

Hansestadt Wismar
Der Bürgermeister
Stadtplanungsamt

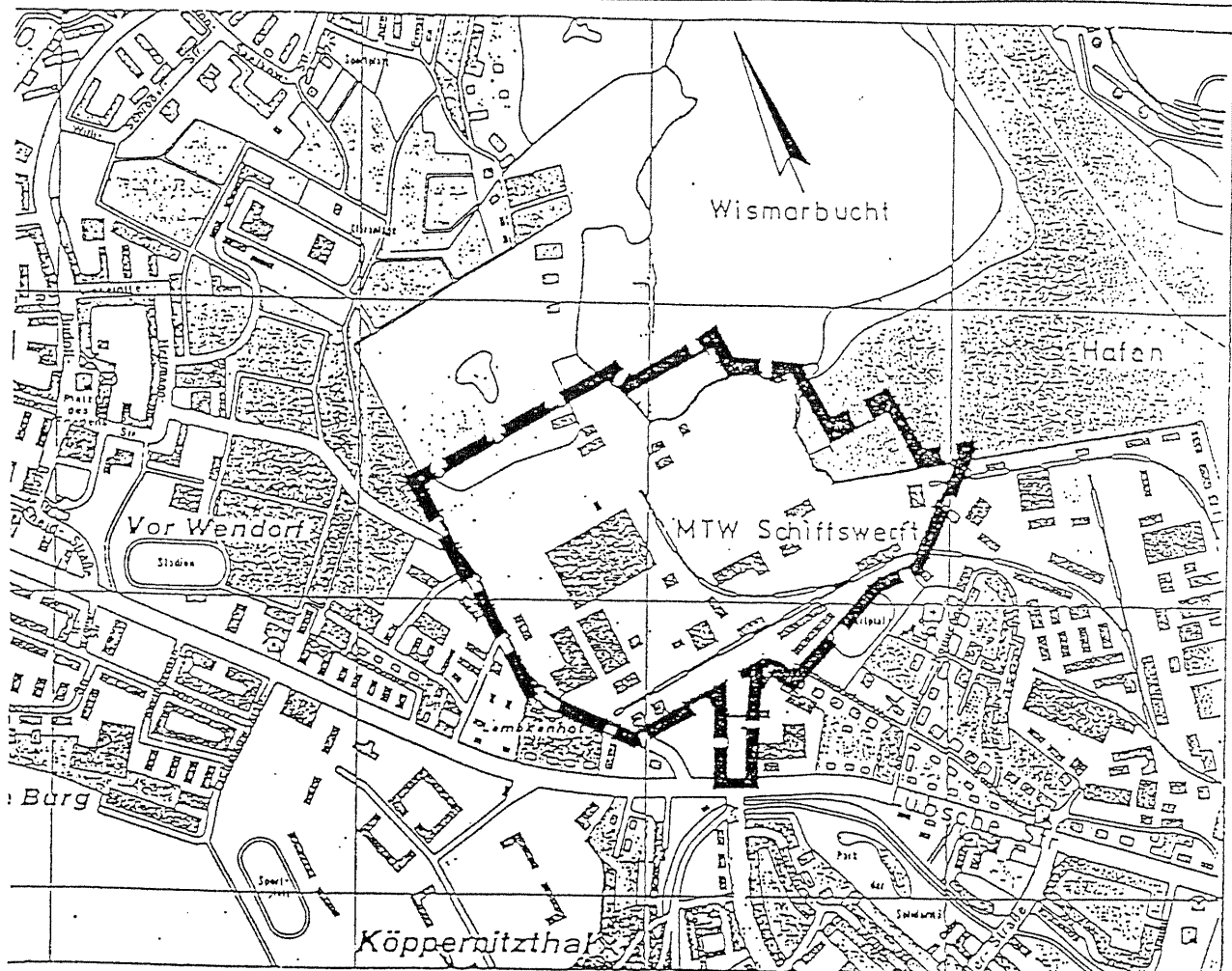
Mitarbeit :



BÜRO FÜR ARCHITEKTUR
UND BAULEITPLANUNG

Übersichtsplan

M 1 : 12 500



Begründung zum
Vorhaben- und Erschließungsplan Nr.16/94
" Werftmodernisierung Wendorfer Weg,
Projekt - Kompaktwerft 2000
der MTW Schiffswerft GmbH "

Planungsstand Februar 1995

Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 16/94
"Werfmodernisierung Wendorfer Weg,
Projekt - Kompaktwerft 2000 der MTW Schiffswerft GmbH"

GLIEDERUNG DER BEGRÜNDUNG

1. Grundlagen der Planung
2. Darstellung des Vorhabens
3. Geltungsbereich
4. Art und Maß der baulichen Nutzung
5. Erschließung
 - 5.1. Verkehrskonzeption Straße
 - 5.2. Güterverkehr
 - 5.3. Personenverkehr
 - 5.4. Bautransporte
 - 5.5. Gleisanschluß durch Deutsche Bahn AG
6. Entsorgungsanlagen
 - 6.1. Regenwasser
 - 6.2. Schmutzwasser
 - 6.2.1. Abwässer aus Betriebsprozessen
 - 6.3. Fremdeinleitungen
 - 6.4. Abfälle und Reststoffe
7. Versorgungsanlagen
 - 7.1. Erdgas/Elt-Energie
 - 7.2. Trinkwasser
 - 7.3. Löschwasser
 - 7.4. Fernmeldeanlagen
8. Hinweise zum Baugrund
 - 8.1. Geologie
 - 8.2. Altlastverdachtsflächen
9. Auswirkungen des Vorhabens
 - 9.1. Emission von Luftschadstoffen
 - 9.2. Beschreibung der Schallemissionen
 - 9.3. Nachbargrundstücke
 - 9.4. Stadt- und Landschaftsbild
10. Flächeninanspruchnahme
 - 10.1. Nachweis der Flächenversiegelung
 - 10.2. Überbaute Wasserfläche
 - 10.3. Ausgleichsmaßnahmen zum Eingriff in Natur und Landschaft
 - 10.3.1. Visueller Ausgleich
 - 10.3.2. Ökologischer Ausgleich
 - 10.3.3. Ausgleich eines geschützten Biotops

BEGRÜNDUNG

1. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

Planungsrechtliche Grundlage des Vorhaben- und Erschließungsplanes bildet der § 7 des Maßnahmengesetzes zum Baugesetzbuch (BauGB-MaßnahmenG) in der Bekanntmachung der Neufassung vom 6. Mai 1993 (BGBl. I S. 622).

Die Realisierung des Vorhabens entspricht den Zielen des Landesraumordnungsprogrammes mit der Maßgabe der Erhaltung der bestehenden Werftstandorte als Industriestandorte, die eine der wichtigsten Wirtschaftsbereiche des Landes darstellen.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist zudem aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar entwickelt, der den Planbereich als Industriegebiet (GI) darstellt. Zur Verwirklichung des Modernisierungsvorhabens der Werft werden in Abstimmung mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde zwei getrennte Genehmigungsverfahren nach § 15 BlmSchG wegen wesentlicher Änderungen einer genehmigungsbedürftigen Anlage durchgeführt. Das erste Genehmigungsverfahren nach § 15 Abs. 2 BlmSchG umfaßt die Bauabschnitte 2 und 3 (Brennhalle, Profilhalle, Paneelhalle, Plattenlager und Sanierung der Schiffbauhalle, Energiezentrale); das zweite Verfahren nach § 15 Abs. 1 BlmSchG umfaßt die Bauabschnitte 4 - 7 (Baudock, Dockhalle, Volumenbauhalle, Sektionskonservierung, Ausrüstungszentrum, Zentrallager, Ausrüstungskai).

Das STAUN Schwerin sieht als immissionsschutzrechtliche Genehmigungsbehörde die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das Modernisierungsvorhaben innerhalb des zweiten Verfahrens (Bauabschnitte 4 - 7) vor. Gemäß § 17 UVPG sind dabei diejenigen Prüfungen, die entsprechend dem Planungsstand bereits im Vorhaben- und Erschließungsverfahren vorgenommen werden können, dorthin vorzuverlagern. Im nachfolgenden BlmSch-Verfahren ist die Prüfung der Um-

weltverträglichkeit auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens zu beschränken. Ein Untersuchungsrahmen für die UVU wurde in Abstimmung mit der immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsbehörde im Juli 1994 festgelegt. Diese Abstimmung ersetzte das Scoping-Verfahren im Sinne von § 5 UVPG.

Die als Anhang zur Begründung des V- und E-Plans beigefügte UVU enthält hinsichtlich der einzelnen Schutzgüter, die von dem Vorhaben betroffen sein könnten, -entsprechend dem Planungsstand - entweder eine abschließende Bewertung, so insbesondere hinsichtlich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild, oder nach einer kurzen Schilderung der bislang vorliegenden Ergebnisse den Hinweis auf eine abschließende Untersuchung innerhalb des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Vorhabenträger ist die MTW Schiffswerft GmbH.

2. DARSTELLUNG DES VORHABENS

Die Modernisierung wird auf dem jetzigen Gelände der MTW vorgenommen.

Das vorhandene Betriebsgelände wird nicht erweitert und das Produktionsprofil wird nicht verändert.

Die äußeren Grenzen des vorh. Produktionsgeländes werden bei der Modernisierung nicht überschritten. Seitens der Produktionsart ergeben sich keine Unterschiede zu der bisherigen. Es werden lediglich Schiffe größerer Kategorie gebaut.

Die neue Werft wird eine Kompaktwerft (KW) Dies bedeutet, daß die bisher unter freiem Himmel stattfindende Montage und viele weitere Produktionsprozesse in Gebäuden und Hallen stattfinden.

Die bisherige räumlich getrennte Zuordnung der Einzelgebäude wird durch eine kompakte Bebauung abgelöst.

Die baulichen Anlagen des Kompaktbaues sind:

- Dockhalle
- Dock
- Schiffbauhalle
- Plattenbearbeitung
- Paneelfertigung
- Volumenbau
- Konservierung
- Ausrüstungszentrum

Die tragenden Konstruktionen der Hallen werden in Stahl gefertigt. Die Hüllen bestehen im unteren Bereich aus Stahlbetonfertigteilen, darüber werden gedämmte Stahlbleche eingesetzt.

Die Hallendächer besitzen Satteldachform mit 4 - 8 % Dachneigung. Es sind Attikaaufkantungungen vorgesehen. Die Hallen erhalten Lichtbänder und Oberlichter. Als Tore werden Roll-, Falt- und Sektionaltore mit Sichtfenster eingesetzt.

Arbeitskräfteanzahl:

Die Arbeitskräfteanzahl bezieht sich auf die gesamte MTW.

1.690 gewerbliche Angestellte und Gemeinkostenlöhner
350 Angestellte
210 Auszubildende
800 AK von Fremdbetrieben

Die Anlage ist auf einen Einschichtbetrieb ausgelegt, wobei hochmechanisierte Fertigungsanlagen im Zweischichteneinsatz laufen.

Die Arbeitszeit im Zweischichtbetrieb läuft von 6.00 - 22.45 Uhr. Die Angestellten haben eine zeitlich versetzte Schicht.

Gebäude und Anlagen im Bestand

Mit der Realisierung des Vorhabens werden umfangreiche Abrißarbeiten getätigt und bestehende Gebäude und Anlagen modernisiert. Modernisiert bzw. erhalten werden die Schiffbauhalle, die Profilhalle, ein Teil der Pelikankranbahn, die benachbarte Produktionsfläche mit Kai, ein Trafogebäude, Teile der Werkstraßen und Leitungen und das Anschlußgleis der MTW.

3. GELTUNGSBEREICH

Mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan werden die Verkehrsanbindung, die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens und die Einbindung in die Stadt rechtlich abgesichert.

Lage der Planbereichsgrenzen:

Der überplante Bereich wird wie folgt begrenzt:

1. Nordosten: Wismarbucht und Wendebecken
2. Nordwesten: ehemalige Betriebsdeponie
3. Südwesten: Schwarzer Weg
4. Süden: Bereich ehemals Ostseetrans
5. Südosten: Sportplatz
6. Osten: Teilbereich II der MTW (Ostteil)

Die Planungsgrenzen sind in den betreffenden Teilen mit den Grundstücksgrenzen identisch.

Die Kreuzungsanbindung an die B 105/Zufahrt und die Fußgänger Verbindung zum Wendorfer Weg werden in den Planungsbereich einbezogen.

Die Investition wird auf dem werfteigenen Grundstück der Gemarkung Wismar, Flur 1 Flurstück Nr. 3506/33, realisiert. Die Zufahrt gehört zum Flurstück 3465/4. Im Uferbereich treten kleinere werfteigene Flurstücke wie folgt auf: 5322, 5626 und 5328.

Es müssen 4 Wasserflächen mit den Flurstücksnummern 5323, 3506/28, 5325 und 3506/29 inkommunalisiert werden.

Die derzeitigen Landgrundstücke 3506/31 und 5327 werden zurückgebaut und somit werfteigene Wassergrundstücke.

Darstellung der angrenzenden Gebiete

Die Einstufung der angrenzenden Gebiete geht aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Wismar hervor.

Danach ist der südwestliche Teil, das Gebiet am Lembkenhof, als Gewerbegebiet GE dargestellt. Südwestlich dahinter beginnt die Wohnbebauung entlang der Lübschen Straße (B 105). Nordwestlich des Plangebietes schließen sich Dauerkleingärten an. Südlich im Bereich des ehemaligen Ostseetransgeländes erfolgte eine Ausweisung ebenfalls als GE. Südöstlich wird das Plangebiet durch einen Sportplatz und eine Fläche begrenzt, die dem Wohnen dient. Dieses Wohngebiet ist zusammen mit der Werft historisch gewachsen. Es ist punktuell mit Gewerbebetrieben und Bürogebäuden durchsetzt. Östlich schließt sich der zweite Teil der MTW an.

Deponiebereich

Im Rahmen des Großprojektes Küstenindustrie erfolgt die Sanierung der ehemaligen Deponiefläche der MTW und ist deshalb nicht Bestandteil des V- u. E-Planes.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand, basierend auf den 1994 durchgeführten Untersuchungen im Rahmen des Sanierungskonzeptes, sind negative Auswirkungen von der ehemaligen Betriebsdeponie auf das Plangebiet nicht zu erwarten, bzw. werden durch die Sanierung beseitigt.

4. ART UND MASZ DER BAULICHEN NUTZUNG

- Kenndaten zur überplanten Fläche

° Gesamtfläche innerhalb der Plangrenzen	325 600 m ²
° davon überbaute Fläche	266 000 m ²
° und davon überdachte Fläche	166 200 m ²
° nicht überbaute Fläche	59 600 m ²

Die überbaute Wasserfläche beträgt ca. 16.200 m².

- Ermittlung der Grundflächenzahl (GRZ)

$$\begin{aligned} \text{GRZ} &= \frac{266000 \text{ m}^2 \text{ überbaute Fläche}}{325600 \text{ m}^2 \text{ Gesamtfläche}} \cdot 100 \\ &= 0,8170 \text{ m}^2 < \text{GRZ } 0,9 \end{aligned}$$

Es wird die GRZ 0,9 festgesetzt. Die Festsetzung erfolgt auf Grundlage des § 17 Abs. 3 und § 19 Abs. 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO), die eine Überschreitung der zul. Grundflächenzahl von GRZ 0,8 in bereits bebauten Gebieten für zulässig erklärt. Die geringfügige Überschreitung der Obergrenze für die GRZ im Industriegebiet von 0,8 im bereits bebauten Plangebiet ist aus städtebaulichen Gründen erforderlich. Die Festsetzung der GRZ 0,9 stellt keine abstrakte Angebotsplanung dar, sondern ergibt sich aus den konkreten technologischen Anforderungen im Zusammenhang mit der Modernisierung der vorh. Produktionsstätten. Die Planung verfolgt insbesondere das städtebauliche Ziel, am Wendorfer Weg die Entstehung einer modernen Kompaktwerft zu ermöglichen und damit langfristig die Erhaltung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaustandortes Wismar zu sichern. Die hohe Mechanisierung des modernisierten Produktionsverfahrens erfordert die Vorfertigung großer Bauteile in verschiedenen Hallen und Ausrüstungswerkstätten.

Diese kompakte Produktionsweise macht die Errichtung ebenso kompakter Produktionsstätten erforderlich. Die Arbeitsbedingungen der dort Beschäftigten werden sich verbessern, weil künftig kaum noch Schiffbauleistungen im Freien erbracht werden. Aus diesem Grunde ist die Festsetzung einer GRZ von 0,9 für die Verwirklichung des Vorhabens gerechtfertigt.

Höhe der baulichen Anlagen

Die Höhenangaben im Bestand beziehen sich auf NN. Für die Vorhabenplanung wird der Höhenbezug auf HN festgelegt. Die Höhendifferenz NN - HN beträgt + 0,15 m. Als untere Bezugspunkte der festgesetzten Höhen baulicher Anlagen wie der Gebäudehöhe und der Firsthöhe gelten:

- ° für die Dockhalle 3,25 m über HN
- ° für die übrigen Hallen 3,25 m - 3,60 m über HN

Als Gebäudehöhe (GH) wird der oberste Gebäudeabschluß durch First oder Außenwand einschl. Attika bestimmt. Als Firsthöhe (FH) wird die Höhenlage der oberen Dachbegrenzungskante des eingedeckten Daches bestimmt. Eine Überschreitung der zulässigen Gebäude- bzw. Firsthöhe für untergeordnete Bauteile wie Dachaufbauten, Laternen, Lüfteraggregate, Schornsteine usw. ist zulässig.

Bauweise

Für das gesamte Plangebiet wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. Die Gebäude können ohne eigene Abstandsfläche unmittelbar aneinander gebaut werden. Gebäudelängen über 50 m sind zulässig. Mit den in der Planzeichnung Teil "A" festgesetzten Baugrenzen unter Berücksichtigung ihrer zulässigen Überschreitung werden die seitlichen Grenzabstände bestimmt.

Baugrenze

Der Bereich, in dem neu gebaut wird, ist durch eine Baugrenze bestimmt. Die Schiffbauhalle wird in die Baugrenze einbezogen.

Eine geringfügige Überschreitung der Baugrenze durch Gebäudeteile und Vorbauten ist zulässig.

Nebenanlagen

Im gesamten Geltungsbereich sind Nebenanlagen und Einrichtungen, die dem Nutzungszweck des Vorhabens selbst dienen, auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Dies gilt auch für Ver- und Entsorgungsanlagen. Zulässige Nebenanlagen sind Gebäude und bauliche Anlagen, insbesondere für Freilagerplätze, Ver- und Entsorgung sowie Werkstraßen mit Park- und Stellplätzen.

5. ERSCHLIESSUNG

5.1. Verkehrskonzeption Straße

Für die MTW sind folgende öffentlichen straßen- und wegemäßige Anbindungen geplant:

Zufahrt:

Ausbau der vorh. Kreuzung/B 105 mit Anbindung an den Haupteingang. Fußgänger- und Radweg werden beidseitig der Fahrbahn mit Trennstreifen aus Verkehrsgrün angeordnet. Ausbau einer Fuß- und Radwegverbindung vom MTW Haupteingang zum Wendorfer Weg.

Ausgang Schwarzer Weg:

Dieser bleibt weiterhin nur als Zu- und Ausgang für Fußgänger und Radfahrer bestehen.

Werksverkehr:

Die bereits bestehenden Straßen werden weiter für den innerbetrieblichen Transport genutzt sowie um- und ausgebaut.

Die Verkehrsführung für den Werksverkehr ist entsprechend den technologischen Bedingungen geplant.

Parkplätze:

Unter Berücksichtigung der Anzahl der AK, dem Schichtregime und dem Auslastungsgrad ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 790 PKW-Stellplätzen. Geplant sind 792 Parkplätze verteilt auf verschiedene Standorte. Neben den PKW-Parkplätzen sind ein Motorrad- und Fahrradparkplatz vorgesehen.

5.2. Güterverkehr

Die Werft wird über Schiffsverkehr, Eisenbahn- und Straßen-transporte beliefert.

Der überwiegende Materialtransport (Schiffsbleche, Sektionen, Motoren) erfolgt seeseitig.

Für den Straßentransport wird mit einer LKW-Bewegung von ca. 50 Stück pro Tag gerechnet.

Das Anschlußgleis der MTW bleibt erhalten.

Es wird ein Zulauf von ca. 40 Waggons pro Monat eingeschätzt.

5.3. Personenverkehr

Der Zu- und Abgang an PKW beläuft sich auf je ca. 800 Stück pro Tag.

Es wird erwartet, daß ca. 250 Personen mit dem Fahrrad und ca. 150 mit Krad eintreffen.

5.4. Bautransporte

Kies

Die Anfahrt erfolgt vom Kieswerk. Die Fahrzeuge werden eine Nutzlast von 10 t haben.

Die Anlieferung soll bereits über die neu ausgebaute Kreuzung an der Köppernitz erfolgen. Pro Tag sind in Spitzenzeiten bis 500 t zu transportieren. Maximal beträgt der Zu- und Abgang an Kiesfahrzeugen 190 Stück/d.

Gefahren wird in 2 Schichten, werktags von 6.00 - 22.00 Uhr.

Stahl

Es sind ca. 35.000 t Stahl anzuliefern. Der Schwerpunkt der Anlieferung wird sich auf 15 Monate belaufen.

Es werden ca. 11 Fahrzeuge pro Tag, in Spitzenzeiten 20 pro Tag, erwartet.

5.5. Gleisanschluß durch Deutsche Bahn AG:

Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen zur geplanten Realisierung des Vorhabens keine Einwände. Außer Gleis 9 sind sämtliche Gleise im Planbereich zurückzubauen. Bei Gleis 9 sind die Weichen A 19 und A 20 auszubauen und die Lücken zu schließen.

6. ENTSORGUNGSANLAGEN

6.1. Regenwasser

- Ableitung

Unbelastetes Regenwasser von Dachflächen, geringbelasteten Verkehrsflächen und Lagerflächen wird über die werfteigene Kanalisation in die Ostsee abgeleitet. Die Einleitungspunkte sind im Plan ausgewiesen.

- Behandlung

Leichtflüssigkeitsabscheider (LFA)

Dieser ist im Bereich der Betankungseinrichtung für betriebseigene DK/Fahrzeuge vorgesehen.

Der Abscheider wird hochwassersicher angelegt.

Das anfallende Regenwasser aus dem Betankungsbereich wird nach der Vorreinigung dem Schmutzwassernetz der Hansestadt Wismar zugeführt. Anfallendes, unbelastetes Regenwasser wird direkt abgeleitet.

Wegen des geringen Werkverkehrs gilt das im Straßenbereich anfallende Regenwasser als unbelastet und wird direkt abgeleitet.

- Parkplätze/Plattenlager

Parkplätze und Plattenlager werden nicht voll versiegelt, so daß eine örtliche Versickerung erfolgen kann.

Der Untergrund wird so hergerichtet, daß die Versickerung auch tatsächlich erfolgt. In begründeten Ausnahmefällen wird auf eine Versiegelung zurückgegriffen.

6.2. Schmutzwasser

Das gesamte Schmutzwasser läuft im freien Gefälle bis zum Pumpwerk an der Koggenoor.

Das häusliche Abwasser wird ohne Vorbehandlung eingeleitet, das betriebliche Abwasser wird entsprechend seiner Belastung vorgereinigt.

Das häusliche Abwasser fällt als Sanitärabwasser aus Wasch-, Duschräumen und Toiletten an.

6.2.1. Abwässer aus Betriebsprozessen

Diese fallen als:

- Sickerwasser durch das Eindringen von Ostseewasser durch die geschlossenen Docktore und
- Prozeßwasser durch Wassereinsatz bei technologischen Prozessen (Druckproben, Spülen)

an. Sie können mit festen und flüssigen Verunreinigungen aus dem Dockbereich belastet sein. Die Abwässer werden einer Reinigungsanlage zugeführt.

Die Grenzwerte der DIN 1999 und die IMO Richtlinien werden eingehalten. Der Restölgehalt für nicht emulgierte Kohlenwasserstoffe überschreitet 5 mg/l nicht. Die Anlage wird mit einer kontinuierlich arbeitenden Meß- und Überwachungseinrichtung ausgerüstet, die bei Überschreitung der Grenzwerte die Abwasserableitung in die Wismar Bucht unterbricht (erneuter Kreislauf). Salzwasser gelangt nicht in die Kanalisation.

Das Plasmaschneiden findet unter Wasser und unter Wasserkühlung statt.

5 l/min werden laufend an das Abwassernetz abgegeben (über Kieselgurfilter).

Der überwiegende Teil des Wassers wird im Kreislauf gefahren. Viermal jährlich wird das Badwasser gewechselt. Dabei fallen ca. 1 500 m³ Badwasser an, die vorgereinigt, geprüft und dann in das Abwassernetz gegeben werden.

Die vorh. Belastung des Badwassers an Blei, Cadmium, Kupfer, Nickel, Chrom, Zink, Aluminium und Mangan unterschreitet gegenüber den "Richtwerten der Abwassersatzung der Hansestadt Wismar" die zul. Werte wesentlich und kann somit dem Abwassernetz zugeführt werden. Zum Ausschwimmen des Schiffskörpers wird das Dock geflutet. Um Verunreinigungen des Wassers zu verhindern, wird das Dock vor dem Fluten mechanische gereinigt.

6.3. Fremdeinleitungen

Es sind alle Fremdeinleitungen in das MTW-eigene Netz zu unterbinden. Als Fremdeinleitung Schmutzwasser existiert die vom Lembkenhof. Diese wird außerhalb des Werftgeländes umverlegt.

6.4. Abfälle und Reststoffe

Die Reststoffe und Abfälle unterliegen auf der Werft einem Kontrollverfahren, mit dem ihre Entstehung und ihr Verbleib nachvollzogen werden kann.

Das Abfallwirtschaftskonzept beinhaltet:

Abfälle zu vermeiden, Reststoffe getrennt zu erfassen, Wertstoffe in den Wirtschaftskreislauf zurückzuführen, Abfälle geordnet und kontrolliert zu entsorgen. Der haushälterische Gewerbeabfall wird kommunal entsorgt, der Industriekehricht kommt als Sondermüll auf eine zugelassene Deponie.

Die Abfallentsorgung entspricht dem Stand der Technik. Es tritt eine wesentliche Reduzierung an Abfällen und Reststoffen, wie Heizwerkasche, Kalkschlamm, Fettabfälle, Spanplatten, ein. Detaillierte Aussagen enthält der un-selbständige Verfahrensbestandteil "Umweltverträglichkeitsuntersuchung".

7. VERSORGUNGSANLAGEN

7.1. Erdgas/Elektro-Energie

Die Trassenführung vom öffentlichen Netz erfolgt über die geplante Zufahrt von der Lübschen Straße mit einer Gas-Niederdruckleitung (ND) d 160 PE-HD

Gas-Hochdruckleitung (HD) DN 150 Stahl

Die Gebäude für die Gasregler- und Trafostation entstehen unmittelbar am Werfteingang auf dem Werftgelände.

- Elektroenergie

Neben der Einbindung im Bereich der Zufahrt existiert eine Verbindung des Ostteils mit dem Westteil im Bereich des FR-Gebäudes.

7.2. Trinkwasser

Der betrachtete Westteil der MTW wird weiterhin unter Nutzung des vorhandenen Anschlusses in DN 250 im Bereich der Kleinbrenntechnik-Halle mit Trinkwasser versorgt.

Desweiteren erfolgt eine Umverlegung im Bereich der Planstraße "A" mit einer Hauptanschlußleitung in DN 100 als Not- und zweite Einspeisung.

7.3. Löschwasser

Der Feuerlöschbedarf wird aus dem Grundbedarf der Wasserversorgung der MTW (200 m³/h) über den Anbindepunkt der vorh. Leitung DN 250 an der Kleinbrenntechnik-Halle abgesichert.

7.4. Fernmeldeanlagen

Fernmeldeanlagen werden im Zuge der Erschließungsplanung/Koordinierung mit den Versorgungsträgern abgestimmt. Die Verlegung erfolgt in den Straßen, Wegen und Plätzen.

8. Hinweise zum Baugrund

8.1. Geologie

Gemäß der Stellungnahme des Geologischen Landesamtes Mecklenburg/Vorpommern werden aus ingenieurgeologischer, hydrologischer und lagerstättenkundlicher Sicht keine Einwände erhoben.

Es ist vom Hängenden zum Liegenden folgende Sedimentabfolge zu erwarten:

- 1 - 3 m Mächtigkeit Aufschüttung
- 2 - 7 m Mächtigkeit Flachmoortorfe und Nudden
- bis 8 m Mächtigkeit Tone und Schluffe
- > 20 m Mächtigkeit Geschiebemergel

Die inhomogen zusammengesetzten Aufschüttungssedimente und organische Böden sind setzungsgefährdet. In der Ton-Schluffabfolge können wassergesättigte Sandlinsen auftreten, die sich negativ auf die Scherfestigkeit des Bodens auswirken. Es wird empfohlen, den Baugrund begutachten zu lassen.

Der obere Grundwasserleiter ist gedeckt und gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen relativ geschützt. Im Anschnitt pegelt sich das Grundwasser auf ca. 1,5 m über NN ein.

Es fließt in nordöstlicher Richtung.

8.2. Altlastverdachtsflächen (ALVF)

Im Rahmen der UVU erfolgte bereits eine flächendeckende Untersuchung zu möglichen Schadstoffbelastungen. Aufgrund dieser Untersuchungsergebnisse stellen sich die

Altlastsituationen und die Konsequenzen für die Entsorgung dieser Materialien wie folgt dar:

Grundsätzlich zeigen die Ergebnisse der UVU auf, daß keine Gesundheitsgefährdungen von den nachfolgend aufgeführten Altlastverdachtsflächen ausgehen.

AlVF 1 - Orientierende Untersuchungen am FR Gebäude haben den Altlastverdacht zunächst nicht bestätigt. Aufgrund der Vornutzung wird jedoch eine Kontamination nicht ausgeschlossen. Die entsprechende Fläche ist als Altlastverdachtsfläche im V-/E-Plan gekennzeichnet (AlVF Nr. 1). Bei der Baudurchführung sind die Erdarbeiten unter Laborbegleitung durchzuführen.

AlVF 1

und 2 - Es treffen die Bohrpunkte 7 und 13 zu. Diese befinden sich im Bereich des ehemaligen Heizhauses und des Kohlelagerplatzes. Die Flächen wurden als Altlastverdachtsflächen im V-/E-Plan gekennzeichnet (Bohrpunkt 7 = AlVF Nr. 2; Bohrpunkt 13 = AlVF Nr. 3). Bei der Baudurchführung sind die Erdarbeiten ebenfalls unter Laborbegleitung durchzuführen.

AlVF 4 - Es trifft der Bohrpunkt 16 zu. Dieser Bohrpunkt liegt im Bereich des jetzigen Betriebsfeuerwehrgebäudes, aber außerhalb des unmittelbaren Baubereiches. Die festgestellten Belastungen sind nicht sanierungsrelevant. Die UVU weist hier keine C-Wert Überschreitung gem. der Niederländischen Liste aus. Mögliche Altlasten beeinflussen nicht die Nutzung im Bestand. Der Bereich ist als Altlastverdachtsfläche AlVF Nr. 4 im V-/E-Plan gekennzeichnet.

AlVF 5 - Bohrpunkte im Wasserbereich: WB 2/9; W 5/1; WB 6/61; WB 9/61.
Lt. nachträglicher Aussage des UvP Gutachtens (TÜV Nord) liegen hier Fehler bei der Beprobung vor. Diese Untersuchungen müssen wiederholt werden. Der entsprechende Wasserbereich wird als Altlastverdachtsfläche gekennzeichnet (AlVF Nr. 5). Sollte sich bei der erneuten Beprobung dieser Altlastverdacht bestätigen, sind die Baggermaßnahmen unter Laborbegleitung durchzuführen.

9. AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS

Auswirkungen des Vorhabens werden im unselbständigen Verfahrensbestandteil "Umweltverträglichkeitsuntersuchung" entsprechend dem Planungsstand und in nachgelagerten Genehmigungsverfahren nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BlmSchG) detailliert aufgezeigt und Reduzierungen bzw. Veränderungen nachgewiesen. An dieser Stelle lassen sich die folgenden Grundaussagen treffen:

9.1. Emission von Luftschadstoffen

Durch Realisierung des Vorhabens "Kompaktwerft" und Anwendung modernster Verarbeitungstechnologien werden Emissionen im Vergleich zur derzeitigen Produktion wesentlich reduziert. Ein Vergleich Alt-Neu in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum V- und E-Plan ergibt wesentliche Verminderungen im Bereich Vorwendorf, Ph.-Müller-Straße und der Altstadt. Für die denkmalgeschützte Substanz der Altstadt ergeben sich positive Auswirkungen.

9.2. Beschreibung der Schallemissionen

Im Rahmen der Modernisierung der Werft werden alle lauten Schiffbaubereiche in Hallen untergebracht. Durch lärmarme Arbeitsverfahren, schallabsorbierende Verkleidung von Wand- und Dachflächen und ausreichende Schalldämmung der Seitenwände und Dächer der neuen Hallen wird im Vergleich mit früher eine Verminderung der Innenpegel in den Hallen und eine Verminderung der Geräuschabstrahlung nach außen erreicht.

Durch Verlegung des Plattenlagers an einen weiter vom Wohngebiet entfernten und zum Wohngebiet hin abgeschirmten Bereich des Betriebsgeländes und durch Automatisierung des Plattenumschlags vermindern sich auch hier die Geräuschemissionen und -immissionen.

Im Rahmen der Prüfung zur BimSch-Genehmigung wird sichergestellt, daß sich die maßgebenden Lärmimmissionen außerhalb des Werftgeländes im zulässigen Bereich halten.

9.3. Nachbargrundstücke

Die direkte negative Beeinflussung der Nachbargrundstücke in der derzeitigen Nutzung und Bebauung wird durch die Modernisierung der bestandsgeschützten MTW-Schiffswerft soweit gemindert, daß der Schutz vor erheblichen Nachteilen und Belästigungen für die Nachbarschaft sowie die Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen bei der Errichtung und beim Betrieb der Kompaktwerft sichergestellt werden.

9.4. Stadt- und Landschaftsbild

Mit der Vorhabenrealisierung der Kompaktwerft 2000 werden Gebäude und bauliche Anlagen errichtet, die das Stadt- und Landschaftsbild nachhaltig verändern.

Eine Erhaltung des Werftstandortes Wismar mit der MTW Schiffswerft kann jedoch trotz der Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild nur dann erfolgreich durchgesetzt werden, wenn die Modernisierung zur Kompaktwerft 2000 den technologischen Anforderungen an einen auch zukünftig international wettbewerbsfähigen Schiffbau Rechnung trägt.

Unter diesen Voraussetzungen ist die Veränderung des Stadt- und Landschaftsbildes unabdingbar und erscheint damit unter Berücksichtigung aller Umstände städtebaulich vertretbar.

In einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) des Vorhaben- und Erschließungsplanes sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Stadt- und Landschaftsbild ermittelt, beschrieben und bewertet worden. Die Ergebnisse der UVU sind der Begründung beigefügt.

Die Umweltauswirkungen werden abschließend in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UvP), die unselbständiger Verfahrensbestandteil des V-/E-Planes ist, von der Hansestadt Wismar dargestellt und bewertet.

10. Flächeninanspruchnahme

Durch die Realisierung des Vorhabens auf dem alten Werftstandort bleibt der Grad der Flächeninanspruchnahme durch Gebäude und bauliche Anlagen, wenn auch in veränderter Form, jedoch im Umfang gegenüber dem Bestand annähernd gleich.

Der Grad der Versiegelung wird bei Realisierung des Vorhabens z. B. durch örtliche Versickerungen, reduziert.

10.1. Nachweis der Flächenversiegelung

Der Nachweis der Versiegelung erfolgt im Vergleich der vorh. Versiegelung und Inanspruchnahme zur geplanten Modernisierung auf Basis der festgesetzten Grundflächenzahl (GRZ) von 0,9.

Das vorh. Betriebsgelände ist durch eine typische Industriebebauung geprägt. (Hallen, Lagerflächen, Produktionsflächen, Helgen, Kranbahnen, Straßen, Gleisanlagen und Parkflächen).

Das Gelände wird seit mehreren Jahrzehnten als Industriestandort für den Schiffbau genutzt. Durch Änderung der Schiffbautechnologien war das Gelände ständigen Eingriffen durch Produktionshaupt- und -nebenprozesse sowie Baumaßnahmen ausgesetzt.

Der Standort ist gekennzeichnet durch

- Gebäude
- befestigte Lager- und Produktionsflächen (Beton)
- unbefestigte Lagerflächen und Transportwege (Schotter bzw. Schlacke)

Die derart in Anspruch genommenen Flächen werden nicht als naturbelassene Flächen (Grünflächen) in die Eingriffsbewertung eingestellt.

Sie bestimmen den versiegelten Bereich des Standortes.

Mit der vorh. Bebauung und den Nebenflächen (Lager, Straßen, Gleisanlagen etc.) ergibt sich ein versiegelter Bereich im Bestand von 265.000 m².

Durch Festsetzung der GRZ von 0,9 ergibt sich eine mögliche Bebauung von 293.000 m².

Eine mögliche Mehrversiegelung wird durch gezielte Grünordnungsmaßnahmen ausgeglichen.

10.2. Überbaute Wasserfläche

Im Rahmen der Werftmodernisierung werden ca. 16200 m² jetzige Wasserflächen überbaut. Davon sind vier Flurstücke mit einer Fläche von insgesamt 15015 m² inzukommunalisieren. Die Differenz der Summen ergibt die Fläche, die sich bereits im Eigentum der MTW befindet. Die überbauten Wasserflächen werden in der Planzeichnung nördlich der Dockhalle mit W 2 und nördlich der Konservierung mit W 1 bezeichnet.

1. Wasserfläche W 1:

Davon wird eine Wasserfläche von ca. 3200 m² überbaut, wovon ca. 2000 m² einen auf Bauschutt gewachsenem Röhr-richtbestand darstellen.

Der geplante Abschluß in diesem Bereich als Uferböschung läßt einen erneuten Bewuchs mit Röhr-richt erwarten. Der Böschungsbereich wird außerdem mit Weiden bepflanzt.

2. Wasserfläche W 2:

Die zu überbauende Wasserfläche von ca. 1,3 ha wird zur Zeit intensiv für die schiffbauliche Fertigung genutzt. So z. B. für Stapelläufe, Wassertransporte, Umschlagprozesse, Schiffsausrüstungen u.a.

Dieser Wasserbereich wird außerdem durch diverse Unterwasserbauwerke geprägt. Als Unterwasserbauwerke sind folgende zu nennen:

- Ablaufbahn Helling 1 mit Vorsatzponton
- Ablaufbahn Helling 2 (alt)
- Ablaufbahn Helling 3 (alt)
- Ablaufbahn ehemalige 1000 t-Slip
- Kabelkranfundamente A1 und A2
- Unterwasserflächenbefestigungen

Die diesen Unterwasserbauwerken vorgelagerten Unterwasserflächen wurden im Zusammenhang mit dem damaligen Werftbau auf die erforderliche Tiefe ausgebaggert. Durch die in der Folge vorgenommenen Unterhaltungsbaggerungen wurden die Benthosgemeinschaften mehrfach verändert. Durch den Entfall von Stapelläufen nach der Werftmodernisierung werden Sedimentaufwirbelungen nicht mehr auftreten. Außerdem verbessern sich die Umweltbedingungen für die aquatische Floren- und Faunengesellschaften, da es keinen Eintrag von Stapellauffett mehr gibt. Es tritt insgesamt eine Minimierung der Schadstoffbelastung der aquatischen Lebensgemeinschaften ein.

Der Flächenentzug ist aus ornithologischer Sicht bei Einbeziehung der vorhandenen Störungen durch den jetzigen Werftbetrieb und dem nördlich vorhandenen Sportboothafen unwesentlich.

Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen sind aus diesem Grunde nicht erforderlich.

10.3. Ausgleichsmaßnahmen zum Eingriff in Natur und Landschaft

Der erforderliche Ausgleich und die Ersatzmaßnahmen gliedern sich in:

1. visueller Ausgleich (Ausgleich des Landschaftsbildes)
2. ökologischer Ausgleich (Bewertung d. Gesamtfläche)
3. Ausgleich eines geschützten Biotops (Schilfröhricht)

10.3.1. Ausgleich des Landschaftsbildes

Für den visuellen Eingriff in das Landschaftsbild ist nur eine qualitative Bewertung möglich. Zur Minimierung des Eingriffs sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Farbgestaltung der Außenfassaden
- Grüngestaltung im Nahbereich
- Baukörpergliederung des Vorhabens
- Ersatzmaßnahmen in der Umgebung

10.3.1.1. Farbgestaltung der Außenfassade

Bei der Farbgestaltung werden helle, pastellfarbige Töne verwendet, um die Dominanz der Baumassen zu mildern. Darüber hinaus werden unterschiedliche Farbakzente bei den verschiedenen Baukörpern gesetzt und zur Auflockerung an festgelegten Punkten bildkünstlerische Gestaltungen vorgenommen. Die Eigenwerbung des Unternehmens wird durch Beschränkung auf das Firmenlogo an zwei Eckpunkten der Dockhalle zurückhaltend erfolgen.

10.3.1.2. Grüngestaltung im Nahbereich

Bei dieser steht das Anpflanzen von Hecken und Baumreihen um das Werftgelände im Vordergrund.

10.3.1.3. Baukörpergliederung des Vorhabens

Zur differenzierten Gestaltung der Kompaktwerft wurden die Baumassen in 11 sich in der Höhe, Länge und Breite unterscheidende Baukörper gegliedert. Entsprechende Festsetzungen enthält die Planzeichnung Teil "A". Durch diese gezielte Höhenstaffelung wird eine Abminderung der kompakten Baumassenwirkung des Vorhabens erreicht.

10.3.1.4. Ersatzmaßnahmen in der Umgebung

Die Ersatzmaßnahmen richten sich auf die Bepflanzung des Erdstoffkegels der ehemaligen Betriebsdeponie nordwestlich des Planbereiches. Die bezeichnete Fläche beträgt ca. 65 000 m². Sie wird zu 20 - 30 % sektoral mit Gehölzen lt. den Festsetzungen Pkt. 6.1. bepflanzt. Die Restflächen dienen als Sukzessionsfläche.

10.3.2. Bewertung der Gesamtfläche

Durch die geplante Modernisierung der MTW treten Veränderungen in der jetzigen Gestaltung und Verteilung der Grünflächen, der versiegelten und teilversiegelten Flächen und der Anordnung von Wasserflächen ein. Sofern damit Eingriffe in den Naturhaushalt verbunden sind, werden nachfolgende Maßnahmen zur Minimierung und zum Ausgleich dargestellt. Mit der Modernisierung tritt ein Mehrversiegelungsgrad von ca. 1 000 m² ein.

In den weiteren Ausführungen werden die Bebauung und die Grünflächen im Bestand und der Zustand nach der Modernisierung bewertet.

Folgende Randbedingungen sind hierbei zu beachten:

- mit dem V/E-Plan werden die überbauten Wasserflächen W 1 und W 2 und die Grünfläche am FR-Gebäude ausgeglichen.
- Bei der Gegenüberstellung der Biotopwertpunkte der alten MTW zur Modernisierung wurden gleiche Grundflächen zugrunde gelegt.
- Entfallende Grünflächen im Bestand werden durch neu anzulegende Grünflächen bei der Modernisierung ausgeglichen.
- Das nördlich entfallende Schilfröhricht wird wieder neu im Bereich der vorverlagerten Uferzone entwickelt.

Um die entfallenden Wasserflächen W 1 und W 2 voll zu kompensieren, wird der nördliche Uferbereich mit auslaufender Böschung und einem festgesetzten Röhrichtstreifen geplant. Dieser Streifen erhält eine Initialpflanzung aus Schilf. Er übertrifft in Umfang und Länge den alten Bestand.

- Der ufernahe Bereich wurde in drei Bewertungsstufen unterteilt:
 - 1. Röhricht
 - 2. Uferpflanzung mit Weiden als Böschungssicherung
 - 3. Brach- und Sukzessionsfläche
- Für die entfallende Wasserfläche W 1 nordöstlich der vorh. Hellgen wird ein Wertfaktor von 0,4 angesetzt. Der Ansatz erfolgt aufgrund der Tatsache, daß in diese Fläche bereits durch Maßnahmen wie Unterwasserbaggerungen, Stapelläufe, Eintrag von Fremdstoffen und Unterwasserbauwerke eingegriffen wurde.

- Für die entfallende Wasserfläche W 2 wird ein Wertfaktor von 0,6 angesetzt. Der Ansatz berücksichtigt die Störung der Uferzone und des Untergrundes durch bisher getätigte Baumaßnahmen.
- Für die Fläche nördlich der Paneelfertigung wird festgesetzt, daß diese für das Anpflanzen von Gehölzen bestimmt ist. Es gilt die Bedingung, daß heimische Gehölzarten, die als wasserliebend einzustufen sind, gepflanzt werden.
- für das neu zu entwickelnde Schilfröhricht wird der Wertfaktor 1,0 festgelegt.
- für das Pflanzen von Gehölzen an der Hangfläche zum Schwarzen Weg, an den Begrenzungsflächen des Plangebietes und für die Fläche nördlich der Paneelfertigung sind die Festlegungen zur Gehölzart lt. den Festsetzungen der Planzeichnung einzuhalten.

Bei den Neuanpflanzungen sind mittelkronige Bäume (Hochstämmen mit mindestens 16 cm Stammumfang) zu pflanzen. Die Baumscheiben sollen besonders im verkehrsnahen Raum eine mind. 2 m² offenporige Fläche einnehmen.

- Auf den festgesetzten Flächen für Bindungen zur Bepflanzung und bei bestehenden, zu erhaltenden Flächen, die mit Sträuchern und Bäumen bepflanzt sind, ist ein dauernder Schutz und die Erhaltung zu gewährleisten.

10.3.2.1. Ermittlung der Summe der Biotopwertpunkte der vorh. Bebauung auf der MTW

1. sandgeschlämmte Lager- und Wegeflächen und Schotter- und Schienenflächen:

Summe aller Flächen	= 78100 m ²
	= 78100 m ² x 0,1
Biotopwertpunkte	= 7810
	=====

2. Grünflächen:

2.1. Einzelbäume, Baumgruppen:

Flächensumme	= 3703 m ²
	= 3703 m ² x 0,8
Biotopwertpunkte	= 2963
	=====

2.2. Brach- und Sukzessionsflächen:	
Flächensumme	= 1268 m ²
	= 1268 m ² x 0,7
Biotopwertpunkte	= 888
	=====
2.3. Hecken und Feldgehölze:	
Fläche	= 6480 m ²
	= 6480 m ² x 0,7
Biotopwertpunkte	= 4536
	=====
2.4. Schilfröhricht:	
Fläche	= 1644 m ²
	= 1644 m ² x 1,0
Biotopwertpunkte	= 1644
	=====
Summe Biotopwertpunkte unter Punkt 2:	= 10031
	=====
3. Wasserflächen W 1 und W 2:	
Fläche W 1	= 4232 m ²
	= 4232 m ² x 0,6
Biotopwertpunkte	= 2540
	=====
Fläche W 2	= 11446 m ²
	= 11446 m ² x 0,4
Biotopwertpunkte	= 4578
	=====
Summe Biotopwertpunkte unter Punkt 3.	= 7118
	=====
4. Zufahrt:	
Fläche	= 1171 m ²
	= 1171 m ² x 0
Biotopwertpunkte	= 0
	=====
5. Fläche unterhalb des neu zu entwickelnden Schilfgürtels vor dem Bereich Konservierung:	
Fläche	= 2185 m ²
	= 2185 m ² x 0,6
Biotopwertpunkte	= 1311
	=====

6. Summe der Biotopwertpunkte im Bestand:	
versiegelte Fläche	0 Biotopwertpunkte
Fläche unter 1.	7810 Biotopwertpunkte
Grünfläche unter 2.	10031 Biotopwertpunkte
Wasserfläche unter 3.	7118 Biotopwertpunkte
Zufahrt unter 4.	0 Biotopwertpunkte
neuer Schilfgürtel unter 5.	1311 Biotopwertpunkte

	26270 Biotopwertpunkte
	=====

10.3.2.2. Ermittlung der Summe der Biotopwertpunkte der geplanten Modernisierung lt. dem Vorhaben- und Erschließungsplan:

1. sandgeschlämmte, mit Rollkies versiegelte Lager- und Wegeflächen, Schotter- und teilversiegelte Parkflächen

Flächensumme	= 69343 m ²
	= 69343 m ² x 0,1
Biotopwertpunkte	= 6934
	=====

2. Grünflächen:

- 2.1. zu entwickelndes neues Schilfröhricht nördlich Konservierung:

Fläche	= 3185 m ²
	= 3185 m ² x 1,0
Biotopwertpunkte	= 3185
	=====

- 2.2. Ufersaum aus Weiden:

Fläche	= 2608 m ²
	= 2608 m ² x 0,8
Biotopwertpunkte	= 2086
	=====

- 2.3. Brach- und Sukzessionsfläche hinter Ufersaum aus Weiden:

Fläche	= 1954 m ²
	= 1954 m ² x 0,7
Biotopwertpunkte	= 1368
	=====

- 2.4. Baumgruppe am Sportplatz und Werfteingang Wendorfer Weg:

Fläche	= 2425 m ²
	= 2425 m ² x 0,8
Biotopwertpunkte	= 1940
	=====

2.5. Zufahrt von Lübschen Straße:

Öffentliche Grünfläche	=	580 m ²
Fläche für Bäume	=	585 m ²
	=	580 m ² x 0,5
		+ 585 m ² x 0,8
Biotopwertpunkte	=	758
		=====

2.6. Baumgruppen und Einzelbäume, Standort -
Schwarzer Weg/ehemalig Gelände Ostseetrans:

Fläche	=	455 m ²
	=	455 m ² x 0,8
Biotopwertpunkte	=	364
		=====

2.7. Sukzessionsfläche an ehemaligem Zwischenlager 21:

Fläche	=	1219 m ²
	=	1219 m ² x 0,8
Biotopwertpunkte	=	975
		=====

2.8. Hecke, Feldgehölz an Grenze zum Schwarzen Weg:

Fläche	=	9474 m ²
	=	9474 m ² x 0,7
Biotopwertpunkte	=	6631
		=====

2.9. Gehölz im Bereich nördlich der Paneelfertigung:

Fläche	=	4730 m ²
	=	4730 m ² x 0,7
Biotopwertpunkte	=	3311
		=====

Summe Biotopwertpunkte unter 2.	=	20618
		=====

3. Gewinn an Biotopwertpunkten infolge Rückbau der
Nordkai zur Wasserfläche:

Fläche	=	1000 m ²
	=	1000 m ² x 0,6
Biotopwertpunkte	=	600
		=====

4. Summe der Biotopwertpunkte bei der geplanten Modernisierung:

versiegelte Fläche	0 Biotopwertpunkte
Fläche unter 1.	6934 Biotopwertpunkte
Grünfläche unter 2.	20618 Biotopwertpunkte
Rückbau unter 3.	600 Biotopwertpunkte

	28152 Biotopwertpunkte
	=====

5. Vergleich der Biotopwertpunkte im Bestand mit denen der Modernisierung:

Bestand	= 26270
Modernisierung	= <u>28152</u>
Verbesserung	= 1882
	=====

Der mit der Modernisierung der Werft verbundene Eingriff in den Naturhaushalt wird mit den Festsetzungen im V/E-Plan ausgeglichen.

10.3.3. Ausgleich zum entfallenden Schilfbiotop

Der gesamte Uferbereich nördlich der geplanten Hallen 41, 50 und 20 ist zur Zeit mit einem Schilfgürtel bewachsen. In etwa die Hälfte dieses wertvollen Biotopes muß der geplanten Bebauung vorerst weichen, um später ersetzt zu werden. Die Genehmigung zum Umpflanzen des Schilfröhrrichts liegt durch die zuständige Behörde vor.

Im V-/E-Plan ist festgesetzt, den neu auf gleicher Länge entstehenden Uferstreifen mit einer Initialpflanzung zur Entwicklung eines gleichartigen Schilfgürtels zu versehen. Die Pflanzdichte beträgt 1 m² Pflanzung auf 100 m² Wasserfläche. Dieser neu zu entwickelnde Schilfgürtel ist auf seine erfolgreiche Entwicklung hin zu kontrollieren. Im Bedarfsfall sind Nachpflanzungen und Pflegemaßnahmen zu veranlassen.

Der bestehenbleibende Schilfgürtel ist zu schützen und in seiner Entwicklung nicht zu behindern. Ziel dieser Gesamtmaßnahme ist die Wiederherstellung eines Rückzuggebietes für Wasservögel.

Mit diesen Festsetzungen zum Schilfröhrriicht wird der
entstehende diesbezügliche Verlust in Anbetracht der
Schnellwüchsigkeit in kurzer Zeit ausgeglichen.

Rosemarie Wilcken

oooooooooooooooooooo

Dr. Rosemarie Wilcken
Bürgermeisterin