

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

Stadt Elmshorn  
Amt für Stadtentwicklung und Umwelt  
Schulstraße 15-17  
25335 Elmshorn

Per E-Mail: [bauleitplanung@elmshorn.de](mailto:bauleitplanung@elmshorn.de)

Landesverband  
Schleswig-Holstein e.V.

Kreisgruppe Pinneberg

Ihre Ansprechpartnerin:  
Marina Quoirin-Nebel  
Tel.: 04123/68 52 13

E-Mail: [marina.quirin-nebel@bund-sh.de](mailto:marina.quirin-nebel@bund-sh.de)

**Ihr Zeichen:**

**Unser Zeichen:**  
**PI-2023-189**

**Datum:**  
**20.05.2023**

## **Aufstellung der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes „Hafen“ sowie parallele Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 204 „Hafen“**

Hier: Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB, Stellungnahme des *BUND*-Landesverband SH

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vom *BUND* SH bedanken uns für die Übersendung der Planunterlagen. Gerne nehmen wir wie folgt Stellung.

Wir beziehen uns in unserer Stellungnahme auf das Kartenmaterial und auf den Erläuterungsbericht zur

## **Fortschreibung des Rahmenplans Krückau-Vormstegen 2021**

### **Sowie zur Ermittlung des Scopingumfanges**

#### **1.1. Zum Erfordernis der 1. Fortschreibung**

##### **Klimaschutz**

Mit den Leitziele des Rahmenplanes sind zum Thema Klimaschutz Maßnahmen aufgeführt, so u.a. die Verwendung von recyclingfähigen Materialien und -Ressourcen. Zum Klimaschutz im Bauen gehört auch die Thematisierung ressourcensparender Materialien und die Auswirkungen auf den Klimaschutz bei potenziellem Abriss von Bestandsgebäuden.

Für die Uferbefestigung wird die Sanierung oder Erneuerung der Spundwände notwendig. Doch gerade die Stahlherstellung ist sehr energieaufwändig. Als eine Klimaschutzmaßnahme sollte zur Vermeidung von klimaschädlichen Baustoffen die Verwendung von ressourcensparenden Materialien geprüft werden.

### **Zu 3.1. FLUSS – Die Krückau**

**Im Rahmen des Planverfahrens ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen.**

Das Vorhabengebiet umschließt das FFH-Gebiet „Obere Krückau“ (Nr. 2224-306) und ist auch ein Bestandteil des FFH-Gebietes „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ (Nr. 2323-392). Im Bericht zum Rahmenplan wird auf Seite 11 erläutert, dass das FFH-Verschlechterungsverbot beachtet wird. Das ist nicht richtig. Gemäß des Rahmenplanes sollen am Brückenkopf und am Nordufer (Quartier 4) Gebäude entstehen. Deren Auswirkungen auf das FFH-Gebiet, sowohl für den Bau als auch für den laufenden Betrieb sind zu prüfen. Weiterhin ist geplant, eine fußläufige Brücke über die Krückau zu errichten. Es stellt sich uns die Frage, ob diese Brücke nicht überflüssig ist. Vom Südufer aus ist der Weg über die Brücke am Wedenkamp in Richtung Königstraße doch sehr kurz. Denn auch der Bau und die Nutzung der geplanten neuen Brücke greifen unmittelbar in die FFH-Gebiete ein. Daher ist zu überprüfen, ob die Planungen zu negativen Veränderungen u.a. durch folgende Wirkfaktoren führen:

- Flächenentzug
- Veränderung der Habitatstruktur
- Änderung der abiotischen Standortfaktoren.

### **Wasserrahmenrichtlinie**

Mit der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) wurde das Verschlechterungsverbot für Flüsse und Grundwasser eingeführt. Das Leitbild der WRRL ist der natürliche Zustand der Gewässer. In dem vorliegenden Verfahren sind noch aus den Dokumenten der WRRL innerhalb der Flussgebietseinheit Elbe die Belange und die ermittelten Defizite des Vorranggewässers Krückau zu ermitteln. Inhalte aus dem Maßnahmenplan zur ökologischen Optimierung der Krückau sind mit den Planungen abzugleichen, zu überprüfen und umzusetzen.

### **4. Handlungsfelder / Umsetzungsschritte**

Zur Umgestaltung des Hafens gehören auch die Uferbereiche an der Krückau. In dem Bericht wird in den Tabellen zu den Handlungsfelder angemerkt, dass die Spundwände zu erhalten und beidseitig weitere urbane Nutzungen (Parkplatz, Geh- und Radweg, sowie Neubauten) vorgesehen sind. Wie bereits von uns angemerkt, sind die Belange der FFH-Gebiete und der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zu beachten. Um den ökologischen Zustand der Krückau verbessern zu können, sollte überprüft werden, ob eine Förderung der Biodiversität durch folgende Maßnahmen erreicht werden kann:

- Trennung von urbaner Nutzung und ökologischer Gestaltung
- Verlagerung der Anlegestelle für die Hobbyschiffahrt auf das Südufer
- Nordufer ausschließlich für Naturschutz und Erholung vorsehen

Das nördliche Ufer sollte unseres Erachtens westlich des Skulpturenparks mit einer naturverträglichen Umgestaltung eine Fortsetzung der Grünstrukturen bis hin zur Deichstraße erhalten. Die Grünfläche hinter der wegzufallenden Parkpalette sollte durch eine standortgerechte Bepflanzung mit heimischen Bäumen und Gehölzen eine ökologische Aufwertung des Quartiers 4 erhalten. Hier kann mit der Erweiterung der innerstädtischen Grünstrukturen für die Menschen ein Erholungsareal und für die

Tierwelt Trittsteinbiotope zu den weitergehenden Habitats entlang der Krückau geschaffen werden. Die Schiffe sollten ausschließlich am Südufer anlegen und können sich dort vor dem Hintergrund der Industriekulisse präsentieren. Des Weiteren sollten am Südufer die Baum / Parkplatzpuzzlespiele aufgegeben werden. Innerstädtische Bäume zwischen Stellplätzen leiden zunehmend an Hitzestress. In der Praxis erhalten sie zu kleine Pflanzinseln und dazu noch hoher Wurzeldruck durch parkende Autos, das sind verstärkende Faktoren, die leider eine gesunde Entwicklung der Bäume verhindern. Hitzeresistente Bäume, die sogenannten Klimabäume sollten nicht zum Einsatz kommen. Heimische Insekten sind nicht an Neobiota angepasst, die Insektenvielfalt und somit die Biodiversität sollte durch die Pflanzung heimischer Baumarten gefördert werden. Wir empfehlen das Südufer gestaffelt zu gestalten: Geh- und Radweg in Ufernähe, eine vielfältige Baum- und Strauchreihe mit insektenfreundlichem Unterwuchs. In dritter Reihe folgen danach die Parkplätze, die zur deren Beschattung mit Photovoltaikmodule überdacht werden können.

Die Krückau stellt sich im Hafensbereich als strukturarm dar, eingezwängt in ein Korsett von Parkflächen und Spundwände. Wenn der Hafen stärker ökologisch aufgewertet werden soll, dann gehören die Ufersicherung und der Uferbereich aber dazu. Zumal der Hafen innerhalb des FFH-Gebietes liegt. Durch urbane Nutzungen kommt es zu Unterbrechungen in der Habitatvernetzung. Aquatische Arten, die von Flüssen abhängig sind, z.B. die Leitbilder der Krückau, das Meer- und das Flussneunauge, sind auf natürliche und strukturreiche Gewässer angewiesen. Der Fischotter hingegen benötigt für die Wanderkorridore naturnahe Uferbereiche. Künstliche Ufersicherungen, wie die Stahlsplundwände sind kontraproduktiv. So fehlen im Hafensbereich Trittsteinbiotope für eine Biotopvernetzung. Im Hafensreal könnten begrünte Spundwände als ökologische Potentialflächen die Wasserflächen beleben und die Habitats der Krückau vernetzen.

In Berlin läuft bis zum Juli 2023 eine wissenschaftliche Untersuchung zu „Vertical Wetlands - Begrünte Spundwände als ökologische Potentialflächen an innerstädtischen Wasserwegen“. Unter dem Leitbild „Ökologische Aufwertung von Spundwänden in Berliner Gewässern“ werden verschiedene Maßnahmen getestet. So soll der Einsatz von leitbildkonformen Ersatzstrukturen geprüft werden, die für aquatische Lebewesen Lebensraum, aber auch eine Vernetzung ihrer Habitats ergänzen



Dieses Projekt basiert (leider) nicht auf tidegeprägte Flussbereiche. Aber wir vom BUND SH denken, dass es einen Versuch wert sein sollte, sich mit diesem Projekt auseinanderzusetzen und zu prüfen, ob die

Grundidee auf den Hafenbereich der Krückau übertragbar wäre<sup>1</sup>. Oder ob sich aus diesen Projektideen tidebasierte Ersatzstrukturen entwickeln lassen.

#### **Quartier 4 und Hafenkopfgebäude**

Das geplante Gebäude im Quartier 4 engt den räumlichen Fokus auf die Krückau weiter ein, die urbanen Sichtachsen werden erweitert. Elmshorn vergibt hier die Chance, großflächig eine weitere innerstädtische und naturverträgliche Erholungsfläche zu gestalten. Eine weitere Einengung der Sichtachse zur Krückau hin erfolgt durch das sogenannte Hafenkopfgebäude. Einen innerstädtischen Nutzen beider Gebäude zur nachhaltigen Aufwertung des Hafensareals erschließt sich aus dem Rahmenplan nicht. Eine zusätzliche Versiegelung durch diese Gebäude unmittelbar an der Krückau sollte vermieden werden. Deren Nutzen liegt natürlich im Auge der Planer:innen und der Entscheider:innen und kann durchaus divers bewertet werden. Aber ob diese Planungen auch im Sinne des Flusses sind? Die Herausforderungen zum Klimaschutz, des innerstädtischen Kleinklimas und zur Umsetzung der Erfordernisse aus der Wasserrahmenrichtlinie sind vielfältig. Mit dem Hafenkopfgebäude ist zu prüfen, ob hier nicht auch noch Frischluftschneisen zerschnitten werden. Dieses Gebäude unterbricht die biologischen Beziehungsachsen und vermutlich auch die innerstädtischen Frischluftschneisen unnötig. Die von uns vorgeschlagene Eingrünung entlang der Krückau würde die Trittsteinbiotope nicht nur ergänzen, sie würden auch helfen, einer zunehmenden Überhitzung der Innenstadt zu minimieren.

#### **Hochwasser**

In den Hochwasserkarten des Landes Schleswig-Holstein ist das gesamte Hafensareal bereits bei einem HQ 10 als gefährdet dargestellt, die Grenzen der Überflutungsfläche reichen über die Grenzen des Rahmenplanes zum Hafengebiet hinaus. Zusätzliche Gebäude würden der Gefahr einer potenziellen Überschwemmung ausgesetzt werden, auch die geplanten Parkplätze in Ufernähe des Südufers wären bei einer Überschwemmung vom Hochwasser schnell tangiert. Daher empfehlen wir, nicht nur aus ökologischen und städteplanerischen Gründen, sondern auch aus Gründen des Hochwasserrisikos auf beide neuen Gebäude (Quartier 4 und Hafenkopfgebäude) zu verzichten und am Südufer ausschließlich im hinteren Bereich eine Parkzone zuzulassen.

#### **Parkplatzangebot**

Auch wenn am Südufer bereits Parkplätze vorhanden sind, ist in Elmshorn das geplante innerstädtische Parkplatzangebot aus unserer Sicht zu hoch. Allein im Quartier am Buttermarkt sollen 500 neue Stellplätze entstehen. Bei einem hohen Angebot an Parkplätzen wird jedoch ein Anreiz geschaffen, weiterhin mit dem PKW in die Innenstadt zu fahren. Nur bei einer Verknappung an Parkplätzen, hoher Taktung des ÖPNV und gleichzeitig attraktiven Velorouten und entspannten Fußwegen kann ein nachhaltiges Mobilitätsangebot geschaffen werden.

Wir bitten um die Zusendung des Abwägungsprotokolls.

---

<sup>11</sup> [https://urban-waters.org/sites/default/files/wolter\\_vorstellungvertwet.pdf](https://urban-waters.org/sites/default/files/wolter_vorstellungvertwet.pdf)

Mit freundlichen Grüßen



Marina Quoirin-Nebel  
f. d. *BUND* SH