

B E G R Ü N D U N G

Z U M

BEBAUUNGSPLAN NR. 5

gem. § 9 (6) BBauG

für den nördlichen Teil des Naturhafens

zwischen der Fehmarnsundbrücke

und der Großenbroder Föhre

Aufgestellt: am

von der

Gemeinde Landkirchen
Amt Fehmarn Land
Kreis Ostholstein

neu Januar 1987

Bearbeitet: im April 1982

Architekt: Dipl.-Ing. Rolf Brügge,
Am Neuen Markt 4, 2440 Oldenburg

I. Anlaß der Planung

Aufgrund des Inkommunlizierungserlasses aus dem Jahre 1887 des Oberregierungspräsidenten in Kiel ist es notwendig, für den Yachthafen zwischen der Großenbroder Fähre und der Fehmarnsundbrücke auch einen Bebauungsplan aufzustellen.

Neben diesem Bauleitplan geschieht dies für den nördlichen Teil des Hafens auch durch eine gleichzeitige Bearbeitung einer 2. Änderung des F-Planes der Gemeinde Landkirchen.

II. Begründung

Die Aufstellung eines gesonderten Bebauungsplanes ist notwendig, um die Belange der Gemeinde Landkirchen im Rahmen ihrer Planungshoheit abzuklären. Aufgabe des B-Planes ist es, städtebauliche Festsetzungen für den geordneten Ausbau des Hafens zu treffen.

III. Ziel der Planung

Es wird angestrebt, an der nördlichen Spitze von der Halbinsel Großenbrode parallel mit der Nachbargemeinde Großenbrode einen gemeinsamen Yachthafen zu errichten.

IV. Gegenstand der Planung

Es wird in diesem Zusammenhang auf die bereits erfolgten Beteiligungsverfahren der Gemeinde Großenbrode Bezug genommen, um zu verdeutlichen, daß es sich bei diesem Objekt nicht um ein zusätzliches Yachthafenprojekt der Gemeinde Landkirchen handelt.

Von dem Umfang des ursprünglichen Projektes entfallen nun rd. 40 % auf Landkirchen und 60 % verbleiben bei der Festlandsgemeinde. Von den insgesamt 600 Liegeplätzen, die als Kapazitätsziel der Gesamtplanung zugrundeliegen, entfallen demnach 240 Einheiten nach Fehmarn.

Der nördliche Teil des Hafens wird wie folgt umgrenzt:

- a) südlich durch den Verlauf der Gemeindegrenze nach Großenbrode,
- b) östlich durch eine Mole der Großenbroder Föhre einschließlich einer um 50 m nach Norden verlängerten Linie und
- c) nördlich von dem vorgenannten Punkt auf einer Linie bis zum Brückenkopf der Fehmarnsundbrücke sowie
- d) westlich durch den Rampenfuß der Fehmarnsundbrücke.

Der Yachthafenteil von Landkirchen umfaßt folgende Bauteile:

- a) einen Aufschüttungsbereich entlang des Brückendamms,
- b) Molenbauwerk parallel zum Fehmarnsund,
- c) Hafeneinfahrt (west) für die Neuanlage des Yachthafens,
- d) Bühnenbauwerk als Wellenbrecher,
- e) Hafeneinfahrt (ost) für die bestehenden Anlagen der Großenbroder Föhre sowie
- f) den dazugehörigen Hafenbecken.

Weitere Angaben zur Lage sind der Planzeichnung zu entnehmen.

Die obigen Ausführungen dieses Manuskriptes sind als Kurzfassung des Erläuterungsberichtes abgefaßt.

Aufgabe dieser Darstellung ist es, den Anteil der Gemeinde Landkirchen gegenüber dem Gesamtobjekt aufzuzeigen. Alle weiteren Angaben zum Objekt sind der "Beschreibung" des ganzen Hafens zu entnehmen. Diese Beschreibung wird hiermit als Bestandteil der Begründung zum B-Plan Nr. 5 ausgewiesen.

Burg a. F. , den

11 JUN 1985

.....



Gemeinde Landkirchen
auf Fehmarn

- Der Bürgermeister -

Handwritten signature

.....
- Bürgermeister -

Anlage

Beschreibung des Yachthafens

B E S C H R E I B U N G

zum Yachthafenobjekt für das Gebiet "Naturhafen"
zwischen der Fehmarnsundbrücke und der Großenbroder Föhre

Als Ergänzungsbericht zu den nachfolgenden Bauleitplänen der

Gemeinde Großenbrode (Hafenbereich Süd)

5. Änd. Flächennutzungsplan
Bebauungsplan Nr. 16 und der

Gemeinde Londkirchen (Hafenbereich Nord)

2. Änd. Flächennutzungsplan für den
ehemaligen Gemeindebereich Avendorf und

Bebauungsplan Nr. 5

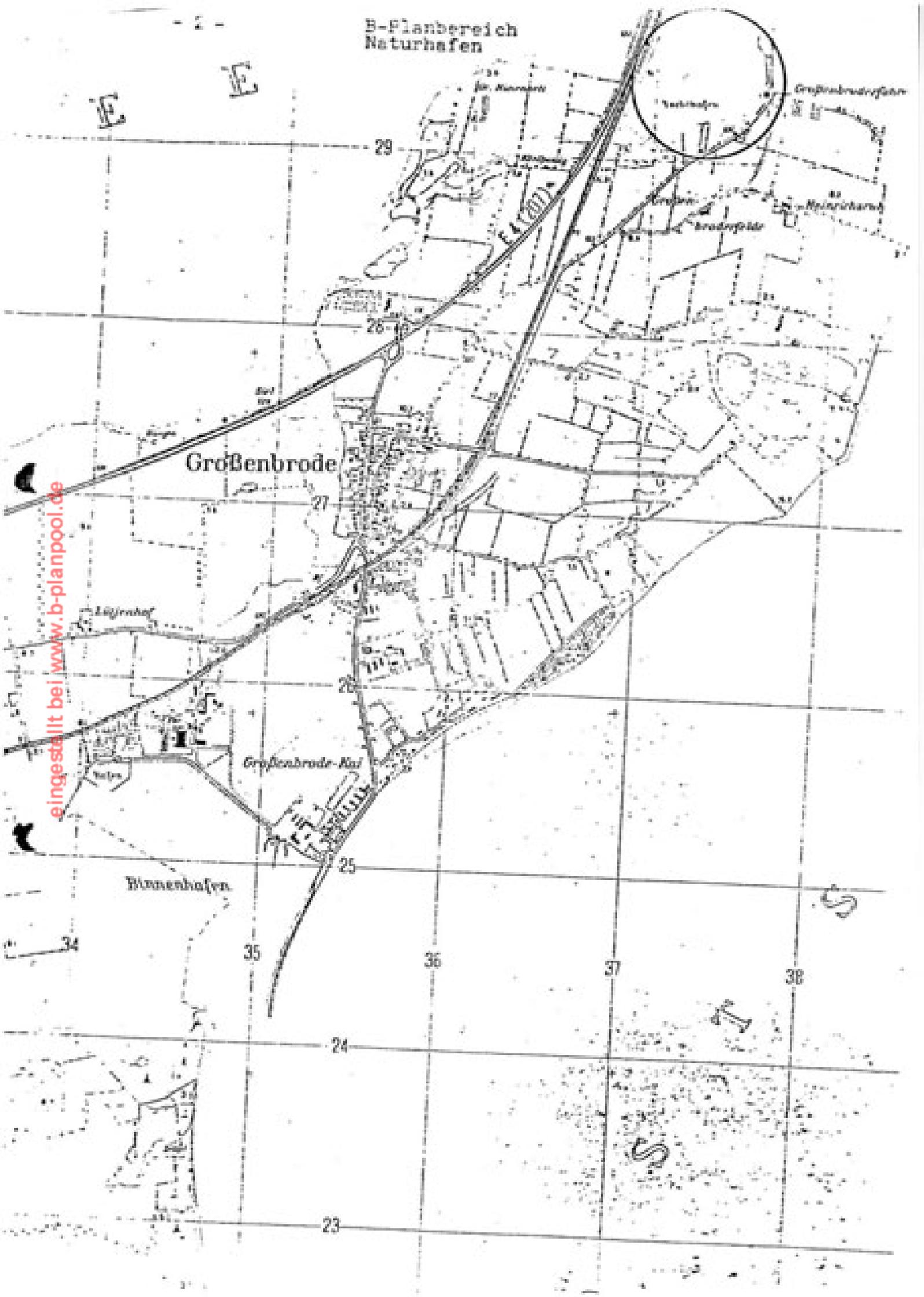
Aufgestellt am:

von der

Gemeinde

Bearbeitet: im April 1982
ergänzt: im Aug. 1983
Architekt: Dipl.-Ing. Rolf Brügge,
Am Neuen Markt 4, 2440 Oldenburg

B-Planbereich Naturhafen



eingestellt bei www.b-planpool.de

Als Mole, die den Hofen vor anlaufenden Wellen schützt, ist ein flache geneigter Erddamm vorgesehen. Die Kronenhöhe liegt auf ca. + 1,50 m NN, so daß sie bei Sturmfluten überströmt wird. Seeseitig ist eine Neigung von ca. 1 : 12, binnenseitig von ca. 1 : 10 vorgesehen. Als Material wird weitestgehend der vor Ort gewonnene Mergel verwendet, sowie eine Deckschicht anzuordnen sein.

Die vorgelagerte Insel mit der Aufgabe eines Wellenbrechers wird wahrscheinlich aus künstlich aufgeschütteten Findlingen als Bühne herzustellen sein.

Durch die Bucht verläuft eine Wasserversorgungsleitung zur Insel Fehmarn. Die beanspruchte Hofenfläche tangiert diese nur im Zufahrtbereich. Dort liegen die PE-Rohre mit der Oberkante auf ca. 3,60 m NN. Im Zuge der Baggerarbeiten sind Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Versorgungsleitung zu treffen. Im Bereich der Moleninsel sind entsprechende Vorkehrungen vorzunehmen. Die Leitung erhält durch den Damm keine zusätzliche Auflast.

3. Geländeversprünge

Die Ufer der landseitigen Anlage werden wie folgt ausgebildet:

a) Im Bereich der Schlingelanlage:

Böschung ca. 1 : 3 geneigt von + 2,00 m NN bis - 2,80 m NN
Befestigung durch Schuttsteinwerk auf einer Filtermatte;

b) im Bereich der Ausüstungskai sowie der Bunkerstation:

Senkrechte Ufermauer aus Stahlbeton in Ortbetonbauweise
von ca. -2,00 m NN bis -2,80 m NN.

Für die Uferbauwerke ist ein statischer Nachweis zu führen. Spundwände werden aufgrund der Bodenverhältnisse (Mergel mit großen Steinen) ausgeschlossen.

4. Hafenausstattung

Die 600 Sportboote liegen an einer Schlingelanlage. Diese besteht aus ca. 2,00 m breiten Schwimmschlengeln, die als Einzelschlengel mit jeweil separater Zugangsbrücke ausgelegt sind.

Der Vorteil der Schwimmschlengel liegt in der jederzeit möglichen Anpassung an schwankende Hafenwasserstände. Dieses wird durch eine vertikale Bewegungsmöglichkeit an den Führungsdalben erreicht. Die Zugangsbrücken vollziehen diese Bewegungen durch einen gelenkigen Anschluß an uferseitige Widerlager und eine Verschiebungsmöglichkeit auf den Schlengeln mit.

Zur Hafenausstattung gehören weiterhin:

- Ein Portalhubwagen (Travellift) für Botte bis ca. 14 m Länge.
- 1 Mastkran mit einer Tragfähigkeit von ca. 1,5 t.
- 1 Slipanlage für trailerbare Botte; Konstruktion aus Stahlbeton, ca. 1 : 5 geneigt von + 2,00 mNN bis ca. - 1,00 m NN.
- 1 Bunkerstation mit unterirdischen Tanks zur Lagerung von ca. 30 t. Diesel
20 t. Super-Benzin und
7 t. Normal-Benzin mit entsprechenden Zapfsäulen.
- 1 Kaje als Liegeplatz für ein Schiff bis zu 35 m Länge.
- 1 Ausrüstungsschlingel im Bereich der Ausrüstungskaje und der Bunkerstation.
- Befestigung der Mole, Betonung der Hafeneinfahrt und des Hafenbeckens.

Aufgestellt:

Hamburg, den 06.05.1981

Berichtigt:

Oldenburg, den 08.09.1981

Geändert:

Oldenburg, den 15.12.1982

entsprechend der Hochbauplanung u. der Bouleitplanung

INHALTSVERZEICHNIS

<u>Kapitel</u>		<u>Seite</u>
I	Übersichtsplan	2
II	Plangebiet	4
III	Begründung	5
IV	Ziele der Planung	5
V	Städtebauliche Maßnahmen	6
VI	Erschließung	10
VII	Bodenordnende Maßnahmen	12
VIII	Ver- und Entsorgung	13
IX	Grünanlagen	14
X	Überschlägliche Kosten	16
XI	Allgemeine Einrichtungen	17
XII	Hinweise	17

II. Plangebiet

Der Naturhafen ist zwischen der Auffahrtsrampe der Fehmarnsundbrücke und der 600 m weiter östlich gelegenen Großenbroderfähre plaziert. Der Geltungsbereich für Großenbrode erstreckt sich jedoch lediglich auf die südlichen Zonen mit insgesamt ca. 32 ha Fläche. Alle weiteren Darstellungen im Norden mit 26 ha unterstehen der Hoheit der Gemeinde Landkirchen und werden gemeinsam vorgenommen, um planerische Zusammenhänge aufzuzeigen. Neu für das Hafenprojekt ist lediglich die zweigleisige Zuständigkeit der Gemeinden Landkirchen und Großenbrode. Sachlich ändert sich Umfang und Lage des Vorhabens nicht. Die Gesamtziehzahl für die Kapazität der Liegeplätze bleibt mit 600 Einheiten erhalten, wobei ca. 240 auf Landkirchen und ca. 360 auf Großenbrode entfallen.

Weitere Faktoren sind noch zu beachten:

- a) Die Wasserflächen mit ca. 30 ha gehören zum Eigentum des Bundes und werden als solche soweit sie nicht aufgeschüttet werden, in dieser Zugehörigkeit auch verbleiben. Sämtliche Baumaßnahmen wie z.B. Vergrößern der Wassertiefe durch Abgrabungen oder das Anlegen von Bootstegen müssen nach gesondertem Recht gem. BWStrG. betrieben und beantragt werden.
Die Bundeswasserflächen verbleiben grundsätzlich im Besitz des Bundes. Eine Nutzung als Liegeplatzanlage ist über Pachtverträge zu regeln.
- b) Die Aufschüttungsbereiche (7ha) zur Aufnahme der landseitigen Hafenanlagen und Herstellung der Molenbauwerke sind gleichfalls durch gesonderte Genehmigungen abzuklären.

Nach dem Bundeswasserstraßengesetz sind Baumaßnahmen für Aufschüttungen (oder Spülungen) zu beantragen. Die durch die Aufschüttung entstehenden Flächen sind vom Bund durch den Yachthafenbetreiber zu erwerben.

Die Vorhaben werden nach dem natürlichen Bauablauf in zwei Bauabschnitten zu realisieren sein.

- I. BA -

Herstellen des Hafenbeckens betriebsfertig nebst Molen und Steganlagen. Ggf. ist es gleichzeitig möglich, auf der bestehenden Landzunge auch ein erstes Bauwerk für Sanitäreanlagen und den Hafenmeister zu errichten.

- II. BA -

Herstellen der Hochbauten wie Bootslagerhallen, Werkstatt, Büros und den Yachtclub nebst Hotel und Restauration.

III. Begründung

Neben den hoheitlichen Genehmigungsanträgen bei dem Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck und dem Amt für Wasserwirtschaft Lübeck ist es erforderlich, die Belange der ortsplanerischen Entwicklung abzuklären und ein städtebauliches Ordnungskonzept zur Einbindung in das Gemeindegebiet zu entwerfen..

Doher ist die Aufstellung dieser Bauleitpläne erforderlich, um auch die Erhaltung und Sicherung der natürlichen landschaftlichen Gegebenheiten zu gewährleisten und mit der rein technischen Planung des Hafens in Einklang zu bringen.

IV. Ziele der Planung

1. Die kleine natürliche Bucht am Fehmarnsund soll nach Nordosten zur Abwehr des freien Wellenangriffes durch den Bau eines Molendammes geschützt werden. Von der Berme der Fehmarnsundbrücke ausgehend wird ein Molendamm und eine Bühneninsel bis nahe an die Großenbroder Föhre herangeföhrt. Neben der vorhandenen Zufahrtsrinne vom offenen Meer wird so eine zweite Rinne entstehen und es wird neben dem bestehenden kleinen Hofen eine großzügige Erweiterungsmöglichkeit geschaffen.
2. Die Anlagen der Großenbroder Föhre bleiben im Rahmen des Bestandschutzes erhalten und haben ausreichend Spielraum für gewisse Ergänzungsvorhaben. Die rückwärtige Uferlinie wird bishin zum Brückendamm als natürliche Abbruchkante im ehemaligen Binnenseecharakter erhalten. Im westlichen Bereich soll das eigentliche Hofenprojekt mit 400 und 200 Liegeplätzen je nach Bootsgröße und landseitigen Einrichtungen entstehen.
3. Der Bereich des Naturhofens zwischen der Fehmarnsundbrücke und der Großenbroder Föhre wird planerisch als eine Hofenanlage mit unterschiedlichen Nutzungsbereichen angesehen. Naturräumlich ist dieser Bereich auch als Einheit zu bewerten. Als gegebene Trennungslinie wird der Verlauf der Dückerleitung nach Fehmarn als Nutzungsgrenze zwischen der bestehenden und der neuen Hofenanlage angesehen.
 - a) Der östliche Bereich ist der bestehenden Hofenanlage Großenbroder Föhre zugeordnet und räumt über den Bestand hinaus großzügige Entwicklungsmöglichkeiten ein. Nachrichtlich ist das vom WSA genehmigte II. Hofenbecken in die Planzeichnung als erster Erweiterungsbauabschnitt Großenbroder Föhre übernommen worden.

- b) Der westliche Teil bishin zum Brückendamm steht der Neuanlage zur Verfügung. Die Fahrrinne im mittleren Bereich ist als Zwischenglied für die Benutzung der Allgemeinheit reserviert.
- c) Über diese Verkehrszone ist der Weg zur Ostsee auch den Benutzern des Bojenfeldes am südlichen Rand des Binnensees offengehalten.

Die Teilung gliedert den Hafenbereich so auf, daß die verschiedenen Interessen der jeweiligen Betreiber ausgewogen berücksichtigt sind.

Der Neubau der westlichen Anlagen läßt sich ohne Beeinträchtigung des laufenden Hafenbetriebes Großenbroder Föhre bewerkstelligen, da die bestehende Hafenzufahrt nicht berührt wird.

Für den Betrieb des Bojenfeldes ist der zeitliche Ablauf des Baubetriebes mit der Nutzungsdauer der Liegeplätze im Sommer abzustimmen bzw. eine Regelung für Nutzungsausfälle zu treffen.

V. Städtebauliche Maßnahmen

A - Naturhafen Großenbrode

a) Hafenerweiterung

Der Neubaubereich ist getrennt von dem bestehenden Hafen aus westlicher Richtung zu erreichen.

Während der Bauzeit wird die Mole/Bühne den ganzen Bereich von der Ostsee abtrennen. Die notwendigen Baggerarbeiten können dann im Trockenverfahren bewerkstelligt werden. Der Aushubboden wird für den Vollausbau der Mole verwandt und parallel zum Brückendamm das Hafenvorfeld aufgeschüttet.

Für die landseitigen Anlagen entsteht eine Fläche von insgesamt 6,0 ha, die einem von Booten genutzten Wasserbereich von 12,5 ha gegenüberstehen. Die Steganlagen sind für ca. 600 Liegeplätze konzipiert.

b) Hochbauten

Die Versorgungseinrichtungen werden auf dem Plateau innerhalb von Sondergebieten errichtet. Die Versorgungseinrichtungen werden in drei Hauptbaukörper untergliedert:

1. Restaurations- und Versorgungstrakt
2. Sanitär- und Fitneßbereich
3. Schiffsausrüstung und Werkstatttrakt.

Die Einrichtungen erstrecken sich parallel zur neuen Uferlinie und trennen als Hafengebäude die Wassersportfläche vom Brückendamm.

Zu 1)

Der südlich gelegene Gebäudeteil erhält folgende Einrichtungen:

Restaurant, Imbiß, Kiosk, Selbstbedienungsladen für Lebensmittel, sowie kleine Läden.

In den Obergeschossen sind Betreiberwohnungen und Hotelappartements vorgesehen.

Zu 2)

Der Ausbau des Sanitärbereiches wird unter Beachtung der Sporthofenverordnung vom 20.08.1974 vorgenommen. Die Dimensionen werden generell über den Mindestanforderungen liegen.

Im einzelnen sind folgende Einrichtungen geplant:

WC-Anlagen, Waschräume, Duschräume, Bordtoilettenentleerung, Waschautomaten, Trockenautomaten, Geschirrspülraum, Fitneßraum, Sauna, Umkleieräume für das Freibad, Technikräume, Bereich für Aufsichtspersonal.

Im Dachgeschoß werden Angestellten- und Betreiberwohnungen vorgesehen.

Zu 3)

Den Hauptkomplex bilden 2 größere Hallenkonstruktionen mit Mehrfachnutzung.

Sommerbetrieb: PKW-Unterstellmöglichkeit und evtl. Tennisplatz

Winterbetrieb: Bootsleger und Werkstatt.

Dadurch können die weiteren offenen Stellplatzanlagen auf ein Mindestmaß begrenzt werden.

Hallenabmessungen: $b = 50,0 \text{ m}$, $l = 2 \times 100 \text{ m}$ bei Endausbau

Grundfläche: $10.000 \text{ qm} = 480$ Stellplätze $2,50/5,50$

$= 260$ Bootslegerplätze i.M. $30/10,00 \text{ m}$

bzw. $= 5$ Tennisplätze pro Halle im Sommer.

An die nördliche Halle werden technische Anlagen gekoppelt.
Dazu zählen im einzelnen:

Büroräume, Schiffsausrüstungsverkauf, Werkstätten (Motoren,
Elektro, Tischler, Kunststoff), Batterieraum, Lackiererei,
Schlosserei, Farblager, Materiallager, Geräteraum,
Lager für Großgeräte, Bootsausstellungsraum und Verkaufsbüro,
Sanitärer Bereich für Werkstattpersonal
Kleiner Clubraum für Tennisnutzer.

Die Hallenflächen und Werkstätten werden so plaziert, daß diese Bauten parallel zur Brückenrampe liegen, mit ihrer Masse optisch in Relation zum Brückenbauwerk stehen, und damit am wenigsten Landschaftsbelastend wirken.

4. Ergänzende Bauten

Zum Betreiben bzw. zur Aufsicht über das Gelände wird im Eingangsbereich das Gebäude für den Hafenvorstand vorgesehen (Büro, Geräteraum, Wohnung). Im Zentrum der Hafenanlage wird das Gebäude für den Hafengebietler errichtet. (Büro, Aufsichtsplattform auf Turm, Wohnung).

5. Außenanlagen Hafen

Für den direkten Betrieb der Kaianlagen sind mehrere Einrichtungen berücksichtigt.

Bunkerstation

Portalhubkran

Moorkran

Ausrüstungskai

Trailer

Slipanlage

Befeuerung und Betonung der
Einfahrt und des Hafenbeckens

Platzbeleuchtung

c) Gestaltung und Nutzungsmaß

Der Ausbau der Hochbauanlagen wird den technischen Funktionsabläufen folgend vorgenommen. Besondere Bauformen sind daher nicht vorgeschrieben, sondern das Maß der Nutzung lediglich durch eine Grundflächen/Geschoßflächenangabe und Baugrenzen bestimmt, sowie einer maximalen Höhenangabe bzw. Geschoßzahl.

Um jedoch ein Mindestmaß an gestalterischer Einheitlichkeit zu erreichen, wurden die Materialien bzw. deren Farbgebung begrenzt.

1. Außenwandgestaltung weiß oder roter Mauerziegel,
2. für technisches Gerät und Nebenanlagen ist eine einheitliche Farbgebung anzustreben (marineblau),
3. Dachformen - Flachdach oder geneigte Dächer.

Die Einzelheiten sind dem Text Teil B zu entnehmen.

B - Hafen Großenbroder Fährre

a) Hafenerweiterung

Das vom Wasser- und Schifffahrtsamt bereits genehmigte II. Hafenbecken wurde in die Planzeichnung übernommen.

Damit entstehen etwa 120 Liegeplätze.

b) Hochbauten

Zur Versorgung des Hafens sind Hochbauten in Erweiterung der vorhandenen Anlage möglich.

- Sanitäre Einrichtungen und Fitneßeinrichtungen (auch für die Wohnmobilenutzer),
- Läden für die Versorgung des Yachthafens,
- Hafenmeister und Hafenverwaltung,
- Werkstatt- und Materialräume,
- Bootshallen mit Abstellflächen für KFZ.

c) Außenanlagen Hafen

Für den Betrieb des Hafens sind Bunkerstation, Slipanlagen, Krananlagen, Fläche für Trailer, Beleuchtungsanlagen berücksichtigt.

d) Gestaltung und Nutzungsmaß

Der Ausbau der Hochbauanlagen wird den technischen Funktionsabläufen folgend vorgenommen. Besondere Bauformen sind daher nicht vorgeschrieben, sondern das Maß der Nutzung lediglich durch eine Grundflächenangabe und Baugrenzen bestimmt, sowie einer maximalen Geschoszahl und Höhenangabe.

VI. Erschließung

a) Äußere Verkehrsanbindung

Von der Schnellstraßenabfahrt der Europastraße E 4 bei der Ortschaft Großenbrode führt zum Teil die ehemalige Bundesstraße 207 zum Bereich des Naturhafens. Die Fahrstrecke beträgt rd. 2,5 km. Von dieser Straße ist eine 700 m lange Zufahrtsstraße auf der Trasse eines alten Weges mit 5,00 m Profilbreite auszubauen, um den Neubaubereich zu erreichen. Zum bestehenden Hafen Großenbroder Fähre ist die vorhandene Gemeindestraße weiter nach Osten befahrbar.

b) innere Verkehrserschließung

Die Zufahrtsstraßen enden jeweils auf Wendeplätzen, die als sonstige Verkehrsflächen ausgebildet sind. Sie sind ausreichend groß bemessen, um bei Katastrophenfällen rangieren zu können. Von hier aus sind die Hafengebiete anfahrbar, die selbst nur als private Sondergebiete für Anlieger zugänglich sind.

c) ruhender Verkehr

Den Zufahrten sind jeweils Auffangparkplätze zugeordnet. Mit diesen Einstellplätzen stehen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung, mit denen auch der Bedarf für Tagesgäste abgedeckt werden soll. Auf die Ausweisung von gesonderten öffentlichen kann daher verzichtet werden.

1. Naturhafen Großenbrode

Bei 600 Liegeplätzen sind nach der Sportboothafen-VO 200 - 300 Stellplätze notwendig. Einschließlich der Versorgungseinrichtungen etc. werden etwa 330 Stellplätze notwendig sowie 110 Parkplätze.

Auf dem Gelände sind insgesamt etwa 850 Park-/Stellplätze möglich.

2. Hafen Großenbroder Fährre

Bei 120 Liegeplätzen sind nach der Sportboothafen-VO 40 - 60 Stellplätze notwendig. Einschließlich der Versorgungseinrichtungen werden etwa 80 Stellplätze notwendig sowie 26 Parkplätze.

Auf den ausgewiesenen Flächen für Stellplätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 BBauG sind 140 Park-/Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Wohnmobile möglich.

d) Wanderwege

Entlang der natürlichen Abbruchkante ist innerhalb des Uferschutzstreifens ein Küstensaumpfad von der neu aufgespülten Düne bis zur Großenbroder Fährre eingetragen. Der Brückenkopf des Fehmarnsundes und die Mole ist rückwärtig entlang des Deichfusses zu erreichen. Dieser Weg ist auch für Notfahrzeuge befahrbar.

VII. Bodenordnende Maßnahmen

- a) Das Gelände befindet sich im Besitz, sh. Beiblatt Eigentümergegenverzeichnis. Bei der Durchführung des B-Planes werden eine Reihe von Arrondierungskäufen zu tätigen sein. Die Möglichkeit der Bodenreueordnung gem. Teil IV BBauG sieht neben einer Umlegung ggf. eine Enteignung und weitere Maßnahmen je nach Bedarf vor.
- b) Ein freihändiger Erwerb ist anzustreben.
- c) Tausch von Grundstücken.
- d) Sicherung des besonderen Vorkaufsrechtes für die Gemeinde durch Beschluß einer Satzung gem. §§ 25 und 27 BBauG.
- e) Erschließungs- und Übertragungsverträge zur Übereignung der öffentlichen Flächen abzuschließen, für die die Gemeinde lt. B-Plan-Satzung begünstigt ist.
- f) Auf die Möglichkeit des Instandsetzungsgebotes gem. § 39a BBauG wird hingewiesen.
- g) Es ist bei der Durchführung des B-Planes auf die dingliche Sicherung der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte über eine persönliche Dienstbarkeit oder Grunddienstbarkeit (§§ 109a und 1018 DGB) zu achten. Auf die Möglichkeit einer Enteignung gem. § 85 + 88 BBauG hierfür wird hingewiesen.

VIII. Ver- und Entsorgung

Im Erschließungsgebiet selbst sind keine Leitungen und Anlagen vorhanden und sind dementsprechend erstmalig herzustellen.

c) Die Wasserversorgung ist aus dem zentralen Versorgungsnetz des Zweckverbandes Ostholstein vorzunehmen.

b) Die Stromversorgung erfolgt durch die Schleswag.

Auf die vorhandenen Versorgungsleitungen der Schleswag AG ist Rücksicht zu nehmen.

Es sind der Schleswag geeignete Plätze für die Aufstellung von Transformatorstationen zur Verfügung zu stellen.

Die Stationsplätze sind durch die grundbuchamtliche Eintragung von beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten zugunsten der Schleswag AG zu sichern.

Für die Verlegung von Erdkabeln sind der Schleswag AG die Versorgungsflächen - vorwiegend Gehwege - kostenlos, rechtzeitig und mit fertigem Plenum zur Verfügung zu stellen.

Die Versorgungsflächen sind von Anpflanzungen freizuhalten.

Abwasserbeseitigung

Ein Anschluß der äußeren Schmutzwasserentsorgungsleitung an die überörtliche Entsorgungsdrukleitung ist über eine Sammelstation bei Großenbrode vorzunehmen. Das Abwasser wird in dem Klärwerk des Zweckverbandes Ostholstein in Lütjenbrode aufbereitet. Ein Erschließungsvertrag mit dem Zweckverband Ostholstein ist für Einrichtung zusätzlicher äußerer Erschließungsmaßnahmen abzuschließen. Eine Pumpstation für die Druckleitung zur Sammelstation Großenbrode ist im B-Plan eingetragen (südwestlich der Surfbucht).

Oberflächenwasser

Das im Hafenvorfeld anfallende Oberflächenwasser wird direkt dem Hafenbecken zugeleitet. Der Werkhof der Reparaturhallen wird über Benzin- und Fettabscheider entwässert.

Im direkten Arbeitsbereich der Bunkerstation sind die Bodenflächen an abflußlose Sammelbehälter anzuschließen, die im Abstand entleert und abgefahren werden müssen.

e) Müll

Der anfallende Müll wird im Hafengelände an einzelnen Müllstandplätzen in Containern gesammelt. Die Abfuhr soll der Zweckverband Ostholstein vornehmen, der auch für die Lagerung und Beseitigung auf geordneten Deponien zuständig ist (Neuratjensdorf).

f) Feuerlöscheinrichtungen

Die Versorgungsleitung der zentralen Wasserversorgung werden so angelegt, daß Löschwasser durch Hydranten in der Nachbarschaft zu den jeweiligen Bedarfspunkten (Hallen und Bootslagerplätzen) entnommen werden kann. Weitere Brandschutzmaßnahmen sind innerhalb der Gebäude zu treffen.

g) Telefoneinrichtungen

Der Anschlußbedarf wird der Post durch die Beteiligung der TÖB zur Kenntnis gebracht, und kann entsprechend vordisponiert werden. Der nähere Standort eines öffentlichen Fernsprechers ist noch bei Antragstellung der Einzelanschlüsse bestimmbar, da ausreichend Raum z.B. auf dem Vorplatz, zur Verfügung steht.

h) Erdgasversorgung

Die Versorgung des nördlichen Kreisgebietes mit Erdgas ist von Süden kommend bis Oldenburg fertiggestellt. In absehbarer Zeit wird für Heiligenhafen und anschließend Großenbrode mit einem Anschluß zu rechnen sein.

IX. Grünanlagen

a) Landschaftliche Gegebenheiten

Die Entstehungsgeschichte der Bucht am Fehmarnsund ist nach Form und Größe bis zur Eiszeit zurückzuverfolgen. Diese Bucht stellt in der Topographie ein natürliches Binnengewässer der Ostsee dar. Durch den ständigen Sandtransport entlang der Küsten in der Lübecker als auch der Kieler Bucht Richtung Norden entstanden an den Flanken sogenannte Nehrungsbahnen. Hätte man diesen Kräften freien Lauf gelassen, so wäre in absehbarer Zeit die Bucht sukzessive verlandet.

Als ersten fremden Eingriff ist die Entstehung des kleinen Fähranlegers Großenbroder Fähre im letzten Jahrhundert zu bezeichnen. Durch die Verlängerung der Molen entstand im Laufe der Zeit ein Hafen und nachdem der Fährbetrieb aussetzte, wurde er ausschließlich als Yachthafen weiter betrieben.

Die nächste landschaftsprägende Veränderung stellt dann auf der westlichen Seite der Bau der Fehmarn-Sund-Brücke dar. Für den Charakter der Insel Fehmarn und Halbinsel Großenbrode hat das Bauwerk eine dominante Wirkung. Der weitere Küstenverlauf mit seinen Niederungsbereichen und steinzeitlichen Grabfeldern Richtung Heiligenhafen wurde daraufhin dem Landschaftsschutz unterstellt. Von einer Ausweitung dieses Schutzbereiches nach Osten wurde abgesehen, da zum einen in Großenbroder Fähre eine Feriensiedlung entstanden war und zum anderen für die Entwicklung des Fremdenverkehrs mit einem Yachthafen Spielraum zu lassen. Die Substanz der verbliebenen Küstenreste zwischen der Brücke und dem Fähranleger reichte auch nicht aus für ein zusammenhängendes Schutzgebiet.

- Unter Beachtung dieser landschaftlichen Gegebenheiten wurde die Hafenplanung in die Situation eingepaßt.
- Im Planungs- und Abwägungsprozeß wurde der landseitige natürliche Küstenverlauf als Bestand aufgenommen und in seiner Form einschl. einer dazugehörigen Wasserzone unberührt belassen. Im Uferschutzbereich wurde der zum Teil vorhandene Saumpfad auf einer Verwallung bis zum Neubaubereich weitergeführt. Die Randbereiche sind als dazugehörige private Grünstreifen ausgewiesen.

Zur Einbindung der vorh. Landsiedlungshäuser in den Gesamtkomplex der Großenbroder Fährre ist ein ohne größeren landwirtschaftlich Nutzwert zu bewertender Geländestreifen als Forst- bzw. Waldfläche ausgewiesen.

Neben der Schutzwirkung dieses Gehölzes für die Bebauung hat diese Maßnahme auch eine Ausgleichsfunktion für den gesamten Planbereich. Dieser Uferstreifen hat die Aufgabe, eine Überleitung vom Hafen zur freien Landschaft herzustellen.

Die Molen- und Bühnenbauwerke und das aufgeschüttete Hafenvorfeld sind als künstliche Bauwerke in der Landschaft^{den} Fähranleger und der Brücke zugeordnet und setzen sich deutlich vom rückwärtigen Uferverlauf ab.

Durch die Placierung des Hafenvorfeldes unterhalb des Brückendamms ist es möglich, daß auch die größeren Bootslegerhallen in der Landschaft nicht frei wahrnehmbar sind.

Zusammenfassend ist zu bemerken, daß das Bild der Bucht als eingeschlossene Wasserfläche nicht beeinträchtigt, je im Gegenteil durch Abgrabungsmaßnahmen verlandeter Teile sogar wieder verdeutlicht wird. Die Gemeinde ist der Auffassung, daß das Ergebnis des Planungsprozesses insbesondere für die Belange des Landschaftsbildes eine ausgewogene Lösung erbracht hat. Für eine vorbeifahrenden Betrachter auf der Vogelfluglinie ergibt der Hafen eine positive Belebung des Brückenumfeldes. Eine ästhetische Qualität ist dem Projekt nicht abzuspochen, auch wenn es nicht jedermanns Herz, wie das eines Seglers, höherschlagen läßt.

b) Grünstreifen

Entlang der Verkehrsflächen und Küste sind private Grünstreifen für das Straßen- und Uferbegleitgrün ausgewiesen.

c) Grünanlagen

Im Bereich des Naturhafens soll die Landschaftsgestaltung nach einem Landschaftsplan erfolgen. Insbesondere im Grenzbereich zwischen Hafenanlage und Fehmarnsund ist eine den örtlichen Gegebenheiten entsprechende Gestaltung notwendig. Innerhalb des Hafenbereiches sind die Grünanlagen als private Grünflächen ausgewiesen. Die Flanken der Anlagen erhalten zur Abschirmung Anpflanzungsflächen für Baumpolster. Als Erweiterung des Freizeitangebotes sowie als Ergänzung des Küstencharakters wird im Süden eine Bodebucht mit Sandaufspülung und einer Düne vorgesehen, die mit Seegras bepflanzt wird. Mit Bäumen sind weiterhin die Stellplatzanlagen einzufassen. Die Mole ist oberhalb des Gerölls als belebte Rosenfläche auszubilden.

X. Überschüssliche Kosten

Die Trügerschaft des Objektes wird von einer Yachthafen GmbH übernommen.

Das Gesamtinvestitionsvolumen wird nach Angaben der Verwaltungsgesellschaft 22 Mio. betragen.

In einem Erschließungs- und Folgekostenvertrag sind den Gemeinden etwaige Risiken in Zusammenarbeit mit der Kommunalaufsicht des Kreises Ostholstein vertraglich von der Hand zu halten.

Es wird durch den Erschließungsvertrag sichergestellt, daß eine Baugenehmigung erst erteilt wird, wenn die Finanzierung sichergestellt ist und die Abwicklung über Bürgschaften gewährleistet erscheint.

Die folgenden Kosten werden als überschlägliche Schätzwerte genannt:

1. Grundstückskosten	DM	0,70 Mill.
2. Herstellung der Hallen	DM	3,00 Mill.
3. Nebeneinrichtungen, wie Sanitär Hofenmeister, Zoll, Werkstatt	DM	1,00 Mill.
4. Clubhaus mit Restauration	DM	1,50 Mill.
5. Versorgungsläden und -einrichtungen	DM	0,60 Mill.
6. Kaionlogen, Slip	DM	0,50 Mill.
7. Befestigung des Hafenvorfeldes	DM	1,50 Mill.
8. Außen- und Grünanlagen	DM	0,40 Mill.
9. Äußere Verkehrsanbindung	DM	0,50 Mill.
10. Äußere Ver- und Entsorgung	DM	0,70 Mill.
11. Hafentiefbau, Abgrabungen und Aufschüttungen	DM	6,00 Mill.
12. Sonstige Vorkehrungen	DM	0,70 Mill.
13. Kaionlogen, Stege und Betonung	DM	3,00 Mill.
14. Nebenkosten	rd. DM	<u>2,00 Mill.</u>
Gesamtinvestitionsvolumen	DM	22,10 Mill.
		=====

Die gemeindliche Struktur wird über den Fremdenverkehrsbereich hinaus positiv beeinflusst, weil durch den Hafenbetrieb und hier vor allem durch den ganzjährigen Werk- und Unterhaltungsbetrieb Dauerarbeitsplätze angeboten werden, auf die die Gemeinde dringend angewiesen ist.

XI. Allgemeine Einrichtungen

Für den täglichen Bedarf liegt die Ortschaft Großenbrode in unmittelbarer Nachbarschaft. Die nächsten kleineren Städte sind Heiligenhafen und Burg auf Fehmarn, die für größere Besorgungen in 10 km Entfernung leicht zu erreichen sind.

XII. Hinweise

a) Hochwasser

Das insgesamt 50ha große Plangebiet gliedert sich in Sondergebiete und Grünflächenbereich auf. Weitere Teile des Geländes befinden sich unter der Hochwassermarke von 3,2 ü NN. und sind entsprechend gekennzeichnet. Im Rahmen der Baugenehmigung ist mit Auflagen für besondere Sicherheitsmaßnahmen, z.B. gegen Unterspülen, zu rechnen.

b) Schifffahrt

Aus Sicherheitsgründen für den allgemeinen Schifffahrtsverkehr werden die folgenden Hinweise bei der Durchführung der Hafenanlage, Hochbauten und sonstigen Anlagen zu beachten sein.

Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art, die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in die Ostsee erstrecken, ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz als auch eine Genehmigung nach der Landesverordnung über den Schutz der Deiche und der Küsten (DKVO) vom 19.12.1980 (GVOBL. S.-H. 1981 S. 2) erforderlich.

Gemäß § 34 des Bundeswasserstraßengesetzes vom 02. April 1968 ist darauf zu achten, daß Blendefahr für die Schifffahrt ausgeschlossen wird. Weder von Gebäuden noch von der Straßenbeleuchtung, noch von Autoscheinwerfern darf Licht hoher Intensität zur See hin ausgestrahlt werden. Von der Wasserstraße aus sollen ferner weder rote, grüne noch blaue Lichter noch mit monochromatisch-gelben Natriumdampflampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein.

Anträge auf Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind daher von der örtlichen Genehmigungsbehörde zur fachlichen Stellungnahme dem Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck vorzulegen.

c) DÜCKERLEITUNG

In Nord-Süd-Richtung verläuft die Frischwasserversorgungsleitung (2-Polyäthyl-hart-Rohre mit je 355 mm ϕ). für die Insel Fehmarn mittig durch die Hafenfläche. Bei den Bauarbeiten ist auf folgendes zu achten:

- a) die Lage der vorhandenen Wasserversorgungsleitungen nicht verändert wird bzw.
- b) eventuelle Arbeiten, die die Leitung berühren, nur in Abstimmung mit dem Wasserbeschaffungsverband und dem ALM erfolgen,
- c) zusätzliche Sicherungen der beiden Versorgungsleitungen gegen Beschädigungen während der Herstellung und des Betriebes des Naturhafens angeordnet werden,
- d) durch die Anordnung der Mole keine zusätzlichen Belastungen auf die Rohre wirken bzw. außerhalb des Hafenbereiches keine Veränderungen des Meeresgrundes auftreten, die die Sicherheit der beiden Wasserversorgungsleitungen beeinträchtigen könnten,
- e) ausreichende Sicherheitsabstände mit neuen Dauwerken eingehalten werden.

d) Schienenverkehr

1. Während der Planausführung ist die Deutsche Bundesbahn laufend zu beteiligen, um die räumliche Anlehnung des Hafenprojektes an den Bahndamm sicherzustellen.

Die für die Brückenbauwerke angelegte Abdeckung der Raspenberme darf nicht durch die Yachthafenprojekte beschädigt werden, deshalb sind für die Erschließung des Hafenvorfeldes neue Anbindungswege außerhalb des DB-Geländes zu schaffen.

2. Die Berme wird zur Zeit durch eine verschlossene Schranke abgesperrt. Nach Fertigstellung des Yachthafens müssen diese Anlagen erweitert und unter Umständen erneuert werden.
3. Die Bundesbahn hat sich bei Errichtung der Fehmarn-Sund-Brücke verpflichtet, alle auftretenden Versandungen im Bereich der Küste und Schaden kostenpflichtig zu beseitigen. Durch Erweiterung bzw. Anschluß eines Naturhafens können die o.a. Auswirkungen noch vergrößert werden. Daher hat sich die Yachthofengesellschaft an möglichen Instandsetzungskosten künftig zu beteiligen.

e) Erlaubnis der Wasserbaueingriffeverwaltung

Die Schießübungen auf den Plätzen Putlos und Todendorf werden in zunehmender Maße durch Sportboote während der Schießzeiten durchfahren und gestört. Diese Entwicklung ist mit zunehmendem Segelbetrieb steigend. Daher ist künftig durch einen entsprechenden Vertrag sicherzustellen, daß Boote aus den Hafengebieten Großenbroder Fährre diese Schießgebiete nicht mehr berühren werden.

Ein entsprechender Vertrag ist inzwischen abgeschlossen, so daß diese Bedenken als ausgeräumt anzusehen sind.

f) Baugrund

Eine genauere Beurteilung des infolge kommenden Geländes ist durch zahlreiche, im Bereich der Rampe der Fehmarnsundbrücke durchgeführte Baugrundbohrungen, sowie eine geologische Spezialkartierung der Großenbroder Halbinsel möglich.

Eine kortenmäßige Darstellung der geologischen Verhältnisse kann bei Bedarf im Geologischen Landesamt eingesehen werden.

Für die Errichtung der landseitigen Anlagen des geplanten Yachthofens muß beachtet werden, daß sich hier im Küstenbereich in der Nocheiszeit bei einem niedrigen Ostseespiegel weiche, organische Ablagerungen (Schlicke und Torfe) auf einem Untergrund abgesetzt haben, der zumeist aus eiszeitlichen Geschiebemergel besteht (vertorfte Bucht südwestlich des Schwimmbades). Zum Teil sind diese organischen Sedimente ihrerseits von noch jüngeren Nehrungshaken mit sandigkiesigem Material überschüttet worden (Bereich der bestehenden Landzunge und nördlich davon, besonders am Rampenende).

Zur Vermeidung von Setzungsschäden dürfen die organischen Weichschichten nicht ohne weiteres mit dem beim Bau des Hafenbeckens gewonnenen Material überschüttet werden.

Wir raten daher zu einer ergänzenden Baugrunduntersuchung im Bereich der jetzigen Wasserflächen soweit sie mit in die Bauausführungen einbezogen werden.

Da der Großenbroder Geschiebemergel infolge Aufnahme tonigen Tonrosenmaterials toniger ist als ein "normaler" Geschiebemergel (durchschnittliche Kies und Sandbeimengung ca. 50 %) ausgebildet ist, wird wahrscheinlich die vorgelagerte Insel als künstlich aufgetragene Bühne (Wellenbrecher) bestehend aus Findlingen herzustellen sein.

2448 Burg auf Fehmarn, den 13. Juni 1985
(Ort und Datum)



Gemeinde Landhütchen auf Fehmarn
- Der Bürgermeister -
[Signature]
- Bürgermeister -

eingestellt bei www.b-planpool.de