

Sitzungsvorlage

(Amt - Aktenzeichen)

FB 8 - Semsarha

Vorlagen-Nr. 0436/2009-2014

Zur Sitzung

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss
Rat der Stadt Niederkassel

25.11.2010 öffentlich
15.12.2010 öffentlich

Vorberatung
Entscheidung

Beratungs-
gegenstand

a) 54. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Niederkassel
b) Bebauungsplan Nr. 126 M im Bereich Moselstraße (Lux-Werft)
hier: Beschlussfassung über die eingegangenen Anregungen während der
frühzeitigen Beteiligung

Haushaltsmittel
vorhanden

- ja
 nein
 entfällt

Wenn ja

Kostenstelle:
Kostenträger:
Sachkonto:

Wenn nein

Deckungsvorschlag:
Kostenstelle:
Kostenträger:
Sachkonto:

Stellungnahme Kämmerer:

Sachverhalt:

Der Rat der Stadt Niederkassel hat in seiner Sitzung am 08.07.2010 die Verwaltung beauftragt die frühzeitige Beteiligung gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB für die Bauleitpläne der 54. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes Nr. 126 M durchzuführen.

Während der Zeit der frühzeitigen Beteiligung sind die folgenden Anregungen von 1 bis 13 eingegangen.

a) Beschlussfassung über die eingegangenen Anregungen während der Offenlage

Die vorgebrachten Anregungen sind von 1 bis 13 nummeriert der Sitzungsvorlage beigelegt.

Zu 1.-7.

1. Bürger aus Niederkassel-Mondorf inklusive Unterschriftenliste mit Schreiben vom 13.06.2010
2. Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelräumdienst mit Schreiben vom 30.07.2010
3. Bezirksregierung Köln, Dezernat 53 Immissionsschutz mit Schreiben vom 03.08.2010
4. Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 mit Schreiben vom 10.08.2010
5. Industrie- und Handelskammer Bonn/ Rhein-Sieg mit Schreiben vom 10.08.2010
6. Rhein-Sieg-Kreis mit Schreiben vom 11.08.2010
7. BUND, Kreisgruppe Rhein-Sieg-Kreis mit Schreiben vom 12.08.2010

1. Bürger aus Niederkassel- Mondorf inklusive Unterschriftenliste mit Schreiben vom 13.06.2010

Der Bürger wendet sich, unterstützt durch die Unterschriften zahlreicher Anwohner des Plangebietes - gegen die seiner Auffassung nach überdimensionierte überbaubare Fläche im Planentwurf, die Errichtung einer Schiffsbauhalle von 90 m Länge sowie die seiner Auffassung nach ebenfalls überdimensionierte

Bauhöhe von 15 m über dem Niveau der Moselstraße. Neben dem Orts- und Landschaftsbild steht dem Vorhaben seinen Einwendungen zufolge in erster Linie der Hochwasserschutz entgegen.

Stellungnahme:

Die Lux- Schiffbauwerft und die mittlerweile in diese integrierte Reparaturwerft Lülldorf stellen wassergebundene Betriebe dar, die auf den bestehenden Standort angewiesen sind.

Die vorgelegte Planung berücksichtigt sowohl die enge räumliche Nachbarschaft zur vorhandenen Wohnbebauung als auch die Exposition der Werft gegenüber dem Rheinpanorama und der Uferlandschaft.

Der Entwurf des Bebauungsplans wird zur Offenlage so geändert, dass über die von der Lux- Werft geplante Halle von 90 m nutzbarer Innenlänge hinaus keine überbaubare Fläche ausgewiesen wird. Einschließlich der notwendigen Toleranz zur Anpassung an die bestehenden Hallen und die zwischen den Baukörper herzustellenden Förderwege reicht ein Baufeld von 100 m Länge aus.

Zu I:

Die Darstellung des frühzeitig beteiligten Entwurfes entspricht der Aufgabenstellung, den planungsrechtlichen Rahmen für die Standortsicherung der Werftbetriebe an der Moselstraße auszuloten um sie planungsrechtlich festzusetzen. Der Zeithorizont für den Bebauungsplan beträgt dabei mindestens 15 Jahre, in der Regel aber durchaus mehr.

Zur planungsrechtlichen Vorbereitung der von der Lux- Werft derzeit geplanten Erweiterung reicht die Festsetzung einer Baufläche für eine Halle mit 90 m nutzbarer Länge aus.

Da heute nicht absehbar ist, ob es einmal erforderlich wird, die zu errichtende neue Halle über diese 90 m hinaus noch einmal zu verlängern, wird die hierfür noch im Planentwurf vorgehaltene überbaubare Fläche gestrichen. Dies entspricht einer Verkürzung des Baufensters um rund 26 m.

Mit einer Abgrenzung der überbaubaren Fläche für eine neue Schiffsbauhalle auf ein Rechteck von 100 m x 36,50 m wird der Bebauungsplan so gefasst, dass er den Erfordernissen für die Erweiterung der Werften entspricht.

Die Prognose der zukünftigen Entwicklung stellt im Bauleitplanverfahren eine grundsätzliche Schwierigkeit bei der Standortsicherung und- erweiterung von Betrieben dar. Die notwendige Erörterung von Alternativen und der Frage des zeitlichen Ablaufes führt unweigerlich dazu, dass neben den letztlich umzusetzenden Maßnahmen auch darüber hinaus reichende Vorhaben angesprochen werden.

Dies gilt umso mehr, als das primäre Ziel der Planung nicht die aktuelle Erweiterung der Werften, sondern deren Standortsicherung ist, die aktuell geplante Erweiterung ist hierzu der Anlass. Daher setzt sich der Entwurf zur frühzeitigen Beteiligung eben in erster Linie mit den Möglichkeiten am Standort in Mondorf auseinander und nicht alleine mit dem Bau einer bestimmten Halle.

Parallel zum Bauleitplanverfahren hat die Lux- Werft ihre Erweiterungspläne weiter ausgearbeitet. Die Größe der für die Standortsicherung des Betriebes erforderlichen neuen Schiffsbauhalle beträgt rund 36 m mal 90 m. Entsprechend diesem Erfordernis setzt der Bebauungsplan eine überbaubare Fläche parallel zum Rhein fest.

Die Lage der Baufläche ergibt sich aus der Länge der bestehende Helling, der bisherigen großen Schiffsbauhalle an der Moselstraße und einer notwendigen Verbindung der neuen Halle mit der ebenfalls geplanten zentralen Anlieferung an der Moselstraße.

Die rheinseitige Fläche vor der bisherigen großen Schiffsbauhalle wird zur Klarstellung der geplanten Bebauung gegen die Fläche der neuen Schiffsbauhalle durch Baugrenze abgetrennt und mit einer um sechs Meter niedrigeren zulässigen Bauhöhe versehen. Hierdurch werden die heute zeitweise notwendigen Zeltkonstruktionen vor der großen Schiffsbauhalle planungsrechtlich abgesichert, ohne dass die neue Schiffsbauhalle hierhin verschoben oder verlängert werden kann.

Die Baugrenzen werden im Bebauungsplan so gefasst, dass die vorgetragenen theoretischen Baulängen

der neuen Schiffsbauhalle nicht erreicht werden können.

Alle von der bestehenden Bebauung aus rheinseitig gelegenen Flächen liegen innerhalb des Landschaftsschutzes. Die überbaubare Fläche bleibt im Offenlageentwurf nunmehr hinter dem senkrecht zum Rhein und zur Moselstraße verlaufenden Grenzabschnitt zurück. Gleichwohl muss für das gesamte Werftgelände die Entlassung bzw. eine Befreiung von den Vorschriften des Landschaftsschutzes erteilt werden.

Es gilt grundsätzlich zu unterscheiden zwischen den aktuellen Planungen des Betriebs, für die im vorliegenden Fall die Lux- Werft verantwortlich zeichnet, und die Planung der Stadt Niederkassel als Trägerin der Planungshoheit. Auf der einen Seite steht ein Bauvorhaben, auf der anderen die grundsätzliche und nachhaltige Eignung des Standortes. Mit der Bauleitplanung der Kommune soll gerade ein langfristig abgestimmtes und rechtlich abgesichertes Konzept erarbeitet werden, dass über den einzelnen Bauantrag hinaus reicht.

Im vorliegenden Fall werden dennoch beide Planungen insoweit enger zusammengeführt, als die Lux- Werft einerseits bereit und in der Lage ist, den weitaus größten Teil der Werfterweiterung unmittelbar zu beginnen und kontinuierlich fortzuführen und abzuschließen. Zum anderen ist sie bereit, auf Reservebauflächen und die planungsrechtliche Absicherung gegebenenfalls später erforderlicher Erweiterungen zu verzichten.

Es ist nochmals auf den formalen Unterschied zwischen dem Anlass (Bauvorhaben) und dem Ziel (Standortsicherung) hinzuweisen. Dies gilt auch, wenn sich dieser Unterschied auf Grund der weiteren Ausarbeitung des Bauvorhabens und des Verzichts auf weitergehende planungsrechtliche Absicherung des Standortes praktisch aufhebt.

Der frühzeitig beteiligte Entwurf des Bebauungsplans umfasste abschließend die aus heutiger Sicht planungsrechtlich mögliche Erweiterung der Werft. Diese Beurteilung fällt letztlich in die Kompetenz und Verantwortung der Stadt Niederkassel, für die der Beigeordnete in der genannten Bürgerinformationsveranstaltung gesprochen hat.

Als verbindlicher Bauleitplan ist dem Bebauungsplan aufgegeben, die mit den nach seinen Festsetzungen zulässigen Vorhaben verbundenen Konflikte zu lösen. Dabei unterliegen die öffentlichen und privaten Belange der Abwägung unter- und gegeneinander. Einen tiefer reichenden Eingriff in die Verfügung der Eigentümer über ihren Betrieb kann und darf es nur geben, wenn anderweitige Möglichkeiten zur Konfliktlösung nicht gegeben sind.

Da wesentliche Festlegungen innerhalb des zu genehmigenden Antrages nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz für die Werfterweiterung erfolgen, kann im Bebauungsplan auf dieses Verfahren abgeschichtet werden.

Der Anregung zur Begrenzung der überbaubaren Fläche für die geplante neue Schiffsbauhalle wird zum Offenlageentwurf gefolgt.

Zu II:

Die geplante Schiffsbauhalle mit einer nutzbaren Innenlänge von 90 m und einer Höhe von 15 m über dem Niveau der Moselstraße ist für die Fortführung des Schiffbaus unabdingbar.

Im bisherigen Planverfahren wurde der Anlass der Planung u.a. mit den während des Verfahrens gebauten Ausflugsschiffen veranschaulicht, die mit einer Baulänge von 60 m und der Anzahl der Decks die Kapazität der großen Schiffsbauhalle sprengen.

Die vorliegenden Anfragen für größere Schiffe konnte die Lux- Werft bisher mangels einer entsprechend großen Halle nicht annehmen. Hierdurch besteht für das Unternehmen ein erheblicher Wettbewerbsnachteil, der letztlich den Betrieb gefährden kann.

Selbstverständlich ist die Auseinandersetzung des Bebauungsplans und des Umweltberichts mit den voraussichtlichen Umweltfolgen ernsthaft und kompetent. Die unterschiedlichen Perspektiven auf einen Sachverhalt können Fachgutachten allerdings nicht aufheben. In Bezug auf den Landschaftsschutz beispielsweise bedeutet dies, dass im Rahmen des Umweltberichts die Auswirkungen auf die Schutzziele

der Landschaftsschutzverordnung zu prüfen sind. Die Aussicht der Eigentümer und Bewohner entlang der Grenze des Landschaftsschutzgebietes zählt aber nicht zu den Schutzziele und ist daher allenfalls mittelbar betroffen.

Bereits der frühzeitig beteiligte Plan berücksichtigt die Abwägung der privaten und öffentlichen Belange bereits in erheblichem Umfang. Bereits die Entwicklung der Planung von den ersten Überlegungen zur Erweiterung des bestehenden Schiffsbauhalle über den Erwerb des benachbarten Betriebes bis zur grundsätzlichen Neuorganisation der Lux- Werft belegen, wie private und öffentliche Belange frühzeitig Eingang in die Planung gefunden haben.

Mit der Übernahme des Betriebes Lülldorf wurden von der Lux- Werft nicht alleine die Liegenschaften, sondern der gesamte Betrieb einschließlich der Mitarbeiter und der Kunden erworben. Beide Betriebe werden heute unter dem Dach der Lux- Werft weiter geführt.

Bereits in der ersten Planungsphase hatte der ehemalige Eigentümer des Betriebes Lülldorf beantragt, mit dem aufzustellenden Bebauungsplan auch für seinen Betrieb eine Erweiterungsfläche vorzusehen, da er diese dringend für eine Erweiterung benötige. An dieser Notwendigkeit hat sich nach der Überführung des Betriebes in die Lux- Werft nichts geändert.

Bereits die ersten Skizzen zu einer Bauvoranfrage zeigen eine Erweiterung der großen Schiffsbauhalle über die Moselstraße hinweg und zum Rheinufer hin mit einer Gesamtlänge von 80 m. Diese Erweiterungsplanung war den Tatsachen geschuldet, dass

- a) unmittelbar angrenzend an die bestehende Werft kein Grundstück erworben werden konnte,
- b) in der Moselstraße ein Hauptsammler des Abwasserkanals verläuft, der nicht verlegt werden kann und die Länge des Tiefbetts der Halle begrenzte,
- c) der Höhenverlauf der Helling den Stapellauf deutlich längerer Schiffe nicht zulässt und
- d) eine vollständige Verlagerung der Werft stromab oder an einen sonstigen Standort wirtschaftlich nicht tragfähig sind.

Erst mit dem Erwerb des benachbarten Betriebes, der der Anregung des Planungsausschuss der Stadt Niederkassel folgt, bestand die Möglichkeit, die beiden Betriebe grundsätzlich neu zu ordnen und zu strukturieren. Da hiermit erhebliche Aufwendungen verbunden waren und sind, mussten auch die Ziele der Planung überprüft werden.

Die vorgeschlagene Anordnung einer neuen Halle ist nicht nur wegen der Baulänge für zukünftige Schiffe, sondern auch wegen der Anordnung zum Rhein und zur bestehenden Helling nicht zielkonform. Auch wenn der Planungsausschuss den Fraktionsantrag, ausschließlich Varianten mit einer Schiffsbauhalle parallel zum Rhein zu untersuchen, nicht angenommen hat, so blieb doch das Ziel, auf eine Inanspruchnahme der Moselstraße so weit als möglich zu verzichten, stets Teil der Planung.

Alleine aus der Addition der Längen einer längs des Rheins aufgestellten Halle und der zugehörigen Helling ergibt sich, dass eine Verlängerung des Werftgeländes nach Nordwesten erforderlich wird. Der Planungsanlass – eine Erweiterung der bestehenden Halle, weil die bisher beauftragten Schiffe die Dimension der vorhandenen bereits sprengten – und das Planungsziel – den Standort der Luxwerft dauerhaft in Mondorf zu sichern, dürfen bei einem Rückblick auf die bisherige Planung nicht gleich gesetzt oder als widersprüchlich gegeneinander gestellt werden. Für den öffentlich auszulegenden Entwurf werden Anlass und Ziel der Planung insofern enger aneinander gebunden, als die Lux- Werft bereit ist einerseits die wesentlichen Teile der Erweiterung sofort umzusetzen und andererseits auf zusätzliches Planungsrecht zu verzichten.

Die Freihaltung und Entwicklung der Ufer- und Überschwemmungsbereiche folgt den Zielvorgaben auf europäischer und nationaler Ebene. Die hierzu abgegebenen politischen Aussagen, auf die sich die Einspruchgeber beziehen, stellen weder eine Erweiterung noch eine Konkretisierung der bestehenden Ziele dar.

Das Projekt des Grünen C berücksichtigt den Werftstandort und steht auch einer Erweiterung der Werften nicht entgegen.

Ziele der Landesplanung sind nicht unmittelbar höherrangig und stehen dem Bauleitplan für die Werfterweiterung nicht entgegen. Die Abwägung des Bebauungsplans umfasst alle mit den Vorhaben

verbundenen Belange und unterwirft diese einer Gesamtabwägung. Die Planung berücksichtigt dabei das Erfordernis ebenso, wie die Gebote der Angemessenheit und der Eingriffsvermeidung.

Häfen und Werften wurden vom Gesetzgeber vorweg aus dem Katalog der im Überschwemmungsgebiet untersagten Maßnahmen ausgeschlossen. Es handelt sich bei Vorhaben einer Werft nicht, wie vom Einspruchgeber dargestellt, um eine Ausnahme.

Neben der vorab grundsätzlich anerkannten Notwendigkeit der Vorhaben auch innerhalb der Überschwemmungsgebiete ist für Werften und Häfen auch grundsätzlich anzunehmen, dass eine Realisierung im Einklang mit den Zielen des Hochwasserschutzes und der Gewässerqualität möglich ist. Insofern sind die Schlussfolgerungen, die die Stellungnahme aus der Betrachtung des Vorhabens als Ausnahme zieht, nicht zutreffend.

Auch wenn die Dimension der zwischen der bestehenden Bebauung und dem Leinpfad geplanten neuen Schiffsbauhalle beachtlich ist, so steht sie doch mit den gesetzlichen Vorgaben in Einklang und kann unter Einhaltung der Bedingungen für das Bauen in Hochwassergebieten errichtet werden.

Insbesondere der Ausgleich des Retentionsraumverlustes, der sich als Volumen und nicht als Fläche berechnet, wird in vollem Umfang gewährleistet.

Der Hauptteil der geplanten Erweiterung erstreckt sich nach dem Entwurf zur öffentlichen Auslegung rheinseitig auf den bereits bestehenden Werftbereich. Da das Baufeld die Flucht der bestehenden Gebäude um etwa 10 m überschneidet, beträgt die zusätzliche Gebäudetiefe 26 bis 27 m. In diesem Bereich befindet sich bereits heute an der ehemaligen Grenze der beiden Werften eine Stützmauer, deren Krone oberhalb des Bemessungshochwassers HQ_{100} liegt, und die daher auch bei extremen Hochwasserereignissen nicht überflutet wird.

Die Planung der neuen Schiffsbauhalle sieht weiter vor, die Halle nicht bis zum Bemessungswasserstand hochwassersicher auszuführen. Damit unterbleibt zum einen der Eingriff durch das Schwergewichtsfundament in den Boden und den vom Rhein beeinflussten Grundwasserstand. Zum anderen steht dem Eingriff in den Retentionsraum durch die Bodenplatte und die Wände der Abtrag des Geländes im Bereich des Betriebes Lülsdorf als Kompensation unmittelbar im Baubereich gegenüber.

Die Planung wurde durch das Dezernat 54 der Bezirksregierung Köln kritisch auf seine Vereinbarkeit mit den Zielen des Hochwasserschutzes geprüft.

Im Rahmen einer Erörterung der Bestandssituation und der Planung bei der Bezirksregierung wurde festgehalten, dass

- a) grundsätzlich die Werft im Hochwasserbereich zulässig ist,
- b) auf Grund der bestehenden Geländeform und der mit Genehmigung errichteten Stützmauer auf der ehemaligen Grenze der beiden Betriebe kein zusätzlicher Einbau vorliegt,
- c) das Vorhaben im Bereich des Gleithanges liegt und das Mondorfer Ufer bei Hochwasser nicht durch anströmendes Wasser belastet wird und
- d) die Auflagen für das Bauen im Hochwasserbereich (Retentionsraumausgleich, Vermeidung von Abflusshindernissen, Schutz des Gewässers, Schutz des Vorhabens) eingehalten werden können.

Das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren ist in das Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz eingebettet. Die Genehmigung ist zusätzlich zur baurechtlichen Genehmigung und unabhängig von den planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans erforderlich.

Die gesamte überbaubare Fläche im Entwurf zur öffentlichen Auslegung beträgt rund 10.430 m². Hiervon entfallen rund 850 m² auf den Bereich für temporäre Einrichtungen vor der bisherigen großen Schiffsbauhalle.

Bisher ist mit rund 3.300 m² etwa 1/3 dieser Fläche überbaut.

Da keine der Hallen hochwasserfrei hergestellt ist bzw. wird, ist der Verlust an Retentionsraum in Bezug zur geplanten Baumasse sehr gering. Die Bauteile einer Halle von 36 x 90 m (rd. 3.250 m²) mit einer Wandstärke von im Mittel 0,5 m beispielsweise, nehmen eine Grundfläche von ca. 125 m² ein, was der Verdrängung eines hochwasserfreien Einfamilienhauses von 10 x 12 m Grundfläche entspräche.

Nach der vorliegenden Planung werden durch die Bauteile der an die Höhenlage der Helling angepassten Halle im Hochwasserfall geringere Massen verdrängt, als für den Bau der Halle im Bereich des

ehemaligen Betriebes Lülisdorf und der stromab gelegenen Ackerflächen ausgehoben werden müssen. Zusätzlich stehen die bereits im Entwurf zur frühzeitigen Beteiligung enthaltenen Ausgleichsflächen im unmittelbaren Anschluss an das Werftgelände für den Retentionsraumausgleich zur Verfügung.

Auch die mit der Planung verbundene Verbreiterung der Betriebsgebäude in Richtung Rhein wie in Richtung Moselstraße verschlechtert die Überschwemmungssituation rund um das Plangebiet weder messbar noch simulierbar. Der Maßstab des Vorhabens ist in Bezug zur Breite des Strombettes wie zur Breite der Überflutungsflächen vernachlässigbar.

Zwar ist es richtig, dass auch kleinste bauliche Maßnahmen im Überschwemmungsgebiet untersagt sind, weil sich diese hundertfach beantragt und genehmigt letztlich doch zu einem Nachteil für das Gewässer entwickeln. Eine konkrete Beeinträchtigung oder gar Gefährdung für die Umgebung eines Einzelvorhabens ist jedoch nicht zu befürchten.

Der Grundwasserspiegel im Plangebiet, und besonders im Bereich der neu zu errichtenden Schiffsbauhalle wird ausschließlich durch den Rhein bestimmt. Die anstehenden Kiese und Sande bieten selber keinen festen Grundwasserhorizont.

Zwar ist es richtig, dass das Eintauschen eines Gebäudfundaments in einen Grundwasserleiter Auswirkungen auf das Fließverhalten hat, und derartige Eingriffe daher ebenfalls einer wasserrechtlichen Genehmigung bedürfen. Die hiervon ausgehenden darstellbaren Effekte beschränken sich jedoch bei Vorhaben in der Größenordnung der Werfterweiterung wesentlich auf das Baugrundstück selber. Nachteilige Effekte in Form eines Grundwasseranstaues entstehen dabei alleine im Zusammenhang mit Einbauten, die den Grundwasserstrom behindern. Im vorliegenden Fall wäre dies bei fallenden Pegeln nach einem Hochwasser denkbar, indem das Absinken des Grundwasserpegels lokal, d.h. im unmittelbaren Fundamentbereich des Gebäudes selber, verlangsamt würde. Den befürchteten Anstieg des Grundwassers über das heute mögliche Niveau kann die geplante Erweiterung der Werft nicht begründen.

Die Errichtung von Gebäuden ist stets und unausweichlich mit Auswirkungen auf das Kleinklima verbunden. Die grundsätzlichen durch Bebauung beeinflussten Faktoren zitiert die Stellungnahme aus dem Umweltbericht. Dieser führt die betroffenen Faktoren entsprechend der nach dem Anhang zum Baugesetzbuch geforderten Gliederung unabhängig vom zu erwartenden Grad der Auswirkungen auf. Daraus ist jedoch nicht zu schließen, dass sich aus dem geplanten Vorhaben auch ein Konflikt in Bezug auf das lokale Klima oder sogar darüber hinaus ergeben würde.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf das lokale Klima ist neben der Größe der geplanten Schiffsbauhalle auch die Weite des Bezugsraumes am Standort Mondorf zu berücksichtigen.

Auf Grund der Einzellage der Werft unmittelbar am Fluss reduziert der Maßstab des Bezugsraumes die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bauten auf den Nahbereich der Gebäude.

Kritische Veränderungen, wie der Aufstau nächtlicher Kaltluft, die Abriegelung von Lüftungsbahnen oder die Beeinträchtigung des Windkomforts durch lokale Düsenwirkung, sind in der gegebenen Situation nicht zu befürchten.

Die voraussichtlichen Auswirkungen werden sich auf das Kleinklima im unmittelbaren Umfeld der geplanten Gebäude beschränken.

Eine klimatische Beeinträchtigung mehrere Hektar großer benachbarter landwirtschaftlicher Flächen durch die im Bebauungsplan zugelassenen Vorhaben kann als ausgeschlossen gelten.

Auch ein signifikanter Temperaturanstieg im Bereich der Wohnbebauung ist nicht zu erwarten.

Klimatische Veränderungen mit weiter reichenden, nachweisbaren Folgen ergeben sich aus besonders großflächigen Entwicklungen, die sich auch aus verschiedenen kleinen Maßnahmen zur Ortserweiterung zusammen setzen können, oder durch Maßnahmen an klimatisch kritischen Punkten, wie etwa Kaltluftentstehungs- oder -abflussbereichen in Siedlungsnähe. Daher sind die Belange des Klimas bei der städtebaulichen Planung stets zu erfassen und zu berücksichtigen.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass mit einem Einzelvorhaben, wie der vorliegenden Werfterweiterung, nachteilige Auswirkungen auf das Stadtklima verbunden sind. Für die Erweiterung der Werft kann sogar wegen der Bauverbote im Überschwemmungsgebiet eine Klimaauswirkung auf Grund von Addition verschiedener Einzelvorhaben sicher ausgeschlossen werden.

Hierzu sind keine weiteren Untersuchungen der Auswirkungen auf das Mesoklima erforderlich.

Die Grenze des Landschaftsschutzgebietes folgt bei der großräumlichen Festlegung zum einen der vorhandenen Siedlungskante und zum anderen der zum Zeitpunkt der Festlegung gültigen Flächennutzungsplanung der Kommune. Eine abwägende Entscheidung liegt ihr in aller Regel nicht zu Grunde. Daher entspricht es der allgemeinen Praxis, die Flächen eines nach Abwägung beschlossenen Bebauungsplanes aus dem Landschaftsschutz zu entlassen und damit die Verbote der Landschaftsschutzverordnung aufzuheben.

Mit dem Entwurf zur öffentlichen Auslegung wird die überbaubare Fläche aus dem an die Moselstraße reichenden Landschaftsschutzgebiet herausgenommen. Die zulässige Bauhöhe entlang der Moselstraße wird auf rund 9 m - das entspricht der Traufhöhe des Wohngebäudes auf dem Gelände des ehemaligen Betriebes Lülsdorf - zurückgenommen. Die Überbauung der Moselstraße wird nach der Verkürzung zur frühzeitigen Beteiligung nochmals in der Breite reduziert, so dass die weiterhin erforderliche geringfügige Verlegung offener gestaltet und der Lieferverkehr auch bei der Annahme vor dem Einfahrtstor nicht im öffentlichen Verkehrsraum steht.

Mit diesen Maßnahmen wird u.a. auch der Eingriff in die Erholungslandschaft vermieden bzw. minimiert.

Bei der Beurteilung des Landschaftsbildes ist fachlich die bestehende Vorbelastung durch die vorhandenen Werftanlagen mit erheblichem Gewicht in die Bewertung einzubeziehen. Auch ist die kompakte Zusammenfassung der Anlagen auch unter dem Aspekt des Landschaftsverbrauches zu begrüßen.

Unter dem Aspekt des Orts- und Landschaftsbildes ist es grundsätzlich richtig, die größten Baumassen nicht entlang der Moselstraße zu platzieren, wo sie im unmittelbaren Kontrast zur angrenzenden Wohnbebauung und begleitend zum öffentlichen Weg den Maßstab bestimmen würden.

Mit der Stellung entlang des Ufers nimmt die geplante Schiffbauhalle Bezug auf die Weite des Stromtales und fügt sich trotz ihrer Größe in diesen Maßstab ein.

Die Absenkung des Hallenbodens gegenüber der Moselstraße von rund 2 m ergibt sich zwar unweigerlich aus dem Anschluss an die vorhandene Helling, kommt aber dem Orts- und Landschaftsbild unmittelbar zu Gute.

Ohne Frage verbleibt auch bei optimaler Platzierung der geplanten Halle für verschiedene Betrachterstandpunkte eine Veränderung des Landschaftsbildes. Besonders betroffen ist dabei der Blick vom Rheidter Deich stromauf. Andererseits kann für die Blickbeziehungen von der linken Rheinseite sowie aus Richtung Hummerich stromab keine nachteilige Veränderung festgestellt werden. Unter der Bedingung, dass die Werft als wassergebundener Betrieb am Standort Mondorf erhalten werden soll, ist dieser so begrenzte Eingriff in das Landschaftsbild vertretbar und sachgerecht abgewogen.

Der Entwurf zur öffentlichen Auslegung setzt nunmehr deutlich engere Grenzen für die überbaubaren Flächen und die Bauhöhen der Gebäude entlang der Moselstraße, um den Planungsanlass und die Ziele der Planung enger miteinander zu verbinden.

Versuche zur Visualisierung von Bauvorhaben mit einfachen Mitteln scheitern einmal an der Koordinierung der Kameraperspektive mit den Bezugspunkten der Planung. Zum anderen entsprechen Perspektiven nicht unserer Wahrnehmung, die sich vielmehr aus der Bewegung durch einen Raum ergibt und durchaus zwischen Vorder- und Hintergrund, zwischen Nahbereich und Kulisse unterscheidet.

Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) trifft keine Festsetzungen über Abstände. Für Nordrhein Westfalen liegt ein Abstandserlass vor, den die Umweltbehörden bei Abgabe ihrer Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zu Bauleitplänen zu beachten haben. Der Erlass und die aus ihm entnommenen Abstände sind also dem vorbeugenden Immissionsschutz zuzuordnen.

In der bestehenden Gemengelage, die sich auf Grund der weit reichenden Emissionen eines Werftbetriebes trotz der räumlichen Abstände zur Wohnbebauung ergibt, muss die Planung auf den anlagenbezogenen Immissionsschutz absichten.

Die planungsrechtliche Ausweisung der Wohnbauflächen an der Thelengasse setzt im betroffenen Bereich ein Allgemeines Wohngebiet fest. Ein Reines Wohngebiet findet sich erst hinter dem Rheidter Deich.

Der vorbeugende Immissionsschutz im Bauleitplanverfahren baut darauf auf, dass in der bestehenden Gemengelage von Wohnen und Arbeiten sowohl wechselseitige Rücksichtnahme geboten ist, als auch wechselseitig ein Bestandsschutz beansprucht werden kann.

Die Erweiterung der Lux- Werft ist ohne weiteres mit den Immissionsrechtlichen Vorschriften und Richtwerten vereinbar, wenn, wie geplant, bestehende Lärmquellen beseitigt oder in von der Wohnbebauung weiter entfernte oder durch andere Nutzungen abgeschirmte Bereiche des Grundstücks verlagert werden.

Im Kern der Planung sichern zwei Maßnahmen die Einhaltung der zulässige Emissionen auch nach der geplanten Erweiterung der Werft ab:

Durch den Bau einer durchfahrbaren, in Richtung Thelengasse geschlossenen Lagerhalle werden die bestehenden Schiffsbauhallen gegenüber der Wohnbebauung abgeschirmt und die Anlieferung durch Lastkraftwagen von der Moselstraße in das neue Lager hinein verlagert. Ein Materialtransport mit Staplern über die Moselstraße entfällt gleichfalls.

Der Neubau einer Schiffsbauhalle im größten möglichen Abstand zur Wohnbebauung ermöglicht die Fertigung unter kontrollierten Emissionsbedingungen innerhalb der Halle auch für Schiffe, die bisher ganz oder teilweise auf dem Freigelände bearbeitet wurden.

Mit der Übernahme des Betriebes Lülldorf wurden von der Lux- Werft nicht alleine die Liegenschaften, sondern der gesamte Betrieb einschließlich der Mitarbeiter und der Kunden erworben. beide Betriebe werden heute unter dem Dach der Lux- Werft weiter geführt.

Bereits in der ersten Planungsphase hatte der ehemalige Eigentümer des Betriebes Lülldorf beantragt, mit dem aufzustellenden Bebauungsplan auch für seinen Betrieb eine Erweiterungsfläche vorzusehen, da er diese dringend für eine Erweiterung benötige. An dieser Notwendigkeit hat sich nach der Überführung des Betriebes in die Lux- Werft nichts geändert.

Im Gegenteil muss die Lux- Werft nunmehr auch im Bereich der Wartung und Instandsetzung von Aggregaten so arbeiten können, das sie den hohen Ansprüchen und dem Vertrauen der Kunden ihrer Fahrgastschiffe auch in diesem Bereich gerecht wird.

Die Lux- Werft hat weder einen Wegfall der Interessenlage noch eine Reduzierung des Flächenbedarfs angemeldet. Die Vertiefung der Werftplanung zeigt vielmehr, dass das im frühzeitig beteiligten Entwurf abgegrenzte Werftgelände auch unmittelbar in Anspruch genommen werden soll.

Zu III:

Die Lux- Werft hat überzeugend dargestellt, dass für die geplante Schiffbauhalle eine Höhe von 15 m über dem Niveau der Moselstraße die absolute Untergrenze für einen Kompromiss zwischen den Anforderungen des Werftbetriebes und den Vorgaben des Standortes darstellt.

Ein Vergleich der im ersten Schritt geplanten Erweiterung der vorhandenen Halle senkrecht zur Moselstraße mit der nunmehr parallel zum Rhein geplanten neuen Halle ergibt keinen Sinn. Das Tiefbett in der bestehende Halle hätte sich nicht sinnvoll ändern und wegen des Kanals in der Moselstraße auch nicht beliebig verlängern lassen, Auch eine Verbreiterung der Halle wäre wegen der vorhandenen Binder und Krananlagen nicht sinnvoll gewesen. Unabhängig von der Frage, wie hoch die Bebauung an der Moselstraße denn hätte durchgesetzt werden können, hätten sich aus einer zusätzlichen Höhe wegen der Restriktionen in der Länge und Breite keine weiteren Vorteile ergeben.

Nachdem die Stadt Niederkassel eine privatrechtliche Lösung der Einsprüche seitens der Firma Lülldorf gegen die Erweiterung der bestehenden Halle gefordert und die Verwaltung den hierzu notwendigen Prozess beratend und moderierend begleitet hatte, konnte die Lux- Werft das Gelände der Firma Lülldorf erwerben. Gleichzeitig war sie gezwungen, den Wartungs- und Reparaturbetrieb mit zu erwerben und in der folge in ihren Betrieb einzugliedern.

Die hierauf erforderliche Neustrukturierung der beiden Betriebe führte zur Planung einer neuen Schiffsbauhalle von 90 m in der mindestens zwei Schiffe gleichzeitig gebaut werden können. Dies ist sowohl der Nachfrage nach längeren Schiffen als auch der Notwendigkeit der Verbesserung und Rationalisierung von Produktionsabläufen geschuldet.

Die Höhe der Schiffsbauhalle steht nur sehr bedingt im Verhältnis zu ihrer Länge. Maßgeblich für den Betreiber des Schiffes ist die Durchfahrtshöhe beispielsweise auf dem Rhein bei Hochwassermarken I.

Für die Konstruktion der Halle wiederum ist der Querschnitt der Halle entscheidend. Da für die Produktion ein stützenfreier Raum mit mehr als 30 m erforderlich ist, addieren sich die Höhen der Binder, die Höhe des Kranbalkens und der Sicherheitsabstand zwischen diesen beiden auf über vier Meter.

Rückblickend ist zu sagen, dass der Planungsprozess die Entwicklung der Lux- Werft erheblich beschleunigt hat. Mit dem Erwerb des benachbarten Betriebes, der die von der Stadt Niederkassel geforderte umfassende Neuordnung des Werftbereiches erst ermöglicht, besteht nunmehr nicht nur die Möglichkeit, sondern auch die Notwendigkeit einen größeren Erweiterungsschritt zu tätigen, der ansonsten erst über mehrere Jahrzehnte verteilt oder zu einem deutlich späteren Zeitpunkt erfolgt wäre.

Angesichts dieser Entwicklung ist es nicht sachgerecht, den Planungsanlass einer Anpassung der bestehenden Schiffsbauhalle an die im Bau befindlichen Schiffe zum Maßstab für die Standortsicherung der Werft zu machen, die der bereits bestehenden Nachfrage nach Fahrgastschiffen mit größerer Passagierkapazität und erweitertem Leistungsangebot gerecht werden muss.

Mit der Ratsvorlage, der Beratung und Beschlussfassung in der genannten Sitzung des Umwelt-Verkehrs- und Planungsausschuss sowie mit der frühzeitigen Beteiligung Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger ist eine breite Auseinandersetzung mit den in die Abwägung einzubeziehenden Belangen erfolgt. Die Beratung und Beschlussfassung über die zweite Beteiligung sowie die Beteiligung selber geben nochmals Gelegenheit, die Belange auf der Grundlage der überarbeiteten Planung zu würdigen.

Beschlussvorschlag an den Rat:

Zu I:

Die überbaubare Fläche wird gegenüber dem frühzeitig beteiligten Entwurf an der nordwestlichen Grenze bis hinter die Grenze des Landschaftsschutzgebietes zurückgenommen.

Zu II:

An der Festsetzung einer Baufläche für eine 90 m lange Schiffsbauhalle wird festgehalten. Ihre Lage wird durch Beschränkung des geeigneten Baufeldes auf 100m festgelegt.

Zu III:

An der Zulässigkeit einer Schiffsbauhalle mit einer Höhe von 15 m über dem Niveau der Moselstraße (67 m ü.NHN) wird festgehalten. Die Bauhöhe entlang der Moselstraße und im Bereich der bestehenden Schiffsbauhallen wird auf 9 m (61 m ü.NHN) zurückgenommen.

2. Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelräumdienst mit Schreiben vom 30.07.2010

Der Kampfmittelräumdienst weist darauf hin, dass das Plangebiet innerhalb eines Bombenabwurf- und Kampfgebietes liegt und empfiehlt dem entsprechend eine geophysikalische Untersuchung der zu überbauenden Fläche.

Stellungnahme:

Der Anregung wird gefolgt. Die notwendigen Maßnahmen liegen in der Verantwortung des Grundstückseigentümers und Bauherren.

Beschlussvorschlag an den Rat:

Die Hinweise zur Kampfmitteluntersuchung und -beseitigung werden zur Kenntnis genommen und als Hinweis in den Textteil des Bebauungsplans übernommen

3. Bezirksregierung Köln, Dezernat 53, Immissionsschutz mit Schreiben vom 03.08.2010

Das Dezernat 53 der Bezirksregierung weist auf die immissionsschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Zuständigkeiten des Kreises bzw. des Dezernates 53 hin.

Stellungnahme:

Die Lux- Werft hat bereits mit zur Abstimmung des notwendigen Genehmigungsverfahrens Kontakt mit dem Rhein- Sieg- Kreis aufgenommen.

Siehe Stellungnahme des Dezernats 54 unter Punkt 4.

Beschlussvorschlag an den Rat:

Die Hinweise zur Zuständigkeit des Kreises und des Dezernates 54 werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planverfahren berücksichtigt.

4. Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 mit Schreiben vom 10.08.2010

Das Dezernat 54 lehnt die Darstellung einer zusätzlichen Wohnbaufläche an der Ecke Moselstraße/ Aggerstraße unter Verweis auf die einschlägigen Verbote der Planung innerhalb des Überschwemmungsgebietes ab. Es weist für den Bebauungsplan auf die Bedingungen und Auflagen für eine Bebauung im Überschwemmungsgebiet hin und bittet um Weiterleitung an den Grundstückseigentümer.

Stellungnahme:

1.:

Da eine wasserrechtliche Genehmigung für eine Wohnnutzung auf den beiden unbebauten Flurstücken 896 u. 897 an der Moselstraße Ecke Aggerstraße nicht in Aussicht steht, werden diese im Entwurf zur öffentlichen Auslegung aus dem Geltungsbereich der 54. Änderung herausgenommen.

Für die beiden Flurstücke bleibt die Darstellung des bisher gültigen Flächennutzungsplans als Grünfläche erhalten.

2.:

In Vorbereitung des Antrages nach § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) fand am 09.09.'2010 ein Erörterungsgespräch zwischen dem Dezernat 54 und der Lux- Werft statt.

Im Rahmen dieses Gesprächs wurden die in der Stellungnahme angesprochenen Bedingungen für die nach dem Abschluss des Bauleitplanverfahrens im Rahmen der Einzelgenehmigungen zu beantragenden Erlaubnisse erörtert.

Im Verlauf dieses Gesprächs konnte auch die grundsätzliche Frage einer Bebauung rheinseitig der bestehenden Bauungskante der heutigen Werften positiv geklärt werden.

Als Ergebnis der Erörterung mit der Bezirksregierung wurde festgehalten, dass

- a) grundsätzlich die Werft im Hochwasserbereich zulässig ist,
- b) auf Grund der bestehenden Geländeform und der mit Genehmigung errichteten Stützmauer auf der ehemaligen Grenze der beiden Betriebe kein zusätzlicher Einbau vorliegt,
- c) das Vorhaben im Bereich des Gleithanges liegt und das Mondorfer Ufer bei Hochwasser nicht durch anströmendes Wasser belastet wird und
- d) die Auflagen für das Bauen im Hochwasserbereich (Retentionsraumausgleich, Vermeidung von Abflusshindernissen, Schutz des Gewässers, Schutz des Vorhabens) eingehalten werden können.

Beschlussvorschlag an den Rat:

1.

Die beiden Flurstücke 896 u. 897 an der Moselstraße Ecke Aggerstraße werden aus dem Geltungsbereich der 54. Änderung herausgenommen.

2.

Die Hinweise zum Genehmigungsvorbehalt bei der Errichtung von Bauvorhaben im Überschwemmungsbereich werden zur Kenntnis genommen und dem Grundstückseigentümer für seine Planung zur Verfügung gestellt.

5. Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg-Kreis mit Schreiben vom 10.08.2010

Die Industrie- und Handelskammer weist auf die Notwendigkeit der Werfterweiterung für die Standortsicherung des Betriebes hin.

Stellungnahme:

Nachdem die Werften an der Moselstraße unter einem Dach zusammengeführt wurden, bedarf es einer Kontingentierung, d.h. einer Verteilung der zulässigen Immissionen auf verschiedenen Teile des Plangebietes nicht mehr, um die Emissionsrechte des Betriebes abzusichern.

Die vorgesehene Umverteilung der bestehende Kontingente innerhalb des Betriebes lässt sich über die Anlagenbezogene Genehmigung effektiver und für den Betrieb flexibler steuern. Daher wird nach Klärung der grundsätzlichen Zulässigkeit und Realisierbarkeit der Werfterweiterung die detaillierte Festlegung der durchzuführenden Lärm- und sonstigen Immissionsschutzmaßnahmen auf das Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz abgeschichtet.

Beschlussvorschlag an den Rat:

Die Hinweise zur Notwendigkeit der Werfterweiterung werden zur Kenntnis genommen. Die Festlegung der konkreten Maßnahmen zum Lärmschutz wird auf den anlagenbezogenen Immissionsschutz im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz abgeschichtet.

6. Rhein-Sieg-Kreis mit Schreiben vom 11.08.2010

Der Rhein-Sieg-Kreis erinnert an die Vorlage der landesplanerischen Anfrage zur Änderung des Flächennutzungsplans.

Er gibt Hinweise zur Abstimmung der Untersuchungen zum Arten-, Natur-, und Landschaftsschutz, zum Bodenschutz, zu möglichen Immissionskonflikten, zur Versickerung von Niederschlagswasser und zum Umgang mit dem Boden bei der Bauausführung.

Stellungnahme:

1.

Die förmliche Anfrage ist der Bezirksregierung Köln nach der frühzeitigen Beteiligung zugegangen.

2.

Die Untersuchungen zum Arten-, Natur-, und Landschaftsschutz wurden in Übereinstimmung mit den Anforderungen der unteren Landschaftsbehörde erarbeitet und liegen zum Offenlageentwurf vor.

3.

Die geforderte Bilanzierung wurde zum Offenlageentwurf erarbeitet. Mit den festgesetzten Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft sind auch die Eingriffe in den Boden ausgeglichen.

4.

Aufgrund der bestehenden Gemengelage und der Tatsache, dass ein einzelner Betrieb die Gesamtfläche des Bebauungsplans einnimmt, kann der anlagenbezogene Immissionsschutz im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz detaillierter und verbindlicher geregelt werden, als auf der Grundlage einer abstrakten Vorgabe im Rahmen der Festsetzungsmöglichkeiten des Bebauungsplans nach § 9 (1) und der Baunutzungsverordnung. Die grundsätzliche Vereinbarkeit der Werfterweiterung mit den Zielen des Immissionsschutzes ist nach dem Ergebnis der Vorklärung des BmSch-Antrages mit der Abteilung für technischen Immissionsschutz beim Rhein-Sieg-Kreis gegeben.

5.

Die hydrogeologischen Verhältnisse der Niederterrasse des Rheins lassen die Versickerung des unverschmutzten Niederschlagswassers der Dachflächen uneingeschränkt zu. Das Wasser der Moselstraße und der angrenzenden Stellplatzflächen wird derzeit nicht gefasst. Diese Flächen werden "über die Schulter" versickert, soweit sie nicht in versickerungsfähigem Material hergestellt werden. Die Ausbildung dieser Flächen ist wegen der Notwendigkeit einer hochwasserangepassten Bauweise auch Gegenstand der hochwasserrechtlichen Erlaubnis. Die Abstimmung der Versickerungsanlagen und deren wasserrechtliche Erlaubnis erfolgt unmittelbar zwischen dem Grundstückseigentümer und dem Amt für technischen Immissionsschutz.

6.

Es ist davon auszugehen, dass wegen der Lage des Plangebietes im Überschwemmungsgebiet auf den Einbau von Recyclingbaustoffen verzichtet wird. Aus dem gleichen Grund sind Bodenauffüllungen nicht zu erwarten (Retentionsraumverlust),
Der bestehende Auffüllungsbereich auf dem Grundstück Moselstraße 18 rheinseitig wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abfallrechts aus dem Plangebiet entfernt.

Beschlussvorschlag an den Rat:

1.

Nach der frühzeitigen Beteiligung der Bezirksregierung wurde die förmliche landesplanerische Anfrage zwischenzeitlich zusätzlich gestellt.

2.

Die Untersuchungen zum Arten-, Natur- und Landschaftsschutz liegen mit dem Entwurf zur öffentlichen Auslegung vor.

3.

Die Hinweise zum Bodenschutz werden im Entwurf zur öffentlichen Auslegung berücksichtigt.

4.

Die grundsätzliche Möglichkeit zur Erweiterung der Werft unter Berücksichtigung der Belange des Immissionsschutzes ist mit der Vorklärung der Anforderungen an das Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz mit der Abteilung Technischer Umweltschutz des Kreises bestätigt.

5.

Die hydrogeologisch mögliche Versickerung des Niederschlagswassers wird zusammen mit dem Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz beim Rhein-Sieg-Kreis abgestimmt.

6.

Die Hinweise auf die abfallwirtschaftlichen Bestimmungen im Zusammenhang mit Bodenbewegungen werden zur Kenntnis genommen und an den Grundstückseigentümer weiter gegeben.

7. BUND, Kreisgruppe Rhein-Sieg-Kreis mit Schreiben vom 12.08.2010

Der BUND regt an, die aus dem gültigen Flächennutzungsplan gestrichenen Bauflächen im mit der 54. Änderung des FNP nicht als landwirtschaftliche Flächen, sondern als Maßnahmenflächen darzustellen.

Der BUND wendet sich gegen die Inanspruchnahme der Flächen nordöstlich der Moselstraße, um die dort

verbliebenen Obstbäume zu erhalten. Er unterbreitet Vorschläge zur Minderung des Eingriffs, Verbesserung der ausgleichen den Wirkung der vorgesehenen Maßnahmen und zur Entwicklung der Flächen im Sinne des Artenschutzes und der Biodiversität.

Stellungnahme:

1.

Die 54. Änderung des Flächennutzungsplans verbindet die notwendige Änderung zur Übernahme der neuen Grenzen des Überschwemmungsgebietes in den Flächennutzungsplan mit der notwendigen Änderung für die Erweiterung der Werften an der Moselstraße.

Bei den neu dargestellten landwirtschaftlichen Flächen handelt es sich tatsächlich überwiegend um siedlungsnahen Äcker und Wiesen. Diese sind weder im Besitz der Stadt Niederkasel noch im Besitz der Planveranlasserin. Sie sind auch nicht als Ausgleichsflächen anderen durch den Flächennutzungsplan vorbereiteten Eingriffen zuzuordnen.

Es entspricht dem Gebot der planerischen Zurückhaltung, dort, wo keine Konfliktbewältigung die Festsetzung von Maßnahmen erfordert, von Beschränkungen oder gar Geboten zur Durchführung von Maßnahmen abzusehen. Dies gilt auch, wenn es, wie in der Stellungnahme dargelegt, unbestritten sinnvoll und im Rahmen europäischer und nationaler Ziele anzustreben wäre, die gewässerbegleitenden Flächen insgesamt naturnäher zu gestalten und zu pflegen.

2.

Der Biotoptyp der Bestandsfläche ist nicht als Obstwiese, sondern treffender als Garten mit Gehölzbestand anzusprechen.

Die Fläche wurde erst nach Prüfung ihrer Eignung und der Untersuchung möglicher Konflikte mit der Avifauna und Feldermäusen in die Planung aufgenommen.

Für eine Konzentration des ruhenden Verkehrs spricht, dass - anders als bei der vorgeschlagenen Verteilung der Stellplätze - der Eingriff in das Landschaftsbild und die Erholungslandschaft begrenzt wird und die Bebauung einschließlich der Nebenanlagen an den bestehenden Siedlungskörper angeschlossen werden kann.

Der Grünspecht wird im zwischenzeitlich vorliegenden Artenschutzbeitrag besonders untersucht und berücksichtigt. Da er im Untersuchungsgebiet lediglich als Gast angetroffen wurde und spezielle Lebensräume dieser Art nicht beeinträchtigt werden, steht dieser Nachweis den mit dem Bebauungsplan vorbereiteten Vorhaben nicht entgegen.

Die Moselstraße besteht mindestens seit den 60er Jahren in der heutigen Form. Sie ist nicht auf zwischenzeitlich aus der Planung genommene Baugebiete bezogen, sondern dient in erster Linie der Erschließung der Werften. Die Anlieferung durch den Schwerverkehr muss wegen der Enge der Ortsstraßen zwingend von Norden erfolgen.

Da auch die Abfahrt der LKW über den nördlichen Abschnitt der Moselstraße erfolgt, müssen die LKW nach Verlassen der geplanten Ladehalle drehen.

Die Radwegeverbindung ist Teil des landesweiten Netzes "Radwegenetz NRW". Dieses Netz dient neben dem Freizeit- und Erholungsradverkehr in erster Linie der Stärkung des Fahrrades als Verkehrsmittel. Nur durch ein möglichst attraktives, quell- und zielortnahes Netz besteht die Chance einer Verbesserung des Modal-Split (Zusammensetzung der Transportmittelwahl) zu Gunsten des Umweltverbands (Fuß-, Rad- und öffentlicher Nahverkehr).

Der Bebauungsplan hat keine Regelungskompetenz in Bezug auf die Verkehrslenkung, beispielsweise in Form von Durchfahrtsverboten und Einbahnregelungen. Entsprechende Regelungen sind jedoch für die Konfliktbewältigung des Bebauungsplanes auch nicht erforderlich. Die grundsätzliche Verkehrssituation ändert sich durch die Erweiterung der Lux- Werft nicht.

3.

Die Ausgleichsfläche ist bewusst so geschnitten, dass sie vom Hauptweg (Moselstraße) durch eine Ackerfläche gegen die intensive Nutzung abgepuffert ist. Zum Leinpfad hin sorgen topografische Kanten für eine klare Abgrenzung der Fläche. Eine Abzäunung der Ausgleichsfläche ist im Überschwemmungsgebiet nicht möglich. Der Ersatz der Ausgleichsfläche durch eine Kompensationsfläche außerhalb des Planungsraums widerspricht dem Ziel eines Ausgleichs am

Eingriffsort.

Der Biotoptypenbestandsplan erfasst die Helling bis einschließlich des Grundstücks der Stadt Niederkassel. Darüber hinaus erstreckt sich die von der Lux- Werft nutzbare Anlage auch auf das Grundstück der Bundeswasserstraße. Die Versiegelung der Flächen nimmt vom Werftgelände selber über das Flurstück mit dem Leinpfad bis zur Wasserkante hin stufenweise ab.

Während die Fläche unmittelbar am Wasser lediglich einer Sicherung der Schienen gegen Unterspülung bedarf, muss für das Werftgelände gewährleistet sein, dass keine Betriebsstoffe, Materialien und Verschmutzungen in den Untergrund eingetragen werden. Dies ist umso wichtiger, da belebte Bodenschichten mit rückhaltender und filternder Funktion im Einzugsbereich der saisonal wiederkehrenden Wasserstände fehlen.

Zusätzliche Eingriffe werden insoweit vermieden, als die neue Halle so platziert wird, dass die bestehende Helling unverändert übernommen werden kann. Eine Rücknahme der Versiegelung kann nur für die Teilbereiche angestrebt werden, die nicht zum Schutz des Bodens, des Grundwassers und des Gewässers abgedichtet werden müssen.

Die statischen Möglichkeiten zur Begrünung der Hallendächer werden derzeit noch untersucht. Eine Begrünung kommt in erster Linie für Teilflächen der Nebenhallen in Frage, da ein zusätzlicher Dachaufbau bei Einhaltung der geforderten Höhenbeschränkung für die neue Schiffsbauhalle nicht möglich ist.

4.

Die Maßnahmen auf der Maßnahmenfläche B werden entsprechend den Ergebnissen des Artenschutzbeitrages und zur Berücksichtigung der Anregung neu gefasst. Ziel ist eine flussnahe Offenlandschaft zu entwickeln.

Bei Abgrabungen im Bereich der Maßnahmenfläche B, die zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes vorgenommen werden können, sollen sowohl offene Böden und Böschungen als auch dauer- und wechselfeuchte Bereiche mit angelegt werden.

Die textliche Festsetzung des Leinpfades berücksichtigt den heute vorhandenen und genutzten Fußweg auf der städtischen Uferparzelle.

Es ist richtig, dass die Neuanlage eines solchen Weges sicher nicht ausreichend begründet wäre. Der vorhandene Weg zählt hingegen zu den traditionellen Elementen der Kulturlandschaft im Rheintal und stellt in der vorliegenden unverbauten Form einen eigenen Wert dar. Es ist nicht vorgesehen, den Weg weiter als heute gegeben auszubauen. Das Maß von 2,50 m ist als aus Teilen des Bestands abgeleitete Höchstmaß anzusehen, dass nicht überschritten werden darf, hinter dem der Ausbau aber in aller Regel zurückbleibt.

5.

Da die Große Schiffsbauhalle nach den Plänen der Lux- Werft nicht hochwasserfrei hergestellt werden soll, und der Boden der Halle an die bestehende Helling anschließen muss, wird das durch die Bauteile der Halle verdrängte Volumen im Bereich des Bemessungshochwassers HQ100 wesentlich durch Abtrag des bestehenden Geländes im Bereich der Moselstraße 18 und der angrenzenden heutigen Ackerfläche erfolgen.

Die im Plan festgesetzte Maßnahmenfläche B ist darüber hinaus geeignet, einen Retentionsraumausgleich durch Anlage einer selbstabfließenden Mulde herzustellen. In wie weit dies erforderlich ist, ergibt sich aus der Retentionsraumbilanz zum jeweiligen Bauantrag.

6.

Im Artenschutzgutachten werden die planungsrelevanten Arten gemäß der Arbeitshilfe der Landesregierung und den Artenlisten zu den Messtischblättern berücksichtigt.

Für den Planungsraum ist darüber hinaus bekannt, dass ein Biotopverbundkomplex u.a. für die Wechselkröte anzustreben ist. Auch ohne Einzelnachweis innerhalb des Plangebietes und seiner näheren Umgebung sollen die Standortbedingungen für diese Amphibien im Bereich der Ausgleichsfläche berücksichtigt werden.

Beschlussvorschlag an den Rat:

1.

Der Anregung, die bisherigen Bauflächen im Flächennutzungsplan als Maßnahmenflächen darzustellen, wird nicht gefolgt.

2.

An der Inanspruchnahme der Gartenflächen nordöstlich der Moselstraße wird festgehalten

3.

Der Anregung zur Festsetzung einer Kompensationsfläche außerhalb des Plangebietes wird nicht gefolgt.

4.

Die Ausgleichsfläche 'B' wird entsprechend der Anregung zur Entwicklung als Offenlandfläche festgesetzt.

5.

Der Artenschutzbeitrag sowie die Darstellung der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz wurden zur öffentlichen Auslegung erarbeitet und ergänzt.

6.

Die Planungshinweise zur Biotopentwicklung (Entsiegelung im Bereich der Helling, Dachbegrünung, Amphibienschutz, Beleuchtung) werden an den Grundstückseigentümer weiter gegeben

8. Rhenag mit Schreiben vom 23.07.2010

9. Praxair Deutschland mit Schreiben vom 12.07.2010

10. RWE Netzservice mit Schreiben vom 15.07.2010

11. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit Schreiben vom 02.08.2010

12. PLEDoc GmbH mit Schreiben vom 09.08.2010

13. Stadt Bornheim mit Schreiben vom 22.07.2010

Von den vorgenannten Trägern öffentlicher Belange sind keine Anregungen vorgetragen worden.

Beschlussvorschlag an den Rat:

Der Rat der Stadt Niederkassel nimmt zur Kenntnis dass von den vorgenannten Trägern öffentlicher Belange keine Anregungen vorgebracht worden sind.

Hinsichtlich des weiteren Verfahrens ergeht folgender Beschlussvorschlag an den Rat:

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Niederkassel beauftragt die Verwaltung auf der Grundlage der in der Sitzung vorgestellten Rechtsplanentwürfe die Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB für die Bauleitpläne der 54. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Niederkassel und des Bebauungsplanes Nr. 126 M durchzuführen.

Anlagen:

1. Anregungen 1 bis 13
2. Begründung mit Umweltbericht zur 54. Änderung des FNP
3. Begründung und textliche Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 126 M