

Textliche Festsetzungen (Art der Nutzung) geändert durch Bebauungsplan 33.10.00

2

BEGRÜNDUNG

(§ 9 (8) BauGB)

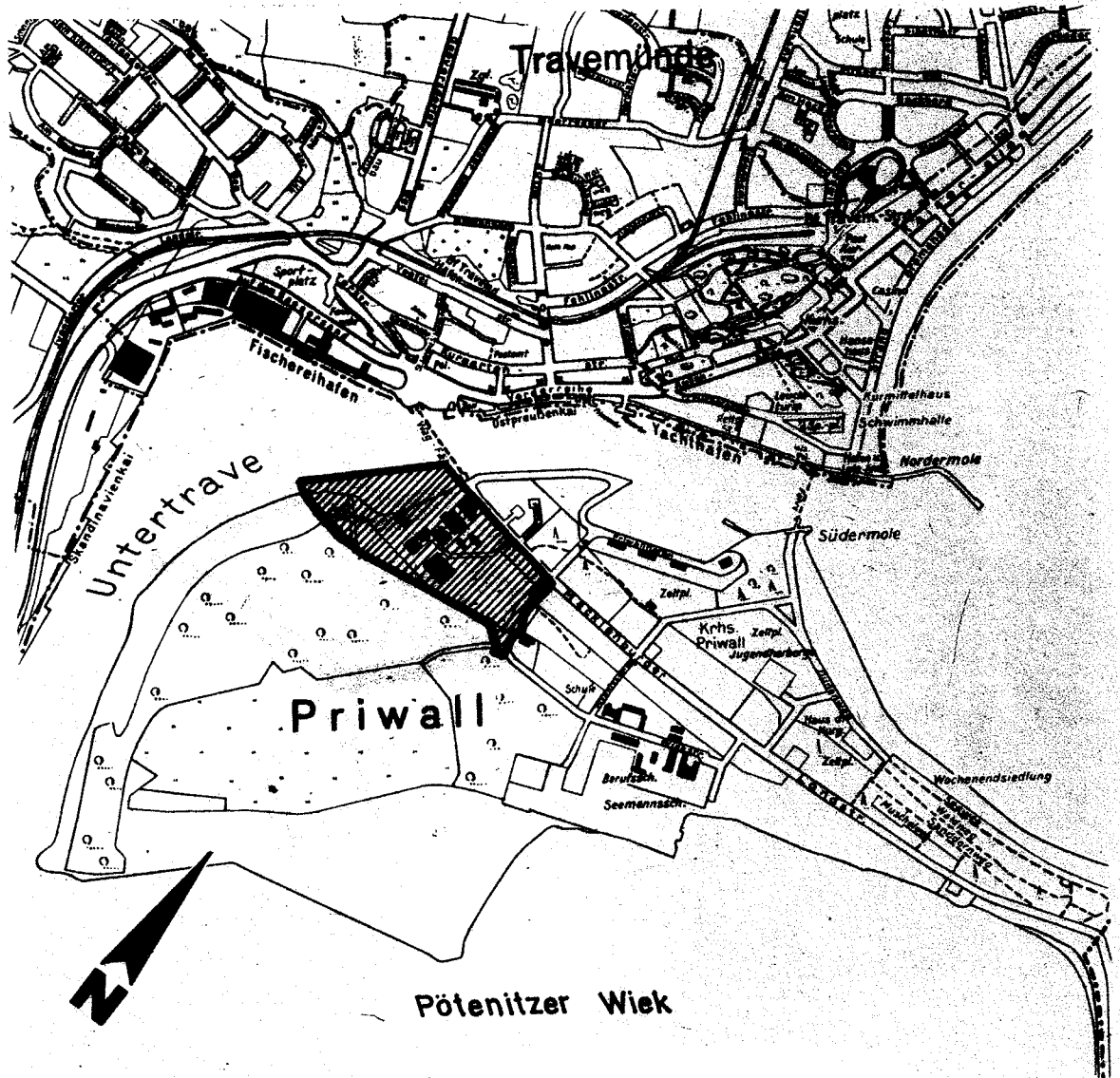
zum Bebauungsplan 33.36.01 (1. Änderung)

- Priwall/Ehem. Werft -

Fassung vom 18.02.1991

Übersichtsplan

Lageplan (ca. 1 : 20 000)



1. STÄDTEBAULICHE VERGLEICHSWERTE

1.1 Flächenwerte

Bebauungsplangebiet	16.6134	ha
Private Grünflächen	2.3770 ✓	ha
Wasserflächen (Fleet)	0.8930 ✓	ha
Verkehrsflächen	1.3708 ✓	ha
Wohngebiete WA	2.9687 ✓	ha
Sondergebiet Wassersport	2.9280 ✓	ha
Sondergebiet Ferienwohnung	3.1400 ✓	ha
Sondergebiet Seniorenwohnanlage	2.9359 ✓	ha

1.2 Wohnungen gesamt

	ca.	610	
in vorhandenen Einfamilienhäusern	ca.	12	
in geplanten Reihenhäusern	ca.	45	
in geplanten Doppelhäusern	ca.	15	
in geplanten Ferienhausanlagen (220 Ferienappartements mit ca. 650 Betten)	ca.	220	Appartements
in der Altenwohnanlage (mit ca. 480 Betten)		320	Appartements

1.3 Stellplätze/Garagen

	ca.	<u>360</u>
öffentliche Parkplätze	ca.	<u>120</u>

1.4 Einwohner geplant (Dauerwohnnutzung)

ca. 650

2. PLANGEBIET

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 33.36.01 - Priwall/Ehem. Werft - liegt im Stadtteil Travemünde, Gemarkung Trave und Dassower See, Flur 1. Er umfaßt die Grundstücke: Mecklenburger Landstraße 2-30, Fliegerweg 2 und die Flurstücke 361/278, 25/15, 25/44, 15/83 tlw., 293/1, 56/1, 289/8, 299/81, 299/82, 299/83, 299/84, 25/86, 25/94 tlw. und 25.87.

3. STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

3.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Travemünde - einst Fischereiort, Festung und Vorposten Lübecks, vom 19. Jahrhundert an Kur- und Badeort sowie Yacht- und Fährhafen - ist seit seiner Eingemeindung im Jahre 1913 Teil der Hansestadt Lübeck. Das historische Travemünde liegt im Mündungsbereich der Trave in die Ostsee und verfügt sowohl über eine Fluß- als auch eine Seepromenade.

Wohl nicht zuletzt wegen der Lage "auf der anderen Seite" gab der Priwall besonderen Nutzungen Raum: dem Volksbad gegenüber dem Luxusbad Travemünde ebenso wie der militärischen Nutzung, die Ende der 20er Jahre geplant und in den 30er Jahren bis zum Kriegsende das Gesicht des Priwalls bestimmte. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts bot der Priwall das Bild einer einsamen Dünenlandschaft, die landeinwärts in teils sumpfige, teils als Schafweide geeignete Wiesen überging. Erreichbar war die Halbinsel per Ruderboot oder Fähre von der Vorderreihe aus. Zwar führte ein Weg weiter nach Mecklenburg, doch folgte der meiste Verkehr der besser ausgebauten Straße über Schlutup.

1803 sprach der Reichsdeputationshauptausschuß Lübeck die Halbinsel Priwall zu.

Als ab 1824 nahe der Flußmündung ein Kohlenlagerplatz für die Dampfschiffe benötigt wurde, entstanden Kohlenschuppen und der "Kohlenhof", dessen Straßename noch heute existiert.

Der erste Plan zu einer weitergehenden öffentlichen Gestaltung des Priwalls stammt aus dem Jahre 1847.

Eine einfache Badeanstalt mit zwei Badehütten wurde daraufhin in der "Kunkel" angelegt. Damit war der Anfang zum Ausbau des Priwalls zu einem Volksbad gemacht.

1860 begann sich das Erscheinungsbild der Halbinsel wesentlich zu ändern, als nördlich der Mecklenburger Landstraße ein breiter Nadelwaldstreifen angepflanzt wurde. Die Entwicklung zum Volksbad wurde durch den "Verein für Ferienkolonien" vorangetrieben, der 1880 einfache Bauten erstellte, die ärmeren Familien einen Ferienaufenthalt ermöglichen sollten.

Bis 1882 wurde bereits die Nordseite aufgehöht und eine Pferderennbahn angelegt. Diese mußte 1940 der Anlage eines U-Boothafens weichen.

1912 wurde ein Bebauungsplan verabschiedet, der südlich der Rennbahn eine Baufluchtlinie entlang der alten Mecklenburger Landstraße festlegte. Hier hatten sich schon seit 1900 die ersten Anfänge einer Villenkolonie entwickelt, in den folgenden Jahren entstanden weitere Ferienhäuser. Ab 1914 wurde auf der Südseite des Priwalls ein Flughafen angelegt, eine Flugzeugwerft und eine Schiffswerft kamen in den folgenden Jahren hinzu. Die 1886 gegründete Schlichting-Werft war schon 1905 von der Festlandseite auf den Priwall übergesiedelt, jetzt folgten die Trayag-Werft und der hanseatische Flughafen. Zur gleichen Zeit förderte der "Verein der Naturfreunde" die Entwicklung

eines Zeltlagers, und wohlhabende Lübecker Bürger bauten sich Sommerhäuser. Nach 1918 entstand eine feste Wochenendkolonie am Ende des Strandes.

Die Voraussetzungen für die damit verbundene Bautätigkeit auf dem Priwall, die den Charakter der Halbinsel vollständig veränderte, wurden mit einem 1926 verabschiedeten Bebauungsplan geschaffen.

Zu den neuen Anlagen zählte auch eine 1927 nach den Entwürfen des Hamburger Oberbaudirektors F. Schumacher gebaute Flugzeughalle für die Hanseatische Flughafengesellschaft. Diese Halle war das Kernstück des Seeflughafens, überstand den Krieg unbeschadet und wurde nach 1945 demontiert.

Die Anlagen der Erprobungsstelle, die weitgehend das Bild des Priwalls bestimmten, wurden 1933 offiziell in den militärischen Dienst gestellt.

Als 1939 der Priwall bei Kriegsausbruch für Zivilisten gesperrt wurde, fand die Bedeutung als Volksbad ein jähes Ende. Von den ursprünglich 60 Mitarbeitern der Erprobungsstelle wuchs die Belegschaft bis zum Kriegsende einschließlich der Werft auf 2.500 Beschäftigte an. Innerhalb kürzester Zeit wurden weitere Flugzeughallen, Kasernen und Wohngebäude aus dem Boden gestampft. Doch die einschneidendste Baumaßnahme war die Ausbaggerung eines Hafenbeckens, das bis zum Ende des Krieges als U-Boothafen diente.

Bei den Bombardierungen 1944/45 wurde Travemünde fast nur im Bereich des Priwalls betroffen. Nach Kriegsende nahmen Flüchtlinge, die vom Mecklenburger Festland über den Priwall nach Schleswig-Holstein kamen, in den Gebäuden auf dem Priwall ihren provisorischen Wohnsitz. Ab 1948 wurden für diese Flüchtlinge in Travemünde Wohnungen errichtet.

Der Priwall wurde nach Kriegsende wieder Volksbad. Die ehemalige Wochenendhaussiedlung wurde wieder hergestellt und erweitert. Waren 1932 noch 180 Häuser Herberge für Wochenendgäste, so waren es 1963 schon 375. 1960 entstanden das Haus des Kurgastes und eine Jugendherberge. An der Stelle des ehemaligen U-Boothafens wurde 1960 die Viermastbark "Passat" vertäut, die dem neuen Yachthafen seinen Namen gab. Von den militärischen Anlagen sind heute nur noch Reste vorhanden. Diese sind in neue Nutzungen integriert, wie die Seemannsschule und die Ausbildungsstätten der Handwerkskammer Lübeck. Auch wurde dort das städtische Krankenhaus Priwall untergebracht. Im Bereich des ehemaligen Landflughafens befindet sich jetzt eine Grünzone.

Schlichting-Werft

Der Gründer der Werft, Johannes Schlichting, erwarb im Jahre 1898 ein Grundstück in Travemünde neben der St. Lorenz Kirche. Hier entstand im selben Jahr die Schlichting-Werft an der sogenannten Siechenbucht, dem heutigen Baggersand. Zunächst wurden hier Fischereifahrzeuge für Travemünder und Schlutuper Fischer repariert und gebaut.

Im Jahre 1905 pachtete der Werftgründer auf dem rechten Traveufer, dem Priwall, ein größeres Grundstück von der Stadt und begann hier mit dem Aufbau einer neuen Werft. Bis zum Beginn des ersten Weltkrieges entstanden mehrere Hallen für den Bau von Fischereifahrzeugen und Segelyachten.

In den Jahren 1914 bis 1918 lag der Schwerpunkt der Tätigkeit in der Herstellung von Rettungsbooten für die Kaiserliche Marine. Einen Teil des Geländes nutzte die Firma Siemens während des Krieges für erste Versuche mit Fernlenkbooten.

In den Nachkriegsjahren gewann der Yachtbau mehr und mehr an Bedeutung.

Ab Mitte der 30er Jahre trat wiederum die Marine als Auftraggeber in den Vordergrund. Jetzt wurden Schnellboote und Torpedo-Fangboote gebaut.

Mit Ende des zweiten Weltkrieges mußte der Werftbetrieb eingestellt werden. Nach einer kurzen Besetzung durch englische Truppen erhielt Schlichting die Erlaubnis, 1945 in kleinerem Umfang Rettungsboote für die Royal Navy herzustellen. Wieder begann eine ähnliche Entwicklung wie nach dem ersten Weltkrieg. Zunächst wurden Rettungsboote, dann Fischereifahrzeuge und in zunehmendem Maße Segel- und Motoryachten gebaut. Ende der vierziger Jahre kamen neben dem Bootsbau Fahrzeugkarosserien für Lastwagen, Kühlwagen und Omnibusse hinzu.

Im Jahre 1953 verkauften die Schlichting-Erben die Werft an Alnwick Harmsdorf, der sie in der folgenden Zeit zu einer Stahlschiffswerft ausbaute. Durch Grundstückszukäufe in den Jahren 1961 (südliche Erweiterung), 1968/69 (ehemalige Trayag-Werft) und 1970 (östliche Erweiterung) wurde das Werftgeschäft kontinuierlich ausgebaut. Die wesentlichen baulichen Erweiterungen waren 1968 die Maschinenbauhalle und 1985 die Schiffshebeanlage. Mit ca. 800 Beschäftigten zum Jahresende 1985 erreichte die Werft den Höchststand.

Zu einem Schwerpunkt der Werftproduktion gehörte der Sonderschiffsbau. Auch das Marinegeschäft wurde mit dem Aufbau der Bundeswehr in den 50er Jahren wieder aufgenommen, beschränkte sich jedoch im wesentlichen auf Wartungs- und Reparaturarbeiten.

Infolge der prekären Auftragsituation im Schiffsbau mußte der Werftbetrieb 1987 eingestellt werden.

Die Flächen der ehemaligen Schlichting-Werft, die den überwiegenden Teil des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes ausmachen, wurden bis zum Konkurs der Werft industriell genutzt. Zwischenzeitlich wurden die Hallen und Werftanlagen (Kräne, Helling usw.) beseitigt. Südlich des Geltungsbereiches grenzen Forstflächen an, die sowohl forstwirtschaftlich als auch von der Lübecker Bevölkerung und den Kurgästen zu Erholungszwecken genutzt werden. Diese Forstflächen sollen erhalten bleiben.

3.2 Bisherige Festsetzungen

Für den Geltungsbereich ist seit dem 28.12.1980 der Bebauungsplan Nr. 33.36.00 - Priwall/Werft - rechtsverbindlich. Durch die Aufgabe der industriellen Nutzung für diesen Bereich wird der Bebauungsplan hinfällig. Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes 33.36.01 - Priwall/Ehem. Werft - soll der Bereich der ehemaligen Werft neu geordnet und einer anderen Nutzung zugeführt werden.

4. PLANUNGSGRUNDSÄTZE

4.1 Ziel und Zweck der Planung

Anlaß und Ziel der Planung ist nach der Stilllegung der traditionsreichen Schlichting-Werft auf dem Priwall für das Werftareal eine städtebaulich-funktionale und baugestalterische Neuordnung zu erlangen. Entsprechend den Entwicklungszielen Erholung und Fremdenverkehr sollen hier Nutzungen angesiedelt werden, die einerseits von den Lagevorteilen des ehemaligen Schlichting-Areals und der auf dem Priwall vorhandenen Infrastruktur profitieren, andererseits aber selbst das bestehende Angebot an Fremdenverkehrs- und Erholungseinrichtungen erweitern und positiv beeinflussen. Ergänzt werden die Nutzungen durch ein begrenztes Angebot an Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser (Doppel- und Reihenhäuser) im traveabgewandten, östlichen B-Planbereich.

Das Planungskonzept geht dabei von folgenden Grundsätzen aus:

- Erhalt der vorhandenen Wohnbebauung auf den Grundstücken Mecklenburger Landstraße Nr. 14-30.
- Beseitigung der vorhandenen Werftgebäude und Werftanlagen (Helling, Kräne usw.). Hiervon ausgenommen sind größtenteils die Kaianlagen, die erhalten und in die Planung als Promenade und Yachthafen mit einbezogen werden sollen.
- Errichtung einer Seniorenwohnanlage in vier- bis fünfgeschossiger Bauweise mit ca. 320 Appartements und ca. 480 Betten einschließlich Gemeinschaftsräumen, Restaurant, Küche, Foyer, Bibliothek, Musikzimmer und Pflegestation. Der Hauptkomplex der Seniorenwohnanlage ist U-förmig zur Trave hin orientiert und wird von der Mecklenburger Straße aus erschlossen.
- Zweigeschossige Reihen- und Doppelhausbebauung südlich der vorhandenen Bebauung an der Mecklenburger Straße und westlich des Fliegerweges.
- Ferienhausbebauung im südlichen Geltungsbereich mit verschiedenen großen Ferienappartements in zwei- bis viergeschossiger Bauweise.
- Bau eines Yachthafens mit ca. 165 Bootslichegeplätzen unter Einbeziehung der ehemaligen Ausrüstungsbrücke mit Segler-Messe (Restaurant).
- Anlegen eines Fleets in Verlängerung der ehemaligen Helling.
- Gestaltung und Neuordnung des Uferbereiches unter Berücksichtigung der vorhandenen Kaianlagen.
- Anlegen einer öffentlich zugänglichen Uferpromenade vom Eingangsplatz am Fähranleger mit kleiner Brücke über den Fleet bis zum südlich gelegenen Wald, einschließlich der Gestaltung der kleinen Plätze, die an der Promenade vorgesehen sind.

- Weitgehende Berücksichtigung bzw. Verbesserung der vorhandenen ökologischen und landschaftsarchitektonischen Situation.

5. INHALT DER PLANUNG

Um planerische Grundlagen für die städtebauliche Neuordnung und Bebauung des ehemaligen Werftareals zu erhalten, wurde im Frühsommer 1989 ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Preisgericht, Bauausschuß und der Senat der Hansestadt Lübeck haben übereinstimmend beschlossen, die Arbeit des 1. Preises - nach entsprechender Überarbeitung und Weiterentwicklung - zur Grundlage des Bebauungsplanes zu machen.

5.1 Künftige bauliche Entwicklung und Nutzung

Das jetzige Erscheinungsbild und die Struktur des ehemaligen Werftgeländes ist noch geprägt von der quer zur Trave gelegenen, ehemaligen Werftnutzung.

Die Bebauungsplanung geht auf die vorhandenen Strukturen ein und funktionalisiert sie für die neue Aufgabe. So ist die Freiraum-Typologie geprägt von bestehenden Bootsanlegern im Uferbereich und deren Fortsetzung in der Landschaft und Architektur. Die ehemalige Helling wird erhalten, zu einem Fleet umgestaltet, der sich als mit Bäumen bepflanzte Allee fortsetzt und in die Freibereiche und Erholungsflächen auf dem Priwall überleitet. Die Unterhaltung des Fleets wird einem privaten Träger übertragen.

Längs zum Ufer entsteht eine Promenade, deren Abfolge sich in präzise definierte Einzelbereiche gliedert: vom Fähranleger gelangt man zu einem tangentialen Baumplatz mit Bänken, der durch eine Fleet-Brücke mit einem Platz am Yachthafen mit Restaurant verbunden ist. Die Promenade setzt sich vom Platz am Yachthafen in Richtung Süden fort und bindet an den vorhandenen Wanderweg an.

Die Gesamtbebauung ist in drei Hauptbereiche gegliedert: Seniorenwohnanlage, Ferienwohnungen mit zugeordneter Yachthafenanlage und Wohnbebauung.

Die mehrgeschossige, unterschiedlich hohe Seniorenwohnanlage liegt an der Trave parallel zur Mecklenburger Landstraße. Die Planung sieht vor, daß von der überwiegenden Anzahl der Appartements ein großzügiger Blick über den Fluß möglich ist. Das zum Wasser hin offene "U" der Bebauung führt außerdem dazu, daß der Baukörper in seiner Masse optisch vom Ufer zurücktritt.

Durch den gewählten Abstand zur Nachbarbebauung, die begrenzte max. Höhenentwicklung und die Ausbildung des obersten Geschosses als ein zurückspringendes Staffelgeschoß ist gewährleistet, daß eine Verschattung der gegenüberliegenden Wohnbebauung auf geringe Grundstücksflächen entlang der Mecklenburger Landstraße während des niedrigsten Sonnenstandes im Dezember begrenzt bleibt. Auch unter Berücksichtigung des vorhandenen z. T. direkten Bewuchses entlang der Straße auf den betroffenen Grundstücken kann damit eine unzumutbare Beeinträchtigung der gegenüberliegenden Grundstücke ausgeschlossen werden.

Die Ferienwohnungen liegen im südlichen Geltungsbereich. Ein Teil der Ferienappartements sind in dem drei- bis viergeschossigen Baukörper mit Flachdach südlich des Fleets vorgesehen. Der andere Teil der Appartements ist in einer zwei- bis dreigeschossigen Bebauung mit geneigtem Dach angeordnet, die der Erschließungsstraße 613 folgt. Diese Bebauung hält einen Mindestabstand von ca. 30 bis 40 m von den Forstflächen ein, die an den südlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes anschließen. Der Ferienwohnanlage vorgelagert ist ein Yachthafen mit ca. 165 Liegeplätzen.

Nach den Vorstellungen des zukünftigen Betreibers wird die vorgesehene Ferienwohnanlage zusammen mit dem vorgelagerten Sportboothafen von einem Betreiber vermarktet und betrieben. Diese Kombination - Ferienwohnung mit direkt zugeordneter Sportboothafen setzt sich nach Aussage des Sportamtes immer mehr durch und wird daher ausdrücklich begrüßt. Zur langfristigen Sicherung der vorgesehenen Ferienwohnnutzung und zur Verhinderung einer "normalen" Dauerwohnnutzung in diesem Bereich wird z. Zt. überprüft, ob durch eine Fremdenverkehrssatzung gemäß § 22 BauGB, die ggf. noch weitere Flächen auf dem Priwall umfaßt, diese Freizeit- und Erholungsnutzung zusätzlich planungsrechtlich geschützt werden soll.

Im östlichen Bereich, südlich der vorhandenen Bebauung an der Mecklenburger Straße, entsteht eine zweigeschossige Wohnbebauung mit Doppel- und Reihenhäusern. Durch dieses, unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen in Travemünde begrenzte Wohnbauflächenangebot für ca. 60 Einfamilienhäuser soll zum einen eine sinnvolle Arrondierung und Erweiterung der nördlich angrenzenden Wohnnutzung erreicht werden. Zum anderen wird dadurch vor dem Hintergrund des akuten Wohnraummangels eine städtebaulich wünschenswerte Umstrukturierung der ehemaligen Industrieflächen und - im Verhältnis zu den angrenzenden Erholungsflächen - eine sinnvolle Nutzungsmischung erzielt.

5.2 Erschließung

Die Anbindung des Priwall an das Travemünder Festland erfolgt über die vorhandenen Auto- und Personenfähren. Durch die Verknüpfung von Bushaltestelle und Fähranleger auf der Festlandseite ist eine direkte ÖPNV-Verbindung nach Travemünde und nach Lübeck gegeben. Art und Umfang möglicher zusätzlicher Landverbindungen über Mecklenburg/Pötenitz nach dem Wegfall der Grenze werden z. Zt. in einer Verkehrsstudie untersucht. Insgesamt ist aber bereits durch die vorhandene, kurzzeitig verkehrende Fährverbindung und den direkten ÖPNV-Anschluß die verkehrliche Anbindung der neuen Baugebiete gesichert.

Die Haupteerschließung des B-Plangebietes erfolgt über die Mecklenburger Landstraße, der rechtwinklig von der Mecklenburger Landstraße abzweigenden Planstraße 613 und dem Fliegerweg. Die Planstraßen 613 und 614 und der Fliegerweg sind erschließungsbeitragsfähige Anliegerstraße. Durch die Lage und Ausbildung der Planstraße 614 als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung soll der vorgesehene Fleet optisch bis zu dem östlich angrenzenden Freizeit- und Erholungsbereich verlängert werden. Die

24 m breite Verkehrsfläche wird entsprechend ihrer gestalterischen Bedeutung (Grünachse) als Baumallee mit 4 Baumreihen und gestalterisch integrierten Parkplätzen ausgebaut.

Die Erschließung der Reihenhäuser im östlichen Wohnbaugebiet wird überwiegend durch private Wohnwege gesichert.

Die fußläufige Haupteerschließung der Seniorenwohnanlage erfolgt über eine Rampenanlage an der Mecklenburger Landstraße, während die Anliefer- und Fahrverkehrsanbindung über die Planstraße 613 vorgesehen ist.

Die öffentliche Zugänglichkeit der im Uferbereich vorgesehenen Promenade und Plätze, die von der Mecklenburger Landstraße bis an den vorhandenen Wanderweg im südlich angrenzenden Wald führen, wird durch ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit auf den privaten Flächen gesichert.

5.3 Parkplätze, Stellplätze, Garagen

Die für die Bebauung im Planbereich erforderlichen öffentlichen Parkplätze werden straßenbegleitend in Park-/Baumstreifen in den Planstraßen 613 und 614 und im Fliegerweg angeordnet.

Die erforderlichen privaten Stellplätze für die Neubebauung sind auf den eigenen Grundstücken entweder in Tiefgaragen, oberirdischen Stellplatzanlagen oder integriert auf den Grundstücken zu erstellen. Die im SO-Ferienhaus-/Ferienappartementgebiet festgesetzte TGa soll unter den z. T. aufgeständerten Gebäuden (Hochwasserschutz) i. d. R. als halb eingegrabene Anlage ausgebildet werden. Die Zufahrt zu den TGa's erfolgt bei der straßenbegleitenden Ferienhausbebauung direkt von der Planstraße 613, wobei die genaue Anzahl und Lage der Zufahrten erst im Rahmen der konkreten Bauplanung erfolgen soll. Bei einer dezentralen Erschließung ist die Zufahrt mindestens paarweise anzuordnen, damit ausreichend große Vorflächen grünplanerisch gestaltet werden können. Zu den begrünten Innenhofbereichen (Terrassen) sind die TGa's als geschlossene Anlagen auszubilden, so daß mögliche Lärm- und Luftbelastung zu diesen Aufenthaltsbereichen ausgeschlossen werden können.

Für den Sportboothafen und das geplante Restaurant/Seglermesse in dem SO-Gebiet-Wassersport sind im südlichen Geltungsbereich an der Planstraße 613 begrünte Stellplatzanlagen vorgesehen. Die Stellplätze für die vorhandene Bebauung an der Mecklenburger Landstraße sind auf dem jeweiligen Grundstück vorhanden.

5.4 Grün- und Wasserflächen

Für das B-Plangebiet wurde parallel zur städtebaulichen Überarbeitung und Weiterentwicklung des vorliegenden Wettbewerbsentwurfs ein Grünordnungsplan durch ein Landschaftsplanungsbüro entwickelt (s. Anlage). Die wesentlichen Inhalte des Grünordnungsplanes sind in Abstimmung mit dem Verfasser, der Unteren Landschaftspflegebehörde und dem Grünflächenamt in den B-Planentwurf eingeflossen, z. B. weitgehende Sicherung der vorhandenen, schützenswerten Bepflanzung, Eingrünung und Gestaltung der Außenanlagen/Verkehrsflächen/Uferbereiche und Flächen- und Maßnahmenfestsetzungen für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen. Die detaillierte Gestaltung und Nutzung der privaten Grünflächen und zugeordneten Freibereiche mit entsprechenden Freizeiteinrichtungen,

Regenrückhalteanlagen etc. sollen insbesondere in den SO-Gebieten bei der Realisierung der Bebauung auf der Grundlage des vorliegenden Grünordnungsplanes erfolgen.

Insgesamt führen die geplanten Nutzungen und Festsetzungen im B-Plan für das ehemalige Werftgelände zu einer deutlichen Verbesserung der ökologischen und landschaftsästhetischen Situation.

Waldabstand

Der gemäß der Landesverordnung "Zum Schutze der Wälder, Moore und Heiden" Mindestabstand von 30 m zwischen einer Bebauung und der Waldgrenze wird an 2 Stellen geringfügig um max. ca. 7 m unterschritten. Unter Hinweis, daß die Errichtung des Gebäudes auf eigene Gefahr erfolgt - unter Verzicht auf jegliche Schadensersatzforderungen, die sich evtl. später aus Schäden vom benachbarten Wald ausgehend ergeben können, stimmt die Forstbehörde einem Baugrenzen-Waldabstand von min. 20 m zu, wenn bei dieser Bebauung innerhalb des 30 m Abstandes folgende Auflagen beachtet werden:

1. Die Gebäude sind mit feuerfesten Außenwänden und Hartbedachung zu erstellen. Die Schornsteine sind zur Vermeidung des Funkenfluges mit eisernen Abdeckplatten bzw. Funkenflugeinrichtungen zu versehen.
2. Auf dem Grundstück darf kein offenes Feuer angezündet werden.
3. Das Grundstück darf zur Vermeidung feuergefährlicher Verbindung zum benachbarten Wald nicht forstmäßig bepflanzt werden - auch keine Nadelholzdecken -.
4. Auf dem Grundstück dürfen keine brennbaren Stoffe außerhalb des Gebäudes gelagert werden.
5. Zur Waldgrundstücksgrenze ist das Grundstück mit einem festen und durchlaßlosen Zaun einzufriedigen bzw. ist ein vorhandener Zaun stets funktionsfähig instandzusetzen.

In Verlängerung der ehemaligen Helling wird ein ca. 155 m langes Wasserbecken erstellt, so daß optisch ein ca. 250 m langer Fleet entsteht. Südlich und nördlich der ehemaligen Ausrüstungsbrücke soll ein der Ferienwohnanlage funktional zugeordneter Sportboothafen mit ca. 165 Bootslichegeplätzen entstehen. Die erforderlichen landseitigen Nebenanlagen werden auf der eingeschossig überbaubaren Fläche innerhalb des SO-Wassersport untergebracht. Slip- und Hebeanlagen sind in diesem Bereich nicht vorgesehen. Ein- und Auskranungen, Reparaturarbeiten usw. können nach Aussage des Betreibers durch Kooperation mit anderen Einrichtungen gesichert werden.

5.5 Ver- und Entsorgungsmaßnahmen

In der Mecklenburger Landstraße und dem Fliegerweg sind Leitungen für Schmutz- und Regenwasser vorhanden. Das Schmutzwasser wird in einer vollbiologisch arbeitenden Kläranlage auf dem Priwall gereinigt. Außerdem sind Leitungen für Gas, Wasser, Elektrizität und Telefon vorhanden. In den

Planstraßen 613 und 614 sind diese Leitungen neu zu verlegen. Ggf. erforderliche Anlage für die Behandlung des Regenwassers von den befestigten Verkehrsflächen sollen innerhalb der Verkehrsflächen untergebracht werden.

5.6 Umweltschutz - Besondere Vorkehrungen

Altlasten

Für den Bebauungsplanbereich wurde eine Gefährdungsabschätzung durchgeführt. Im südwestlichen Grundstücksteil wurden Kontaminationen des Bodens mit Schwermetallen festgestellt. Laut Grünordnungsplan handelt es sich bei diesem Bereich aus landschaftspflegerischer Sicht um eine schützenswerte Fläche. Im Bebauungsplan ist dieser Bereich als "Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Erhaltung von Natur und Landschaft" festgesetzt. Das Betreten dieser Fläche durch die Öffentlichkeit wird durch die Festsetzung eines Zaunes unterbunden.

Darüber hinaus wird die Begehbarkeit der in der Planzeichnung gekennzeichneten Fläche zusätzlich durch die Festsetzung eines Schutzzaunes um die kontaminierte Fläche ausgeschlossen.

Das Umweltamt teilt mit, daß nach dem derzeitigen Kenntnisstand von dem überplanten Gelände keine weitere Gefährdung für die zukünftige Nutzung und das Allgemeinwohl ausgeht.

Lärmbelastung

Die Lärmeinwirkungen durch den geplanten Yachthafen, den Straßenverkehr auf der Mecklenburger Landstraße und den Hafenbetrieb/Skandinavienkai auf die beabsichtigte Bebauung sind durch umfängliche Gutachten untersucht worden.

Danach ist das ehemalige Industriegebiet durch den Fährbetrieb am Skandinavienkai, den sonstigen Schiffsverkehr auf der Trave und in begrenztem Umfang durch die Verkehrsbelastung der Mecklenburger Landstraße insgesamt als ein lärmbelasteter Bereich anzusehen.

Durch die Aufgabe der industriellen Nutzung werden die Umweltbelastungen auf die angrenzenden Wohngebiete allerdings erheblich vermindert. Gleichzeitig ergibt sich durch die Aufgabe der Werftnutzung die Chance, das bislang als Fremdkörper zwischen dem Naturschutzgebiet im Süden und dem Wohngebiet im Norden liegende Werftareal entsprechend der stadtplanerischen Zielsetzung für den Priwall/Travemünde zu nutzen. Danach steht neben der traditionellen Funktion des "Volksbades Priwall" als Naherholungs-/Freizeitbereich eine Stärkung der Fremdenverkehrsfunktion im weitesten Sinne im Vordergrund.

Durch die vorgesehene Seniorenwohnanlage und das Ferienwohngebiet sind für den Fremdenverkehrsort Travemünde generell positive Impulse auf das bestehende Angebot an Fremdenverkehrs- und Erholungseinrichtungen zu erwarten bzw. wird eine sinnvolle Ergänzung des vorhandenen Angebots erreicht. Die Anordnung und Ausrichtung der vorgesehenen Baukörper berücksichtigt die städtebaulich und funktional gewünschte direkte Ausrichtung (Blickbeziehung) auf die Trave und den Ort Travemünde. Diese, im Preisgericht ausdrücklich begrüßte direkte wasserbezogene Ausrichtung wird damit der besonderen Standortssituation auf dem Priwall gerecht - "Wohnen und Ferien am Wasser."

Hinzu kommt, daß die Vermarktung-Betreibung der vorgesehenen Ferienwohnungen bewußt in direkter Kombination/Verbindung mit dem vorgelagerten Sportboothafen betrieben werden soll. Aufgrund der o. a. vorgegebenen Situation und Nutzungsintention ist eine Abweichung von den Orientierungswerten der DIN 18005 bei gleichzeitiger planungsrechtlicher Absicherung geeigneter Ausgleichsmaßnahmen, wie Gebäudeanordnung, Grundrißgestaltung und bauliche Schallschutzmaßnahmen gerechtfertigt.

Die Gutachten kommen im einzelnen zu dem Ergebnis, daß durch die Mecklenburger Landstraße und den Fährbetrieb zum Skandinavienkai keine wesentlichen Lärmbelastungen ausftreten (s. Anlagen).

Durch eine lärmabgewandte Ausrichtung der Schlafräume bzw. durch die nach Wärmeschutzverordnung zwingend vorgeschriebene Isolierverglasung bei Wohngebäuden kann bereits ein ausreichender Lärmschutz erreicht werden. Die Lärmbelastung durch den vorgesehenen Sportboothafen und durch den Schiffsverkehr auf der Trave ist allerdings als erheblich einzustufen, so daß für die der Trave zugewandten Gebäudefronten nach dem vorliegenden Lärmschutzgutachten passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden müssen.

Nach Aussage der Gutachter kann auch bei dem vorgesehenen Umbau des Skandinavienkai (Skandi 2000) eine höhere Lärmbelastung durch angemessene Minderungsmaßnahmen an den Schallquellen, z. B. Einsatz von lärmgeminderten Zugmaschinen und Nachtfahrverbot für LKW's, die nicht als lärmarm eingestuft werden, ausgeschlossen werden. Die Immissionssituation gegenüber dem heutigen Zustand kann damit sogar verbessert werden.

Lufthygienische Belastung

Der Rheinisch-Westfälische Technische Überwachungsverein hat in einem Gutachten die mögliche Veränderung der Luftgüte im Bereich der ehemaligen Schlichting-Werft durch die geplante Erweiterung des Fährhafens in Lübeck-Travemünde untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß selbst bei einer pessimalen Schätzung einer möglichen Erhöhung der Immissionsbelastung eine bei weitem ausreichende lufthygienische Wohngüte sichergestellt ist. Zwischen der geplanten Hafenerweiterung und der geplanten Bebauung auf der ehemaligen Schlichting-Werft besteht daher aus lufthygienischer Sicht kein Zielkonflikt.

Kläranlage

Südwestlich des B-Plangebietes befindet sich in einem Abstand von ca. 250 m eine Kläranlage. Nach Aussage der Fachbehörden - Umweltamt und Gewerbeaufsicht - können aufgrund des Abstandes und des Waldbewuchses zwischen der Kläranlage und dem B-Plangebiet negative Auswirkungen auf die geplanten Nutzungen ausgeschlossen werden.

5.7 Überschwemmungsbereich

Die Flächen des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegen unterhalb der Ordinate + 3,87 m ü. NN und sind somit durch das Ostseehochwasser gefährdet. Die Standsicherheit der Gebäude ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Die Seniorenwohnanlage und die max. viergeschossige Ferienappartement-Anlage wird auf einer Sockelplatte errichtet. Der Fertigfußboden im Erdgeschoß bei der Altenwohnanlage und der max. viergeschossigen Ferienappartement-Anlage wird auf mindestens 3,87 m ü. NN festgesetzt.

Bei der übrigen Ferienwohnbebauung und den max. 2-geschossigen Einfamilienhäusern muß mindestens ein Raum zum dauernden Aufenthalt für Menschen je Wohneinheit über + 3,87 m ü. NN liegen.

5.8 Gestaltungsvorschriften

Um eine differenzierte Gestaltung und dabei trotzdem geschlossen wirkende städtebauliche Einheit zu erreichen, werden für die in reizvoller landschaftlicher Umgebung direkt an der Untertrave und der Lübecker Bucht gelegenen Wohnquartiere (Altenwohnanlage, Einfamilienhausbebauung und Ferienhausbebauung) baugestalterische Festsetzungen getroffen. Die Bebauung ist so angeordnet, daß sich Räume unterschiedlicher Prägung ergeben. Der Charakter dieser Räume und der Straßenzüge soll durch baugestalterische Festsetzungen hervorgehoben werden.

Durch die Festsetzungen von Material und Farben soll ein übergeordnetes Gestaltungsprinzip bei gleichzeitig möglicher individueller Gestaltung der Baukörper erkennbar werden.

6. KOSTEN

- Für Straßenbau im Plangebiet 2.300.000,-- DM
- Äußere Erschließung Umbau Mecklenburger Landstraße 150.000,-- DM
- Schmutzwasser 500.000,-- DM
- Regenwasser 550.000,-- DM
- Wasserversorgung 110.000,-- DM
- Gasversorgung 121.000,-- DM
- Stromversorgung

Gesamtkosten

Erschließungs-, Ausbau- und Anschlußbeiträge

Zur Deckung des anderweitig nicht gedeckten Aufwandes werden für die zur

Erschließung erforderlichen Anlagen, die nach den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes erstmalig endgültig hergestellt werden, Erschließungsbeiträge nach §§ 127 ff. Bundesbaugesetz in Verbindung mit der Erschließungsbeitragsatzung in der jeweils gültigen Fassung erhoben.

Für die Herstellung, den Aus- und Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen werden zur Deckung des anderweitig nicht gedeckten Aufwandes Beiträge nach der Straßenausbaubeitragsatzung in der jeweils gültigen Fassung erhoben. Zur Deckung des Aufwandes für die erstmalige Herstellung der örtlichen, öffentlichen Entwässerungsanlagen werden Anschlußbeiträge nach der Beitragsatzung zur Entwässerungssatzung der Hansestadt Lübeck in der jeweils gültigen Fassung erhoben.

Es bleibt der Hansestadt Lübeck unbenommen, die Erschließung durch Vertrag auf einen Dritten zu übertreten.

Lübeck, den 18.02.1991
61 - Stadtplanungsamt
Fe/br/Ru

Der Senat der Hansestadt Lübeck
Stadtplanungsamt
In Vertretung Im Auftrag

Ulrich Uepky

Zahn

Dr. - Ing. Zahn

