



Begründung zum  
**Bebauungsplan Nr. 019A**  
„Im Sterngarten Teilbebauungsplan –  
Alter Hafen“  
der Stadt Speyer

Bitte beachten Sie die Hinweise zur Internetfassung unter  
<http://www.speyer.de/Standort/Bauen/Bebauungspläne>

**Internetfassung**

## 1. Rechtsgrundlagen und Verfahrensablauf

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141, zuletzt geändert am 15.12.1997, BGBl. I S. 2902)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12.03.1987 (BGBl. I S. 889, zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 18.08.1997, BGBl. I S. 2081)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132, zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993, BGBl. I S. 466)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58)

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24.11.1998 (GVBl. S. 365)

Landespflegegesetz (LPflG) in der Fassung vom 05.02.1979 (GVBl. S. 36, zuletzt geändert am 14.06.1994, GVBl. S. 280)

Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz - LWG) in der Fassung vom 14.12.1990 (GVBl. 1991 S. 11, zuletzt geändert am 05.04.1995, GVBl. S. 69)

Gemeindeordnung (GemO) in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. S. 153, zuletzt geändert am 12.03.1996, GVBl. S. 152)

### Verfahrensablauf

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 19 A „Im Sterngarten Teilbebauungsplan – Alter Hafen“ fällt vollständig in den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 19 „Im Sterngarten“, welcher mit Bekanntmachung am 09.03.1970 Rechtskraft erlangte. Dieser Plan weist das Hafengebiet als Gewerbegebiet aus.

Der Stadtrat hat bereits am 21.06.1990 einen Beschluss zur Aufstellung eines Neufassungsplanes für den o.g. Bebauungsplan mit entsprechenden städtebaulichen Zielvorgaben gefasst. Dieser Beschluss wird wegen zwischenzeitlich geänderter Rahmenbedingungen durch den Aufstellungsbeschluss für den Änderungsbebauungsplan Nr. 19 A am 10.09.1998 ersetzt. Dieser Beschluss wurde am 09.10.1998 öffentlich bekannt gemacht.

Der Änderungsplan wird in seinem Geltungsbereich den dort bisher gültigen Bebauungsplan Nr. 19 „Im Sterngarten“ ersetzen.

Gemäß Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 02.12.1998 wurde die frühzeitige Bürgerbeteiligung im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 20.01.1999 durchgeführt. Weiter wurden die Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 17.12.1998 gebeten, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben. Ihnen wurde dabei eine Frist bis zum 20.01.1999 gesetzt.

Die von den Bürgern und den TÖB vorgetragene Anregungen hat der Rat der Stadt Speyer in seiner Sitzung am 04.02.1999 beraten und abgewogen. In gleicher Sitzung wurde beschlossen, den Plan in der überarbeiteten Fassung zu billigen und gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen.

Dieser Beschluss wurde am 05.02.1999 im Amtsblatt ortsüblich öffentlich bekannt gemacht. Daraufhin liegt der Plan in der Zeit vom 15.02.1999 bis einschließlich 15.03.1999 öffentlich aus.

## **2. Abgrenzung des Plangebietes, Größe,**

Die Grenze des Plangebiets verläuft wie folgt:

Im Westen: Entlang der östlichen Grenze der ausgeschlossenen PlanNr. 1924/108 (Industriegleistrasse) und der ausgeschlossenen Hafenstraße PlanNr. 957/3 und 4371/23;

Im Osten: Der östlichen Grenze des teilweise eingeschlossenen Grundstücks PlanNr. 4371/31 folgend; auf Höhe der Landspitze der Parzelle 4371/16 (Gelände der RGS) die Wasseroberfläche des Hafens (PlanNr. 968/9) querend; von dort in Richtung Süden entlang der westlichen und südlichen Grenze des Geländes der RGS (PlanNrn. 4371/16 und 4371/28). Weiter Richtung Süden entlang der östlichen Grenze der teilweise eingeschlossenen Straße „Im Hafenbecken“ (PlanNr. 4371/29) sowie deren südliche Verlängerung bis zur nördlichen Grenze des ausgeschlossenen Speyerbachgrundstücks (PlanNr. 4371/14).

Im Süden: Durch die Nordseite des ausgeschlossenen Grundstücks PlanNr. 4371/4 (Speyerbach)

Die Größe des Plangebietes beträgt ca. 6,4 ha.

## **3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Speyer aus dem Jahre 1985 weist für das Plangebiet „Sondergebiet“ mit den Funktionen „Gewerbe / Freizeit / Erholung“ aus. Die im Rahmen des Bebauungsplanes vorgesehene Nutzung an der Ostseite des Hafenbeckens als Freizeit- bzw. Yachthafen entspricht

dieser Darstellung des Flächennutzungsplans und kann zweifellos als aus dem FNP entwickelt angesehen werden.

Die zwischen Hafenstraße und westlichem Hafenufer geplante Nutzung ist nicht unter diese Darstellung des Flächennutzungsplanes zu subsumieren. Daher wurde bereits ein Verfahren zur Änderung des FNP eingeleitet. Die Flächennutzungsplan-Änderung wird im Parallelverfahren durchgeführt. Der Aufstellungsbeschluss wurde ebenfalls in der Sitzung des Stadtrates am 10.09.1998 gefasst.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung wurde am 20.01.1999 im Rahmen einer Bürgerversammlung durchgeführt. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 17.12.1998 unter Fristsetzung bis zum 20.01.1999 beteiligt. Weder von den Bürgern, noch den TÖB wurden Bedenken oder Anregungen zur Änderung des Flächennutzungsplans vorgetragen.

Gemäß Beschluss des Rates der Stadt Speyer vom 04.02.1999 liegt die XI. Änderung des FNP gem. § 3 (2) BauGB in der Zeit vom 15.02.1999 bis einschließlich 15.03.1999 öffentlich aus.

#### **4. Ziel und Zweck der Planung**

Der „Alte Hafen“ wurde in den Jahren 1852 bis 1856 von der historischen Anlegestelle zur Hafenanlage auf ca. 3,4 ha Fläche ausgebaut. Zu dieser Zeit wurde das Gelände der alten Anlegestelle zum Schutz vor Hochwasser aufgefüllt und an der Westseite mit Spundwänden versehen. 1892 erfolgte ein weiterer Ausbau des Ostufers und des Floßhafens um ca. 2,5 ha.

Aufgrund seiner geringen Größe und seiner Lage in der Stadt konnte dieser Hafen bereits vor dem 2. Weltkrieg den Anforderungen an einen zeitgemäßen Güterumschlag nicht mehr gerecht werden. Schon in den 20er Jahren wurde der „Neue Hafen“ gebaut. Durch den seit spätestens Mitte der 80er Jahre defizitären Umschlagbetrieb wurden gewerbliche Hafennutzungen im Plangebiet immer weiter zurückgedrängt.

Es stellte sich die Frage nach der weiteren städtebaulichen Entwicklung des Geländes. So wurden bereits 1985 im Rahmen von studentischen Arbeiten durch die Uni Karlsruhe planerische Konzepte entwickelt. Eine wirkliche Umsetzungschance wurde allerdings keiner dieser Arbeiten eingeräumt, da alle Konzepte zu wirklichkeitsfern waren. Die planerischen Vorstellungen der Studenten gingen von einer kompletten Neuordnung des Gebietes mit Verlegung der Hafenstraße sowie gravierenden Eingriffen in die bestehende Bausubstanz aus.

Aufbauend auf die Studentenentwürfe hat die Stadt Speyer 1988 unter Beachtung der Bestandssituation weitere Konzepte entwickelt. Favorisiert wurde damals ein Entwurf, der eine Wohnbebauung am Wasser in Verbindung mit einer Hotelanlage am südlichen Hafenbecken vorsah. Der Hafen selbst wurde als Yachthafen ausgewiesen. Die Weiterentwicklung dieses Entwurfes scheiterte letztlich an der Maßgabe des Landes, den gewerblichen Hafenbetrieb aufrechtzuerhalten.

Zur Vermeidung städtebaulicher Fehlentwicklungen haben die Stadtwerke den Hafen am 21.12.1990 vom Land Rheinland-Pfalz erworben. Bereits am 21.06.1990 hat der Stadtrat den Beschluss gefasst, einen Neufassungsplan für den unmittelbaren Hafengebiete zu erstellen. Die Aufgabenstellung war durch bestehende Verträge und damals noch vorhandene Nutzungen klar umrissen. Das mit dem Aufstellungsbeschluss beschlossene Rahmenkonzept sah an der westlichen Hafenzeile nachbarschaftsverträglichen Güterumschlag, hafentorientierte Dienstleistungen, die Erhaltung der Lagergebäude (Kornhaus) und einen städtebaulichen Aufwertungsbereich an der südlichen Hafenspitze vor. An der östlichen Hafenseite sollte die vorhandene gewerbliche Nutzung ebenso wie das Wasser- und Schifffahrtsamt sowie die wassersporttreibenden Vereine bestehen bleiben.

Ziel des Bebauungsplanes war es, unter Wahrung des gewerblichen Bestandes eine verträgliche Nutzungsergänzung vorzunehmen.

Im Rahmen eines zweiten Studentenwettbewerbes haben sich 1995/96 die Universitäten von Karlsruhe und Kaiserslautern mit dem Rheinufer und dem Alten Hafen beschäftigt. Von den studentischen Arbeiten war nach Auffassung des Lehrstuhls für Städtebau und Entwerfen ein Planentwurf herausragend. Dieses Konzept entsprach im Grundsatz dem städtischen Entwurf aus dem Jahre 1988. Einer vorgesehenen Bebauung der Halbinsel wurden jedoch keine Chancen eingeräumt, da diese Fläche nicht hochwassersicher ausgebildet werden kann.

Der Stadtrat hat am 18.09.1997 beschlossen, für das Gebiet um den ehemaligen Landeshafen ein Bieterverfahren auszuschreiben. Grundlage der Ausschreibung war der überarbeitete Entwurf des Stadtbauamtes. Allerdings war zwischenzeitlich mit dem Land eine Lösung für die Verlagerung der gewerblichen Hafennutzung gefunden, so dass die stark einschränkende Vorgabe der Beibehaltung des Güterumschlags wegfallen konnte.

Im Rahmen der Ausschreibung hatten sich drei Investoren um den Erwerb des Hafengeländes bemüht. Die Firma RNG – Kurpfalz Immobilien hat einen Planentwurf vorgelegt, der den städtebaulichen Vorstellungen aller beteiligten Gremien entspricht. Darüber hinaus hat die Firma RNG – Kurpfalz Immobilien den höchsten Kaufpreis für das Grundstück geboten. Daraufhin wurde im Stadtrat beschlossen, mit dem meistbietenden Bewerber weitere Verhandlungen zu führen und zur Verwirklichung des vorgelegten Konzepts einer „Bebauung am Wasser“ einen Bebauungsplan aufzustellen. Mit dem Teilbebauungsplan soll ein „Mischgebiet“ sowie ein „Sondergebiet für wasserspezifische Freizeitnutzungen“ ausgewiesen werden.

Ziel der Planung ist die Schaffung von Rechtssicherheit für die städtebaulich geordnete Umsetzung des neuen Hafenkonzeptes einer gemischt genutzten städtischen Baustruktur am Wasser.

## **5. Erläuterungen zum Planinhalt**

### **5.1 Städtebauliche Struktur**

Die neue Hafenbebauung folgt der Grundidee, Wohnen und Freizeit am Hafen zu kombinieren. Im Rahmen einer entlang der Hafenstraße orientierten Neubebauung, bestehend aus Mehrfamilienhäusern, Wohnresidenzen, Hafenvillen und Wohngebäude mit Mall, wurde eine klare Bauzeile mit entsprechendem Abstand zur Hafenstraße entwickelt. Diese öffnet sich im Bereich der Rheintorstraße. Insbesondere hier und an der südlichen Hafenspitze können Läden zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie Flächen für Gastronomie und Büros angeordnet werden.

Die erforderlichen Stellplätze werden weitgehend ebenerdig unter den aufgeständerten Gebäuden untergebracht. Durch die Konzeption der großen offenen Gebäudeabstände bleibt das Thema Hafen und Rhein auch von der Hafenstraße aus erlebbar. Entlang der Hafenstraße wird ein Geh- und Radweg sowie eine Baumreihe angeordnet, um eine transparente Abgrenzung des Geländes zur Straße vorzunehmen, ohne die wichtige Blickbeziehung zum Wasser zu unterbinden. Insgesamt sind drei Zu- und Ausfahrten zur Hafenstraße vorgesehen.

Zwischen Bebauung und Hafenbecken verläuft eine Promenade, welche ihre Fortsetzung zum östlichen Hafenbereich über den Kopfbau am südlichen Hafende findet. Zur direkten Verbindung zwischen dem westlichen Hafenbereich sieht der Planentwurf einen Brückensteg über das Hafengebiet vor.

Der Hafen soll als Sporthafen mit Schwerpunkt Yachthafen mit mindestens 100 Bootsliegeplätzen betrieben werden. Östlich des Hafens sind die notwendigen Infrastruktureinrichtungen und Clubgebäude geplant.

### **5.2 Art der baulichen Nutzung**

Das Plangebiet wird als „Mischgebiet“ sowie als „Sondergebiet für wasserspezifische Freizeitnutzungen“ festgesetzt.

Im **Mischgebiet** werden zur Sicherung der planerischen Vorstellungen Gartenbaubetriebe und Tankstellen grundsätzlich ausgeschlossen. Weiterhin wird die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten aus den konkreten städtebaulichen Zielen für das Plangebiet abgeleitet und differenziert festgesetzt.

Die mit dem Bebauungsplan verfolgte städtebauliche Absicht ist eine deutliche Aufwertung des Hafengeländes durch Ansiedlung städtischer Baustrukturen wie sie in mehreren Bebauungskonzepten entwickelt wurden. Dieses Leitbild einer qualitätvollen „Bebauung am Wasser“ ist nur durch eine Nutzungsmischung zu erreichen, die Dienstleistungen, Läden, verschiedene Wohnformen und nichtstörendes Gewerbe integriert, weshalb als Baugebietsart ein Mischgebiet gem. § 6 BauNVO festgesetzt wird.

Die spezifischen Baustrukturen einer **Tankstelle** oder eines **Gartenbaubetriebes** stehen dem angestrebten städtebaulichen Bild der hochwertig ge-

stalteten Bebauung am Wasser entgegen. Sollte für den Betrieb der Marina eine Bootstankstelle innerhalb des Überschwemmungsbereiches nur mit unzumutbaren Auflagen zu betreiben sein, so kann eine solche Tankstelle ausnahmsweise im Mischgebiet 1 an der südlichen Hafenspitze – jedoch ohne Kombination mit einer KFZ-Tankstelle – zugelassen werden.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Stadt Speyer relativ innenstadtnah und gleichzeitig über die Hafenstraße sehr gut an das örtliche Straßennetz angebunden. Daher kann ein gewisses Interesse angenommen werden, das Gelände einer verstärkten **Einzelhandelsnutzung** zuzuführen. Die Stadt Speyer will allerdings ausdrücklich die Entstehung einer Konkurrenzsituation zum innerstädtischen Einzelhandel vermeiden. Da dies eine erhebliche Beeinträchtigung der innerstädtischen Erlebnis- und Aufenthaltsqualität durch Verlust des differenzierten Einzelhandelsangebots zur Folge hätte.

Der südliche bzw. südwestliche Teil des Plangebietes (MISCHGEBIET 1) soll gezielt öffentlichen Charakter erhalten, um eine gewisse Anziehungskraft zu entwickeln, die eine hohe Publikumsfrequenz im Uferbereich des Hafens entstehen läßt. Diese Zone ist als Bereich des öffentlichen Lebens konzipiert, der einerseits selbst zu Aufenthalt und Betrachtung einladen, andererseits auch zum Rheinufer am Pegel im Norden bzw. an der Speyerbachmündung im Süden weiterleiten soll. Zu diesem Zweck ist im Bebauungsplan entlang des Hafenufers eine Promenadenzone als private Verkehrsfläche mit Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

Zu der hier angestrebten Mischnutzung gehören auch Läden, die jedoch keinesfalls einen überproportionalen Anteil an den Geschoßflächen einnehmen dürfen. Daher wird in Anlehnung an die Regelvermutung des § 11 BauNVO die Geschoßfläche für Einzelhandelsnutzungen auf maximal 1.200 m<sup>2</sup> festgesetzt.

Eine weitergehende pauschale Reduzierung ist nach Einschätzung der Stadt Speyer nicht erforderlich. Gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO ist nämlich bei der Zulassung von Einzelhandelsbetrieben generell zu prüfen, ob sich diese Betriebe nach Art, Lage oder Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können. Solche Auswirkungen sind in der Regel dann gegeben, wenn der Einzelhandelsbetrieb Auswirkungen auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde hat.

Um nachteilige Auswirkungen von Handelsbetrieben auf die zentralen Geschäftslagen der Innenstadt zu vermeiden, ist es also nicht erforderlich, die zulässige Geschoßfläche grundsätzlich zu reduzieren. Vielmehr wird im Rahmen der einzelnen Baugenehmigungen zu prüfen sein, ob konkrete Auswirkungen auf die innerstädtische Einzelhandelsstruktur zu erwarten sind. Gegebenenfalls kann die Ansiedlung eines Einzelhandelsbetriebes dann bereits deutlich unterhalb der 1.200 m<sup>2</sup> Geschoßfläche unzulässig sein.

Der nördliche Teil des Plangebietes (MISCHGEBIET 2) soll überwiegend für Wohnen und Dienstleistungen zur Verfügung stehen. Hier sieht der städtebauliche Entwurf die halböffentlichen bis privaten Flächennutzungen vor. Dementsprechend werden hier Einzelhandelsbetriebe allenfalls ausnahmsweise zuge-

lassen, sofern sie der Gebietsversorgung dienen und nicht größer als 200m<sup>2</sup> Geschoßfläche sind.

Im MISCHGEBIET 2 werden weiterhin Vergnügungsstätten zum Schutz der Wohnruhe völlig ausgeschlossen. Solche Betriebe würden in wirtschaftliche Konkurrenz zur Wohn- und Büronutzung treten und diese verdrängen bzw. deren Neuansiedlung verhindern. Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten aller Art würde daher der gewünschten besonderen Eigenart des Gebiets widersprechen und ist nicht vertretbar. Zudem sind erhebliche Beeinträchtigungen des Wohnfriedens im Fall der Ansiedlung einer Vergnügungsstätte insbesondere in der räumlichen Nähe zur geplanten Wohnresidenz zu befürchten.

Das „**Sondergebiet für wasserspezifische Freizeitnutzungen**“ dient vorwiegend der Errichtung eines Yachthafens mit den zugehörigen Einrichtungen.

Vorgesehen sind mindestens 100 Liegeplätze für Segel- und Motorboote. Zu diesem Zweck sollen entsprechende Steganlagen auf den Wasserflächen des „Alten Hafens“ eingerichtet werden. Diese Anlagen werden im Bebauungsplan nur als Hinweis dargestellt, da das Planungsrecht keine Festsetzungsmöglichkeit enthält. Für die Herstellung und den Betrieb von Hafenanlagen und Anlegestellen gelten ausschließlich die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes des Bundes (WHG) und des Wassergesetzes des Landes Rheinland-Pfalz. Für die Steganlagen ist ein Genehmigungsverfahren nach § 41 LWG durchzuführen. Zuständig ist die Bezirksregierung Rheinhessen-Pfalz.

Landseitig werden 2 Baufenster festgesetzt, in denen Clubhäuser mit entsprechenden Nutzungen zugelassen werden können. Daher ist eine Bebauung in diesem Bereich im Rahmen eines wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach §§ 88,89 LWG genehmigungspflichtig. Die wasserwirtschaftlichen Genehmigungsvoraussetzungen wurden im Vorfeld der Bebauungsplanung mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde bei der Bezirksregierung abgestimmt. Wohnnutzungen sind danach im Plangebiet generell unzulässig, dies wird im Bebauungsplan berücksichtigt.

### 5.3 Maß der baulichen Nutzung

In Übereinstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege<sup>1</sup> ist die Stadt Speyer der Auffassung, dass in der durchgehend niedrig gezonten Randlage der Stadt, zudem am Rheinufer, allenfalls eine auslaufende Höhenstaffelung der Gebäude angemessen ist. Die Nordostansicht der Stadt ist in Vegetation und Bebauung von lagernden, niedrigen Elementen geprägt, aus denen sich nur wenig gestört die mächtige Ansicht des Domes erhebt. Im Rahmen der Bebauungsplanung ist in besonderem Maß dafür Sorge zu tragen, daß diese Proportionen nicht in Frage gestellt werden.

Gleichwohl ist das städtebauliche Ziel der Stadt Speyer in dieser prominenten Lage am Fluß, durch die Bebauung mit einem städtischen Charakter eine urbane Lebensqualität an die Wasserflächen in der Nähe des Stadtzentrums zu tragen.

---

<sup>1</sup> Siehe Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege vom 08.07.1996 zur Hafenbebauung.



Dies kann prinzipiell nur dann gelingen, wenn die Bebauung auch in einer stadtypischen relativ dichten Baustruktur erfolgt. Dieses Ziel wäre grundsätzlich optimal dadurch zu erreichen, daß man geschlossene Bauzeilen anordnet die sich um öffentliche Platz- und Wegeflächen gruppieren. Diese städtische Morphologie wurden bei der Planung bewußt nicht in letzter Konsequenz angewendet, um eine gewisse Transparenz zu gewährleisten und auch von der Hafenseite aus das Wasser, wenn auch nur punktuell, erlebbar zu halten. Insofern stellt die gewählte Bebauungsform einen Kompromiss zwischen der optimalen städtebaulichen Dichte und dem Interesse der Anlieger nach einer transparenten Struktur mit Durchblick zum Wasser dar.

Eine weitere Reduzierung der geplanten Bebauung hinsichtlich Gebäudehöhe und Bebauungsdichte kann nicht erfolgen, da der Charakter der Bebauung dann sehr schnell von der gewünschten städtischen Struktur einer selbstbewußten eigenständigen Aussage abrutschen würde zu einer ubiquitären wohngebietsartigen Formation, die nicht tauglich wäre, das Thema der „Stadt am Wasser“ in ihrer einzigartigen Qualität geeignet darzustellen.

Daher wird eine Festsetzung der Traufhöhe auf 9,0 m über Gelände in Anlehnung an die Bebauung auf der Westseite der Hafenseite festgesetzt. Der Bau- und Planungsausschuß kann in begründeten Fällen (z.B. für Aufzug oder Treppenhaus) eine Befreiung erteilen. Die maximale Gebäudehöhe wird auf 13,0 m über bestehendem Geländehöhepunkt (97,35 m ü. NN) beschränkt. Dieser Höhepunkt wird als Bezugshöhe und Geländehöhe i.S. der LBauO festgesetzt.

Im Bereich der südlichen Hafenseite wird eine städtebauliche Dominante analog zur angestrebten öffentlichen Nutzung auch in den Gebäudehöhen vorgesehen. Daher werden hier für eine Teilfläche, die der Errichtung eines Turmes von ca. 20 m Durchmesser dienen soll, maximale Gebäudehöhen von 195 m festgesetzt. Die Turmspitze liegt damit bei einer Bezugshöhe im Plangebiet von 97,35 m ü. NN auf einer Höhe von ca. 116,35 m ü. NN.

Auf der östlichen Hafenseite werden bauliche Anlagen nur bis zu einer maximalen Gebäudehöhe von 7 m über der Straße „Im Hafenbecken“ zugelassen.

Hier ist bei allen Einrichtungen zu berücksichtigen, dass dieser Bereich nicht hochwassersicher und somit einer entsprechenden Überschwemmungsgefahr ausgesetzt ist. Daher ist eine Bebauung in diesem Bereich im Rahmen eines wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach §§ 88,89 LWG genehmigungspflichtig. Die wasserwirtschaftlichen Genehmigungsvoraussetzungen wurden im Vorfeld der Bebauungsplanung mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde bei der Bezirksregierung Rhein Hessen-Pfalz abgestimmt.

Danach dürfen neue Gebäude generell nur in dem Umfang entstehen, wie alte Gebäude abgebrochen werden. Daher wird im Bebauungsplan eine höchstzulässige Baumasse von 10.500 m<sup>3</sup> für das Sondergebiet festgesetzt.

Zudem muss die Neubebauung so hoch aufgeständert werden, dass ein Lichtraum bis zur festgelegten Hochwasserschutzhöhe verbleibt. Die lichte Gebäudehöhe wird auf die Höhe des 200-jährigen Hochwassers (97,80 m ü NN) festgesetzt. Die Gebäude sind also mindestens um ca. 80 cm aufzuständern.

Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird die Grund- und Geschossflächenzahl deutlich unterhalb der in der BauNVO definierten Höchst-

werte festgesetzt, da eine offene und insbesondere zum Wasser hin transparente Baustruktur angestrebt wird.

## 5.4 Verkehrserschließung

- Äußere Erschließung

Die Anbindung des Plangebiets an das örtliche Hauptverkehrsstraßennetz erfolgt unmittelbar über die Hafenstraße. Diese Anbindung ist sowohl hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Knoten, als auch hinsichtlich der Lärmbelastung der angrenzenden Bebauung unproblematisch.

Im südlichen Teil wird das Plangebiet durch die Straße „Im Hafenbecken“ an die Hafenstraße angebunden. Derzeit ist die Einmündungssituation nicht unkritisch aber auch nicht auffällig. Sollte sich durch die bauliche Veränderung im Plangebiet Handlungsbedarf ergeben, so kann die Einmündung unter Einbeziehung der Hafenbahn durch eine Lichtsignalanlage geregelt werden.

- Innere Erschließung

Entlang des westlichen Hafenufers ist die Errichtung einer öffentlich zugänglichen Promenade vorgesehen. Diese Flächen werden als private Verkehrsflächen mit Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit im Bebauungsplan festgesetzt.

- Ruhender Verkehr

Grundsätzlich sind im Baugebiet notwendige Stellplätze nach den „Richtzahlen für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs“<sup>1</sup> herzustellen. Die notwendigen Stellplätze sind auf den Baugrundstücken nachzuweisen, soweit der Bebauungsplan keine besonderen Festsetzungen trifft.

## 5.5 Ver- und Entsorgung

- Abwasserbeseitigung

Zur Ableitung des Schmutzwassers wird auf den Baugrundstücken eine interne Entwässerungsanlage hergestellt, die das gesamte Schmutzwasser – auch aus dem Bereich des Sondergebiets östlich des Hafenbeckens – in den Kanalsammler Hafenstraße ableitet. Dieser Sammler ist so bemessen, daß durch die Einleitung des Schmutzwassers keine hydraulischen Probleme entstehen. Soweit die Entwässerungseinrichtungen außerhalb des hochwassersicheren Bereiches liegen, sind entsprechende technische Vorkehrungen gegen Eindringen von Fremdwasser in die Kanalisation zu treffen. Diese Entwässerungsanlagen unterliegen einer besonderen wasserrechtlichen Genehmigungspflicht durch die Obere Wasserbehörde.

Das Niederschlagswasser wird - soweit es nicht versickert - im Gebiet getrennt gesammelt und unmittelbar in das Hafenbecken als Vorflut geleitet.

---

<sup>1</sup> Verwaltungsverfügung des Min. der Finanzen vom 04.08.1995 (MinBl. 1995 S. 350)

- Wasser- Gas- und Stromversorgung

Die Versorgung des Plangebiets mit Gas, Wasser und Strom wird durch die Stadtwerke Speyer erfolgen. Hierzu kann das bestehende Versorgungsnetz verwendet werden.

## **6. Hochwasserschutz**

Die Stadt Speyer hat mit Schreiben vom 10.04.1995 eine Verlegung der Hochwasserschutzlinie im Bereich des „Alten Hafens“ beantragt. Die Linie sollte von der Hafenstraße an das Hafenbecken vorverlegt werden. Der Retentionsraumverlust von ca. 17.000 m<sup>3</sup> wird durch Rückverlegung der Deichlinie im Bereich des Unteren Domgartens vom Industriegleis an den Schillerweg mit einem Ersatzvolumen von rd. 105.000 m<sup>3</sup> ausgeglichen. Mit Schreiben vom 26.03.1996 (AZ: 54FI99/ZS-A) hat die Bezirksregierung Rheinhesen-Pfalz dieser Maßnahme zugestimmt.

Die Berücksichtigung der Änderung der Hochwasserschutzlinie bei der Fortschreibung der Verwaltungsvereinbarung über Fragen des Hochwasserschutzes am Oberrhein vom 28.02.1991 wurde zugesagt.

Der mittlere Wasserstand des Rheines lag in den Jahren zwischen 1981 und 1990 bei 92,50 m ü.NN. Im Jahr 1955 wurde der höchste Wasserstand mit einem Pegelstand (Pegelhöhe 88,52 m ü.NN) von 8,76 bei 97,28 m ü.NN gemessen. Das 200-jährige Hochwasser liegt bei 97,80 m ü.NN.

Die Schutzhöhe wird unter Berücksichtigung der erforderlichen Freibordhöhen von 50 bzw. 80 cm für eine massive Mauer auf 98,30 m ü.NN und für einen Damm auf 98,60 m ü. NN festgelegt. Damit kann allerdings kein absoluter Schutz erreicht werden. Das vorhandene Gelände liegt im Mittel auf etwa 97,20 m ü.NN. Der Hochwasserschutz wird mittels einer durchgehenden Mauer von 1,10 m Höhe freistehend zwischen den Gebäuden sowie durch die Gebäudeaußenwände gewährleistet. Diese Anlage kann im Bebauungsplan allerdings nicht festgesetzt werden. Diesbezüglich ist parallel zum Bebauungsplanverfahren ein wasserrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 31 WHG (Wasserhaushaltsgesetz des Bundes) und § 10 LWG durchzuführen. Im Bebauungsplan wird die Maßnahme nur als Hinweis nachrichtlich in der Planzeichnung dargestellt.

Weiterhin ist im städtebaulichen Konzept vorgesehen, die südliche Hafenspitze auf einer Fläche von ca. 1.500 m<sup>2</sup> aufzufüllen und hier die öffentliche Promenadenzone zu einem Platz am Wasser aufzuweiten. Diese Fläche wird im Bebauungsplan ebenfalls nur nachrichtlich dargestellt. Eine Festsetzung der Auffüllung erfolgt nicht, da dieser weitergehende Retentionsraumverlust zunächst durch die Fachbehörden der Bezirksregierung im o.g. Genehmigungsverfahren zugelassen werden muss. Diesem Verfahren kann durch den Bebauungsplan nicht vorgegriffen werden.

## **7. Immissionsschutz**

Die Verkehrsbelastung entlang der Hafestraße betrug bei der letzten städtischen Zählung im Juli 1996 etwa 12.000 Kraftfahrzeuge dtv mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 11 %. Bei einer älteren Zählung im Jahr 1991 wurden sogar 17% LKW-Anteil festgestellt.

Nach den Methoden der 16. BImSchV<sup>1</sup> ergibt sich daraus für die geplante Bebauung überschlägig ein Beurteilungspegel von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Somit wird in der Hafestraße sowohl der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV [64 dB(A) Tag; 54 dB(A) Nacht], als auch der städtebauliche Orientierungswert der DIN 18005 [60 dB(A) Tag; 50 dB(A) Nacht] für das Mischgebiet überschritten.

Dieser Zielkonflikt von Verkehrslärm einerseits und Lärmschutzansprüchen einer Neubebauung andererseits kann grundsätzlich auf verschieden Weise gelöst werden.

Eine Verlagerung des lärmverursachenden Verkehrs auf andere Straßen kommt generell nicht in Betracht, da die Hafestraße angesichts der verkehrsplanerisch äußerst schwierigen Topographie der Stadt Speyer die einzige Möglichkeit darstellt, den „Innenstadtring“ bzw. den „Mittleren Ring“ zu schließen.

Ein Verzicht auf Bebauung des Hafengeländes oder die Beibehaltung der weniger sensiblen gewerblichen Nutzungen ist ebenfalls im Sinne der städtebaulichen Intention der Stadt Speyer nicht zielführend, da die „Bebauung am Wasser“ in dieser Form nicht in der gewünschten Qualität darzustellen ist. Gleiches gilt für die Variante einer abschirmenden Schallschutzwand.

Letztlich bleibt die Möglichkeit, mit der Bebauung im städtebaulich verträglichen Maß auf Abstand zur Hafestraße zu gehen und entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzuschreiben. Diese Möglichkeit ist ausdrücklich durch die Vorgaben der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ abgedeckt.

*„In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und Gemengelagen lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z. B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen - insbesondere für Schlafräume -) vorgesehen und planungsrechtlich gesichert werden.“*

Als Schutz der Wohnnutzung, welche im Hafengebiet zulässig sein soll, wird der Einbau von Schallschutzfenstern für alle der Hafestraße zugewandten Aufenthaltsräume vorgeschrieben. Das erforderliche Schalldämmmaß ist nach der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern“ zu ermitteln. Dabei

---

<sup>1</sup> Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

ist von einem Innenschallpegel von 40 dB (A) für Wohn-, 30 dB (A) für Schlaf- und 45 dB (A) für Büro- und Arbeitsräume auszugehen.

Angesichts des Immissionspegels von ca. 67 dB (A) ergibt sich die Notwendigkeit, für Schlafräume mindestens Schallschutzfenster der Klasse 3 einzubauen, die eine Pegelminderung um 35 bis 39 dB(A) erzielen. Für Wohn-, Arbeits- und Büroräume genügen Fenster der Schallschutzklasse 1 mit einem Schalldämmmaß von 25 bis 29 dB(A). Nachdem bereits die aus Gründen des Wärmeschutzes bautechnisch vorgeschriebenen Fenster Schallschutzklasse 2 erreichen, ist eine gesonderte Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen für diese Räume nicht erforderlich.

Wegen der bestehenden Vorbelastung sollten Schlafräume zur Hafensstraße hin grundsätzlich nicht errichtet werden. Dies wird als Empfehlung in den Bebauungsplan aufgenommen.

Am südwestlichen Rand des Plangebietes verläuft das nur sporadisch genutzte Industriegleis. Eine im Mischgebiet unzumutbare Lärmentwicklung geht von dieser Gleisstraße nicht aus.

Im Plangebiet bestehen auf der Ostseite des Hafens noch zwei Gewerbebetriebe, die Kiesumschlag und Betonherstellung betreiben. Deren Nutzung muß aufgegeben werden. Die Pachtverträge laufen zum 31.12.1999 aus. Entgegen der ursprünglichen vertraglichen Verpflichtung hat das Land Rheinland-Pfalz einer Betriebsverlagerung zugestimmt. Mit den Betreibern der Kiesunternehmen werden derzeit Gespräche bezüglich der Betriebsverlagerung geführt.

Durch den derzeitigen und künftigen Verkehr auf der Bundeswasserstraße Rhein können die Immissionsrichtwerte für den Schall temporär überschritten werden. Das Plangebiet bezieht seine besondere Lagegunst jedoch allein aus seinem Standort am Wasser. Diese Qualität kann aus städtebaulichen Gründen nicht durch aktive Schallschutzmaßnahmen zerstört werden. Gegen die hauptsächlich niederfrequenten Emissionen der Schiffsmotoren wären auch die klassischen Instrumente wie Schallschutzwände oder –fenster ein wenig geeignetes Mittel, da die Wellen eher durch Körperschallübertragung weitergeleitet werden.

Als Fazit bleibt demjenigen, der den Vorteil der hervorragenden Lagegunst einer Bebauung am Rheinufer hinsichtlich Ausblick genießen will nur, den Nachteil einer temporären Überschreitung der Orientierungswerte für Schallschutz im Städtebau hinzunehmen.

Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

## **8. Bodenschutz**

Angesichts der früheren Nutzungen wurden im Rahmen der bisherigen Planungen für das Gelände des „Alten Hafens“ durch das Büro Dr. Heckemanns & Partner im Auftrag der Stadtwerke Speyer Untersuchungen zur Situation des Bodens durchgeführt. Im Einzelnen wurde am 07.02.1997 ein Bericht zur Nutzungsrecherche, am 06.02.1998 ein Ergebnisbericht der Gefährdungsabschätzung und am 16.07.1998 ein Ergänzungsbericht vorgelegt. Das Untersuchungsprogramm und die Ergebnisse der Gutachten wurden mit der Unteren Wasserbehörde, dem Staatlichen Amt für Wasserwirtschaft und der Oberen Abfallbehörde bei der Bez.Reg. Rheinhessen-Pfalz abgestimmt.

Als Fazit der Untersuchungen wurden in einer Stellungnahme der Oberen Abfallbehörde<sup>1</sup> keine erheblichen Bodenverunreinigungen mehr angenommen, die grundsätzlich der geplanten Wohnnutzung des Geländes entgegenstünden. Die gesamte Fläche wird in altlastenrechtlicher Hinsicht als „nicht altlastenverdächtiger Altstandort“ eingestuft. Insofern erfolgt keine Kennzeichnung der Flächen im Bebauungsplan gemäß § 9 (5) Nr.3 BauGB.

Allerdings ist in verschiedenen Bereichen mit kleinräumigen Verunreinigungen zu rechnen, die im Vorfeld oder während der Baumaßnahme entfernt werden können. Die entsprechenden Auflagen der Oberen Abfallbehörde werden als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

## **9. Denkmalschutz**

Die Geschichte des „Alten Hafens“ beginnt mit der Besiedelung des heutigen Stadtgebietes von Speyer. Er wird im 7. Jahrhundert erstmals im Zusammenhang mit dem Bau eines – St. German geweihten Klosters - urkundlich erwähnt. Der Hafen der damaligen Zeit war eine befestigte Anlegestelle an der Mündung des Nonnenbachs in den Rhein außerhalb der Stadtmauer. Hier wurden alle lebensnotwendigen Güter umgeschlagen. Bedeutungsvoll war der Antransport für die Steine des Dombaus in den Jahren 782 – 859 (1.Dombau) und ab dem Jahre 1039 (2.Dombau).

Im 16. Jhdt. erhielt die Stadt Speyer das Stapelrecht für den Hafen.

Im Jahre 1825 wurde der Hafen der Stadt Speyer zum Freihafen ernannt. Das Land Bayern, zu welchem Speyer damals gehörte erwarb 1829 das Grundstück mit der Anlegestelle.

Zu schützende Baudenkmale sind im Plangebiet nicht vorhanden.

---

<sup>1</sup> Schreiben der Bez.-Reg. Vom 26.08.1998 AZ 547-81/SP(98/055)-Ab

## **10. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen**

Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes ist eine Bodenordnung nicht erforderlich. Die im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen werden der Stadt Speyer vom derzeitigen Eigentümer VBS übertragen. Zur Sicherung des Gehrechts im Bereich der Promenade ist eine Baulast im Baulastenverzeichnis der Stadt Speyer einzutragen.

## **11. Landespflegerische Belange**

### **11.1 Allgemeines**

Gemäß formellen und materiellen Anforderungen des §1 Abs. 5 u. 6 BauGB sind die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege bei der Aufstellung eines Bauleitplans zu beachten.

Die Erarbeitung dieser Belange erfolgt im Rahmen des landespflegerischen Beitrages zum Bebauungsplan (LPB) gemäß den Regelungen des § 17 Landespflegegesetz Rheinland-Pfalz. Neben Naturschutzaspekten werden darin weiterhin die Belange des Boden-, Wasser- und Klimahaushaltes, der Eignung für Naturerlebnis und Naherholung sowie des Landschaftsbildes untersucht.

Aufbauend auf die Ermittlung des Zustandes von Natur und Landschaft im Plangebiet wird zunächst eine allgemeine landespflegerische Zielkonzeption gemäß § 17 Abs. 2 u. 3 LPflG erstellt. Diese wird dann der Baukonzeption gegenübergestellt, um die Konflikte zu ermitteln und sowohl hinsichtlich ihrer Vermeidbarkeit und Verminderbarkeit, als auch hinsichtlich des Erfordernisses von Ausgleichsmaßnahmen fachplanerisch bewerten zu können. Bis zu diesem Punkt hat die Planung den fachlich eindimensionalen Charakter eines Gutachtens, welches im Rahmen der Aufstellung des Bauleitplans als Grundlagenermittlung zu berücksichtigen ist.

Über die Berücksichtigung der landespflegerischen Belange in der Bauleitplanung wird ebenso wie über die Notwendigkeit und den Umfang von Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Abwägung entschieden. Hier werden die eindimensionalen Belange der Fachplanung allen anderen von der Planung berührten Belangen gegenübergestellt und in das System der Gesamtplanung integriert. Eine Bindungswirkung kommt dem LPB nicht zu. Gleichwohl ist – sofern landespflegerische Belange nicht berücksichtigt werden - im Rahmen der Abwägung zu begründen, warum von den landespflegerischen Zielvorstellungen abgewichen werden musste. Außerdem ist in der Begründung zum Bebauungsplan darzulegen, wie Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder unvermeidbare Beeinträchtigungen kompensiert werden sollen.

## 11.2 Zusammenfassende landespflegerische Bewertung als Beitrag zur Begründung des Bebauungsplanes

Die ehemalige Nutzung der Flächen als Hafen sowie für Gewerbe bedingt eine relativ hohe Flächenversiegelung von ca. 70 % im südlichen und ca. 80 % im nördlichen Planbereich. Naturnahe Böden sind im gesamten Untersuchungsgebiet nicht mehr anzutreffen. Die unversiegelten Flächen und Strukturen des aufgelassenen "Alten Hafen Speyer" erfüllen Biotop- und Vernetzungsfunktionen entlang des Rheinuferes. Von besonderer Bedeutung sind die artenreichen mageren Säume, ein struktureicher Obstgarten sowie die Einzelbäume.

Der Bereich "Alter Hafen Speyer" liegt innerhalb der Erholungsachse entlang des Rheinuferes. Er stellt ein Bindeglied zwischen Domgarten / Sterngarten und dem inneren Grünzug des Eselsdammes entlang der alten Stadtbefestigung mit Anschluss an die Erholungsgebiete der nördlichen Altaue dar. In der Stadtansicht vom Rhein her spielt der "Alte Hafen" als dem Dom vorgelagerte Fläche eine große Rolle. Die Zone ist insofern von hoher visueller Empfindlichkeit.

Die Plangebietsflächen liegen im Überschwemmungsgebiet des Rheines.

Aus den genannten Empfindlichkeiten ergeben sich folgende landespflegerischen und grünordnerischen Zielsetzungen, die im Bauleitplan zu berücksichtigen sind:

1. Erhaltung und Entwicklung von Extensivstrukturen wie Säumen, Gehölzen, Bäumen, Natursteinmauern im Biotopverbund entlang des Rheinuferes sowie mit siedlungsökologischem Bezug zu den Gebieten westlich der Hafenstraße und zum Domgarten
2. Erhaltung und Entwicklung eines hohen Anteiles unversiegelter Böden als Vegetationsstandort
3. Entwicklung der Retentionsfunktion unversiegelter Böden
4. Freihaltung der Sichtachsen zum Dom, Orientierung der Höhen der Neubebauung an den Siedlungsgebieten westlich der Hafenstraße und Ausbildung eines abgestuften Ortsrandes
5. Sicherung des visuellen Bezuges und der Zugänglichkeit und damit der Erlebbarkeit des Hafens von der Hafenstraße aus
6. Erhaltung der Durchgängigkeit und der Verteilungsfunktion des "Alten Hafen"-Geländes im System der Fuß- und Radwegeerschließung der Stadt, d. h. rheinparallele Wegeführung und Wegeführung parallel der Hafenstraße mit Anschluss an die Grünzonen des Eselsdammes

Die Bebauung des südlichen Hafenbereiches macht eine Auffüllung von Teilflächen des Hafenbeckens erforderlich.

Durch die Umnutzung insgesamt kommt es zu einer Nutzungsintensivierung, die bei weitgehender Beibehaltung des Anteiles an versiegelten Flächen zu einer Beeinträchtigung des Arten- und Biotopschutzpotentials im Gebiet führen. Diese sind gemäß § 1a BauGB sowie § 8a BNatSchG als Eingriffe in den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild zu werten.





Über die Zulässigkeit dieser Eingriffe wurde im Bauleitplanverfahren abschließend entschieden.

Abweichend von den Zielsetzungen 1 – 3 wurden im Zuge der Abwägung lediglich Baumerhaltungen und -pflanzungen sowie die Sicherung von Vegetationsbeständen im nördlichen Planbereich in den Bebauungsplan übernommen. Diese Maßnahmen dienen der Einbindung der Bebauung in das Orts- und Landschaftsbild.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die drei erstgenannten Ziele sich im Wesentlichen auf eine landespflegerisch wünschenswerte *Entwicklung* bestimmter Strukturen beziehen, die derzeit im Plangebiet nur wenig ausgeprägt sind. Fraglos würden diese Maßnahmen eine siedlungsökologische Verbesserung der vorhandenen Situation bedeuten. In der Abwägung der landespflegerischen mit den städtebaulichen Zielsetzungen für das Hafenquartier gibt die Stadt Speyer dem städtebaulichen Ziel den Vorrang auf den bereits überwiegend versiegelten Flächen einen urbanen Standort zu entwickeln und die vorhandenen Extensivstrukturen und offenen Böden nur soweit zu berücksichtigen, wie sie in diese städtebauliche Konzeption zu integrieren sind. Eine Förderung von Bodenfunktionen sowie von extensiven Vegetationsstrukturen ist bei der vorgesehenen Baukonzeption nicht möglich. Zum Ausgleich dieser Funktionen sind Gewässer- und Biotopentwicklungsmaßnahmen im Zuge der Gewässerpflegeplanung der Stadt Speyer umzusetzen.

Die Ziele 4 –6 werden im Rahmen der städtebaulichen Konzeption umgesetzt. Die durchgängige Fuß- / Radwegeverbindung erfolgt entlang des Hafenbeckens. Ansonsten wird der Weg in westlicher Richtung entlang des Speyerbaches zur Rheintorstraße und zur südlichen Rheinuferpromenade geführt. Die im Bebauungsplan festgesetzte Höhenentwicklung gewährleistet, dass die Bebauung nicht überdimensioniert erscheinen wird, zumal die Blickbeziehung zwischen Hafenstraße und Rhein durch eine offene Baustruktur mit Hafenvillen gewährleistet wird.

## **12. Kosten**

Für die Verwirklichung des Bebauungsplanes entstehen der Stadt Speyer keine Kosten. Alle noch nicht vorhandenen Infrastrukturmaßnahmen werden vom Vorhabenträger durchgeführt und abgerechnet. Dies wird durch Abschluss entsprechender Verträge gesichert.

.....

Stadtplanung / 520