

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0750/2015
Auskunft erteilt: Herr Krause
Ruf: 492 61 20
E-Mail: KrauseJ@stadt-muenster.de
Datum: 30.09.2015

Betrifft

Bebauungsplan Nr. 569: Südlich Markweg
1. Beschluss zur Aufstellung
2. Kenntnisnahme des Entwurfs zur Offenlegung

Beratungsfolge

27.10.2015	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
29.10.2015	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Vorberatung
04.11.2015	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
11.11.2015	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Für den Bereich zwischen dem Markweg im Norden, dem Grünzug Hoppengarten-Edelbach im Osten und dem Wohngebiet Rumphorst im Westen ist gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch (BauGB) ein Bebauungsplan zur Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung, der überbaubaren Grundstücksflächen und der Verkehrsflächen aufzustellen (Bebauungsplan Nr. 569).

Innerhalb dieses Gebietes liegen die folgenden Grundstücke:

Gemarkung Münster,

Flur 123:

Flurstücke 47, 61, 62, 63, 438, 543, 570, 571, 572, 774, 775, 776, 777, 780, 781

Teile der Flurstücke 515, 546, 883, 929, 943

Flur 124:

Flurstücke 88, 97, 98, 99

Teile der Flurstücke 100, 326, 565.

2. Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die Verwaltung den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 569 gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auslegen wird.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Die aktuell entstehenden Kosten für Planungs- und Projektentwicklungsleistungen werden nach dem Schlüssel der derzeitigen Grundstücksanteile im Plangebiet Investor mit 70 % und Stadt mit

30 % getragen. Die entsprechenden Haushaltsmittel im städtischen Haushalt hierfür sind vorhanden.

Die durch die Planung erforderlichen künftigen Erschließungsanlagen (Straßen, Kanal, Regenrückhaltung) werden durch den Investor in Abstimmung mit der Stadt realisiert. Die Kosten für Planung und Bau werden derzeit insgesamt auf ca. 3.700.000,-- € geschätzt; die Kosten für Planung und Herstellung der öffentlichen Grünflächen werden derzeit auf ca. 350.000,-- € geschätzt.

Diese bei Baugebietsrealisierung entstehenden Kosten werden durch die Eigentümer anteilig bezogen auf ihre künftigen Nettobaulandflächen nach Umlegungsverfahren getragen.

Das Plangebiet befindet sich teilweise im Eigentum der Stadt Münster. Durch die künftige Veräußerung von Baugrundstücken werden Einnahmen für den städtischen Haushalt entstehen.

Begründung:

Übergeordnete Planungsziele – wohnungsstrukturelle Ziele

Die im Stadtteil Rumphorst südlich des Markwegs und westlich des Hoppengartens liegende Fläche gilt bereits seit den 90er Jahren (Darstellung im Flächennutzungsplan - FNP) als Stadtbereich zur Wohnbauflächenerweiterung in Ergänzung und Abrundung des Ortsrandes an den übergeordneten Grünzug „Hoppengarten–Edelbach“ heran und als fortgesetzte Baustufe des im Norden angrenzenden Wohngebietes „nördlich Markweg“.

Die Flächenentwicklung ist quantitativ wie qualitativ wesentliches Element des aktuellen städtischen Wohnbaulandprogramms.

In Umsetzung des dem Bebauungsplanentwurf zugrundeliegenden städtebaulichen Konzepts (vgl. Anlage 4 zur Vorlage) können mit aktuell erreichtem Planungsstand ca. 300 Wohneinheiten (WE) erstellt werden, davon ca. 180 WE in Mehrfamilienhäusern¹ und ca. 120 WE in Einfamilienhäusern verschiedener Typen.

Wesentliche Planungsinhalte

Die Baufelder offerieren Angebote für verschiedene Wohnungsgrößen und –typen, u.a. am Quartiersplatz in zentraler Lage für altersgerechtes Wohnen, an verschiedenen Stellen für gemeinschaftliche Wohnformen. Ein Standort für den Bedarf für Flüchtlingswohnen ist nördlich der verlängerten Lauenburgstraße ebenfalls vorgesehen.

In der östlichen Gebietsmitte und im Übergang zum Freiraum ist ein Gebäude mit einer 4-Gruppen-Kindertagesstätte im Erdgeschoss und Wohnungen in den Obergeschossen konzipiert. In diesem Bereich integriert das Plangebiet zudem einen öffentlichen Kinderspielplatz der Kategorie B/C und sieht gegenüberliegend, östlich des Hoppengartens, die Optimierung des öffentlichen Spielplatzes der Kategorie A vor.

Der Übergang des Baugebietes mit seinen Baugrundstücken zum übergeordneten Grünzug Edelbach-Hoppengarten wird durch einen 10 m breiten, nahezu durchgehenden öffentlichen Grünstrei-

¹ Summe der Bruttogeschossflächen des Städtebaulichen Konzeptes, dividiert durch 75 qm

fen östlich entlang des Baugebiets gebildet, um den Charakter des Weges Hoppengarten als Freizeit- und Erholungsverbindung weiterhin zu gewährleisten und ein unmittelbares Heranrücken der Hausgärten an den Landschaftsraum freiraumbildend zu vermeiden.

Die verkehrliche Anbindung des neuen Wohnbaugebietes (KFZ-Verkehr) ist im Norden mit zwei Anbindungen an den Markweg und im Süden an die Lauenburgstraße/Kösliner Straße vorgesehen, jeweils weiterführend angebunden an den Hohen Heckenweg. Darüber hinaus komplettieren Anbindungen für Radfahrer und Fußgänger nach Westen, Osten und Süden mit den wichtigen Zielen ‚Grünzug Edelbach-Hoppengarten‘ sowie ‚Grundschule‘ am Thomas-Morus-Weg das Verkehrssystem.

Zur Abführung des Oberflächenwassers aus dem neuen Baugebiet ist die Einleitung in ein Regenrückhaltebecken östlich des Hoppengartens, im gesicherten Anschluss an den A-Spielbereich vorgesehen.

Verfahren zur Umsetzung

Die Umsetzung des Entwicklungsziels ‚Wohnen‘ ist auf Grundlage des aktuell rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 286: „Hoppengarten – zwischen Hoher Heckenweg und Schiffahrter Damm“ planungsrechtlich nicht möglich. Deshalb ist für den in der Anlage gekennzeichneten Bereich die Aufstellung des B-Plans 569: „Südlich Markweg“ vorgesehen (vgl. Beschlusspunkt 1 der Vorlage und Anlage 1 zur Vorlage).

Die im östlich angrenzenden Bereich als notwendige Infrastrukturmaßnahme vorgesehene Regenrückhalteanlage kann auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 286 im bestehenden Frei- und Grünraum hergestellt und genehmigt werden.

Der geltende, sich auch westlich des Weges Hoppengarten auf östliche und südliche Teilbereiche des Bebauungsplanentwurfs erstreckende Landschaftsplan 2 „Nördliches Aatal und Vorbergs Hügel“ wird kleinräumig und nach Rechtskraft des Bebauungsplans angepasst bzw. zurückgenommen. Mit Umsetzung der Entwicklungsziele des vorliegenden Bauleitplanverfahrens wird den Maßgaben und Zielsetzungen der Grünordnung Münster dennoch voll entsprochen: Der Grünzug „Hoppengarten-Edelbach“ verbleibt in seinen Funktionen erhalten und wird über ergänzende, das Angebot arrondierende Spielflächen mit direkter Anbindung an den Grünzug um einem gestalteten grünen Stadtrand ergänzt.

Kooperative Baulandentwicklung – sozialgerechte Bodennutzung – Umlegung

Bereits im November 2011 behandelte der Planungsausschuss einen Antrag der ‚Arbeitsgruppe Markweg‘, in welcher die Firma Holz GmbH, Emsdetten, als vorgesehene Entwicklerin und Investorin für den größten Teil des Areals südlich Markweg (ca. 70 % der zu entwickelnden künftigen Wohnbauflächen im FNP) um Aufstellung eines Bebauungsplans in Kooperation mit der Flächenentwicklung der Stadt Münster nachsuchte. Die Verwaltung wurde vom Planungsausschuss beauftragt, mit dem Projektpartner weitere Einzelheiten eines kooperativen Vorgehens mit Abschluss einer sog. Rahmenvereinbarung auszuhandeln. Diese öffentlich-rechtliche Vereinbarung wurde im Frühjahr 2015 unterzeichnet.

Obwohl es sich bei der Planung bezogen auf die Grundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung in Münster formal um einen „Altfall“ handelt, hat sich der Projektpartner hier u.a. dazu verpflichtet, Wohnungen im Mehrfamilienhausbereich zu 30% gefördert und weitere 30% förderfähig nach den Richtlinien des geförderten Wohnungsbaus zu errichten. Die Realisierung der Kindertagesstätte wird ebenfalls durch den Investor geleistet. Verbindliche Regelungen zur Kostenübernahme von Büroleistungen und Gutachten im Rahmen der aktuellen Projektentwicklung auf Basis des vom

Planungsausschuss freigegebenen Städtebaulichen Konzeptes des Architekturbüros Bleckmann & Krys, Münster, ergänzen die Regelungen.

Das Wohngebiet wird aufgrund der aktuell offensichtlichen Bedarfslage einen Standort für Flüchtlingswohnungen aufnehmen (vgl. Kennzeichnungshinweis im Bebauungsplanentwurf): Derzeit laufen intensive Gespräche zwischen Stadt und Projektpartner, dass dieser für die dringliche städtische Aufgabe, zeitnah und baugebietsintegriert Wohnraum zur Verfügung zu stellen, als Investor und künftiger Vermieter der Stadt in seinem zukünftigen Wohnungsbestand auftritt.

Für die Grundstücke, die durch die Stadt Münster vermarktet werden, gelten die Ziele und Eigenverpflichtungen der Stadt für den Mehrfamilienhaus- wie für den Einfamilienhausbereich laut Beschluss über die Sozialgerechte Bodennutzung Münster.

Zur Neuordnung der Grundstücke nach den Festsetzungen des Bebauungsplans wird ein Umlegungsverfahren nach § 45 ff. Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt. Die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen werden dabei unentgeltlich ins Eigentum der Stadt Münster übertragen. Im Umlegungsverfahren werden die von den beteiligten Eigentümern ins Verfahren eingebrachten Grundstücke nach einheitlichen Wertmaßstäben beurteilt und neu geordnet. Alle für die Neuordnung des Plangebietes erforderlichen Maßnahmen werden verbindlich zwischen den Umlegungsbeteiligten geregelt. In diesem Zusammenhang wird auf die parallel zu dieser Vorlage die politischen Gremien erreichende Vorlage Nr. V/0745/2015 an den Rat verwiesen.

Bisheriges Verfahren – frühzeitige Information der Bürgerinnen und Bürger

In (wegen des großen öffentlichen Interesses) zwei kurz aufeinanderfolgenden Bürgeranhörungen, am 14.01. und 04.02.2015 wurden das städtebauliche Konzept und die wesentlichen Grundzüge der Planung, die Öffentlichkeit ausführlich informierend, vorgestellt (vgl. Protokoll als Anlage 2 zu dieser Vorlage).

Auf den Veranstaltungen und in der Folge wurde – neben dem auf der einen Seite bereits bestehenden großen Nachfrage-Interesse an den Wohnungen und Einfamilienhäusern – auf der anderen Seite auch zahlreiche Fragen, Kritiken und Anregungen vorgebracht: Diese bezogen sich vornehmlich auf die Fragen ...

- a. ob das städtebauliche Konzept nicht eine zu hohe Bebauung, eine zu große Verdichtung und damit zu viele Einwohner vorsehe und gestalterisch der Lage am Ortsrand unzureichend Rechnung trage;
- b. ob das vorhandene Straßennetz den zusätzlichen Verkehr aufnehmen könne und nicht unverhältnismäßig große Belastungen und Gefährdungen (Schulkinder), insbesondere während der Bauphase (LKW-Verkehre), entstünden;
- c. ob hier nicht vielmehr eine Anbindung an den Schiffahrter Damm, zumindest für Baufahrzeuge, sinnvoll sei;
- d. ob nicht zu viele Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der bestehenden Straßen entfallen würden;
- e. ob sich nicht mit dem neuen Baugebiet die Entwässerungssituation verschlechtere und die Hochwassergefahr zunehme.

In den folgenden Planungsphasen wurden die Fragen weiter überprüft. Im Ergebnis empfiehlt die Planungsverwaltung mit dem vorliegenden Entwurf in der guten und robusten Struktur des städtebaulichen Konzepts mit seinem Angebot von Einfamilien- (gut 1/3 der WE) und Mehrfamilienhäusern (knapp 2/3 der WE) und deren jeweiliger Lage im städtebaulichen Gesamtkonzept festzuhalten (vgl. Anlagen 3 und 4 zu dieser Vorlage).

Im Einzelnen positioniert sich die Planungsverwaltung zu den Punkten a. bis e. wie folgt:

zu. a.:

Unabhängig von der insbes. im Modell des Baugebietes [wird zur Sitzung im ASSVW zur Verfügung stehen] aus Sicht der Verwaltung nach wie vor sinnvollen städtebaulichen Dichte und der höhen- und abstandsbezogen eindeutig verträglichen Übergänge des neuen Baugebietes zum Wohnungsbestand in den Bereichen Markweg und östlich der Stettiner Straße wurden punktuell Reduzierungen in **Höhe und Dichte** vorgenommen:

- in den Baugebieten WA3 und WA8 Rücknahme der Höhe von IV/III Geschossen auf III/II;
- im Baugebiet WA6 Umwandlung der in den Bürgerversammlungen vorgestellten größeren Gebäudemassen am Markweg zugunsten kleinteiligerer überbaubarer Flächen;
- Rücknahme der Anordnung von Carports direkt entlang des Markweges;
- im Baugebiet WA18 sind die zunächst oberirdisch geplanten Stellplätze zugunsten einer privaten Freifläche in einer Tiefgarage herzustellen; hier können auch die erforderlichen Stellplätze für das Baugebiet WA14 untergebracht werden.

Auf Basis des dem Bebauungsplan-Entwurf zu Grunde liegenden fortgeschriebenen Städtebaulichen Konzepts ist in Folge dieser Veränderungen im Vergleich zur in der Konzeptvorstellung in der Bürgeranhörungen geschätzten Zahl von ca. 330 WE jetzt eine Zahl von ca. 300 WE zu kalkulieren. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung basieren auf den höheren WE-Zahlen.

Ferner wurde die Anregung aus der Bürgeranhörung aufgegriffen, eine wahrnehmbare öffentliche (!) Platzfläche im „Gelenkpunkt“ des neuen Wohnquartiers in Gegenlage zur geplanten Kindertagesstätte vorzusehen.

zu b., c. und d.:

Zur Bewertung der **aktuellen und zukünftigen Verkehrssituation** wurde zum Bebauungsplan Nr. 569 eine verkehrstechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Brilon Bondzio Weiser² durchgeführt, in der die verkehrlichen Auswirkungen des städtebaulichen Konzeptes auf das Plangebiet und die bestehenden Straßen des angrenzenden Quartiers gutachterlich überprüft wurden.

Die bestehenden Verkehrsbelastungen wurden hierbei mittels Knotenstromzählungen ermittelt und für den Prognosefall mit bundesweit anerkannten Kennziffern - in Anwendung auf die geplanten Entwicklungsziele des Gebietes - hochgerechnet. Insgesamt wird mit dem Gutachten eine verträgliche Eingliederung des neuen Wohnquartiers in die Bestandsituation bestätigt. Im Ergebnis des verkehrstechnischen Gutachtens können die Verkehre leistungsfähig innerhalb der bestehenden Straßenquerschnitte und unter den bestehenden Verkehrsregelungen abgewickelt werden (vgl. im Detail Anlage 8 zur Vorlage). Folgende wesentliche Aspekte sind festzuhalten:

- Das bestehende Straßennetz ist für die heutigen Verkehre ausreichend dimensioniert.
- Die Knotenpunkte Hoher Heckenweg/Kösliner Straße und Hoher Heckenweg/Markweg gewährleisten auch in den Spitzenstundenbetrachtungen eine gute (QSV B) bzw. befriedigende (QSV C) Qualität des heutigen Verkehrsablaufs.

² BRILON BONDZIO WEISER, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH; Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 569 „Südlich Markweg“ in Münster, Bochum, Stand: Juli 2015

- Die zukünftigen Verkehrsaufkommen können unter bestehendem Ausbau - auch mit den im Straßenraum markierten Stellplätzen/ Engstellen zur Geschwindigkeitsregulierung auf der Lauenburgstraße, Kösliner Straße und Stettiner Straße - im Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden.
- Der Verkehr kann im Verlauf des Hohen Heckenweges weitergehend in einer guten (QSV B) bis sehr guten (QSV A) Qualität des Verkehrsablaufes abgewickelt werden. Die Befahrbarkeit für Rettungskräfte ist in der bestehenden als auch zukünftigen Verkehrssituation uneingeschränkt gewährleistet.

Der Baustellenverkehr für das Plangebiet wird sich voraussichtlich mit ersten Maßnahmen ab 2016 mit ca. 20 Lkw-Fahrten (10 Fahrzeuge) pro Tag beginnen. Ab 2017 sind ca. 60 Lkw-Fahrten (30 Fahrzeuge) pro Tag kalkuliert.

Eine mögliche, befristete Leitung der Fahrzeuge über den Markweg Richtung Schiffahrter Damm wurde geprüft, jedoch verworfen. Der Markweg hat im östlichen Abschnitt eine wichtige Verbindungs- und Freizeitfunktion für Fußgänger und Radfahrer; es besteht nur eine schmale asphaltierte Fahrbahn. Diese müsste zur Gewährleistung der Sicherheit auch im Kfz-Begegnungsfall, insbes. auch mit landwirtschaftlichem Verkehr, verbreitert ausgebaut werden, was ohne schwerwiegende Eingriffe, auch in die Landschaft, nicht möglich ist und unwirtschaftliche Kosten verursacht. [Eine in der Bürgeranhörung vorgeschlagene dauerhafte Erschließungslösung quer durch den Frei- und Grünraum gen Osten zum Schiffahrter Damm ist aus siedlungsstrukturellen und verkehrsfunktionalen Gründen nicht zu empfehlen].

Nach bisherigen Überlegungen gibt es keine Alternativen zur Abwicklung der Baustellenverkehre über beide Anbindungen zum Hohen Heckenweg. Während der geplanten städtischen Baumaßnahmen in der Lauenburg-/Kösliner Straße (Kanalsanierung, nicht baugebietsbedingt, siehe unten) laufen die Verkehre über den Markweg. Nach Abschluss der Kanalsanierungsmaßnahme in der Lauenburg- und Kösliner Straße (voraussichtlich ab 2017) kann eine Einbahnstraßenregelung für die Baustellenfahrzeuge (z.B. Markweg Einfahrt - Lauenburgstraße Ausfahrt) eingerichtet werden, um Beeinträchtigungen für die Anwohner und die Begegnungsfälle zwischen LKW zu minimieren.

In jeder Bauphase werden mit den beteiligten Akteuren frühzeitig Konzepte zum entlastenden Baustellenmanagement entwickelt werden (z.B. in den Themen Wiederverwendung und Zwischenlagerung von Bodenaushub vor Ort (insbes. RRB), Lenkung der LKW routenbezogen und „just in time“, ggfls vorübergehendes Angebot von Parkplätzen im Planbereich als befristeten Ersatz für den Fortfall von Stellplätzen im Straßenraum in der Baustellenphase, ...).

Zur Konkretisierung und Bewertung der **schalltechnischen Auswirkungen** des neuen Wohngebietes auf die Bestandbebauung sowie der Auswirkungen auf die geplanten Nutzungen wurde eine schalltechnische Untersuchung³ erstellt (vgl. im Detail Anlage 9 zur Vorlage). Für die Beurteilung der Bestandssituation und der zu erwartenden Veränderungen durch die Erschließung des Plangebietes wurde die Verkehrsbelastung für den Analysefall sowie den Prognosefall 2025 bewertet.

Wie bereits in der Bürgeranhörung deutlich angesprochen wird es ohne Frage Mehrverkehre für die zwischen neuem Baugebiet und Hoher Heckenweg gelegenen Verbindungsstraßen geben: Der Anstieg dürfte in der Lauenburgstraße als bisheriger Sackgasse als am stärksten empfunden werden – die Kösliner Straße und der Markweg sind bereits heute

³ UPPENKAMP UND PARTNER; Immissionsschutz - Gutachten, Schalltechnische Beurteilung im Rahmen der Bauleitplanung Nr. 569 „Südlich Markweg“ in Münster“; Ahaus, Stand: 13.08.2015

Wohnsammelstraßen im Quartier. Lärmtechnisch bauleitplanerisch relevante negative Auswirkungen des Neubaugebietes auf den baulichen Bestand konnten gutachterlich jedoch nicht festgestellt werden: Anspruchsvoraussetzungen auf Schallschutzmaßnahmen in der Bestandssituation sind nach gutachterlicher Erkenntnis nicht gegeben.

Mit den auf Basis des Gutachtens getroffenen Festsetzungen zum passiven Schallschutz (Bahnlärmnähe) werden gesunde Wohnverhältnisse für das Neubaugebiet gewährleistet. Durch die zukünftige abschirmende Wirkung zur Bahntrasse werden diese insbes. nächtlichen Lärmeinwirkungen auf die bestehenden Wohngebiete gemindert.

zu e.:

Die **Entwässerung** erfolgt im Trennprinzip.

Die Schmutzwasserkanalisation wird an die vorhandene Kanalisation in der Lauenburgstraße und im Markweg angeschlossen. Das Abwasser wird über weitere Kanäle bis zum Schmutzwasserpumpwerk an der Coerdestiege und von da aus über Druckrohrleitungen zur Hauptkläranlage geleitet. Die Aufnahmekapazität der bestehenden Kanalisation ist ausreichend, negative Auswirkungen über den Anschluss des neuen Wohngebietes sind nicht zu erwarten.

Das Oberflächenwasser wird getrennt vom Schmutzwasser mit Ziel der Rückhaltung von Niederschlagswasser nach Osten in ein neues Regenrückhaltebecken im Bereich der landwirtschaftlichen Fläche östlich des Grünzugs „Hoppengarten“ (außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches) geleitet. Diese Rückhaltung wird in Lage und Dimensionierung parallel zum Bauleitplanverfahren geplant und im Zuge der Erschließung des neuen Wohngebietes errichtet. Es besteht keine Verbindung der Oberflächenentwässerung zur Lauenburgstraße oder zum Markweg: Die Ableitung erfolgt ausschließlich in das östlich zu errichtende Regenrückhaltebecken. Zusätzliche Belastungen des bestehenden Oberflächenwasser-Kanalsystems treten insofern nicht auf.

Um eine ausreichende Überdeckung der geplanten Kanalisation mit den Anschlusshöhen an das bestehende Schmutzwassernetz und einen ausreichenden Überflutungsschutz zu gewährleisten, muss das gesamte Gelände mit einem zukünftigen Gefälle in östliche Richtung zum Hoppengarten angehoben werden. Diese notwendige Aufschüttung, insbes. des westlichen Teils des Baugebietes, berücksichtigt mit Blick auf die Übergänge zu den westlich angrenzenden Bestandsgrundstücken klare und „schützende“ Regelungen im Bebauungsplan (vgl. Anlage 6 zur Vorlage, TF Nr. 1.5).

Weiteres Verfahren – erneutes Informationsangebot vor der Offenlegung

Vor dem Hintergrund des sehr großen Interesses und Engagements wird die Verwaltung - die Freigabe der Inhalte des Bebauungsplans zur Offenlegung unterstellend - unmittelbar vor der öffentlichen Auslegung der Planung für die Dauer eines Monats eine weitere öffentliche Informationsveranstaltung zum erreichten Planungsfortschritt und den der Offenlegung zu Grunde liegenden Planungsinhalten und -Gutachten anbieten. Voraussichtlicher Termin kann der 18.11.2015 sein.

Für das Jahr 2016 ist die Sanierung der Regen- und Schmutzwasserkanalisation in der Lauenburgstraße und Kösliner Straße vorgesehen: Zur Verbesserung der Abflusssituation im bestehenden Entwässerungsgebiet ist eine hydraulische und bauliche Sanierung der Kanalisation erforderlich. Die Stadtwerke planen in diesem Zuge zudem umfangreiche Arbeiten an Stromleitungen in diesen bestehenden Straßen. Wegen des heute unzureichenden Straßenaufbaus ist abschließend

dessen Erneuerung - ohne eine Veränderung des Straßenquerschnitts - vorgesehen. Die vorgesehenen und notwendigen Sanierungen stehen nicht in ursächlichem Zusammenhang mit der Entwicklung des Baugebietes.

Es bietet sich aufgrund des räumlichen (nicht ursächlichen) Zusammenhangs gleichwohl an, beide Themen in der Informationsveranstaltung durch die Planungs- und Tiefbauverwaltung im Quartier zu kommunizieren.

i. V.

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

- (1) Geltungsbereich Aufstellungsbeschluss
- (2) Protokoll Bürgeranhörung
- (3) Städtebauliches Konzept, Stand Bürgeranhörung
- (4) Städtebauliches Konzept, überarbeiteter Entwurfsstand
- (5) Entwurf Bebauungsplan
- (6) Textliche Festsetzungen (TF) Bebauungsplan
- (7) Begründung Bebauungsplan
- (8) Gutachten Verkehr
- (9) Gutachten Lärm