlang der Bremerstraße soll als Mischgebiet aus den Vorgaben des Flächennutzungsplanes entwickelt werden.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes wurde nach § 8 (3) BauGB parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Das Flächennutzungsplanänderungsverfahren Nr. 2 „Auf den Wellen, Alter Güterbahnhof, Hauptbahnhof“ ist weitgehend abgeschlossen und wird nach förmlicher Entwidmung des planfestgestellten Bahnbetriebsgeländes innerhalb des Änderungsbereiches der Genehmigungsbehörde vorgelegt.

## 3. Planinhalte und Abwägung

### **3.1 Lage und Gebietsabgrenzung**

Das Plangebiet wird im Norden durch den Gleiskörper begrenzt. Dabei wird das Gleis Nr. 111 mit einbezogen, da bis zu dieser Stelle die Bahn Nutzung aufgegeben werden soll. Im Westen wird das Plangebiet durch den Knotenpunkt der Trippstadter Straße/ Pfaffenbergsstraße/ Zollamtstraße begrenzt. Im Süden wird die ehemalige Steinbruchkante, welche auch als natürliche Grenze besteht, einbezogen. In der östlichen Ausdehnung ist der Einbezug des Verkehrsknotens Bremerstraße/ Zollamtstraße/ Malzstraße/ Kohlenhofstraße/ Eisenbahnstraße maßgeblich.

### **3.2 Erschließung**

Die Gebietsanbindung erfolgt über die Zollamtstraße, die im Rahmen der Splittlösung der Südtangente auch eine hohe gesamtstädtische Bedeutung erhält. Hier soll ein Teil des südlich der Innenstadt verlaufenden Ost-West Verkehrs aufgenommen werden. Der andere Teil läuft wie bisher über die Logenstraße. Die Zollamtstraße dient somit als Durchgangsstraße

mit einer zu erwartenden Verkehrsbelastung von ca. 15.000 Kfz/Tag. Der Ausbau erfolgt in Form einer zweispurigen innerstädtischen Verkehrsstraße“.

Das Bahnunterführungsbauwerk Trippstadter Straße muß einerseits aus verkehrlichen Gründen erneuert werden, da der Querschnitt bei dem verkehrsgerechten Ausbau der Trippstadter Straße zu schmal ist. Andererseits ist das Bauwerk in einem baulich desolaten Zustand und muss auch aus Sicherheitsgründen ersetzt werden.

Der Verkehrsknoten Eisenbahnstraße/ Zollamtstraße/ Bremer Straße/ Malzstraße/ Kohlenhofstraße soll wegen seiner schwierigen Geometrie als Kreisel ausgebaut werden. Die Alternative, eine signalgeregelte, fünfarmige Kreuzung ist aus vielen Gründen wenig geeignet. Die Verkehrsbeziehung Zollamtstraße - Bremer Straße wäre wegen des spitzen Winkels nicht möglich. In dem Bahnunterführungsbauwerk (Eisenbahnstraße) müsste wegen mangelnder Breite entweder auf eine wichtige Abbiegespur oder auf die Angebotsstreifen für den Radverkehr verzichtet werden. Die Verknüpfung von fünf Straßen ist auf der verfügbaren Fläche signaltechnisch schwierig und keinesfalls leistungsfähig zu bewältigen. Unter den gegebenen Umständen stellt der Kreisel im Hinblick auf die verkehrlichen, finanziellen und städtebaulichen Belange die günstigste Lösung dar.

#### Verkehrstechnische Vorteile der Kreisellösung:

Es sind weder Abbiegespuren noch Signalisierungseinrichtungen erforderlich.

- Der Fuß- und Radverkehr kann eindeutiger und somit benutzerfreundlicher abgewickelt werden.

Auch die untergeordneten Straßen werden mit geringen Zeitverlusten angebunden.

- Das Abbiegen aus südlicher Richtung von der Bremerstraße in die Zollamtstraße ist möglich, was mit einer Lösung durch eine Lichtsignalanlage aufgrund der schwierigen Geometrie nicht realisierbar ist. Dies bedeutet, dass beispielsweise die Anwohner des Wohngebietes Betzenberg bei der Fahrt nach Westen nicht zwingend über die Logenstraße fahren müssen, sondern auch direkt über die Zollamtstraße fahren können.
- Die Malzstraße kann direkt an den Knotenpunkt angeschlossen und muss nicht über die Kohlenhofstraße angebunden werden, was aus topografischen Gründen nur mit hohem Aufwand umzusetzen wäre.

#### Finanzielle Vorteile:

- Der Straßenquerschnitt unter dem Brückenbauwerk Eisenbahnstraße kann in der jetzigen Breite beibehalten werden. Bei der Lösung durch eine Lichtsignalanlage müsste eine Linksabbiegespur von der Eisenbahnstraße in die Kohlenhofstraße/ Bremerstraße angelegt werden, was die Verbreiterung des Straßenquerschnitts und gleichzeitig die Verbreiterung der Bahnunterführung zur Folge hätte. Dies könnte nur mit hohem finanziellem Aufwand erreicht werden.

#### Städtebauliche Vorteile:

- Die Anlage eines Verkehrsknotens erfordert etwa genauso viel Fläche wie die eines kleinen Kreisels, jedoch ist die städtebauliche Integration des Kreisels vorteilhafter. Es besteht dadurch die Möglichkeit, über die rein verkehrliche Funktion des Knotenpunktes hinaus eine gestalterisch angenehme Eingangssituation für das zu entwickelnde Gebiet zu definieren.

Bei der Ausbildung des genannten Kreisels liegt die geschätzte Belastung des Knotens (Summe der Zufahrten ca. 28.000 Kfz/24h) leicht über der Grenze der optimalen Leistungsfähigkeit (25.000 Kfz/24h) eines kleinen Verkehrskreisels. Aufgrund der hohen Belastung des Knotenpunktes ist an der Einmündung der Eisenbahnstraße in den Kreisel während der Spitzentunden mit Rückstau zu rechnen. Allerdings wäre dies bei einem signalisierten Knotenpunkt ebenso zu erwarten.

Die direkte Gebietserschließung durch den Individualverkehr erfolgt über einen nördlichen und südlichen Anschluß an die Zollamtstraße. Die Wohnbebauung im Osten soll über die bestehende Bremerstraße und über die Straße "Am Waldschlößchen" erschlossen werden, die für diesen Zweck verkehrsberuhigt ausgebaut werden soll. Die Wohnbebauung im Westen des Gebietes soll über die Pfaffenbergstraße erschlossen werden.

Die fußläufige Anbindung des Gebietes soll verbessert werden. Die bestehende Bahnunterführung vom Hauptbahnhofvorbereich zur Zollamtstraße muß aufgrund des desolaten Zustandes und des zu geringen Querschnittes geschlossen werden („Angstraum“). Es ist vorgesehen, den bestehenden Zugang vom Bahnhofsgebäude zu den Bahngleisen nach Süden fortzuführen, um hier eine attraktive fußläufige Anbindung des Plangebietes in Richtung Stadtmitte als auch einen direkten Zugang zu den Bahnsteigen zu erhalten. Dieser Ausbau erfolgt durch die DB AG.

Die Verbindung des südlich angrenzenden Wohngebietes „Lämmchesberg“ zum Plangebiet erfolgt im Westen über die bestehende Pfaffenbergstraße und im Osten über den bestehenden Fußweg am „Fauthweg“ mit einer Fußgängerbrücke über die Zollamtstraße. Diese beiden Anknüpfungspunkte werden durch einen landschaftlich reizvoll gelegenen Fußweg oberhalb der Steinbruchkante verbunden.

### **3.3 Baustruktur**

Das im Südosten ausgewiesene Wohngebiet dient zur Bestandserhaltung der bestehenden mehrgeschossigen Wohnbebauung.

Im Westen an der Pfaffenbergstraße soll die bestehende Struktur des Wohnungsbaus aufgenommen und ergänzt werden.

Entlang der Zollamtstraße soll eine möglichst einheitliche Straßenrandbebauung in Form von vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden entstehen. Die Ausbildung von hofartigen Strukturen bietet sich an, da eine „Hinterhofstruktur“ mit Nebengebäuden oder Lagern nicht gewünscht ist (Stadteingang für Bahnreisende). Um eine gewisse Differenzierung auch im Übergang zu der Bebauung im Osten und Südosten zu erreichen, werden die Baufelder durch unterschiedliche Dichte- und Höhenvorgaben gegliedert.

Im östlichen Bereich der Zollamtstraße ist die Realisierung eines multifunktionalen Handels- und Dienstleistungszentrums durch einen privaten Investor beabsichtigt. Gleichzeitig soll in diesem Zusammenhang ein Parkhaus mit 6 Parkebenen und mehr als 500 Parkplätzen entstehen.

### **3.4 Topografie**

Das Plangebiet liegt im Bereich eines ehemaligen Steinbruches. Die dadurch entstandene ca. 20 m hohe Abbruchkante ist prägend für das gesamte Plangebiet, und auch darüber hinaus ist der Steinbruch für Kaiserslautern ortsbildsprägend.

Der nördliche Bereich des Plangebietes, welcher im wesentlichen die Gleisanlagen und Betriebsgebäude der Bahn umfasst, ist relativ eben. Es kommen lediglich Höhenunterschiede von weniger als einem Meter vor. Das Höhenniveau liegt etwa bei 250 m.ü.NN.

Der südliche Bereich umfaßt die Steinbruchkante selbst und endet auf dem Plateau des Lämmchesbergs. Dabei wird ein Höhenunterschied von bis zu 20 Metern überwunden und ein Höhenniveau von ca. 270 m. ü. N.N. erreicht.

Zu beachten sind die Stollenanlagen, die vermutlich aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges stammen. Derzeit sind sechs Eingänge bekannt, die sich am Fuße der Felswand befinden und in südlicher Richtung in den Fels hineinführen. Von den vorhandenen Stollen sind einige zugemauert, einige begehbar und einer ist mit einem Gitter verschlossen. Die Größe der Stollen variiert. Die Höhe beträgt im Schnitt ca. 1,60 m.

### **3.5 Art und Maß der baulichen Nutzung**

Die festgesetzten Gebietskategorien entsprechen zum einen der bestehenden Nutzung und zum anderen einer dem zentralen Bahnhofsumfeld entsprechenden Nutzungsart und -dichte. Entsprechend ist im Osten des Plangebietes entlang der Straße „Am Waldschlößchen“ ein allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO festgesetzt. Das vorgesehene Mischgebiet entlang der Bremerstraße orientiert sich von der Gebietsart ebenfalls an der umliegenden Nutzung. Das Maß der Nutzung und die Bauweise in diesen Bereichen richten sich nach dem Bestand und stellen Höchstgrenzen dar.

Entlang der Zollamtstraße wird eine Kerngebietsnutzung nach § 7 BauNVO festgesetzt.

Die Einschränkung verschiedener Vergnügungsstätten ergibt sich in Anlehnung an den einfachen Bebauungsplan „Kerngebiet Innenstadt“ vom 05.12.1991, welcher sich mit den Regelungen der Vergnügungsstätten im Kerngebiet befasst. Diese Regelungen beziehen sich auf diejenigen Bereiche, welche im derzeitig gültigen Flächennutzungsplan von 1984 als Kerngebiet dargestellt sind. Im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung des Kerngebietes können generelle Aussagen dieses Bebauungsplanes übernommen werden. Des Weiteren stellt der Bereich um den Bahnhof eine sensible Stelle mit hoher Nutzungsintensität dar und es besteht hier besonders die Gefahr der „Milieubildung“.

Mit planerischen Mitteln soll ein Übermaß der Ansiedlung von Vergnügungsstätten verhindert werden, ohne die Nutzungsvielfalt im Kerngebiet einzuschränken. Daher sind:

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

in den Erdgeschossen der Gebäude unzulässig.

Von Osten nach Westen erfolgt gemäß Planeintrag eine Staffelung der Nutzungsdichte, um einen Übergang zur bestehenden Bebauung zu schaffen. Der Nutzungsschwerpunkt konzentriert sich direkt um den Bahnhofsgebiet, wo entsprechend die höchste GFZ ausgewiesen wird. Um hier eine entsprechende städtebauliche Gestaltung zu erreichen, bei der auch die Zollamtstraße durch eine Raumkante gefasst wird, werden dort nicht nur eine maximale Geschossigkeit sondern auch Höhenfestlegungen als Mindest- und Höchstmaß getroffen. Die Bildung allzu inhomogener Strukturen soll so vermieden werden.

Im Westen des Plangebietes soll die bestehende Wohnnutzung durch die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes festgeschrieben und ergänzt werden, wobei sich das Maß der Nutzung am Bestand orientiert. Als Puffer zu dem angrenzenden Kerngebiet dient eine private Grünfläche.

### **3.6 Klima**

Lokalklimatisch betrachtet gehört das Plangebiet dem gemäßigten städtischen Überwärmungsbereich, dem sog. Stadtklima, an. Das Klima ist als belastend für den menschlichen Organismus einzustufen.

Im Norden schließt sich der intensive innerstädtische Überwärmungsbereich, das sog. Innenstadtklima, an. Die oben genannten Effekte treten hier in stärkerer Ausprägung auf.

Im Süden des Plangebietes herrschen Strand- und Siedlungsklima vor, welche bioklimatisch wesentlich günstiger sind. So sind hier die Temperaturen nur geringfügig erhöht, die nächtliche Abkühlung ist ausreichend und es besteht ein guter Luftaustausch.

Die in Ost-West-Richtung verlaufenden Gleiskörper im Plangebiet wirken aufgrund der geringen Rauhigkeit, ihres geradlinigen Verlaufs und ihrer ausreichenden Breite als Luftleitbahnen und begünstigen so den Luftaustausch innerhalb der Stadt. Negativ zu bemerken ist allerdings, daß es sich bei der zugeführten Luft nicht um Frischluft, sondern um schadstoffbelastete Luft handelt.

Strömungsbarrieren gibt es z.B. in Form des Bahndamms, der quer zur Bremerstraße verläuft. Er behindert den Luftaustausch und blockiert den Luftstrom in die Stadt hinein. Die Gleisanlagen des Hauptbahnhofes erfüllen zwar die Funktion einer Luftleitbahn, stellen aber aufgrund ihrer Überhitzung gleichzeitig eine thermische Barriere für Kaltluftströme dar.

Die Umsetzung des Bebauungsplanentwurfes bedeutet den teilweisen Verlust der bisher vorhandenen Gleisanlagen und Überbauung derselben. Somit fällt deren ausgleichende Funktion weg und es wird zu geringfügigen Veränderungen der Temperatur- und Feuchteverhältnisse im Plangebiet kommen.

Zusätzlich wird die Funktion der Gleiskörper als Luftleitbahn geringfügig eingeschränkt, da die Breite der Gleisanlagen im Bahnhofsgebiet verringert wird. Bei der zugeführten Luft handelt es sich zwar nicht um Frischluft in lufthygienischem Sinn, aber unabhängig davon wird durch die geplante Bebauung der Luftaustausch innerhalb der Stadt vermindert. Hinzu kommt, dass in den bebauten Gebieten höhere Temperaturen eine geringere Luftfeuchtigkeit und ein höherer Staub- und Schadstoffgehalt heerrschen.

Die beschriebenen negativen Effekte können durch Grünflächen und Einzelbäume sowie durch Fassaden- und Dachbegrünungsmaßnahmen deutlich gemindert werden. In der Flächenbilanzierung für die Ausgleichsflächen nach § 5 LPflG werden sogar mehr Grünflächen als erforderlich geschaffen und somit einer generelle ökologische Aufwertung des Gebietes im Vergleich zur Bestandssituation erreicht.

### **3.7 Geologie**

Das Plangebiete liegt über der Trifelsschicht. Die tatsächlichen Bodenverhältnisse im Plangebiet unterscheiden sich von den unter natürlichen Bedingungen zu erwartenden erheblich, da das natürliche Bodenprofil durch die langjährige Nutzung und Bautätigkeit stark verändert ist. So ist durch die bestehende Bebauung und die damit verbundene Überformung des Geländes das Bodenpotential erheblich gestört. Natürliche Bodenverhältnisse sind demzufolge nicht mehr anzutreffen.

### **3.8 Altlasten**

Die DB AG hat bezüglich der Bodenbelastung durch Schadstoffe eine „Historische Erkundung“ als auch eine „Orientierende Untersuchung“ durchführen lassen. Hierbei wurden auf dem Gelände des Plangebietes Belastungen des Bodens festgestellt, die insgesamt als oberflächennah und in ihrer Konzentration als gering zu bezeichnen. Es wurden keine sog. „Hot Spots“, Bereiche, die eine hohe punktförmige Belastung der Schadstoffe aufzeigen detektiert. Es befinden sich im Untersuchungsgebiet 32 Altlastenverdachtsflächen, bei den es sich um Altstandorte handelt.

Die zuständige obere Abfallbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd in Neustadt hat in ihrer abschliessenden Stellungnahme zu den Altlastenuntersuchungen eine Reihe von Auflagen formuliert, die im Planverfahren berücksichtigt werden müssen (siehe Anlage zu den textlichen Festsetzungen).

Im Bereich der ehemaligen Tankstelle Raab - Karcher sind nach Untersuchungen schädliche Bodenveränderungen festgestellt worden, die eine Gefährdung des Wohls der Allgemeinheit nicht ausschließen lassen.

Die Kennzeichnungspflicht nach § 9 (5) Nr. 3 BauGB, wonach die Flächen gekennzeichnet werden müssen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, ist aus Sicherheitsgründen hier in den Bebauungsplan übernommen worden.

### **3.9 Entwässerung**

Die vorhandene und neue Bebauung des Plangebietes bewirkt durch Versiegelung und Flächenbefestigung eine Beeinträchtigung der bisherigen Aufnahmefähigkeit von Regenwasser auf der Geländeoberfläche und im Bodengefüge. Es kommt somit auf den Baugrundstücken und im Bereich der Verkehrswegs zu einem vermehrten Wasseranfall, der schadlos für Grundwasser, Kanalisation und Anlieger bewältigt werden muss. Die Altlastenuntersuchungen weisen auf Verdachtsflächen mit unterschiedlichem Gefährdungspotential innerhalb des Untersuchungsgebietes hin, die sich in Bezug auf eine Schadstoffelation im Zusammenhang mit einsickerndem Niederschlagswasser nicht endgültig bewerten lassen. Daher wird in einem Gutachten zur Versickerung empfohlen, das konzentrierte Einleiten von Oberflächenwasser zu vermeiden,

Zusammenfassend ergibt sich für die Thematik der Entwässerung folgende Konzeption:

Die Entwässerung erfolgt im modifizierten Mischsystem. Das Schmutzwasser ist zur Kläranlage Kaiserslautern abzuleiten. Jeder ist verpflichtet, mit Wasser sparsam umzugehen. Der Anfall von häuslichen oder gewerblichem Abwasser ist, soweit möglich, zu vermeiden. Der Abfluss des Niederschlagwassers ist, soweit möglich, zu reduzieren.

Den Grundstückseigentümern wird empfohlen, das auf den versiegelten oder überdachten Grundstücksflächen anfallende Niederschlagswasser in oberflächigen Muldenanlagen, auf begrünten Dächern oder in Regenwassernutzungsanlagen zurückzuhalten und eventuell einem weiteren Gebrauch zuzuführen. Es ist ebenfalls eine Kombination von Teich- bzw. Regenwassernutzungsanlagen zulässig. Gezielte Versickerungsmaßnahmen sind nur zulässig, soweit die vorgesehenen Flächen auf die Sanierungszielwerte OSW1 der ALEX 02 - Liste des Landesamtes für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht des Landes Rheinland-Pfalz freigemessen werden können. Oberflächenwasserabflüsse von versiegelten Flächen, die nicht einer Versickerung bzw. einem Rückhalt zugeführt werden können, sowie aus Muldenüberläufen und aus Notüberläufen von Regenwassernutzungsanlagen, sind dem modifizierten Mischsystem zuzuführen. Dies gilt auch für die häuslichen und gewerblichen Schmutzwassermengen.

Da die Kanalisation in der Trippstadter Straße soweit ausgelastet ist, dass maximal 60 l/s aus dem Bereich Zollamtstraße eingeleitet werden können, ist ein entsprechendes Rückhal-

tevolumen zu schaffen, um die anfallenden Abwassermengen gedrosselt abzuleiten. Aus topografischen, entwässerungstechnischen und wirtschaftlichen Gründen kann dies nicht mit einem Kanalstauraum in der Zollamtstraße verwirklicht werden. Daher wird gemäß Planeintrag nördlich der Zollamtstraße ein zentrales Rückhaltebecken festgesetzt.

### **3.10 Begrünung und ökologische Wertung**

Es wurden auf der Grundlage des landespflegerischen Planungsbeitrages folgende Zielvorstellungen entwickelt, deren Berücksichtigung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanentwurfes 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:

- Vorhandene städtebaulich prägnante Bäume und Grünflächen zu erhalten (z.B. Steinbruchkante, Grünfläche hinter den Gebäuden Pfaffenbergstraße 3/5, Böschung am Ende der Straße „Am Waldschlösschen“, Straßenbäume in der Bremerstraße).
- Schaffung einer ca. 10-20 m breiten Grünzone am nördlichen Vorfeld der Steinbruchkante zur Verbesserung des Stadtbildes, als Erholungszone, zur Klimaverbesserung und als Lebensraum für die Pflanzen- und Tierwelt. Dabei Herrichtung der vorhandenen Stollen für Fledermäuse und Kleintiere durch Verschluss der Eingänge mittels Gitter.
- Durch Verwirklichung des geplanten Grünstreifens am Fuße der Steinbruchwand erfährt das Gebiet eine starke Aufwertung und kann vom Strukturangebot her eines der interessantesten und vielseitigsten Gebiete im gesamten Stadtgebiet werden. Vergleichbar dem Kaiserberg, allerdings in verkleinerten Dimensionen. Der geplante Grünstreifen vor der Steinbruchwand dient auch dem Schutz des davorliegenden Geländes vor weiteren Felsstürzen, wie sie bei einer solchen Topografie auf längere Sicht unvermeidbar sind.

Herrichtung der vorhandenen Stollenanlage für Fledermäuse und Kleintiere und Verschluss der Eingänge mittels Gitter.

- Erhaltung des flächenhaften Grünstreifens mit Bäumen und Sträuchern zwischen südlichem Ende der Straße „Am Waldschlösschen“ und „Fauthweg“.
- Eingrünung der gesamten Parkpalette an der Zollamtstraße.
- Begrünung öffentlicher und privater Freiflächen; dabei auch Durchführung von Fassaden- und Dachbegrünungsmaßnahmen.

Maßnahmen zur Versickerung von Oberflächenwasser unter Berücksichtigung der zu erwartenden Altlastensituation.

- Der Versiegelungsgrad ist soweit wie möglich zu reduzieren.

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

### **3.11 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:**

Im vorliegenden Bebauungsplan sind über die bisher zulässige Bebauung hinaus insgesamt keine quantitativ oder qualitativ hinausgehenden Eingriffe zu erwarten. Daher ist kein Aus-

gleich im Sinne der Eingriffsregelung erforderlich. Gleichwohl wird eine Reihe von Maßnahmen als Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen worden, um die allgemeinen landespflgerischen Belange nach § 17 LPfG zu sichern.

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

### **3.12 Verkehrslärmschutz**

#### **3.12.1 Allgemeines**

Für den vorliegenden Bebauungsplan sind in erster Linie die Gleisanlagen der Deutschen Bahn als vorhandene Lärmquelle sowie die Zollamtstraße als geplante Lärmquelle von Bedeutung.

Der Ermittlung des Schienenverkehrslärms liegen die von der Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Niederlassung Südwest, Saarbrücken, übermittelten Zugzahlen und Attribute zugrunde (Analysesituation). Für die Ermittlung des Straßenverkehrslärms (Prognose 2010) wurden die Verkehrszahlen aus dem Gutachten der Ulmer Verkehrstechniker Prof. Schaechterle, Reg.-Baumeister Holdschuer, Dipl.-Ing. Siebrand von 1991 umgelegt auf die nach neueren Überlegungen gesplittete Südtangente. Nach dieser Verkehrsumlegung ist in der Zollamtstraße mit einem Aufkommen von 14 700 Kfz/24h zu rechnen.

#### **3.12.2 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 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h für Pkw und Lkw angenommen. Weitere Rechenparameter können der Anlage zu den textlichen Festsetzungen entnommen werden.

#### **3.12.3 Beurteilungsgrundlagen**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans enthält zum größten Teil Kerngebiet (MK), in geringerem Umfang aber auch Mischgebiet (MI) und allgemeines Wohngebiet (WA). Für diese Beurteilung können die Orientierungspegel nach DIN 18005, Teil 1, Beiblatt 1 als Vergleichswerte herangezogen werden.

Er gelten denn für	WA	55 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	65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht

#### **3.12.4 Ergebnisse**

Wie zu erwarten, ergeben sich bereits bei alleiniger Betrachtung des Schienenverkehrslärms hohe Belastungen im gesamten Plangebiet mit Extremen auf der Nordseite der geplanten Bebauung zwischen Bahnanlagen und Zollamtstraße . Nachdem die Schallemissionen durch den hohen Anteil an nachts fahrenden Güterzügen tags und nachts etwa gleich sind, sind an fast allen untersuchten Immissionsorten die Orientierungspegel in der Nacht überschritten. Die Auswirkungen des Straßenlärms bleiben deutlich unterhalb denen der Schiene zurück, so dass selbst nach der Zusammenfassung beider Verkehrslärmarten sich nur eine geringe Erhöhung ergibt. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen sind an den Gebäuden vorzusehen, da aktive Maßnahmen wie Wälle oder Wände wegen der städtebaulichen Situation ausscheiden.

#### 4. Kosten und Finanzierung

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

Straßen- und Wegebau	6.720 000,- DM
Straßenbeleuchtung	270 000,- DM
Abwasserentsorgung	2.100 000,- DM
Stromversorgung	440 000,- DM
Gasversorgung	200 000,- DM
Wasserversorgung	550 000,- DM
Öffentl. Grünflächen und Straßenbegleitgrün	515 000,- DM
Grunderwerb	..... DM
 Gesamt	 10.795 000,- DM

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 Bebauungsplanes entspricht gem. der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in der ab 01. Januar 1996 geltenden Fassung 61.786 DM.

Der Wert der vom Grünflächenamt erbrachten Planungsleistungen für den Landespflegerischen Planungsbeitrag entspricht gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in der ab 01.01.1996 geltenden Fassung 23.785,-DM.

Für die Erstellung der Plangrundlage (Geländeaufnahme) sind bei Amt 62 als nicht erstattungsfähige Vermessungsleistungen Kosten in Höhe von 53.245,50,-DM entstanden.

#### 5. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

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

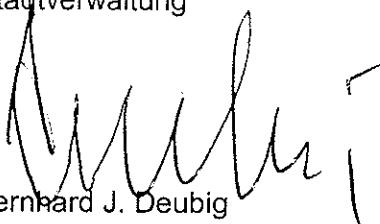
Die überplanten planfestgestellten Bahnbetriebsflächen sind vor der Rechtskraft des Bebauungsplanes förmlich entwidmet worden.

#### 6. Ausführungsmaßnahmen

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

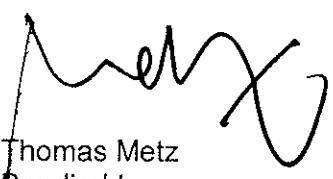
Kaiserslautern, den 30.08.2000  
Stadtverwaltung

Bernhard J. Deubig  
Oberbürgermeister



Kaiserslautern, den 30.08.2000  
Stadtverwaltung

Thomas Metz  
Baudirektor



Ausfertigung:

Kaiserslautern, den 30.08.2000  
Stadtverwaltung

Bernhard J. Deubig  
Oberbürgermeister

