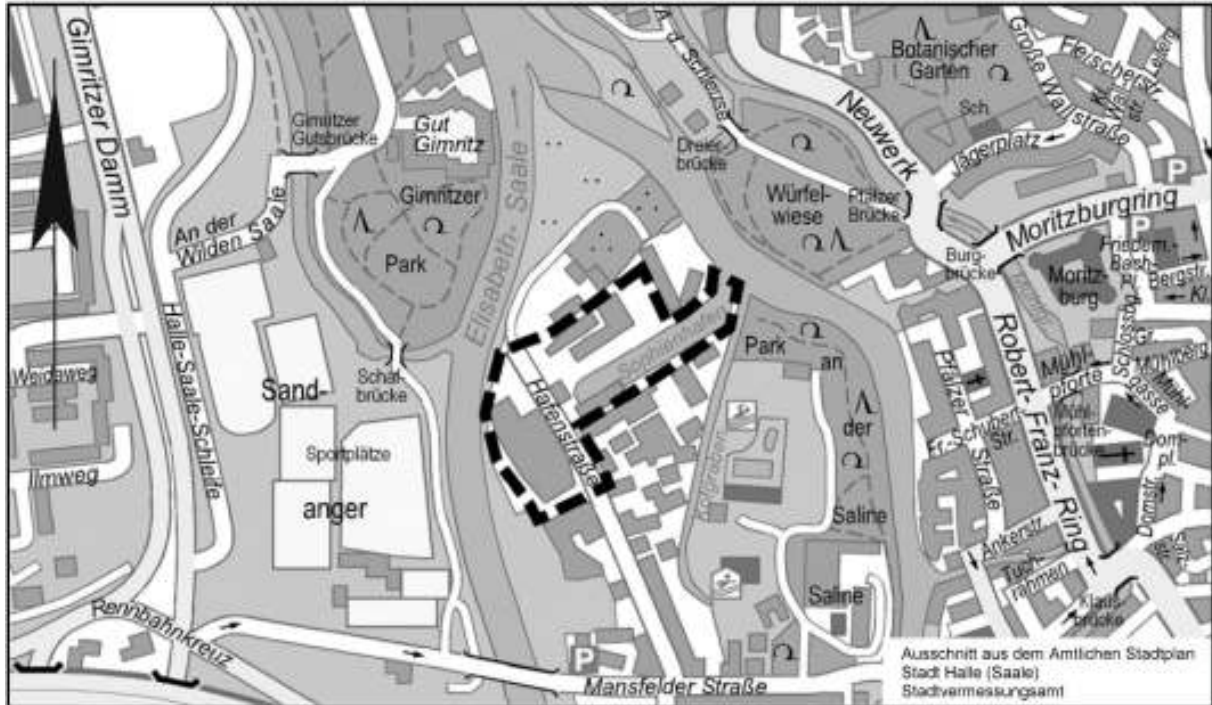


Stadt Halle (Saale)

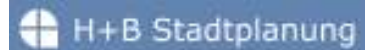
Bebauungsplan Nr. 151

„Wohngebiet am Sophienhafen, Nord- und Westseite“



Begründung

Planungsbüro:



Philipp-Müller-Straße 10
06110 Halle (Saale)

Umweltbericht:

Landschaftsarchitekturbüro
Haselbach
Talstraße 17a
06120 Halle (Saale)

01.11.2010

A. Städtebaulicher Teil**Inhalt**

1.	PLANUNGSANLASS	3
2.	RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH	3
3.	ÜBERGEORDNETE UND SONSTIGE PLANUNGEN, PLANUNGSRECHT	3
3.1	BESTEHENDE PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION	3
3.2	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (FNP)	3
3.3	ANDERE RECHTLICHE BINDUNGEN FÜR DIE PLANUNG	5
4.	STÄDTEBAULICHE BESTANDSAUFNAHME	7
4.1	EIGENTUMSVERHÄLTNISSE.....	7
4.2	BAULICHER BESTAND	7
4.3	VERKEHRSERSCHLIEßUNG	8
4.4	STADTTECHNISCHE ERSCHLIEßUNG.....	8
5.	PLANUNGSKONZEPT	8
5.1	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	8
5.2	VERKEHRSKONZEPT	9
5.3	BERÜCKSICHTIGUNG NATURSCHUTZFACHLICHER BELANGE UND FREIANLAGENKONZEPT	10
6.	BEGRÜNDUNG DER FESTSETZUNGEN	11
6.1	ART DER BAULICHEN NUTZUNG, FLÄCHE MIT BESONDEREM NUTZUNGSZWECK.....	11
6.2	MAß DER BAULICHEN NUTZUNG.....	12
6.3	ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN UND BAUWEISE	14
6.4	STELLPLÄTZE UND GARAGEN	15
6.5	NEBENANLAGEN	15
6.6	VERKEHRSFLÄCHEN	16
6.7	GRÜNFLÄCHEN.....	17
6.8	WASSERFLÄCHE.....	17
6.9	MIT GEH-, FAHR- UND LEITUNGSRECHTEN ZU BELASTENDE FLÄCHEN	17
6.10	FESTSETZUNGEN ZUM IMMISSIONSSCHUTZ.....	18
6.11	FESTSETZUNGEN ZU ANPFLANZUNGEN UND ZUM ERHALT VON BEPFLANZUNGEN.....	20
6.12	FESTSETZUNGEN ZUR HÖHENLAGE DES GEPLANTEN GELÄNDES	20
6.13	FESTSETZUNG DER ERDGESCHOSSFUßBODEN- UND DER STRAßENHÖHE.....	20
6.14	KENNZEICHNUNG UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHME.....	21
7.	STADTTECHNISCHE ERSCHLIEßUNG	22
8.	FLÄCHENBILANZ	23
9.	PLANVERWIRKLICHUNG	23
9.1	MAßNAHMEN ZUR BODENORDNUNG.....	23
9.2	KOSTENTRAGUNG	24
9.3	STÄDTEBAULICHE GESTALTUNGSVEREINBARUNG.....	24
10.	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	24

Zu dieser Begründung gehört als Teil B der Umweltbericht mit Anlagen.

1. Planungsanlass

Die Stadt Halle plant seit mehr als einem Jahrzehnt die Umstrukturierung der ehemaligen Gewerbeflächen und des Hafens zu einem Wohngebiet mit ergänzenden Dienstleistungsnutzungen und einem Freizeithafen. Diese Entwicklung ist ohne einen Bebauungsplan nicht möglich.

Die Umsetzung der Planungsabsichten scheiterte über Jahre an kleinteiligen Eigentumsverhältnissen und zugleich unterschiedlichen Absichten der Eigentümer.

Ein Vorhabenträger verfügt nunmehr, nachdem er den entsprechenden Grunderwerb vorgenommen hat, zusammenhängend über die Grundstücke im Norden und im Westen des Sophienhafens sowie über das Hafenbecken mit Kaianlagen.

Zur Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts, das den Zielvorstellungen der Stadt und des Vorhabenträgers entspricht wird der Bebauungsplan Nr. 151 aufgestellt. Er berücksichtigt frühere Planungen der Stadt und schreibt diese im Sinne der aktuellen Entwicklung fort.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet umfasst das Hafenbecken und die unmittelbar nördlich und westlich daran angrenzenden, derzeit mit ehemals gewerblicher Bausubstanz bebauten Grundstücke.

Das Gebiet hat eine Fläche von 4,7 Hektar. Es wird im Norden durch die Grenze des derzeit bebauten Bereiches bis zum Standort des Wasser- und Schifffahrtsamtes, im Osten durch die Schifffahrtssaale und den Kotgraben, im Süden durch die Grenzen des Hafengeländes und im Westen durch die Uferbereiche an der Elisabethsaale begrenzt.

3. Übergeordnete und sonstige Planungen, Planungsrecht

3.1 Bestehende planungsrechtliche Situation

Das Gebiet um den Hafen ist nach § 34 BauGB als unbepannter Innenbereich einzuschätzen. Teilflächen außerhalb des bestehenden Bebauungszusammenhanges sind als Außenbereich einzuschätzen. Aufgrund der vorgesehenen Änderung der bestehenden Art der baulichen Nutzung besteht ein Planerfordernis unabhängig von der Lage der Flächen im Außen- oder Innenbereich.

3.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan stellt das Hafenbecken des Sophienhafens als Wasserfläche dar. Im Norden des Hafenbeckens und am westlichen Ende des Hafenbeckens sind Sonderbauflächen für die Freizeit- und Hafennutzung dargestellt. Der südwestliche Teil des Plangeltungsbereiches ist als gemischte Baufläche dargestellt. Südlich des Hafenbeckens, außerhalb des Geltungsbereiches für den Bebauungsplan Nr. 151, ist eine Wohnbaufläche dargestellt. Der Bebauungsplan steht also nur teilweise, nämlich bezüglich des Hafenbeckens und bezüglich der insgesamt gewählten räumlichen Grenze der Baugebiete zum Landschaftsraum hin in unmittelbarer räumlicher Übereinstimmung mit dem FNP.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Halle müsste im Parallelverfahren dahingehend geändert werden, um die Bereiche im Norden des Hafenbeckens und am westlichen Ende des Hafenbeckens sowie südwestlich davon als Wohnbauflächen darzustellen.

Die Stadt Halle wurde nach Rechtskraft ihres eigenen Flächennutzungsplanes Teil eines Planungszweckverbandes, der wiederum aus verschiedenen Mitgliedskommunen besteht, die nur teilweise über eigene Flächennutzungspläne verfügen. Damit liegt die Planungshoheit nicht mehr bei der Stadt Halle. Bis zur Aufstellung eines gemeinsamen Flächennut-

zungsplanes oder einer eventuellen Auflösung des Zweckverbandes und der damit verbundenen Rückübertragung der Planungshoheit an die einzelnen Mitgliedskommunen, gelten alle Bebauungspläne, die nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden können, als vorzeitige Bebauungspläne im Sinne von § 8 Abs. 4 BauGB.

Im § 8 Abs. 4 BauGB wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass bei einer Änderung der Zuständigkeit für die Aufstellung von Flächennutzungsplänen, wie sie mit dem Planungsverband durch das Gesetz zur kommunalen Zusammenarbeit im Stadt-Umland-Bereich der kreisfreien Städte Halle (Saale) und Magdeburg und zur Änderung weiterer kommunalrechtlicher Vorschriften vom 17.10.2007 gemäß § 3 eingetreten ist, ein vorzeitiger Bebauungsplan aufgestellt werden kann, bevor der Flächennutzungsplan ergänzt oder geändert worden ist.

Voraussetzung ist das Vorliegen von dringenden Gründen. Weiterhin darf der Bebauungsplan nicht der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung entgegenstehen.

Die Dringlichkeit im Falle des Bebauungsplanes Nr. 151 „Wohngebiet am Sophienhafen Nord- und Westseite“ wird wie folgt hergeleitet:

Die Entwicklung im Bereich des Sophienhafens auf der Saline-Insel ist für die gesamtstädtische Entwicklung der Stadt Halle von erheblicher Bedeutung. Hierbei ist der Bebauungsplan Nr. 151 „Wohngebiet am Sophienhafen“ im Kontext weiterer Entwicklungen zu sehen, die sich in diesem Bereich vollziehen. Bereits im Jahr 2007 wurde der Masterplan Saline als informelle Planung den städtischen Gremien erstmalig vorgestellt. Er diente seither als Grundlage für die Beschlüsse zu Einzelvorhaben im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 (IBA). In diesem Masterplan ist die mögliche Umnutzung des Bereiches um den Sophienhafen zu einem Bereich für hochwertiges Wohnen bereits enthalten. Um diese Zielstellung umzusetzen, ist es notwendig die geplante Wohnnutzung vor Immissionen aus gewerblichen oder sonstigen störenden Nutzungen zu schützen. Für eine dauerhafte gewerbliche Entwicklung ist der Bereich unter heutigen stadtplanerischen Gesichtspunkten nicht mehr geeignet. Die ursprüngliche Zielsetzung des Flächennutzungsplanes, die ein Sondergebiet bzw. auch Mischgebietsdarstellungen enthielt, ist in diesem Sinne zu konkretisieren.

In der Folge wurden aus einem ursprünglich größeren Geltungsbereich heraus die Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 151 „Wohngebiet am Sophienhafen Nord- und Westseite“, Nr. 152 „Wohngebiet am Sophienhafen Südseite“ und Nr. 153 „Hafenstraße Westseite“ neu beschlossen, um den gesamten Bereich um den Sophienhafen zu ordnen.

Im gesamten Bereich um den Sophienhafen besteht die dringende Notwendigkeit planerisch tätig zu werden, um der Gefahr städtebaulicher Fehlentwicklungen zu begegnen. Im gesamten Bereich befinden sich leer stehende Gebäude ehemaliger gewerblicher Nutzungen, deren gewerbliche Wiedernutzung nach § 34 BauGB nicht abgelehnt werden könnte. Eine solche gewerbliche Nutzung könnte jedoch die gesamte Entwicklung des Bereiches Sophienhafen im Sinne der Zielsetzungen des Masterplanes auf Jahre hinaus behindern. Die Aufteilung in drei Bebauungspläne erfolgte aufgrund der unterschiedlichen eigentumsrechtlichen Rahmenbedingungen und aufgrund der unterschiedlichen Dringlichkeit der Entwicklung in den drei räumlichen Teilgebieten.

Dabei ist der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 151 „Wohngebiet am Sophienhafen Nord- und Westseite“ als der besonders dringliche der drei Teilbereiche anzusehen. Einerseits sind mit den Anfang der 1990er Jahre sanierten Gebäuden des ehemaligen Kleinmöbel- und Restpostenhandels sowie eines Lebensmittelmarktes Strukturen vorhanden, die von ihrem baulichen Zustand eine sofortige Nachnutzung für städtebaulich nicht verträgliche Nutzungen wie Lager, Gewerbe und sonstige auch temporäre Übergangsnutzungen erlauben würden. Andererseits befinden sich mit dem ehemaligen Hochspeicher, dem Flachspeicher sowie dem Hafenmeisterhaus Gebäude innerhalb des Geltungsbereiches, die aufgrund ihrer Denkmaleigenschaften erhaltenswert sind, die zur Sicherung ihres baulichen Bestandes

möglichst schnell einer Nutzungsmöglichkeit bedürfen und deren weiterer Verfall auch zu einem erheblichen Verlust an städtebaulicher Wertigkeit des Hafensareals führen würde.

An der Erhaltung der für das Stadtbild prägenden Denkmalsubstanz besteht ein hohes öffentliches Interesse. Eine Betrachtung zur Notwendigkeit der Erhaltung dieser Substanz war auch Gegenstand der Betrachtung nach § 78 Abs. 2 WHG und ist unter Punkt 3.3 dieser Begründung nochmals dargestellt.

Ein erhebliches öffentliches Interesse an einer schnellen Umsetzung der Planung lässt sich auch aus der Bedeutung, welche das Plangebiet im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 hat, ableiten. Der unmittelbar an das Plangebiet nördlich angrenzende als IBA-Projekt errichtete Stadthafen wird von dem Betrieb des Sophienhafens erheblich profitieren. Synergieeffekte durch gemeinsame Bewirtschaftung und zusätzliche touristische Angebote werden angestrebt. Ein wichtiges Ziel des IBA-Projektes Saline ist die bessere Anbindung der Insel an die Innenstadt und die Verknüpfung des Hafens mit den touristischen Zielen in der historischen Altstadt. Die hierfür geplante Brücke und die von dieser Brücke ausgehenden Wegebeziehungen haben ihre Fortsetzung innerhalb des Plangebietes im Bereich der Hafensperrmauer und sind für das gesamte Wegesystem auf der Saline unentbehrlich. Ohne die Bauleitplanung wären diese Wegebeziehungen nicht zu sichern und das Ziel, die IBA-Projekte auf der Saline durch attraktive Wegebeziehungen zu verknüpfen, wäre in einem zentralen Bereich nicht umsetzbar.

Der Bebauungsplan steht der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung nicht entgegen, da die Festsetzungen trotz der Änderung einzelner Bauflächen dennoch an dem grundsätzlichen Nutzungsprogramm des FNP - den Grundzügen der städtebaulichen Planung - orientiert sind. Die grundlegende Entwicklungsvorgabe des FNP, wonach der Sophienhafen als Freizeithafen mit einem angrenzenden Gebiet für die Hafennutzung entwickelt werden soll, wird durch den Bebauungsplan erfüllt. Der Zuschnitt des eigentlichen Hafengebietes kann aber nach den tatsächlichen Anforderungen deutlich kleiner ausfallen als die im FNP dargestellte Sonderbaufläche. Auch das Wohnen am Hafen ist als Zielvorstellung im FNP bereits enthalten. Sowohl die dargestellte Mischbaufläche im Westen des Hafenbeckens als auch die Wohnbaufläche im Süden des Hafenbeckens dokumentieren dieses Planungsziel. Die Zielvorstellung wird durch den Bebauungsplan dahin gehend konkretisiert, dass keine zusätzlichen gewerblichen Nutzungen mehr am Hafen angesiedelt werden sollen, sofern diese das Wohnen stören können.

Dies dient der Steigerung des Wohnwertes und berücksichtigt die Tatsache, dass die Nutzung des Freizeithafens bereits eine gewisse Immissionsbelastung für das angrenzende Wohnen bedeutet, die nicht noch durch weitere eventuelle Störwirkungen verstärkt werden sollte. Letztlich werden also statt Mischgebieten allgemeine Wohngebiete (WA) um den Hafen herum entwickelt. Die Mischgebiete bleiben am Südtail der Hafenstraße erhalten, wo insbesondere der rechtswirksame Bebauungsplan Nr. 102.1a entsprechende Festsetzungen trifft.

3.3 Andere rechtliche Bindungen für die Planung

Landschaftsrahmenplan

Der Landschaftsrahmenplan sieht eine Beschränkung der baulichen Entwicklung auf die Bereiche nördlich und südlich des Sophienhafens vor. Detaillierte Angaben enthält der Umweltbericht.

Denkmalschutz

Das Hafenbecken, der Hochspeicher im Norden, der Flachspeicher im Süden, das Gebäude der Hafenmeisterei im Westen und die noch verbliebenen Gleisanlagen der Hafenbahn bilden eine Sachgesamtheit von Baudenkmalen. Das Plangebiet liegt im Bereich eines archäologischen Flächendenkmals. Hierbei handelt es sich um die Reste der Kunigundenkomturei des Deutschritterordens.

Überschwemmungsgebiet der Saale

In einer kleinen Teilfläche westlich der Hafestraße erfolgt ein Eingriff in das Überschwemmungsgebiet der Saale, welches durch die HQ 100-Linie (Eintrittswahrscheinlichkeit des maßgeblichen Hochwassers einmal in 100 Jahren) gekennzeichnet wird. Dieser Eingriff wird jedoch durch eine Vergrößerung der Überschwemmungsflächen an der Elisabethsaale mehr als ausgeglichen. Größere Teilflächen befinden sich im Überschwemmungsgebiet HQ 200 (Eintrittswahrscheinlichkeit des maßgeblichen Hochwassers einmal in 200 Jahren). Innerhalb des Überschwemmungsgebietes HQ 100 gilt ein Verbot der Ausweisung von neuen Baugebieten. Der Bebauungsplan berücksichtigt alle Bedingungen für die Festsetzung von Baugebieten im räumlichen Zusammenhang mit Überschwemmungsgebieten, was nachfolgend näher ausgeführt wird.

Die einzelnen Voraussetzungen nach § 78 Abs. 2 Nr. 1 – 9 WHG für die Zulassung der neuen Planung werden hierbei wie folgt erfüllt:

Zu Nr. 1: Im Bereich um den Sophienhafen, der bereits seit dem 19. Jahrhundert besteht, ist insbesondere die noch verbliebene Hochbausubstanz des Hafenspeichers (Hochspeicher) denkmalgeschützt. Es ist dringend erforderlich, für dieses inzwischen seit längerer Zeit leer stehende Baudenkmal eine Nachnutzung herbeizuführen. Da weder eine Wiederaufnahme der früheren Nutzung für den Frachtumschlag noch eine weitere gewerbliche Nutzung städtebaulich verträglich und / oder wirtschaftlich möglich ist, kommt nur eine Umnutzung für Wohnzwecke in Betracht. Diese bedingt aber, dass auch das Umfeld als Wohngebiet ausgewiesen wird. Dazu ist wiederum eine Bedingung, dass die heute mit baufälligen Hallen bestandenen Flächen mit geeigneten Wohngebäuden neu bebaut werden können. Eine andere Möglichkeit der Siedlungsentwicklung bestünde hier realistisch nur unter Aufgabe des Baudenkmals Hochspeicher, dies kommt jedoch nicht in Betracht.

Zu Nr. 2: Die im Bebauungsplan Nr. 151 ausgewiesenen Baugebiete grenzen unmittelbar an die südlich davon gelegene Wohn- und Mischbebauung der Hafestraße. Diese ist östlich der Straße durch den rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 102.1a der Stadt Halle als Mischgebiet festgesetzt. Westlich der Hafestraße ist unbeplanter Innenbereich nach § 34 BauGB vorhanden.

Zu Nr. 3: Eine Gefährdung von Leben und erhebliche Gesundheits- und Sachschäden sind nicht zu erwarten. Alle künftigen Nutzungen finden in Gebäuden statt, die oberhalb der HQ-200-Linie liegen. Ferner ist im Überschwemmungsfall eine Erreichbarkeit der Wohngebäude über hochwasserfreie Wegeführungen gewährleistet.

Zu Nr. 4: Die Inanspruchnahme von Teilflächen des Überschwemmungsgebietes betrifft ausschließlich randlich gelegene Flächen außerhalb des Hauptabstromquerschnittes. Dieser wird durch die vorgesehene Verbreiterung des Gewässerrandbereiches der Elisabethsaale mit Rücknahme der vorhandenen Bebauungskante durch die Planung verbessert.

Zu Nr. 5: Der verloren gehende Rückhalteraum wird vollständig ausgeglichen.

Zu Nr. 6: Einrichtungen des Hochwasserschutzes werden durch die Planung nicht berührt.

Zu Nr. 7: Nachteilige Auswirkungen auf Oberlieger sind nicht zu erwarten, weil der Hochwasserabstrom nicht gehindert wird. Nachteilige Auswirkungen auf Unterlieger können insbesondere deshalb nahezu ausgeschlossen werden, weil das Retentionsvolumen per Saldo nicht kleiner wird und das Ausgleichsvolumen im engen räumlichen Zusammenhang mit den durch die Planung verloren gehenden Rückhalteräumen, oberhalb vorhandener Nutzungen von Unterliegern, erfolgt.

Zu Nr. 8: Die Belange der Hochwasservorsorge sind dadurch beachtet, dass das verloren gehende Retentionsvolumen bezogen auf den Bemessungsfall HQ 100 in räumlicher Nähe

wieder hergestellt wird. Zudem werden auch weitere Retentionsräume im räumlichen Zusammenhang mit dem Planbereich zurück gewonnen. Dies ist durch die Beräumung der bis vor kurzem nördlich des Plangeltungsbereiches noch vorhandenen Bebauung geschehen (Flurstück 1721, ehemaliger Bauhof).

Zu Nr. 9: Alle neu zu errichtenden und die einer neuen Nutzung zuzuführenden Gebäude werden so geplant, dass die Erdgeschossfußbodenhöhe oberhalb des Bemessungspegels HQ 100 liegt. Die vorgesehenen Tiefgaragen werden mit der vorgesehenen Geländemodellierung ebenfalls hochwassersicher ausgeführt.

Die Obere Behörde für die Wasserwirtschaft des Landesverwaltungsamtes hat auf der Grundlage der oben dargelegten Zulassungsvoraussetzungen am 31.05.2010 die erforderliche Ausnahmegenehmigung nach § 78 WHG erteilt.

Landschaftsschutzgebiet

Das Landschaftsschutzgebiet der Saaleaue grenzt teilweise an den Plangeltungsbereich, wird jedoch durch die Planung nicht erfasst.

Wertvolle Baumbestände insbesondere im Randbereich außerhalb des Landschaftsschutzgebietes werden durch die Planung erhalten.

Ausführliche Angaben enthält ergänzend der Umweltbericht (Teil B dieser Begründung).

4. Städtebauliche Bestandsaufnahme

4.1 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen im Plangeltungsbereich sind, von den nachfolgend aufgeführten Ausnahmen abgesehen, Eigentum des Vorhabenträgers. Die Wasserflächen der Saale sind Eigentum des Bundes. Das Betriebsgrundstück des Wasser- und Schifffahrtsamtes ist Eigentum des Bundes. Das Straßenland der Hafenstraße ist Eigentum der Stadt Halle (Saale).

4.2 Baulicher Bestand

Im Bereich um den Sophienhafen dominieren gewerbliche Nutzungen. Vor allem nördlich und westlich des Hafens liegen große Bereiche brach. Südlich davon trifft man auf eine Anzahl noch produzierender, kleinerer Gewerbebetriebe, wobei auch hier erhebliche Leerstände und Mindernutzungen anzutreffen sind. Eine besondere Nutzungseinheit stellt die Betriebsfläche des Wasser- und Schifffahrtsamtes am nordöstlichen Ende des Hafenbeckens dar.

Das Hafenbecken ist mit dem noch erhaltenen Lagergebäude nebst den davor befindlichen Gleisanlagen der ehemaligen Hafenbahn auf der Südseite und dem markanten, die sonstige Bebauung deutlich überragenden Speichergebäude auf der Nordseite sowie dem Hafenmeisterhaus auf der Westseite denkmalgeschützt.

Das Plangebiet ist durch seine industrielle Vergangenheit stark anthropogen geprägt. Schadstoffe im Boden wurden lokal nachgewiesen. Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung vom 01.10.2010 in den oberen Bodenschichten belegen, dass die Prüfwerte für Wohngebiete für Schwermetalle (SM), Cyanide (CN) und polyzyklische aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) lokal z.T. erheblich überschritten werden. Dies betrifft ein Bereich nördlich des ehemaligen Gaswerkes (ehemalige Lehmgrube). Dieser Bereich stellt den Schwerpunkt der Bodenbelastungen im Plangebiet dar. In Archivunterlagen ist im Bereich der heutigen Hafenstraße Nr. 21 eine "aufzuschüttende Fläche" eingetragen. Eventuell handelte es sich dabei um eine Lehmgrube einer Firma, die Ende des 19. Jahrhunderts auf dem nördlich anschließenden Grundstück eine Ziegelei betrieb. Es ist zu vermuten, dass die aufzuschüttende Fläche („ehememalige Lehmgrube“) mit Reststoffen und Abbruchmaterial ver-

füllt wurde, die beim Betrieb bzw. Rückbau der Gaswerksgebäude der südlich des Plangebietes liegenden ehem. Gasanstalt anfielen.

In diesem Bereich wurden hohe Belastungen mit Cyaniden (CN), polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Schwermetallen nachgewiesen. Die Gehalte überschreiten die Prüfwerte nach Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) um ein Vielfaches. Mit einer Ausnahme sind die hohen CN- und PAK-Gehalte auf die Auffülle beschränkt. Es waren weder Gaswerksabfälle in Reinform, noch Teerpappe oder andere teerhaltige Baureste erkennbar. Der meist sehr niedrige Naphtalingehalt spricht für einen entsprechend alten Schadstoffeintrag mit vorwiegend hochsiedenden PAK. Hinsichtlich der vermuteten Gaswerksabfälle ist anzunehmen, dass zur Schaffung eines geeigneten tragfähigen Untergrundes eine Vermischung von Gaswerksabfällen mit anderen Auffüllmaterialien stattgefunden hat (siehe auch unter Nr. 6.14).

4.3 Verkehrserschließung

Die Erschließung des Gebietes erfolgt über die Hafenstraße.

Die Hafenstraße ist von der Querschnittsbreite her geeignet, um ihre Funktion als Erschließungsstraße zu erfüllen. Der Ausbauzustand erfordert im Zusammenhang mit größeren Neubauvorhaben eine grundlegende Erneuerung.

Die Randstreifen der Hafenstraße werden teilweise als Parkflächen genutzt. Gehwege sind im südlichen Teil beidseitig, und im nördlichen Teil einseitig vorhanden.

Die untergeordneten Erschließungsanlagen in den neuen Baugebieten müssen überwiegend neu hergestellt werden. Lediglich der Weg am Nordufer des Hafens wurde vor kurzem grundhaft ausgebaut.

4.4 Stadttechnische Erschließung

Der Bereich des Bebauungsplanes ist abwasserseitig erschlossen. In der Hafenstraße wurde ein Schmutzwasserkanal sowie eine Schmutzwasserpumpwerk errichtet.

Zur Ableitung des Regenwassers kann vorerst der vorhandene Regenwasserkanal genutzt werden. In Abhängigkeit von der weiteren baulichen Entwicklung am Sophienhafen wäre im Zuge eines grundhaften Ausbaus der Hafenstraße die Neuerrichtung eines Regenwasserkanals evtl. notwendig und möglich.

Die Versorgung mit Elektroenergie, Gas, Trinkwasser und Telekommunikationsanschlüssen ist durch die bestehenden Hauptleitungen in der Hafenstraße sicher gestellt.

Nähere Ausführungen insbesondere auch zu den notwendigen Investitionen enthält Abschnitt 7 der Begründung.

5. Planungskonzept

5.1 Städtebauliches Konzept

Grundlage der städtebaulichen Planung des Bebauungsplanes ist ein Masterplan, mit dem der gesamte Bereich um den Sophienhafen planerisch betrachtet wurde. Ergänzend wurde für die Konzeptfindung zu den besonders prägenden Baukörpern ein Gutachterverfahren mit 5 Architekturbüros durchgeführt, dessen Ergebnisse in die Planung eingeflossen sind. Ferner wurde eine Gestaltungskonzeption für die öffentlichen Räume erarbeitet. Auf den vorgenannten Grundlagen aufbauend beruht das städtebauliche Konzept des Bebauungsplanes auf den folgenden Grundgedanken.

Das Gebiet um den Sophienhafen grenzt mit $\frac{3}{4}$ seiner Umringlinie an die umgebende Landschaft der Saaleaue. Nur $\frac{1}{4}$ der Umgebung ist durch Bauten geprägt. Das Gebiet wird daher als Hafen in der Flusslandschaft gestaltet. Dies erfordert offene Räume, die Blickbezüge zur

Landschaft in großem Umfang zulassen und keine geschlossenen Raumkanten um den Hafen, die die Landschaft zur Rückseite degradieren. Das städtebauliche Strukturkonzept sieht diese offenen Räume entlang eines orthogonalen Rasters vor, das sich als Ordnungsmuster an den Raumkanten des Hafenbeckens orientiert.

Der Sophienhafen wird als Freizeithafen mit ca. 60 Liegeplätzen neu ausgestattet und wieder in Betrieb genommen. Der denkmalgeschützte Flachspeicher nimmt die notwendigen Nebenfunktionen wie Bootsbedarfshandel auf.

Der Hochspeicher auf der Hafen-Nordseite wirkt als maßstabsbildender Solitär. Seine Ostseite bildet zugleich die Bruchkante zwischen höherer und dichterem Bebauung mit Wohnformen von der 2-Zimmer-Wohnung bis zu Loft und Penthaus und der stärker aufgelockerten Bebauung mit Familienhäusern. Die großmaßstäbliche Bebauung konzentriert sich um die Hafenstraße und findet ihren Hochpunkt in dem Punkthaus am Hafenkopf, das in der Achse des Hafenbeckens liegt.

Der Hafenkopf ist für Wohnen und einige Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Mit der Etablierung eines Seniorenhauses auf der Westseite der Hafenstraße wird die künftig bevorzugte Wohnlage am Hafen auch für pflegebedürftige Menschen geöffnet und das Angebot an Wohnformen um altersgerechtes und betreutes Wohnen bis hin zur Pflegeunterbringung erweitert.

Der Flachspeicher wird einen Gastronomiebetrieb mit sommerlicher Außengastronomie erhalten.

Mit dem Vorhabenträger wurde zur Absicherung gestalterischer Grundsätze eine städtebauliche Gestaltungsvereinbarung geschlossen.

5.2 Verkehrskonzept

Die Verkehrsanbindung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Mansfelder Straße / Hafenstraße. In der Mansfelder Straße befindet sich mit der Straßenbahnhaltstelle „Saline“ auch die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Die Entfernung zwischen dem Sophienhafen und der Haltestelle beträgt ca. 450 m.

Die Verkehrsanbindung für den Fuß- und Radverkehr erfolgt derzeit ebenfalls noch über die Mansfelder Straße und die Hafenstraße. Durch die im Rahmen der Internationalen Bauausstellung 2010 bis zum Jahr 2012 geplanten Brücken über den Kotgraben und über die Schifffahrtsaale wird künftig eine neue, direkte Anbindung des Hafenviertels an die Altstadt gegeben sein. Die Kotgraben-Brücke führt direkt auf eine Wegeführung am südlichen Hafenkai. Längerfristig ist die Erweiterung der Wegebeziehung in Richtung Westen über die Elisabethsaale nach Halle-Neustadt und Heide-Süd geplant.

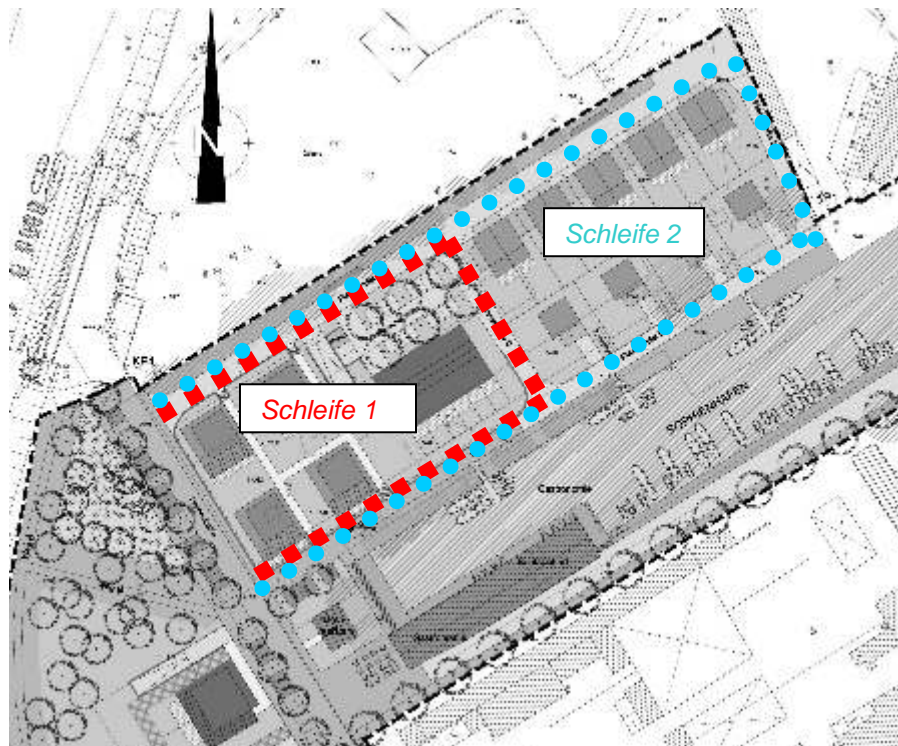
Die kleinräumige Erschließung um den Hafen erfolgt auf der Nordseite als Schleifenerschließung mit Mischverkehrsflächen. Dabei wird die vorhandene Wegeführung am Kai aufgenommen und weiter genutzt. Es ist vorgesehen, die Erschließung des Wasser- und Schifffahrtsamtes auf die Nordseite der Bebauung in die Planstraße A zu verlagern, um den Weg am Hafen weitestgehend von Verkehr frei zu halten. Das Wasser- und Schifffahrtsamt hat seine Bereitschaft zur Mitwirkung an dieser Lösung erklärt.

Auf der Südseite des Hafens ist bei der Erschließung zu berücksichtigen, dass zunächst nur der vorhandene Hafenkai mit ca. 10 m Breite zur Verfügung steht, die weiter südlich angrenzenden Grundstücke sind nicht kurzfristig verfügbar. Deshalb wird zunächst nur der Kai als Teil der privaten Hafenanlage ausgebaut. Es wird ein Gehrecht und Radfahrrecht für die Öffentlichkeit vorgesehen, so dass der Kai als Verbindung zu den neuen Brücken im Osten und in Richtung Innenstadt nutzbar wird. Eine Realisierung bis zur Fertigstellung der neuen Brücken zur Innenstadt wird angestrebt.

Für die Erschließung des Wohngebietes im Norden des Hafens wird bezüglich der Nutzung durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge ein zweifaches Schleifensystem vorgesehen.

Die erste dieser beiden Schleifen für die Fahrzeuge, die die Baugebiete WA 3.1, WA 3.2 und WA 4 über die Planstraße A andienen, führt über Planstraße C und den Hafenweg (Weg B) wieder aus dem Gebiet heraus (vgl. Grafik 1) Dazu ist der Hafenweg für Ver- und Entsorgung- sowie Lieferfahrzeuge frei.

Grafik 1: Erschließungsschleifen für LKW-Verkehre



Die zweite Schleife für Fahrzeuge, die die Baugebiete WA 5 und 6 andienen, führt über die östliche Querspange (Planstraße D) und den Hafenweg (Planstraße E), sowie über die mittlere Querspange (Planstraße C) wieder aus dem Gebiet heraus. Auch diese Wegeführung ist in der oben stehenden Grafik dargestellt.

Für den allgemeinen LKW-Verkehr soll das Gebiet durch entsprechende Beschilderung mit dem Hinweis auf die nicht vorhandene Wendemöglichkeit gesperrt bleiben.

5.3 Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange und Freianlagenkonzept

Vor allem am nördlichen und östlichen Rand des Plangebietes sind strukturbestimmende Gehölzgruppen vorhanden und bleiben zum Teil erhalten. Dazu kommen um den Hafen einzelne Solitäräume und der Gehölzbestand auf der nördlichen Hafentböschung, die als grüne Böschung mit einzelnen Zugängen zum Wasser erhalten werden soll.

Die Hafenstraße und der südliche Kai erhalten eine jeweils einreihige, Richtung und Lage der beiden Hauptachsen des Gebietes betonende Baumreihe. Hier sollen großkronige Bäume gepflanzt werden.

Für die mehrgeschossigen Bauten sind generell, mit Ausnahme des Seniorenhauses, Tiefgaragen vorgesehen. Diese müssen um ca. 1 m aus dem Geländeniveau heraus gehoben werden, um Probleme im Überschwemmungsfall zu vermeiden. Gestalterisch soll dies so gelöst werden, dass die Bauquartiere mit entsprechend hohen Mauern in gut gestalteter

Form, zum Beispiel als Natursteinwände, auch als Gabionen, „angehoben“ werden. Die so entstehenden Plateaus fassen jeweils ein Quartier räumlich und bilden mit den an Kaimauern erinnernden Einfassungen eine gestalterische Besonderheit des neuen Hafenviertels. Auf den Plateaus liegen auch die Einzelgärten, die zu fast allen Erdgeschosswohnungen gehören und die Gemeinschaftsflächen mit dem bauordnungsrechtlich erforderlichen Spielplatz.

Weitere Spielangebote für größere Kinder (6 bis 12 Jahre und älter) befinden sich in der näheren Umgebung. Insbesondere werden mit der Fertigstellung der Brücken über den Kotgraben und die Schifffahrtssaale die Spielangebote auf der Würfelwiese gut erreichbar.

Der Platz am Hafenkopf soll als Fläche für die Außengastronomie am Hafen und für Veranstaltungen genutzt werden und von parkenden Autos frei bleiben. Vom Platz sollen Stufen direkt zum Wasser führen.

6. Begründung der Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung, Fläche mit besonderem Nutzungszweck

6.1.1 Allgemeine Wohngebiete

In den allgemeinen Wohngebieten soll in erster Linie die Wohnnutzung im Gebiet um den Hafen neu etabliert werden, um den Bereich insgesamt zu beleben und die sehr gute Wohnlage am Wasser und zugleich in der Nähe der Alt- und Neustadt, inmitten der Auenlandschaft, zu nutzen. Es ist ein Wohnkonzept unterschiedlichster Wohnformen bis hin zum Seniorenwohnen und einem Pflegeheim vorgesehen.

Zugleich sind auch Ansiedlungsmöglichkeiten für einzelne gewerbliche Nutzungen gewollt, die das Wohnen auch unter Berücksichtigung der besonderen Schutzansprüche des Seniorenhauses nicht stören.

Daher werden Bürokomplexe (Anlagen für Verwaltungen) sowie die für die Entwicklungsziele unverträglichen Gartenbaubetriebe und Tankstellen nicht zugelassen.

6.1.2 Fläche mit dem besonderen Nutzungszweck „Freizeit-Hafengelände“

Die Fläche wird für die Ansiedlung der hafentypischen Nutzungen vorgesehen, die für die Entwicklung des Wassertourismus auf der Saale und eine Entwicklung als Freizeithafen notwendig und sinnvoll sind.

Dies sind in erster Linie die erforderlichen Bootsliegeplätze, Bootsbedarfshandel, Hafenmeisterei sowie gastronomische Nutzungen. Daneben können auch weitere gewerbliche Nutzungen treten, die für den Betrieb der o.g. Hauptnutzungen erforderlich sind.

Es werden aufgrund der zulässigen beiden Hauptbetriebsarten Hafen und Gastronomie, die jeweils eine ständige Anwesenheit bzw. kurzfristige Verfügbarkeit von Personal benötigen können, insgesamt zwei Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal zugelassen.

Die Festsetzung ist in ihrer besonderen Konzeption eines innerstädtischen Freizeithafens nur am Sophienhafen umsetzbar. Dies bildet aus der speziellen Bindung an genau diesen Standort heraus den besonderen städtebaulichen Grund für die Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB.

Die Wasserfläche des Hafenbeckens wird überdeckend in die Fläche mit dem besonderen Nutzungszweck einbezogen und somit eindeutig als Freizeithafen festgesetzt. Liegeplätze des Wasser- und Schifffahrtsamtes bleiben zulässig. Die vorhandene Nutzung soll nicht verdrängt werden. Vielmehr ist eine gemeinsame Nutzung technischer Anlagen des Wasser- und Schifffahrtsamtes für dessen eigene Fahrzeuge und den Freizeitverkehr angestrebt.

Zu dem Nutzungszusammenhang des Hafens gehört auch eine Teilfläche westlich der Hafenstraße, die für die Anlage notwendiger Stellplätze in räumlicher Nähe des Hafens vorgesehen wird. Dies ist deshalb notwendig, weil auf dem ca. 10 Meter breiten Hafenkai, der zugleich auch als Rad- und Fußwegverbindung zur Kotgrabenbrücke und damit zur Altstadt vorgesehen ist zwar die Andienung der Bootsliegeplätze zum Be- und Entladen, nicht aber das Dauerparken möglich ist. Die räumlichen Verhältnisse wären hier für Parkplätze sehr eng. Zudem würden die parkenden Fahrzeuge auch die Aufenthaltsqualität einer Hafenpromenade, wie sie hier gedacht ist, zu sehr schmälern.

Die Schallimmissionen durch die Hafennutzung an der benachbart geplanten Wohnbebauung (hier auch südlich des Hafenbeckens) sind zu begrenzen. In der Bauleitplanung wird hierzu eine Lärmkontingentierung vorgenommen. Die konkrete Ausformung des Hafenbetriebs kann und muss so erst mit der Objektplanung vorgenommen werden. Die Einhaltung der Kontingente ist dann rechnerisch nachzuweisen. Die Kontingentierung kann sich auf die Bauflächen innerhalb des Hafengebietes beschränken und betrifft vor allem die Außengastronomie, eine Begrenzung der Bootsfahrten auf der Wasserfläche ist nach den zugrunde liegenden Untersuchungen nicht erforderlich.

Die jetzt vorhandene Wohnnutzung in dem Gebäude Hafenstraße Nr. 29 genießt Bestandschutz. Im Falle des Wegfalls des Wohngebäudes soll aber an seiner Stelle kein Neubau vorgenommen werden. Daher wird für das Gebäude keine überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

6.2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

Die Festsetzung der Grundflächenzahl erfolgt nach den tatsächlichen Bebauungskonzepten für die einzelnen Baugebiete differenziert, höchstens bis zu dem für allgemeine Wohngebiete zulässigen Höchstwert mit 0,4 (§ 17 BauNVO).

In den Baugebieten WA 1 und WA 2 westlich der Hafenstraße existieren aufgrund der teilweisen Lage der Gebiete im Überschwemmungsgebiet große nicht überbaubare Grundstücksflächen. Dem entsprechend ist die Grundflächenzahl jeweils auf das faktisch erreichbare, mit der Größe der überbaubaren Flächen abgestimmte Maß bezogen.

Ähnliches gilt für das Baugebiet WA 4, wo die überbaubare Grundstücksfläche sich auf den denkmalgeschützten Speicher beschränkt.

Dadurch wird im Bezug auf die Bestandssituation insgesamt eine deutliche Verminderung des Gesamtversiegelungsgrades des Planbereiches herbeigeführt, was sich im Hinblick auf gesunde Wohnverhältnisse positiv auswirken wird. Dem Schutzgut Boden wird durch diese Festsetzung in hohem Maße Rechnung getragen.

Aufgrund der vorgesehenen Unterbauung mit Tiefgaragen wird in den Baugebieten WA 3.1, WA 3.2 und WA 4 eine Gesamtversiegelung von mehr als 0,6 erreicht. Diese Mehrversiegelung wird jedoch bei rechnerischer Einbeziehung der Baugebiete WA 1, 2, 5 und 6 wieder ausgeglichen. Der Gesamtversiegelungsgrad der Gebiete bleibt faktisch auf unter 0,6 begrenzt. Diesem Umstand trägt die textliche Festsetzung Nr. 1.2.1 Rechnung, die nur bezogen auf die Baugebiete WA 3.1, WA 3.2 und WA und 4 die Überschreitung bis 0,8 zulässt.

Die Beschränkung von Überschreitungen der GRZ in dem Baugebiet WA 1 entspricht der örtlichen Situation mit ihren tatsächlichen Bebauungsmöglichkeiten. Ähnlich wie schon bei der Festsetzung der GRZ ist es in diesem Baugebiet wegen der Lage großer Teilflächen im Überschwemmungsgebiet nicht sinnvoll und erforderlich, das volle Überschreitungsmaß von 50 % zuzulassen. Zudem ist es, wie im vorher gehenden Absatz dargelegt wurde, erforderlich, in geeigneten Bereichen die Bodenversiegelung so zu beschränken, dass im Gesamt-

zusammenhang der Baugebiete des Bebauungsplanes das Maß von 0,6 nicht überschritten wird. Diesem Ziel dient die Beschränkung in dem Baugebiet WA 1, ohne dass dadurch die faktischen Bebauungsmöglichkeiten, die dem städtebaulichen Konzept des Bebauungsplanes entsprechen, leiden.

Da teilweise Gemeinschafts-Stellplätze vorgesehen werden ist es notwendig, deren Anrechnung auf die Grundstücksfläche planerisch vorzugeben. Anderenfalls würden die Möglichkeit der Grundstücksteilung in unangemessener Weise eingeschränkt, ohne dass dafür ein planerisches Erfordernis bestünde.

Der Nutzerkreis der Gemeinschaftsanlagen umfasst jeweils die Wohnnutzungen in beiden Baugebieten WA 3.1, WA 3.2 und WA 4.

6.2.2 Zahl der Vollgeschosse und Höhe der baulichen Anlagen

Die Festsetzung der Vollgeschosszahlen orientiert sich am Bestand bzw. an den oben bereits beschriebenen Entwicklungszielen. So wird für den zu erhaltenden ehemaligen Speicher eine Zahl von acht Geschossen als Höchstmaß festgesetzt. Die Wohnbebauung am Hafen kann, als Abstufung zu der viergeschossigen Bebauung im Südteil der Hafestraße und im Kontext der Maßstabsbildung durch den Hochspeicher in der Zone an der Hafestraße sowie zwischen Hafestraße und Hochspeicher bis viergeschossig zuzüglich Staffelgeschoss sein.

Dabei werden für das Seniorenhaus im Baugebiet WA 1, für die Stadthäuser in den Baugebieten WA 3.1 und WA 3.2 sowie für die Doppelhäuser im Baugebiet WA 5 mit der textlichen Festsetzung Nr. 1.2.2 und der entsprechenden Vollgeschossfestsetzung in der Planzeichnung Staffelgeschosse zugelassen, die nach der BauO LSA Vollgeschosse sind. Diese Gestaltung mit Staffelgeschossen ist mit dem gestalterischen Ziel einer in der Höhe und Bauweise zwischen unterschiedlichen Maßstäblichkeiten vermittelnden Bebauung sinnvoll.

Die Bebauung soll straßenbegleitend zugleich, zur Herausbildung von Raumkanten, auch mindestens dreigeschossig sein (siehe auch den nachfolgenden Abschnitt zur Höhe der baulichen Anlagen). Als städtebaulicher Akzent wird in der Blickachse des Hafenbeckens ein höherer Baukörper mit bis zu acht Vollgeschossen zugelassen.

Da die Tiefgaragen sich teilweise im Sockel- bzw. aus dem Erdreich ragenden Kellergeschoss befinden können, wird klarstellend festgesetzt, dass Garagengeschosse in ansonsten anders genutzten Gebäuden nicht als Vollgeschosse zu berechnen sind. Eine Schmälerung der tatsächlich möglichen Zahl der Wohngeschosse ist im Vollzug des Bebauungsplanes nicht gewollt. Fehlentwicklungen bei der gesamten Gebäudehöhe werden zudem durch die Festsetzung der Höhe der baulichen Anlagen (HbA) verhindert.

Ergänzend wird, inhaltlich korrespondierend mit der Vollgeschossfestsetzung, die Höhe der baulichen Anlagen zur maßlich konkreten Steuerung der Gebäudehöhen festgesetzt. Die Höhenfestsetzung geht von einer Brutto-Geschosshöhe von 3,0 - 3,5 m aus. Somit wird beispielsweise bei drei Vollgeschossen als Mindestmaß und vier Vollgeschossen als Höchstmaß eine Mindesthöhe von 10 m über der angegebenen Bezugshöhe und ein Höchstmaß von 12,5 m über derselben Bezugshöhe festgesetzt. Die Bezugshöhe ist an der jeweils heute vorhandenen Geländehöhe und an der Höhe der angrenzenden Verkehrsflächen orientiert, wobei sie zugleich nicht die Festsetzung einer geplanten Geländehöhe oder einer Erdgeschossfußbodenhöhe beinhaltet. Hier verbleibt ein Gestaltungsspielraum für die Bauausführung. Zur Steuerung des städtebaulichen Erscheinungsbildes der Tiefgaragen erfolgt dort, wo diese als „Sockel“ der Bebauung vorgesehen sind, auch eine Festsetzung der Geländehöhe.

Überschreitungen der festgesetzten Höhe durch technische Anlagen können im Einzelfall erforderlich werden und daher ausnahmsweise zugelassen werden.

An der nördlichen Hafenkante wird gemäß dem städtebaulichen Gestaltungskonzept grundsätzlich eine zweigeschossige Bebauung vorgesehen, um auch hier eine städtebaulich wirksame Raumkante zu erzeugen. Um die individuelle Gestaltungsfreiheit für den einzelnen Baukörper zu erhöhen, werden aber auch eingeschossige Anbauten zugelassen, die die Mindesthöhe unterschreiten.

Die in der Nutzungsschablone enthaltene Mindesthöhe für die Erdgeschossfußbodenhöhe wird unter Gliederungsnummer 6.13 begründet.

6.2.3 Geschossflächenzahl (GFZ)

Eine Festsetzung der Geschossflächenzahl ist im Bebauungsplan gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO nicht generell erforderlich. Soweit keine Festsetzung getroffen wird, gilt in allgemeinen Wohngebieten die Obergrenze des § 17 BauNVO von 1,2.

Die Geschossflächenzahl wird im Bebauungsplan daher dort festgesetzt, wo aus städtebaulichen Gründen ein Maß von mehr als 1,2 erforderlich ist. Dies ist nur für die Baugebiete WA 3.1, WA 3.2 und WA 4 im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem denkmalgeschützten Speicher der Fall. Das Gebiet war vor 1962 bereits bebaut, insofern sind für die Festsetzung der GFZ von 1,6 statt 1,2, die hier vorgenommen wird, lediglich städtebauliche Gründe (keine besonderen städtebaulichen Gründe) erforderlich. Diese sind aufgrund der Notwendigkeit gegeben, die denkmalgeschützte Bausubstanz einer neuen Nutzung zuzuführen.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben hierbei gewahrt, denn der Speicher hat auf der Nord- und der Südseite keine angrenzende Bebauung, vielmehr sind Freiflächen und Wasserflächen vorhanden. Ebenso wird für die vorgesehenen Neubauten die Belichtung und Belüftung durch die offene Bauweise und die Gewährleistung jeweils entweder im Westen, Norden oder Süden anbaufreier Seiten sichergestellt. Zudem werden entlang der Saale, auch im Geltungsbereich des Bebauungsplanes, große öffentlich zugängliche Grünbereiche entstehen.

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt entstehen nicht, weil die Bausubstanz bereits vorhanden ist und lediglich neu genutzt wird bzw. zuvor bereits versiegelte und baulich genutzte Flächen neu bebaut werden.

Die verkehrstechnischen Erfordernisse werden mit der geplanten Erschließung erfüllt, insbesondere ist die Unterbringung der notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen von städtebaulicher Bedeutung.

Sonstige der Festsetzung entgegen stehende öffentliche Belange gehen aus dem Abwägungsmaterial zum Bebauungsplan nicht hervor.

6.3 Überbaubare Grundstücksflächen und Bauweise

6.3.1 Überbaubare Grundstücksflächen

Die Grenzen der Baufelder sind durch Baugrenzen definiert, so dass eine angemessene Gestaltungsfreiheit für die Bebauung insgesamt gewährleistet ist. Hinzu kommen eine Reihe von ergänzenden Bestimmungen, die nachfolgend begründet werden:

- Die zulässigen Überschreitungen durch Balkone und Vordächer werden zur Vergrößerung der baulichen Gestaltungsmöglichkeiten bei gleichzeitiger Wahrung des städtebaulichen Konzepts durch Festsetzungen eindeutig geregelt.
- Zur Gewährleistung einer städtebaulich geordneten Baufluchtausbildung wird straßenseitig an der Hafestraße und der Planstraße A das Vortreten von Gebäudeteilen vor die Baugrenze bzw. Baulinie teilweise nicht zugelassen.

- Im Baugebiet WA 4, das wegen des Denkmalschutzes unmittelbar an den bestehenden Baukörper des Speichers angelegte Baugrenzen aufweist, wird zur Vergrößerung der architektonischen Gestaltungsmöglichkeiten das Vortreten von Balkonen und Vordächern vor die Baugrenze über das nach BauNVO bereits ohnehin zulässige Maß hinaus bis zu 2 m gestattet.

6.3.2 Bauweise

Als Regellösung wird die offene Bauweise festgesetzt. Dies entspricht dem städtebaulichen Konzept, das offene, für vielfältige Bezüge mit dem Landschaftsraum durchlässige Räume vorsieht.

Die abweichende Bauweise „a1“ wird nur im Baugebiet WA 1 festgesetzt, wo die vorgesehene Nutzung durch ein Seniorenhaus eine Baukörperlänge von mehr als 50 m straßenseitig zur Hafenstraße erfordert.

Die abweichende Bauweise „a2“ wird festgesetzt, wo im Baugebiet WA 3.1 und WA 3.2 in besonders empfindlicher landschaftlich exponierter Lage eine Punkthausbebauung entwickelt werden soll. Die festgesetzte allseitige maximale Gebäudelänge von 19 m gewährleistet sowohl ein verträgliches Einfügen in die landschaftliche Situation als auch eine sinnvolle Grundrissausbildung der angestrebten Gebäude.

6.4 Stellplätze und Garagen

Für die verdichteten Bauquartiere des mehrgeschossigen Wohnungsbaus wird eine Unterbringung der notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen vorgesehen. Mit dieser Festsetzung soll eine gestalterisch unverträgliche und die Wohnqualität empfindlich schmälernde Ballung oberirdischer Stellplätze und Garagen vermieden werden, die ohne die Einrichtung von Tiefgaragen sonst unvermeidlich wäre. Im Falle der Baugebiete WA 3.1/ WA 3.2 / WA 4 wird ergänzend eine Fläche für oberirdische (Besucher-) Stellplätze vorgesehen, da im Straßenraum kein entsprechendes Platzangebot für öffentliche Stellplätze verfügbar gemacht werden kann.

Die Lage der Zufahrten ist zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Nutzungsqualität durch Emissionen festgelegt.

Wo eine Bebauung mit Einfamilienhäusern vorgesehen ist, sind oberirdische Garagen zulässig. Um eine geordnete Entwicklung zu gewährleisten, sind sie in unmittelbarer räumlicher Zuordnung zu den Hauptgebäuden und somit innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen anzuordnen.

Westlich der Hafenstraße wird eine Fläche für Stellplätze festgesetzt, die das Anlegen notwendiger Stellplätze für den Hafenbetrieb ermöglicht. Ferner wird eine kleinere entsprechende Fläche östlich der Hafenstraße vor dem Hafenmeistergebäude vorgesehen.

6.5 Nebenanlagen

Die Bemessung der überbaubaren Grundstücksflächen in den WA - Gebieten ist ausreichend, um hier auch grundsätzlich alle Nebengebäude (Nebenanlagen, die Gebäude im Sinne des § 2 der BauO LSA sind) anordnen zu können. Andererseits ist die vorgesehene Bauungsstruktur auch von solcher Dichte, dass Nebengebäude innerhalb der verbleibenden Freiflächen (nicht überbaubaren Grundstücksflächen) eine nachteilige Zusatzverdichtung bedeuten würden. Außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen können somit nur solche Nebenanlagen angeordnet werden, die keine Gebäude sind, wie beispielsweise: Gartenterrassen, Pergolen, Stützmauern usw.. Diese werden in der Regel aufgrund ihrer geringen Größe keine bodenrechtlichen Spannungen auslösen und können beispielsweise auch

als Zubehör zu Spielplätzen sinnvoll sein. Der maximale Versiegelungsgrad der Grundstücksfläche ist bei der Anlage aller Nebenanlagen als Grenze der Bebaubarkeit zu beachten.

6.6 Verkehrsflächen

6.6.1 Öffentliche Verkehrsflächen

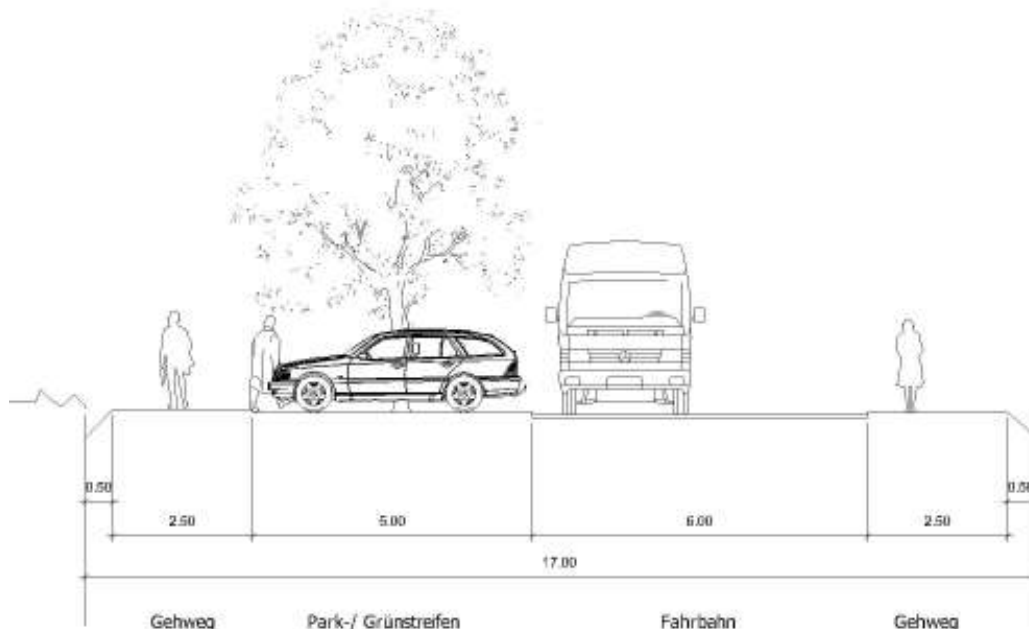
Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt unter den Anforderungen an eine kosten- und flächensparende Bauweise und eines überwiegend verkehrsberuhigten Charakters des Plangebietes. Lediglich die Hafenstraße erhält durch ihre Sammelstraßenfunktion einen davon abweichenden Charakter. Die festgesetzten Querschnittsbreiten orientieren sich an den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt 06).

Die Regelquerschnittsaufteilung der Hafenstraße stellt sich wie folgt dar:

Der Querschnitt wird im Trennsystem mit beidseitigem Gehweg vorgesehen. Einseitig wird ein Senkrechtparkstreifen vorgesehen, der mit einer Alleepflanzung kombiniert wird. In der Kombination der Mindestquerschnittsbreiten dieser Elemente ergibt sich einschließlich des seitlichen Bordstreifens die Regelbreite der öffentlichen Verkehrsfläche für den geplanten Ausbau mit 17 m wie folgt:

Querschnitt mit 0,5 m Bordstreifen, 2,5 m Gehweg, 5,0 m Stellplätze senkrecht zu Fahrbahn, 6,0 m Fahrbahn, 2,5 m Gehweg und 0,5 m Bordstreifen (vgl. Grafik 2). Der Bordstreifen entfällt dort, wo Stützwände unmittelbar an die Verkehrsfläche grenzen.

Grafik 2: Straßenquerschnitt Hafenstraße (Ausbauquerschnitt)



Der Querschnitt weicht im Süden wegen der Anpassung an vorhandene Grundstücksgrenzen und an den vorhandenen Anschlussquerschnitt des südlichen Teilstücks der Hafenstraße von dem o.a. Regelquerschnitt ab.

Der Querschnitt weicht ferner dort von dem Regelquerschnitt ab, wo ein Randstreifen wegen unmittelbar an den Straßenraum grenzenden baulichen Anlagen nicht erforderlich ist (Querschnittsbreite 16,50 m am Teilgebiet WA 3.1).

Die untergeordneten öffentlichen Erschließungsstraßen werden als Mischverkehrsflächen vorgesehen. Die notwendige nutzbare Mindestquerschnittsbreite beträgt hierbei 5,50 m zuzüglich je 0,50 m beidseitigem Randstreifen für die Hauptzufahrt der Baugebiete WA 3.1 und WA 3.2 bis WA 6. Für die untergeordneten Planstraßen und die Fußwege gelten geringere Querschnittsbreiten von 4,50 m zuzüglich 0,5 m Bordstreifen, da hier der Begegnungsfall LKW / LKW nicht maßgeblich ist.

Für selbständig vorgesehene Fußwege gilt eine nutzbare Mindestbreite von 2,0 m (Verkehrsfläche 3,0 m). Es sind ggfs. versickerungsfähige Bauweisen zu verwenden.

Der Fußweg in Planstraße B wird entsprechend dem bereits vorhandenen Ausbau festgesetzt.

6.6.2 Private Verkehrsfläche

Nördlich des Hafenbeckens ist die dort bereits vorhandene Straße teilweise (im östlichen Abschnitt) nur zur Nutzung durch wenige Anlieger vorgesehen. Soweit dies der Fall ist wird eine private Verkehrsfläche festgesetzt. Eine Übernahme eines Privatweges, der lediglich vier Grundstücke erschließt, ist durch die Stadt Halle nicht erforderlich. Für Privatwege gilt ein nutzbarer Mindestquerschnitt von 4,50 m.

6.7 Grünflächen

Im Uferbereich der Elisabethsaale werden zum Ausgleich für die relativ hohe Bebauungsdichte im Plangebiet öffentliche Grünflächen festgesetzt, die einen Zugang zur Uferböschung der Saale gestatten. Die Breite der Flächen gestattet eine naturnahe, aufgelockerte Gestaltung mit einem uferbegleitenden Weg und Baumpflanzungen, die auch zum Aufenthalt und zur Erholung einlädt.

Im Seitenbereich werden private Grünflächen vorgesehen. Es handelt sich hier um Flächen, die wegen ihrer Lage im Überschwemmungsgebiet keinen Baulandcharakter haben, die aber dennoch Teil der privaten Grünanlagen für die geplante Wohnbebauung sein sollen.

6.8 Wasserfläche

Die Wasserfläche des Hafenbeckens wird überwiegend entsprechend ihrem tatsächlichen baulichen Bestand festgesetzt. Am westlichen Ende ist eine neue Gestaltung des Ufers mit einer großzügigen Freitreppe vorgesehen. Hier wird die Wasserfläche entsprechend dieser Planungsabsicht festgesetzt.

6.9 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Für die öffentliche Wegeführung in Richtung Innenstadt als Zuwegung zu den geplanten Brücken über den Kotgraben und die Schifffahrtssaale wird auf der vorhandenen Kaianlage des Hafens eine mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Öffentlichkeit zu belastende Fläche festgesetzt. Die Kaianlage behält somit primär ihren vorhandenen Charakter, sie dient vorrangig der Erschließung des Hafenbeckens und ist somit Teil der Hafenanlage. Ihre sekundäre Funktion ist die mit dem Wegerecht zu sichernde Durchwegung. Dies entspricht dem unter Nr. 5.2 dargelegten Verkehrskonzept.

Innerhalb der privaten Verkehrsfläche befinden sich nördlich des Hafenbeckens Leitungen, die der Erschließung des Standortes der Wasser- und Schifffahrtsamtes dienen. Diese müssen bei einem Eigentumsübergang der jetzt im Bundeseigentum befindlichen Erschließungsfläche auf private Dritte dauerhaft durch ein Leitungsrecht gesichert werden.

6.10 Festsetzungen zum Immissionsschutz

Die nachfolgenden Ausführungen beruhen bezüglich der Immissionsgrößen auf den Gutachten des Ingenieurbüros Goritzka, Bericht 2773/09.

a) Gewerbelärm und gewerbliche Vorbelastung des Gebietes, Freizeitlärm

Bezogen auf den Gewerbelärm sind durch die im Gebiet verbleibenden Betriebe keine schädlichen Umwelteinflüsse an der schutzbedürftigen Bebauung zu erwarten.

Die Gutachten berücksichtigen die bestehenden Betriebsstandorte, insbesondere des Wasser- und Schifffahrtsamtes. Für den Freizeithafen wird hierbei eine Begrenzung der Auswirkungen in abstrakter Form durch die Lärmkontingentierung als Teil der Definition des besonderen Nutzungszwecks vorgenommen (siehe auch unter Nr. 6.1). Die benachbarte Freibadanlage wirkt sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht nachteilig aus.

b) Verkehrslärm

Die zweite maßgebliche Immissionsquelle für die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen ist der Straßenverkehr.

Dabei ist nach dem Schallimmissionsgutachten von einer maximalen Belastung mit 59 dB (A) tagsüber und 49 dB (A) nachts an der Gebäudekante zur Hafestraße auszugehen. Der Grenzwert der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts für Wohngebiete wird somit zwar erreicht, aber nicht überschritten. In der Prognose sind als schallschützende Maßnahmen der Ausbau der Hafestraße mit Asphaltbelag auf dem innerhalb des Plangeltungsbereiches gelegenen Abschnitt sowie die Festlegung der gesamten Hafestraße und der Planstraßen als Tempo-30-Zone berücksichtigt. Es sind darüber hinaus keine gesonderten Maßnahmen zum Schallschutz bezüglich des Verkehrslärms vorzusehen.

c) Kennzeichnung der Lärmpegelbereiche und passiver Schallschutz

Es sind unter Berücksichtigung der kumuliert prognostizierten Belastung aus Verkehrs-, Gewerbe- und Freizeitlärm Maßnahmen zur Gewährleistung von zumutbaren Innenraumpegeln notwendig. Hierbei kann auf die DIN 4109 zurückgegriffen werden, die bei den ermittelten Außenlärmpegeln (Lärmpegelbereiche II und III) ein resultierendes Schalldämm - Maß von 35 dB (A) bzw. 30 dB(A) im Lärmpegelbereich II für Wohnungen und 30 dB (A) für sonstige Aufenthaltsräume vorsieht. Durch die Festsetzungen wird erreicht, dass die bautechnisch mögliche Abschirmung des Innenraumes nach DIN 4109 bei Neubauten vorgenommen werden muss.

d) Schallbelastung der wohnungsnahen Freiflächen

Neben der Gewährleistung zumutbarer Innenraumpegel ist auch die Schaffung wohnungsnaher Freiflächen, die vor übermäßiger Schallbelastung geschützt sind planerisch erforderlich. Diese Freiflächen können zum Beispiel Terrassen an den Gebäuden sein. Ausweislich der Isophonenkarten des schalltechnischen Gutachtens (hier insbesondere Bild 2) wird erkennbar, dass in allen geplanten Wohngebieten bei der Umsetzung der Planung geschützte Bereiche entstehen, in denen tagsüber der Orientierungswert zur DIN 18005 von 55 dB(A) für den Verkehrslärm tagsüber zwar überschritten wird, wobei aber zugleich der Grenzwert der 16. BImSchV für Verkehrslärm von 59 dB(A) eingehalten bleibt.

e) Abwägung zur Berücksichtigung der Orientierungswerte

Im vorliegenden Fall sind die Orientierungswerte zur DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, von 55/45 dB(A) für Verkehrslärm bereits durch die Lärmvorbelastung überschritten. Diese erreicht bis zu ca. 58/48 dB(A) tags/nachts. Sie überschreitet somit die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung von 59/49 dB(A) tags/nachts dabei aber nicht.

Die Vorbelastungen resultieren im wesentlichen aus dem Lärmeintrag von der B 80 und der heutigen Belastung der Hafestraße im vorhandenen Zustand. Die Berechnung geht hierbei von dem vorhandenen Pflasterbelag und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h aus.

Die Beurteilungspegel für den Verkehrslärm erreichen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen max. 59 dB(A) tags/ 49 dB(A) nachts.

Bezüglich beider Einzelpegel wird eine Pegelminderung dadurch erreicht, dass statt Pflasterbelag in dem unmittelbar im Plangeltungsbereich gelegenen Teil der Hafestraße von einem Asphaltbelag sowie insgesamt im Plangeltungsbereich von einer Höchstgeschwindigkeit 30 km/h ausgegangen wird.

Die Orientierungswerte sind Anhaltswerte für die Planung und unterliegen der planerischen Abwägung, das heißt beim Überwiegen anderer Belange kann von den Orientierungswerten abgewichen werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn wie bei dem Bebauungsplan Nr. 151 kumulativ gegeben vorbelastete Bereiche überplant werden, eine Bebauung und Verkehrswege bereits vorhanden sind und in Gemengelagen. Die Überschreitung der Orientierungswerte hindert jedenfalls dann nicht an der Festsetzung von Wohngebieten, wenn wie hier gegeben zugleich die maßgeblichen Grenz- und Richtwerte nicht überschritten sind. Die überwiegenden Belange sind hier

- das Erfordernis der Erhaltung des denkmalgeschützten Bestandes, dem letztlich nur durch Zulassung einer den heutigen Erfordernissen entsprechenden Nachnutzung entsprochen werden kann
- das städtebauliche Entwicklungsziel einer Stärkung der Innenstadt als Wohnort
- das städtebauliche Entwicklungsziel einer Priorisierung der Innenentwicklung gegenüber der Ausweisung von neuen Baugebieten in bisher unbebauten Bereichen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in mehreren Urteilen entschieden, dass die Werte der DIN 18005-1 "Schallschutz im Städtebau" zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung eines Baugebiets im Rahmen einer gerechten Abwägung lediglich als Orientierungshilfe herangezogen werden dürfen, je weiter sie überschritten würden, desto gewichtiger müssten allerdings die für die Planung sprechenden städtebaulichen Gründe sein. Umso mehr hat die Gemeinde aber auch die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkungen zu verhindern. (Urteil vom 22. März 2007 - BVerwG 4 CN 2.06 - BVerwGE 128, 238 Rn. 15) Die städtebaulichen Gründe, die für die Wohnbebauung des hier überplanten Gebietes sprechen, sind oben stehend, sowie in detaillierter Fassung auch unter Nr. 3.2 und 3.3 der Begründung ausgeführt. Die Maßnahmen, die planerisch vorgesehen werden, um die schädlichen Auswirkungen des Schalls zu verhindern oder zumindest - bezüglich der Vorbelastung - einzudämmen sind in differenzierter und wirksamer Form durch den Bebauungsplan und die vorgesehenen vertraglichen Regelungen zur Erschließung wie folgt vorgesehen:

- Mit den Festsetzungen zum Hafenbetrieb wird die Einhaltung der Orientierungswerte für Gewerbelärm, die sowohl vom Rechenweg her als auch in der Höhe mit den Richtwerten der TA Lärm identisch sind, planerisch insbesondere durch die festgesetzte Lärmkontingentierung sichergestellt.
- Mit der Verpflichtung des Vorhabenträgers zum Lärm mindernden Ausbau der Hafestraße durch Aufbringen einer Asphaltdecke anstelle der jetzigen Pflasterdecke und mit der vorgesehenen Ausweisung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird eine Verringerung der Vorbelastung durch Verkehrslärm aktiv erreicht.
- Mit der Festsetzung der Mindestanforderungen an das resultierende Schalldämmmaß der Wohngebäude werden zumutbare Innenraumpegel auch bei den durch die Vorbelastung gegebenen Überschreitungen der Orientierungswerte planerisch gesichert.

Die Planung entspricht somit insgesamt den durch die Rechtsprechung entwickelten Maßstäben für die Abwägung der Orientierungswerte.

6.11 Festsetzungen zu Anpflanzungen und zum Erhalt von Bepflanzungen

Die Festsetzungen zur Erhaltung von Bäumen und Sträuchern dienen der Erhaltung des entsprechend wertvollen Gehölzbestandes auf der Nordseite des Hafenbeckens.

Mit den Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen werden die notwendigen Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Vegetationsbestände und Biotope unter Berücksichtigung der landschaftsgestalterischen Ziele des Bebauungsplanes festgesetzt. Nähere Angaben enthält der Umweltbericht. Zum Schutz vor möglichen Vandalismusschäden ist in den öffentlichen und in den öffentlich zugänglichen Bereichen mit 16- 18 cm ein höherer Stammumfang der Bäume festgesetzt als in den ausschließlich privat zugänglichen Flächen mit 14- 16 cm. Insbesondere an der Hafenpromenade dient die höhere Pflanzqualität zudem auch der räumlichen Fassung dieses Bereiches nach Süden. Es ist dort zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, wann die südlich außerhalb des Geltungsbereiches angrenzenden Brachflächen städtebaulich geordnet und neu bebaut werden können.

Mit den Festsetzungen zur Begrünung von Tiefgaragen wird stadtgestalterisch das Ziel verfolgt, eine teilweise durchgrünte Wohnumgebung auch beim Vorhandensein großer Tiefgaragen zu entwickeln. Dies ist für eine qualitativ hochwertige Wohnumgebung unverzichtbar.

Die Begrünung der großen Dachflächen im Baugebiet WA 1 ist stadtgestalterisch notwendig, weil es sich hier um Dachflächen handelt, die einen wesentlichen Teil der Ansichtsflächen für die benachbarte Wohnbebauung bilden.

Die Festsetzungen können in Ausnahmefällen in Konflikt mit der Solarenergienutzung treten. In diesen Fällen kann hinter der festgesetzten Mindestbegrünung zugunsten der Solarenergienutzung zurück geblieben werden.

6.12 Festsetzungen zur Höhenlage des geplanten Geländes

Nach heutigem Erkenntnisstand liegt der Grundwasserstand im Normalfall für die bebaubaren Bereiche etwa min. 1,75 m unter Gelände. Im Hochwasserfall muss von entsprechend höheren Grundwasserständen ausgegangen werden.

Bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche sind so zu planen, dass Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Daher müssen Tiefgaragen und Keller aus der vorhandenen Geländeoberfläche heraus als Sockelgeschosse angelegt werden. Die Tiefenlage der Oberkante Kellersohle sollte nicht mehr als 1,2 – 1,5 Meter unter dem vorhandenen Gelände betragen, wobei die unterkellerten Gebäude ggfs. nur mit einer entsprechenden Betonwanne errichtet werden können. Dies bedeutet, dass die Sockelgeschosse und Tiefgaragen um etwa 1,0 – 1,2 m aus dem vorhandenen Gelände herausragen. Daher wird zur Vermeidung städtebaulicher Fehlentwicklungen die Höhenlage des geplanten Geländes oberhalb der Tiefgaragen angrenzend an die öffentlichen Verkehrsflächen nach § 9 Abs. 3 BauGB als Höchstmaß festgesetzt. Eine Festsetzung der dazu ggfs. notwendigen Stützwände erfolgt nicht, da diese nicht zum Straßenkörper gehören. Die Stützwände werden jedoch als Darstellung ohne Festsetzungsinhalt im Bebauungsplan eingetragen, um das vorgesehene Konzept zu verdeutlichen.

6.13 Festsetzung der Erdgeschossfußboden- und der Straßenhöhe

Die Festsetzung von Mindesthöhen dient der zusätzlichen Absicherung des Hochwasserschutzes. Es soll vermieden werden, dass Gebäude und Gebäudeteile mit Aufenthaltsräumen, auch wenn sie außerhalb des Überschwemmungsgebietes errichtet werden, durch Hochwasser gefährdet werden. Folglich wird die Festsetzung nur in solchen Teilbaugebieten getroffen, die ganz oder teilweise im Überschwemmungsgebiet oder in überschwemmungs-

gefährdeten Bereichen innerhalb der HQ-200-Nachweislinie liegen. Die Höhenfestsetzungen wurden mit den festgesetzten Bezugshöhen für die Gebäudehöhe identisch festgesetzt, da eine Höhenlage der Erdgeschosse unterhalb der Bezugshöhe nicht umsetzbar ist bzw. in Form abgesenkter Erdgeschosse städtebaulich nachteilige Auswirkungen hätte.

Um spezielle Lösungen für einzelne Räume und insbesondere Erschließungsflächen innerhalb der Gebäude zulassen zu können, wie zum Beispiel Rampen im geplanten Seniorenhaus, werden Ausnahmen für die zulässige Unterschreitung der Mindest- Erdgeschossfußbodenhöhe zugelassen.

Zur Gewährleistung der hochwasserfreien Zufahrt über die Planstraße A erfolgt die Festsetzung der Straßenhöhe im Einmündungsbereich Hafenstraße/Planstraße A.

6.14 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen

Altlasten

Das Plangebiet ist durch seine industrielle Vergangenheit stark anthropogen geprägt. Schadstoffe im Boden wurden lokal nachgewiesen. Für das Plangebiet liegen zahlreiche Untersuchungsberichte zum Altlastverdacht vor, die im Umweltamt, Untere Bodenschutzbehörde (UBB), eingesehen werden können.

Bei der Auswertung der vorhandenen Unterlagen ergaben sich Hinweise auf mögliche Bodenbelastungen, zu denen bisher teilweise gar keine oder nur unzureichende Informationen aus Bodenuntersuchungen vorliegen. Deshalb wurde orientierende Untersuchung in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung vom 01.10.2010 in den oberen Bodenschichten belegen, dass die Prüfwerte für Wohngebiete für Schwermetalle (SM), Cyanide (CN) und polyzyklische aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) lokal z.T. erheblich überschritten werden. Auf der Basis der Untersuchungsberichte wurde ein Bereich nördlich des ehemaligen Gaswerkes (ehemalige Lehmgrube) gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist“ gekennzeichnet. Dieser Bereich stellt den Schwerpunkt der Bodenbelastungen im Plangebiet dar. In Archivunterlagen ist im Bereich der heutigen Hafenstraße Nr. 21 eine "aufzuschüttende Fläche" eingetragen. Eventuell handelte es sich dabei um eine Lehmgrube einer Firma, die Ende des 19. Jahrhunderts auf dem nördlich anschließenden Grundstück eine Ziegelei betrieb. Es ist zu vermuten, dass die aufzuschüttende Fläche („ehem. Lehmgrube“) mit Reststoffen und Abbruchmaterial verfüllt wurde, die beim Betrieb bzw. Rückbau der Gaswerksgebäude der südlich des Plangebietes liegenden ehem. Gasanstalt anfielen.

In diesem Bereich wurden an 5 Sondierpunkten hohe Belastungen mit Cyaniden (CN), polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Schwermetallen nachgewiesen. Die Gehalte überschreiten die Prüfwerte nach Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) um ein Vielfaches. Mit einer Ausnahme sind die hohen CN- und PAK-Gehalte auf die Auffülle beschränkt. Es waren weder Gaswerksabfälle in Reinform, noch Teerpappe oder andere teerhaltige Baureste erkennbar. Der meist sehr niedrige Naphtalingehalt spricht für einen entsprechend alten Schadstoffeintrag mit vorwiegend hochsiedenden PAK. Hinsichtlich der vermuteten Gaswerksabfälle ist anzunehmen, dass zur Schaffung eines geeigneten tragfähigen Untergrundes eine Vermischung von Gaswerksabfällen mit anderen Auffüllmaterialien stattgefunden hat.

Eine akute Gefährdung des Wirkungspfades Boden-Mensch ist aufgrund der Befestigung der Oberfläche mit RC-Material derzeit nicht gegeben (siehe auch unter Nr. 4.2).

Die nachgewiesenen Bodenverunreinigungen stehen der geplanten Nutzung generell nicht entgegen, machen aber weitere Maßnahmen notwendig. Die genaue Abgrenzung der Bodenbelastungen sowie die Durchführung von Sicherungs-/Sanierungsmaßnahmen in diesem Bereich müssen im Rahmen von weiteren umwelttechnischen Untersuchungen vor Baubeginn erfolgen.

Die im Plangebiet vorgesehenen Baugrunduntersuchungen sollten zur Verdichtung der Kenntnisse über die Kontaminationsverbreitung auch für Umweltuntersuchungen genutzt werden.

Neue Untersuchungsergebnisse oder sonstige Erkenntnisse zur Altlastensituation sind der Unteren Bodenschutzbehörde unverzüglich mitzuteilen.

Das Vorgehen bezüglich der nachgewiesenen Bodenverunreinigungen gemäß § 9 Abs. 2 i.V.m. § 4 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu klären.

Grundwasser

Aufgrund der festgestellten Verunreinigungen im Grundwasser, die durch die verringerte bzw. jetzt fehlende Versiegelung dauerhaft oder durch Starkniederschläge und Hochwasserstände der Saale temporär ansteigen können, wird empfohlen, im Plangebiet keine Brunnen für Trink- und Brauchwasser zu errichten.

Denkmalschutz

Das Hafenbecken, der Hochspeicher im Norden, der Flachspeicher im Süden, das Gebäude der Hafenmeisterei im Westen und die noch verbliebenen Gleisanlagen der Hafenbahn bilden eine Sachgesamtheit von Baudenkmalen und wurden im Bebauungsplan als Baudenkmal gekennzeichnet.

Das Plangebiet liegt im Bereich eines archäologischen Flächendenkmals. Hierbei handelt es sich um die Reste der Kunigundenkomturei des Deutschritterordens. Gemäß § 14 Denkmalschutzgesetz des LSA (DenkmSchG LSA) bedürfen Erdarbeiten im Bereich archäologischer Kulturdenkmale eine denkmalrechtliche Genehmigung der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde. Alle ausführenden Firmen sind gemäß § 17 Abs. 3 des Denkmalschutzgesetzes LSA auf die Meldepflicht von Bodenfunden hinzuweisen. Bei unvermutetem Auffinden von archäologischen Kulturdenkmalen sind die §§ 9 Abs. 3 und 14 Abs. 2 des Denkmalschutzgesetzes zu berücksichtigen.

7. Stadttechnische Erschließung

Energieversorgung

Die angrenzend an die zu bebauenden Grundstück vorhandenen Versorgungsleitungen verfügen über eine ausreichende Kapazität, um eine Versorgung der geplanten Nutzungen sicher zu stellen. Die Schaffung der Hausanschlüsse und der Leitungen im Verlauf geplanter Straßen obliegt dem Vorhabenträger.

Eine westlich der Hafenstraße auf dem Grundstück des vorgesehenen Seniorenhauses vorhandene Trafostation der EVH muss umverlegt werden. Ein neuer Standort kann in dem geplanten großmaßstäblichen Gebäude angelegt werden. Eine Anordnung im öffentlichen Straßenraum der Hafenstraße ist aus Gründen der städtebaulichen Wirkung zu vermeiden. Die Gasversorgung ist in der Hafenstraße bisher bis etwa in Höhe des Baugebietes WA 1 vorhanden. Die Leitungsnetze sind ggfs. zu verlängern.

Entwässerung

Für die Schmutz- und Regenwasserentsorgung gilt das oben gesagte sinngemäß. In der Hafenstraße ist eine Schmutzwasserleitung DN 200 und ein Pumpwerk vorhanden. Die notwendigen zusätzlichen Grundstücksanschlüsse und die Leitungen in den geplanten Straßen sind durch den Vorhabenträger zu schaffen.

Eine Besonderheit bei der Regenwasserentsorgung ist die Notwendigkeit der Ableitung des Wassers in die Saale, da im Nordteil der Hafenstraße kein Regenwasserkanal existiert. Hierzu können wasserrechtliche Genehmigungen erforderlich werden.

Trinkwasser und Löschwasser

In der Hafenstraße befindet sich eine Trinkwasserhauptleitung DN 150. Die Trinkwasserleitung ist in die geplanten Straßen hinein zu verlängern.

Die Löschwasserversorgung muss gemäß DVGW-Arbeitsblatt 405 mit 96 m³/h abgesichert werden. Dies ist derzeit nur in der Hafenstraße der Fall. Für die Versorgung der Baugebiete WA 3.1 und WA 3.2 – WA 6 ist eine Einrichtung von Löschwasserentnahmestellen am Hafenbecken zu prüfen. Soweit dies nicht möglich sein sollte, muss bis zum Baugebiet WA 4 eine Kapazität von 96 m³/h über das Trinkwassernetz geschaffen werden, östlich davon genügen 48 m³/h. Es sind Hydranten gemäß der DIN 3221 bzw. 3222 vorzusehen. Die Löschwasserversorgung ist durch den Vorhabenträger zu gewährleisten.

Die vorhandenen Leitungstrassen sind zu beachten und dürfen nicht überbaut werden. Insbesondere ist die Einzelbaumpflanzung parallel der Hafenstraße abzustimmen.

Zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Trinkwasserversorgung ist ein Anschluss für die geplante Bebauung an die Hauptleitung DN 150, GG in der Hafenstraße zu realisieren. Die zur Erschließung des Baugebietes neu zu verlegenden Trinkwasserleitungen sind im Rahmen der Gesamterschließung vom Vorhabenträger zu planen, zu bauen und zu finanzieren.

Telekommunikation

Zur Erschließung der zukünftigen Bebauung im Plangebiet wird eine Neuverlegung von Telekommunikationslinien erforderlich. In den Straßen bzw. Gehwegen werden geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 0,7 m für die Unterbringung der Telekommunikationslinien vorgesehen.

8. Flächenbilanz

Flächenbezeichnung	Größe in qm	Anteil in % von Gesamtfläche
Allgemeine Wohngebiete (WA), darin:	20.755	44,4
<i>Zulässige Grundfläche nach § 19 BauNVO</i>	<i>(6.984)</i>	<i>(33,7 % vom Nettobauland aller WA- Baugebiete)</i>
<i>Geschossfläche nach §§ 17 und 20 BauNVO</i>	<i>(23.068)</i>	<i>(111,1 % vom Nettobauland aller WA- Baugebiete)</i>
Freizeit-Hafengelände (ohne Wasserfläche)	6.833	14,6
Wasserfläche	8.106	17,3
Öffentliche Verkehrsflächen	6.825	14,6
Private Verkehrsflächen	711	1,5
Öffentliche Grünflächen	2.350	5,0
Private Grünflächen	1.180	2,5
SUMME	46.760	100,0

9. Planverwirklichung

9.1 Maßnahmen zur Bodenordnung

Der Bebauungsplan baut überwiegend auf den bestehenden Grundstücksgrenzen auf. Betroffene Eigentümer bzw. Verfügungsberechtigte sind der Vorhabenträger, der Bund und die Stadt sowie ein einzelner privater Eigentümer.

Für die neu herzustellenden öffentlichen Straßen und öffentlichen Grünflächen werden die notwendigen Flächen kosten- und lastenfrei der Stadt übertragen. Dies ist durch das Interesse des Vorhabenträgers an der Erschließung und durch das Erfordernis der Grünflächen für den Eingriffsausgleich begründet.

9.2 Kostentragung

Der Bebauungsplan dient vorrangig der Vorbereitung privater Hochbauvorhaben, durch die der Stadt keine Investitionskosten entstehen.

Die durch die Planung hervorgerufenen Planungskosten, Kosten für Gutachten usw. werden durch den Vorhabenträger aufgrund eines bereits geschlossenen Planungskostenübernahmevertrages fast vollständig übernommen. Hiervon ausgenommen ist nur die Erarbeitung einer Gestaltungskonzeption für die öffentlichen Verkehrs- und Grünanlagen.

Der Vorhabenträger übernimmt zum größten Teil auch die Herstellungskosten der Erschließungs- und Grünanlagen auf der Grundlage vertraglicher Regelungen mit der Stadt. Dies gilt auch für die notwendigen Erschließungsmaßnahmen in der Hafestraße. Von der vorgenannten Grundsatzlösung abweichend soll die öffentliche Grünfläche an der Elisabethsaale als Maßnahme im Förderprogramm „Stadtumbau Ost“ angelegt werden, dabei obliegt es dem Vorhabenträger, die vorgesehenen Bäume auf seine Kosten pflanzen zu lassen. Die Baumpflanzungen dienen dem Ausgleich der Eingriffe in den Baugebieten.

9.3 Städtebauliche Gestaltungsvereinbarung

Der Vorhabenträger und die Stadt verfolgen mit der Bebauung am Sophienhafen gemeinsam die Absicht, hochwertige städtebauliche und architektonische Lösungen zu realisieren. Dies ist bisher bereits durch das Gutachterverfahren dokumentiert, mit dem qualitätsvolle Entwurfsansätze für das Seniorenhaus, den Turm am Hafenkopf und den Hochspeicher entwickelt wurden. Die Arbeit an qualitativ hochwertigen Lösungen wird derzeit mit der Erarbeitung einer Gestaltungskonzeption für die öffentlichen Räume um den Hafen fortgesetzt. Zur Sicherung der beiderseits erwünschten Qualitätsstandards in der Gestaltung beabsichtigen die Stadt und der Vorhabenträger den Abschluss einer Vereinbarung zur Festlegung der Gestaltungsgrundsätze.

10. Wesentliche Auswirkungen der Planung

Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung

Aufgrund der besonderen landschaftlichen Lage am Fluss der Innenstadtnähe ist die vorgesehene Entwicklung zu einem Wohngebiet auch vor dem Hintergrund einer insgesamt schrumpfenden Bevölkerung sinnvoll. Es sollen dennoch bevorzugte innerstädtische Wohnlagen entwickelt werden, um ein vielfältiges und hochwertiges Wohnungsangebot im Stadtgebiet zu schaffen. Insgesamt wird von einer positiven Wirkung auf die städtebauliche Entwicklung der Stadt ausgegangen.

Die Entwicklung des Hafens wird sich sowohl auf den Tourismus als auch für die Naherholung positiv auswirken.

Ortsbild

Der überwiegende Teil des Plangebietes ist heute vom Erscheinungsbild her ein brach liegendes Gewerbegebiet mit einer Häufung von unproportionierten, großflächigen Gewerbe-

hallen. Aufgrund des Alters und des Zustands der Einrichtungen, einhergehend mit den anzutreffenden Brachen und Mindernutzungen, kann von einem städtebaulichen Missstand, der das Ortsbild beeinträchtigt, gesprochen werden.

Auch im Bezug auf das Landschaftsbild weist das Gebiet, aufgrund der o.g. Bauten in einem sonst hochwertigen landschaftlichen Umfeld erhebliche Mängel und Störungen auf. Dies bezieht sich v.a. auf die bis unmittelbar an die Elisabethsaale heranrückende Hallenbebauung, sowie den grundsätzlich hohen Versiegelungsgrad der Grundstücke.

Mit der Planung sollen die benannten Missstände beseitigt werden. Dies soll durch eine wesentlich aufgelockerter Bebauung mit hochwertiger Qualität erreicht werden.

Der Hochspeicher nördlich des Hafens, der Flachspeicher am Hafenbecken, das Haus der Hafenmeisterei am Westende des Hafens, das Hafenbecken und die alten Gleisanlagen bilden eine Sachgemeinschaft von Denkmalen. Die Baudenkmale werden instand gesetzt und neu genutzt.

Insgesamt wird eine positiv wirksame, umfassende Neu- und Umgestaltung des Ortsbildes unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes vorgesehen.

Verkehr

Die verkehrstechnische Erschließung des Gebietes wirkt sich in der Umgebung nur unwesentlich aus. Durch die beabsichtigte Umstrukturierung von einer gewerblichen Nutzung zur Wohnnutzung wird sich das PKW- Aufkommen nur um ca. 750 Fahrzeuge am Tag erhöhen.

Belange der Bevölkerung und der Wirtschaft

Durch die Verwirklichung der Planung wird sich eine deutliche Verbesserung der Wohnqualität und Freizeitqualität im Plangebiet selbst und in seiner Umgebung einstellen. Im Plangebiet ist bisher kaum Wohnbevölkerung vorhanden.

Auch die Belange der Wirtschaft werden mit der Umstrukturierung gefördert, denn es werden neue Möglichkeiten für die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben des Freizeit- und Tourismussektors geschaffen.

Das im Plangebiet vorhandene Wohngebäude genießt Bestandsschutz. Der Bebauungsplan hat keine negativen Auswirkungen auf die ausgeübte Nutzung.

Im Bereich nördlich des ehemaligen Gaswerkes wurden Bodenkontaminationen gutachterlich festgestellt. Es besteht die Vermutung, dass die Fläche mit Reststoffen und Abbruchmaterial verfüllt wurde, die beim Betrieb bzw. beim Rückbau der südlich des Plangebietes liegenden ehemaligen Gasanstalt anfielen. Die nachgewiesenen Bodenverunreinigungen stehen der geplanten Nutzung generell nicht entgegen, machen aber Maßnahmen wie beispielsweise einen Bodenaustausch erforderlich.

Familienverträglichkeit

Die Familienverträglichkeit der Planung wurde im Jour Fixe Familienverträglichkeit am 05.08.2009 durch die zuständigen Stellen bestätigt. Das Prüfergebnis beruht auf der grundlegend familienfreundlichen Gestaltung des gesamten Wohngebietes. Das Vorhaben wird als familienverträglich eingestuft, weil das Plangebiet Wohnformen für alle Altersgruppen der Bevölkerung bietet. Neben einem Seniorenheim für ältere Bürger entstehen neue Wohngebiete mit Kinderspielplätzen für die junge Familien.

Auswirkungen auf den städtischen Haushalt

Für den städtischen Haushalt hat die Planung keine wesentlichen durch den Bebauungsplan bedingte Kostenauswirkungen, da die Stadt ganz überwiegend nicht unmittelbar an der Umsetzung der Baumaßnahmen beteiligt ist. Ebenso trägt der Vorhabenträger die Kosten der Bearbeitung des Bebauungsplanes.