

Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. 49/ der 55. Änderung des Flächennutzungsplanes

Erläuterung der Vorplanung zur frühzeitigen Beteiligung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB für das Gewerbegebiet „Neuvorwerk“ in Ratzeburg

Vorhandenes Gesamtkonzept

Die Stadt Ratzeburg möchte in Zusammenarbeit mit Landgesellschaft Schleswig-Holstein als Grundstückseigentümerin westlich des Stadtteiles St. Georgsberg, südlich der Bahnhofsallee (B 208 alt) und nördlich des Albsfelder Weges, zwischen der Bundesstraße B 207 im Westen und den Bahngleisen im Osten ein Gewerbegebiet entwickeln. Hierzu wurde ein städtebaulicher Vertrag zwischen der Stadt Ratzeburg und der Vorhabenträgerin geschlossen.

Für das Gebiet wurde bereits im Jahr 1998 ein Gesamtkonzept aufgestellt. Mittels zweier Anbindungspunkte an die Bahnhofsallee sollte das Gebiet über einen internen Erschließungsring und zwei Stichstraßen erschlossen werden. Mit der Planung wurde auch eine spätere Anbindung des südlichen Teils bis hin zum Wohngebiet Barkenkamp ermöglicht. Diese Planung wurde dann zwischenzeitlich nicht weiterverfolgt.

Neue Konzepte

2014 wurde die Planung auf Bestreben der Stadt Ratzeburg wieder aufgenommen. In einem ersten Schritt soll nunmehr der nördliche Teil des „alten“ Planungsgebietes erschlossen werden. Dabei soll aber auch weiterhin die Entwicklung der südlichen Bereiche berücksichtigt und in die Planung mit einbezogen werden.

Folgende Ziele und Planungsvorgaben liegen den nunmehr vorgelegten Varianten zu Grunde:

- Grundsätzlich soll ein Gebiet mit einer möglichst großen Flexibilität, unterschiedlichen Grundstückgrößen und einem breiten Nutzungsspektrum entstehen.
- Aufgrund der Änderung der Stadtzufahrt von der B 207/ B208 in Richtung Innenstadt (Brücke über die Bahn) und dem damit verbundenen Funktionsverlust der Bahnhofsallee ist in den Varianten nur ein Hauptanknüpfungspunkt in Verlängerung der Abfahrt von der B 207 vorgesehen.
- Eine Fahrradweg-Anbindung in Richtung Süden (Barkenkamp) soll in der weiteren Planung berücksichtigt werden.
- Eine direkte Erschließung der nördlichen Gewerbegrundstücke über die Bahnhofsallee ist grundsätzlich ausgeschlossen. Sowohl der ausgeprägte Alleecharakter der Straße als auch die gut frequentierte Fahrradwegverbindung zwischen Ratzeburg und Harmsdorf sprechen dagegen.
- Integration einer städtischen Skateranlage im nordöstlichen Bereich.

Variante I – `98-Lösung

Die erste Variante lehnt sich deutlich an den Entwurf von 1998 an. Mit einem großen Ring wird das gesamte Planungsgebiet erschlossen. Der ehemalige östliche Anbindungspunkt an die Bahnhofsallee wird als Fahrrad- und Fußgängerweg ausgebaut. Nachteilig erweisen sich bei dieser Variante die einseitige und kostenintensive Erschließung im südlichen Bereich und die sehr großen und tiefen Grundstücke entlang der Bahnhofsallee.

Variante II – Neuer Ring

Variante II hat sich im Planungsprozess und nach diversen behördlichen Abstimmungsterminen bereits im Vorfeld als Vorzugsvariante herauskristallisiert und wurde deshalb etwas genauer ausgearbeitet.

Die Erschließung erfolgt ebenfalls über einen größeren Ring mit Anbindung an die Bahnhofsallee in Verlängerung zur B 207. Der Ring ist jedoch nach Norden verschoben, so dass eine beidseitige Erschließung und flexiblere Grundstückgrößen und -tiefen ermöglicht werden.

Große Grundstückseinheiten mit entsprechender Bebauungsdichte und Höhe der Gebäude (14.000 m² bis 20.500 m², evtl. 1.000 m²) werden im Inneren des Erschließungsrings konzentriert. Dafür fungieren kleinere Grundstückseinheiten (2.400 m² bis 10.000 m²) und -dichten als Puffer zur Landschaft und zum Bestand. Innerhalb des Rings sollen Gebäudehöhen bis max. 16 m, eine GRZ von 0,8 und eine GFZ bis 2,0 möglich sein. Außerhalb des Ringes sollen Gebäudehöhen bis max. 12 m, eine GRZ von 0,7 und eine GFZ 1,6 festgesetzt werden.

Im Planungsgebiet sollen kein großflächiger Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten und auch keine Tankstellen ermöglicht werden. Darüber hinaus sind nur Betriebsleiterwohnungen zulässig.

Das gesamte Planungsgebiet soll durchgrünt werden. Entlang der Erschließungsstraßen werden einseitig Baumreihen auf sich abwechselnden Stellplatz- und Baumstreifen gepflanzt. Zudem werden die Ränder der Gewerbegrundstücke durch Gehölzfestsetzungen landschaftlich eingebunden. Der südliche Rand soll durch einen öffentlichen, ebenerdigen Gehölzstreifen zur südlich angrenzenden freien Landschaft abgegrenzt werden.

Auf der Grundlage einer Eingriffs- und Ausgleichsberechnung erfolgt im Grünordnerischen Fachbeitrag die Ermittlung und die notwendige Ausweisung von Ausgleichsflächen. Dabei sollen auch Bepflanzungen westlich des Planungsgebietes zur B 207 durchgeführt werden. Neben Baum- und Gehölzpflanzungen (Landschaftsbild) soll zudem eine halboffene Weidelandschaft (Südteil) entwickelt werden.

Als besonderes Freiraumelement soll eine städtische Skateranlage mit einer Fläche von ca. 2.000 m² auf einer Fläche südlich der Bahnhofsallee realisiert werden.

Variante III – Neuer Stich

Über eine zentrale Erschließungsstraße und einen Stich im unteren Bereich in Richtung Osten wird das Planungsgebiet erschlossen. Während im westlichen Teil Grundstücke von 6.500 m² bis 13.000 m² realisierbar sind, bietet der östliche Teil eine größere Vielfalt an Möglichkeiten. Grundstücke mit 1.000 m² bis um die 2.500 m², aber auch 29.000 m² sind durchaus denkbar.

Grün und Umwelt

Das Planungsgebiet ist zwar geprägt durch konfliktarme, großräumige landwirtschaftliche Nutzflächen, hat aber aufgrund seiner Topographie und der weiten Fernblicke ein anspruchsvolles Landschaftsbild. Die randlichen Alleebäume im Norden entlang der Bahnhofsallee sind deshalb zu schützen und in die Planung zu integrieren.

Das Planungsgebiet ist Teil des Naturparks „Lauenburgische Seen“. Es ist derzeit kein Landschaftsschutzgebiet. Nach einer ersten Einschätzung des Archäologischen Landesamtes SH ist gegenwärtig durch die vorliegende Planung nicht mit Auswirkungen auf archäologische Kulturdenkmale zu rechnen.

An der tiefsten Stelle des Planungsgebietes befindet sich eine ehemalige Abbaufäche (Tongrube) mit besonderen Biotopqualitäten. Eine Biotopkartierung soll feststellen, ob und welche geschützten Tier- und Pflanzenarten dort vorkommen. Im Falle einer möglichen Einleitung von Regenwasser darf die Grube den Gewässercharakter nicht verlieren und in der Folge auch nicht zu einer technischen Anlage entwickelt werden.

Für das Planungsgebiet wird derzeit ein Artenschutzbericht mit faunistischen Kartierungen erarbeitet und im Herbst 2014 fertiggestellt. Darüber hinaus werden für das Bauleitplanverfahren ein Grünordnerischer Fachbeitrag (GOF) und ein Umweltbericht notwendig.

Erschließung und Entwässerung

Der geplante Straßenquerschnitt setzt sich wie folgt zusammen:

- 7,00 m Fahrbahn
- 3,00 m Park-/ Grünstreifen
- 2,00 m Gehweg
- 12,00 m Gesamtbreite der Haupteerschließung

Über das Planungsgebiet zieht sich in Nord-Süd-Richtung eine schmale Grundstückspartzeile. Hier verlaufen einige Versorgungsleitungen, u. a. eine Gas-Hochdruckleitung. In der weiteren Planung wird geprüft, inwieweit sich die Partzeile in die Trassierung von geplanten Straßen und Wegen integrieren lässt.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes fallen zur südlich angrenzenden Tongrube ab. Dies stellt den Geländetiefpunkt für diesen sowie auch den folgenden Bauabschnitt dar. Die bevorzugte Entwässerung im Freigefälle wird sich daher zu diesem Tiefpunkt hin orientieren müssen. Derzeit fließt das auf der Gesamtfläche anfallende Regenwasser (RW) in die Tongrube und versickert dort. Unter einigen Tonbändern lagern hier überwiegend Feinsande, die gemeinsam mit einem sehr tiefen Grundwasserstand die Versickerung ermöglichen.

Da das RW aus Gewerbegebieten als „normal verschmutzt“ einzustufen ist, soll in jedem Fall eine Vorklärung des RW in einem Regenklärbecken erfolgen. Die Tongrube selbst ist nach Aussage des Kreises als geschütztes Biotop kartiert und im Landschaftsplan dargestellt. Im Rahmen des Artenschutzberichtes ist zu untersuchen, inwieweit das Einleiten einer großen RW-Menge ökologisch verträglich ist oder ob seitlich der Grube ein gesondertes Versickerungsbecken zu errichten ist. In diesem Zusammenhang sind erweiterte Baugrunderkundungen in und seitlich der Grube zu veranlassen.

Das Schmutzwasser (SW) soll vom Tiefpunkt im Bereich der Tongrube aus mittels Pumpstation in einer Druckrohrleitung in die vorhandene SW-Freigefälleleitung in der Bahnhofsallee geleitet werden.

Aufgestellt:

Kiel, 20.06.2014

IPP Ingenieurgesellschaft

Possel u. Partner GmbH & Co. KG

Rendsburger Landstraße 196-198

24113 Kiel