

BEBAUUNGSPLAN

„BAHNPARALLELE WISSEN“ - 2. ÄNDERUNG -

Stadt: Wissen
Kreis: Altenkirchen



**Bearbeitet im Auftrag der Stadt Wissen
im März 1988**

PFEIFFER - CONSULT KG

- Beratende Ingenieure VBI -

Alexanderring 9 57627 Hachenburg
Postfach 1365 57622 Hachenburg
Telefon: 02662/95560 Telefax: 02662/955620

Dipl. Ing. Stefan Schmidt

INHALTSVERZEICHNIS

BEGRÜNDUNG

1. ERFORDERNIS DER PLANÄNDERUNG
2. GELTUNGSBEREICH DER ÄNDERUNG
3. EINFÜGUNG IN DIE BAULEITPLANUNG DER STADT
4. BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE
5. BESTAND INNERHALB UND AUSSERHALB DES BEBAUUNGSPLANES
 - Natur und Landschaft
 - Vorhandene Bebauung
 - Verkehrs- und Versorgungsanlagen
6. VERKEHR - GEGENWÄRTIGE UND ZU ERWARTENDE SITUATION
7. GEPLANTE MASSNAHMEN
 - 7.1 Erschließung
 - 7.2 Ver- und Entsorgung
 - 7.3 Bauliche und sonstige Nutzung
 - 7.4 Festsetzungen zur baulichen Gestaltung
8. LANDESPFLEGERISCHE MASSNAHMEN
9. IMMISSIONSSCHUTZ
10. BODENORDNERISCHE MASSNAHMEN

TEXTFESTSETZUNGEN

Anlage zur Begründung:

- 'Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Bahnparallele Wissen - 2. Änderung“ im Zuge der B 62'.

1. ERFORDERNIS DER PLANÄNDERUNG

Aufgrund der Überarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung und nach eingehender Analyse der Nutzerinteressen für den Bereich des geplanten **Regiobahnhofs Wissen** mit seinen verkehrstechnischen Anlagen, den Geschäften, Parkdecks und einem Kommunikationszentrum wird die Überarbeitung des rechtskräftigen Bebauungsplanes '**Bahnparallele Wissen**', **1.Änderung**, notwendig.

Hierbei wird der Busbahnhof mit seiner Anbindung an die B 62 überplant, die Überdeckung der Verkehrsebene nach Westen um ca. 55 m ausgedehnt und die Anbindung der Bundesstraße 62 an den Parkdeckbereich neu gestaltet.

Die Unterteilung des Kerngebietes in mehrere Nutzungsbereiche entfällt. Stattdessen werden das Maß der baulichen Nutzung und die maximalen Traufhöhen gegenüber den Verkehrsflächen für das Kerngebiet neu festgesetzt.

Somit kann auf der Grundlage geänderter architektonischer Planung, einer abgewandelten Lage und Organisation der Verkehrsflächen und einer überarbeiteten immissionsschutzrechtlichen Thematik durch die 2. Änderung des Bebauungsplanes ein städtebaulich qualifizierter und rechtlich abgesicherter Rahmen geschaffen werden, in dem Investoren und Projektentwickler für die späteren Nutzer wirtschaftlich und gestalterisch attraktive Räume schaffen können.

Grundlegende Voraussetzung für diese Vorhaben ist jedoch auch weiterhin die Planung der Verknüpfung von Schienenverkehr, Öffentlichem Personennahverkehr und privatem Kfz- Verkehr untereinander und mit den von Fußgängern genutzten Bereichen.

2. GELTUNGSBEREICH DER ÄNDERUNG

Der Geltungsbereich des vorliegenden, rechtskräftigen Bebauungsplanes (**Bahnparallele Wissen, 1. Änderung**) wird im Bereich der Gleisanlagen der Bahn AG (Ebene 1) an die neue, katasteramtliche Grenzziehung angepaßt und südlich der Rathausstraße, Nr. 33a bis 41 (Festsetzungen MK 2), erweitert. Der sonstige Geltungsbereich bleibt von der 2. Änderung unberührt.

3. EINFÜGUNG IN DIE BAULEITPLANUNG DER STADT

Vorbereitende Bauleitplanung

Im Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Wissen sind die Bereiche südlich, westlich und nördlich der Rathausstraße bis zu den Bahnanlagen als **Gemischte Bauflächen** dargestellt. Das Gelände der ehemaligen Brauerei ist als **Gewerbliche Baufläche** ausgewiesen. Sämtliche Gleisanlagen einschließlich der Nebenanlagen der DB AG werden als **Bahnanlagen** ausgewiesen.

Verbindliche Bauleitplanung

Südwestlich des Plangebietes 'Bahnparallele Wissen' überschneidet sich im Bereich der Bebauung südlich der Bahnhofstraße der rechtskräftige Bebauungsplan "Sanierungsgebiet Kernbereich" der Stadt Wissen mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes 'Bahnparallele Wissen, 2. Änderung'.

Die Festsetzungen aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan 'Sanierungsbereich Kerngebiet' gelten für das Mischgebiet MI entlang der Bahnhofstraße auch weiterhin. Festsetzungen bezüglich des Immissionsschutzes aus einem rechtskräftigen

Bebauungsplan 'Bahnparallele Wissen, 2. Änderung' sind im B-Plan 'Sanierungsgebiet Kernbereich' festzuschreiben.

4. **BESTEHENDE RECHTSVERHÄLTNISSE**

Die von der Planung betroffenen Flächen sind zu verschiedenen Teilen im Privateigentum, im Eigentum der Stadt Wissen, der Deutschen Bahn AG, des Landes Rheinland-Pfalz oder der Bundesrepublik Deutschland.

Nach Neuregelung der Eigentumsverhältnisse ('Entwidmung') auf dem ehemaligen Bahngelände liegen dem Bebauungsplan jetzt die neuen katasteramtlichen Flurkarten zugrunde.

5. **BESTAND INNERHALB UND AUSSERHALB DES BEBAUUNGSPLANES**

Natur und Landschaft

Der Planungsraum liegt in der Talniederung (Niederterrasse) der Sieg im nördlichen Westerwald.

Der von der Planung betroffene Bereich ist jedoch vollständig durch anthropogene Einflüsse (weitgehend geschlossene Bebauung und hoher Versiegelungsgrad der Flächen) überformt.

Entlang der heutigen B 62 - Rathausstraße, angrenzend an das Bahnhofsgelände, stehen 11 Stck., etwa 20 bis 25 Jahre alte Linden.

Diese werden aufgrund der geänderten Straßenführung entfallen, sollen aber entsprechend einer Abstimmung mit dem Straßen- und Verkehrsamt Koblenz an eine andere Stelle innerhalb des Plangebietes verpflanzt werden..

Für etwa sechs weitere zugunsten der Planung entfallende Bäume (Birken und Fichten) ist als Ersatz die Neuanpflanzung von Gehölzen vorgesehen.

Vorhandene Bebauung

Die innerhalb des Geltungsbereiches verlaufende Rathaus- und Bahnhofstraße weisen im vorliegenden Gebiet eine nahezu geschlossene Bebauung auf.

Die Nutzung der Gebäude ist gemischt, z.T. mit Dienstleistungsbetrieben und Geschäften in den unteren Etagen und meist Wohnungen in den darüberliegenden Stockwerken.

Verkehrs- und Versorgungsanlagen

Im Plangebiet sind Ver- und Entsorgungsleitungen bei überwiegend geschlossener Bebauung vorhanden. Die verkehrliche Erschließung des Bereiches ist gesichert.

6. VERKEHR - GEGENWÄRTIGE UND ZU ERWARTENDE SITUATION

Gegenwärtige Situation

Gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan 1. Änderung „Bahnparallele Wissen“ ergibt sich keine grundlegende Neuplanung der Verkehrssituation.

Derzeit fließt der überörtliche Verkehr zwischen Altenkirchen und Betzdorf unmittelbar durch das Zentrum Wissens oder über die Bahnhof- und Rathausstraße in Fortführung der ‘Bahnparallele’ aus Richtung Altenkirchen.

Die Teilfertigstellung der Umgehung Wissen, der "Bahnparallele" zwischen Nisterbrück und der kurz vor dem Bahnhof gelegenen Hintergasse hat zwar eine Entlastung des innerörtlichen Bereichs der heutigen B 62 - Im Kreuztal bzw. Rathausstraße - bewirkt. Der Bereich Einmündung Bahnparallele / alte B 62 (Bahnhof-/Rathausstraße) sowie die Anbindung an die L 278 (Schloßstraße) sind jedoch noch immer durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet.

Desweiteren verläuft parallel zur heutigen Bahnhof- und Rathausstraße die Bahnlinie zwischen Köln und Betzdorf.

Zukünftige Situation

Es ist vorgesehen, die Bundesstraße 62 etwa ab ‘Hintergasse’ in Richtung Norden zu verschwenken und annähernd höhengleich mit den Bahngleisen über das heutige Bahnhofsgelände zu führen. Der Knoten B 62 - L 278 - Oststraße - Rathausstraße soll als Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden. Diese Baumaßnahme wird zur Zeit vorbereitet. Die Bahnhof- und die Rathausstraße sollen durch die neu geplante Trassenführung der B 62 wesentlich entlastet und als ‘Verkehrsberuhigte Bereiche’ ausgewiesen werden.

Die jetzigen Bahnhofsgebäude und das Elektrogeschäft Hermann werden abgerissen. Die Shell-Tankstelle in Höhe des Kreisverkehrsplatzes wurde schon entfernt.

Die Bundesstraße 62 wird zukünftig auf ca. 270 m Länge unter einer Überdeckung geführt, die als ‘Ebene 1’ für die Bebauung mit Geschäften, Dienstleistungseinrichtungen, Stellplatzflächen und einem Kommunikationszentrum vorgesehen ist. Auf der ‘Ebene 0’, die etwa dem Höhenniveau der Bahngleise entspricht, wird der Busbahnhof umgestaltet und neu an die B 62 angebunden.

Die Verknüpfung der beiden Ebenen über Rampen, Treppen und Aufzüge und somit die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrssysteme stellt das Grundkonzept des Regiobahnhofes dar.

Die detaillierte Darstellung der Bundesstraße 62, des Busbahnhofes und der ‘Kiss and Ride’ - Anlage erfolgt im RE - Straßenentwurf, welcher als Anlage zur Begründung des Bebauungsplanes angefügt wird.

Östlich des Laden- bzw. Kommunikationszentrums schließt sich ein Parkdeck mit bis zu 8 Teilebenen (beginnend auf Ebene 0, um ½ Geschoß versetzt) und insgesamt bis zu 320 Einstellplätzen an.

Diese Stellplätze dienen dem Park + Ride System (123 Plätze) und den hier ansässigen Geschäften und sonstigen Einrichtungen (z.B. Kommunikationszentrum).

Anschließend an das Parkdeck zur Rathausstraße hin ist eine dreigeschossige Bebauung mit Geschäftsräumen und Praxen möglich. Wohnungen sind erst ab dem 1.OG zulässig. Durch diese geplante Bebauung kann der dahinterliegende Bahnbereich optisch und lärmtechnisch abgeschirmt werden.

Alternativ kann jedoch auch ohne eine einzeilige Bebauung der Bau des Parkdecks bis zur Rathausstraße hin durchgeführt werden. Die geplanten baulichen Anlagen auf der 'Ebene 1' werden in Höhe und Anordnung gestaffelt vorgesehen, wobei zur Rathausstraße hin aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen eine 'Baulinie' festgesetzt wird.

Die derzeitige Bahnhofstraße (L 278) ab Hintergasse und die Rathausstraße (B 62 alt) bis zur Einmündung in den Kreisel sollen als 'Verkehrsberuhigter Bereich' und 'Mischverkehrsfläche' ausgebaut werden.

7. GEPLANTE MASSNAHMEN

7.1 Erschließung

Die zu verlegende B 62 wird an das östliche Ausbauende der B 62 - Bahnparallele - angebunden. Etwa ab 'Hintergasse' wird die B 62 in Richtung Norden verschwenkt und über das jetzige Bahnhofsgelände geführt. Östlich anschließend wird der Knoten B 62 (neu) - B 62 (alt) - L 278 - Oststraße - Rathausstraße als Kreisverkehrsplatz ausgebildet. Die Rathausstraße soll durch eine zu treffende Einbahnregelung künftig nur noch in Richtung des neuen Kreisverkehrsplatzes befahrbar sein. Dadurch kann der Bereich an die neue Trasse angebunden und gleichzeitig vom Verkehr entlastet werden. Letzteres soll durch einen verkehrsberuhigten Ausbau noch unterstützt werden.

Die Planungskonzeption beinhaltet auch die Anlage eines Verknüpfungspunktes zwischen der B 62 und dem Bahnhof im Bereich der Bahnhofsgalerie.

Er beinhaltet die unmittelbare Anbindung des oben beschriebenen Straßennetzes an ein Parkhaus, eine 'Kiss- and - Ride' - Anlage, den Busbahnhof, sowie die Verbindungen für den Fußgängerverkehr in das Stadtzentrum Wissens.

Für die Ebene der Überbauung (MK1) ist die Erschließung von der Rathausstraße aus zum einen über eine Rampe und zum anderen über eine Treppenanlage gesichert. Das Parkdeck wird über die B 62 angebunden. Von hier aus sind ebenfalls Zugänge zu den Geschäften und zum Kommunikationszentrum vorgesehen.

7.2 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Gebietes ist gesichert.

Der Bau neuer Ver- und Entsorgungsleitungen ist parallel zur Durchführung der geplanten Maßnahmen durchzuführen.

Der heute über das Brauereigelände verrohrt fließende Hockelbach wird verlegt. Er verläuft dann in der Oststraße nach Nordosten unter dem Kreisverkehrsplatz in Richtung Gleisanlagen und von hier nach Osten zur alten Einleitungsstelle in die Sieg.

Zur Ableitung von Oberflächenwasser aus dem Bereich Parkdeck wird ein neuer Kanal verlegt. Er beginnt im Bereich des Busbahnhofes, wird in der B 62 bis zum Kreisel

geführt, an die Abwasserleitung des Hockelbaches angeschlossen und in die Sieg eingeleitet.

7.3 Bauliche und sonstige Nutzung

Innerhalb des Geltungsbereiches der vorliegenden 2. Änderung des Bebauungsplanes sind verschiedene Hochbaumaßnahmen vorgesehen. Auf der 'Ebene 1' erfolgt eine gestaffelte Anordnung von Gebäuden, wobei der östliche Teil dieses MK 1 - Gebietes als Parkdeck genutzt werden kann. Der westliche Bereich kann für Geschäfte, Dienstleistungsbetriebe, Kommunikationseinrichtungen und ab dem 1. OG über der Rathausstraße für Wohnungen genutzt werden. Somit wird zum einen die neu geplante Trasse der B 62 einschließlich des Busbahnhofes und zum anderen ein Teilstück der vorhandenen Bahngleise im Bereich der Fußgängerüberführung mit einer Überdeckung versehen.

Die 'Ebene 0' sieht die Festsetzung von *Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung* im Bereich des Busbahnhofes, der 'Kiss and Ride' - Anlage und der Bahnhof-, bzw. der Rathausstraße vor.

Der Bereich für die Festsetzung des MK 1 umfaßt die Zu- und Ausfahrt zum Parkdeck mit den Anlieferungsmöglichkeiten für die einzelnen Geschäfte zur Überdeckung.

Das Kerngebiet MK 1 ist in der Planurkunde in Ebene I und in Ebene 0 mit '*geschlossener Bauweise*' festgesetzt.

Über der verlegten Bundesstraße 62 wird eine lichte Mindesthöhe von 4,50 m festgesetzt.

Die Überbauung der Bahngleise mit einer Fußgängerüberführung liegt je nach gewählter Konstruktion zwischen 6,20 m und 7,60 m.

Diese Überbauung von der Ebene 1 zum Bahnsteig 2 wird als Fußgängerüberführung mit Treppen und Aufzügen ausgebildet. Hierdurch wird insbesondere Behinderten, Radfahrern, älteren Menschen oder auch Personen mit sperrigem Gepäck oder Kinderwagen die Möglichkeit gegeben, vom Bahnsteig 2 in die Geschäftsräume / Parkdeck auf der Ebene 1 oder in die Innenstadt von Wissen zu gelangen. Im Gegenzug ist über diese Konstruktion für o.g. Personengruppen der Bahnsteig 2 zu erreichen.

Daher dienen diese Anlagen ausschließlich dem Zweck des Bahnbetriebes und somit den Kunden der Deutschen Bahn AG, um zu den Gleisanlagen oder von hier aus in die Stadt zu gelangen.

Diese Anlage wird in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG geplant.

Vor Beginn dieser Hochbaumaßnahme wird in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) ein Planfeststellungsverfahren gem. § 18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) erforderlich werden.

Für den Bereich der Überdeckung des Busbahnhofes wird eine lichte Mindesthöhe von 4,45 m festgesetzt.

Der Abstand zwischen der vorhandenen Bebauung südlich der Rathausstraße und der möglichen einzeiligen Bebauung nördlich der Rathausstraße wird mit Hilfe einer Baulinie auf 10,00 m festgesetzt, wobei der Belichtungsbereich unter 45° gewahrt bleibt und sich in den Geschossen unmittelbar über Höhe der Rathausstraße keine Wohnungen befinden dürfen. Hieraus ergibt sich gem. § 8 (6) LBauO eine maximale Traufhöhe von ca. 12,00 m.

Der Abstand der Gebäude südlich der Bahnhofstraße bis zur Maarstraße zum Neubau auf der Überdeckung beträgt in der geringsten Entfernung ca. 8,00 m. Hieraus ergibt sich gem. § 8 (6) LBauO eine maximale Traufhöhe von ca. 10,00 m.

Obwohl die Wohnfunktion im Kerngebiet grundsätzlich nur eine untergeordnete Bedeutung besitzt, wird das gesamte städtische Umfeld in diesem Bereich deutlich aufgewertet.

Das entlang der Rathausstraße und Schloßstraße festgesetzte Kerngebiet MK 2 erfüllt nicht die Kriterien eines qualifizierten Bebauungsplanes, sondern gilt planungsrechtlich weiterhin als Fläche 'innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile' (§ 34 BauGB). Es dient nur der Umsetzung der Belange des Emissionsschutzes bei grundsätzlichem Ausschluß von Wohnungen im Geschoß unmittelbar über Höhe der Rathausstraße.

7.4 Festsetzungen zur baulichen Gestaltung

Die bauliche Gestaltung der im Kerngebiet MK 1 zugelassenen Gebäude erfolgt gestaffelt in Bezug auf die Bauhöhen und die Anordnung der Gebäude.

Die Traufhöhe wird mit max. 12,00 m über Rathausstraße festgesetzt.

Auf der Überdeckung südlich der Bahnhofstraße bis zur Maarstraße beträgt die maximale Traufhöhe max. 10,00 m.

Für die baulichen Anlagen im Eingangsbereich der Bahnhofsgalerie von der Rathausstraße aus wird eine Traufhöhe von ^{max}20,00 m festgesetzt, da in diesem Bereich insbesondere aus städtebaulich - repräsentativen Gründen eine raumprägende Architektur gewählt werden soll.

Es sind alle geeigneten Dachformen zulässig, die gegenüber dem öffentlichen Verkehrsraum der Rathaus- und der Bahnhofstraße abfallen.

Die Dachneigung beträgt max. 45°.

8. LANDESPFLEGERISCHE MASSNAHMEN

In vorliegendem Plangebiet sind Naturhaushalt und das Landschaftsbild in großem Maße durch den hohen Versiegelungsgrad und die starke Nutzungsintensität vorbelastet. Dennoch bedeutet die vorgesehene Planung einen Eingriff in den Naturhaushalt und bewirkt eine Beeinträchtigung für die im Planungsraum befindlichen Biotoptypen.