

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/1068/2017

Auskunft erteilt:

Herr Krause / Herr Husmann

Ruf:

492 6120 / 492 61 94

E-Mail:

KrauseJ@stadt-muenster.de

Husmann@stadt-muenster.de

Datum:

08.01.2017

Betrifft

Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I: Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg
Kenntnisnahme des Entwurfs zur öffentlichen Auslegung

Beratungsfolge

23.01.2018	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Bericht
23.01.2018	Bezirksvertretung Münster-Südost	Bericht
25.01.2018	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wohnen	Bericht

Bericht:

Die Verwaltung beabsichtigt, den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 541 Teilabschnitt I ‚Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ öffentlich auszulegen.

Übergeordnete Planungskonzeption

Die Bereiche um den Stadthafen I waren die Keimzelle der gewerblich-industriellen Entwicklung in Münster ab Ende des 19. Jahrhunderts. Die Flächen östlich des Dortmund-Ems-Kanals wurden erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gewerblich entwickelt. In den letzten Jahrzehnten haben sich die strukturellen Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung von Häfen mit Umschlagsaktivitäten grundlegend geändert. Veränderte Ansprüche an die Infrastrukturanbindungen und Flächenbedarfe ließen keine Perspektive für einen Erhalt oder einen Ausbau der Hafenfunktionen. Beim Stadthafen I in Münster kam und kommt die unmittelbare Nähe zu Wohngebieten hinzu, die einen Ausbau von emissionsträchtigen Nutzungen von je her begrenzt und einschränkt.

Mit dem Bau des Hafenplatzes und der Leitbildentwicklung ‚Kreativkai‘ wurden in den 90er Jahren bereits die Weichen für die Umstrukturierung des nördlichen Hafenbereichs, ebenfalls flankiert durch Bebauungsplanung (Bebauungsplan Nr. 401), gestellt. Mittlerweile ist der Wandel dieses vormals hafenindustriell dominierten Bereichs zu einem hochwertigen Standort mit Büro- und Dienstleistungen, der Kreativwirtschaft sowie Freizeitnutzungen wie Gastronomie, Theater und Kino erfolgreich vollzogen.

Im Rahmen der Fortschreibung des am 14.12.2011 vom Rat beschlossenen Masterplans Stadthäfen (Vorlage Nr. V/0800/2011), wurden, unter intensiver Einbindung der Bürgerschaft im Zuge des sog. Hafenforums, wichtige Entwicklungs- und Veränderungsziele für den gesamten

Hafenbereich und die innerstädtische Stadtentwicklung auch streitig diskutiert und in der Gesamtabwägung der Interessen im fortgeschriebenen Masterplan zeichnerisch wie textlich formuliert. Dessen Ziele bilden die Leitlinie für deren Umsetzung auf den konkretisierenden Planungsebenen der Bauleitplanung.

Die heute im räumlichen Umgriff der Masterplanung bestandskräftigen Bebauungspläne aus den frühen 1990er Jahren besitzen eine deutlich gewerbe- und industrieesichernde Prägung. Die in 2011 aktualisierten Zielplanungen des Masterplans „verwalten“ jedoch nicht nur die bestehende historisch gewachsene Gemengelage zwischen gewerblich-industriellen Standorten im Hafenbereich einerseits und Wohnstrukturen im und um das Hansaviertel sowie im Bereich Lütkenbeck andererseits, sondern definieren vielmehr weitergehende und veränderte Entwicklungsziele, vor allem für folgende Teilbereiche (nordöstlich des Albersloher Weges):

- Realisierung eines urbanen und nutzungsgemischten innerstädtischen Stadtquartiers mit vielfältigen Wohnfunktionen zwischen Stadthafen I und Schillerstraße;
- Umstrukturierung der ehemals klassisch gewerblich bzw. industriell geprägten Zonen südlich Stadthafen I sowie nordwestlich und südöstlich des DEK hin zu standortadäquat hochwertigeren gewerblichen wie dienstleistungsnutzenbringenden Nutzungen;
- Verbesserung der Erschließungsstruktur und -qualität, sowohl zwischen den Entwicklungsarealen Stadthafen I / Stadthafen II als auch im Bereich des Entwicklungsareals südöstlich DEK.

Diese Entwicklungsziele müssen kompatibel gemacht werden zu den ebenfalls bestehenden Masterplanzielen, die verbleibenden gewerblich-industriellen Kernnutzungen zu erhalten und ihnen maßvolle und zielkonforme Entwicklungsspielräume einzuräumen (Standort der Stadtwerke als Nukleus der Energieversorgung der Stadt südlich Stadthafen I sowie des Produktionsbetriebes Cordes zwischen DEK und Umgehungsstraße samt Erweiterungsflächen). Für weite Teile des Plangebietes sind aktuell Gewerbegebiete, Industriegebiete und Kerngebiete festgesetzt.

Die Herstellung dieser Zielverträglichkeiten erfordert eine Lösung in Form einer aktualisierten, neu abwägenden planungsrechtlichen Grundlage (Bebauungsplanneuaufstellung).

Umsetzung der Planungsziele

Für den Stadtbereich besteht bereits ein am 27.06.2012 vom Rat gefasster Aufstellungsbeschluss (V/0430/2012 als Bebauungsplan Nr. 541 ‚Stadthafen I / Schillerstraße / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘).

Mit dem Bebauungsplan Nr. 541 Teilabschnitt I ‚Stadthafen I / Lütkenbecker Weg / Bundesstraße B 51 / Albersloher Weg‘ werden die Gebiete der bisherigen Bebauungspläne Nr. 348 ‚Albersloher Weg / Dortmund-Ems-Kanal / Lütkenbecker Weg / Umgehungsstraße‘, Nr. 401 ‚Stadthafen I / Albersloher Weg‘ sowie Nr. 142 Teilabschnitt I ‚Albersloher Weg (von Dortmund-Ems-Kanal bis Drolshagenweg)‘ in diesem Zusammenhang neu beplant und einer ganzheitlichen städtebaulichen Betrachtung zugeführt. Hierdurch werden insbesondere die Wechselwirkungen der verschiedenen Nutzungsbereiche untereinander in einem Bebauungsplanverfahren behandelt und durch zielgerichtete Festsetzungen die Planungsziele „ausgeglichen“ und die hierfür erforderlichen Nutzungsverträglichkeiten untereinander bereitet und geschaffen.

Die Neuaufstellung für den Teilabschnitt „I“ bezieht sich gegenüber dem Aufstellungsbeschluss-Umgriff auf die Bereiche südlich Stadthafen I und östlich DEK – die Flächen nördlich Stadthafen I werden noch nicht eingebunden (späterer Teilabschnitt Nr. 541 II): Grund hierfür ist, dass die Planungskonzeptionen nördlich Stadthafen I noch nicht den gleichen bauleitplanerisch fortgeschrittenen Verfahrensstand besitzen.

Parallel mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 541 I wird die Änderung des Flächennutzungsplanes für die betreffenden Bereiche durchgeführt. Beide Planverfahren, auf der vorbereitenden und verbindlichen Planungsebene, stellen entscheidende Bausteine im Gesamtbild (Masterplan Stadthäfen) zur städtebaulichen Neuordnung des münsterschen Hafengebietes dar.

Wesentliche Planungsinhalte

Neben den o.a. Planungszielen wie der Ansiedlung neuer Nutzungen, der Umstrukturierung von Nutzungsbereichen und der Sicherung bestehender Nutzungsbereiche stellen damit einhergehend die Verbesserung der öffentlichen Zugänglichkeit der Wasserbereiche an Stadthafen und DEK sowie die Verbesserung der erschließungsstrukturellen Voraussetzungen zur Steigerung der Attraktivität des Gesamtquartiers weitere essenzielle Ziele der Bebauungsplanung dar.

Art (und Maß) der Nutzung

Für die Neuausrichtung und Umstrukturierung des Gebietes erfolgt teilräumlich eine Veränderung von Art und Maß der baulichen Nutzung – so sind keine Industriegebietsausweisungen mehr vorgesehen: Oberste Priorität dabei hat gleichwohl, dass trotz teilräumlich geänderter Festsetzungen der Baugebietskategorie die heute ausgeübten gewerblichen Nutzungen nicht eingeschränkt werden und wichtige bestehende gewerbliche Nutzungen mit räumlichen und/oder betrieblichen Erweiterungsoptionen gesichert werden. Gleichzeitig werden durch Umwandlung von Industrie- zu Gewerbegebieten für Teilflächen, ihrer Lagegunst im unmittelbaren Bereich von DEK und Stadthafen entsprechend, im gleichen Zuge breitere und erweiterte Nutzungs- und Vermarktungsoptionen angeboten.

Die Kerngebietsnutzung entlang des Albersloher Weges wird für die überwiegenden Teile des Plangebietes bestätigt: Der Albersloher Weg, als zentrale Einfahrtsstraße und Standort für Messe und zentrale Verwaltungseinrichtungen, soll auch zukünftig ein Standort primär für Großverwaltungseinrichtungen und Büronutzungen bleiben. Das bestehende Heizkraftwerk sowie der Warmwasserspeicher, welche heute noch als Flächen für Versorgungsanlagen ausgewiesen sind, werden mit entsprechenden Erweiterungsflächen in der Planung als Sondergebiet gesichert. Die Fläche der Feuerwache wird analog der heutigen Nutzung als Gemeinbedarfsfläche ‚Feuerwehr‘ festgesetzt. Der bestehende großflächige Baumarktstandort wird als Sondergebiet Bau- und Gartenmarkt mit leichten Entwicklungsspielräumen gesichert: Zusätzlich wird die bestehende Baumarktnutzung um einen Baustoffhandel, als ergänzender SO-Standort, gestärkt und räumlich erweitert.

Herstellung der Nutzungsverträglichkeit

Es erfolgt im Verfahren des Bebauungsplanes eine plangebietsübergreifende Betrachtung, die insbesondere vor dem Hintergrund des großräumigeren Nebeneinanders von gewerblichen, emittierenden Betrieben und schutzbedürftiger Wohnnutzung notwendig ist. Die gegenseitige Abhängigkeit der räumlichen Einzelziele des Masterplans nördlich und südlich des Stadthafens I voneinander und untereinander (Stärkung des innerstädtischen Wohnens einerseits sowie Sicherung / Entwicklung / Neustrukturierung für Gewerbe / Industrie / Heizkraftwerk andererseits) ist in diesem Zuge stets Gegenstand einer ganzheitlichen Betrachtung, die auf einen Ausgleich aller auftretenden Interessen ausgerichtet ist. Die Ausgestaltung der gewerblichen Strukturen wird auch mit Blick auf die nördlich des Stadthafen I vorgesehene Wohn- und Mischnutzung entwickelt: Zum einen muss und wird die Wohn- und Mischnutzung als eine Nutzung, die sich bewusst in einem urbanen Gefüge mit benachbarten gewerblichen Strukturen und der Kraftwerksnutzung etabliert, Rücksicht auf die bestehenden Strukturen in Form eines gegenüber allgemeiner Wohnnutzung verringerten Schutzanspruches gegenüber Lärmbelastungen aus dem Umfeld nehmen (künftige Ausweisung als MU). Zum anderen müssen und werden auch die produzierend-gewerblichen Nutzungen und die Kraftwerksnutzung in diesem Plangebiet auf die Planungsziele der Aufwertung, hier insbesondere neu entstehender (heranrückender) urbaner Wohn- und Mischnutzungen, reagieren. Sowohl die gewerblich genutzten Flächen auf der südlichen Stadthafen-Seite als auch die Flächen östlich des DEK – die künftige

Ausweisung auf der nördlichen Stadthafen-Seite sowie die heutigen Wohnnutzungen im Umfeld in den Bereichen Lütkenbeck und Hansaviertel im Blick behaltend – werden so umstrukturiert, dass sie immissionsverträglich in Bezug auf die bestehenden und neu zu schaffenden urbanen Wohnnutzungen in der Umgebung des Bebauungsplanbereiches sind.

Instrument der Lärmkontingentierung

Insbesondere vor dem Hintergrund der noch zu konkretisierenden Bauleitplanung nördlich des Stadthafens, auf den ehemaligen OSMO-Flächen, auf denen künftig eine Ausweisung von Wohn- und Mischnutzungen im Sinne eines Urbanen Gebietes (§ 6a Baunutzungsverordnung – BauNVO) ermöglicht werden soll, sowie unter Anhalt der zukünftig möglichen Erweiterung des Heizkraftwerkes erfolgt eine detailliertere Auseinandersetzung mit dem Thema Gewerbelärm. In den aktuell bestehenden Bebauungsplänen ist eine Steuerung der emittierenden Betriebe über Abstandsklassen (nutzungsbezogene Gliederung) vorgenommen worden – dies bereits unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme in der gewachsenen Gemengelage. Im vorliegenden Planentwurf dagegen wird eine Lärmkontingentierung (nach DIN 45691) für die gewerblichen Nutzungen und die sondergebietspezifischen Nutzungen vorgenommen: So wird eine Steuerung der Lärmintensitäten gerecht, klar und allgemeingültig flächenbezogen über zugewiesene Emissionskontingente per eigenschaftsbezogener Gliederung der Gewerbe- bzw. faktischen und zukünftigen Betriebsflächen erreicht. Auf diese Weise erfolgt keine Einschränkung bestimmter Betriebsarten – die Zulässigkeit von Bauvorhaben wird primär vom Emissionsverhalten der Betriebe in der Tag- wie der Nachtzeit in Verbindung mit variablen schalltechnischen Lösungen auf dem Betriebsgelände abhängig gemacht.

Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass die bestehenden gewerblichen und Sondernutzungen sowohl zukunftsfähig bleiben, als auch, dass die derzeit ungenutzten bzw. mindergenutzten Flächen stabile Entwicklungsmöglichkeiten erhalten. So findet zwar (im Vergleich zum bisherigen Planungsrecht der Bebauungspläne Nr. 348 und Nr. 401) teilträumlich eine Veränderung der Baugebietsausweisungen statt: Mithilfe der Emissionskontingente wird jedoch sichergestellt, dass bestehende wesentliche Versorgungsbereiche bzw. Produktionsbetriebe in ihrem heute ausgeübten Lärmverhalten auch zukünftig nicht eingeschränkt werden und sich unter Anhalt des zugewiesenen Lärmkontingents räumlich und betrieblich weiterentwickeln können. Die Zuweisung von Lärmkontingenten schafft Sicherheit und Verbindlichkeit für beide Seiten – sowohl für die bestehenden und künftigen betrieblichen Strukturen als auch für die umliegenden bestehenden und geplanten Wohnnutzungsgebiete.

Durch ein Fachgutachten sind in diesem Zusammenhang zwei Szenarien zur möglichen Verteilung der Emissionskontingente im Bebauungsplanbereich erarbeitet worden: In einem ersten Szenario erfolgt die Verteilung unter Berücksichtigung der vorhandenen Bedarfe (bestehende Betriebserfordernisse, zukünftige Flächenausweisung bzw. Nutzungsspektrum) gleichmäßig auf die Flächen. Hierbei wird deutlich, dass die Flächen, die in räumlicher Nähe zu den Immissionsorten liegen, geringere Emissionskontingente erhalten, als die Flächen, die aufgrund der Distanz zu den Immissionsorten, ein höheres Lärmverhalten erzeugen dürften.

In einem zweiten Szenario ist ein deutlicherer Schwerpunkt auf die strukturell gewünschte zukünftige Sicherung des Kraftwerksstandorts gelegt worden: Hierzu ist auf die künftig räumlich bereits erweiterte Kraftwerksfläche ein um 3 dB(A) höheres Lärmkontingent zugewiesen worden. Mit dieser Steigerung kann der Kraftwerksbetrieb wie erforderlich auf zukünftige Entwicklungen und Ausbauszenarien reagieren. Aus diesem Szenario der nicht gleichförmigen, sondern strukturell begründeten Zuweisung der Kontingente ergibt sich in Konsequenz, dass einzelne Flächen ein – im Vergleich zu Szenario 1 – im Nachtzeitraum eingeschränkteres Kontingent zur Verfügung haben. In weiten Teilen handelt es sich bei diesen Flächen aber um derzeit nicht genutzte Bereiche – hier ist eine Zuweisung geringerer Emissionskontingente mit Blick auf die Planungsabsichten und die Nutzungsausweisung vertretbar. Die Untersuchungen des Fachgutachtens zeigen, dass auch für die Flächen mit bestehenden gewerblichen Nutzungen über die kontingentierenden Festsetzungen des Bebauungsplans für diese Betriebe sowohl eine Sicherung der bestehenden Betriebsstrukturen gegeben ist als auch die konkret geplante Nutzung – unter Anhalt intelligenter Anordnung, Ausrichtung und Zuordnung von Betriebsanlagen zzgl. technischer Anforderungen des Standes der Technik, umsetzbar bleiben.

Da das zweite Szenario die strukturell und für das gesamte Stadtgebiet gewichtige Sicherung und Ausbauperspektive für den Kraftwerksstandort unterstreicht, es gleichzeitig aber zu keinen Einschränkungen wichtiger bestehender produzierender Nutzungsbereiche führt, wird dieses Szenario im Bebauungsplan verfolgt und durch Festsetzung der Lärmkontingente als flächenbezogene Schalleistungspegel für den Tag- und Nachtzeitraum fixiert (vgl. hierzu Immissionschutzgutachten – einsehbar unter der vorliegenden Vorlagennummer V/1068/2017 im Ratsinformationssystem der Stadt Münster

<https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/infobi.php>).

Festzuhalten ist, dass durch das planerische Instrument der Lärmkontingentierung auf der einen Seite die Planungs- und Standortsicherheit durch klare Rahmenbedingungen für die lärmemittierenden Bereiche und Betriebe ebenso klar definiert wie verbindlich und verlässlich gesichert wird. Auf der anderen Seite wird eine zielführende Konfliktbewältigung zu den Wohnnutzungen im Umfeld geleistet, indem diese Gesamtkontingentierung auf alle umliegenden bestehenden und geplanten schutzwürdigen Nutzungen sowie deren sog. Vorbelastung rückgerechnet wird.

Erschließung und Verkehr

Für die Umstrukturierung des Hafengebietes im Sinne des Masterplans Stadthäfen ist die Neuerrichtung und Umstrukturierung verschiedener Verkehrsflächen notwendig. So ist auf der westlichen Kanalseite die Neukonzipierung einer Verkehrsverbindung parallel zum Kanal, als Zuwegung zum ‚Stadthafen II‘ vorgesehen (Verlängerung des Hafengrenzweges). Diese Verkehrsverbindung wird zukünftig mit dem Masterplanbereich ‚Stadthafen II‘ (südwestlich Albersloher Weg) ein verkehrliches Rückgrat für die Erschließung bilden und größtmögliche Flexibilität in Verkehrszu- und -abfluss dieser Entwicklungsbereiche sichern.

Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit, die bisher private (derzeit einseitig gesperrte) Verkehrsstraße „Theodor-Scheiwe-Straße“ im Bereich östlich des DEK künftig als öffentliche Verkehrserschließungsstraße auszuweisen und auszubauen. Diese ist von größter Bedeutung zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsqualität für die Nutzungsziele im gesamten Stadtbereich (Masterplan Stadthäfen), wie vor allem auch die Ausführungen der Verkehrsuntersuchung Masterplan Stadthäfen mit Stand vom Juli 2017 verdeutlichen (vgl. hierzu Verkehrsuntersuchung – einsehbar unter der vorliegenden Vorlagennummer V/1068/2017 im Ratsinformationssystem der Stadt Münster <https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/infobi.php>). Eine durchgehende Befahrbarkeit der Theodor-Scheiwe-Straße zwischen dem Albersloher Weg und dem Lütkenbecker Weg muss sichergestellt sein: Dafür ist es grundlegend und stadtstrukturell geboten die Straße als öffentliche Verkehrsfläche auszubauen. Eine Planungsalternative zur gewählten Trassenführung dieser Straße ist nicht vorhanden, da die Theodor-Scheiwe-Straße an keiner anderen Stelle mit einer gleichwertigen Funktionalität umgesetzt werden kann. Eine notwendige Verbindung zwischen dem Albersloher Weg und dem Lütkenbecker Weg könnte auch in jeder anderen Führung nur über die Beanspruchung von Privateigentum umgesetzt werden. Die vorgesehene Trassierung ist insofern ausdrücklich diejenige, die die bestehenden Betriebsfunktionalitäten faktisch und planerisch in geringstem Maße berührt.

Die im Bebauungsplanentwurf als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzte Theodor-Scheiwe-Straße hat nicht nur die Funktion der Vernetzungs- und Verkehrsabwicklungsverbesserung: Sie schafft erst die erschließungsstrukturellen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung der beabsichtigten Aufwertung der gewerblichen Bereiche zwischen Erschließungsstraße und DEK. Der Bebauungsplan bietet dort gegenüber dem aktuellen Planungsrecht ein vermarktungstechnisch umfassenderes und hochwertigeres Nutzungsspektrum in unmittelbarer Wasserlage und -nähe an – hierfür ist eine optimierte öffentliche Erschließung erforderlich. In der Vergangenheit wie auch aktuell werden diesbezüglich Gespräche mit den Eigentümern der Grundstücksflächen geführt, die geboten und nötig sind, um die Realisierung einer öffentlichen Straße auf heutigen Privatflächen zu ermöglichen. Prioritäres Ziel ist weiterhin eine kooperative, freiwillige liegenschaftliche Lösung in diesen Gesprächen zu erreichen. Gelingt dies nicht, wird die Stadt, aufgrund der stadtstrukturell und verkehrlich begründeten Zielstellung im

Bebauungsplan, des besonderen öffentlichen Interesses und, da das Ziel auf keine andere zumutbare Weise erreicht werden kann, perspektivisch von den umsetzungsorientierten Instrumenten des Baugesetzbuches Gebrauch machen (§§ 85 ff. BauGB).

Durch entsprechende Festsetzungen und parallele Gestaltungsplanungen im Bebauungsplan wird die öffentliche Zugänglichkeit des Gebietes südlich des ‚Stadthafen I‘ verbessert: In Form einer durchgängigen Wegeverbindung entlang der Kaiflächen des Stadthafens und entlang des DEK sowie durch die Schaffung eines öffentlich nutzbaren Freiraums im Kreuzungsbereich DEK / ‚Stadthafen I‘ mit einer Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ‚Fußgängerbereich‘ wird dieses Quartier zukünftig ebenso erlebbar werden, wie der ‚Kreativkai‘ auf der nördlichen Stadthafen-Seite.

Bisheriges Verfahren - frühzeitige Beteiligungen

Entsprechend der Vorgaben des Baugesetzbuches fand vom 26.02.2015 bis zum 26.03.2015 eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen sog. Träger öffentlicher Belange statt. Die vorgebrachten Anregungen und Hinweise wurden im Wesentlichen übernommen. Anmerkungen gab es insbesondere zu den folgenden Punkten:

- a. Berücksichtigung der Lärmemissionen, insbesondere vor dem Hintergrund des Nebeneinanders von emittierenden Betrieben und sensiblen Nutzungen;
- b. Verlust von GI-Flächen, vor dessen Hintergrund dennoch der Bestandsschutz bestehender Betriebe gewahrt bleiben muss;
- c. Erhalt von Erweiterungsmöglichkeiten für das Kraftwerk;
- d. Verkehrsbelastung.

Die Themenbereiche wurden geprüft und berücksichtigt – die Planungsverwaltung positioniert sich mit dem fortgeschriebenen Entwurf des Bebauungsplans zur Offenlegung zu den genannten Punkten wie folgt:

Zu a: Im Rahmen eines Emissionsschutzgutachtens wurde der Aspekt Lärmimmissionen /-emissionen eingehend untersucht. Durch eine Lärmemissionskontingentierung wird sichergestellt, dass sensible Nutzungen geschützt, aber bestehende Nutzungen dennoch nicht eingeschränkt werden.

Zu b: Trotz der teilweisen Veränderung von Art und Maß der baulichen Nutzung kann sichergestellt werden, dass bestehende Betriebe keiner Einschränkung unterliegen. Hierdurch verschlechtert sich die betriebliche Situation auch nicht – vielmehr bleiben Erweiterungsoptionen weiterhin erhalten bzw. wird ein breiteres, hochwertigeres Nutzungsspektrum für die Areale möglich.

Zu c: Ein besonderer Fokus wurde auf die Sicherung des Kraftwerkstandortes gelegt. Bewusst wurde das Szenario „Starke Stadtwerke“ zur Weiterverfolgung gewählt, durch welches Ausbau- und Erweiterungsmöglichkeiten für das Kraftwerk gesichert werden.

Zu d: Durch eine die Planung flankierende Verkehrsuntersuchung wurde nachgewiesen, dass der Verkehr durch das bestehende und geplante Straßennetz abgewickelt werden kann.

Zur ausführlichen, frühzeitigen Information der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde, ergänzend zu öffentlichen Diskussions- und Partizipationsveranstaltungen im Rahmen des Hafenforums in 2010/2011, am 05.07.2012 eine Bürgerinformation durchgeführt, bei der der Planungsraum und die grundlegenden Planungsziele der Bauleitplanung bereits vorgestellt wurden.

Im Rahmen dieser Information, veranstaltungstechnisch eng verknüpft mit der Präsentation des fortgeschriebenen Masterplans Stadthäfen, sind kaum (bebauungsplanrelevante) Anregungen bezüglich der Planungen südlich des Stadthafen I und östlich des DEK eingegangen (vgl. Anlage 1 zu dieser Vorlage). Kritischer wurden die Ziele für den Bereich nördlich des Stadthafens I gesehen; diese Flächen befinden sich nicht im Geltungsbereich dieser Planung.

Weiteres Vorgehen

Die öffentliche Auslegung des Entwurfes der Änderung des Flächennutzungsplans und des Entwurfes des Bebauungsplans für die Dauer eines Monats gemäß § 3 (2) BauGB soll unmittelbar im Anschluss an die politischen Beratungen erfolgen.

Nach der Offenlegung (und parallel der erneuten förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger Öffentlicher Belange) erfolgt eine dezidierte Prüfung aller Anregungen, Einwände und Hinweise. Daran anschließend wird die Planung ggf. überarbeitet und –verbunden mit einem Abwägungsvorschlag für jede eingegangene Anregung, Einwand oder Hinweis – dem Rat zur abschließenden Entscheidung vorgelegt.

i.V.

gez.
Denstorff
Stadtbaurat

Anlagen:

- 1 Protokoll der Bürgeranhörung
- 2a Planverkleinerung
- 2b Emissionskontingente
- 2c Lärmpegelbereiche
- 3 Textliche Festsetzungen
- 4 Begründung