

6. Begründung

1. Einleitung

Die Stadt Konstanz hat sich mit dem Stadtentwicklungsprogramm 2020 dazu entschlossen, die Innenentwicklung zu stärken und wichtige Infrastruktureinrichtungen wie das Konzert- und Kongresshaus und beispielsweise Einkaufszentren (Zentrenkonzept) nicht auf peripheren Standorten im Stadtgebiet zu errichten.

Durch das geplante Konzert- und Kongresshaus auf Klein Venedig kann die Altstadt als Stadtzentrum nachhaltig gestärkt, das Kulturangebot deutlich verbessert, und Arbeitsplätze geschaffen werden.

Ferner wird die Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen bzw. Konstanz in seiner oberzentralen Funktion gestärkt und ein nachhaltiger Entwicklungsimpuls gesetzt.

Der nun vorliegende Bebauungsplanentwurf Hafenstraße/Klein Venedig dient der bauplanungsrechtlichen Vorbereitung der Verwirklichung des Konzert- und Kongresshauses, eines Hotels und eines Parkhauses auf dem Gelände Klein Venedig.

Neben dem Konzert- und Kongresshaus soll das Parkhaus Lago um max. 250 Stellplätze erweitert werden. Hierzu ist ein separater Bebauungsplan in Aufstellung.

2. Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig

2.1 Bisheriges Verfahren

Der Aufstellungsbeschluss und der Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange hat der Gemeinderat am 24.04.2008 gefasst. Die Beteiligung erfolgte im Zeitraum vom 07.07. - 01.08.2008. Am 15.07.2008 wurde der Scopingtermin durchgeführt. Die Bürgerinformation fand am 18.07.2008 im Unteren Konzilsaal statt und wurde von ca. 65 Bürgern wahrgenommen.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung haben zwei BürgerInnen eine Stellungnahme abgegeben.

Es wurden 36 Behörden/Träger öffentlicher Belange, anerkannte Verbände und Vereine beteiligt, von denen 24 eine Stellungnahme abgegeben haben.

Dabei sind insbesondere folgende wesentliche Anregungen eingegangen:

- Aufzeigen von Standortalternativen zum Areal Klein Venedig
- Sicherstellung unmittelbare Verkehrserschließung KKH und Hafenareal
- Umfeldverträgliche Abwicklung des vermehrten Verkehrsaufkommens durch die Planungen KKH und Parkhauserweiterung Südlich Lago
- Auswirkungen durch Lärm- und Luftschadstoffe
- Erhalt der Grünzone/des Freiraums entlang der Konstanzer Bucht / Reduktion des Grünflächenbestandes auf Klein Venedig
- Darstellung einer Kostenabschätzung für das KKH

Der Technische und Umweltausschuss wurde in der Sitzung vom 07.05.2009 (TUA 2009-002) über die eingegangenen Stellungnahmen informiert und über den fachlichen Umgang mit diesen und den weiteren Anregungen in Kenntnis gesetzt (siehe

Anlage 1). Zudem wurde die Verwaltung beauftragt, den Bebauungsplanentwurf für die Offenlage vorzubereiten

2.2 Bebauungsplanentwurf

2.2.1 Entwicklung aus dem Strukturkonzept

Bereits im Technischen und Umweltausschuss am 06.11.2008 (TUA 2008-108) wurde das Strukturkonzept für die Planungen auf Klein Venedig vorgestellt. Auf dessen Grundlage wurden erste Gutachten für die Ausschreibungsunterlagen des europäischen Angebots- und Verhandlungsverfahrens erarbeitet. Das konkretisierte Strukturkonzept (siehe Anlage 2) wurde dann als planerischer Rahmen zzgl. wesentlicher städtebaulicher Ziele dem Verhandlungsverfahren zugrunde gelegt.

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf wurde auf Grundlage dieses Strukturkonzeptes, der sonstigen Auslobungsunterlagen, unter Kenntnisnahme der Wettbewerbsentwürfe und zusätzlicher Gutachten und der Anregungen aus der Frühzeitigen Beteiligung erstellt.

2.2.2 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept beschränkt sich als Grundlage für den „Angebotsbebauungsplan“ auf wesentliche Aussagen für die weitere Entwicklung des Plangebietes und stellt den Rahmen für die Umsetzung der Wettbewerbsentwürfe dar.

Die wesentlichen Ziele und Grundzüge des städtebaulichen Konzeptes sind:

- Schaffung von überbaubaren Flächen für das Konzert- und Kongresshaus und Hotel westlich des Freiraums am Ufer bis zur geplanten Hafensperrmauer
- Zur Stärkung der Naherholungs- und Freizeitfunktion des Geländes Klein Venedig und zur Sicherung eines grenzüberschreitenden Freiraums ist ein zusammenhängender Freiraum am Ufer bzw. eine Veranstaltungsfläche geplant.
- Die auf Kreuzlinger Seite geplante und auf Konstanzer Seite bereits realisierte Hafensperrmauer wird zwischen Parkhaus und seeseitiger Bebauung ergänzt.
- Stadträumliche Abgrenzung des Plangebietes zu den Bahnflächen und Ergänzung des städtebaulichen Gesamtkonzeptes des Konzert- und Kongresshauses durch ein Parkhaus
- Zum Schutz des Ortsbildes, insbesondere in Bezug auf die Silhouette der Konstanzer Altstadt, wird die max. Höhenentwicklung des Konzert- und Kongresshauses und des Hotels auf die Firsthöhe der Häuserfront Bahnhofplatz (ca. 21-22m) beschränkt.
- Festsetzung bzw. Übernahme von Flächen für die Erschließung der geplanten und bestehenden Nutzungen

2.3 Verkehr

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Konzert- und Kongresshauses und der Parkhauserweiterung Lago wurden das Gutachten Bodanstraße/Stadtring vom 11.3.2009 und die Verkehrlichen Fachaussagen vom 26.11.2010 erarbeitet (siehe Anlage 9 und 10).

Durch die geplanten Nutzungen auf Klein Venedig ergeben sich 1.600 Kfz / 24h so wie durch die LAGO - Parkhauserweiterung 1.000 Kfz / 24h.

Der größere Teil dieser Neuverkehre (2600 Kfz / 24h) fließt über die Bodanstraße und den Kreisverkehr am Döbele in das übergeordnete Straßennetz ab.

Ein kleinerer Teil fließt über den Bahnhofplatz und die alte Rheinbrücke nach Norden hin ab. Der Straßenzug Obere Laube wird durch diesen Neuverkehr nur mit maximal 120 Kfz/Tag belastet. Die Untere Laube und der Rheinsteig werden nicht durch den Neuverkehr belastet.

Maßgeblich durch die Einführung der geplanten Mischverkehrsfläche am Bahnhof mit Tempo 20 ist mit positiven Entlastungseffekten im östlichen Bereich der Bodanstraße, dem Bahnhofplatz und der Konzilstraße zu rechnen.

Diese Verkehrsabnahmen resultieren aus dem Umstand, dass bedeutsame Anteile des derzeit vorhandenen Durchgangsverkehrs zwischen Alte Rheinbrücke und Schnetztor auf andere Achsen (insb. Laube und Rheinsteig) verlagert werden.

Insofern ist die Mischverkehrsfläche am Bahnhof Voraussetzung für eine stadtverträgliche Abwicklung der Neuverkehre.

Durch eine Zufahrt zum Parkhaus des Konzert- und Kongresshauses von Schweizer Seite können zusätzliche positive Entlastungswirkungen erzielt werden.

Darüber hinaus wird durch die angedachten Umgestaltungsmaßnahmen auf der Bodanstraße die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität verbessert.

Durch die geplanten Erschließungsmaßnahmen zum Konzert- und Kongresshaus, insbesondere die direkte ÖPNV-Andienung, die direkte Anbindung an das Rad- und Fußwegenetz und die niveaufreie Unterführung der Bahngleise für MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, wird die Erschließungsqualität für das Vorhaben hinreichend gesichert.

2.4 Umweltauswirkungen

Für die Belange des Umweltschutzes wurde eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt, in der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt wurden.

Hierzu wurden folgende ergänzende Untersuchungen bzw. Gutachten beauftragt:

- Baugrundgutachten für das Konzert- und Kongresshaus auf „Klein Venedig“ in Konstanz,
- Altablagerung „Klein Venedig“ Konstanz, Anpassung der Altlastensicherung auf die Folgenutzung „Konzert- und Kongresshaus“
- Schalltechnisches Gutachten 01 zu den Ein- und Auswirkungen zum Bebauungsplangebiet (Schienenverkehrslärm, Gewerbelärm, Sportlärm, Freizeitlärm)
- Schalltechnisches Gutachten 02 (Straßenverkehrslärm)
- Luftschadstoffgutachten
- Untersuchung und artenschutzrechtliche Prüfung Fledermäuse
- Untersuchung und artenschutzrechtliche Prüfung Brutvögel

2.4.1. Umweltbericht

Die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen ist im Umweltbericht mit integriertem Grünordnungsplan und Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung (siehe Anlage 8) umfassend zusammengestellt.

In Bezug auf die biologische Vielfalt stellt das Untersuchungsgebiet weder vor dem Hintergrund der Artenvielfalt noch der Ökosystemvielfalt ein herausragendes Gebiet dar und ist von untergeordneter naturschutzfachlicher Bedeutung. Das Ufer des Bodensees ist künstlich verbaut. Die Ufermauer kann auf Grund der Altablagerungen nicht entfernt werden. Weitergehende Renaturierungsmaßnahmen sind daher nicht möglich.

Durch die Bebauung des Gebiets „Hafenstraße/ Klein Venedig“ wird vor allem in den Altbaumbestand eingegriffen. Dadurch geht vereinzelt Lebensraum für Brutvögel verloren und das Landschafts-/ Ortsbild wird beeinträchtigt. Alle Eingriffe werden durch die festgesetzten Maßnahmen zum Anpflanzen und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern insbesondere auch im Uferbereich und den Maßnahmen zur Grünordnung insgesamt in vollem Umfang kompensiert. Im ufernahen Bereich werden 5 Einzelbäume zum Erhalt festgesetzt. Zur weiteren Aufwertung sind weitere Nachpflanzungen zur Ausbildung eines Ufergehölzes vorgesehen. Der übrige Baumbestand im Plangebiet soll in Abhängigkeit der vorgesehenen Nutzungen und auf der Grundlage eines Freiflächengesamtkonzeptes nach Möglichkeit erhalten werden. Andernfalls wird durch Nachpflanzungen innerhalb des Plangebietes ein gleichwertiger Ersatz geschaffen.

Auf Grund der im Gebiet Klein Venedig vorhandenen Altablagerungen, die neben dem Schadstoffaustrag in den Bodensee noch gewisse Deponiegasentwicklungen verzeichnen, sind bestimmte Schutzmaßnahmen erforderlich. Der vorhandene Sanierungsplan für die Altablagerungen ist entsprechend der geplanten Bebauung anzupassen.

Insgesamt verbleiben bei Durchführung der festgesetzten Maßnahmen keine zu kompensierenden Beeinträchtigungen in die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie des Landschafts-/Ortsbildes. Nachteilige Umweltauswirkungen sind nicht zu erwarten.

Zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen sowie der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Minimierung und zum Ausgleich und die Überprüfung möglicher unvorhergesehener Umweltauswirkungen sind nach § 4c BauGB Monitoring – Maßnahmen vorgesehen.

2.4.2 Lärmschutz

Auf das Plangebiet wirken zum einen verschiedene Schallquellen wie Schienenverkehr, Sportlärm der Sportanlagen der Stadt Kreuzlingen, Gewerbelärm und Freizeitlärm von Veranstaltungen auf den Freiflächen von Klein Venedig ein. Zum anderen gehen von den geplanten Nutzungen auch verschiedene Lärmemissionen (z.B. Parkhaus) aus. Auf der Grundlage eines Schallgutachtens wurden die Geräuscheinwirkungen und Auswirkungen im Plangebiet bzw. im unmittelbaren Umfeld entsprechend den verschiedenen rechtlichen Regelwerken beurteilt. Auf der Basis der gutachterlichen Aussagen wurden die entsprechenden baulichen Schallschutzmaß-

nahmen für die einzelnen Baufenster, insbesondere für den Neubau des Parkhauses, im Plan gekennzeichnet und festgesetzt.

Auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchungen von Modus-Consult wurde zusätzlich auch der Straßenverkehrslärm außerhalb des Plangebiets (Altstadtring) gutachterlich analysiert. Nach dem vorliegenden Schallgutachten führen bereits die Straßenbelastungen des Jahres 2008 (Ist-Zustand) an den Gebäuden im Bereich der Straßen des Altstadtrings zu Beurteilungspegeln, die vor allem in Nachtzeiten z.T. eine Überschreitung der lärmsanierungsrelevanten Immissionsgrenzwerte (in Mischgebieten 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts) verursachen können.

Die Planungen, sowohl für das Konzert- und Kongresshaus auf Klein-Venedig als auch die Erweiterung des Parkhauses Lago, verursachen entsprechende Mehrverkehre, deren stadtverträgliche Abwicklung entsprechend der Aussagen Modus-Consult unter der Voraussetzung der Einrichtung der Mischverkehrsfläche am Bahnhof möglich ist. Dies führt zu den dargestellten Entlastungs- und Verteilungseffekten. Auf der Basis des Verkehrsmodells von Modus-Consult wurden die entsprechenden Geräuscheinwirkungen durch den Straßenverkehrslärm ermittelt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus Sicht des Schallschutzes im Zusammenhang mit den Planungen auf Klein-Venedig und der Erweiterung des Parkhauses Lago nachfolgende verkehrliche Maßnahmen zwingend erforderlich sind:

- Realisierung der Mischverkehrsfläche am Bahnhof
- Tempo 30 Bodanstraße
- Tempo 30 Fischmarkt bis zur künftigen Mischverkehrsfläche
- Tempo 30 Hafenstraße

Die Beeinträchtigung der schutzbedürftigen Nutzungen entlang der Hafenstraße und der Wiesenstraße sowie der Freien Straße und der Seestraße in der Schweiz für den Fall einer optionalen Zufahrt zum Parkhaus aus der Schweiz, liegen damit in einer zumutbaren Größenordnung. Für den Bereich Bodanstraße bis Konzilstraße vermindern sich die Geräuscheinwirkungen gegenüber dem heutigen Zustand.

Durch die Verteilung der Verkehrsströme mit der Einführung der Mischverkehrsfläche mit Tempo 20 am Bahnhofplatz steigen die Beurteilungspegel für die Planfälle im Vergleich zum Analyse-Nullfall in der Laube und im Rheinsteig hingegen zu einer erstmaligen bzw. weitergehenden Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung (auf der Grundlage Richtlinie für den Verkehrslärmschutz, VLärmSchR, von 1997).

Vor dem Hintergrund, dass

- der Umfang der Überschreitungen der Lärmsanierungswerte in der Nacht verglichen mit dem Tag deutlich höher ist,
- das Schutzbedürfnis in der Nachtzeit höher zu bewerten ist,
- in den betroffenen Erdgeschosszonen der betroffenen Gebäude überwiegend gewerbliche oder vergleichbare Nutzungen anzutreffen sind
- und dem Grundsatz des Vorrangs der aktiven vor den passiven Schallschutzmaßnahmen

schlägt die Verwaltung vor, in Abwägung der städtebaulichen Belange und der mit der Realisierung der Mischverkehrsfläche verbundenen positiven Auswirkungen für die Stadtraum am Bahnhofplatz aus Lärmschutzgründen für den Bereich Rheinsteig und Laube Tempo 30 in den Nachtstunden verbindlich einzuführen. Auf die TUA-Vorlage 2009-074 und die Diskussion im TUA am 05.11.2009 zum Umbau des

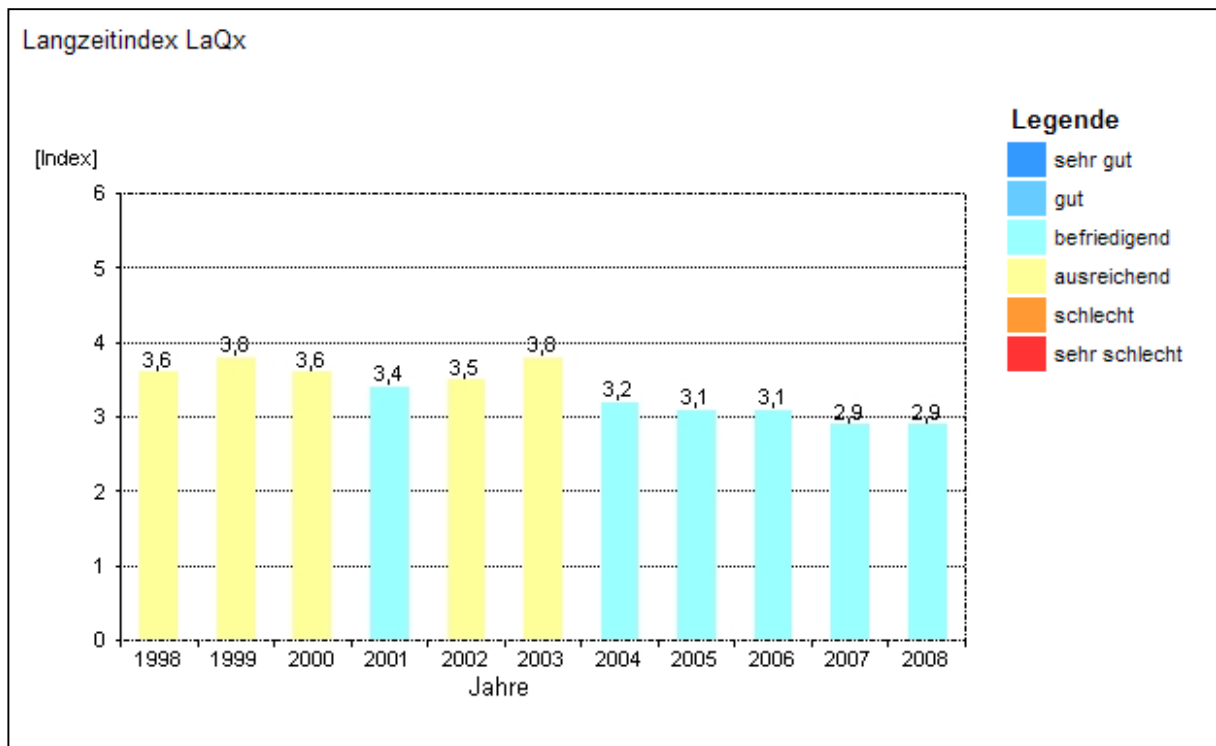
Bahnhofplatzes zur Begegnungszone wird verwiesen. Darin sind auch weitergehende ergänzende Maßnahmen zur Steuerung auf der übergeordneten Ebene bzw. auf kleinräumiger Ebene aufgeführt. (Wohnumfeldverbesserungen, Querungshilfen, Verkehrsentwicklungsplanung, Mobilitätsmanagement, ÖPNV-Marketing etc.)

Ohne eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf der Oberen und Unteren Laube sowie dem Rheinsteig sind entlang dieser beiden Straßenzüge weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und fensterabhängige Lüftung für Schlaf- und Kinderzimmer) für die vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen erforderlich.

2.4.3 Luftschadstoffe

Zur Beurteilung der lufthygienischen Situation können zum einen die Ergebnisse der nahe gelegenen Luftmessstation in der Wallgutstraße herangezogen werden.

Der auf der Basis der verschiedenen Messwerte für Feinstaub, Stickoxid und Ozon ermittelte Langzeitluftqualitätsindex LaQx weist seit 1998 eine zurückgehende Schadstoffbelastung und damit Verbesserung der Luftqualität auf. Die Luftqualität in Konstanz ist in der Fläche als befriedigend bis gut einzustufen und damit als Grundlage für die Situation im Plangebiet gültig¹. Mit den Grenzwerten nach BImSchG bzw. der 22. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit bestehen keine Konflikte.



Quelle: LUBW, http://mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/langzeit/history_data/hstatDDEBW052LaQxJW.htm

Die Daten für 2009 liegen noch nicht vollständig ausgewertet vor. Sie können ggf. zur TUA oder GR-Sitzung noch nachgeliefert werden

¹ Auf Grund der im Umweltbericht beschriebenen lokalklimatischen Verhältnisse und der Öffnung zum See ist von einer noch besseren Situation im Plangebiet auszugehen.

Die Ergebnisse der Messstation sind nicht automatisch übertragbar auf das unmittelbare Straßenumfeld von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen..

Vor diesem Hintergrund wurde das Ingenieurbüro Lohmeyer beauftragt, ein Luftschadstoffgutachten für das Bebauungsplanverfahren zu erstellen. Analog zum Verkehrslärm wurde auf der Basis der Verkehrsberechnungen von Modus-Consult für die Mehrverkehre durch das KKH und der Erweiterung des Parkhauses Lago eine Prognose der Luftschadstoffsituation für Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) nach dem Berechnungsverfahren MISKAM für den Ist-Zustand und den Planungs-zustand (Mischverkehrsfläche, mit und ohne Zufahrt Schweiz) erstellt.

Das Gutachten kommt zum einen zu dem Ergebnis, dass die Planungen mit den entwickelten Verkehrsführungen an der Randbebauung der Hauptverkehrsstraßen aus lufthygienischer Sicht nicht zu einer wesentlichen Erhöhungen der NO₂- und PM10-Immissionen gegenüber dem Prognosenullfall führen. Die Verringerungen der Immissionen am Bahnhofplatz und an der östlichen Bodanstraße gegenüber dem Ist-Zustand führen auf Grund der geringeren Verkehrsbelastung zu Verbesserungen auch im Hinblick auf die Schadstoffbelastung. Leichte Erhöhungen ergeben sich im Straßenraum nur an der Oberen Laube und am Schnetztor auf Grund der veränderten Verkehrsströme bei Realisierung der Mischverkehrsfläche am Bahnhof.

Zum anderen ist festzustellen, dass im Prognosenullfall (= Bestand) für den unmittelbaren Straßenraum und die unmittelbare Randbebauung an der Bodanstraße und am Schnetztor teilweise deutliche Luftschadstoffbelastungen berechnet werden. Der NO₂- Jahresmittelwert für den Straßenraum in der Bodanstraße ist als erhöht bis hoch zu bezeichnen. Die Grenzwerte werden aber eingehalten. Unmittelbar am Schnetztor ist mit NO₂-Immissionen bis leicht über 40 µg/m³ eine geringfügige Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV im Straßenraum und an der Randbebauung prognostiziert. Diese Beurteilung trifft auch auf die PM10-Kurzzeitbelastung zu.

Die Beurteilungswerte für die PM10-Jahresmittelwerte und die NO₂-Kurzzeitbelastung werden deutlich nicht erreicht und eine Überschreitung der Grenzwerte ist damit nicht zu erwarten.

Für allen anderen Straßenabschnitte (unmittelbares Straßenumfeld) und für die weiter entfernten Bereiche sind mittlere Belastungen dargestellt. Die prognostizierten Belastungsspitzen sind nach den vorliegenden Erkenntnissen damit nur punktuell auf einen relativ begrenzten Straßenabschnitt um das Schnetztor beschränkt.

Im Rahmen des Bebauungsplans sind nach Aussagen der Gutachter besondere Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffimmissionen damit nicht erforderlich, da bei den von der Planungen des Konzert- und Kongresshauses und der Erweiterung des Parkhauses Lago ausgehenden Mehrverkehre und deren stadtverträgliche Abwicklung keine wesentlichen Erhöhungen der NO₂- und PM10-Immissionen gegenüber dem Prognosenullfall zu erwarten sind. Die lufthygienische Situation im Bereich Schnetztor in Abstimmung mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde ist durch konkrete Messungen nach den Vorschriften der 22. BImSchV vertieft zu untersuchen, da Prognosewerte auf Grund von methodisch bedingten möglichen Abweichungen nur als Abschätzung und Orientierung herangezogen werden können. Aus ihnen können keine Maßnahmen rechtlich begründet und abgeleitet werden.

Die Verkehrspolitik der Stadt Konstanz – dargestellt u.a. im Rahmen der Beschlüsse zum Stadtentwicklungsprogramm STEP 2020 - zielt nach wie vor auf eine umfassende Förderung des ÖPNV, sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs, um die verkehrsbedingten Belastungen durch die KFZ-Abgase und Lärm zu reduzieren. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements soll der Anteil des MIV zugunsten des Umweltverbundes begrenzt werden (z.B. individualisiertes Marketing ÖPNV; siehe auch Ergebnisse Socialdata-Studie).

2.5 Änderung des räumlichen Geltungsbereiches

Für die Planfassung zur Offenlage wurde der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes gegenüber dem Aufstellungsbeschluss verkleinert.

Bei den reduzierten Flächen handelt es sich um Bahnanlagen, Flächen westlich der Hafestraße, welche nicht für die Erschließung des Plangebietes benötigt werden und um das Gebäude Hafestraße 14 und die östlich daran angrenzenden Flächen.

3. Änderung Flächennutzungsplan / Landschaftsplan

Der Flächennutzungsplan und der Landschaftsplan werden im Parallelverfahren geändert (siehe hierzu nachfolgender Tagesordnungspunkt in der TUA/GR-Sitzung)

4. Empfehlung der Verwaltung und weiteres Vorgehen

Die Verwaltung empfiehlt dem Gemeinderat den Billigungs- und Auslegungsbeschluss zu fassen und die Verwaltung zu beauftragen die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (2) BauGB und die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4(2) BauGB durchzuführen. Zudem wird aufgrund möglicher Umweltauswirkungen, insbesondere durch die optionale Zufahrt zum Parkhaus, eine grenzüberschreitende Beteiligung nach § 4a Abs. 5 S.2 BauGB durchgeführt.

Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Maßnahmen bis zum Satzungsbeschluss zu konkretisieren bzw. vorzubereiten:

- Projektbeschluss zur Umsetzung der Mischverkehrsfläche (in Anlehnung an die Typologie der Begegnungszone nach Schweizer Vorbild) mit Tempo 20 am Bahnhofplatz
- Ausweisung von Tempo 30 in der Hafestraße, Bodanstraße und im Bereich des Fischmarktes
- Ausweisung von Tempo 30 nachts auf der Laube und dem Rheinsteig; alternativ Prüfung von Betroffenheit der Lärmsanierung und Aufstellung eines Lärmsanierungskonzeptes
- Plangenehmigung zur Unterführung
- Ergänzend Zufahrt zum Parkhaus von Kreuzlinger Seite
- Altlasten-Sanierungsplanung
- Beobachtung der Luftsituation (Messstation) und Abstimmung von Maßnahmen zur Verringerung der Luftbelastung mit dem Regierungspräsidium

Anlagen

1. Umgang mit Stellungnahmen aus der Frühzeitigen Beteiligung, Stand 07.05.09
2. Strukturkonzept, Stand März 2009
3. Entwurf Satzung über den Bebauungsplan „Hafenstraße / Klein Venedig“ und über die örtlichen Bauvorschriften, Stand 03.02.2010
4. Zeichnerischer Teil Bebauungsplan, Stand 02.02.2010
5. Planungsrechtliche Festsetzungen zum Bebauungsplan, Stand 03.02.2010
6. Örtliche Bauvorschriften, Stand 03.02.2010
7. Begründung zum Bebauungsplan und zu den örtlichen Bauvorschriften, Stand 03.02.2010
8. Umweltbericht mit Grünordnungsplan, Stand 03.02.2010
9. Verkehrsgutachten Bodanstraße/Stadtring, Stand 11.03.2009
10. Verkehrliche Fachaussagen zum Bebauungsplan, Stand 26.01.2010
11. Schalltechnisches Gutachten Nr. 1, Stand 26.01.2010
12. Schalltechnisches Gutachten Nr. 2, Stand 26.01.2010
13. Luftschadstoffgutachten, Stand 18.12.2009
14. Baugrundgutachten für das Konzert- und Kongresshaus, Stand 03.04.2009
15. Altablagerung „Klein Venedig“ Konstanz, Stand 03.04.2009
16. Untersuchung zu Fledermäusen, Stand 10.08.2009
17. Artenschutzrechtliche Prüfung auf Brutvögel, Stand 02.12.2009