

Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: FB4/483/2012 vom 3. Januar 2013
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Planung und Liegenschaften	05.02.2013

Bauleitplanung der Stadt Krefeld; Stellungnahme der Stadt zum Entwurf des Flächennutzungsplanes

Beschlussvorschlag:

Stellungnahme der Stadt Meerbusch gemäß § 3 (2) BauGB in Verbindung mit § 2 (2) BauGB zum Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Krefeld

Erschließung des Krefelder Hafens

Im Zuge einer angedachten wachstumsorientierten, trimodalen Entwicklung des Krefelder Hafengebietes durch den Hafenbetreiber, unter Beachtung des Gebietsänderungsvertrages und aufgrund von Zusagen der Stadt Krefeld wurde bisher davon ausgegangen, dass die tragfähigste verkehrsmäßige Hapterschließung des Krefelder Rheinhafens zukünftig über eine Westost-Straßenverbindung mit Anschluss an die A 57 erfolgen sollte.

Da der Flächennutzungsplan nunmehr keine Westost-Erschließung vorsieht, somit davon ausgegangen werden muss, dass die frühere A 524-Trasse aufgegeben worden ist, wird angeregt, eine Variante über die Heulesheimer Str. (Wirtschaftsweg parallel zur ehemaligen A 524-Trasse) in den Flächennutzungsplan aufzunehmen. Auch Teil-Tunnellösungen sollten dabei, zum Schutz der Landschaft, nicht ausgeschlossen werden.

Die im Räume stehenden Mehrverkehre nur über eine Ertüchtigung der Nordanbindung des Krefelder Rheinhafens an die B 288 im Bereich Floßstraße in Form einer verlängerten Einfädelspur an der B 288 in Richtung Duisburg abzuwickeln, erscheint aufgrund der prognostizierten Kfz-Verkehrsmengensteigerung im Hafen nicht nachhaltig und zukunftstragend.

Dies zumal die Stadt Krefeld den Überlegungen des Landesbetriebes Straßenbau NRW zum autobahnmäßigen Ausbau der B 288 bekannterweise ablehnend gegenüber steht, da sie die Auswirkungen auf die Ortslagen Uerdingen und Linn negativ eingeschätzt.

Ein Ausbau der B 288 zu einer Autobahn wird dabei von Seiten der Stadt Meerbusch begrüßt, da mit dieser Maßnahme der Anschluss des Hafens an das überregionale Straßennetz und damit die Erreichbarkeit der im Hafengebiet gelegenen Industrie- und Gewerbebetriebe erheblich verbessert würde.

Die Stadt Meerbusch weist in diesem Zusammenhang erneut darauf hin, dass eine Verbindung vom Krefelder Rheinhafen über die K 1 Richtung Ossum-Bösinghoven zur A 57 nicht zur Diskussion steht und eine Verlagerung des Hafenverkehrs auf Meerbuscher Stadtgebiet als inakzeptabel abgelehnt wird.

Zur kurzfristigen Lösung sollten die Lichtzeichenanlagen im Zuge der Straßenverbindung Rheinhafen - B 288 optimiert werden, um auch durch Verminderung des Routenwiderstandes die Attraktivität der heutigen „Hafen-Ringerschließung“ zu erhöhen.

Zur Langfristlösung sollte die Stadt Krefeld ein tragfähiges Erschließungskonzept im Flächennutzungsplan darstellen, oder die Ansiedlungspolitik im Hafen der vorhandenen Erschließungskapazität anpassen. Dabei darf eine trimodalen Entwicklung nicht über den Zuwachs an begleitenden Kfz- Verkehren hinwegtäuschen.

Gebietsänderungsvertrag

Der mit Verfügung vom 20.07.1979 durch den Regierungspräsidenten Düsseldorf genehmigte Gebietsänderungsvertrag zwischen den Städten Krefeld und Meerbusch ist die nachrichtliche Übernahme im Krefelder Flächennutzungsplan als 500 m - Abstandslinie darzustellen.

Dies ist damit rechtfertigt, das ein Gebietsänderungsvertrag aufgrund der Gemeindeordnung NRW, jetzt § 19 und 20 GO NRW, konstitutive Wirkung für alle hat und der Ausspruch der Änderung Rechte und Pflichten der Beteiligten begründet. Zum Anderen ist eine Aufnahme in den Flächennutzungsplan aufgrund der konstitutiven Wirkung des Gebietsänderungsvertrages auch die bauordnungs- und planungsrechtliche Genehmigungsbehörde dessen Einhaltung bei Genehmigungen zu prüfen hat.

In § 6 des Gebietsänderungsvertrages wurden folgende Vereinbarungen aufgenommen:

- (1) *Die Stadt Krefeld wird in dem Bereich zwischen B 222 und Rhein nördlich der geplanten B 228 N, gerechnet von deren nördlichem Böschungsfuß, (ca. heutige Stadtgrenze)*
 - a) *eine Fläche bis zum Abstand von 40 m als Grünfläche mit einem Gebot zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern festsetzen und die Anlegung und Unterhaltung der Anpflanzung sicherstellen,*
 - b) *die darüber hinausgehende Fläche bis zur geplanten K9 N in der Trasse des Satzungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 368 vom 17.11.1977, mindestens aber bis zu einem Abstand von 100 m, gerechnet vom nördlichen Böschungsfuß der B 288 N, als GE-Gebiet festsetzen.*
- (2) *Die Stadt Krefeld wird in einem Bereich von 500 m nördlich der geplanten B 288 N keine Betriebe zulassen, die unzumutbare Immissionen verursachen.*

Ziel des Gebietsänderungsvertrages war es, die Nutzung im Hafengebiet der Stadt Krefeld über die Möglichkeiten des damaligen Bundesbaugesetzes hinaus einzuschränken. Diese Zielsetzung wird aus der Formulierung der Beratungsvorlage zur Sitzung des Meerbusch Plaungsausschusses am 18. Januar 1978 deutlich: Es war beabsichtigt, die gewerbliche Baufläche in Krefeld entsprechend der zulässigen Nutzung zu gliedern. Da zu diesem Zeitpunkt die Gliederungsmöglichkeiten nach der Baunutzungsverordnung im Bebauungsplan noch nicht möglich waren, und zum anderen für diesen Bereich noch kein Bebauungsplan aufgestellt war, wurde das Instrumentarium einer Gliederung im Gebietsänderungsvertrag genutzt, um die Planungsfreiräume der Stadt Krefeld auf ihrem Gebiet vertraglich zu garantieren und kommunalrechtlich normativ abzusichern, und zwar unabhängig von einem sich aus den sonstigen Rechtsvorschriften ergebenden Standard.

Ziel dieser Gliederung war es, stark emittierende Betriebe nur in einem Bereich anzusiedeln, der weiter von der Stadtgrenze entfernt war. Der Gebietsänderungsvertrag ist mit dieser Formulierung

Im Vergleich mit § 6 Abs. 2 des Gebietsänderungsvertrages - nach dem im Bereich von 500 m nördlich der gemeinsamen Stadtgrenze keine Betriebe zulässig sind, die unzumutbare Immissionen verursachen - wird die Intention des Vertrages deutlich:

Die „Unzumutbarkeitsgrenze“ definierte Betriebe, die einen *Mindestabstand* von 500 m im Sinne des jeweils aktuell gültigen Abstandserlass - unter Beachtung des technischen Fortschritts - und seiner Abstandsliste nicht einhalten.

Somit sind die notwendigen (auch größere) Abstandsflächen in Gänze auf Krefelder Stadtgebiet nachzuweisen.

Somit sind Betriebe der Abstandsklassen I bis IV der Abstandsliste des Abstandserlasses, v.a. industrielle Großbetriebe, innerhalb des 500 m - Bereich unzulässig. Die damalige nachbarschaftliche Intention des Gebietsänderungsvertrages lässt dabei keinen Interpretationsspielraum.

Ebenso wird die Überprüfung einer Gewerbegebiets-Darstellung als zukünftige Zielvorgabe innerhalb der 500 m bzw. innerhalb des vereinbarten Abstandes von 100 m zur heutigen Stadtgrenze angeregt.

Mit der abschließenden Bekanntmachung des neuen Flächennutzungsplanes sollte die beschleunigte Aufforstung des vereinbarten 40 m-Streifens entlang der Stadtgrenze beschlossen werden, welche noch nicht im vollen Umfang umgesetzt wurde.

Konzentrationszonen für Windkraftanlagen

Im Norden der Ortslage Ossum östlich der neuen Sondergebietsfläche für die neue Rastanlage, Geismühle stellt der Flächennutzungsplanentwurf zwei Konzentrationzonen für Windkraftanlagen dar. Die erforderlichen Abstände zur nächstgelegenen Wohnbebauung oder zu Denkmälern scheinen nicht eingehalten:

Die Ortslage Bösinghoven ist in ihrem überwiegenden und östlichen Teil als Reines Wohngebiet nach § 3 BauNVO („WR“) einzustufen. Gemäß den Empfehlungen der EnergieAgentur NRW „Klimaschutz und Windenergie in der kommunalen Praxis“ ist beim so genannten Normalbetrieb für eine Einzelanlage ein Abstand von 980 m, für ein 5er-Feld von 1490 m einzuhalten, jeweils für Nabenhöhen von 120 m, Rotordurchmessern von 100 m und Leistungen von 3 MW.

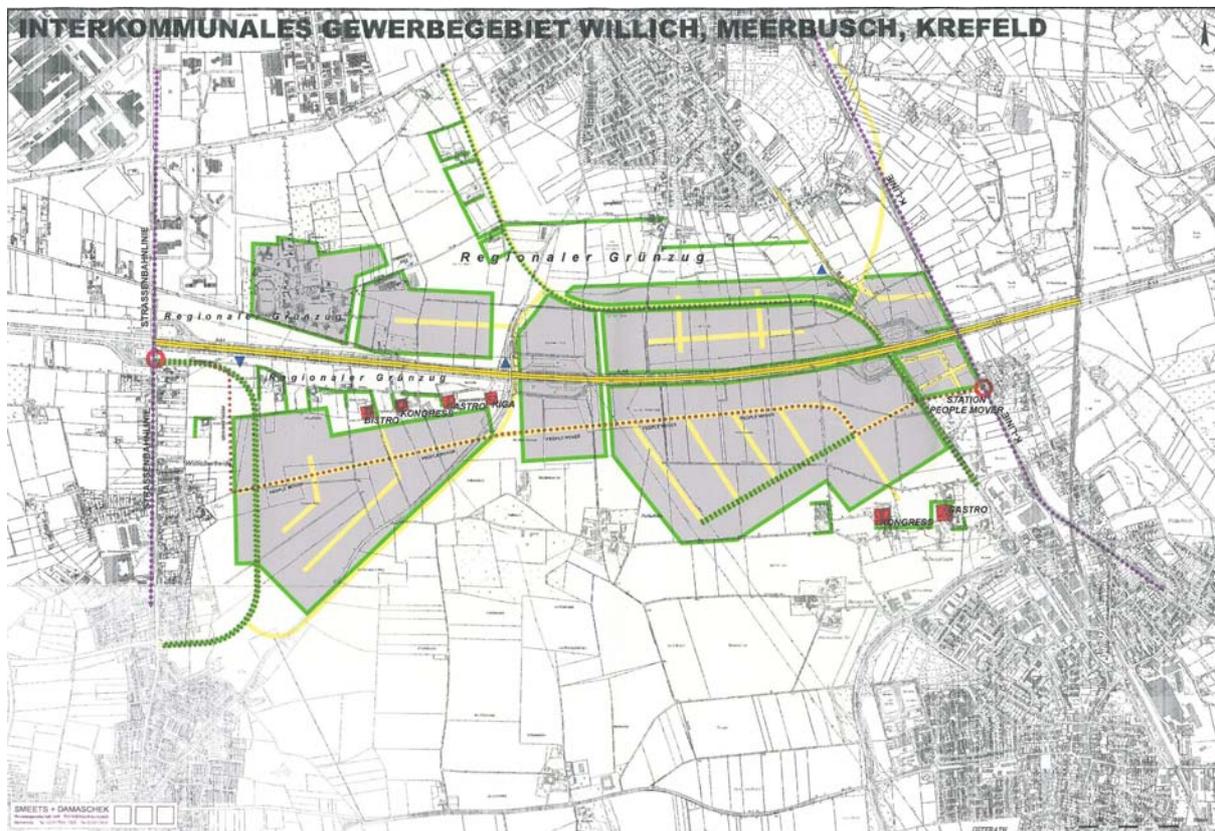
Die Ortslage Ossum – mit einzelnen Baudenkmalern – ist dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen. Hier werden – für Dorfgebiet nach § 5 BauNVO („MD“) – Mindestabstände von 450 m bzw. 640 m empfohlen. Die Beurteilung der erforderlichen Abstände aus denkmalrechtlicher Sicht obliegt dem Amt für Denkmalpflege im Rheinland beim LVR.

Die Ausdehnung der Konzentrationzonen ist dementsprechend zu überprüfen; ggf. sind die Darstellungen zu streichen.

Interkommunales Gewerbegebiet

Die Darstellung eines Gewerbegebiet nördlich der A 44 und westlich der B 9 wird begrüßt und entspricht der Absicht der Städte Willich, Meerbusch und Krefeld in diesem Bereich ein hochwertiges interkommunales Gewerbegebiet beiderseits der A 44 auszuweisen.

Unter Berücksichtigung der zwangsläufigen Verkleinerung des Regionalen Grünzuges nördlich der A 44 sowie des späteren Abstimmungserfordernisses mit der Regionalplanungsbehörde wird eine weitere nach Nordsüd ausgerichtete Freiflächendarstellung (Frishluftschnaise) zur Verknüpfung des Regionalen Grünzuges – beiderseits der A 44 – östlich oder westlich der Willicher Straße angeregt (siehe hierzu: Entwurfsskizze, Smeets + Damaschek, 2010)



Entwurfsskizze, Smeets + Damaschek, 2010

Zur Kompensation könnte das Gewerbegebiet im Osten über die B 9 bis zur Stadtbahn verlängert werden. Ggf. wäre hier ein neuer Haltepunkt denkbar, der das Gewerbegebiet auch nördlich der A 44 direkt an den SPNV anbindet.

Alternativen:

weitere Anregungen

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 5. Dezember 2012 hat die Stadt Krefeld über die öffentliche Auslegung des Entwurfs ihres neuen Flächennutzungsplanes gemäß § 3 (2) BauGB i. V. m. § 2 (2) BauGB informiert und um Stellungnahme bis zum 15.02.2013 gebeten.

Gemäß § 5 (3a) der Zuständigkeitsordnung des Rates und seiner Ausschüsse ist der Ausschuss für Planung und Liegenschaften zuständig für die Stellungnahme.

Unter der Internetadresse der Stadt Krefeld ist der Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes einzusehen:

<http://www.krefeid.de/C12574810046E7EA/html/8DE92C10E0652AFEC1257AC8007C75CB7opendocument>

Finanzielle Auswirkung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen keine Auswirkungen auf den Haushalt:

In Vertretung

gez.
Dr. Just G é r a r d
Technischer Beigeordneter