Entwurf

Grünordnungsplan

zum Bebauungsplan Nr. 55 für den Bereich

"Wassersportzentrum südliche Hafenstraße"

Stadt Lauenburg /Elbe

1. Lage und Umfang des Plangebietes
2. Veranlassung und Aufgabenstellung
3. Grundlagen der Planung
   3. 1 Zustand des Plangebietes
4. Ermittlung des Eingriffs gemäß § 9 LNatSchG
   4. 1 Landschaftsbild
   4. 2 Bewertung der vorhandenen Vegetation und Lebensräume
   4. 3 Vermeidung von Beeinträchtigungen
5. Flächenbilanzierung
6. Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 55 zur Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen
7. Plananlagen

Hamburg /Lauenburg/Elbe Januar 1994

Plankontor GmbH

1.0 Lage und Umfang des Plangebietes

Das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 55 liegt am Südosteingang Lauenburgs, wasserseitig zwischen Elbe-Lübeck-Kanal und der Bundesstraße 209 (östlicher Abschnitt der Hafenstraße). Im Westen wird das Plangebiet durch die Elbe-Lübeck-Kanalbrücke sowie durch das Gelände der Hitzler Werft AG begrenzt. Der Verlauf der alten Trassenführung B 209 bildet die nördliche Grenze und die östliche Grenze das Flurstück 108/11. Südlich wird das Plangebiet durch den Fahrwasserbereich des Elbe-Lübeck-Kanals begrenzt. Die Wasserfläche teilt sich in einen Binnenschiffahrtshafen und den Hafen der ehemaligen Werft "Schipper & Goern" sowie den Steganlagen des Wassersportclubs. Die zu betrachtende Fläche erstreckt sich bogenförmig zwischen der B 209 und der Uferlinie des Elbe-Lübeck-Kanals. Durch die ehemaligen Werfthallen im westlichen Teil des Geländes war die Uferlinie bisher nicht wahrnehmbar.

Das Gesamtgebiet des Bebauungsplanes Nr. 55 und des Grünordnungsplanes umfaßt eine Fläche von ca. 6 ha.

2.0 Veranlassung und Aufgabenstellung

In der Sitzung der Stadtvertretung am 28.02.1990 wurde beschlossen, für den Bereich des geplanten "Wassersportzentrums südliche Hafenstraße" einen Bebauungsplan aufzustellen, mit dem Ziel, die dort im Flächennutzungsplan noch dargestellte Fläche für Gewerbe aufzugeben und die Flächen als Sondergebiete mit der Zweckbestimmung Sportboothafen im Sinne des § 11 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festzuschreiben. Der Aufstellungsbeschluß für den B-Plan Nr. 55 wurde gefaßt, um eine einwandfreie Sicherung des Baurechts für die Umsetzung eines Wassersportzentrums zu erreichen. Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte durch Veröffentlichung in der "Lauenburgischen Landeszeitung" vom 23.03.1990.

Für den Bereich des B-Planes Nr. 55 gab es bisher keine verbindliche Bauleitplanung. Der Flächennutzungsplan sah eine gewerbliche Nutzung vor. So muß parallel zur B-Planaufstellung die 17. Flächennutzungsplanänderung zur Anpassung an die geplanten veränderten Flächennutzungen durchgeführt werden.

Neben dem Ziel der planungsrechtlichen Sicherung eines Wassersportzentrums unter Einbeziehung der jetzigen, vom Wassersportclub Lauenburg (WSC) genutzten Flächen soll durch die Bebauungsplanaufstellung der neue und verbreiterte Verlauf der Bundesstraße 209 mit seiner geplanten Verkehrsflächenerweiterung in die bisher gewerblich genutzten Flächen bauleitplanerisch verbindlich festgesetzt werden.

Die geplante Errichtung eines neuen Sportboothafens bedarf gemäß § 37 (2) Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) der Genehmigung durch die Untere Naturschutzbehörde (UNB). Im Rahmen der Abwägung zwischen Belangen von Natur und Landschaft und der geplanten Nutzung des Gebietes für wasserbezogene Freizeit und Erholung wurden die als Sondergebiete im Sinne § 11 BauNVO festzuschreibenden Flächen auf ein Mindestmaß zugunsten festzuschreibender Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gemäß § 9 (1) Abs 20 BauGB und Grünflächen verkleinert.

Die planungsrechtliche Sicherung der zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzten Flächen und der erforderlichen grünordnerischen Maßnahmen erfolgt durch Einarbeitung der Ergebnisse der Grünordnungsplanung in den Bebauungsplan.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 55 erstreckt sich zwischen der Trassenführung der Bundesstraße 209 und der mittleren Wasserlinie des Elbe-Lübeck-Kanals innerhalb des gemäß § 11 LNatSchG geschützten Gewässer- und Erholungsschutzstreifens. Danach ist die Errichtung baulicher Anlagen innerhalb eines Abstands von 50 m zur Uferlinie an Gewässern 1. Ordnung (Elbe-Lübeck-Kanal) nur in Ausnahmen gemäß § 11 (2) LNatSchG möglich. Durch die Lage und Topographie des Geländes werden die für den Betrieb des künftigen Sportboothafens erforderlichen baulichen Anlagen innerhalb oder zumindest teilweise innerhalb des 50-m-Erholungsschutzstreifens errichtet werden müssen. Andernfalls ist eine Nutzung des Geländes als Sportboothafen nicht möglich. Im vorliegenden Fall hat daher die Naturschutzbehörde unter Maßgabe der Überarbeitung der Entwurfsfassung (Stand 16.9.92) gemäß den gegebenen Hinweisen, Anregungen und Bedenken nach § 3 (2) BauGB ein Ausnahme gemäß § 11(2) LNatSchG) für genehmigungsfähig erklärt.

Das Gebiet umfaßt die Flächen der ehemaligen Werften "Schipper & Goern" und "Heidelmann". Da es sich bei der gesamten Fläche des Bebauungsplanes um die Umnutzung einer Gewerbebrache handelt, mußten im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Gefährdungsabschätzungen in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde vorgenommen werden.

Für den Teilbereich des Gebietes, der zwischen den beiden Hafensteganlagen des Binnenwasserschutzhafens liegt, wurde seitens des Straßenbauamtes Lübeck im Zuge des Ausbaus der B 209 ein entsprechendes Gutachten zur Gefährdungsabschätzung für den die Bauarbeiten der B 209 betreffenden Bereich erstellt. Für den Bereich der ehemaligen Werft "Schipper & Goern" und den östlichen B-Planbereich, der derzeit vom Wassersportclub Lauenburg genutzt wird, wurden seitens der Stadt Lauenburg/Elbe entsprechende Gefährdungsabschätzungen in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse liegen seit März/September 1993 vor. Eine Beeinträchtigung der vorgesehenen Nutzung des Geländes liegt danach nicht vor. Die aus der Gefährdungsabschätzung hervorgegangenen Auflagen der Unteren Wasserbehörde wurden vollständig in die vorliegende Entwurfsfassung (Stand 6. Oktober 1993) eingearbeitet. Die danach gemäß § 9 (5) 3 BauGB festgesetzten Flächen werden im Rahmen des Grünordnungsplanes nicht berücksichtigt. Sie betreffen vor allen Dingen die im westlichen Teilgebiet vorhandene Slipanlage, die als Grünfläche festgesetzt ist. Veränderungen, die auf diesen Flächen vorgenommen werden - Eingriffe im Sinne des Landesnaturschutzgesetzes - sind danach seitens des Umweltamtes genehmigungsbedürftig. Im Rahmen der Grünordnungsplanung wird auf diese Ergebnisse verwiesen.

Eingriffe in Natur und Landschaft, die im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße 209 erfolgten sind mit Plangenehmigung und Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplanes als ausgeglichen zu betrachten. Sie werden in der Eingriffsermittlung und - bewertung im Rahmen des Grünordnungsplanes nicht berücksichtigt. Die Ergebnisse sind nachrichtlich zu übernehmen.

Der Landschaftsplan für das Gebiet der Stadt Lauenburg ist derzeit im Aufstellungsverfahren.

3.0 Grundlagen der Planung

Die Grundlagen der Planung sind die Vorschriften des Landesnaturschutzgesetzes in der Fassung vom 16. Juni 1993, insbesondere § 9 LNatSchG, sowie die zu Beginn der Planungsarbeiten durchgeführte Bestandserhebung (1991/92) (siehe Plananlage 1) und die von der Stadtvertretung der Stadt Lauenburg/Elbe seit Verfahrensbeginn am 28. 02. 1990 beschlossenen Vorgaben und Ergebnisse. Insbesondere:

- der Verzicht der Stadt Lauenburg/Elbe auf eine gewerbliche Nutzung der Fläche zwischen den beiden Binnenhafenstegen und auf eine Festsetzung als "Sondergebiet Sportboothafen" zugunsten der Festsetzung dieser Fläche gemäß § 9 (1) 20 BauGB als Fläche zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.
- Der Verzicht der Stadt Lauenburg/Elbe auf den Bau und die Ausweisung eines kommunalen Sportboothafens am Kuhgrund (vgl. 12. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Lauenburg/Elbe) zugunsten einer Gesamtentwicklungsplanung für die Elbeniederung.

3.1 Zustand des Plangebietes

Das Plangebiet wurde in seinem Zustand zu Planungsbeginn geprägt durch vier von der Gestaltung und derzeitigen Nutzung her sehr unterschiedliche Bereiche:

Im Westen durch das zum Teil brachliegende Gelände der ehemaligen Schiffswerft "Schipper & Goern", das derzeit nur noch als Winterliegeplatz für den Raddampfer "Kaiser-Wilhelm" genutzt wird. Die Werftgebäude waren zu Planungsbeginn teilweise in einem abrißreifen baulichen Zustand. Inzwischen ist der Abriß erfolgt. Die alte Slipanlage wurde funktionstüchtig erhalten und wird weiterhin genutzt.

Das Werftgelände wurde seit der Jahrhundertwende intensiv gewerblich genutzt. Seit Stilllegung des Werftbetriebes 1967 stellt die Fläche eine für den Eingang der Stadt wenig ansehnliche Gewerbebrache dar. Das Gelände und die ehemaligen Gebäude wurden bis zu Beginn der jetzigen Umnutzungsplanungen als Lager für Schiffsausrüstungen genutzt.

Weiter östlich, im mittleren Teil des Plangebietes, liegt das brachgefallene Gelände der ehemaligen Werft Heidelmann. Auch diese Werft hat seit den 70er Jahren ihren Betrieb eingestellt. Ein altes Werfthallengebäude direkt an der Hafenstraße wurde bis Ende 1991 als Werkzeugmaschinenfabrik genutzt. Dieses Gebäude ist inzwischen aufgrund des Ausbaus der Bundesstraße abgerissen. Die mit Ortbeton versiegelten Freiarbeitsflächen und Einfahrtsbereiche dieses Betriebes wurden entsiegelt.

Beidseitig des Grundstücks der Werkzeugmaschinenfabrik verlaufen die an die Hafenstraße angebundenen Zuwegungen zu den beiden Hafenstegen des Binnenwasserschutzhafens. Diese Zuwegungen werden auch von Notfallfahrzeugen benutzt und müssen freigehalten werden. Auf dem zum Ufer hin abfallenden, nicht genutzten Teil dieses Geländes zwischen den beiden Hafenstegen hat sich ein ca. 10 - 12 m breiter Gehölzstreifen gebildet. Im tiefer liegenden Abschnitt dominieren Gehölze der Weichholzaue, auf dem höher liegenden Abschnitt haben sich Baumweiden, Eschen und Pappeln angesiedelt. Der Gehölzstreifen ist etwa 20 Jahre alt und durch wilde Müllablagerung stark gestört.

Im Osten schließt sich das gepachtete Gelände des Wassersportclubs Lauenburg/Elbe (WSC) an, das intensiv genutzt wird. Hier wurden Steganlagen und Liegeplätze für ca. 35 Sportboote angelegt. Das WSC-Gelände ist umzäunt und nur für Mitglieder und Gäste zugänglich. Es wurde im Zuge des Ausbaus der B 209 verkleinert. Die Zufahrt mußte daher neu gestaltet werden und ist jetzt asphaltiert.

Das nordöstliche Teilstück zwischen der Einmündung der Straße Maxgrund und dem Gelände des Wassersportclubs war Vorhaltefläche für die Änderung der Trassenführung der B 209. Inzwischen wurden hier nach dem Neubau der B 209 ein öffentlicher Parkplatz und eine kleine Grünfläche neu angelegt, die Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu den Straßenbaumaßnahmen war. Ebenso wurde der Böschungshang neu gestaltet durch eine Stützmauer aus Naturstein und Anpflanzung von Straßenbäumen .

Die Wasserfläche des Gebietes ist im wesentlichen genutzt für den in der Schutzhafenverordnung festgesetzten Binnenschiffahrtshafen mit den Binnenschiffahrtsliegeplätzen an den 2 festen Hafenstegen. Dort liegen im Normalfall 2 - 4 Binnenschiffe. Der Wasser- und Uferbereich um die Hafenstege muß für Instandhaltungsmaßnahmen durch das Wasser- und Schiffahrtsamt freigehalten werden.

Uferbefestigungen im gesamten Gebiet sind als steile Steinschüttungen ohne Gehölzbesatz angelegt: sie befinden sich im westlichen Abschnitt bis zur vorhanden Slipanlage und im Bereich des östlichen Hafensteges.

4.0 Ermittlung des Eingriffs gemäß § 9 LNatSchG

4. 1 Landschaftsbild

Das ehemalige Werftgelände erstreckte sich mit seinen teilweise 3-stöckigen Werksgebäuden zwischen der B 209 und der Uferlinie des Elbe-Lübeck-Kanals. Zum steil ansteigenden Geesthang hin erstreckt sich eine Wohnbebauung (Backsteinarchitektur der Jahrhundertwende als einfache Arbeiterwohnhäuser und aufwendigere Bauten). Der Blick auf die Gesamtkulisse - Hafenbereich, Uferlinie, Weidengebüsch, Straßenbäume, Straßenführung, Häuserreihen und dahinter der steile und z.T. bewaldete Geesthang - eröffnet sich erst jetzt, nach Abriß der Werftgebäude. Zuvor dominierten die Gewerbeflächen und der Hafenbereich.

Ursprünglich war geplant, daß die ehemaligen Werfthallen zumindest teilweise erhalten werden. Dies ließ sich aufgrund der Ausbauarbeiten für die B 209 nicht verwirklichen. Die geplanten Bootshallen müssen nun auf dem Gelände der ehemaligen Werft "Schipper & Goern" neu gebaut werden. Um die gestalterisch an dieser Stelle wertvolle "Fabrikarchitektur" der Werftbauten aufzunehmen, werden für die neu zu errichtenden Gebäude gestalterische Festsetzungen gemäß § 82 LBO getroffen. Durch den Erhalt der Slipanlage und die Winterlagerung des Raddampfers "Kaiser-Wilhelm" wird dann für das Ensemble der ehemalige "Binnenschiffahrts-

werftcharakter" erhalten. Vor der Slipanlage ist dann ausreichend Platz für ca.70 Sportboothafenliegeplätze.

Durch die geplante Anlage eines Clubhauses mit Restauration, Schulungsraum und Lagerräumen an der beginnenden "Hafenbucht" wird eine attraktiv gelegene auch der Öffentlichkeit zugängliche Gastronomie geschaffen für Wassersportler, Lauenburger Bürger und andere Gäste.

Das zum größten Teil brachliegende Gewerbegelände am Eingang Lauenburgs von Niedersachsen her, bietet eine hervorragende Chance für eine erweiterte wassergebundene Nutzung, die der seit der Wiedervereinigung gestiegenen Bedeutung der Oberelbe für die wasserbezogene Freizeit- und Erholungsnutzung gerecht wird. Hierbei wird an diesem Standort als "südliches Stadteingangstor" eine hohe Gestaltungsqualität notwendig, die der Visitenkarte Lauenburgs als "Schifferstadt am Elbestrom" gerecht wird. Mit dem geplanten Sportboothafen soll kein neues geschlossenes Gebiet entstehen, sondern durch Wegeverknüpfungen in das gesamtstädtische Fuß- und Radwegenetz von der historischen Unterstadt bis zum Elbe-Lübeck-Kanal eingebunden werden. Die Verknüpfung mit der Bahnhofstraße erfolgt unter der Kanalbrücke hindurch und durch eine Fußgängerbrücke über die B 209 soll das Gebiet an das Wegenetz der Oberstadt angebunden werden.

Im Raum zwischen den beiden Hafenstegen soll sich von Nutzungen durch den Menschen unbeeinträchtigt eine Uferrandzone mit hohen Eschen, Weiden, Erlen weiter entwickeln. In Abstimmung mit der für den Elbe-Lübeck-Kanal zuständigen Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes - hier Wasser- und Schiffahrtsamt Lauenburg/Elbe - kann sich auch ein kleiner Schilfgürtel entwickeln. Das Wasser- und Schiffahrtsamt Lauenburg/Elbe hat sich als zuständige Behörde vorbehalten, in diesem Bereich selbst - falls erforderlich - in ingenieurbiologischer Bauweise Uferbefestigungen durchzuführen.

Die geplante Mischung aus naturnah sich entwickelnder Uferzone, Sportboothafenbetrieb mit Zugang für die Öffentlichkeit und architektonisch eingepaßten Gebäuden ist eine erhebliche Verbesserung des Landschaftsbildes entlang diesem Ufer- und Hafenbereich.

Durch den Erhalt von Natur und Landschaft und damit verträgliche Freizeitnutzung in diesem Bereich gewinnt das Gesamtareal eine hohe Gestaltungs- und Erholungsqualität.

4. 2 Bewertung der vorhandenen Vegetation und Lebensräume

Aus vegetationskundlicher Sicht sind die vorhandenen Bestände unterschiedlich zu bewerten:

Die vorgefundenen Ruderalfluren entsprechen einer Flora, die sich typischerweise auf trockenen, nicht versiegelten Eingriffsflächen auf verdichtetem Boden entwickelt (krautige Wegrandfluren). Sie können als "standortungebunden" bezeichnet werden und sind bezüglich Nutzungsbeeinträchtigungen, sofern sie nicht auf mechanisches Gerät zurückzuführen sind, relativ widerstandsfähig. Diese Flächen haben sich oberhalb der Hochwassergrenze und außerhalb der versiegelten Flächen der ehemaligen Werftgebäude sowie am nicht versiegelten Straßenrand entwickelt. Diese Flächen werden als Flächen mit ökologischer Bedeutung, die jedoch aufgrund mangelnder Ausdehung und starker anthropogener Beeinträchtigung der Wertstufe II zugeordnet. Sie nehmen Vernetzungsfunktion wahr und decken Nischenbereiche ab (siehe Plan 2 Bewertung).

Die Staudenflur im Bereich der vorhandenen Slipanlage hingegen ist standortgebunden. Sie kann sich nur in diesem Überschwemmungsbereich entwickeln und ist dort typisch für die vorhandene Nutzung der Slipanlage: die dadurch bedingte jährliche Mahd der Fläche verhinderte bislang das Entstehen buschigen Gehölzbewuchses, wie er sich in den weiteren Zonen der Industriebrache entwickeln konnte. Wird eine extensive Nutzung der Slipanlage aufrechterhalten, so kann sich auch dieser Vegetationsbestand erhalten. Die Staudenflur kann nach § 15 a (1) Punkt 1 LNatSchG als nasse Staudenflur im Überflutungsbereich des Elbe-Lübeck-Kanals angesprochen werden und ist daher nach § 15 a (2) LNatSchG in ihrem charakteristischen Zustand zu erhalten. Flächen, die als geschützte Biotope nach der Naturschutzgesetzgebung einzuordnen sind, sind gemäß den Empfehlungen des "Arbeitskreises Landschaftspflege im Landkreistag

vom 2.3.1992" mindestens in die Wertstufe IV einzuordnen. Aufgrund der ständigen Nutzung durch den Menschen und die Belastung von Schadstoffen wird diese Fläche in die Wertstufe III eingeordnet (siehe Plan 2 Bewertung).

Am "ungestörtesten" und im Rahmen der natürlichen Sukzession am weitesten fortgeschritten ist der Gehölzbestand zwischen den beiden Hafenbrücken auf dem Gelände der ehemaligen Werft Heidelmann. Die dort nicht vorhandene krautige Ufervegetation läßt allerdings auf eine starke Beeinträchtigung dieser Randzone schließen, die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen für die Hafenstege sind eine Ursache dessen. Noch deutlicher werden Störungen für die höher gelegene, trockenere Randzone entlang der Werkzeugmaschinenfabrik. Der Vegetationsbestand wird hier durch die Nutzung als Lagerfläche in den angrenzenden Flächen der Fabrikation erheblich beeinträchtigt. Die Sukzessionsfläche ist älter als fünf Jahre und wird deshalb als geschütztes Biotop gemäß § 15 a (1) Punkt 10 LNatSchG angesprochen. Die Sukzessionsfläche wird aufgrund der starken Beeinträchtigungen durch wilde Müllablagerungen und Nutzung als Lagerplatz die Wertstufe III zugeordnet (siehe Plan 2 Bewertung).

Als Flächen mit durchschnittlich hoher Artenvielfalt und nach § 15 LNatSchG geschützt, die in ihrem Bestand weitestgehend unbeeinträchtigt sind, jedoch in ihrer flächenhaften Ausdehnung gering, sind die im Gebiet vorhandenen Röhrichtbestände zu beurteilen. Sie werden aufgrund mangelnder Ausdehnung der Wertstufe IV zugeordnet (siehe Plan 2 Bewertung). Am östlichen Rand des Plangebietes und jeweils westlich der Hafenstege sind diese Flächen in ihrem Bestand zu schützen.

Flächen, von denen Störungen ausgehen, wie beispielsweise die Bundesstraße 209 und die genutzen Betriebsgebäude der ehemaligen Werftbetriebe sowie die noch mitgenutzten versiegelten Wirtschaftsflächen werden der Wertstufe 0 zugeordnet (siehe Plan 2 Bewertung).

Flächen von geringer ökologischer Bedeutung wie die besatzlosen Steinschüttungen der Uferbefestigung und die befestigten Wege auf dem Gelände des WSC werden der Wertstufe I zugeordnet (siehe Plan 2 Bewertung).

Aus tierökologischer Sicht sind die Kern- und ufernahen Bereiche der Staudenflur der vorhandenen Slipanlage als wertvoll zu bezeichnen. Zwar können sich dort aufgrund der ständigen Nutzung der Gewässerseite durch die Binnenschiffahrt und der hohen Belastung der B 209 keine störungsempfindlichen Wasservögel entwickeln, für Insekten, Kleinstlebewesen und Schmetterlinge bieten sich jedoch wertvolle Nischen. Gleiches gilt für die dicht bewachsenen, buschigen Weichholzzonen. Der dort vorhandene Lebensraum "Ufergehölzzone" ist durch die B 209 und geestseitig angrenzende Bebauung auf diese Inselwirkung beschränkt. Eine Vernetzung zum Geesthang ist durch die Barriere der Bundesstraße nicht vorhanden und wasserseitig durch die Hafennutzung nicht gegeben.

4. 3 Vermeidung von Beeinträchtigungen

Aus landschaftsökologischer Sicht ist der Bau eines Sportboothafens auf dieser vorhandenen Industriebrache, an einem zentralen und für den Wassersport attraktiven Standort wie diesem, zu begrüßen. Der Bedarf an derartigen Freizeitaktivitäten und Nutzungen wird ständig größer. Die Schaffung von ausreichenden und attraktiven Sportboothäfen an - in der Gesamteinschätzung - ökologisch weniger bedenklichen Standorten führt zur Schonung von noch vorhandenen ökologisch wertvolleren Uferzonen.

Es gibt im Raum Lauenburg/Elbe weder im Bereich der Gemarkung Lauenburg noch in den Gemarkungen angrenzender Gemeinden einen Standort für einen Sportboothafen, der geeigneter wäre. Durch die Vornutzung als Gewerbestandort und die Zwischennutzung für den Schiffsbetrieb unterlag diese Fläche immer menschlicher Nutzung. Mit der Entscheidung für diesen Standort werden Eingriffe minimiert:

- die neuen Gebäude entstehen auf Flächen ehemaliger Gebäude,
- die notwendigen Stellplatzanlagen werden auf ehemals versiegelten Außenarbeitsflächen der Werften errichtet,

- die künftigen Steganlagen werden in bislang genutzte Wasserflächen gebaut,
- die im Bebauungsplan festgesetzten überbaubaren Flächen sind auf eine Mindestmaß beschränkt, sie umfassen die künftigen Gebäude,
- die als Sonderbauflächen festgesetzten Bereiche umfassen noch zusätzlich die erforderliche Zuwegung und die zu versiegelnden Stellplatzflächen,
- bauliche Einrichtungen für den Betrieb des Sportboothafens sind auf das Gelände der ehemaligen Werft "Schipper & Goern zu beschränken.

Dieser landschaftsökologisch ressourcenschonende Umgang mit Naturgütern zeigt sich auch in dem Beschluß der Stadtvertretung der Stadt Lauenburg/Elbe: Im Rahmen der 12. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde der Teiländerungsbereich 15 "Sportboothafen Kuhgrund" herausgenommen. Somit wird auf die Planung eines Sportboothafens in diesem sensiblen Elbuferbereich dauerhaft verzichtet.

Im östlichen Teil des Plangebietes soll der 2geschossige Bau des DLRG Gebäudes ermöglicht werden. Das derzeit durch die DLRG genutzte Gebäude in der westlichen Altstadt muß geräumt werden. Das Haus ist absturzgefährdet. Die DLRG muß sich für die Aufbewahrung der Boote und Gruppen- und Schulungsräume einen neuen Standort suchen. Der Neubau eines Gebäudes innerhalb dieses Bebauungsplangebietes ist sinnvoll. Da das Gelände zwischen den beiden Hafenstegen dauerhalft von Bebauung freigehalten werden soll und die DLRG sinnvollerweise für ihre Boote eine im B-Plangebiet vorhandene Slipanlage nutzen muß, wurde ein Standort in der Nähe des WSC gesucht.

Aufgrund der Topographie des Geländes muß eine neues Gebäude in diesem Bereich am Fuße der Straßenböschung im östlichen Plangebiet errichtet werden. Durch die neue Trassenführung der B 209 wurde das Gelände des WSC verkleinert. Die noch vorhandene Zufahrt zur Slipanlage muß benutzbar bleiben. Oberhalb des kleinen Clubhauses des WSC ist ein Neubau nicht möglich.

Ziel war es, in unmittelbarer Näher der bestehenden Gebäude ein weiteres zu errichten. Dies ist jedoch aus Gründen des Hochwassers nicht möglich. Gerade bei Hochwasser muß die Slipanlage erreichbar sein. Dies kann nur der Fall sein, wenn das Gebäude der DLRG östlich der Slipanlage errichtet wird. Die Lage des Gebäudes wurde vor Ort geprüft (siehe Anlage 1).

Die Errichtung des DLRG - Gebäudes ist ein Eingriff im Sinne der Naturschutzgesetzgebung. Es wird in einem bisher wenig genutzen Bereich ein Fläche von 200 qm versiegelt. Die einzige Maßnahme zur Verminderung des Eingriffs ist die Festsetzung der Begrünung der Fassade. Dieser Eingriff ist innerhalb des Bebauungsplangebietes durch Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Qualität der Fläche zwischen den beiden Hafenstegen auszugleichen. In Absprache mit dem Wasser- und Schiffahrtsamt Lauenburg/Elbe sind dort im Uferbereich Röhrichte anzupflanzen und durch geeignete Schutzmaßnahmen in der Entwicklung zu fördern.

Während der Bauarbeiten ist die verbleibende Fläche der Uferzone vor Beeinträchtigungen zu schützen (Bau eines Zaunes).

Die Anlage der vorgesehenen Wegeverbindung zur Bahnhofstraße wird über die dort unter und im Bereich der Kanalbrücke vorhandenen Ruderalflur führen. Die Wegeverbindung ist geringstmöglich zu befestigen (Grand oder leichtes Sand-Schotter-Gemisch) , jedoch so, daß sie für den Fahrradverkehr nutzbar wird. Für den Bau eines Clubhauses in diesem Bereich wird eine Gesamtfläche (Gebäude mit Außenbereich) von ca. 120 qm benötigt. Es müssen hierzu 3 Pappeln gefällt werden. Die Zugänglichkeit des Ufers für Erholungssuchende ist zu sichern.

Die vorhandene Slipanlage bleibt bestehen und wird weiterhin als Winterlager für den Raddampfer "Kaiser-Wilhelm" genutzt. Die Kern- und Uferbereiche der dortigen Floren dürfen nicht verändert werden.

Die Versorgung mit Strom und Gas ist im Plangebiet ist sicherzustellen. Ebenso die Versorgung mit Trinkwasser und, durch Anschluß an die städtische Kanalisation, die Abwasserentsorgung.

Die für den Betrieb des Sportboothafens notwendigen betriebsbedingten Entsorgungsanlagen sind Bestandteil der Genehmigung der Anlage gemäß Sportboothafenverordnung des Landes Schleswig-Holstein.

5. Flächenbilanzierung

Die vorhandenen Flächen auf dem Gelände des geplanten Sportboothafens werden durch die Baumaßnahmen wie folgt verändert:

1991 - Bestand:		Planung davon wie folgt genutzt:		qm Differenz
überbaute Fläche (Werftgebäude)	1 787 qm	überbaute Fläche (Verwaltung, Hallen, Clubhaus, DLRG)	1320 qm	+ 467
Wirtschaftsflächen versiegelt	2 310 qm	Zuwegung, Stellplätze, Hofflächen max. (Gesamtfläche SO-Gebiet)	2080 qm	+ 230
Erweiterung der B 209	675 qm	ausgeglichen durch Plangenehigung		+/- 0
Wegebrachen, trockener schuttiger Standort	1 000 qm	verbleibende Restflächen dieser Brachen	800 qm	- 200
Uferböschung, Steinschüttung	630 qm	Uferböschung , Steinschüttung	630 qm	+/- 0
gering befestigte Wegeflächen	350 qm	bleibt	350 qm	
Straßenböschung an der B 209 (Brücke)	600 qm	bleibt	600 qm	+/- 0
Slipanlage mit Feuchtwiese	2. 510 qm	bleibt	2510 qm	+/- 0
Gehölzbestand aus Eschen, Erlen, Baumweiden und Birken	3000 qm	Erweiterung (zw. den Hafenstegen)	4000 qm	+ 1000
Zufahrt zur neuen Slipanlage	325 qm			- 325
Gehölzbestand aus Weidengebüsch ..n Überschwemmungsbereich	725 qm	Verringerung auf	525 qm	- 200
Röhrichtbestand	300 qm	bleibt		+/- 0
				+ 975

Die Flächenbilanzierung zeigt ein Plus von unversiegelten hinzugewonnenen Flächen von insgesamt 975 qm. Der Eingriff ist somit ausgeglichen.

6. Festsetzungen im Bebaungsplan Nr. 55 zur Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen

6.1 Sicherung einer architektonisch ansprechenden Gestaltung der Gebäude des Sportboothafens durch gestalterische Festsetzungen gemäß § 82 LBO.

6. 2 Sicherung einer Fassadenbegrünung des DLRG Hauses durch textliche Festsetzungen: auf der wasserseite ist Knöterich und Hopfen zu verwenden, auf den landseiten Heckenkirsche und Efeu.

6.3 Sicherung der Sukzessionsfläche zwischen den beiden Hafenstegen durch Festsetzung gemäß § 9 (1) 20 BauGB mit Maßgaben, in dieser Fläche die vorhandenen Fichten durch Weiden und Eschen zu ersetzen und die Fläche von wilden Müllablagerungen freizuhalten.

6.4 Sicherung der Röhrichtbestände durch Festsetzung gemäß § 9 (1) 25 b BauGB und durch Maßgaben zum Schutz der Flächen während vorzunehmender Baumaßnahmen.

6. 5 Sicherung der geplanten gebietsinternen Erschließung des Sportboothafengeländes durch Festsetzungen gemäß § 9 (1) 4 BauBG (Erschließung, Stellplätze etc. sind nur auf den so festgesetzten Flächen zulässig).

7. 0 Plananlagen

7. 1 Bestandserhebung 1991/92 (1:1000)
7. 2Bewertung der Flächen (1:1000)
7. 3 Darstellung der Planungen (1:1000)
Anlage zur Ermittlung des Standortes des DLRG-Gebäudes mit Hochwasserlinien

plankontor GmbH, 4. 1. 1994
Dipl. Ing. Marianne Sommer

Im Auftrag und im Einvernehmen mit der Stadt Lauenburg / Elbe.