

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachennummer

VO/24/21203/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferent Plajer

Gegenstand: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 274, Westhafen/Ölhafen

- Sachstand
- Erweiterung des Geltungsbereiches
- Erneute frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit § 3 Abs. 1 BauGB

Beratungsfolge

Datum

Gremium

16.07.2024 Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

17.09.2024 Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Der im Bericht dargestellte Sachstand zum Bebauungsplanverfahren Nr. 274, Westhafen/Ölhafen wird zur Kenntnis genommen.
2. Die im Bericht dargestellten aktualisierten Ziele und Zwecke der Planung werden beschlossen.
3. Der räumliche Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 274, Westhafen/Ölhafen wird, wie im Bericht dargestellt, um das Gebiet der Donaulände erweitert. Der erweiterte räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes ergibt sich aus beiliegendem Lageplan vom 17.09.2024, der Bestandteil dieses Beschlusses ist.
4. Die im Bericht in Bezug auf die Erweiterung dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung werden beschlossen.
5. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Planungsvereinbarung sowie deren Nachtrag zum aktuellen Bebauungsplanverfahren Nr. 274 im Sinne der Erweiterung des Geltungsbereiches im notwendigen Umfang textlich und inhaltlich zu ergänzen.
6. Die Öffentlichkeit ist erneut über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen und die voraussichtlichen Auswirkungen der

Planung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB frühzeitig zu unterrichten. Die Planungsunterlagen sind vier Wochen bereit zu halten; innerhalb dieses Zeitraumes ist eine Informationsveranstaltung durchzuführen. Während dieser Frist ist Gelegenheit zur Erörterung und zur mündlichen oder schriftlichen Äußerung zu geben.

7. Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Planung ist ortsüblich, das heißt im Amtsblatt der Stadt Regensburg, bekannt zu machen. Außerdem soll in der örtlichen Presse auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen werden.
8. Die Aufhebung der Aufstellungsbeschlüsse für den Bebauungsplan Nr. 147 und 147-I werden beschlossen. Die Aufhebung der Aufstellungsbeschlüsse ist ortsüblich, d.h. im Amtsblatt der Stadt Regensburg bekannt zu machen.
9. Der Beschluss unterliegt der Beschlussnachverfolgung.

Sachverhalt:

1. Sachstand Bebauungsplanverfahren Nr. 274, Westhafen/Ölhafen

Der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen beschloss am 22.01.2019 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 274, Westhafen/Ölhafen. Parallel wurde die Einleitung des Verfahrens zur 73. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen.

In den damaligen Beschlüssen wurden als städtebauliche Ziele genannt (stichpunktartig, vgl. VO/18/15053/61):

- Sicherung des bestehenden Hafenbetriebes und darüber hinausgehende Entwicklungsmöglichkeiten.
- Vermeidung künftiger „Gemengelagen“.
- Schutz der Wohnnutzung vor Emissionen von den gewerblichen und industriellen Nutzungen im Hafengebiet.
- Änderung bzw. Ergänzung des bestehenden Erschließungssystems.
- Verringerung des öffentlichen Durchgangsverkehrs, um das verkehrliche Konfliktpotential zu vermindern.
- Ausweisung von umfangreichen Grünflächen, insbesondere zur langfristigen Sicherung der Donauauen.

Unmittelbar im Anschluss an diese Beschlüsse erfolgte von Mitte Februar bis Mitte März 2019 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie Träger öffentlicher Belange.

Insbesondere im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die wesentlichen planerischen Herausforderungen intensiv und kontrovers diskutiert. Diese werden im Folgenden stichpunktartig und beispielhaft zusammengefasst:

- Konflikt zwischen Wohnnutzung und gewerblicher sowie industrieller Nutzung, insbesondere Lärm.
- Kritik an Festsetzungsvorschlag eines SO Hafen, welcher im Vorentwurf zum Aufstellungsbeschluss enthalten ist, gerade und besonders im Hinblick auf die bestehende Wohnnutzung im Verhältnis zum Gewerbe und zur Industrie und dem damit verbundenen Trennungsgrundsatz.
- Befürchtungen der Grundstücksentwertung.
- Infragestellung der zukünftigen Bedeutung des Standortes als Hafen.
- Kritik an Verkehrserschließung, Verkehrsführung, Verkehrsbelastung, insbesondere des Lastkraftwagenverkehrs.
- Erschließung des Hafengebietes, insbesondere durch den Radverkehr.
- Luft-, Staub-, Schmutz- und Lärmbelastung.
- Belastungen aus dem Hafengebiet für angrenzende Stadtgebiete.
- Zugang zum Donauufer und Schaffung von Grün-/Freiflächen.

Bereits vor der frühzeitigen Beteiligung war allen an den Verfahren Beteiligten klar und nach der Beteiligung und der Auswertung der Stellungnahmen zeigt es sich umso deutlicher, dass das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes und – in abgeschwächter Form – auch die Änderung des Flächennutzungsplanes umfassende und detaillierte Grundlagenermittlungen, komplexe zeichnerische und textliche Festsetzungen, umfangreichen Begründungsaufwand erfordern wird. Einerseits gilt es, den Bestand (Gewerbe, Industrie) bauplanungsrechtlich zu sichern, diesem aber auch gewisse Entwicklungsspielräume zu geben und darüber hinaus langfristige und zukunftsfähige Entwicklungsperspektiven für den Hafen und die dort ansässigen Unternehmen und Neuansiedlungen zu schaffen. Dies alles muss gleichzeitig vor dem übergeordneten Gebot der planerischen Konfliktbewältigung und einer Abwägung der öffentlichen wie privaten Belange – gegeneinander und untereinander – erfolgen. Die

Wohnnutzung im Hafengebiet ist ebenfalls im Bestand und in gewissem Umfang auch deren Änderung und Erweiterung zu sichern.

In der Folgezeit wurde intensiv durch den Vorhabenträger, den beteiligten Planungs- und Gutachterbüros sowie den Fachstellen der Stadtverwaltung gearbeitet. Über regelmäßige sogenannte Werkstattgespräche wurden die Themenschwerpunkte Bestanderfassung, Art und Maß der baulichen Nutzung (zulässige Nutzungen, Umgang mit Bestand, Dichten, Höhen etc.), Städtebau (Sichtachsenstudien), Verkehr (Erschließung Pkw, Lkw, Fuß- und Radverkehr), Umwelt (naturschutzfachlicher Ausgleich, Artenschutz), Immissionsschutz (Schall, Feinstaub, Störfall) etc. vorbereitet, bearbeitet und diskutiert. Insbesondere die Grundlagenermittlung war aufwendig und langwierig; in Teilen ist diese auch immer noch nicht abgeschlossen. Aber auch die Abstimmung von gemeinsamen Zielen zwischen Vorhabenträger und Stadt war zeitweise schwierig, kontrovers und nicht immer mit einem Konsens bzw. Ergebnis verbunden. Aufgrund der Vielzahl und Komplexität der Rahmenbedingungen, immerhin überplanen die Bauleitplanverfahren überwiegend bebautes und mit Bestand genutztes Gebiet, sowie den beabsichtigten Zielen und jeweiligen Interessenslagen darf dies aber nicht verwundern. Unter anderem diese Umstände führten auch dazu, dass die Austauschformate und Bearbeitungen für eine längere Zeit (mehr als ein Jahr, Spätsommer 2022 bis Anfang 2024) zum Erliegen kamen und nicht zielgerichtet weitergeführt wurden.

Seit Januar 2024 wurden die Gespräche zur Fortsetzung der beiden Bauleitplanverfahren wieder aufgenommen und seitdem intensiviert. Dies hat zunächst einmal dazu geführt, dass die zwischenzeitlich entstandenen Veränderungen innerhalb des Hafengebietes – aber auch außerhalb – im Rahmen der Grundlagenentwicklung und in Bezug auf die diversen Gutachten berücksichtigt werden müssen. U.a. sind am Westhafenbecken und Ölafenbecken ein KV-Terminal nach § 18 AEG plangenehmigt worden. An der Budapester Straße wurde zudem ein Neubau eines Büro- und Geschäftsgebäudes bezogen, eine Lager- und Logistikhalle mit Sozialtrakt genehmigt. Gleichzeitig konnte im Zuge der wieder begonnenen Verhandlungen durch eine Rückbesinnung auf die Ziele des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplans ein gewisses gegenseitiges Grundverständnis in Bezug auf die Ziele der Bauleitplanverfahren hergestellt werden. Diese gilt es nun – politisch – durch u.a. diesen Beschluss zu festigen.

Neben dem ureigenen Interesse des Vorhabenträgers und dem Auftrag des Stadtrates an die Verwaltung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 274, Westhafen/Ölhafen sowie der 73. FNP-Änderung waren auch zwei Entwicklungen maßgeblich, die zur Wiederaufnahme beigetragen haben.

Mit dem ehemaligen Stadt Lagerhaus verfolgt die Stadt in Zusammenarbeit mit der das Stadtwerk Regensburg GmbH die Realisierung eines Kreativareals. Die Planungen schreiten kontinuierlich voran. Nach Auffassung der Verwaltung bildet der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan keine zwangsläufige Voraussetzung für die schrittweise Umsetzung der Planungen zum Kreativareal Stadt Lagerhaus. Einzelne geplante Nutzungen und bauliche Maßnahmen an Gebäuden und Gebäudeteilen dürften bereits zum jetzigen Zeitpunkt nach § 34 BauGB zulässig sein. Allerdings sind sich alle Verfahrensbeteiligten einig, dass das Gesamtprojekt Kreativareal Stadt Lagerhaus auf einem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 274, Westhafen/Ölhafen fußen soll. Deshalb sind die Bauleitplanverfahren und die Entwicklung des Kreativareals im Stadt Lagerhaus – inhaltlich und zeitlich – bestmöglich aufeinander abzustimmen. Bezüglich weiterer Informationen wird auf die entsprechenden nichtöffentlichen Beschlüsse des Stadtrates hingewiesen.

Im Bereich der Donaulände, für den der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 20.06.2017 unter dem Titel „Marina Quartier - Hafenterminal - städtebauliches Konzept“ (VO/17/13182/61) den Einstieg in eine städtebauliche Planung beschlossen hat, haben sich die Eigentumsverhältnisse einzelner Grundstücke

dahingehend geändert, dass der Vorhabenträger des Bebauungsplanes Nr. 274 nun auch über nahezu alle relevanten Grundstücke in diesem Bereich verfügt. Dies ermöglicht nun eine durchgängige Planung – im Prinzip vom Marina Quartier bis zum Odessa-Ring und darüber hinaus, von der Donau bis zur Straubinger Straße. Deshalb soll der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 274 sowie die 73. Änderung des Flächennutzungsplanes um diesen Bereich erweitert werden.

2. Aktualisierung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung in Bezug auf das bisherige Bebauungsplanverfahren Nr. 274, Westhafen/Ölhafen

Das Hafengebiet stellt auch in Zukunft einen wichtigen Wirtschaftsstandort der Stadt dar. Mit dem überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstum der mittel- und osteuropäischen Donauanrainer und dem Bekenntnis der Bundes- und Landespolitik, den Güterverkehr von der Straße auf andere Verkehrsträger zu verlagern, wird der Hafen mit seinem trimodalen Umschlag künftig weiter an Bedeutung gewinnen. Hierfür ist es entscheidend, die notwendigen Entwicklungspotenziale zur Verfügung zu stellen.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll die bauplanungsrechtliche Grundlage für die Weiterentwicklung und die dauerhafte Sicherung der in Konflikt miteinander- und zueinanderstehenden Nutzungen innerhalb des Plangebiets geschaffen und die sich ansonsten ggf. verschärfende Gemengelage durch einen abwägenden Interessenausgleich i.S.d. § 1 Abs. 7 BauGB befriedet werden. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung der divergierenden Nutzungen – insbesondere der Wohnnutzungen einerseits sowie der gewerblichen und industriellen Nutzungen andererseits – soll mithilfe der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans gewährleistet werden. Das Ziel ist hierbei die Schaffung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen bei gleichzeitiger Sicherung des Hafenbetriebes sowie dessen Gewährleistung für die Zukunft einschließlich der Sicherung von Entwicklungsmöglichkeiten vornehmlich für gewerbliche und industrielle Nutzungen im Westhafen und Ölhafen.

Art und Maß der baulichen Nutzung

Da dem Trennungsgrundsatz, wegen der beengten räumlichen Verhältnisse, und unter Berücksichtigung des gleichfalls sehr gewichtigen Grundsatzes des Flächensparens gemäß § 1a Abs. 2 BauGB nicht uneingeschränkt gefolgt werden kann, soll dieser Nachteil durch eine Hierarchisierung etwaiger zukünftiger Entwicklungen – hinsichtlich der Störwirkung vergleichbar zu der durch den Gesetzgeber vorgenommenen Unterscheidung zwischen einem Gewerbegebiet und dem Industriegebiet – vornehmlich durch Festsetzung von unterschiedlichen Sonstigen Sondergebieten (SO) mit der übergeordneten Zweckbestimmung Hafengebiet ausgeglichen werden.

Die mit dem Aufstellungsbeschluss vom 22.01.2019 vorgesehenen bisherigen Gebietseinstufungen SO Hafen, GE und MI sollen aufgeteilt werden in ein Urbanes Gebiet sowie in verschiedene Sondergebietbereiche mit unterschiedlicher gewerblicher bzw. industrieller Nutzungsintensität und entsprechend abgestufter Art der Nutzung. Diese Hierarchisierung – Sondergebiet Westhafen, Sondergebiet Ölhafen, Sondergebiet Urbaner Binnenhafen, Sondergebiet Sportboothafen, Urbanes Gebiet – soll im Bereich der Donaulände aufgegriffen werden und in Richtung Westen als Markierung des Übergangs von Hafen zu Stadt als Sondergebiet Hafenterminal, Freizeit und Erholung fortgeführt werden. Zudem sind an dieser Stelle u.a. freizeit- und kulturorientierte Nutzungen und ein Hafenterminal für die Personenschifffahrt geplant (siehe Pkt. 3).

Es wird angestrebt, dass die geplanten Nutzungen des Kreativareals im Stadt Lagerhaus Berücksichtigung in den Festsetzungen des Bebauungsplans finden und diese sich in die bestehende Gemengelage im Hafengebiet einfügen und den Hafenbetrieb mit weiteren Entwicklungsperspektiven zu ermöglichen. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass die bisherigen und zukünftigen gewerblichen und industriellen Nutzungen am Westhafen und Ölhafen auch in ihren Entwicklungsperspektiven nicht eingeschränkt werden.

Deshalb werden für das Kreativareal die geplanten Nutzungen über den Festsetzungskatalog des Bebauungsplans entsprechend abgestimmt geregelt werden.

Es ist im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans im Übrigen insbesondere auf Grund des UNESCO-Welterbes erforderlich, Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung vorzunehmen. Eine Aufstellung eines sog. einfachen Bebauungsplans i.S.d. § 30 Abs. 3 BauGB, in dem auf solche Festsetzungen verzichtet werden kann, kommt nicht in Betracht, da ansonsten die Zulässigkeit des Maßes der baulichen Nutzung von Vorhaben weiterhin i.S.d. Planersatzrechts nach §§ 34 und 35 BauGB zu beurteilen wäre. Zu Gunsten des UNESCO-Welterbes und der herausragenden Bedeutung dieses Status für die Stadt Regensburg wird zudem eine umfassende Prüfung in Form einer Stadtbildverträglichkeitsstudie erfolgen.

SO Westhafen und Ölhafen

Die steigende Bedeutung des trimodalen gewerblich/industriell genutzten Hafens wird durch die Festsetzung der Sondergebiete SO Westhafen und SO Ölhafen im Bereich rund um die Hafenbecken gewürdigt. Da in dem Bereich rund um die Hafenbecken des Westhafens und des Ölhafens keine derartige Gemengelage besteht, wie sie südlich des Westhafenbeckens vorzufinden ist, dienen diese Sondergebiete insbesondere der Unterbringung von gewerblichen und industriellen Anlagen und Nutzungen.

Die innerhalb des Sondergebiets SO Urbaner Binnenhafen in einer Vielzahl bestehenden anderweitigen Nutzungen befinden sich innerhalb der Sondergebiete SO Westhafen und SO Ölhafen allenfalls vereinzelt. Der Verzicht auf eine auch der Unterbringung von Anlagen für soziale, kulturelle und andere Zwecke sowie Wohnnutzungen, die den gewerblichen und industriellen Hafenbetrieb nicht wesentlich stören, dienende Zweckbestimmung bedeutet jedoch auch in diesem Fall nicht, dass dem gewerblichen und industriellen Hafenbetrieb abwägend absoluter Vorrang gegenüber bspw. der bestehenden Wohnnutzung eingeräumt wird und auf diese sodann in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht keine oder allenfalls geringe Rücksicht zu nehmen wäre. Vielmehr zielt diese Formulierung darauf ab, dass bspw. keine neuen Wohnstandorte und auch keine baulichen Erweiterungen entstehen, die einer gebotenen städtebaulichen Ordnung in dieser städtebaulich nochmals bedeutsameren Lage in unmittelbarer Nähe der Hafenbecken zu Gunsten der Trimodalität als besonderes Nachhaltigkeitsziel i.S.d. § 1 Abs. 5 BauNVO auf Grund eines etwaigen weiterhin ungeordneten gegenseitigen Heranrückens dieser konfliktreichen Nutzungen entgegenstünden.

Nach derzeitigem Planungsstand ist vorgesehen, dass der Teil des Kreativareals, welcher im Stadtlagerhaus umgesetzt werden soll, im Sondergebiet Westhafen geregelt wird. Daher ist der oben genannte grundsätzliche Verzicht auf Anlagen für soziale und kulturelle Zwecke aber auch in Bezug auf untergeordnete gastronomische Nutzungen in Bezug auf die Flächen des Stadtlagerhauses gesondert zu regeln. Gewerbliche und industrielle Nutzung, die im Stadtlagerhaus auch möglich sein sollen, unterliegen der gleichen Regelungssystematik wie im gesamten SO Westhafen.

SO Urbaner Binnenhafen

Das Sondergebiet Urbaner Binnenhafen stellt entsprechend der gängigen Definition eines Binnenhafens auf die konkrete Lage des Hafens an einem Fluss ab und umfasst bewusst keine Beziehungen zu etwaig zukünftig zulässigen und/oder nicht zulässigen gewerblichen und/oder industriellen Nutzungen. Gleichwohl weist die festgesetzte Zweckbestimmung deutlich auf eine Verwandtschaft mit dem Urbanen Gebiet i.S.d. § 6a BauNVO hin.

Das Sondergebiet Urbaner Binnenhafen dient überwiegend der Unterbringung von gewerblichen und industriellen Nutzungen. Gleichzeitig sind aufgrund der insbesondere in diesem Bereich bestehenden Gemengelagen Regelungen für die Zulässigkeit von Anlagen für soziale, kulturelle und andere Zwecke sowie Wohnnutzungen, die die gewerblichen Anlagen und Nutzungen nicht wesentlich

beeinträchtigen, zu treffen. Der Festsetzungskatalog zur Art der baulichen Nutzung ist zusammen mit der Emissionskontingentierung so auszustalten, dass hinsichtlich der von den zulässigen Nutzungen und Anlagen ausgehenden Störwirkung eine Pufferzone zwischen den Sondergebieten Westhafen und Ölafen und den schutzbedürftigen Nutzungen außerhalb des Plangebiets entsteht.

Die Bereiche des Kreativareals, die auf Flächen der das Stadtwerk.Regensburg GmbH umgesetzt werden sollen, liegen im Bereich des SO Urbaner Binnenhafen.

SO Sportboothafen

Das Sondergebiet SO Sportboothafen dient ausschließlich der Unterbringung von Anlagen und Einrichtungen im funktionellen Zusammenhang des zu sportlichen Zwecken genutzten Boothafens, dessen Bestand gesichert werden soll.

Dieser funktionelle Zusammenhang umfasst auch die für eine auf sportliche Zwecke ausgerichtete Vereinsarbeit erforderlichen Aufenthaltsräume sowie diesem Zweck dienende Schank- und Speisewirtschaften und Verkaufsstellen, sofern sie dem alltäglichen Bedarf des mit dem Betrieb des Sportboothafens verbundenen Personenkreises dienen und dem Sportboothafen zugeordnet sowie ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind.

Urbanes Gebiet (MU)

Im östlichen Anschluss an die bestehende Mischgebietsnutzung des Marina Quartiers, der gewerblichen bzw. wohnbaulichen Nutzung nördlich und südlich der Prinz-Ludwig-Straße, sowie teilweise südlich des Auweges bzw. südlich der alten Straubinger Straße wird ein Urbanes Gebiet im Sinne des § 6a Abs. 1 BauNVO vorgesehen.

Die ansonsten in Urbanen Gebieten zulässigen Vergnügungsstätten sowie Tankstellen sollen hier nicht zugelassen werden.

Damit soll auch der Übergang zu den angrenzenden Stadträumen und -teilen vermittelt und dem Abstaffelungs- bzw. Trennungsgebot unterschiedlicher Baugebiete Rechnung getragen werden.

Schallschutz

Hinsichtlich etwaiger Lärmemissionen, die durch den Hafenbetrieb bzw. die gewerblichen und industriellen Nutzungen im Hafengebiet auf die außerhalb des Plangebiets liegenden Immissionsorte einwirken, wird die Festsetzung einer Lärmemissionskontingentierung angestrebt. Dies setzt eine umfassende Bestandserhebung der ansässigen Betriebe und Unternehmen, einen Abgleich mit den bestehenden Baugenehmigungen und darin enthaltenen und bestandsgeschützten Kontingenzen und möglichen zukünftigen Entwicklungsperspektiven voraus. In der Lärmemissionskontingentierung wird ein wesentlicher Schlüssel bei der Umsetzung des allem überragenden Ziels einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gesehen, weshalb mit einer besonderen und umfassenden Sorgfalt bei der planerischen Ausformulierung und Abwägung vorgegangen werden muss.

An einigen Immissionsorten innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes werden die Immissionsrichtwerte bereits im Bestand überschritten, wodurch die Bildung von Zwischenwerten gemäß Nr. 6.7 TA Lärm erforderlich sein wird. Diese Zwischenwerte sollen der Emissionskontingentierung im Bebauungsplan zugrunde gelegt werden.

Nach der Rechtsprechung muss bei der schalltechnischen Überplanung von Gewerbebetrieben/-grundstücken die tatsächliche und die planerische Vorbelastung des zu bebauenden Gebietes in der Abwägung berücksichtigt werden, mit der Folge, dass die konkrete Schutzwürdigkeit der heranrückenden Wohnbebauung unter Umständen durch die bestehenden Verhältnisse beeinflusst wird. Durch diese Vorgehensweise werden für einzelne Immissionsorte Planwerte berücksichtigt, die nicht den Richtwerten der jeweiligen schutzbedürftigen Gebiete der Immissionsorte entsprechen.

Neben den durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Eigentumsbelangen, die selbstverständlich in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen öffentlich/rechtlicher Planungsentscheidungen gehören, verlangt die Beachtung der

Belange der Wirtschaft bei der Abwägung zudem die Berücksichtigung etwaiger in den Blick genommener Kapazitätserweiterungen und Modernisierung von Anlagen, die zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit notwendig sind.

Erschließung

Die innerhalb des Plangebiets sowie seiner unmittelbaren Umgebung ansässige Wohnbevölkerung ist durch die gewerblichen und industriellen Nutzungen im Hafen bislang insbesondere auf Grund des straßengebundenen (Schwer-)Lastverkehrs und dem damit verbundenen Verkehrslärm beeinträchtigt. Anlass für den vorliegenden Bebauungsplan ist daher außerdem eine Prüfung anderweitiger Straßenverläufe und Verkehrsführungen – insbesondere für den motorisierten Verkehr – sowie die Findung entsprechender Vorzugsvarianten nach Maßgabe verkehrlicher Aspekte und städtebaulicher Gründe. Die Erschließung des Hafengebietes mit dem ÖPNV wird ebenso in den Blick genommen und eigens betrachtet. Des Weiteren ist seitens der Deutschen Bahn die Elektrifizierung der Bahntrasse Marktredwitz-Regensburg (EMR) geplant. Im Zuge dessen soll geprüft werden, ob eine Verlegung der Wiener Straße im Bereich der Unterführung des Bahndamms zielführend ist.

Wichtige Verbindungen des Hauptrad routennetzes (im Zielnetz, siehe VO/22/18688/61) verlaufen in Ost-West und in Nord-Süd-Richtung durch das Hafengebiet und bündeln sich an den Eisenbahnüberführungen des Westhafenbeckens und der Donau (Schwabelweiser Eisenbahnbrücke). Das Projekt EMR bietet deshalb gleichzeitig die Chance, den Rad- aber auch Fußverkehr – auch und gerade im Hafengebiet – in den Fokus zu nehmen. Die genannten Brücken müssen nach derzeitigem Planungsstand neu gebaut werden. Dies bietet wiederum die Möglichkeit für die Stadt Regensburg, in absehbarer Zeit eine regelkonforme, barrierefreie und städtebaulich attraktive Querung für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen (siehe VO/24/21045/61). Allerdings sind dazu auch weitere Flächen entlang der Bahntrasse im Hafengebiet notwendig. Hierzu sind die weiteren Planungen im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 274, Westhafen/Ölhafen voranzubringen. Ähnliches gilt auch für die Ost-West-Verbindung. Hier gilt es insbesondere Konflikte mit der intensiven gewerblichen sowie industriellen Hafennutzung und dem damit verbundenen (Schwer-)Lastverkehr sowie Schienenverkehr aktiv zu umgehen. Ziel muss sein, eine größtmögliche Trennung der Verkehrsarten unter Gewährleistung der Erschließungsfunktionen und Umsetzung der geplanten Verbindungen zu erreichen.

Zum jetzigen Stand der Planung zeichnet sich bereits ab, dass eine Variante einer zukünftigen Erschließung zwar eine Vielzahl an verkehrlichen Vorteilen bieten würde, diese aber aufgrund von schwierigen und mitunter schwer zu ermittelnden Eigentumsverhältnissen sowie geringen Aussichten beim Grunderwerb faktisch nicht umsetzbar ist. Die bereits im Bebauungsplan Nr. 143 festgesetzte und bei dem in der Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 147 vorgesehene Verlängerung der Kastenmeierstraße wird nicht mehr weiterverfolgt. Es war vorgesehen, eine Verlängerung durch das Hafengebiet bis zum Auweg und weitergehend bis zur Wiener Straße zu erreichen. Daher muss sich die Verkehrskonzeption der zukünftigen Hafenerschließung und die notwendige Variantendiskussion sehr stark mit dem bestehenden Erschließungssystem und punktuellen Verbesserungen auseinandersetzen.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 147 ist in Bezug auf den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 274, Westhafen/Ölhafen vom 22.01.2019 und den darin vorgenommenen Beschlüssen eine Präzisierung notwendig, die bis jetzt dazu geführt hat, dass die Beschluss Nr. 5 über die Aufhebung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 147 noch nicht umgesetzt und deren ortsübliche Bekanntmachung noch nicht erfolgt ist. Diese war für den bisherigen Planungsverlauf und ist für den weiteren Verlauf zunächst einmal unschädlich, soll aber mit diesem Beschluss klargestellt werden. Im Beschluss aus 2019 ist zwar richtig dargestellt, dass der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 147 am 25.09.2012 erfolgte, es fehlt aber ein nachfolgender Beschluss vom 03.12.2013, der wiederum das ursprüngliche

Bebauungsplanverfahren Nr. 147 nun in zwei Aufstellungsverfahren Bebauungsplan Nr. 147, für eine Straßentrasse zwischen Alte Straubinger Straße und Auweg und Bebauungsplan Nr. 147-I, für ein Gebiet südlich des Auweges und nördlich der Alten Straubinger Straße aufgetrennt hat. Somit müssen beide Aufstellungsbeschlüsse für die Bebauungsplanverfahren aufgehoben werden.

Die Ziele in Bezug auf den Bebauungsplan Nr. 147, der die Verlängerung der Kastenmeierstraße vorsah, haben sich – wie oben erläutert – geändert. Die Ziele des Bebauungsplanes Nr. 147-I gehen grundsätzlich in das Bebauungsplanverfahren Nr. 274 über.

Weitere Inhalte

Des Weiteren sind im Rahmen der Bauleitplanung insbesondere die Themen Störfall, Luftschadstoffe und Gerüche sowie Grün, insbesondere die Donauauen, zu betrachten und in die Abwägung einzustellen.

3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung in Bezug auf die Erweiterung Donaulände/Hafenterminal

Der Hochwasserschutz für den Abschnitt Q „Ostenvorstadt/Westhafen“ zwischen dem Haus der bayerischen Geschichte und dem Westhafen wurde zwischenzeitlich fertiggestellt und der Ausbau des bestehenden Sportboothafens durch Bündelung mit weiteren Sportbootvereinen zu einer Sportbootmarina mit dem Beschluss zum Hafenterminal aus 2017 endgültig aufgegeben.

Die Grundstücke Donaulände 20 und 20a sind mittlerweile im Eigentum, weitere Flächen in diesem Bereich waren bereits im Eigentum des Vorhabenträgers.

Derzeit werden auf dem vorgelagerten Areal bereits weitere Anlegemöglichkeiten für die Personenschifffahrt mit Uferbefestigungen, Vertauungsmöglichkeiten, Busparkplätzen und weiterer Infrastruktur aufgrund einer wasserrechtlichen Genehmigung errichtet. Die bereits beschlossenen Ziele hinsichtlich einer freizeitorientierten Nutzung möglichst mit Wasserbezug sowie ein Hafenterminal für die Personenschifffahrt werden beibehalten, insoweit aber fortgeschrieben, dass die vorgesehene Kategorisierung der Sondergebiete im gesamten Bebauungsplan Nr. 274 Westhafen/Ölhafen für den Bereich der Donaulände aufgegriffen und in Richtung Westen als Übergang von (West-)Hafen zu Stadt städtebaulich sinnvoll fortgeführt werden. Dieser Planungsbereich wird neu in den Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 274, Westhafen/Ölhafen und in die 73. Flächennutzungsplanänderung aufgenommen und soll nun im Bebauungsplan Nr. 274 als Sondergebiet Hafenterminal, Freizeit und Erholung (SO Hafenterminal, Freizeit und Erholung) mit hafenaffiner Nutzung in Kombination mit Gewerbe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen, Beherbergung und gastronomischer Nutzung, Anlagen für soziale und kulturelle Zwecke und weiteren Nutzungen, die im weiteren Verlauf des Verfahrens noch zu konkretisieren sind, bauplanungsrechtlich gesichert werden.

Damit entspricht die geplante städtebauliche Entwicklung auch den Zielen des Regensburg-Plan 2040. Dieser sieht in diesem Bereich den Ausbau der Freizeit- und Kulturachse vor (siehe VO/22/19160/66).

Die Trasse des Hochwasserschutzes bleibt von diesem Bauleitplanverfahren unberührt. Hinsichtlich der derzeit planfestgestellten Gleisanlagen entlang der Donaulände wird eine Entwidmung von Bahnbetriebszwecken angestrebt, um die so freiwerdenden Flächen ebenfalls als Sondergebiet festsetzen zu können.

Die verkehrliche Erschließung des Hafenterminals und der geplanten weiteren Bebauung soll über die Budapester und Linzer Straße erfolgen. Durch die Erweiterung des Bebauungsplanes um die Donaulände/Hafenterminal kann auch ein schlüssiges verkehrliches Gesamtkonzept entwickelt werden.

4. Weiteres Vorgehen

Nach diesem Beschluss werden die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB – erneut – vorbereitet und durchgeführt. Im Rahmen dieser Beteiligungen besteht wiederum die Möglichkeit, sich zum gesamten Bebauungsplanverfahren Nr. 274 und nicht nur in Bezug auf die Erweiterung zu äußern. Dies erscheint aufgrund der langen Verfahrensdauer und der Komplexität der Rahmenbedingungen vertretbar und sinnvoll. Die eingegangenen Äußerungen werden dann im weiteren Verfahren bearbeitet.

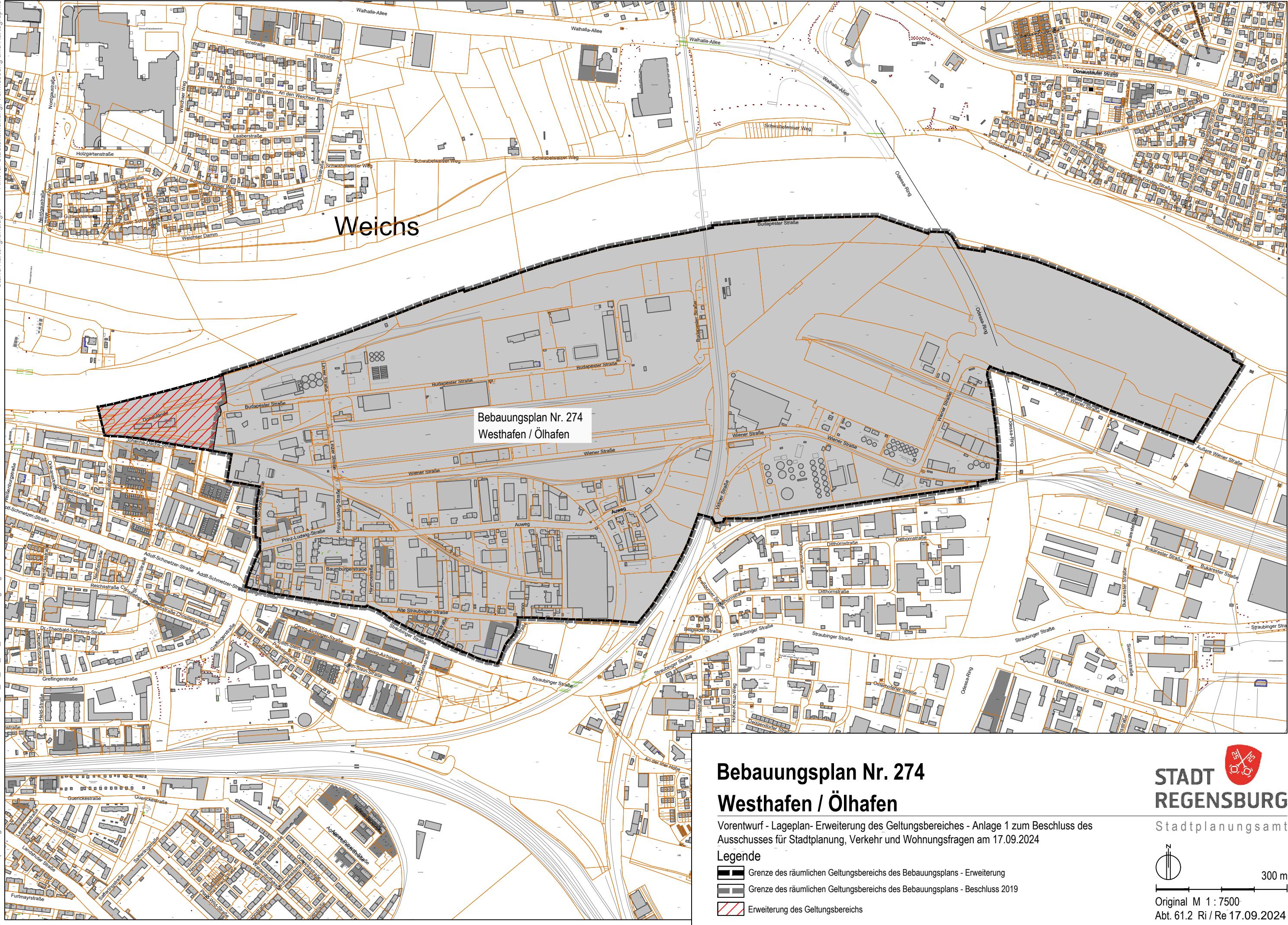
Dies führt nach Einschätzung der Verwaltung aber nicht zu einer unverhältnismäßigen Verlängerung der Bearbeitung des Verfahrens oder einem weiteren Pausieren. Parallel zur Beteiligung kann der Planungsprozess zielgerichtet fortgeführt werden.

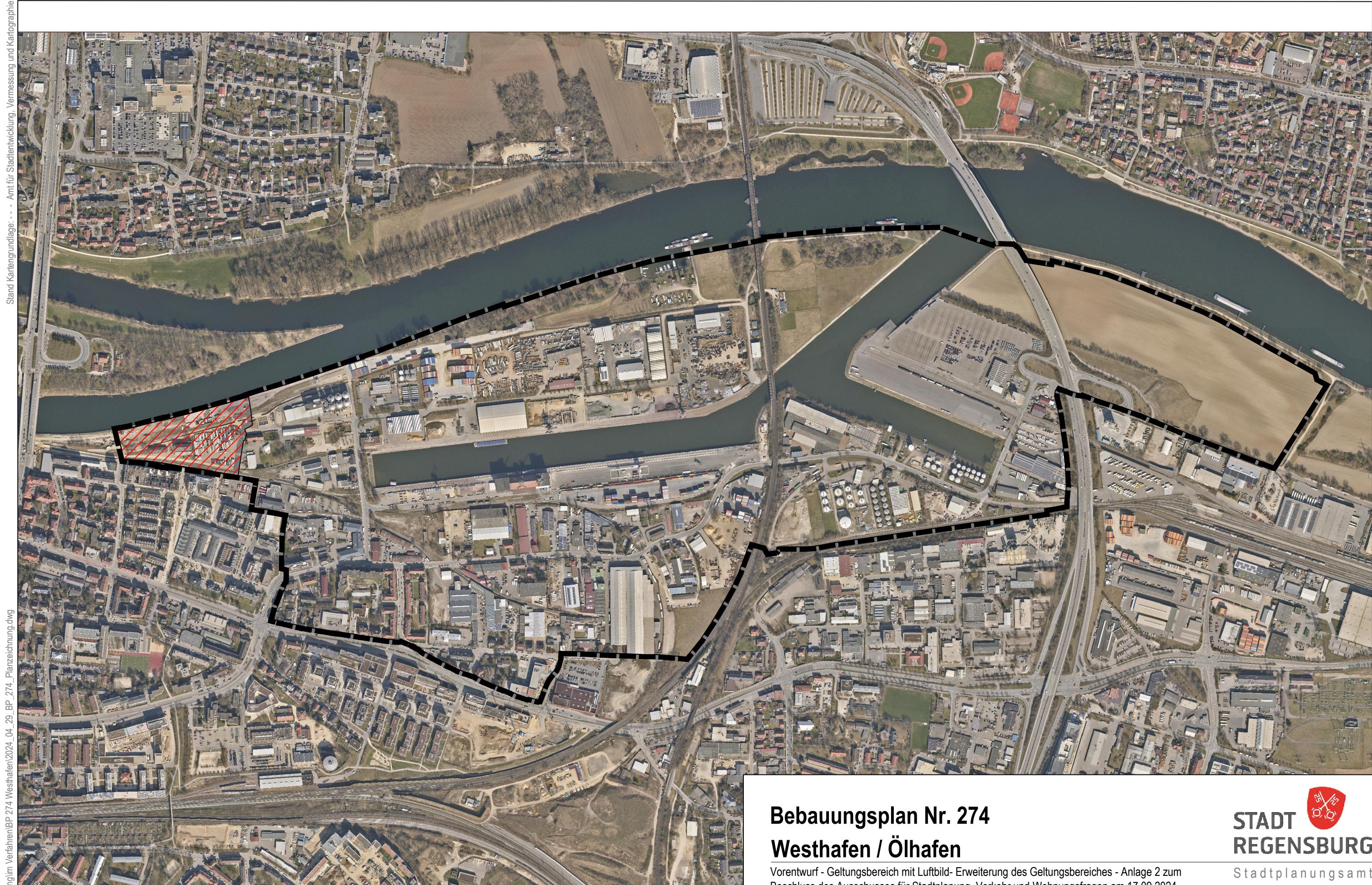
Der Entwurf des Bebauungsplanes (Satzung, Planzeichnung, Begründung inkl. Umweltbericht) wird dann weiter konkretisiert und für den nächsten Verfahrensschritt der Veröffentlichung im Internet nach § 3 Abs. 2 BauGB vorbereitet.

Mit dem Veröffentlichungs- und Auslegungsbeschluss werden die Äußerungen der frühzeitigen Beteiligungen dem Ausschuss zur Kenntnis gegeben.

Anlagen:

- Anlage 1 – Geltungsbereich Bebauungsplan inkl. Erweiterung
- Anlage 2 – Luftbild
- Anlage 3 – Bebauungsplan-Vorentwurf mit erweitertem Geltungsbereich
- Anlage 4 - Klimavorbehalt





Bebauungsplan Nr. 274 Westhafen / Ölafen

Vorentwurf - Geltungsbereich mit Luftbild- Erweiterung des Geltungsbereiches - Anlage 2 zum Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 17.09.2024

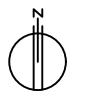
Legende

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans - Erweiterung
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans - Beschluss 2019
- Erweiterung des Geltungsbereichs

**STADT
REGENSBURG**

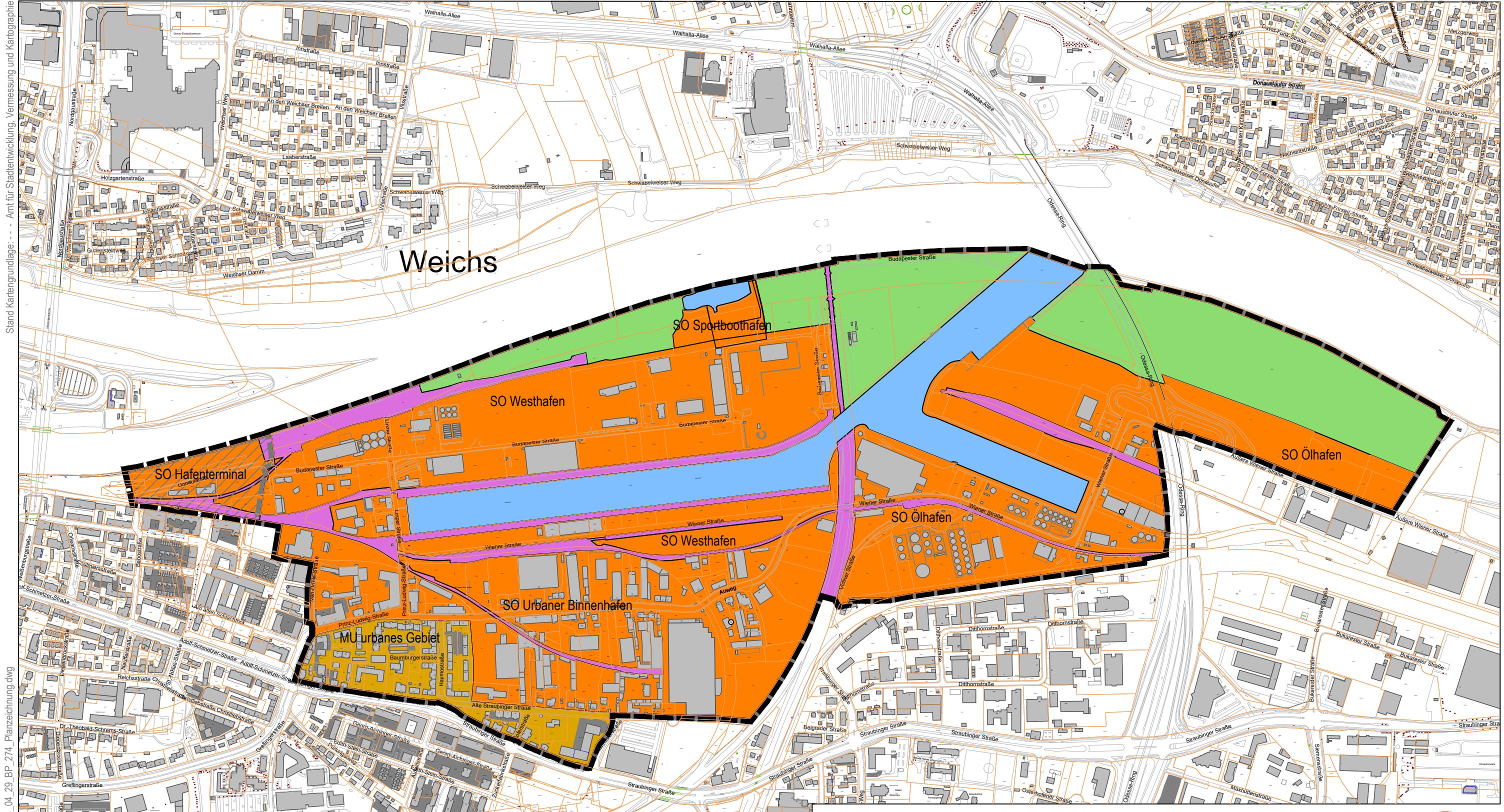


Stadtplanungsamt



300 m

Original M 1:7500
Abt. 61.2 Ri / Re 17.09.2024



Bebauungsplan Nr. 274 Westhafen / Ölafen

Vorentwurf - Erweiterung des Geltungsbereiches - Anlage 3 zum Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 17.09.2024

Legende

SO urbaner Binnenhafen	urbanes Gebiet MU	Bahnfläche	Grenze des räumlichen Geltungsbereichs
SO Westhafen		Grünfläche	Grenze des räumlichen Geltungsbereichs
SO Ölafen		Wasserfläche	Grenze des räumlichen Geltungsbereichs
SO Sportboothafen			Grenze des räumlichen Geltungsbereichs
SO Hafenterminal			Grenze des räumlichen Geltungsbereichs


**STADT
REGENSBURG**

Stadtplanungsamt

N
300 m
Original M 1:7500
Abt. 61.2 Ri / Re 17.09.2024



Klimavorbehalt

Prüfung klimarelevanter Beschlussvorlagen der Stadt Regensburg

Gegenstand der Beschlussvorlage	
Drucksachennummer	
Für Prüfvorgang zuständiges Fachamt	
Bearbeiter/-in	

Stufe 3: Ergebnisdarstellung in der Beschlussvorlage

(Dieses Dokument ist Bestandteil der Beschlussvorlage)

Bitte erläutern Sie kurz Ihre Ergebnisse von Stufe 1 (*Geben Sie an, ob der Beschluss Auswirkungen auf das Klima hat und fassen Sie kurz die positiven und negativen Auswirkungen zusammen oder die Begründung, warum keine Auswirkungen auftreten*)

Stufe 1: Zusammenfassung der Ergebnisse

Stufe 2:

Erfüllt der Beschluss die im Leitbild vorgegebenen Ziele? ja nein teilweise
(Falls nein, beantworten Sie bitte die nächste Frage; falls ja, ist die Bearbeitung von Stufe 3 hiermit beendet)

Bitte begründen Sie, warum die Inhalte des Beschlusses von den im Leitbild Energie und Klima vorgegebenen Zielen abweichen: