Hansestadt LÜBECK

► Nr. VO/2016/03678
öffentlich

Lübeck, 22.04.2016

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Yvonne Biermann (E-Mail: yvonne.biermann@luebeck.de Telefon: 122-6117)

Bebauungsplan 32.14.00 – Auf dem Baggersand / Hafenquartier – und zugehörige 113. Änderung des Flächennutzungsplanes, Änderung des Aufstellungsbeschlusses und Auslegungsbeschluss (5.610)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.05.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.06.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier -, dessen Aufstellung der Bauausschuss am 04.06.2012 beschlossen hat wird um die Grundstücke Gneversdorfer Weg 1 - 5 (ungerade), die Versorgungsfläche östlich angrenzend an den Parkplatz Baggersand, die Grundstücke Auf dem Baggersand 2 – 28a (gerade) und Auf dem Baggersand 1 – 13 (ungerade), die dort vorgelagerten Wasserflächen sowie eine Teilfläche des Grundstücks Auf dem Baggersand 17 reduziert. Im Osten wird der Geltungsbereich zwischen Travemünder Landstraße und Kleingärten erweitert. Auf den Übersichtsplan (Anlage 1) wird verwiesen.

   Der räumliche Geltungsbereich der 113. Änderung des Flächennutzungsplans im Bereich Auf dem Baggersand / Hafenquartier, deren Aufstellung der Bauausschuss am 04.06.2012 beschlossen hat wird um die Grundstücke Gneversdorfer Weg 1 - 5 (ungerade), die Grundstücke Auf dem Baggersand 2 – 28a (gerade) und Auf dem Baggersand 1 – 13 (ungerade), die insgesamt vorgelagerten Wasserflächen, eine Teilfläche des Grundstücks Auf dem Baggersand 17 sowie Flächen südlich des Teutendorfer Weges zwischen Travemünder Landstraße und Bahntrasse / Kleingärten reduziert. Der Geltungsbereich wird dagegen um die Grundstücke Torstraße 53 – 61 und zwischen Travemünder Landstraße und Kleingärten erweitert. Auf den Übersichtsplan (Anlage 1) wird verwiesen.

2. Der Bauausschuss nimmt den Auswertungsbericht der zum Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier - und der (zugehörigen) 113. Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführten Verfahren der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB in der vorliegenden Fassung (Anlage 2) zur Kenntnis.

3. Der Entwurf des Bebauungsplans 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier - und die zugehörige Begründung werden in den vorliegenden Fassungen (Anlagen 3 und 6) gebilligt.

4. Der Entwurf der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Auf dem Baggersand / Hafenquartier und die zugehörige Begründung werden in den vorliegenden Fassungen (Anlagen 7 und 8) gebilligt.

5. Die Entwürfe des Bebauungsplanes und der Flächennutzungsplanänderung sowie die zugehörigen Begründungen sind gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen. Gemäß § 4a Abs. 2 BauGB wird gleichzeitig mit der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB die Einholung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

6. Sollte der Entwurf des Bebauungsplanes 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier - und/oder der Entwurf der 113. Flächennutzungsplanänderung nach der öffentlichen Auslegung geändert oder ergänzt werden, ohne dass die Grundzüge der Planung berührt werden, ist eine eingeschränkte Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB durchzuführen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:	Die nachfolgend genannten Bereiche wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB um Stellungnahme gebeten. 1.201 Haushalt und Steuerung 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften 2.500 Soziale Sicherung 2.830 Kurbetriebe Travemünde 3.370 Feuerwehr 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz 3.700 Entsorgungsbetriebe 3.820 Stadtwald 4.491 Archäologie und Denkmalpflege 5.660 Stadtgrün und Verkehr 5.691 Lübeck Port Authority
Ergebnis:	Überwiegend zustimmend; es wurden keine grundlegenden Bedenken gegenüber der Planung vorgebracht (zur Behandlung der

Stellungnahmen siehe Anlage 2)

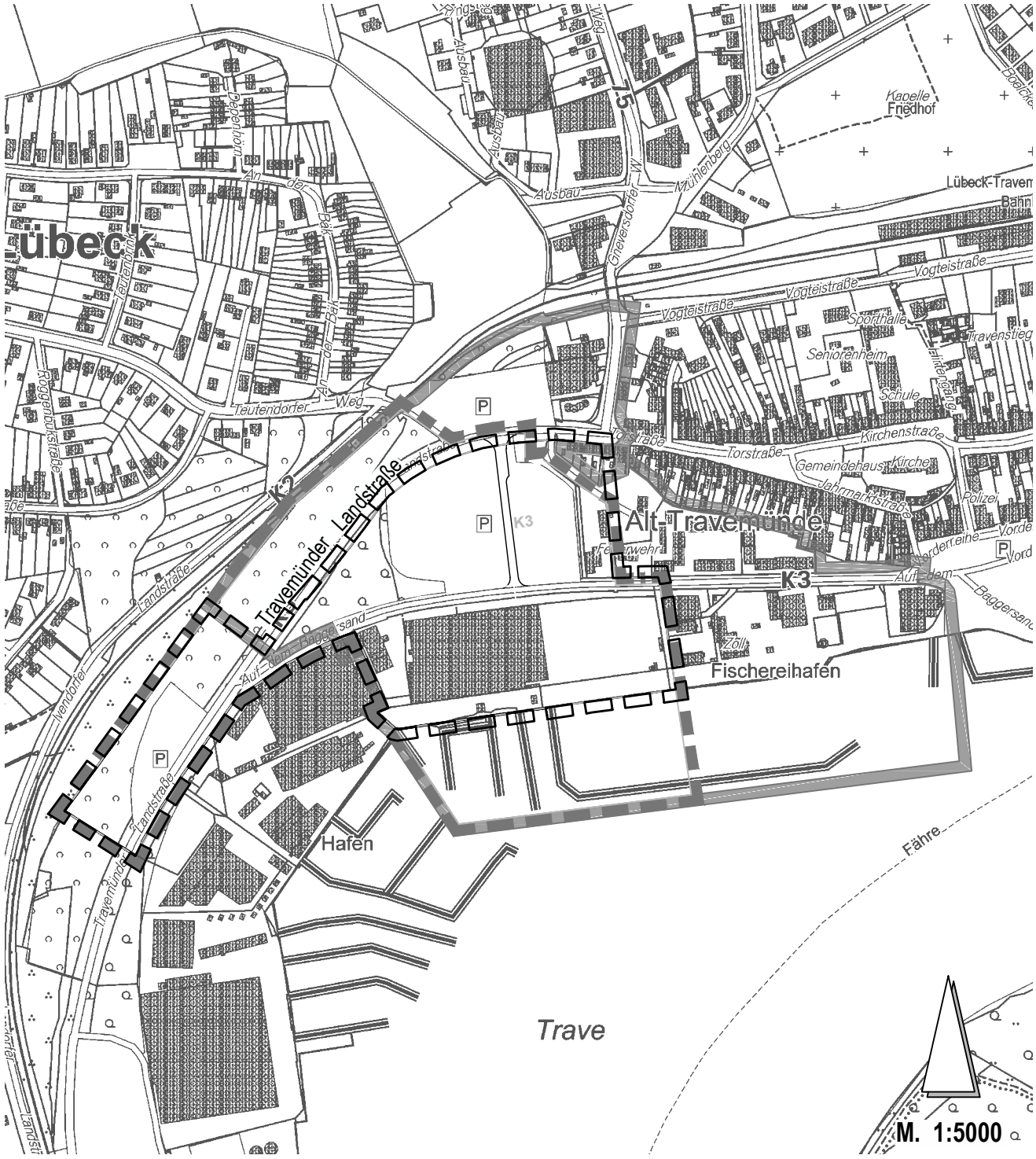
Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:	[ ]	Ja
	[X]	Nein
Begründung:		Kinder und Jugendliche wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB beteiligt. Eine darüber hinausgehende besondere Beteiligung gemäß § 47 f GO wurde dabei nicht durchgeführt, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch den Bebauungsplan nicht in besonderem Maße berührt werden.
Die Maßnahme ist:	[ ]	neu
	[ ]	freiwillig
	[X]	vorgeschrieben durch:
Finanzielle Auswirkungen:	[X]	Nein (Zu den mittelbaren finanziellen Auswirkungen siehe Pkt. 9 der Begründung)
	[ ]	Ja (Anlage 1)

Begründung:
siehe Anlagen 6 und 8

Anlagen:

1 Übersichtsplan zur Änderung des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplans 32.14.00 und zur 113. FNP-Änderung
2 Auswertungsbericht der bisher durchgeführten Verfahren der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 BauGB
3 Bebauungsplan 32.14.00, Entwurf zur öffentlichen Auslegung (Planoriginal)
4 Teil A - Planzeichnung mit Legende (verkleinerter Planauszug im DIN-A3-Format)
5 Teil B - Text (DIN-A4-Druckfassung)
6 Begründung zum Bebauungsplan 32.14.000, Entwurf zur öffentlichen Auslegung
7 Ausschnitt aus dem geltenden FNP für den Teilbereich Auf dem Baggersand / Hafenquartier (Bestandsdarstellung) und 113. Änderung des Flächennutzungsplanes, Entwurf zur öffentlichen Auslegung
8 Begründung zur 113. Änderung der Flächennutzungsplanes

Senator F. - P. Boden



ÜBERSICHTSPLAN ZUR ÄNDERUNG DES AUFSTELLUNGSBESCHLUSSES FÜR DEN BEBAUUNGSPLAN 32.14.00 - AUF DEM BAGGERSAND / HAFENQUARTIER - UND FÜR DIE ZUGEHÖRIGE 113. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES

- Geltungsbereich B-Plan 32.14.00 gemäß Änderungsbeschluss
- Geltungsbereich gemäß Aufstellungsbeschluss vom 04.06.2012
- Geltungsbereich 113. FNP-Änderung gemäß Änderungsbeschluss

HANSESTADT LÜBECK - FACHBEREICH PLANEN UND BAUEN - BEREICH STADTPLANUNG I BAUORDNUNG

G:\150-CAD-Arbeitsbereich\B-PLANUNG\32-14-00\CAD\übersichten-neu2015-12.DWG-AUFST-BESCHL-2016 21.04.2016 Biermann / Brack

Bebauungsplan 32.14.00 – Auf dem Baggersand / Hafenquartier – und zugehörige 113. Änderung des Flächennutzungsplans
Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangen Stellungnahmen
Stand: 22.04.2016

Vorbemerkung:

Der vorliegende Prüf- und Abwägungsbericht ist nach den durchgeführten Beteiligungsschritten gegliedert. Im Einzelnen beinhaltet er die Prüfung und ggf. Abwägung der Stellungnahmen und Einwendungen aus folgenden Beteiligungsschritten:

Teil A: Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Teil B: Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB (parallel zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB)

Zu Teil A: Bereits in 2012 hat eine erste frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem damaligen Stand der Planungen stattgefunden. Die Unterlagen wurden seinerzeit vom 06. – 17.08.2012 im i-Punkt der Stadtverwaltung ausgehängt. Zudem wurden Ziel und Zweck der Planung in einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 08.08.2012 dargelegt und es bestand Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

Wesentliche vorgebrachte Punkte im Rahmen des o.g. Beteiligungsschrittes waren:

- auf das Gebiet einwirkende Immissionen durch den Betrieb des Hafens und durch Verkehr
- erhöhtes Verkehrsaufkommen durch die Entwicklung des Gebiets
- Verkehrsführung
- zu geringe Anzahl an Parkplätzen
- Erhalt des Fischereibetriebs – ausreichend Flächen an Land und zu Wasser sichern
- Wohnungen für Besserverdienende, keine Berücksichtigung von jungen Familien
- Angemessenheit von Bauvolumen und Höhe der neuen Gebäude
- keine dauerhafte Bewohnung am Fischereihafen - „Rolladen-Häuser“ durch Ferienwohnungen

Diese Punkte wurden ebenfalls im Rahmen der erneuten frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Januar und Februar 2016 sowie z.T. im Rahmen der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange im Dezember 2015 / Januar 2016 zum aktuellen Stand der Planungen vorgebracht. Eine gesonderte Prüfung und Abwägung der in 2012 vorgebrachten Stellungnahmen erfolgt somit nicht, auf den Prüf- und Abwägungsbericht zu den Verfahrensschritten nach §§ 3 Abs. 1 sowie 4 Abs. 1 BauGB wird verwiesen.

Die erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 11. – 22.01.2016. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen insgesamt sieben Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit mit abwägungsrelevanten Inhalten beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung ein (Nr. 1 bis Nr. 7). Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgt einwenderbezogen.

Darüber hinaus wurden zwei Informationsveranstaltungen in Travemünde durchgeführt (14.01.2016 und 18.02.2016). Die in den Veranstaltungen geäußerten Anregungen / Kritikpunkte sind in der nachfolgenden Tabelle zur Prüfung und Abwägung thematisch aufgeführt und ausgewertet.

Zu Teil B: Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 30.11.2015 über die Planungen unterrichtet und zur Abgabe einer Stellungnahme bis einschließlich 04.01.2016 aufgefordert. Im Rahmen der (frühzeitigen) Behördenbeteiligung wurden insgesamt 53 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (einschließlich städtischer Dienststellen, die behördliche Aufgaben erfüllen) sowie weitere 11 von der Planung berührte städtische Bereiche beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Im Ergebnis der dieser Beteiligung sind insgesamt 37 Stellungnahmen beim Bereich Stadtplanung und Bauordnung eingegangen.

Aufgestellt: Lübeck, den 22.04.2016

Hansestadt Lübeck, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Abt. 5.610.2 / Bi

in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Evers und Küssner Stadtplaner, Hamburg

Bebauungsplan 32.14.00 – Auf dem Baggersand / Hafenquartier – und zugehörige 113. Änderung des Flächennutzungsplans
Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangen Stellungnahmen
Teil A: Auswertung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 22.04.2016

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
Nr. 1 Einwender A (Schreiben vom 15.01.2016 und 15.02.2016)		
1.1 Zustand der Flächen am Skandinavienkai / Nordgate verbessern, alte B 75 wieder herstellen Es wird kritisiert, dass die Flächen [am Skandinavienkai] nicht in die Planung einbezogen werden. In diesem Bereich sieht es verheerend aus. Die Stadt Lübeck muss dafür ein Konzept ausarbeiten. Den Anrainern Böbs, Marina Baltica und dem Yachtclub sollten diese Flächen angeboten werden. Hier könnten in Abstimmung mit der Stadt Lübeck weitere Winterquartiere für Boote entstehen. Der Wildstrauch und Baumwuchs kann hierfür geopfert werden. Zudem sollte die Travemünder Landstraße wieder auf die alte Trasse zurückgeführt werden, um eine Verkehresberuhigung im Ort und im Sommer sowie Winter einen Abfluss vom Ersatzparkplatz über die alte B 75 zu erreichen. Mit der LHG ist hierzu ein Kompromiss zu finden.	*Für den B-Plan: Keine Regelung auf Ebene dieses Bebauungsplanes möglich* Die Flächen bis zum Skandinavienkai (Nordgate) sind durch den Bebauungsplan 32.07.00 überplant. Sie liegen außerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes bzw. der Änderung des Flächennutzungsplans. Eine Neuordnung kann nicht im Rahmen dieses Verfahrens geregelt werden. Die B 75/ K 20 führte noch bis zu Beginn der 2000er Jahre an den Hafenanlagen vorbei. Die Trassenumlegung berücksichtigte die Erweiterungsbedarfe des Skandinavienkais. Die Flächen sind heute Betriebsflächen, eine Rückführung auf die alte Trasse ist somit nicht möglich und ist auch nicht Gegenstand dieser Bauleitplanverfahren. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen
1.2 Gebäudehöhe an der Wasserkante reduzieren Es wird bemängelt, dass an der Wasserseite eine Bebauung von Gebäuden mit sechs Stockwerken ermöglicht wird.	*Für den B-Plan: Die Höhenentwicklung wird i.W. als verträglich bewertet, das VI-geschossige Gebäude im Südwesten wird um ein Geschoss reduziert* Die aus dem in 2013 beschlossenen Masterplan weiterentwickelte Bebauung am Fischereihafen wurde im Gestaltungsbeirat der Stadt Lübeck vorgestellt. Ziel waren u.a. differenzierte Ge-	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	bäudestellungen und -höhen, die sich an der Vielfältigkeit der gewachsenen Nachbarbebauung orientieren, die dort vorhandene Heterogenität aufnehmen und zwischen den unterschiedlichen Gebäudegrößen der Umgebung vermitteln. Das VI-geschossige Gebäude am Ende / Anfang der Hafenzone als Pendant zum Gebäude „Trave-Docks“ war konzeptionell gewollt und sollte an der geplanten Aufweitung / Platzsituation am Anfang / Ende der Sichtachse, im Zusammenspiel mit dem „Trave-Dock“ den Eingang bzw. Endpunkt des Gebiets markieren. Aufgrund der mehrfach vorgetragenen Kritik an der VI-Geschossigkeit wird die Höhe nunmehr um ein Geschoss reduziert. Die Oberkante des Gebäudes wird auf +19,0 m ü NHN festgelegt. Dies entspricht einer Höhe von ca. 17,0 m über OK Hafenzone. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
Nr. 2 Einwender B (Email vom 18.01.2016)		
2.1 Zur Minimierung des Schadstoff-Ausstoßes ist die Stromversorgung der Schiffe über Landanschluss zu berücksichtigen Vor Baubeginn sind in Anbetracht der UN-Klimakonferenz 2015 in Paris und im Hinblick auf die Einhaltung der Luftqualitätskriterien des Ostseeheilbades Travemünde die Schadstoffemissionen aller Schiffe, die am Skandinavien- und Ostpreussenkai anlegen, dahingehend zu berücksichtigen, dass für die Dauer der Liegezeit die Stromversorgung der Schiffe über einen Landanschluss statt der schiffseigenen Dieselmotoren mit ihrem Schadstoff-Ausstoß erfolgt.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: keine Regelung auf Ebene der Bauleitplanung möglich* Zur Bewertung der Luftschadstoffsituation im Plangebiet wurden die Gesamtbelastungen für den Prognose-Planfall für den Prognose-Horizont 2030 im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung berechnet. Dabei wurden das angrenzende Straßenverkehrsnetz, die nahe gelegenen Parkplatzanlagen und der Schiffsverkehr berücksichtigt. Zusammenfassend ist im Bereich der maßgeblichen schützenswerten Bebauung festzustellen, dass für die untersuchten Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid Feinstaub (PM10) und Feinstaub (PM2,5) die geltenden Grenz- und Immissionswerte (EU-Richtlinien, 39. BImSchV, TA Luft) im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten werden. Dies ist auch für den Stundenmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionen und den Tagesmittelwert der Feinstaub(PM10)-Immissionen der Fall. Eine Stromversorgung über Landanschluss statt der schiffseige-	klarstellen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	nen Dieselmotoren wurde hierbei nicht betrachtet. Damit liegt man hinsichtlich der Bewertung der Situation im Plangebiet „auf der sicheren Seite“. Maßnahmen zum vorbeugenden Immissionsschutz werden nicht erforderlich. Regelungen hinsichtlich der Stromversorgung der Schiffe können ansonsten nicht auf Ebene der Bauleitplanverfahren getroffen werden.	
Nr. 3 Einwender C (Schreiben vom 21.01.2016)		
3.1 Gebäudehöhe an der Wasserkante reduzieren Die Höhe des im Westen befindlichen Gebäudes an der Hafenkante mit sechs Stockwerken wird kritisiert. Überschlägig dürfte dieses Gebäude incl. Dachaufbau und Überflutungsschutz eine Höhe von ca. 21 m erreichen. Ein solcher gewaltiger „Turm“ fügt sich nicht nur nicht harmonisch in die Bebauung an der Wasserkante ein. Es würde die ohnehin schon geplante massive Bebauung an der Hafenkante zusätzlich in unerträglicher Weise unterstreichen. Auch ein Hinweis auf den in der Nachbarschaft stehenden Bürobau von Kermel rechtfertigt nicht die Höhe dieses Gebäudes. Daraus Ansprüche abzuleiten, würde bedeuten, dass ein „Sündenfall“ an einer städtebaulich sensiblen Stelle vervielfältigt würde.	*Für den B-Plan: Die Höhenentwicklung wird i.W. als verträglich bewertet, das VI-geschossige Gebäude im Südwesten wird um ein Geschoss reduziert* Auf die Prüfung und Abwägung unter 1.2 wird verwiesen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
3.2 Bedenken gegen eine Wohnbebauung aufgrund von Immissionen durch den Hafenbetrieb Es bestehen Bedenken gegen eine Wohnbebauung an der Hafenkante aufgrund des Feinstaubs der Schiffsmotoren. Feinstaub würde nach wissenschaftlichen Untersuchungen ein erhöhtes Krebsrisiko auslösen. Hinzu kommen starker Lärm und Vibrationen insbesondere nachts durch abfahrende Schiffe.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Immissionen durch den Hafenbetrieb wurden gutachterlich untersucht, die Nutzung zum Zwecke des Wohnens wird als verträglich bewertet* Die Bedenken des Einwenders werden nicht geteilt. Die durch den Betrieb des Hafens auf die Plangebiete einwirkenden Immissionen (Schall, Luftschadstoffe, Gerüche) wurden jeweils gutachterlich untersucht. Im Ergebnis wird eine Wohnbebauung unter Berücksichtigung von Maßnahmen zum vorbeugenden Immissionsschutz an dieser Stelle als verträglich bewertet. In den Bebauungsplan wurden entsprechende Regelungen aufgenommen.	Klarstellen, nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Gegebenheiten (Innenentwicklung, Lage und Anbindung des Plangebietes) wird an den Planungszielen festgehalten.	
3.3 Befürchtung von Leerstand im neuen Hafenviertel Es wird befürchtet, dass das neu geschaffene Hafenviertel im Winter ausgestorben sein wird wie die weiße Wiek in Boltenhagen oder Scharbeutz vor der Zeit der gelungenen Ansiedlung der Gastronomie an der Küstenseite. Die wasserseitigen Wohnungen werden Ferienwohnungen, weil sie für eine normale Bewohnung zu teuer sind. Sicher werden auch die oben aufgezeigten Immissionen [siehe 3.2] einer Dauerbewohnung entgegen stehen.	*Für den B-Plan: Ferienwohnungen sind auf einen Teilbereich begrenzt* Die auf das Gebiet am Fischereihafen einwirkenden Immissionen durch den Betrieb des Hafens sind gutachterlich untersucht worden. Im Ergebnis sind Wohnungen zum Zwecke des dauerhaften Wohnens im gesamten Quartier (WA 1, SO 2, SO 3) zulässig. Ferienwohnungen werden aus stadtplanerischen Gründen nur entlang der Hafenzone (und hier nur ab dem 1. OG) und den beiden Erschließungsstichen (SO 2 und SO 3) ermöglicht. Die Bedenken hinsichtlich geschlossener Fensterflächen in Zeiten einer Nichtnutzung / -vermietung der Ferienwohnungen werden nicht geteilt, da See(heil)bäder zu jeder Jahreszeit ihren Reiz haben und Erholungssuchende ansprechen. Insbesondere Ferienwohnungen mit direktem Wasserblick sind begehrt, auch in kalten Jahreszeiten. In welchem Verhältnis die Wohnungen zum Dauerwohnen oder zum Ferienwohnen genutzt werden, kann keine Aussage getroffen werden. Aufgrund des Bedarfes an Wohnungen insbesondere auch in Travemünde und der direkten Wasserlage kann jedoch davon ausgegangen werden, dass zumindest eine Mischung von Dauerwohnungen und Ferienwohnungen entsteht. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass Eigentumswohnungen von den jeweiligen Eigentümern nur in der Sommerzeit als Zweitwohnsitz genutzt werden. Die Erdgeschosszone entlang der Hafenzone wird insgesamt belebt sein, da hier keine Wohnnutzungen zulässig sind. Diese Zone ist Gastronomiebetrieben, in begrenztem Maße Einzelhandel, nicht wesentlich störenden Handwerks- und Gewerbebetrieben etc. vorbehalten. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen, nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
Nr. 4 Einwender D (Schreiben vom 21.01.2016)		
4.1 Nutzung des Fischereihafens durch Traditionsschiffe weiterhin gewährleisten Es muss weiterhin gewährleistet sein, dass Traditionsschiffe im Fischereihafen Travemünde Liegeplätze nutzen dürfen und in den Liegeplatzmöglichkeiten nicht beeinträchtigt werden. Auf die Vereinbarung mit LPA vom Nov./Dez. 2015 wird entsprechend Bezug genommen.	*Für den B-Plan: Die Nutzung des Fischereihafens durch Traditionsschiffe wurde im Bebauungsplan berücksichtigt* Im öffentlichen Hafen (WF 2) sind Sport- und Fischereifahrzeuge, gewerblich genutzte Wasserfahrzeuge, touristische Fahrgastschiffe, kleinere See- und Binnenschiffe, Groß- und Traditionssegler aller Art zugelassen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen
Nr. 5 Einwender E (Email vom 29.01.2016)		
5.1 Gneversdorfer Weg bis Auf dem Baggersand verlängern Eine Umsetzung der Planungen und eine Vermarktung der Objekte werden positiv gesehen. Es wird erhofft, dass Travemünde durch die Realisierung des Bauvorhabens einen positiven Schub erhält. Kritisiert wird jedoch die Verkehrsplanung von der B 75 / B 76 / Gneversdorfer Weg zur Priwallfähre und zum Fischereihafen für Kfz. Es wird befürchtet, dass es auf der Strecke von der Ecke Gneversdorferfer Weg/ Torstraße bis um Abzweig über die derzeitige Wildblumenwiese zu einer deutlichen Verkehrsüberlastung und zu einem Rückstau auf dem Teutendorfer Weg kommen wird. Von daher wird vorgeschlagen, eine direkte Zuwegung zur Priwallfähre und zum Fischereihafen durch direkte Verlängerung des Gneversdorfer Wegs bis zur Straße Auf dem Baggersand zu schaffen. Dazu müssten zwei bis drei Häuser, ein altersschwacher Schuppen und evtl. auch die Feuerwache weichen, die Vorteile wären allerdings immens: - Der Verkehr zum Fischereihafen und zur Priwallfähre fließt auf kürzestem Weg; - das neue Wohngebiet wird nicht von einer hochfrequentierten	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die geplante Verkehrsführung wird nicht geändert* Eine Verlängerung des Gneversdorfer Weges würde den Abriss von Gebäuden an der Torstraße sowie vom Haus der Jugend und der Feuerwehr bedingen. Die Bebauung an der Torstraße ist geprägt durch kleinteilige Giebelhausbebauung vorwiegend des 18. und 19. Jahrhunderts. Der historische Gebäudebestand vermittelt bis heute die typische Situation eines im Mittelalter angelegten Fischerei- und Hafenstädtchens und prägt Alt-Travemünde als Ganzes. Die Erhaltung dieses Ensembles ist ein wesentliches Anliegen der Stadtbildpflege. Dementsprechend wurde zum Schutz des städtebaulichen und denkmalpflegerischen Ensembles der Altstadt von Travemünde bereits Ende der 1980er Jahre eine Erhaltungssatzung für Alt-Travemünde aufgestellt (Rechtskraft 9.5.1988). Eine Verlängerung des Gneversdorfer Weges wird aus den o.g. Gründen und des massiven Eingriffes in Privateigentum in Abwägung der Belange abgelehnt.	nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
Straße durchschnitten; - die Straße Am Baggersand zwischen Wildblumenwiese und Einfahrt Fischereihafen wird nicht mehr benötigt und könnte ebenfalls Bauland werden. Der Verkaufserlös dafür sollte mehr als ausreichend sein, um die Besitzer der Häuser in der Torstraße sowie des Schuppens abzufinden; - das gesamte neue Gebiet wäre praktisch verkehrsberuhigt. Nur auf der alten B 75 verbleibt ein Zugangsverkehr zur Böbs-Werft, zur Marina Baltica und zu den neuen Parkplätzen. Es gäbe keinen Durchgangsverkehr mehr im neuen Viertel.		
Nr. 6 Einwender F (Schreiben vom 18.02.2016)		
6.1 Erhalt des Fischereihafencharakters Bei der Massivität der Bebauung wird die authentische Atmosphäre des Fischereihafens in keiner Weise berücksichtigt. Es wird hier eine negative Auswirkung auf die von Touristen stark frequentierte Attraktivität des aktiven Fischereihafens gesehen.	*Für den B-Plan: Am Bebauungskonzept wird festgehalten* Die Entwicklungsziele für den Standort Fischereihafen/ Baggersand sind u.a. Stabilisierung des Wohnortes, Stärkung des Tourismus, Attraktivierung des Öffentlichen Raumes, städtebauliche und verkehrliche Neuordnung. Es ist ausdrückliches Ziel, die Fläche aufgrund ihrer hohen Lagegunst und dem dringenden Bedarf an Wohnraum adäquat auszunutzen. Das vorgesehene Dichtemaß ist zur Realisierung eines urbanen Quartiers verträglich, ohne sich städtebaulich negativ auszuwirken. Die hohe Dichte ermöglicht eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits vollständig versiegelten Bereich und minimiert gleichzeitig den Flächenverbrauch. Zur Beurteilung des Charmes des Fischereihafens muss auch die Ausgangslage beachtet werden, wonach große Teile des Ufers derzeit nicht zugänglich oder durch Bauzäune verstellt sind. Durch das Vorhaben wird sich das Ortsbild in diesem Bereich eindeutig verändern. Die neue Bebauung fügt sich in das heterogene Umfeld ein und bildet gleichzeitig ein erkennbares und identitätsstiftendes Quartier mit Wiedererkennungswert. Hierbei wird angestrebt den Charme des Fischereihafens zu	klarstellen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	übertragen. Dazu zählen Liegeplätze für die Kutter im Hafen, die Fischereizone an Land mit Platz für Verkaufsbuden und Anfahrtsweg sowie eine Erweiterung der Hafenzone (Zugänglichkeit des westlichen Abschnittes). *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
6.2 Gebäudehöhe an der Wasserlinie reduzieren Aus planerischer Sicht soll die punktuelle Gebäudeerhöhung mit sechs Vollgeschossen als städtebaulicher Akzent gesetzt werden, und mit dem sieben Vollgeschossen des benachbarten Bürogebäudes eine Torsituation ausbilden, um Anfangs- und Endpunkt der neuen Bebauung anzeigen. Dies ist ein massiver Eingriff in die Arrondierung an der Wasserseite. Das mit sechs Vollgeschossen geplante Gebäude ist mit 22 m OK zu hoch angelegt. Diese große Kubatur richtet sich nach dem alten siebengeschossigen Bürogebäude, dessen Bestand in der Zukunft ungewiss ist. Der Bezugspunkt der geplanten Gebäude sollte sich an dem jetzigen, langfristigen Bestand der Gebäude an der östlichen Seite orientieren. Diese Gebäude weisen eine Dreigeschossigkeit auf. Dies würde eine umfeldverträgliche Höhenentwicklung sicherstellen und eine Anknüpfung an das im Osten folgende Bebauungsgefüge garantieren. Darüber hinaus würde dadurch der Erhalt des Ortsbildes bei nötigen modernen Neubauten gelingen.	*Für den B-Plan: Die Höhenentwicklung wird i.W. als verträglich bewertet, das VI-geschossige Gebäude im Südwesten wird um ein Geschoss reduziert* Es wird auf die Ausführungen unter 1.2 verwiesen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
Nr. 7 Anregungen und Fragen im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltungen am 14.01.2016 und 18.02.2016		
7.1 Gebäudehöhe an der Wasserlinie reduzieren Die kleinteilige Bebauung entlang der Travemünder Landstraße als Fortsetzung der Altstadtrandbebauung, die Anordnung der Ersatzparkplätze sowie die Bebauung an der Wasserkante mit den vorgesehenen Vor- und Rücksprüngen sowie der differenzierten Höhenentwicklung werden positiv bewertet. Es werden jedoch Bedenken gegenüber dem geplanten sechsgeschossi-	*Für den B-Plan: Die Höhenentwicklung wird i.W. als verträglich bewertet, das VI-geschossige Gebäude im Südwesten wird um ein Geschoss reduziert* Auf die Ausführungen unter 1.2 wird verwiesen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
gen Gebäude an der Wasserkante und der planerisch gewünschten „Tor“-Funktion im Zusammenhang mit dem vorhandenen Hochhaus geäußert. Eine Höhe von 20,0 m an der Wasserseite sei nicht angemessen. Es wird darum gebeten, diese Bebauung in seiner Höhe zurückzunehmen.		
7.2 Bedenken gegen Ferienwohnungen Es werden Bedenken gegenüber dem sechsgeschossigen Gebäude an der Wasserkante geäußert. Das neue „Hochhaus“ stellt eine „Bettenburg“ dar welches im Winter außerhalb der Saison leer stehen wird. Man wird dann nur auf geschlossene Rollos schauen wie z.B. im Gebiet der „Weißen Wiek“ bei Boltenhagen.	*Für den B-Plan: Die Befürchtung von Leerständen wird nicht geteilt* Auf die Ausführungen unter 1.2 und 3.3 wird verwiesen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	Klarstellen, zur Kenntnis nehmen, nicht berücksichtigen
7.3 Bedenken bezüglich eines Ausschlusses von Einzelhandel an der Hafenzone Wenn an der Wasserseite kein Einzelhandel zugelassen wird, stellt sich die Frage, wie eine Belebung der Promenade erfolgen und Leerstand vermieden werden soll.	*Für den B-Plan: Einzelhandel ist in begrenztem Maß zulässig* Gemäß Einzelhandelskonzept ist zum Schutz der wohnortnahen Versorgung Einzelhandel innerhalb des Sondergebietes entlang der Hafenzone ausnahmsweise und in bestimmter Größenordnung zugelassen, z.B. kleine Kioske und Bäckereien, Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten und Verkaufsstätten, die im Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen. Gastronomie, nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe, Büros, Räume für freie Berufe und Einrichtungen, die dem Sport- und Fischereihafen dienen, sind in den Erdgeschossen allgemein zulässig. Um diese publikumsaffinen Nutzungen im Erdgeschoss zu etablieren und somit eine Belebung der Hafenzone erreichen zu können, sind entlang der Hafenzonen Ferien- und Dauerwohnungen erst ab dem 1. OG zulässig. Zudem bieten die Wasserflächen mit dem Schiffsverkehr und der Betrieb des Fischereihafens mit Verkauf direkt vom Schiff bzw. den Verkaufsständen der Fischer genügend Anreize zum Flanieren und Verweilen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
7.4 Bedenken der Nutzungsänderung von einer gewerblichen Nutzung zu Wohnbebauung	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Das Quartier eignet sich aufgrund seiner Lagegunst für die Realisierung von Wohnungsbau* Das Plangebiet besitzt aufgrund seiner Nähe zur Travemünder Altstadt, seinem Wasserbezug und aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung sowie der Lage in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich eine besondere Lagegunst für Wohnnutzungen. Die Planung entspricht dem Ziel der Hansestadt Lübeck, den innerstädtischen Wohnungsbau zu aktivieren. Anstelle von Neubauten im Außenbereich am Stadtrand soll daher durch Aktivierung innerstädtisch untergenutzter Flächen benötigter Wohnraum gefördert werden. Dieses besondere Ziel der Innenentwicklung wird ausdrücklich vom Gesetzgeber begrüßt und ebenfalls gefördert (siehe § 1a Abs. 1 und § 13 a BauGB). Es ist somit ausdrückliches Ziel, die Fläche aufgrund ihrer hohen Lagegunst und dem dringenden Bedarf an Wohnraum adäquat auszunutzen. Zur Attraktivierung und Qualifizierung des Fischereihafens und der Stärkung Travemündes als Tourismus-, Wohn- und Arbeitsstandort wird der Entwicklung/ Neugestaltung des Quartiers eine wichtige Rolle zugeschrieben. Der Entwicklung zu Wohnbauzwecken wird nach Abwägung aller Belange somit ein höheres Gewicht beigemessen, als dem Erhalt der gewerblichen Nutzung oder einer Weiterentwicklung/ Reaktivierung gewerblicher Nutzungen. Eine mögliche Beeinträchtigung der künftigen Wohnnutzungen durch Verkehrs-, Gewerbe- und Hafenlärm wurde im Vorfeld in einem entsprechenden Gutachten untersucht. Im Ergebnis wird Wohnbebauung als verträglich bewertet. Entsprechende Regelungen zum vorbeugenden Immissionsschutz wurden in den Bebauungsplan aufgenommen.	Klarstellen
7.5 Bedenken bezüglich der Immissionen durch den Hafenbetrieb	*Für den B-Plan: Immissionen wurden berücksichtigt, Schutzmaßnahmen sind im Bebauungsplan vorgesehen*	berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
Es werden die Bedenken geäußert, dass aus immissionsschutzrechtlicher Sicht das Wohnen am Hafen heute möglich ist, während dies noch vor ein paar Jahren nach Aussage der Hansestadt Lübeck nicht ging. Es wird gefragt, warum nur am östlichen Ende des Plangebietes Fenster mit Festverglasung vorgesehen seien und ob diese aus lärmschutzrechtlicher Sicht nicht auch westwärts Richtung Skandinavienkai festzuschreiben sind. Es werden zudem Bedenken geäußert, dass heranrückende Wohnbebauung die gegenwärtige gewerbliche Nutzung am Skandinavienkai eingeschränkt.	Für die Immissionen Luftschadstoffe und Gerüche wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens am Skandinavienkai neue Gutachten erstellt und daraus neue Erkenntnisse gewonnen. Für die Gutachten, die im Zuge dieses Bebauungsplanverfahren erstellt worden sind, wurde auf diese Gutachten zurück gegriffen. Der Skandinavienkai wurde in die Prüfung einbezogen, die vorhandenen und durch den Bebauungsplan induzierten Verkehrsbelastungen und der Hafen- und Gewerbelärm sowie deren Auswirkung auf die geplante und vorhandene Wohnbebauung wurden berücksichtigt und beurteilt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in das Bebauungsplanverfahren eingearbeitet wurden. Auf die Begründung zum Bebauungsplan sowie das Gutachten wird verwiesen. Die Gebäude im Osten übernehmen Funktionen des aktiven Schallschutzes. Durch die Stellung dieser Gebäude werden in den inneren / rückwärtigen Bereichen deutliche Schallminderungen erreicht. Für die östliche Bebauung sind besondere bauliche Vorkehrungen (z.B. Festverglasung) getroffen worden, um auch innerhalb dieser Gebäude ruhige Wohnbereiche zu ermöglichen. Für den westlichen Bereich sind diese Festsetzungen auch den v.g. Gründen nicht erforderlich. Erweiterungsmöglichkeiten für den Skandinavienkai wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wie folgt berücksichtigt: Die Geräuschbelastungen durch den Hafenlärm (Skandinavienkai) unterschreiten im Tageszeitraum im gesamten Geltungsbereich die Orientierungswerte sowohl für Misch- als auch für Allgemeine Wohngebiete um mindestens 8 dB(A). Der Schutz der Nachtruhe wird durch die Festsetzung zum passiven Schallschutz sichergestellt. Hierbei wird der höhere Schutzanspruch in der Nacht durch eine Anhebung der Anforderungen für den Tageszeitraum berücksichtigt (Zuschlag von 15 dB(A) auf den Nachtpegel bei der Ermittlung des maßgeb-	

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
	lichen Außenlärmpegels). Damit sind sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum mögliche Erweiterungen des Hafenbetriebes berücksichtigt. Zunahmen der Beurteilungspegel von 3 dB(A) entsprechen in etwa einer Verdopplung des planfestgestellten Umschlags am Skandinavienkai. Im Ergebnis schränkt die neu geplante Bebauung die Entwicklung und auch die Erweiterung des Skandinavienkais nicht ein. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
7.6 Bedenken bezüglich des Verlusts des Fischereihafencharmes Es wird bezweifelt, dass der Charme des Fischereihafens erhalten bleibt. Es werden Bedenken geäußert, dass die Fischer durch die Planung Flächenanteile verlieren würden und im Zuge der Umstrukturierung nicht gewollte, neue „schicke“ und einheitliche Verkaufsstände errichtet werden würden und sie ihre alten Stände nicht behalten dürfen.	*Für den B-Plan: Der Charme des Fischereihafens soll auch weiterhin erhalten bleiben* Auf die Ausführungen unter 6.1 wird verwiesen. Die bestehenden Verkaufsstände auf der bestehenden Fischereibrücke sind weiterhin zulässig. Es gibt keine Regelung zu Gestaltung oder Art der Verkaufsstände, lediglich eine Größenbeschränkung. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen
7.7 Bedenken bezüglich der künftigen Nutzung des Fischereihafens Es wird zu Bedenken gegeben, dass es sich in Folge der Umbauten nicht mehr um einen Fischereihafen, sondern um einen Yachthafen handeln wird.	*Für den B-Plan: Der östliche Teil der Wasserflächen bleibt öffentlicher Hafen* Bei dem östlichen Teil des Hafens (WF 2) handelt es sich um einen öffentlichen Hafen, in dem alle Arten von Schiffen liegen können. Hier befinden sich weiterhin die Liegeplätze für die Fischerboote. Außerdem ist auf der Hafenzone weiterhin Fischverkauf möglich, so dass das gewohnte Tagesgeschäft für die Fischer wie gewohnt möglich ist. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen
7.8 Bedenken bezüglich der baulichen Veränderung des Wellenbrechers/ Steges Es wird befürchtet, dass der Wellenbrecher vorm Fischereihafen um 40 Prozent verkürzt werde und Schiffe demzufolge ungeschützt liegen und dem Wellenschlag und Eisgang ausge-	*Für die Bauleitplanung: Keine Relevanz* Die Neuordnung des Fischereihafens und der Wasserfläche erfolgt unabhängig vom Vorhaben und wird in gesonderten Terminen zwischen LPA und Fischern abgestimmt. Die Hafenplanung hat keine Auswirkungen auf die vorliegenden Bauleit-	klarstellen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
setzt sind.	planverfahren.	
7.9 Bedenken bezüglich der Berücksichtigung der Bedarfe der Fischer Es werden die Bedenken geäußert, dass zu sehr auf die Belange der Immobilienwirtschaft eingegangen wird, nicht aber die Bedürfnisse der Fischer berücksichtigt werden und vorhandene Strukturen zerstört werden. Folglich würden Ausgleichsflächen für die Fischer benötigt.	*Für den B-Plan: Die Belange der Fischer wurden im Verfahren berücksichtigt, ein Ausgleich für die Fischer ist vorgesehen* Im Verfahren wurden die Belange der Fischer und die heutige Atmosphäre am Fischereihafen berücksichtigt. Es fanden Gespräche/ Workshops mit den Fischern und der LPA statt. Hier wurden insbesondere die Liegeplätze für die Kutter im Hafen, die Fischerzone an Land als Arbeitsstätte sowie mit Platz für Verkaufsstände und Be- und Entlademöglichkeiten besprochen. Die Fischerutensilien, die derzeit in Containern auf der öffentlichen Hafenzone lagern, sollen zukünftig an anderer Stelle in einer neu zu errichtenden „Fischerhalle“ untergebracht werden. Die Fischer haben dieser Vorgehensweise zugestimmt. Der Entwickler klärt die Genehmigungsfähigkeit der Fischerhalle im Rahmen einer Bauvoranfrage. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen
7.10 Die Belange der Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Trave als Bundeswasserstraße) sind zu beachten	*Für den B-Plan: Belange der Schifffahrt wurden berücksichtigt* Die Trave ist zum Teil Bundeswasserstraße, nicht jedoch der innerhalb des Geltungsbereichs liegende Teil. Zur Veränderung der baulichen Anlagen sind vertragliche Regelungen zu treffen. Für die Änderung des Großstegs bedarf es einer Genehmigung. Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurde das Wasser- und Schifffahrtsamt beteiligt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen
7.11 Kritik an der Verkehrsführung Die alte Verkehrsführung innerhalb Travemündes ist besser gewesen, es wurde kein adäquater Ersatz für diese Trasse *[alte B 75]* geschaffen. Dies sei jedoch nicht Problem des geplanten Projektes. Außerdem wird zu Bedenken gegeben, dass die Planung und	*Für den B-Plan: Die Funktionsfähigkeit der Verkehre wurde geprüft* Hinsichtlich der Verkehrsführung innerhalb Travemündes wird auf die Ausführungen unter 1.1 verwiesen. Die Funktionsfähigkeit der Verkehrsabwicklung und die durch das erhöhte Verkehrsaufkommen induzierten Immissionen	klarstellen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
der damit einhergehende Anstieg der Bewohneranzahl zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führe und folglich Probleme in der Abwicklung der Verkehre entstünden.	wurden in Gutachten und Untersuchungen geprüft. Hier werden keine Probleme erwartet. Auf die entsprechenden Gutachten und die Begründung zum Bebauungsplan wird verwiesen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
7.12 Zu wenig öffentliche Parkplätze, Stellplatzschlüssel zu gering, notwendige gewerbliche Stellplätze nicht betrachtet Es wird zu Bedenken gegeben, dass bereits durch andere Projekte Stellplätze in Travemünde entfallen. Viele Bootseigner müssen künftig auch auf die öffentlichen Parkplätze zugreifen, da für eine größere Zahl an Liegeplätzen keine entsprechende Anzahl an Parkplätzen angeboten wird. Außerdem würden die leerstehenden Hallen und der Wohnmobil-Stellplatz im Winter als Lagerplätze für Boote und im Sommer für Pkw genutzt werden. Diese Stellplätze würden ebenfalls entfallen.	*Für den B-Plan: Die geplante Anzahl an Parkplätzen wird als ausreichend erachtet, der Stellplatzschlüssel im Bereich Fischereihafen wird erhöht, die Ablöse für gewerbliche Stellplätze wird beibehalten* Die gesamtstädtische Nachfrage an Parkplätzen kann nicht auf Ebene der Bauleitplanverfahren abgearbeitet werden. Auf das Parkraumkonzept für Travemünde wird verwiesen. Die öffentlichen Parkplätze Auf dem Baggersand werden 1:1 auf die neugeplante Parkplatzfläche zwischen Bahnlinie und Travemünder Landstraße verlagert und somit vollständig ersetzt. Das Parkraumangebot wird als ausreichend angesehen. Den Bootseignern werden keine gesonderten Parkplätze zugewiesen, aufgrund der nur zeitweisen Nachfrage werden gesonderte Flächen nicht vorgehalten. Entlang des Hafens steht eine Zone für Be- und Entladevorgänge zur Verfügung, ansonsten wird auf die öffentlichen Parkplätze in Travemünde verwiesen.	klarstellen, nicht berücksichtigen
Im vorliegenden Fall ist mit einem Stellplatzschlüssel von 0,7 pro Wohneinheit gerechnet worden, was im Vergleich zu den Angaben des Statistischen Bundesamtes, die für eine Wohnung einen Faktor von 1,6 Parkplätzen vorsieht, zu gering ist. Schon heute seien die Parkplätze auch außerhalb der Saison fast gänzlich belegt. Der zukünftige Parkplatz sei in der Größe vergleichbar mit dem ursprünglichen Parkplatz, d.h. dass etwa 130-150 Parkplätze zu wenig zur Verfügung stehen.	Das Wohnquartier Fischereihafen / Baggersand ist über die Bushaltestelle Teutendorfer Weg im Bereich Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Weiterhin bestehen Überlegungen, die Haltestelle Auf dem Baggersand zu reaktivieren. Der DB-Bahnhaltepunkt Hafenbahnhof befindet sich in fußläufiger Entfernung (600 m, ca. 8 Minuten). Damit sind insgesamt gute Voraussetzungen gegeben, die Grundstücke mit dem ÖPNV zu erreichen. Die Lage ist in Bezug auf das Wohnen zudem geeignet, insbesondere die Nutzergruppen anzusprechen, die bewusst auf ein eigenes Automobil verzichten wollen und sich hier alternativer Angebote wie Carsharing bedienen. Entsprechende Flächen	

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
Zudem wird kritisch geäußert, dass nur die Stellplätze für die Wohneinheiten, jedoch nicht für die Gewerbeeinheiten betrachtet worden seien.	sind hierfür vorgesehen. Erfahrungen zeigen zudem, dass die Nachfrage nach Stellplätzen im Bereich von Geschosswohnungsbau mit einem Anteil an öffentlich geförderten Wohnungen nicht im Verhältnis 1:1 steht. Unter Betrachtung der unterschiedlichen Bewohnergruppen (einkommensschwache Familien oder ältere Menschen) ist anzumerken, dass nicht alle Bewohner ein Auto zur Verfügung haben. Bei der Planung der Stellplätze sind auch Erfahrungswerte aus ähnlichen Projekten hinzugezogen worden. Die Pflicht zur Herstellung von 1 Stellplatz pro Wohnung im Bereich Baggersand wird demnach nicht als angemessen angesehen. Der Faktor von 1,6 ist Bundesdurchschnitt und nicht für jedes Projekt anzuwenden. Im Ergebnis wird ein Stellplatzschlüssel von 0,7 im Bereich Baggersand als ausreichend erachtet. Im Bereich Fischereihafen wird der Stellplatzschlüssel aufgrund der zu erwartenden Bewohnerstruktur erhöht. Hier wird ein Stellplatzschlüssel von 0,9 – 1,0 angestrebt. Die Herstellung aller notwendigen Stellplätze ist flächenmäßig (teilweise) nicht möglich bzw. finanziell unzumutbar, daher ist eine Ablöse für die gewerblichen Stellplätze vorgesehen. Besuchern der Gastronomie und den Kunden des Fischereihafens stehen die öffentlich bewirtschafteten Parkplätze zur Verfügung. In Abwägung der privaten und öffentlichen Belange soll an diesem Vorgehen weiterhin festgehalten werden. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
<u>7.13 Fläche Moorredder / Fehlingstraße als Parkplatz nutzen, Parkpalette realisieren</u> Es wird angeregt, für die gesamtstädtische Nachfrage nach Parkplätzen die ungenutzte Fläche Moorredder/ Fehlingstraße als Parkplatz einzurichten.	*<u>Für den B-Plan: Die Fläche ist Teil eines innerstädtischen Grünzugs</u>* Bei der Freifläche zwischen Moorredder und Fehlingstraße handelt es sich um einen Teil des innerstädtischen Grünzugs „Gneversdorfer Mühle und Steenkamp“ gemäß Landschaftsplanerischem Entwicklungskonzept Erholung und steht somit nicht für die Herrichtung als Parkplatz zur Verfügung.	klarstellen, nicht berücksichtigen

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	Prüfung und Abwägung	Ergebnis/Behandlung
Außerdem wird angeregt, auf den Flächen entlang der Bahnlinie eine Parkpalette zu realisieren, um mehr Parkplätze anbieten zu können.	Die gesamtstädtische Nachfrage an Stellplätzen kann zudem nicht innerhalb des Bebauungsplanverfahrens abgearbeitet werden. *Für den B-Plan: Der Bau einer Parkpalette ist nicht realisierbar* Der Bau einer den Flächenbedarf mindernden Parkpalette ist aus Kostengründen nicht realisierbar. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
7.14 Fußläufige Erschließung zwischen Skandinavienkai und der Travemünder Altstadt herstellen	*Für die Bauleitplanung: Keine Relevanz* Die Realisierung einer solchen Verbindung ist bereits seit Jahren im Gespräch. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist eine Umsetzung zz. jedoch nicht möglich.	klarstellen
7.15 Bedenken bezüglich der Entwicklung von Quadratmeterpreisen Es wird darauf hingewiesen, dass die Baufenster in der aktuellen Planung im Gebietsteil Auf dem Baggersand kleiner geworden sind als bei früheren Planungen. Dies wird sich in höheren Quadratmeterpreisen niederschlagen.	*Für die Bauleitplanung: keine Relevanz* Es ist eine Mischung für alle Haushaltsgrößen vorgesehen. Die Auflockerung der innen liegenden Baufelder zielt auf eine höhere Qualität mit einem größeren Anteil an Grünflächen und größeren Abständen zwischen den Gebäuden ab. Somit bleibt auch bei der Realisierung von Balkonen und Loggien die Einhaltung des Sozialabstandes gewahrt. Die Quadratmeterpreise werden sich an ortsüblichen Marktpreisen für den Mietwohnungspreis orientieren.	klarstellen
7.16 Verfahren: Unterlagen auch in Travemünde aushängen Es wird angeregt Planunterlagen auch in Travemünde auszulegen, da die Entfernung zum Mühlendamm in Lübeck etwa 20-25 km vom Ortszentrum Travemünde beträgt und für einige Interessierte schwer zu erreichen ist.	*Für die Bauleitplanung: Ein Aushang der Unterlagen in frühzeitigen Beteiligungsschritten kann künftig erfolgen* Der Belang wurde geprüft. Bei künftigen Verfahren sollen die Unterlagen bei den frühzeitigen Beteiligungsverfahren im Büro der LTM im Strandbahnhof ausgehängt werden. Auskünfte zu den Unterlagen können jedoch nur vom jeweiligen Sachbearbeiter im Mühlendamm (auch telefonisch) erteilt werden. Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann aus formalen Gründen jedoch nur im i-Punkt im Mühlendamm in Lübeck stattfinden.	Zur Kenntnis nehmen

Bebauungsplan 32.14.00 – Auf dem Baggersand / Hafenquartier – und zugehörige 113. Änderung des Flächennutzungsplans
Bericht zur Prüfung und Abwägung der im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren eingegangen Stellungnahmen
Teil B: Auswertung der im Rahmen der Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Stellungnahmen
Stand: 22.04.2016

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

a) Von folgenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Dienststellen liegen Stellungnahmen mit bebauungsplanrelevanten Inhalten vor:

1. HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz - Untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 29.12.2015)
2. HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz - Untere Wasserbehörde und Untere Bodenschutzbehörde (Schreiben vom 12.01.2016)
3. HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege, Abteilung Denkmalpflege - Obere Denkmalschutzbehörde (Schreiben vom 07.01.2016)
4. HL, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege, Abteilung Archäologie - Obere Denkmalschutzbehörde (Schreiben vom 10.12.2015)
5. HL, Bereich 5.660.1Stadtgrün und Verkehr - Straßenverkehrsbehörde (Schreiben vom 22.12.2015)
6. HL, Bereich 5.660.2. Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 08.01.2016)
7. HL, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 21.12.2015)
8. HL, Bereich 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 21.12.2015)
9. HL, Bereich 5.691 Lübeck Port Authority (Schreiben vom 12.01.2016, Ergänzung vom 21.01.2016)
10. HL, Bereich 2.500 Soziale Sicherung (Schreiben vom 29.12.2015)
11. Deutsche Bahn AG Immobilien Region Nord (Schreiben vom 05.01.2016)
12. Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 23.12.2015)
13. Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (Schreiben vom 23.12.2015)
14. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Abteilung 3 Fischerei (Schreiben vom 07.12.2015)
15. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Technischer Umweltschutz Abteilung 7, Regionaldezernat Südost (Schreiben vom 10.12.2015)
16. Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (Schreiben vom 17.12.2015)
17. Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 15.12.2015)
18. Seniorenbeirat (Schreiben vom 28.12.2015)
19. Stadtverkehr Lübeck (Schreiben vom 18.12.2015)
20. Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck (Schreiben vom 30.12.2015)
21. Lübecker Hafengesellschaft mbH (Schreiben vom 16.12.2015)

22. E-Plus Mobilfunk GmbH(Schreiben vom 02.02.2016)

b) Folgende Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstige städtische Dienststellen haben in ihren Stellungnahmen ausdrücklich keine Bedenken und Anregungen vorgebracht und/oder sonstige nicht unmittelbar bebauungsplanrelevante Hinweise gegeben, die z.B. in anderen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sind.

23. HL, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz - Untere Abfallentsorgungsbehörde (Schreiben vom 12.01.2016)
24. HL, Bereich 5.610.3 Stadtplanung und Bauordnung – Welterbebeauftragte (Schreiben vom 01.12.2015)
25. HL, Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung (Schreiben vom 04.12.2015)
26. HL Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften (Schreiben vom 15.12.2015)
27. HL, Bereich 2.830 Kurbetriebe Travemünde (Schreiben vom 15.12.2015)
28. HL. Bereich 3.820 Stadtwald (Schreiben vom 15.12.2015)
29. Deutsche Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 16.12.2015)
30. Eisenbahn-Bundesamt (Schreiben vom 14.12.2015)
31. Hauptzollamt Kiel (Schreiben vom 16.01.2016)
32. Vodafone Kabeldeutschland (Schreiben vom 29.12.2015)
33. Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein (Schreiben vom 16.12.2015)
34. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (Schreiben vom 08.12.2015)
35. Polizeidirektion Lübeck (Schreiben vom 30.12.2015)
36. TenneT TSO GmbH (Schreiben vom 08.12.2015)
37. Bundesnetzagentur (Schreiben vom 02.12.2015)

c) Von den nachfolgend aufgeführten Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen städtischen Dienststellen liegen keine Stellungnahmen vor. Gemäß Klarstellung im Anschreiben zur Beteiligung wird in diesen Fällen davon ausgegangen, dass keine Bedenken gegenüber der Planung bestehen und auch keine sonstigen Anregungen und Hinweise vorzubringen waren.

- HL, Bereich 5.610.5 Stadtplanung und Bauordnung - Bauaufsicht/ Bauberatung/ Prüfamt für Standsicherheit
- E.ON Netz GmbH, Regionalzentrum Nord, Lehrte
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Abt. IV – 2
- Katasteramt Lübeck
- Koordinierungsbüro Wirtschaft Lübeck – KWL
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 5 Naturschutz und Forst
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 5 Naturschutz und Forst - Untere Forstbehörde, Außenstelle Mölln

- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) – Abt. 6 Geologie und Boden
- Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM)
- Ministerium für Energiewende Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Abt. VI 4 – Verkehr und Straßenbau
- Netz Lübeck GmbH
- Schleswig-Holstein Netz AG
- Stadtwerke Lübeck GmbH, Planung und Steuerung
- Wehrbereichsverwaltung Nord, Außenstelle Kiel
- Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
- Arbeitsgemeinschaft § 29 BNatSchG Naturschutzverbände AG 29
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- Naturschutzbund Deutschland Landesverband Schleswig-Holstein e.V.
- Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz Lübeck und Umgebung (AGU)
- Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer
- Stadtbeauftragter für Naturschutz
- Stadtschülersprecher
- Behindertenbeauftragte Lübeck
- Bündelungsstelle Maritime Verkehrstechnik
- Telefónica Germany GmbH & Co. OHG

Inhalt der Stellungnahme und vorgebrachte Argumente	**Prüfung und Abwägung**	**Ergebnis/ Behandlung**
1. Hansestadt Lübeck, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz - Untere Naturschutzbehörde (Schreiben vom 29.12.2015)		
I. Landschaftsplanerische Stellungnahme Dem Vorhaben wird aus landschaftsplanerischer Sicht grundsätzlich zugestimmt. Es sind im Kern bereits versiegelte / bebaute und intensiv genutzte Flächen im inneren Bereich Travemündes i.S. eines Flächenrecyclings betroffen. Problematische bauliche Eingriffe in Außenbereiche des Stadtgebietes		

können hierdurch vermieden, zumindest reduziert werden. Eine entsprechende landschaftsplanerische Zustimmung zur Planung ist bereits im Zuge der stadtteilbezogenen Rahmenplanung „STEK Travemünde 2025“ erfolgt.		
1.1 Keine Zustimmung der UNB zur geplanten Trassenführung der K 3-neu, mittige Durchschneidung des Dreieckswäldchens vermeiden Die vorgesehene mittige Durchschneidung des Dreieckswäldchens durch eine ergänzende Einmündung der Straße „Am Baggersand“ in die Travemünder Landstraße ist aus den nachfolgenden Gründen abzulehnen. Die einzige im Plangebiet vorhandene Wald-Grünfläche wird durch die geplante zusätzliche Zufahrt in ihrer Funktion wesentlich entwertet. Alternativ sollte die neue Zufahrt weiter östlich zwischen Waldrand und Bebauung verlagert werden. Hierdurch bliebe der Wald unzerschnitten und die aus verkehrstechnischer Sicht unerwünschte spitzwinklige Straßeneinmündung würde aufgehoben werden. Gleichzeitig könnte der noch vorhandene südwestliche Abschnitt der Straße „Am Baggersand“ für den Kfz-Verkehr gesperrt und evtl. dem Dreieckswäldchen zugeschlagen bzw. als attraktive Grünverbindung für Fußgänger und Radfahrer entwickelt werden.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Trassenführung wird in Abwägung aller Belange als verträglich erachtet* Aufgrund der spitzwinkligen Einmündung der Straße Auf dem Baggersand auf die Travemünder Landstraße und der damit verbundenen Problematik für größere bzw. längere Fahrzeuge werden Verkehre zur Zeit über den eigentlich als innere Erschließung des Parkplatzes Baggersand gedachten Verkehrsweg geführt. Diese über die Fläche Baggersand verlaufende Verkehrstrasse muss künftig aufgrund der Neubebauung verlegt werden. Auf Ebene des Masterplans Fischereihafen (2013) wurde bereits über eine verkehrliche Neuordnung und Optimierung der Straßenführung nachgedacht und eine ausführliche Variantenbetrachtung durchgeführt. Im Ergebnis hatte man sich seinerzeit in der Abwägung für Variante E verbunden mit einer gänzlichen Aufgabe sowohl des Dreieckswäldchens als auch der Waldfläche parallel der Bahnlinie entschieden. Die UNB hatte hierzu seinerzeit Vorbehalte deutlich gemacht, da das Dreieckswäldchen eine hohe Wertigkeit in Bezug auf Fledermausjagdhabitate und Brutreviere von Vögeln besitzt und ein Eingriff artenschutzrechtliche Risiken birgt. Bei einer Aufgabe der Waldfläche würden zudem weitere sich dort befindliche Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren gehen. Dieser Konflikt wurde auf Ebene des Bebauungsplans verlagert. Hier sollten genauere Untersuchungen die konkrete Bedeutung der beiden Flächen klären. In den Jahren 2012 bis 2014 wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt, die in einem Bericht zusammengefasst wurden („Zusammenfassung der faunistischen Fachgutachten 2012 bis 2014, Bioplan 08/2015“). Im Ergebnis stellt der Untersuchungsraum nur einen höchstens mittelwertigen Fledermaus-Teillebensraum dar. Das Dreiecks-	nicht berücksichtigen

	wäldchen wird als regelmäßiges Jagdhabitat genutzt, hier jedoch i.W. der Ostrand, da dieser bei Westwind durch den Gehölzrand windgeschützt ist. Das Jagdhabitat wurde als Nahrungsraum mittlerer Bedeutung eingestuft und ist für den Fortbestand der Lebensstätten der nachgewiesenen Art nicht essentiell. Die in der Westspitze des Dreieckswäldchens stockenden älteren und strukturreichen Bäume besitzen eine Eignung als Tages- und Winterquartier. Die tatsächliche Nutzung als Quartier wurde nicht nachgewiesen. Inzwischen wurde einige der alten Pappeln mit Quartiersverdacht aus Gründen der Verkehrssicherheit durch den Bereich Stadtgrün gefällt. In den gesamten Gehölzbeständen zwischen den Gewerbeflächen und der Kleingartenanlage wurde eine überdurchschnittliche Besiedlung durch Vogelarten in hoher Dichte festgestellt. Dem Funktionsraum und somit auch dem Dreieckswäldchen ist somit eine hohe Wertigkeit in Bezug auf Lebensräume für Vögel zuzuordnen. Im Unterschied zu der im Masterplan zunächst favorisierten Variante E, die zwischen der geplanten Wohnbebauung auf der Fläche Baggersand und dem Dreieckswäldchen verlief und das Dreieckswäldchen zugunsten von Parkplätzen aufgab, wird bei der nunmehr gewählten Trasse das Dreieckswäldchen mittig durchquert. Der geplante Knotenpunkt ist als rechtwinklige Einmündung gestaltet und ist damit - im Gegensatz zum heutigen Knotenpunkt - auch für Busse und größere Lkw nutzbar. Die Einsehbarkeit des Knotens aus Fahrtrichtung Priwallfährvorplatz Richtung Travemünder Landstraße bzw. auf die an der Einmündung wartenden Fahrzeuge ist durch einen möglichst großen Radius in der Abkröpfung gewährleistet. Zudem muss nach Aussage des Verkehrsplaners eine Aufstelllänge für einen Bus vor der Einmündung in die Travemünder Landstraße gewährleistet werden, möglichst mit rechtwinkligem Anschluss an die Travemünder Landstraße, damit eine Übersicht für den wartenden Fahrzeugführer gegeben ist. Die gewählte Trasse berücksichtigt das Fledermaus-Jagdhabitat im Osten des Wäldchens sowie die Bäume mit Quartierseignung in der Westspitze. Bei einer Verschiebung der Trasse nach Osten würde in das Jagdhabitat eingegriffen werden. Aus Gründen des vorbeu-	

	genden Immissionsschutzes ist zudem ein gewisser Abstand zwischen künftiger Wohnbebauung und der Verkehrstrasse geboten. Die geplante öffentliche Verkehrsführung zwischen Wäldchen und Wohnbebauung ist i.W. als Fuß- und Radfahrerbereich geplant und dient der Zufahrt zur Tiefgarage. Somit werden die Belastungen in diesem Bereich minimiert. Da die UNB weiterhin erhebliche Bedenken gegen die mittige Lage der Straßentrasse vorgebracht hat (Erhalt Waldinnenklima nicht möglich, faktische Beseitigung der Waldfläche befürchtet) wurde im Nachgang der Behördenbeteiligung die Verlagerung der Trasse nach Westen als Variante 2 mit dem Ziel, das bestehende Großgrün des Dreieckswäldchens weitgehend zu schonen nochmals eingehend geprüft. Die Straßenverkehrsbehörde, der Bereich Stadtgrün und Verkehr, der Stadtverkehr Lübeck, die Polizei, der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (Artenschutz) sowie die Biologen wurden um Stellungnahme gebeten, ob die Variante 2 als echte Alternative zur Variante 1 (mittige Trassenführung) gewertet wird und Grundlage für das weitere Verfahren sein kann. Aus Sicht des Bereichs Verkehr sowie der Straßenverkehrsbehörde stellt die Variante 2 straßenentwurfstechnisch eine deutlich unbefriedigendere Lösung hinsichtlich Aufstelllängen und Einsehbarkeit dar. Der Stadtverkehr sprach sich ebenfalls für die Variante 1 aus, da hier die Sichtachsen wesentlich besser sind als in der Variante 2. Auch die UNB kann nach gründlicher Abwägung der Belange des Natur- und Artenschutzes im Ergebnis die Variante 1 (mittige Lage) akzeptieren. Gegen die weiter südwestlich gelegene alternative Variante 2 spricht aus Sicht der UNB insbesondere, dass eine sehr alte und sehr strukturreiche Birke mit Stammdurchmesser von 1,20 m verloren ginge. Außerdem läge eine weitere sehr alte und sehr strukturreiche Birke mit Stammdurchmesser von 1,20 m und einem Fledermaus-Winterquartier sehr nah an der Trasse, so dass Beeinträchtigungen aufgrund von Bauarbeiten und später ggf. erforderliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zu befürchten wären. Zudem ist zu berücksichtigen, dass aufgrund von Stürmen, der mangelnden Verkehrssicherheit sowie dem erreichten Alter der im	

	Bereich Dreieckswäldchen stockenden Pappeln, bereits einige Bäume gefällt worden sind. Andere Bäume weisen Markierungen für geplante Fällungen auf. In der Abwägung der verkehrlichen (u.a. Verkehrssicherheit), artenschutzrechtlichen, ökologischen und privaten Belange wird die gewählte Trasse als vertretbar bewertet und soll in der jetzigen Lage beibehalten werden. Die Gehölzbestände sind durch Nachpflanzungen mit langlebigen Baumarten und Sträuchern zu stabilen Gehölzstrukturen umzubauen. Der noch vorhandene südwestliche Abschnitt der Straße „Am Baggersand“ kann auch zukünftig nicht für den Kfz-Verkehr gesperrt werden, da hier weiterhin die Erreichbarkeit für Anlieger gewährleistet werden muss. Der Entwicklung zu einer attraktiven Grünverbindung für Fußgänger und Radfahrer steht nichts entgegen. Da die Fläche weiterhin im städtischen Eigentum verbleibt, ist eine Gestaltung, die die Belange des Verkehrs und somit der Verkehrsteilnehmer und der Ökologie vereint, denkbar und möglich.	
1.2 Öffentlichen Grünzug entwickeln Der vorliegende Planungsentwurf beinhaltet keine öffentlichen Grünflächen, die der quartiersbezogenen Erholung der BewohnerInnen der Geschosswohnungsbebauung, vor allem wegen fehlender privater Hausgärten, dienen könnten. Es wird in diesem Zusammenhang vorgeschlagen, einen öffentlichen Grünzug vom Dreieckswäldchen in südlicher Richtung zum Uferweg / Fischereihafen zu entwickeln, um einen räumlich-funktional zusammenhängenden Grünzug, der sowohl Erholungssuchenden als auch Touristen dienen würde, zu erreichen. Hierdurch müsste die vorgesehene Bebauung im südwestlichen Teil des Plangebiets entsprechend reduziert werden.	*Für den B-Plan: Ein öffentlicher Grünzug widerspricht dem Hafencharakter* Das Plangebiet ist geprägt durch Verkehrstrassen (Straßen und Eisenbahnstrecke), gewerbliche und hafenaffine Nutzungen (Hallen, Werftbetriebe etc.). Ziel ist es auch bei einer Neuordnung und –bebauung den prägenden Hafencharakter zu erhalten. Große, räumlich und funktional zusammenhängende Grünflächen sind aufgrund der o.g. Vorprägung städtebaulich in diesem Abschnitt zwischen der Straße Auf dem Baggersand und der Trave nicht gewünscht. Es ist ausdrückliches Ziel, die Fläche aufgrund ihrer hohen Lagegunst und dem dringenden Bedarf an Wohnraum adäquat auszunutzen. Das vorgesehene Dichtemaß ist zur Realisierung eines urbanen Quartiers verträglich, ohne sich städtebaulich negativ auszuwirken. Die hohe Dichte ermöglicht eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits vollständig versiegelten Bereich und minimiert gleichzeitig den Flächenverbrauch.	nicht berücksichtigen

	Die geplanten Gebäude am Fischereihafen sind so angeordnet, dass grüne, halböffentliche Innenhöfe entstehen. Darüber hinaus ist durch die Uferpromenade entlang der Trave eine ausreichend groß dimensionierte Naherholungsfläche in unmittelbarer Nähe vorhanden. Weiterhin ist auch der Kurpark Travemünde fußläufig (ca. 15 Minuten) zu erreichen. Die auf der gegenüberliegenden Seite der Trave vorhandenen Grün- und Freiflächen des Priwalls sind über die fußläufig zu erreichende Fähranbindung ebenfalls gut angebunden. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
<u>1.3 Ergänzung der vorhandenen Straßenbäume Auf dem Baggersand, Allee entwickeln</u> Die vorhandenen Straßenbäume entlang der Straße „Am Baggersand“ sollten durch Neupflanzungen ergänzt werden und die nördlichen Straßenseite sollte ebenfalls als durchgängige Baumreihe gestaltet werden, so dass sich ein Alleecharakter herausbilden kann und der in den Unterlagen mehrfach angesprochene „Grüne Auftakt“ zum Gebiet auch faktisch realisiert werden würde.	*<u>Für den B-Plan: Baumpflanzungen auf der südlichen Straßenseite werden als ausreichend erachtet</u>* Baumpflanzungen auf der Nordseite der Straße Auf dem Baggersand würden im Süden der neuen Bebauung stehen und zu einer deutlichen Verschattung der Gebäude und Wohnräume führen. Ein Abrücken der Bebauung zugunsten der Neuanpflanzung von Bäumen soll aufgrund der Wohnungsnachfrage in Travemünde und der damit einhergehenden geplanten Anzahl an neuen Wohnungen nicht erfolgen. Das auf der südlichen Straßenseite vorhandene Motiv „Baumpflanzung“, welches sich auch über das Plangebiet hinaus fortsetzt, ist auf der Nordseite nicht vorhanden. Weitergehende Baumpflanzungen im Norden sollen in der Abwägung aller Belange somit nicht im Bebauungsplan geregelt werden. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	nicht berücksichtigen
<u>1.4 Keine klare, leistungsfähige Radwegeverbindung erkennbar</u> Im Text ist an mehreren Stellen erwähnt, dass die Durchgängigkeit für Fuß- und Radverkehr in Nord-Süd-Richtung gewährleistet werden soll, und über Geh-, Fahr und Leitungsrechte ist dies auch zur Sicherung vorgesehen. Allerdings ist in den bisherigen Unterlagen keine klare, leistungsfähige und komfortable Radwegeverbindung erkennbar, die den saisonal recht starken Radverkehr aus Richtung Ivendorf/Gneversdorf in Richtung Fischereihafen aufnehmen kann.	*<u>Für den B-Plan: Die Radwegeverbindungen werden als ausreichend erachtet</u>* Zwischen Travemünder Landstraße und der Trave wird eine durchgängige Fuß-/Radwegeverbindung („Sichtachse“) neu hergestellt. Diese wird im nördlichen Abschnitt zwischen Dreieckswäldchen und der neuen Bebauung als großzügige, 4,0 m breite Fuß-/ Radwegeverbindung geführt. Im südlichen Abschnitt zwischen der Straße Auf dem Baggersand und der Trave wird diese innerhalb der Hafenzone fortgesetzt. In diesem Bereich sind zwar auch andere Verkehre zulässig, jedoch werden aufgrund der Breite der Hafen-	klarstellen

Es wird daher vorgeschlagen diese wichtige Grünverbindung im Zuge der o.g. neuen Stadtteilgrünfläche sowie im Randbereich des Wäldchens zu realisieren.	zone und des geringen motorisierten Verkehrs in diesem Abschnitt hierbei keine Probleme erwartet. Zudem sichern die festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte insgesamt Fuß- und Radwegeverbindungen innerhalb des Gebiets sowie zwischen Travemünder Landstraße und Trave. Weiterhin wird mit Radwegen entlang der öffentlichen Verkehrsstraßen „Travemünder Landstraße“ und „Auf dem Baggersand“ der Radverkehr ausreichend berücksichtigt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
1.5 Darstellungen des Landschaftsplans nicht ausreichend wiedergegeben; ebenerdige Parkplätze durch doppelstöckige Parkpalette ersetzen Der Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck stellt die nordwestlich benachbarte Eisenbahnstrecke als „Lineare Eignungsfläche zum Aufbau eines Biotopverbundsystems“ im Stadtgebiet dar. Diese Darstellung des Landschaftsplans fehlt in den Unterlagen, z.B. auf den Seiten 15, 53 oder 56 der Begründung, gänzlich. Zum Biotopverbundbereich zählen auch die beiderseits angrenzenden Flächen. Im Plangebiet befindet sich ein durchgängiger Gehölz- und Waldstreifen der vollständig entfernt und zukünftig als homogene Parkplatzflächen mit 400 Kfz-Stellplätzen, Wohnmobilstellplätzen und als Parkmöglichkeiten für Reisebusse umgenutzt werden soll. Die vom Landschaftsplan vorgesehene Biotopverbundfunktion würde damit weitestgehend / vollständig entfallen. Es wird als Kompromisslösung, um der Biotopverbundfunktion ausreichend Rechnung zu tragen, daher vorgeschlagen, die Breite des geplanten Parkplatzes zu halbieren, anstatt einer Vier- eine Zweireihigkeit der Aufstellordnung entlang der Straße. Hierzu müsste die vorgesehene ebenerdige Parkmöglichkeit mit einer doppelstöckigen Parkpalette versehen werden, um die gewünschte Anzahl an Kfz-Stellplätzen erreichen zu können. Wohnmobil- und Busstellplätze könnten in der vorgesehenen Form / Umfangerhalten bleiben, ebenso wie die	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Begründungen werden hinsichtlich der Darstellungen des Landschaftsplans entsprechend angepasst* *Für den B-Plan: Der Bau einer Parkpalette ist nicht realisierbar* Die Umwandlung der vorhandenen Waldflächen ist auf Grundlage des LWaldG und in Abstimmung mit der Unteren Forstbehörde im Verhältnis 1:2 zu kompensieren. Der Bau einer den Flächenbedarf mindernden Parkpalette ist aus Kostengründen nicht realisierbar. Der Erhalt der vorhandenen Baumreihe entlang der Travemünder Landstraße sowie ergänzende Baum- und Strauchpflanzungen in den Randbereichen des Parkplatzes grünen die Fläche ein, so dass die Sichtbarkeit der parkenden Autos und die Beeinträchtigung des Ortsbildes minimiert wird. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen nicht berücksichtigen

Hälfte des Gehölzstreifens entlang der Eisenbahnstrecke.		
1.6 Das Landschaftsplanerische Erholungskonzept ist nicht richtig wiedergegeben Der Kartenausschnitt auf S. 75 der Begründung „Grünzüge in Travemünde“ entspricht nicht dem Stand des von der Bürgerschaft beschlossenen Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzepts „Erholung in Lübeck“. Die numerische Bezeichnung der diversen Grünzüge müsste geändert und die umfangreichen Erholungsgebiete für Travemünde ergänzt werden. Das genannte Konzept sollte auch in den Quellenangaben am Ende der Begründung aufgeführt werden.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Begründungen und der Umweltbericht werden entsprechend angepasst*	berücksichtigen
II. Eingriff in die Natur 1.7 Gebäudehöhe an der Wasserlinie reduzieren; Vogelschlag berücksichtigen Die Gebäude sind auch in Wassernähe recht hoch geplant, ein Gebäude soll sogar 6 Geschosse (22 m) hoch werden, obwohl es nur ca. 20 m von der Wasserlinie entfernt geplant ist. Zum Schutz des Landschaftsbildes und vor weitreichenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ist die Gebäudehöhe an dieser Stelle auf weiträumige Beeinträchtigungen hin zu überprüfen. Möglicherweise liegen Ansichtenpläne vor, die den B-Plan-Unterlagen nicht beiliegen. Bei dieser Höhe ist auch in besonderem Maße auf die Vermeidung von Vogelschlag zu achten; die Travemündung ist eine bekannte und bedeutende Vogelzuglinie. • Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist im weiteren Verfahren genauer zu betrachten, eine Visualisierung der geplanten Gebäude an der Wasserseite ist nach Einschätzung der UNB erforderlich. • Die unter dem Kapitel „Artenschutz“ erwähnte Broschüre „Vermeidung von Vogelschlag“ ist an solch exponierten Gebäuden in besonderem Maße zu beachten, geeignete In-	*Für den B-Plan: Die Höhenentwicklung wird i.W. als verträglich bewertet, das VI-geschossige Gebäude im Südwesten wird um ein Geschoss reduziert* Die aus dem in 2013 beschlossenen Masterplan weiterentwickelte Bebauung am Fischereihafen wurde im Gestaltungsbeirat der Stadt Lübeck vorgestellt. Ziel waren u.a. differenzierte Gebäudestellungen und –höhen, die sich an der Vielfältigkeit der gewachsenen Nachbarbebauung orientieren, die dort vorhandene Heterogenität aufnehmen und zwischen den unterschiedlichen Gebäudegrößen der Umgebung vermitteln. Das VI-geschossige Gebäude am Ende / Anfang der Hafenzone als Pendant zum Gebäude „Trave-Docks“ war konzeptionell gewollt und sollte an der geplanten Aufweitung / Platzsituation am Anfang / Ende der Sichtachse, im Zusammenspiel mit dem „Trave-Dock“ den Eingang bzw. Endpunkt des Gebiets markieren. Der Bereich des Fischereihafens besitzt heute keine herausragende Bedeutung für das Landschaftsbild. Der Parkplatz Auf dem Baggersand besitzt ebenfalls keine positive landschaftsbildprägende Bedeutung. Mit der Bebauung wird sich das Ortsbild in diesem Bereich verändern. Die Neubebauung fügt sich in das heterogene Umfeld ein und bildet gleichzeitig ein Quartier mit Wiedererkennungswert. Es entsteht mit der Nachbarbebauung eine	berücksichtigen

halte sind in die Festsetzungen des B-Plans zu übernehmen.	spannungsvolle städtebauliche Silhouette, die Travemünde ein „neues Gesicht“ an dieser für die Stadt wichtigen und exponierten Lage gibt. Aufgrund der mehrfach vorgetragenen Kritik an der v.g. VI-Geschossigkeit wird die Höhe nunmehr um ein Geschoss reduziert. Die Oberkante des Gebäudes im Südwesten wird auf +19,0 m üNHN festgelegt. Dies entspricht einer Höhe von ca. 17,0 m über OK Hafenzone. Das an dieser Stelle entfallende Volumen wird auf die anderen Gebäude verteilt. Schematische Ansichten der Höhenentwicklung werden als Anlagen der Begründung zum Bebauungsplan beigefügt. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass es sich um einen Angebotsbebauungsplan handelt. Die hochbaulichen Entwürfe werden im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren ausgearbeitet und dem Gestaltungsbeirat erneut vorgelegt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz* *Für den B-Plan: Hinweise zum vogelfreundlichen Bauen in der Begründung ergänzen* Die Hinweise zum vogelfreundlichen Bauen mit Glas werden in die Begründung aufgenommen. Eine Festsetzungsermächtigung für die in der Broschüre genannten Beispiele wird aufgrund des vorgegebenen Festsetzungskataloges im BauGB nicht gesehen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
1.8 Keine Zustimmung der UNB zur geplanten Trassenführung der K 3-neu, mittige Durchschneidung des Dreieckswäldchens vermeiden; östlichen Waldrand erhalten Die UNB sieht eine Verkehrsführung, die zu einer Zerschneidung des Dreieckswäldchens führt, als vermeidbar an und lehnt diese an dieser Stelle ab. Die Verkehrsführung sollte so gewählt werden, dass sie entweder östlich vor dem Wäldchen oder aber weiter westlich als bisher geplant näher an der westlichen Spitze des Wäldchens erfolgt. Durch die jetzt gewählte Trasse wird das Waldstück nahezu mittig zerschnitten, was zu kleinen Restflächen führt, die schwerlich noch ein waldtypischen Binnenklima führen können, und die mit hohen rand-	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Trassenführung wird in Abwägung aller Belange als verträglich erachtet* Hinsichtlich der Trassenführung und der mittigen Zerschneidung des Dreieckswäldchens wird auf die Ausführungen unter Nr. 1.1 verwiesen. *Für den B-Plan: die Eingriffe im östlichen Randbereich werden als vertretbar erachtet* Die geplante Fuß-/Radwegeverbindung greift in den östlichen Randbereich des Dreieckswäldchens ein. Nach einem Sturm im Winter 2014 / 2015 wurden hier aber bereits aus Gründen der Ver-	nicht berücksichtigen

lichen Störungen belastet werden. Außerdem ist im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung zu erwarten, dass durch Baunebenarbeiten, Freihaltung von Leitungstrassen, Baustellenbewegungsstreifen und erhöhten Anforderungen an die Verkehrssicherheit erhebliche Folge-Eingriffe an allen zukünftigen Randbereichen zu erwarten sind. Die Verkehrsführung am Westrand des Wäldchens ist so zu überarbeiten, dass Beeinträchtigungen vermindert werden. Verbleibende Beeinträchtigungen sind zu beurteilen und auszugleichen. Nach Einschätzung der UNB sind über die direkte Beeinträchtigung durch Überbauung hinaus je 10 m Tiefe verbleibende Waldfläche hinaus Beeinträchtigungen vollständig, im Abstand 10 – 20 m Tiefe zu 50 % der betroffenen Fläche auszugleichen. Bei genauem Kartenvergleich fällt außerdem auf, dass auch die geplante Verkehrsfläche am Ostrand in den Bestand des Wäldchens eingreift. Waldränder sind aber besonders wichtige und gleichzeitig besonders empfindliche Bereiche, weil sie den Kernbereich vor Beeinträchtigungen schützen und die Kernzonen sich auf den Schutz durch den Waldrand eingestellt haben. Vom Waldrand plötzlich freigestellte Waldflächen sind sowohl durch erheblichen Lichteinfall als auch durch die plötzlich gravierend veränderte Windexposition besonders im Bestand bedroht. Der schwerwiegende Eingriff ist durch eine geringe Umplanung vermeidbar. Die östliche Verkehrsfläche des Dreieckswäldchens ist so umzuplanen, dass der Waldrand erhalten bleibt.	kehrssicherungspflicht diverse größere Bäume durch den Bereich Stadtgrün und Verkehr gefällt. Der eigentliche Waldrand ist in der Örtlichkeit so nicht mehr existent. Der Eingriff wird somit als vertretbar bewertet. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
<u>1.9 Zu fällende Bäume sind im B-Plan darzustellen</u> In den Unterlagen sind weitere Bäume erwähnt, die auch außerhalb der Waldflächen gefällt werden sollen. Diese Bäume sind im B-Plan entsprechend darzustellen. Zur Behandlung von Bäumen in B-Plänen gibt es folgende Möglichkeiten: 1. Bäume, die eindeutig erhalten bleiben sollen, sind als "zu	*<u>Für den B-Plan: Die zu fällenden Bäume werden in einer Nebenzeichnung im Bebauungsplan dargestellt</u>* Im Bebauungsplan ist folgender Umgang mit Bäumen vorgesehen: • Die Birken entlang der Travemünder Landstraße sollen erhalten werden. Der Erhalt wird planungsrechtlich durch eine flächige Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB gesichert. • Die im Bereich Dreickswäldchen zu erhaltenden Bäume und Gehölze werden durch die flächige Festsetzung von Wald bzw.	teilweise berücksichtigen

erhalten" festzusetzen. Folge: Bäume sind durch B-Plan und durch Baumschutzsatzung (BSS) geschützt. 2. Bäume, die zweifelsfrei beseitigt werden müssen, sind als "nicht zu erhalten" in Karte und/oder Text zu kennzeichnen, Folge: Für das Fällen dieser Bäume findet die BSS im weiteren Verfahren keines Anwendung, weil diese Bäume gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 4 der Baumschutzsatzung nicht bzw. nicht mehrgeschützt sind und der B-Plan für die Beseitigung schon einen entsprechenden Ausgleich festgesetzt hat. Die Ersatzpflanzung ist ggf. im Baugenehmigungsverfahren baurechtlich festzusetzen. 3. Bäume, deren Erhalt von weiteren Planungen und Verfahren abhängig ist, sind weder der eine noch der anderen o. g. Stufe zuzuordnen. Zur klareren Darstellung können diese Bäume als "Bestand" dargestellt werden. Folge: Die BSS findet weiterhin Anwendung, d.h. dass hierfür im Bedarfsfall Fällanträge bzw. Anträge auf Ausnahmen oder Befreiungen nach § 5 der Baumschutzsatzung zu stellen sind und der Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz über die Erteilung einer Genehmigung nach Prüfung des jeweiligen Einzelfalls zu entscheiden hat. Die Darstellung der vorhandenen und der zu fällenden Einzelbäume ist in der Karte entsprechend zu ergänzen. Danach kann geprüft werden, ob einzelne Bäume durch Veränderungen der Planung erhalten bleiben können.	Öffentlicher Grünfläche gesichert. Ein Erhalt von Einzelbäumen auf der Waldfläche ist nicht erforderlich, da hier ein ausreichender Schutz gemäß Landeswaldgesetz besteht. Die verbleibenden Einzelbäume innerhalb der als „Öffentliche Grünfläche“ festgesetzten Fläche befinden sich auf einem städtischen Grundstück. Pflege und Umgang mit den Bäumen obliegt somit der Stadt. Zudem sind die Bäume nach BSS geschützt. Sämtliche andere Bäume / Gehölze nördlich der Travemünder Landstraße, im Randbereich des Parkplatzes Baggersand sowie auf der Südseite der Straße Auf dem Baggersand werden im Zuge der Neuordnung und –bebauung entfallen. Die zweifelsfrei zu beseitigenden Bäume / Gehölze werden in einer Nebenzeichnung auf der Plankarte des Bebauungsplanes dargestellt. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
<u>1.10 ebenerdige Parkplätze durch doppelstöckige Parkpalette ersetzen; umweltschonende Bodenbefestigung und Mindestbegrünung vorsehen; Aussagen zur Beleuchtung ergänzen</u> Am Westrand des Planungsgebietes sollen in großem Umfang Gehölzflächen beseitigt und für flächenhaftes Parken genutzt werden. Die Beseitigung dieser Gehölze stellt einen erheblichen Eingriff dar und wird das Landschaftsbild in diesem Bereich trotz der vorgesehenen randlichen Pflanzung erheblich	*<u>Für den B-Plan: Der Bau einer Parkpalette ist nicht realisierbar</u>* Auf Ebene des Bebauungsplanes erfolgt die Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung. Die genaue Detaillierung und Ausgestaltung ist im Rahmen der Ausführungsplanung umzusetzen. In der Anlage 1 zur Begründung ist jedoch das Städtebauliche Konzept aufgenommen. Hier ist die Unterteilung der Fläche in Pkw-Parkplätze und Wohnmobil-Parkplätze dargestellt. Der Bau einer den Flächenbedarf mindernden Parkpalette ist aus	nicht berücksichtigen

verändern. Nicht auszuschließen sind auch deutliche Beeinträchtigungen des Lokalklimas. Die Flächen sind bisher nahezu vollständig bewaldet. Die Bestände binden Stäube, kühlen durch Beschattung am Tag, erzeugen Frischluft durch Fotosynthese und mindern Lärm. Zukünftig sollen großflächig befestigte und versiegelte Stellplatzflächen unterschiedlicher Zweckbindung entstehen. Die Ausgestaltung ist bisher nicht konkret dargestellt. Eine innere Begrünung ist nichtdargestellt und offenbar auch nicht vorgesehen. Durch das flächenhafte Parken werden wertvolle Biotop- und Waldfläche für eine Nutzung zerstört, die nur wenige Monate im Jahr erfolgt. Durch das ebenerdige Parken wird darüber hinaus die Fläche nichtintensiv genutzt. Die UNB hält es im Sinne des Bodenschutzes und der Eingriffsminimierung trotz der wirtschaftlichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung weiterhin für sinnvoll, Parken auf 2 oder mehreren Ebenen zu planen und umzusetzen und damit wertvolle Boden- und Biotopflächen zu erhalten. Sollte dies weiterhin nicht geplant werden, sollte mindestens die Parkplatzfläche durch Gehölze stark gegliedert werden (Lübecker Standard ist ein Baum pro 6 Parkplätze). Der Boden sollte befestigt, aber wasserdurchlässig und mit offenen Bodenanteilen so geplant werden, dass sowohl Wasser versickern als auch eine Mindestbegrünung der offenen Bodenflächen mit an die Nutzung angepasster Vegetation möglich ist. Dazu bieten sich je nach Intensität für die Parkplätze außerhalb der Fahrstraßen umweltschonendere Bauweisen wie z. B. Kunststoffwabengitter, Rasengittersteinsysteme oder Schotterrasen an. Mit einer entsprechenden Ausgestaltung kann sowohl die Beeinträchtigung des Grundwassers als auch des Kleinklimas deutlich reduziert werden. Es gibt keine Aussagen zur Beleuchtung der geplanten Parkplätze. Beleuchtung kann eine weitere erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Artenschutzes sein. Aus Sicht der UNB ist Beleuchtung möglichst zu vermeiden. Sollte	Kostengründen nicht realisierbar. Die Umwandlung der vorhandenen Waldflächen ist auf Grundlage des LWaldG und in Abstimmung mit der Unteren Forstbehörde im Verhältnis 1:2 zu kompensieren. Das Landschaftsbild wird sich im Bereich der derzeit vorhandenen Waldfläche verändern. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in diesem Bereich wird durch eine Eingrünung des Parkplatzes (Anpflanz- und Erhaltungsgebote, Ergänzung der dort vorhandenen Bäume) minimiert. Durch die nahen ausgedehnten Wasserflächen werden keine klimatisch bedenklichen Zustände erreicht werden. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan: einer multifunktionalen Nutzung der Parkplatzfläche wird Vorrang vor einer Begrünung eingeräumt</u>* Es ist vorgesehen die Parkplatzfläche vollständig zu versiegeln, um einerseits den Verkehrsansprüchen gerecht zu werden und andererseits die Fläche multifunktional (z.B. als Veranstaltungsort oder als Winterbootslager) nutzen zu können. Dies wird hinsichtlich der knappen Lagerflächen in diesem Bereich als eine vertretbare Lösung angesehen, da die Fläche in den Wintermonaten ansonsten untergenutzt wäre. Eine Festsetzung zur Stellplatzbegrünung innerhalb der Fläche soll dementsprechend nicht getroffen werden, um die Multifunktonalität nicht einzuschränken. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz* *<u>Für den B-Plan: Keine Vorgaben zur Befestigung und Beleuchtung in den Bebauungsplan aufnehmen</u>* Da die Fläche im städtischen Eigentum ist, wird keine Notwendigkeit für eine Festsetzung zur Befestigung bzw. Beleuchtung der Parkplatzfläche gesehen. Hier ist eine frühzeitige Abstimmung der Verkehrsbehörde sowie der unteren Naturschutzbehörde im Zuge der Ausgestaltung der Parkplatzfläche notwendig, um den ökologischen und verkehrstechnischen Anforderungen gerecht zu werden. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	

dies nicht möglich sein, ist dies darzustellen, und die Beeinträchtigungen sind zu minimieren. Die Maßnahmen der Veröffentlichung "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" sind dann auf Übernahme zu prüfen, mögliche Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen sind zu übernehmen. Die Planung der Parkplatzflächen ist zu überarbeiten und sowohl in Hinblick auf „Parken auf mehreren Ebenen“ als auch in Hinblick auf umweltschonende Bodenbefestigung, Mindestbegrünung und Beleuchtung zu überarbeiten.		
1.11 Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind nicht ausreichend dargelegt Die gravierenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden nicht angemessen dargestellt. Die erheblichen Eingriffe durch die Beseitigung von insgesamt knapp 20.000 m^2 auf dieser relativ kleinen Fläche, die Durchschneidung des Dreieckswäldchens mit einer Straße und die Anschneidung mit einer Straße und einem Fußweg und die zusätzliche Beseitigung von knapp 50 Einzelbäumen führen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Die Beschreibung ist entsprechend zu ändern, die UNB geht von deutlich nachteiligen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes aus.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Begründung / Umweltbericht werden ergänzt* Das Landschaftsbild wird sich im Bereich der derzeit vorhandenen Waldfläche verändern. Die Waldfläche ist bereits heute von Verkehrstrassen (Straßen, Eisenbahnstrecke) umgeben und somit vorbelastet. Eine gravierende Beeinträchtigung wird aufgrund der vorherrschenden Prägung nicht gesehen. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild in diesem Bereich werden durch Eingrünung des Parkplatzes (Anpflanz- und Erhaltungsgebote, Ergänzung der dort vorhandenen Bäume) minimiert. Da das Plangebiet derzeit fast vollständig versiegelt ist und die Bereiche Fischereihafen und Baggersand keine positive landschaftsbildprägende Bedeutung haben, wird durch die Bebauung keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes gesehen. Mit der Bebauung wird eine Veränderung des Ortsbildes in diesem Bereich einhergehen. Die Bebauung fügt sich in das heterogene Umfeld ein und bildet gleichzeitig ein identitätsstiftendes Quartier mit Wiedererkennungswert. Es entsteht nunmehr mit der Nachbarbebauung eine spannungsvolle städtebauliche Silhouette, die Travemünde ein „neues Gesicht“ an dieser für die Stadt wichtigen und exponierten Lage gibt. Begründung und Umweltbericht werden ergänzt.	berücksichtigen
1.12 Die Eingriffs-Ausgleichsberechnung ist zu korrigieren Die Berechnung kann mangels Unterlagen dazu nicht überprüft werden; die UNB geht aber davon aus, dass die Berechnung	*Für den B-Plan: Die Eingriffs-Ausgleichsberechnung wird angepasst* Die Eingriffs- Ausgleichsberechnung wird entsprechend der Stel-	berücksichtigen

korrekt durchgeführt worden ist und dass auch zulässige Versiegelungen durch Nebenanlagen in der Eingriffsberechnung berücksichtigt worden sind. In der Tabelle 7 (Begründung B-Plan) ist die Beeinträchtigung des Bodens durch Neuversiegelung und der erforderliche Ausgleich dafür bilanziert. Die Neuversiegelung bisher unversiegelter Flächen ist dort in Übereinstimmung mit dem entsprechenden Erlass mit dem Ausgleichsfaktor 0,5 bilanziert. Die Vollversiegelung bisher teilversiegelter Flächen ist dort mit dem Ausgleichsfaktor 0,15 vorgesehen. Der entsprechende Erlass sieht diesen Fall so nicht vor. In sinngemäßer Anwendung muss hier jedoch der Ausgleichsfaktor auf 0,2 erhöht werden. Dies basiert auf den Basiswerten des Erlasses: Danach müssen Vollversiegelungen im Verhältnis 1 :0,5, Teilversiegelungen im Verhältnis 1 : 0,3 ausgeglichen werden. Aus der Differenz von 0,2 zwischen diesen beiden Verhältniszahlen ergibt sich die verbleibende Wertigkeit, die im Erlass der Teilversiegelung zugeschrieben wird. Folglich muss bei einer Vollversiegelung von bisherigen Teilversiegelungen im Verhältnis 1 : 0,2 ausgeglichen werden. Der tatsächliche Unterschied ist hier voraussichtlich gering, sollte aber zur Klarheit und Durchgängigkeit auch für weitere Verfahren entsprechend angepasst werden. In der Ausgleichsbilanzierung „Teilversiegelung in Vollversiegelung“ ist der Ausgleichsfaktor von0,15 in 0,2 zu ändern. In Tabelle 9 sind die beeinträchtigten Randzonen entsprechend zu ergänzen (siehe oben unter dem Punkt „Zur Verkehrsführung und zur Beseitigung von Wald (Dreieckswäldchen) und zur Eingriffsbeurteilung“. Im Punkt 7.4.4. Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen und in der Tabelle 12 (Begründung B-Plan) sind die Anrechenbarkeiten der Kompensationsmaßnahmen innerhalb des B-Plan-Gebietes dargestellt. Die dort angegebenen Zahlen sind an die Zahlen des aktuellen Erlasses anzupassen. Danach kann der Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen verringert werden um „<u>die Hälfte der Flächen beg-</u>	lungnahme geändert. Die Bilanzierung wurde im Hinblick auf die Faktoren zum Schutzgut Boden angepasst. Es ergeben sich dabei nur Änderungen für den Teilbereich Süd. Dort entsteht ein Ausgleichsbedarf von 2.889 m² statt vorher 2.743 m². Damit entsteht ein Mehrbedarf von 146 m² Kompensationsfläche. Der Faktor für die Berücksichtigung der Fläche für die Dachbegrünung wurde in der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung von 75% auf 50% angepasst. Die Kompensation für Eingriffe in das Schutzgut Boden ist nach den o.a. Anpassungen weiterhin innerhalb des Geltungsbereiches durch Dachbegrünungsmaßnahmen möglich. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	

<u>rünter Dächer</u> (statt 75%). <u>Die Ermäßigung sollte jedoch nicht mehr als die Hälfte des ermittelten Flächenbedarfs betragen.“</u> Nach Berechnung der UNB sind damit auf der Basis der im Umweltbericht dargestellten Angaben die Minimierungen durch Dach- und Tiefgaragenbegrünung für Nord und Süd zusammen gerechnet mit max. 3.994 m^2 ausgleichsmindernd anrechenbar. Dabei ist die oben genannte Änderung des Ausgleichsfaktors „Teilversiegelung“ in 0,2 bereits mit berechnet. Der Text unter 7.4.4 ist entsprechend anzupassen, Tabelle 12 ist entsprechend neu zu berechnen.		
<u>1.13 Ein Monitoring sollte vorgesehen werden</u> Ein Monitoring ist offenbar bisher nicht vorgesehen. Aus Sicht der UNB ist mindestens die Entwicklung der zu erhaltenden Wald- und Gehölzflächen und die tatsächliche Herstellung der Dachbegrünungen, der Tiefgaragenbegrünungen, der Gehölzpflanzungen sowie der artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen zu beobachten.	*<u>Für den B-Plan: Monitoring wurde mit der UNB einvernehmlich festgelegt</u>* Das Monitoring wurde in Absprache mit der UNB mittlerweile detailliert festgelegt, um die fachlich richtige Entwicklung der Pflanz- und Ausgleichsmaßnahmen zu kontrollieren. Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen: - Kontrolle des Schutzes wertvoller Bereiche und Gehölzstrukturen während der Bauphase; - Stichprobenhafte Überprüfung der zum Erhalt festgesetzten Gehölze, der anzupflanzenden Eingrünungen sowie der Dach- und Tiefgaragenbegrünung. Eine Erfolgskontrolle, ob die ökologische Kompensationsmaßnahme die vorgesehene Zielrichtung auch tatsächlich erreicht und somit ein Vollausgleich entsteht muss in diesem Fall nicht gesondert überprüft werden, da Ökokonten bei Abbuchung sowieso durch die UNB überprüft werden müssen. Bei der Herstellung der Dachbegrünungen, Tiefgaragenbegrünungen und den artenschutzrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. dem Aufhängen von Fledermauskästen handelt es sich um Herstellungs- bzw. Funktionskontrollen durch hierfür qualifizierte Fachleute. Die Fertigstellungspflege (i.d.R. 3 Jahre) ist im Zuge der Baumaßnahme selber zu kontrollieren. Für die weitere Erfolgskontrolle wird zunächst ein Abstand von etwa 2 Jahren, später dann 5 Jahren als sinnvoll angesehen, um die zeitliche Entwicklung/Qualität und die	berücksichtigen

	Auswirkungen der Pflegemaßnahmen beurteilen zu können. Falls Defizite festgestellt werden, könnten im Umfeld ggf. zusätzliche Ersatzmaßnahmen erwogen werden. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
III. Artenschutz und Natura 2000 1.14 Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorlegen; Festsetzungen zur Minimierung von Beeinträchtigungen für Vögel, Fledermäuse etc. aufnehmen Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag befindet sich gemäß Anmerkung in 7.2.2.4 der Begründung zum B-Planentwurf derzeit in Bearbeitung und liegt noch nicht vor. Eine abschließende Beurteilung der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten und erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotsverstößen ist deshalb vorerst noch nicht möglich. Die Travemündung und ihre Uferbereiche dienen jährlich Hunderttausenden von Vögeln als Leitlinie während der Zugzeiten oder bei täglichen Flügen zwischen Ostsee und Traveförde. Im Planungsgebiet ist entsprechend mit einer erhöhten Konzentration von durchfliegenden Vögeln zu rechnen. Zur Vermeidung von anlagebedingten Tötungen von Vögeln aufgrund von Kollisionen an Glasfenstern, transparenten Balkonbrüstungen oder spiegelnden Fassaden sowie zur Minimierung von Beeinträchtigungen von Vögeln, Fledermäusen und nachtaktiven Insekten durch Licht sind daher planungsrechtliche bzw. baugestalterische Festsetzungen erforderlich. Hinweise sind der Broschüre" Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" zu entnehmen (http://www.vogelglas.info/public/leitfaden-voegel-und-glas_dt.pdf). Sie basiert auf den neuesten wissenschaftlichen Untersuchungsergebnissen und wird vom Bundesamt für Naturschutz bzw. der Obersten Naturschutzbehörde des Landes Schleswig-Holstein empfohlen.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag wird zum Entwurf vorgelegt* Da es sich in diesem Beteiligungsschritt noch um einen frühzeitigen Verfahrensschritt handelte, gab es noch keine abschließende Ausführung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages. Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag liegt mittlerweile vor und wird in den Entwurf des Umweltberichts eingearbeitet. *Für den B-Plan: Hinsichtlich der Minimierung der Beeinträchtigungen von Tieren werden die Begründung und die Festsetzungen ergänzt* In der Begründung soll auf die Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ hingewiesen werden. Zudem wird folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen: Zur Vermeidung der Störung lichtempfindlicher Tiere (Vögel, Fledermäuse, nachtaktive Insekten) sind für die Außenbeleuchtung insektenfreundliche Leuchtmittel mit geringst möglicher Störwirkung zu verwenden, wie z.B. LED-Leuchten mit gelblichem Licht und bis zu 3.000 Kelvin Lichttemperatur. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
1.15 Redaktionelle Anmerkungen In der Begründung zum B-Planentwurf widersprechen sich die	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Begründungen werden korrigiert*	berücksichtigen

angegeben Artenzahlen für Vögel im Text auf S. 62 (33 Vogelarten) und in der Tabelle 1 auf S. 63 (36 Vogelarten). In den Tabellen 1 (S. 63), 2 (S.65) und 3 (S. 66) sind die wissenschaftlichen Artnamen überwiegend falsch geschrieben (ohne Leerzeichen zwischen Gattungsnamen und Epitheton, z.B. „Turdusmerula“ statt korrekt „Turdus merula“; bei Elster, Gartenrotschwanz, Gimpel, Mauersegler und Zaunkönig fehlen jeweils die Epitheta). Die richtige Schreibweise ist den Tabellen 12 und 13 der „Zusammenfassung der faunistischen Fachgutachten 2012 bis 2014“ (BIOPLAN 2015) zu entnehmen. In Tabelle 3 (S. 66) sind die Angaben zur Rote Liste Status gemäß RL SH nicht aktuell. Die Angaben sollten entsprechend der neuen Roten Liste (BORKENHAGEN 2014) aktualisiert werden. Die Begründung zur F-Planänderung ist ggf. entsprechend den o.g. Anmerkungen zur B-Plan-Begründung zu überarbeiten.	Der Umweltbericht wird entsprechend angepasst.	
1.16 Keine Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten Die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsstudie (LUTZ 11.11.2015) sind plausibel. Demnach sind keine durch die Bebauungsplanung verursachten erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000 – Gebietenin ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen*	zur Kenntnis nehmen
IV. Immissionen 1.17 Auf den Lärmaktionsplan ist ergänzend hinzuweisen Zunächst weist der Immissionsschutz darauf hin, dass das WA 2 im nördlichen Bereich an die Travemünder Landstraße grenzt, die als eine Hauptverkehrsstraße mit mehr als 8.000 Fahrzeugen pro Tag in den Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck (vom 20.12.2013) gemäß den §§ 47a-f BImSchG aufgenommen wurde. Ziel des Lärmaktionsplans ist es u.a. die Auswirkungen des Lärms zu erfassen, ihnen entgegenzuwirken und vorzubeugen. Einerseits ist die Entwicklung von Wohnraum im innerstädtischen Bereich zu begrüßen, jedoch werden durch den Bau von neuen Wohnungen in diesem Bereich auch	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Begründungen und der Umweltbericht werden ergänzt* In der Begründung und im Umweltbericht wird der Lärmaktionsplan ergänzend aufgeführt. Das Plangebiet besitzt aufgrund seiner Nähe zur Travemünder Altstadt, seinem Wasserbezug und aufgrund der guten ÖPNV-Erschließung sowie der Lage in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich eine besondere Lagegunst für Wohnnutzungen. Die Planung entspricht dem Ziel der Hansestadt Lübeck, den innerstädtischen Wohnungsbau zu aktivieren. Anstelle von Neubauten im Außenbereich am	berücksichtigen

neue Lärmbetroffenheiten entgegen den o.a. Zielen des Lärmaktionsplans geschaffen. Auf den aktuellen Lärmaktionsplan sollte in der Begründung bzw. im Umweltbericht zumindest hingewiesen werden.	Stadtrand soll daher durch Aktivierung innerstädtisch untergenutzter Flächen benötigter Wohnraum gefördert werden. Dieses besondere Ziel der Innenentwicklung wird ausdrücklich vom Gesetzgeber begrüßt und ebenfalls gefördert (siehe § 1a Abs. 1 und § 13 a BauGB). Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen solchen innerstädtischen Bereich, der allerdings bereits heute deutlich durch Verkehrslärm und Gewerbelärm belastet ist. Unter Berücksichtigung der genannten städtebaulichen Gegebenheiten wird an den Planungszielen festgehalten und es wird ein allgemeines Wohngebiet sowie Sondergebiet „Hafenquartier“ festgesetzt. Eine mögliche Beeinträchtigung von Wohnnutzungen durch Verkehrs- und Gewerbelärm wurde im Vorfeld in einem entsprechenden Gutachten untersucht. Dabei wurden die vorhandenen und durch den Bebauungsplan induzierten Verkehrsbelastungen und der Hafen- und Gewerbelärm sowie deren Auswirkung auf die geplante und vorhandene Wohnbebauung berücksichtigt und beurteilt. Die vorgesehene Entwicklung der Flächen zu urbanen Wohnbauflächen beinhaltet im vorliegenden Fall eine erhöhte Verkehrslärmbelastung aus vorhandenen Straßen, die durch passive Schallschutzmaßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt werden, gemindert werden soll. Aktive Lärmschutzmaßnahmen scheiden aus, da eine Verlagerung der Verkehrsströme nicht möglich ist und der Bau einer Lärmschutzwand weder verhältnismäßig noch städtebaulich vertretbar ist. Um eine ausreichende Wohnruhe in den Gebäuden sicherzustellen, setzt der Bebauungsplan entsprechende Lärmschutzmaßnahmen fest. Zum Entwurf werden die Festsetzungen zum vorbeugenden Immissionsschutz ergänzt und angepasst.	
1.18 Ruhige Achsen Rönnau und Moorbek im Umweltbericht ergänzen; öffentlichen Grünzug entwickeln Zudem befindet sich in unmittelbarer Nähe des Plangebietes die ruhige Achse „Rönnau und Moorbek“ (siehe Karte Anlage 1), welche gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG vor einer Zunahme des Lärms zu schützen ist. Der Bereich UNV bittet daher um	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Der Umweltbericht wird hinsichtlich der ruhige Achsen Rönnau und Moorbek ergänzt* Die Darstellung der ruhigen Achse „Rönnau und Moorbek“ sowie diesbezügliche Ausführen sollen in den Umweltbericht übernommen werden. *Für den B-Plan: Ein öffentlicher Grünzug widerspricht dem Hafen-*	berücksichtigen nicht berücksichtigen

eine entsprechende Ergänzung im Umweltbericht. Es wird darauf hingewiesen, dass alle ruhigen Gebiete gem. der EU-Umgebungslärmrichtlinie unter 3.3.1 des Lärmaktionsplans zur Mitteilung an die EU gem. §47 d Abs. 7 BImSchG der Hansestadt Lübeck vom 20.12.2013 aufgelistet sind. Im Zuge der Neuplanungen würde sich auch eine Erweiterung der o.g. ruhigen Achse sehr gut anbieten. Wie bereits in der vorangehenden landschaftsplanerischen Stellungnahme angemerkt wurde, wird an mehreren Textstellen erwähnt, dass die Durchgängigkeit für Fußgänger und Radfahrer in Nord-Süd-Richtung gewährleistet werden soll, bislang aber keine konkreten Planungen erkennbar sind. Der Immissionsschutz schließt sich daher dem Vorschlag der Landschaftsplanung an, für Fußgänger und Radfahrer eine attraktive Grünverbindung innerhalb und im Randbereich des Plangebiets zu schaffen.	*charakter* Ziel ist es innerhalb des Quartiers angemessene Wegeverbindungen sowie eine Vernetzung mit dem Umfeld zu schaffen. Die geplanten Wegeverbindungen werden so ausgestaltet, dass sie den Anforderungen von Fußgängern, Radfahrer, Touristen und Bewohnern gerecht werden. Auf die Prüfung und Abwägung unter Punkt 1.2 wird verwiesen. *für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
1.19 Hinweis auf Gesundheitsgefährdung bereits unterhalb der Sanierungsgrenzwerte In der Begründung (z.B. Seite 48) wurde erwähnt, dass „die Sanierungsgrenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts innerhalb des Plangeltungsbereiches nicht erreicht wurden“. Bezugnehmend auf diese Aussage möchte der gesundheitliche Umweltschutz / Immissionsschutz im Rahmen der gesundheitlichen Vorsorge noch auf Folgendes hinweisen: Nach geltender Rechtsauffassung ist zwar oberhalb dieser Grenze (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts)die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht. Jedoch besteht nach den derzeitigen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung bereits oberhalb dieser Werte (bei einer Dauerbelastung) eine hochgradige Gesundheitsgefährdung. Des Weiteren kann davon ausgegangen werden, dass schon Dauerbelastungen von 65 dB(A) tagsüber bzw. von 55 dB(A) nachts mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken können. Es kann also schon in diesem Schwellenbereich eine erhöhte Gesundheitsgefährdung vorliegen. Demzufolge sollten bei Neuplanungen aus Vorsorgegründen die Werte von 65 dB(A) tags und 55	*Für den B-Plan: die Wiedernutzbarmachung von innenstadtnahen Flächen entspricht den Zielen der Stadt und des Umweltschutzes; die Begründung wird ergänzt* Das Plangebiet besitzt aufgrund seiner Nähe zur Travemünder Altstadt, seinem Wasserbezug und aufgrund der guten ÖPNV-Erschließung sowie der Lage in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich eine besondere Lagegunst für Wohnnutzungen. Die Planung entspricht dem Ziel der Hansestadt Lübeck, die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen durch Nachverdichtung und Flächenrecycling zu verringern. Dieses besondere Ziel der Innenentwicklung wird ausdrücklich vom Gesetzgeber begrüßt und gefördert (siehe § 1a Abs. 1 und § 13 a BauGB). Im vorliegenden Fall bedeutet dies jedoch den Umgang mit einer Vorbelastung aus Verkehrs-, Gewerbe- und Hafenlärm. Eine mögliche Beeinträchtigung der künftigen Wohnnutzungen durch Verkehrs-, Gewerbe- und Hafenlärm wurde im Vorfeld in einem entsprechenden Gutachten untersucht. Um eine ausreichende Wohnruhe in den Gebäuden und die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 sicherzustellen, setzt	berücksichtigen

dB(A) nachts als kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen herangezogen werden. Der Bereich UNV bittet um eine entsprechende Ergänzung in der Begründung und um Berücksichtigung.	der Bebauungsplan entsprechende Schallschutzmaßnahmen fest. Aktive Schallschutzmaßnahmen scheiden aus, da der Bau einer Lärmschutzwand weder verhältnismäßig noch städtebaulich vertretbar ist. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der vorherrschenden gewerblichen und hafenaffinen Prägung mit einhergehender Belastung und vor dem Hintergrund, dass die Grundzüge der Planung diesen Milieu-Erhalt bzw. dessen Entwicklung gewährleisten sollen, ist von keiner unzumutbaren Geräuschbelastung auszugehen. Die Begründung soll durch folgenden Passus ergänzt werden. *Es wird darauf hingewiesen, dass bereits Dauerbelastungen von 65 dB(A) tagsüber bzw. von 55 dB(A) nachts die Wahrscheinlichkeit einer Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken können.* *<u>für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
<u>1.20 Die höheren Anforderungen an die Luftqualität in Seeheilbädern wurden nicht ausreichend berücksichtigt</u> Die Luftschadstoffuntersuchung von LAIRM CONSULT (16.11.2015) hat Jahresmittelwerte für die Schadstoffe SO2, NO2, PM10, PM2,5 und Benzol ermittelt, die unterhalb der vorgegebenen Grenzwerte der 39. BImSchV liegen. In der Begründung zum Bebauungsplan wird daraus auf Seite 47 gefolgert, dass Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich sind. Für Seeheilbäder gelten jedoch (auch außerhalb des Kurgebietes) höhere Anforderungen an die Luftqualität. Der Deutsche Heilbäderverband definiert Vorsorgewerte für die Luftqualität, wobei die gesetzlich festgesetzten Langzeitgrenzwerte zum Schutz der Allgemeinbevölkerung vor Gesundheitsgefahren in der Regel in allen Bereichen des Kurortes zu weniger als 60 %ausgeschöpft werden dürfen (Vorsorgewert). Bewertet man die Ergebnisse der gutachterlichen Stellungnahme aus diesem Blickwinkel, lautet das Ergebnis wie folgt: Die Vorsorgewerte für NO2 und PM2,5 werden in vielen Bereichen des Planungsgebietes überschritten. Quellen für diese	*<u>Für den B-Plan: Die Begründung wird hinsichtlich der höheren Anforderungen an die Luftqualität in Seeheilbädern ergänzt</u>* Für Seeheilbäder gelten (auch außerhalb des Kurgebietes) höhere Anforderungen an die Luftqualität. Bewertet man die Ergebnisse der gutachterlichen Stellungnahme aus diesem Blickwinkel, so werden die Vorsorgewerte für NO2 und PM2,5 in vielen Bereichen des Planungsgebietes überschritten. Quellen für diese Schadstoffe sind vornehmlich Verbrennungsprozesse, z.B. Verkehrs- und Heizungsemissionen. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung aus den geplanten Nutzungen ist nicht auszuschließen und kann nicht umgangen werden. Die durch den Bebauungsplan induzierten zusätzlichen Verkehrsimmissionen und andere Immissionen werden aber als nicht so gravierend eingestuft, als dass sie zusätzliche relevante Luftschadstoffbelastungen im Plangebiet hervorrufen. Insbesondere in den als Seeheilbad prädikatisierten Bereichen (z.B. Kurpark) sind keine relevanten Veränderungen der Luftqualität durch das Planvorhaben zu erwarten. Eine Gefährdung der Einstufung als Seeheilbad wird für Travemünde nicht gesehen. Im Plangebiet werden die Richtwerte für das Verkehrszentrum in Seeheilbädern für NO2 und PM2,5 an der Straßenrandbebauung	klarstellen, berücksichtigen

Schadstoffe sind vornehmlich Verbrennungsprozesse, z.B. Verkehrs- und Heizungsemissionen. Es ist also angeraten, im Zuge des Planverfahrens zusätzliche Luftschadstoffbelastungen im Plangebiet zu minimieren(Minimierung von Verkehrs- bzw. Heizungsemissionen) und Vegetation zu erhalten(insbesondere Gehölzflächen), wenn der Titel Seeheilbad für Travemünde langfristig erhalten bleiben soll.	im Rahmen der Rundungsgenauigkeit eingehalten. Vor diesem Hintergrund wird in der Abwägung an den Planungszielen festgehalten. Planungsrechtliche Vorgaben zur Eingrünung der neuen Parkplätze sowie Begrünung der Tiefgaragen minimieren den Eingriff. Die Begründungen werden entsprechend angepasst, auf die höheren Anforderungen der Luftqualität für Seeheilbäder wird hingewiesen. *<u>für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
<u>1.21 Dem Bau der Ersatz-Parkplätze wird von der UNB aus gesundheitlicher Sicht nicht zugestimmt; Begrünung im Gebiet ist zu befördern</u> Das Plangebiet weist derzeit, wie im Umweltbericht bereits erörtert, keine guten bioklimatischen Verhältnisse auf. Aufgrund der vorherrschenden Windrichtung erfolgt die derzeitige Frischluftzufuhr aus Richtung Süd-West ins Plangebiet. Deshalb haben die an die Travemünder Landstraße angrenzenden Wald- bzw. Grünflächen eine hohe Bedeutung für die bioklimatische Situation im Plangebiet (Anbindung von Kaltluftquellgebieten). Der Erhalt des Grün- und Freiflächenanteils und die Vermeidung von Emissionsquellen im Volumenstrom der Frischluftzufuhr ist deshalb besonders wichtig, um die Auswirkung des Bauvorhabens auf die kleinklimatischen Verhältnisse zu minimieren. Die Umwandlung von Wald- in Parkfläche hat deshalb entgegen der Darstellung im Umweltbericht eine negative Auswirkung auf das Kleinklima im Plangebiet. Deshalb wird diesem Ansatz aus gesundheitlicher Sicht nicht zugestimmt. Der Zunahme des Versiegelungsgrades im Plangebiet bis zu einer faktischen GRZ von 1,0 bzw. 0,8 ist aus gesundheitlicher Sicht ebenfalls nicht zu befürworten, denn das Siedlungsgebiet besitzt aufgrund der nicht günstigen bioklimatischen Verhältnisse eine hohe Empfindlichkeit gegenüber nutzungsintensiveren Eingriffen. Anstatt die Versiegelung zu erhöhen, sind Begrünungen(Freiflächen, Dächer, Fassaden) im Gebiet zu	*<u>Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Das öffentliche Interesse an Wohnungsbau überwiegt; das Planungskonzept wird fortgeführt</u>* Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung, der Stärkung des Innenbereiches und der Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich sowie der weiteren Attraktivierung und Qualifizierung des Fischereihafens und der Stärkung Travemündes als Tourismus-, Wohn- und Arbeitsstandort wird der Entwicklung/ Neugestaltung des Quartiers eine wichtige Rolle zugesprochen. Aufgrund des dringenden Bedarfs an Wohnungen in Lübeck wird an der Entscheidung festgehalten, den Parkplatz Baggersand als Wohnbauflächen zu entwickeln und nördlich der Travemünder Landstraße Ersatz-Parkplätze zu schaffen. Die bei der Revitalisierung der Flächen im Bereich Fischereihafen und Baggersand rechnerisch erreichte Grundflächenzahl von 1,0 und 0,9 wird i.W. aufgrund der dort vorgesehenen Garagengeschosse und privaten Erschließungswege erzielt. Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO ist eine generell mögliche Überschreitung durch Stellplätze und Nebenanlagen sowie durch Gebäudeteile unterhalb der Geländeoberfläche im Bebauungsplan zulässig. Insofern werden für die Teilgebiete Fischereihafen (SO 2, SO 3 und WA 1) sowie Baggersand (WA 2) weitergehende Überschreitungen zugelassen. Die rechnerisch möglichen Grundflächenzahlen werden als erforderlich und angemessen angesehen, um die städtebaulich gewünschte Neuentwicklung der untergenutzten und zum Teil brachgefallenen Flächen zu ermöglichen und dem Gebot nach § 1a Abs.	nicht berücksichtigen

fördern.	2 BauGB zur „Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen“ und der Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Flächen nachzukommen. Eine Inanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich würde erstmalige Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild bedeuten und gravierende Beeinträchtigungen mit sich bringen. Der Aktivierung von dieser untergenutzten und zum Teil brachliegenden Fläche wird auch bei vollständiger Versiegelung ein größeres Gewicht beigemessen, als der Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Die Grundstücke sind im Bestand bereits annähernd vollständig versiegelt, durch das Vorhaben wird diese Versiegelung nur marginal erhöht. Die hohe Dichte ermöglicht eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich. Die Baukörperfestsetzungen gewährleisten eine ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung der Wohnungen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse werden nicht beeinträchtigt. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die Begrünung der Garagengeschosse und die zwingende Dachbegrünung der Hauptgebäude am Fischereihafen, Anpflanz- und Erhaltungsvorgaben im öffentlichen Raum sowie durch die planungsrechtlich gesicherten Wald- und Grünflächen ausgeglichen. Die Wasserflächen der Trave haben eine zusätzliche klimaentlastende Funktion. Die Funktion des Waldes als Kaltluftquellgebiet wird ersatzlos aufgegeben. Durch die nahen ausgedehnten Wasserflächen werden jedoch keine klimatisch bedenklichen Zustände erreicht werden. In Abwägung der berührten Belange soll das Planungskonzept somit beibehalten werden.	
1.22 Thema Klimaschutz ist im Umweltbericht zu ergänzen Der allgemeine Klimaschutz wurde im Umweltbericht vergessen mit der Folge, dass mögliche Maßnahmen zur Verringerung der nachteiligen Auswirkungen der Planungen weder	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Begründung / Umweltbericht werden hinsichtlich Klimaschutz ergänzt*	berücksichtigen

erörtert noch Klimaschutzmaßnahmen in das Planwerk eingeflossen sind. Das entspricht nicht dem Gedanken des Baugesetzbuchs, welches den globalen Klimaschutz als Ziel definiert. Der Planungsgrundsatz des § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe f BauGB ist den Umweltbelangen zugeordnet und damit auch Gegenstand der Umweltprüfung im Sinne des § 2 Abs. 4 BauGB und des Umweltberichts im Sinne des § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB. Im Umweltbericht sollte untersucht werden: • der grundsätzliche Energiebedarf der künftigen Bebauung • die passive und aktive Nutzung der Solarenergie (z.B. Verschattung durch die reduzierten Maße für Abstandsflächen, Regelungen für Dachaufbauten) • Möglichkeiten einer Energieversorgung mit niedrigen Treibhausgas-Emissionen (z.B. Wärmenetze, Kraft-Wärme-Kopplung) • allgemeinen Anforderungen an eine energieeffiziente Bauweise Hier ist eine Überarbeitung notwendig, um Ansatzpunkte zum Klimaschutz in die vorliegende Planung zu integrieren. Diese haben zusätzlich den Vorteil, dass sie parallel der Verbesserung der Luftqualität(siehe oben) dienen.		
2. Hansestadt Lübeck, Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz - Untere Bodenschutzbehörde und Untere Wasserbehörde (Schreiben vom 12.01.2016)		
I. Untere Bodenschutzbehörde 2.1 Hinweis auf vorhandene Bodenverunreinigungen und erforderlichen Nachuntersuchungsbedarf Im Begründungsteil betr. das Schutzgut Boden (Kap.7.2.3) zum Bebauungsplan 32.14.00 – werden die nach Durchführung orientierender Altlastenuntersuchungen im B-Planbereich fachgutachtlich ermittelten Ergebnisse angesprochen. Demgemäß wurden vom Fachgutachter bei den gegenwärtigen Standortverhältnissen (z.B. aufgrund vorhandener Ver-	*Für den B-Plan: Die Flächen werden im Bebauungsplan gekennzeichnet.* *Grundstück auf dem Baggersand 15:* Die zur Umsetzung der Planung erforderlichen Maßnahmen, also eine Sanierung der Bodenverunreinigungen wird auf der nachfolgenden Planungsebene (Baugenehmigungsverfahren) geregelt. Geplant und mit der Fachbehörde abgestimmt ist ein vollständiges Abgraben und ordnungsgemäßes Entsorgen der Bodenverunrei-	berücksichtigen

siegelungen) keine schädlichen Bodenveränderungen im Sinne von §2 Abs.3 BBodSchG für die Gefährdungspfade Boden-Mensch/Direktkontakt (bei gegenwärtiger gewerblicher Nutzung !) und Boden-Grundwasser festgestellt, die aktuell Gefahrenabwehrmaßnahmen erfordern würden. Allerdings sind in den verbreitet vorkommenden Auffüllböden insbesondere südlich der Straße „Auf dem Baggersand“ bereichsweise auftretende Bodenpartien mit nach Aushub abfallrechtlich relevanten Bodenverunreinigungen bzw. ggfs. belasteten Fremdbestandteilen wie Bauschutt anzutreffen. Vom Fachgutachter sind dementsprechend für diesen Bereich südlich der Straße „Auf dem Baggersand“ (Grundstück Auf dem Baggersand 15) in seinem Gutachten vom 04.06.2009 (vgl. S.14) „an 12 Punkten Bodenverunreinigungen in den dortigen Auffüllböden ausgewiesen“ worden, die „vorsorglich“ entfernt werden sollten. Hierfür hat der Fachgutachter auch bereits eine Kostenschätzung (für die abfalltechnische Behandlung dort anfallenden Bodenaushubs, Gutachten vom 04.06.2009) erarbeitet. Auf dem Grundstück „Auf dem Baggersand 17“, wo 2001 und 2002 Bodenverunreinigungen mit MKW durch Aushub saniert worden sind, verblieben seinerzeit Restverunreinigungen insbesondere auch unter Überbauung. Hier besteht Nachuntersuchungsbedarf in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde in Hinblick auf die dort geplante Wohnnutzung. Da zudem die bisherige gewerbliche Nutzung insbesondere südlich der Straße „Auf dem Baggersand“ von einer weitaus sensibleren Wohnnutzung (betr. Direktkontakt Boden-Mensch) abgelöst werden soll, ergibt sich ohnehin erneuter altlastenbezogener Untersuchungsbedarf in Hinblick auf die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse bezüglich der Bodenbeschaffenheit, zumal die bisherige nahezu komplette Versiegelung der gewerblich genutzten Flächen südlich der Straße „Auf dem Baggersand“ bei Nutzungsänderung zu Wohnflächen entfallen wird, so dass Direktkontakt Boden-Mensch dann erst entsteht.	nigungen im Zuge des Baus der geplanten Tiefgaragen. Die Sanierung ist technisch machbar, wirtschaftlich vertretbar und zumutbar. Damit wird das Gefährdungspotenzial für die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser entfernt, so dass das Grundstück nach erfolgreicher Sanierung ohne weitere Einschränkungen für Wohnbebauung genutzt werden kann. Der ausgekofferte Bereich ist anschließend mit unbelastetem Boden zu verfüllen. Die Arbeiten in kontaminierten Bereichen sind gutachterlich zu begleiten. Die Nutzung der geplanten Wohnbebauung kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch die Altablagerung ausgeschlossen werden kann. Die Nutzungsverträglichkeit ist durch Abschlussbericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen. Im Sinne des Erlasses zur „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten...“ Punkt 2.1.5 wird im Bebauungsplan eine Kennzeichnung gemäß § 9 Abs. 5 BauGB aufgenommen (allgemeine „Warnfunktion“), da der Bebauungsplan vor Behandlung der Bodenbelastung in Kraft gesetzt werden soll. *<u>Grundstück auf dem Baggersand 17:</u>* Im Innenhof des Bürogebäudes wurden bereits 2006 sanierungswürdige Belastungen durch MKW nachgewiesen. Hier liegt eine schädliche Bodenveränderung nach BBodSchG vor. Vertikal konnte der Schaden eingegrenzt werden. Die im Tiefenbereich 1,5 bis 2,0 m unter GOK festgestellte Bodenbelastung war in einer Tiefe von 3,0 bis 4,0 m unter GOK nicht mehr nachvollziehbar, ein Austrag der Schadstoffe in das Grundwasser konnte seinerzeit jedoch nicht ausgeschlossen werden. Die Kontaminationsfläche wurde somit im Bebauungsplan 32.07.00 (2007) als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind gekennzeichnet. Mit der Unteren Bodenschutzbehörde und dem Gutachter wurde nun vereinbart, dass eine Messung (2 Messstellen) durchgeführt werden soll, um zu prüfen, ob das Grundwasser durch MKW verunreinigt ist. Dies wurde an den Eigentümer weitergeleitet. Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens 32.14.00 wird der Geltungsbereich im Bereich des Grundstückes Auf dem Baggersand 17 zum Entwurf jedoch nunmehr verkleinert, so dass	

Dementsprechend sind von einem altlastenerfahrenen Fachgutachter in Absprache mit der unteren Bodenschutzbehörde insbesondere südlich der Straße „Am Baggersand“ nach Entsiegelung für den einschlägigen Beurteilungshorizont (Kinderspielflächen 0-10cm, Wohngebiete 0-35cm) gemäß BBodSchV (Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung), Anhang 1 entsprechend flächendeckende Bodenmischproben zu entnehmen und gefährdungsbezogen (Direktkontakt) fachgutachtlich zu bewerten. Des Weiteren ist auch die fachgutachtlich empfohlene Entfernung der o.g. an „12 Punkten“ zu entfernenden Bodenverunreinigungen (bislang durch bestehende Versiegelungen abgeschirmt) anzugehen. Sämtliche Bodeneingriffe und Tiefbauarbeiten sind von einem altlastenerfahrenen Fachgutachter zu begleiten, damit vor Ort bei Aushubmaßnahmen der abfallrechtlich ordnungsgemäße Verbleib des Aushubmaterials sichergestellt werden kann. Gutachten zu durchgeführten Untersuchungen und Dokumentationen zur ordnungsgemäßen Durchführung der Aushubmaßnahmen sind der unteren Bodenschutzbehörde nach Abschluss der Arbeiten unaufgefordert vorzulegen.	der Innenhof nicht mehr (neu) überplant wird. Auf den Bebauungsplan 32.07.00 wird verwiesen. Die südöstlich des Hochhauses vorhandene Kontaminationsverdachtsfläche im Bereich der ehemaligen Motorenwerkstatt wurde im Rahmen der Gefährdungsabschätzung im Jahr 2006 nicht weiter untersucht, sondern soll bei stattfindenden Bau-/Erdbaumaßnahmen geprüft werden. Dieser Bereich war im Bebauungsplan 32.07.00 als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet worden. Im Sinne des Erlasses zur „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten...“ Punkt 2.1.5 wird im Bebauungsplan weiterhin auf eine mögliche Gefährdung durch Bodenbelastung und die erforderliche Berücksichtigung durch Kennzeichnung der Kontaminationsverdachtsfläche gemäß § 9 Abs. 5 BauGB hingewiesen (allgemeine „Warnfunktion“). Eine höherwertige Nutzung als eine gewerbliche Nutzung (z.B. Wohnen) kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch potenzielle Altablagerungen ausgeschlossen werden kann. Die Nutzungsverträglichkeit ist durch Bericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen. *Allgemein:* Sämtliche Bodeneingriffe und Tiefbauarbeiten sind durch einen altlastenerfahrenen Fachgutachter zu begleiten, damit vor Ort bei Aushubmaßnahmen der abfallrechtlich ordnungsgemäße Verbleib des Aushubmaterials sichergestellt werden kann. Dokumentationen zur ordnungsgemäßen Durchführung der Aushubmaßnahmen sind der unteren Bodenschutzbehörde nach Abschluss der Arbeiten unaufgefordert vorzulegen. Die Gutachten der bis zum heutigen Datum bereits durchgeführten Untersuchungen liegen der unteren Bodenschutzbehörde bereits vor. *Für die FNP-Änderung: Die erforderlichen Vorkehrungen werden auf Ebene des Bebauungsplans getroffen.* Der Bebauungsplan 32.14.00 konkretisiert die mit der 113. Änderung des Flächennutzungsplans vorbereitete bauliche Nutzung der Flächen am Fischereihafen. Auf Ebene des Bebauungsplans werden die erforderlichen Vorkehrungen getroffen, um die allge-	

	meinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten. Auf Ebene des Flächennutzungsplans werden keine weiteren Maßnahmen erforderlich.	
II. Untere Wasserbehörde 2.2 Keine Versickerung bei Altlastenverdacht möglich Solange für die Flächen ein Altlastenverdacht besteht, ist eine Versickerung von Regenwasser nicht möglich, d.h. nicht erlaubnisfähig.	*Für den B-Plan: Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist nicht vorgesehen* Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Versickerung des Regenwassers auf den belasteten Flächen ist nicht vorgesehen - und im Bereich Auf dem Baggersand 15 aufgrund der geplanten vollständigen Unterbauung mit Tiefgaragen ohnehin schwierig. Das Niederschlagswasser ist in das öffentliche Kanalnetz einzuleiten. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen, klarstellen
2.3 Weitere Ausführungen zum Thema Starkregen erforderlich Das Thema Starkregenfälle und deren baulich/ planerische Berücksichtigung fehlt, hierzu gehören Retentionsflächen und Notwasserwege sowie der Schutz von baulichen Anlagen, z.B. Tiefgaragen.	*Für den B-Plan: Das Thema Starkregen wird in der Begründung ergänzt* Um das bei Starkregenereignissen anfallend Niederschlagswasser schadlos abzuleiten, sind Notwasserwege erforderlich. Die Trassen sind durchgängig von jeglicher Bebauung freizuhalten. Das Thema Starkregenfälle und Notwasserwege wurde abschließend untersucht, die Begründung zum Bebauungsplan wird ergänzt. Der Hinweis zum Schutz der baulichen Anlage wird entsprechend in der Begründung aufgenommen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
2.4 Maßnahmen zum Hochwasserschutz ergänzen Unter Maßnahmen zum Hochwasserschutz wird nur die Fußbodenhöhe von Räumen, die zum Aufenthalt von Personen dienen erwähnt, nicht jedoch die Tatsache, dass im hochwassergefährdeten Bereich keine wassergefährdenden Stoffe gelagert werden dürfen. Zusätzlich ist eine entsprechende Sicherung der Ver- und Entsorgungsleitungen zu gewährleisten.	*Für den B-Plan: Hochwasserrisikogebiet in Plankarte aufnehmen, Maßnahmen zum Hochwasserschutz in Begründung zum Bebauungsplan ergänzen* Die Planzeichnung wird um den Hinweis des Hochwasserrisikogebietes ergänzt und es werden entsprechende Hinweise zur Lagerung von wassergefährdenden Stoffen sowie der Sicherung der Ver- und Entsorgungsleitungen in den Bebauungsplan aufgenommen.	berücksichtigen

	Für die FNP-Änderung: keine Relevanz	
2.5 Einleiterlaubnis für die Gewässer Moorbek und Rönnau sowie und Vorreinigung vor Einleitung erforderlich Innerhalb des Planungsbereiches befinden sich die verrohrten Gewässer Moorbek und Rönnau mit Kanalisationscharakter, die in die Trave entwässern. Durch Nutzungsänderung der Flächen werden neue Einleiterlaubnisse für diese Gewässer erforderlich und sind bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen. Eine Vorreinigung vor Einleitung nach Stand der Technik wird ebenfalls erforderlich werden. Entsprechender Flächenbedarf ist planerisch zu berücksichtigen.	*Für den B-Plan: Wasserrechtliche Erlaubnis ist im Baugenehmigungsverfahren einzuholen* Nach Rücksprache mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck sind für die Einleitung unverschmutzten Niederschlagswassers in die Gewässer Moorbek und Rönnau keine Einleitgenehmigungen erforderlich. Entsprechende Einleitererlaubnisse für die v.g. Gewässer in die Trave werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bei der unteren Wasserbehörde beantragt. Der Hinweis wurde an den Entwickler weitergeleitet. Flächen für die Vorreinigung wurden in der Planung bereits berücksichtigt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
2.6 Der Niederschlagswasserabfluss ist zu reduzieren Eine Entlastung der als Kanalisation genutzten Gewässer muss durch Reduzierung des Abflusses durch bauliche Maßnahmen erfolgen, z. B. Gründächer und Retention in der Fläche.	*Für den B-Plan: Eine Dachbegrünung wird planungsrechtlich vorgegeben, Tiefgaragen sind ebenfalls zu begrünen* Zur Minimierung des Niederschlagswasserabflusses wurde die Begrünung von Dachflächen von Hauptgebäuden mit weniger als 20 Grad Dachneigung bereits im Vorentwurf planungsrechtlich vorgegeben. Zudem sind Garagengeschosse, soweit sie nicht überbaut werden, mit einem mindestens 30 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen, zu begrünen und gärtnerisch anzulegen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen
2.7 Überarbeitung und Meldung der Badegewässerprofile Änderungen in der Flächennutzen machen eine Überarbeitung der Badegewässerprofile und entsprechende Meldungen an die zuständigen Landesbehörden erforderlich (EU-Richtlinie 2006/7/EG, auch Badegewässerrichtlinie).	*Keine Relevanz für den B-Plan und die FNP-Änderung* Die Trave ist in diesem Bereich kein Badegewässer, dementsprechend sind eine Überarbeitung der Badegewässer und eine Meldung an die zuständige Landesbehörde nicht erforderlich. Auf die Bauleitplanung hat der Hinweis keine Auswirkungen.	klarstellen
2.8 Erlaubnis für Grundwasserabsenkungen Die untere Wasserbehörde weist darauf hin, dass für Grundwasserabsenkungen im Rahmen von Baumaßnahmen die Er-	*Für den B-Plan: eine Erlaubnis für Grundwasserabsenkungen ist im Baugenehmigungsverfahren einzuholen* Der Hinweis wird im weiteren Verfahren berücksichtigt und wurde	zur Kenntnis nehmen

laubnisse mindestens acht Wochen vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen sind.	an den Entwickler weitergeleitet. Auf die Bebauungsplanung hat der Hinweis keine Auswirkungen. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
3. Hansestadt Lübeck, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege. Abt. Denkmalpflege – Obere Denkmalschutzbehörde (Schreiben vom 07.01.2016)		
<u>3.1 Dachaufbauten sind zu vermeiden; im Stadtgrundriss wahrnehmbare historische Grenzen in Gestaltung des öffentlichen Raumes einbeziehen</u> Das beschriebene Planungsgebiet umfasst im Wesentlichen die Fläche der in den Anfängen des 20.Jahrhunderts zugeschütteten "Siechenbucht", die in den 1960er Jahren durch weitere Auffüllungen im Uferbereich im Zuge der Planung und Einrichtung des Skandinavienkais nach Süden hin erweitert wurde. Dieses neugeschaffene relativ junge Areal weist keine denkmalrelevanten Objekte auf, die auf die Aufstellung des vorliegenden Flächennutzungsplans Einfluss nehmen würden. Lediglich die Gestaltung der Dachflächen und eventuelle auf ihnen befindliche technische Aufbauten wie, Fahrstuhlüberfahrten, Leitungsführungen und haustechnische Aggregate sind relevant, da diese eine Störung der unmittelbar angrenzenden historischen Dachlandschaft bedeuten können, die sowohl vom Turm der St. Lorenz Kirche als auch von vorbeifahrenden Fährschiffen einsehbar ist. Solche Aufbauten sind daher je nach Anforderung und Nutzung des Gebäudes zu vermeiden bzw. in einem Technikgeschoss unterzubringen. Bezogen auf die historische Lage des Planungsgebietes, dessen Grenze zum Teil die alte Wasserkante der "Siechenbucht" beschreibt, als auch die südwestliche Torbastion der Travemünder Festung des 17.Jhs. tangiert und in einem weitere Abschnitt einen Teil des ehemaligen Fischereihafen darstellt, regen wir an, diese prägenden, im Stadtgrundriss noch wahrnehmbaren Phänomenen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums mit einzubeziehen und zu interpretieren.	*<u>Für den B-Plan: Regelungen zur Dachgestaltung sind bereits ausreichend getroffen; Besonderheiten im Stadtgrundriss liegen außerhalb des Geltungsbereiches</u>* Die Festsetzung von maximalen Gebäudehöhen und der maximalen Zahl der Vollgeschosse regelt die dritte Dimension entsprechend des städtebaulichen Konzeptes, verhindert negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild und trägt zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei. Die Höhenbegrenzungen sind auch aufgrund der Lage direkt am Hafen und in Sichtweite des Altstadtrandes städtebaulich geboten. Der Bebauungsplan trifft zudem Regelungen für untergeordnete Bauteile wie Aufzugsräume oder Lüftungsanlagen sowie Anlagen, die der Solarenergiegewinnung dienen. Diese dürfen die Gebäudehöhe maximal um bis zu 0,5 m überschreiten. Dachaufbauten mit einer deutlichen Höhenentwicklung, wie z.B. Antennenanlagen für den Mobilfunk sind unzulässig. Mögliche technische Dachaufbauten werden so reduziert, um eine ruhig wirkende Dachlandschaft sicherzustellen. Lediglich die bereits vorhandene Antennenanlage auf dem Dach des Gebäudes Auf dem Baggersand 17 wird künftig im Bebauungsplan berücksichtigt. Nach Erörterung des Sachverhaltes mit der Denkmalschutzbehörde wurde erkannt, dass die von der Denkmalpflege angesprochenen Besonderheiten im Stadtgrundriss außerhalb des Plangebietes liegen und nicht in diesem Planverfahren aufgegriffen werden können. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	klarstellen

4. Hansestadt Lübeck, Bereich 4.491 Archäologie und Denkmalpflege. Abt. Archäologie – Obere Denkmalschutzbehörde (Schreiben vom 10.12.2015)		
4.1 Es ist mit archäologischen Bodenfunden zu rechnen Das Gebiet des Bebauungsplanes umfasst in wesentlichen Teilen die ehemalige „Siechenbucht“, die Anfang des 20. Jahrhunderts zugeschüttet wurde. Vor allem in den ehemaligen Uferzonen, insbesondere am Südwestrand der Travemünder Altstadt, ist bei Bodeneingriffen im Untergrund mit archäologisch relevanten Funden zu rechnen. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei Bodeneingriffen in Zusammenhang mit dem Bebauungsplan diese archäologischen Kulturdenkmale oder Teile davon erfasst und erkannt werden. Sie unterliegen dann den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes SH in der Fassung vom 30.01.2015. Wenn in Kulturdenkmale eingegriffen wird oder zureichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, ist die Genehmigung der zuständigen Denkmalschutzbehörde einzuholen. Gemäß § 14 DSchG SH sind die Kosten für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse im Rahmen des Zumutbaren von der Verursacherin oder dem Verursacher zu tragen. Funde sind der Abteilung Archäologie gem. § 15 DScHG S-H umgehend zu melden. Daher ist bei allen Bodeneingriffen in den o.g. Bereichen des Bebauungsplanes zu berücksichtigen, dass die Abteilung Archäologie rechtzeitig einbezogen und informiert werden muss, um die gem. Denkmalschutzgesetz notwendigen Schritte einleiten zu können.	*Für den B-Plan: Ein Hinweis befindet sich bereits auf dem Bebauungsplan, Teil B – Text – IV. Hinweise* Ein Hinweis ist bereits im Vorentwurf des Bebauungsplans enthalten gewesen. Die Begründung soll ergänzt werden. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen
5. Hansestadt Lübeck, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr - Straßenverkehrsbehörde (Schreiben vom 22.12.2015)		
I. zum Bebauungsplan 5.1 Fischereihafen WA1: Durchfahrt für Pkw zwischen den Wohngebäuden unterbinden	*Keine Relevanz für Bauleitplanung* *Für den B-Plan:* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen hat	zur Kenntnis nehmen

Die beiden GFL 1 Flächen zwischen den 3 Wohnhäusern sind sehr breit (10-13 m) und sollen nur von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden. Aufgrund der Breite und evtl. zukünftigen ebenerdigen Ausgestaltung ist eine Zufahrt für den Fahrzeuge durch bauliche Maßnahmen (z. B. Poller) zu unterbinden.	jedoch keine Relevanz für die B-Plan-Inhalte, da die Detailplanung für den Straßenausbau nicht Gegenstand der Bebauungsplanung ist. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
5.2 Erreichbarkeit der Fläche H nicht eindeutig Neben der Fläche H, wo oberirdische Stellplätze zulässig sein sollen (s. 6.2) liegt ein GFL 1-Bereich, der ebenfalls ca. 10 m breit ist. Der lässt aber nur Fußgänger und Radfahrer zu. Es wird die Frage aufgeworfen, wie die Stellplätze erreicht werden sollen.	*Für den B-Plan: Die Erreichbarkeit der Stellplätze ist über das private Grundstück sichergestellt* Das GFL zugunsten der öffentlichen Fuß-/Radwegerschließung sowie die Fläche H auf dem Grundstück Baggersand 17 werden im Entwurf des Bebauungsplans für die öffentliche Auslegung nicht mehr festgesetzt. Dem Eigentümer ist es freigestellt, wo er Stellplätze errichtet und wie diese erreichbar sind. Eine Zufahrt über das eigene Grundstück ist möglich. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen
5.3 WA 2: Innere Erschließung (GFL 2) ist mit 5,5 m Breite vorzusehen Dort ist für die innere Erschließungsstraße (GFL 2) nur eine Breite von 4 m vorgesehen. Diese sollen aber Anlieger wie auch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und Rettungsfahrzeuge nutzen. Die Breite reicht daher für einen Begegnungsverkehr Pkw/Lkw nicht aus. Es sind dafür mind. 5,50 m vorzusehen.	*Für den B-Plan: Eine Breite von 4,0 m ist für die Innere Erschließung ausreichend, die Breite wird jedoch geringfügig auf 4,50 m erweitert* Ziel ist es das Quartier so weit wie möglich von Verkehr frei zu halten. Stellplätze für die künftigen Bewohner befinden sich in der Tiefgarage, die Zufahrt befindet sich am westlichen Rand des Quartiers. Die innere Erschließung wird nur untergeordnet durch Be- und Entladeverkehre sowie gelegentlich durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und Notfall-Kfz im Einsatzfall befahren. Für den öffentlichen Verkehr ist sie nicht zugänglich. Die innere Erschließung soll als Mischverkehrsfläche im Einrichtungsverkehr ausgebildet werden. Die Breite der Verkehrsfläche soll jedoch auf 4,5 m erweitert werden. Für die Art und Häufigkeit der Nutzung wird dies als ausreichend erachtet. Bei der Umsetzung ist durch hydraulische Poller sicherzustellen, dass eine Zufahrt nur für autorisierte Verkehrsteilnehmer möglich ist. Eine Befahrung durch öffentliche Verkehre und dementsprechend auch öffentliche Parksuchverkehre wird somit ausgeschlossen.	teilweise berücksichtigen

	<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz	
<u>5.4 Die „Sichtachse“ benötigt mind. 5,5 m Breite; Erschließung der Tiefgarage von der Straße Auf dem Baggersand; Durchfahrt Travemünder Landstraße bis Auf dem Baggersand unterbinden</u> Von der Travemünder Allee soll die Tiefgarage unter dem o. a. Wohngebiet über eine öffentliche und als Sackgasse angelegte „Verbindungsstraße“ angefahren werden. Diese weist zwischen den Grünstreifen nur eine Breite von 5 m aus, die im Begegnungsfall Lkw/Pkw (z. B. Einsatz- oder Entsorgungsfahrzeuge, die entgegen einer evtl. Einbahnstraßenregelung mit Sonderrechten fahren dürfen!) nicht ausreicht. Da diese neue Straße auf die stark befahrene Travemünder Landstraße führt und sie für Fußgänger und Radfahrer als Verbindung zur Straße Auf dem Baggersand dienen soll, sind dafür mind. 5,50 m vorzusehen. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung in der Travemünder Landstraße, wo sich auch noch stark frequentierte Haltestellen in Höhe des o. a. Wohngebiets befinden, sollten die Teilbereiche öffentliche Straße und Fußgängerbereich in der neuen Straße getauscht werden, so dass die Anfahrt der Tiefgaragen über die nicht so stark frequentierte Straße Auf dem Baggersand erfolgt. Des Weiteren ist für den Übergang vom Straßenbereich in den Fußgängerbereich eine Absicherung mit Klapp-Pollern vorzusehen, damit ein Durchfahren unterbunden wird. Das gilt auch für die Einmündung zur Straße Auf dem Baggersand.	*<u>Für den B-Plan: Erschließung der Tiefgarage wird aus Richtung der Straße Auf dem Baggersand vorgesehen; durchgängige Fuß-/Radwegeverbindung wird gesichert</u>* Die Zufahrt zur Tiefgarage soll künftig von der Straße Auf dem Baggersand aus über eine Privatstraße mit 4,0 m Breite im Einrichtungsverkehr erfolgen. Die Ausfahrt aus der Tiefgarage erfolgt ebenfalls über diese Privatstraße im Einrichtungsverkehr in Richtung Travemünder Landstraße. Ein Begegnungsverkehr ist somit ausgeschlossen. Ein Konflikt zwischen privaten Pkw und Notfall-Kfz im Einsatzfall wird nicht gesehen. Die Privatstraße wird als GFL im Bebauungsplan festgesetzt. Parallel zur Privatstraße, entlang des Dreieckswäldchens verbleibt ein öffentlicher Fuß-/Radweg als Verbindung von der Travemünder Landstraße bis zur Straße Auf dem Baggersand. Beiden Zielvorgaben wird somit ausreichend Rechnung getragen. Der Hinweis zur Absicherung des Überganges Fußgänger – Pkw durch Klapp-Poller wird zur Kenntnis genommen hat jedoch keine Relevanz für den B-Plan-Inhalt, da die Detailplanung für den Straßenausbau nicht Gegenstand der Bebauungsplanung ist. Bei der Umsetzung ist durch hydraulische Poller sicherzustellen, dass eine Durchfahrt nur für autorisierte Verkehrsteilnehmer möglich ist. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	teilweise berücksichtigen
<u>5.5 Stellplatzschlüssel von 0,7 zu gering</u> Ein Stellplatzschlüssel von 0,7 je Wohneinheit wird aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht für zu gering erachtet. Die Erfahrungen in den letzten „Neubaugebieten“, wie z. B. dem Hochschulstadtteil, haben gezeigt, dass trotz guter ÖPNV-Anbindung die Stellplätze für die Anwohner und deren Besucher nicht ausreichen. Aufgrund dessen wird ein Stellplatz-	*<u>Für den B-Plan: Der Stellplatzschlüssel für den Bereich Baggersand wird erhöht</u>* Das Wohnquartier Fischereihafen / Baggersand ist über die Bushaltestelle Teutendorfer Weg im Bereich Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Weiterhin bestehen Überlegungen, die Haltestelle Auf dem Baggersand zu reaktivieren. Der DB-Bahnhalte-	teilweise berücksichtigen

schlüssel von 1,5 für erforderlich gehalten.	punkt Hafenbahnhof befindet sich in fußläufiger Entfernung (600 m, ca. 8 Minuten). Damit sind insgesamt gute Voraussetzungen gegeben, die Grundstücke mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Die Lage ist in Bezug auf das Wohnen zudem geeignet, insbesondere die Nutzergruppen anzusprechen, die bewusst auf ein eigenes Automobil verzichten wollen und sich hier alternativer Angebote wie Carsharing bedienen. Entsprechende Flächen werden hierfür vorgesehen. Da das Baugesetzbuch keine Festsetzungsmöglichkeiten in Bebauungsplänen für Carsharing vorsieht, werden die Flächen im Bebauungsplan nur mit einem Hinweis versehen und vertraglich gesichert. Weiterhin zeigen Erfahrungen, dass die Nachfrage nach Stellplätzen und somit die Auslastungen im Bereich Geschosswohungsbau mit einem Anteil an sozial geförderten Wohnungen nicht im Verhältnis 1:1 steht. Unter Betrachtung der unterschiedlichen Bewohnergruppen (einkommensschwache Familien oder ältere Menschen) ist anzumerken, dass nicht allen Bewohnern ein Auto zur Verfügung stehen wird. Die Pflicht zur Herstellung von 1 Stellplatz pro Wohnung im Bereich Baggersand wird somit als nicht angemessen angesehen. In diesem Bereich soll an einem Stellplatzschlüssel von 0,7 festgehalten werden. Aufgrund der zu erwartenden Bewohnerstruktur im Bereich Fischereihafen wird trotz der guten ÖPNV-Anbindung ein Stellplatzschlüssel von mind. 0,9, ggf. auch 1,0 angestrebt und der Anregung der Behörde somit entgegen gekommen. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
II: zum Flächennutzungsplan <u>5.6 Gesonderte Erlaubnis für Bootstransporte erforderlich</u> Es wird darauf hingewiesen, dass zum Erreichen des in den Wintermonaten als Bootslager vorgesehenen Wohnmobilparkplatzes mit Bootsanhängern evtl. eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO (Großraumtransport) benötigt wird. Das gilt auch, wenn das Boot vom Fischereihafen zum Wohnmobilparkplatz gebracht wird, da dann die Travemünder Allee gequert werden	*<u>Keine Relevanz für Bauleitplanung</u>* *<u>Für den B-Plan:</u>* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen hat jedoch keine Relevanz für die B-Plan-Inhalte, da diese Art von Genehmigungen nicht Gegenstand der Bebauungsplanung sind. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen

muss. Das Zugfahrzeug muss dafür für den öffentlichen Verkehr auch zugelassen sein.		
5.7 „Sichtachse“ ist im FNP nicht dargestellt Die sog. „Verbindungsstraße“ bzw. Teilbereich für Fußgänger zwischen Travemünder Landstraße und Auf dem Baggersand entlang des neuen Wohngebiets Auf dem Baggersand ist im B-Plan als öffentliche Verkehrsfläche markiert und um F-Plan aber als Wohnbaufläche.	*Für die FNP-Änderung: Im FNP sind nur Verkehrsflächen mit örtlicher und überörtlicher Bedeutung dargestellt* Der Stellungnahme wird nicht gefolgt, da im Flächennutzungsplan nur örtliche und überörtliche Verkehrsflächen dargestellt werden *Für den B-Plan: keine Relevanz*	nicht berücksichtigen
6. Hansestadt Lübeck, Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr (Schreiben vom 08.01.2016)		
6.1 Breitenangaben der Verkehrsflächen fehlen Im B-Plan befinden sich keine Breitenangaben in den Verkehrsflächen. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr empfiehlt, die Verkehrsflächen mit Breitenangaben zu versehen.	*Für den B-Plan: die Breiten der Verkehrsflächen werden in der Planzeichnung ergänzt* In der Planzeichnung werden die Verkehrsflächen entsprechend vermaßt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
6.2 Keine Festsetzung zum Erhalt von Bäumen, Sicherung von Bäumen über Baumschutzsatzung ausreichend Aus grünplanerischer Sicht wird bezüglich des Pkt. 12 des Teil B – Text und des Pkt. 6.5.2, 6. Absatz, der Begründung darauf hingewiesen, dass der Schutz der Bäume durch die Baumschutzsatzung und den Verbleib in städtischer Verwaltung ausreichend gesichert ist. Eine Ausweisung als "zu erhalten" mit Verweis auf die Allee ist daher überflüssig und erschwert im Einzelfall städtische Verkehrssicherungsarbeiten an den Bäumen. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr bittet darum, die Punkte aus den Formulierungen ersatzlos zu streichen.	*Für den B-Plan: Die Sicherung des Erhalts der Bäume über Festsetzung wird beibehalten* In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde sollen Bäume, die eindeutig erhalten bleiben im Bebauungsplan als „zu erhalten“ festgesetzt werden. Dementsprechend werden die zu erhaltenden Bäume entlang der Travemünder Landstraße weiterhin planungsrechtlich gesichert. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	nicht berücksichtigen
6.3 Ersatzstandort für Salzlager erforderlich Im B-Planumriss befindet sich ein städtischer Bauhof einschließlich des Salzlagers der Entsorgungsbetriebe. Die EBL benötigen das Salzlager zur Gewährleistung des Winterdienstes in Travemünde bzw. sind auf einen Ersatzstandort	*Für den B-Plan: Standortsuche weiterhin erforderlich* Die Zuordnung der Verkaufserlöse kann nicht auf Ebene des Bebauungsplanes erfolgen. Hinsichtlich eines Ersatzstandortes haben bereits Gespräche stattgefunden. Anvisiert war eine Verlagerung des Streugutlagers zum	klarstellen

angewiesen. Die Teilfläche des Bereichs Stadtgrün und Verkehr wird gemäß sog. "Bauhofkonzept" aufgegeben. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr regt an, die Klärung bezüglich eines Ersatzstandortes für das Salzlager im Zuge dieses B-Plan-Verfahrens zu regeln. Weiterhin wird auf die Forderung des hiesigen Bereiches hingewiesen, dass die Verkaufserlöse der ehem. Bauhofsfläche in die Umsetzung des Bauhofkonzeptes fließen.	Lotsenberg. Die Restfläche, die nach der Herrichtung als Parkplatz verbleibt, verfügt jedoch nicht über eine ausreichend große Fläche. Seitens der EBL und des Bereiches Stadtgrün und Verkehr ist somit eine erneute Standortsuche erforderlich. Solange kein Ersatzstandort für das Streugutlager gefunden ist, verbleibt das Streugutlager am jetzigen Standort. Ziel ist jedoch eine zeitnahe Verlagerung. In der Begründung wird diese Thematik entsprechend ausgeführt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
6.4 Klarstellende Korrekturen In der Begründung, Seite 8 unter "Verkehrliche Erschließung" taucht eine falsche Straßenbezeichnung auf. Es wird empfohlen, eine Änderung in "Travemünder Landstraße" vorzunehmen. Unter Pkt. 6.3.3 der Begründung wird im 1. Absatz "...eine (öffentliche) Wegeverbindung...." beschrieben. Um Missverständnissen vorzubeugen, regt der Bereich Stadtgrün und Verkehr an, den Satz in "....eine (öffentlich nutzbare) Wegeverbindung..." zu ändern.	*Für den B-Plan: Bezeichnungen werden klarstellend korrigiert* Die Begründung wird entsprechend angepasst. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
6.5 Keine Ablösung von Parkplätzen In der Begründung wird unter Pkt. 6.3.4 "Private Stellplätze" im letzten Absatz beschrieben, dass die Bedarfe an Stellplätzen im Bereich Fischereihafen durch den Projektentwickler "nachgewiesen oder abgelöst" werden. Unter Berücksichtigung des Parkdrucks in Travemünde wird von Seiten des Bereichs Stadtgrün und Verkehr dringend empfohlen, die Möglichkeit der Ablöse nicht zuzulassen.	*Für den B-Plan: Die Ablöse für gewerbliche Stellplätze wird beibehalten* Die Herstellung aller notwendigen Stellplätze ist flächenmäßig (teilweise) nicht möglich bzw. finanziell unzumutbar. Eine Ablöse ist nur für die gewerblichen Stellplätze vorgesehen. In Abwägung der privaten und öffentlichen Belange soll an diesem Vorgehen weiterhin festgehalten werden. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	nicht berücksichtigen
6.6 Ausweisung weiterer Teile als Wald Unter Pkt. 6.5.1 der Begründung geht hervor, dass der nördl. Teil des "Dreieckswäldchens" als Wald, und der südl. Teil aufgrund einer geringeren Wertigkeit als öffentliche Grünfläche ausgewiesen wird. Weiterhin wird erklärt, dass aufgrund des neu herzustellenden Parkplatzes an der Travemünder	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Keine Festsetzung / Darstellung der Grünfläche als Waldfläche* Nach Rücksprache mit der Unteren Forstbehörde wird die Fläche aufgrund der Flächengröße, der Insellage umgeben von Verkehrsflächen und des geringen Baumbestandes nicht als Waldfläche im eigentlichen Sinne angesehen. Eine mögliche Anrechenbarkeit als	nicht berücksichtigen

Landstraße bestehende Waldfläche entfällt, die wiederum auszugleichen ist. Der Bereich Stadtgrün und Verkehr regt an, auch den südl. Teil als Wald auszuweisen. Zum Einen kann die zukünftige, städtische Unterhaltungsarbeit vereinfacht werden, da die Fläche ganz- bzw. einheitlich betrachtet werden kann. Des Weiteren könnte die Fläche dadurch eine Aufwertung erhalten, was ggf. als Ausgleich angerechnet werden kann.	Ausgleichsfläche, auch bei Aufwertung des Baumbestandes, wird ebenfalls nicht gesehen. Die Fläche soll somit auch weiterhin als öffentliche Grünflächen im Bebauungsplan festgesetzt und in der Änderung des Flächennutzungsplanes dargestellt werden.	
6.7 Bedenken gegen Baumfällungen Es werden Bedenken gegen die Fällung der 12 Birken an der Travemünder Landstr. (S.91) geäußert. Diese sind Bestandteil einer Allee (siehe Abb. 10. S. 79). Vermutlich soll die gesamte Allee gefällt werden, nur die 12 aufgeführten Birken fallen wegen ihres Durchmessers unter die Baumschutzsatzung. Die Birken sollen zwingend erhalten werden. Generell ist festzustellen, dass durch die Umwandlung der Grünfläche mit dichtem Baumbestand nordwestlich der Travemünder Landstraße in einen Parkplatz sowie der Überbauung der Gehölzflächen, die am Rand des jetzigen Parkplatzes liegen, nicht unerhebliche gehölzbestandene Grünflächen/ Wald in Travemünde verloren gehen.	*Für den B-Plan: Baumbestand entl. Travemünder Landstraße wird weitgehend erhalten; Nebenzeichnung hinsichtlich zu fällender Bäume ergänzen* Der Baumbestand entlang der Travemünder Landstraße soll erhalten werden. Lediglich in den Bereichen der Parkplatzzufahrten sind ggf. Fällungen erforderlich. Eine Zeichnung mit entsprechender Kennzeichnung der zu fällenden Bäume wird als Nebenzeichnung III im Bebauungsplan Teil A – Planzeichnung ergänzt. Die Entwicklung und Umstrukturierung der Flächen im Plangebiet ist verbunden mit der Fällung einer nicht unerheblichen Anzahl an Bäumen. Entsprechender Ausgleich und Ersatz erfolgt innerhalb des Gebietes durch planungsrechtliche Festsetzung oder auf externen Flächen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
7. Hansestadt Lübeck, Bereich 3.370 Feuerwehr (Schreiben vom 21.12.2015)		
7.1 Hinweis auf den erforderlichen Löschwasserbedarf Für das geplante Bebauungsgebiet ist zur Sicherstellung der erforderlichen Löschwasserversorgung einvernehmlich mit der Bauaufsichtsbehörde, den Stadtwerken Lübeck und der Brandschutzdienststelle der erforderliche Löschwasserbedarf auf Grundlage des DVGW-Arbeitsblattes W 405 in der jeweils aktuellsten Fassung zu ermitteln. Spätere vom B-Plan abweichende Bebauungen können zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung einen höheren Löschwasserbedarf erfordern, der dann als Objektschutz vom Bauherrn nachzuweisen	*Für den B-Plan: Die Hinweise sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens aufzugreifen, die Begründung wird ergänzt* Der Hinweis auf die erforderliche Löschwassermenge und Löschwasserversorgung (Entnahmestellen) wird zur Kenntnis genommen. Er ist im Zuge der Objektplanung und Baugenehmigung aufzugreifen und einvernehmlich mit der Bauaufsichtsbehörde, den Stadtwerken Lübeck und der Brandschutzdienststelle abzustimmen. Die Angaben werden in die Begründung zum B-Plan aufgenommen. Es wurden bereits Gespräche mit den zuständigen Stellen geführt und eine Planung vorgestellt.	klarstellen, berücksichtigen

ist. Zur Sicherstellung der erforderlichen Löschwasserversorgung und zur Schonung der Trinkwasserressourcen ist für den Bereich der Marina entlang der geplanten Promenade mind. eine Saugstelle gemäß den Anforderungen der DIN 14210 zu installieren, die eine unerschöpfliche Löschwasserversorgung aus der angrenzenden Trave gewährleistet. Die Standorte der erforderlichen Löschwasserentnahmestellen sind zwischen einem Planungsbüro und der Brandschutzdienststelle der Feuerwehr Lübeck zwingend abzustimmen.	*Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
7.2 Feuerwehr-Zufahrten und Aufstellflächen Zur Sicherstellung des 2. Rettungsweges bei Gebäuden der Gebäudeklasse 4 durch Leitern der Feuerwehr sind Feuerwehrzufahrten und -aufstellflächen entsprechend der Muster-Richtlinie für Flächen für die Feuerwehr (Fassung Februar 2007) herzustellen. Zur Brandbekämpfung im Sportboothafen (Marina) ist von der öffentlichen Verkehrsfläche Auf dem Baggersand eine Zufahrt direkt zur Hafenpromenade gemäß der Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr, Fassung Februar 2007, herzustellen. Sollte ein Wendehammer nicht ausgebildet werden können, so ist eine Ausfahrtsmöglichkeit aus diesem Quartier auf die öffentliche Verkehrsfläche vorzusehen.	*Für den B-Plan: Belange sind berücksichtigt, weiteres erfolgt im Baugenehmigungsverfahren* Die Abgrenzung und Anordnung der Erschließungsflächen und überbaubaren Grundflächen im B-Plan berücksichtigen grundsätzlich die Erreichbarkeit der einzelnen Teilgebiete durch die Feuerwehr. Die Darstellung der konkret vorgesehen Feuerwehr-Zufahrten und Aufstellflächen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	*klarstellen*
8. Hansestadt Lübeck, Bereich 3.700 Entsorgungsbetriebe Lübeck (Schreiben vom 21.12.2015)		
I. Änderung des Flächennutzungsplans Hinsichtlich der 113. F-Planänderung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.		
II. Planzeichnung 8.1 Keine Zustimmung der EBL zur Überplanung des Salzlagers, Ersatzstandort erforderlich Im östlichen Bereich des WA2 werden die Flächen des städtischen Bauhofes einschl. des Salzlagers der Entsorgungsbe-	*Für den B-Plan: Standortsuche weiterhin erforderlich* Hinsichtlich eines Ersatzstandortes haben bereits Gespräche stattgefunden. Anvisiert war eine Verlagerung des Streugutlagers zum Lotsenberg. Die Restfläche, die nach der Herrichtung als Parkplatz	klarstellen, berücksichtigen

triebe mit Wohnbauflächen überplant. Die Entsorgungsbetriebe können dem nicht zustimmen, solange kein adäquater Ausweichstandortangeboten werden kann, da der Winterdienst in Travemünde ohne das Salzlager nicht gewährleistet werden kann. Hier sind im Vorwege zwingend Gespräche erforderlich. Auch in der Begründung finden sich keinerlei Hinweise zum Verbleib des Salzlagers und des Betriebshofes. Hier besteht dringender Abstimmungsbedarf.	verbleibt, verfügt jedoch nicht über eine ausreichend große Fläche. Seitens der EBL und des Bereiches Stadtgrün und Verkehr ist somit eine erneute Standortsuche erforderlich. Solange kein Ersatzstandort für das Streugutlager gefunden ist, verbleibt das Streugutlager am jetzigen Standort. Ziel ist jedoch eine zeitnahe Verlagerung. In der Begründung wird diese Thematik entsprechend ausgeführt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
8.2 GFL-Flächen: Vermaßung ergänzen; bestimmte Breiten vorsehen Die GFL-Flächen sind mit Angaben der Breite zu versehen. Um die Umlegung und spätere Unterhaltung eines Kanals DN 1200 zu gewährleisten sind mindesten 4,00 m erforderlich. Aufgrund der Tiefenlage des Kanals sind in einem Abstand von 4,10 m zur Kanalachse besondere Gründungsmaßnahmen vorzusehen. Das gilt analog auch für das GFL 3. Hier ist die Breite zu prüfen, da dort nach unserem Kenntnisstand auch bereits Versorgungsleitungen verlegt sind.	*Für den B-Plan: Vermaßung der GFL-Flächen wird ergänzt; das GFL 3 wird verbreitert* Die entsprechenden Breitenangaben werden in der Planzeichnung ergänzt. Die Breite des GFL 3 im Bereich des Streugutlagers wird unter Berücksichtigung der Lage des vorhandenen SW-Sammlers und der gemeinsamen Trassenführung mit dem umzulegenden RW-Hauptsammler auf 5,50 m erhöht. Da die Verlagerung des RW-Hauptsammlers in das GFL 3 nur dann möglich ist, wenn der Standort des Streugutlagers aufgegeben und die bauliche Anlage abgerissen wurde (siehe hierzu unter 8.1), ist ein weiteres Leitungsrecht westlich des heutigen Streugutlagers vorgesehen, um die Verlegung des RW-Hauptsammlers bei Verbleib des Streugutlagers sichern zu können. Das GFL 5 wird in diesem Bereich im Norden mit 4,0 m und weiter südlich, entlang der Mischverkehrsfläche, mit 4,50 m festgesetzt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
8.3 Innerhalb des SO1 weitere GFL-Flächen ergänzen; Erweiterung der Begünstigten Für die Niederschlagsentwässerung der privaten Grundstücke im Bereich des WA1 in Richtung Trave sind GFL in der Fläche S01 vorzusehen. In der Planzeichnung ist die Leitungstrasse der Rönnau (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation) als GFL zu Gunsten	*Für den B-Plan: Die GFL-Fläche wird entsprechend erweitert* Die GFL-Flächen werden ergänzend in den Bebauungsplan aufgenommen. Eine gesonderte Ausweisung zugunsten der Hansestadt Lübeck-Entsorgungsbetriebe wird ergänzend in den jeweiligen textlichen	berücksichtigen

der Hansestadt Lübeck-Entsorgungsbetriebe darzustellen.	Festsetzungen aufgenommen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
8.4 Trennung von privaten und öffentlichen Leitungen Die GFL innerhalb des WA2 sind hinsichtlich privater und öffentlicher Leitungen zu trennen. Die Hansestadt Lübeck-Entsorgungsbetriebe braucht lediglich ein GFL für die Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation). Die anderen Leitungen sind privat und die Trassen daher auch als private Trassen zu sichern.	*Für den B-Plan: Trennung von privaten und öffentlichen Leitungen* Die Textlichen Festsetzungen werden entsprechend angepasst. Eine Festsetzung von Leitungsrechten zugunsten der EBL wird nur dort festgesetzt, wo diese Rechte auch benötigt werden. In den Bereichen wo eine Leitungsverlegung von privater Seite durchzuführen ist, werden die Rechte zugunsten der EBL entfernt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	berücksichtigen
III. Begründung 8.5 Klarstellende Korrekturen erbeten Folgende Texte sind zu ergänzen bzw. zu ändern: Zu 2.2 Natur und Umwelt: *Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich zwei verrohrte Gewässer (Bestandteil der Kanalisation). Es ist beabsichtigt, durch ein Wasserrechtsverfahren zukünftig die Gewässereigenschaft der Rönnau und Moorbeek wieder herzustellen. Eine Abstimmung hinsichtlich der Einleitung mit der Wasserbehörde ist zur Zeit nicht erforderlich.* Zu 6.3.3 Abs. 4: Unter den gewerblichen Hallen ...*verläuft das verrohrte Gewässer (Bestandteil der Kanalisation)eine Neubebauung der Fläche ist erst möglich, wenn die verrohrte Rönnau (Bestandteil der Kanalisation) in das Leitungsrecht GFL1 oder GFL 4 umgelegt wurde.* Zu 6.3.5 Ver- und Entsorgung Auf dem Baggersand Weiterhin ist geplant, die Oberflächenentwässerung der privaten ..... *Maßnahme umzulegenden Moorbek (Gewässer*	*Für den B-Plan, z.T. für die FNP-Änderung: Begründung wird weitgehend klarstellend korrigiert* Die Begründung wird entsprechend angepasst. Lediglich beim Punkt „Parkplatz östlich der Travemünder Landstraße“ wird der Stellungnahme nicht gefolgt, da der Parkplatz fast vollständig versiegelt werden soll, um den Verkehrsansprüchen gerecht zu werden. Weiterhin soll die Fläche so ausgestaltet werden, dass sie multifunktional (z.B. als Veranstaltungsort oder als Winterbootslager) nutzbar sein kann. Gemäß Abstimmung mit den EBL wird in der Begründung ergänzend ausgeführt, dass das Regenwasser innerhalb des herzustellenden Kanalnetzes sowie z. T. in Speicherbecken innerhalb der verbleibenden unversiegelten Flächen zurückgehalten wird. Die Einleitung in die Kanalisation erfolgt mit einem gedrosselten Abfluss von 10 l/(s*ha). *z.T. für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	teilweise berücksichtigen

als Bestandteil der Kanalisation) ..... - Abstimmung Wasserbehörde wegen Einleitungserlaubnis entfällt. Parkplatz östlich der Travemünder Landstraße G*ewässer gegen Kanalisation ersetzen - Abstimmung Wasserbehörde wegen Einleitungserlaubnis* entfällt. Einfügen: *Das Niederschlagswasser muss soweit durch Mulden oder Teiche zurückgehalten werden, dass in die Rönnau (Bestandteil der Kanalisation) nur ein Abfluss erfolgt, der einem landwirtschaftlichen Abfluss entspricht*.		
IV. Satzung 8.6 Klarstellende Korrekturen erbeten Zu Punkt 5 Die in der Satzung festgelegten Geh-, Fahr und Leitungsrechte sind genauer aufzuzeigen, um die jeweiligen Eintragungen der Rechte aus dem Bebauungsplan herleiten zu können. Das gilt insbesondere für GFL 1, s. dazu auch die Aussagen unter Planzeichnung. Zu Punkt 6.3 Diese Festsetzungen können zu Problemen bei der Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen führen. Eine Verlegung mit ausreichender Überdeckung ist dann oberhalb der Geschossdecken nichtmöglich. Dieses trifft hauptsächlich für die geplante Trasse der Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation)mit einer Sohltiefe von -1,01 m NHN zu. In diesem Bereich kann aus öffentlichem Interesse dieser Festsetzung nicht zugestimmt werden. Das ist auch in der Plan-	*Für den B-Plan: Bebauungsplan Teil A und Teil B werden klarstellend korrigiert* Zu Punkt 5 Der Stellungnahme wird gefolgt und die Planzeichnung und Textlichen Festsetzungen werden entsprechend angepasst. Eine Festsetzung von Leitungsrechten zugunsten der EBL wird nur dort festgesetzt, wo diese Rechte auch benötigt werden. In den Bereichen wo eine Leitungsverlegung von privater Seite durchzuführen ist, werden die Rechte zugunsten der EBL entfernt. Zu Punkt 6.3 Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die öffentlichen Leitungen im GFL 3 östlich des Streugutlagers verlaufen nicht im Bereich der geplanten Tiefgaragen – somit besteht in diesem Bereich kein Konflikt mit der Festsetzung des Garagengeschosses. In der Begründung wird ausgeführt, dass die Gründung der Tiefgarage und die Lage der Leitungen (Schmutzwasserkanal und zu verlagernder Kanal Moorbek) im östlichen Bereich des Geltungsbereichs) in der Ausführungsplanung aufeinander abgestimmt werden müssen. Es darf durch den Bau des Garagengeschosses	berücksichtigen teilweise berücksichtigen

zeichnung zu ändern. Auch für die geplanten privaten Ver- und Entsorgungsleitungen kann es durch die ausgedehnten Tiefgaragenflächen zu Problemen, vor Allem bei den Freigefällekanälen führen.	zu keinen Beeinträchtigungen der Leitungen kommen. Da eine Verlagerung des Streugutlager jedoch noch nicht abgeschlossen entschieden ist (s. hierzu 8.2) und die Verlagerung des RW-Hauptsammlers in das GFL 3 nur dann möglich ist, wenn der Standort des Streugutlagers aufgegeben und die bauliche Anlage abgerissen wurde, ist ein weiteres Leitungsrecht westlich des heutigen Streugutlagers vorgesehen, um die Verlegung des RW-Hauptsammlers bei Verbleib des Streugutlagers sichern zu können. Das GFL 5 wird in diesem Bereich im Norden mit 4,0 m und weiter südlich, entlang der Mischverkehrsfläche, mit 4,50 m festgesetzt. Die Festsetzung des Garagengeschosses bleibt wie bisher bestehen – die Fläche wird nicht reduziert. Es soll weiterhin die Möglichkeit zum Bau eines Garagengeschosses auf bisher festgesetzter Fläche gegeben sein, falls die Verlagerung des Streugutlagers und somit die Verlegung des RW-Hauptsammlers in diesem Bereich doch vollzogen werden kann. Im Falle eines Verbleibes des Streugutlagers kann das Garagengeschoss nicht auf der gesamten Fläche realisiert werden. Im weiteren Verfahren werden mit der EBL einvernehmlich die Verlegung der Leitung und der Bau des Garagengeschosses und die damit einhergehenden Abhängigkeiten geklärt. Die Begründung zum Bebauungsplan wird entsprechend angepasst. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
9. Hansestadt Lübeck, Bereich 5.591 Lübeck Port Authority (LPA) (Schreiben vom 12.01.2016 und 21.01.2016)		
I. B-Plan 32.14.00 <u>9.1 Ersatzfläche für Lagerflächen der Fischer sichern</u> Als Ersatz für die Lagerflächen der Fischer und sonstigen Gewerbetreibenden hat die GEV den Neubau eines funktionalen Neubaus auf der Mietfläche der Fischverwertung Lübecker Bucht eG. – also außerhalb der B-Plan-Grenze – angeboten und auch mit der Fischverwertung im Vorwege abgestimmt. Die GEV übernimmt dabei die Finanzierung bzw. die Subventionierung des Bauvorhabens. Die Nutzer der Ersatzlagerflächen können diese zu den gleichen Konditionen wie bisher	*<u>Für den B-Plan: Ersatzflächen sind privatrechtlich zu sichern</u>* Der Entwickler wird die Genehmigungsfähigkeit der Fischerhalle im Rahmen einer Bauvoranfrage klären. Regelungen, dass eine Ersatzlagerfläche innerhalb des Baukörpers Auf dem Baggersand 17 bereit gestellt wird, wenn der Neubau einer Halle nicht umgesetzt werden kann, können nicht auf Ebene des Bebauungsplanes getroffen werden. Die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung im Bebauungsplan ermöglicht durchaus die Realisierung dieser Nutzung, jedoch kann keine individuelle Fest-	nicht berücksichtigen

anmieten. Der Bereich Stadtplanung und Bauordnung wird die Genehmigungsfähigkeit eines solchen Neubaus prüfen. Sollte die vorstehende Lösung - unabhängig aus welchem Grund – nicht zur Umsetzung kommen, ist als Rückfallebene im B-Plan festzusetzen, dass im EG des Baukörpers„Auf dem Baggersand 17“ entlang der Zufahrtsstraße zum Fischereihafen als Nutzung eine 300 qm große Fläche als (Ersatz-)Lagerfläche festgesetzt wird. LPA wird nur unter den vorgenannten Bedingungen (gesicherte Ersatzlagerfläche auf Mietfläche Fischverwertung Lübecker Bucht eG., Rückfallebene: Festsetzung von 300 qm als Ersatzlagerfläche auf B-Plan-Fläche) der Vorlage zustimmen.	setzung für einen bestimmten Nutzerkreis/ Adressaten getroffen werden. Hier sind vertragliche Regelungen zwischen der LPA und dem Entwickler zu treffen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
9.2 Pragmatische Lösung zum Abbinden der Fallen finden Das Abbinden der Fallen ist für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nicht erforderlich und wird deshalb auch nicht im Rahmen des B-Planes vorausgesetzt bzw. verbindlich vorgeschrieben. Gleichwohl werden die LPA und die Hafenmeister vor Ort die Hafennutzer auf das Abbinden der Fallen achten. Anstelle einer formalen Vorgabe wird es eine pragmatische Lösung geben.	*Für den B-Plan: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen* Die Geräuschbelastung durch die Nutzung der Bootsliegeplätze ist stark abhängig von den Witterungsbedingungen und in der Regel nur bei entsprechendem Wind im Nachtzeitraum maßgebend. Auch bei Starkwind entsteht ein eher durchgehendes / gleichmäßiges Geräusch durch die Takelage, welches zum Ambiente des Fischereihafens und des Standortes gehört. Da ein Abbinden der Fallen nicht festgesetzt werden kann, wurde ein entsprechender Impulszuschlag berücksichtigt. Vor dem Hintergrund eines gewollten und gewünschten Milieu-Erhalt bzw. dessen Entwicklung inkl. der Neuordnung der Bootsliegeplätze (auch für die neuen Anwohner), ist von keiner unzumutbaren Geräuschbelastung durch die Bootsliegeplätze auszugehen. Dennoch wird das Inaussichtstellen einer pragmatischen Lösung sehr begrüßt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen
9.3 Anzahl der zulässigen Fischverkaufsstände erhöhen, Verkauf auf der Fischereibrücke ermöglichen Auf der Fischereibrücke, die außerhalb der mit G gekennzeichneten Fläche liegt, befinden sich derzeit fünf Fischverkaufsstände. Die Festsetzung unter 8.2 (Teil B) ist wie folgt zu ergänzen:	*Für den B-Plan: Anzahl Fischverkaufsstände wird erhöht, Fischverkauf auf der Fischereibrücke möglich* Die textliche Festsetzung wird dahingehend geändert, dass Verkaufsstände auf der bestehenden Fischereibrücke zugelassen werden. In der Begründung wird der Verbleib der bestehenden Fischverkaufsstände auf der Fischereibrücke entsprechend aus-	teilweise berücksichtigen

„ 8.2 ... [Satz 1 bleibt unverändert] ...Die Nutzung umfasst auf der Fischereibrücke auch die vorhandenen fünf Fischverkaufsstände, bis zur Neugestaltung der Fischereibrücke.“ Am 11.01.2016 wurde seitens der LPA darum gebeten, die Anzahl der zulässigen Verkaufsstände innerhalb der mit G markierten Fläche und damit die maximal bebaubare Fläche von 5/100 auf 10/100 zu erhöhen. Unabhängig von Vorgaben des B-Planes kann die LPA – in Abstimmung mit der Stadtplanung – die Anzahl der Verkaufsstände privatrechtlich immer noch standortgerecht begrenzen. Angesichts des erforderlichen Ersatzes der Eis- und Fischereibrücke bitten wir – wie bereits am 11.01.2016 grundsätzlich angesprochen - die folgende Passage aufzunehmen: Die Fischereibrücke (WF 2) wird in den nächsten Jahren durch die LPA saniert. Die heutige Konstruktion Steganlage wird eventuell durch eine feste Spundwand ersetzt. Die LPA bittet diese konstruktive Alternative im B-Plan zu berücksichtigen. Im Satzungsplan (Teil A) bitten wir redaktionell den Begriff "Wasser- und Hafenbauamt" in "Bauhof Baggersand der Lübeck Port Authority" zu ändern.	geführt. Die textliche Festsetzung Nr. 1.1 wird dahingehend geändert, dass künftig *bauliche Anlagenmit einer Grundfläche von maximal 12 qm pro Anlage zulässig sind, die dem Verkauf der Fischereiprodukte sowie Speisen und Getränken dienen.. Die bauliche Anlagen müssen untereinander einen Mindestabstand von 10,0 m einhalten.* Die textliche Festsetzung Nr. 3.5 wird dahingehend geändert, dass die Begrenzung hinsichtlich der durch die baulichen Anlagen überbauten Flächen gestrichen wird. Eine Anpassung der textlichen Festsetzung wird nicht als erforderlich angesehen. Die vorhandene Fischereibrücke ist in der Plangrundlage als Bestand enthalten. Ein Abbruch und Neuplanung von Steganlagen ist innerhalb der Wasserflächen WF 1 und WF 2 generell zulässig. In der Begründung werden entsprechende Ausführungen dargestellt. Die Planzeichnung wird entsprechend angepasst. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
<u>9.4 Klarstellende Änderung der Begründung</u> Auf Seite 7 ist unter „2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung“ im 6. Absatz der zweite Satzwie folgt zu ergänzen: „... Hier befinden sich **- innerhalb des öffentlichen Hafengebietes -** in Containern die Lagerflächen für die Fischer, die Hafenliegeplätze der Fischer und die Fischverkaufsstände....“ Auf Seite 19 ist unter „4. Ziele und Zwecke der Planung“ im 3. Absatz der letzter Satz wie folgt zu ergänzen:	*<u>Für den B-Plan: Die Begründung wird klarstellend korrigiert</u>* Die Begründung wird entsprechend geändert. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	berücksichtigen

„... Nutzungsstrukturell steht im Bereich Baggersand die Entwicklung als Wohnquartiermit unterschiedlichen Wohnformen im Vordergrund der städtebaulichen Neuordnung **bei Erhalt der vorhandenen, gewerblichen Nutzungen in den angrenzenden Bereichen.**		
9.5 Wohnbebauung führt zu Konflikt mit vorhandener gewerblicher Nutzung Die geplante Wohnbebauung in unmittelbarer Hafennähe kann nach Ansicht der LPA zu Konflikten mit den gewerblichen Nutzungen des Hafens führen. Dieses gilt u. a. für das Räuchern. Entsprechend der einvernehmlichen Aussage am 11.01.2016 von GEV und Stadtplanung führt das Räuchern zu keinen Konflikten und ist auch zukünftig möglich.	*Für den B-Plan: Die Gerüche aus dem Fischereibetrieb sind ortstypisch und hinnehmbar; das Plankonzept wird beibehalten* Auch wenn nach Aussage des Gutachters nur die Geruchsimmissionen beurteilungsrelevant sind, die von ortsfesten Anlagen hervorgerufen werden, wurden die Geruchsimmissionen von Räucheröfen, die sich in beweglichen Ständen oder auf Booten befinden, für die künftigen schutzbedürftigen Nutzungen am Fischereihafen prognostiziert. Solange Emissionen aller beurteilungsrelevanter Räuchereien wöchentlich während maximal 17,5 Stunden (bzw. ca. 27 Stunden unter Berücksichtigung der Windverhältnisse) stattfinden, wird der Immissionswert für Wohngebiete von 0,10 eingehalten. Die künftigen Wohngebäude werden in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Fischereihafen errichtet. Die ansässigen Haupt- und Nebenerwerbsfischer sind ortstypisch und sollen in ihrem Bestand in jeden Fall gesichert und ihrer Tätigkeitsausübung nicht eingeschränkt werden. Geruchsbelästigungen durch Fischfang, Räuchern etc. sind nicht gesundheitsschädlich und werden als ortstypisch und hinnehmbar angesehen. In der Bewertung dieses Einzelfalls kann in der Abwägung der berührten Belange aus den o.g. Gründen eine Überschreitung des Immissionswertes bis 0,15 als hinnehmbar erachtet werden. Ein Immissionswert von 0,15 gilt u.a. auch für Dorfgebiete, in denen durchaus auch gewohnt wird, in denen aber gewisse Gerüche aus der Landwirtschaft mit Tierhaltung etc. hinzunehmen sind. Ein Immissionswert von 0,15 würde bei wöchentlichen Emissionen von bis zu 26 Stunden (bzw. etwa 40,5 Stunden unter Berücksichtigung der Windverhältnisse) eingehalten werden. Auf der Plankarte soll ein Hinweis auf die Geruchsvorbelastung durch den Fischereibetrieb aufgenommen und die Begründung	klarstellen

	ergänzt werden. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
<u>9.6 Öffentliche Hafenanlagen sind für jedermann nutzbar</u> Betr. B-Plan und FNP-Änderung: Der Fischereihafen Travemünde, und damit wesentliche Bestandteile des B-Plangebietes32.14.00 (SO1, WF 2), sind gemäß „Bekanntmachung der Grenzen des öffentlichen Hafengebietes der Hansestadt Lübeck" teilweise ein öffentlicher Hafen. Öffentliche Hafenanlagen dürfen nach § 8 der Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein vom 13. Februar 1976 grundsätzlich von jedermann im Rahmen der Vorschriften und gegen Gebühr genutzt werden. Wir bitten um Ergänzung / Korrektur der Widmung im Kapitel 2.1 (Seite 7 ff.).	*<u>Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Begründungen werden klarstellend korrigiert</u>* Der Stellungnahme wird gefolgt und die Begründungen werden entsprechend geändert.	berücksichtigen
<u>9.7 Anpassung der Anlage 1</u> Die Anlage 1 zur Begründung des B-Planes 32.14.00 (Büro PPP, Stand 28.08.15)widerspricht den Flächendarstellungen des Satzungsplanes. Die in der Anlage dargestellten Stege und Boote überschreiten die Grenzen der Planbereiche WF 1 und des 20 m Zufahrtstreifens zwischen WF 1 und WF 2 im Satzungsplan. Wir bitten mit Hinweis auf Abstimmungsgespräche zum Thema und den zwischenzeitlich erarbeiteten Entwürfen des Büros Zülsdorff im Auftrag des Investors um Korrektur / Anpassung der Anlage 1.	*<u>Für den B-Plan: Anlage 1 wird aktualisiert</u>* Der Lageplan wird entsprechend der Stellungnahme angepasst. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	berücksichtigen
<u>9.8 Außengastronomie und Imbiss ermöglichen</u> Für die Fischverkaufsstände ist eine mit „G“ gekennzeichnete Fläche vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem Ersatz der Fischereibrücke und dem Bau einer festen Kaimauer wird auf der entsprechenden Fläche auch der unmittelbare und dringende Bedarf an Sitzplätzen (incl. Sonnenschutz) für Außengastronomie bestehen. Dieses betrifft die MS „Nautilus“, beider in Travemünde angelandeter Fisch zubereitet und entsprechende Speisen angeboten werden, welches von der LPA begrüßt wird. Hier für müsste auch eine angemessene Fläche	*<u>Für den B-Plan: Außengastronomie und Imbissnutzung ist möglich</u>* Für eine außengastronomische Nutzung bedarf es keinem Regelungsbedarf im Bebauungsplan. Für Flächen, die für eine Außengastronomie vorgesehen sind, ist eine Sondernutzung bei der entsprechenden Stelle der Hansestadt Lübeck zu beantragen.	klarstellen, berücksichtigen

berücksichtigt werden. Fraglich ist, ob eine derartige Nutzung B-Plan-relevant ist und ggf. Festsetzungen angepasst werden müssen. Eine ähnliche Fragestellung ergibt sich für den im Süden des Fischereihafens ansässigen Imbiss. Sofern zukünftig eine Einbindung in die Hafenzone ermöglicht werden soll, müsste auch hier die Festsetzung entsprechend geändert werden. Dieses betrifft dann sowohl eine Erhöhung der nutzbaren Fläche als auch die Art der zukünftig zulässigen Nutzung.	Die textliche Festsetzung Nr. 1.1 wird geändert. Auf die Prüfung und Abwägung unter Punkt 8.3 wird verwiesen. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	
<u>9.9 Hafenzone: Keine Bordsteinkante zwischen Fahrzone und Gastronomiefläche</u> Bei der unverbindlichen, skizzenhaften Darstellung der Hafenzone ist aufgefallen, dass die Fläche für die Sondernutzung / Außenfläche der Restaurants mit einer Bordsteinkante zur „eigentlichen“ Hafenfläche abgegrenzt wird. Als zukünftiger Betreiber der Hafenfläche sieht die LPA dieses kritisch. Die Fläche wird dann zweigeteilt sein und im Bedarfsfall eine durchgängige Nutzung erschweren. Außerdem ergibt sich eine Stolperfalle für den Fußgängerverkehr. Es wird ebenfalls um Prüfung und Änderung der Darstellung gebeten.	*<u>Keine Relevanz für Bauleitplanung</u>* *<u>Für den B-Plan:</u>* Es handelt sich bei diesem Schnitt um eine unverbindliche skizzenhafte Darstellung, die verdeutlichen soll, wie die unterschiedlichen Nutzungen und Bereiche am Fischereihafen schematisch angeordnet werden sollen. Die Planung für die Ausgestaltung der Hafenzone, inkl. privater Flächen ist derzeit noch nicht hinreichend fortgeschritten und ausgearbeitet. Die Detailplanung obliegt der späteren Ausführungsplanung, hat jedoch keine Relevanz für den B-Plan-Inhalt. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen
II. 113. F-Planänderung <u>9.10 Klarstellende Änderung der Begründung</u> Auf Seite 15 ist unter „4. Ziele und Zwecke der Planung“ im 2. Absatz der letzter Satz wie folgt zu ergänzen: „... Nutzungsstrukturell steht im Bereich Baggersand die Entwicklung als Wohnquartier mit unterschiedlichen Wohnformen im Vordergrund der städtebaulichen Neuordnung bei Erhalt der vorhandenen, gewerblichen Nutzungen in den angrenzenden Bereichen.	*<u>Für die FNP-Änderung: Die Begründung wird klarstellend korrigiert</u>* Die Begründung wird entsprechend geändert. *<u>Für den B-Plan:</u> keine Relevanz*	berücksichtigen

10. Fachbereich Wirtschaft und Soziales, Bereich 2.500 Soziale Sicherung (Schreiben vom 29.12.2015)		
10.1 Hinweis auf Wohnformen und Barrierefreiheit Aus Sicht des Bereichs Soziale Sicherung wird es auch am Standort Travemünde sinnvoll sein, eine Durchmischung mit sozialem Wohnungsbau an dem genannten Standort zu planen. Uns ist wohl bewusst, dass dies nicht gewünscht ist. Wir werden durch die geplante große Unterkunft für Flüchtlinge unseres Erachtens jedoch auch in Travemünde zukünftig im erhöhten Maße Wohnraum für Menschen, die auf bezahlbaren Wohnraum angewiesen sind, vorhalten müssen. Mit Blick auf ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen ist vor dem Hintergrund des demografischen Wandels (bezahlbarer) barrierefreier bzw. -armer Wohnraum von besonderer Bedeutung, um die Rahmenbedingungen für einen möglichst langen Verbleib im eigenen Wohnraum zu stärken. Diesbezüglich beobachten wir zudem eine unverändert starke Nachfrage nach entsprechendem Wohnraum in den Kundenkontakten und Beratungsgesprächen.	*Für den B-Plan: Keine Regelung auf Ebene des B-Planes möglich* Nach derzeitigem Kenntnisstand ist vorgesehen auf der Fläche des heutigen Parkplatzes Baggersand circa 30 öffentlich geförderte Wohnungen zu errichten. Bei der Gebäudeplanung sind die Anforderungen der Landesbauordnung zum barrierefreien Bauen zu berücksichtigen. Danach sind in allen Wohngebäuden mit mehr als 2 Wohnungen je eine Etage barrierefrei zu errichten und die Wohnungen für die Benutzung mit einem Rollstuhl auszugestalten. Zudem ist geplant die Wohngebäude zum größten Teil mit Aufzügen auszustatten. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen
11. Deutsche Bahn AG – DB Immobilien Region Nord (Schreiben vom 05.01.2016)		
11.1 Bauleitplanung darf keine Einschränkungen für den Bahnverkehr nach sich ziehen Gegen die Aufstellung des o. g. Bebauungsplanes sowie die Änderung des o. g. Flächennutzungsplanes bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen /Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Wir gehen davon aus, dass planfestgestellte DB Gelände nicht überplant wird. Die Abstände gemäß Landesbauordnung sind einzuhalten.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Bauleitplanung führt zu keinem Einfluss auf Bahnbetrieb* Das planfestgestellte DB Gelände wird nicht überplant, die Planungen grenzen nur in einem kleinen Teilbereich unmittelbar an das Bahngelände. In diesem Teilbereich ist ein öffentlicher Parkplatz vorgesehen, bauliche Anlagen sind in diesem Bereich nicht geplant und auch nicht zulässig. Durch die Bauleitplanverfahren werden die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs somit nicht gefährdet oder gestört.	klarstellen

11.2 Maßnahmen zum Immissionsschutz sind zu prüfen Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen. Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005-1 überschritten werden, d.h. je stärker der Lärm das Wohnen beeinträchtigt, desto gewichtiger müssen die für die Wohnbauplanung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkung zu verhindern. Abwägungsfehler bei der Abwägung der Belange des Immissionsschutzes und insbesondere der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Ansehung der Immissionen aus dem Bahnbetrieb sind erheblich i. S. d. § 214 BauGB und führen zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans (Urteil VGH Kassel vom 29.03.2012, Az: 4 C 694/10.N). In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahn-	*Für den B-Plan: Ein Gutachten wurde erstellt, Maßnahmen zum vorbeugenden Immissionsschutz wurden aufgenommen* Eine potenzielle Beeinträchtigung künftiger Wohnnutzungen durch Verkehrs- und Gewerbelärm wurde im Vorfeld gutachterlich untersucht. Dabei wurden die vorhandenen und durch den Bebauungsplan induzierten Verkehrsbelastungen und der Hafen- und Gewerbelärm sowie deren Auswirkung auf die geplante und vorhandene Wohnbebauung berücksichtigt und beurteilt. Die vorgesehene Entwicklung der Flächen zu urbanen Wohnbauflächen beinhaltet im vorliegenden Fall eine erhöhte Verkehrslärmbelastung aus vorhandenen Straßen, die durch passive Schallschutzmaßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt werden, gemindert werden soll. Aktive Lärmschutzmaßnahmen scheiden aus, da eine Verlagerung der Verkehrsströme nicht möglich ist und der Bau einer Lärmschutzwand weder verhältnismäßig noch städtebaulich vertretbar ist. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen

betrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen.		
11.3 Hinweis zu Bepflanzungen im Nahbereich zur Bahntrasse berücksichtigen Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle" zu beachten und über folgende Bestelladresse zu erwerben: DB Kommunikationstechnik GmbH Medien- und Kommunikationsdienste Informationslogistik, Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe Tel. 0721 / 938-5965, Fax 0721 / 938-5509 zrwd@deutschebahn.com Die gesamte Richtlinie kann nur als Gesamtwerk bestellt werden. Der Großteil des Regelwerks beschäftigt sich mit verschiedenen Aspekten zu Bepflanzungen an Bahnstrecken. Wir bitten um weitere Beteiligung im Planverfahren.	*Keine Relevanz für Bauleitplanung* *Für den B-Plan:* Der Hinweis ist bei der Ausführungsplanung und Umsetzung zu berücksichtigen. Auf Ebene des Bebauungsplanes sind keine entgegenstehenden Inhalte zu erkennen, eine weitere Abwägung ist in diesem Verfahren nicht erforderlich. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz* Die Deutsche Bahn AG als Träger öffentlicher Belange wird auch im weiteren Verfahren beteiligt.	zur Kenntnis nehmen
12. Handwerkskammer Lübeck (Schreiben vom 23.12.2015)		
12.1 Die Bedürfnisse der Böbs-Werft und anderer handwerklicher Betriebe sind zu berücksichtigen Aus Sicht der Handwerkskammer Lübeck können keine Bedenken vorgebracht werden. Auf jeden Fall sollten aber die Bedürfnisse der Böbs-Werft und anderer handwerklicher Betriebe berücksichtigt werden. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: Die Betriebe im Umfeld wurden ausreichend berücksichtigt* Die Bedürfnisse der handwerklichen Betriebe sowie der Böbs-Werft wurden bereits auf Ebene des Masterplans abgefragt und wurden nunmehr im Vorentwurf des Bebauungsplanes berücksichtigt. Eine Beeinträchtigung der o.g. Betriebe aufgrund der Planung ist nicht zu erwarten.	klarstellen

13. Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (Schreiben vom 23.12.2015)		
13.1 Sämtliche Emissionen des Skandinavienkais sind zu berücksichtigen Es besteht die Befürchtung, dass durch die intensivere Nutzung für Wohnen eine schwierige Gemengelage mit der Hafennutzung entstehen könnte. Die bisherigen Erfahrungen mit dem westlich des Skandinavienkais gelegenen Pommernzentrum zeigen beispielhaft die potenziellen Konflikte auf. Der Lübecker Hafen /Skandinavienkai ist auf einen 24/7-Stunden-Betrieb angewiesen. Das heißt dass es zu allen Tag- und Nachtzeiten zu Lärm-, Geruch- und Lichtimmissionen aus dem Schiffsverkehr sowie dem Hafen-Umschlag kommen kann. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der geräumigere Trave-Abschnitt unmittelbar vor dem Plangebiet für Wendemanöver der Fähren und sonstigen größeren Schiffe genutzt wird. Dieser Sachverhalt sollte in den in der Planung aufgeführten Gutachten sowie bei der Dimensionierung des passiven Immissionsschutzes berücksichtigt sein. Bisher ist aus den Planunterlagen auch nicht ersichtlich, dass neben Lärm noch andere Emissionen berücksichtigt werden. Wir bitten daher auch um die digitale Übermittlung des Lärmgutachtens.	*Für den B-Plan: Die Emissionen des Skandinavienkais wurden berücksichtigt, der Schallschutz entsprechend dimensioniert* Die vorgesehene Entwicklung der Flächen zu urbanen Wohnbauflächen entspricht den Zielen der Hansestadt Lübeck die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen durch Nachverdichtung und Flächenrecycling zu verringern. Dieses besondere Ziel der Innenentwicklung wird ausdrücklich vom Gesetzgeber begrüßt und ebenfalls gefördert (siehe § 1a Abs. 1 und § 13 a BauGB). Im vorliegenden Fall bedeutet dies den Umgang mit einer Vorbelastung aus Verkehrs-, Gewerbe- und Hafenlärm. Eine potenzielle Beeinträchtigung künftiger Wohnnutzungen durch Verkehrs, Gewerbe- und Hafenlärm wurde im Vorfeld gutachterlich untersucht. Der Skandinavienkai wurde in die Prüfung einbezogen, die vorhandenen und durch den Bebauungsplan induzierten Verkehrsbelastungen und der Hafen- und Gewerbelärm sowie deren Auswirkung auf die geplante und vorhandene Wohnbebauung wurden berücksichtigt und beurteilt. Um eine ausreichende Wohnruhe in den Gebäuden und die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 sicherzustellen, setzt der Bebauungsplan entsprechende Schallschutzmaßnahmen fest. Aktive Schallschutzmaßnahmen scheiden aus, da der Bau einer Lärmschutzwand weder verhältnismäßig noch städtebaulich vertretbar ist. Aufgrund der innerstädtischen Lage mit gewerblicher und hafenaffiner Prägung und der dadurch einhergehenden Belastungen und vor dem Hintergrund den Milieu-Erhalt bzw. dessen Entwicklung zu gewährleisten, ist von keiner unzumutbaren Geräuschbelastung auszugehen. Die angefragten Gutachten wurden übermittelt. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen

14. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Abteilung Fischerei (Schreiben vom 07.12.2015)		
14.1 Liegeplatzänderung der Fischer wird kritisiert Nach Rücksprache mit den Fischern aus Travemünde sowie den Lübecker Stadtfischern, kommt die Abteilung Fischerei zu dem Ergebnis, dass durch die Baumaßnahmen mit keiner Beeinträchtigung oder Behinderung der ordnungsgemäßen Fischerei zu rechnen ist. Seitens der Fischer, wurden aber die geplanten Liegeplatzänderungen kritisch angemerkt.	*Keine Relevanz für Bauleitplanung* *Für den B-Plan:* Die Steg- und Hafenplanung erfolgt von Seiten der Lübeck Port Authority und liegt auch in deren Zuständigkeitsbereich. Die Festsetzung der Wasserflächen WF 1 und WF 2 im Bebauungsplan haben keine Auswirkungen auf die spätere Anordnung der Liegeplätze. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	klarstellen
15. Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Technischer Umweltschutz / Regionaldezernat Südost (Schreiben vom 10.12.2015)		
Eine Anlage des städtebaulichen Konzepts ist die schalltechnische Untersuchung der Lairm Consult GmbH vom 17.11.2015, Projektnummer 07180.02. Das Gutachten beinhaltet auch die Untersuchung des Gewerbe- und Hafenlärms. Der Gewerbe- und Hafenlärm setzt sich aus den folgenden Teilbereichen zusammen. 15.1 Geräuschemissionen der Trafostation und Gasdruckregelanlage sind zu berücksichtigen Die Geräuschemissionen dieser Einrichtungen wurden nicht berücksichtigt.	*Für den B-Plan: Die Prüfungen und erforderliche Maßnahmen erfolgen im Baugenehmigungsverfahren* Die tatsächlichen Geräuschemissionen derartiger Anlagen sind nur messtechnisch und anlagenspezifisch zu ermitteln. Dieses erfolgt im Baugenehmigungsverfahren. Der Schutz der heranrückenden Wohnbebauung ist bei Bedarf durch Maßnahmen an der Trafostation oder Gasdruckregelanlage zu gewährleisten. Der Projektentwickler wird im Falle von erhöhtem Konfliktpotenzial mit dem jeweiligen Betreiber in Verhandlung treten, um ggf. Maßnahmen an den Anlage auf eigene Kosten vorzunehmen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	nicht berücksichtigen
15.2 Berechnungsgrundlage für Seehafenumschlagsanlagen, Gewerbelärm sowie für Motor- und Segelbootsliegeplätze	*Für den B-Plan: Die Berechnungsgrundlagen werden beibehalten* Seehafenumschlagsanlagen sind explizit vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen. Die Beurteilung im Lärmgutachten	nicht berücksichtigen

Die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm – gilt nicht direkt für Seehafenumschlagsanlagen. Zur Ermittlung der Beurteilungspegel von Anlagen dieser Art findet die TA Lärm aber eine analoge Anwendung. Der Gewerbelärm der einzelnen Anlagen und Flächen wurde nach der TA Lärm ermittelt. Motor- und Segelbootsliegeplätze: Dieser Bereich wird sowohl von Wasserfreizeitsportlern (Motor- und Segelboote) als auch von der Berufsschifffahrt (Fischer) genutzt. Der Beurteilungspegel der Liegeplätze wurde im Gutachten nach der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) errechnet. Gegebenenfalls wäre zu prüfen, ob nicht die Schallimmissionen aller oder ein Teil der Liegeplätze nach der Freizeitlärmrichtlinie oder nach der TA Lärm zu ermitteln wäre. Bei den oben genannten Arten der Schallemissionen handelt es sich im weitesten Sinne um Gewerbelärm. Ich empfehle daher, diese Schallpegel zu addieren und mit den Richtwerten der TA Lärm zu vergleichen. Das setzt im Einzelnen die Anwendung der gleichen Beurteilungsgrundlage (TA Lärm) voraus.	erfolgt daher nach Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1. Für die Beurteilung in Allgemeinen Wohngebieten entspricht der Orientierungswert des Beiblattes 1 zur DIN 18005, Teil 1 dem Immissionsrichtwert der TA Lärm. Im Nachtzeitraum liegt der Orientierungswert nur für Gewerbelärm 5 dB(A) unterhalb des für Verkehrslärms und entspricht damit ebenfalls dem Immissionsrichtwert der TA Lärm. Dementsprechend wurden hier die Richtwerte der TA Lärm analog zugrunde gelegt. Der Beurteilungspegel der Liegeplätze wurde im Gutachten nicht nach der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) errechnet. Die Geräuschbelastung durch die Nutzung der Bootsliegeplätze ist stark abhängig von den Witterungsbedingungen und in der Regel nur bei entsprechendem Wind im Nachtzeitraum maßgebend. Auch bei Starkwind entsteht ein eher durchgehendes / gleichmäßiges Geräusch durch die Takelage, welches zum aufrecht zu erhaltenden Ambiente des Fischereihafens und des Standortes gehört. Da ein Abbinden der Fallen nicht festgesetzt werden kann, wurde ein entsprechender Impulszuschlag berücksichtigt. Die Art der Geräusche, ist daher im vorliegenden Fall weder einer gewerblichen, sportlichen noch einer Freizeitnutzung zuzuordnen und wird daher nicht als solche beurteilt, so dass sie auch nicht unter die Verordnungen und Richtlinien der 18. BImSchV oder der TA Lärm subsumiert werden kann. Diese Geräusche werden daher als Lärmquelle aufgezeigt und für die Beurteilung werden die Orientierungswerte der DIN 18005 zugrunde gelegt. Demnach werden auch nur die Schallpegel, die nach TA Lärm beurteilt wurden, im vorliegenden Fall nur der Gewerbelärm, zusammen addiert. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Grundzüge der Planung im vorliegenden Fall den Milieu-Erhalt bzw. dessen Entwicklung inkl. der Neuordnung der Bootsliegeplätze (auch für die neuen Anwohner) gewährleisten soll, ist von keiner unzumutbaren Geräuschbelastung durch die Bootsliegeplätze auszugehen. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	

16. Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (Schreiben vom 17.12.2015)		
16.1 Hinweise zu einzuhaltenden Grundsätzen gemäß Generalplan Küstenschutz Bauverbote gem. § 80 Landeswassergesetz (LWG) bestehen nicht. Entsprechend dem Sachstand zur Umsetzung der „Richtlinie über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken“ – Hochwasserrichtlinie – 2007/60/EG sind alle Bereiche unter NHN + 3,00 m entsprechend Art. 5 der Richtlinie als potenziell signifikantes Hochwasserrisikogebiet ausgewiesen. In den nicht durch Landesschutzdeiche geschützten potenziell signifikanten Hochwasserrisikogebieten sollen gemäß Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein, Fortschreibung 2012 folgende Grundsätze eingehalten werden: • Verkehrs- und Fluchtwege auf mind. NHN + 3,00 m, • Räume mit Wohnnutzung auf mind. NHN + 3,50 m, • Räume mit gewerblicher Nutzung auf mind. NHN + 3,00 m, • Lagerung wassergefährdender Stoffe auf mind. NHN + 3,50 m. Die Niederungsgebiete unter NHN + 3,00 m im überplanten Bereich sind, soweit dies aus den mir vorliegenden Karten ersichtlich ist, als potenziell signifikantes Hochwasserrisikogebiet ausgewiesen. Entsprechende Darstellungen sollten im B-Plan übernommen werden, die obigen Grundsätze entsprechend eingehalten werden.	*Für den B-Plan: Das Hochwasserrisikogebiet wird in der Plankarte vermerkt* Da das Plangebiet unterhalb der hochwassersicheren Höhe von 3,50 m ü NHN gelegen ist, ist es erforderlich, Maßnahmen i.S. des Hochwasserschutzes (z.B. Aufschüttungen oder Ausbildung eines Sockelgeschosses) zu treffen. Der Bebauungsplan setzt deshalb fest, dass bei Wohnungen und sonstigen Aufenthaltsräumen die Oberkante des Fertigfußbodens (OKFF) mindestens 3,50 m über Normalhöhennull (ü NHN) betragen muss. Die Flächen, die unter + 3,0 m ü NHN liegen, werden als signifikantes Hochwasserrisikogebiet in der Planzeichnungen des Bebauungsplanes als nachrichtliche Übernahme aufgenommen. Im Bebauungsplan Teil B – Text IV. Hinweise wird ergänzt: In den nicht durch Landesschutzdeiche geschützten signifikanten Hochwasserrisikogebieten handelt es sich um Flächen, bei deren Bebauung besondere Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen oder bei denen besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind. Hier sollen gemäß Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein, Fortschreibung 2012 folgende Grundsätze eingehalten werden: • Verkehrs- und Fluchtwege auf mind. NHN + 3,00 m, • Räume mit Wohnnutzung auf mind. NHN + 3,50 m, • Räume mit gewerblicher Nutzung auf mind. NHN + 3,00 m, • Lagerung wassergefährdender Stoffe auf mind. NHN + 3,50 m. Eine Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der weiteren Objektplanung sowie im Baugenehmigungsverfahren. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	teilweise berücksichtigen
16.2 Empfehlungen/ Festsetzungen zum Hochwasserschutz Es wird empfohlen der Hochwassergefährdung Rechnung zu tragen und gegebenenfalls erforderliche Gründungen erosionssicher gegen Unterspülung zu errichten. In dem Sinne	*Für den B-Plan: Die Begründung wird hinsichtlich der Empfehlungen zum Hochwasserschutz ergänzt* Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich um bautechnische und organisatorische Maßnahmen, die im Zuge des	berücksichtigen

sollte auch die Nutzung eines Kellers, soweit unterhalb von NN +3,50 m liegend, minimiert oder ganz ausgeschlossen werden. Bei Unterschreitung einer Höhe von NN +3,50 m schlage ich im Weiteren beispielhaft folgende Festsetzungen vor: • entsprechende Vorgaben für Sockel-, Brüstungs- oder Schwellenhöhen, Lüftungseinrichtungen, Lichtschächte, etc. • Vorkehrungen zur Sicherung gegen Auftrieb bei Lagerbehältern, Bauwerken, etc. oder Möglichkeiten zur Flutung • besondere Sicherungsmaßnahmen oder Ausschluss von Haustechnikanlagen und Hausanschlüssen • Einrichtungen gegen Rückstau in Ver- und Entsorgungsanlagen • Anordnung von Massivbauweisen und Ringankern • Vorkehrungen für Abwehrmaßnahmen (Abschotten von Tiefgaragen, Eingängen, Kellern oder anderen tiefer liegenden Bereichen durch mobile Hochwasserschutzwände, Dammbalken, Sandsäcke, etc.) • Vorkehrungen gegen Wellenschlag, Eisgang und Unterspülung insbesondere bei Glasfassaden, etc. • Anhebung von Erschließungsstraßen nach ihrem Niveau auf mindestens NN + 3,00 m	Baugenehmigungsverfahrens und bei der Bauausführung Beachtung finden. In der Begründung werden die Empfehlungen bei Unterschreitung der Höhe von + 3,5 m ü NHN ergänzt. *Für die FNP-Änderung:* *keine Relevanz*	
16.3 Die Rettungswege sind zu sichern Darüber hinaus sollte jederzeit die rechtzeitige zentrale Alarmierung und Evakuierung von gefährdeten Personen durch organisatorische und technische Vorsorgemaßnahmen seitens der Gemeinde und Dritter sichergestellt werden. Die Verfügbarkeit und der Einsatz von Geräten zur Räumung von Gefahrenzonen und gefährlichen oder gefährdeten Gütern sollte entsprechende Berücksichtigung finden.	*Keine Relevanz für Bauleitplanung* *Für den B-Plan:* Der Hinweis ist bei der Ausführungsplanung und Umsetzung zu berücksichtigen, er hat keine Relevanz für den B-Plan-Inhalt. Eine Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der weiteren hochbaulichen Ausführungsplanung. Der Zuständigkeitsbereich liegt bei der Feuerwehr und dem Katastrophenschutz. Der Hinweis wurde entsprechend an den Entwickler und den Architekten weitergeleitet. *Für die FNP-Änderung:* *keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen
16.4 Hinweise zur küstenschutzrechtlichen Genehmigung nach LWG	*Keine Relevanz für Bauleitplanung* *Für den B-Plan:* Eine küstenschutzrechtliche Genehmigung nach	zur Kenntnis nehmen

Eine rechtskräftige Bauleitplanung, die unter Beteiligung der zuständigen Küstenschutzbehörde aufgestellt wurde, ersetzt nicht für den Einzelfall erforderliche küstenschutzrechtliche Genehmigungen nach dem Landeswassergesetz. Auf Grund dieser Stellungnahme können Schadensersatzansprüche gegen das Land Schleswig-Holstein nicht geltend gemacht werden. Eine gesetzliche Verpflichtung des Landes zum Schutz der Küste vor Abbruch und Hochwasserschutz besteht nicht und kann aus dieser Stellungnahme nicht abgeleitet werden. Bei Ausweisung von Baugebieten in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf Finanzierung oder Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen.	LWG ist im vorliegenden Fall nicht erforderlich. Der Hinweis wird an den Entwickler weitergeleitet. Auf die Bauleitplanung hat der Hinweis keine Auswirkungen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
17. Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst (Schreiben vom 15.12.2015)		
17.1 Hinweis zur Kampfmitteluntersuchung In dem o. a. Gebiet sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Erschließungsmaßnahmen ist die o. a. Fläche gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Der Kampfmittelräumdienst ist frühzeitig zu beteiligen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	*Für den B-Plan: Der Hinweis ist bekannt* In den B-Plan wurde bereits ein entsprechender Hinweis aufgenommen. Bauherr, Architekt sowie die Baugenehmigungsbehörde sind bezüglich des Untersuchungserfordernisses durch den Kampfmittelräumdienst informiert worden. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	klarstellen
18. Seniorenbeirat (Schreiben vom 28.12.2015)		
18.1 Berücksichtigung barrierefreier Bauweise sowie von preisgünstigen und sozialen Wohnungen Nach der Durchsicht der Akten gibt es aus Sicht des Seniorenbeirats nur die Bemerkung, dass an keiner Stelle von Barrierefreiheit die Rede ist und auch nicht von preisgünstigen und sozialen Wohnungen.	*Für den B-Plan: Keine Regelung auf Ebene des B-Planes möglich* In der Objekt- und Ausführungsplanung sind die Anforderungen der Landesbauordnung zum barrierefreien Bauen zu berücksichtigen. Danach sind in allen Wohngebäuden mit mehr als 2 Wohnungen je eine Etage barrierefrei zu errichten und die Wohnungen für die Benutzung mit einem Rollstuhl auszugestalten. Es sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand seniorengerechte barrierefreie Wohnungen geplant, zudem werden die Wohngebäude zum	klarstellen

	größten Teil mit Aufzügen ausgestattet. Die Bauleitplanung schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu Realisierung der künftigen Bebauung. Regelungen zu Kauf- oder Mietpreisen auf dem freien Wohnungsmarkt können nicht auf Ebene des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind auf der Fläche des heutigen Parkplatzes Baggersand aber circa 30 öffentlich geförderte Wohnungen vorgesehen. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	
19. Stadtverkehr Lübeck (Schreiben vom 18.12.2015)		
19.1 Hinweis zu den ÖPNV-Einzugsbereichen Die Travemunder Landstraße (K20) wird zurzeit von mehreren Linien befahren: Linie 40 bis ca. 20:00 Uhr, Linie 30 ganztäglich, Linie 31 ab ca. 20:00 Uhr, Linie 35 ganztäglich, Linie 38 ganztäglich Die Einzugsbereiche der Haltestellen von 400 m sind gegeben und entsprechen den Standards des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP).	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: keine Relevanz für Bauleitplanung* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis nehmen
19.2 Behinderungen des fließendes Verkehrs gering halten Die Behinderungen des fließenden Verkehrs sollten durch die Sanierung der Verkehrsflächen, der Flächenbebauung bzw. Flächensanierung so gering wie möglich gehalten werden.	*Für den B-Plan und die FNP-Änderung: keine Relevanz für Bauleitplanung* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Anforderungen sind im Rahmen der Baumaßnahme zu berücksichtigen und mit den dafür zuständigen Behörden abzustimmen.	zur Kenntnis nehmen
19.3 Hinweis zur Straßengestaltung „Auf dem Baggersand“ Für die entstehenden Umstrukturierungsmaßnahmen sollte folgendes berücksichtigt werden: Die Straßengabelung bzw. der neue Teilabschnitt der Straße „Auf dem Baggersand“ im südwestlichen Teil der Planzeichnung 32.14.00 sollte so verkehrstechnisch ausgebaut werden, dass ein 15-m-Bus bzw. ein Gelenkbus aus dem nördlichen Teil der Travemünder Landstraße (K20) in der östlichen liegenden Straße „Auf dem Baggersand“ und aus der Straße	*Für den B-Plan: Die Vorgabe wird berücksichtigt* Die Vorgaben wurden bei den Planungen des neuen Teilabschnitts der Straße Auf dem Baggersand berücksichtigt. Auf die Prüfung und Abwägung unter Punkt 1.1 wird verwiesen. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	klarstellen

„Auf dem Baggersand“ in den nördlichen und südlichen Teil der Travemünder Landstraße (K20) einbiegen kann.		
19.4 Hinweis zur Vorfahrtsregelung auf der Travemünder Landstraße Die Travemünder Landstraße sollte weiterhin die Vorfahrtberechtigung behalten.	*Für den B-Plan: Entscheidung obliegt der Straßenverkehrsbehörde* Der Bebauungsplan steht in seinen Ausweisungen dem Hinweis des Stadtverkehrs Lübeck nicht entgegen. Die endgültige Entscheidung der Vorfahrtregelung obliegt der Verkehrsordnungsbehörde. Die Stellungnahme wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt und an die zuständigen Dienststellen weitergegeben. Auf die Bauleitplanung hat der Hinweis keine Auswirkungen. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen
19.5 Hinweis zur Aktivierung und Barrierefreiheit von Bus-Haltestellen Die Haltestelle „Teutendorfer Weg“ in Richtung Kurgartenstraße / Gneversdorfer Weg ist gleichzeitig barrierefrei auszubauen, da diese im Bebauungsplan liegt. Gleichzeitig ist die Haltestelle „Auf dem Baggersand“ wieder zu aktivieren, eine Verlegung der Haltestelle in Richtung Bebauung ist dringend notwendig. Wie auch die Haltestelle „Teutendorfer Weg“ ist auch die Haltestelle „Auf dem Baggersand“ barrierefrei in beiden Richtungen herzurichten.	*Für den B-Plan: Aktivierung der Haltestellen Auf dem Baggersand möglich; Ausbaustandard ist in nachfolgender Planungsebene zu berücksichtigen* Eine Wiederinbetriebnahme der Haltestellen Auf dem Baggersand wurde bei der Vorplanung der Verkehrsanlagen berücksichtigt und entsprechende Flächenbreiten der Verkehrstrassen sind in der Planzeichnung berücksichtigt. Zu welchem Zeitpunkt ein Ausbau und eine Aktivierung erfolgt kann zz. nicht abgeschätzt werden. Hinsichtlich eines barrierefreien Ausbaus wird die Stellungnahme an die zuständigen Dienststellen weitergegeben und ist in der Ausführungsplanung der Erschließungsmaßnahmen zu beachten. Auf die Bauleitplanung hat der Hinweis keine Auswirkungen. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	zur Kenntnis nehmen
20. Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck (Schreiben vom 30.12.2015)		
20.1 Leuchtreklame ist mit dem WSA abzustimmen Zu der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand I Hafenquartier bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Belange des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck werden unter IV. Hinweise, Punkt E im Wesentlichen berück-	*Für den B-Plan: Der Hinweis wird ergänzt* Der Punkt wird entsprechend im Bebauungsplan unter Teil B – Text IV. Hinweise ergänzt. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	berücksichtigen

sichtigt. Ich bitte noch den Satz zu ergänzen, ggf. auch als Punkt 16.3: *Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind dem WSA Lübeck daher zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.*		
20.2 Hinweise zu vorhandenen Kabellagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Hinzuweisen ist darauf, dass sich im Planungsgebiet Kabellagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung befinden, die z.T. für den Betrieb der Schifffahrtszeichen Ober- und Unterfeuer Siechenbucht unverzichtbar sind. Betroffen ist der südliche Abschnitt des Parkplatzes sowie die Gehbereiche südlich der Straßenzüge Travemünder Landstraße und nördlich der Straße Auf dem Baggersand. Es wird auf den beigefügten Kabellageplan verwiesen. Auf den Flächen des Parkplatzes besteht für die Kabellage ein Gestattungsvertrag mit der Hansestadt Lübeck (siehe Anlage zum Gestattungsvertrag). Entsprechende Leitungsrechte sind zu sichern.	*Für den B-Plan: Die Kabel befinden sich auf städtischen Flächen* Die v.g. Leitungen befinden sich innerhalb öffentlicher Verkehrsflächen und nicht auf Privatgrundstücken. Die Zugänglichkeit für das Wasser- und Schifffahrtsamt ist somit gewährleistet. Eine Sicherung über Leitungsrechte ist nicht notwendig, da die neue Parkplatzfläche öffentlich gewidmet wird und der Gestattungsvertrag weiterhin gültig bleibt. Der Hinweis ist zudem im Rahmen der Bauausführung und Erschließungsmaßnahmen zu beachten. Der Hinweis wurde entsprechend an den Entwickler und Architekten weitergeleitet. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	nicht berücksichtigen, zur Kenntnis nehmen
21. Lübecker Hafengesellschaft (Schreiben vom 16.12.2015)		
21.1 Den Bereich Baggersand als Erweiterung des Skandinavienkais oder als Kreuzfahrtterminal vorsehen Der Bereich Marina Baltic (z. Bsp. Nutzung der Hallen) und Baggersand wurden planerisch auch schon als Hafenerweiterungsfläche Skandinavienkai oder als Kreuzfahrterminal intensiv diskutiert. Hier sollte auch mit der Hansestadt Lübeck bzw. der LPA Rücksprache zur zukünftigen Nutzung zu halten.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: An den Planungszielen wird festgehalten* Die vorgesehene Entwicklung der Flächen am Fischereihafen und Baggersand zu urbanen Wohnbauflächen entspricht den Zielen der Hansestadt Lübeck die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen durch Nachverdichtung und Flächenrecycling zu verringern. Dieses besondere Ziel der Innenentwicklung wird ausdrücklich vom Gesetzgeber begrüßt und ebenfalls gefördert (siehe § 1a Abs. 1 und § 13 a BauGB). Im Rahmen des Masterplanes und im Rahmen des bisherigen Bebauungsplanverfahrens haben diverse Abstimmungen mit LPA stattgefunden. Überlegungen in Richtung Hafenerweiterungsflächen wurden hierbei nicht vorgetragen. Vor dem Hintergrund der hohen Lagegunst und dem dringenden Bedarf an Wohnraum wird in der Abwägung der berührten Belange an den Planungs-	nicht berücksichtigen

	zielen festgehalten.	
21.2 Erweiterung des Skandinavienkais berücksichtigen Mit einer Fingerpier im Bereich Anleger 3 in Richtung Marina Baltica besteht eine Anleger Erweiterungsmöglichkeit des SK in Richtung Norden sofern z.B. das Dummersdorfer Ufer als Erweiterungsmöglichkeit nicht zur Verfügung steht. Diese Option muss in der Planung berücksichtigt werden.	*Für den B-Plan und die FNP-Änd.: Erweiterung des Skandinavienkais wurde im Schallgutachten berücksichtigt* Die Flächen des Skandinavienkais befinden sich außerhalb der Geltungsbereiche der Bauleitplanverfahren. Erweiterungsmöglichkeiten für den Skandinavienkai wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wie folgt berücksichtigt: Die Geräuschbelastungen durch den Hafenlärm (Skandinavienkai) unterschreiten im Tageszeitraum im gesamten Geltungsbereich die Orientierungswerte sowohl für Misch- als auch für Allgemeine Wohngebiete um mindestens 8 dB(A). Der Schutz der Nachtruhe wird durch die Festsetzung zum passiven Schallschutz sichergestellt. Hierbei wird der höhere Schutzanspruch in der Nacht durch eine Anhebung der Anforderungen für den Tageszeitraum berücksichtigt (Zuschlag von 15 dB(A) auf den Nachtpegel bei der Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels). Damit sind sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum mögliche Erweiterungen des Hafenbetriebes berücksichtigt. Zunahmen der Beurteilungspegel von 3 dB(A) entsprechen in etwa einer Verdopplung des planfestgestellten Umschlags am Skandinavienkai. Im Ergebnis schränkt die neu geplante Bebauung die Entwicklung und Erweiterung des Skandinavienkais nicht ein.	klarstellen
21.3 Die Emissionen durch den Hafen sowie den Schiffsverkehr sind zu berücksichtigen Eine mögliche Wohnbebauung wird vermutlich eine "exklusive" Bebauung werden; intensive Beschwerden durch Eigentümer/Mieter bzgl. Lärm aus Umschlag und Schiffsbewegungen, Geruchsbelästigungen durch Schiffsabgase und/oder Lichtemissionen sind zu erwarten. Daher sind bauliche und/oder technische Schutzmaßnahmen	*Für den B-Plan: Die Emissionen wurden gutachterlich untersucht und im Bebauungsplan berücksichtigt* Zur Beurteilung der Lärm, Geruchs- und Luftschadstoffimmissionen wurden entsprechende Untersuchung erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in das Bebauungsplanverfahren eingearbeitet wurden. Der Bebauungsplan sieht somit bauliche und technische Schutzmaßnahmen vor. Die exakten lärmtechnischen Nachweise werden im Zuge des Baugenehmigungsver-	klarstellen

in der Planung zu berücksichtigen.	fahrens behandelt. *<u>Für die FNP-Änd.:</u> keine Relevanz*	
<u>21.4 Rückbau des LPA-Betriebshofs hätte negative Konsequenzen für den Hafenbetrieb</u> Ein möglicher Rückbau des LPA Betriebshofes im Fischereihafen hätte negative Auswirkungen auf die Betreuung der Hafenanlagen SK, OPK sowie gesamt Travemünde mit seinen Sportbootanlagen, da eine zeitnahe und wirtschaftliche Reaktion seitens der LPA nicht mehr gegeben wäre.	*<u>Für den B-Plan: Keine Überplanung / Aufgabe vorgesehen</u>* Der LPA-Betriebshof liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Eine Aufgabe bzw. Einschränkung des LPA Betriebshofes ist nicht vorgesehen. Vielmehr wurden die Belange des LPA-Betriebshofs im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Die heranrückende Bebauung muss auf die Tätigkeiten und Betriebszeiten des LPA-Betriebshofs z.B. mit Maßnahmen zum vorbeugenden Immissionsschutz reagieren. Entsprechende Maßnahmen wurden im Bebauungsplan festgesetzt. *<u>Für die FNP-Änd.:</u> keine Relevanz*	klarstellen
<u>21.5 LHG/LPA-Aktivitäten dürfen nicht eingeschränkt werden</u> Eine Bebauung oder Überplanung darf zu keiner Verschärfung der bestehenden LHG/LPA Genehmigungen führen, die die Umschlagsaktivitäten vor allem im Bereich Anleger 3,4 einschränken oder gar verhindern.	*<u>Für den B-Plan: Keine Überplanung / Aufgabe vorgesehen</u>* Im Rahmen des Bebauungsplanes wurden die Betriebe im Umfeld mit ihren Tätigkeiten erfasst und in das Schallgutachten eingestellt. Für die heranrückende (Wohn)Bebauung wurden im Bebauungsplan entsprechende Maßnahmen zum vorbeugenden Immissionsschutz planungsrechtlich vorgegeben, um die Betriebe nicht einzuschränken. *<u>Für die FNP-Änd.:</u> keine Relevanz*	klarstellen
<u>21.6 Die Planung darf Genehmigungsanträge im Bereich Skandinavienkai nicht erschweren</u> Aktuelle Planungen und den damit zukünftig verbundenen Genehmigungsanträgen von z.B. Papierverlagerungen zum SK im Bereich Anleger 3,4 dürfen aus städteplanerischer Sicht nicht erschwert werden bzgl. Bauform, Bauhöhe und Lage der Lagerhallen.	*<u>Für den B-Plan: Keine Auswirkungen des Vorhabens auf aktuelle Genehmigungsanträge</u>* Das Vorhaben sowie der Bebauungsplan haben keine Auswirkungen auf zukünftige Genehmigungsanträge im Bereich Skandinavienkai in Bezug auf Bauform, -höhe sowie Lage der Lagerhallen. Erweiterungsmöglichkeiten für den Skandinavienkai wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wie folgt berücksichtigt: Die Geräuschbelastungen durch den Hafenlärm (Skandinavienkai) unterschreiten im Tageszeitraum im gesamten Geltungsbereich die Orientierungswerte sowohl für Misch- als auch für Allgemeine Wohngebiete um mindestens 8 dB(A).	klarstellen

	Der Schutz der Nachtruhe wird durch die Festsetzung zum passiven Schallschutz sichergestellt. Hierbei wird der höhere Schutzanspruch in der Nacht durch eine Anhebung der Anforderungen für den Tageszeitraum berücksichtigt (Zuschlag von 15 dB(A) auf den Nachtpegel bei der Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels). Damit sind sowohl für den Tages- als auch für den Nachtzeitraum mögliche Erweiterungen des Hafenbetriebes berücksichtigt. Zunahmen der Beurteilungspegel von 3 dB(A) entsprechen in etwa einer Verdopplung des planfestgestellten Umschlags am Skandinavienkai. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	
21.7 Die Planung darf zu keiner Einschränkung des *Betriebs der Bunkerstation bzw. künftiger Planungen führen* Gesonderte oder verschärfte Auflagen zum Betrieb der bestehenden Bunkerstation Höhe Anleger 3 SK dürfen durch neue Planung nicht entstehen. Die mögliche Planungen bzw. Bau einer LNG Bunkerstation neben der bestehenden Bunkerstation würden wegen der Nähe zu einer Wohnbebauung nicht mehr möglich sein.	*Für den B-Plan: Der Planfeststellungsbeschluss zum Skandinavienkai wurde im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt* Das Vorhaben sowie der Bebauungsplan haben keine Auswirkungen auf den bestehenden Betrieb des Skandinavienkais gemäß Planfeststellungsbeschluss. Erweiterungsmöglichkeiten für den Skandinavienkai wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt (s. hierzu auch Ausführung Nr. 21.6) *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	klarstellen
21.8 Die Planung darf zu keinen (negativen) A*uswirkungen auf die Schifffahrt auf der Trave führen* Die Seeschifffahrt auf der Trave und die Nutzung des Wendekreises Siechenbucht dürfen durch eine Bebauung keine zusätzlichen Einschränkungen/Auflagen erhalten; Schiffe werden 24/7 ganzjährig am SK abgefertigt.	*Für den B-Plan: Der Schiffsbetrieb auf der Trave wurde im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt* Im Rahmen des Bebauungsplanes wurde der Schiffsverkehr auf der Trave in das Schallgutachten eingestellt. Für die künftige (Wohn)Bebauung wurden im Bebauungsplan entsprechende Maßnahmen zum vorbeugenden Immissionsschutz planungsrechtlich vorgegeben, um den Schiffsbetrieb nicht einzuschränken. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	klarstellen
21.9 Evtl. notwendige Seezeichen sind mit dem WSA abzustimmen	*Keine Relevanz für Bauleitplanung* *Für den B-Plan:* Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den Entwickler weitergeleitet, ist jedoch erst für eine nachfolgende Planungsebene relevant. Auf die Bauleitplanung hat der Hinweis	zur Kenntnis nehmen

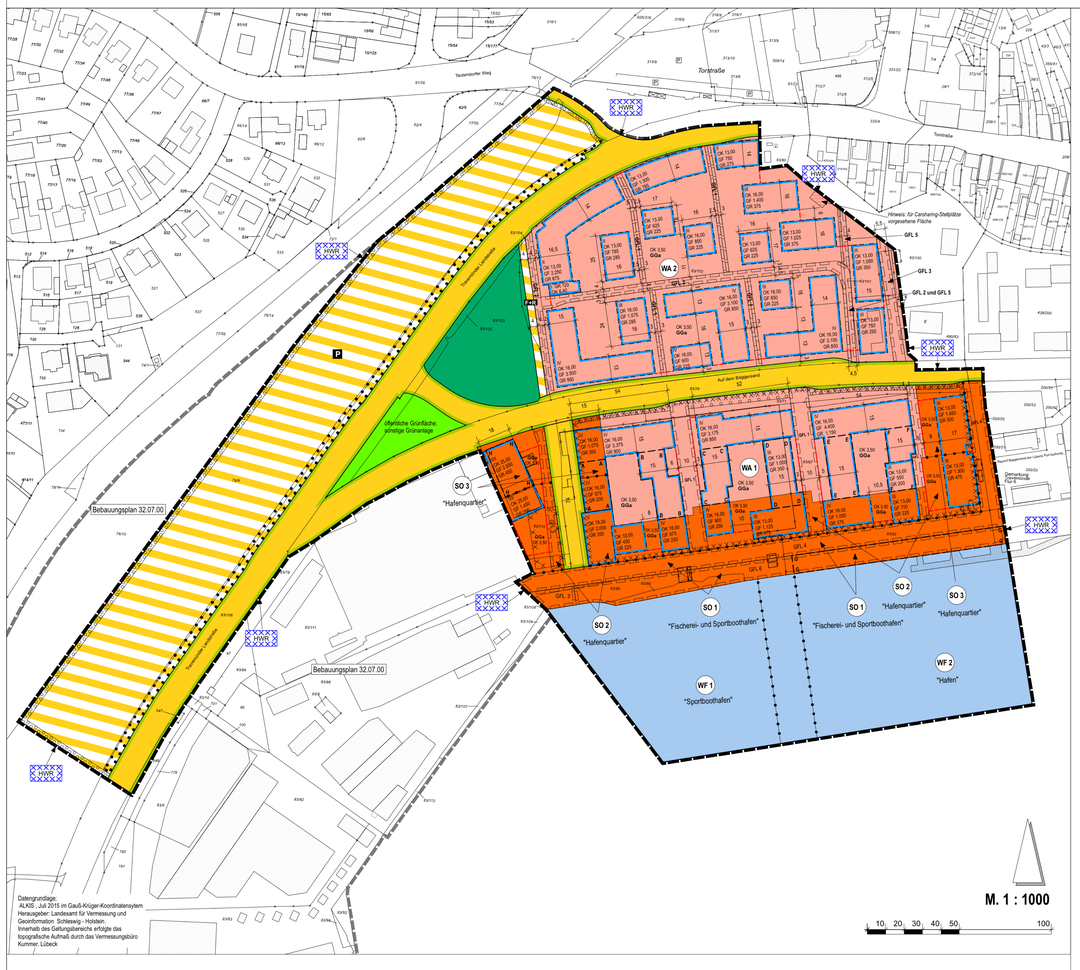
	keine Auswirkungen. *Für die FNP-Änderung: keine Relevanz*	
21.10 Zufahrt zum Hafen mit Schwertransporten *darf nicht eingeschränkt werden* Über die Travemünder Landstraße werden je nach Auflage der Genehmigungsbehörde Schwertransporte in/aus den Hafen geführt; diese Option muss weiterhin gewährleistet sein.	*Für den B-Plan: Die Zufahrt mit Schwertransporten ist auch weiterhin möglich* Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Vorplanung der Verkehrsanlagen (u.a. Verlegung der K 3, Errichtung neuer Parkplätze, Ertüchtigung der Straße auf dem Baggersand) durch ein Ingenieurbüro vorgenommen. Die Anforderungen für den Skandinavienkai wurden hierbei berücksichtigt. Die Erreichbarkeit mir Schwerlasttransporten ist auch künftig uneingeschränkt möglich. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	klarstellen
21.11 Parkplatz Baggersand dient Kreuzfahrtpassagieren als Parkmöglichkeit Der Parkplatz Baggersand dient in der Kreuzfahrersaison als Parkmöglichkeit für die Kreuzfahrtpassagiere; diese Option ist bei der Planung zu berücksichtigen.	*Für den B-Plan: Es werden Ersatzmöglichkeiten in adäquater Entfernung geschaffen* Die städtebaulich sinnvolle und den Zielen der Hansestadt Lübeck entsprechende Innenentwicklung im Bereich Fischereihafen und Baggersand zieht eine Aufgabe des Parkplatzes Baggersand nach sich. Für die entfallenden Parkplätze wird ein 1:1-Ersatz nördlich der Travemünder Straße geschaffen.Die Parkplätze werden hergerichtet, bevor der Parkplatz Baggersand aufgegeben wird. Diese Fläche steht grundsätzlich auch Kreuzfahrtpassagieren zur Verfügung. *Für die FNP-Änd.: keine Relevanz*	klarstellen
22. E-Plus Mobilfunk GmbH (Schreiben vom 02.02.2016)		
22.1 Hinweis auf Telekommunikationslinien und Bauschutzbereiche Aus Sicht der E-Plus Mobilfunk GmbH sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden: - es verlaufen sieben unserer Richtfunkverbindungen innerhalb	*Für den B-Plan: Keine Auswirkungen auf Festsetzungen* Im Bebauungsplan ist die Gebäudehöhe durch eine maximale Anzahl an Vollgeschossen und einer maximalen Höhe über NHN festgesetzt. Durch die Festsetzungen werden Bauhöhen von maximal ca. 25 m erreicht. Eine Beeinträchtigung der Richtfunkverbindung ist somit nicht gegeben. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den Entwickler	zur Kenntnis nehmen

des zu untersuchenden Plangebiets. - um zukünftige mögliche Interferenzen zu vermeiden, sollten entlang der Richtfunktrassen (Bereich Plangebiet) geplante Gebäude/ Baukonstruktionen folgende Höhen nicht überschreiten: • Link: 11939030, 11939031 und 11939316 (kreuzt im Süden): max. Bauhöhe 80 m. Schutzstreifen um die Mittellinie des Links +/- 10 m (Trassenbreite). • Link: 11939302, 11939309, 11930038 und 11930238 (kreuzt im Norden) max. Bauhöhe 80 m. Schutzstreifen um die Mittellinie des Links +/- 15 m (Trassenbreite). Es gelten folgende Eckdaten für die Funkfelder dieser Telekommunikationslinien: Diese Telekommunikationslinien sind als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 20-60m (einschließlich der Schutzbereiche) zu verstehen (abhängig von verschiedenen Parametern). Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrassen ragen. Es wird um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrassen in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan gebeten. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsamen Richtfunkstrecken nicht beeinträchtigt werden.	weitergeleitet, ist jedoch erst für eine nachfolgende Planungsebene relevant. Im Rahmen der Baumaßnahmen wird der Hinweise entsprechend Berücksichtigung finden. Auf die Bauleitplanung hat der Hinweis keine Auswirkungen. *<u>Für die FNP-Änderung:</u> keine Relevanz*	

32.14.00

TEIL A - PLANZEICHNUNG

ENTWURF, NOCH NICHT RECHTSVERBINDLICH


Bebauungsplan 32.07.00
Bebauungsplan 32.07.00
Baugrenze (§ 23 Abs. 3 BauNVO)
Öffentliche Grünfläche: sonstige Grünanlage
SO 1 "Fischerei- und Sportboothafen"
SO 2 "Hafenquartier"
SO 3 "Hafenquartier"
WA 1
WA 2
GFL 1
GFL 2 und GFL 5
GFL 3
GFL 4
Auf dem Baggersand
Hinweis: für Carsharing-Stellplätze vorgesehene Fläche
Trave
Tonnrade
Tonnrade
Tonnrade

32.14.00

Teil A - Planzeichnung

Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier -
Entwurf zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
nach §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB, Stand: 22.04.2016

Anlage 4

Originalmaßstab 1:1000, verkleinert auf A3

ZEICHENERKLÄRUNG

Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I, S. 132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548), in Verbindung mit der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I 1991, S. 58), geändert durch Gesetz vom 2.Juli 2011, BGBl. I S. 1509).

FESTSETZUNGEN

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

WA — Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)
- siehe Teil B - Text I. 1.1 -

SO Fischerei- und Sportboothafen — Sondergebiet "Fischerei- und Sportboothafen" (§ 11 BauNVO)
- siehe Teil B - Text I. 1.2 -

SO Hafenquartier — Sondergebiet "Hafenquartier" (§ 11 BauNVO)
- siehe Teil B - Text I. 1.3 -

WA 1 — Bezeichnung von Teilgebieten

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

GR — Grundfläche, als Höchstmaß (§ 16 und 19 Abs. 2 BauNVO)

GF — Geschossfläche, als Höchstmaß (§ 16 und 20 Abs. 3 BauNVO)

I — Zahl der Vollgeschosse, als Höchstmaß (§16 und 20 Abs. 1 BauNVO)

OK — Höhe der baulichen Anlagen in Metern über Normalhöhennull, als Höchstmaß (§ 16 und § 18 BauNVO) - siehe Teil B - Text I. 2.4 und 2.5 -

OK GGa — Höhe der Oberkante Rohdecke des Gemeinschaftsgaragengeschosses in Metern über Normalhöhennull, als Höchstmaß (§ 16 und § 18 BauNVO)
- siehe Teil B - Text I. 2.6 -

Überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Baugrenze (§ 23 Abs. 3 BauNVO)

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Öffentliche Straßenverkehrsfläche

Straßenbegrenzungslinie

Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

P — Öffentliche Parkplätze

F+R — Rad- und Fußweg

Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Öffentliche Grünfläche

Zweckbestimmung: Sonstige Grünanlage
- siehe Teil B - Text I. 12.1 -

Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)

Wasserfläche
- siehe Teil B - Text I. 8 -

WF 1 — Sportboothafen

WF 2 — Hafen

Flächen für die Landwirtschaft und Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18 BauGB)

Fläche für Wald

Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)

Umgrenzung der Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern
- siehe Teil B - Text I. 11.4 und 11.5 -

Umgrenzung der Fläche für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
- siehe Teil B - Text I. 12.2 -

Sonstige Planzeichen

GGa — Umgrenzung von Flächen für Gemeinschaftstiefgaragen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4)

Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21)
- siehe Teil B - Text I. 5 -

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs. 7 BauGB)

Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen von Baugebieten (§ 1 Abs. 4 BauNVO, § 16 Abs. 5 BauNVO)

A — z.B. mit A gekennzeichnete Fläche
- siehe Teil B - Text I. 2.4, 3.6 und 3.7 -

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Anschlussbebauungsplans

15 — Bemaßung - Angaben in Metern

KENNZEICHNUNG

Umgrenzung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (§ 9 Abs. 5 BauGB) - siehe Teil B - Text IV. I -

Umgrenzung der Flächen, deren Böden in Verdacht stehen erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet zu sein (§ 9 Abs. 5 BauGB) - siehe Teil B - Text IV. I -

NACHRICHTLICHE ÜBERNAHME

HWR — Hochwasserrisikogebiet i.S. des § 73 Abs. 1 WHG (§9 Abs. 6a BauGB) (Vorbehaltsgebiet für den Hochwasserschutz) - siehe Teil B - Text IV. H -

DARSTELLUNG OHNE NORMCHARAKTER

Künftig entfallende Bebauung

Für Carsharing-Stellplätze vorgesehene Fläche

PLANGRUNDLAGE

Vorhandene Bebauung

Vorhandene Flurstücksgrenze

83/100 — Vorhandene Flurstücksnummer

49 — Vorhandene Hausnummer

Vorhandene Fischereibrücke

Alle Angaben in Meter

32.14.00

Planzeichenerklärung

Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier - Entwurf zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB, Stand: 22.04.2016

noch zu Anlage 4

NEBENZEICHNUNG I: LÄRMPEGELBEREICHE

ZEICHENERKLÄRUNG

Lärmpegelbereiche (siehe Teil B - Text I.10.1 und 10.2)

- Lärmpegelbereich III
- Lärmpegelbereich IV
- Lärmpegelbereich V

ohne Maßstab

Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier -
Entwurf zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
nach §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB, Stand: 22.04.2016

noch zu Anlage 4

NEBENZEICHNUNG II: VOR GEWERBELÄRM ZU SCHÜTZENDE BEREICHE

ZEICHENERKLÄRUNG
Vor Gewerbelärm zu schützende Bereiche
(siehe Teil B - Text I. 10.5 und 10.6)

Bereiche mit besonderen lärmschutz-technischen Anforderungen nach DIN 4109

ohne Maßstab

Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier -
Entwurf zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
nach §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB, Stand: 22.04.2016

noch zu Anlage 4

NEBENZEICHNUNG III: ZU FÄLLENDE BÄUME

ZEICHENERKLÄRUNG
Zu fällende Bäume

Zu fällender Einzelbaum

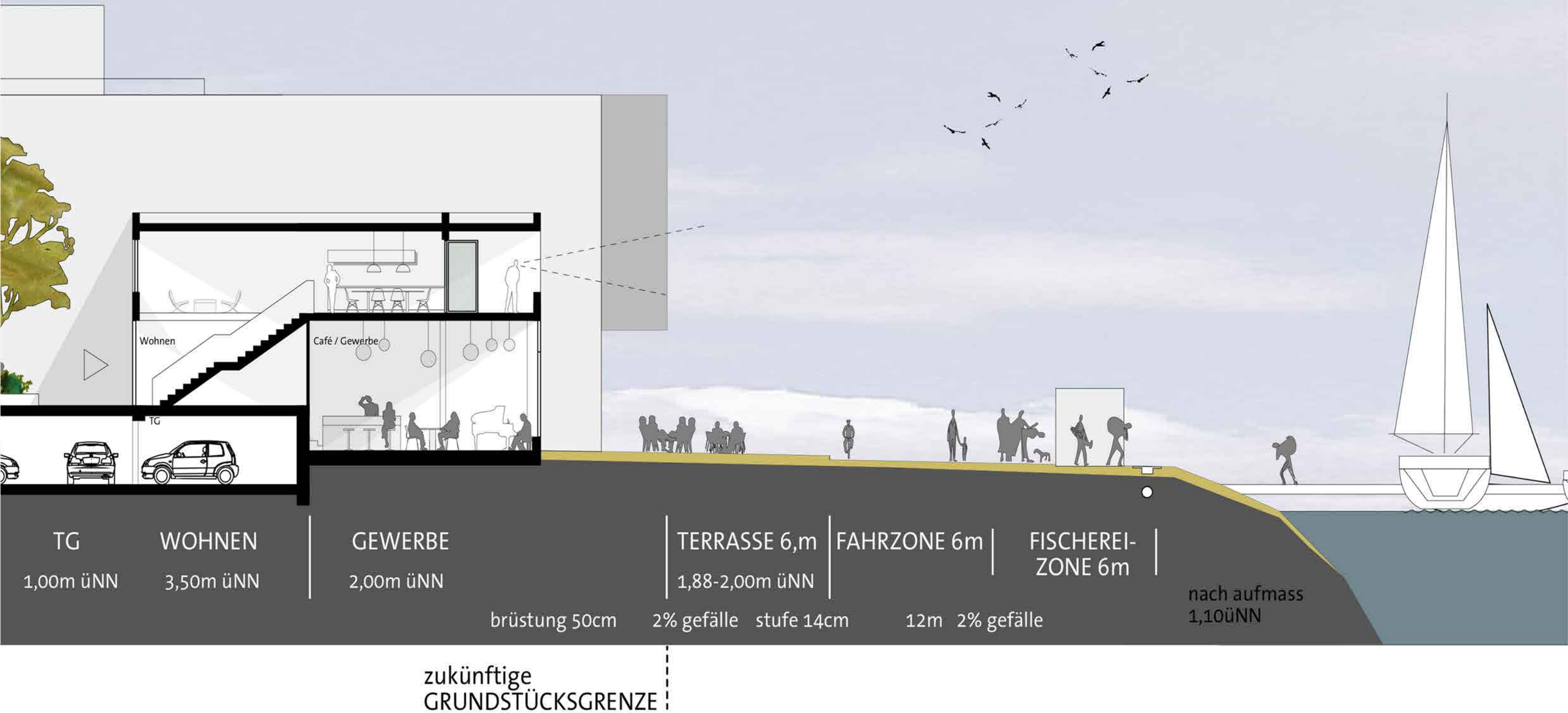
Zu fällende Baum-/Gehölzgruppen / Wald

ohne Maßstab

Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier -
Entwurf zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
nach §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB, Stand: 22.04.2016

noch zu Anlage 4

UNVERBINDLICHE SCHNITTZEICHNUNG: BEREICH FISCHEREIHAFEN



Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier -
Entwurf zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
nach §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB, Stand: 22.04.2016

noch zu Anlage 4

BEBAUUNGSPLAN 32.14.00

- Auf dem Baggersand / Hafenquartier -

TEIL B - Text (Auszug aus dem Planoriginal)

Entwurf zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden/ Stand: 22.04.2016

I. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

1.1 **Allgemeine Wohngebiete** (gegliedert in die Teilbereiche WA 1 und WA 2)

In den Teilen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 und WA 2 sind Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen unzulässig. Auf die Festsetzung I. 10.5 wird verwiesen.

(§ 4 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO)

1.2 **Sondergebiet „Fischerei- und Sportboothafen“** (SO 1)

Das Sondergebiet „Fischerei- und Sportboothafen“ dient vorwiegend der Unterbringung von Einrichtungen und Anlagen zum Betrieb eines Fischerei- und Sportboothafens.

Zulässig sind

- Versorgungsanlagen
- bauliche Anlagen, die dem Verkauf von Fischereiprodukten sowie Speisen und Getränken dienen. Zulässig sind nur Anlagen mit einer Grundfläche von maximal 12 qm pro Anlage. Die baulichen Anlagen haben untereinander einen Mindestabstand von insgesamt 10,0 m einzuhalten. Auf die Festsetzung I. 3.7 wird verwiesen.

(§ 11 BauNVO)

1.3 **Sondergebiet „Hafenquartier“** (gegliedert in die Teilbereiche SO 2 und SO 3)

Die Sondergebiete „Hafenquartier“ SO 2 und SO 3 dienen vorwiegend der Seebädertouristik sowie dem Hafen- und Sportbootbetrieb.

Zulässig sind im Einzelnen

- Wohnungen,
- Ferienwohnungen,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- Büros,
- Schank- und Speisewirtschaften,
- sonstige nicht wesentlich störende Handwerks- und Gewerbebetriebe,
- Räume für freie Berufe,
- Einrichtungen und Anlagen für den Betrieb eines Fischerei- und Sportboothafens

  (z.B. Hafenmeisterbüro, Segelclubhaus, WC-Anlagen für Marina und Fischer etc.).

Innerhalb des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 sind Wohnungen und Ferienwohnungen, die dem Sondergebiet mit der Bezeichnung SO 1 „Fischerei- und Sportboothafen“ zugewandt sind, nur oberhalb des ersten Vollgeschosses zulässig.

Auf die Festsetzung I. 10.5 wird verwiesen.

Ausnahmsweise können in den Erdgeschosszonen der Gebäude in den Teilen des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 folgende Arten von Einzelhandelsbetrieben zugelassen werden:

- Kioske und Bäckereien, wenn die jeweilige Verkaufsfläche 100 qm nicht überschreitet.
- Einzelhandelsbetriebe mit nichtzentrenrelevanten Kernsortimenten gemäß der Liste 3 der „Lübecker Sortimentsliste“ vom 24.02.2011 bis zu einer maximalen Verkaufsfläche von 400 qm. Hierbei dürfen zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß der Listen 1 und 2 nur als branchenübliche Randsortimente auf nicht mehr als insgesamt 10 % der Gesamtverkaufsfläche angeboten werden.
- Verkaufsstätten als untergeordneter Bestandteil von Handwerksbetrieben oder produzierenden und verarbeitenden Gewerbebetrieben, die sich ganz oder teilweise an den Endverbraucher richten, wenn sie nach Art und Umfang in unmittelbarem räumlichen und funktionalem Zusammenhang mit der Produktion, der Ver- und Bearbeitung von Gütern einschließlich Reparatur und Serviceleistungen der Betriebsstätten im Plangebiet stehen. Dabei darf die Verkaufsfläche der Verkaufsstätte einen Anteil von 30 % an Bruttogeschossfläche des jeweiligen Betriebes nicht überschreiten. Die Verkaufsfläche für zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente gemäß Liste 1 und 2 darf je Betrieb höchstens 100 qm betragen.

(§ 11 BauNVO)

2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

2.1 In den Teilen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 und in den Teilen des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 darf die jeweils baufeldbezogen festgesetzte Grundfläche durch die Grundfläche der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO genannten Anlagen bis zu einer maximalen Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 und im WA 2 bis zu einer GRZ von maximal 0,9 überschritten werden.

(§ 19 Abs. 2 BauNVO, § 19 Abs. 4 BauNVO)

2.2 Bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche sind die Flächen von Aufenthaltsräumen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände in anderen als Vollgeschossen ganz mitzurechnen.

(§ 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO).

2.3 Garagengeschosse sind auf die Zahl der zulässigen Vollgeschosse nicht anzurechnen.

(§ 21a Abs. 1 BauNVO).

2.4 Die tatsächliche Gebäudehöhe (Oberkante Dach) darf durch untergeordnete Bauteile wie Aufzugsräume oder Lüftungsanlagen sowie Anlagen, die der Solarenergiegewinnung dienen, um bis zu 0,5 m überschritten werden. Dachaufbauten mit einer deutlichen Höhenentwicklung, wie z.B. Antennenanlagen für den Mobilfunk sind unzulässig. In den Teilen des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 3 ist innerhalb der bezeich-

neten Flächen H ausnahmsweise eine Antennenanlage bis zu einer maximalen Höhe von 35,0 m ü. NHN zulässig.

(§ 16 Abs. 6 BauNVO)

2.5 In dem Teil des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 2 ist eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe bei Errichtung eines Daches mit einer Neigung zwischen 20 und 55 Grad bis zu jeweils 3,0 m zulässig.

2.6 Aufschüttungen auf den Garagengeschossdecken sind bis zu einer Höhe von maximal 4,0 m ü NHN zulässig. Ausnahmen können im Bereich zu pflanzender Bäume bis zu einer Höhe von 4,5 m ü NHN zugelassen werden. Auf die Festsetzung I. 11.2 wird verwiesen.

(§ 18 BauNVO)

3. Überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 3 BauNVO)

3.1 In den Teilen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 und in den Teilen des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 ist oberhalb der festgesetzten Fläche für Gemeinschaftstiefgaragen ein Überschreiten der festgesetzten Baugrenzen durch Terrassen bis zu einer Tiefe von 3,0 m und durch Balkone, Loggien und Erker bis zu einer Tiefe von 2,0 m auf jeweils maximal der Hälfte der Gesamtgebäudelänge zulässig.

3.2 In den Teilen des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 ist ein Überschreiten der Baugrenzen durch Terrassen bis zur mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht GFL 4 zu belastenden Fläche zulässig.

3.3 In den Teilen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 und in den Teilen des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 ist eine Überschreitung der festgesetzten Baugrenzen innerhalb der 10,0 m breiten, mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht GFL 1 zu belastenden Flächen durch Terrassen bis zu einer Tiefe von 2,0 m und durch Balkone, Loggien und Erker bis zu einer Tiefe von 1,5 m auf jeweils maximal der Hälfte der Gesamtgebäudelänge zulässig.

3.4 In den Teilen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 und in den Teilen des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 ist eine Überschreitung der festgesetzten nördlichen und südlichen Baugrenzen sowie eine Überschreitung der festgesetzten Baugrenzen innerhalb der weniger als 10,0 m breiten mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten GFL 1 zu belastenden Flächen durch Balkone, Loggien und Erker auf maximal der Hälfte der Gesamtgebäudelänge bis zu einer Tiefe von 1,0 m zulässig.

3.5 In den Teilen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 2 ist eine Überschreitungen der festgesetzten Baugrenzen durch Terrassen bis zu einer Tiefe von 3,0 m und durch Balkone, Loggien und Erker bis zu einer Tiefe von 1,0 m auf jeweils maximal der Hälfte der Gesamtgebäudelänge zulässig.

3.6 Im Allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 1 und in den Sondergebieten mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 sind innerhalb der bezeichneten Flächen A, B, C, D, E und F je ein Durchgang mit einer Breite von mindestens 5,0 m anzulegen.

3.7 Die im Sondergebiet mit der Bezeichnung SO 1 „Fischerei- und Sportboothafen“ zulässigen bauliche Anlagen, die dem Verkauf der Fischereiprodukte sowie Speisen und Getränken dienen, dürfen nur in der mit G gekennzeichneten Fläche errichtet werden.

4. Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB)

4.1 Für Außenwände von Gebäuden innerhalb der Teile des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 und den Teilen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 ist eine Unterschreitung der nach Landesbauordnung erforderlichen Abstandsflächen bis auf 2,5 m zulässig.

4.2 Für Gebäude innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 2 können Unterschreitungen der erforderlichen Abstandsflächentiefen bis zu einem Maß von 0,35 H ausnahmsweise zugelassen werden.

5. Mit Geh-, Fahr und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

5.1 GFL 1:

- Nutzungsrecht (Fußgänger / Radfahrer) zugunsten der Allgemeinheit,

5.2 GFL 2:

- Nutzungsrecht (Fußgänger / Radfahrer) zugunsten der Allgemeinheit,
- Geh- und Fahrrechte zugunsten der Anlieger,
- Fahrrechte zugunsten der Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie Notfall-Kfz.

5.3 GFL 3:

- Leitungsrechte zugunsten der Entsorgungsbetriebe Lübeck und weiterer Leitungsträger einschließlich Betretungs- und Unterhaltungsrecht.

5.4 GFL 4:

- Nutzungsrecht (Fußgänger / Radfahrer) zugunsten der Allgemeinheit,
- Geh- und Fahrrechte zugunsten der Nutzer und Besucher der Hafenzone, des Sportboot- und Fischereihafens und der angrenzenden Wasserflächen sowie des Anlieferverkehrs der angrenzenden Teilbereiche des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3,
- Fahrrechte zugunsten der Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie Notfall-Kfz,
- Leitungsrechte zugunsten der Entsorgungsbetriebe Lübeck und weiterer Leitungsträger einschließlich Betretungs- und Unterhaltungsrecht,
- Leitungsrechte zugunsten der nördlich an diese Fläche angrenzenden Anlieger (Flurstücke 83/97 und 83/110).

5.5 GFL 5:

- Nutzungsrecht (Fußgänger / Radfahrer) zugunsten der Allgemeinheit,

- Leitungsrechte zugunsten der Entsorgungsbetriebe Lübeck und weiterer Leitungsträger einschließlich Betretungs- und Unterhaltungsrecht.

5.6 GFL 6:

- Leitungsrechte zugunsten der nördlich an diese Fläche angrenzenden Anlieger (Flurstücke 83/97 und 83/110).

6. Stellplätze und Garagen, Flächen für Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und Nr. 22 BauGB)

6.1 In den Teilen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 und WA 2 sind oberirdische Stellplätze, Carports und Garagen, mit Ausnahme der festgesetzten Gemeinschaftstiefgaragen, unzulässig.

6.2 In den Sondergebieten mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 sind oberirdische Carports und Garagen, mit Ausnahme der festgesetzten Gemeinschaftstiefgaragen, unzulässig.

6.3 Garagengeschosse sowie in Untergeschossen befindliche Abstell-, Technik- und Versorgungsräume sind innerhalb der Flächen für Gemeinschaftstiefgaragen auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

(§ 12 Abs. 4 und 6 BauNVO i.V.m. § 23 Abs. 3 BauNVO)

7. Maßnahmen zum Hochwasserschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)

7.1 Bei Wohnungen und sonstigen Aufenthaltsräumen muss die Oberkante des Fertigfußbodens (OKFF) mindestens 3,50 m über Normalhöhennull (ü NHN) betragen.

8. Nutzung von Wasserflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)

8.1 Auf der Wasserfläche WF 1 mit der Zweckbestimmung „Sportboothafen“ sind Steganlagen (ortsfest/schwimmend) zulässig.

8.2 Auf der Wasserfläche WF 2 mit der Zweckbestimmung „Hafen“ sind Steganlagen (ortsfest/schwimmend) für Sport- und Fischereifahrzeuge, gewerblich genutzte Wasserfahrzeuge, touristische Fahrgastschiffe, kleinere See- und Binnenschiffe, Groß- und Traditionssegler aller Art sowie bauliche Anlagen, die dem Verkauf der Fischereiprodukte sowie Speisen und Getränken dienen, zulässig.

8.4 Die Nutzung der Wasserflächen WF 1 und WF 2 durch schwimmende Häuser, die vorrangig dem Ferien-, Freizeit- oder sonstigem Wohnen oder der Fremdenbeherbergung dienen und zu diesen Zwecken überwiegend ortsfest genutzt werden, ist unzulässig.

9. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung vom Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

9.1 In den Teilen des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 angrenzend an die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht GFL 3 zu belastende Fläche, welche westlich

liegen, sind bei der Sanierung des Gebäudes (Auf dem Baggersand 17) artenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten: Dazu sind im Juni vor Beginn der Sanierung Untersuchungen zur genauen Lokalisierung des Quartiers durchzuführen. Das Quartier ist anschließend (im Zeitraum zwischen dem 15.08. und dem 30.09.) unbrauchbar zu machen. Als vorgezogene artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme müssen zu diesem Zeitpunkt Ersatzquartiere ortsnah zur Verfügung stehen. Die Arbeiten müssen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde umgesetzt werden.

9.2 Innerhalb des Geltungsbereichs sind vor Fällung der Bäume/ vor Beginn der Baumaßnahmen als vorgezogene artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme ortsnah drei Fledermaus-Großraumhöhlen „Typ 1FW“ (Sommer- und Winterquartier für den groß Abendsegler) in Kombination mit drei Vogelkasten „Typ 1B“ und vier Großraum-Wochenstubenhöhlen „Typ 2FS“ (zur Koloniebildung von Kleinstfledermäusen, Pipstrellus-Arten) in Kombination mit vier Vogelkästen des „Typs 1B“ zu installieren.

Pro ausgewählten Baum/ Hangplatz sind ein Fledermaus- und ein Vogelkasten in Kombination zu installieren. Insgesamt sind sieben Hangplätze notwendig. Zwischen den Hangplätzen ist eine gewisse Entfernung zu wahren, um eine Clusterbildung zu vermeiden und den jeweiligen Arten ausreichend Raum zu bieten. Der Fortbestand dieser Quartiere muss dauerhaft gesichert werden. Die Arbeiten müssen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde umgesetzt werden.

Ausnahmsweise können die vorgenannten Maßnahmen auch außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans durchgeführt werden, sofern ein räumlich-funktionaler Zusammenhang zum Plangebiet nachgewiesen werden kann.

9.3 Zur Vermeidung der Störung lichtempfindlicher Tiere (Vögel, Fledermäuse, nachtaktive Insekten) sind für die Außenbeleuchtung insektenfreundliche Leuchtmittel mit geringst möglicher Störwirkung zu verwenden, wie z.B. LED-Leuchten mit gelblichem Licht und bis zu 3.000 Kelvin Lichttemperatur.

10. Bauliche Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB und § 9 Abs. 2 BauGB)

10.1 Zum Schutz vor Verkehrs- und Hafenlärm sind bei Errichtung, Nutzungs- oder baulicher Änderung von Räumen, die zum ständigen Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Außenbauteile einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen müssen unter Berücksichtigung der in der Nebenzeichnung I festgesetzten Lärmpegelbereiche und der jeweiligen Raumart ein erforderliches resultierendes Schalldämm-Maß (erf. R’w,res gemäß DIN 4109, Ausgabe 1989; siehe Hinweis A) gemäß nachfolgender Tabelle aufweisen:

Lärmpegel-bereich	erf. $R'_{w,res}$ für Aufenthalts-räume in Wohnungen, Über-nachtungsräume in Beher-bergungsstätten, Unterrichts-räume und ähnliche Räume	erf. $R'_{w,res}$ für Aufenthalts-räume in Büroräumen und ähnliche Räume
II	30 dB	30 dB
III	35 dB	30 dB
IV	40 dB	35 dB
V	45 dB	40 dB
VI	50 dB	45 dB

Die schalltechnischen Eigenschaften der Gesamtkonstruktion (Wand, Fenster, Lüftung) müssen den Anforderungen des jeweiligen Lärmpegelbereiches genügen.

10.2 Zum Schutz der Nachtruhe sind in den Lärmpegelbereichen III, IV und V für Schlaf- und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungen vorzusehen, falls der erforderliche hygienische Luftwechsel nicht auf andere, den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechende Weise sichergestellt werden kann. Hiervon kann abgewichen werden, sofern der maßgebliche Beurteilungspegel nachts an den betreffenden Fenstern nachweislich unter 45 dB(A) liegt.

10.3 Im Allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 2 sind an den der Travemünder Landstraße teilweise oder vollständig zugewandten Gebäudeseiten (straßenparallel oder daran anschließende Außenwände) wohnungszugehörige Außenwohnbereiche (Terrassen, Balkone, Loggien) nur dann zulässig, wenn der Nachweis mittels Immissionsprognose erbracht wird, dass der Beurteilungspegel im Mittelpunkt des Außenwohnbereichs mittels Errichtung von Wänden oder Teilverglasungen am Tag nicht über dem Immissionsgrenzwert für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) liegt. Alternativ können diese baulichen Anlagen vollständig baulich umschlossen werden (Wintergarten).

Ausnahmsweise können auf den straßenzugewandten Gebäudeseiten Terrassen, Balkone und Loggien zugelassen werden, sofern die betreffenden Wohnungen zugleich über Außenwohnbereiche auf der straßenabgewandten Gebäudeseite verfügen.

10.4 Zum Schutz vor Gewerbelärm sind an den in der Nebenzeichnung II gekennzeichneten Außenwänden vor schutzbedürftigen Räumen gemäß DIN 4109 die Außenbauteile geschlossen auszuführen. Fenster als Bestandteil des Außenbauteils vor schutzbedürftigen Räumen dürfen nur zum Reinigen geöffnet werden. Der notwendige hygienische Luftwechsel ist durch Fenster in anderen, lärmabgewandten Außenwänden der betreffenden Räume, durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder auf andere geeignete, dem Stand der Technik entsprechende Weise sicherzustellen.

Abweichend hier von können zu öffnende Fenster zugelassen werden, wenn die maßgeblichen Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503) 0,5 m vor den betreffenden Fenstern durch Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle oder durch deren Verlagerung nachweislich eingehalten werden.

10.5 Innerhalb der in der Nebenzeichnung II mit X bezeichneten Fläche sind Wohnungen erst dann zulässig, wenn innerhalb der in der Nebenzeichnung II mit Y bezeichneten

Flächen eine weitgehend geschlossene Bebauung errichtet wurde, die sicherstellt, dass bei der Bebauung innerhalb der mit X bezeichneten Flächen 0,5 m vor zu öffnenden Fenstern von Aufenthaltsräumen die maßgeblichen Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503) eingehalten werden. Für die festgesetzten Sondergebiete gelten die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete der TA Lärm.

10.6 Von den vorgenannten Festsetzungen 10.1 bis 10.5 kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Geräuschbelastung geringere Anforderungen an Schallschutzmaßnahmen resultieren.

11. Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

11.1 Im Plangebiet sind Dachflächen von Hauptgebäuden mit weniger als 20 Grad Dachneigung mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen. Ausnahmen von der Dachbegrünungspflicht können zugelassen werden, wenn diese im Widerspruch zum Nutzungszweck stehen (z.B. bei Dachflächen für Belichtungszwecke oder zur Installation technischer Anlagen, Terrassen).

11.2 Die Gemeinschaftstiefgaragen sind, soweit sie nicht überbaut werden, mit einem mindestens 30 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen, zu begrünen und gärtnerisch anzulegen. Dies gilt nicht für Terrassen und Wege. Abweichend davon muss der Substrataufbau im Bereich zu pflanzender Bäume mindestens 1,0 m betragen.

11.3 In den Allgemeinen Wohngebieten sind Laubbäume in folgendem Umfang zu pflanzen:

- mindestens 3 mittelkronige Laubbäume je Innenhof im WA 1
- mindestens 1 mittel-oder großkroniger Laubaum pro 300 qm Gartenfläche im WA 2

Anzupflanzende Bäume müssen, in 1,0 m Höhe über dem Erdboden gemessen, einen Stammumfang von mindestens 18-20 cm aufweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 8 qm anzulegen und zu begrünen. Die Bäume sind gegen Befahren zu schützen. Bei Abgang von Bäumen ist gleichartiger Ersatz mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen.

11.4 Innerhalb der Fläche für die Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen im Bereich der Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung öffentlicher Parkplatz ist ein stabiler artenreicher, gestufter Gehölzbestand mit Großgehölzen zu entwickeln.

11.5 Innerhalb der Flächen für die Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen im Allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 1 und im Sondergebiet mit der Bezeichnung SO 3 sind insgesamt 8 großkronige Bäume und 5 mittelkronige Bäume zu pflanzen. Eine gärtnerisch gestaltete Unterpflanzung aus Sträuchern und Stauden ist vorzusehen.

12. Bindung für Bepflanzung und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b) BauGB)

12.1 Innerhalb der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sonstige Grünanlage sind die vorhandenen Gehölze zu erhalten und bei Abgang durch gleichartige Gehölze zu ersetzen.

12.2 Innerhalb der Fläche für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind die Bäume entlang der Travemünder Landstraße zu erhalten und bei Abgang durch einen Baum gleicher Art zu ersetzen. Die Erhaltungsfläche kann für maximal 4 Zufahrten in einer Breite von jeweils 6,0 m unterbrochen werden.

13. Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes (§ 9 Abs. 1a BauGB)

13.1 Zur Kompensation für die im Teilbereich Fischereihafen (WA 1, SO 1 – SO 3) bebauungsplanbedingten Eingriffen in Natur und Landschaft, werden

- die Kompensationsmaßnahmen in Form einer Dachbegrünung innerhalb des Plangebietes im WA 1 sowie SO 2 und SO 3 im Umfang von 878 qm,
- die externe Ausgleichsmaßnahme „Gehölzentwicklung / Sukzession mit Bäumen“ im Umfang von 878 qm sowie
- die externe Ausgleichsmaßnahme „Anpflanzung von 72 Einzelbäumen“ auf der Fläche Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 6, Flurstück 278/14

zugeordnet.

13.2 Zur Kompensation für die im Teilbereich Baggersand (WA 2) bebauungsplanbedingten Eingriffen in Natur und Landschaft, werden

- die Kompensationsmaßnahmen in Form einer Dachbegrünung innerhalb des Plangebietes im WA 2 im Umfang von 664 qm und
- die externe Ausgleichsmaßnahme „Gehölzentwicklung / Sukzession mit Bäumen“ im Umfang von 664 qm auf der Fläche Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 6, Flurstück 278/14

zugeordnet.

13.3 Zur Kompensation für die auf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen und der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Rad- und Fußweg bebauungsplanbedingten Eingriffen in Natur und Landschaft, werden die externen Ausgleichsmaßnahmen

- „Gehölzentwicklung / Sukzession mit Bäumen“ im Umfang von 1.066 qm,
- „Anpflanzung von 13 Einzelbäumen“ und
- „Waldaufforstung“ im Umfang von 1.102 qm

auf der Fläche Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 6, Flurstück 278/14 zugeordnet.

13.3 Zur Kompensation für die auf den Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Parkplätze bebauungsplanbedingten Eingriffen in Natur und Landschaft, werden die externen Ausgleichsmaßnahmen

- „Gehölzentwicklung / Sukzession mit Bäumen“ im Umfang von 4.013 qm,
- „Anpflanzung von 3 Einzelbäumen“ und
- „Waldaufforstung“ im Umfang von 15.993 qm

auf der Fläche Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 6, Flurstück 278/14 zugeordnet.

II. BAUGESTALTERISCHE FESTSETZUNGEN

(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 84 Abs. 3 LBO)

14. Gebäudegestaltung und Dachaufbauten

14.1 Für die Baukörper in dem Teil des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 sowie in den Sondergebieten SO 2 und SO 3 mit der Zweckbestimmung „Hafenquartier“ sind nur Flachdächer zulässig.

(§ 84 Abs. 1 Nr. 1 LBO SH)

15. Einfriedungen

15.1 In den Sondergebieten mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 und in den Allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 1 und WA 2 sind nur geschlossene Laubgehölzpflanzungen und Laubhecken zulässig. Innerhalb dieser oder rückwärtig zur Gebäudeseite sind Kombinationen mit Holz oder Metall möglich. Die Anpflanzungen können für Zuwegungen im notwendigen Umfang unterbrochen werden. Ausnahmen können zugelassen werden, wenn diese auf Grundlage anderer gesetzlicher Bestimmungen zwingend erforderlich sind.

(§ 84 Abs. 1 Nr. 5 LBO SH)

16. Werbeanlagen

16.1 Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung und nur an den straßenseitigen bzw. zur Hafenzone gewandten Außenwänden zulässig. Freistehende Werbeanlagen sind unzulässig. Die Größe der Werbetafeln darf jeweils 1,0 qm nicht überschreiten.

16.2 Bewegliche und blendende Werbeanlagen und Werbeanlagen mit wechselndem Licht sind nicht zulässig.

(§ 84 Abs. 1 Nr. 2 LBO SH)

III. VERHÄLTNIS ZU ANDEREN RECHTSVORSCHRIFTEN

17. Überlagerung des Bebauungsplanes 32.07.00

17.1 Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes treten die bauplanungs- und baugestalterischen Festsetzungen des Bebauungsplanes 32.07.00– Teilbereich West - Fischereihafen / Baggersand –, festgesetzt durch Satzung vom 04.03.2008 und veröffentlicht am 16.12.2008 außer Kraft.

IV. HINWEISE

A Immissionsschutz:

Die DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau, Ausgabe Nov. 1989), auf die in der textlichen Festsetzung Nr. 10 Bezug genommen wird, liegt zusammen mit diesem Bebauungsplan in den Räumen, in denen in die Bebauungspläne Einsicht genommen werden kann (gegenwärtig beim Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Mühlendamm 12 in 23552 Lübeck), zur Einsicht bereit.

B Kampfmittel:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen; das zuständige Amt für Katastrophenschutz ist frühzeitig zu informieren.

C Fäll- und Rodungsarbeiten:

Fäll- und Rodungsarbeiten dürfen gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz nur in der Zeit zwischen 1. Oktober und 28./29. Februar durchgeführt werden; Bäume mit einem Stammumfang von 20 cm und mehr dürfen dabei erst ab dem 1. Dezember gefällt werden.

D Gebäudeabriss:

Abrissarbeiten an Gebäuden dürfen nur in der Zeit zwischen 1. Dezember und 28./29. Februar durchgeführt werden. Die rückzubauenden Gebäude, insbesondere die Dachböden, sind dabei im Vorfeld einer Begehung durch ausgewiesenes Fachpersonal zu unterziehen, um eventuelle Quartiersnutzungen von Fledermäusen auszuschließen. Abweichungen hiervon können nur durch die untere Naturschutzbehörde zugelassen werden.

E Belange der Schifffahrt:

Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art, wie z.B. Stege, Brücken, Buhnen, Bojenliegeplätze usw., die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraße erstrecken, ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) erforderlich.

Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen gemäß § 34 Abs. 4 WaStrG weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig.

Anträge zur Errichtung von Leuchtreklame sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

F Bodenaushub

Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.

G Archäologie

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans können archäologische bedeutsame Funde nicht ausgeschlossen werden. Es wird auf die allgemeine Meldungs- und Dokumentationspflicht nach § 15 Denkmalschutzgesetzt Schleswig-Holstein (DSchG SH) hingewiesen. Die zuständige Denkmalschutzbehörde ist rechtzeitig (spätestens 4 Wochen vor Baubeginn) zu informieren.

H Hochwasserschutz

In den nicht durch Landesschutzdeiche geschützten signifikanten Hochwasserrisikogebieten handelt es sich um Flächen, bei deren Bebauung besondere Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen oder bei denen besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind. Hier sollen gemäß Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein, Fortschreibung 2012 folgende Grundsätze eingehalten werden:

- Verkehrs- und Fluchtwege auf mind. NHN + 3,00 m,
- Räume mit Wohnnutzung auf mind. NHN + 3,50 m,
- Räume mit gewerblicher Nutzung auf mind. NHN + 3,00 m,
- Lagerung wassergefährdender Stoffe auf mind. NHN + 3,50 m.

I Altlasten

Die Flächen im Geltungsbereich wurden in weiten Teilen gewerblich genutzt. Zur Einschätzung der Belastungssituation im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung durchgeführt worden (auf die Begründung zum Bebauungsplan sowie die Gutachten wird verwiesen). Im Plangebiet ergibt sich folgende Situation:

a) Waldflächen nördlich Travemünder Landstraße, „Dreieckswäldchen“ und Parkplatz Baggersand: In diesen Bereichen sind keine Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erforderlich.

b) Auf dem Baggersand 15: Auf dem Grundstück wurden an zwölf Punkten Bodenverunreinigungen ausgewiesen, die vorsorglich entfernt werden sollten. Eine Sanierung der vorhandenen Altlast ist möglich, das Grundstück kann nach erfolgreicher Sanierung ohne weitere Einschränkung für Wohnbebauung genutzt werden. Die Arbeiten sind gutachterlich zu begleiten. Die Nutzung der geplanten Wohnbebauung kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch die Altablagerung ausgeschlossen werden kann. Die Nutzungsverträglichkeit ist durch Abschlussbericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen.

c) Auf dem Baggersand 17: Südöstlich des Gebäudes Auf dem Baggersand 17 befindet sich im Bereich einer ehemaligen Motorenwerkstatt eine Kontaminationsverdachtsfläche der Kategorie C. In diesem Bereich können Leckagen von Tanks und Vorratsbehältern, Tropfverluste und ein unsachgemäßer Umgang mit Reinigungs- und Lösemitteln nicht ausgeschlossen werden. Zudem besteht der Verdacht auf Verunreinigungen durch MKW, PAK, BTEX, LHKW und SM. Im Rahmen von geplanten Bau-/ Erdbaumaßnahmen besteht erforderlicher Erkundungsbedarf. Die Nutzungsverträglichkeit mit einer höherwertigen Nutzung (Wohnen) ist durch Bericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen.

d) Allgemein: In allen Bereichen im Plangebiet wird empfohlen sämtliche Erd- bzw. Tiefbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen.

J Geruchsvorbelastung

Es wird darauf hingewiesen, dass die künftigen Gebäude in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Fischereihafen errichtet werden. Die ansässigen Haupt- und Nebenerwerbsfischer sind ortstypisch und sollen in ihrem Bestand gesichert und ihrer Tätigkeitsausübung nicht eingeschränkt werden. Geruchsbelastung durch Fischfang, Räuchern usw. sind nicht gesundheitsschädlich und werden als ortstypisch und hinnehmbar angesehen.

Anlage 6

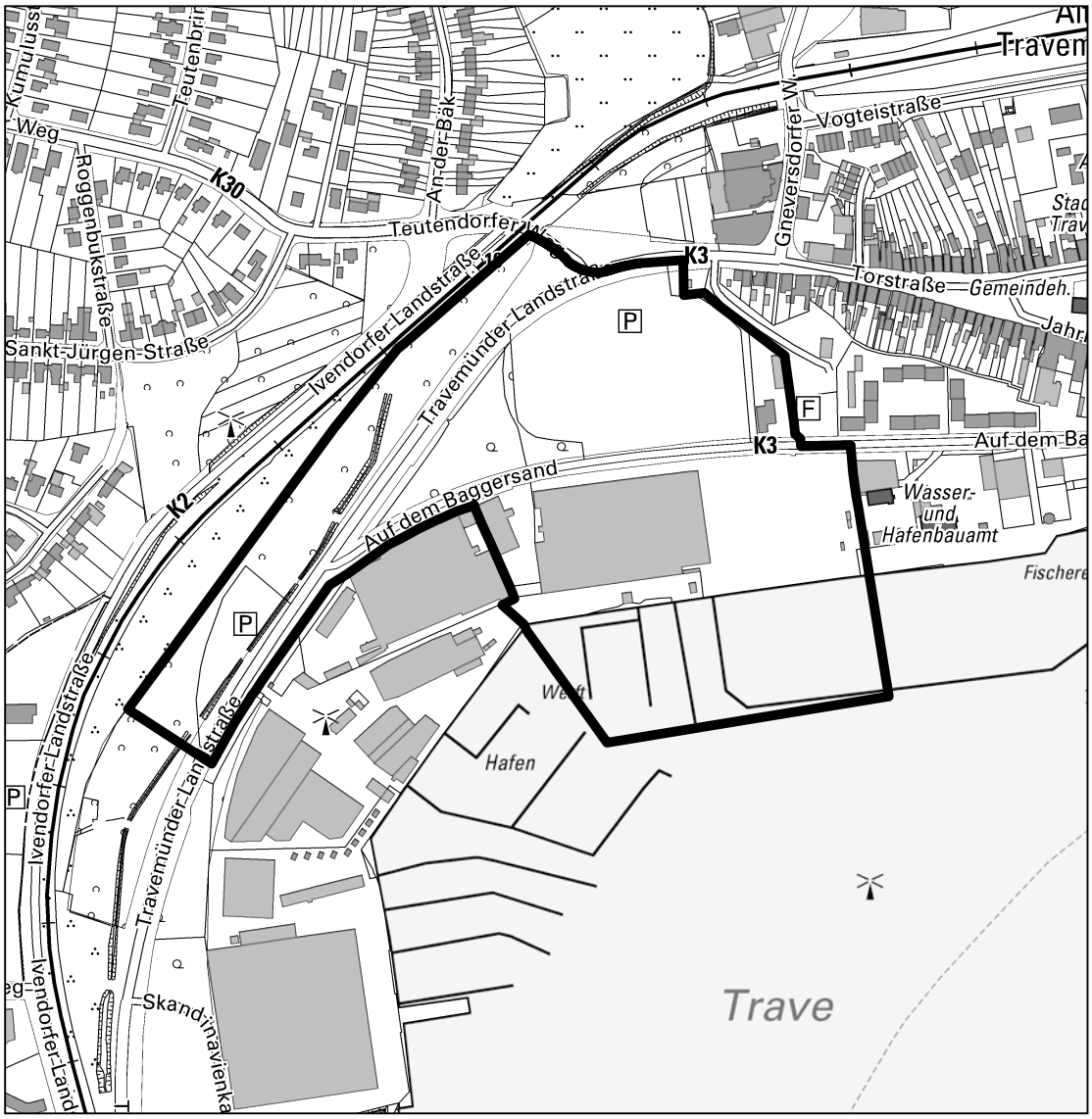
BEGRÜNDUNG

zum

Bebauungsplan 32.14.00
- Auf dem Baggersand/ Hafenquartier -

Entwurf zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

Fassung vom 22.04.2016



Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Evers und Küssner, Hamburg

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 5
1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes 5
1.2 Anlass und Erfordernis der Bebauungsplanaufstellung und der Änderung des Flächennutzungsplanes 5
1.3 Planungsrechtliches Verfahren 6

2. Ausgangssituation 7
2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung 7
2.2 Natur und Umwelt 9
2.3 Eigentumsverhältnisse 13
2.4 Bisheriges Planungsrecht 14

3. Übergeordnete Planungen 14
3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung 14
3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes 15
3.3 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck 16
3.4 Landschaftsplanerische Erholungskonzept der Hansestadt Lübeck (LEK 2010) 17
3.5 Wohnungsbaulandkonzept 2007 17
3.6 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010) 18
3.7 Stadtteilentwicklungskonzept Travemünde 2025 (STEK TVM 2025) 18
3.8 Masterplan Fischereihafen 19
3.9 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck (Zentrenkonzept) 20

4. Ziele und Zwecke der Planung 20

5. Beschreibung des Städtebaulichen Konzeptes 21
5.1 Teilbereich Fischereihafen 21
5.2 Teilbereich Baggersand 22

6. Inhalt der Planung 23
6.1 Flächenbilanz 23
6.2 Künftige Entwicklung und Nutzung 23
6.2.1 Art der baulichen Nutzung 23
6.2.2 Überbaubare Grundstücksfläche, Maß der baulichen Nutzung 27
6.2.2.1 Überbaubare Grundstücksfläche 27
6.2.2.2 Maß der baulichen Nutzung 29
6.2.2.3 Zahl der Vollgeschosse und Höhe der baulichen Anlagen 33
6.2.3 Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen 34
6.3 Erschließung 36
6.3.1 Verkehrliche Erschließung 36
6.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) 38
6.3.3 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen 38

6.3.4 Parkplätze, Stellplätze, öffentliche Besucherparkplätze 40
6.3.5 Ver- und Entsorgung 41
6.4 Hafenbelange/ Wasser 44
6.4.1 Maßnahmen zum Hochwasserschutz 44
6.5 Immissionsschutz 45
6.5.1 Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck 45
6.5.2 Lärmimmissionen 46
6.5.3 Luftschadstoffe/ Gerüche 53
6.6 Grün, Natur und Landschaft 55
6.6.1 Waldflächen/ Grünflächen 55
6.6.2 Pflanz- und Erhaltungsbindung 56
6.6.3 Vogelfreundliches Bauen 57
6.6.4 CEF-Maßnahmen und Ausgleich 57
6.7 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen 58
6.8 Gestaltung 59
6.9 Hinweise 60

7. Umweltbericht 60
7.1 Vorbemerkung 60
7.1.1 Anlass und Aufgabenstellung 60
7.1.2 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung 61
7.1.3 Standort und Untersuchungsraum 61
7.1.4 Rechtliche und planerische Vorgaben des Umweltschutzes 61
7.2 Bestand, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 67
7.2.1 Schutzgut Mensch 67
7.2.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt 68
7.2.3 Schutzgut Boden 81
7.2.4 Schutzgut Wasser 84
7.2.5 Schutzgüter Klima und Luft 88
7.2.6 Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild 89
7.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter 91
7.2.8 Wechselwirkungen 92
7.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung 93
7.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen 94
7.4.1 Vermeidung und Verringerung 94
7.4.2 Zusammenfassende naturschutzrechtliche Eingriffsbewertung und Bilanzierung 95
7.4.3 Waldumwandlung, Flächenbedarf und Waldersatz 95
7.4.4 Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen 98
7.4.5 Zuordnung der Kompensationsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebiets 100
7.4.6 Beschreibung der Maßnahmen 100
7.5 Beschreibung der verwendeten Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken 105
7.5.1 Methodik 105

7.5.2 Schwierigkeiten und Kenntnislücken 105
7.6 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring) 105
7.7 Quellen und Literaturverzeichnis zum Umweltbericht 106

8. Erforderliche Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes 107
8.1 Bodenordnende Maßnahmen 107
8.2 Städtebauliche Verträge 107

9. Finanzielle Auswirkungen 107

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten 108
10.1 Verfahrensübersicht 108
10.2 Rechtsgrundlagen 111
10.3 Fachgutachten und umweltbezogene Informationen 111

Anhang:

Anlage 1: Städtebauliches Konzept, Büro petersen pörksen partner, Lübeck, 04/2016

Anlage 2: Ansicht der Bebauung von der Wasserkante, Büro petersen pörksen partner, Lübeck, 04/2016

Anlage 3: Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck, hier: Lübecker Sortimentsliste, 04/2011

Anlage 4: Bestandsplan mit Biotoptypen und Bäumen, TGP, Lübeck, 04/2016

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet des Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Travemünde (Stadtbezirk Alt-Travemünde / Rönnau), westlich / südwestlich der Travemünder Altstadt und nordöstlich des Fährhafens Skandinavienkai an der Trave bzw. dem Fischereihafen. Es umfasst die Flächen des Parkplatzes Baggersand und des östlich angrenzenden Streugutlagers (Bauhof), das Haus der Jugend, einen privaten Wohnmobilstellplatz, die leerstehende, teilweise als Winterlager für Boote genutzte Gewerbehalle (Auf dem Baggersand 15), ein Bürohochhaus (Auf dem Baggersand 17) sowie den Fischereihafen und die Sportbootliegeplätze sowie Verkehrs- und Grünflächen und die Wasserflächen der Trave.

Begrenzt wird das ca. 10,6 ha große Plangebiet

- im Nordwesten durch die Kleingartenanlage „Siechenbucht“ und die Bahntrasse Lübeck-Travemünde,
- im Norden durch den Teutendorfer Weg und die Travemünder Landstraße,
- im Nordosten durch eine Versorgungsfläche sowie die Zuwegung zum heutigen Streugutlager und der Freiwilligen Feuerwehr,
- im Osten durch die Flächen der Freiwilligen Feuerwehr und die Grundstücke Auf dem Baggersand 9-13 und der Trave,
- im Süden durch die Trave, die Grundstücke Auf dem Baggersand 17 sowie Travemünder Landstraße 302 und 304 und
- im Westen durch die Trave sowie die Grundstücke Auf dem Baggersand 17 und Travemünder Landstraße 304.

Der räumliche Geltungsbereich umfasst im Einzelnen die folgenden Flurstücke:

- Gemarkung Travemünde, Flur 1: 78/9 (tlw.), 83/106 (tlw.), 91/26 (tlw.), 83/100 (tlw.), 83/101, 83/102, 83/104, 83/103, 83/105, 83/76 (tlw.), 83/71, 83/97, 83/110, 83/111 (tlw.), 83/62, 83/86, 83/89.
- Gemarkung Travemünde, Flur 6: 200/45 (tlw.), 200/25,224 (tlw.).
- Gemarkung Trave und Dassower See, Flur 1: 299/104 (tlw.).

Die Abgrenzung des Plangebietes bleibt im Nordosten und Osten hinter den Grenzen des Aufstellungsbeschlusses vom 04.06.2012 zurück, da für den seinerzeit noch in den Geltungsbereich einbezogenen Nahversorgungsmarkt im Bereich Gneversdorfer Weg / Torstraße, den Standort der Freiwilligen Feuerwehr, die Wohnbebauung Auf dem Baggersand 2-26 sowie den Bereich zwischen Priwall-Fährvorplatz und Fischereihafen zur Zeit kein bauleitplanerischer Regelungsbedarf besteht. Dafür werden weitere Flächen zwischen Kleingartenanlage und Travemünder Landstraße sowie weitere Teile des Grundstückes Auf dem Baggersand 17 (Verwaltungsgebäude Trave-Docks), die bislang durch den Bebauungsplan 32.07.00 überplant sind, in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 32.14.00 einbezogen, da sich durch Planungskonzeption für diese Flächen eine andere Zielvorstellung ergeben hat und Regelungsbedarf besteht.

1.2 Anlass und Erfordernis der Bebauungsplanaufstellung und der Änderung des Flächennutzungsplanes

Der Bereich zwischen Altstadt und Skandinavienkai wurde entlang der Trave landseitig lange Zeit hauptsächlich von der Hafen- und Schifffahrtsbranche genutzt. In diesem Bereich ist

jedoch seit einiger Zeit ein Entwicklungsprozess und eine Umstrukturierung von Hafen- und Schiffbaugewerbe hin zu einer Nutzung mit touristischem Hafen- und Freizeitgewerbe zu beobachten. Westlich angrenzend an den Priwall-Fährvorplatz entstanden in den letzten zehn Jahren insbesondere gastronomische Einrichtungen aber auch neue Wohnungen unter Berücksichtigung der gewerblich-maritimen Nutzungen (Fischereihafen, landseitige Fischereiaktivitäten, Fischverwertung) sowie der touristischen Nutzungen (z.B. Fischverkauf direkt vom Kutter).

Im westlichen Anschluss befinden sich jedoch entlang der Trave Gewerbebrachen, die keine standortadäquate Nutzung mehr aufweisen und städtebaulich ungeordnet sind. Im Bereich des Fischereihafens ist somit eine qualitativ angepasste Neuordnung erforderlich und möglich. Der Bereich des Fischereihafens mit dem nördlich angrenzenden Großparkplatz Baggersand weist ein großes Potenzial für die Stadtteilentwicklung Travemündes hinsichtlich Tourismus, Freizeit, Wassersport und maritimer Wohnformen auf. Durch die Planungen sollen nunmehr der Bestand aufgewertet und zudem Wohnungen, Ferienwohnungen, gastronomische, gewerbliche, kulturelle und dienstleistungsbezogene Angebote sowie attraktive Aufenthaltsqualitäten am Wasser geschaffen werden. Die vorhandenen milieubildenden Nutzungen (Fischereihafen, Werften, Bootsreparatur) sowie der besondere Charakter und die authentische Atmosphäre tragen maßgeblich zur Identität des Areals bei und sollen ausdrücklich bei der Planung Berücksichtigung finden.

Da große Teile der geplanten Entwicklung nach dem bisher geltenden Planungsrecht auf der Grundlage von § 34 BauGB (unbeplanter Innenbereich: Bereich am Fischereihafen sowie der östliche Teilbereich des Parkplatzes Baggersand) und § 35 BauGB (Außenbereich: übriger Geltungsbereich) bzw. nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes 32.07.00 nicht genehmigungsfähig sind (siehe Kapitel 2.4), ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens können die städtebaulichen Planungsabsichten sorgfältig begründet und abgewogen werden. Darüber hinaus bedarf auch der Flächennutzungsplan für den Bereich des Fischereihafens und des Parkplatzes Baggersand der Änderung, da die geplanten Nutzungen nicht aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden können (siehe Kapitel 3).

Am 04.06.2012 hat der Bauausschuss der Hansestadt Lübeck die 113. Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes 32.14.00 beschlossen.

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung, der Stärkung des Innenbereiches und der Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich sowie der weiteren Attraktivierung und Qualifizierung des Fischereihafens und der Stärkung Travemündes als Tourismus-, Wohn- und Arbeitsstandort wird der Entwicklung/Neugestaltung des Quartiers eine wichtigere Rolle zugesprochen, als dem Erhalt der bisherigen Nutzungen an dieser Stelle.

1.3 Planungsrechtliches Verfahren

Der Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier - wird als qualifizierter Bebauungsplan im Normalverfahren durchgeführt. Da der Bebauungsplan zu großen Teilen nicht aus dem bisherigen Flächennutzungsplan entwickelt werden kann, wird die 113. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Der mittelalterliche Uferverlauf der Trave folgte der heutigen Travemünder Landstraße bis zur Kreuzung mit dem Gneversdorfer Weg. Die Grundstücke am Traveufer gehörten den Fischern, die ihre Gärten als Netzwiese und Lagerplatz nutzten. Das Traveufer bildete in diesem Bereich den historischen Fischereihafen. Erst mit dem Hafenausbauplan des Lübecker Oberbaudirektors Rehder 1909 erhielt das Ufer seine heutige Form. Durch die Vertiefung der Fahrrinne Richtung Lübeck wurde Sand ausgebaggert, der die Aufschüttung des jetzigen Geländes bis zur Hafenkante ermöglichte. Es wurden neue Industrieanlagen angesiedelt und damit ein leistungsfähiger Umschlagplatz ausgebaut. Durch die allgemeine Werftenkrise und den Rückgang des Fischereiaufkommens setzte nach dem ersten Aufschwung in der Nachkriegszeit eine Umstrukturierung ein, die zu einer teilweisen Umnutzung der Flächen hin zu einer touristischen Hafennutzung führte.

Das Plangebiet bildet den Übergang vom intensiv genutzten Skandinavienkai zu Fischereihafen und Altstadt, die sich zu einem Anziehungspunkt für Touristen entwickelt haben. Es wird entlang der Trave derzeit landseitig hauptsächlich von der Hafen- und Schifffahrtsbranche genutzt. Hier befinden sich überwiegend wasser- und hafenbezogene Nutzungen wie Marinas, Werften, Lagerhallen, Bootshandel, -reparatur und -vercharterung, Bootszubehörhandel, landseitige Fischereiaktivitäten, Fischverwertung sowie touristische und freizeitbezogenen Nutzungen wie der Fischverkauf direkt vom Kutter und Gastronomiebetriebe.

Der Fischereihafen Travemünde und die davor angrenzenden Wasserflächen der Trave – Flächen des Sondergebietes mit der Bezeichnung SO 1 und der Wasserfläche mit der Bezeichnung W 2 – sind gemäß „Bekanntmachung der Grenzen des öffentlichen Hafengebietes der Hansestadt Lübeck“ teilweise ein öffentlicher Hafen. Öffentliche Hafenanlagen dürfen nach § 8 der Landesverordnung für die Häfen in Schleswig-Holstein vom 13. Februar 1976 grundsätzlich von jedermann im Rahmen der Vorschrift und gegen Gebühr genutzt werden.

<u>Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand)</u>

Innerhalb des Plangebietes

Im nördlichen Bereich des Plangebietes befindet sich zwischen der Straße Auf dem Baggersand und der Travemünder Landstraße der Großparkplatz Baggersand. Der öffentliche, bewirtschaftete Parkplatz ist aktuell in einen Bereich für PKW (ca. 400 Parkplätze) und einen Bereich für Busse (ca. 15 Parkplätze) aufgeteilt. Diese Parkplatzanlage ist unter anderem für die durch die Travemünder Altstadt und die Fährverbindung in Richtung Priwall erzeugten, ruhenden Verkehre vorgesehen. Der Baggersand stellt sich als großflächig versiegelte Fläche dar. Östlich davon liegen ein Bauhof/ Streugutlager sowie das Haus der Jugend noch innerhalb des Plangebietes. Das Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr schließt sich weiter östlich an den Geltungsbereich an. Westlich folgen Wald- bzw. Gehölzflächen.

Zwischen der Straße Auf dem Baggersand und der vorhandenen öffentlichen Hafenzone befinden sich ein privater Wohnmobil- und Pkw-Stellplatz sowie untergenutzte Gewerbehallen die tlw. als Winterlager für Boote genutzt werden. Westlich angrenzend befinden sich ein untergenutztes, mehrstöckiges Verwaltungsgebäude (Gewerbepark Trave-Docks).

Im Süden verläuft entlang der Trave eine öffentliche Hafenzone, die derzeit am Steg des Yachthafens der angrenzenden Werft im Westen des Plangebietes endet. Auf dieser Hafenzone innerhalb des öffentlichen Hafengebiets befinden sich in Containern die Lagerflächen

für die Fischer und die Fischverkaufsstände. An der Böschungskante sind Bootsliegeplätze der Fischer vorhanden.

Der öffentlichen Hafenzone vorgelagert sind intensiv genutzte Wasserflächen mit Stegen für u.a. Sportboote, Fischereiboote, kleinere See- und Binnenschiffe, Fahrgastschiffe und der Slipanlage im Übergangsbereich zum Priwallfährvorplatz. In Teilbereichen liegen an der Kaikante auch die Fischereischiffe mit Frischfischverkauf direkt vom Kutter.

Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich im Bestand keine Wohnnutzungen.

Außerhalb des Plangebietes

Zwischen der Travemünder Landstraße und der Bahntrasse befinden sich Kleingärten. Weiter südlich entlang der Travemünder Landstraße liegen die Zufahrt zum Skandinavienkai sowie der Zugang zur Bahn-Haltestelle Lübeck-Travemünde Skandinavienkai.

Östlich des Baggersandes schließt sich das Gelände der Freiwilligen Feuerwehr sowie Wohnbebauung (zweigeschossige Zeilengebäude mit steilem Satteldach) an. Nördlich hiervon befindet sich entlang der Torstraße die Travemünder Altstadtrandbebauung, i.W. eingeschossige historische Gebäude mit ausgebauten Dachgeschossen auf schmalen, tiefen Grundstücken mit gemischter Nutzung.

An den Bereich des Fischereihafens grenzen im Westen eine private Werft mit Yachthafen sowie ein weiterer Yachthafen mit angeschlossenem Yachtservice an. Östlich der Hafenzone befinden sich der Betriebs- und Lagerhof der Lübeck Port Authority (LPA) und ein Maschinenbaubetrieb. Weiter östlich folgen die Fischverwertung Lübecker Bucht (Erzeugergemeinschaft) sowie Gastronomiebetriebe.

Die Nutzungsstärken im Gebiet Fischereihafen liegen einerseits in den Betrieben der Yacht- und Sportbootnutzung, der Werftbetriebe und der milieuprägenden Fischereinutzungen. Darüber hinaus haben sich neben den vorhandenen gewerblich maritimen Nutzungen verstärkt gastronomische Betriebe im östlichen Teil entwickelt, die die Lagegunst und das Potenzial an diesem Standort nutzen. Diese milieubildenden Nutzungen sowie der besondere Charakter und die authentische Atmosphäre tragen maßgeblich zur Identität des Areals rund um den Fischereihafen bei und geben dem Standort das besondere Profil. Auf der anderen Seite schwächen andere Faktoren das Potenzial des Ortes. Auf den Flächen Baggersand 17 stehen leerstehende Hallen und ein untergenutztes Bürogebäude. Auf der Fläche Baggersand 15 ist eine große Halle vorhanden, welche als Winterlagerplatz für Boote genutzt wird. Eine große, private Freifläche ist provisorisch als Wohnmobilstellplatz hergerichtet. Teilbereiche an der Trave können nicht bis zum Wasser durchquert werden.

<u>Veränderungsabsichten (aktuelle Bauanträge und Voranfragen)</u>

Es liegen keine aktuellen Bauanträge und Bauvoranfragen vor.

<u>Verkehrliche Erschließung</u>

Die Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 32.14.00 sind über die Travemünder Landstraße und die Straße Auf dem Baggersand erschlossen. Über die Travemünder Landstraße erfolgt der Anschluss an den Gneversdorfer Weg (B 75) und hierüber an die Bundesstraße B 76 im Nordosten von Travemünde. Weiterhin wird über die Travemünder Landstraße in Richtung Westen der Anschluss an die Ivendorfer Landstraße und im weiteren Verlauf im Bereich Lübeck-Kücknitz an die B 75 und die A 226 im Südwesten von Trave-

münde gesichert. Das Plangebiet ist somit an das übergeordnete Straßen- und Wegenetz ausreichend leistungsfähig angebunden.

Über die Travemünder Landstraße und die Straße Auf dem Baggersand (K 3) erreicht man den Fähranleger in Richtung Priwall. Aufgrund der spitzwinkligen Aufmündung der Straße Auf dem Baggersand auf die Travemünder Landstraße und der damit verbundenen Problematik für größere bzw. längere Fahrzeuge werden die Verkehre zur Zeit über den eigentlich als innere Erschließung des Parkplatzes gedachten Verkehrsweg geführt. Im Zuge der Entwicklung der Parkplatzfläche Baggersand zu Wohnzwecken ist hierfür eine neue Lösung zu finden.

ÖPNV-Anbindung

Durch die Bushaltestelle Teutendorfer Weg im Bereich Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg ist das Plangebiet an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die ÖPNV-Erschließung genügt den Standards des aktuellen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck.

Außerhalb des Geltungsbereichs verläuft nördlich der Travemünder Landstraße eine Gleistrasse, welche im Regionalverkehr Lübeck mit Travemünde verbindet. Der Bahnhaltepunkt Hafenbahnhof befindet sich in fußläufiger Entfernung.

2.2 Natur und Umwelt

Nachfolgend sind die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Planung dargelegt. Zur dezidierten Beschreibung der Ausgangssituation im Hinblick auf die Schutzgüter des Naturhaushalts, das Landschaftsbild und sonstige Umweltbelange wird auf die diesbezüglichen Darlegungen im Umweltbericht verwiesen (siehe Kapitel 7).

Vegetationsbestand/Natur- und Artenschutz

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope, das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Natur- oder Landschaftsschutzgebietes. Nördlich der Bahnlinie befindet sich das Landschaftsschutzgebiet Travemünder Winkel.

Ein langgestreckter Grünzug befindet sich eingebettet zwischen Fischereihafen im Osten und Pommernzentrum im Westen außerhalb des Geltungsbereichs.

Die Flächen im Plangebiet sind bereits größtenteils versiegelt oder bebaut. Zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand befindet sich eine lichtere Gehölzfläche mit Pappeln und Berg-Ahorn, das sogenannte „Dreieckswäldchen“, das nach LWaldG SH als Wald einzustufen ist. Die Parkplatzfläche Baggersand ist von dichten Gehölzflächen umgeben. Bei der Gehölzfläche nordwestlich der Travemünder Landstraße handelt es sich um eine naturnahe Waldfläche mit dichtem Unterwuchs, wobei die vorherrschende Baumart der Berg-Ahorn ist. Die Gehölz- und Waldflächen bilden einen wichtigen Teil der Grünverbindungen innerhalb von Siedlungsflächen und haben damit als Lebensraum für Pflanzen und Tiere eine hohe Bedeutung.

Auf Grundlage der Gebietskenntnisse konzentrieren sich die faunistischen Untersuchungen auf Haselmaus, Brutvögel und Fledermäuse.

Zusammenfassend lässt sich folgendes festhalten:

- Die Gehölze im Bereich des „Dreieckswäldchens“, die Randgehölze um den Parkplatz Baggersand sowie die Gehölzbestände nordwestlich der Travemünder Landstraße werden als ausgesprochen arten- und individuenreich für Brutvögel eingestuft.
- Im Bereich der sehr stark versiegelten Flächen mit großflächiger Bebauung wurde erwartungsgemäß nur eine eingeschränkte Brutvogelartenzahl erfasst. Dementsprechend weist der Untersuchungsraum mit seinen überwiegend versiegelten Flächen insgesamt eine deutlich unterdurchschnittliche Besiedlung mit Brutvögeln auf.
- Der Untersuchungsraum stellt einen höchstens mittelwertigen Fledermaus-Teillebensraum dar. Die Aktivitäten können als durchschnittlich eingestuft werden. Eine Funktion als regelmäßig genutztes Jagdhabitat hat der Wald entlang der Grenzlinien zu den Straßen Auf dem Baggersand und Travemünder Landstraße sowie zum Parkplatz. Aufgrund der Erfassungen ist im Geltungsbereich von einem ganzjährig genutzten Quartier der Zwergfledermaus auszugehen.
- Der nordwestliche Untersuchungsraum weist mit seinen Brombeergestrüppen und den naturnahen Gehölzen geeignete Habitatstrukturen für die streng geschützte Haselmaus auf. Da das Gebiet jedoch isoliert im Siedlungsraum liegt, bestehen keine geeigneten Anbindungen an Wälder oder heckenreiche (Natur-)Landschaften, die für die Verbreitung der Art erforderlich sind. Aufgrund der Lage und der Ausstattung des Geländes ist ein Vorkommen der Haselmaus als sehr unwahrscheinlich anzusehen.

Topographie

Das Plangebiet ist weitgehend eben, schließt an die Höhenlagen der umgebenden Straßen Travemünder Landstraße (ca. +2,45 m) und Auf dem Baggersand (ca. +2,14 m) an und fällt dann zur Hafenzone bis auf ca. +1,80 m im Westen und ca. +1,36 m im Osten ab. Die Uferböschungsoberkante zur Trave liegt auf ca. +1,60 m im Westen und ca. +1,10 m im Osten. Alle Höhen sind in Metern über Normalhöhennull (m ü NHN) angegeben.

Das gesamte Plangebiet liegt somit unterhalb der Hochwasserschutzgrenze, die vom Landesbetrieb für Küstenschutz mit einer Höhe von 3,5 m ü NHN angegeben ist. Dementsprechend sind bei einer Bebauung Maßnahmen zum Hochwasserschutz (siehe Kapitel 6.3.7) zu treffen.

Wasser / Hochwasser

Die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 32.14.00 liegen außerhalb eines gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes. Die Teilflächen innerhalb des Geltungsbereichs sind bei Ostseehochwasser jedoch überflutungsgefährdet. Die Gefährdung ergibt sich aus der Lage in der inneren Lübecker Bucht, verbunden mit einer Geländehöhe großer Teile unterhalb von NHN +3,5 m. Dieser Pegelstand entspricht dem bisher höchsten gemessenen Hochwasser an der Ostsee vom 13.11.1872 und stellt den Bemessungswasserstand für Landesschutzdeiche an der Ostsee dar.

Eine Küsten- oder Hochwasserschutzanlage besteht in dem Bereich nicht, so dass entsprechend hoch auflaufendes Küstenhochwasser zu Überflutungen auch im Geltungsbereich führen kann.

Zur Umsetzung des Art. 6 der am 26.11.2007 in Kraft getretene Richtlinie 2007/60/EG über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (EG-HWRL) wurden Hoch-

wassergefahren- und Hochwasserrisikokarten getrennt für die Küstengebiete (Küstenhochwasser) und das Gewässernetz (Flusshochwasser) für verschiedene Hochwasserszenarien erarbeitet. Für die Flächen im Geltungsbereich wurde das Hochwasserrisikogebiet gemäß § 73 Abs. 1 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) nachrichtlich übernommen (Warnfunktion).

Das nächstgelegene Oberflächengewässer ist die südlich gelegene Trave. Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich zwei verrohrte Gewässer (Bestandteil der Kanalisation). Dabei handelt es sich um die Moorbek und die Rönnau. Moorbek und Rönnau gehören nach dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck zu den Grünzügen Moorbek und Rönnau. Es ist beabsichtigt, durch ein Wasserrechtsverfahren zukünftig die Gewässereigenschaft der Rönnau und Moorbek wieder herzustellen. Eine Abstimmung hinsichtlich der Einleitung mit der unteren Wasserbehörde ist zur Zeit nicht erforderlich. (siehe Kapitel 6.3.5)

Baugrunduntersuchung / Grundwasser

Regionalgeologisch liegt das Untersuchungsgebiet unmittelbar südlich einer Grundmoräne der Weichselkaltzeit aus Geschiebelehm bzw. -mergel. Die Untersuchungsfläche selbst befindet sich im Bereich künstlicher Aufschüttungen bzw. Aufspülungen.

Das Plangebiet befindet sich im Wasserschongebiet Lübeck-Nord, welches jedoch eine geringe Schutzpriorität besitzt.

Im Rahmen der Orientierenden Altlastenuntersuchung wurde auch der Grundwasserspiegel im Untersuchungsgebiet ermittelt. Dieser liegt zwischen 1,30 m und 2,81 m unter Geländeoberkante (GOK). Den Grundwasserleiter bilden die aufgefüllten und die geogenen Sande. Der Grundwasserleiter wird im Untersuchungsbereich nach unten durch den schwer durchlässigen Geschiebemergel begrenzt. Entsprechend der Lage des Grundstücks zur Vorflut Trave ist von einer von Nord nach Süd gerichteten Grundwasserströmung auszugehen.

Oberflächenwasserversickerung

Eine Versickerung von Oberflächenwasser ist laut Baugrunduntersuchung im Bereich der untersuchten Flächen grundsätzlich möglich, aufgrund des geringen Flurabstandes zum Grundwasser im Bereich des Parkplatzes Baggersand jedoch lediglich als Flächen- und Muldenversickerung. Bei der Erstellung der geplanten Tiefgaragen innerhalb des Geltungsbereichs ist ein erhöhter Aufwand für Spezialtiefbau- und Wasserhaltungsmaßnamen zu beachten.

Eine Versickerung des Regenwassers ist aufgrund der Garagengeschosse nicht vorgesehen. Das anfallende Niederschlagswasser wird in das öffentliche Kanalnetz/ Trave (Vorfluter) eingeleitet.

Bodenversiegelung

Der Bebauungsplan 32.14.00 umfasst zum größten Teil für Straßenverkehrs- und Parkplatzflächen sowie die Hafenzone bereits versiegelte bzw. baulich genutzte Flächen. Lediglich das sogenannte Dreieckswäldchen im Eckbereich Travemünder Landstraße / Auf dem Baggersand und die Flächen zwischen Travemünder Landstraße und Bahntrasse bzw. Kleingärten sind unversiegelt und mit Gehölzen und Bäumen bestanden.

Altlasten(verdacht)

Die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 32.14.00 wurden in weiten Teilen gewerblich (Werft, Maschinenbau, Yachtbau) genutzt. Zur Einschätzung der Belastungssitua-

tion sind Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung durchgeführt worden. Es ergibt sich folgende Situation:

Wald- und Grünflächen, Parkplatz Baggersand:

Westlich / nordwestlich der heutigen Travemünder Landstraße ist zu keiner Zeit eine gewerbliche oder industrielle Nutzung dokumentiert. Auf der Fläche des Parkplatzes Baggersand und den westlich und nordwestlich angrenzenden Waldflächen liegen gemäß Ergebnis der Orientierenden Altlastenuntersuchung (Nr. 1409 123.1) insgesamt keine schädlichen Bodenveränderungen gemäß Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vor. Eine relevante Gefährdung über die Wirkungspfade Boden – Mensch und Boden – Grundwasser ist für die oben genannten Flächen auszuschließen.

Grundstück auf dem Baggersand 15:

Gemäß der Daten aus Untersuchungen in den 1990er Jahren sind Bodenverunreinigungen auf dem Grundstück vorhanden. Somit wurden darauf aufbauend Grundwasseruntersuchungen durchgeführt und anhand aktueller Messergebnisse und den Daten der Voruntersuchungen eine zusammenfassende Gefährdungsabschätzung erstellt.

Für den Bereich des Fischereihafens kann laut Gutachten (Nr. 0905 100.1) eine sanierungswürdige Grundwasserverunreinigung auf dem Grundstück ausgeschlossen werden. Es wurden jedoch an zwölf Punkten Bodenverunreinigungen ausgewiesen, die vorsorglich entfernt werden sollen und beim Ausbau abfallrechtlichen Bestimmungen unterliegen. Auf das Gutachten wird verwiesen.

Die zur Umsetzung der Planung erforderlichen Maßnahmen, also eine Sanierung der Bodenverunreinigungen wird auf der nachfolgenden Planungsebene (Baugenehmigungsverfahren) geregelt. Geplant und mit der Fachbehörde abgestimmt ist ein vollständiges Abgraben und ordnungsgemäßes Entsorgen der Bodenverunreinigungen im Zuge des Baus der geplanten Tiefgaragen. Die Sanierung ist technisch machbar, wirtschaftlich vertretbar und zumutbar. Damit wird das Gefährdungspotenzial für die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser entfernt, so dass das Grundstück nach erfolgreicher Sanierung ohne weitere Einschränkungen für Wohnbebauung genutzt werden kann. Der ausgekofferte Bereich ist anschließend mit unbelastetem Boden zu verfüllen. Die Arbeiten in kontaminierten Bereichen sind gutachterlich zu begleiten. Die Nutzung der geplanten Wohnbebauung kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch die Altablagerung ausgeschlossen werden kann. Die Nutzungsverträglichkeit ist durch Abschlussbericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen. Im Sinne des Erlasses zur „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten...“ Punkt 2.1.5 wird im Bebauungsplan eine Kennzeichnung gemäß § 9 Abs. 5 BauGB aufgenommen (allgemeine „Warnfunktion“), da der Bebauungsplan vor Behandlung der Bodenbelastung in Kraft gesetzt werden soll.

Grundstück auf dem Baggersand 17:

Auf dem Grundstück wurde seit den 1930er Jahren die Fertigung von Straßenbaumaschinen betrieben. Es sind verschiedene Werkstätten (Lackiererei, Karosseriebau etc.) und Montagehallen, ein Tanklager sowie ein Schrottlagerplatz vorhanden. Das im Geltungsbereich befindliche Bürohochhaus wurde in den 1960er Jahren errichtet.

Untersuchungen für das Grundstück hinsichtlich der Altlastensituation bzw. zu bestehenden Boden- und / oder Grundwasserverunreinigungen liegen bereits aus dem Zeitraum 1998 - 2003 vor. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes 32.07.00 wurden weitgehende Untersuchungen in den Jahren 2005 / 2006 durchgeführt.

Im Innenhof des Bürogebäudes wurden hierbei sanierungswürdige Belastungen durch MKW nachgewiesen. Hier liegt eine schädliche Bodenveränderung nach BBodSchG vor. Vertikal konnte der Schaden eingegrenzt werden. Die im Tiefenbereich 1,5 bis 2,0 m unter GOK festgestellte Bodenbelastung war in einer Tiefe von 3,0 bis 4,0 m unter GOK nicht mehr nachvollziehbar, ein Austrag der Schadstoffe in das Grundwasser konnte seinerzeit jedoch nicht ausgeschlossen werden. Die Kontaminationsfläche wurde somit im Bebauungsplan 32.07.00 (2007) als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind gekennzeichnet. Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens 32.14.00 wird der Geltungsbereich im Bereich des Grundstückes Auf dem Baggersand 17 zum Entwurf nunmehr verkleinert, so dass der Innenhof nicht mehr (neu) überplant wird. Auf den Bebauungsplan 32.07.00 wird verwiesen.

Die südöstlich des Hochhauses vorhandene Kontaminationsverdachtsfläche im Bereich der ehemaligen Motorenwerkstatt wurde im Rahmen der Gefährdungsabschätzung im Jahr 2006 nicht weiter untersucht, sondern soll bei stattfindenden Bau-/Erdbaumaßnahmen geprüft werden. Dieser Bereich war im Bebauungsplan 32.07.00 als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet worden. Im Sinne des Erlasses zur „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten...“ Punkt 2.1.5 wird im Bebauungsplan weiterhin auf eine mögliche Gefährdung durch Bodenbelastung und die erforderliche Berücksichtigung durch Kennzeichnung der Kontaminationsverdachtsfläche gemäß § 9 Abs. 5 BauGB hingewiesen (allgemeine „Warnfunktion“). Eine höherwertige Nutzung als eine gewerbliche Nutzung (z.B. Wohnen) kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch potenzielle Altablagerungen ausgeschlossen werden kann. Die Nutzungsverträglichkeit ist durch Bericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen.

Allgemein:

Sämtliche Bodeneingriffe und Tiefbauarbeiten sind durch einen altlastenerfahrenen Fachgutachter zu begleiten, damit vor Ort bei Aushubmaßnahmen der abfallrechtlich ordnungsgemäße Verbleib des Aushubmaterials sichergestellt werden kann. Dokumentationen zur ordnungsgemäßen Durchführung der Aushubmaßnahmen sind der unteren Bodenschutzbehörde nach Abschluss der Arbeiten unaufgefordert vorzulegen.

Potenzielle Kampfmittelbelastung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen; das zuständige Landeskriminalamt ist frühzeitig zu informieren.

Archäologische Bodenfunde

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans können archäologische bedeutsame Funde nicht ausgeschlossen werden. Es wird auf die allgemeine Meldungs- und Dokumentationspflicht nach § 15 Denkmalschutzgesetzt Schleswig-Holstein (DSchG SH) hingewiesen. Die zuständige Denkmalschutzbehörde ist rechtzeitig (spätestens 4 Wochen vor Baubeginn) zu informieren.

Für weitere und ausführlichere Aussagen wird auf die Angaben im Umweltbericht verwiesen.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke Auf dem Baggersand 15 und 17 befinden sich in Privateigentum. Der Parkplatz Baggersand befindet sich in städtischem Eigentum.

Die in das Plangebiet einbezogenen Straßenverkehrsflächen Auf dem Baggersand und Travemünder Landstraße und die Flächen zwischen Travemünder Landstraße und Bahntrasse sind im städtischen Eigentum. Die heutige Hafenzone des Fischereihafens befindet sich im Eigentum der Lübeck Port Authority (LPA). Die künftigen Hafenzonen-Erweiterungsflächen stehen zurzeit noch in Privatbesitz.

2.4 Bisheriges Planungsrecht

Teilweise unbeplanter Innenbereich, teilweise Außenbereich

Für das Plangebiet wurde bislang nur im Westen ein Bebauungsplan aufgestellt (s.u.). Unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung ist der Bereich am Fischereihafen sowie der östliche Teilbereich des Parkplatzes Baggersand dem unbeplanten Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB zuzurechnen. Die übrigen Flächen im Geltungsbereich sind hingegen als Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB einzustufen.

Festsetzungen des rechtsverbindliche Bebauungsplanes 32.07.00

Der vorliegende Bebauungsplan 32.14.00 überplant einen Teilbereich des Bebauungsplanes 32.07.00 Teilbereich West – Fischereihafen/Baggersand (2008). Der Bebauungsplan 32.07.00 setzt für die in Rede stehenden Flächen beiderseits der Travemünder Landstraße eingeschränktes Gewerbegebiet fest.

Hinweis

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes 32.14.00 werden die für den überplanten Teilbereich des Bebauungsplanes 32.07.00 bisher geltenden Festsetzungen insgesamt durch den selbständig zu bewertenden neuen Plan überlagert. Diese Verdrängungsfunktion soll jedoch keine Aufhebung bewirken, d.h. bei ggf. Unwirksamkeit des Bebauungsplanes 32.14.00 tritt das frühere Recht nicht außer Kraft, sondern wird wieder rechtsverbindlich.

Die übrigen rechtsverbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes 32.07.00 außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 32.14.00 bleiben unberührt und sind nicht Gegenstand dieser Planung. Sie gelten weiterhin fort.

Sonstige Satzungen

Das Plangebiet selbst liegt nicht im Geltungsbereich einer städtebaulichen Erhaltungssatzung. Für die nordöstlich angrenzende Wohnbebauung beiderseits der Torstraße gilt die Erhaltungssatzung „Alt-Travemünde“ (rechtskräftig seit 1988).

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Landesentwicklungsplan 2010 (LEP 2010)

In der Hauptkarte des Landesentwicklungsplanes (LEP 2010) ist die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum im zentralörtlichen System eingestuft. Lübeck-Travemünde ist als Stadtrandkern 1. Ordnung innerhalb eines Verdichtungsraums (Ordnungsraum) dargestellt. Zudem befindet sich Travemünde innerhalb eines Schwerpunktraumes für Tourismus und Erholung.

Gemäß Ziffer 2.2 LEP 2010 sind Zentrale Orte und Stadtrandkerne das bauliche zusammenhängende Siedlungsgebiet der zentralörtlich eingestuften Gemeinde. Sie sind *„Schwerpunkte*

für Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen sowie für die wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung und sind als solche zu sichern und zu stärken". Weiterhin sollen die Zentralen Orte und Stadtrandkerne *„entsprechend ihrer Funktion in bedarfsgerechtem Umfang Flächen für Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur bieten".*

Gemäß Ziffer 3.7.1 LEP 2010 sollen in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung dem *„Tourismus und der Erholung besonderes Gewicht beigemessen werden [...]. Die Städte sollen durch Kultur- und Einkaufsangebote, städtebauliche Maßnahmen und eine gute verkehrliche Anbindung ihre Entwicklungschancen im Marktsegment Städtetourismus verbessern"*.

Raumordnungsplan für den Planungsraum II – Schleswig-Holstein Ost (2004)

Die Hauptkarte des Regionalplanes für den Planungsraum II stellt Lübeck-Travemünde als Stadtrandkern 1. Ordnung innerhalb eines baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes und innerhalb der Abgrenzung des Achsenraums dar. Zudem liegt Lübeck-Travemünde in der Nebenkarte zum Regionalplan innerhalb eines Ordnungsraumes für Tourismus und Erholung.

Gemäß Ziffer 6.1 sind Zentrale Orte einschließlich der Stadtrandkerne *„Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepassten Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden".*

Gemäß Ziffer 6.3 *„soll sich die siedlungsmäßige und wirtschaftliche Entwicklung im Wesentlichen im Achsenraum vollziehen".* Dieser Achsenraum ist innerhalb des Regionalplanes verbindlich abgegrenzt. Die Siedlungsflächen der Stadt Lübeck einschließlich Travemünde befinden sich innerhalb dieses Achsenraumes.

Gemäß Ziffer 4.2 sollen in den Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung *„vorrangig Qualität und Struktur des touristischen Angebots verbessert, Maßnahmen zur Saisonverlängerung durchgeführt und der Aufbau neuer touristischer Angebote auch im Bereich des höherwertigen Unterkunftsangebots gefördert werden".*

Lübeck-Travemünde ist eines der ältesten Ostseebäder und größter europäischer Fährhafen mit regelmäßigen Verbindungen in den Ostseeraum (Schweden, Finnland, Russland, baltische Staaten). *„Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Ostseeheilbades und Tourismusstandortes Travemünde und wegen der erforderlichen funktionalen und städtebaulichen Aufwertung, soll in Travemünde [...] insbesondere das touristische Angebot qualitativ verbessert beziehungsweise erweitert werden"* (Ziffer 6.5).

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt den Teilbereich südlich der Straße Auf dem Baggersand als Sonderbaufläche Hafen, gemischte Bauflächen und gewerbliche Baufläche emissionsarm dar. Der Parkplatz Baggersand ist als Verkehrsfläche, Fläche für ruhenden Verkehr dargestellt. Die Travemünder Landstraße, die Straße Auf dem Baggersand und der Teutendorfer Weg sind als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Der Bereich nördlich der Travemünder Landstraße ist ebenfalls als gewerbliche Baufläche emissionsarm dargestellt.

Da der Bebauungsplan zu großen Teilen nicht aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden kann, ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes für diejenigen

Teilbereiche erforderlich. Der Flächennutzungsplan wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes gemäß § 8 Abs. 3 BauGB geändert.

Die künftige Darstellung der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes sieht für die Fläche des heutigen Parkplatzes Baggersand künftig Wohnbaufläche und für die Fläche des Fischereihafens Wohnbaufläche und Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Hafen / Hafenquartier vor. Die Flächen nordwestlich der Travemünder Landstraße werden künftig insgesamt als Verkehrsfläche mit Parkplatznutzung dargestellt. Die künftig zu verlegende K 3 wird als Verkehrsfläche und das Dreieckswäldchen als Wald dargestellt. Die südwestlich der K 3 entstehende Fläche wird als Grünfläche dargestellt.

Die geänderten Darstellungen der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes entsprechen auch weiterhin den Grundsätzen und Zielen der Landes- und Regionalplanung.

Darstellung im wirksamen Flächennutzungsplan	
Bauflächen	3,5 ha
- Wohnbaufläche	0 ha
- Gemischte Baufläche	2,1 ha
- Gewerbliche Baufläche emmissionsarm	1,2 ha
- Sonderbaufläche nach Art der Zweckbestimmung	0,2 ha
Verkehrsflächen	3,9 ha
Grünflächen	0 ha
Waldflächen	0 ha
Summe	**7,4 ha**

Darstellung der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes	
Bauflächen	4,8 ha
- Wohnbaufläche	3,1 ha
- Gemischte Baufläche	0 ha
- Gewerbliche Baufläche emmissionsarm	0,2 ha
- Sonderbaufläche nach Art der Zweckbestimmung	1,5 ha
Verkehrsflächen	2,1 ha
Grünflächen	0,2 ha
Waldflächen	0,3 ha
Summe	**7,4 ha**

3.3 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung von Fischereihafen/Baggersand ist als geplantes Vorhaben mit der Priorität I (Prioritätenliste der Stadtplanung vom September / November 2005) eingetragen.

Der Landschaftsplan ordnet das Gebiet als Stadtlandschaft bzw. als Industrie- und Gewerbegebiet sowie als Verkehrsanlage/-fläche ein. Das Landschaftsbild im nördlichen Teil des Geltungsbereiches, wo sich die Waldflächen befinden wird als hoch (Wertstufe II) gewertet. In südlicher Richtung (zum Hafengelände / Gewerbegebiet hin) nimmt die Wertigkeit bis zur Wertstufe V – sehr gering – ab.

Beim Untergrund des Planungsgebietes handelt es sich um Aufschüttungen. Die Luftgüte wird als mittel bis gering eingestuft. Die Untersuchung von Altlastenverdachtsflächen bzw. die Sicherung und Sanierung von Altlasten und Altablagerungen ist als Maßnahme festgelegt.

Die Wasserflächen südöstlich des Geltungsbereichs weisen zudem eine Bedeutung als Erholungsgebiet auf.

Die Bahntrasse nordwestlich des Geltungsbereichs wird als „Lineare Eignungsfläche zum Aufbau eines Biotopverbundsystems“ im Stadtgebiet dargestellt. Nordöstlich der Bahntrasse befindet sich außerdem eine zum Aufbau eines Biotopverbundes besonders geeignete Fläche.

Detaillierte Angaben sind den Ausführungen im Umweltbericht zu entnehmen.

3.4 Landschaftsplanerische Erholungskonzept der Hansestadt Lübeck (LEK 2010)

Im Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck wird der Grünzug 10.4 „Rönnau und Moorbek“ dargestellt, der sich nordöstlich und südwestlich des Bebauungsplangebietes erstreckt. Grünzüge stellen neben den Erholungsgebieten die wichtigste Flächenkategorie des LEK „Erholung“ dar. Räumliche Arrondierungen, flächenhafte Erweiterungen sowie qualitative Verbesserungen (z. B. neue Wege, weitere Ruhebänke, Wegweiser etc.) – insbesondere der Grünzüge, die in Stadtgebieten mit Defiziten an öffentlichen Erholungsmöglichkeiten liegen – stellen die wesentlichen landschaftsplanerischen Entwicklungsschwerpunkte dar.

Detaillierte Angaben sind den Ausführungen im Umweltbericht zu entnehmen.

3.5 Wohnungsbaulandkonzept 2007

Der Wohnungs- und Immobilienmarkt befindet sich in Deutschland in einer strukturellen Anpassungskrise, von der einzelne Regionen und sachliche Teilmärkte unterschiedlich betroffen sind.

Für die Städte und Gemeinden ergeben sich aus der demographischen Entwicklung und der sich daraus ableitenden Wohnungsmarktentwicklung zwar Risiken, aber auch Chancen. Die Hansestadt Lübeck hat die demographischen Veränderungen zum Anlass genommen, sich im Rahmen eines Wohnbaulandkonzeptes ein Bild über die Stärken und Schwächen des Wohnungsmarktes in Travemünde zu verschaffen und hieraus abgeleitet die Wohnbaulandentwicklung in Travemünde positiv zu steuern. Hierzu wurde das InWIS – Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung an der Ruhr-Universität Bochum - Forschung & Beratung GmbH beauftragt, ein „Wohnbaulandkonzept Travemünde“ (2010) zu erarbeiten.

Das Gutachten charakterisiert Travemünde als einen „Zuzugsort“. Dies hat dazu beigetragen, dass die Bevölkerung im Stadtteil noch viele Jahre angewachsen ist, während das übrige Stadtgebiet bereits Einwohnerverluste zu verzeichnen hatte. Gleichzeitig ist Travemünde durch eine hohe Überalterung und durch kaufkraftstarke Bevölkerungsgruppen gekennzeichnet, gleichwohl auch zahlreiche Familien mit Kindern und auch mittlere und untere Einkommensgruppen dort wohnen.

Bis zum Jahr 2020 wird die Bevölkerungszahl in Travemünde stagnieren, jedoch keiner Schrumpfung unterliegen. Da sich die Haushalte in Travemünde im Zuge des demographischen Wandels noch verkleinern werden, wächst ihre Zahl in den kommenden 10 Jahren um 2,5 % bzw. knapp 200 Haushalte an. Berücksichtigt man zusätzlich zu der Haushaltszunahme noch den Ersatzbedarf für zukünftige Wohnungsabgänge durch Abriss von Wohngebäuden und Wohnungszusammenlegungen, wird in Travemünde bis Ende 2020 ein zusätzlicher Wohnungsbedarf in Höhe von rd. 350 Wohnungen entstehen.

Diese Größenordnung ist als Mindestanforderungen für den zukünftigen Wohnungsneubau zu betrachten, um die vorhandene Wohnbevölkerung mit angemessenem Wohnraum zu ver-

sorgen. Denn in Travemünde besteht ein Druck am Wohnungsmarkt, auf dem Einheimische mit Zuzüglern um vorhandene Wohnungen konkurrieren.

Das gegenwärtige Wohnbauflächenpotenzial in Baulücken und Bebauungsplangebieten sowie die durch zukünftige Gebäudeabrisse entstehenden Bauflächen reichen nicht aus, um den prognostizierten Wohnungsbedarf zu decken. Die Erweiterung des Wohnungsangebotes durch Neubau könnte den Zuzug nach Travemünde noch stärker befördern und würde Travemünder Bürgern erleichtern, eine neue Wohnung zu finden bzw. Wohnungseigentum zu bilden.

Im Wohnbaulandkonzept 2007 und seiner Weiterentwicklung sind mehrere mögliche Neubauflächen, darunter die Fläche Fischereihafen / Baggersand, genannt worden, die seitens der Stadtverwaltung der Hansestadt mittel- bis langfristig, auch über das Jahr 2020 hinaus, in einen Abwägungsprozess einbezogen werden.

3.6 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das ISEK wurde im März 2010 von der Bürgerschaft als ganzheitlicher Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtentwicklung Lübecks beschlossen, der bei allen Planungen, Projekten und Maßnahmen zu berücksichtigen ist.

Das Ostseebad ist ein Kurort mit dem Status eines Seeheilbades. Der Tourismus ist stetig gewachsen, auch bedingt durch sportliche Großereignisse wie die Travemünder Woche. Aufgrund des Kurstatus hat der Ortsteil Travemünde seinen öffentlichen Raum kontinuierlich an die touristischen Standards (Dorfkern, Promenaden) angepasst. Der Anschluss der Vorderreihe zum Fischereihafen ist noch zu gestalten.

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat sich für eine Stärkung der Entwicklung Travemündes als Tourismus-, Wohn- und Arbeitsstandort ausgesprochen, um auch in Zukunft im Standortwettbewerb der Ostseebäder und angrenzenden Gemeinden zu bestehen. Darüber hinaus ist Travemünde ein stark nachgefragter Wohnstandort. Die Wohnungsmarkt-Nachfrage wird durch den Bedarf der Bevölkerung in Travemünde selbst bedingt, aber darüber hinaus auch stark durch den Zuzug von Bürgern, die von außerhalb nach Lübeck kommen. Insbesondere hier gibt es eine favorisierte Nachfrage nach „maritimem Wohnen“. Der Entwicklungsbereich Fischereihafen / Baggersand bietet insbesondere vor diesem Hintergrund ein großes Potenzial für eine zukunftsorientierte Stadtteilentwicklung mit neuen maritimen, touristischen Nutzungen und Angeboten von Wohnungen und Ferienwohnungen.

Für den Stadtteil Travemünde werden im ISEK mehrere Projekte für die Weiterentwicklung genannt, die Travemünde in seinem Alleinstellungsmerkmal stärken und entsprechend dieser Stärken weiterentwickeln. Die Entwicklungsziele sind u.a. Stabilisierung des Wohnortes, Erhalt des Ortsbildes bei nötigen modernen Neubauten, Stärkung des Tourismus, Sanierung der Strandpromenade, Attraktivierung des Öffentlichen Raumes, städtebauliche und verkehrliche Neuordnung / Umgestaltung des traditionellen Fischereihafenquartiers mit touristischer Qualität bei gleichzeitigem Erhalt der authentischen Fischereihafenatmosphäre.

3.7 Stadtteilentwicklungskonzept Travemünde 2025 (STEK TVM 2025)

Die Entwicklung des Fischereihafens ist zudem eine Zielsetzung der im STEK TVM 2025 beschriebenen drei großen touristischen Entwicklungsräume „Zentrales Kurgebiet“, „Fischereihafen / Baggersand“ und „Priwall“.

„Der Stadtteil Travemünde unterliegt vielschichtigen Nutzungsansprüchen und stellt für die Gesamtstadt ein wichtiges wirtschaftliches und touristisches Zentrum dar. Travemünde ist Wohnort, Hafenort, Tourismusort, Seebad und Gewerbestandort. Die Bau- und Planungsabsichten führen zu Konflikten zwischen Hafen / Gewerbe (nötige Weiterentwicklung Skandinavienkai), dem Wohnen (Versorgung, Lärmschutz, Erholung), dem Tourismus (Stellplätze, Erreichbarkeit, Hotels, Fährhafen, Ausweitung Hotelstandorte, Tourismuskonzept Priwall) und dem Naturschutz (große europäische Schutzgüter mit besonderer Qualität, auch für die Erholungswirkung). Im Sinne einer verträglichen und mitgetragenen Stadtteilentwicklung sollte das Stadtteilentwicklungskonzept für Travemünde eine integrierte Gesamtbetrachtung bzw. eine Zusammenführung von Einzelkonzepten und Projektideen leisten."

Der Standort Fischereihafen/Baggersand bietet laut STEK TVM als touristischer Entwicklungsraum die besten Voraussetzungen für Ansiedlung von Hotels und Ferien- / Appartementhäusern für alte und neue touristische Zielgruppen mit einem hohen Erlebnisbedürfnis. Darüber hinaus eignet sich das Areal rund um den Fischereihafen hervorragend für touristische Angebote wie saisonverlängernde Indoorangebote, Sport- und Freizeitaktivitäten, abendliche Unterhaltung, maritime Erlebnis-Gastronomie und Kulturangebote. Die Entwicklung einer Hafenpromenade mit hoher Aufenthaltsqualität ist ein weiteres wichtiges Ziel. Travemünde könnte hierdurch zukünftig auch einem jüngeren Publikum entsprechende Angebote bieten. Teile des Areals sollen darüber hinaus zukünftig für eine Wohnnutzung für unterschiedliche Nachfragegruppen zur Verfügung stehen.

3.8 Masterplan Fischereihafen

Um den Herausforderungen des Entwicklungsbereiches „Fischereihafen / Baggersand" gerecht werden zu können und die erkannten Potenziale des Bereiches zu mobilisieren, wurde 2013 der Masterplan „Fischereihafen" Lübeck-Travemünde von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen. Der städtebauliche Masterplan als ein anpassungs- und fortschreibungsfähiges informelles Planungsinstrument formuliert das Entwicklungskonzept für die kurz-, mittel- und langfristige Umstrukturierung des Areals. Genannt sind folgende Entwicklungsziele und Handlungsfelder als übergeordnete Planungsziele zur Neuordnung des Bereichs um den Fischereihafen:

- Erhalt und Stärkung des Fischereihafens als Wirtschafts- und Arbeitsraum der Fischer, der maritimen Gewerbebetriebe sowie als touristischer Anziehungspunkt mit authentischer Hafen-Atmosphäre und einer attraktiven Aufenthaltsqualität;
- Standortsicherung und Optimierung der vorhandenen Nutzungen hinsichtlich Hafenwirtschaft, Fischerei und Wassersport;
- Neuordnung der Wasserflächen mit den Sportboothäfen;
- Verlängerung und Umgestaltung der Hafenzone mit abschnittsweisen Aufweitungen zum Aufenthalt und als Treffpunkt für die Öffentlichkeit;
- Neugestaltung als maritimes Hafenquartier für Tourismus, Freizeit, Wohnen und auf diese Nutzung bezogenes Gewerbe unter Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch den Skandinavienkai, den Hafen und die vorhandenen Nutzungen;
- Schaffung eines Wohnquartiers auf dem Baggersand, die die vorhandene Altstadtrandbebauung mit einer straßenbegleitenden Stadthausbebauung fortsetzt;
- Anbindung des Fischereihafens an die Travemünder Altstadt und die angrenzenden Bereiche.

3.9 Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck (Zentrenkonzept)

Das Zentrenkonzept für die Stadt Lübeck wurde im Jahr 2011 erstellt und von der Bürgerschaft der Hansestadt als Grundlage der räumlichen Einzelhandelsentwicklung beschlossen.

Das Zentrenkonzept dient nicht nur einer strategischen Überlegung, sondern ist als öffentlicher Belang bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Das Zentrenkonzept stellt eine wesentliche Begründungsgrundlage für Festsetzungen in der Bauleitplanung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 und § 9 (2a) BauGB dar.

Das Zentrenkonzept der Hansestadt Lübeck besteht aus den folgenden vier Teilen:

- Lübecker Sortimentsliste der zentrenrelevanten, nahversorgungsrelevanten und nicht-zentrenrelevanten Sortimente;
- Gliederung und Zuordnung der Einzelhandelsstandorte (Lübecker Zentrensystem);
- Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche und Sonderstandorte (über)regionaler Bedeutung;
- Lübecker Leitsätze zur Stärkung der Zentren und Sicherung der Nahversorgung einschließlich der zugehörigen Ausführungen.

Im Zentrenkonzept wird in der Zentrenhierarchie zwischen Innenstadt (Hauptzentrum), Stadtteilzentren, Nahversorgungszentren und Sonderstandorten (differenziert nach Sonderstandorten (über-)regionaler Bedeutung und nach sonstigen Sonderstandorten) unterschieden.

Travemünde wird im Zentrenkonzept als Stadtteilzentrum ausgewiesen. Stadtteilzentren haben laut Konzept eine Versorgungsfunktion im periodischen und zum Teil aperiodischen Bedarf für die Stadtteile. In der Lübecker Sortimentsliste werden diese zentrenrelevanten, nicht-zentrenrelevanten und nahversorgungsrelevanten Sortimente ortsspezifisch definiert (siehe Anhang 2 zur Begründung des Bebauungsplans 32.14.00).

Der Zentrale Versorgungsbereich des Stadtteilzentrums umfasst die Travemünder Altstadt bis zur Fläche Baggersand und den Fischereihafen. Das Hauptgeschäftszentrum wird begrenzt auf die Kurgartenstraße und die Vorderreihe. Die anderen Flächen sind als funktionaler Ergänzungsbereich gekennzeichnet.

Das Plangebiet zählt nicht zum zentralen Hauptgeschäftsbereich des Stadtteilzentrums, sondern befindet sich innerhalb des funktionalen Ergänzungsbereichs am westlichen Rand, welcher als Potenzialfläche gekennzeichnet ist.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel der Planung ist eine aus dem Masterplan Fischereihafen abgeleitete und unter Berücksichtigung der dort formulierten Entwicklungsziele qualitative angepasste Neuordnung des Bereiches (siehe 3.8).Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes 32.14.00 soll die städtebauliche Neuordnung und Entwicklung des Plangebietes planungsrechtlich vorbereitet werden.

Grundlage der Planung ist dabei die in der Öffentlichkeit und in den politischen Gremien vorgestellte und diskutierte städtebauliche Planung für den Parkplatz Baggersand und der darüber hinaus mit dem Welterbe- und Gestaltungsbeirat der Hansestadt Lübeck in seinen Grundzügen abgestimmte Entwurf für den Teilbereich Fischereihafen (Variante B, Stand 09/2014) sowie der in 2013 durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossene

und fortgeführte Masterplan Fischereihafen / Baggersand, in der aktuellen Fassung Stand 04/2016 (siehe Anlage 1).

Im Bereich des Fischereihafens sollen künftig touristische und freizeitbezogenen Nutzung, Wohnen, Ferienwohnen und gemischte, gastronomische, gewerbliche und dienstleistungsbezogene Nutzungen sowie Büronutzungen miteinander verknüpft werden. Daneben ist es Ziel, den öffentlichen Raum und die Hafenzone zu attraktivieren und die Vernetzung in diesem Bereich zu stärken. Nutzungsstrukturell steht im Bereich Baggersand die Entwicklung als Wohnquartier mit unterschiedlichen Wohnformen im Vordergrund der städtebaulichen Neuordnung bei Erhalt der vorhandenen, gewerblichen Nutzungen in den angrenzenden Bereichen.

Die Bebauung der Flächen im Bereich Fischereihafen und des Parkplatzes Baggersand ist städtebaulich sinnvoll, da die derzeitigen Nutzungen der Lagegunst dieses Standortes nicht gerecht wird und vor dem Hintergrund mangelnder Entwicklungsflächen nicht mehr angemessen erscheint. Darüber hinaus weisen die Flächen funktionale und gestalterische Mängel auf, beeinträchtigen das Ortsbild und verfügen über wenig Aufenthaltsqualität für Bewohner und Touristen.

5. Beschreibung des Städtebaulichen Konzeptes

Leitidee des Städtebaulichen Konzeptes ist die Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen des westlichen Altstadtrandes sowie des Fischereihafens in ihrer jeweiligen Eigenart. Dadurch entsteht ein homogener räumlich-baulicher Zusammenhang in beiden Teilbereichen und eine Ablesbarkeit der unterschiedlich gewachsenen, typischen Strukturen.

5.1 Teilbereich Fischereihafen

Das städtebauliche Konzept sieht drei Quartiere und einen östlich angrenzenden, als Zeilenbebauung ausgebildeten Gebäudetypus vor. Die Quartiere bilden halböffentliche Höfe aus und werden durch unterschiedlich positionierte Öffnungen / Durchgänge aufgelockert. Die Bebauungsstruktur ist in ablesbare „Häuser“ unterschiedlichen Maßstabs gegliedert. Die in Kubatur, Gebäudehöhen und -stellung differenzierte Bebauungsstruktur orientiert sich an der Vielfältigkeit der gewachsenen Nachbarbebauung und soll zu den unterschiedlichen Gebäudegrößen im Umfeld vermitteln.
Die an der Hafenzone ausgebildeten Vor- und Rücksprünge bilden differenzierte Freiräume mit verschiedenen Aufweitungen und Plätzen, die für eine zukünftige Gastronomie sowie zum Verweilen genutzt werden können. Zur Hafenzone wirkt die Bebauung mit einem Wechsel aus „Köpfen“ und Gebäudelängsseiten, was eine differenzierte Silhouette zur Folge hat (siehe Anlage 2). Durch die gegliederte Baustruktur kann auf den geschwungenen Verlauf der Straße „Auf dem Baggersand“ im Norden reagiert werden.
Mit der östlichen Gebäudezeile kann einerseits auf die Lärmbelastung der gewerblichen Nachbarnutzung reagiert werden (siehe hierzu auch Kapitel 6.5.2), andererseits entsteht hinsichtlich Maßstab und Gebäudeform ein besserer Übergang zur östlich angrenzenden Baustruktur. Im Südwesten am Anfang der Hafenzone wird durch eine geringfügige punktuelle Gebäudeerhöhung mit fünf Vollgeschossen ein städtebaulicher Akzent gesetzt. Das Gebäude soll als Pendant zum siebengeschossigen Gebäude „Trave-Docks“ und einen Anfangs- und Endpunkt für ein neues Quartier am Fischereihafen bilden.
Zudem liegt der städtebauliche Akzent in einer Sichtachse, die als Fuß- / Radwegeverbindung zwischen der Travemünder Landstraße und der Hafenzone im westlichen Bereich geplant ist.

Der Bereich des Fischereihafens besitzt heute keine herausragende Bedeutung für das Orts- und Landschaftsbild. Mit der Bebauung wird eine Veränderung des Ortsbild in diesem Bereich einhergehen. Die Neubebauung fügt sich in das heterogene Umfeld ein und bildet gleichzeitig ein Quartier mit Wiedererkennungswert. Es entsteht mit der Nachbarbebauung eine spannungsvolle städtebauliche Silhouette, die Travemünde ein „neues Gesicht“ an dieser für die Stadt wichtigen und exponierten Lage gibt.

Durch die Anforderungen des Hochwasserschutzes und der daraus resultierenden Höhenlagen ergeben sich erhöhte Innenhöfe, die einen Übergang zu den Wohnungen im ersten Obergeschoss bilden. In den Erdgeschosszonen sind zur Hafenzone ausgerichtet gewerbliche, gastronomisch und touristische Nutzungen vorgesehen, um die Hafenzone nachhaltig zu beleben. Durch die geplanten Vor- und Rücksprünge der Gebäude sind die Höfe unterschiedlich groß ausgebildet. Somit entsteht eine größere städtebauliche Varianz und typologische Vielfalt. Das geplante Quartier erzeugt eine hohe urbanen Dichte an diesem Ort, ermöglicht aber dennoch eine hohe Wohnqualität.

Die Gebäude sind so positioniert, dass mehrere fußläufige Verbindungen von der Straße Auf dem Baggersand zur Hafenzone entstehen, die die Vernetzung innerhalb des Gebietes erhöhen und die bisher bestehende „Abriegelung“ zur Trave durchlässiger und den Wasserbezug folglich erlebbarer machen.

5.2 Teilbereich Baggersand

Zielsetzung für die Fläche auf dem Baggersand ist die Realisierung eines Wohnquartiers. Das Bebauungskonzept sieht im Norden eine straßenbegleitende Stadthausbebauung vor, die die vorhandene Gebäudereihe der Altstadt fortsetzt. Darüber hinaus sieht das Konzept eine weitere straßenbegleitende Bebauung entlang der Straße Auf dem Baggersand im Süden vor. Die straßenbegleitende Bebauung nimmt jeweils die Höhen der angrenzenden Gebäude auf und führt diese fort. Zudem werden die Straßenfluchten der beiden Straßen klar gefasst und bringen in diesen Bereichen, insbesondere mit der gegenüberliegenden Bebauung am Fischereihafen, eine klare Orientierung hervor.

Im Innenbereich der Fläche sind zwei- bis viergeschossige Einzelgebäude vorgesehen, die in ihrer Form, Größe und Gebäudestellung variieren und eine angemessene Wohndichte erzeugen. Die Anordnung der Gebäude nimmt den „Hofcharakter“ der östlich angrenzenden Bebauung auf und führt diesen in ähnlicher Form durch Ausbildung von u-förmigen Gebäuden fort.

Die innere Erschließung erfolgt durch eine private Quartierstraße, die das Gebiet mittig durchquert. Weiterhin werden von Nord nach Süd fußläufige Verbindungen ausgebildet, die eine Durchquerung des Gebietes ermöglichen. Zusammen mit den fußläufigen Wegeverbindungen im Quartier des Fischereihafens werden eine bisher nicht vorhandene Vernetzung des Bereichs und eine gute Anbindung an den Hafen geschaffen.

Das Konzept sieht eine Überplanung des Streugutlagers vor, um eine klare Fassung des Quartiers erzeugen zu können. Hinsichtlich eines Ersatzstandortes für das Streugutlager haben bereits Gespräche mit den entsprechenden Behörden der Hansestadt Lübeck stattgefunden, ein entsprechender Alternativstandort wurde jedoch noch nicht gefunden. Seitens der Entsorgungsbetriebe Lübeck ist somit eine erneute Standortsuche erforderlich. Solange kein Ersatzstandort für das Streugutlager gefunden ist, verbleibt das Streugutlager am jetzigen Standort. Ziel ist jedoch eine zeitnahe Verlagerung.

6. Inhalt der Planung

6.1 Flächenbilanz

Bebauungsplangebiet	**ca. 10,56 ha**
davon:	
Sonstige Sondergebiete (Sondergebiet SO 1 „Fischerei- und Sportboothafen“ und Sondergebiet SO 2 und SO 3 „Hafenquartier“)	ca. 14.625 m²
Allgemeines Wohngebiet (Teilbereiche WA 1, WA 2)	ca. 30.710 m²
Straßenverkehrsfläche	ca. 14.865 m²
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	ca. 20.725 m²
Grünfläche	ca. 1.245 m²
Waldfläche	ca. 3.190 m²
Wasserflächen	ca. 20.295 m²

6.2 Künftige Entwicklung und Nutzung

6.2.1 Art der baulichen Nutzung

Die Baugebiete werden wie folgt gegliedert und festgesetzt:

a) Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO (gegliedert in die Teilbereiche WA 1 und WA 2)**:**

Travemünde ist ein stark nachgefragter Wohnstandort. Ziel ist demnach eine der Nachfrage entsprechende Realisierung von Wohnungen in attraktiven und bereits gut erschlossenen Lagen und die Bereitstellung eines adäquaten, breitgefächerten Wohnungsraumangebotes. Entsprechend der Zielsetzung und der angestrebten Entwicklung des heutigen Parkplatzes Baggersand und von Teilbereichen des Fischereihafens (vgl. Kapitel 4) als Wohnquartier werden die Flächen in diesen Bereichen als allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Durch die Ausweisung als allgemeines Wohngebiet (WA) wird sichergestellt, dass Wohnen die Hauptnutzung dieser Flächen bildet.

Die gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO in Allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden insgesamt als mit dem angestrebten Gebietscharakter unvereinbare Nutzungen ausgeschlossen. Insbesondere Anlagen für die Verwaltung, die in ihrer äußeren Erscheinung einem Bürogebäude gleichzusetzen sind, stünden dem angestrebten Charakter grundsätzlich entgegen. Sie wären stets als solitäre, ausschließlich auf sich selbst bezogenen Nutzungen einzuordnen, von denen – z.B. aufgrund der Pkw-Verkehre durch Mitarbeiter – sogar Störungen für das Wohnen ausgehen könnten. Der Ausschluss von gartenbaulichen Betrieben erfolgt, um die Realisierung flächenintensiver Betriebe, die dem eigentlichen Planungsziel, der Absicherung einer Wohnnutzung, entgegenstünde und daher an dieser Stelle städtebaulich nicht gewollt sind, zu verhindern. Tankstellen werden aus dem Spektrum der zulässigen Nutzungen ausgeschlossen, da sie eine erhebliche Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung erzeugen und das Ortsbild deutlich entwerten. Das Haus der Jugend (Auf dem Baggersand 28 a) soll am derzeitigen Standort verbleiben und ist in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig. Bei einer Verlagerung wäre eine wohnbauliche Nachnutzung möglich.

Auf den Teilbereichen Baggersand (WA 2) wirken von Norden und Osten, auf den Teilbereich Fischereihafen (WA 1, SO 2 und SO 3) wirken von Osten Schallimmissionen der gewerblichen Nutzung im Umfeld ein, so dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) hier nicht eingehalten werden. Trotz der hohen Lärmbelastung wird die Errichtung von Wohngebäuden im Plangebiet im Rahmen der Abwägung für vertretbar und planerisch sinnvoll erachtet (siehe Kapitel 6.5).

Da die Lärmpegel für die im inneren Quartiersbereich vorgesehene Bebauung bei freier Schallausbreitung in den obersten Geschossen die Orientierungswerte für Mischgebiete von tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) und in Teilen selbst die Orientierungswerte für Gewerbegebiete von tags 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) überschreiten, knüpft der Bebauungsplan die Zulässigkeit von Wohnen im betreffenden rückwärtigen Bereich gemäß § 9 Abs. 2 BauGB an die vorherige Errichtung einer weitgehenden geschlossenen Randbebauung im nördlichen und östlichen Bereich (in der Nebenkarte II des Bebauungsplans mit Y bezeichnete Flächen). So wird sichergestellt, dass die inneren Bereiche vor Gewerbelärm geschützt sind.

Von dieser Festsetzung kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Geräuschbelastung geringere Anforderungen an die Schallschutzmaßnahmen resultieren.

b) Sondergebiete gemäß § 11 BauNVO (gegliedert in die Teilbereiche SO 1, SO 2 und SO 3)**:**

Die Entwicklung des Fischereihafens Travemünde ist ein wichtiger Baustein im Rahmen der Stadtentwicklung der Hansestadt Lübeck. Wesentliches Planungsziel ist die Neugestaltung der Hafenzone und die Entwicklung eines Hafenquartiers für Tourismus, Freizeit, Wohnen und auf diese Nutzung bezogenes Gewerbe (siehe Kapitel 1.2, 3.6 bis 3.8 und 4). Daneben ist es Ziel, den öffentlichen Raum und die Hafenzone zu aktivieren, die Vernetzung in diesem Bereich zu stärken und zu einer Aufwertung des Standortes beizutragen. Das Plangebiet besitzt aufgrund seiner Nähe zur Trave, zur Travemünder Altstadt und zum Travemünder Fischereihafen eine besondere Lagegunst für die Etablierung der oben genannten Nutzungen.

Neben der Zielsetzung der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums und der Hafenzone gilt es, den Fischern auch weiterhin, einen angemessenen Arbeitsraum zur Verfügung zu stellen und die authentische, an diesem Standort prägende Atmosphäre zu erhalten.

Entlang der Hafenzone wird daher ein sonstiges Sondergebiet (SO) gemäß § 11 BauNVO festgesetzt, um die Nutzungen in diesem Bereich entsprechend der städtebaulichen Zielsetzungen planerisch vorzubereiten bzw. zu sichern.

<u>Sondergebiet SO 1 „Fischerei- und Sportboothafen“</u>

Das Sondergebiet „Fischerei- und Sportboothafen“ beinhaltet die Hafenzone. Dieser Bereich dient den Fischern als Wirtschaftsraum und Arbeitszone mit Bereichen für den Verkauf der Fischereiprodukte (s.u.). Bereits im Rahmen des Masterplanes war für diese Nutzung eine Tiefe von rd. 6 m vereinbart. Zudem dient die Hafenzone darüber hinaus als Erschließungsfläche für den Hafen (z.B. für die Anlieferung) und Flanierzone für Gäste und Einheimische.

Um den bisher ausgeübten Verkauf von Fischereiprodukten im Fischereihafen auch weiterhin zu ermöglichen, werden im SO 1 bauliche Anlagen, die dem Verkauf der Fischereiprodukte und einem ergänzenden Angebot (z.B. Getränke, kleinere Speisen etc.) dienen, zugelassen. Diese werden auf den östlichen Teil der Hafenzone und damit auf den eigentlichen Bereich des Fischereihafens begrenzt, um fischereibezogene Nutzungen in diesem Bereich zu bündeln und einen ausreichend Arbeitsraum für die Fischer zu sichern, aber gleichwohl

den Belangen des westlichen Sportboothafens Rechnung zu tragen. Die vorhandenen Fischverkaufsstände auf der Fischereibrücke werden planungsrechtlich gesichert und sind weiterhin zulässig.

Die Größe der baulichen Anlage wird auf den derzeitigen und auch zukünftig absehbaren Bedarf beschränkt. Die Größe der baulichen Anlagen wird auf 12 qm pro Anlage begrenzt, um den typischen „Budencharakter“ des Fischverkaufs im Sinne eines kleinen Fischmarkts zu sichern und die Dominanz einzelner Verkaufsstätten zu unterbinden. Die Gefahr, dass einige Fischverkaufsbuden durch Größe auffallen wollen, soll somit vermieden werden. Andererseits sind die 12 qm Grundfläche ausreichend für die ortsüblichen und etablierten Fischverkaufsstände. Ein Mindestabstand zwischen den Verkaufsständen sichert einen adäquaten Bezug und Durchblick zum Wasser und den Hafenflächen.

Um für Arbeitsutensilien der Fischer, die derzeit auf der Hafenzone hinter Zäunen in Containern lagern einen geeigneten Standort zu finden, wurden mehrfach Gespräche zwischen LPA, Entwickler, Fischereigenossenschaft und den Fischern geführt. Zur Unterbringung des Materials der Fischer wurde der Genossenschaft und den Fischern eine offene Halle (Neubau) im Bereich Auf dem Baggersand 7b angeboten, die für die erwerbstätigen und die nichterwerbstätigen Fischer zur Verfügung steht. Die Genehmigungsfähigkeit der Halle wird im Rahmen einer Bauvoranfrage geklärt. Die Sicherung erfolgt privatrechtlich.

Sondergebiete SO 2 und SO 3 „Hafenquartier“

Um der Zielsetzung einem der Lage entsprechenden Nutzungsmix aus hafenbezogenen, touristischen und freizeitbezogenen Nutzungen in Verbindung mit maritimen Wohnformen und gemischten Nutzungen gerecht zu werden, wird ein Sondergebiet „Hafenquartier“ festgesetzt, welches in die zwei Teilbereiche SO 2 und SO 3 gegliedert ist.

Das Nutzungsspektrum ermöglicht eine Vielzahl von Nutzungen, um ein gemischt genutztes Quartier und keine Monostrukturen entstehen zu lassen, welches zur Belebung und Stärkung des Tourismus in diesem Bereich beiträgt und zudem den urbanen Charakter der Hafenzone unterstreicht. Zudem wurde dem Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichts Greifswald vom 14.04.2015, wonach eine planerisch erwünschte Nutzungsmischung mit Ferienwohnungen nur über die Festsetzung eines Sondergebietes möglich ist, Rechnung getragen.

Um die Hafenzone und somit den Wasserbezug weiter zu qualifizieren, werden Wohnungen und Ferienwohnungen entlang der Hafenzone im Erdgeschoss ausgeschlossen, um hier hafenaffine gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungen sowie Gastronomiebetriebe etablieren zu können. Ergänzend sollen in untergeordnetem Umfang Einzelhandelsnutzungen zulässig sein. Im rückwärtigen Gebäudeteil sind Ferienwohnungen zulässig, um die Errichtung von Maisonette-Wohnungen nicht im Vorfeld auszuschließen.

Das Bestandsgebäude Auf dem Baggersand 17 ist bislang bestands- und nutzungsorientiert im Bebauungsplan 32.07.00 als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt. Durch die Einbeziehung des Bürohochhauses in die Neuordnungsüberlegungen und Überplanung durch den Bebauungsplan 32.14.00 sind hier künftig auch „höherwertigere“ Nutzungen wie Wohnungen und Ferienwohnungen zulässig. Das Grundstück erfährt somit eine deutliche Aufwertung in Bezug auf die Art der baulichen Nutzung.

Auf den Teilbereichen Baggersand (WA 2) wirken von Norden und Osten, auf den Teilbereich Fischereihafen (WA 1, SO 2 und SO 3) wirken von Osten Schallimmissionen der gewerblichen Nutzung im Umfeld ein, so dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) hier nicht eingehalten werden.

Trotz der hohen Lärmbelastung wird die Errichtung von Wohngebäuden im Plangebiet im Rahmen der Abwägung für vertretbar und planerisch sinnvoll erachtet (siehe Kapitel 6.5).

Da die Lärmpegel für die im inneren Quartiersbereich vorgesehene Bebauung bei freier Schallausbreitung in den obersten Geschossen die Orientierungswerte für Mischgebiete von tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) und in Teilen selbst die Orientierungswerte für Gewerbegebiete von tags 65 dB(A) und nachts 55dB(A) überschreiten, knüpft der Bebauungsplan die Zulässigkeit von Wohnen im betreffenden rückwärtigen Bereich gemäß § 9 Abs. 2 BauGB an die vorherige Errichtung einer weitgehenden geschlossenen Randbebauung im nördlichen und östlichen Bereich (in der Nebenkarte II des Bebauungsplans mit Y bezeichnete Flächen). So wird sichergestellt, dass die rückwärtigen Bereiche vor Gewerbelärm geschützt sind.

Von dieser Festsetzung kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Geräuschbelastung geringere Anforderungen an die Schallschutzmaßnahmen resultieren.

Das von der Bürgerschaft am 24.02.2011 beschlossene Einzelhandelszentren und Nahversorgungskonzept der Stadt Lübeck (Zentrenkonzept) bildet die Grundlage zur räumlichen Einzelhandelsentwicklung. Dem Zentrenkonzept kommt im Rahmen der Bauleitplanung der Status eines „städtebaulichen Entwicklungskonzepts“ gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu, das im Rahmen der Abwägung besonders zu berücksichtigen ist. Die Festsetzungen zum Einzelhandel sind auf dieser Basis städtebaulich besonders begründet. Eine Feinsteuerung des zulässigen Einzelhandels ist somit wegen der besonderen städtebaulichen Lage am Rande der Travemünder Altstadt erforderlich (siehe Kapitel 3.9).

Einzelhandelsnutzungen sind somit im Sondergebiet „Hafenquartier“ nur ausnahmsweise zulässig. Die ausnahmsweise Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe wird damit begründet, dass an dem Standort eine Agglomeration von Einzelhandelsbetrieben verhindert werden soll, um vorwiegend hafenaffine gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungen sowie Gastronomiebetriebe zu etablieren. Voraussetzung der Ausnahme ist, dass sich die Anzahl der Einzelhandelsbetriebe den anderen Nutzungen unterordnet.

Die Beschränkung der Einzelhandelsbetriebe hinsichtlich Flächengröße und Art wurde zudem zum Schutz der bestehenden Einzelhandelsstrukturen im Hauptgeschäftsbereich von Travemünde getroffen. Die Ausnahme ermöglicht deswegen keine Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten, sondern nur mit nicht-zentrenrelevanten Hauptsortiment und einer auf 400 qm begrenzten Verkaufsfläche.

Zentrenrelevante Randsortimente dürfen nur bis zu 10 % der jeweiligen Gesamtverkaufsfläche umfassen. Damit wird sichergestellt, dass es zu keiner unerwünschten Ausweitung des Travemünder Hauptgeschäftsbereiches durch eine Agglomeration von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Haupt- oder Randsortiment kommt.

Aufgrund des bestehenden Nahversorgers am Gneversdorfer Weg ist die wohnortnahe Grundversorgung sowohl für die Nutzer der Ferienwohnungen als auch für die Bewohner des allgemeinen Wohngebietes ausreichend gewährleistet. Zum Schutz der wohnortnahen Wohnversorgung, sind deswegen nur Kioske und Bäckereien mit einer Verkaufsfläche bis max. 100 qm Verkaufsfläche ausnahmsweise zulässig.

Die Zulässigkeit von Einzelhandel als Bestandteil von Handwerksbetrieben und verarbeitendem Gewerbe in Ausnahmefällen erfolgt zur Förderung der mittelständischen Wirtschaft. Diese Verkaufsstätten müssen im unmittelbaren räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem jeweiligen Handwerks- oder Gewerbebetrieb stehen. Die Verkaufsstätte muss

dem eigentlichen Betrieb räumlich angegliedert und als dessen Bestandteil erkennbar sein; die Verkaufsfläche muss der Betriebsfläche des produzierenden Gewerbe- oder Handwerksbetriebes untergeordnet sein. Bei zentrenrelevanten oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten darf die Verkaufsfläche je Betrieb höchstens 100 qm betragen.

c) Barrierefreie Wohnbebauung

Gemäß § 52 der Landesbauordnung müssen in Wohngebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten – und solche sind im Plangebiet weitgehend vorgesehen – die Wohnungen mindestens eines Geschosses barrierefrei erreichbar und für die Benutzung mit einem Rollstuhl geeignet sein.

6.2.2 Überbaubare Grundstücksfläche, Maß der baulichen Nutzung

Zielsetzung für die Entwicklung im Plangebiet ist es, im Sinne eines flächensparenden und nachhaltigen Städtebaus urbane Strukturen mit einer hohen Alltagsqualität in zentraler Lage zu entwickeln.

Die angestrebte städtebauliche Struktur (siehe Kapitel 5) wird durch Festsetzungen zur baulichen Dichte sowie zu den überbaubaren Grundstücksflächen planungsrechtlich abgesichert.

6.2.2.1 Überbaubare Grundstücksfläche

Zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts, der hieraus resultierenden teilbereichsbezogen unterschiedlichen Bebauungsstruktur sowie zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden für die geplanten Neubauten im gesamten Plangebiet Baukörperausweisungen mittels Baugrenzen in Kombination mit baukörperbezogenen Festsetzungen zur maximal zulässigen Grundfläche (GR), Geschossfläche (GF), Zahl der Vollgeschosse und Gebäudehöhe (Oberkante) getroffen.

Hafenquartier (WA 1, SO 2 und SO 3): Die Baufelder bilden die im städtebaulichen Konzept vorgesehenen drei Quartiere und die östlich angrenzende Zeilenbebauung ab.

Im Süden an der Hafenzone nehmen die gewählten Baugrenzen die Flucht der bestehenden Gebäudekanten auf, lassen jedoch Vor- und Rücksprüngen entstehen. Die dadurch entstehenden Raumkanten erzeugen eine städtebauliche Spannung und kleinteilige räumliche Gliederung, so dass zusätzlich durch den Wechsel aus Gebäudeköpfen und Gebäudelängsseiten von der Wasserseite aus gesehen eine differenzierte Silhouette entsteht. Die Vor- und Rücksprünge schaffen zudem Freiräume, die durch die in den Erdgeschossen geplanten gastronomischen und touristischen Nutzungen bespielt werden können. Im Norden folgen die Baugrenzen in etwa dem Verlauf der Straße Auf dem Baggersand und fassen die Straßenkante räumlich ein.

Innerhalb des WA 1, SO 2 und SO 3 werden Bautiefen von überwiegend 15,00 m als Höchstmaß festgesetzt. Diese Bautiefen sind sowohl für Wohnnutzungen als auch für die im Erdgeschoss gewünschten ergänzenden Nutzungen angemessen. Im Osten des Plangebiets wird für den dort gelegenen Zeilengebäudetypus mit 17,00 m eine größere Bebauungstiefe gewählt. Diese Gebäudezeile befindet sich in einer lärmexponierten Lage direkt angrenzend an den Bauhof und einen metallverarbeitenden Betrieb. Die größere Bautiefe soll an dieser Stelle Spielräume für besondere Schallschutzlösungen ermöglichen.

Durch die Baukörperfestsetzungen ist es zudem möglich, städtebaulich sinnvolle Größen der Blockinnenbereiche festzulegen und diese von Bebauung freizuhalten. Die so entstehenden Innenhöfe sollen als Rückzugsraum für die Bewohner dienen und zur Durchgrünung des Gebiets beitragen.

Durch planungsrechtliche Sicherung von mindestens 5 m breiten Durchgängen in Ost-West-Richtung werden Belange der Vernetzung zwischen öffentlichem Raum und halböffentlichem Innenbereich berücksichtigt. Durch Zugänge und Öffnungen wirken die Blöcke nicht geschlossen, sondern bilden Beziehungen zueinander. Die Durchgänge können flexibel innerhalb eines vorgegebenen Bereiches angeordnet werden und erlauben weiterhin ausreichend Spielraum für die nachgeordnete Objektplanung.

Das Bestandsgebäude Auf dem Baggersand 17 wird durch die überbaubare Grundstücksfläche vollständig planungsrechtlich gesichert. Somit sind zukünftige umfassende Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen am bestehenden Gebäude, aber auch der Abriss und ein Neubau an dieser Stelle zulässig. Städtebauliches Ziel ist die Freistellung des Gebäudes. Ergänzende Baumöglichkeiten wie im Bebauungsplan 32.07.00 vorgesehen, sind dann künftig nicht mehr zulässig. Diese Rechte wurden bislang aber auch nicht in Anspruch genommen, Bauvoranfragen o.Ä., die diese Option ausschöpfen würden, sind ebenfalls nicht eingegangen.

Die Schaffung von Wohnraum nach heutigem Standard ist verbunden mit der Schaffung von privaten Freiräumen. Die Baufelder beinhalten bereits einen gewissen Spielraum für die Anordnung von Balkonen, Loggien und Erker. Darüber hinaus werden weitere Überschreitungsmöglichkeiten der Baugrenzen für Terrassen, Balkone und Loggien zugelassen und die Spielräume für die Schaffung von Balkonen und Loggien in einem stadtbildverträglichen Maße vergrößert. Die durch den Bebauungsplan ermöglichte Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone, Loggien und Terrassen sowie durch Erker ist in ihrer städtebaulichen Wirkung verträglich. Die festgesetzten Höchstmaße der Baugrenzenüberschreitungen stellen sicher, dass sie als untergeordnete Anbauten bzw. Bauteile wahrgenommen werden. Durch die festgelegte Größenbeschränkung wird sichergestellt, dass das Verhältnis zwischen Wohngebäude und Terrassenanlage bzw. Balkonen/Loggien in den Proportionen angemessen ist. Sie ermöglichen jedoch gleichzeitig für die Bewohner gut nutzbare Außenwohnbereiche in angemessenen Größen.

Eine Überschreitung der Baugrenzen auf den Gemeinschaftstiefgaragen ist durch Terrassen bis zu einer Tiefe von 3 m und durch Balkone, Loggien und Erker bis zu einer Tiefe von 2 m auf jeweils maximal der Hälfte der Gesamtgebäudelänge zulässig. Weiterhin sind Terrassen in Richtung Hafenzone zulässig, um hier den Erdgeschossen ausreichend Platz für Außengastronomie und publikumsaffine Nutzungen zu ermöglichen. Daneben sind auch Balkone/ Loggien und Erker mit Blick zu Trave zu lässig. Auch im nördlichen Bereich der Neubebauung sowie an den östlichen und westlichen Gebäudefronten können die privaten „Freiraume“ errichtet werden.

Fläche Baggersand (WA 2): die gewählten Baufelder in Form von baukörperähnlichen Festsetzungen basieren auf dem abgestimmten städtebaulichen Konzept. Angrenzend an die Travemünder Altstadt bilden die Baufenster im Norden entlang der Travemünder Landstraße die Fortführung der straßenbegleitenden Stadthausbebauung der Altstadt sowie eine straßenbegleitende Bebauung entlang der Straße Auf dem Baggersand ab. Die Straßenfluchten der beiden Straßen werden durch die überbaubaren Grundstücksflächen klar gefasst und bringen in diesen Bereichen, insbesondere mit der gegenüberliegenden Bebauung am Fischereihafen, eine klare Orientierung hervor. Im Innenbereich der Fläche werden Baufenster fest-

gesetzt, die in ihrer Form, Größe und Gebäudestellung variieren und eine angemessene Wohndichte erzeugen.

Die gewählten Baugrenzen ermöglichen auch in diesem Bereich bereits Spielräume für die Errichtung und Ausführung von Balkonen, Loggien, Erker und Terrassen. Für die Wohnungen auf der Fläche Baggersand werden aber ebenfalls weitere Überschreitungsmöglichkeiten für private „Freiräume“ geschaffen. Hier ist ein Überschreiten der Baugrenzen durch Balkone, Loggien und Erker bis zu einer Tiefe von 1,0 m und Terrassen bis zu 3,0 m auf jeweils maximal der Hälfte der Gesamtgebäudelänge zulässig.

Die durch den Bebauungsplan ermöglichte Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone, Loggien und Terrassen sowie durch Erker ist auch hier in ihrer städtebaulichen Wirkung verträglich und ermöglichen für die Bewohner gut nutzbare Außenwohnbereiche in angemessenen Größen.

Die detaillierte hochbauliche Ausführung des Bereichs bleibt dem im weiteren Verfahren durchzuführenden Gutachterverfahren überlassen, in dem die bestmögliche architektonische Lösung für die besondere Situation angrenzenden an die Travemünder Altstadt und der Nähe zum Hafen zu finden ist.

Ziel der Gesamtplanung ist die Schaffung eines möglichst hochwertigen Wohnumfelds innerhalb der beiden Quartiere. Maßgebend für die Qualität des Freiraums ist die Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Um angesichts der geplanten städtebaulichen Dichte einen möglichst hohen Freiraumanteil zu erreichen, ist die vollständige Verlagerung der privaten Stellplätze für die Wohngebiete in Garagentiefgeschosse vorgesehen. Neben der Unterbringung der Stellplätze sind auch weitere Nebenräume, wie Keller/-Abstellräume, Technik- und Versorgungsräume innerhalb dieses Garagentiefgeschosses unterzubringen. Diese Nutzungen sind innerhalb der dafür ausgewiesenen Fläche auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksgrenze zulässig.

Im Bereich des heutigen Streugutlagers wird ebenfalls eine (Wohnbau-)möglichkeit im Bebauungsplan planungsrechtlich vorbereitet. Hinsichtlich eines Ersatzstandortes für das Streugutlager haben bereits Gespräche stattgefunden. Seitens der Entsorgungsbetriebe Lübeck ist eine alternative Standortsuche erforderlich. Solange kein Ersatzstandort für das Streugutlager gefunden ist, verbleibt das Streugutlager am jetzigen Standort. Die bauliche Anlage ist weiterhin in ihrem Bestand gesichert. Ziel ist jedoch eine zeitnahe Verlagerung.

Darüber hinaus wird für den Standort Haus der Jugend ebenfalls ein Baufenster festgesetzt. Das Haus der Jugend kann aber uneingeschränkt am jetzigen Standort verbleiben. Eine Verlagerung ist nicht geplant. Im Fall einer späteren Standortverlagerung ist jedoch auf dieser Fläche eine Wohnbebauung planungsrechtlich möglich.

6.2.2.2 Maß der baulichen Nutzung

<u>Grundfläche und Geschossfläche</u>

Das städtebauliche Konzept für den Bereich des Fischereihafens wurde dem Welterbe- und Gestaltungsbeirat der Hansestadt Lübeck im September 2014 vorgestellt. Um die positiv beurteilten differenzierten Gebäudestellungen und –höhen, die Ablesbarkeit einzelner Häuser sowie den Gesamteindruck im Bebauungsplan zu verankern, werden ergänzend zur Baukörperausweisung mittels Baugrenzen (s.o.) baukörper- bzw. baufeldbezogene Festsetzungen zur maximal zulässigen Grundfläche (GR) und zur Geschossfläche (GF) getroffen. Die Festsetzungen der Grundfläche bzw. Geschossfläche sind absolute Bestimmungs-

größen. Ihre Festsetzung kommt in Betracht, da innerhalb des Bebauungsplans die Fläche, auf die sich der absolute Maßbestimmungsfaktor bezieht, durch Baukörperfestsetzungen und baukörperähnliche Festsetzungen im Bebauungsplan eindeutig definiert wird. Die absolut festgesetzten, unabhängig von der Grundstücksgröße maßgebenden Geschoss- und Grundflächenzahlen wurden gewählt, da über eine spätere Grundstückseinteilung bisher noch keine Aussagen getroffen werden können.

Die Tatsache, dass die Grundflächenangaben in Relation zur Größe der Baufenster gewählt wurde, verhindert ein sogenanntes „Windhundrennen“ um die Ausnutzung der festgelegten Grundfläche bzw. Geschossfläche.

Die Grundfläche, nach der sich der Grad der Versiegelung des Grundstücks bemisst, beträgt innerhalb des „Hafenquartiers“ (SO 2 und SO 3) angrenzend an die Hafenzone insgesamt 3.675 qm. Für den Bereich westlich angrenzend, im Bereich des heutigen Travedocks (Auf dem Baggersand 17), wird eine Grundfläche von 700 qm festgesetzt. Für den Teilbereich des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 wird eine Grundfläche von 3.450 qm und für den Teilbereich des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 2 eine Grundfläche von insgesamt 7.750 qm festgesetzt. Im Hinblick auf die baufeldbezogene Festsetzung der Grundfläche werden in den Baugebieten folgende Grundflächenzahlen rechnerisch erreicht.

- Sondergebiet SO 2 und SO 3: 0,6
- Sondergebiete SO 2 und SO 3 (Auf dem Baggersand 17): 0,4
- Allgemeines Wohngebiet WA 1: 0,4
- Allgemeines Wohngebiet WA 2: 0,4

Gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ist eine GRZ von 0,6 für ein sonstiges Sondergebiet grundsätzlich zulässig. Die Grundflächenzahl orientiert sich somit an den in der Baunutzungsverordnung festgesetzten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO. Die in § 17 BauNVO für Allgemeine Wohngebiete festlegte Obergrenze der GRZ von 0,4 wird sowohl innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 als auch im WA 2 eingehalten.

Die gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO generell mögliche Überschreitung der zulässigen GR um 50 % durch Stellplätze und Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO sowie durch Gebäudeteile unterhalb der Geländeoberfläche und die Überschreitung durch Balkone, Loggien und Erker reicht im gesamten Plangebiet nicht aus, um die dort vorgesehenen Garagentiefgeschosse, Gemeinschaftsflächen, privaten Erschließungswege und –plätze sowie sonstige benötigte Nebenanlagen realisieren zu können. In Bebauungsplänen können gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO jedoch diesbezüglich abweichende Maße / Festsetzungen getroffen werden. Insofern werden für die Teilgebiete Fischereihafen (SO 2, SO 3 und WA 1) sowie Baggersand (WA 2) weitergehende Überschreitungen zugelassen, da insbesondere im Bereich Fischereihafen mit verdichteter Bebauung die Garagentiefgeschosse einen so hohen Flächenanteil einnehmen.

Im Bebauungsplan wird somit die Festsetzung getroffen, dass im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sowie in den Sondergebieten SO 2 und SO 3 die jeweils baufeldbezogen festgesetzte Grundfläche durch die Grundfläche der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO genannten Anlagen bis zu einer maximalen Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 und im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 bis zur einer GRZ von maximal 0,9 überschritten werden darf.

Entsprechend dem städtebaulichen Entwurfskonzept wird ergänzend zu den Festsetzungen zur dritten Dimension der geplanten Bebauung (maximal zulässige Vollgeschosse, maximale

Höhe der Gebäude) die städtebaulich gewünschte höhenmäßige Abstufung der Neubebauung durch Festsetzung einer baufeldbezogenen Geschossfläche (GF) erreicht. Die gewählte jeweilige GF ist so bemessen, dass in den Fällen mit erweiterter Baukörperausweisung (Bereich Fischereihafen und straßenbegleitend im Bereich Baggersand) die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden kann, sondern gewollt begrenzt wird. Hierdurch wird das Spiel mit differenzierten Gebäudehöhen innerhalb der Quartiere abgebildet. Alternativ wäre nur eine enge Baukörperausweisung für jedes einzelne Gebäude möglich. Um jedoch noch gewissen Spielraum für die noch nicht abgeschlossene Objektplanung zu gewährleisten, wird diese Art der Reglementierung zum jetzigen Zeitpunkt verworfen.

Für die Teilbereiche des Sondergebietes „Hafenquartier“ mit der Bezeichnung SO 2 und SO 3 angrenzend an die Hafenzone ergibt sich eine zulässige Gesamtgeschossfläche von insgesamt 11.500 qm. Für den Bereich westlich angrenzend, im Bereich des heutigen Travedocks (Auf dem Baggersand 17) wird eine Gesamtgeschossfläche von 4.000 qm festgesetzt. Für den Teilbereich des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 wird eine Gesamtgeschossfläche von 12.500 qm und für den Teilbereich des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 2 eine Geschossfläche von insgesamt 24.055 qm festgesetzt. Im Hinblick auf die Festsetzung einer Grundfläche werden in den Baugebieten folgende Geschossflächenzahlen rechnerisch erzielt:

- Sondergebiet SO 2 und SO 3 Fischereihafen: 2,0
- Sondergebiete SO 2 und SO 3 (Auf dem Baggersand 17): 2,0
- Allgemeines Wohngebiet WA 1: 1,4
- Allgemeines Wohngebiet WA 2: 1,2

Gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ist eine GFZ von 2,0 für ein sonstiges Sondergebiet grundsätzlich zulässig. Die Grundflächenzahl orientiert sich somit an den in der Baunutzungsverordnung festgesetzten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO. Die in § 17 BauNVO für Allgemeine Wohngebiete festlegte Obergrenze der GFZ von 1,2 wird innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 2 eingehalten, jedoch im Teilbereich WA 1 um 0,2 überschritten.

Um in den Bereichen, in denen Staffelgeschosse explizit zulässig sind, keine Erhöhung der Geschossfläche und somit keine weitere Verdichtung in diesem Bereich zu ermöglichen, sind bei der Ermittlung der Geschossfläche die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen (Nichtvollgeschossen) mitzurechnen.

Der Bebauungsplan legt weiterhin fest, dass Garagentiefgeschosse nicht auf die Zahl der zulässigen Vollgeschosse anzurechnen sind. Die geplanten Garagentiefgeschosse sind aufgrund der gemäß § 2 LBO SH vorgegebenen Größen auch nicht als solche zu werten. Die im Untergeschoss befindliche bauliche Anlagen werden somit nicht in die Geschossflächenberechnung mit einbezogen.

<u>Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO</u>

Im vorliegenden Fall wird die GFZ Obergrenze innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 um bis zu 0,2 überschritten. Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO sind unter Bezug auf § 17 Abs. 2 BauNVO zulässig, wenn städtebauliche Gründe vorliegen und die Überschreitung durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Als Bezugsmaßstab für die Berechnung der zulässigen Grundfläche / Geschossfläche ist nur der Teil des Baugrundstücks heranzuziehen, der im Bauland liegt und deren Zweckbestimmung einer Bebauung mit baulichen Anlagen grundsätzlich zugänglich ist. Nicht zum Bauland zählen somit die Flächen, die nach ihrer Zweckbestimmung nicht für eine Bebauung vorgesehen sind. Flächen, die die Verbindung des Baugrundstücks mit einer öffentlichen Verkehrsfläche sicherstellen sollen, zählen ebenfalls nicht zum Bauland, da eine Bebauung dem Zweck der Sicherstellung der Erschließung entgegenstünde. Hierunter können auch Flächen mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten subsumiert werden. Deshalb wurde die maßgebende Grundstücksfläche für die Berechnung der GRZ/ GFZ ohne die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belastete Flächen berechnet. Bei Hinzurechnen dieser Flächen würden keine Überschreitungen der GFZ Obergrenzen vorliegen. Jedoch ist festzuhalten, dass bei Hinzurechnung der in § 19 Abs. 4 BauNVO genannten baulichen Anlagen innerhalb des Sondergebietes Hafenquartiers und innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 eine vollständige Flächenversiegelung gegeben ist und rechnerische eine GRZ II von 1,0 und im Allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 2 eine GRZ II von 0,9 ermöglicht wird.

Die zwar nicht festgesetzten, aber rechnerisch möglichen Grund- und Geschossflächenzahlen für die Umsetzung des Bebauungskonzepts werden als erforderlich und angemessen angesehen, um die städtebaulich gewünschte Neuentwicklung der untergenutzten und zum Teil brachgefallenen Flächen zu ermöglichen. Nur so kann dem Gebot nach § 1a Absatz 2 BauGB zur „Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen“ und der Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Flächen nachgekommen werden.

Der Aktivierung von dieser untergenutzten und zum Teil brachliegenden Fläche wird auch bei vollständiger Versiegelung ein größeres Gewicht beigemessen, als der Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Darüber hinaus sind die Grundstücke bereits im Bestand annähernd vollständig versiegelt. Die Überschreitung ist möglich, da über die Baukörperfestsetzungen eine ausreichende Besonnung, Belichtung und Belüftung gewährleistet ist und somit die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die Begrünung der Garagentiefgeschosse und der zwingenden Dachbegrünung der Hauptgebäude am Fischereihafen, den Freiraumbegrünungen (Anpflanz- und Erhaltungsfestsetzungen von Bäumen) sowie durch die festgesetzten Wald- und Grünflächen ausgeglichen. Die Wasserflächen der Trave haben eine zusätzliche klimaentlastende Funktion.

Unabhängig von diesen Überlegungen ist in der zentralen Lage des Plangebiets eine hohe bauliche Dichte angemessen. Es ist ausdrückliches Ziel die Fläche aufgrund ihrer hohen Lagegunst und dem dringenden Wohnraumbedarf entsprechend auszunutzen. Das vorgesehene Dichtemaß ist zur Realisierung eines urbanen Quartiers verträglich, ohne sich städtebaulich negativ auszuwirken. Die hohe Dichte ermöglicht eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich.

Die vergleichsweise hohe bauliche Dichte ist zudem Voraussetzung für ein vielfältiges Wohnungsangebot, das den Wohnungsmarkt im Umfeld qualitativ und quantitativ ergänzen kann. Das Grundkonzept des Städtebaulichen Entwurfes und damit auch des Bebauungsplans orientiert sich damit insgesamt am Leitbild der kompakten europäischen Stadt und entspricht modernen städtebaulichen Konzepten für ein nachhaltiges Flächenmanagement. Die hohe

Dichte ist zudem unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wie z. B. den Kosten für die Flächenherrichtung erforderlich.

Sonstige öffentliche Belange stehen der Überschreitung der Dichteobergrenzen nach § 17 Abs. 1 BauNVO in den Allgemeinen Wohngebieten nicht entgegen.

6.2.2.3 Zahl der Vollgeschosse und Höhe der baulichen Anlagen

Am Fischereihafen sieht das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept eine variierende Höhenentwicklung (überwiegend zwei bis vier Vollgeschosse) der einzelnen Gebäude innerhalb der Baublöcke vor. So soll die Länge der Baufluchten und die Ansicht von der Hafenzone gebrochen werden, die Bebauungsstruktur soll sich an der Vielfältigkeit der gewachsenen Nachbarbebauung orientieren, die dort vorhandene Heterogenität aufnehmen und somit zu den unterschiedlichen Gebäudegrößen in der Umgebung vermitteln. Auch sollen Möglichkeiten zur städtebaulichen Akzentuierung besonderer städtebaulicher Situationen geschaffen werden. Im Südwesten wird durch eine punktuelle Gebäudeerhöhung mit fünf Vollgeschossen ein städtebaulicher Akzent gesetzt, der als Pendant zu dem westlichen, siebengeschossigen Bestandsgebäude Auf dem Baggersand ein Anfangs- und Endpunkt für ein neues Quartier am Fischereihafen bildet. Entlang der Straße Auf dem Baggersand ist eine überwiegend viergeschossige Bebauung festgesetzt, die im Zusammenspiel mit der Bebauung auf dem Baggersand die Straßenkante städtebaulich einfassen und zu einer gesteigerten Orientierung führen soll.

Die Zielsetzung für die Fläche Baggersand ist die Realisierung eines dem Ort angepassten Wohnquartiers. Das Bebauungskonzept sieht im Norden eine straßenbegleitende dreigeschossige (zwei Vollgeschosse und Staffelgeschoss) Stadthausbebauung vor, die die vorhandene Gebäudereihe sowie die Gebäudehöhe der Altstadt fortsetzt. Darüber hinaus sieht das Konzept eine viergeschossige straßenbegleitende Bebauung entlang der Straße Auf dem Baggersand im Süden vor, die mit den Höhen der Bebauung am Fischereihafen korrespondiert und somit zu einer klaren Fassung des Straßenraumes führen. Im Innenbereich der Fläche sind zwei bis viergeschossige Einzelgebäude vorgesehen, die in ihrer Form, Größe und Gebäudestellung variieren und eine angemessene Wohndichte erzeugen.

Da für alle Gebäude noch keine Ausführungsplanung vorliegt, wurden die Gebäudehöhen auf Grundlage von Mustergebäudeschnitten aus dem städtebaulichen Konzept abgeleitet. Der Musterschnitt setzt für das erhöhte Erdgeschoss eine Höhe von 4,50 m an, für ein Regelgeschoss 3,0 m sowie für die Ausbildung einer Attika 0,50 m.

Da das Plangebiet unterhalb der hochwassersicheren Höhe von 3,50 m ü NHN gelegen ist, ist es erforderlich, Maßnahmen i.S. des Hochwasserschutzes (z.B. Aufschüttungen oder Ausbildung eines Sockelgeschosses) zu treffen. Der Bebauungsplan setzt deshalb fest, dass bei Wohnungen und sonstigen Aufenthaltsräumen die Oberkante des Fertigfußbodens (OKFF) mindestens 3,50 m über Normalhöhennull (ü NHN) betragen muss.

Im Einzelnen bedeutet das folgende maximale Höhenentwicklung unter Berücksichtigung der vorhandenen Geländehöhen:

- zweigeschossige Bebauung 10,00 m ü NHN (entspricht etwa 8,00 m über Gelände);
- zweigeschossige Bebauung mit Staffelgeschoss oder dreigeschossige Bebauung 13,00 m ü NHN (entspricht etwa 10,7 bzw.11,00 m über Gelände);
- dreigeschossige Bebauung mit Staffelgeschoss oder viergeschossige Bebauung 16,00 m ü NHN (entspricht etwa 13,7 bzw. 14,00 m über Gelände);
- fünfgeschossige Bebauung 19,00 m ü NHN (entspricht etwa 17,00 m über Gelände);

- siebengeschossige Bebauung 25,00 m ü NHN (entspricht etwa 23,00 m über Gelände).

Die Festsetzung von maximalen Gebäudehöhen und der maximalen Zahl der Vollgeschosse regelt die dritte Dimension entsprechend des städtebaulichen Konzeptes und trägt zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei.

Die Festsetzung der Gebäudehöhen ist erforderlich, um eine ungewollte, ansonsten bauordnungsrechtlich zulässige Überschreitung des Höchstmaßes der Vollgeschosse durch Nichtvollgeschosse (z.B. Staffel- oder Dachgeschosse) zu beschränken. In den Bereichen, in denen Staffelgeschosse städtebaulich gewollt sind, ist die Gebäudehöhe dementsprechend gewählt. Im Bereich Baggersand wären in Anlehnung und Fortführung der Altstadtbebauung und der 30er Jahre Bebauung auch Satteldächer sinnvoll und gestalterisch geeignet. Dennoch sollen auch moderne Gebäudekubaturen im Voraus nicht ausgeschlossen werden. Aufbauend auf dem städtebaulichen Entwurf wird ein nachgeschaltetes hochbauliches Gutachterverfahren für den Bereich Baggersand durchgeführt, in dem die Gestaltung der baulichen Anlagen vertieft und ausgearbeitet wird. Deshalb wird nach dem Prinzip der planerischen Zurückhaltung hier auf reglementierende Festsetzung zur Dachgestaltung und zur Fassadengestaltung zur Fassade verzichtet. Um aber auch Satteldächer ggf. zu ermöglichen, wird für das Allgemeine Wohngebiet (WA 2) eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe bei Errichtung eines Daches mit einer Neigung zwischen 20 und 55 Grad um jeweils 3,0 m zugelassen.

Die festgesetzte maximale Oberkante der Höhe der baulichen Anlage darf durch untergeordnete Bauteile (z.B. Aufzugsräume und Lüftungsanlagen, Anlagen, die der Solargewinnung dienen) um bis zu 0,5 m überschritten werden. Mögliche technische Dachaufbauten werden so auf ein Minimum reduziert, um eine ruhig wirkende Dachlandschaft sicherzustellen.

Eine Ausnahme von dieser Festsetzung bildet der Bereich des bestehenden Trave-Docks Auf dem Baggersand 17. Auf dem bestehenden Gebäude befindet sich eine Antennenanlage (ca. 10 m), die in ihrem Bestand planungsrechtlich gesichert werden soll. Für diesen Teilbereich wird die Ausnahme formuliert, dass eine Antennenanlage bis zu einer maximalen Höhe von 35,00 m ü. NHN zulässig ist.

Die Festsetzungen zur maximalen Gebäudehöhe mit den dezidierten Ausnahmen wurden insbesondere getroffen, um trotz der Vielfältigkeit eine annähernd einheitliche Höhenentwicklung sicherzustellen und negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild durch überhöhte Gebäude zu verhindern. Die Höhenbegrenzung ist auch aufgrund der Lage direkt am Hafen und in Sichtweite des Altstadtrandes städtebaulich geboten

Das Landschaftsbild wird durch die neue Bebauung nicht beeinträchtigt, da das Plangebiet im Bereich der Bebauung keine positive landschaftsbildprägende Bedeutung hat. Mit der Bebauung wird eine Veränderung des Ortsbildes in diesem Bereich einhergehen, jedoch nicht beeinträchtigt. Die Bebauung fügt sich in das heterogene Umfeld ein und bildet gleichzeitig ein erkennbares und identitätsstiftendes Quartier mit Wiedererkennungswert. Es entsteht nunmehr mit der Nachbarbebauung eine spannungsvolle städtebauliche Silhouette, die Travemünde ein „neues Gesicht“ an dieser für die Stadt wichtigen und exponierten Lage gibt.

6.2.3 Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Aus dem städtebaulichen Entwurf und der gewünschten baulichen Dichte der Bebauung ergeben sich mögliche Unterschreitungen der Abstandsflächen gemäß § 6 LBO SH. Zur Durchsetzung dieses städtebaulichen Ziels wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB ein ent-

sprechend abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen für den Bereich Fischereihafen und für die Fläche Baggersand festgesetzt.

Die vom Bauordnungsrecht abweichenden Maße der Tiefe der Abstandsflächen kommen insbesondere in folgenden Bereichen zur Anwendung:

Bereich Fischereihafen (SO 2, SO 3 und WA 1): Die Quartiere sollen durch Zugänge und Aufweitungen nicht als geschlossene Baublöcke wahrgenommen werden, sondern eine gewisse Auflockerung und Durchblicke von Nord nach Süd und von West nach Ost bieten. Die durch Baugrenzen vorgegebenen oder durch textliche Festsetzung generierten Durchgänge halten die gesetzlich geforderten Abstandsflächen nicht ein. In diesem Bereich wird die Abstandsfläche auf jeweils 2,50 m minimiert und sichert somit eine Mindestbreite von 5 m Gebäudeabstand an den Schmalseiten der Gebäude.

Bereich Baggersand (WA 2): Je nach Ausnutzung der Grund- und Geschossfläche in Verbindung mit der Zahl der Vollgeschosse und der Höhe der baulichen Anlage kann es zu einer Unterschreitung der gesetzlich geforderten Abstandsflächen kommen. Diese Konstellation ist aufgrund der Gebäudeanordnung selten, kann aber im südlichen Bereich in Betracht kommen. Daher wird für den Bereich Baggersand ein abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen von 0,35 H als Ausnahme festgesetzt.

Die mit der Baukörperfestsetzung einhergehenden partiell möglichen Überlappungen der Abstandsflächen werden als erforderlich angesehen, um die städtebaulich gewünschte Figur in diesem Bereich zu ermöglichen.

Die Reduzierung der Abstandsflächen gegenüber den Anforderungen aus der Landesbauordnung sind vertretbar, da nur geringfügige Teile der gegenüberliegenden Baukörper und insbesondere die Schmalseiten der Gebäude betroffen sind. So verbleiben trotz der verringerten Abstandsflächen in den wenigen vorgenannten Bereichen ausreichende Zwischenräume zwischen den Baukörpern.

Ein Ausgleich für die Unterschreitung der Abstandsflächen ist hier durch die architektonische Gestaltung und die Aufteilung der Wohnungen zu leisten, indem diese sich jeweils nicht ausschließlich zu den Schmalseiten, sondern auch zu anderen Fassaden orientieren. Die Fenster in den betreffenden Bereichen müssen überwiegend straßenseitig angeordnet werden, so dass die betroffenen Wohnungen ausreichend belichtet, belüftet und besonnt werden können. Zudem eröffnen insbesondere die 15 m tiefen überbaubaren Flächen einen ausreichenden Spielraum für die Grundrissgestaltung. Eine Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist somit auch bei den festgesetzten geringeren Mindestabständen nicht zu erwarten.

Weiterhin kann auch durch geeignete Grundrissanordnung sichergestellt werden, dass den Belangen der Gefahrenabwehr Rechnung getragen wird, z.B. die Anleiterbarkeit der Gebäude im Brandfall. Die Gefahr eines Brandüberschlags wird durch die Unterschreitungen und Überlappungen nicht verschärft.

Die Sicherstellung der vorgenannten Belange erfolgt im Rahmen der späteren Hochbau- / Ausführungsplanung. In diesem Rahmen können die entsprechende Grundrisslösungen und Gebäudekubaturen entwickelt werden und die Belichtung der Wohnungen und der Aufenthaltsräume beurteilt werden.

Die genaue Ausgestaltung und Positionierung der Baukörper innerhalb des vorgegebenen planungsrechtlichen Rahmens wird damit das Ergebnis eines weiteren Entwurfsprozesses sein, bei dem als Kriterien auch Aspekte des Sozialabstands, die Besonnung und Belichtung

der geplanten Wohnungen und die Realisierbarkeit hochwertiger und marktfähiger Wohnungsgrundrisse zugrunde gelegt werden müssen.

6.3 Erschließung

6.3.1 Verkehrliche Erschließung

Anbindung an das vorhandene Straßennetz

Die Anbindung der zwei Teilbereiche Baggersand und Fischereihafen an das Straßensystem erfolgt über die bestehenden Hauptverkehrsstraßen Travemünder Landstraße und Auf dem Baggersand.

Über die Travemünder Landstraße und die Straße Auf dem Baggersand (K 3) erreicht man den Fähranleger in Richtung Priwall. Aufgrund der spitzwinkligen Aufmündung der Straße Auf dem Baggersand auf die Travemünder Landstraße und der damit verbundenen Problematik für größere bzw. längere Fahrzeuge werden die Verkehre zur Zeit über den eigentlich als innere Erschließung des Parkplatzes gedachten Verkehrsweg geführt. Im Zuge der Entwicklung der Parkplatzfläche Baggersand zu Wohnzwecken ist hierfür eine neue Lösung zu finden.

Erste Vorüberlegungen fanden bereits auf Ebene des Masterplans Fischereihafen statt und es erfolgte eine Variantenbetrachtung zur Verkehrsführung. Im Rahmen der Planungen für den Gesamtbereich Fischereihafen / Baggersand und des Bebauungsplanverfahrens wurde nunmehr frühzeitig ein Ingenieurbüro eingeschaltet, welches aufbauend auf den Ergebnissen des Masterplanes die Trassenführung in Varianten geprüft, eine Trassenführung ausgearbeitet und diese zur Prüfung der Hansestadt Lübeck vorgelegt hat. Die nun vorliegende Trassenführung („K 3-neu“) ist das Ergebnis mehrerer Abstimmungsgespräche mit den zuständigen Bereichen der Hansestadt Lübeck und eine von allen Bereichen mitgetragene Lösung.

Im Unterschied zu der im Masterplan zunächst favorisierten Variante, die zwischen der geplanten Wohnbebauung auf der Fläche Baggersand und dem Dreieckswäldchen verlief und das Dreieckswäldchen zugunsten von Parkplätzen aufgab, wird bei der nunmehr gewählten Trasse das Dreieckswäldchen mittig durchquert. Der geplante Knotenpunkt ist als rechtwinklige Einmündung gestaltet und ist damit - im Gegensatz zum heutigen Knotenpunkt - auch für Busse und größere Lkw nutzbar. Die Einsehbarkeit des Knotens aus Fahrtrichtung Priwallfährvorplatz Richtung Travemünder Landstraße bzw. auf die an der Einmündung wartenden Fahrzeuge ist durch einen möglichst großen Radius in der Abkröpfung gewährleistet. Zudem muss nach Aussage des Verkehrsplaners eine Aufstelllänge für einen Bus vor der Einmündung in die Travemünder Landstraße gewährleistet werden, möglichst mit rechtwinkligem Anschluss an die Travemünder Landstraße, damit eine Übersicht für den wartenden Fahrzeugführer gegeben ist.

Die bestehende Trasse der Straße Auf dem Baggersand bleibt als Erschließung für die südlich angrenzende gewerbliche Bebauung bestehen. Hier besteht künftig die Möglichkeit (Kurzzeit)Parkplätze in Längsaufstellung am Fahrbahnrand einzurichten.

Innere Erschließung

Die innere Erschließung des Teilbereiches Baggersand erfolgt über eine mittig von West nach Ost verlaufende private Wohnstraße. Ziel ist es das Quartier so weit wie möglich von Verkehr frei zu halten. Stellplätze für die künftigen Bewohner befinden sich in der Tiefgarage, die Zufahrt befindet sich am westlichen Rand des Quartiers. Die innere Erschließung wird

nur untergeordnet durch Be- und Entladeverkehre sowie durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und Notfall-Kfz im Einsatzfall befahren. Für den öffentlichen Verkehr ist sie nicht zugänglich. Bei der Umsetzung ist durch (hydraulische) Poller sicherzustellen, dass eine Durchfahrt nur für autorisierte Verkehrsteilnehmer möglich ist. Die innere Erschließung soll als Mischverkehrsfläche im Einrichtungsverkehr von West nach Ost ausgebildet werden. (siehe Kapitel 6.3.3).

Die Erschließung des Teilbereiches Fischereihafen erfolgt unmittelbar über die vier separaten Garagentiefgeschosse, die jeweils von der Straße Auf dem Baggersand aus angefahren werden können.

Verkehrsuntersuchung

Zur Analyse und Beurteilung der Verkehrssituation und der zu erwartenden Verkehre nach Realisierung der mit dem Bebauungsplan vorbereiteten Bebauung wurde eine Verkehrstechnische Untersuchung erarbeitet. Als Ergebnis dieser Untersuchung lässt sich festhalten, dass mit der geplanten Straßennetzstruktur nach Realisierung aller geplanten Entwicklungen eine leistungsgerechte Verkehrsabwicklung sichergestellt werden kann. Das vorhandene Straßennetz ist auch bei vorzeitiger Realisierung des Gebiets Fischereihafen (WA 1 und SO 2 bis SO 3) leistungsfähig. Zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung der aus dem Bebauungsplan zu erwartenden Neuverkehre sind nicht erforderlich.

Sichtachsen

Formuliertes städtebauliches Ziel gemäß Masterplan war es, eine größere Durchlässigkeit bis zur Trave zu erreichen. Von der Travemünder Landstraße bis zur Hafenzone sollte zwischen dem heutigen Parkplatz Baggersand und dem sogenannten Dreieckswäldchen eine gradlinige großzügige Sicht- und Erschließungsachse bis zur Trave geführt werden, den (Durch)Blick auf das Wasser ermöglichen und als Entrée in das Hafenquartier führen. Der Bereich zwischen den Grundstücken Auf dem Baggersand 15 und 17 sollte als gemeinsam gestaltete Platzfläche herausgearbeitet werden.

Dieses Ziel besteht weiterhin und soll im vorliegenden Bebauungsplan 32.14.00 gesichert werden. Im nördlichen Abschnitt wird die vorgesehene 8,0 m breite Sichtachse in Abstimmung aller Bereiche in zwei Nutzungsteilflächen aufgeteilt. Der östliche, 4,0 m breite Teilbereich wird als private Wohnstraße ausgebildet und dient der Erschließung des Gebietes Auf dem Baggersand (WA 2) und als Zufahrt (Ausfahrt des geplanten Garagentiefgeschosses. Die private Erschließungsstraße ist im Einrichtungsverkehr von Süd nach Nord geplant. Somit können Begegnungsfälle und eine Einfahrt von der Travemünder Landstraße ausgeschlossen werden. Parallel zu dieser Privatstraße, entlang des Dreieckswäldchens, wird der westliche, ebenfalls 4,0 m breite Teilbereich der Sichtachse als öffentlicher Fuß/- und Radweg festgesetzt und sichert die Durchlässigkeit zwischen Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand.

Im südlichen Abschnitt wird die nördliche Sichtachse verlängert, als Entrée zur Hafenzone nunmehr aber bis an die neuen Gebäude des Hafenquartiers erweitert und somit deutlich großzügiger ausgebildet. Die Sichtachse wird in diesem Abschnitt als Öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Eine Wendeanlage ist nicht erforderlich, da die Verkehrsfläche auf die Hafenzone (SO 1 i.V.m GFL 4) mündet. Eine Weiterfahren/ Wenden ist somit möglich. Die Hafenstraße ist im Einrichtungsverkehr geplant. Ein Einfahren in die Hafenzone ist im Bereich Bauhof Baggersand vorgesehen; die Ausfahrt ist über die Verkehrsfläche zwischen Neubebauung und Bestandsgebäude Auf dem Baggersand 17 Trave-Docks) geplant. Zur

Umsetzung des städtebaulichen Ziels „Sichtachsen“ werden Flächen eines Dritten (Teile der Flurstücke 83/110 sowie 83/111) benötigt. Ein Zugriff auf diese Flächen besteht zurzeit nicht. Die Hansestadt Lübeck strebt den Ankauf der in Rede stehenden Flächen des Dritteigentümers an. Im weiteren Verfahren soll versucht werden eine einvernehmliche Einigung hierüber zu erreichen. Sollte keine Lösung gefunden werden, ist der Bebauungsplan ggf. Nach der Offenlage anzupassen.

Fuß- und Radwegenetz

Im Masterplan Fischereihafen wurde bereits auf eine verbesserte Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer geachtet. Darauf aufbauend ist vorgesehen die geplanten Baufelder durch mehrere in Nord- / Südrichtung verlaufende Wege zu strukturieren und mit dem bestehenden Wegenetz zu verknüpfen. Diese Wege sollen für Fußgänger sowie Radfahrer nutzbar sein und verbessern die Durchlässigkeit von der Travemünder Landstraße bis zur Hafenzone.

6.3.2 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)

Die Anbindung an den ÖPNV entspricht den Standards des aktuellen regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) der Hansestadt Lübeck. Die auf beiden Seiten der Travemünder Landstraße gelegenen Haltestellen sind durch die geplanten Straßenumbaumaßnahmen nicht unmittelbar betroffen. Das im Bereich Auf dem Baggersand angeordnete, aber zz. nicht mehr bediente Bushaltestellenpaar wurde bei der Vorplanung berücksichtigt und kann bei Bedarf wieder angedient werden.

6.3.3 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Um die innere (private) Erschließung aber auch die Befahrbarkeit des Privatweges für Rettungs- und Notfall-Kfz und die Ver- und Entsorgung sowie eine (öffentlich nutzbare) Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des Quartiers am Baggersand und die Vernetzung des Plangebietes mit dem Umfeld sicherzustellen, werden Flächen mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten festgesetzt:

- Für die Erschließung der Neubebauung im Bereich Baggersand ist eine Privatstraße im Einrichtungsverkehr von Süd nach Nord zwischen geplanter Bebauung und dem sogenannten „Dreieckswäldchen“ vorgesehen. Diese dient neben der Erschließung des Gebietes auch der Zu-/ und Ausfahrt der Tiefgarage. Die innere Erschließung erfolgt im Anschluss an diese Privatstraße über eine mittig von West nach Ost verlaufende private Wohnstraße. Eine Befahrbarkeit für die Anlieger sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und für Einsatz- und Notfall-Kfz sowie die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer wird über die Festsetzung eines allgemeinen Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes gesichert (GFL 2).

- Im Osten der Fläche Auf dem Baggersand (unterhalb des Streugutlagers) befindet sich eine Schmutzwasserleitung, die in Ihrem Bestand gesichert werden muss. Im Zuge der Neubebauung muss das verrohrte Gewässer Moorbek (Bestandteil einer Kanalisation - RW-Hauptsammler), welches derzeit über die Fläche des Parkplatzes verläuft, verlegt werden. Geplant war eine Verlegung des RW-Hauptsammlers in die o.g. Leitungstrasse. Die Leitungstrasse wurde dementsprechend mit 5,50 m im Bebauungsplan über Festsetzung eines GFL (GFL 3) gesichert. Diese Verlegung kann nur durchgeführt werden, wenn das sich in diesem Bereich derzeit noch befindliche Streugutlager verlagert wird.

Hinsichtlich eines Ersatzstandortes haben bereits Gespräche stattgefunden, ein Alternativstandort wurde jedoch noch nicht gefunden. Seitens der Entsorgungsbetriebe Lübeck ist somit eine erneute Standortsuche erforderlich. Solange kein Ersatzstandort für das Streugutlager gefunden ist, verbleibt das Streugutlager am jetzigen Standort. Ziel ist jedoch eine zeitnahe Verlagerung.

Falls eine Verlagerung des Streugutlagers nicht rechtzeitig vollzogen werden kann, ist die Verlegung des RW-Hauptsammlers weiter westlich, im Bereich des heutigen Gehweges auf der Fläche Baggersand, mit einer Breite von 4,00 m im nördlichen und 4,50 m im südlichen Bereich vorgesehen. (GFL 5)

Hinweis: Da zum derzeitigen Verfahrensstand die Verlegung der Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation) noch nicht abschließend geklärt werden konnte, werden im Bebauungsplan zwei Leitungstrassen festgesetzt.

In der weiteren Ausführungsplanung sind die Gründung der Tiefgarage und die Lage der Leitung (Schmutzwasserkanal und zu verlagernder Kanal Moorbek) aufeinander abzustimmen. Es darf durch den Bau der Tiefgarage zu keinen Beeinträchtigungen der Leitungen kommen.

- Zwischen den geplanten Gebäuden am Fischereihafen und Auf dem Baggersand sind mehrere öffentlich für Fußgänger und Radfahrer nutzbare Durchgänge vorgesehen, um die Durchlässigkeit des Quartiers und der Umgebung für die Öffentlichkeit zu gewährleisten. Dabei wird ein besonderer Schwerpunkt auf die Verbindung und Vernetzung von Nord nach Süd gelegt, um eine Öffnung zum Hafen und eine Zugänglichkeit zum Wasser zu erreichen. Der Bebauungsplan setzt dementsprechend für diese Flächen ein Nutzungsrecht (Fußgänger / Radfahrer) zugunsten der Allgemeinheit fest (GFL 1).

- Im Bereich der Hafenzone erfolgt ebenfalls die Festsetzung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes (GFL 4), da die Hafenzone neben dem Nutzungsrecht für Fußgänger und Radfahrer auch für hafen- und wasserwirtschaftliche Zwecke und zum Verkauf von Fischereiprodukten sowie für die Anlieferung der in den Erdgeschosszonen gewerblichen und gastronomischen Betriebe befahrbar sein soll.

- Weiter südlich erfolgt die Festsetzungen eines Leitungsrecht zugunsten der nördlich angrenzenden Anlieger (83/110, 83/111 und 83/979) um die Niederschlagsentwässerung der privaten Flächen in die Trave sichern zu können (GFL 6).

- Unter den gewerblichen Hallen (Auf dem Baggersand 17) verläuft das verrohrte Gewässer Rönnau (Bestandteil einer Kanalisation). Im Aufstellungsverfahren zum B-Plan 32.07.00 wurden die Planungen zur Aufhebung bzw. Verlegung des Grabens von einem Ingenieurbüro erstellt und mit den zuständigen Dienststellen der Hansestadt Lübeck abgestimmt. Vorerst kann der Kanal unter der Halle verbleiben. Eine Neubebauung der Fläche ist erst möglich, wenn das verrohrte Gewässer Rönnau (Bestandteil einer Kanalisation) verlegt wird. Entsprechende Regelungen wurden bereits im Bebauungsplan 32.07.00 getroffen. Diese werden in den Bebauungsplan 32.14.00 übernommen. Es wurden entsprechende Leitungsrechte zugunsten der Entsorgungsbetriebe im Bereich des derzeitigen Verwaltungsgebäudes (Trave-Docks, Flstk. 83/110 und 83/111) und in der Hafenzone festgesetzt (GFL 3 und GFL 4).

6.3.4 Parkplätze, Stellplätze, öffentliche Besucherparkplätze

Private Stellplätze (Anwohner, Gastronomie, Büros etc.)

Maßgebend für die Qualität des Freiraums ist die Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Um angesichts der geplanten städtebaulichen Dichte einen möglichst hohen Freiraumanteil zu erreichen ist, die vollständige Verlagerung der privaten Stellplätze in Garagentiefgeschosse vorgesehen. Dementsprechend werden alle oberirdischen Stellplätze, Einzelgaragen und Carports innerhalb des Wohngebietes Auf dem Baggersand (WA 2) und des Wohngebietes am Fischereihafen (WA 1) ausgeschlossen. Im Bereich der Sondergebiete am Fischereihafen gilt nur ein Ausschluss für oberirdische Garagen und Carports. Diese Festsetzung ist damit zu begründen, dass die Parkplätze des derzeit bestehenden Verwaltungsgebäudes (Trave-Docks) sich derzeit oberirdisch auf dem Grundstück befinden; eine Tiefgarage existiert nicht. Sobald eine Nutzungsänderung dieses Gebäudes innerhalb seiner bestehenden Struktur beantragt wird, muss nach LBauO SH die Stellplatzanzahl, die durch diese Nutzung ausgelöst wird, nachgewiesen werden. Der Stellplatznachweis kann in diesem Fall nur oberirdisch erfolgen. Bei einem Abriss und Neubau des Gebäudes kann die Unterbringung der erforderlichen Stellplätze auch in einer Tiefgarage erfolgen.

Die konkrete Anzahl der notwendigen privaten Stellplätze wird in Anlehnung an den seit 01.01.2014 außer Kraft getretenen Stellplatzerlasses des Landes Schleswig-Holstein berechnet, der für Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen eine Richtzahl von 0,7 – 1,0 Stellplätze je Wohneinheit als Mindestbedarf vorgibt. Aufgrund der voraussichtlichen künftig zu erwartenden Bewohnerstruktur wird im Bereich Fischereihafen ein Stellplatzschlüssel von 0,9 – 1,0 angestrebt, im Bereich Baggersand wird mit einem Schlüssel von 0,7 operiert.

Das Gebiet Fischereihafen / Baggersand ist über die Bushaltestelle „Teutendorfer Weg“ im Bereich Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Weiterhin bestehen Überlegungen, die Haltestelle Auf dem Baggersand zu reaktivieren. Der DB-Bahnhaltepunkt Hafenbahnhof befindet sich in fußläufiger Entfernung (600 m, ca. 8 Minuten). Damit sind insgesamt gute Voraussetzungen gegeben, die Grundstücke mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen.

Die Lage ist in Bezug auf das Wohnen zudem geeignet, insbesondere die Nutzergruppen anzusprechen, die bewusst auf ein eigenes Automobil verzichten wollen und sich hier alternativer Angebote wie Carsharing bedienen. Entsprechende Flächen sind hierfür vorgesehen. Da das Baugesetzbuch keine Festsetzungsmöglichkeiten in Bebauungsplänen für Carsharing vorsieht, werden die Flächen im Bebauungsplan nur mit einem Hinweis versehen und sind vertraglich zu sichern.

Erfahrungen zeigen zudem, dass die Nachfrage nach Stellplätzen und somit die Auslastungen im Bereich Geschosswohungsbau mit einem Anteil an sozial geförderten Wohnungen nicht im Verhältnis 1:1 steht. Außerdem wird davon ausgegangen, dass sich hier u.a. Familien mit Kindern ansiedeln werden, für die Travemünde Wohn- und Arbeitsort darstellt und die aufgrund der kurzen Wege nicht zwingend auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 0,7 für den Bereich Baggersand wird somit als vertretbar bewertet.

Die aus der Festsetzung Sondergebiet (SO 2, SO 3) verursachten Bedarfe an gewerblichen Stellplätzen für Gastronomie, Läden, Büros etc. im Bereich Fischereihafen werden durch den Projektentwickler nachgewiesen oder abgelöst. Die Herstellung aller notwendigen Stellplätze ist flächenmäßig (teilweise) nicht möglich bzw. finanziell unzumutbar.

Darüber hinaus ist in vertretbarer Entfernung der geplante öffentliche Parkplatz nördlich der Travemünder Landstraße erreichbar. Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die in den gewerblichen Einheiten tätig sein werden, stehen neben dem ÖPNV somit ausreichend alternative Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Der konkrete Nachweis und die Prüfung erfolgen im Baugenehmigungsverfahren.

Öffentliche Besucherparkplätze

Die erforderlichen öffentlichen Besucherparkplätze (zusätzlich 20 % der privaten Pkw-Stellplätze) werden auf den Ersatzparkplätzen nordwestlich der Travemünder Landstraße angeordnet. Öffentliche Besucherparkplätze wurden zudem bei der Vorplanung der Verkehrsanlagen berücksichtigt und werden in untergeordneter Zahl in Längsaufstellung entlang der Straße Auf dem Baggersand vorgesehen.

Öffentliche Parkplätze – Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Parkplatz

Die Verlagerung der Parkplätze auf dem Baggersand ist die Voraussetzung für die Entwicklung von neuen Wohnbauflächen auf dieser Fläche. Die im Zuge der Neubebauung entfallenden Parkplätze werden nordwestlich der Travemünder Landstraße auf eine Waldfläche entlang der Bahntrasse verlagert. Für diese Fläche wird im Bebauungsplan eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Parkplatz festgesetzt.

In diesem Bereich soll auch ein (Teil)Ersatz für die im Bereich Fischereihafen künftig überplanten privaten Stellplätze für Wohnmobile geschaffen werden. Die Vorplanung sieht zz. eine Neuanlage von rd. 50 Parkplätzen für Wohnmobile vor. In den Wintermonaten, wenn die Bedarfe an Parkplätzen für Wohnmobile gering sind, kann die Fläche ggf. als Bootslager und Winterlager für hafenbezogene Nutzungen dienen. Dies ist hinsichtlich der knappen Lagerflächen in diesem Bereich eine optimale Lösung, da die Fläche in den Wintermonaten ansonsten untergenutzt wäre.

Fahrradstellplätze und öffentliche -Fahrradparkplätze

Für die privaten Fahrradstellplätze der künftigen Anwohner wurden folgende Bedarfe an Stellplätzen abgestimmt und vorgegeben:

1-Zimmer-Wohnung: 1 Stellplatz; 2-Zimmer-Wohnung: 1,5 Stellplätze; 3-Zimmer-Wohnung: 2 Stellplätze; 4-Zimmer-Wohnung: 2,5 Stellplätze. Für die Gesamtanlage ist die Anzahl der Fahrradabstellanlagen aufzurunden. Zudem sind zusätzlich 20 % der privaten Fahrradabstellanlagen als öffentlich zugängliche Fahrradparkplätze herzurichten.

6.3.5 Ver- und Entsorgung

Der Bebauungsplan setzt keine Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen fest. Nebenanlagen zur Versorgung des Plangebietes mit Energie und Wasser sowie zur Abwasserentsorgung können gemäß § 14 Abs. 2 BauGB in den Baugebieten ausnahmsweise zugelassen werden. Entsprechende Leitungstrassen werden innerhalb der mit Leitungsrecht festgesetzten Flächen gesichert.

Gas-, Energie- und Trinkwasserversorgung

Die Trinkwasser-, Gas- und Stromversorgung für die beiden neuen Quartiere sowie der Anschluss an die Telekommunikationsleitungen erfolgt durch die örtlichen Versorger (Stadtwerke Lübeck, Telekom AG u.a.). Anschlussleitungen für die Versorgung mit Trinkwasser,

Energie und Telekommunikation sind in den angrenzenden Straßenverkehrsflächen der Straße Auf dem Baggersand und der Travemünder Landstraße vorhanden.

Schmutz- und Regenwasserentsorgung

Hafenzone / Fischereihafen

Das im Bereich der Hafenzone anfallende Niederschlagswasser soll über Rinnen bzw. Straßenabläufe an der Oberfläche einem neu herzustellenden Regenwasserkanal zugeführt werden. Dieser soll das gesammelte Niederschlagswasser nach einer erforderlichen Regenwasserbehandlung gemäß DWA-M 152 über Einleitstellen in die Trave leiten. Eine Versickerung des Niederschlagswassers auf den Privatgrundstücken ist aufgrund der Garagentiefgeschosse nicht möglich.

Hinweis: Entsprechende Einleitererlaubnisse für das Einleiten des Niederschlagswassers in die Trave werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bei der unteren Wasserbehörde beantragt. Eine Vorreinigung vor Einleitung nach Stand der Technik ist vorgesehen. Bzgl. der erforderlichen Leitungen wurden bereits Abstimmungsgespräche mit der unteren Wasserbehörde geführt.

Das Schmutzwasser aus dem Bereich Fischereihafen wird in das öffentliche Netz der Entsorgungsbetriebe eingeleitet.

Auf dem Baggersand

Das im Teilbereich Baggersand anfallende Niederschlagswasser wird über Grund- und Sammelleitungen in das im Zuge der Maßnahme umzulegende Gewässer Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation) östlich des Gebietes eingeleitet. Der neu herzustellende Regenwasserkanal schließt an das bestehende Kanalnetz der Entsorgungsbetriebe an. Eine Versickerung des Niederschlagswassers auf den Privatgrundstücken ist aufgrund des Garagengeschosses nicht möglich. Die Einleitung des gefassten Niederschlagswassers in die Kanalisation erfolgt ungedrosselt.

Die Verlegung der Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation) ist abhängig von der Verlagerung des Streugutlagers (siehe Kapitel 6.3.3). Geplant war eine Verlegung in die östliche Leitungstrasse. Falls eine Verlagerung des Streugutlagers nicht vollzogen werden kann, ist die Verlegung weiter westlich vorgesehen.

Die Gründung der Tiefgarage und die Lage der Leitungen (Schmutzwasserkanal und zu verlagernder Kanal Moorbek) sind in der Ausführungsplanung aufeinander abzustimmen. Es darf durch den Bau des Garagentiefgeschosses zu keinen Beeinträchtigungen der Leitungen kommen. Im Falle eines Verbleibes des Streugutlagers und eine Verlegung der Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation) weiter westlich kann das Garagentiefgeschoss nicht auf der gesamten Fläche realisiert werden.

Hinweis: Für die Einleitung des Niederschlagswasser in die Kanäle Moorbek und Rönnau wird nach Rücksprache mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck keine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Wasserhaushaltsgesetz(WHG) erforderlich.

Die Schmutzwasserentsorgung der privaten Flächen soll über Grund- und Sammelleitungen mit einem Anschluss an den vorhandenen Schmutzwasserkanal erfolgen.

Parkplatz östlich der Travemünder Landstraße

Das auf dem geplanten Parkplatz anfallende Niederschlagswasser soll über die Profilierung der Oberfläche einem Muldensystem zwischen den einzelnen Parkplätzen gesammelt werden. Über Straßenabläufe erfolgt die Ableitung in einen neu herzustellenden Regenwasserkanal unterhalb der Verkehrsflächen. Es ist vorgesehen, das gesammelte Niederschlagswasser nach einer erforderlichen Regenwasserbehandlung gemäß DWA-M 153 in das Gewässer Rönnau einzuleiten. Die Kanalisation quert den geplanten Parkplatz im mittigen Bereich. In Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck ist geplant, dass das Regenwasser innerhalb des herzustellenden Kanalnetzes sowie z.T. in Speicherbecken innerhalb der verbleibenden unversiegelten Flächen zurückgehalten wird. Die Einleitung in die Kanalisation erfolgt mit einem gedrosselten Abfluss von 10 l/(s*ha).

Hinweis: Für die Einleitung des Niederschlagswasser in die Kanäle Moorbek und Rönnau wird nach Rücksprache mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck keine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Wasserhaushaltsgesetz(WHG) erforderlich.

Löschwasser

Für das geplante Bebauungsgebiet wird zur Sicherstellung der erforderlichen Löschwasserversorgung einvernehmlich mit der Bauaufsichtsbehörde, den Stadtwerken Lübeck und der Brandschutzdienststelle der druck- und mengenmäßig erforderliche Löschwasserbedarf auf Grundlage des DVGW-Arbeitsblattes W 405 in der jeweils aktuellsten Fassung ermittelt.

Zur Sicherstellung der erforderlichen Löschwasserversorgung und zur Schonung der Trinkwasserressourcen ist für den Bereich des Fischereihafens entlang der geplanten Promenade mindestens eine Saugstelle gemäß den Anforderungen der DIN 14210 zu installieren, die eine unerschöpfliche Löschwasserversorgung aus der angrenzenden Trave gewährleistet. Die Standorte der erforderlichen Löschwasserentnahmestellen werden mit einem Ingenieurbüro und der Brandschutzdienststelle der Feuerwehr Lübeck sowie anderen zuständigen Behörden final abgestimmt.

Minimierung des Niederschlagswasserabflusses

Zur Minimierung des Niederschlagswasserabflusses sind die Dachflächen von Hauptgebäuden mit weniger als 20 Grad Dachneigung mit einem mindestens 8 cm starken Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen. Ausnahmen von der Dachbegrünungspflicht können zugelassen werden, wenn diese im Widerspruch zum Nutzungszweck stehen. Garagengeschossen dürfen nicht überbaut werden, diese sind mit einem mindestens 30 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen, zu begrünen und gärtnerisch anzulegen. In Bereichen von Baumpflanzungen muss der Substrataufbau mindestens 1,0 m betragen (s. Kapitel 6.6.2).

Notwasserwege

Zum Schutz der geplanten und bestehenden Bebauung im Falle von auftretenden Starkregenereignissen sind Notwasserwege vorzusehen. Über diese wird in der Regel eine schadlose Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in Richtung Trave gewährleistet.

Für die Notentwässerung der Wohn- und Sondergebiete ist jeweils eine Trasse westlich und östlich der geplanten Bebauung freizuhalten. Über die Höhenplanung der Außenanlagen ist eine schadlose Ableitung aus der Fläche zu gewährleisten. Der geplante Parkplatz ist so zu profilieren, dass das anfallende Niederschlagswasser zunächst auf der Fläche gesammelt

und über einen Geländetiefpunkt schadlos in Richtung Travemünder Landstraße und im weiteren Verlauf in Richtung Trave abgeleitet wird.

Die genaue Lage und der erforderliche Höhenverlauf der Notwasserwege sind bereits vorabgestimmt. Die Detailplanung erfolgt in der technischen Objektplanung.

6.4 Hafenbelange/ Wasser

Im Bereich des Fischereihafens werden ergänzend zu den Regelungen für die landseitigen hafenbezogenen Nutzungen und Flächen auch Festsetzungen für die Wasserflächen getroffen. Eine Neuordnung der Wasserflächen bietet in dem Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals die Chance einer Verbesserung und Aufwertung des Gesamtbereiches. Die Wasserflächen werden entsprechend der vorhandenen Nutzungen und den künftigen Zielen in Abstimmung mit der Lübeck Port Authority (LPA) im Bebauungsplan festgesetzt.

Unterschieden werden hierbei zwei unterschiedliche Nutzungen: a) Sportboothafen (WF 1) und b) Hafen (WF 2). Der sogenannte Bereich des „Sportboothafens“ wird privat betrieben und ist für alle Wasserfahrzeuge vorgesehen, die im Freizeitbereich genutzt werden wie z.B. Motor- und Segelboote und -Yachten. In diesem Teil des Hafens sind ortsfeste und schwimmende Steganlagen für die privaten Bootsliegeplätze zulässig. Der Bereich des „Hafens“ umfasst den öffentlichen Hafen, der gemäß § 8 der Landesverordnung für Häfen in Schleswig-Holstein vom 13.02.1976 grundsätzlich von Jedermann im Rahmen der Vorschrift und gegen Gebühr genutzt werden kann. An den auch in diesem Bereich zulässigen ortsfesten oder schwimmenden Steganlagen besteht die Möglichkeit des Festmachens für Schiffe aller Art (Sport- und Fischereifahrzeuge, touristische Fahrgastschiffe, Groß- und Traditionssegler etc.).

Insgesamt werden schwimmende Häuser, die der Unterbringung als (Ferien-)Wohnraum dienen, ausgeschlossen, da diese der Zielsetzung eines öffentlichen Hafens sowie einer Marina mit Segel- und Motorbootliegeplätzen entgegensteht. Darüber hinaus wird so auch ein Konflikt zwischen Feriengästen in Hausbooten und dem Fischereibetrieb sowie dem Hafenbetrieb vermieden, da ein Lärmschutz nach Regelungen der TA Lärm bei Hausbooten baulich kaum möglich ist. Mögliche Immissionsschutzprobleme werden mit dem Ausschluss der schwimmenden Häuser im Voraus so umgangen und eine zukünftige Einschränkung des Hafens und der hafenaffinen Nutzungen vermieden.

Die Fischereibrücke wird in den nächsten Jahren durch die LPA saniert. Die heutige Konstruktion der Steganlage wird eventuell durch eine feste Spundwand ersetzt. Ein Abbruch und eine Neuplanung von Steganlagen innerhalb der Wasserflächen WF 1 und WF 2 ist generell zulässig.

6.4.1 Maßnahmen zum Hochwasserschutz

In den nicht durch Landesschutzdeiche geschützten signifikanten Hochwasserrisikogebieten handelt es sich um Flächen, bei deren Bebauung besondere Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen oder bei denen besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind. Hier sollen gemäß Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein, Fortschreibung 2012 folgende Grundsätze eingehalten werden:

- Verkehrs- und Fluchtwege auf mind. NHN + 3,00 m,
- Räume mit Wohnnutzung auf mind. NHN + 3,50 m,

- Räume mit gewerblicher Nutzung auf mind. NHN + 3,00 m,
- Lagerung wassergefährdender Stoffe auf mind. NHN + 3,50 m.

Zum Schutz vor Überflutungen von Räumen, die dem Aufenthalt von Personen dienen bzw. dazu geeignet sind, darf die Oberkante des Erdgeschossfußbodens + 3,5 m über Normalhöhennull (ü NHN) nicht unterschreiten.

Es wird darauf hingewiesen, dass in den Erdgeschossen und tiefer liegenden Geschossen (Keller/ Garagengeschosse) keine wassergefährdenden Stoffe lagern dürfen oder besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen vorzusehen sind. Ver- und Entsorgungsleitungen sind so zu konzipieren, dass im Hochwasserfall keine Schädigungen eintreten können.

Es wird empfohlen, erforderliche Gründungen erosionssicher gegen Unterspülung zu errichten.

Bei Unterschreitung der Höhe von NHN + 3,50 m können folgende bautechnische Maßnahmen erforderlich werden:

- Anforderungen an Sockel-, Brüstungs- oder Schwellenhöhen, Lüftungseinrichtungen, Lichtschächte, etc.,
- Vorkehrungen zur Sicherung gegen Auftrieb bei Lagerbehältern, Bauwerken, etc. oder Möglichkeiten zur Flutung,
- besondere Sicherungsmaßnahmen oder Ausschluss von Haustechnikanlagen und Hausanschlüssen,
- Einrichtungen gegen Rückstau in Ver- und Entsorgungsanlagen,
- Anordnung von Massivbauweisen und Ringankern,
- Vorkehrungen für Abwehrmaßnahmen (Abschotten von Tiefgaragen, Eingängen, Kellern oder anderen tiefer liegenden Bereichen durch mobile Hochwasserschutzwände, Dammbalken, Sandsäcke, etc.),
- Vorkehrungen gegen Wellenschlag, Eisgang und Unterspülung insbesondere bei Glasfassaden, etc.,
- Anhebung von Erschließungsstraßen nach ihrem Niveau auf mindestens NHN + 3,00 m.

6.5 Immissionsschutz

6.5.1 Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck

Der Lärmaktionsplan der Stadt Lübeck in der Fassung vom 20.12.2013 ist ein strategisches Planwerk, um Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärmminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu formulieren. Ein Kernelement des Aktionsplans ist der Maßnahmenkatalog, in den mögliche Lärmminderungsmaßnahmen aufgenommen werden.

Als Maßnahme zum Schutz dieser ruhigen Achse ist es zweckmäßig, die Immissionen der angrenzenden, maßgeblichen Emittenten auf diese Flächen in Zukunft zu reduzieren oder mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten, so dass eine Verschlechterung der Situation ausgeschlossen werden kann.

Die Fläche der geplanten Wohnbebauung Auf dem Baggersand grenzt im nördlichen Bereich an die Travemünder Landstraße, die als Hauptverkehrsstraße mit mehr als 8.000 Fahrzeu-

gen pro Tag in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurde. Daneben wurde im Lärmaktionsplan noch die Bahnstrecke Lübeck-Travemünde als Hauptemittent aufgenommen. Im Lärmaktionsplan wird weiterhin die ruhige Achse 1.24 „Rönnau und Moorbek“ festgelegt, die sich nordöstlich und südwestlich des Plangebietes befindet.

Durch die Entwicklung von Wohnraum im Plangebiet werden neue Verkehre induziert und neue Lärmbetroffenheiten geschaffen.

Das Plangebiet besitzt aufgrund seiner Nähe zur Travemünder Altstadt, seinem Wasserbezug und aufgrund der guten ÖPNV-Erschließung sowie der Lage in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich eine besondere Lagegunst für Wohnnutzungen. Die Planung entspricht dem Ziel der Hansestadt Lübeck, den innerstädtischen Wohnungsbau zu aktivieren. Anstelle von Neubauten im Außenbereich am Stadtrand soll daher durch Aktivierung innerstädtisch untergenutzter Flächen benötigter Wohnraum gefördert werden. Dieses besondere Ziel der Innenentwicklung wird ausdrücklich vom Gesetzgeber begrüßt und ebenfalls gefördert (siehe § 1a Abs. 1 und § 13 a BauGB). Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen solchen innerstädtischen Bereich, der allerdings bereits heute deutlich durch Verkehrslärm und Gewerbelärm belastet ist. In der Abwägung wird die Neubebauung jedoch als vertretbar bewertet.

Eine mögliche Beeinträchtigung von Wohnnutzungen durch Verkehrs- und Gewerbelärm wurde im Vorfeld in einem entsprechenden Gutachten untersucht (s. Kapitel 6.5.2).

Auf die Ausführungen im Umweltbericht wird verwiesen.

6.5.2 Lärmimmissionen

Auf das Plangebiet wirken Geräuschimmissionen ein, die vom Kfz-Verkehr auf der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand sowie vom Schienen-Verkehr der Bahnstrecke "Lübeck – Lübeck-Travemünde" erzeugt werden. Zudem wirken Geräusche der benachbarten Gewerbebetriebe sowie des Hafens auf das Plangebiet ein. Zur Beurteilung der Lärmimmissionen wurde eine Schalltechnische Untersuchung erarbeitet.

Im Rahmen der Untersuchung wurden die zu erwartenden Emissionen sowie die Auswirkungen auf das Vorhaben aufgezeigt und beurteilt.

Vorbemerkung

Im Rahmen einer lärmtechnischen Untersuchung wurden zwei Varianten betrachtet:

1. Entwicklung des Teilbereiches Fischereihafen ohne verkehrliche Neuordnung. Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall inklusive des B-Plan-induzierten Zusatzverkehrs der Teilfläche.
2. Entwicklung der Gesamtfläche (Teilbereiche Fischereihafen und Baggersand) mit der verkehrlichen Neuordnung. Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall inklusive des B-Plan-induzierten Zusatzverkehrs des gesamten Bereichs unter Berücksichtigung der Neuordnung.

Als Untersuchungsfälle wurden jeweils die Prognose-Nullfälle ohne Umsetzung der geplanten Bebauung und die Prognose-Planfälle mit Berücksichtigung der geplanten Bebauung berücksichtigt. Alle Untersuchungsfälle beziehen sich auf den Prognose-Horizont 2030.

Für die Beurteilung von Verkehrslärm von öffentlichen Straßen gibt es im Bauleitplanverfahren keine normativen Geräusch-Immissions-Grenzwerte. Im Rahmen der Abwägung ist

vielmehr zu beachten, was an diesbezüglichem Regel- und Verordnungswerk vorhanden ist. Dabei stellen die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes der DIN 18005 für Wohn- und Mischgebiete idealtypische Werte dar, die vornehmlich bei der Planung neuer Baugebiete als Orientierungshilfe herangezogen werden. Von den Werten kann im Rahmen einer sachgerechten Abwägung abgewichen werden. Es besteht ein Abwägungsspielraum, der bei freier Schallausbreitung und ggf. noch ohne Schutzmaßnahmen bis hin zu den Grenzwerten gemäß Verkehrslärmschutz-Verordnung für Mischgebiete reichen kann, in denen ebenfalls Wohnen ohne Einschränkung oder besonderen Schallschutz allgemein zulässig ist und in denen damit die Anforderungen des BauGB an "gesunde Wohnverhältnisse" gewahrt werden. Entscheidend ist, ob die Abwägung im Einzelfall noch mit dem Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 6 BauGB vereinbar ist.

Die DIN 18005, Teil 1 verweist für die Beurteilung von gewerblichen Anlagen auf die TA Lärm, so dass die Immissionen aus Gewerbelärm auf Grundlage der TA Lärm beurteilt werden.

Seehafenumschlagsanlagen sind explizit vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen. Die Beurteilung erfolgt daher nach DIN 18005, Teil 1 unter Zugrundelegung der Orientierungswerte des Beiblattes 1.

Die Beurteilung des Verkehrslärms erfolgt auf Grundlage der Orientierungswerte des Beiblattes zur DIN 18005, Teil 1 sowie ergänzend anhand der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV („Verkehrslärmschutzverordnung“), da diese im Allgemeinen als Obergrenze des Abwägungsspielraumes angesehen werden.

Die maßgebenden schutzbedürftigen Bebauungen befinden sich in folgenden Bereichen:

- Vorhandene Wohnbebauung östlich des Plangebietes: Dieser Bereich hat einen Schutzanspruch entsprechend dem eines Allgemeinen Wohngebietes (WA);
- geplante Wohnbebauung südlich /südöstlich der Travemünder Landstraße (Teilbereich Baggersand) mit Einstufung als Allgemeines Wohngebiet;
- geplante Wohnbebauung südlich der Straße Auf dem Baggersand (Bereich Fischereihafen / Hafenquartier) mit Einstufung als Allgemeines Wohngebiet;
- Mischnutzung an Hafenzone (Bereich Fischereihafen / Hafenquartier) mit Einstufung als sonstiges Sondergebiet „Hafenquartier“.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Lärmbelastung durch den Betrieb des im nordöstlichen Geltungsbereich liegenden Streugutlagers (Winterdienst) nicht Bestandteil des Schallgutachtens ist, da der Standort verlagert werden soll und die Fläche für eine wohnbauliche Nachnutzung vorgesehen ist. Im Bebauungsplan wurden entsprechende Festsetzungen für die künftige Wohnbebauung getroffen. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verlagerung des Streugutlagers kurzfristig (spätestens bis Beginn der Baumaßnahmen auf dem Parkplatz Baggersand) erfolgt. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck sind derzeit aktiv mit der Standortsuche betraut, bislang konnte jedoch noch kein Alternativstandort gefunden werden. Solange kein Ersatzstandort für das Streugutlager gefunden ist, verbleibt das Streugutlager am jetzigen Standort.

Falls nach der öffentlichen Auslegung eine Verlagerung des Streugutlagers bis zum Baubeginn nicht verbindlich gesichert werden kann, müssen die zusätzlichen Immissionsbelastungen durch den Betrieb des Streugutlagers auf die neue Wohnbebauung im Umfeld noch berücksichtigt und die Festsetzungen zum vorbeugenden Immissionsschutz zum Satzungsbeschluss angepasst werden.

Die Berechnungsergebnisse der Schallimmissionsprognose lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

Verkehrslärm

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die Belastungen aus Verkehrslärm berechnet. Dabei wurde der Straßenverkehrslärm auf den maßgeblichen Straßenabschnitten sowie die Bahnstrecke „Lübeck – Lübeck-Travemünde“ berücksichtigt. Die Straßenbelastung wurde von der Ingenieurgesellschaft Masuch+Olbrisch, Oststeinbek für den Prognose-Horizont 2030 zur Verfügung gestellt. Die Angaben für die DB-Strecke wurden bei der DB AG erfragt (Prognosehorizont 2025).

Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßenabschnitten ergeben sich aus dem B-Plan-induzierten Zusatzverkehr keine beurteilungsrelevanten Zunahmen des Straßenverkehrslärms. Lediglich an einem Gebäude werden die vorhandenen Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts geringfügig erhöht. Sobald jedoch durch das Planvorhaben Erhöhungen der Anhaltswerte für eine Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts hervorgerufen werden, werden zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse an den betroffenen Gebäuden passive Maßnahmen auf freiwilliger Basis empfohlen.

Innerhalb des Geltungsbereichs ergeben sich unter Berücksichtigung der Bebauungsstruktur aus Verkehrslärm (Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr) Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.

Im Plangebiet werden die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts im straßennahen Bereich somit nahezu überall überschritten. Die Orientierungswerte für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden in den entsprechenden Gebieten eingehalten.

§ 50 BImSchG definiert ein Trennungsgebot unverträglicher Nutzungen. Dieses Trennungsgebot kann in der bauleitplanerischen Abwägung überwunden werden, wenn städtebauliche Gründe eine (Wohn-)bebauung auf der betreffenden Fläche erfordern und gesunde Wohnverhältnisse durch andere Maßnahmen gewährleistet werden können. Die Wiedernutzbarmachung der nicht mehr genutzten Gewerbebrache am Fischereihafen (Flächenrecycling), Innenentwicklung, die günstige Lage des Plangebietes zum Ortskern sowie die günstige Erschließung sprechen für die Inanspruchnahme. In der Abwägung der Belange entscheidet sich die Hansestadt für die Überplanung der Fläche. Die Ziele eines optimalen Immissionsschutzes nach den idealtypischen Orientierungswerten des Beiblatts zur DIN 18005 werden begründet zurückgestellt.

Geprüft werden muss in diesem Rahmen die Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen. Aktiver Lärmschutz wie Schallschutzwälle und –wände entlang der Straßen ist im vorliegenden Fall in städtebaulich sinnvoller Größe nicht möglich und aus städtebaulicher Sicht mit Blick auf das Siedlungsbild nicht sinnvoll.

Im Plangebiet sind deshalb die Möglichkeiten von Lärmminderungsmaßnahmen zum Schutz der Neubauten zu prüfen. Insbesondere die nördlichen, der Travemünder Landstraße zugewandten Fassadenseiten sind hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den Erd- sowie den Obergeschossen können aufgrund der Bauweise durch Grundrissgestaltung (Verlegung der schützenswerten Nutzungen auf die lärmabgewandte Seite) oder passiven Schallschutz geschaffen werden, so dass unter städtebaulichen Gesichtspunkten auch noch vertretbare Wohnsituationen innerhalb der Gebäude sichergestellt werden können.

Die Dimensionierung des passiven Schallschutzes erfolgt durch Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109 (1989). An den mit den relevanten Lärmpegelbereichen gekennzeichneten Fassadenseiten bzw. Baugrenzen sind in Abhängigkeit vom Lärmpegelbereich und der Nutzung (Wohn- / Schlafraum o.Ä. oder Büroraum o.Ä.) entsprechende erforderliche resultierende Bauschalldämmmaße der gesamten Außenbauteile (Fenster, Mauerwerk) gemäß DIN 4109 (1989) definiert.

Zum Schutz der Nachtruhe sind in dem von Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) der 16. BImSchV nachts betroffenen, straßenzugewandten Bereichen, für Schlaf- und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungen vorzusehen, falls der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf andere, nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik geeigneten Weise sichergestellt werden kann.

Für ebenerdige Außenwohnbereiche ergeben sich im Teilbereich Baggersand (WA 2) tags im Schutz der Bebauung Beurteilungspegel von bis zu 55 dB(A). Damit wird der Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags sowie der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags eingehalten. Im Bereich Fischereihafen / Hafenquartier sind in den abgeschirmten Innenbereichen Beurteilungspegel von 40 dB(A) bis zu 55 dB(A) zu erwarten. Auch hier wird damit der Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete eingehalten. Unter Berücksichtigung der geplanten und abschirmend entwickelten Bebauungsstruktur sind somit innerhalb der oben genannten Bereiche im Schutz der Gebäude Außenwohnbereiche zulässig, wenn die Einhaltung der Orientierungswerte nachgewiesen werden kann.

Hafen- und Gewerbelärm

Seehafenumschlaganlagen sind explizit vom Geltungsbereich der TA Lärm ausgenommen. Die Beurteilung im Lärmgutachten erfolgt daher nach Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1. Für die Beurteilung in Allgemeinen Wohngebieten entspricht der Orientierungswert des Beiblattes 1 zur DIN 18005, Teil 1 dem Immissionsrichtwert der TA Lärm. Im Nachtzeitraum liegt der Orientierungswert nur für Gewerbelärm 5 dB(A) unterhalb des für Verkehrslärms und entspricht damit ebenfalls dem Immissionsrichtwert der TA Lärm. Dementsprechend wurden hier die Richtwerte der TA Lärm analog zugrunde gelegt.

Der Beurteilungspegel der Bootsliegeplätze wurde im Gutachten nicht nach der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) errechnet. Die Geräuschbelastung durch die Nutzung der Bootsliegeplätze ist stark abhängig von den Witterungsbedingungen und in der Regel nur bei entsprechendem Wind im Nachtzeitraum maßgebend. Auch bei Starkwind entsteht ein eher durchgehendes / gleichmäßiges Geräusch durch die Takelage, welches zum aufrecht zu erhaltenden Ambiente des Fischereihafens und des Standortes gehört. Da ein Abbinden der Fallen nicht festgesetzt werden kann, wurde ein entsprechender Impulszuschlag berücksichtigt.

Die Art der Geräusche durch die Bootsliegeplätze ist im vorliegenden Fall weder einer gewerblichen, sportlichen noch einer Freizeitnutzung zuzuordnen und wird daher nicht als solche beurteilt, so dass sie auch nicht unter die Verordnungen und Richtlinien der 18. BImSchV oder der TA Lärm subsumiert werden kann. Diese Geräusche werden daher als Lärmquelle aufgezeigt, für die Beurteilung werden die Orientierungswerte der DIN 18005 zugrunde gelegt.

Zur Beurteilung der Geräuschbelastungen aus Hafen- und Gewerbelärm sowie für die Bootsliegeplätze wurden die Beurteilungspegel an den maßgebenden Immissionsorten innerhalb und außerhalb des Plangebietes tags und nachts (lauteste Stunde nachts) getrennt ermittelt.

Außerhalb des Plangebietes wirkt sich an nahezu allen Immissionsorten die zusätzliche Abschirmung der geplanten Bebauung positiv auf die Gewerbe- und Hafenlärmbelastung aus. Lediglich an zwei Immissionsorten Auf der Straße Auf dem Baggersand und der Travemünder Landstraße zeigen sich im Nachtzeitraum geringfügige Zunahmen von bis zu 0,8 dB(A) aufgrund der hinzukommenden Reflexionen.

Nahezu im gesamten Plangebiet ist die Gewerbelärmbelastung im Tageszeitraum maßgebend. Lediglich im Innenbereich der geplanten Wohnnutzung am Fischereihafen erreichen die Beurteilungspegel durch den Skandinavienkai und die Bootsliegeplätze gleiche Größenordnungen. Hier wird jedoch der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) um mindestens 7 dB(A) unterschritten.

Die Geräuschbelastungen durch den Hafenlärm (Skandinavienkai) halten im Tageszeitraum im gesamten Plangeltungsbereich die Orientierungswerte der DIN 18005 sowohl für Misch- als auch für Allgemeine Wohngebiete ein. Nachts werden jedoch Beurteilungspegel in gleicher Größenordnung wie tags erreicht. Damit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete von 45 dB(A) und für Allgemeine Wohngebiete von 40 dB(A) um bis zu 0,5 dB(A) bzw. 4,7 dB(A) überschritten.

Daher wird vorgeschlagen, das Schutzniveau in dem Allgemeinen Wohngebiet am Fischereihafen (WA 1) für den Nachtzeitraum gegenüber dem Hafenlärm auf 43 dB(A) anzuheben. Dies entspricht dem WA-Immissionsrichtwert zzgl. der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A). Geringfügige Überschreitungen dieses Niveaus sind dann lediglich an vereinzelten Punkten in den nicht durch die vorgelagerte Bebauung abgeschirmten oberen Geschossen zu erwarten. Der Schutz der Nachtruhe kann zudem durch passiven Schallschutz sichergestellt werden, so dass für den Nachtzeitraum davon ausgegangen werden kann, dass damit innerhalb der Gebäude hinreichend niedrige Innenraumpegel erzielt werden können.

Die Beurteilungspegel der Bootsliegeplätze liegen tags innerhalb des Plangebietes unterhalb der Geräuschbelastung der gewerblichen Nutzung. Der Orientierungswert der DIN 18005, Beiblatt 1 von 55 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags für Mischgebiete bzw. für Allgemeine Wohngebiete werden eingehalten. Deutlich wahrnehmbar ist die abschirmende Wirkung der geplanten Bebauung zwischen Prognose-Nullfall und Prognose Planfall (bis zu 10 dB(A)).

Im Nachtzeitraum sind bei gleicher Belastung die gleichen Beurteilungspegel wie im Tageszeitraum zu erwarten. In den Allgemeinen Wohngebieten wird der Orientierungswert von 45 dB(A) nachts nahezu überall eingehalten. Lediglich In den Obergeschossen des Allgemeinen Wohngebietes im Hafenquartier (WA 1) sowie im Sondergebiet an der Kaikante (SO 2) werden teilweise Überschreitungen durch die Bootsliegeplätze prognostiziert. Die Überschreitungen sind jedoch auf den in der vorliegenden Untersuchung vergebenen Impulszuschlag zurückzuführen. Durch organisatorische Maßnahmen lassen sich die Überschreitungen daher auf ein Minimum reduzieren, so dass sie im Bereich der Wahrnehmbarkeitsschwelle und unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A) liegen.

Als Maßnahme wird daher empfohlen, in der Hafenordnung das Abbinden der Falle während der Liegezeiten der Boote vorzuschreiben. Dadurch wird die Impulshaltigkeit der Geräusche durch das Klappern der Fallen sowie das Schlagen und Flattern von Segeltuch verhindert.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Grundzüge der Planung im vorliegenden Fall den Milieu-Erhalt bzw. dessen Entwicklung inkl. der Neuordnung der Bootsliegeplätze (auch für die neuen Anwohner) gewährleisten soll, ist von keiner unzumutbaren Geräuschbelastung durch die Bootsliegeplätze auszugehen.

In den geplanten Allgemeinen Wohngebieten und den Sondergebieten werden durch die nördlich und östlich angrenzende gewerbliche Nutzung Beurteilungspegel von bis zu 50 dB(A) bzw. 60 dB(A) tags erreicht und damit nahezu überall der Immissionsrichtwert der TA Lärm von 55 dB(A) tags für Allgemeine Wohngebiete bzw. 60 dB(A) tags für Mischgebiete eingehalten. Im Nachtzeitraum werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 40 dB(A) für Allgemeine Wohngebiete und 45 dB(A) für Mischgebiete nahezu an allen geplanten Wohngebäuden innerhalb des Plangebietes eingehalten.

Diese Werte berücksichtigen die geplante Bebauung und deren abschirmende Wirkung. Die Bebauung im nördlichen und östlichen Bereich der Fläche Auf dem Baggersand sowie der östliche Riegel im Bereich Fischereihafen übernehmen Aufgaben des aktiven Schallschutzes für dahinter liegende Bereiche. Durch die v.g. Bebauung können in den dahinter liegenden Bereichen deutliche Schallreduzierungen erreicht werden. Da der Gebäuderiegel Erschließungsfunktion für die dahinter liegende Bereiche übernimmt, wird die Zulässigkeit der dort vorgesehenen Wohnnutzung (siehe Nebenzeichnung II, Bereich X) an die aufschiebende Bedingung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB geknüpft, dass die neue Nutzung erst nach Errichtung der Gebäude im Norden du Osten (siehe Nebenzeichnung II, Bereich Y) zulässig ist.

Im Nordosten an der Travemünder Landstraße bis zum Abzweig Teutendorfer Weg wird tags der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete und an der Zufahrt zum Fischereihafen am östlichen Rand des Plangebietes tags der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Mischgebiete überschritten. An den Nordfassaden zur Travemünder Landstraße und den nördlichen und östlichen Fassaden zur Erschließungsstraße für die freiwillige Feuerwehr (Zwischen Torstraße und Auf dem Baggersand) sowie an dem östlichen Erschließungsstich zum Fischereihafen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm ebenfalls überschritten.

Hier ist der Schutz der Wohnnutzung durch den Ausschluss von Immissionsorten sicher zu stellen. Dies kann z. B. durch folgende Maßnahmen erfolgen:

- Grundrissgestaltung (keine schutzbedürftige Nutzung nach Norden / Nordosten orientieren);
- keine zu öffnenden Fenster in der Nord- / Nordostfassade (nur Lichtöffnungen);
- verglaste Laubengänge oder Loggien vor nicht vermeidbaren schutzbedürftigen Nutzungen (Büro- und Wohnnutzung).

Im Bebauungsplan wurde eine entsprechende textliche Festsetzung aufgenommen. Es wird zudem auf die Nebenzeichnungen I und II verwiesen.

Für alle Lärmschutzfestsetzungen gilt, dass von diesen abgewichen werden kann, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Geräuschbelastung geringere Anforderungen an die Schallschutzmaßnahmen resultieren.

Aus schalltechnischer Sicht sind zudem die Geräuschemissionen der Trafostation und Gasdruckregelanlage nördlich des Plangeltungsbereiches, südlich der Travemünder Landstraße zu berücksichtigen. Die tatsächlichen Geräuschemissionen derartiger Anlagen sind jedoch nur messtechnisch und anlagenspezifisch zu ermitteln. Der Schutz der nächstgelegenen heranrückenden Wohnbebauung ist daher bei Bedarf durch Maßnahmen an der Trafostation oder Gasdruckregelanlage zu gewährleisten. Der Projektentwickler wird im Falle von erhöhtem Konfliktpotenzial mit den jeweiligen Betreibern in Verhandlung treten, um ggf. Maßnahmen an den Anlagen auf eigene Kosten vorzunehmen.

Gesamtlärm

Für den Gesamtlärm ist festzustellen, dass gebietsweise sowohl der Verkehrslärm als auch der Gewerbelärm pegelbestimmend sind.

Im Norden und Osten des Plangebietes ist die vorhandene gewerbliche Nutzung maßgebend und in den straßennahen Bereichen zusätzlich der Verkehrslärm. Die Geräuschbelastung durch die Bootsliegeplätze kann als unmaßgeblich eingestuft werden.

Auch die Sanierungsgrenzwerte von 70 dB(A) / 60 dB(A) tags / nachts werden innerhalb des Plangebietes nicht erreicht. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bereits Dauerbelastungen von 65 dB(A) tagsüber bzw. von 55 dB(A) nachts die Wahrscheinlichkeit einer Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken können.

Beurteilungsrelevante Zunahmen durch die vorliegende Bauleitplanung an der vorhandenen Bebauung sind nicht zu erwarten.

Dimensionierung des passiven Schallschutzes

Die Anforderungen an den passiven Schallschutz zum Schutz von Büro- und Wohnnutzungen vor Verkehrs- und Hafenlärm ergeben sich gemäß DIN 4109 (1989). Die Dimensionierung des passiven Schallschutzes erfolgt durch Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109 (1989).

Die Lärmpegelbereiche werden nach DIN 4109 (1989), Ziffer 5.5 ermittelt. Rührt die Geräuschbelastung von mehreren verschiedenartigen Quellen her, so ist grundsätzlich der maßgebliche Außenlärmpegel durch Überlagerung von im vorliegenden Fall Verkehrs-, Hafen- und Gewerbelärm für den Tagesabschnitt zu bilden.

Der maßgebende Außenlärmpegel für den Verkehrslärm ergibt sich aus dem um 3 dB(A)[1] erhöhten Beurteilungspegel tags. Berechnungsgrundlage bilden die Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall der Variante 2. Gemäß DIN 4109 (1989) sind für Gewerbelärmbelastungen die gemäß TA Lärm geltenden Immissionsrichtwerte am Tage bzw. im Einzelfall die tatsächlich zu erwartenden Geräuschemissionen als maßgeblicher Außenlärmpegel zu verwenden.

Im vorliegenden Fall liegt der Immissionsanteil aus Hafenlärm für den Tages- und Nachtabschnitt nahezu in der gleichen Größenordnung, so dass zur Gewährleistung eines ausreichenden Schallschutzes im Bereich der geplanten Bebauung ein angepasster, höherer Lärmpegelbereich erforderlich ist und festgesetzt werden sollte. Da Seehäfen nur dann regelmäßig angelaufen werden, wenn sie rund um die Uhr betriebsbereit sind, scheidet eine Beschränkung des Seehafenumschlags zur Nachtzeit zum Schutz der Nachbarschaft aus. Zudem sind für den Betrieb des Skandinavienkais Spielräume für mögliche Erweiterungen des Hafenbetriebes zu berücksichtigen. Hierbei entsprächen Zunahmen von 3 dB(A) einer Verdopplung des planfestgestellten Umschlags.

Um zu berücksichtigen, dass innerhalb des Plangebietes die nächtlichen Emissionen durch den Hafen überwiegen, wird der maßgebliche Außenlärmpegel nach folgendem Ansatz gebildet:

- Der maßgebliche Außenlärmpegel für Verkehrslärm ergibt sich gemäß DIN 4109 (1989), Abschnitt 5.5.2 aus dem um 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel tags.

[1] Zuschlag zur Berücksichtigung der Abhängigkeit der Schalldämmung von Fenstern vom Einfallswinkel des Schalls (Messung der akustischen Eigenschaften der Fenster im Prüfstand bei diffusem Schallfeld ⇔ gerichteter Schalleinfall bei Straßenverkehrslärm)

- Für Gewerbelärmbelastungen (inkl. der Geräuschbelastung durch die Bootsliegeplätze) sind gemäß DIN 4109 (1989), Abschnitt 5.5.6 die tatsächlich zu erwartenden Geräuschemissionen als maßgeblicher Außenlärmpegel zu verwenden.
- Für den Hafenlärm werden die um 15 dB(A) erhöhten nächtlichen Beurteilungspegel verwendet. Dadurch werden die tags und nachts etwa gleichen Lärmbelastungen durch den Hafen und der höhere nächtliche Schutzanspruch bei der Ermittlung der Lärmpegelbereiche für den Tageszeitraum berücksichtigt.

Maßgeblicher Außenlärmpegel = ALP_V + ALP_G + ALP_H[2]

Dabei bedeutet:

ALP_V: Beurteilungspegel aus Verkehrslärm tags+ 3 dB(A)

ALPG: Beurteilungspegel aus gewerblicher Nutzung (inkl. Bootsliegeplätze) tags

ALP_H: Beurteilungspegel aus Hafenlärm nachts + 15 dB(A)

Für alle Neu- und Umbauten ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens die Eignung der für die Außenbauteile der Gebäude gewählten Konstruktionen nach den Kriterien der DIN 4109 nachzuweisen.

6.5.3 Luftschadstoffe/ Gerüche

Zur Bewertung der Luftschadstoffsituation im Plangebiet wurden die Gesamtbelastungen für den Prognose-Planfall für den Prognose-Horizont 2030 im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung berechnet. Dabei wurde das angrenzende Straßenverkehrsnetz, die nahe gelegenen Parkplatzanlagen und der Schiffsverkehr berücksichtigt. Weitere Quellen im Untersuchungsgebiet tragen kaum zur Gesamtemission bei oder sind hinreichend weit von den maßgeblichen Immissionsorten entfernt, so dass sie bei der Immissionsprognose vernachlässigt werden.

Zusammenfassend ist im Bereich der maßgeblichen schützenswerten Bebauung festzustellen, dass für die untersuchten Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid Feinstaub (PM10) und Feinstaub (PM2,5) die geltenden Grenz- und Immissionswerte (EU-Richtlinien, 39. BImSchV, TA Luft) im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten werden. Dies ist auch für den Stundenmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionen und den Tagesmittelwert der Feinstaub(PM10)-Immissionen der Fall.

Für Seeheilbäder gelten jedoch (auch außerhalb des Kurgebietes) höhere Anforderungen an die Luftqualität. Der Deutsche Heilbäderverband definiert Vorsorgewerte für die Luftqualität, wobei die gesetzlich festgesetzten Langzeitgrenzwerte zum Schutz der Allgemeinbevölkerung vor Gesundheitsgefahren in der Regel in allen Bereichen des Kurortes zu weniger als 60 % ausgeschöpft werden dürfen (Vorsorgewert).

Bewertet man die Ergebnisse der gutachterlichen Stellungnahme aus diesem Blickwinkel, so werden die Vorsorgewerte für NO2 und PM2,5 in vielen Bereichen des Planungsgebietes überschritten. Quellen für diese Schadstoffe sind vornehmlich Verbrennungsprozesse, z.B. Verkehrs- und Heizungsemissionen. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung aus den geplanten Nutzungen ist nicht auszuschließen und kann nicht umgangen werden. Die durch den Bebauungsplan induzierten zusätzlichen Verkehrsimmissionen und andere Immissionen werden

[2] Energetische Summe gemäß Gleichung (1) der DIN 4109 von 1989

aber als nicht so gravierend eingestuft, als dass sie zusätzliche relevante Luftschadstoffbelastungen im Plangebiet hervorrufen. Insbesondere in den als Seeheilbad prädikatisierten Bereichen (z.B. Kurpark) sind keine relevanten Veränderungen der Luftqualität durch das Planvorhaben zu erwarten. Eine Gefährdung der Einstufung als Seeheilbad wird für Travemünde nicht gesehen.

Im Plangebiet werden die Richtwerte für das Verkehrszentrum in Seeheilbädern für NO2 und PM2,5 an der Straßenrandbebauung im Rahmen der Rundungsgenauigkeit eingehalten.

Ergänzend ist anzumerken, dass in der vorliegenden Untersuchung für die großräumige Hintergrundbelastung von dem Bezugsjahr 2015 ausgegangen wird. Für die späteren Jahre ist jedoch zu erwarten, dass aufgrund emissionsmindern der Maßnahmen zur flächendeckenden Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV in den Jahren nach 2015 eine Abnahme der großräumigen Hintergrundbelastungen zu erwarten ist. Dies wird voraussichtlich auch zu einer Abnahme der Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Hintergrundbelastungen führen, so dass die tatsächlichen Gesamtbelastungen geringer ausfallen werden als hier dargestellt.

Nach Berücksichtigung aller Belange wird an den Planungszielen festgehalten, Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffen werden nicht erforderlich. Planungsrechtliche Vorgaben zur Eingrünung der neuen Parkplätze sowie Begrünung der Tiefgaragen minimieren den Eingriff.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde zudem eine Beurteilung der Geruchsimmissionen in Auftrag gegeben. Anhand dieser Untersuchung wurden die Geruchsimmissionen aus dem Betrieb von Fischräuchereien am Fischereihafen für die schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet prognostiziert. Weitere gewerbliche oder industrielle Anlagen, von denen relevante Geruchsemissionen ausgehen, sind laut Gutachten im Umfeld des Plangebietes nicht vorhanden.

Die Beurteilung erfolgt auf Grundlage der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) des Länderausschusses für Immissionsschutz, in der Immissionswerte für Wohn- und Mischgebiete sowie für Gewerbe- und Industriegebiete festgelegt sind.

Gemäß GIRL sind nur die von ortsfesten Anlagen hervorgerufenen Geruchsimmissionen beurteilungsrelevant. Somit sind die Räuchereien, die sich in beweglichen Ständen oder auf Booten befinden, nicht zu berücksichtigen. Von den zu berücksichtigenden Räuchereibetrieben ist davon auszugehen, dass an den geplanten Wohnnutzungen der Immissionswert für Wohngebiete eingehalten wird.

Auch wenn nur die Geruchsimmissionen beurteilungsrelevant sind, die von ortsfesten Anlagen hervorgerufen werden, wurden die Geruchsimmissionen von Räucheröfen, die sich in beweglichen Ständen oder auf Booten befinden, für die künftigen schutzbedürftigen Nutzungen am Fischereihafen prognostiziert. Solange Emissionen aller beurteilungsrelevanter Räuchereien wöchentlich während maximal 17,5 Stunden (bzw. ca. 27 Stunden unter Berücksichtigung der Windverhältnisse) stattfinden, wird der Immissionswert für Wohngebiete von 0,10 eingehalten.

Die künftigen Wohngebäude werden in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Fischereihafen errichtet. Die ansässigen Haupt- und Nebenerwerbsfischer sind ortstypisch und sollen in ihrem Bestand in jeden Fall gesichert und ihrer Tätigkeitsausübung nicht eingeschränkt werden. Geruchsbelästigungen durch Fischfang, Räuchern etc. sind nicht gesundheitsschädlich und werden als ortstypisch und hinnehmbar angesehen. In der Bewertung dieses Einzelfalls kann in der Abwägung der berührten Belange aus den o.g. Gründen eine Überschreitung des Immissionswertes bis 0,15 als hinnehmbar erachtet werden. Ein Immissions-

wert von 0,15 gilt u.a. auch für Dorfgebiete, in denen durchaus auch gewohnt wird, in denen aber gewisse Gerüche aus der Landwirtschaft mit Tierhaltung etc. hinzunehmen sind. Ein Immissionswert von 0,15 würde bei wöchentlichen Emissionen von bis zu 26 Stunden (bzw. etwa 40,5 Stunden unter Berücksichtigung der Windverhältnisse) eingehalten werden.

Der Schutz des Plangebiets vor Belästigungen durch Geruchsimmissionen ist laut Gutachten somit sichergestellt. Aufgrund der Einhaltung der Grenzwerte sind Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich.

6.6 Grün, Natur und Landschaft

6.6.1 Waldflächen/ Grünflächen

Zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand befindet sich eine lichte Gehölzfläche mit Pappeln und Berg-Ahorn, das sogenannte „Dreieckswäldchen“. Im Zuge der erforderlichen Verlagerung der K 3 wurden mehrere Varianten der Trassenführung betrachtet. Hierbei wurde auch geprüft, ob ein weitgehender Erhalt des Dreieckswäldchens und des Waldinnenklimas möglich ist. Nach Prüfung der Varianten durch die betroffenen Bereiche / Behörden wird in der Abwägung die mittige Trassenführung als verträglich bewertet und wird auch von der unteren Naturschutzbehörde mitgetragen. Verbunden mit der mittigen Querung der Trasse entstehen zwei durch die Straße getrennte Flächen. Die nördliche Fläche ist nach Landeswaldgesetz Schleswig-Holstein (LWaldG SH) als Wald einzustufen und wird auch als Waldfläche im Bebauungsplan festgesetzt. Die südlich der künftigen Trasse der K 3 liegende Fläche wird aufgrund der Flächengröße, der Insellage umgebend von Verkehrsfläche und aufgrund des geringen Baumbestandes nicht als Waldfläche, sondern als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung sonstige Grünanlage festgesetzt.

Die Festsetzung als sonstige Grünfläche ist zulässig, da ein spezieller Nutzungszweck für diese Fläche nicht vorgesehen ist, die Bäume auf dieser Fläche jedoch auch aus artenschutzrechtlichen Gründen erhalten werden sollen. Diese Festsetzung gestattet als Auffangtatbestand nur die Anlage und Unterhaltung einer begrünten Fläche.

Mit der Ausweisung von Wald- und Grünflächen soll ein Erhalt der Bäume und die Förderung von Grünstrukturen im Plangebiet sichergestellt werden. Diese Flächen sind ein wichtiger Teil der Grünverbindungen innerhalb von Siedlungsflächen und haben damit als Lebensraum für Pflanzen und Tiere eine Bedeutung. Diese Grünbereiche mit ihren Gehölzbereichen stellen im städtischen Gefüge für viele Tierarten, insbesondere aber auch für die europarechtlich besonders geschützten Vogelarten und streng geschützten Fledermausarten einen Rückzugs- und Lebensraum dar, welcher durch die Grünfestsetzungen gesichert wird. Zudem bilden beide Grünflächen als „grünes“ Eingangstor einen sichtbaren Auftakt in das neue Quartier und fassen die neue Straße als grüne Kante.

Nicht nur das sogenannte Dreieckswäldchen, sondern auch die Gehölzflächen nordwestlich der Travemünder Landstraße sind als Waldflächen nach LWaldG SH eingestuft. Diese Waldfläche wird bis auf Einzelbäume entlang der Travemünder Landstraße als Folge grundsätzlicher Entscheidungen zur Realisierung der geplanten Bebauung nicht erhalten bleiben, um die im Zuge der Neubebauung erforderliche Verlagerung der Parkplätze umzusetzen. Für die Umwandlung der vorhandenen Waldflächen ist auf Grund des LWaldG SH und in Abstimmung mit der Unteren Forstbehörde ein Waldausgleich im Verhältnis 1:2 zu leisten.

Detaillierte Angaben sind den Ausführungen im Umweltbericht in Kapitel 7 zu entnehmen.

6.6.2 Pflanz- und Erhaltungsbindung

Untersuchungen zu klimatischen Auswirkungen zeigen u.a. den positiven Einfluss von begrünten Oberflächen. Die Begrünung von Flachdächern oder flach geneigten Dächern bildet gerade im Stadtgebiet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt. Extensiv begrünte Gargengeschosse und Dachbegrünungen können zu einem gewissen Anteil Funktionen des offenen Bodens wie Filterfunktionen für Niederschlagswasser und Luftinhaltsstoffe übernehmen. Auch dienen sie als Standort für Vegetation und bilden somit auch einen Lebensraum für Kleintiere, insbesondere Insekten. Bedeutsam ist auch die Rückhaltung von Niederschlagswasser auf den begrünten Dachflächen, um das Niederschlagswasser verlangsamt und zeitverzögert an die Kanalisation abzugeben. Daher wird eine entsprechende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen.

Extensivdachbegrünungen wirken durch Schadstofffilterung aus der Luft, Abmilderung der Abstrahlungswärme und Regenwasserrückhaltung stabilisierend auf das Kleinklima und bilden einen nachhaltigen Ersatzlebensraum für standortangepasste Pflanzen, Insekten und Vögel. Mit der Ausbildung einer mindestens 8 cm starken, organisch mineralischen Substratschicht wird das Vegetationsbild einer Sedum-/ Gras-/ Krautvegetation und die Lebensraumfunktionen auf dem Dach nachhaltig gestärkt. Der vegetationsbedingte Rauhigkeitsfaktor begrünter Dächer führt zu einer messbaren Zwischenspeicherung und Abflussverzögerung von Oberflächenwasser und damit zu einer Entspannung der Oberflächenentwässerung. Eine Dachbegrünung ist aus Gründen zur Wiederherstellung wirksamer Bodenfunktionen geboten. Die Festsetzung zur Dachbegrünung stellt somit eine Maßnahme zur Minderung der durch die Bebauung verursachten Störung der Funktionen von Natur und Landschaft dar.

Die Festsetzung einer Mindestabdeckung für den Substrataufbau ist erforderlich, um Bäumen und Sträuchern geeignete Wuchsbedingungen für eine langfristige Entwicklung bereitzustellen. Hier wird die Rückhaltung von Niederschlagswasser möglich und ausreichend durchwurzelbarer Bodenraum kann die Standfestigkeit gewährleisten. Die Garagengeschossbegrünung trägt zur Erhöhung der Grünanteile im Baugebiet bei und ist ein positiver Beitrag zur gärtnerischen Gestaltung des Gebiets.

Neben den oben genannten Begrünungsmaßnahmen von Garagengeschossen und Flachdächern von Hauptgebäuden werden in den Bebauungsplan weitere Flächenfestsetzungen für das Anpflanzen sowie den Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen und Festsetzungen für die Durchgrünung der Baugebiete aufgenommen.

Zur Sicherung der Eingrünung der Parkplatzanlage und zur Minimierung von Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes wird die Entwicklung eines stabilen, artenreich gestuften Gehölzbestandes in den Randbereichen festgesetzt. Dieses Anpflanzgebot berücksichtigt die im Bebauungsplan 32.07.00 getroffenen Regelungen in diesem Bereich und gestaltet einen Übergang zur südwestlich angrenzenden Ausgleichsfläche.

Der Erhalt der vorhandenen ortsbildprägenden und auch aufgrund ihrer ökologischen Funktionen erhaltenswerten Bäume entlang der Travemünder Landstraße wird planungsrechtlich gesichert. Die auf der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sonstige Grünanlage stockenden Bäume werden ebenfalls zum Erhalt festgesetzt, um die „grüne Auftaktsituation“ beidseits der neuen Planstraße dauerhaft zu sichern.

Das Landschaftsbild wird sich im Bereich des neu geplanten Parkplatzes verändern. Jedoch ist die Waldfläche bereits heute von Verkehrstrassen (Straßen, Eisenbahnstrecke) umgeben und somit vorbelastet. Eine gravierende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist aufgrund

der vorherrschenden Prägung nicht gegeben. Zudem werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die o.g. Eingrünung des Parkplatzes minimiert.

Die Vorgabe zur Pflanzung von Laubgehölzen innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete dient einer ökologisch wirksamen Anreicherung des Naturhaushaltes. Laubgehölze bieten neben ihren positiven stadtklimatischen Funktionen vielen einheimischen Tierarten die notwendige Lebensgrundlage. Die Festschreibung von Mindestqualitätsmerkmalen für Neupflanzungen ist erforderlich, um in naher Zukunft ein Grünvolumen zu erreichen, welches zu einer angemessenen Durchgrünung des Gebietes beiträgt und das Ortsbild visuell belebt.

6.6.3 Vogelfreundliches Bauen

Im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde auf die Vermeidung von Vogelschlag und auf Informationen zu vogelfreundliches Bauen hingewiesen. Eine Festsetzungsermächtigung für die Vermeidung von Vogelschlag wird aufgrund des vorgegebenen Festsetzungskatalogs des Baugesetzbuches nicht gesehen. In der weiteren Ausführungsplanung ist zu prüfen, inwieweit eine Berücksichtigung der Hinweise erfolgen kann. Zur Vermeidung der Störung lichtempfindlicher Tiere (Vögel, Fledermäuse, nachtaktive Insekten) wird eine Außenbeleuchtung mit insektenfreundliche Leuchtmittel (LED-Licht) und geringst möglicher Störwirkung festgesetzt.

Außenleuchten mit UV-Licht können nachtaktive Insekten anlocken. Eine Verarmung der Fauna durch an den Leuchten zu Grunde gehenden Insekten wäre die Folge, und könnte sich auf die im Gebiet jagenden Fledermäuse negativ auswirken. Eine Verarmung der Fauna durch an den Leuchten zu Grunde gehenden Insekten wird so vermieden.

6.6.4 CEF-Maßnahmen und Ausgleich

Für das Bestandgebäude Auf dem Baggersand 17 sind für eventuelle Sanierungsmaßnahmen artenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten, da Fledermäuse und andere Arten von Brutvögel in diesem Bereich nachgewiesen werden konnten. Dazu sind im Juni vor Beginn der Sanierung Untersuchungen zur genauen Lokalisierung des Quartiers durchzuführen. Das Quartier ist anschließend (im Zeitraum zwischen dem 15.08. und dem 30.09.) unbrauchbar zu machen. Als vorgezogene artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme müssen zu diesem Zeitpunkt Ersatzquartiere ortsnah zur Verfügung stehen.

Weiterhin sind innerhalb des Geltungsbereichs vor Fällung der Bäume / vor Beginn der Baumaßnahmen artenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten. Als vorgezogene artenschutzrechtliche CEF-Maßnahme müssen zu diesem Zeitpunkt ortsnah an ausgewählten Baum/ Hangplatz mehrere Fledermaus- und Vogelkästen in Kombination zu installiert werden. Insgesamt sind sieben Hangplätze notwendig.

Die Arbeiten müssen insgesamt in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde umgesetzt werden.

Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen für die mit der Entwicklung des Gebietes verbundenen Eingriffe können nur zum Teil im Geltungsbereich erbracht werden. Der weitre flächenhafte Kompensationsbedarf für die Neuversiegelung, den Verlust von Waldflächen, flächigen Gehölzbeständen und Einzelbäumen sowie artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen muss somit auf Flächen außerhalb des Plangebiets erfolgen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Umweltbericht wird verwiesen.

Hierfür soll in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde ein Teilbereich der heute als Acker genutzten Fläche im Bereich Moorgarten, südlich der Wesenberger Straße (K 6), Gemarkung Niendorf-Moorgarten, Flur 6, Flurstück 278/14 (tlw.) in Anspruch genommen werden. Folgende Maßnahmen sind für den Ausgleich des Bebauungsplans 32.14.00 in einer Größenordnung von insgesamt 2,55 ha auf der Fläche vorgesehen:

- Ersatzaufforstung auf einer Fläche von 1,71 ha,
- Gehölzentwicklung / Sukzession mit Bäumen auf einer Fläche von 0,84 ha sowie
- Anpflanzung von 59 Bäumen

In welcher Art und Weise die Herstellung / (Re)Finanzierung der Ausgleichsmaßnahme(n) auf der Fläche erfolgen wird zz. durch die Untere Naturschutzbehörde geklärt und zum Satzungsbeschluss ergänzt. Vor dem Hintergrund der verschiedenen Abrechnungsgrundlagen werden eine Aufschlüsselung der Berechnung nach den Flächen im Bereich Fischereihafen (WA 1, SO 1 – SO 3), im Bereich Baggersand (WA 2) sowie der öffentlichen Flächen (Straßenverkehrsflächen und Parkplatz) sowie eine entsprechende Zuordnung der Ausgleichsfläche erforderlich.

Die Kosten der Ausgleichsmaßnahmen nach Teil B - Text I. 14.1 – 14.2 werden auf die zugeordneten Baugrundstücke nach Maßgabe der gemäß § 19 Abs. 2 i.V.m. § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO (siehe Teil B - Text I. 2.1) zulässigen Grundfläche (Über- und Unterbauung) verteilt. Die Kosten für die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen umfassen auch die Kosten für den Wertausgleich für die Grundstücksbereitstellung.

6.7 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Integrierte Lage

Es ist ausdrückliches Ziel, die Fläche aufgrund ihrer hohen Lagegunst und dem dringenden Wohnraumbedarf zu entwickeln. Das vorgesehene Dichtemaß ist zur Realisierung eines urbanen Quartiers verträglich, ohne sich städtebaulich negativ auszuwirken. Die hohe Dichte ermöglicht eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich und minimiert gleichzeitig den Flächenverbrauch. Der sparsame Umgang mit Grund und Boden sind wesentliche Bestandteile einer nachhaltigen Entwicklung. Durch die Entwicklung dieser innerstädtischen Fläche wird die Innenentwicklung gestärkt und die zunehmende Flächeninanspruchnahme durch das Ausweichen auf die ‚grüne Wiese' im Sinne der Nachhaltigkeit reduziert. Die Entwicklung und Bebauung diese Fläche schont unbebaute Flächen vor Überbauung und Versiegelung und auch das Klima, indem innerörtliche Standorte mit kurzen Wegen und nichtmotorisierten Mobilitätsoptionen gestärkt werden.

Das Plangebiet ist zentral gelegen und schließt an vorhandene Infrastrukturen an. Die Verkehrserzeugung ist als gering einzuschätzen, da die Altstadt fußläufig erreichbar ist und der Standort durch Bushaltestellen sehr gut an den ÖPNV angebunden ist.

Energetische Optimierung

Der grundsätzliche Energiebedarf kann derzeit nicht hinreichend berechnet werden. Dieser ergibt sich u.a. aus der endgültigen Anzahl der Wohnungen sowie aus der energetischen Bauweise/ Bauausführung der Gebäude.

Die Grundlage für die allgemeinen Anforderungen an eine energieeffiziente Bauweise legt die EnEV fest. Diese gilt für alle Gebäude, die beheizt oder klimatisiert werden. Sie legt die Anforderungen an den Wärmedämmstandard und die Anlagentechnik fest. Ab 2016 gilt die EnEV 2016, die verschärfte Ansprüche an die technischen Anforderungen an Heizungen und Anlagen, an die Dämmung sowie den Primärenergiebedarf berücksichtigt. Die bauliche Ausführung der Gebäude muss sich nach den Anforderungen der EnEV 2016 richten.

Die Gebäude können trotz ihres vorgesehene Dichtemaßes ausreichend belichtet werden. Weiterhin wird für die Wohnbaufläche Auf dem Baggersand die Errichtungen von Anlagen für Solarenergiegewinnung innerhalb des Bebauungsplans ermöglicht.

Kleinklima

In Bezug auf das Plangebiet besteht bereits eine kleinklimatisch wirksame Versiegelung und Bebauung. Die zusätzliche Neuversiegelung wird hier keine erheblichen Veränderungen mit sich bringen. Die vorhandene Waldfläche („Dreiecksfläche“) im Osten des Geltungsbereichs bleibt zum größten Teil erhalten. Die Gehölzfläche im Norden des Geltungsbereiches geht jedoch verloren, im Rahmen der Festsetzungen soll dort eine Parkplatzfläche entstehen.

Auf Grund der Vorbelastungen sowie durch die starke Überprägung des Kleinklimas durch die großklimatische Wettersituation sind die Auswirkungen auf die kleinklimatischen Verhältnisse durch das Bauvorhaben als unerheblich einzustufen.

6.8 Gestaltung

Ein wesentlicher stadtbildprägender Faktor ist die Gebäudekubatur. Der Bereich am Fischereihafen wird geprägt durch gewerbliche Bebauung in Form von Schuppen, hafenbezogenen Zweckbauten und Gewerbehallen, die durch Flachdächer gekennzeichnet sind. Weiterhin sind auch die baulichen Anlagen in der Umgebung und am Skandinavienkai überwiegend durch die Ausbildung von Flachdächern geprägt. In Anlehnung an das hafentypische Ortsbild, wird für das Hafenquartier (SO 2, SO 3, WA 1) die Zulässigkeit der Dachformen auf Flachdächer begrenzt.

Im Bereich Baggersand wären in Anlehnung und Fortführung der Altstadtbebauung und der 30er Jahre Bebauung auch Satteldächer sinnvoll und gestalterisch geeignet. Dennoch sollen auch moderne Gebäudekubaturen im Voraus nicht ausgeschlossen werden. Aufbauend auf dem städtebaulichen Entwurf wird ein nachgeschaltetes hochbauliches Gutachterverfahren für den Bereich Baggersand durchgeführt, in dem die Gestaltung der baulichen Anlagen vertieft und ausgearbeitet wird. Deshalb wird nach dem Prinzip der planerischen Zurückhaltung hier auf reglementierende Festsetzung zur Dachgestaltung und zur Fassadengestaltung zur Fassade verzichtet. Um aber auch Satteldächer ggf. zu ermöglichen, wird für das Allgemeine Wohngebiet (WA 2) eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe bei Errichtung eines Daches mit einer Neigung zwischen 20 und 55 Grad um jeweils 3,0 m zugelassen.

Werbeanlagen sollen insbesondere das Interesse von potenziellen Kunden auf die zu bewerbenden Nutzungen lenken. Werbeanlagen können hierbei sehr negative Auswirkungen auf Ortsbild und bauliches Umfeld haben. Um eine gewisse Fernwirkung zu erzeugen, erreichen sie häufig eine maßgeblich über das Geschäftsgebäude hinausgehende Höhe. Dies kann das Orts- und Landschaftsbild beeinträchtigen. Werbeanlagen sollen das Erscheinungsbild der baulichen Anlagen, den städtebaulichen Charakter und die spezielle Lage berücksichtigen und sich unterordnen. Aus diesen Gründen werden an dieser prädestinierten Stelle in der Nähe zur Altstadt und zum Hafen Regelungen zu Größe und Anbringungsort, Farben und Leuchtverhalten der einzelnen Werbeanlagen und zum Ausschluss von Werbe-

anlagen mit wechselndem, bewegtem oder laufendem Licht aufgenommen. Das berechtigte Interesse der Gewerbetreibenden an Werbung ist dabei ausreichend berücksichtigt.

Im Bebauungsplan werden zudem auch Festsetzungen zu Einfriedungen getroffen. Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen sollen die Anpflanzung von gestalterisch und ökologisch wirksamer Vegetation sicherstellen. Durch die Festsetzung kann erreicht werden, dass Einfriedigungen gestalterisch vergleichsweise einheitlich vorgenommen werden und dabei zugleich ein ökologisch wirksames Grünvolumen entsteht. Die Festsetzung kommt zudem sowohl dem Boden- als auch dem Wasserhaushalt zugute. Neben den vorgenannten Gründen dienen Einfriedungen auch der Abgrenzung eines privaten Rückzugsortes, gleichzeitig wird dem Sicherheitsinteresse der Bewohner nachgekommen. Um die Erschließung sicherzustellen, können die Einfriedungen in diesen Bereichen unterbrochen werden. Ausnahmen von den Festsetzungen können zugelassen werden, wenn diese aufgrund anderer gesetzlicher Bestimmungen erforderlich sind z.B. aus bauordnungsrechtlichen Gründen zur Gefahrenabwehr.

Im vorliegenden Fall werden keine weiteren Arten von Einfriedungen vorgesehen, da insbesondere bauliche Einfriedungen im Straßenraum und im nachbarschaftlichen Umfeld große Wirkung erzeugen können. Wenn Einfriedungen gestalterisch unbefriedigend, unmaßstäblich oder zu nah an den Verkehrsflächen angeordnet sind, hat dieses negative Auswirkungen auf Gesamtbild und Freiraumqualität.

6.9 Hinweise

Soweit sich aus anderen Fachgesetzen Untersuchungs-, Genehmigungs- oder Abstimmungspflichten oder sonstige für die Umsetzung des Bebauungsplans relevante Sachverhalte ergeben, wird hierauf in Teil B des Bebauungsplanes im Anschluss an die textlichen Festsetzungen hingewiesen.

7. Umweltbericht

Die folgenden Darlegungen des Umweltberichtes wurden durch das Büro Trüper Gondesen Partner Landschaftsarchitekten, Lübeck (TGP) erarbeitet und basieren im Wesentlichen auf den unter Kapitel 10.3 aufgeführten Fachgutachten und Unterlagen.

Der Umweltbericht wird gemäß der Abschichtungsregelung des § 2 Abs. 4 Satz 5 BauGB - wonach bei Plänen, die zu einer Planhierarchie gehören, Mehrfachprüfungen vermieden werden sollen - für den Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier – und die im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchzuführende 113. Änderung des Flächennutzungsplanes zusammen erstellt.

7.1 Vorbemerkung

7.1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht nach der Anlage zum BauGB beschrieben und bewertet werden. Dabei ist gemäß Satz 4 das Ergebnis der Umweltprüfung in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die 113. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Auf dem Baggersand / Hafenquartier sowie den Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand/Hafenquartier - dienen der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die weitere Attraktivitätssteigerung Travemündes als Anziehungspunkt für Touristen und als Wohnort. Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sollen künftig touristische Nutzungen, Wohnen und gewerbliche Nutzungen miteinander verknüpft werden.

Der südwestliche Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 32.14.00 überplant den rechtskräftigen Bebauungsplan 32.07.00. Das dort bestehende Planungsrecht wird im Umweltbericht entsprechend berücksichtigt.

Die ausführlich unter Kapitel 7.4 dargestellten wesentlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von nachteiligen Umweltauswirkungen in Bezug auf die in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Umweltbelange werden im Bebauungsplan 32.14.00 soweit möglich als Festsetzungen in der Planzeichnung berücksichtigt und in der Begründung beschrieben.

7.1.2 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung

Ziel der 113. Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans 32.14.00 ist die Umnutzung des Parkplatzes Baggersand zu einem Wohngebiet sowie die Entwicklung des Bereichs Fischereihafen zum Zweck der Seebädertouristik, des Hafen- und Sportbootbetriebs sowie in untergeordneten Maße zum Zweck des Dauerwohnens dienen. Die auf dem Parkplatz Baggersand vorhandenen Parkplätze sollen auf die Flächen zwischen der Travemünder Landstraße und der Bahnlinie verlagert werden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans hat eine Größe von ca. 10,7 ha, der Geltungsbereich der FNP-Änderung eine Größe von ca. 7,5 ha.

7.1.3 Standort und Untersuchungsraum

Die beiden Plangebiete befinden sich im Stadtteil Travemünde, westlich der Altstadt zwischen der Bahnlinie Lübeck-Travemünde und der Trave bzw. dem Fischereihafen. Die genaue Abgrenzungen können der jeweiligen Planzeichnung entnommen werden.

Grundsätzlich gilt für den Untersuchungsraum der Umweltprüfung, dass dieser durch die Geltungsbereiche sowie die potenziell von den Auswirkungen betroffenen Bereiche vorgegeben ist. Bei der Betrachtung einzelner Schutzgüter ist der Untersuchungsraum je nach Erfordernis räumlich anzupassen.

7.1.4 Rechtliche und planerische Vorgaben des Umweltschutzes

<u>Landschaftsrahmenplan (Stand 2003)</u>

Das Gebiet hat besondere Bedeutung für den Grundwasserschutz. Es ist als Wasserschongebiet dargestellt. Allgemein rechtsverbindliche Festsetzungen treten erst mit der Ausweisung von Wasserschutzgebieten durch Rechtsverordnung in Kraft (MLUR 2003).

Die Ostseeküste ist ein bedeutender Erlebnis- und Erholungsraum des Planungsraumes II. Eine wichtige Erholungsinfrastruktur innerhalb der Plangebiete ist der Sportboothafen (MLUR 2003).

Südöstlich der Plangebiete, in etwa 300 bis 400 m Entfernung jenseits der Trave befindet sich das Naturschutzgebiet „Südlicher Priwall“. Dieser Bereich ist als Gebiet mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems dargestellt.

Landschaftsplan (Stand 2008)

Die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung von Fischereihafen/Baggersand ist als geplantes Vorhaben mit der Priorität I eingetragen.

Der Landschaftsplan ordnet das Gebiet als Stadtlandschaft bzw. als Industrie- und Gewerbegebiet sowie als Verkehrsanlage/-fläche ein. Das Landschaftsbild im nördlichen Teil der Geltungsbereiche, wo sich die Grünflächen befinden wird als hoch (Wertstufe II) gewertet. In südlicher Richtung (zum Hafengelände / Gewerbegebiet hin) nimmt die Wertigkeit bis zur Wertstufe V – sehr gering – ab.

Beim Untergrund des Planungsgebietes handelt es sich um Aufschüttungen. Die Luftgüte wird mittel bis gering eingestuft. Die Untersuchung von Altlastenverdachtsflächen bzw. die Sicherung und Sanierung von Altlasten und Altablagerungen ist als Maßnahme festgelegt.

Die Wasserflächen südöstlich der Geltungsbereiche weisen zudem eine Bedeutung als Erholungsgebiet auf.

Die Bahntrasse nordwestlich der Plangebiete wird als „Lineare Eignungsfläche zum Aufbau eines Biotopverbundsystems“ im Stadtgebiet dargestellt. Nordöstlich der Bahntrasse befindet sich außerdem eine zum Aufbau eines Biotopverbundes besonders geeignete Fläche.

Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept [LEK] (Stand 2010)

Im Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck wird der Grünzug 10.4 „Rönnau und Moorbek“ dargestellt, der sich nordöstlich und südwestlich der Plangebiete erstreckt. Grünzüge stellen neben den Erholungsgebieten die wichtigste Flächenkategorie des LEK „Erholung“ dar. Räumliche Arrondierungen, flächenhafte Erweiterungen sowie qualitative Verbesserungen (z. B. neue Wege, weitere Ruhebänke, Wegweiser etc.) – insbesondere der Grünzüge, die in Stadtgebieten mit Defiziten an öffentlichen Erholungsmöglichkeiten liegen - stellen die wesentlichen landschaftsplanerischen Entwicklungsschwerpunkte dar.

Lärmaktionsplan (Stand 2013)

Das grundsätzliche Ziel der Umgebungslärmrichtlinie lautet: „Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht.” Hierfür ist es notwendig „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.” Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand strategischer Lärmkarten nach europaweit einheitlich vorgegebenen Berechnungsmethoden,
2. Aufstellung eines Lärmaktionsplans auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkarten mit dem Ziel, den Umgebungslärm mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zu reduzieren,
3. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit über die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung,
4. Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm,

5. Die Übermittlung von Informationen aus den strategischen Lärmkarten und den Aktionsplänen an die Europäische Kommission als Grundlage für die Einführung weiterer Gemeinschaftsmaßnahmen.

Im Lärmaktionsplan wird dabei die ruhige Achse 1.24 „Rönnau und Moorbek“ festgelegt, die sich nordöstlich und südwestlich der Geltungsbereiche befindet (vgl. Abb. 1). Als Hauptemittent wird dabei die Bahnstrecke Lübeck-Travemünde sowie die B 75 angegeben.

Als Maßnahme zum Schutz dieser ruhigen Achse ist es zweckmäßig, die Immissionen der angrenzenden, maßgeblichen Emittenten auf diese Flächen in Zukunft zu reduzieren oder mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten, so dass eine Verschlechterung der Situation ausgeschlossen werden kann. Des Weiteren soll in naher Zukunft die Umsetzbarkeit einer verwaltungsinternen Vorgehensweise geprüft werden, die den Schutz der ruhigen Gebiete bereits in der Planungsphase (Bauleitplanung, Flächennutzungsplanung, Landschaftsplanung) berücksichtigt.

Abb. 1: Ruhige Achse 1.24 „Rönnau und Moorbek“ nordöstlich und südwestlich der Geltungsbereiche (verändert nach Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Stand April 2015)

Europäische Schutzgebiete

Östlich und südöstlich der Plangebiete erstreckt sich das FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“ (Kennziffer DE 2030-392). Das Vogelschutzgebiet „Traveförde“ (Kennziffer DE 2031-401) befindet sich in einer Entfernung von mehr als 1.000 m östlich der Plangebiete (siehe Abb. 2). In Bezug auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung und des Vogelschutzgebietes (§ 1 Abs. 6 Ziffer 7b BauGB) wird im Rahmen der Umweltprüfungen eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, die in einer eigenständigen Unterlage dokumentiert wird (vgl. Lutz 2015).

FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“ (Kennziffer DE 2030-392)

Das FFH-Gebiet (Größe insgesamt 2.515 ha) umfasst die Untertrave mit den angrenzenden Flächen zwischen der Teerhofinsel am Randes des Stadtgebietes von Lübeck bis zur Ostseemündung bei Lübeck-Travemünde. Überwiegende Teile des Gebietes befinden sich als

Bundeswasserstrasse im Eigentum des Bundes. Die Förde ist gezeitenfrei. Die Ostsee sorgt jedoch durch unregelmäßige Wasserstandsschwankungen stromaufwärts bis weit über die Schwartaueinmündung hinaus für einen spürbaren Brackwassereinfluss. Anders als in typischen Förden besteht ein deutlicher Süßwasserdurchfluss. Die Traveförde ist somit dem Lebensraumtyp der Ästuarien (1130) zuzuordnen (vgl. Lutz 2015).

Als übergreifendes Schutzziel wird die Erhaltung des buchtenreichen und typisch ausgeprägten Ästuars sowie der großen Lagune mit ihren komplexen Lebensgemeinschaften definiert. Insbesondere soll die Bedeutung des Gebietes als Lebens- und Wanderraum für den Fischotter und Neunaugenarten erhalten werden.

Vogelschutzgebiet „Traveförde“ (Kennziffer DE 2031-401)

Das Vogelschutzgebiet (Größe 3.287 ha) umfasst die Untertrave mit den angrenzenden Flächen zwischen der Teerhofinsel am Rande des Stadtgebietes von Lübeck bis zur Ostseemündung bei Lübeck-Travemünde. In das Gebiet eingeschlossen sind auch die Naturschutzgebiete Schellbruch, Dummersdorfer Ufer und Dassower See sowie die Waldbestände des Lauerholzes. Überwiegende Teile des Gebietes befinden sich als Bundeswasserstrasse im Eigentum des Bundes. Teile des Lauerholzes sind Eigentum der Hansestadt Lübeck.

Die Traveförde ist ein international bedeutendes Vogelrast- und Überwinterungsgebiet insbesondere für Singschwan, Reiherente, Bergente sowie Zwerg- und Gänsesäger. Des Weiteren kommen Wildgansarten wie Bläss- und Saatgans und der Kormoran als Rastvögel vor.

Das Naturschutzgebiet (NSG) Dassower See ist darüber hinaus auch ein international bedeutendes Mausergebiet von Entenarten, insbesondere der Schellente. Die ausgedehnten Röhrichtzonen am Dassower See und im Schellbruch sind Brutplatz für röhrichtbrütende Arten wie Rohrdommel und Rohrweihe. In den Waldbeständen des Schellbruchs brütet der Pirol.

Eines der bedeutendsten Brutgebiete der Sperbergrasmücke in Schleswig-Holstein liegt im Naturschutzgebiet Dummersdorfer Ufer. Zudem kommt in den verstreut liegenden Gebüschen der Neuntöter als Brutvogel vor.

Die naturnahen Laubwaldbestände des Lauerholzes mit ihrem hohen Eichenanteil sind Brutplatz von Mittel- und Schwarzspecht sowie des Zwergschnäppers.

Übergreifendes Schutzziel für die Traveförde mit den angrenzenden Flächen der Naturschutzgebiete Dummersdorfer Ufer und Schellbruch ist die Erhaltung der Gewässerlebensräume in ihrer typischen Ausprägung als Rast- und Überwinterungsgebiet der genannten Vogelarten. Im Teilgebiet Lauerholz soll das jahrtausende alte Waldgebiet in seiner artenreichen und naturnahen Zusammensetzung als Brutgebiet von Waldvogelarten erhalten werden (vgl. Lutz 2015).

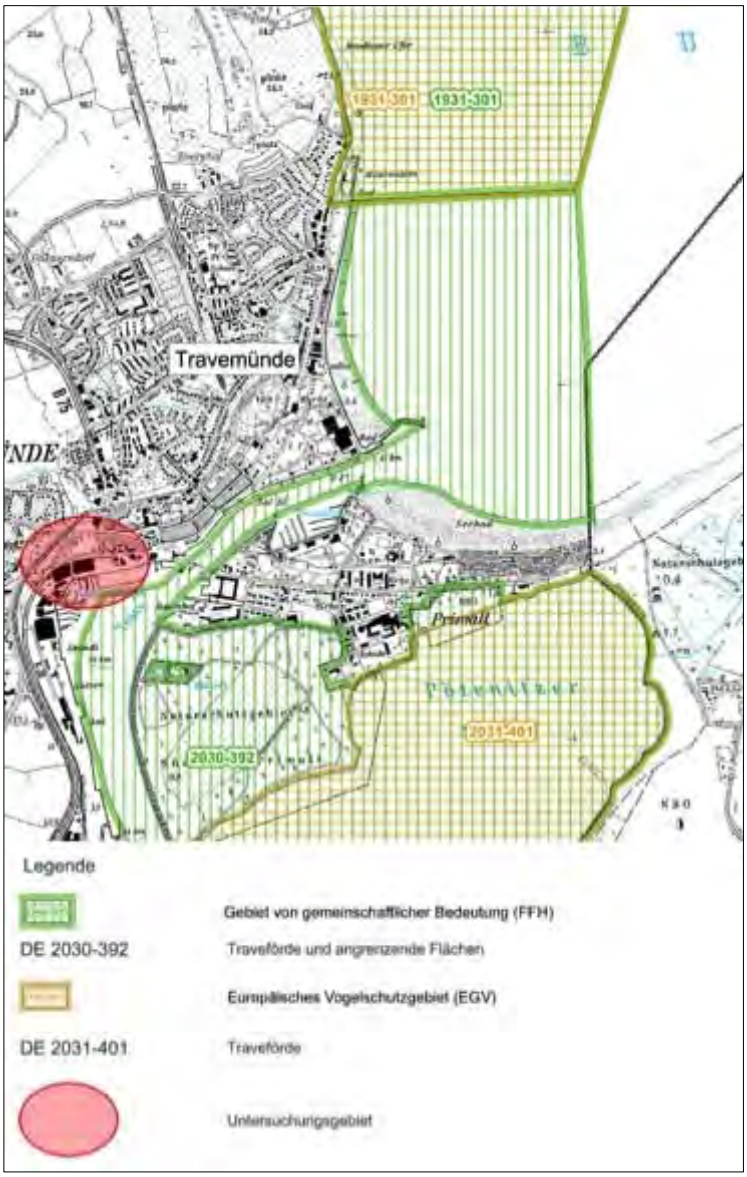


Abb. 2: Europäische Schutzgebiete (ohne Maßstab)

Nationale Schutzgebiete und geschützte Biotope nach § 21 LNatSchG SH i.V.m. § 30 BNatSchG

Landschaftsschutzgebiete (LSG)

Innerhalb der Geltungsbereiche des Bebauungsplanes und der FNP-Änderung befinden sich keine Landschaftsschutzgebiete. Nördlich der Bahnlinie nordöstlich der Plangebiete befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ (vgl. Abb. 3).

Naturschutzgebiet (NSG)

Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich keine Naturschutzgebiete.
Im Bereich des Priwalls auf der gegenüberliegenden Seite der Plangebiete liegt das Naturschutzgebiet Südlicher Priwall (vgl. Abb. 3). Dieses Naturschutzgebiet ist Teil des Biotopverbundsystems Untertrave. Innerhalb dieses NSG befindet sich eine Vielzahl an naturnahen Lebensräumen (z.B. Feuchtwälder, Sanddorngebüsche, Brackwasserröhrichte, Salzwiesen-

reste, Trockenrasen) die geeignete Lebensräume für gefährdete Vogelarten (z.B. Kiebitz, Rotschenkel), Laubfrösche, Ringelnattern, Fledermäusen und zahlreichen Libellen bieten[3].

Geschützte Biotope nach § 21 LNatSchG Schleswig-Holstein i. V. m. § 30 BNatSchG

Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope.

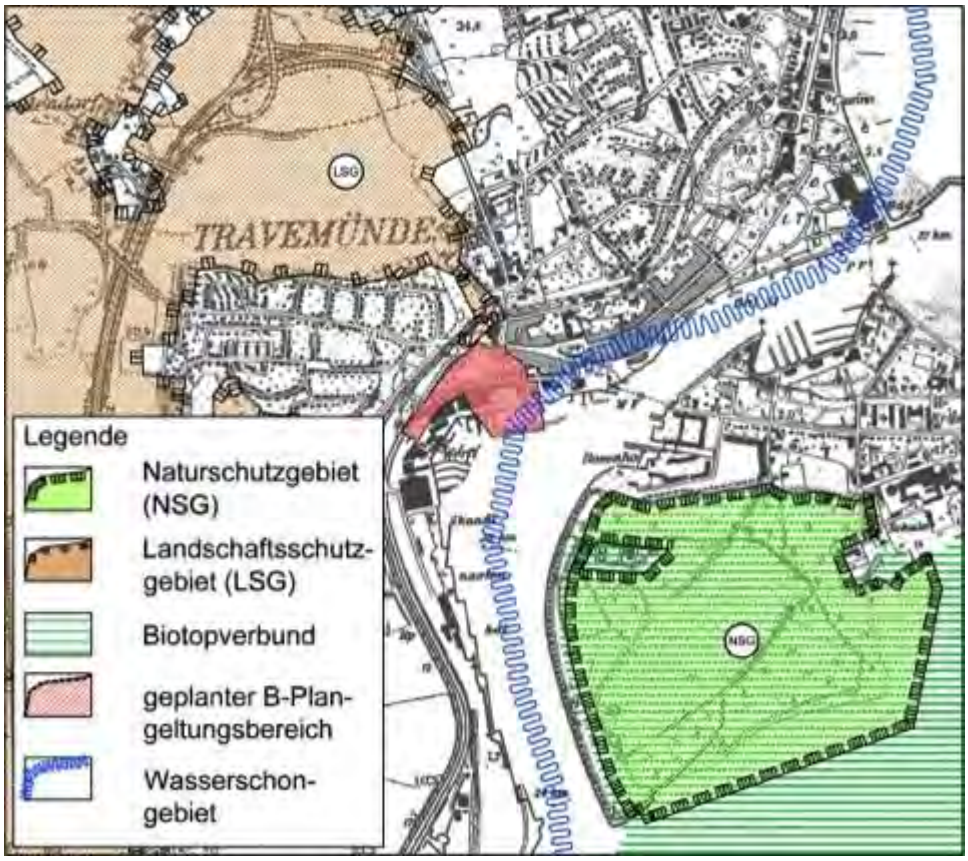


Abb. 3: Nationale Schutzgebiete, Biotopverbund, Wasserschongebiet (ohne Maßstab).

Sonstiges

Biotopverbund

Die Geltungsbereiche befinden sich nicht innerhalb von Biotopverbundsystemen (vgl. Abb. 3). Der den Plangebieten gegenüberliegende Priwall ist Teil eines Biotopverbundraumes gemäß Gesamtlandschaftsplan Lübeck (2008) und Kartierung des Landes S-H[4]. Die Trave ist als Gewässer für den Biotopverbund zu erhalten.

Wasserschongebiet

Die Plangebiete befinden sich zum überwiegenden Teil innerhalb des Wasserschongebietes „Lübeck-Nord“ mit geringer Schutzpriorität (vgl. Abb. 3).

Wasserschutzgebiete

In den Plangebieten sind keine Wasserschutzgebiete vorhanden.

[3] Hansestadt Lübeck (2015): Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz. Naturschutz. Arten- und Biotopschutz. Schutzgebiete. Naturschutzgebiet „Südlicher Priwall“. URL:http://unv.luebeck.de/naturschutz/arten_biotopschutz/schutzgebiete/nsg/suedlicher_priwall.html (Zugriff am 04.08.2015)

[4] Hansestadt Lübeck (2014): Klimawandel in Lübeck. Fachkonzept zur Anpassung der Landnutzungen an den Klimawandel in Lübeck. Biotopverbundnetz. Vorsorge- und Anpassungsmaßnahmen. Stand: 24.04.2014

Baumschutzsatzung

Für die Plangebiete ist die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck vom 18.12.2006 anzuwenden. Dementsprechend der gesamte Baumbestand unter den folgenden Maßgaben unter Schutz gestellt (§ 2 Baumschutzsatzung):

Gemäß § 3 sind geschützt,

1. Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm, gemessen in 1,30 m Höhe [...]
3. mehrstämmig ausgebildete Bäume mit Stammumfängen von jeweils mindestens 50 cm, gemessen in 1,30 m Höhe […]
   Nicht geschützt sind Bäume in Waldflächen im Sinne des Landeswaldgesetzes.

7.2 Bestand, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

7.2.1 Schutzgut Mensch

Bestandsbeschreibung

Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich im Bestand keine Wohnnutzungen. Das Untersuchungsgebiet wird durch die große Parkplatzfläche Baggersand und den Hafennutzungen geprägt. Im Südosten befindet sich ein Wohnmobilstellplatz. Die Travemünder Landstraße verläuft von Nordosten nach Südwesten. Die Straße Auf dem Baggersand grenzt südlich an den Parkplatz an und teilt das Plangebiet des Bebauungsplanes in einen nördlichen und einen südlichen Bereich.

Im Süden der Plangebiete befinden sich große gewerblich genutzte Lagerhallen. Westlich davon liegt ein mehrstöckiges Bürogebäude.

Zwischen der Trave und der Straße auf dem Baggersand sind die Plangebiet überwiegend durch Hafennutzungen geprägt. Der Hafenzone im südlichen Bereich vorgelagert, sind intensiv genutzte Wasserflächen mit Stegen für Sportboote und Fischereiboote. An der Kaikante liegen auch die Fischereischiffe mit Frischfischverkauf direkt vom Kutter.

Die Trave im Süden ist nach dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck als Erholungsgebiet ausgewiesen. Entlang der Straße Auf dem Baggersand verläuft ein regionaler Radweg.

Im Fischereihafen treten Geräuschimmissionen auf, die aus dem Umschlagbetrieb am weiter westlich außerhalb der Plangebiete liegenden Skandinavienkai resultieren.

Im Rahmen der Erstellung des Vorentwurfes zum Bebauungsplan und zur 113. FNP-Änderung wurde in 2015 eine lärmtechnische Einschätzung von dem Ingenieurbüro Lairm Consult GmbH erstellt. Danach sind die Orientierungswerte für die vorgesehenen Wohn- und Büronutzungen durch Gewerbe- bzw. Hafenlärm überschritten. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den Erd- sowie den Obergeschossen können aufgrund der Bauweise durch Grundrissgestaltung (Verlegung der schützenswerten Nutzungen auf die lärmabgewandte Seite) oder passiven Schallschutz geschaffen werden.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Durch die Bautätigkeit sind Schall- und Schadstoffemissionen durch Baustellenverkehr, Material- und Bodentransporte zu erwarten. Die Durchführung der Arbeiten gemäß den Anfor-

derungen der AVV-Baulärm gewährleistet die Einhaltung der erforderlichen Richtwerte, so dass im direkten Umfeld mit geringen baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch das Vorhaben gehen ausschließlich Flächen mit geringer Bedeutung für die Erholung verloren (Parkplatzflächen am Baggersand, gewerblich genutzte Lagerhallen). Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich nur gewerblich genutzte Gebäude (Lagerhallen, Bürogebäude). Aus diesem Grund kann von geringen anlagebedingten Auswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Menschen innerhalb der Plangebiete ausgegangen werden. Die anlagebedingten Auswirkungen werden in Bezug auf die landschaftsbezogene Erholung darum insgesamt als gering eingestuft.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die zu prognostizierenden nachteiligen Auswirkungen durch Lärm auf das Schutzgut Mensch werden auf Grund der Ergebnisse der Lärmuntersuchung (LAIRMConsult, 2015) als hoch eingestuft.

Zum Schutz zulässiger Wohn- und Büronutzung vor Verkehrs- und Hafenlärm werden für den Geltungsbereich des Bebauungsplans auf der Nebenzeichnung II die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109, Schallschutz im Hochbau (1989) festgesetzt.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den Erd- sowie den Obergeschossen werden durch die Bauweise, durch Grundrissgestaltung (Verlegung der schützenswerten Nutzungen auf die lärmabgewandte Seite) oder passiven Schallschutz geschaffen (vgl. Festsetzungen B-Plan), so dass hier nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Ergebnis

In Hinblick auf das Schutzgut Menschen sind bau-, anlage- und betriebsbedingt bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten.

7.2.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt

Bestandsbeschreibung

Pflanzen

Der südwestliche Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 32.14.00 überplant den rechtskräftigen Bebauungsplan 32.07.00. Das dort bestehende Planungsrecht ermöglicht dort gewerbliche Bauflächen mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und setzt nur geringfügig Straßenbegleitgrün fest (siehe Abb. 4)

Die Biotope wurden in 2004 (vgl. Kühlert / ter Balk, 2004) erfasst und dann im Rahmen der in 2012-2014 erstellten faunistischen Untersuchungen aktualisiert. Im August 2015 wurde durch das Büro Bioplan eine Aktualisierungskartierung der Biotop- und Nutzungstypen durchgeführt.

Abb. 4: Darstellung Überlappungsbereich B-Plan Nr. 32.07.00 und B-Plan Nr. 32.14.00[5] (ohne Maßstab, die Legende zu den Biotop- und Nutzungstypen innerhalb des B-Plans Nr. 32.14.00 ist dem Plan Bestand- und Nutzungstypen in Anlage 4 zu entnehmen)

Fauna

Die Fauna im Untersuchungsgebiet wurde im Rahmen von mehreren biologischen Untersuchungen in den Zeiträumen 2012 -2014 untersucht. In 2012 wurde eine faunistische Potenzialanalyse durchgeführt (vgl. Bioplan 2015). Auf Grundlage der Gebietskenntnisse konzentrierten sich die Untersuchungen dabei auf Haselmäuse, Brutvögel und Fledermäuse. Auf die Berücksichtigung von Amphibien wurde aufgrund der isolierten Lage des Gebiets in Kombination mit einer geringen Eignung des Gebiets als Lebensraumes für diese Gruppe verzichtet. Die Auswahl der Artengruppen berücksichtigt sowohl deren Eignung als Indikatoren zur Beschreibung des aktuellen Zustands der Landschaft als auch deren Raumnutzungsmuster. So werden über diese Artenzusammensetzung sowohl am Boden gebundene (Haselmaus) als auch flugfähige Tierartengruppen (Brutvögel und Fledermäuse) übergreifende Biotope und Lebensraumkomplexe berücksichtigt. In 2012 wurde auf Grundlage der Potenzialanalyse eine faunistische Erfassung von Fledermäusen und Brutvögeln durchgeführt (vgl. Bioplan 2015).

Biotoptypen und Pflanzen

Die Biotop- und Nutzungstypen sind in Anlage 4 dargestellt.

Den größten Teil des Gebietes nehmen die asphaltierten Straßenzüge der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand, die versiegelten Flächen des Parkplatzes

[5] Der Geltungsbereich der 113. Änderung des Flächennutzungsplans ist kleiner als der Umgriff des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes 32.14.00 und ist demnach im Plangebiet inbegriffen.

Baggersand und die Hafenanlagen ein. Ein langgestreckter Grünzug befindet sich eingebettet zwischen Fischereihafen im Osten und Pommernzentrum im Westen weit außerhalb der Geltungsbereiche. Zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand befindet sich eine lichtere Gehölzfläche mit Pappeln und Berg-Ahorn, das sogenannte Dreieckswäldchen, das nach LWaldG SH als Wald anzusprechen ist. Die Parkplatzfläche Baggersand wird von dichten Gehölzflächen umgeben. Bei der Gehölzfläche nördlich der Travemünder Landstraße handelt es sich um eine naturnahe Gehölzfläche mit dichtem Unterwuchs, wobei die vorherrschende Baumart der Berg-Ahorn ist. Hervorzuheben sind in dem Bestand noch vier alte groß gewachsene Lindenbäume (*Tiliaspec.*).

Außerhalb der Geltungsbereiche nördlich der Travemünder Landstraße verläuft die Gleistrasse welche im Regionalverkehr Lübeck mit Travemünde verbindet.

Einzelbäume

Die Einzelbäume entlang der Straße Auf dem Baggersand wurden durch eigene Erfassungen bestimmt und der Stammumfang gemessen (vgl. TGP 2015).

Innerhalb des Dreieckswäldchens wurden einzelne Bäume erst im Rahmen der Untersuchungen auf Winterquartiereignung für Fledermäuse (vgl. Bioplan 2015) bestimmt, bewertet und danach durch das Vermessungsbüro Kummer in 2015 eingemessen. Die Ergebnisse der Einzelbaumerfassungen sind in Anlage 4 dargestellt.

Bewertung

Innerhalb des Plangebietes wurden keine nach § 21 LNatSchG i.V.m. § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotope festgestellt.

Den versiegelten Flächen ist eine geringe Bedeutung zuzuweisen, während die Gehölz- und Waldflächen einen wichtigen Teil der Grünverbindungen innerhalb von Siedlungsflächen bilden und damit als Lebensraum für Pflanzen und Tiere eine besondere Bedeutung haben.

Fauna

Ziel der faunistischen Erfassungen war die Schaffung einer Datenbasis, auf deren Grundlage die ökologischen Veränderungen und die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Tierwelt beurteilt werden können. Die faunistischen Untersuchungen konzentrierten sich dabei auf die Erfassung und Bewertung ausgewählter Tierartengruppen mit hohem Indikatorwert für den Standort. Ausgewählt wurden auf der Grundlage der Gebietskenntnisse Fledermäuse und Brutvögel.

Für Fledermäuse wurde 2004 durch das Büro BIOPLAN eine „minimierte Bestandserfassung“ unter Einsatz von Fledermausdetektoren und sog. Horchboxen, für Brutvögel eine faunistische Potenzialanalyse auf der Grundlage zweier Flächenbegehungen durchgeführt. Im Jahr 2012 wurden die beiden Faunengruppen systematisch erfasst. Der Untersuchungsraum umfasste den gesamten Bereich zwischen Bahnlinie im Westen und Norden, dem Fischereihafen und der Blockbebauung an der Straße „Auf dem Baggersand“ im Osten. Das Gelände des Fischereihafens wurde dabei soweit als möglich einbezogen. Die Besiedlung der Gebäude durch Brutvögel und Fledermäuse wurde im Jahr 2014 untersucht. Aus der im Jahr 2012 im Untersuchungsgebiet durchgeführten fledermauskundlichen Erhebung ergaben sich konkrete Hinweise auf das Vorhandensein mindestens eines Tagesquartiers des Großen Abendseglers im Gehölz zwischen den Straßen Travemünder Landstraße und Auf dem Baggersand sowie dem Parkplatz im Osten (sogenanntes Dreieckswäldchen). Zur Lokalisierung

möglicher (Winter-)Quartiere von Fledermäusen erfolgte in 2013 eine Untersuchung geeigneter Bäume im Untersuchungsgebiet (vgl. BIOPLAN 2015).

Brutvögel

Der Untersuchungsraum bei der Erfassung der Brutvögel erstreckte sich insbesondere im Westen weit über die Plangebiete hinaus (vgl. Bioplan 2015). Bei der Kartierung wurden im gesamten Untersuchungsgebiet insgesamt 33 Vogelarten nachgewiesen (vgl. Tab. 1 und Abb. 5) Von diesen sind 31 Arten als Brutvögel einzustufen. Dies ist als überdurchschnittlich anzusehen und liegt in der Heterogenität des Gebietes und seiner Lebensräume begründet. Als Nahrungsgäste traten mit Mauersegler und Dohle zwei weitere Arten auf, die in und an den Häuserblocks an der Straße „Auf dem Baggersand“ brüteten.

Gefährdete Arten wurden nicht nachgewiesen. Die Brutvogelfauna wurde von gehölzbewohnenden Arten bestimmt. Hinzu kamen gebäudebewohnende Arten in geringerer Zahl.

Im Bereich der sehr stark versiegelten Flächen mit großflächiger Bebauung wurde erwartungsgemäß nur eine eingeschränkte Artenzahl erfasst. Ganz typische Vögel des Siedlungsraumes sind Hausrotschwanz und Haussperling. Der Hausrotschwanz trat mit immerhin fünf Revierpaaren auf. Auch der Mauersegler ist als typische Art der Städte zu bezeichnen. Er brütete an den Blocks nördlich der Straße Auf dem Baggersand und nutzte den Untersuchungsraum zur Nahrungssuche. Der Turmfalke brütete erfolgreich an einem der Gebäude. Die Avifauna im Bereich der versiegelten Flächen setzt sich aus wenigen Arten zusammen. Hausrotschwanz und Haussperling traten mit mehreren Brutpaaren auf, der Turmfalke brütete hier. In und an den Gebäuden des Untersuchungsgebietes sowie im Gehölzbestand auf den Grundstücken setzte sich die Brutvogelwelt überwiegend aus Arten zusammen, die zu den typischen Gebäudebrütern gehören. Haussperling und Hausrotschwanz waren die häufigsten Brutvögel. Die Amsel nutzte die wenigen Gehölze, brütete aber auch unter einem Dach eines offenen Schuppens. Der Bluthänfling trat mit einem Paar in den wenigen Gehölzen an der Südwand der Gewerbehalle (vgl. Abb. 5 Nr. 1-2) im Süden der Plangebiete auf. In den Ruderalfluren der wenigen unversiegelten Freiflächen findet die Art Nahrung. Es wurden dort auch junge Rauchschwalben bei der Nahrungssuche beobachtet. Es ist von einer Brut der Art an bzw. in Gebäuden des Hafenbereiches auszugehen. Der Untersuchungsraum mit seinen überwiegend versiegelten Flächen weist eine deutlich unterdurchschnittliche Besiedlung mit Brutvögeln auf. Ihm ist nur eine geringe Bedeutung zuzumessen.

Die Gehölze im Bereich des „Dreieckswäldchens“, die Randgehölze um den Parkplatz „Baggersand“ sowie die Gehölzbestände nördlich der Travemünder Landstraße werden von den Vögeln als zusammenhängender Wald mit Lichtungen betrachtet. Etliche Brutreviere umfassten Bereiche auf beiden Seiten der Straße „Auf dem Baggersand“ und „Travemünder Landstraße“. In den Gebüschen konnten Arten nachgewiesen werden, die typischerweise einen Oberbestand an Bäumen in ihrem Bruthabitat bevorzugen (z.B. Ringeltaube, Gartenbaumläufer, Mönchsgrasmücke, Grauschnäpper). Arten wie Zaunkönig, Rotkehlchen, Gelbspötter und Gartenrotschwanz u.a. profitieren von der guten Struktur insbesondere der buschgeprägten Gehölze. Eine gewisse Konzentration von Hecken bewohnenden Arten zeigte sich im Bereich der Sukzessionsflächen westlich der Travemünder Landstraße. Nur hier trat der Feldsperling auf. Die Vorkommen von Heckenbraunelle, Gelbspötter und Fitis konzentrierten sich hier.

Insgesamt erwiesen sich die Gehölze als ausgesprochen arten- und individuenreich. Im Rahmen der Untersuchungen wurde eine überdurchschnittliche Besiedlung durch Vogelarten in hoher Dichte festgestellt. Anspruchsvollere Arten des (Hoch-)Waldes und strukturreicher Gebüsche traten ebenso auf wie Arten der Hecken. Aufgrund der besonders hohen Siedlungsdichten sind die Gehölzbereiche im Plangebiet als hochwertig einzustufen.

Artname		Rote Liste		Status	Anzahl der erfassten Brutpaare	
Deutsch	**Wissenschaftlich**	**SH**	**BRD**		**FR 2[6]**	**FR 3[7]**
Amsel	*Turdus merula*			BV	17	
Bachstelze	*Motacilla alba*			BV/BN	1	1
Blaumeise	*Cyanistes caeruleus*			BV/BN	6	
Buchfink	*Fringilla coelebs*			BV	6	
Dohle	*Corvus monedula*	V		NG	NG	
Dorngrasmücke	*Sylvia communis*			BV	1	
Elster	*Pica*			BV/BN	2	
Feldsperling	*Passer montanus*		V	BV	1	
Fitis	*Phylloscopus trochilus*			BV	8	
Gartenbaumläufer	*Certhia brachydactyla*			BV	4	
Gartengrasmücke	*Sylvia borin*			BV	4	
Gartenrotschwanz	*Phoenicurus*			BV	3	
Gelbspötter	*Hippolais icterina*			BV	3	
Gimpel	*Pyrrhula*			BV	1	
Grauschnäpper	*Muscicapa striata*			BV	1	
Grünfink	*Carduelis chloris*			BV/BN	7	1
Hausrotschwanz	*Phoenicurus ochruros*			BV/BN		5
Haussperling	*Passer domesticus*		V	BV/BN		Mind. 3
Heckenbraunelle	*Prunella modularis*			BV	10	
(Höckerschwan)	*Cygnus olor*			(NG)		(1)
Klappergrasmücke	*Sylvia curruca*			BV	2	
Kleiber	*Sitta europaea*			BV	1	
Kohlmeise	*Parus major*			BV/BN	10	1
Mauersegler	*Apus*			NG	NG	
Mönchsgrasmücke	*Sylvia atricapilla*			BV	7	
Rabenkrähe	*Corvus cornix*			BN	2	
Rauchschwalbe	*Hirundo rustica*			NG		
Ringeltaube	*Columba palumbus*			BV	10	
Rotkehlchen	*Erithacus rubecula*			BV	4	
Singdrossel	*Turdus philomelos*			BV	1	
Sperber	*Accipiter nisus*			NG	NG	
Stockente	*Anas platyrhynchos*			BV	1	
Sumpfmeise	*Parus palustris*			BV	4	
Turmfalke	*Falco tinnunculus*			BN	NG	1
Zaunkönig	*Troglodytes*			BV	9	
Zilpzalp	*Phylloscopus collybita*			BV	15	

RL SH Die Brutvögel Schleswig-Holsteins - Rote Liste (KNIEF et al. 2010)
RL BRD SÜDBECK ET AL. (2007): Rote Liste der Brutvögel Deutschlands
Gefährdungsstatus: V: Art der Vorwarnliste
Status: BV: Brutvogel; NG: Nahrungsgast

Tab. 1: Brutvogelvorkommen im Untersuchungsraum in 2012 (vgl. BIOPLAN 2015).

6 FR2 = Funktionsraum 2 (gem. Bioplan 2015) umfasst die Gehölzbestände im B-Plangeltungsbereich

7 FR3 = Funktionsraum3 (gem. Bioplan 2015) umfasst die stark versiegelten Flächen mit großflächiger Bebauung (Parkplatz „Baggersand“, Hafenanlagen)

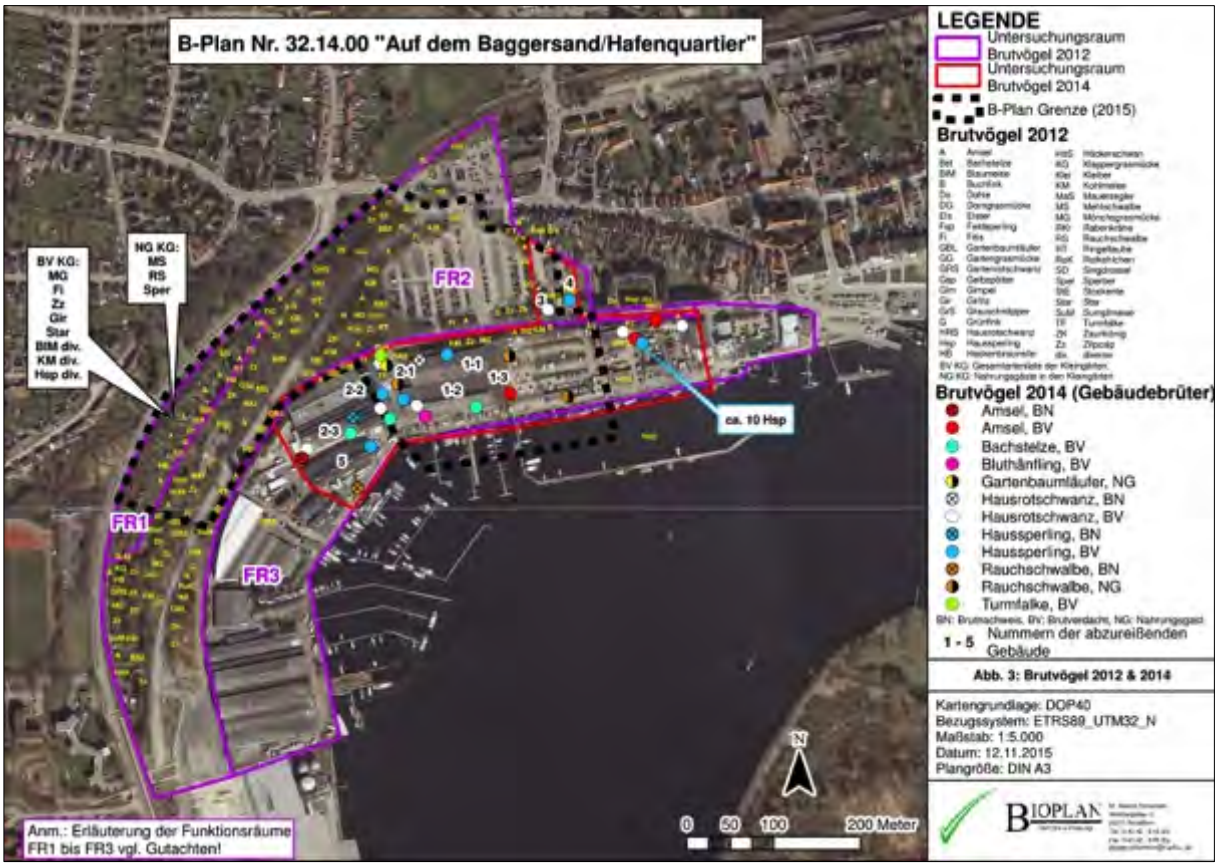


Abb. 5: Erfasste Brutvögel im Geltungsbereich des B-Plans (vgl. BIOPLAN 2015).

In einem weiteren Gutachten wurden in 2014 Faunistische Erhebungen zum geplanten Gebäuderückbau im Bereich der Hafenanlagen im Süden der Plangebiete durchgeführt (vgl. BIOPLAN 2015). In und an Gebäuden des Untersuchungsgebietes sowie im Gehölzbestand auf den Grundstücken wurden insgesamt acht Brutvogelarten nachgewiesen, von denen sechs als Brutvögel gezählt werden (Amsel, Bachstelze, Hausrotschwanz, Haussperling, Stockente, Turmfalke). Die Brutvogelwelt setzte sich überwiegend aus Arten zusammen, die zu den typischen Gebäudebrütern gehören. Für den Turmfalken bestand Brutverdacht auf dem Bürogebäude des „Traveparks“. Haussperling und Hausrotschwanz waren die häufigsten Brutvögel. Die Amsel nutzte die wenigen Gehölze, brütete aber auch unter einem Dach eines offenen Schuppens. Der Bluthänfling trat mit einem Paar in den wenigen Gehölzen an der Südwand der Gewerbehalle im Süden des B-Plangebietes. Es wurden junge Rauchschwalben beobachtet, die im Umfeld der Gebäude Nahrung suchten. Es wurden jedoch keine Nester gefunden.

Der Untersuchungsraum mit seinen überwiegend versiegelten Flächen weist eine deutlich unterdurchschnittliche Besiedlung mit Brutvögeln auf. Ihm ist nur eine geringe Bedeutung zuzumessen.

Nr.	Artname		Rote Liste Status		Status	Anzahl der erfassten Brutpaare
	Deutsch	Wissenschaftlich	SH	BRD		
1	Amsel	*Turdus merula*			BN/BV	4
2	Bachstelze	*Motacilla alba*			BV	3
3	Bluthänfling	*Carduelis cannabina*			BV	1
4	Gartenbaumläufer	*Certhia brachydactyla*			„Ruhegast“	1
5	Hausrotschwanz	*Phoenicurus ochruros*			BV/BN	8
6	Haussperling	*Passer domesticus*		V	BV/BN	Mind. 16
7	Rauchschwalbe	*Hirundo rustica*			BN/NG	Mind. 4
8	Stockente	*Anas platyrhynchos*			„Ruhegast“	3

9	Turmfalke	*Falco tinnunculus*			BV	1
	Artzahl	***gesamt***				**8**

RL SH Die Brutvögel Schleswig-Holsteins - Rote Liste (KNIEF et al. 2010)
RL BRD SÜDBECK ET AL. (2007): Rote Liste der Brutvögel Deutschlands
Gefährdungsstatus: V: Art der Vorwarnliste
BN Brutnachweis; BV Brutverdacht; NG Nahrungsgast

Tab. 2: Brutvogelvorkommen im Hafengebiet in 2014 (vgl. Bioplan 2015).

Fledermäuse

In 2012 wurde der Fledermausbestand im Plangebiet in erster Linie an den relevanten Strukturen wie Gehölzen, Gehölzrändern und Lichtungen im Westen und Nordwesten erfasst. Die Kartierung konzentrierte sich daher auf die Überprüfung von Gehölzstrukturen, die für Fledermäuse eine Funktion als Quartierstandort haben könnten. Ein weiterer Aspekt war die Erfassung von Flugstraßen, die im Untersuchungsgebiet aber nicht nachgewiesen werden konnten.

Im Rahmen der Untersuchungen wurden acht Fledermausarten nachgewiesen. Die häufigsten unter ihnen waren mit Abstand Zwergfledermäuse. Die landesweit gefährdete Rauhautfledermaus trat im Mai und im September verstärkt in Erscheinung, was der Phänologie dieser durch Schleswig-Holstein ziehenden Art entspricht. Mücken- und Breitflügelfledermaus traten regelmäßig vereinzelt jagend auf. Am Gehölzrand zum zentralen Parkplatz hat zudem an zwei Begehungsterminen ein Kleinabendsegler ausdauernd gejagt. Anfang September wurde der Überflug einer Zweifarbfledermaus am Segelhafen aufgezeichnet. Tiere der Gruppe Myotis traten nur sehr sporadisch in Erscheinung.

Der Untersuchungsraum ist nicht ausreichend dimensioniert, um den Lebensraumkomplex mit Quartieren und Nahrungsgebieten (z.B. der ansässigen Zwergfledermaus-Kolonie) komplett zu erfassen. Dennoch lassen sich Strukturen erkennen, die eine Bedeutung für die Fledermäuse als Nahrungsraum haben:

1. Gehölzstrukturen an der Travemünder Landstraße (Zwerg- und Breitflügelfledermaus)
2. Ostrand und Kronenbereiche der Waldparzelle zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand (Zwerg-, Mücken-, Breitflügelfledermaus, Kleiner Abendsegler)

In allen anderen Bereichen wurden nur sehr vereinzelt Aktivitäten von Fledermäusen registriert (vgl. BIOPLAN 2015).

Artname		**Rote Liste Status**	
Wissenschaftlicher Name	**Dt. Name**	**RL SH**	**RL D**
Eptesicus serotinus	Breitflügelfledermaus	3	G
Myotis spec.	Mausohren	V	-
Nyctalus leisleri	Kleiner Abendsegler	2	D
Nyctalus noctula	Großer Abendsegler	3	V
Pipistrellus nathusii	Rauhautfledermaus	3	-
Pipistrellus pipistrellus	Zwergfledermaus	-	-
Pipistrellus pygmaeus	Mückenfledermaus	V	D
Vespertilio murinus	Zweifarbfledermaus	1	D

RL SH: Gefährdungsstatus in Schleswig-Holstein (BORKENHAGEN 2014)
RL D: Gefährdungsstatus in Deutschland (MEINIG ET AL. 2009)

Gefährdungskategorien:	
2: stark gefährdet	*3: gefährdet*
D: Daten defizitär	*G: Gefährdung unbekannten Ausmaßes*
V: Art der Vorwarnliste	*-: ungefährdet*

Tab. 3: Im Planungsgebiet nachgewiesene Fledermausarten (vgl. Bioplan 2015)

Innerhalb der Gewerbeflächen südlich der Straße Auf dem Baggersand insbesondere im Bereich zwischen dem Bürogebäude und der gegenüberliegenden Gewerbehalle fanden intensive Schwärmaktivitäten von Zwergfledermäusen statt. Dies deutet darauf hin, dass in den genannten Gebäuden ein Ganzjahresquartier mit Wochenstube und Winterquartier vorhanden sein kann. Im Untersuchungsraum konnten auch fünf Paarungsquartiere von Zwergfledermäusen beobachtet werden (vgl. Abb. 6-7). Eine genaue Festlegung, wo sich ein Paarungsquartier befindet, ist nicht immer möglich, da die Tiere im Fluge ihr Revier abgrenzen. Mit Sicherheit waren Paarungsquartiere bei den Erfassungen in 2012

- in der Nordfassade der Gebäude Auf dem Baggersand 17,
- auf Höhe Zufahrt zum zentralen Parkplatz,
- an der Südseite (zum Segelhafen hin) in einer Halle,
- an der Linde im Südteil der Schrebergärten,
- in der Nähe der Feuerwehr (zur Lage vgl. Abb. 6-7)

Als Ergebnis der Untersuchungen in 2014 wurden in den Gebäuden insgesamt vier Tagesverstecke und drei Paarungsquartiere erfasst (vgl. Abb. 6-7) Die untersuchten Hallen weisen aufgrund ihrer Strukturen und Temperaturverhältnisse eine Eignung als Winterquartier für die Zwergfledermaus auf. Einige untersuchte Bäume entlang der Straße „Am Baggersand“ wiesen eine potenzielle Eignung als Paarungs- und Tagesquartier für Zwergfledermäuse auf. Insgesamt sind drei Pappeln ausreichend dick, um als Winterquartier geeignet zu sein. Das Untersuchungsgebiet weist daher in Bezug auf Fledermausquartiere eine hohe Wertigkeit auf. Für das Hochhaus besteht Verdacht auf Ganzjahresnutzung der Zwergfledermaus.

Die beidseitigen Gehölze an der Straße „Auf dem Baggersand“ und der Gehölzrand am zentralen Parkplatz gehörten zu den häufig bejagten Strukturen.

In einem der Bäume der Gehölzinsel zwischen Travemünder Landstraße und Straße „Auf dem Baggersand“ befindet sich das Tagesversteck eines einzelnen Großen Abendseglers (vgl. Abb. 6-7). Aufgrund dieses Hinweises wurden die Bäume im Bereich des „Dreieckswäldchens“ im Rahmen einer Untersuchung der Bäume auf die Winterquartiereignung für Fledermäuse in 2014 erfasst (vgl. Bioplan, 2015). Dazu wurden Bäume mit einem Stammdurchmesser ≥50 cm im September vom Boden aus mit einem Fernglas auf geeignete Quartierstrukturen hin abgesucht. In dem zentralen Gehölz zwischen den Straßen „Travemünder Landstraße“ und „Auf dem Baggersand“ sowie an den Rändern des Gehölzes zum Parkplatz standen zu diesem Zeitpunkt 22 strukturreiche Bäume. 12 dieser Bäume (11x Pappel, 1x Esche) weisen potenziell hochwertige Quartiersstrukturen auf (12x Wochenstuben- und 1x potenzielle Winterquartiereignung). Nördlich der Parkplatzfläche und im Bereich östlich des „Dreieckswäldchens“ wurden zwei Bäume identifiziert, die eine Eignung als Wochenstubenquartier aufweisen.

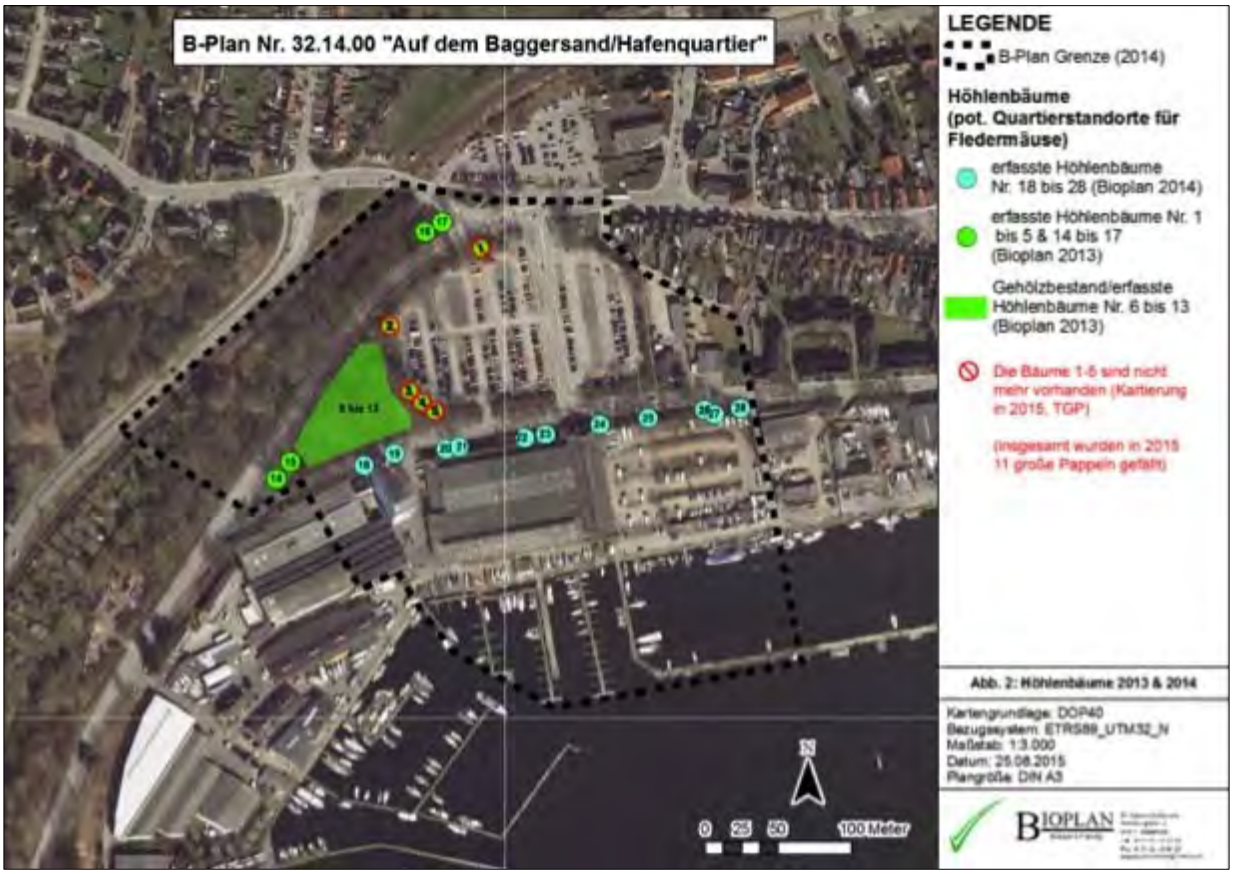


Abb. 6: Höhlenbäume innerhalb des Geltungsbereichs (vgl. Bioplan 2015)

Abb. 7: Fledermausfundorte innerhalb des Geltungsbereichs (vgl. Bioplan 2015).

Der unmittelbare Vorhabenbereich mit dem zentralen Parkplatz und dem Gehölz zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße „Auf dem Baggersand“ ist als Nahrungsraum von mittlerer Bedeutung, da hier zwar bis zu vier Arten (Kleiner Abendsegler, Zwerg-, Mücken- und Breitflügelfledermaus) gejagt haben, meistens jedoch nur Einzeltiere jagend angetroffen wurden.

Die Bewertung von Fledermauslebensräumen erfolgt in fünf Wertstufen (vgl. BIOPLAN 2015).

In der nachfolgenden Tabelle werden die einzelnen Wertstufen kurz erläutert.

Wertstufe	Definition der Skalenabschnitte
I **Sehr hohe Bedeutung**	➢ **Quartiere** (Wochenstuben) von stark gefährdeten und vom Aussterben bedrohten Fledermausarten (RL 2 und RL 1) sowie solchen des Anhangs II FFH-Richtlinie oder ➢ Große **Quartiere** (Wochenstuben) von gefährdeten Fledermausarten (RL 3 und RL G) oder ➢ Lebensräume mit **Quartieren** (Wochenstuben) von mindestens 4 Fledermausarten oder ➢ Bedeutende **Flugstraßen** von stark gefährdeten und vom Aussterben bedrohten Fledermausarten (RL 2 und RL 1) sowie solchen des Anhangs II FFH-Richtlinie oder ➢ Bedeutende **Jagdgebiete** von stark gefährdeten und vom Aussterben bedrohten Fledermausarten (RL 2 und RL 1) sowie solchen des Anhangs II FFH-Richtlinie oder ➢ Bedeutende **Flugstraßen** von mindestens 4 Fledermausarten
II **Hohe Bedeutung**	➢ **Quartiere** (Wochenstuben) von gefährdeten Fledermausarten (RL 3 und RL G) oder ➢ Große **Quartiere** (Wochenstuben) von ungefährdeten Fledermausarten (auch RL D und V) oder ➢ Lebensräume mit **Quartieren** (Wochenstuben) von mindestens 2 Fledermausarten oder ➢ Lebensräume mit einer hohen Anzahl von **Balzrevieren** der Rauhautfledermaus oder ➢ Lebensräume mit einer hohen Anzahl von **Balzrevieren** von mindestens zwei *Pipistrellus*-Arten oder ➢ Alle **Flugstraßen** ➢ Bedeutende **Jagdgebiete** einer gefährdeten Fledermausart (RL 3 und RL G) oder ➢ Bedeutende **Jagdgebiete** von mindestens 2 Fledermausarten oder ➢ **Jagdgebiete** von mindestens 4 Arten
III **Mittlere Bedeutung**	➢ Alle **Quartiere** (Wochenstuben, Balzquartiere etc.), die nicht in die Kategorien I oder II fallen oder ➢ alle **Flugstraßen**, die nicht in die Kategorien I oder II fallen oder ➢ Bedeutende **Jagdgebiete** einer ungefährdeten Fledermausart (auch RL D und V) oder ➢ Unbedeutende **Jagdgebiete** von mindestens zwei Fledermausarten oder ➢ Auftreten von mindestens 4 Fledermausarten
IV **Geringe Bedeutung**	➢ Funktionsräume mit Vorkommen von Fledermäusen, die nicht in die Kategorie I – III fallen
V **Sehr geringe Bedeutung**	➢ Gebiete ohne Vorkommen von Fledermäusen, bzw. mit negativen Auswirkungen auf Fledermäuse

Tab. 4: Rahmen für die Bewertung von Fledermauslebensräumen

Die Bedeutung des Fledermausuntersuchungsraumes 2014, im Bereich des Hafengebietes wird mit einer hohen Bedeutung belegt. Das Quartierangebot im Gehölzbestand erscheint hoch, es wurde jedoch lediglich regelmäßig ein Großer Abendsegler registriert, der offenbar

in einer der Pappel ein Tagesversteck bezogen hatte. Das Potenzial als Winterquartier in den alten, mächtigen Pappeln ist hoch.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der (kleinräumige) Untersuchungsraum eine höchstens mittlere Bedeutung als Fledermaus-Teillebensraum darstellt. Das Artenrepertoire wird von der Zwergfledermaus dominiert, einer in Schleswig-Holstein häufigen und weit verbreiteten Art. Die Aktivitäten können als durchschnittlich eingestuft werden. Eine Funktion als regelmäßig genutztes Jagdhabitat hat der Wald entlang der Grenzlinien zu den Straßen Auf dem Baggersand und Travemünder Landstraße sowie zum Parkplatz, wo an einem Erfassungstermin sehr hohe Jagdaktivitäten registriert wurden (vgl. BIOPLAN 2015).

Innerhalb der Geltungsbereiche konnten keine Flugstraßen von Fledermäusen nachgewiesen werden.

Da es sich bei allen Fledermausarten um streng geschützte Arten und Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie handelt, wird auf weitere Angaben im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag verwiesen (BIOPLAN 2015).

Haselmaus

Nach den Ergebnissen der Potenzialanalyse (vgl. BIOPLAN 2012) weist das Untersuchungsgebiet mit seinen Brombeergestrüppen und den naturnahen Gehölzen geeignete Habitatstrukturen für die Haselmaus auf. Da das Gebiet jedoch isoliert im Siedlungsraum liegt, bestehen keine geeigneten Anbindungen an Wälder oder heckenreiche (Natur-)Landschaften die für die Verbreitung der Art erforderlich sind. Aufgrund der Lage und der Ausstattung des Geländes ist ein Vorkommen der Haselmaus auszuschließen.

Vorbelastung

Generell unterliegen bzw. unterlagen die Flächen innerhalb der Geltungsbereiche aufgrund der Nutzungen Beeinträchtigungen. Dazu gehören folgende Vorbelastungen:

- Flächenversiegelung (Straßen, Parkflächen, Gewerbeflächen);
- Verlärmung, Störung von Tierpopulationen und Schadstoffemissionen, v.a. an Hauptverkehrsstraßen.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

In der Bauphase kommt es zu Störungen und Lärmbelastungen durch Bautätigkeit und externen Verkehr.

Anlagebedingte Auswirkungen

Für die Realisierung der Wohn- und Sondergebietsflächen inklusive Straßen, Zufahrten und Flächen für die Ver- und Entsorgung werden überwiegend bereits versiegelte Flächen überbaut und nahezu vollständig versiegelt. Im östlichen Plangebiet wird die Gehölz- und Waldfläche nördlich der Travemünder Landstraße überbaut und geht als Lebensraum für Pflanzen und Tiere verloren.

Die Gehölzflächen, welche den Parkplatz „Baggersand“ umgeben, werden im Rahmen des Bebauungsplans vollständig überplant. Durch die Baumaßnahmen an dem Bürogebäude geht ein Ganzjahresquartier der Zwergfledermaus verloren. Das Dreieckswäldchen zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand bleibt zum überwie-

genden Teil im Rahmen der Planungen erhalten und kann somit weiterhin als Lebensraum von Fledermäusen und Brutvögeln genutzt werden.

Durch die Sanierung von Gebäuden im Bereich des Fischereihafens könnten Fledermausquartiere verloren gehen.

Aus dem Umfang der in Anspruch zu nehmenden Flächen und deren Bedeutung unter Berücksichtigung der Vorbelastung ergeben sich nachteilige Auswirkungen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Aus der Nutzung der Wohn- und Sondergebietsflächen ergeben sich im Geltungsbereich unter Berücksichtigung der Vorbelastungen im Hinblick auf die verbleibenden Arten und Lebensgemeinschaften geringe nachteilige Auswirkungen durch Störungen im Umfeld der verbleibenden bzw. neu entstehenden Vegetationsflächen.

Ergebnis

Im Wesentlichen gehen durch die Überbauung und nahezu vollständige Versiegelung der Flächen im Plangeltungsbereich Biotope und damit Habitate für Tiere, insbesondere Brutvögel und Fledermäuse verloren. Vom Verlust sind insbesondere die Gehölz- und Waldflächen nördlich der Travemünder Landstraße betroffen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass großflächig bereits versiegelte Bereiche ohne Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere umgenutzt werden. Durch die Sanierung von Gebäuden könnte es zum Verlust von Fledermausquartieren kommen.

Baubedingt und betriebsbedingt ist im Plangeltungsbereich sowie in den angrenzenden Bereichen von geringen nachteiligen Auswirkungen auf Tiere auszugehen.

Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen

Innerhalb der Geltungsbereiche sind keine gesetzlich geschützten Biotope vorhanden.

Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Regelungen des Naturschutzrechts wird für diesen Bebauungsplan ein gesonderter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (vgl. BIOPLAN 2015) formuliert.

Im Rahmen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags werden die Vorkommen von europäisch geschützten Arten (Vögeln und Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie) dargestellt. Für den Untersuchungsraum sind Vorkommen von Fledermäusen und Brutvögeln relevant.

Durch das Vorhaben werden Gehölzflächen beseitigt. Zum Teil gehen auch Einzelbäume mit Bedeutung als Tages- und/oder Paarungs-Quartier für Fledermäuse verloren. Das Bürogebäude im südlichen Bereich des Plangebietes wird saniert, so dass dort Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Brutvögeln und Fledermäusen verloren gehen können.

Während die nur durch Verlust von Nahrungsräumen betroffenen Arten ausweichen können, verlieren die Brutvögel der Gehölze und Wälder sowie Fledermäuse (Zwergfledermäuse: Ganzjahresquartier) ihre Fortpflanzungsstätte. Damit wird ein Verbotstatbestand des § 44 BNatSchG verletzt. Mit relativ einfachen Ausgleichsmaßnahmen (Anlegen neuer Gehölze / Ersatzquartiere) kann für die meisten Arten, da sie ungefährdet sind und günstigen Erhaltungszustand aufweisen, die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleiben.

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten (*Zugriffsverbote*)

1. *Wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*

   Dieses Verbot wird im Hinblick auf Vögel nicht verletzt, da die Arbeiten zur Baufeldräumung nach bzw. vor der Brutzeit der Vögel beginnen (allgemein gültige Regelung § 34 LNatSchG-SH). Auch die Fällung der Gehölze wird außerhalb der Brutzeit der Vögel stattfinden. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot in Bezug auf Fledermäuse werden Baumfällarbeiten erst dann durchgeführt, wenn sich keine Fledermäuse mehr in Sommerquartieren befinden können (Zeitpunkt der Fällungen erst nach ersten Frostnächten bzw. andauerndem Nachtfrost). Auf dem Baggersand 17 sind bei der Sanierung des Gebäudes artenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten. Dazu sind im Juni vor Beginn der Sanierung Untersuchungen zur genauen Lokalisierung des Quartiers durchzuführen. Das Quartier ist anschließend (im Zeitraum zwischen dem 15.08. und dem 30.09.) unbrauchbar zu machen. Ersatzquartiere (CEF-Maßnahme) müssen zu diesem Zeitpunkt ortsnah zur Verfügung stehen. Die Arbeiten müssen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde umgesetzt werden.

2. *Wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,*

   Dieses Verbot wird nicht verletzt, da die Arbeiten zur Baufeldräumung (z.B. Rodung von Gehölzen) vor der Brutzeit der Vögel beginnen. Der Baubetrieb führt nicht zu erheblichen Störungen der umgebenden Tierwelt, da alle in der Umgebung potenziell vorkommenden Arten nicht besonders störanfällig sind.

3. *Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*

   Potenzielle Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Vogelarten werden beschädigt bzw. zerstört. Für die betroffenen Vögel können jedoch Ausgleichsmaßnahmen konzipiert werden, die neue Lebensräume schaffen. Mit ihnen würde die Funktionsfähigkeit der Lebensstätten in räumlicher Nähe neu geschaffen, so dass die ökologischen Funktionen im räumlichen Zusammenhang erhalten blieben.

   In Bezug auf Fledermäuse gehen Quartierstrukturen in Gehölzen und in Gebäuden verloren. Durch das Aufhängen von Fledermauskästen kann der Verlust entsprechend ausgeglichen werden.

4. *Wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.*

   Pflanzenarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie kommen nicht vor.

   Um den artenschutzrechtlichen Erfordernissen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nachzukommen, ist unter anderem auszuschließen, dass Fledermäuse im Zuge der Baumfällarbeiten getötet werden. Um nach Möglichkeit sicher zu stellen, dass sich zum Fällzeitpunkt oder Gebäudeabriss keine Fledermäuse mehr in ihren Sommerquartieren befinden, sollten die Fällarbeiten zwingend erst nach den ersten Frostnächten bzw. solange Nachtfrost andauert durchgeführt werden. Die artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden in Kapitel 7.4.6 detailliert beschrieben.

Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung

In Bezug auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete (§ 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB), hier konkret im Hinblick auf das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“ (Kennziffer DE 2030-392) und im Hinblick auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Traveförde“ (Kennziffer DE 2031-401) werden im Rahmen der Umweltprüfungen FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt (vgl. Lutz 2015).

Für die Lebensräume und Arten der Natura 2000 – Gebiete entstehen keine Beeinträchtigungen durch die Festsetzungen des Bebauungsplans.

Baumaßnahmen im Bereich des Bebauungsplans, die zur Verkleinerung der dortigen naturnahen Gehölz- oder Ruderalflächen führen, haben keine Wirkung auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes. In den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes sind völlig andere Lebensräume (Gewässer und –ufer, marine Bereiche) aufgeführt. Auch die Erhaltungszielarten Fischotter und Fische (insbesondere Schlammpeitzger) sind nicht betroffen. Veränderungen im Gebäudebestand hätten ohnehin keine Wirkung.

Fernwirkungen in Form von Schadstoff- oder Energieemissionen, die in das FFH-Gebiet übergreifen könnten, sind schon durch die Zielsetzung einer Wohnbebauung und touristischen Attraktivitätssteigerung des Geländes ausgeschlossen und wären auch durch allgemeine Schutzvorschriften für die Umweltmedien Wasser und Luft ohnehin unzulässig.

Die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes werden durch die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplans somit nicht beeinträchtigt.

Die Erhaltungsziele des EG-Vogelschutzgebietes umfassen einerseits Wasservögel, die durch Eingriffe durch die Festsetzungen des B-Plans nicht betroffen wären, andererseits typische Arten alter Wälder, die hier ebenfalls keine unterstützenden Lebensräume finden (vgl. BIOPLAN 2015). Die Plangebiete haben durch ihre Entfernung von mehr als 1.500 m keine Bedeutung für das Vogelschutzgebiet. Demzufolge haben Veränderungen im innerhalb der Plangebiete keine Auswirkungen auf das Schutzgebiet.

Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 2030-392 „Traveförde und angrenzende Flächen“ ist somit nicht zu erwarten.

Eine Beeinträchtigung des EG-Vogelschutzgebietes DE 2031-401 „Traveförde“ ist ebenfalls nicht zu erwarten.

7.2.3 Schutzgut Boden

Bestand

Die Plangebiete sind zum größten Teil durch Asphalt und Beton-Verbundsteinpflaster befestigt und dient als Parkplatz bzw. Straßenverkehrsfläche oder ist bebaut. Regionalgeologisch betrachtet liegen die Plangebiete unmittelbar südlich einer Grundmoräne der Weichsel-Kaltzeit aus Geschiebelehm bzw. –mergel. Die Plangebiete selbst befinden sich im Bereich künstlicher Aufschüttungen bzw. Aufspülungen.

Im Rahmen der orientierenden Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung (vgl. Mücke 2014b) wurden im Untersuchungsgebiet Kleinrammbohrungen durchgeführt. Aus den Ergeb-

nissen der Bodenproben geht folgender geologischer Aufbau im Untersuchungsgebiet im Bereich der Waldflächen und der Parkplatzfläche nördlich der Straße Auf dem Baggersand hervor:

Schicht	Hauptbestandteil	Nebenbestandteile	Genese	Mächtigkeit* [m]	Tiefenbereich* [m u. GOK]
1[1)]	Fein-und Mittelsand	starkhumos	Auffüllung/ Oberboden	0,3	0,15-0,4
2	Fein-und Mittelsand	grob sandig,	Auffüllung	1,6	0,06-2,5
3[2)]	Schluff	sandig, kiesig	Auffüllung	0,4	1,9-3,3
4a	Fein-und Mittelsand	grobsandig, bereichsweise Muddenlage	glazifluviatile Sande	2,2	1,5-6,5
4b[3)]	Schluff	tonig, organisch	limnisch (Mudde)	1,2	1,6-4,7
5	Schluff	tonig, sandig, kiesig	glazifluviatil (Geschiebemergel)	>5,4	3,6-9,0

* *Mittelwerte*
[1)] *Oberböden wurden nur im Bereich der Waldfläche und des sogenannten „Dreieckswäldchen“*
[2)] *Bindige Auffüllungen wurden lediglich in einer Kleinrammbohrung im Waldbereich nördlich der Travemünder Landstraße angetroffen*
[3)] *In den glazifluviatilen Sanden sind bereichsweise Mudden zwischengeschaltet*

Tab. 5: Geologischer Aufbau im Untersuchungsgebiet im Bereich der Waldflächen und der Parkplatzfläche nördlich der Straße Auf dem Baggersand

Im Bereich der gewerblich genutzten Flächen südlich der Straße Auf dem Baggersand ist mit einer maximalen Mächtigkeit von 1,80 m unterhalb der Geländeoberkante (u. GOK) ein sandiger, humoser Auffüllboden mit einzelnen Bauschuttresten anzutreffen. Unter dieser Schicht folgt eine weitere aufgespülte Auffüllung aus Fein- und Mittelsanden mit örtlichen Muddestreifen. Der Sand erreicht Schichtdicken von wenigen Dezimetern bis zu vier Metern Mächtigkeit.

Altlasten

Als Ergebnis der orientierenden Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung (vgl. Mücke GmbH 2014b) für den Bereich nördlich der Straße Auf dem Baggersand geht hervor, dass die aufgeschlossenen Auffüllungen im Untersuchungsgebiet hauptsächlich aus umgelagerten bzw. aufgespülten Sanden ohne erkennbare Bauschuttanteile bestehen. Aufgrund der historischen Erkundung (vgl. Mücke GmbH 2014a) ist eine altlastenrelevante ehemalige Nutzung der untersuchten Flächen auszuschließen. Die für eine abfallrechtliche Einstufung der Auffüllungen durchgeführten Laboranalysen von Auffüllungsmischproben belegten unauffällige Schadstoffgehalte.

In den Proben aus dem Grundwasserabstrom wurden keine auffälligen Schadstoffgehalte detektiert. Die Ergebnisse der Grundwasseruntersuchungen geben keine Anhaltspunkte für eine auf dem Untersuchungsgelände vorliegende Grundwasserverunreinigung durch eingetragene Kraftstoffe aus der Parkplatznutzung und keinen Beleg für durch Sicker- und Grundwasser gelöste bzw. mobilisierte auffüllungsbezogene Schadstoffe. Als Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen kann festgestellt werden, dass in den untersuchten Flächen keine schädlichen Bodenveränderungen gemäß § 2 Abs. 3 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vorliegen. Eine relevante Gefährdung über die Wirkungspfade Boden - Mensch und Boden - Grundwasser ist für die untersuchten Flächen auszuschließen.

Auf dem Grundstück südlich der Straße Auf dem Baggersand wurden an zwölf Punkten Bodenverunreinigungen ausgewiesen, die vorsorglich entfernt werden sollten bzw. beim Ausbau abfallrechtlichen Bestimmungen unterliegen. Aufgrund der Bodenverunreinigungen

wird empfohlen, auf dem Grundstück stattfindende Erd- bzw. Tiefbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen, um verunreinigten Boden fachgerecht zu separieren und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen (vgl. Mücke GmbH 2009).

Die zur Umsetzung der Planung erforderlichen Maßnahmen, also eine Sanierung der Bodenverunreinigungen wird auf der nachfolgenden Planungsebene (Baugenehmigungsverfahren) geregelt. Geplant und mit der Fachbehörde abgestimmt ist ein vollständiges Abgraben und ordnungsgemäßes Entsorgen der Bodenverunreinigungen im Zuge des Baus der geplanten Tiefgaragen. Die Sanierung ist technisch machbar, wirtschaftlich vertretbar und zumutbar. Damit wird das Gefährdungspotenzial für die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser entfernt, so dass das Grundstück nach erfolgreicher Sanierung ohne weitere Einschränkungen für Wohnbebauung genutzt werden kann. Der ausgekofferte Bereich ist anschließend mit unbelastetem Boden zu verfüllen. Die Arbeiten in kontaminierten Bereichen sind gutachterlich zu begleiten. Die Nutzung der geplanten Wohnbebauung kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch die Altablagerung ausgeschlossen werden kann. Die Nutzungsverträglichkeit ist durch Abschlussbericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen. Im Sinne des Erlasses zur „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten...“ Punkt 2.1.5 wird im Bebauungsplan eine Kennzeichnung gemäß § 9 Abs. 5 BauGB aufgenommen (allgemeine „Warnfunktion“), da der Bebauungsplan vor Behandlung der Bodenbelastung in Kraft gesetzt werden soll.

Im Innenhof des Bürogebäudes Auf dem Baggersand 17 wurden bereits 2006 sanierungswürdige Belastungen durch MKW nachgewiesen. Hier liegt eine schädliche Bodenveränderung nach BBodSchG vor. Vertikal konnte der Schaden eingegrenzt werden. Die im Tiefenbereich 1,5 bis 2,0 m unter GOK festgestellte Bodenbelastung war in einer Tiefe von 3,0 bis 4,0 m unter GOK nicht mehr nachvollziehbar, ein Austrag der Schadstoffe in das Grundwasser konnte seinerzeit jedoch nicht ausgeschlossen werden. Die Kontaminationsfläche wurde somit im Bebauungsplan 32.07.00 (2007) als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind gekennzeichnet. Mit der Unteren Bodenschutzbehörde und dem Gutachter wurde nun vereinbart, dass eine Messung (2 Messstellen) durchgeführt werden soll, um zu prüfen, ob das Grundwasser durch MKW verunreinigt ist. Dies wurde an den Eigentümer weitergeleitet.

Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens 32.14.00 wird der Geltungsbereich im Bereich des Grundstückes Auf dem Baggersand 17 zum Entwurf jedoch nunmehr verkleinert, so dass der Innenhof nicht mehr (neu) überplant wird. Auf den Bebauungsplan 32.07.00 wird verwiesen.

Die südöstlich des Hochhauses vorhandene Kontaminationsverdachtsfläche im Bereich der ehemaligen Motorenwerkstatt wurde im Rahmen der Gefährdungsabschätzung im Jahr 2006 nicht weiter untersucht, sondern soll bei stattfindenden Bau-/Erdbaumaßnahmen geprüft werden. Dieser Bereich war im Bebauungsplan 32.07.00 als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet worden. Im Sinne des Erlasses zur „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten...“ Punkt 2.1.5 wird im Bebauungsplan weiterhin auf eine mögliche Gefährdung durch Bodenbelastung und die erforderliche Berücksichtigung durch Kennzeichnung der Kontaminationsverdachtsfläche gemäß § 9 Abs. 5 BauGB hingewiesen (allgemeine „Warnfunktion“). Eine höherwertige Nutzung als eine gewerbliche Nutzung (z.B. Wohnen) kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch potenzielle Altablagerungen ausgeschlossen werden kann. Die Nutzungsverträglichkeit ist durch Bericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt werden größere Flächen verändert und Oberboden wird zwischengelagert. Durch die Einrichtung von Baustraßen bzw. Baustellen werden Flächen beansprucht.

Als Empfehlung geht aus dem Gutachten zur Gefährdungsabschätzung hervor (vgl. Mücke GmbH 2014b), die Erd- und Tiefbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen, um ggf. bei Antreffen von kleinräumigen auffälligen Bodenbereichen diese zu prüfen und ggf. den weiteren Umgang festzulegen und zu koordinieren. Die Bodenmassen sind dabei entsprechend der behördlichen Vorgaben zu verwerten bzw. zu entsorgen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Insgesamt erfolgt eine Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch Neuversiegelung auf ca. 1,78 ha. Es werden aber zum überwiegenden Teil bereits teil- bzw. vollversiegelte Flächen für die Errichtung der Wohn- und Sonderflächen innerhalb der Geltungsbereiche genutzt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Aufgrund der vorhandenen Vorbelastung und einer Erhöhung des Verkehrs aufgrund der Flächennutzung in den Plangebieten des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans sind nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden unwahrscheinlich.

Ergebnis

Baubedingt sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten, wenn die Bodenarbeiten unter den genannten Vorgaben durchgeführt werden. Aufgrund der geplanten Versiegelung der Flächen und der vorhandenen Flächenqualitäten sind anlagebedingt v.a. im nördlichen Bereich der Geltungsbereiche erheblich nachteilige Umweltauswirkungen des Schutzgutes zu erwarten. Betriebsbedingt sind keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

7.2.4 Schutzgut Wasser

Bestand

Oberflächengewässer

Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich zwei verrohrte Oberflächengewässer. Dabei handelt es sich um die Moorbek und die Rönnau. Innerhalb der Geltungsbereiche verlaufen beide Gewässer verrohrt. Moorbek und Rönnau gehören nach dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck zum Grünzug „Rönnau und Moorbek“.

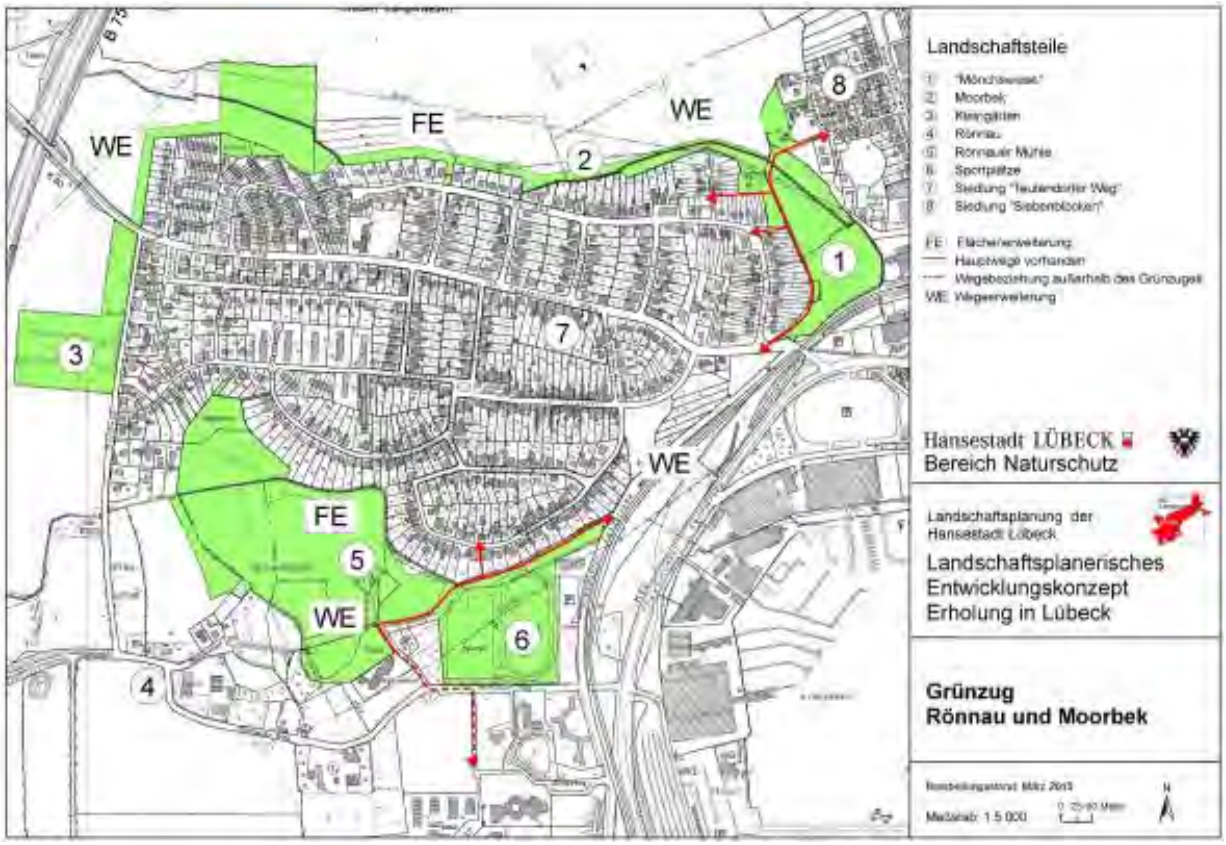


Abb. 8: Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Erholung in Lübeck, hier: Grünzug Rönnau und Moorbek (Quelle: Hansestadt Lübeck 2010)

Südwestlich der Plangebiete befindet sich das Oberflächengewässer Trave. Bei der Trave handelt es sich um eine Bundeswasserstraße (Gewässer I. Ordnung gemäß Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein, zuletzt geändert am 16.03.2015), welche zwischen der Teerhofinsel am Rande des Stadtgebietes im Nordosten des Stadtgebietes von Lübeck bis zur Ostseemündung bei Lübeck-Travemünde innerhalb des FFH-Gebietes „Traveförde und angrenzende Flächen (FFH DE 2030-392)“ verläuft.

Grundwasser

Das Plangebiet befindet sich im Wasserschongebiet „Lübeck-Nord“.

Im Rahmen der Gefährdungsabschätzung (vgl. Mücke GmbH 2014b) wurde auch der Grundwasserspiegel im Untersuchungsgebiet ermittelt. Der Grundwasserspiegel im Bereich nördlich der Straße „Auf dem Baggersand“ wurde im Untersuchungsgebiet zwischen 1,30 m und 2,81 m unter GOK festgestellt. Den Grundwasserleiter bilden die aufgefüllten (Schicht 2, vgl. Kapitel 7.2.3, Tab. 5) und die geogenen Sande (Schicht 4a, vgl. Kapitel 7.2.3, Tabelle 5). Der Grundwasserleiter wird im Untersuchungsbereich nach unten durch den schwer durchlässigen Geschiebemergel (Schicht 5, vgl. Kapitel 0, Tab. 5) begrenzt. Entsprechend der Lage des Grundstücks zur Vorflut Trave ist von einer von Nord nach Süd gerichteten Grundwasserströmung auszugehen.

Im oberflächennahen Grundwasser wurden Temperaturen zwischen 15,1°C und 18,6°C ermittelt. Die im Untersuchungsgebiet festgestellte heterogene Temperaturverteilung im oberflächennahen Grundwasser ist auf anthropogene Einflüsse (Ver- und Entsorgungsleitungen) zurückzuführen. Die gemessenen pH-Werte befinden sich zwischen 6,98 bis 7,05 und liegen zumeist im leicht basischen Bereich. Die Leitfähigkeiten im Grundwasser sind leicht erhöht und auf den Einfluss des brackigen Travewassers zurückzuführen. Als Ergebnis der Grund-

wasserproben ist insgesamt ein schwachoxidierendes Redox-Milieu[8] zu belegen. Im Grundwasser wurden Sauerstoffgehalte zwischen 1,6 mg/l und 4,0 mg/l ermittelt. Das oberflächennahe Grundwasser auf den Flächen südlich der Straße Auf dem Baggersand steht ca. 1,8 m unterhalb der Geländekante an.

Durch die Nutzung als Parkplatzgelände nördlich der Straße Auf dem Baggersand und die Bebauung entlang der Trave ist im Bereich der versiegelten Flächen als Vorbelastung von einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate auszugehen.

Altlasten

Im Rahmen der orientierenden Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung (vgl. Mücke GmbH 2014b) für den Bereich nördlich der Straße „Auf dem Baggersand“ wurden Grundwasserproben genommen und auf die Konzentration an organischen Schadstoffen geprüft. Dabei konnten keine Konzentrationen der untersuchten organischen Schadstoffe festgestellt werden. Die Schwermetalluntersuchungen (Blei, Cadmium, Quecksilber, Thallium, Zink, Chrom, Nickel, inkl. Arsen) ergaben keine nachweisbaren bis unauffälligen Konzentrationen.

Mit Hilfe der sogenannten Sickerwasserprognose sollen die Gefahren für das Grundwasser abgeschätzt und beurteilt werden, die von bestehenden Altlasten und altlastenrelevanten Verdachtsbereichen bzw. von kontaminierten Materialien ausgehen können. Als Ergebnis lässt sich feststellen, dass aufgrund der gemessenen Schadstoffgehalte in den Bodenproben und Schadstoffkonzentrationen im Grundwasserabstrom des Untersuchungsbereiches kein erhöhtes Schadstoffquellpotential auf dem Standort abzuleiten ist. Generell wurden sowohl im Boden als auch im Grundwasser keine Schadstoffe in relevanten Konzentrationen nachgewiesen. Es kann ausgeschlossen werden, dass relevante Schadstoffmengen als wässrige Lösung in den Untergrund gelangt sind (vgl. Mücke GmbH 2014b).

Im Bereich des Fischereihafens kann aufgrund der Untersuchungsergebnisse (vgl. Mücke GmbH 2009) das Vorliegen einer sanierungswürdigen Grundwasserverunreinigung auf dem Grundstück ausgeschlossen werden.

Auf die Ausführungen in Kapitel 2.2 und 7.2.3.1 wird verwiesen.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Es entstehen Schadstoffemissionen durch Baustellenverkehr, Material- und Bodentransporte, welche aber im Rahmen einer fachgerechten Bauabwicklung minimiert werden. Insgesamt ist daher mit geringen baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Netto-Neuversiegelung im Umfang von 1,77 ha wird die Grundwasserneubildungsrate im Plangebiet verringert. Durch die weitere Überbauung / Versiegelung der Flächen ist mit einer Verringerung der Versickerung des Niederschlagswassers für den Boden- und Grundwasserhaushalt zu rechnen. Eine Versickerung von Oberflächenwasser ist laut Baugrunduntersuchung im Bereich der untersuchten Flächen grundsätzlich möglich. Aufgrund des geringen Flurabstandes zum Grundwasser ist im Bereich des Parkplatzes Baggersand lediglich eine Flächen- und Muldenversickerung möglich. Bei der Erstellung der geplanten

[8] Das Redoxpotenzialbeschreibtdabei das Konzentrationsverhältnis von oxidierten und reduzierten Stoffen und somit die elektrochemischen Bedingungen im Wasser

Tiefgaragen innerhalb des Geltungsbereichs ist ein erhöhter Aufwand für Spezialtiefbau- und Wasserhaltungsmaßnamen zu beachten. Durch die im Bebauungsplan vorgesehene Dachbegrünung (vgl. B-Plan Festsetzungen) ist eine Verminderung des Eingriffs auf das Schutzgut Wasser zu erwarten, da das anfallende Niederschlagswasser auf dem Dächern der Gebäude bzw. der Tiefgarage gespeichert und so verzögert abgegeben wird.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Beeinträchtigungen des Grundwassers sind durch den Eintrag von Schadstoffen am Straßenrand aufgrund einer Zunahme des Verkehrs im Bereich der ehemaligen Waldfläche im Norden der Plangebiete zu erwarten. Aufgrund der Vorbelastung wird jedoch von einer geringen Beeinträchtigungsintensität ausgegangen.

Ergebnis

Anlagebedingt ist aufgrund der Versiegelung der Bodenoberfläche und der Verringerung der Versickerung mit nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung zu rechnen, die z.T. durch die Anlage von Dachbegrünungen vermindert werden.

Die Oberflächenentwässerung ist wie folgt geplant.

Hafenzone / Fischereihafen

Das im Bereich der Hafenzone anfallende Niederschlagswasser soll über Rinnen bzw. Straßenabläufe an der Oberfläche einem neu herzustellenden Regenwasserkanal zugeführt werden. Dieser soll das gesammelte Niederschlagswasser nach einer erforderlichen Regenwasserbehandlung gemäß DWA-M 152 über Einleitstellen in die Trave leiten. Eine Versickerung des Niederschlagswassers auf den Privatgrundstücken ist aufgrund der Garagengeschosse schwierig.

Hinweis: Entsprechende Einleitererlaubnisse für das Einleiten des Niederschlagswassers in die Trave werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bei der unteren Wasserbehörde beantragt. Eine Vorreinigung vor Einleitung nach Stand der Technik ist vorgesehen. Bzgl. der erforderlichen Leitungen wurden bereits Abstimmungsgespräche mit der unteren Wasserbehörde geführt.

Auf dem Baggersand

Das im Erschließungsbereich anfallende Niederschlagswasser der öffentlichen Flächen soll über einen neu herzustellenden Regenwasserkanal in das bestehende Kanalnetz der Entsorgungsbetriebe Lübeck eingeleitet werden. Weiterhin ist geplant, die Oberflächenentwässerung der privaten Flächen über Grund- und Sammelleitungen mit einem Anschluss an das im Zuge der Maßnahme umzulegende Gewässer Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation) östlich des Gebietes zu regeln. Eine Versickerung des Niederschlagswassers auf den Privatgrundstücken ist aufgrund des Garagengeschosses schwierig. Die Einleitung des gefassten Niederschlagswassers in die Kanalisation erfolgt ungedrosselt.

Da zum derzeitigen Verfahrensstand die Verlegung der Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation) noch nicht abschließend geklärt werden konnte, werden im Bebauungsplan zwei Leitungstrassen festgesetzt. Die Verlegung des Kanals ist abhängig von der Verlagerung des Streugutlagers.

Geplant war eine Verlegung des RW-Hauptsammlers in die östliche Leitungstrasse (unterhalb des bestehenden Streugutlagers). Die Leitungstrasse wurde dementsprechend mit 5,50 m im Bebauungsplan festgesetzt.

Falls eine Verlagerung des Streugutlagers nicht rechtzeitig vollzogen werden kann, ist die Verlegung des RW-Hauptsammlers weiter westlich vorgesehen. (siehe Kapitel 2.2 und 6.3.3)

Parkplatz östlich der Travemünder Landstraße

Das auf dem geplanten Parkplatz anfallende Niederschlagswasser soll über die Profilierung der Oberfläche einem Muldensystem zwischen den einzelnen Parkplätzen gefasst werden. Über Straßenabläufe soll die Ableitung in einen neu herzustellenden Regenwasserkanal unterhalb der Verkehrsflächen erfolgen. Es ist vorgesehen, das gesammelte Niederschlagswasser nach einer erforderlichen Regenwasserbehandlung gemäß DWA-M 153 in das Gewässer Rönnau einzuleiten. Die Kanalisation quert den geplanten Parkplatz im mittigen Bereich. In Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck ist geplant, dass das Regenwasser innerhalb des herzustellenden Kanalnetzes sowie z.T. in Speicherbecken innerhalb der verbleibenden unversiegelten Flächen zurückgehalten wird. Die Einleitung in die Kanalisation erfolgt mit einem gedrosselten Abfluss von 10 l/(s*ha).

Hinweis: Für die Einleitung des Niederschlagswasser in die Kanäle Moorbek und Rönnau werden nach Rücksprache mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck keine wasserrechtlichne Erlaubnises gemäß § 8 Wasserhaushaltsgesetz(WHG) erforderlich.

Für Grundwasser und Oberflächengewässer ist bau- und betriebsbedingt nicht mit nachteiligen Auswirkungen zu rechnen

7.2.5 Schutzgüter Klima und Luft

Bestand

Schleswig-Holstein befindet sich im Bereich der für Mitteleuropa charakteristischen Westwinddrift. Der häufige Durchzug zyklonaler Tiefdruckwirbel und die Nähe zur Nord- und Ostsee führen zu einem gemäßigt feuchtentemperierten und ozeanisch geprägten Klima. Die unmittelbare Nähe zur Ostsee bringt hohe Windgeschwindigkeiten und ein gut durchlüftetes Regionalklima im Raum Lübeck mit sich. Die Trave wirkt ebenfalls temperaturausgleichend. Durch das Relief, den Bewuchs und die Bebauung prägen sich kleinräumig unterschiedliche Mikroklimata aus.

Im Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck ist der überwiegende Teil der Plangebiete mit dem Parkplatz Baggersand und den Hafennutzungen mit einer geringen Luftqualität ausgewiesen. Die Bereiche mit einer vergleichsweise hohen Luftbelastung sind durch einen großen Anteil am Ort erzeugter Emissionen (insbesondere durch den Skandinavienkai) gekennzeichnet.

Das Vorhandensein von Waldflächen innerhalb der Plangebiete trägt zur Frischluftentstehung bei und mindert die Staub- und Schadstoffanreicherung.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

<u>Baubedingte Auswirkungen</u>

Baubedingt sind keine erheblichen Auswirkungen im Hinblick auf Klima / Luft zu erwarten.

<u>Anlagebedingte Auswirkungen</u>

In Bezug auf das Plangebiet besteht bereits eine kleinklimatisch wirksame Versiegelung und Bebauung. Die zusätzliche Neuversiegelung wird hier keine erheblichen Veränderungen mit sich bringen. Die vorhandene Waldfläche („Dreiecksfläche“) im Osten der Plangebiete bleibt zum größten Teil erhalten. Die Gehölzfläche im Norden geht durch die Errichtung der neuen

Parkplatzfläche verloren. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ist mit keinen wesentlichen Änderungen der klimatischen Verhältnisse zu rechnen.

Auf Grund der Vorbelastungen sowie durch die starke Überprägung des Kleinklimas durch die großklimatische Wettersituation sind die Auswirkungen auf die kleinklimatischen Verhältnisse durch das Bauvorhaben als unerheblich einzustufen. Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete werden durch die begrenzte Ausdehnung des Vorhabens nicht beeinflusst.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt sind keine Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.

Ergebnis

Im Hinblick auf die Schutzgüter Klima und Luft kommt es bau-, anlage- und betriebsbedingt nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen.

7.2.6 Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild

Bestand

Die Plangebiete werden im Norden von der Travemünder Landstraße geprägt, die nördlich und südlich von Gehölzstreifen gesäumt ist. Im Osten schließt sich an das Plangebiet der historische Ortskern von Travemünde an. Im Süden schließen sich weitere Gewerbeflächen, Wasserflächen und der Skandinavienkai an. Die Gehölzflächen des Plangebietes stellen damit ein Grünelement innerhalb des Stadtgefüges dar. Entlang der Travemünder Landstraße stehen Bäume (Birken) zum Teil innerhalb geschlossener Gehölzbestände und zum Teil als Einzelbäume (vgl. Abb. 8)

Die Parkplatzfläche Baggersand ist von Gehölzen umgeben und ist vollständig versiegelt (vgl. Abb. 9). Der südliche Bereich des Plangebietes wird von gewerblichen Bauten geprägt (vgl. Abb. 12-13). Daran schließt sich der Hafen mit Liegeplätzen für Segel- und Motorboote sowie Verkaufsständen für frischen Fisch (vgl. Abb. 14) und der Wohnmobilstellplatz an.

Nach dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck handelt es sich beim nördlichen Bereich der Plangebiete um den Landschaftstyp „Stadtlandschaft – Siedlung“ und beim südlichen Bereich um den Landschaftstyp „Stadtlandschaft – Industrie/ Gewerbe“. Die Gewerbe- und Parkplatzflächen werden im Landschaftsplan mit einer sehr geringen Wertstufe bewertet. Die Gehölzflächen erhalten dagegen eine hohe Wertstufe.

Abb. 8: Gehölzbestand entlang der Trav. Landstraße (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb. 9: Parkplatz Baggersand, Blick aus Südwesten (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb.10: Weg zwischen „Dreickswäldchen“ und Parkplatz „Baggersand“ (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb. 11: „Dreieckswäldchen“ mit vorgelagerten Weidenbäumen (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb. 12: „Verwaltungsgebäude „Trave Docks“ (Auf dem Baggersand 17) mit Baumbestand (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb.13: Gewerbehalle Am Baggersand 15 (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb. 14: Hafenfläche (Quelle: eigenes Foto vom 02.08.2015)

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Infolge der Baumaßnahmen ist aufgrund von Baustellenverkehr sowie Material- und Bodentransporten von temporären Beeinträchtigungen durch Schall- und Schadstoffemissionen bzw. Erschütterungen auszugehen. Aufgrund der Vorbelastungen im Gebiet ist im Umfeld

der Plangebiete demzufolge nur mit geringen zusätzlichen Beeinträchtigungen durch den Bau der Gebäude, Straßen, Parkplätze etc. zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Da es sich beim dem Plangebiet in erster Linie um gewerbliche Flächen im Hafenbereich und die zentrale Parkfläche „Baggersand“ handelt, die für das Landschaftsbild eine geringe Bedeutung haben ist durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht von erheblichen Beeinträchtigungen in Bezug auf das Landschaftsbild auszugehen. Für die geplanten Gebäude werden maximale Höhen von ca. 14,00 m über Gelände auf dem Baggersand, ca. 17,00 m über Gelände im Bereich Fischereihafen und ca. 23,00 m über Gelände für das Bestandsgebäude Auf dem Baggersand 17 festgesetzt. Das Landschaftsbild wird sich im Bereich der derzeit vorhandenen Waldfläche verändern. Die Waldfläche ist bereits heute von Verkehrstrassen (Straßen, Eisenbahnstrecke) umgeben und somit vorbelastet. Die Parkplatzflächen im Norden und Westen der Plangebiete werden mit Gehölzen eingefasst. Als Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme ist der Erhalt des überwiegenden Teiles des „Dreieckswäldchen“, die Baumpflanzungen entlang der Straße Auf dem Baggersand sowie die Begrünung der Innenhöfe innerhalb der Wohngebiete anzurechnen.

Da das Plangebiet derzeit fast vollständig versiegelt ist und der Bereich Fischereihafen und Baggersand keine positive landschaftsbildprägende Bedeutung hat, ist durch die Bebauung keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten. Mit der Bebauung wird eine Veränderung des Ortsbildes in diesem Bereich einhergehen. Die Bebauung fügt sich in das heterogene Umfeld ein und bildet gleichzeitig ein erkennbares und identitätsstiftendes Quartier mit Wiedererkennungswert.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch die vorhandene intensive touristische Nutzung der Plangebiete ist nicht von nachteiligen betriebsbedingten Auswirkungen auszugehen.

Ergebnis

In Bezug auf das Landschaftsbild ist bau-/ anlage- und betriebsbedingt nicht von nachteiligen Auswirkungen auszugehen.

7.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Bestand

Kulturgüter sind als Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art, die als solche für die Geschichte des Menschen bedeutsam sind und die sich als Sachen, als Raumdispositionen oder als Orte in der Kulturlandschaft beschreiben und lokalisieren lassen.

Zu den sonstigen Sachgütern i.e.S. zählen gesellschaftliche Werte, die z.B. eine hohe funktionale Bedeutung hatten oder noch haben, wie Brücken, Türme, Tunnel, aber auch Gebäude etc. Aufgrund der Funktionsbedeutung dieser Sachgüter oder aber weil ihre Konstruktion bzw. ihre Wiederherstellung selbst unter hohen Umweltaufwendungen erfolgte (Baumaterial, usw.) sind sie zu erhalten.[9]

Innerhalb der Plangebiete befinden sich keine geschützten Denkmale. Als Sachgüter sind die bestehenden Gebäude und die gewerblich genutzten Hallen zu erwähnen. Das Verwal-

[9] Definitionen nach GASSNER et al. (2010)

tungsgebäude im Süden des Plangeltungsbereiches wird planungsrechtlich entsprechend berücksichtigt.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Es ist nicht mit erheblichen baubedingten Auswirkungen in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Im Rahmen der Festsetzungen des B-Plans geht die Gewerbehalle im südlichen Bereich des Plangebietes verloren. Es handelt sich hierbei aber um abgängige Gebäude.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Es ist nicht mit erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter zu rechnen.

Ergebnis

Es ist nicht mit erheblichen Auswirkungen in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter zu rechnen.

7.2.8 Wechselwirkungen

Im Wesentlichen sind folgende Wechselwirkungen zu berücksichtigen.

Schutzgut	**Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern**
Menschen	- Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft bilden die Lebensgrundlage des Menschen, Voraussetzung für seine Erholung im bebauten Bereich/ Natur und Landschaft
Pflanzen	- Abhängigkeit der Vegetation von den abiotischen Standorteigenschaften (Bodenform, Geländeklima, Grundwasserflurabstand, Oberflächengewässer) - Bestandteil/Strukturelement des Landschaftsbildes (Erholungsfunktion für Menschen) - anthropogene Vorbelastungen von Pflanzen/ Biotopstrukturen (Überbauung, Standortveränderungen)
Tiere	- Abhängigkeit der Tierwelt von der biotischen und abiotischen Lebensraumausstattung (Vegetation/ Biotopstruktur, Biotopvernetzung, Boden, Geländeklima, Wasserhaushalt) - anthropogene Vorbelastungen von Tieren und Tierlebensräumen (Störung, Verdrängung)
Boden	- Abhängigkeit der Bodeneigenschaften von den geologischen, geomorphologischen, wasserhaushaltlichen, vegetationskundlichen und klimatischen Verhältnissen - Boden als Lebensraum für Tiere und Menschen sowie als Standort für Biotope u. Pflanzengesellschaften - Boden in seiner Bedeutung für den Landschaftswasserhaushalt (Grundwasserneubildung, Retentionsfunktion, Grundwasserschutz, Grundwasserdynamik) - anthropogene Vorbelastungen (Bearbeitung, Stoffeinträge, Verdichtung, Versiegelung)
Grundwasser	- Abhängigkeit der Grundwasserneubildung von klimatischen, bodenkundlichen, vegetationskundlichen und nutzungsbezogenen Faktoren - oberflächennahes Grundwasser als Standortfaktor für Biotope und Tierlebensgemeinschaften - anthropogene Vorbelastungen des Grundwassers (Nutzung, Stoffeintrag)

Schutzgut	Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern
Klima	- Geländeklima in seiner klimaökologischen Bedeutung für den Menschen und als Standortfaktor für Vegetation und Tierwelt - Mögliche anthropogene Vorbelastungen des Klimas (Aufheizung)
Luft	- - Lebensgrundlage für Menschen, Pflanzen und Tiere - - Mögliche Bedeutung von Vegetationsflächen für die lufthygienische Ausgleichsfunktion - - anthropogene Vorbelastungen (Stoffeinträge, Lufthygiene)
Landschaft	- Abhängigkeit des Landschaftsbildes von den Landschaftsfaktoren Relief, Vegetation/ Nutzung, Oberflächengewässer - Grundlage für die Erholung des Menschen - anthropogene Vorbelastungen des Landschaftsbildes und Landschaftsraumes (Überformung)

Tab. 6: Wechselwirkungen.

Soweit für das Vorhaben relevante Wechselwirkungszusammenhänge und funktionale Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern bestehen, sind diese im Rahmen der schutzgutbezogenen Auswirkungsprognose berücksichtigt. Es treten keine erheblich nachteiligen Auswirkungen infolge der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzieren der Wirkungen auf, die über die oben beschriebenen Auswirkungen hinausgehen.

7.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Der Wohnungs- und Immobilienmarkt befindet sich in Deutschland in einer strukturellen Anpassungskrise, von der einzelne Regionen und sachliche Teilmärkte unterschiedlich betroffen sind. Das gegenwärtige Wohnbauflächenpotenzial in Baulücken und Bebauungsplangebieten sowie die durch zukünftige Gebäudeabrisse entstehenden Bauflächen reichen nicht aus, um den prognostizierten Wohnungsbedarf zu decken. Die Erweiterung des Wohnungsangebotes durch Neubau könnte den Zuzug nach Travemünde noch stärker befördern und würde Travemünder Bürgern erleichtern eine neue Wohnung zu finden bzw. Wohnungseigentum zu bilden. Im Wohnbaulandkonzept 2007 und seiner Weiterentwicklung sind mehrere mögliche Neubauflächen, darunter die Fläche Fischereihafen / Baggersand, genannt worden, die seitens der Stadtverwaltung der Hansestadt mittel- bis langfristig, auch über das Jahr 2020 hinaus, in einen Abwägungsprozess einbezogen werden. Im Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck ist die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung von Fischereihafen/ Baggersand als geplantes Vorhaben mit der Priorität I (Prioritätenliste der Stadtplanung vom September/November 2005) eingetragen.

Wenn auf den Flächen keine Bebauung stattfindet, bleibt der Parkplatz Baggersand sowie die Gewerbehallen am Fischereihafen erhalten und die Gehölzflächen / Wald entlang der Bahnflächen als Lebensraum für gehölzbrütende Vogelarten sowie als Nahrungsraum für Fledermäuse erhalten. Es würde keine Attraktivierung des Bereiches mit einer größeren Durchlässigkeit zum Wasser eintreten. Der steigende Wohnungsbedarf würde dann möglicherweise auf ökologisch wertvolleren Flächen gedeckt werden.

7.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

7.4.1 Vermeidung und Verringerung

Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der nachteiligen Auswirkungen sind:

- Schutz des Oberbodens nach § 202 BauGB und DIN 18915.
- In den Allgemeinen Wohngebieten sind Laubbäume in folgendem Umfang zu pflanzen:
  - mindestens 3 mittelkronige Laubbäume je Innenhof im WA 1
  - mindestens 1 mittel-oder großkroniger Laubaum pro 300 qm Gartenfläche im WA 2

Anzupflanzende Bäume müssen, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, einen Stammumfang von mindestens 18-20 cm aufweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 8 qm anzulegen und zu begrünen. Die Bäume sind gegen Befahren zu schützen. Bei Abgang von Bäumen ist gleichartiger Ersatz mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen.

Anzupflanzende Bäume müssen, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, einen Stammumfang von mindestens 18-20 cm aufweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 8 m² anzulegen und zu begrünen. Die Bäume sind gegen Befahren zu schützen (vgl. Festsetzung B-Plan).

- Innerhalb der Fläche für die Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen im Bereich der Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung öffentlicher Parkplatz ist ein stabiler artenreicher, gestufter Gehölzbestand mit Großgehölzen zu entwickeln.

- Innerhalb der Flächen für die Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind insgesamt 8 großkronige Bäume und 5 mittelkronige Bäume zu pflanzen. Eine gärtnerisch gestaltete Unterpflanzung aus Sträuchern und Stauden ist vorzusehen (vgl. Festsetzung B-Plan).

- Innerhalb der Fläche für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind die Bäume entlang der Travemünder Landstraße zu erhalten und bei Abgang durch einen Baum gleicher Art zu ersetzen. Die Erhaltungsfläche kann für maximal 4 Zufahrten in einer Breite von jeweils 6,0 m unterbrochen werden (vgl. Festsetzung B-Plan).

- Schutz von Bäumen, Gehölzen und Vegetation während der Bauphase nach DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“.

- Bei der Sanierung des Bürogebäudes/Hochhaus innerhalb des Sondergebietes 3 „Hafenquartier“ sind bei der Sanierung des Gebäudes artenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten: Dazu sind im Juni vor Beginn der Sanierung Untersuchungen zur genauen Lokalisierung des Quartiers durchzuführen. Das Quartier ist anschließend (im Zeitraum zwischen dem 15.08. und dem 30.09.) unbrauchbar zu machen. Ersatzquartiere (CEF-Maßnahme) müssen zu diesem Zeitpunkt ortsnah zur Verfügung stehen. Die Arbeiten müssen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde umgesetzt werden.

- Innerhalb des Geltungsbereichs sind vor Fällung der Bäume/ vor Beginn der Baumaßnahmen artenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten. Als vorgezogene artenschutzrecht-

liche CEF-Maßnahme müssen zu diesem Zeitpunkt ortsnah drei Fledermaus-Großraumhöhlen „Typ 1FW“ (Sommer- und Winterquartier für den groß Abendsegler) in Kombination mit drei Vogelkasten „Typ 1B“ und vier Großraum-Wochenstubenhöhlen „Typ 2FS“ (zur Koloniebildung von Kleinstfledermäusen, Pipstrellus-Arten) in Kombination mit vier Vogelkästen des „Typs 1B“ installiert werden (vgl. B-Plan-Festsetzung)..

Pro ausgewählten Baum/ Hangplatz sind ein Fledermaus- und ein Vogelkasten in Kombination zu installieren. Insgesamt sind sieben Hangplätze notwendig. Diese sollten in einiger Entfernung zueinander liegen, um eine Clusterbildung zu vermeiden und den jeweiligen Arten ausreichend Raum zu bieten. Der Fortbestand dieser Quartiere muss dauerhaft gesichert werden. Die Arbeiten müssen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde umgesetzt werden (vgl. B-Plan-Festsetzung).

- Vorkehrungen für den Schutz gegen Lärm werden als Festsetzung im Bebauungsplan beschrieben.

- Anlage von Dachbegrünungen (extensive Dachbegrünung) mit Wildkräutern und Gräsern zur Schaffung von Nahrungsflächen für Vögel (vgl. Festsetzung Bebauungsplan) sowie für den Rückhalt von Niederschlagswasser auf der Fläche.

- Zur Vermeidung der Störung lichtempfindlicher Tiere (Vögel, Fledermäuse, nachtaktive Insekten) sind für die Außenbeleuchtung insektenfreundliche Leuchtmittel mit geringst möglicher Störwirkung zu verwenden, wie z.B. LED-Leuchten mit gelblichem Licht und bis zu 3.000 Kelvin Lichttemperatur (vgl. Festsetzung Bebauungsplan).

7.4.2 Zusammenfassende naturschutzrechtliche Eingriffsbewertung und Bilanzierung

Die naturschutzfachliche Eingriffsbewertung und Bilanzierung erfolgt auf Grundlage des Baurechtserlasses vom 09. Dezember 2013. Dabei wird die neuversiegelte Fläche als Beeinträchtigung des Bodens und der Verlust von Biotoptypen mit kurzfristig bzw. mittelfristig wiederherstellbaren Funktionen und Werten in Ansatz gebracht.Der südwestliche Teil des B-Plangeltungsbereiches 32.14.00 überplant den rechtskräftigen Bebauungsplan 32.07.00. Das dort bestehende Planungsrecht wird in der Bilanzierung entsprechend berücksichtigt.

Die Bilanzierung ist in vier Teilflächen gegliedert, um den Ausgleichsbedarf den unterschiedlichen Flächeneigentümern / Eingriffen zuordnen zu können.

Bestand	**Bedeutung für den Naturschutz**	**Größe in m²**	**Versiegelung**	**Ausgleichs-faktor**	**Ausgleichs-bedarf in m²**
(1) Teilbereich Baggersand (WA 2)					
Unversiegelte Fläche	allgemein	2.656	Vollversiegelung	0,5	1.328
Teilversiegelte Fläche	allgemein	-	Vollversiegelung	0,2	_
(2) öffentlichenStraßenverkehrsflächen und der **Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Rad- und Fußweg**					
Unversiegelte Fläche	allgemein	2.132	Vollversiegelung	0,5	1.066
Teilversiegelte Fläche	allgemein	-	Vollversiegelung	0,2	-
(3) Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Parkplätze					
Unversiegelte Fläche	allgemein	8.025	Vollversiegelung	0,5	4.013

Teilversiegelte Fläche	allgemein	-	Vollversiegelung	0,2	-
(4) Teilbereich Fischereihafen (WA 1, SO 1 - SO 3)					
Unversiegelte Fläche	allgemein	584	Vollversiegelung	0,5	292
Teilversiegelte Fläche	allgemein	7.317	Vollversiegelung	0,2	1.463
Summe		**20.714**			**8.162**

Tab. 7: Ausgleichsbedarf für unvermeidbare Beeinträchtigungen des Bodens (Neuversiegelung)

Biotoptypen gemäß Plan Nr. 1		**Verlust in m²**	**Ausgleichs-faktor**	**Ausgleichsbedarf in m²**		
				gesamt	**(3) Parkplatz**	**(2) Straßen-fläche**
Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Parkplätze						
mittelfristig wiederherstellbare Funktionen und Werte						
WFy	Laubholzforst	7.997	2	15.993		-
öffentlichen Straßenverkehrsflächen und der **Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Rad- und Fußweg**						
WFy	Laubholzforst	551	2	1.102		
Gesamt:				**17.095**	*7.997*	*1.102*

Tab. 8.: Ausgleichsbedarf für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Arten- und Lebensgemeinschaften

Ansätze	**Fläche in m²**	**davon Flächen in m² anteilig auf**			
		(1) Teilbereich Baggersand	**(2) öffentliche Straßenverkehrsflächen**	**(3) öffentliche Parkplätze**	**(4) Teilbereich Fischereihafen**
1.Kompensationsansatz Boden	**8.162**	**1.328**	**1.066**	**4.013**	**1.755**
2.Kompensationsansatz Arten- und Lebensgemeinschaften	**17.095**	**-**	**1.102**	**15.993**	**-**
Kompensationsbedarf flächig gesamt	**25.257**	***1.328***	***2.168***	***20.006***	***1.755***

Tab. 9: Gesamt-Ausgleichsbedarf für unvermeidbare Beeinträchtigungen

Neben den betroffenen flächig erfassten Biotopen gehen auch Bäume verloren, die einzeln zu berücksichtigen sind. Die entfallenden Einzelbäume sind in Tabelle 10 aufgelistet.

Unter den Schutz der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck (Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Hansestadt Lübeck vom 18.12.2006) fallen:

- Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm, gemessen in 1,30 m Höhe,
- Bäume in Reihen (mindestens 3) oder Gruppen (mindestens 5) mit einemStammumfang von jeweils mindestens 50 cm, gemessen in 1,30 m Höhe,

- mehrstämmig ausgebildete Bäume mit Stammumfängen von jeweils mindestens 50 cm, gemessen in 1,30 m Höhe,
- Ersatzpflanzungen, die als Ersatzmaßnahme auf Grund des Abschnittes III des Landesnaturschutzgesetzes, auf Grund der Stadtverordnung zum Schutze der Bäume in der Hansestadt Lübeck vom 09.06.1978 oder auf Grund des § 8 dieser Satzung erfolgten, unabhängig vom Stammumfang.

Nach der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck sind Ersatzpflanzungen grundsätzlich mit einheimischen und standortgerechten Bäumen in Baumschulqualität und einem Stammumfang von 12/14 cm vorzunehmen. Sofern das Pflanzen einheimischer Bäume aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht zumutbar ist, können andere, standortgerechte Bäume als Ersatzpflanzung zugelassen werden. Die Anzahl der Ersatzbäume richtet sich nach dem Stammumfang des zu beseitigenden Baumes. Bis 100 cm Stammumfang (gemessen in 1,30 m Höhe) des zu fällenden Baumes ist ein Ersatzbaum mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm zu pflanzen.

Danach ist für jede weitere begonnene 50 cm Stammumfang des zu fällenden Baumes je ein weiterer Ersatzbaum gleicher Qualität vorzusehen (s. Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck).

Baumnr.	**Baumart**		**Stammumfang [cm]**	**Ausgleich**
(4) Teilbereich Fischereihafen (WA 1, SO 1 – SO 3)				
10	Schwarz-Pappel	Populus x canadensis Hybride	420	8
11	Sandbirke	*Betula pendula*	140	2
12	Sandbirke	*Betula pendula*	120	2
14	Gemeine Esche	*Fraxinus excelsior*	60	1
15	Gemeine Esche	*Fraxinus excelsior*	75	1
16	Rot-Buche	*Fagus sylvatica*	120	2
17	Sand-Birke	*Betula pendula*	125	2
18	Sandbirke	*Betula pendula*	75	1
18a	Sand-Birke	*Betula pendula*	40	1
18b	Sand-Birke	*Betula pendula*	40	1
19	Stieleiche	*Quercus robur*	145	2
20	Sandbirke	*Betula pendula*	100	1
21	Sandbirke	*Betula pendula*	160	3
22	Sandbirke	*Betula pendula*	150	2
23	Feldahorn	*Acer campestre*	110	2
24	Amerikanische Roteiche	*Quercus rubra*	80	1
25	Silber-Pappel	*Populus alba*	290	5
26	Feld-Ahorn	*Acer campestre*	85	1
26a	Rot-Buche	*Fagus sylvatica*	40	1
27	Feld-Ahorn	*Acer campestre*	130	2
29	Spitz-Ahorn	*Acer platanoides*	100	1
30	Feldahorn	*Acer campestre*	75	1
32	Silber-Pappel	*Populus alba*	370	7
33	Berg-Ahorn	*Acer pseudoplatanus*	90	1

34	Spitzahorn	*Acer platanoides*	160	3
35	Spitz-Ahorn	*Acer platanoides*	125	2
36	Sandbirke	*Betula pendula*	140	2
37	Feldahorn	*Acer campestre*	120	2
38	Feld-Ahorn	*Acer campestre*	135	2
39	Robinie	*Robinia pseudoacacia*	160	3
40	Robinie	*Robinia pseudoacacia*	230	4
41	Feldahorn	*Acer campestre*	140	2
42	Kreuzdorn	*Rhamnus cathartica*	90	1
42a	Spitzahorn[10]	*Acer platanoides*	25	-
42b	Spitz-Ahorn10	*Acer platanoides*	25	-
			Gesamtausgleichsbedarf	***72***
(2) öffentlichen Straßenverkehrsflächen und der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Rad- und Fußweg				
A	Sandbirke	*Betula pendula*	79	1
B	Sandbirke	*Betula pendula*	94	1
C	Sandbirke	*Betula pendula*	79	1
F	Sandbirke	*Betula pendula*	57	1
G	Sandbirke	*Betula pendula*	110	2
H	Sandbirke	*Betula pendula*	110	2
I	Sandbirke	*Betula pendula*	110	2
J	Sandbirke	*Betula pendula*	94	1
K	Sandbirke	*Betula pendula*	110	2
L	Sandbirke10	*Betula pendula*	63	-
			Gesamtausgleichsbedarf	***13***
(3) Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Parkplätze				
D	Sandbirke	*Betula pendula*	126	2
E	Sandbirke	*Betula pendula*	41	1
			Gesamtausgleichsbedarf	***3***
			Gesamtausgleichsbedarf Teilbereiche	**88**

Tab.10 Einzelbäume, Verlust und Ausgleichsbedarf

Gemäß den Vorgaben der Baumschutzsetzung der Hansestadt Lübeck wurde ein Ausgleichsbedarf für den Verlust von Bäumen ermittelt. Demzufolge sind zur Kompensation 88 Ersatzbäume mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm erforderlich.

7.4.3 Waldumwandlung, Flächenbedarf und Waldersatz

Die Gehölzflächen nördlich der Travemünder Landstraße und im Bereich des „Dreieckswäldchen“ sind als Waldflächen nach LWaldG eingestuft.

[10] Baum ist nicht nach Baumschutzsatzung geschützt, da der Stammumfang < 80 cm.

Für die Umwandlung der vorhandenen Waldflächen mit einer Größe von 8.548 m² ist auf Grund des LWaldG und in Abstimmung mit der Unteren Forstbehördeein Waldausgleich zu leisten (vgl. Tabelle 9). Der Wald ist im Verhältnis 1:2 auszugleichen.

Gemäß § 10 LWaldG Schleswig-Holstein ist für die Waldumwandlung eine Genehmigung von der unteren Forstbehörde erforderlich und ist rechtzeitig vor Baubeginn zu beantragen. Diese Genehmigung bedarf nach § 11 des LNatSchG das Einvernehmen der zuständigen Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck.

Der Waldausgleich im Verhältnis 1:2 ergibt sich in diesem Fall aus der naturschutzfachlichen Bilanzierung. Die Maßnahmen zur Entwicklung einer neuen Waldfläche von insgesamt 17.095 m² (1,71 ha) sind unter Kap. 7.4.4 beschrieben dargestellt.

Flurstück[11]	Biotoptyp	Ausgleich im Verhältnis	Fläche in m²	Kompensations-bedarf in m²
78/9	WFy	1:2	7.997	15.993
83/103	WFy	1:2	551	1.102
Gesamtsumme:			**8.548**	**17.095**

Tab. 11 Ausgleichsbedarf nach LWaldG

7.4.4 Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen

Im Bebauungsplan wird für den Bereich der Allgemeinen Wohngebiete eine Dachbegrünung festgesetzt. Dazu sind im Plangebiet die Dachflächen von Gebäuden und Gebäudeteilen mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB). Dabei ergibt sich die für die Kompensation anrechenbare Fläche der Dachbegrünung aus der Gebäudefläche (Baugrenze) innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete.

Diese Gebäudefläche wird von der Fläche der darunterliegenden Tiefgarage abgezogen. Die verbleibende Fläche wird zu 50% zur Dachbegrünung hinzugerechnet, sodass sich die Gesamtfläche der Dachbegrünung aus der Gebäudefläche und der „Restfläche“ der Tiefgarage ergibt. Nach Baurechtserlass ist eine Dachbegrünung zu 50% anrechenbar. Allerdings sollte die Ermäßigung nicht mehr als die Hälfte des ermittelten Flächenbedarfs betragen. Der ermittelte Flächenbedarf für den Ausgleich von Beeinträchtigungen des Bodens beträgt insgesamt 8.162 m². Die Hälfte davon sind 4.081 m². Daraus ergibt sicheine Gesamtfläche an Dachbegrünung von 9.841 m² von der 4.081 m² als Kompensationsfläche anrechenbar sind. In Tabelle 12 sind die Maßnahmen sowie die anrechenbaren Kompensationsflächen für die beiden Teilbereiche Baggersand und Fischereihafen dargestellt.

[11] *Gemeinde Hansestadt Lübeck, Gemarkung Travemünde, Flur 6*

Maßnahme	Fläche [m²]	Anrechen-barkeits-faktor	Anrechenbare Kompensationsfläche [m²]		
			Gesamt-fläche	(1) Teilbereich Baggersand	(4) Teilbereich Fischereihafen
Dachbegrünung	19.682	0,5	9.841	1.328	1.755
Anrechenbare Fläche nach Baurechtserlass			*4.081*	*664*	*878*

Tab. 12: Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Bebauungsplanbereiches

Der Ersatz für die Einzelgehölze kann zum Teil innerhalb des B-Plangeltungsbereiches erbracht werden. Im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist die Pflanzung von ca. 20[12] Ersatzbäumen innerhalb der Gartenflächen in dem Allgemeinen Wohngebiet WA 2 vorgesehen (vgl. B-Plan Festsetzung). Hinzu kommen neun mittelkronige Laubbäume[13], die gemäß Festsetzung des B-Plans in den Innenhöfen des Allgemeinen Wohngebietes WA 1 zu pflanzen sind. Daraus ergeben sich insgesamt 29 Bäume, die innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplanes ausgeglichen werden können.

Kompensationsmaßnahmen auf externen Flächen

Im Südwesten der Hansestadt Lübeck, im Bereich Niendorf-Moorgarten ist eine größere zusammenhängende Maßnahme geplant. In diesen Maßnahmen ist eine Ersatzaufforstung im Umfang von 1,71 ha, eine Gehölzentwicklung und Sukzession mit Bäumen im Umfang von 0,84 ha vorgesehen.

Die aus der Ermittlung des Ausgleichsbedarfes für den Verlust von Einzelgehölzen verbleibenden 59 Bäume werden ebenfalls auf der externen Kompensationsfläche in Lübeck Niendorf-Moorgarten erbracht.

7.4.5 Zuordnung der Kompensationsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebiets

Die Maßnahmen außerhalb des Plangeltungsbereiches dienen der Minderung von Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds sowie der Kompensation unvermeidbarer erheblicher Beeinträchtigungen. Die Maßnahmen werden anteilig nach der Schwere der zu erwartenden Beeinträchtigungen den Baugrundstücken gemäß Tabelle 13 zugeordnet.

Ansätze	Kompensationsbedarf		Lage der Fläche	Beschreibung der Maßnahme	anrechenbarer Kompensationsumfang
	in m²	in ha			in m²
Biotope					
(3) öffentliche Parkplätze					
Wald	15.993	1,6	Lübeck-Moorgarten	Ersatzaufforstung	Anteilig 15.993

[12] Es ist von einer Gartenfläche in den Wohngebieten von ca. 6.000 m² auszugehen. Bei der Festsetzung 1 Laubbaum/ 300 m² Gartenfläche ergibt sich eine Gesamtanzahl von Bäumen von 20.

[13] In den Innenhöfen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 sind pro Hof mindestens 3 mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

(2) öffentliche Straßenverkehrsflächen					
Wald	1.102	0,11	Lübeck-Moorgarten	Ersatzaufforstung	Anteilig 1.102
Für die anderen Teilbereiche ist keine Kompensation erforderlich.					
Boden					
1) Teilbereich Baggersand					
Neuversiegelung	1.328	0,13	Innerhalb des B-Plangeltungsbereiches	Dachbegrünung innerhalb des Teilbereiches Nord (WA 2)	Anteilig 664
			Lübeck-Moorgarten	Entwicklung von Gehölzen	Anteilig 664
(2) öffentliche Straßenverkehrsflächen					
Neuversiegelung	1.066	0,11	Lübeck-Moorgarten	Entwicklung von Gehölzen	Anteilig 1.066
3) öffentliche Parkplätze					
Neuversiegelung	4.013	0,40	Lübeck-Moorgarten	Entwicklung von Gehölzen	Anteilig 4.013
(4) Teilbereich Fischereihafen					
Neuversiegelung	1.755	0,18	Innerhalb des B-Plangeltungsbereiches	Dachbegrünung innerhalb des Teilbereiches Fischereihafen (WA 1, SO 2+3)	Anteilig 878
			Lübeck-Moorgarten	Entwicklung von Gehölzen	Anteilig 878
Summe	***25.257***	***2,53***			

Tab. 13: Übersicht und Zuordnung der Kompensationsmaßnahme

7.4.6 Beschreibung der Maßnahmen

Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen für die mit der Entwicklung des Gebietes verbundenen Eingriffe können nur zum Teil im Geltungsbereich erbracht werden. Der weitere flächenhafte Kompensationsbedarf für die Neuversiegelung, den Verlust von Waldflächen, flächigen Gehölzbeständen und Einzelbäumen sowie artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen muss somit auf Flächen außerhalb des Geltungsbereichs erfolgen. Dieser wird auf einer von der Unteren Naturschutzbehörde benannten Fläche im Bereich Niendorf-Moorgarten umgesetzt. Durch Bebauungsplanfestsetzungen werden die auf den externen Ausgleichsflächen durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen dem Vorhaben „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ zugeordnet.

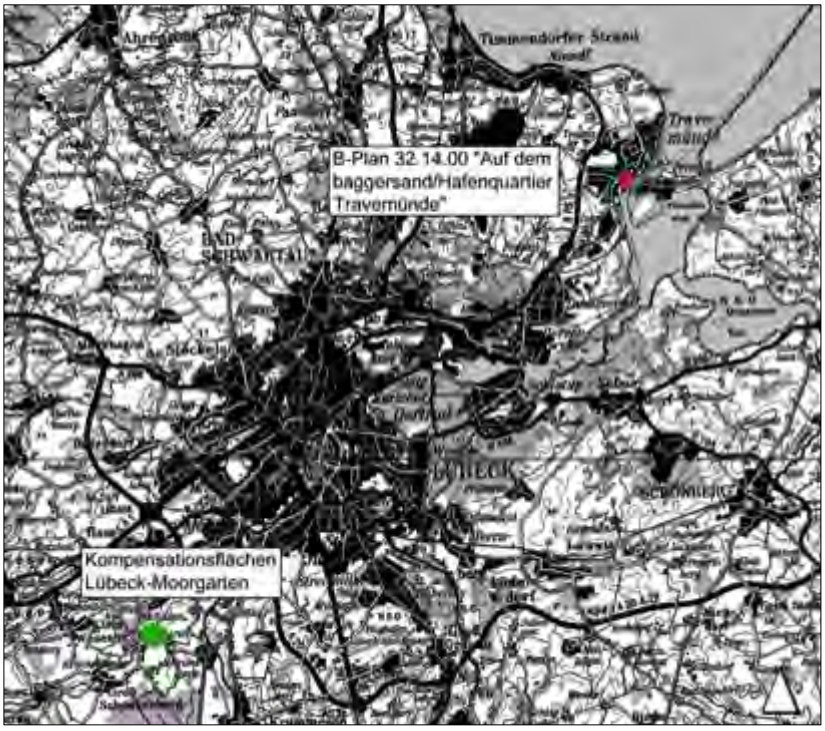


Abb. 15 :Lage der Kompensationsflächen *(M 1:200.000)*

Abb. 16: Kompensationsfläche „Neue Koppel“ südlich der Wesenberger Straße *(ohne Maßstab)*

Artenschutzrechtlich begründete Maßnahmen

Vermeidungsmaßnahmen

- Bauzeitenregelung: Die Rodung von Bäumen, Gehölzen und der Abriss von Gebäuden muss außerhalb der Aktivitätszeit der Fledermäuse und der Brutzeit der Vögel in der Zeit vom 1.12. bis 28.2. eines Jahres erfolgen.

- Baum Nr. 19, 24 & 25 (vgl. Abb. 6) sind nach gegenwärtigem Planungsstand abgängig und besitzen eine Winterquartiereignung für Fledermäuse. Diese sind vor der geplanten Fällung durch eine winterliche Besatzkontrolle im oben genannten Zeitraum zu überprüfen (Endoskopie). Anmerkung: Die winterliche Besatzkontrolle sollte durch eine fachkundige Person erfolgen.

- Die Sanierung des Hochhauses hat händisch und nicht mit schweren Baumaschinen zu erfolgen

Nicht vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Das Hochhaus soll im Zuge der Neugestaltung des Hafengeländes saniert werden. Da für das Gebäude Hinweise auf eine Ganzjahresnutzung durch Zwergfledermäuse vorliegen, sind in diesem speziellen Fall spezifische Ausgleichsmaßnahmen bzw. Vorgehensweisen notwendig. Es sind zwei Varianten möglich bzw. denkbar, die im Folgenden beschrieben werden sollen:

Fledermäuse

- *Variante 1*: Es können die gemäß LBV-SH (2011) vorgegeben Abrisszeiträume für Gebäude und Bauwerke berücksichtigt werden. Für Pipistrellus-Arten sind das die Zeiträume 15.03.-30.04. und 15.08.-30.09., in denen das Gebäude saniert werden könnte, ohne das mögliche Beeinträchtigungen für Fledermäuse zu Grunde gelegt werden können. Während dieser Zeiträume ist allerdings das Brutvorkommen von Vögeln zu beachten.

- *Variante 2*: Da das Gebäude allerdings saniert und nicht abgerissen werden soll, sind die oben genannten Zeiträume relativ kurz bzw. begrenzt. Die Umsetzung einer vollständigen Sanierung innerhalb der Zeiträume wird als nicht realistisch angesehen. Daher sollten nach Möglichkeit im Vorwege im Juni eines Jahres während der Wochenstubenzeit mindestens eine (besser zwei) Ausflugkontrollen durchgeführt werden, um einen konkreten Nachweis eines noch bestehenden Zwergfledermausquartiers im Gebäude zu erbringen und dieses nach Möglichkeit exakt zu lokalisieren. Hierzu sind zwei Personen am Boden und zwei Person auf dem Dach/Balkon des Gebäudes erforderlich. Sollten keine Ausflüge von Fledermäusen beobachtet werden, kann problemlos mit der Sanierung ab Mitte/Ende Juli eines Jahres nach der Hauptwochenstubenzeit begonnen werden. Werden während des Rückbaus der Verkleidung wider Erwarten tagsüber Fledermäuse gefunden, sollten diese hängen gelassen werden. Der Rückbau ist an der Stelle zu stoppen. Da das Quartier nun hell und somit für Fledermäuse unbrauchbar geworden ist, werden die Tiere i.d.R. das Quartier nicht weiter nutzen (dies bedingt natürlich den Fortgang des vorsichtigen, händischen Rückbaus). Geht durch die Sanierung ein Ganzjahresquartier bzw. Wochenstube der Zwergfledermaus verloren, ist in dem neu sanierten Gebäude oder in einem benachbarten Neubau eine Installation von Ausweichquartieren mit einer Ganzjahreseignung notwendig. Dies kann mit einem gewissen „time-lag“ toleriert werden, d.h. dass die Ausweichquartiere innerhalb von 1-2 Jahren hergerichtet sein sollten. Für eine solche Maßnahme eignen sich die Ganzjahres-Einbauquartiere „Typ 1WI“ (dieser Kastentyp wird in das Mauerwerk integriert und ist trotzdem selbstreinigend) oder „Typ 1WQ“ der Fa. Schwegler. Für den Verlust eines Ganzjahres-Quartiers (Wochenstube/Winterquartier) wird ein Ausgleich im Verhältnis 1:5 gefordert (vgl. LBV-SH 2011).

Brutvögel

- Brutvögel der Gehölze: Es besteht artenschutzrechtlich zusätzlich zu den Aufwertungsmaßnahmen im Pangebiet ein externer Ausgleichsbedarf von ca. 2,3 ha, auf denen ein strukturreicher Wald mit Lichtungen zu entwickeln ist.
- Für Haussperling und Hausrotschwanz sind an den neuen Gebäuden Ersatznistmöglichkeiten zu schaffen. Es sind in geeigneter Lage mind. 2 x (3+5+4) Halbhöhlenkästen anzubringen bzw. Nischen baulicherseits unter Dachvorsprüngen u.ä. vorzusehen. Diese können auch der Bachstelze dienen.
- Für den Turmfalken ist an dem sanierten Bürogebäude ein Turmfalkenkasten anzubringen.
- Im Betrachtungsraum sind 4 künstliche Nisthilfen für Rauchschwalben anzubringen.

<u>CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen)</u>

- Nach gegenwärtigem Planungsstand gehen Höhlenbäume mit einer allgemeinen Quartierfunktion (Tages-, Wochen- und Winterquartiereignung) für Fledermäuse verloren. Davon besitzen vier Bäume eine Wochenstubeneignung (Baum Nr. 17, 19, 24 & 25, vgl. Abb. 6) und davon drei Bäume sogar eine Winterquartiereignung (Baum Nr. 19, 24 & 25). Gemäß LBV-SH (2011) ist der Verlust einer nachgewiesenen Wochenstube bzw. eines Winterquartiers oberirdisch im Verhältnis 1:5 auszugleichen (betrifft Pipistrellus-Arten und den Großen Abendsegler). Aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse und der Tatsache, dass es sich um potenzielle Höhlenbäume handelt, sollte ein Ausgleich im Verhältnis 1:1 als ausreichend erachtet werden. Dementsprechend sind folgende Kasteninstallationen als Ausgleichsmaßnahme vor Beginn der Fällungen/Bauarbeiten notwendig: 1. Ortsnahe Installation von drei Fledermaus-Großraumhöhlen „Typ 1FW“ (Sommer- und Winterquartier für den Großen Abendsegler) in Kombination mit drei Vogelkasten „Typ 1B“, 2. ortsnahe Installation von vier Großraum-Wochenstubenhöhlen „Typ 2FS“ (zur Koloniebildung von Kleinstfledermäusen, Pipstrellus-Arten) in Kombination mit vier Vogelkästen des „Typs 1B“.

  Anmerkung: 1. Pro ausgewählten Baum/Hangplatz sind ein Fledermaus- und ein Vogelkasten in Kombination zu installieren. Insgesamt sind sieben Hangplätze notwendig. Diese sollten in einiger Entfernung zueinander liegen, um eine Clusterbildung zu vermeiden und auch um den jeweiligen Arten ausreichend Raum zu bieten. Es wird empfohlen, die Installation von einem fachkundigen Biologenbüro durchführen zu lassen. Die oben beschriebenen Kastentypen bietet die Fa. Schwegler an (nähere Information hierzu finden sich unter www.schwegler-natur.de (Schwegler Vogel- und Naturschutzprodukte GmbH, Heinkelstr. 35 in 73614 Schorndorf, Tel.: 07181-977450, info@schwegler-natur.de), 2. Al-le oben genannten Kästen sind nicht wartungsfrei. Das bedeutet, dass die Kästen regelmäßig gereinigt werden sollten, damit die volle Funktionsfähigkeit garantiert wird. Auch die Reinigung/Wartung sollte von einer fachkundigen Person durchgeführt werden.

7.5 Beschreibung der verwendeten Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken

7.5.1 Methodik

Die erheblichen Umweltauswirkungen werden unter Berücksichtigung der Bedeutung und Empfindlichkeit der Schutzgüter und unter Berücksichtigung von Festsetzungen beurteilt, die zur Vermeidung bzw. Minimierung von Umweltauswirkungen getroffen werden (siehe im Detail in Kap.7.4). Berücksichtigt werden auch vorhandene Vorbelastungen.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die Umweltprüfung geht über den Geltungsbereich der FNP-Änderung und des Bebauungsplanes hinaus und ergibt sich aus den zu erwartenden Vorhabenwirkungen. So bleiben z.B. Beeinträchtigungen des Bodens weitgehend auf die eigentlichen Plangebiete beschränkt, visuelle Auswirkungen auf das Landschaftsbild gehen über die Plangebiete hinaus. Weitere Kriterien für die Abgrenzung sind naturräumliche Gegebenheiten, Relief, Nutzungsstruktur und Raumkanten. Innerhalb des Untersuchungsraumes werden alle Schutzgüter flächendeckend in der erforderlichen Schärfe erfasst, bewertet und im Hinblick auf die zu erwartenden Umweltauswirkungen untersucht.

Bei der Bedeutung wird i.d.R. zwischen „allgemeiner“ und „besonderer“ Bedeutung unterschieden. Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden, soweit mit Auswirkungen zu rechnen ist, drei Stufen unterschieden: geringe, mittlere und hohe Intensität. Die sich aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ergebenden Erfordernisse werden auf Grundlage des Baurechtserlasses ermittelt.

7.5.2 Schwierigkeiten und Kenntnislücken

Wesentliche, entscheidungsrelevante Unterlagen und Auswirkungen wurden nach den aktuell gültigen Standards ermittelt und bewertet

Innerhalb der entscheidungsrelevanten Kriterien im vorliegenden Umweltbericht sind folgende Kenntnislücken und Schwierigkeiten aufzulisten:

- Lokalklimadaten liegen für den Untersuchungsraum nicht vor. Die Bedeutung und Funktion des Klimas im Untersuchungsraum erfolgte über die Interpretation von Regionalklimadaten in Verbindung mit topographischen Strukturen.
- Die Wirkungszusammenhänge zwischen den Schutzgütern (Wechselwirkungen) können aufgrund fehlender, wissenschaftlich fundierter Grundlagenermittlung nur generalisierend ermittelt und dargestellt werden. Die Auswirkungsverlagerungen und Sekundärauswirkungen zwischen und innerhalb verschiedener Schutzgüter sind in ihrer addierenden, potenzierenden aber auch vermindernden oder aufhebenden Wirkung nur vom Grundsatz her und nicht qualitativ oder in Größenordnungen ermittelbar.

7.6 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Die Überwachung der erheblichen unvorhergesehenen nachteiligen Umweltauswirkungen infolge der Realisierung des B-Planes erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung, z.B. nach Wasserhaushalts-, Bundesimmissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundesbodenschutz- (Altlasten) und Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung).

Für die außerhalb des Planungsgebietes befindlichen Kompensationsmaßnahmen ist der Unteren Naturschutzbehörde die Fertigstellung anzuzeigen und anschließend nach 5 Jahren ein Protokoll über den Entwicklungszustand vorzulegen. Es ist zu prüfen ob die artenschutzrechtlichen Ersatzmaßnahmen ihre Aufgabe erfüllen.

Eine Erfolgskontrolle, ob die ökologische Kompensationsmaßnahme die vorgesehene Zielrichtung auch tatsächlich erreicht und somit ein Vollausgleich entsteht, muss in diesem Fall nicht gesondert überprüft werden, da Ökokonten bei Abbuchung sowieso durch die untere Naturschutzbehörde überprüft werden müssen.

In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck sind folgende Maßnahmen vorgesehen

- Kontrolle des Schutzes wertvoller Bereiche und Gehölzstrukturen während der Bauphase;
- Stichprobenhafte Überprüfung der zum Erhalt festgesetzten Gehölze, der anzupflanzenden Eingrünungen sowie der Dach- und Tiefgaragenbegrünung.

Bei der Herstellung der Dachbegrünungen, Tiefgaragenbegrünungen und den artenschutzrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. dem Aufhängen von Fledermauskästen handelt es sich um Herstellungs- bzw. Funktionskontrollen durch hierfür qualifizierte Fachleute.

Die Fertigstellungspflege (i.d.R. drei Jahre) ist im Zuge der Baumaßnahme selber zu kontrollieren. Für die weitere Erfolgskontrolle wird zunächst ein Abstand von etwa zwei Jahren, später dann fünf Jahren als sinnvoll angesehen, um die zeitliche Entwicklung/ Qualität und die Auswirkungen der Pflegemaßnahmen beurteilen zu können. Falls Defizite festgestellt werden, könnten im Umfeld ggf. zusätzliche Ersatzmaßnahmen erwogen werden.

7.7 Quellen und Literaturverzeichnis zum Umweltbericht

BIOPLAN (2012): Masterplan Fischereihafen Travemünde, Hansestadt Lübeck. Faunistische Potenzialanalyse. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten. Stand: Februar 2012.

BIOPLAN (2015): Zusammenfassung der faunistischen Fachgutachten 2012 bis 2014. Fledermäuse, Brutvögel. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten. Stand: August 2015.

Gassner, E., Winkelbrandt, A., Bernotat, D. (2010): UVP und Strategische Umwelt-prüfung, Rechtliche und fachliche Anleitung für die Umweltprüfung, 5. Auflage

Hansestadt Lübeck (2008): Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck.

Hansestadt Lübeck (2010): Landschaftsplanerische Entwicklungskonzept vom 25.03.2010.

Hansestadt Lübeck (2013): Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck mit Stand 20.12.2013

Kühlert/ter Balk (2004): Aktualisierung der Biotoptypenkartierung zum B-Plan Nr. 32.07.00 der Hansestadt Lübeck –Fischereihafen / Baggersand in Travemünde. –Unveröff. Gutachten i.A. der Hansestadt Lübeck.

Lutz (2015): FFH-Verträglichkeitsstudie für das EG-Vogelschutzgebiet DE-2031-401 „Traveförde“ und das FFH-Gebiet DE – 2030-392 „Traveförde und angrenzende Flächen“. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten. Stand 11.11.2015.

Sachverständigen Ring Dipl. Ing. H.-U. Mücke GmbH (2009): Zusammenfassende Gefährdungsabschätzung. Standort: Auf dem Baggersand 15, 23570 Lübeck-Travemünde. Gutachten Nr.: 0905 100.1, Stand: 29.04.2009.

Sachverständigen Ring Dipl. Ing. H.-U. Mücke GmbH (2014a): Historische Erkundung. Gutachten Nr. 1405 134. Standort: Lübeck-Travemünde „Auf dem Baggersand / Dreieckswäldchen“. Stand 19.05.2014.

Sachverständigen Ring Dipl. Ing. H.-U. Mücke GmbH (2014b): Orientierende Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung. Gutachten Nr. 1409 123.1. Standort: Lübeck-Travemünde „Auf dem Baggersand“. Stand 12.08.2014.

Sachverständigen Ring Dipl. Ing. H.-U. Mücke GmbH (2014c): Baugrunderkundung und Gründungsempfehlung. Gutachten Nr. 1409 123.2. Standort: Lübeck-Travemünde „Auf dem Baggersand“. Stand 12.08.2014.

TGP-Landschaftsarchitekten (2015): Masterplan Fischereihafen Lübeck – Travemünde. Landschaftsplanerische Stellungnahme. Stand 09.03.2015.

8. Erforderliche Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes

8.1 Bodenordnende Maßnahmen

Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind keine bodenordnenden Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

8.2 Städtebauliche Verträge

Die für die Umsetzung der Planung erforderlichen Maßnahmen sollen unmittelbar durch den Vorhabenträger selbst oder auf dessen Kosten durchgeführt werden. Zur Regelung der bei der Durchführung der Maßnahmen bzw. bezüglich der Kostenübernahme zu vereinbarenden Modalitäten wird die Hansestadt Lübeck vor dem Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan folgende städtebauliche Verträge nach § 11 BauGB mit dem jeweiligen Entwickler abschließen:

- Städtebaulichen Vertrag
- Erschließungsvertrag
- Vertrag über Ausgleichsmaßnahmen

9. Finanzielle Auswirkungen

Durch den Verkauf der städtischen Liegenschaft Baggersand ist mit entsprechenden Einnahmen zu rechnen. Die Kaufverhandlungen werden zz. parallel zu den Bauleitplanverfahren geführt.

Für die geplanten Straßenneu- und –umbaumaßnahmen, die Erstellung der Parkplatzanlage und die Neugestaltung der Hafenzone werden Investitionsmittel sowie Unterhaltungskosten erforderlich. Von der Hansestadt Lübeck durchzuführende Baumaßnahmen erfordern eine Mittelbereitstellung und –freigabe durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck.

Der Hansestadt Lübeck entstehen auf Dauer die Kosten der Unterhaltung der öffentlichen Erschließungsanlagen.

Nach Realisierung der Baumaßnahmen werden dauerhaft Einnahmen durch Kurabgaben, Steuern, Ausgaben der Gäste in den Ferienwohnungen und damit wirtschaftliche Effekte sowohl für die örtliche Gastronomie als auch für kulturelle Einrichtungen erwartet.

Die durch die geplante Bebauung auf dem Baggersand entfallenden Parkplätze werden ersetzt. Die Einnahmen aus den öffentlich bewirtschafteten Parkplätzen werden somit weiter erzielt.

10. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

10.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Am 29. Juni 2006 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Aufstellung des Bebauungsplans 32.14.00 beschlossen.

Zum Aufstellungsbeschluss hatten die städtischen Bereiche keine Bedenken, nur folgende Anmerkungen: Seitens des Bereichs Wirtschaft und Liegenschaften wurde angemerkt, dass die vorhandenen Wirtschaftsbetriebe bezüglich Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt werden dürfen. Darüber hinaus wurde auf Eigentums- und Pachtverhältnisse hingewiesen. Der Bereich Naturschutz regte an, dass die Entwicklung von Grünflächen innerhalb und am Rande des Plangebietes berücksichtigt werden sollte. Darüber hinaus wurde angemerkt, dass die Erfassung von Brutvögeln und Fledermäuse aktualisiert und auf das gesamte Plangebiet ausgeweitet werden muss. Eine FFH-Voruntersuchung und die Prüfung des Entwurfes hinsichtlich stadtökologischer Optimierung wurden empfohlen. Von der Unteren Bodenschutzbehörde wurde der Hinweis vorgebracht, dass der Untersuchungsumfang für die Gutachten zu den Altlasten im Rahmen der Behördenbeteiligung bestimmt wird. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck wiesen auf vorhandene Entwässerungsleitungen und das Denkmalschutzamt wies auf die vorhandene Erhaltungssatzung für die Gebäude Auf dem Baggersand 2-26 hin.

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen wurden bereits weitgehend berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen.

Planungsanzeige gemäß § 11 Abs. 1 LaPlaG und landesplanerische Stellungnahme

Der Abteilung Landesplanung in der Staatskanzlei des Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein wurde dir Planung mit Schreiben vom 04.12.2015 gemäß § 11. Abs. 1 des Landesplanungsgesetz angezeigt.

Mit Schreiben vom 29.02.2016 hat die Landesplanungsbehörde mitgeteilt, dass gegen die Aufstellung des Bebauungsplans 32.14.00 und gegen die zugehörige 113. Änderung des Flächennutzungsplans keine Bedenken bestehen. Insbesondere stehen Ziele der Raumordnung den mit der Bauleitplanung für das Plangebiet Auf dem Baggersand / Hafenquartier verfolgten Planungsabsichten nicht entgegen.

Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren

Da der Bebauungsplan 32.14.00 zu großen Teilen nicht aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt werden kann, ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes für

Teilbereiche erforderlich. Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB (2012)

Die Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 06.08. bis einschließlich 17.08.2012 durch Aushang in Räumen der Bauverwaltung sowie in einer am 08.08.2012 in der Bauverwaltung durchgeführten Erörterungsveranstaltung über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet. Während der Aushangszeit sowie in der Erörterungsveranstaltung bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

In der Erörterungsveranstaltung sowie in einer eingegangenen Stellungnahme wurden überwiegend die Befürchtung nach dem Verlust der einzigartigen Fischereihafenatmosphäre und der dort vorhandenen Nutzungen geäußert. Daneben wurden Befürchtungen zu erhöhten Verkehrsbelastung und Verkehrsproblemen, zu Parkplatznot sowie zu einer Mehrbelastung an Immissionen geäußert. Darüber hinaus wurden Fragen nach der Höhe der baulichen Anlagen, nach Anzahl und Art der Wohnungen gestellt und in diesem Zusammenhang die Befürchtung geäußert, dass die Wohnungen nicht für die Zielgruppe junge Familien geeignet seien, sondern eher für Top-Verdiener.

Neben den vorgebrachten Bedenken und Anregungen wurde sich erkundigt, ob eine Standortverlagerung für das Haus der Jugend, die Feuerwehr und die Kleingärten geplant sei. Daneben wurden Fragen zum Planungsanlass und zur Priorisierung der Planung in Bezug auf andere Projekte in Travemünde, zum Investitionsvolumen und zu den der Kosten für die StadtLübeck sowie zur Vergabe der Grundstücke gestellt.

Erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB (2016)

Seit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahr 2012 wurde das Konzept überarbeitet und konkretisiert. Aufgrund des großen zeitlichen Abstandes und der neueren Planungen wurde eine erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit im Januar 2016 bzw. im Februar durchgeführt. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung wurde in Form von zwei Informationsveranstaltungen am 14.01.2016 und am 18.02.2016 sowie durch Aushang der Unterlagen vom 11.01.2016 bis einschließlich 22.01.2016 durchgeführt. Während der Aushangszeit sowie in der Bürgerveranstaltung bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

In der Bürgerversammlung sowie in den eingegangenen Stellungnahmen wurden wie bereits in der Beteiligung im Jahr 2012 die Befürchtung nach dem Verlust der einzigartigen Fischereihafenatmosphäre und der dort vorhandenen Nutzungen geäußert. Daneben wurden Befürchtungen zu erhöhten Verkehrsbelastung und Verkehrsproblemen sowie Belastungen aus dem Schiffsverkehr, zu Parkplatznot sowie zu einer Mehrbelastung an Immissionen geäußert. Weiterhin wurden die Massivität der Bebauung und die Gebäudehöhe kritisiert und Bedenken zu Leerstandsproblematiken und Befürchtungen zur Verödung des Quartiers geäußert. Mehrfach wurde kritisiert, dass die Belange der Fischer nicht ausreichend berücksichtigt werden. Es wurden Bedenken zu den Steganlagen und Bootsliegeplätzen geäußert. Darüber hinaus wurden Fragen nach Anzahl und Art der Wohnungen, sowie nach sozialgefördertem Wohnraum, gestellt.

Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen mehrerer Bürger wurde die Höhe des südwestlichen Gebäudes am Fischereihafen von sechs auf fünf Geschosse reduziert.

Kinder- und Jugendlichenbeteiligung

Eine über die Mitwirkung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO ist nicht erforderlich, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Bauleitplanung nicht im besonderen Maße berührt werden.

Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die potenziell von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 27.11.2015 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 04.01.2016 aufgefordert. Die vorgebrachten Anregungen wurden geprüft und in die weitere Planung eingestellt. Es haben sich folgende Änderungen nach der frühzeitigen Beteiligung ergeben:

- Größe und Abstand der (Fisch)Verkaufsstände auf der Hafenzone wurden angepasst
- Die Erschließung des Bereichs Baggersand erfolgt künftig über eine mit GFL Rechten zu belastende Fläche. Die Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich ist durch eine Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung für Fuß- und Radfahrer gesichert.
- Verbreiterung der Mischverkehrsfläche (GFL) Auf dem Baggersand von 4,0 m auf 4,5 m
- Reduzierung des südwestlichen Gebäudes am Fischereihafen von sechs auf fünf Geschosse
- Anpassung der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung, Ergänzung des Kapitels Monitoring
- Es wurde ein weiteres Leitungsrecht für die Verlegung des verrohrten Gewässers der Moorbek (Bestandteil einer Kanalisation) festgesetzt, da eine Verlagerung in die bisher geplante Leitungstrasse nur dann möglich ist, wenn das bestehende Streugutlager verlagert wird.
- Zur Einleitung des Niederschlagswasser in die Trave wurde ein Leitungsrecht zugunsten privater Anlieger im Bereich der öffentlichen Hafenzone festgesetzt.
- Es wurde eine zusätzliche Regelung für die Außenbeleuchtung hinsichtlich insektenfreundlichen Leuchtmittel mit geringstmöglich Störwirkung getroffen.
- Es wurde eine bedingte Festsetzung gem. § 9 Abs. 2 für die straßenbegleitende Bebauung entlang der Travemünder Landstraße und die südöstlich angrenzende Bebauung sowie den Gebäuderiegel im östlichen Bereich des Fischereihafens aus Schallschutzgründen getroffen.
- In der Planzeichnungen des Bebauungsplanes wurde das signifikante Hochwasserrisikogebiet als nachrichtliche Übernahme aufgenommen und es wurden entsprechende Hinweise aufgenommen
- Die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes Schleswig-Holstein hinsichtlich archäologischer Bodenfunde wurden in der Begründung ergänzt.
- Die Belange des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck werden unter IV. Hinweise, Punkt E im Wesentlichen um die erforderliche Genehmigung von Leuchtreklamen ergänzt.
- In der Planzeichnung wurden die Altlasten(verdachts-)flächen gekennzeichnet und ein entsprechender Hinweis formuliert.

- Die Begründung wurde um das Kapitel Notwasserwege ergänzt.
- Die Begründung wurde um die Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen ergänzt.
- Der Umweltbericht wurde um die ruhigen Achsen „Rönnau und Moorbek“ ergänzt.
- Die Begründungen und der Umweltbericht wurden um den Lärmaktionsplan ergänzt.
- Die Begründungen und der Umweltbericht wurden um das Landschaftsplanerische Entwicklungskonzept ergänzt.
- Der Bebauungsplan wurde um die Nebenzeichnung III zu fällende Bäume ergänzt.

10.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 16. März 2015 (GVOBl. S. 96)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474, 1536)
- Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 13.07.2011 (GVOBl. S. 225)

10.3 Fachgutachten und umweltbezogene Informationen

Zum Bebauungsplan 32.14.00 wurden folgende Gutachten erstellt:

- Masterplan Fischereihafen Travemünde, Hansestadt Lübeck. Faunistische Potenzialanalyse. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten, BIOPLAN – Biologie und Planung,Schellhorn, Februar 2012.
- Aktualisierung der Biotoptypenkartierung zum B-Plan Nr. 32.07.00 der Hansestadt Lübeck –Fischereihafen / Baggersand in Travemünde. –Unveröff. Gutachten i.A. der Hansestadt Lübeck, KÜHLERT/TER BALK (2004):
- Zusammenfassende Gefährdungsabschätzung – Auf dem Baggersand (Auf dem Baggersand 15), Gutachten Nr. 1405134, Gutachten Nr.: 0905 100.1, Sachverständigen Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH, Hamburg, 04.06.2009.
- Historische Erkundung – Lübeck-Travemünde „Auf dem Baggersand/ Dreieckswäldchen“ Gutachten Nr. 1405 134, Sachverständigen Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH, Hamburg, 14.07.2014.

- Zusammenfassung der faunistischen Fachgutachten 2012 bis 2014. Fledermäuse, Brutvögel. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten, BIOPLAN - Biologie und Planung, Schellhorn, August 2015.
- Orientierende Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung – Auf dem Baggersand Parkplatz Baggersand, Waldflächen, Gutachten Nr. 1409 123.1, Sachverständigen Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH, Hamburg, 07.10.2014.
- Baugrunderkundung und Gründungsempfehlung – Auf dem Baggersand, Gutachten Nr. 1409 123.2, Sachverständigen Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH, Hamburg, 20.10.2014.
- FFH-Verträglichkeitsstudie für das EG-Vogelschutzgebiet DE-2031-401 „Traveförde“ und das FFH-Gebiet DE – 2030-392 „Traveförde und angrenzende Flächen“. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten. Karsten Lutz , Hamburg Stand 11.11.2015.
- Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ der Hansestadt Lübeck, LAiRMConsult, Bargteheide, 16.11.2015.
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ der Hansestadt Lübeck, LAiRMConsult, Bargteheide, 17.11.2015.
- Verkehrstechnische Untersuchung, Bebauungsplan 32.14.00 „Auf dem Baggersand/ Hafenquartier“ der Hansestadt Lübeck, Masuch + Olbrisch Ingenieure für das Bauwesen mbH, April 2016.

Lübeck, den 22.04.2016

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, 5.610.2 / Bi

in Zusammenarbeit mit dem Büro

Evers und Küssner, Stadtplaner
Ferdinand-Beit-Straße 7 b, 20099 Hamburg

Anlage 1: Städtebauliches Konzept, Büro petersen pörksen partner, Lübeck, 04/2016.

Anlage 2: Ansicht der Bebauung von der Wasserkante, Büro petersen pörksen partner, Lübeck, 04/2016.

Anlage 3: Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept der Hansestadt Lübeck, hier: Lübecker Sortimentsliste, 04/2011.

Anlage 4: Bestandsplan mit Biotoptypen und Bäumen, TGP, Lübeck, 04/2016.

Anlage 1 zur Begründung des Bebauungsplans 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier
Städtebauliches Konzept, Stand 21.04.2016

petersen pörksen partner architekten + stadtplaner | bda

Originalmaßstab 1:1000, verkleinert auf A3

Anlage 2 zur Begründung des Bebauungsplans 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier
Ansicht von der Wasserkante, 21.04.2016

petersen pörksen partner architekten + stadtplaner I bda

ohne Maßstab

Anlage 3 zur Begründung des Bebauungsplans 32.14.00
- Auf dem Baggersand / Hafenquartier -
Sortimentsliste des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzepts,
Stand April 2011

Teil A Lübecker Sortimentsliste

Zentrenrelevante Sortimente

- Bekleidung (Damen, Herren, Kinder, Baby)
- Wäsche, Strümpfe, sonst. Bekleidung
- Schuhe
- Lederwaren, Kürschnerwaren (inkl. Pelze, Taschen, Koffer, Schulranzen)
- Sportartikel (inkl. Sportschuhe und Sportbekleidung)
- Bücher
- Schreibwaren (Fachhandel)
- Spielwaren (inkl. Hobbybedarf, Basteln)
- Musikinstrumente
- Hausrat
- Glas/Porzellan/Keramik, Geschenkartikel
- Foto, Film
- Optik
- Unterhaltungselektronik (Braune Ware: TV, Video, HiFi, Ton-, Datenträger)
- Elektroartikel (Elektrokleingeräte, Haushaltsgeräte)
- Großelektro (Weiße Ware: Waschmaschinen etc.)
- Beleuchtung
- Computer, Telekommunikation
- Uhren und Schmuck
- Heimtextilien, Kurzwaren, Handarbeitsbedarf, Teppiche (Stapelware)
- Kunstgegenstände (inkl. Bilderrahmen, Klein-Antiquitäten)
- Fahrräder (inkl. Zubehör)
- Sanitätswaren (Sanitätshäuser)

Nahversorgungsrelevante Sortimente

- Lebensmittel (inkl. Getränke, Reformwaren, Bio-Artikel)
- Drogerieartikel/Körperpflege, Reinigungsmittel, Parfümerieartikel/Friseurartikel
- Pharmazeutische Artikel/Arzneimittel
- Schnittblumen
- Zeitungen/Zeitschriften (Kiosksortiment, Supermärkte)

Nichtzentrenrelevante Sortimente

- Möbel (inkl. Matratzen)
- Antiquitäten (Möbel)
- Sportgroßgeräte
- Bodenbeläge (inkl. Teppichrollen, Laminat)
- Farben, Lacke
- Tapeten
- Baustoffe, Baumarktartikel, Installationsmaterial
- Campingartikel (Zelte, Campingmöbel, ohne Bekleidung, Schuhe, Geschirr, Sportartikel)
- Sanitärwaren
- Werkzeuge, Eisenwaren
- Kfz-Zubehör
- Büromaschinen (inkl. Büroeinrichtung)
- Zoobedarf (inkl. Tiere, Tiernahrung, Heimtierbedarf)
- Gartenbedarf (inkl. Pflanzen, Pflanzgefäße)
- Babybedarf (Kinderwagen, Kindermöbel, Kindersitze, ohne Babybekleidung)

Anlage 4 zur Begründung des Bebauungsplans 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier
Bestand Biotope, Stand 11.04.2016

Nr.	Baum	dt. Name	Stamm-umfang [cm]
1	Betula pendula	Sandbirke	95
2	Betula pendula	Sandbirke	70
3	Betula pendula	Sandbirke	180
4	Acer campestre	Feldahorn	120
5	Acer campestre	Feldahorn	120
6	Betula pendula	Sandbirke	220
7	Acer campestre	Feldahorn	140
8	Betula pendula	Sandbirke	210
9	Acer campestre	Feldahorn	150
11	Betula pendula	Sandbirke	140
12	Betula pendula	Sandbirke	120
14	Fraxinus excelsior	Gemeine Esche	60
15	Fraxinus excelsior	Gemeine Esche	75
16	Fagus sylvatica	Rotbuche	120
17	Betula pendula	Sandbirke	125
18	Betula pendula	Sandbirke	75
18a	Betula pendula	Sandbirke	40
18b	Betula pendula	Sandbirke	40
19	Quercus robur	Stieleiche	145
20	Betula pendula	Sandbirke	100
21	Betula pendula	Sandbirke	160
22	Betula pendula	Sandbirke	150
23	Acer campestre	Feldahorn	110
24	Quercus rubra	Amerikanische Roteiche	80
25	Populus alba	Silberpappel	290
26	Acer campestre	Feldahorn	85
26a	Fagus sylvatica	Rotbuche	40
27	Acer campestre	Feldahorn	130
29	Acer platanoides	Spitzahorn	100
30	Acer campestre	Feldahorn	75
32	Populus alba	Silberpappel	370
33	Acer pseudoplatanus	Bergahorn	90
34	Acer platanoides	Spitzahorn	160
35	Acer platanoides	Spitzahorn	125
36	Betula pendula	Sandbirke	140
37	Acer campestre	Feldahorn	120
38	Acer campestre	Feldahorn	135
39	Robinia pseudoacacia	Robinie	160
40	Robinia pseudoacacia	Robinie	230
41	Acer campestre	Feldahorn	140
42	Rhamnus cathartica	Kreuzdorn	90
42a	Acer platanoides	Spitzahorn	25
42b	Chaenomeles spec.	Zierquitte	25

Nr.	Baum	dt. Name	Stamm-umfang [cm]
A	Betula pendula	Sandbirke	79
B	Betula pendula	Sandbirke	94
C	Betula pendula	Sandbirke	79
D	Betula pendula	Sandbirke	126
E	Betula pendula	Sandbirke	41
F	Betula pendula	Sandbirke	57
G	Betula pendula	Sandbirke	110
H	Betula pendula	Sandbirke	110
I	Betula pendula	Sandbirke	110
J	Betula pendula	Sandbirke	94
K	Betula pendula	Sandbirke	110
L	Betula pendula	Sandbirke	63

Zeichenerklärung

Wälder und Forste auf frischen bis trockenen Standorten
- WFy Laubholzforst

Feldgehölze und Baumbestände
- HB Gebüsch
- HE Einzelbäume
- HR Baumreihen
- Einzelbaum mit Bezeichnung

Trockenrasen
- TRa Sonstige Sand-Magerrasen

Siedlungsbiotope
- SBy Sonstige Wohnbebauung
- SKa Anleger (schwimmend oder auf Pfeilern)
- SIg Gewerbegebiete
- SVg Straßenbegleitgrün
- SVs Vollversiegelte Straßenverkehrsfläche
- SVt Teilversiegelte Straßenverkehrsfläche (Parkplatz mit Ziergehölzen)

Schutzgebiete und -objekte
- nach § 21 LNatSchG i.V.m. § 30 BNatSchG geschütztes Biotop

Sonstiges/ Planung
- Grenze des Geltungsbereiches - B-Plan 32.14.00
- Einzelbaum entfällt

Änderung / Verteiler	Datum Änderung	Anz.	Datum Verteiler

B-Plan Nr. 32.14.00
"Auf dem Baggersand/ Hafenquartier"

Bestand - Biotope

Auftraggeber: GEV in der Frank-Gruppe

o.M.

Projekt-Nr.: 1326 Blatt - Gr.: 59,4 x 84,1 Plan-Nr. **1**

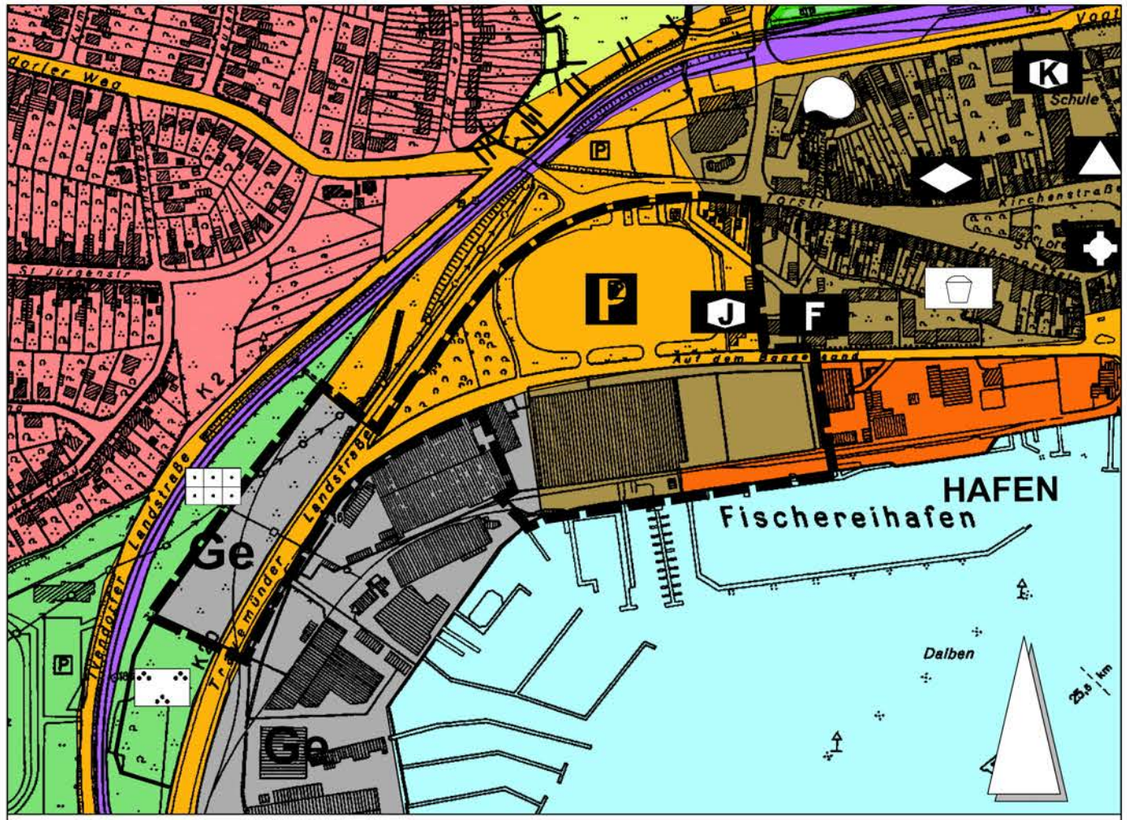
0 10 20 30 40m

	Datum	Name
bearbeitet	Apr 2016	Auld
gezeichnet	Nov 2015	Auld
geprüft		

Lübeck, den 11.04.2016

TGP
Träger Gondesen Partner
Landschaftsarchitekten BDLA
An der Untertrave 17
23552 Lübeck
Fon 0451 79982-0
Fax 0451 79982-22
info@tgp-le.de

Originalmaßstab 1:10000, verkleinert auf A3



M. 1 : 5000

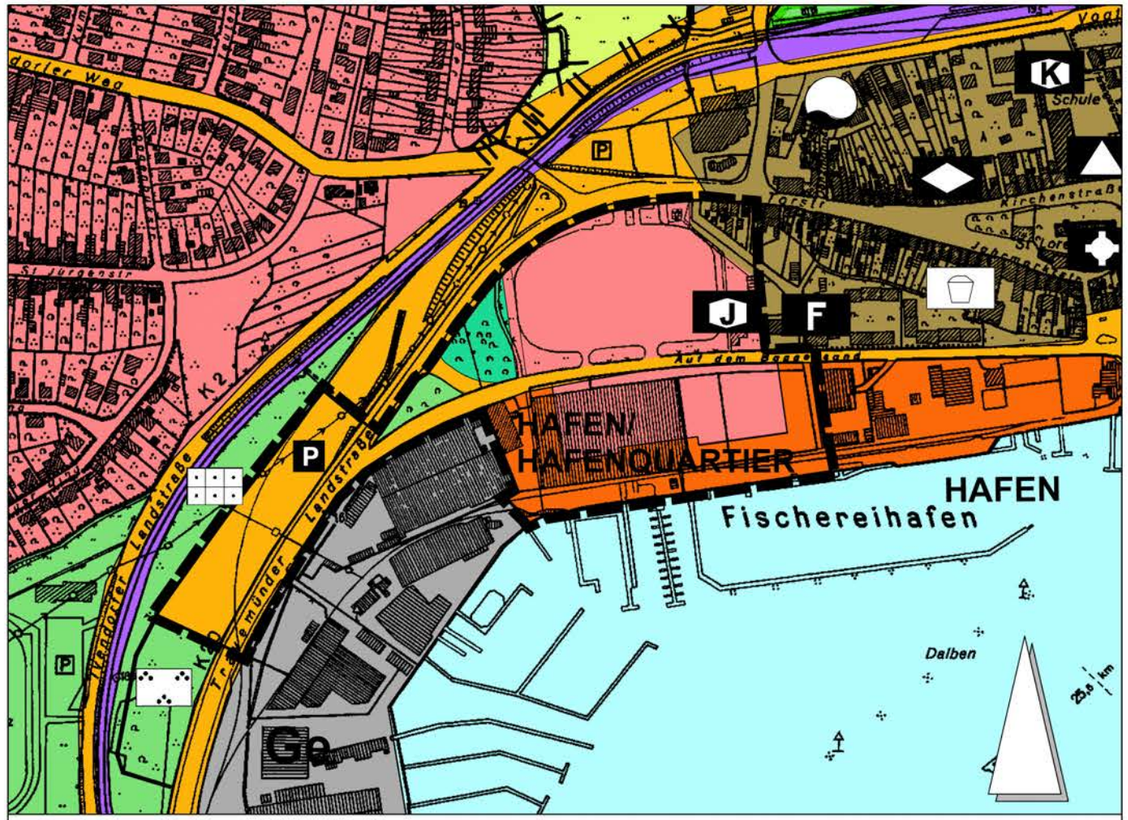
AUSSCHNITT AUS DEM GELTENDEN FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DER HANSESTADT LÜBECK

FÜR DEN TEILBEREICH: "AUF DEM BAGGERSAND / HAFENQUARTIER"

ZEICHENERKLÄRUNG:

- Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
- Sonderbaufläche nach Art der Zweckbestimmung (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO)
- Gemischte Baufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO)
- Gewerbliche Bauflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
- Grünfläche (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)
- Parkanlage
- Dauerkleingarten
- Wasserflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO)
- Verkehrsflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO)
- P — Ruhender Verkehr
- Bahnanlagen
- J — Jugendheim
- F — Feuerwehr
- Grenze des Geltungsbereichs der 113. Flächennutzungsplanänderung

Hansestadt Lübeck - Der Bürgermeister - Fachbereich 5 - Planen und Bauen - Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung



M. 1 : 5000

113. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES DER HANSESTADT LÜBECK

FÜR DEN TEILBEREICH: "AUF DEM BAGGERSAND / HAFENQUARTIER"

Entwurf zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB, Stand 22.04.2016

ZEICHENERKLÄRUNG:

- Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
- Sonderbaufläche nach Art der Zweckbestimmung (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO)
- Gemischte Baufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO)
- Gewerbliche Bauflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)
- Grünfläche (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)
- Parkanlage
- Dauerkleingarten
- Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB)
- Wasserflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO)
- Verkehrsflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO)
- P — Ruhender Verkehr
- Bahnanlagen
- J — Jugendheim
- F — Feuerwehr
- Grenze des Geltungsbereichs der 113. Flächennutzungsplanänderung

Hansestadt Lübeck - Der Bürgermeister - Fachbereich 5 - Planen und Bauen - Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung

Anlage 8

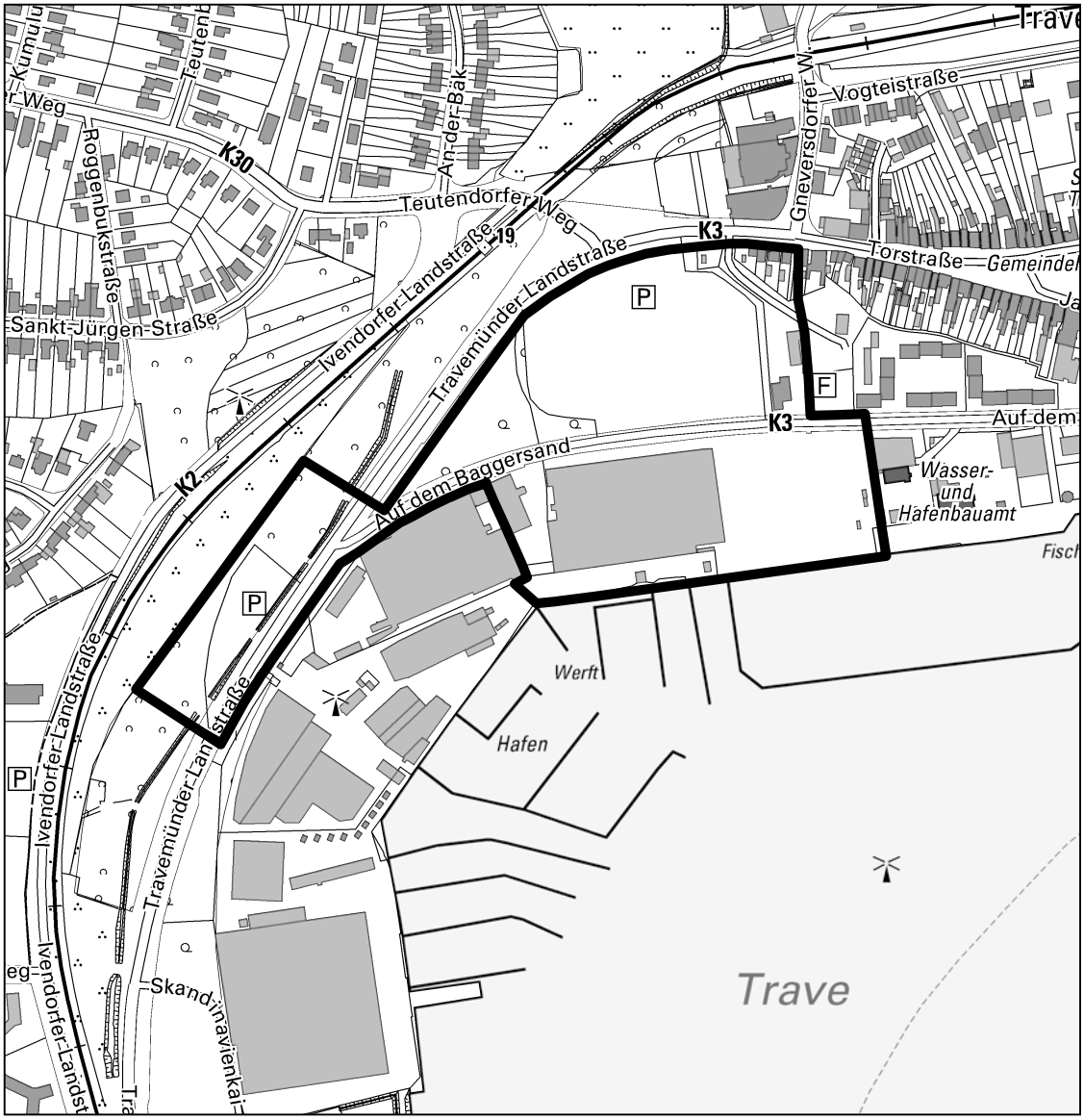
BEGRÜNDUNG

zur

113. Änderung des Flächennutzungsplanes
- Auf dem Baggersand/ Hafenquartier -

Entwurf zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

Fassung vom 22.04.2016



Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung und Bauordnung

in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Evers und Küssner, Hamburg

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 4
1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes 4
1.2 Anlass und Erfordernis der Änderung des Flächennutzungsplanes, Standortfrage 4

2. Ausgangssituation 7
2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung 7
2.2 Natur und Umwelt 9
2.3 Erschließung 12

3. Übergeordnete Planungen 12
3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung 12
3.2 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck 13
3.3 Landschaftsplanerische Erholungskonzept der Hansestadt Lübeck (LEK 2010) 14
3.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010) 14
3.5 Stadtteilentwicklungskonzept Travemünde 2025 (STEK TVM 2025) 15
3.6 Masterplan Fischereihafen 15
3.7 Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck 16

4. Ziele und Zwecke der Planung 16

5. Inhalt der Planung 17
5.1 Darstellungen der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes 17
5.2 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen 20

6. Umweltbericht 21
6.1 Vorbemerkung 21
6.1.1 Anlass und Aufgabenstellung 21
6.1.2 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung 21
6.1.3 Standort und Untersuchungsraum 22
6.1.4 Rechtliche und planerische Vorgaben des Umweltschutzes 22
6.2 Bestand, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 27
6.2.1 Schutzgut Mensch 27
6.2.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt 28
6.2.3 Schutzgut Boden 41
6.2.4 Schutzgut Wasser 44
6.2.5 Schutzgüter Klima und Luft 48
6.2.6 Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild 49
6.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter 51
6.2.8 Wechselwirkungen 52
6.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung 53
6.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen 54

6.4.1 Vermeidung und Verringerung 54
6.4.2 Zusammenfassende naturschutzrechtliche Eingriffsbewertung und Bilanzierung 55
6.4.3 Waldumwandlung, Flächenbedarf und Waldersatz 58
6.4.4 Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen 59
6.4.5 Zuordnung der Kompensationsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebiets 60
6.4.6 Beschreibung der Maßnahmen 61
6.5 Beschreibung der verwendeten Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken 65
6.5.1 Methodik 65
6.5.2 Schwierigkeiten und Kenntnislücken 65
6.6 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring) 65
6.7 Quellen und Literaturverzeichnis zum Umweltbericht 66

7. Prüfung von Planungsalternativen 67

8. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten 68
8.1 Verfahrensübersicht 68
8.2 Rechtsgrundlagen 70
8.3 Vorhandene Fachgutachten und umweltbezogene Informationen 70

Anhang:

Anlage 1: Bestandsplan mit Biotoptypen und Bäumen, TGP, Lübeck, 04/2016

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes liegt im Stadtteil Travemünde (Stadtbezirk Alt-Travemünde / Rönnau), westlich / südwestlich der Travemünder Altstadt und nordöstlich des Fährhafens Skandinavienkai an der Trave bzw. dem Fischereihafen.

Begrenzt wird das ca. 7,4 ha große Plangebiet

- im Nordwesten durch die Kleingartenanlage „Siechenbucht“
- im Norden durch die Travemünder Landstraße und die Torstraße
- im Osten durch das Flurstück 190/1, die Flächen der Freiwilligen Feuerwehr sowie die Grundstücke Auf dem Baggersand 9-13
- im Süden durch die Trave, die Grundstücke Auf dem Baggersand 17 sowie Travemünder Landstraße 302 und 304 und
- im Westen durch die Grundstücke Auf dem Baggersand 17 und Travemünder Landstraße 304.

Die Abgrenzung des Plangebietes bleibt im Nordosten und Osten hinter den Grenzen des Aufstellungsbeschlusses vom 04.06.2012 zurück, da für den seinerzeit noch in den Geltungsbereich einbezogenen Nahversorgungsmarktes im Bereich Gneversdorfer Weg / Torstraße, den Standort der Freiwilligen Feuerwehr, die Wohnbebauung Auf dem Baggersand 2-26 sowie den Bereich zwischen Priwall-Fährvorplatz und Fischereihafen zur Zeit kein bauleitplanerischer Regelungsbedarf besteht. Dafür werden nunmehr weitere Flächen zwischen Kleingartenanlage und Travemünder Landstraße sowie weitere Teile des Grundstückes Auf dem Baggersand 17 (Verwaltungsgebäude Trave-Docks), in den Geltungsbereich einbezogen, da sich für diese Flächen eine andere Zielvorstellung ergeben hat und Regelungsbedarf besteht. Der Geltungsbereich der 113. Änderung des Flächennutzungsplan bezieht zudem die Grundstücke Torstraße 55, 57, 59 und 61 der Altstadtrandbebauung mit ein, um hier bestandsorientiert eine Anpassung der Darstellung im FNP vorzunehmen.

1.2 Anlass und Erfordernis der Änderung des Flächennutzungsplanes, Standortfrage

Der Wohnungs- und Immobilienmarkt befindet sich in Deutschland in einer strukturellen Anpassungskrise, von der einzelne Regionen und sachliche Teilmärkte unterschiedlich betroffen sind. In regionaler Hinsicht gibt es ein starkes Gefälle zwischen den neuen und den alten Bundesländern, wirtschaftlich prosperierenden und konjunkturell schwächeren Regionen, zwischen Kernstädten und Umland sowie innerhalb der Städte zwischen Stadtteilen und Wohnquartieren mit unterschiedlichen sozialen Rängen.

Aber auch in sachlicher Hinsicht differenzieren sich die Wohnungsteilmärkte immer weiter aus. Dies hängt wesentlich damit zusammen, dass sich die Struktur der Wohnungsnachfrage erheblich gewandelt hat. In den letzten Jahren haben sich aufgrund des demografischen und des gesellschaftlichen Wandels (Stichwort „Wertewandel“) immer kleinere Zielgruppen mit speziellen Anforderungen an das Gut „Wohnen“ herauskristallisiert. Auch die Beschaffenheit bzw. das Ambiente der Wohnumgebung – des unmittelbaren Wohnquartiers und des Stadtteils – spielen eine immer größere Rolle.

Für die Städte und Gemeinden ergeben sich aus der demographischen Entwicklung und der sich daraus ableitenden Wohnungsmarktentwicklung zwar Risiken, aber auch Chancen. Die Hansestadt Lübeck hat die demographischen Veränderungen zum Anlass genommen, sich

im Rahmen eines Wohnbaulandkonzeptes ein Bild über die Stärken und Schwächen des Wohnungsmarktes in Travemünde zu verschaffen und hieraus abgeleitet die Wohnbaulandentwicklung in Travemünde positiv zu steuern. Hierzu wurde das InWIS – Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung an der Ruhr-Universität Bochum - Forschung & Beratung GmbH beauftragt, ein „Wohnbaulandkonzept Travemünde“ (2010) zu erarbeiten.

Travemünde ist bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts ein hoch attraktiver Wohnstandort. Im Vergleich zu vielen Seebädern hat das Wohnen in Travemünde immer eine eigenständige Bedeutung gehabt. Travemünde steht aufgrund seiner hohen Standortqualitäten für „Gesundes Wohnen“: Wohnen im Grünen mit reizvoller Wasserlage an der Ostsee und Travemündung mit vielseitigen Freizeitmöglichkeiten und dem gesundheitsfördernden Seeklima, dem maritimen Flair sowie seinen herausragenden Erholungspotenzialen.

Das Gutachten charakterisiert Travemünde als einen „Zuzugsort“. Dies hat dazu beigetragen, dass die Bevölkerung im Stadtteil noch viele Jahre angewachsen ist, während das übrige Stadtgebiet bereits Einwohnerverluste zu verzeichnen hatte. Gleichzeitig ist Travemünde durch eine hohe Überalterung und durch kaufkraftstarke Bevölkerungsgruppen gekennzeichnet, gleichwohl auch zahlreiche Familien mit Kindern und auch mittlere und untere Einkommensgruppen dort wohnen.

Bis zum Jahr 2020 wird die Bevölkerungszahl in Travemünde stagnieren. Neben St. Jürgen ist Travemünde jedoch der einzige Stadtteil in Lübeck, der nicht von Schrumpfung betroffen sein wird. Da sich die Haushalte in Travemünde im Zuge des demographischen Wandels noch verkleinern werden, wächst ihre Zahl in den kommenden 10 Jahren um 2,5 % bzw. knapp 200 Haushalte an. Auch in der Haushaltsentwicklung nimmt das Ostseebad zusammen mit St. Jürgen eine Sonderstellung als Stadtteil mit einer wachsenden Wohnungsnachfrage ein. Berücksichtigt man zusätzlich zu der Haushaltszunahme noch den Ersatzbedarf für zukünftige Wohnungsabgänge durch Abriss von Wohngebäuden und Wohnungszusammenlegungen, wird in Travemünde bis Ende 2020 ein zusätzlicher Wohnungsbedarf in Höhe von rd. 350 Wohnungen entstehen.

Diese Größenordnung ist als Mindestanforderungen für den zukünftigen Wohnungsneubau zu betrachten, um die vorhandene Wohnbevölkerung mit angemessenem Wohnraum zu versorgen. Denn in Travemünde besteht ein Druck am Wohnungsmarkt, auf dem Einheimische mit Zuzüglern um vorhandene Wohnungen konkurrieren.

Das gegenwärtige Wohnbauflächenpotenzial in Baulücken und Bebauungsplangebieten sowie die durch zukünftige Gebäudeabrisse entstehenden Bauflächen reichen nicht aus, um den prognostizierten Wohnungsbedarf zu decken. Die Erweiterung des Wohnungsangebotes durch Neubau könnte den Zuzug nach Travemünde noch stärker befördern und würde Travemünder Bürgern erleichtern eine neue Wohnung zu finden bzw. Wohnungseigentum zu bilden.

Im Wohnbaulandkonzept 2007 und seiner Weiterentwicklung sind mehrere mögliche Neubauflächen genannt worden, die seitens der Stadtverwaltung der Hansestadt mittel- bis langfristig, auch über das Jahr 2020 hinaus, in einen Abwägungsprozess einbezogen werden. Es handelt sich um die Flächen

- Baggersand,
- Neue Teutendorfer Siedlung,
- Howingsbrook,
- Rönnauer Weg.

Für jede der insgesamt vier Flächen wurden eine Wohnstandortbewertung und eine Bestimmung der Zielgruppen für den jeweiligen Standort vorgenommen. Für die Fläche Baggersand wurde folgende flächenspezifischen Charakteristika herausgearbeitet:

„Bei der Fläche „Baggersand-Fischereihafen“ handelt es sich um das im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) benannte Leuchtturmprojekt der Stadtentwicklung, das durch die besondere räumliche Verknüpfung von Freizeit-, maritimen und Wohnnutzungen ein Alleinstellungsmerkmal schaffen und überregionale Ausstrahlwirkung haben wird. Es handelt sich hierbei um eine Fläche, die vielfältige Entwicklungspotenziale besitzt, die „geborgen“ und zur Entfaltung gebracht werden können. Bereits derzeit weist der Standort eine besonders gute infrastrukturelle Ausstattung auf. Die Besonderheit des Standortes, seine Wasserlage, aber auch seine zentrale Wohnlage, wird in Verknüpfung mit den zu schaffenden städtebaulichen Qualitäten ein sehr breites Spektrum an Zielgruppen ansprechen, vornehmlich mittlere bis höhere Kaufkraftgruppen, mit einem Schwerpunkt auf Singles und Paare ohne Kind, aber auch für Familien, die gerne urban wohnen. Die Fläche ist besonders für den Bau von Eigentumswohnungen sowie von Stadthäusern als „andere Form des Eigenheims“ und für die Entwicklung von Wohnformen für das Alter geeignet. Für die Entwicklung der Fläche „Baggersand“ kann uneingeschränkt eine Empfehlung ausgesprochen werden, weil der Standort vielfältige Potenziale besitzt und einen außerordentlichen Beitrag zur Stadtteilentwicklung und auch zur touristischen bzw. wohnlichen Entwicklung Lübecks leisten kann. Dies setzt aber voraus, dass das zurzeit diskutierte und auch als Entwurf vorliegende Gesamtkonzept für diesen Bereich in seiner Gänze umgesetzt wird. Anderweitig müsste die überaus gute Bewertung der Fläche als Wohnstandort zurückgezogen werden. Es darf an dieser Stelle nicht vergessen werden, dass hier - zu Recht - ein hoher Anspruch in der Gesamtentwicklung des „Baggersand-Fischereihafens“ gesetzt wird, den es auch tatsächlich umzusetzen gilt, um die besonderen Qualitäten und Entwicklungschancen des Standortes zur Geltung kommen zu lassen.“

Hieraus abgeleitet wurde der Bereich „Fischereihafen / Baggersand“ im Stadtteilentwicklungskonzept Travemünde 2025 (2012) als ein großflächiger Entwicklungsraum benannt und Entwicklungsperspektiven / Planungsziele sowie geplante Maßnahmen für die Themen Hochbau, Freiraum und Verkehr aufgezeigt.

Basierend auf den oben genannten Gutachten und Untersuchungen wurde die Entwicklung für den Bereich Fischereihafen / Baggersand angestoßen und ein Masterplan für den Gesamtbereich erarbeitet (2013). Auf Kapitel 3 wird verwiesen.

Der Bereich zwischen Altstadt und Skandinavienkai wurde entlang der Trave landseitig lange Zeit hauptsächlich von der Hafen- und Schifffahrtsbranche genutzt. In diesem Bereich ist bereits seit einiger Zeit ein Entwicklungsprozess und eine Umstrukturierung von Hafen- und Schiffbaugewerbe hin zu einer Nutzung mit touristischem Hafen- und Freizeitgewerbe zu beobachten. Westlich angrenzend an den Priwall-Fährvorplatz entstanden in den letzten zehn Jahren insbesondere gastronomische Einrichtungen aber auch neue Wohnungen unter Berücksichtigung der gewerblich-maritimen Nutzungen (Fischereihafen, landseitige Fischereiaktivitäten, Fischverwertung) sowie der touristischen Nutzungen.

Zielvorstellung für den Bereich Fischereihafen / Baggersand ist es, nicht nur dem Wohnungsbedarf aus dem Wohnungsbaulandkonzept Rechnung zu tragen, sondern auch den maritimen Bestand aufzuwerten und zudem Ferienwohnungen, gastronomische, gewerbliche, kulturelle und dienstleistungsbezogene Angebote sowie attraktive Aufenthaltsqualitäten am Wasser zu schaffen. Die vorhandenen milieubildenden Nutzungen (Fischereihafen, Werften,

Bootsreparatur) sowie der besondere Charakter und die authentische Atmosphäre sollen ausdrücklich Berücksichtigung finden.

Vom Stadtgrundriss her eignen sich die zwischenzeitlich unternutzten Flächen im Bereich Fischereihafen / Baggersand vorrangig für die weitere Siedlungsentwicklung in Travemünde. Das Plangebiet setzt die heutige Altstadtrandbebauung im Bereich Baggersand fort und führt den bereits in den letzten Jahren eingeleiteten Umstrukturierungsprozess im Bereich Fischereihafen weiter. Die Erschließung der Flächen ist gesichert. Für die Entwicklung dieser Flächen in städtebaulich integrierter Lage sprechen zudem die verkehrsgünstige Lage und die gute infrastrukturelle Ausstattung.

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung, der Stärkung des Innenbereiches und der Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich sowie der weiteren Attraktivierung und Qualifizierung des Fischereihafens und der Stärkung Travemündes als Tourismus-, Wohn- und Arbeitsstandort wird der Entwicklung/Neugestaltung des Quartiers eine wichtigere Rolle zugesprochen, als dem Erhalt der bisherigen Nutzungen an dieser Stelle. Standort und Flächendarstellung resultieren aus den o.g. Zielen und Rahmenbedingungen. In der Abwägung der betroffenen Belange auf Ebene des Flächennutzungsplans entscheidet sich die Hansestadt Lübeck somit für die Überplanung der Flächen.

Der Grundsatzbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes ist im Juni 2012 durch den Bauausschuss der Hansestadt Lübeck gefasst worden. Ein Planungserfordernis im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB ist gegeben, um das siedlungs-strukturell günstig gelegene Plangebiet gemäß den städtischen Zielsetzungen zu entwickeln. Die FNP-Änderung soll parallel zum Bebauungsplan 32.14.00 – Auf dem Baggersand / Hafenquartier durchgeführt werden.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Der mittelalterliche Uferverlauf der Trave folgte der heutigen Travemünder Landstraße bis zur Kreuzung mit dem Gneversdorfer Weg. Die Grundstücke am Traveufer gehörten den Fischern, die ihre Gärten als Netzwiese und Lagerplatz nutzten. Das Traveufer bildete in diesem Bereich den historischen Fischereihafen, erst mit dem Hafenausbauplan des Lübecker Oberbaudirektors Rehder 1909 erhielt das Ufer seine heutige Form. Durch die Vertiefung der Fahrrinne Richtung Lübeck wurde Sand ausgebaggert, der die Aufschüttung des jetzigen Geländes bis zur Hafenkante ermöglichte. Es wurden neue Industrieanlagen angesiedelt und damit ein leistungsfähiger Umschlagplatz ausgebaut. Durch die allgemeine Werftenkrise und den Rückgang des Fischereiaufkommens setzte nach dem ersten Aufschwung in der Nachkriegszeit eine Umstrukturierung ein, die zu einer teilweisen Umnutzung der Flächen hin zu einer touristischen Hafennutzung führte.

Das Plangebiet bildet den Übergang vom intensiv genutzten Skandinavienkai zu Fischereihafen und Altstadt, die sich zu einem Anziehungspunkt für Touristen entwickelt haben.

<u>Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Bestand)</u>

Innerhalb des Plangebietes

Im nördlichen Bereich des Plangebietes befindet sich zwischen der Straße Auf dem Baggersand und der Travemünder Landstraße der Großparkplatz Baggersand. Der öffentliche, bewirtschaftete Parkplatz ist aktuell in einen Bereich für Pkw (ca. 400 Parkplätze) und einen Bereich für Busse (ca. 15 Parkplätze) aufgeteilt. Diese Parkplatzanlage ist unter anderem für

die durch die Travemünder Altstadt und die Fährverbindung in Richtung Priwall erzeugten, ruhenden Verkehre vorgesehen. Der Baggersand stellt sich als großflächig versiegelte Fläche dar. Östlich liegen die Grundstücke Torstraße 55, 57, 59 und 61 der Travemünder Altstadtrandbebauung, ein Bauhof / Streugutlager sowie das Haus der Jugend noch innerhalb des Plangebietes. Das Gebäude der Freiwilligen Feuerwehr schließt sich weiter östlich an den Geltungsbereich an. Westlich folgen Wald- bzw. Gehölzflächen.

Zwischen der Straße Auf dem Baggersand und der vorhandenen öffentlichen Hafenzone befinden sich ein privater Wohnmobil- und Pkw-Stellplatz sowie untergenutzte Gewerbehallen die tlw. als Winterlager für Boote genutzt werden. Westlich angrenzend befinden sich ein untergenutztes, mehrstöckiges Verwaltungsgebäude (Gewerbepark Travedocks).

Im Süden verläuft entlang der Trave eine öffentliche Hafenzone, die derzeit am Steg des Yachthafens der angrenzenden Werft im Westen des Plangebietes endet. Innerhalb des öffentlichen Hafengebiets befinden sich in Containern die Lagerflächen für die Fischer und die Fischverkaufsstände. An der Böschungskante sind Bootsliegeplätze der Fischer vorhanden.

Außerhalb des Plangebietes

Zwischen der Travemünder Landstraße und der Bahntrasse befinden sich Kleingärten. Weiter südlich entlang der Travemünder Landstraße liegen die Zufahrt zum Skandinavienkai sowie der Zugang zur Bahn-Haltestelle Lübeck-Travemünde Skandinavienkai.

Östlich des Baggersandes schließt sich das Gelände der Freiwilligen Feuerwehr sowie Wohnbebauung (zweigeschossige Zeilengebäude mit steilem Satteldach) an. Nördlich hiervon befindet sich entlang der Torstraße die Travemünder Altstadtrandbebauung, i.W. eingeschossige historische Gebäude mit ausgebauten Dachgeschossen auf schmalen, tiefen Grundstücken mit gemischter Nutzung.

Der Hafenzone vorgelagert sind intensiv genutzte Wasserflächen mit Stegen für u.a. Sportboote, Fischereiboote, kleinere See- und Binnenschiffe, Fahrgastschiffe und der Slipanlage im Übergangsbereich zum Priwallfährvorplatz. In Teilbereichen liegen an der Kaikante auch die Fischereischiffe mit Frischfischverkauf direkt vom Kutter.

An den Bereich des Fischereihafens grenzen im Westen eine private Werft mit Yachthafen sowie ein weiterer Yachthafen mit angeschlossenem Yachtservice an. Östlich der Hafenzone befinden sich der Betriebs- und Lagerhof der Lübeck Port Authority (LPA) und ein Maschinenbaubetrieb. Weiter östlich folgen die Fischverwertung Lübecker Bucht (Erzeugergemeinschaft) sowie Gastronomiebetriebe.

Östlich des Plangebietes befinden sich angrenzend an die Hafenzone der Betriebs- und Lagerhof der Lübeck Port Authority (LPA) und ein Maschinenbaubetrieb. Weiter östlich folgen die Fischverwertung Lübecker Bucht (Erzeugergemeinschaft) sowie Gastronomiebetriebe.

Die Nutzungsstärken im Gebiet Fischereihafen liegen einerseits in den Betrieben der Yacht- und Sportbootnutzung, der Werftbetriebe und der milieuprägenden Fischereinutzungen. Darüber hinaus haben sich neben den vorhandenen gewerblich maritimen Nutzungen verstärkt gastronomische Betriebe im östlichen Teil entwickelt, die die Lagegunst und das Potenzial an diesem Standort nutzen. Diese milieubildenden Nutzungen sowie der besondere Charakter und die authentische Atmosphäre tragen maßgeblich zur Identität des Areals rund um den Fischereihafen bei und geben dem Standort das besondere Profil. Auf der anderen Seite schwächen andere Faktoren das Potenzial des Ortes. Auf den Flächen Baggersand 17 stehen leerstehende Hallen und ein untergenutztes Bürogebäude. Auf der Fläche Baggersand 15 ist eine große Halle vorhanden, welche als Winterlagerplatz für Boote genutzt wird. Eine

große, private Freifläche ist provisorisch als Wohnmobilstellplatz hergerichtet. Teilbereiche an der Trave können nicht bis zum Wasser durchquert werden.

2.2 Natur und Umwelt

Nachfolgend sind die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Planung dargelegt. Zur dezidierten Beschreibung der Ausgangssituation im Hinblick auf die Schutzgüter des Naturhaushalts, das Landschaftsbild und sonstige Umweltbelange wird auf die diesbezüglichen Darlegungen im Umweltbericht verwiesen (siehe Kapitel 6).

Vegetationsbestand/Natur- und Artenschutz

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope, das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Natur- oder Landschaftsschutzgebietes. Nördlich der Bahnlinie befindet sich das Landschaftsschutzgebiet Travemünder Winkel.

Ein langgestreckter Grünzug befindet sich eingebettet zwischen Fischereihafen im Osten und Pommernzentrum im Westen außerhalb des Geltungsbereichs.

Die Flächen im Plangebiet sind bereits größtenteils versiegelt oder bebaut. Zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand befindet sich eine lichtere Gehölzfläche mit Pappeln und Berg-Ahorn, das sogenannte „Dreieckswäldchen“, das nach LWaldG SH als Wald einzustufen ist. Die Parkplatzfläche Baggersand ist von dichten Gehölzflächen umgeben. Bei der Gehölzfläche nordwestlich der Travemünder Landstraße handelt es sich um eine naturnahe Waldfläche mit dichtem Unterwuchs, wobei die vorherrschende Baumart der Berg-Ahorn ist. Die Gehölz- und Waldflächen bilden einen wichtigen Teil der Grünverbindungen innerhalb von Siedlungsflächen und haben damit als Lebensraum für Pflanzen und Tiere eine hohe Bedeutung.

Auf Grundlage der Gebietskenntnisse konzentrieren sich die faunistischen Untersuchungen auf Haselmaus, Brutvögel und Fledermäuse.

Zusammenfassend lässt sich folgendes festhalten:

- Die Gehölze im Bereich des „Dreieckswäldchens“, die Randgehölze um den Parkplatz Baggersand sowie die Gehölzbestände nordwestlich der Travemünder Landstraße werden als ausgesprochen arten- und individuenreich für Brutvögel eingestuft.
- Im Bereich der sehr stark versiegelten Flächen mit großflächiger Bebauung wurde erwartungsgemäß nur eine eingeschränkte Brutvogelartenzahl erfasst. Dementsprechend weist der Untersuchungsraum mit seinen überwiegend versiegelten Flächen insgesamt eine deutlich unterdurchschnittliche Besiedlung mit Brutvögeln auf.
- Der Untersuchungsraum stellt einen höchstens mittelwertigen Fledermaus-Teillebensraum dar. Die Aktivitäten können als durchschnittlich eingestuft werden. Eine Funktion als regelmäßig genutztes Jagdhabitat hat der Wald entlang der Grenzlinien zu den Straßen Auf dem Baggersand und Travemünder Landstraße sowie zum Parkplatz. Aufgrund der Erfassungen ist im Geltungsbereich von einem ganzjährig genutzten Quartier der Zwergfledermaus auszugehen.
- Der nordwestliche Untersuchungsraum weist mit seinen Brombeergestrüppen und den naturnahen Gehölzen geeignete Habitatstrukturen für die streng geschützte Haselmaus auf. Da das Gebiet jedoch isoliert im Siedlungsraum liegt, bestehen keine geeigneten Anbindungen an Wälder oder heckenreiche (Natur-)Landschaften, die für die Verbreitung

der Art erforderlich sind. Aufgrund der Lage und der Ausstattung des Geländes ist ein Vorkommen der Haselmaus als sehr unwahrscheinlich anzusehen.

Topographie

Das Plangebiet ist weitgehend eben, schließt an die Höhenlagen der umgebenden Straßen Travemünder Landstraße (ca. +2,45 m) und Auf dem Baggersand (ca. +2,14 m) an und fällt dann zur Hafenzone bis auf ca. +1,80 m im Westen und ca. +1,36 m im Osten ab. Die Uferböschungsoberkante zur Trave liegt auf ca. +1,60 m im Westen und ca. +1,10 m im Osten. Alle Höhen sind in Metern über Normalhöhennull (m ü NHN) angegeben.

Das gesamte Plangebiet liegt somit unterhalb der Hochwasserschutzgrenze, die vom Landesbetrieb für Küstenschutz mit einer Höhe von 3,5 m ü NHN angegeben ist. Dementsprechend sind bei einer Bebauung Maßnahmen zum Hochwasserschutz (siehe Kapitel 6.3.7) zu treffen.

Wasser / Hochwasser

Die Flächen im Geltungsbereich liegen außerhalb eines gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes, sind jedoch bei Ostseehochwasser jedoch überflutungsgefährdet. Die Gefährdung ergibt sich aus der Lage in der inneren Lübecker Bucht, verbunden mit einer Geländehöhe großer Teile unterhalb von NHN +3,5 m. Dieser Pegelstand entspricht dem bisher höchsten gemessenen Hochwasser an der Ostsee vom 13.11.1872 und stellt den Bemessungswasserstand für landesschutzdeiche an der Ostsee dar.

Eine Küsten- oder Hochwasserschutzanlage besteht in dem Bereich nicht, so dass entsprechend hoch auflaufendes Küstenhochwasser zu Überflutungen auch im Geltungsbereich führen kann.

Das nächstgelegene Oberflächengewässer ist die südlich gelegene Trave. Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich zwei verrohrte Gewässer (Bestandteil der Kanalisation). Dabei handelt es sich um die Moorbek und die Rönnau. Moorbek und Rönnau gehören nach dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck zu den Grünzügen Moorbek und Rönnau. Es ist beabsichtigt, durch ein Wasserrechtsverfahren zukünftig die Gewässereigenschaft der Rönnau und Moorbek wieder herzustellen.

Baugrunduntersuchung / Grundwasser

Regionalgeologisch liegt das Untersuchungsgebiet unmittelbar südlich einer Grundmoräne der Weichselkaltzeit aus Geschiebelehm bzw. -mergel. Die Untersuchungsfläche selbst befindet sich im Bereich künstlicher Aufschüttungen bzw. Aufspülungen.

Das Plangebiet befindet sich im Wasserschongebiet Lübeck-Nord, welches jedoch eine geringe Schutzpriorität besitzt.

Im Rahmen der Orientierenden Altlastenuntersuchung wurde auch der Grundwasserspiegel im Untersuchungsgebiet ermittelt. Dieser liegt zwischen 1,30 m und 2,81 m unter Geländeoberkante (GOK). Den Grundwasserleiter bilden die aufgefüllten und die geogenen Sande. Der Grundwasserleiter wird im Untersuchungsbereich nach unten durch den schwer durchlässigen Geschiebemergel begrenzt. Entsprechend der Lage des Grundstücks zur Vorflut Trave ist von einer von Nord nach Süd gerichteten Grundwasserströmung auszugehen.

Bodenversiegelung

Der Bebauungsplan 32.14.00 umfasst zum größten Teil für Straßenverkehrs- und Parkplatzflächen sowie die Hafenzone bereits versiegelte bzw. baulich genutzte Flächen. Lediglich das sogenannte Dreieckswäldchen im Eckbereich Travemünder Landstraße / Auf dem Baggersand und die Flächen zwischen Travemünder Landstraße und Bahntrasse bzw. Kleingärten sind unversiegelt und mit Gehölzen und Bäumen bestanden.

Altlasten(verdacht)

Auf der Fläche des Parkplatzes Baggersand und den angrenzenden Waldflächen liegen gemäß Ergebnis der Orientierenden Altlastenuntersuchung keine schädlichen Bodenveränderungen gemäß Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vor. Eine relevante Gefährdung über die Wirkungspfade Boden – Mensch und Boden – Grundwasser ist für die untersuchten Flächen auszuschließen.

Für den Bereich des Fischereihafens kann laut Gutachten eine sanierungswürdige Grundwasserverunreinigung auf dem Grundstück ausgeschlossen werden. Es wurden an zwölf Punkten Bodenverunreinigungen ausgewiesen. Die zur Umsetzung der Planung erforderlichen Maßnahmen, also eine Sanierung der Bodenverunreinigungen, sind auf nachfolgenden Planungsebenen zu regeln. Geplant und mit der Fachbehörde abgestimmt ist ein vollständiges Abgraben und ordnungsgemäßes Entsorgen der Bodenverunreinigungen im Zuge des Baus der geplanten Tiefgaragen.

Die südöstlich des Hochhauses Auf dem Baggersand 17 (Trave-Docks) vorhandene Kontaminationsverdachtsfläche im Bereich der ehemaligen Motorenwerkstatt wurde im Rahmen der Gefährdungsabschätzung im Jahr 2006 nicht weiter untersucht, sondern soll bei stattfindenden Bau-/Erdbaumaßnahmen geprüft werden. Eine höherwertige Nutzung als eine gewerbliche Nutzung (z.B. Wohnen) kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch potenzielle Altablagerungen ausgeschlossen werden kann.

Sämtliche Bodeneingriffe und Tiefbauarbeiten sind durch einen altlastenerfahrenen Fachgutachter zu begleiten, damit vor Ort bei Aushubmaßnahmen der abfallrechtlich ordnungsgemäße Verbleib des Aushubmaterials sichergestellt werden kann. Dokumentationen zur ordnungsgemäßen Durchführung der Aushubmaßnahmen sind der unteren Bodenschutzbehörde nach Abschluss der Arbeiten unaufgefordert vorzulegen.

Der Bebauungsplan 32.14.00 konkretisiert die mit der 113. Änderung des Flächennutzungsplans vorbereitete bauliche Nutzung der Flächen am Fischereihafen. Auf Ebene des Bebauungsplans werden die erforderlichen Vorkehrungen getroffen, um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten. Auf Ebene des Flächennutzungsplans werden keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Potenzielle Kampfmittelbelastung

Im Geltungsbereich können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen; das zuständige Landeskriminalamt ist frühzeitig zu informieren.

Archäologische Bodenfunde

Im Plangebiet können archäologische bedeutsame Funde nicht ausgeschlossen werden. Es wird auf die allgemeine Meldungs- und Dokumentationspflicht nach § 15 Denkmalschutzge-

setzt Schleswig-Holstein (DSchG SH) hingewiesen. Die zuständige Denkmalschutzbehörde ist rechtzeitig (spätestens 4 Wochen vor Baubeginn) zu informieren.

Für weitere und ausführlichere Aussagen wird auf die Angaben im Umweltbericht verwiesen.

2.3 Erschließung

Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet ist über die Travemünder Landstraße und die Straße Auf dem Baggersand erschlossen. Über die Travemünder Landstraße erfolgt der Anschluss an den Gneversdorfer Weg (B 75) und hierüber an die Bundesstraße B 76 im Nordosten von Travemünde. Weiterhin wird über die Travemünder Landstraße in Richtung Westen der Anschluss an die Ivendorfer Landstraße und im weiteren Verlauf im Bereich Lübeck-Kücknitz an die B 75 und die A 226 im Südwesten von Travemünde gesichert. Das Plangebiet ist somit an das übergeordnete Straßen- und Wegenetz ausreichend leistungsfähig angebunden

Über die Travemünder Landstraße und die Straße Auf dem Baggersand (K 3) erreicht man den Fähranleger in Richtung Priwall. Aufgrund der spitzwinkligen Aufmündung der Straße Auf dem Baggersand auf die Travemünder Landstraße und der damit verbundenen Problematik für größere bzw. längere Fahrzeuge werden die Verkehre zur Zeit über den eigentlich als innere Erschließung des Parkplatzes gedachten Verkehrsweg geführt. Im Zuge der Entwicklung der Parkplatzfläche Baggersand zu Wohnzwecken ist hierfür eine neue Lösung zu finden.

ÖPNV-Anbindung

Durch die Bushaltestelle Teutendorfer Weg im Bereich Travemünder Landstraße / Teutendorfer Weg ist das Plangebiet an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die ÖPNV-Erschließung genügt den Standards des aktuellen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck.

Außerhalb des Geltungsbereichs verläuft nördlich der Travemünder Landstraße die Gleistrasse, welche im Regionalverkehr Lübeck mit Travemünde verbindet. Der Bahnhaltepunkt „Hafenbahnhof“ befindet sich in fußläufiger Entfernung.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Ziele und Grundsätze der Landesplanung

Landesentwicklungsplan 2010 (LEP 2010)

In der Hauptkarte des Landesentwicklungsplanes (LEP 2010) ist die Hansestadt Lübeck als Oberzentrum im zentralörtlichen System eingestuft. Lübeck-Travemünde ist als Stadtrandkern 1. Ordnung innerhalb eines Verdichtungsraums (Ordnungsraum) dargestellt. Zudem befindet sich Travemünde innerhalb eines Schwerpunktraumes für Tourismus und Erholung.

Gemäß Ziffer 2.2 LEP 2010 sind Zentrale Orte und Stadtrandkerne das bauliche zusammenhängende Siedlungsgebiet der zentralörtlich eingestuften Gemeinde. Sie sind *„Schwerpunkte für Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen sowie für die wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung und sind als solche zu sichern und zu stärken“.* Weiterhin sollen die Zentralen Orte und Stadtrandkerne *„entsprechend ihrer Funktion in bedarfsgerechtem Umfang Flächen für Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur bieten“.*

Gemäß Ziffer 3.7.1 LEP 2010 sollen in den Schwerpunkträumen für Tourismus und Erholung dem *„Tourismus und der Erholung besonderes Gewicht beigemessen werden [...]. Die Städte sollen durch Kultur- und Einkaufsangebote, städtebauliche Maßnahmen und eine gute verkehrliche Anbindung ihre Entwicklungschancen im Marktsegment Städtetourismus verbessern“*.

Raumordnungsplan für den Planungsraum II – Schleswig-Holstein Ost (2004)

Die Hauptkarte des Regionalplanes für den Planungsraum II stellt Lübeck-Travemünde als Stadtrandkern 1. Ordnung innerhalb eines baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes und innerhalb der Abgrenzung des Achsenraums dar. Zudem liegt Lübeck-Travemünde in der Nebenkarte zum Regionalplan innerhalb eines Ordnungsraumes für Tourismus und Erholung.

Gemäß Ziffer 6.1 sind Zentrale Orte einschließlich der Stadtrandkerne *„Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepassten Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden“.*

Gemäß Ziffer 6.3 *„soll sich die siedlungsmäßige und wirtschaftliche Entwicklung im Wesentlichen im Achsenraum vollziehen“.* Dieser Achsenraum ist innerhalb des Regionalplanes verbindlich abgegrenzt. Die Siedlungsflächen der Stadt Lübeck einschließlich Travemünde befinden sich innerhalb dieses Achsenraumes.

Gemäß Ziffer 4.2 sollen in den Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung *„vorrangig Qualität und Struktur des touristischen Angebots verbessert, Maßnahmen zur Saisonverlängerung durchgeführt und der Aufbau neuer touristischer Angebote auch im Bereich des höherwertigen Unterkunftsangebots gefördert werden“.*

Lübeck-Travemünde ist eines der ältesten Ostseebäder und größter europäischer Fährhafen mit regelmäßigen Verbindungen in den Ostseeraum (Schweden, Finnland, Russland, baltische Staaten). „Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Ostseeheilbades und Tourismusstandortes Travemünde und wegen der erforderlichen funktionalen und städtebaulichen Aufwertung, soll in Travemünde [...] insbesondere das touristische Angebot qualitativ verbessert beziehungsweise erweitert werden“ (Ziffer 6.5).

3.2 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung von Fischereihafen/Baggersand ist als geplantes Vorhaben mit der Priorität I (Prioritätenliste der Stadtplanung vom September / November 2005) eingetragen.

Der Landschaftsplan ordnet das Gebiet als Stadtlandschaft bzw. als Industrie- und Gewerbegebiet sowie als Verkehrsanlage/-fläche ein. Das Landschaftsbild im nördlichen Teil des Geltungsbereiches, wo sich die Waldflächen befinden wird als hoch (Wertstufe II) gewertet. In südlicher Richtung (zum Hafengelände / Gewerbegebiet hin) nimmt die Wertigkeit bis zur Wertstufe V – sehr gering – ab.

Beim Untergrund des Planungsgebietes handelt es sich um Aufschüttungen. Die Luftgüte wird als mittel bis gering eingestuft. Die Untersuchung von Altlastenverdachtsflächen bzw. die Sicherung und Sanierung von Altlasten und Altablagerungen ist als Maßnahme festgelegt.

Die Wasserflächen südöstlich des Geltungsbereichs weisen zudem eine Bedeutung als Erholungsgebiet auf.

Die Bahntrasse nordwestlich des Geltungsbereiches wird als „Lineare Eignungsfläche zum Aufbau eines Biotopverbundsystems“ im Stadtgebiet dargestellt. Nordöstlich der Bahntrasse befindet sich außerdem eine zum Aufbau eines Biotopverbundes besonders geeignete Fläche.

Detaillierte Angaben sind den Ausführungen im Umweltbericht zu entnehmen.

3.3 Landschaftsplanerische Erholungskonzept der Hansestadt Lübeck (LEK 2010)

Im Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck wird der Grünzug „Rönnau und Moorbek“ dargestellt, der sich nordöstlich und südwestlich des Plangebietes erstreckt. Grünzüge stellen neben den Erholungsgebieten die wichtigste Flächenkategorie des LEK „Erholung“ dar. Räumliche Arrondierungen, flächenhafte Erweiterungen sowie qualitative Verbesserungen (z. B. neue Wege, weitere Ruhebänke, Wegweiser etc.) – insbesondere der Grünzüge, die in Stadtgebieten mit Defiziten an öffentlichen Erholungsmöglichkeiten liegen – stellen die wesentlichen landschaftsplanerischen Entwicklungsschwerpunkte dar.

Detaillierte Angaben sind den Ausführungen im Umweltbericht zu entnehmen.

3.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Das ISEK wurde im März 2010 von der Bürgerschaft als ganzheitlicher Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtentwicklung Lübecks beschlossen, der bei allen Planungen, Projekten und Maßnahmen zu berücksichtigen ist.

Das Ostseebad ist ein Kurort mit dem Status eines Seeheilbades. Der Tourismus ist stetig gewachsen, auch bedingt durch sportliche Großereignisse wie die Travemünder Woche. Aufgrund des Kurstatus hat der Ortsteil Travemünde seinen öffentlichen Raum kontinuierlich an die touristischen Standards (Dorfkern, Promenaden) angepasst. Der Anschluss der Vorderreihe zum Fischereihafen ist noch zu gestalten.

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat sich für eine Stärkung der Entwicklung Travemündes als Tourismus-, Wohn- und Arbeitsstandort ausgesprochen, um auch in Zukunft im Standortwettbewerb der Ostseebäder und angrenzenden Gemeinden zu bestehen. Darüber hinaus ist Travemünde ein stark nachgefragter Wohnstandort. Die Wohnungsmarkt-Nachfrage wird durch den Bedarf der Bevölkerung in Travemünde selbst bedingt, aber darüber hinaus auch sehr stark durch den Zuzug von Bürgern, die von außerhalb nach Lübeck kommen. Insbesondere hier gibt es eine favorisierte Nachfrage nach „maritimem Wohnen“. Der Entwicklungsbereich Fischereihafen / Baggersand bietet insbesondere vor diesem Hintergrund ein großes Potenzial für eine zukunftsorientierte Stadtteilentwicklung mit neuen maritimen, touristischen Nutzungen und Angeboten von Wohnungen und Ferienwohnungen.

Für den Stadtteil Travemünde werden im ISEK mehrere Projekte für die Weiterentwicklung genannt, die Travemünde in seinem Alleinstellungsmerkmal stärken und entsprechend dieser Stärken weiterentwickeln. Die Entwicklungsziele sind u.a. Stabilisierung des Wohnortes, Erhalt des Ortsbildes bei nötigen modernen Neubauten, Stärkung des Tourismus, Sanierung der Strandpromenade, Attraktivierung des Öffentlichen Raumes, städtebauliche und verkehrliche Neuordnung/Umgestaltung des traditionellen Fischereihafenquartiers mit touristischer Qualität bei gleichzeitigem Erhalt der authentischen Fischereihafenatmosphäre.

3.5 Stadtteilentwicklungskonzept Travemünde 2025 (STEK TVM 2025)

Die Entwicklung des Fischereihafens ist zudem eine Zielsetzung der im STEK TVM 2025 beschriebenen drei großen touristischen Entwicklungsräume „Zentrales Kurgebiet“, „Fischereihafen / Baggersand“ und „Priwall“.

„Der Stadtteil Travemünde unterliegt vielschichtigen Nutzungsansprüchen und stellt für die Gesamtstadt ein wichtiges wirtschaftliches und touristisches Zentrum dar. Travemünde ist Wohnort, Hafenort, Tourismusort, Seebad und Gewerbestandort. Die Bau- und Planungsabsichten führen zu Konflikten zwischen Hafen / Gewerbe (nötige Weiterentwicklung Skandinavienkai), dem Wohnen (Versorgung, Lärmschutz, Erholung), dem Tourismus (Stellplätze, Erreichbarkeit, Hotels, Fährhafen, Ausweitung Hotelstandorte, Tourismuskonzept Priwall) und dem Naturschutz (große europäische Schutzgüter mit besonderer Qualität, auch für die Erholungswirkung). Im Sinne einer verträglichen und mitgetragenen Stadtteilentwicklung sollte das Stadtteilentwicklungskonzept für Travemünde eine integrierte Gesamtbetrachtung bzw. eine Zusammenführung von Einzelkonzepten und Projektideen leisten.“

Der Standort Fischereihafen/Baggersand bietet laut STEK TVM als touristischer Entwicklungsraum die besten Voraussetzungen für Ansiedlung von Hotels und Ferien- / Appartementhäusern für alte und neue touristische Zielgruppen mit einem hohen Erlebnisbedürfnis. Darüber hinaus eignet sich das Areal rund um den Fischereihafen hervorragend für touristische Angebote wie saisonverlängernde Indoorangebote, Sport- und Freizeitaktivitäten, abendliche Unterhaltung, maritime Erlebnis-Gastronomie und Kulturangebote. Die Entwicklung einer Hafenpromenade mit hoher Aufenthaltsqualität ist ein weiteres wichtiges Ziel. Travemünde könnte hierdurch zukünftig auch einem jüngeren Publikum entsprechende Angebote bieten. Teile des Areals sollen darüber hinaus zukünftig für eine Wohnnutzung für unterschiedliche Nachfragegruppen zur Verfügung stehen.

3.6 Masterplan Fischereihafen

Um den Herausforderungen des Entwicklungsbereiches „Fischereihafen / Baggersand“ gerecht werden zu können und die erkannten Potenziale des Bereiches zu mobilisieren, wurde 2013 der Masterplan „Fischereihafen“ Lübeck-Travemünde von der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen. Der städtebauliche Masterplan als ein anpassungs- und fortschreibungsfähiges informelles Planungsinstrument soll das Entwicklungskonzept für die kurz-, mittel- und langfristige Umstrukturierungen des Areals formuliert. Genannt sind folgende Entwicklungsziele und Handlungsfelder als übergeordnete Planungsziele zur Neuordnung des Bereichs um den Fischereihafen:

- Erhalt und Stärkung des Fischereihafens als Wirtschafts- und Arbeitsraum der Fischer und der maritimen Gewerbebetriebe sowie als touristischer Anziehungspunkt mit authentischer Hafen-Atmosphäre und einer attraktiven Aufenthaltsqualität;
- Standortsicherung und Optimierung der vorhandenen Nutzungen hinsichtlich Hafenwirtschaft, Fischerei und Wassersport;
- Neuordnung der Wasserflächen mit den Sportboothäfen;
- Neugestaltung als maritimes Hafenquartier für Tourismus, Freizeit, Wohnen und auf diese Nutzung bezogenes Gewerbe unter Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch den Skandinavienkai, den Hafen und die vorhandenen Nutzungen;

- Verlängerung und Umgestaltung der Hafenzone mit abschnittsweisen Aufweitungen zum Aufenthalt und als Treffpunkt für die Öffentlichkeit;
- Schaffung eines Wohnquartiers auf dem Baggersand, die die vorhandene Altstadtrandbebauung mit einer straßenbegleitenden Stadthausbebauung fortsetzt;
- Anbindung des Fischereihafens an die Travemünder Altstadt und die angrenzenden Bereiche.

3.7 Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck

Der Lärmaktionsplan der Stadt Lübeck in der Fassung vom 20.12.2013 ist ein strategisches Planwerk, um Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärmminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu formulieren. Ein Kernelement des Aktionsplans ist der Maßnahmenkatalog, in den mögliche Lärmminderungsmaßnahmen aufgenommen werden.

Als Maßnahme zum Schutz dieser ruhigen Achse ist es zweckmäßig, die Immissionen der angrenzenden, maßgeblichen Emittenten auf diese Flächen in Zukunft zu reduzieren oder mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten, so dass eine Verschlechterung der Situation ausgeschlossen werden kann.

Die Fläche der geplanten Wohnbebauung Auf dem Baggersand grenzt im nördlichen Bereich an die Travemünder Landstraße, die als Hauptverkehrsstraße mit mehr als 8.000 Fahrzeugen pro Tag in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurde. Daneben wurde im Lärmaktionsplan noch die Bahnstrecke Lübeck-Travemünde als Hauptemittent aufgenommen. Im Lärmaktionsplan wird weiterhin die ruhige Achse 1.24 „Rönnau und Moorbek“ festgelegt, die sich nordöstlich und südwestlich des Plangebietes befindet.

Durch die Entwicklung von Wohnraum im Plangebiet werden neue Verkehre induziert und neue Lärmbetroffenheiten geschaffen.

Das Plangebiet besitzt aufgrund seiner Nähe zur Travemünder Altstadt, seinem Wasserbezug und aufgrund der guten ÖPNV-Erschließung sowie der Lage in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich eine besondere Lagegunst für Wohnnutzungen. Die Planung entspricht dem Ziel der Hansestadt Lübeck, den innerstädtischen Wohnungsbau zu aktivieren. Anstelle von Neubauten im Außenbereich am Stadtrand soll daher durch Aktivierung innerstädtisch untergenutzter Flächen benötigter Wohnraum gefördert werden. Dieses besondere Ziel der Innenentwicklung wird ausdrücklich vom Gesetzgeber begrüßt und ebenfalls gefördert (siehe § 1a Abs. 1 und § 13 a BauGB). Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen solchen innerstädtischen Bereich, der allerdings bereits heute deutlich durch Verkehrslärm und Gewerbelärm belastet ist. In der Abwägung wird die Neubebauung jedoch als vertretbar bewertet.

Eine mögliche Beeinträchtigung von Wohnnutzungen durch Verkehrs- und Gewerbelärm wurde im Vorfeld in einem entsprechenden Gutachten untersucht (s. Kapitel 6.5.2).

Auf die Ausführungen im Umweltbericht wird verwiesen.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel der Planung ist eine aus dem Masterplan Fischereihafen abgeleitete und unter Berücksichtigung der dort formulierten Entwicklungsziele qualitative angepasste Neuordnung des Bereiches (siehe 1.2 und 3.5).

Im Bereich des Fischereihafens sollen künftig touristische und freizeitbezogenen Nutzung, Wohnen, Ferienwohnen und gemischte, gastronomische, gewerbliche und dienstleistungsbezogene Nutzungen sowie Büronutzungen miteinander verknüpft werden. Daneben ist es Ziel, den öffentlichen Raum und die Hafenzone zu attraktivieren und die Vernetzung in diesem Bereich zu stärken. Nutzungsstrukturell steht im Bereich Baggersand die Entwicklung als Wohnquartier mit unterschiedlichen Wohnformen im Vordergrund der städtebaulichen Neuordnung bei Erhalt der vorhandenen, gewerblichen Nutzungen in den angrenzenden Bereichen.

5. Inhalt der Planung

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt den Teilbereich südlich der Straße Auf dem Baggersand als Sonderbaufläche Hafen, gemischte Bauflächen und gewerbliche Baufläche emissionsarm dar. Der Parkplatz Baggersand ist als Verkehrsfläche, Fläche für ruhenden Verkehr dargestellt. Die Travemünder Landstraße, die Straße Auf dem Baggersand und der Teutendorfer Weg sind als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Der Bereich nördlich der Travemünder Landstraße ist ebenfalls als gewerbliche Baufläche emissionsarm dargestellt.

Um die Umstrukturierung und Neubebauung des Areals Fischereihafen zu ermöglichen, soll gemäß § 30 Abs. 1 BauGB ein qualifizierter Bebauungsplan im Normalverfahren aufgestellt werden. Da der Bebauungsplan zu großen Teilen nicht aus dem bisherigen Flächennutzungsplan entwickelt werden kann, wird die 113. Änderung des Flächennutzungsplanes für diejenigen Teilbereiche im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB erforderlich.

5.1 Darstellungen der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes

Die künftige Darstellung der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes sieht für die Fläche des heutigen Parkplatzes Baggersand Wohnbaufläche und für die Fläche des Fischereihafens Wohnbaufläche und Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Hafen / Hafenquartier“ vor. Die im nordöstlichen Bereich angrenzende Fläche der Bebauung Torstraße Nr. 55, 57, 59 und 61 wird künftig als Gemischte Baufläche dargestellt. Die Flächen nordwestlich der Travemünder Landstraße werden insgesamt als Verkehrsfläche mit Parkplatznutzung dargestellt. Die künftig zu verlegende K 3 wird als Verkehrsfläche und das Dreieckswäldchen als Wald dargestellt. Die südlich der K 3 entstehende Fläche wird als Grünfläche dargestellt.

Die geänderten Darstellungen der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes entsprechen auch weiterhin den Grundsätzen und Zielen der Landes- und Regionalplanung.

Darstellung im geltenden Flächennutzungsplan	
Bauflächen	3,5 ha
- Wohnbaufläche	0 ha
- Gemischte Baufläche	2,1 ha
- Gewerbliche Baufläche emmissionsarm	1,2 ha
- Sonderbaufläche nach Art der Zweckbestimmung	0,2 ha
Verkehrsflächen	3,9 ha
Grünflächen	0 ha
Waldflächen	0 ha
Summe	**7,4 ha**

Darstellung in der 113. Änderung des Flächennutzungsplanes	
Bauflächen	4,8ha
- Wohnbaufläche	3,1 ha
- Gemischte Baufläche	0 ha
- Gewerbliche Baufläche emmissionsarm	0,2 ha
- Sonderbaufläche nach Art der Zweckbestimmung	1,5 ha
Verkehrsflächen	2,1 ha
Grünflächen	0,2 ha
Waldflächen	0,3 ha
Summe	**7,4 ha**

Sonderbaufläche Hafen/Hafenquartier

Wesentliches Planungsziel ist die Neugestaltung und Belebung der Travemünder Hafenzone und des Hafenquartiers für Tourismus, Freizeit, Wohnen und auf diese Nutzung bezogenes Gewerbe. Im Bereich des Fischereihafens sollen künftig hafenbezogene, touristische und freizeitbezogenen Nutzung, maritime Wohnformen und gemischte, gastronomische, gewerbliche sowie dienstleistungsbezogene Nutzungen miteinander verknüpft werden. Daneben ist es Ziel, sowohl den öffentlichen Raum und die Hafenzone zu attraktivieren, als auch den Fischern einen angemessenen Arbeitsraum zu gewähren. Die authentische Fischeratmosphäre gilt es auch zukünftig zu erhalten, da sie an diesem Standort prägend ist.

Mit der Ausweisung einer Sonderbaufläche Hafen / Hafenquartier im Bereich des Fischereihafens wird dieser Zielsetzung ausreichend Rechnung getragen.

Wohnbaufläche

Travemünde ist ein stark nachgefragter Wohnstandort. Die Wohnungsmarkt-Nachfrage wird durch den Bedarf der Bevölkerung in Travemünde selbst bedingt, ist aber auch sehr stark durch den Zuzug geprägt (siehe Kapitel 1.2).

Das der Bauleitplanung zugrunde liegende Konzept sieht auf der Fläche am Baggersand und in Teilbereichen am Fischereihafen Wohnnutzung vor. Durch die Schaffung von neuem Wohnraum kann ein Beitrag zu einem ausgeglichen Wohnungsmarkt in Travemünde geleistet werden. Ziel ist eine der Nachfrage entsprechende Realisierung von Wohnungen in attraktiven und bereits gut erschlossenen Lagen und die Bereitstellung eines adäquaten, breitgefächerten Wohnungsraumangebotes. Durch die Darstellung von Wohnbauflächen wird dieser Zielsetzung nachgekommen.

Gemischte Baufläche

Die Grundstücke Torstraße 55, 57, 59 und 61 im nordöstlichen Plangebiet sind im wirksamen Flächennutzungsplan als Verkehrsfläche dargestellt. Analog zur angrenzenden Flächennutzungsplandarstellung der Altstadtbebauung werden diese Grundstücke zukünftig gemäß ihrer dort vorherrschenden Nutzung als Gemischte Baufläche dargestellt.

Verkehrsfläche

Die im Zuge der Neubebauung wegfallenden Parkplätze auf der Fläche Baggersand werden an anderer Stelle, nordwestlich der Travemünder Landstraße, durch eine neue Parkplatzanlage ersetzt. Hier sollen nicht nur die vom Baggersand verlagerten Pkw-Stellplätze, sondern auch Parkplätze für Wohnmobile untergebracht werden. Für den südlichen Teil der Fläche ist eine Doppelnutzung vorgesehen. In den Wintermonaten, wenn die Bedarfe an Parkplätzen für Wohnmobile gering sind, kann die Fläche als Bootslager und Winterlager für hafenbezogene Nutzungen dienen. Dies ist hinsichtlich der knappen Lagerflächen in diesem Bereich eine optimale Lösung, da die Fläche in den Wintermonaten untergenutzt wäre. Die Fläche wird im Flächennutzungsplan als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Parkplatz dargestellt.

Erste Vorüberlegungen fanden bereits auf Ebene des Masterplans Fischereihafen statt und es erfolgte eine Variantenbetrachtung zur Verkehrsführung. Im Rahmen der Planungen für den Gesamtbereich Fischereihafen / Baggersand und des Bebauungsplanverfahrens wurde nunmehr frühzeitig ein Ingenieurbüro eingeschaltet, welches aufbauend auf den Ergebnissen des Masterplanes die Trassenführung in Varianten geprüft, eine Trassenführung ausgearbeitet und diese zur Prüfung der Hansestadt Lübeck vorgelegt hat. Die nun vorliegende Trassenführung („K 3 neu“) ist das Ergebnis mehrerer Abstimmungsgespräche mit den zuständigen Bereichen der Hansestadt Lübeck und eine von allen Bereichen mitgetragene Lösung.

Im Unterschied zu der im Masterplan zunächst favorisierten Variante, die zwischen der geplanten Wohnbebauung auf der Fläche Baggersand und dem Dreieckswäldchen verlief und das Dreieckswäldchen zugunsten von Parkplätzen aufgab, wird bei der nunmehr gewählten Trasse das Dreieckswäldchen mittig durchquert. Der geplante Knotenpunkt ist als rechtwinklige Einmündung gestaltet und ist damit - im Gegensatz zum heutigen Knotenpunkt - auch für Busse und größere Lkw nutzbar. Die Einsehbarkeit des Knotens aus Fahrtrichtung Priwallfährvorplatz Richtung Travemünder Landstraße bzw. auf die an der Einmündung wartenden Fahrzeuge ist durch einen möglichst großen Radius in der Abkröpfung gewährleistet. Zudem muss nach Aussage des Verkehrsplaners eine Aufstelllänge für einen Bus vor der Einmündung in die Travemünder Landstraße gewährleistet werden, möglichst mit rechtwinkligem Anschluss an die Travemünder Landstraße, damit eine Übersicht für den wartenden Fahrzeugführer gegeben ist.

Waldfläche/Grünfläche

Zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand befindet sich eine lichte Gehölzfläche mit Pappeln und Berg-Ahorn, das sogenannte „Dreieckswäldchen“. Im Zuge der erforderlichen Verlagerung der K 3 wurden mehrere Varianten der Trassenführung betrachtet. Hierbei wurde auch geprüft, ob ein weitgehender Erhalt des Dreieckswäldchens und des Waldinnenklimas möglich ist. Nach Prüfung der Varianten durch die betroffenen Bereiche / Behörden wird in der Abwägung die mittige Trassenführung als verträglich bewertet und wird auch von der unteren Naturschutzbehörde mitgetragen. Verbunden mit der mittigen Querung der Trasse entstehen zwei durch die Straße getrennte Flächen. Die nördliche Fläche ist nach Landeswaldgesetz Schleswig-Holstein (LWaldG SH) als Wald einzustufen und wird auch als Waldfläche dargestellt. Die südlich der künftigen Trasse der K 3 liegende Fläche wird aufgrund der Flächengröße, der Insellage umgebenden von Verkehrsfläche und aufgrund des geringen Baumbestandes nicht als Waldfläche, sondern als Grünfläche dargestellt. Das Ziel der Ausweisung von Wald- und Grünfläche ist der Erhalt der Bäume und die Förderung von Grünstrukturen im Plangebiet. Zudem bilden beiden Grünflächen als „grünes“ Eingangstor einen sichtbaren Auftakt in das neue Quartier.

Detaillierte Angaben sind den Ausführungen im Umweltbericht zu entnehmen.

5.2 Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen

Integrierte Lage

Es ist ausdrückliches Ziel, die Fläche aufgrund ihrer hohen Lagegunst und dem dringenden Wohnraumbedarf zu entwickeln. Das vorgesehene Dichtemaß ist zur Realisierung eines urbanen Quartiers verträglich, ohne sich städtebaulich negativ auszuwirken. Die hohe Dichte ermöglicht eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits überdurchschnittlich gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich und minimiert gleichzeitig den Flächenverbrauch. Der sparsame Umgang mit Grund und Boden sind wesentliche Bestandteile einer nachhaltigen Entwicklung. Durch die Entwicklung dieser innerstädtischen Fläche wird die Innenentwicklung gestärkt und die zunehmende Flächeninanspruchnahme durch das Ausweichen auf die ‚grüne Wiese' im Sinne der Nachhaltigkeit reduziert. Die Entwicklung und Bebauung diese Fläche schont unbebaute Flächen vor Überbauung und Versiegelung, und auch das Klima, indem innerörtliche Standorte mit kurzen Wegen und nichtmotorisierten Mobilitätsoptionen gestärkt werden.

Das Plangebiet ist zentral gelegen und schließt an vorhandene Infrastrukturen an. Die Verkehrserzeugung ist als gering einzuschätzen, da die Altstadt fußläufig erreichbar ist und der Standort durch Bushaltestellen sehr gut an den ÖPNV angebunden ist.

Energetische Optimierung

Der grundsätzliche Energiebedarf kann derzeit nicht hinreichend berechnet werden. Dieser ergibt sich u.a. aus der endgültigen Anzahl der Wohnungen sowie aus der energetischen Bauweise/Bauausführung der Gebäude.

Die Grundlage für die allgemeinen Anforderungen an eine energieeffiziente Bauweise legt die EnEV fest. Diese gilt für alle Gebäude, die beheizt oder klimatisiert werden. Sie legt die Anforderungen an den Wärmedämmstandard und die Anlagentechnik fest. Ab 2016 gilt die EnEV 2016, die verschärfte Ansprüche an die technischen Anforderungen an Heizungen und Anlagen, an die Dämmung sowie den Primärenergiebedarf berücksichtigt. Die bauliche Ausführung der Gebäude muss sich nach den Anforderungen der EnEV 2016 richten.

Die Gebäude können trotz ihres vorgesehene Dichtemaßes ausreichend belichtet werden. Weiterhin wird für die Wohnbaufläche Auf dem Baggersand die Errichtungen von Anlagen für Solarenergiegewinnung innerhalb des Bebauungsplans ermöglicht.

Kleinklima

In Bezug auf das Plangebiet besteht bereits eine kleinklimatisch wirksame Versiegelung und Bebauung. Die zusätzliche Neuversiegelung wird hier keine erheblichen Veränderungen mit sich bringen. Die vorhandene Waldfläche („Dreiecksfläche") im Osten des Plangeltungsbereichs des B-Planes bleibt zum größten Teil erhalten. Die Gehölzfläche im Norden des B-Plangeltungsbereiches geht zwar verloren, im Rahmen der Festsetzungen soll dort eine Parkplatzfläche entstehen.

Auf Grund der Vorbelastungen sowie durch die starke Überprägung des Kleinklimas durch die großklimatische Wettersituation sind die Auswirkungen auf die kleinklimatischen Verhältnisse durch das Bauvorhaben als unerheblich einzustufen. Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete werden durch die begrenzte Ausdehnung des Vorhabens nicht beeinflusst.

6. Umweltbericht

Die folgenden Darlegungen des Umweltberichtes wurden durch das Büro Trüper Gondesen Partner Landschaftsarchitekten, Lübeck (TGP) erarbeitet und basieren im Wesentlichen auf den unter Kapitel 8.3 aufgeführten Fachgutachten und Unterlagen.

Der Umweltbericht wird gemäß der Abschichtungsregelung des § 2 Abs. 4 Satz 5 BauGB - wonach bei Plänen, die zu einer Planhierarchie gehören, Mehrfachprüfungen vermieden werden sollen - für den Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand / Hafenquartier – und die im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchzuführende 113. Änderung des Flächennutzungsplanes zusammen erstellt.

6.1 Vorbemerkung

6.1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht nach der Anlage zum BauGB beschrieben und bewertet werden. Dabei ist gemäß Satz 4 das Ergebnis der Umweltprüfung in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die 113. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Auf dem Baggersand / Hafenquartier sowie den Bebauungsplan 32.14.00 - Auf dem Baggersand/Hafenquartier - dienen der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die weitere Attraktivitätssteigerung Travemündes als Anziehungspunkt für Touristen und als Wohnort. Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sollen künftig touristische Nutzungen, Wohnen und gewerbliche Nutzungen miteinander verknüpft werden.

Der südwestliche Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 32.14.00 überplant den rechtskräftigen Bebauungsplan 32.07.00. Das dort bestehende Planungsrecht wird im Umweltbericht entsprechend berücksichtigt.

Die ausführlich unter Kapitel 6.4 dargestellten wesentlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von nachteiligen Umweltauswirkungen in Bezug auf die in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Umweltbelange werden im Bebauungsplan 32.14.00 soweit möglich als Festsetzungen in der Planzeichnung berücksichtigt und in der Begründung beschrieben.

6.1.2 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung

Ziel der 113. Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans 32.14.00 ist die Umnutzung des Parkplatzes Baggersand zu einem Wohngebiet sowie die Entwicklung des Bereichs Fischereihafen zum Zweck der Seebädertouristik, des Hafen- und Sportbootbetriebs sowie in untergeordneten Maße zum Zweck des Dauerwohnens dienen. Die auf dem Parkplatz Baggersand vorhandenen Parkplätze sollen auf die Flächen zwischen der Travemünder Landstraße und der Bahnlinie verlagert werden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans hat eine Größe von ca. 10,6 ha, der Geltungsbereich der FNP-Änderung eine Größe von ca. 7,4 ha.

6.1.3 Standort und Untersuchungsraum

Die beiden Plangebiete befinden sich im Stadtteil Travemünde, westlich der Altstadt zwischen der Bahnlinie Lübeck-Travemünde und der Trave bzw. dem Fischereihafen. Die genaue Abgrenzungen können der jeweiligen Planzeichnung entnommen werden.

Grundsätzlich gilt für den Untersuchungsraum der Umweltprüfung, dass dieser durch die Geltungsbereiche sowie die potenziell von den Auswirkungen betroffenen Bereiche vorgegeben ist. Bei der Betrachtung einzelner Schutzgüter ist der Untersuchungsraum je nach Erfordernis räumlich anzupassen.

6.1.4 Rechtliche und planerische Vorgaben des Umweltschutzes

Landschaftsrahmenplan (Stand 2003)

Das Gebiet hat besondere Bedeutung für den Grundwasserschutz. Es ist als Wasserschongebiet dargestellt. Allgemein rechtsverbindliche Festsetzungen treten erst mit der Ausweisung von Wasserschutzgebieten durch Rechtsverordnung in Kraft (MLUR 2003).

Die Ostseeküste ist ein bedeutender Erlebnis- und Erholungsraum des Planungsraumes II. Eine wichtige Erholungsinfrastruktur innerhalb der Plangebiete ist der Sportboothafen (MLUR 2003).

Südöstlich der Plangebiete, in etwa 300 bis 400 m Entfernung jenseits der Trave befindet sich das Naturschutzgebiet „Südlicher Priwall“. Dieser Bereich ist als Gebiet mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems dargestellt.

Landschaftsplan (Stand 2008)

Die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung von Fischereihafen/Baggersand ist als geplantes Vorhaben mit der Priorität I eingetragen.

Der Landschaftsplan ordnet das Gebiet als Stadtlandschaft bzw. als Industrie- und Gewerbegebiet sowie als Verkehrsanlage/-fläche ein. Das Landschaftsbild im nördlichen Teil der Geltungsbereiche, wo sich die Grünflächen befinden wird als hoch (Wertstufe II) gewertet. In südlicher Richtung (zum Hafengelände / Gewerbegebiet hin) nimmt die Wertigkeit bis zur Wertstufe V – sehr gering – ab.

Beim Untergrund des Planungsgebietes handelt es sich um Aufschüttungen. Die Luftgüte wird mittel bis gering eingestuft. Die Untersuchung von Altlastenverdachtsflächen bzw. die Sicherung und Sanierung von Altlasten und Altablagerungen ist als Maßnahme festgelegt.

Die Wasserflächen südöstlich der Geltungsbereiche weisen zudem eine Bedeutung als Erholungsgebiet auf.

Die Bahntrasse nordwestlich der Plangebiete wird als „Lineare Eignungsfläche zum Aufbau eines Biotopverbundsystems“ im Stadtgebiet dargestellt. Nordöstlich der Bahntrasse befindet sich außerdem eine zum Aufbau eines Biotopverbundes besonders geeignete Fläche.

Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept [LEK] (Stand 2010)

Im Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck wird der Grünzug 10.4 „Rönnau und Moorbek“ dargestellt, der sich nordöstlich und südwestlich der Plangebiete erstreckt. Grünzüge stellen neben den Erholungsgebieten die wichtigste Flächenkategorie des LEK „Erholung“ dar. Räumliche Arrondierungen, flächenhafte Erweiterungen sowie

qualitative Verbesserungen (z. B. neue Wege, weitere Ruhebänke, Wegweiser etc.) – insbesondere der Grünzüge, die in Stadtgebieten mit Defiziten an öffentlichen Erholungsmöglichkeiten liegen - stellen die wesentlichen landschaftsplanerischen Entwicklungsschwerpunkte dar.

Lärmaktionsplan (Stand 2013)

Das grundsätzliche Ziel der Umgebungslärmrichtlinie lautet: „Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht." Hierfür ist es notwendig „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern." Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand strategischer Lärmkarten nach europaweit einheitlich vorgegebenen Berechnungsmethoden,
2. Aufstellung eines Lärmaktionsplans auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkarten mit dem Ziel, den Umgebungslärm mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zu reduzieren,
3. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit über die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung,
4. Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm,
5. Die Übermittlung von Informationen aus den strategischen Lärmkarten und den Aktionsplänen an die Europäische Kommission als Grundlage für die Einführung weiterer Gemeinschaftsmaßnahmen.

Im Lärmaktionsplan wird dabei die ruhige Achse 1.24 „Rönnau und Moorbek" festgelegt, die sich nordöstlich und südwestlich der Geltungsbereiche befindet (vgl. Abb. 1). Als Hauptemittent wird dabei die Bahnstrecke Lübeck-Travemünde sowie die B 75 angegeben.

Als Maßnahme zum Schutz dieser ruhigen Achse ist es zweckmäßig, die Immissionen der angrenzenden, maßgeblichen Emittenten auf diese Flächen in Zukunft zu reduzieren oder mindestens auf dem aktuellen Niveau zu halten, so dass eine Verschlechterung der Situation ausgeschlossen werden kann. Des Weiteren soll in naher Zukunft die Umsetzbarkeit einer verwaltungsinternen Vorgehensweise geprüft werden, die den Schutz der ruhigen Gebiete bereits in der Planungsphase (Bauleitplanung, Flächennutzungsplanung, Landschaftsplanung) berücksichtigt.

Abb. 1: Ruhige Achse 1.24 „Rönnau und Moorbek" nordöstlich und südwestlich der Geltungsbereiche (verändert nach Hansestadt Lübeck, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Stand April 2015)

Europäische Schutzgebiete

Östlich und südöstlich der Plangebiete erstreckt sich das FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“ (Kennziffer DE 2030-392). Das Vogelschutzgebiet „Traveförde“ (Kennziffer DE 2031-401) befindet sich in einer Entfernung von mehr als 1.000 m östlich der Plangebiete (siehe Abb. 2). In Bezug auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung und des Vogelschutzgebietes (§ 1 Abs. 6 Ziffer 7b BauGB) wird im Rahmen der Umweltprüfungen eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, die in einer eigenständigen Unterlage dokumentiert wird (vgl. Lutz 2015).

FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“ (Kennziffer DE 2030-392)

Das FFH-Gebiet (Größe insgesamt 2.515 ha) umfasst die Untertrave mit den angrenzenden Flächen zwischen der Teerhofinsel am Randes des Stadtgebietes von Lübeck bis zur Ostseemündung bei Lübeck-Travemünde. Überwiegende Teile des Gebietes befinden sich als Bundeswasserstrasse im Eigentum des Bundes. Die Förde ist gezeitenfrei. Die Ostsee sorgt jedoch durch unregelmäßige Wasserstandsschwankungen stromaufwärts bis weit über die Schwartaueinmündung hinaus für einen spürbaren Brackwassereinfluss. Anders als in typischen Förden besteht ein deutlicher Süßwasserdurchfluss. Die Traveförde ist somit dem Lebensraumtyp der Ästuarien (1130) zuzuordnen (vgl. Lutz 2015).

Als übergreifendes Schutzziel wird die Erhaltung des buchtenreichen und typisch ausgeprägten Ästuars sowie der großen Lagune mit ihren komplexen Lebensgemeinschaften definiert. Insbesondere soll die Bedeutung des Gebietes als Lebens- und Wanderraum für den Fischotter und Neunaugenarten erhalten werden.

Vogelschutzgebiet „Traveförde“ (Kennziffer DE 2031-401)

Das Vogelschutzgebiet (Größe 3.287 ha) umfasst die Untertrave mit den angrenzenden Flächen zwischen der Teerhofinsel am Rande des Stadtgebietes von Lübeck bis zur Ostseemündung bei Lübeck-Travemünde. In das Gebiet eingeschlossen sind auch die Naturschutzgebiete Schellbruch, Dummersdorfer Ufer und Dassower See sowie die Waldbestände des Lauerholzes. Überwiegende Teile des Gebietes befinden sich als Bundeswasserstrasse im Eigentum des Bundes. Teile des Lauerholzes sind Eigentum der Hansestadt Lübeck.

Die Traveförde ist ein international bedeutendes Vogelrast- und Überwinterungsgebiet insbesondere für Singschwan, Reiherente, Bergente sowie Zwerg- und Gänsesäger. Des Weiteren kommen Wildgansarten wie Bläss- und Saatgans und der Kormoran als Rastvögel vor.

Das Naturschutzgebiet (NSG) Dassower See ist darüber hinaus auch ein international bedeutendes Mausergebiet von Entenarten, insbesondere der Schellente. Die ausgedehnten Röhrichtzonen am Dassower See und im Schellbruch sind Brutplatz für röhrichtbrütende Arten wie Rohrdommel und Rohrweihe. In den Waldbeständen des Schellbruchs brütet der Pirol.

Eines der bedeutendsten Brutgebiete der Sperbergrasmücke in Schleswig-Holstein liegt im Naturschutzgebiet Dummersdorfer Ufer. Zudem kommt in den verstreut liegenden Gebüschen der Neuntöter als Brutvogel vor.

Die naturnahen Laubwaldbestände des Lauerholzes mit ihrem hohen Eichenanteil sind Brutplatz von Mittel- und Schwarzspecht sowie des Zwergschnäppers.

Übergreifendes Schutzziel für die Traveförde mit den angrenzenden Flächen der Naturschutzgebiete Dummersdorfer Ufer und Schellbruch ist die Erhaltung der Gewässerlebens-

räume in ihrer typischen Ausprägung als Rast- und Überwinterungsgebiet der genannten Vogelarten. Im Teilgebiet Lauerholz soll das jahrtausende alte Waldgebiet in seiner artenreichen und naturnahen Zusammensetzung als Brutgebiet von Waldvogelarten erhalten werden (vgl. Lutz 2015).

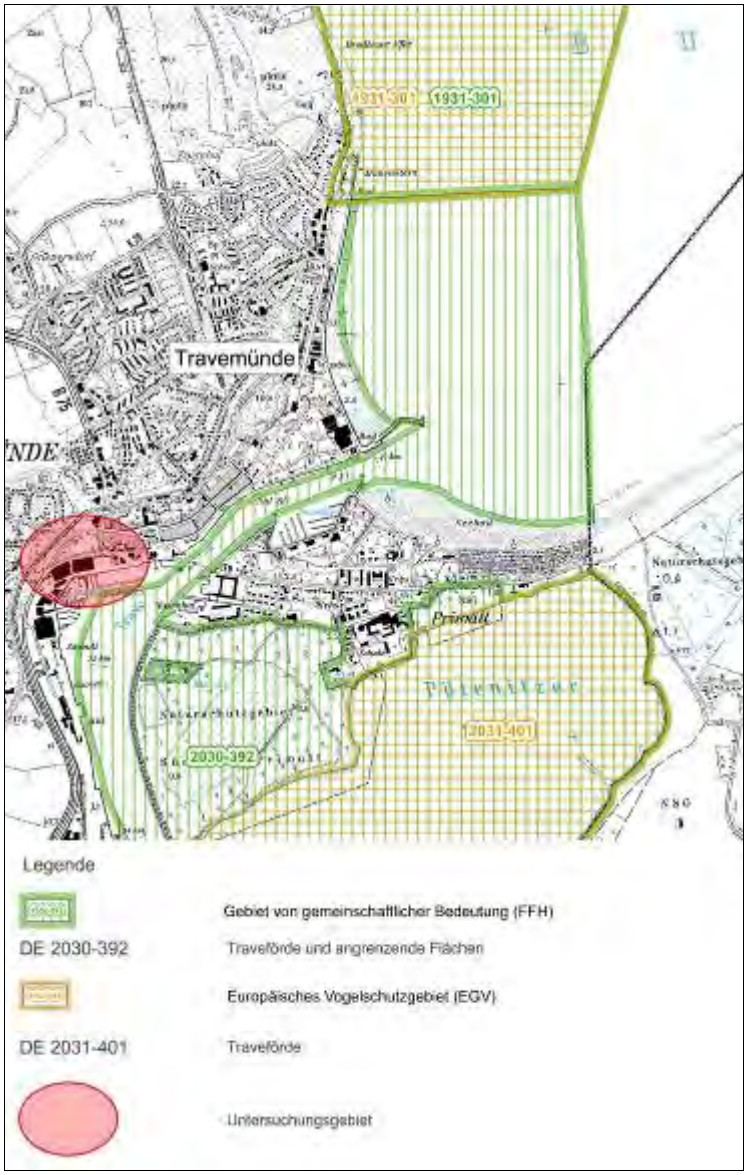


Abb. 2: Europäische Schutzgebiete (ohne Maßstab)

Nationale Schutzgebiete und geschützte Biotope nach § 21 LNatSchG SH i.V.m. § 30 BNatSchG

Landschaftsschutzgebiete (LSG)

Innerhalb der Geltungsbereiche des Bebauungsplanes und der FNP-Änderung befinden sich keine Landschaftsschutzgebiete. Nördlich der Bahnlinie nordöstlich der Plangebiete befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Travemünder Winkel“ (vgl. Abb. 3).

Naturschutzgebiet (NSG)

Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich keine Naturschutzgebiete.
Im Bereich des Priwalls auf der gegenüberliegenden Seite der Plangebiete liegt das Naturschutzgebiet Südlicher Priwall (vgl. Abb. 3). Dieses Naturschutzgebiet ist Teil des Biotopverbundsystems Untertrave. Innerhalb dieses NSG befindet sich eine Vielzahl an naturnahen

Lebensräumen (z.B. Feuchtwälder, Sanddorngebüsche, Brackwasserröhrichte, Salzwiesenreste, Trockenrasen) die geeignete Lebensräume für gefährdete Vogelarten (z.B. Kiebitz, Rotschenkel), Laubfrösche, Ringelnattern, Fledermäusen und zahlreichen Libellen bieten[1].

Geschützte Biotope nach § 21 LNatSchG Schleswig-Holstein i. V. m. § 30 BNatSchG

Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope.

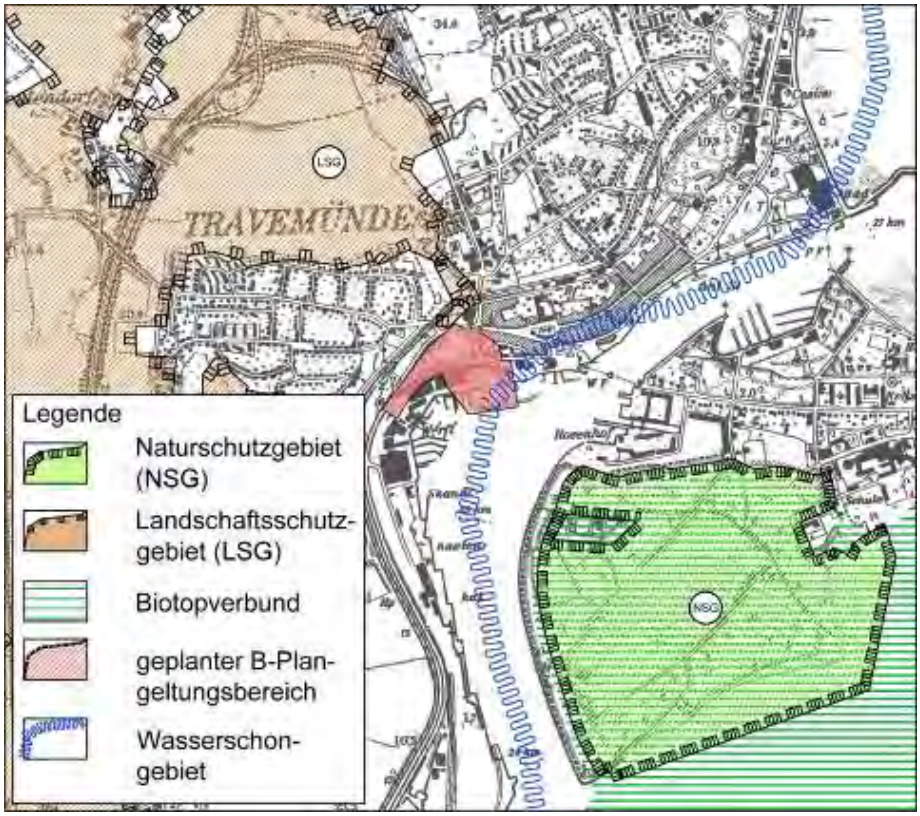


Abb. 3: Nationale Schutzgebiete, Biotopverbund, Wasserschongebiet (ohne Maßstab).

Sonstiges

Biotopverbund

Die Geltungsbereiche befinden sich nicht innerhalb von Biotopverbundsystemen (vgl. Abb. 3). Der den Plangebieten gegenüberliegende Priwall ist Teil eines Biotopverbundraumes gemäß Gesamtlandschaftsplan Lübeck (2008) und Kartierung des Landes S-H[2]. Die Trave ist als Gewässer für den Biotopverbund zu erhalten.

Wasserschongebiet

Die Plangebiete befinden sich zum überwiegenden Teil innerhalb des Wasserschongebietes „Lübeck-Nord“ mit geringer Schutzpriorität (vgl. Abb. 3).

Wasserschutzgebiete

In den Plangebieten sind keine Wasserschutzgebiete vorhanden.

[1] Hansestadt Lübeck (2015): Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz. Naturschutz. Arten- und Biotopschutz. Schutzgebiete. Naturschutzgebiet „Südlicher Priwall“. URL:http://unv.luebeck.de/naturschutz/arten_biotopschutz/schutzgebiete/nsg/suedlicher_priwall.html (Zugriff am 04.08.2015)

[2] Hansestadt Lübeck (2014): Klimawandel in Lübeck. Fachkonzept zur Anpassung der Landnutzungen an den Klimawandel in Lübeck. Biotopverbundnetz. Vorsorge- und Anpassungsmaßnahmen. Stand: 24.04.2014

Baumschutzsatzung

Für die Plangebiete ist die Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck vom 18.12.2006 anzuwenden. Dementsprechend der gesamte Baumbestand unter den folgenden Maßgaben unter Schutz gestellt (§ 2 Baumschutzsatzung):

Gemäß § 3 sind geschützt,

1. Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm, gemessen in 1,30 m Höhe [...]
3. mehrstämmig ausgebildete Bäume mit Stammumfängen von jeweils mindestens 50 cm, gemessen in 1,30 m Höhe […]
   Nicht geschützt sind Bäume in Waldflächen im Sinne des Landeswaldgesetzes.

6.2 Bestand, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

6.2.1 Schutzgut Mensch

Bestandsbeschreibung

Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich im Bestand keine Wohnnutzungen. Das Untersuchungsgebiet wird durch die große Parkplatzfläche Baggersand und den Hafennutzungen geprägt. Im Südosten befindet sich ein Wohnmobilstellplatz. Die Travemünder Landstraße verläuft von Nordosten nach Südwesten. Die Straße Auf dem Baggersand grenzt südlich an den Parkplatz an und teilt das Plangebiet des Bebauungsplanes in einen nördlichen und einen südlichen Bereich.

Im Süden der Plangebiete befinden sich große gewerblich genutzte Lagerhallen. Westlich davon liegt ein mehrstöckiges Bürogebäude.

Zwischen der Trave und der Straße auf dem Baggersand sind die Plangebiet überwiegend durch Hafennutzungen geprägt. Der Hafenzone im südlichen Bereich vorgelagert, sind intensiv genutzte Wasserflächen mit Stegen für Sportboote und Fischereiboote. An der Kaikante liegen auch die Fischereischiffe mit Frischfischverkauf direkt vom Kutter.

Die Trave im Süden ist nach dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck als Erholungsgebiet ausgewiesen. Entlang der Straße Auf dem Baggersand verläuft ein regionaler Radweg.

Im Fischereihafen treten Geräuschimmissionen auf, die aus dem Umschlagbetrieb am weiter westlich außerhalb der Plangebiete liegenden Skandinavienkai resultieren.

Im Rahmen der Erstellung des Vorentwurfes zum Bebauungsplan und zur 113. FNP-Änderung wurde in 2015 eine lärmtechnische Einschätzung von dem Ingenieurbüro Lairm Consult GmbH erstellt. Danach sind die Orientierungswerte für die vorgesehenen Wohn- und Büronutzungen durch Gewerbe- bzw. Hafenlärm überschritten. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den Erd- sowie den Obergeschossen können aufgrund der Bauweise durch Grundrissgestaltung (Verlegung der schützenswerten Nutzungen auf die lärmabgewandte Seite) oder passiven Schallschutz geschaffen werden.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Durch die Bautätigkeit sind Schall- und Schadstoffemissionen durch Baustellenverkehr, Material- und Bodentransporte zu erwarten. Die Durchführung der Arbeiten gemäß den Anfor-

derungen der AVV-Baulärm gewährleistet die Einhaltung der erforderlichen Richtwerte, so dass im direkten Umfeld mit geringen baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch das Vorhaben gehen ausschließlich Flächen mit geringer Bedeutung für die Erholung verloren (Parkplatzflächen am Baggersand, gewerblich genutzte Lagerhallen). Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich nur gewerblich genutzte Gebäude (Lagerhallen, Bürogebäude). Aus diesem Grund kann von geringen anlagebedingten Auswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Menschen innerhalb der Plangebiete ausgegangen werden. Die anlagebedingten Auswirkungen werden in Bezug auf die landschaftsbezogene Erholung darum insgesamt als gering eingestuft.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die zu prognostizierenden nachteiligen Auswirkungen durch Lärm auf das Schutzgut Mensch werden auf Grund der Ergebnisse der Lärmuntersuchung (LAIRMConsult, 2015) als hoch eingestuft.

Zum Schutz zulässiger Wohn- und Büronutzung vor Verkehrs- und Hafenlärm werden für den Geltungsbereich des Bebauungsplans auf der Nebenzeichnung II die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109, Schallschutz im Hochbau (1989) festgesetzt.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den Erd- sowie den Obergeschossen werden durch die Bauweise, durch Grundrissgestaltung (Verlegung der schützenswerten Nutzungen auf die lärmabgewandte Seite) oder passiven Schallschutz geschaffen (vgl. Festsetzungen B-Plan), so dass hier nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Ergebnis

In Hinblick auf das Schutzgut Menschen sind bau-, anlage- und betriebsbedingt bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten.

6.2.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt

Bestandsbeschreibung

Pflanzen

Der südwestliche Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 32.14.00 überplant den rechtskräftigen Bebauungsplan 32.07.00. Das dort bestehende Planungsrecht ermöglicht dort gewerbliche Bauflächen mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und setzt nur geringfügig Straßenbegleitgrün fest (siehe Abb. 4)

Die Biotope wurden in 2004 (vgl. Kühlert / ter Balk, 2004) erfasst und dann im Rahmen der in 2012-2014 erstellten faunistischen Untersuchungen aktualisiert. Im August 2015 wurde durch das Büro Bioplan eine Aktualisierungskartierung der Biotop- und Nutzungstypen durchgeführt.

Abb. 4: Darstellung Überlappungsbereich B-Plan Nr. 32.07.00 und B-Plan Nr. 32.14.00[3] (ohne Maßstab, die Legende zu den Biotop- und Nutzungstypen innerhalb des B-Plans Nr. 32.14.00 ist dem Plan Bestand- und Nutzungstypen in Anlage 1 zu entnehmen)

Fauna

Die Fauna im Untersuchungsgebiet wurde im Rahmen von mehreren biologischen Untersuchungen in den Zeiträumen 2012 -2014 untersucht. In 2012 wurde eine faunistische Potenzialanalyse durchgeführt (vgl. Bioplan 2015). Auf Grundlage der Gebietskenntnisse konzentrierten sich die Untersuchungen dabei auf Haselmäuse, Brutvögel und Fledermäuse. Auf die Berücksichtigung von Amphibien wurde aufgrund der isolierten Lage des Gebiets in Kombination mit einer geringen Eignung des Gebiets als Lebensraumes für diese Gruppe verzichtet. Die Auswahl der Artengruppen berücksichtigt sowohl deren Eignung als Indikatoren zur Beschreibung des aktuellen Zustands der Landschaft als auch deren Raumnutzungsmuster. So werden über diese Artenzusammensetzung sowohl am Boden gebundene (Haselmaus) als auch flugfähige Tierartengruppen (Brutvögel und Fledermäuse) übergreifende Biotope und Lebensraumkomplexe berücksichtigt. In 2012 wurde auf Grundlage der Potenzialanalyse eine faunistische Erfassung von Fledermäusen und Brutvögeln durchgeführt (vgl. Bioplan 2015).

Biotoptypen und Pflanzen

Die Biotop- und Nutzungstypen sind in Anlage 1 dargestellt.

Den größten Teil des Gebietes nehmen die asphaltierten Straßenzüge der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand, die versiegelten Flächen des Parkplatzes

[3] Der Geltungsbereich der 113. Änderung des Flächennutzungsplans ist kleiner als der Umgriff des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes 32.14.00 und ist demnach im Plangebiet inbegriffen.

Baggersand und die Hafenanlagen ein. Ein langgestreckter Grünzug befindet sich eingebettet zwischen Fischereihafen im Osten und Pommernzentrum im Westen weit außerhalb der Geltungsbereiche. Zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand befindet sich eine lichtere Gehölzfläche mit Pappeln und Berg-Ahorn, das sogenannte Dreieckswäldchen, das nach LWaldG SH als Wald anzusprechen ist. Die Parkplatzfläche Baggersand wird von dichten Gehölzflächen umgeben. Bei der Gehölzfläche nördlich der Travemünder Landstraße handelt es sich um eine naturnahe Gehölzfläche mit dichtem Unterwuchs, wobei die vorherrschende Baumart der Berg-Ahorn ist. Hervorzuheben sind in dem Bestand noch vier alte groß gewachsene Lindenbäume (*Tiliaspec.*).

Außerhalb der Geltungsbereiche nördlich der Travemünder Landstraße verläuft die Gleistrasse welche im Regionalverkehr Lübeck mit Travemünde verbindet.

Einzelbäume

Die Einzelbäume entlang der Straße Auf dem Baggersand wurden durch eigene Erfassungen bestimmt und der Stammumfang gemessen (vgl. TGP 2015).

Innerhalb des Dreieckswäldchens wurden einzelne Bäume erst im Rahmen der Untersuchungen auf Winterquartiereignung für Fledermäuse (vgl. Bioplan 2015) bestimmt, bewertet und danach durch das Vermessungsbüro Kummer in 2015 eingemessen. Die Ergebnisse der Einzelbaumerfassungen sind in Anlage 4 dargestellt.

Bewertung

Innerhalb des Plangebietes wurden keine nach § 21 LNatSchG i.V.m. § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotope festgestellt.

Den versiegelten Flächen ist eine geringe Bedeutung zuzuweisen, während die Gehölz- und Waldflächen einen wichtigen Teil der Grünverbindungen innerhalb von Siedlungsflächen bilden und damit als Lebensraum für Pflanzen und Tiere eine besondere Bedeutung haben.

Fauna

Ziel der faunistischen Erfassungen war die Schaffung einer Datenbasis, auf deren Grundlage die ökologischen Veränderungen und die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Tierwelt beurteilt werden können. Die faunistischen Untersuchungen konzentrierten sich dabei auf die Erfassung und Bewertung ausgewählter Tierartengruppen mit hohem Indikatorwert für den Standort. Ausgewählt wurden auf der Grundlage der Gebietskenntnisse Fledermäuse und Brutvögel.

Für Fledermäuse wurde 2004 durch das Büro BIOPLAN eine „minimierte Bestandserfassung“ unter Einsatz von Fledermausdetektoren und sog. Horchboxen, für Brutvögel eine faunistische Potenzialanalyse auf der Grundlage zweier Flächenbegehungen durchgeführt. Im Jahr 2012 wurden die beiden Faunengruppen systematisch erfasst. Der Untersuchungsraum umfasste den gesamten Bereich zwischen Bahnlinie im Westen und Norden, dem Fischereihafen und der Blockbebauung an der Straße „Auf dem Baggersand“ im Osten. Das Gelände des Fischereihafens wurde dabei soweit als möglich einbezogen. Die Besiedlung der Gebäude durch Brutvögel und Fledermäuse wurde im Jahr 2014 untersucht. Aus der im Jahr 2012 im Untersuchungsgebiet durchgeführten fledermauskundlichen Erhebung ergaben sich konkrete Hinweise auf das Vorhandensein mindestens eines Tagesquartiers des Großen Abendseglers im Gehölz zwischen den Straßen Travemünder Landstraße und Auf dem Baggersand sowie dem Parkplatz im Osten (sogenanntes Dreieckswäldchen). Zur Lokalisierung

möglicher (Winter-)Quartiere von Fledermäusen erfolgte in 2013 eine Untersuchung geeigneter Bäume im Untersuchungsgebiet (vgl. BIOPLAN 2015).

Brutvögel

Der Untersuchungsraum bei der Erfassung der Brutvögel erstreckte sich insbesondere im Westen weit über die Plangebiete hinaus (vgl. Bioplan 2015). Bei der Kartierung wurden im gesamten Untersuchungsgebiet insgesamt 33 Vogelarten nachgewiesen (vgl. Tab. 1 und Abb. 5) Von diesen sind 31 Arten als Brutvögel einzustufen. Dies ist als überdurchschnittlich anzusehen und liegt in der Heterogenität des Gebietes und seiner Lebensräume begründet. Als Nahrungsgäste traten mit Mauersegler und Dohle zwei weitere Arten auf, die in und an den Häuserblocks an der Straße „Auf dem Baggersand“ brüteten.

Gefährdete Arten wurden nicht nachgewiesen. Die Brutvogelfauna wurde von gehölzbewohnenden Arten bestimmt. Hinzu kamen gebäudebewohnende Arten in geringerer Zahl.

Im Bereich der sehr stark versiegelten Flächen mit großflächiger Bebauung wurde erwartungsgemäß nur eine eingeschränkte Artenzahl erfasst. Ganz typische Vögel des Siedlungsraumes sind Hausrotschwanz und Haussperling. Der Hausrotschwanz trat mit immerhin fünf Revierpaaren auf. Auch der Mauersegler ist als typische Art der Städte zu bezeichnen. Er brütete an den Blocks nördlich der Straße Auf dem Baggersand und nutzte den Untersuchungsraum zur Nahrungssuche. Der Turmfalke brütete erfolgreich an einem der Gebäude. Die Avifauna im Bereich der versiegelten Flächen setzt sich aus wenigen Arten zusammen. Hausrotschwanz und Haussperling traten mit mehreren Brutpaaren auf, der Turmfalke brütete hier. In und an den Gebäuden des Untersuchungsgebietes sowie im Gehölzbestand auf den Grundstücken setzte sich die Brutvogelwelt überwiegend aus Arten zusammen, die zu den typischen Gebäudebrütern gehören. Haussperling und Hausrotschwanz waren die häufigsten Brutvögel. Die Amsel nutzte die wenigen Gehölze, brütete aber auch unter einem Dach eines offenen Schuppens. Der Bluthänfling trat mit einem Paar in den wenigen Gehölzen an der Südwand der Gewerbehalle (vgl. Abb. 5 Nr. 1-2) im Süden der Plangebiete auf. In den Ruderalfluren der wenigen unversiegelten Freiflächen findet die Art Nahrung. Es wurden dort auch junge Rauchschwalben bei der Nahrungssuche beobachtet. Es ist von einer Brut der Art an bzw. in Gebäuden des Hafenbereiches auszugehen. Der Untersuchungsraum mit seinen überwiegend versiegelten Flächen weist eine deutlich unterdurchschnittliche Besiedlung mit Brutvögeln auf. Ihm ist nur eine geringe Bedeutung zuzumessen.

Die Gehölze im Bereich des „Dreieckswäldchens“, die Randgehölze um den Parkplatz „Baggersand“ sowie die Gehölzbestände nördlich der Travemünder Landstraße werden von den Vögeln als zusammenhängender Wald mit Lichtungen betrachtet. Etliche Brutreviere umfassten Bereiche auf beiden Seiten der Straße „Auf dem Baggersand“ und „Travemünder Landstraße“. In den Gebüschen konnten Arten nachgewiesen werden, die typischerweise einen Oberbestand an Bäumen in ihrem Bruthabitat bevorzugen (z.B. Ringeltaube, Gartenbaumläufer, Mönchsgrasmücke, Grauschnäpper). Arten wie Zaunkönig, Rotkehlchen, Gelbspötter und Gartenrotschwanz u.a. profitieren von der guten Struktur insbesondere der buschgeprägten Gehölze. Eine gewisse Konzentration von Hecken bewohnenden Arten zeigte sich im Bereich der Sukzessionsflächen westlich der Travemünder Landstraße. Nur hier trat der Feldsperling auf. Die Vorkommen von Heckenbraunelle, Gelbspötter und Fitis konzentrierten sich hier.

Insgesamt erwiesen sich die Gehölze als ausgesprochen arten- und individuenreich. Im Rahmen der Untersuchungen wurde eine überdurchschnittliche Besiedlung durch Vogelarten in hoher Dichte festgestellt. Anspruchsvollere Arten des (Hoch-)Waldes und strukturreicher Gebüsche traten ebenso auf wie Arten der Hecken. Aufgrund der besonders hohen Siedlungsdichten sind die Gehölzbereiche im Plangebiet als hochwertig einzustufen.

Artname		Rote Liste		Status	Anzahl der erfassten Brutpaare	
Deutsch	**Wissenschaftlich**	**SH**	**BRD**		**FR 2[4]**	**FR 3[5]**
Amsel	*Turdus merula*			BV	17	
Bachstelze	*Motacilla alba*			BV/BN	1	1
Blaumeise	*Cyanistes caeruleus*			BV/BN	6	
Buchfink	*Fringilla coelebs*			BV	6	
Dohle	*Corvus monedula*	V		NG	NG	
Dorngrasmücke	*Sylvia communis*			BV	1	
Elster	*Pica*			BV/BN	2	
Feldsperling	*Passer montanus*		V	BV	1	
Fitis	*Phylloscopus trochilus*			BV	8	
Gartenbaumläufer	*Certhia brachydactyla*			BV	4	
Gartengrasmücke	*Sylvia borin*			BV	4	
Gartenrotschwanz	*Phoenicurus*			BV	3	
Gelbspötter	*Hippolais icterina*			BV	3	
Gimpel	*Pyrrhula*			BV	1	
Grauschnäpper	*Muscicapa striata*			BV	1	
Grünfink	*Carduelis chloris*			BV/BN	7	1
Hausrotschwanz	*Phoenicurus ochruros*			BV/BN		5
Haussperling	*Passer domesticus*		V	BV/BN		Mind. 3
Heckenbraunelle	*Prunella modularis*			BV	10	
(Höckerschwan)	*Cygnus olor*			(NG)		(1)
Klappergrasmücke	*Sylvia curruca*			BV	2	
Kleiber	*Sitta europaea*			BV	1	
Kohlmeise	*Parus major*			BV/BN	10	1
Mauersegler	*Apus*			NG	NG	
Mönchsgrasmücke	*Sylvia atricapilla*			BV	7	
Rabenkrähe	*Corvus cornix*			BN	2	
Rauchschwalbe	*Hirundo rustica*			NG		
Ringeltaube	*Columba palumbus*			BV	10	
Rotkehlchen	*Erithacus rubecula*			BV	4	
Singdrossel	*Turdus philomelos*			BV	1	
Sperber	*Accipiter nisus*			NG	NG	
Stockente	*Anas platyrhynchos*			BV	1	
Sumpfmeise	*Parus palustris*			BV	4	
Turmfalke	*Falco tinnunculus*			BN	NG	1
Zaunkönig	*Troglodytes*			BV	9	
Zilpzalp	*Phylloscopus collybita*			BV	15	

RL SH Die Brutvögel Schleswig-Holsteins - Rote Liste (KNIEF et al. 2010)
RL BRD SÜDBECK ET AL. (2007): Rote Liste der Brutvögel Deutschlands
Gefährdungsstatus: V: Art der Vorwarnliste
Status: BV: Brutvogel; NG: Nahrungsgast

Tab. 1: Brutvogelvorkommen im Untersuchungsraum in 2012 (vgl. BIOPLAN 2015).

[4] FR2 = Funktionsraum 2 (gem. Bioplan 2015) umfasst die Gehölzbestände im B-Plangeltungsbereich

5 FR3 = Funktionsraum3 (gem. Bioplan 2015) umfasst die stark versiegelten Flächen mit großflächiger Bebauung (Parkplatz „Baggersand“, Hafenanlagen)

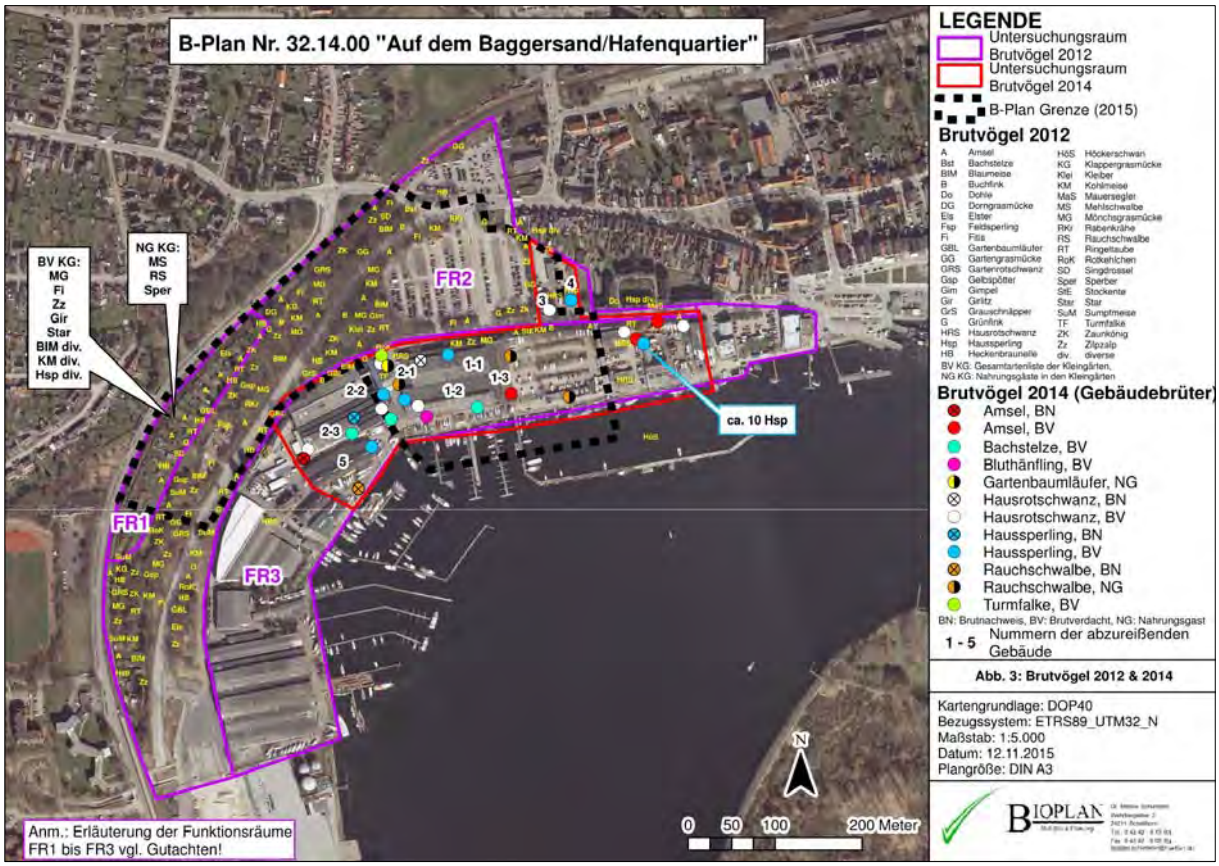


Abb. 5: Erfasste Brutvögel im Geltungsbereich des B-Plans (vgl. BIOPLAN 2015).

In einem weiteren Gutachten wurden in 2014 Faunistische Erhebungen zum geplanten Gebäuderückbau im Bereich der Hafenanlagen im Süden der Plangebiete durchgeführt (vgl. BIOPLAN 2015). In und an Gebäuden des Untersuchungsgebietes sowie im Gehölzbestand auf den Grundstücken wurden insgesamt acht Brutvogelarten nachgewiesen, von denen sechs als Brutvögel gezählt werden (Amsel, Bachstelze, Hausrotschwanz, Haussperling, Stockente, Turmfalke). Die Brutvogelwelt setzte sich überwiegend aus Arten zusammen, die zu den typischen Gebäudebrütern gehören. Für den Turmfalken bestand Brutverdacht auf dem Bürogebäude des „Traveparks“. Haussperling und Hausrotschwanz waren die häufigsten Brutvögel. Die Amsel nutzte die wenigen Gehölze, brütete aber auch unter einem Dach eines offenen Schuppens. Der Bluthänfling trat mit einem Paar in den wenigen Gehölzen an der Südwand der Gewerbehalle im Süden des B-Plangebietes. Es wurden junge Rauchschwalben beobachtet, die im Umfeld der Gebäude Nahrung suchten. Es wurden jedoch keine Nester gefunden.

Der Untersuchungsraum mit seinen überwiegend versiegelten Flächen weist eine deutlich unterdurchschnittliche Besiedlung mit Brutvögeln auf. Ihm ist nur eine geringe Bedeutung zuzumessen.

Nr.	Artname		Rote Liste Status		Status	Anzahl der erfassten Brutpaare
	Deutsch	Wissenschaftlich	SH	BRD		
1	Amsel	*Turdus merula*			BN/BV	4
2	Bachstelze	*Motacilla alba*			BV	3
3	Bluthänfling	*Carduelis cannabina*			BV	1
4	Gartenbaumläufer	*Certhia brachydactyla*			„Ruhegast“	1
5	Hausrotschwanz	*Phoenicurus ochruros*			BV/BN	8
6	Haussperling	*Passer domesticus*		V	BV/BN	Mind. 16
7	Rauchschwalbe	*Hirundo rustica*			BN/NG	Mind. 4
8	Stockente	*Anas platyrhynchos*			„Ruhegast“	3

9	Turmfalke	*Falco tinnunculus*			BV	1
	Artzahl	***gesamt***				**8**

RL SH Die Brutvögel Schleswig-Holsteins - Rote Liste (KNIEF et al. 2010)
RL BRD SÜDBECK ET AL. (2007): Rote Liste der Brutvögel Deutschlands
Gefährdungsstatus: V: Art der Vorwarnliste
BN Brutnachweis; BV Brutverdacht; NG Nahrungsgast

Tab. 2: Brutvogelvorkommen im Hafengebiet in 2014 (vgl. Bioplan 2015).

Fledermäuse

In 2012 wurde der Fledermausbestand im Plangebiet in erster Linie an den relevanten Strukturen wie Gehölzen, Gehölzrändern und Lichtungen im Westen und Nordwesten erfasst. Die Kartierung konzentrierte sich daher auf die Überprüfung von Gehölzstrukturen, die für Fledermäuse eine Funktion als Quartierstandort haben könnten. Ein weiterer Aspekt war die Erfassung von Flugstraßen, die im Untersuchungsgebiet aber nicht nachgewiesen werden konnten.

Im Rahmen der Untersuchungen wurden acht Fledermausarten nachgewiesen. Die häufigsten unter ihnen waren mit Abstand Zwergfledermäuse. Die landesweit gefährdete Rauhautfledermaus trat im Mai und im September verstärkt in Erscheinung, was der Phänologie dieser durch Schleswig-Holstein ziehenden Art entspricht. Mücken- und Breitflügelfledermaus traten regelmäßig vereinzelt jagend auf. Am Gehölzrand zum zentralen Parkplatz hat zudem an zwei Begehungsterminen ein Kleinabendsegler ausdauernd gejagt. Anfang September wurde der Überflug einer Zweifarbfledermaus am Segelhafen aufgezeichnet. Tiere der Gruppe Myotis traten nur sehr sporadisch in Erscheinung.

Der Untersuchungsraum ist nicht ausreichend dimensioniert, um den Lebensraumkomplex mit Quartieren und Nahrungsgebieten (z.B. der ansässigen Zwergfledermaus-Kolonie) komplett zu erfassen. Dennoch lassen sich Strukturen erkennen, die eine Bedeutung für die Fledermäuse als Nahrungsraum haben:

1. Gehölzstrukturen an der Travemünder Landstraße (Zwerg- und Breitflügelfledermaus)
2. Ostrand und Kronenbereiche der Waldparzelle zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand (Zwerg-, Mücken-, Breitflügelfledermaus, Kleiner Abendsegler)

In allen anderen Bereichen wurden nur sehr vereinzelt Aktivitäten von Fledermäusen registriert (vgl. BIOPLAN 2015).

Artname		**Rote Liste Status**	
Wissenschaftlicher Name	**Dt. Name**	**RL SH**	**RL D**
Eptesicus serotinus	Breitflügelfledermaus	3	G
Myotis spec.	Mausohren	V	-
Nyctalus leisleri	Kleiner Abendsegler	2	D
Nyctalus noctula	Großer Abendsegler	3	V
Pipistrellus nathusii	Rauhautfledermaus	3	-
Pipistrellus pipistrellus	Zwergfledermaus	-	-
Pipistrellus pygmaeus	Mückenfledermaus	V	D
Vespertilio murinus	Zweifarbfledermaus	1	D

RL SH: Gefährdungsstatus in Schleswig-Holstein (BORKENHAGEN 2014)
RL D: Gefährdungsstatus in Deutschland (MEINIG ET AL. 2009)

Gefährdungskategorien:	
2: stark gefährdet	*3: gefährdet*
D: Daten defizitär	*G: Gefährdung unbekannten Ausmaßes*
V: Art der Vorwarnliste	*-: ungefährdet*

Tab. 3: Im Planungsgebiet nachgewiesene Fledermausarten (vgl. Bioplan 2015)

Innerhalb der Gewerbeflächen südlich der Straße Auf dem Baggersand insbesondere im Bereich zwischen dem Bürogebäude und der gegenüberliegenden Gewerbehalle fanden intensive Schwärmaktivitäten von Zwergfledermäusen statt. Dies deutet darauf hin, dass in den genannten Gebäuden ein Ganzjahresquartier mit Wochenstube und Winterquartier vorhanden sein kann. Im Untersuchungsraum konnten auch fünf Paarungsquartiere von Zwergfledermäusen beobachtet werden (vgl. Abb. 6-7). Eine genaue Festlegung, wo sich ein Paarungsquartier befindet, ist nicht immer möglich, da die Tiere im Fluge ihr Revier abgrenzen. Mit Sicherheit waren Paarungsquartiere bei den Erfassungen in 2012

- in der Nordfassade der Gebäude Auf dem Baggersand 17,
- auf Höhe Zufahrt zum zentralen Parkplatz,
- an der Südseite (zum Segelhafen hin) in einer Halle,
- an der Linde im Südteil der Schrebergärten,
- in der Nähe der Feuerwehr (zur Lage vgl. Abb. 6-7)

Als Ergebnis der Untersuchungen in 2014 wurden in den Gebäuden insgesamt vier Tagesverstecke und drei Paarungsquartiere erfasst (vgl. Abb. 6-7) Die untersuchten Hallen weisen aufgrund ihrer Strukturen und Temperaturverhältnisse eine Eignung als Winterquartier für die Zwergfledermaus auf. Einige untersuchte Bäume entlang der Straße „Am Baggersand“ wiesen eine potenzielle Eignung als Paarungs- und Tagesquartier für Zwergfledermäuse auf. Insgesamt sind drei Pappeln ausreichend dick, um als Winterquartier geeignet zu sein. Das Untersuchungsgebiet weist daher in Bezug auf Fledermausquartiere eine hohe Wertigkeit auf. Für das Hochhaus besteht Verdacht auf Ganzjahresnutzung der Zwergfledermaus.

Die beidseitigen Gehölze an der Straße „Auf dem Baggersand“ und der Gehölzrand am zentralen Parkplatz gehörten zu den häufig bejagten Strukturen.

In einem der Bäume der Gehölzinsel zwischen Travemünder Landstraße und Straße „Auf dem Baggersand“ befindet sich das Tagesversteck eines einzelnen Großen Abendseglers (vgl. Abb. 6-7). Aufgrund dieses Hinweises wurden die Bäume im Bereich des „Dreieckswäldchens“ im Rahmen einer Untersuchung der Bäume auf die Winterquartiereignung für Fledermäuse in 2014 erfasst (vgl. Bioplan, 2015). Dazu wurden Bäume mit einem Stammdurchmesser ≥50 cm im September vom Boden aus mit einem Fernglas auf geeignete Quartierstrukturen hin abgesucht. In dem zentralen Gehölz zwischen den Straßen „Travemünder Landstraße“ und „Auf dem Baggersand“ sowie an den Rändern des Gehölzes zum Parkplatz standen zu diesem Zeitpunkt 22 strukturreiche Bäume. 12 dieser Bäume (11x Pappel, 1x Esche) weisen potenziell hochwertige Quartiersstrukturen auf (12x Wochenstuben- und 1x potenzielle Winterquartiereignung). Nördlich der Parkplatzfläche und im Bereich östlich des „Dreieckswäldchens“ wurden zwei Bäume identifiziert, die eine Eignung als Wochenstubenquartier aufweisen.

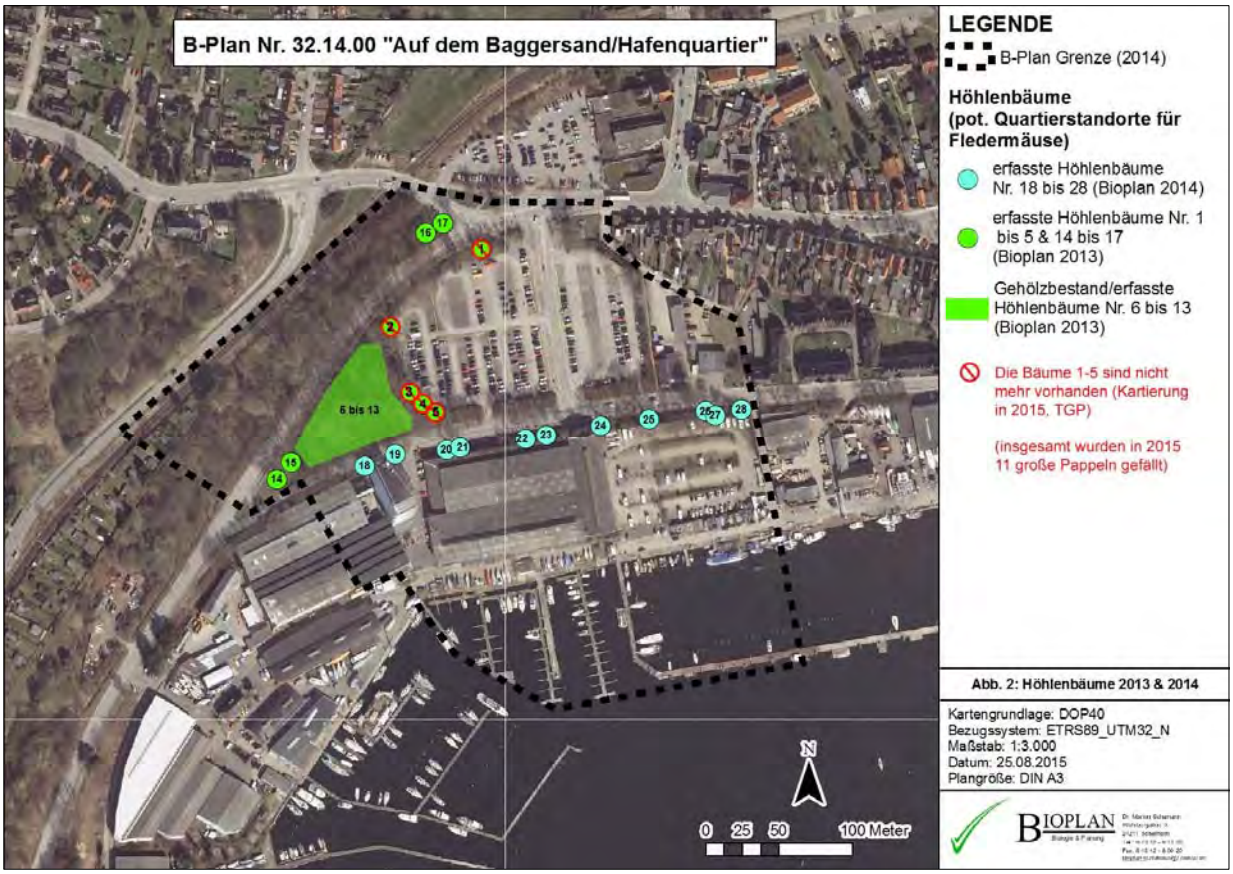


Abb. 6: Höhlenbäume innerhalb des Geltungsbereichs (vgl. Bioplan 2015)

Abb. 7: Fledermausfundorte innerhalb des Geltungsbereichs (vgl. Bioplan 2015).

Der unmittelbare Vorhabenbereich mit dem zentralen Parkplatz und dem Gehölz zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße „Auf dem Baggersand“ ist als Nahrungsraum von mittlerer Bedeutung, da hier zwar bis zu vier Arten (Kleiner Abendsegler, Zwerg-, Mücken- und Breitflügelfledermaus) gejagt haben, meistens jedoch nur Einzeltiere jagend angetroffen wurden.

Die Bewertung von Fledermauslebensräumen erfolgt in fünf Wertstufen (vgl. BIOPLAN 2015).

In der nachfolgenden Tabelle werden die einzelnen Wertstufen kurz erläutert.

Wertstufe	Definition der Skalenabschnitte
I **Sehr hohe Bedeutung**	➢ **Quartiere** (Wochenstuben) von stark gefährdeten und vom Aussterben bedrohten Fledermausarten (RL 2 und RL 1) sowie solchen des Anhangs II FFH-Richtlinie oder ➢ Große **Quartiere** (Wochenstuben) von gefährdeten Fledermausarten (RL 3 und RL G) oder ➢ Lebensräume mit **Quartieren** (Wochenstuben) von mindestens 4 Fledermausarten oder ➢ Bedeutende **Flugstraßen** von stark gefährdeten und vom Aussterben bedrohten Fledermausarten (RL 2 und RL 1) sowie solchen des Anhangs II FFH-Richtlinie oder ➢ Bedeutende **Jagdgebiete** von stark gefährdeten und vom Aussterben bedrohten Fledermausarten (RL 2 und RL 1) sowie solchen des Anhangs II FFH-Richtlinie oder ➢ Bedeutende **Flugstraßen** von mindestens 4 Fledermausarten
II **Hohe Bedeutung**	➢ **Quartiere** (Wochenstuben) von gefährdeten Fledermausarten (RL 3 und RL G) oder ➢ Große **Quartiere** (Wochenstuben) von ungefährdeten Fledermausarten (auch RL D und V) oder ➢ Lebensräume mit **Quartieren** (Wochenstuben) von mindestens 2 Fledermausarten oder ➢ Lebensräume mit einer hohen Anzahl von **Balzrevieren** der Rauhautfledermaus oder ➢ Lebensräume mit einer hohen Anzahl von **Balzrevieren** von mindestens zwei *Pipistrellus*-Arten oder ➢ Alle **Flugstraßen** ➢ Bedeutende **Jagdgebiete** einer gefährdeten Fledermausart (RL 3 und RL G) oder ➢ Bedeutende **Jagdgebiete** von mindestens 2 Fledermausarten oder ➢ **Jagdgebiete** von mindestens 4 Arten
III **Mittlere Bedeutung**	➢ Alle **Quartiere** (Wochenstuben, Balzquartiere etc.), die nicht in die Kategorien I oder II fallen oder ➢ alle **Flugstraßen**, die nicht in die Kategorien I oder II fallen oder ➢ Bedeutende **Jagdgebiete** einer ungefährdeten Fledermausart (auch RL D und V) oder ➢ Unbedeutende **Jagdgebiete** von mindestens zwei Fledermausarten oder ➢ Auftreten von mindestens 4 Fledermausarten
IV **Geringe Bedeutung**	➢ Funktionsräume mit Vorkommen von Fledermäusen, die nicht in die Kategorie I – III fallen
V **Sehr geringe Bedeutung**	➢ Gebiete ohne Vorkommen von Fledermäusen, bzw. mit negativen Auswirkungen auf Fledermäuse

Tab. 4: Rahmen für die Bewertung von Fledermauslebensräumen

Die Bedeutung des Fledermausuntersuchungsraumes 2014, im Bereich des Hafengebietes wird mit einer hohen Bedeutung belegt. Das Quartierangebot im Gehölzbestand erscheint hoch, es wurde jedoch lediglich regelmäßig ein Großer Abendsegler registriert, der offenbar

in einer der Pappel ein Tagesversteck bezogen hatte. Das Potenzial als Winterquartier in den alten, mächtigen Pappeln ist hoch.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der (kleinräumige) Untersuchungsraum eine höchstens mittlere Bedeutung als Fledermaus-Teillebensraum darstellt. Das Artenrepertoire wird von der Zwergfledermaus dominiert, einer in Schleswig-Holstein häufigen und weit verbreiteten Art. Die Aktivitäten können als durchschnittlich eingestuft werden. Eine Funktion als regelmäßig genutztes Jagdhabitat hat der Wald entlang der Grenzlinien zu den Straßen Auf dem Baggersand und Travemünder Landstraße sowie zum Parkplatz, wo an einem Erfassungstermin sehr hohe Jagdaktivitäten registriert wurden (vgl. BIOPLAN 2015).

Innerhalb der Geltungsbereiche konnten keine Flugstraßen von Fledermäusen nachgewiesen werden.

Da es sich bei allen Fledermausarten um streng geschützte Arten und Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie handelt, wird auf weitere Angaben im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag verwiesen (BIOPLAN 2015).

Haselmaus

Nach den Ergebnissen der Potenzialanalyse (vgl. BIOPLAN 2012) weist das Untersuchungsgebiet mit seinen Brombeergestrüppen und den naturnahen Gehölzen geeignete Habitatstrukturen für die Haselmaus auf. Da das Gebiet jedoch isoliert im Siedlungsraum liegt, bestehen keine geeigneten Anbindungen an Wälder oder heckenreiche (Natur-)Landschaften die für die Verbreitung der Art erforderlich sind. Aufgrund der Lage und der Ausstattung des Geländes ist ein Vorkommen der Haselmaus auszuschließen.

Vorbelastung

Generell unterliegen bzw. unterlagen die Flächen innerhalb der Geltungsbereiche aufgrund der Nutzungen Beeinträchtigungen. Dazu gehören folgende Vorbelastungen:

- Flächenversiegelung (Straßen, Parkflächen, Gewerbeflächen);
- Verlärmung, Störung von Tierpopulationen und Schadstoffemissionen, v.a. an Hauptverkehrsstraßen.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

In der Bauphase kommt es zu Störungen und Lärmbelastungen durch Bautätigkeit und externen Verkehr.

Anlagebedingte Auswirkungen

Für die Realisierung der Wohn- und Sondergebietsflächen inklusive Straßen, Zufahrten und Flächen für die Ver- und Entsorgung werden überwiegend bereits versiegelte Flächen überbaut und nahezu vollständig versiegelt. Im östlichen Plangebiet wird die Gehölz- und Waldfläche nördlich der Travemünder Landstraße überbaut und geht als Lebensraum für Pflanzen und Tiere verloren.

Die Gehölzflächen, welche den Parkplatz „Baggersand“ umgeben, werden im Rahmen des Bebauungsplans vollständig überplant. Durch die Baumaßnahmen an dem Bürogebäude geht ein Ganzjahresquartier der Zwergfledermaus verloren. Das Dreieckswäldchen zwischen der Travemünder Landstraße und der Straße Auf dem Baggersand bleibt zum überwie-

genden Teil im Rahmen der Planungen erhalten und kann somit weiterhin als Lebensraum von Fledermäusen und Brutvögeln genutzt werden.

Durch die Sanierung von Gebäuden im Bereich des Fischereihafens könnten Fledermausquartiere verloren gehen.

Aus dem Umfang der in Anspruch zu nehmenden Flächen und deren Bedeutung unter Berücksichtigung der Vorbelastung ergeben sich nachteilige Auswirkungen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Aus der Nutzung der Wohn- und Sondergebietsflächen ergeben sich im Geltungsbereich unter Berücksichtigung der Vorbelastungen im Hinblick auf die verbleibenden Arten und Lebensgemeinschaften geringe nachteilige Auswirkungen durch Störungen im Umfeld der verbleibenden bzw. neu entstehenden Vegetationsflächen.

Ergebnis

Im Wesentlichen gehen durch die Überbauung und nahezu vollständige Versiegelung der Flächen im Plangeltungsbereich Biotope und damit Habitate für Tiere, insbesondere Brutvögel und Fledermäuse verloren. Vom Verlust sind insbesondere die Gehölz- und Waldflächen nördlich der Travemünder Landstraße betroffen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass großflächig bereits versiegelte Bereiche ohne Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere umgenutzt werden. Durch die Sanierung von Gebäuden könnte es zum Verlust von Fledermausquartieren kommen.

Baubedingt und betriebsbedingt ist im Plangeltungsbereich sowie in den angrenzenden Bereichen von geringen nachteiligen Auswirkungen auf Tiere auszugehen.

Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen

Innerhalb der Geltungsbereiche sind keine gesetzlich geschützten Biotope vorhanden.

Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Regelungen des Naturschutzrechts wird für diesen Bebauungsplan ein gesonderter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (vgl. BIOPLAN 2015) formuliert.

Im Rahmen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags werden die Vorkommen von europäisch geschützten Arten (Vögeln und Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie) dargestellt. Für den Untersuchungsraum sind Vorkommen von Fledermäusen und Brutvögeln relevant.

Durch das Vorhaben werden Gehölzflächen beseitigt. Zum Teil gehen auch Einzelbäume mit Bedeutung als Tages- und/oder Paarungs-Quartier für Fledermäuse verloren. Das Bürogebäude im südlichen Bereich des Plangebietes wird saniert, so dass dort Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Brutvögeln und Fledermäusen verloren gehen können.

Während die nur durch Verlust von Nahrungsräumen betroffenen Arten ausweichen können, verlieren die Brutvögel der Gehölze und Wälder sowie Fledermäuse (Zwergfledermäuse: Ganzjahresquartier) ihre Fortpflanzungsstätte. Damit wird ein Verbotstatbestand des § 44 BNatSchG verletzt. Mit relativ einfachen Ausgleichsmaßnahmen (Anlegen neuer Gehölze / Ersatzquartiere) kann für die meisten Arten, da sie ungefährdet sind und günstigen Erhaltungszustand aufweisen, die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleiben.

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten (*Zugriffsverbote*)

1. *Wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*

   Dieses Verbot wird im Hinblick auf Vögel nicht verletzt, da die Arbeiten zur Baufeldräumung nach bzw. vor der Brutzeit der Vögel beginnen (allgemein gültige Regelung § 34 LNatSchG-SH). Auch die Fällung der Gehölze wird außerhalb der Brutzeit der Vögel stattfinden. Zur Vermeidung von Verstößen gegen das Tötungsverbot in Bezug auf Fledermäuse werden Baumfällarbeiten erst dann durchgeführt, wenn sich keine Fledermäuse mehr in Sommerquartieren befinden können (Zeitpunkt der Fällungen erst nach ersten Frostnächten bzw. andauerndem Nachtfrost). Auf dem Baggersand 17 sind bei der Sanierung des Gebäudes artenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten. Dazu sind im Juni vor Beginn der Sanierung Untersuchungen zur genauen Lokalisierung des Quartiers durchzuführen. Das Quartier ist anschließend (im Zeitraum zwischen dem 15.08. und dem 30.09.) unbrauchbar zu machen. Ersatzquartiere (CEF-Maßnahme) müssen zu diesem Zeitpunkt ortsnah zur Verfügung stehen. Die Arbeiten müssen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde umgesetzt werden.

2. *Wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,*

   Dieses Verbot wird nicht verletzt, da die Arbeiten zur Baufeldräumung (z.B. Rodung von Gehölzen) vor der Brutzeit der Vögel beginnen. Der Baubetrieb führt nicht zu erheblichen Störungen der umgebenden Tierwelt, da alle in der Umgebung potenziell vorkommenden Arten nicht besonders störanfällig sind.

3. *Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*

   Potenzielle Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Vogelarten werden beschädigt bzw. zerstört. Für die betroffenen Vögel können jedoch Ausgleichsmaßnahmen konzipiert werden, die neue Lebensräume schaffen. Mit ihnen würde die Funktionsfähigkeit der Lebensstätten in räumlicher Nähe neu geschaffen, so dass die ökologischen Funktionen im räumlichen Zusammenhang erhalten blieben.

   In Bezug auf Fledermäuse gehen Quartierstrukturen in Gehölzen und in Gebäuden verloren. Durch das Aufhängen von Fledermauskästen kann der Verlust entsprechend ausgeglichen werden.

4. *Wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.*

   Pflanzenarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie kommen nicht vor.

   Um den artenschutzrechtlichen Erfordernissen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nachzukommen, ist unter anderem auszuschließen, dass Fledermäuse im Zuge der Baumfällarbeiten getötet werden. Um nach Möglichkeit sicher zu stellen, dass sich zum Fällzeitpunkt oder Gebäudeabriss keine Fledermäuse mehr in ihren Sommerquartieren befinden, sollten die Fällarbeiten zwingend erst nach den ersten Frostnächten bzw. solange Nachtfrost andauert durchgeführt werden. Die artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden in Kapitel 6.4.6 detailliert beschrieben.

Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung

In Bezug auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete (§ 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB), hier konkret im Hinblick auf das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung FFH-Gebiet „Traveförde und angrenzende Flächen“ (Kennziffer DE 2030-392) und im Hinblick auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Traveförde“ (Kennziffer DE 2031-401) werden im Rahmen der Umweltprüfungen FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt (vgl. Lutz 2015).

Für die Lebensräume und Arten der Natura 2000 – Gebiete entstehen keine Beeinträchtigungen durch die Festsetzungen des Bebauungsplans.

Baumaßnahmen im Bereich des Bebauungsplans, die zur Verkleinerung der dortigen naturnahen Gehölz- oder Ruderalflächen führen, haben keine Wirkung auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes. In den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes sind völlig andere Lebensräume (Gewässer und –ufer, marine Bereiche) aufgeführt. Auch die Erhaltungszielarten Fischotter und Fische (insbesondere Schlammpeitzger) sind nicht betroffen. Veränderungen im Gebäudebestand hätten ohnehin keine Wirkung.

Fernwirkungen in Form von Schadstoff- oder Energieemissionen, die in das FFH-Gebiet übergreifen könnten, sind schon durch die Zielsetzung einer Wohnbebauung und touristischen Attraktivitätssteigerung des Geländes ausgeschlossen und wären auch durch allgemeine Schutzvorschriften für die Umweltmedien Wasser und Luft ohnehin unzulässig.

Die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes werden durch die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplans somit nicht beeinträchtigt.

Die Erhaltungsziele des EG-Vogelschutzgebietes umfassen einerseits Wasservögel, die durch Eingriffe durch die Festsetzungen des B-Plans nicht betroffen wären, andererseits typische Arten alter Wälder, die hier ebenfalls keine unterstützenden Lebensräume finden (vgl. BIOPLAN 2015). Die Plangebiete haben durch ihre Entfernung von mehr als 1.500 m keine Bedeutung für das Vogelschutzgebiet. Demzufolge haben Veränderungen im innerhalb der Plangebiete keine Auswirkungen auf das Schutzgebiet.

Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 2030-392 „Traveförde und angrenzende Flächen“ ist somit nicht zu erwarten.

Eine Beeinträchtigung des EG-Vogelschutzgebietes DE 2031-401 „Traveförde“ ist ebenfalls nicht zu erwarten.

6.2.3 Schutzgut Boden

Bestand

Die Plangebiete sind zum größten Teil durch Asphalt und Beton-Verbundsteinpflaster befestigt und dient als Parkplatz bzw. Straßenverkehrsfläche oder ist bebaut. Regionalgeologisch betrachtet liegen die Plangebiete unmittelbar südlich einer Grundmoräne der Weichsel-Kaltzeit aus Geschiebelehm bzw. –mergel. Die Plangebiete selbst befinden sich im Bereich künstlicher Aufschüttungen bzw. Aufspülungen.

Im Rahmen der orientierenden Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung (vgl. Mücke 2014b) wurden im Untersuchungsgebiet Kleinrammbohrungen durchgeführt. Aus den Ergebnissen der Bodenproben geht folgender geologischer Aufbau im Untersuchungsgebiet im

Bereich der Waldflächen und der Parkplatzfläche nördlich der Straße Auf dem Baggersand hervor:

Schicht	Hauptbestandteil	Nebenbestandteile	Genese	Mächtigkeit* [m]	Tiefenbereich* [m u. GOK]
1[1)]	Fein-und Mittelsand	starkhumos	Auffüllung/ Oberboden	0,3	0,15-0,4
2	Fein-und Mittelsand	grob sandig,	Auffüllung	1,6	0,06-2,5
3[2)]	Schluff	sandig, kiesig	Auffüllung	0,4	1,9-3,3
4a	Fein-und Mittelsand	grobsandig, bereichsweise Muddenlage	glazifluviatile Sande	2,2	1,5-6,5
4b[3)]	Schluff	tonig, organisch	limnisch (Mudde)	1,2	1,6-4,7
5	Schluff	tonig, sandig, kiesig	glazifluviatil (Geschiebemergel)	>5,4	3,6-9,0

* *Mittelwerte*
1) *Oberböden wurden nur im Bereich der Waldfläche und des sogenannten „Dreieckswäldchen“*
2) *Bindige Auffüllungen wurden lediglich in einer Kleinrammbohrung im Waldbereich nördlich der Travemünder Landstraße angetroffen*
3) *In den glazifluviatilen Sanden sind bereichsweise Mudden zwischengeschaltet*

Tab. 5: Geologischer Aufbau im Untersuchungsgebiet im Bereich der Waldflächen und der Parkplatzfläche nördlich der Straße Auf dem Baggersand

Im Bereich der gewerblich genutzten Flächen südlich der Straße Auf dem Baggersand ist mit einer maximalen Mächtigkeit von 1,80 m unterhalb der Geländeoberkante (u. GOK) ein sandiger, humoser Auffüllboden mit einzelnen Bauschuttresten anzutreffen. Unter dieser Schicht folgt eine weitere aufgespülte Auffüllung aus Fein- und Mittelsanden mit örtlichen Muddestreifen. Der Sand erreicht Schichtdicken von wenigen Dezimetern bis zu vier Metern Mächtigkeit.

Altlasten

Als Ergebnis der orientierenden Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung (vgl. Mücke GmbH 2014b) für den Bereich nördlich der Straße Auf dem Baggersand geht hervor, dass die aufgeschlossenen Auffüllungen im Untersuchungsgebiet hauptsächlich aus umgelagerten bzw. aufgespülten Sanden ohne erkennbare Bauschuttanteile bestehen. Aufgrund der historischen Erkundung (vgl. Mücke GmbH 2014a) ist eine altlastenrelevante ehemalige Nutzung der untersuchten Flächen auszuschließen. Die für eine abfallrechtliche Einstufung der Auffüllungen durchgeführten Laboranalysen von Auffüllungsmischproben belegten unauffällige Schadstoffgehalte.

In den Proben aus dem Grundwasserabstrom wurden keine auffälligen Schadstoffgehalte detektiert. Die Ergebnisse der Grundwasseruntersuchungen geben keine Anhaltspunkte für eine auf dem Untersuchungsgelände vorliegende Grundwasserverunreinigung durch eingetragene Kraftstoffe aus der Parkplatznutzung und keinen Beleg für durch Sicker- und Grundwasser gelöste bzw. mobilisierte auffüllungsbezogene Schadstoffe. Als Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen kann festgestellt werden, dass in den untersuchten Flächen keine schädlichen Bodenveränderungen gemäß § 2 Abs. 3 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vorliegen. Eine relevante Gefährdung über die Wirkungspfade Boden - Mensch und Boden - Grundwasser ist für die untersuchten Flächen auszuschließen.

Auf dem Grundstück südlich der Straße Auf dem Baggersand wurden an zwölf Punkten Bodenverunreinigungen ausgewiesen, die vorsorglich entfernt werden sollten bzw. beim Ausbau abfallrechtlichen Bestimmungen unterliegen. Aufgrund der Bodenverunreinigungen wird

empfohlen, auf dem Grundstück stattfindende Erd- bzw. Tiefbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen, um verunreinigten Boden fachgerecht zu separieren und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen (vgl. Mücke GmbH 2009).

Die zur Umsetzung der Planung erforderlichen Maßnahmen, also eine Sanierung der Bodenverunreinigungen wird auf der nachfolgenden Planungsebene (Baugenehmigungsverfahren) geregelt. Geplant und mit der Fachbehörde abgestimmt ist ein vollständiges Abgraben und ordnungsgemäßes Entsorgen der Bodenverunreinigungen im Zuge des Baus der geplanten Tiefgaragen. Die Sanierung ist technisch machbar, wirtschaftlich vertretbar und zumutbar. Damit wird das Gefährdungspotenzial für die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser entfernt, so dass das Grundstück nach erfolgreicher Sanierung ohne weitere Einschränkungen für Wohnbebauung genutzt werden kann. Der ausgekofferte Bereich ist anschließend mit unbelastetem Boden zu verfüllen. Die Arbeiten in kontaminierten Bereichen sind gutachterlich zu begleiten. Die Nutzung der geplanten Wohnbebauung kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch die Altablagerung ausgeschlossen werden kann. Die Nutzungsverträglichkeit ist durch Abschlussbericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen. Im Sinne des Erlasses zur „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten...“ Punkt 2.1.5 wird im Bebauungsplan eine Kennzeichnung gemäß § 9 Abs. 5 BauGB aufgenommen (allgemeine „Warnfunktion“), da der Bebauungsplan vor Behandlung der Bodenbelastung in Kraft gesetzt werden soll.

Im Innenhof des Bürogebäudes Auf dem Baggersand 17 wurden bereits 2006 sanierungswürdige Belastungen durch MKW nachgewiesen. Hier liegt eine schädliche Bodenveränderung nach BBodSchG vor. Vertikal konnte der Schaden eingegrenzt werden. Die im Tiefenbereich 1,5 bis 2,0 m unter GOK festgestellte Bodenbelastung war in einer Tiefe von 3,0 bis 4,0 m unter GOK nicht mehr nachvollziehbar, ein Austrag der Schadstoffe in das Grundwasser konnte seinerzeit jedoch nicht ausgeschlossen werden. Die Kontaminationsfläche wurde somit im Bebauungsplan 32.07.00 (2007) als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind gekennzeichnet. Mit der Unteren Bodenschutzbehörde und dem Gutachter wurde nun vereinbart, dass eine Messung (2 Messstellen) durchgeführt werden soll, um zu prüfen, ob das Grundwasser durch MKW verunreinigt ist. Dies wurde an den Eigentümer weitergeleitet.

Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens 32.14.00 wird der Geltungsbereich im Bereich des Grundstückes Auf dem Baggersand 17 zum Entwurf jedoch nunmehr verkleinert, so dass der Innenhof nicht mehr (neu) überplant wird. Auf den Bebauungsplan 32.07.00 wird verwiesen.

Die südöstlich des Hochhauses vorhandene Kontaminationsverdachtsfläche im Bereich der ehemaligen Motorenwerkstatt wurde im Rahmen der Gefährdungsabschätzung im Jahr 2006 nicht weiter untersucht, sondern soll bei stattfindenden Bau-/Erdbaumaßnahmen geprüft werden. Dieser Bereich war im Bebauungsplan 32.07.00 als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet worden. Im Sinne des Erlasses zur „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten...“ Punkt 2.1.5 wird im Bebauungsplan weiterhin auf eine mögliche Gefährdung durch Bodenbelastung und die erforderliche Berücksichtigung durch Kennzeichnung der Kontaminationsverdachtsfläche gemäß § 9 Abs. 5 BauGB hingewiesen (allgemeine „Warnfunktion“). Eine höherwertige Nutzung als eine gewerbliche Nutzung (z.B. Wohnen) kann erst erfolgen, wenn eine Beeinträchtigung durch potenzielle Altablagerungen ausgeschlossen werden kann. Die Nutzungsverträglichkeit ist durch Bericht gegenüber der Fachbehörde nachzuweisen.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt werden größere Flächen verändert und Oberboden wird zwischengelagert. Durch die Einrichtung von Baustraßen bzw. Baustellen werden Flächen beansprucht.

Als Empfehlung geht aus dem Gutachten zur Gefährdungsabschätzung hervor (vgl. Mücke GmbH 2014b), die Erd- und Tiefbauarbeiten fachgutachterlich begleiten zu lassen, um ggf. bei Antreffen von kleinräumigen auffälligen Bodenbereichen diese zu prüfen und ggf. den weiteren Umgang festzulegen und zu koordinieren. Die Bodenmassen sind dabei entsprechend der behördlichen Vorgaben zu verwerten bzw. zu entsorgen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Insgesamt erfolgt eine Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch Neuversiegelung auf ca. 1,78 ha. Es werden aber zum überwiegenden Teil bereits teil- bzw. vollversiegelte Flächen für die Errichtung der Wohn- und Sonderflächen innerhalb der Geltungsbereiche genutzt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Aufgrund der vorhandenen Vorbelastung und einer Erhöhung des Verkehrs aufgrund der Flächennutzung in den Plangebieten des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans sind nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden unwahrscheinlich.

Ergebnis

Baubedingt sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten, wenn die Bodenarbeiten unter den genannten Vorgaben durchgeführt werden. Aufgrund der geplanten Versiegelung der Flächen und der vorhandenen Flächenqualitäten sind anlagebedingt v.a. im nördlichen Bereich der Geltungsbereiche erheblich nachteilige Umweltauswirkungen des Schutzgutes zu erwarten. Betriebsbedingt sind keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

6.2.4 Schutzgut Wasser

Bestand

Oberflächengewässer

Innerhalb der Geltungsbereiche befinden sich zwei verrohrte Oberflächengewässer. Dabei handelt es sich um die Moorbek und die Rönnau. Innerhalb der Geltungsbereiche verlaufen beide Gewässer verrohrt. Moorbek und Rönnau gehören nach dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck zum Grümzug „Rönnau und Moorbek“.

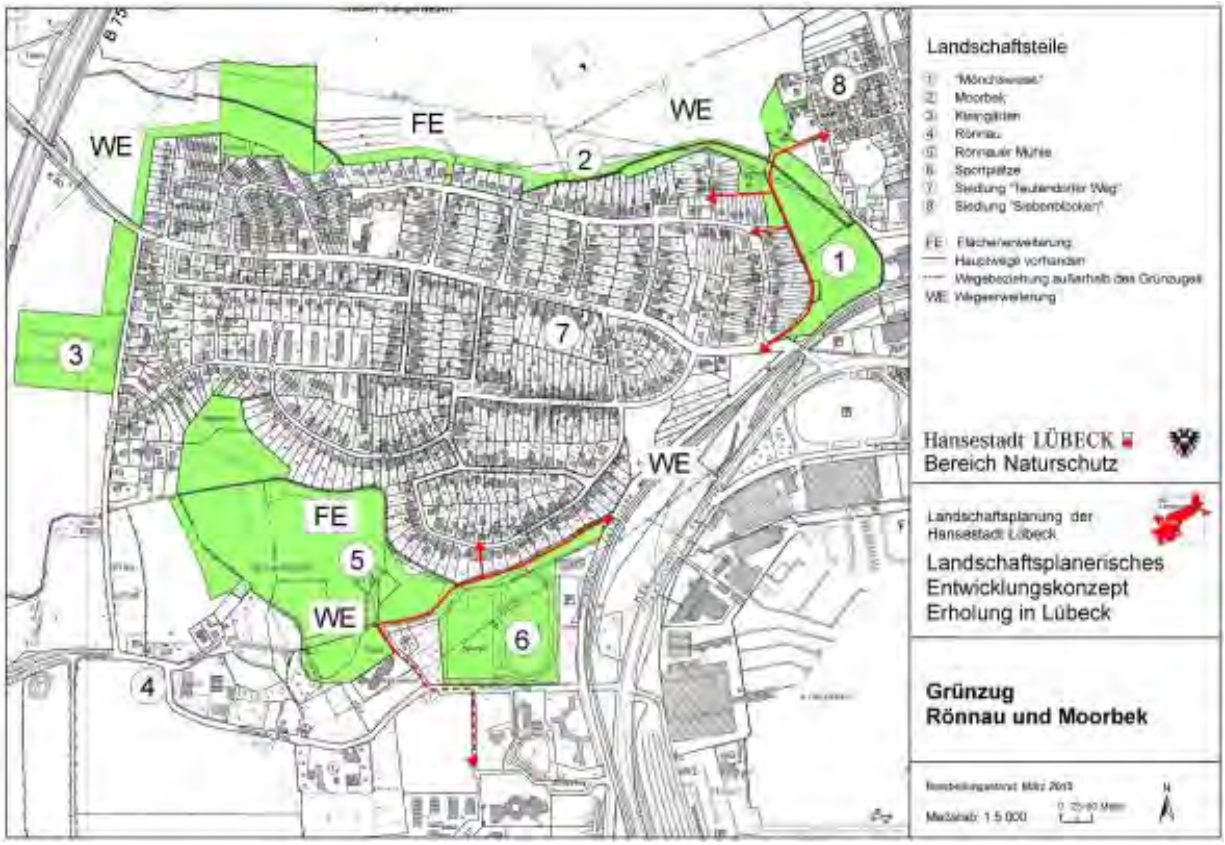


Abb. 8: Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Erholung in Lübeck, hier: Grünzug Rönnau und Moorbek (Quelle: Hansestadt Lübeck 2010)

Südwestlich der Plangebiete befindet sich das Oberflächengewässer Trave. Bei der Trave handelt es sich um eine Bundeswasserstraße (Gewässer I. Ordnung gemäß Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein, zuletzt geändert am 16.03.2015), welche zwischen der Teerhofinsel am Rande des Stadtgebietes im Nordosten des Stadtgebietes von Lübeck bis zur Ostseemündung bei Lübeck-Travemünde innerhalb des FFH-Gebietes „Traveförde und angrenzende Flächen (FFH DE 2030-392)“ verläuft.

Grundwasser

Das Plangebiet befindet sich im Wasserschongebiet „Lübeck-Nord“.

Im Rahmen der Gefährdungsabschätzung (vgl. Mücke GmbH 2014b) wurde auch der Grundwasserspiegel im Untersuchungsgebiet ermittelt. Der Grundwasserspiegel im Bereich nördlich der Straße „Auf dem Baggersand“ wurde im Untersuchungsgebiet zwischen 1,30 m und 2,81 m unter GOK festgestellt. Den Grundwasserleiter bilden die aufgefüllten (Schicht 2, vgl. Kapitel 6.2.3, Tab. 5) und die geogenen Sande (Schicht 4a, vgl. Kapitel 6.2.3, Tabelle 5). Der Grundwasserleiter wird im Untersuchungsbereich nach unten durch den schwer durchlässigen Geschiebemergel (Schicht 5, vgl. Kapitel 0, Tab. 5) begrenzt. Entsprechend der Lage des Grundstücks zur Vorflut Trave ist von einer von Nord nach Süd gerichteten Grundwasserströmung auszugehen.

Im oberflächennahen Grundwasser wurden Temperaturen zwischen 15,1°C und 18,6°C ermittelt. Die im Untersuchungsgebiet festgestellte heterogene Temperaturverteilung im oberflächennahen Grundwasser ist auf anthropogene Einflüsse (Ver- und Entsorgungsleitungen) zurückzuführen. Die gemessenen pH-Werte befinden sich zwischen 6,98 bis 7,05 und liegen zumeist im leicht basischen Bereich. Die Leitfähigkeiten im Grundwasser sind leicht erhöht und auf den Einfluss des brackigen Travewassers zurückzuführen. Als Ergebnis der Grund-

wasserproben ist insgesamt ein schwachoxidierendes Redox-Milieu[6] zu belegen. Im Grundwasser wurden Sauerstoffgehalte zwischen 1,6 mg/l und 4,0 mg/l ermittelt. Das oberflächennahe Grundwasser auf den Flächen südlich der Straße Auf dem Baggersand steht ca. 1,8 m unterhalb der Geländekante an.

Durch die Nutzung als Parkplatzgelände nördlich der Straße Auf dem Baggersand und die Bebauung entlang der Trave ist im Bereich der versiegelten Flächen als Vorbelastung von einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate auszugehen.

Altlasten

Im Rahmen der orientierenden Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung (vgl. Mücke GmbH 2014b) für den Bereich nördlich der Straße „Auf dem Baggersand“ wurden Grundwasserproben genommen und auf die Konzentration an organischen Schadstoffen geprüft. Dabei konnten keine Konzentrationen der untersuchten organischen Schadstoffe festgestellt werden. Die Schwermetalluntersuchungen (Blei, Cadmium, Quecksilber, Thallium, Zink, Chrom, Nickel, inkl. Arsen) ergaben keine nachweisbaren bis unauffälligen Konzentrationen.

Mit Hilfe der sogenannten Sickerwasserprognose sollen die Gefahren für das Grundwasser abgeschätzt und beurteilt werden, die von bestehenden Altlasten und altlastenrelevanten Verdachtsbereichen bzw. von kontaminierten Materialien ausgehen können. Als Ergebnis lässt sich feststellen, dass aufgrund der gemessenen Schadstoffgehalte in den Bodenproben und Schadstoffkonzentrationen im Grundwasserabstrom des Untersuchungsbereiches kein erhöhtes Schadstoffquellpotential auf dem Standort abzuleiten ist. Generell wurden sowohl im Boden als auch im Grundwasser keine Schadstoffe in relevanten Konzentrationen nachgewiesen. Es kann ausgeschlossen werden, dass relevante Schadstoffmengen als wässrige Lösung in den Untergrund gelangt sind (vgl. Mücke GmbH 2014b).

Im Bereich des Fischereihafens kann aufgrund der Untersuchungsergebnisse (vgl. Mücke GmbH 2009) das Vorliegen einer sanierungswürdigen Grundwasserverunreinigung auf dem Grundstück ausgeschlossen werden.

Auf die Ausführungen in Kapitel 2.2 und 6.2.3.1 wird verwiesen.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Es entstehen Schadstoffemissionen durch Baustellenverkehr, Material- und Bodentransporte, welche aber im Rahmen einer fachgerechten Bauabwicklung minimiert werden. Insgesamt ist daher mit geringen baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Netto-Neuversiegelung im Umfang von 1,77 ha wird die Grundwasserneubildungsrate im Plangebiet verringert. Durch die weitere Überbauung / Versiegelung der Flächen ist mit einer Verringerung der Versickerung des Niederschlagswassers für den Boden- und Grundwasserhaushalt zu rechnen. Eine Versickerung von Oberflächenwasser ist laut Baugrunduntersuchung im Bereich der untersuchten Flächen grundsätzlich möglich. Aufgrund des geringen Flurabstandes zum Grundwasser ist im Bereich des Parkplatzes Baggersand lediglich eine Flächen- und Muldenversickerung möglich. Bei der Erstellung der geplanten

[6] Das Redoxpotenzialbeschreibtdabei das Konzentrationsverhältnis von oxidierten und reduzierten Stoffen und somit die elektrochemischen Bedingungen im Wasser

Tiefgaragen innerhalb des Geltungsbereichs ist ein erhöhter Aufwand für Spezialtiefbau- und Wasserhaltungsmaßnamen zu beachten. Durch die im Bebauungsplan vorgesehene Dachbegrünung (vgl. B-Plan Festsetzungen) ist eine Verminderung des Eingriffs auf das Schutzgut Wasser zu erwarten, da das anfallende Niederschlagswasser auf dem Dächern der Gebäude bzw. der Tiefgarage gespeichert und so verzögert abgegeben wird.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Beeinträchtigungen des Grundwassers sind durch den Eintrag von Schadstoffen am Straßenrand aufgrund einer Zunahme des Verkehrs im Bereich der ehemaligen Waldfläche im Norden der Plangebiete zu erwarten. Aufgrund der Vorbelastung wird jedoch von einer geringen Beeinträchtigungsintensität ausgegangen.

Ergebnis

Anlagebedingt ist aufgrund der Versiegelung der Bodenoberfläche und der Verringerung der Versickerung mit nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung zu rechnen, die z.T. durch die Anlage von Dachbegrünungen vermindert werden.

Die Oberflächenentwässerung ist wie folgt geplant.

Hafenzone / Fischereihafen

Das im Bereich der Hafenzone anfallende Niederschlagswasser soll über Rinnen bzw. Straßenabläufe an der Oberfläche einem neu herzustellenden Regenwasserkanal zugeführt werden. Dieser soll das gesammelte Niederschlagswasser nach einer erforderlichen Regenwasserbehandlung gemäß DWA-M 152 über Einleitstellen in die Trave leiten. Eine Versickerung des Niederschlagswassers auf den Privatgrundstücken ist aufgrund der Garagengeschosse schwierig.

Hinweis: Entsprechende Einleitererlaubnisse für das Einleiten des Niederschlagswassers in die Trave werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bei der unteren Wasserbehörde beantragt. Eine Vorreinigung vor Einleitung nach Stand der Technik ist vorgesehen. Bzgl. der erforderlichen Leitungen wurden bereits Abstimmungsgespräche mit der unteren Wasserbehörde geführt.

Auf dem Baggersand

Das im Erschließungsbereich anfallende Niederschlagswasser der öffentlichen Flächen soll über einen neu herzustellenden Regenwasserkanal in das bestehende Kanalnetz der Entsorgungsbetriebe Lübeck eingeleitet werden. Weiterhin ist geplant, die Oberflächenentwässerung der privaten Flächen über Grund- und Sammelleitungen mit einem Anschluss an das im Zuge der Maßnahme umzulegende Gewässer Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation) östlich des Gebietes zu regeln. Eine Versickerung des Niederschlagswassers auf den Privatgrundstücken ist aufgrund des Garagengeschosses schwierig. Die Einleitung des gefassten Niederschlagswassers in die Kanalisation erfolgt ungedrosselt.

Da zum derzeitigen Verfahrensstand die Verlegung der Moorbek (Gewässer als Bestandteil der Kanalisation) noch nicht abschließend geklärt werden konnte, werden im Bebauungsplan zwei Leitungstrassen festgesetzt. Die Verlegung des Kanals ist abhängig von der Verlagerung des Streugutlagers.

Geplant war eine Verlegung des RW-Hauptsammlers in die östliche Leitungstrasse (unterhalb des bestehenden Streugutlagers). Die Leitungstrasse wurde dementsprechend mit 5,50 m im Bebauungsplan festgesetzt.

Falls eine Verlagerung des Streugutlagers nicht rechtzeitig vollzogen werden kann, ist die Verlegung des RW-Hauptsammlers weiter westlich vorgesehen. (siehe Kapitel 2.2 und 6.3.3)

Parkplatz östlich der Travemünder Landstraße

Das auf dem geplanten Parkplatz anfallende Niederschlagswasser soll über die Profilierung der Oberfläche einem Muldensystem zwischen den einzelnen Parkplätzen gefasst werden. Über Straßenabläufe soll die Ableitung in einen neu herzustellenden Regenwasserkanal unterhalb der Verkehrsflächen erfolgen. Es ist vorgesehen, das gesammelte Niederschlagswasser nach einer erforderlichen Regenwasserbehandlung gemäß DWA-M 153 in das Gewässer Rönnau einzuleiten. Die Kanalisation quert den geplanten Parkplatz im mittigen Bereich. In Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck ist geplant, dass das Regenwasser innerhalb des herzustellenden Kanalnetzes sowie z.T. in Speicherbecken innerhalb der verbleibenden unversiegelten Flächen zurückgehalten wird. Die Einleitung in die Kanalisation erfolgt mit einem gedrosselten Abfluss von 10 l/(s*ha).

Hinweis: Für die Einleitung des Niederschlagswasser in die Kanäle Moorbek und Rönnau werden nach Rücksprache mit den Entsorgungsbetrieben Lübeck keine wasserrechtlichne Erlaubnises gemäß § 8 Wasserhaushaltsgesetz(WHG) erforderlich.

Für Grundwasser und Oberflächengewässer ist bau- und betriebsbedingt nicht mit nachteiligen Auswirkungen zu rechnen

6.2.5 Schutzgüter Klima und Luft

Bestand

Schleswig-Holstein befindet sich im Bereich der für Mitteleuropa charakteristischen Westwinddrift. Der häufige Durchzug zyklonaler Tiefdruckwirbel und die Nähe zur Nord- und Ostsee führen zu einem gemäßigt feuchtentemperierten und ozeanisch geprägten Klima. Die unmittelbare Nähe zur Ostsee bringt hohe Windgeschwindigkeiten und ein gut durchlüftetes Regionalklima im Raum Lübeck mit sich. Die Trave wirkt ebenfalls temperaturausgleichend. Durch das Relief, den Bewuchs und die Bebauung prägen sich kleinräumig unterschiedliche Mikroklimata aus.

Im Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck ist der überwiegende Teil der Plangebiete mit dem Parkplatz Baggersand und den Hafennutzungen mit einer geringen Luftqualität ausgewiesen. Die Bereiche mit einer vergleichsweise hohen Luftbelastung sind durch einen großen Anteil am Ort erzeugter Emissionen (insbesondere durch den Skandinavienkai) gekennzeichnet.

Das Vorhandensein von Waldflächen innerhalb der Plangebiete trägt zur Frischluftentstehung bei und mindert die Staub- und Schadstoffanreicherung.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

<u>Baubedingte Auswirkungen</u>

Baubedingt sind keine erheblichen Auswirkungen im Hinblick auf Klima / Luft zu erwarten.

<u>Anlagebedingte Auswirkungen</u>

In Bezug auf das Plangebiet besteht bereits eine kleinklimatisch wirksame Versiegelung und Bebauung. Die zusätzliche Neuversiegelung wird hier keine erheblichen Veränderungen mit sich bringen. Die vorhandene Waldfläche („Dreiecksfläche“) im Osten der Plangebiete bleibt zum größten Teil erhalten. Die Gehölzfläche im Norden geht durch die Errichtung der neuen

Parkplatzfläche verloren. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ist mit keinen wesentlichen Änderungen der klimatischen Verhältnisse zu rechnen.

Auf Grund der Vorbelastungen sowie durch die starke Überprägung des Kleinklimas durch die großklimatische Wettersituation sind die Auswirkungen auf die kleinklimatischen Verhältnisse durch das Bauvorhaben als unerheblich einzustufen. Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebiete werden durch die begrenzte Ausdehnung des Vorhabens nicht beeinflusst.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt sind keine Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.

Ergebnis

Im Hinblick auf die Schutzgüter Klima und Luft kommt es bau-, anlage- und betriebsbedingt nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen.

6.2.6 Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild

Bestand

Die Plangebiete werden im Norden von der Travemünder Landstraße geprägt, die nördlich und südlich von Gehölzstreifen gesäumt ist. Im Osten schließt sich an das Plangebiet der historische Ortskern von Travemünde an. Im Süden schließen sich weitere Gewerbeflächen, Wasserflächen und der Skandinavienkai an. Die Gehölzflächen des Plangebietes stellen damit ein Grünelement innerhalb des Stadtgefüges dar. Entlang der Travemünder Landstraße stehen Bäume (Birken) zum Teil innerhalb geschlossener Gehölzbestände und zum Teil als Einzelbäume (vgl. Abb. 8)

Die Parkplatzfläche Baggersand ist von Gehölzen umgeben und ist vollständig versiegelt (vgl. Abb. 9). Der südliche Bereich des Plangebietes wird von gewerblichen Bauten geprägt (vgl. Abb. 12-13). Daran schließt sich der Hafen mit Liegeplätzen für Segel- und Motorboote sowie Verkaufsständen für frischen Fisch (vgl. Abb. 14) und der Wohnmobilstellplatz an.

Nach dem Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck handelt es sich beim nördlichen Bereich der Plangebiete um den Landschaftstyp „Stadtlandschaft – Siedlung“ und beim südlichen Bereich um den Landschaftstyp „Stadtlandschaft – Industrie/ Gewerbe“. Die Gewerbe- und Parkplatzflächen werden im Landschaftsplan mit einer sehr geringen Wertstufe bewertet. Die Gehölzflächen erhalten dagegen eine hohe Wertstufe.

Abb. 8: Gehölzbestand entlang der Trav. Landstraße (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb. 9: Parkplatz Baggersand, Blick aus Südwesten (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb.10: Weg zwischen „Dreickswäldchen“ und Parkplatz „Baggersand“ (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb. 11: „Dreieckswäldchen“ mit vorgelagerten Weidenbäumen (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb. 12: „Verwaltungsgebäude „Trave Docks“ (Auf dem Baggersand 17) mit Baumbestand (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb.13: Gewerbehalle Am Baggersand 15 (Quelle: eigenes Foto vom 10.08.2015)

Abb. 14: Hafenfläche (Quelle: eigenes Foto vom 02.08.2015)

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Infolge der Baumaßnahmen ist aufgrund von Baustellenverkehr sowie Material- und Bodentransporten von temporären Beeinträchtigungen durch Schall- und Schadstoffemissionen bzw. Erschütterungen auszugehen. Aufgrund der Vorbelastungen im Gebiet ist im Umfeld

der Plangebiete demzufolge nur mit geringen zusätzlichen Beeinträchtigungen durch den Bau der Gebäude, Straßen, Parkplätze etc. zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Da es sich beim dem Plangebiet in erster Linie um gewerbliche Flächen im Hafenbereich und die zentrale Parkfläche „Baggersand“ handelt, die für das Landschaftsbild eine geringe Bedeutung haben ist durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht von erheblichen Beeinträchtigungen in Bezug auf das Landschaftsbild auszugehen. Für die geplanten Gebäude werden maximale Höhen von ca. 14,00 m über Gelände auf dem Baggersand, ca. 17,00 m über Gelände im Bereich Fischereihafen und ca. 23,00 m über Gelände für das Bestandsgebäude Auf dem Baggersand 17 festgesetzt. Das Landschaftsbild wird sich im Bereich der derzeit vorhandenen Waldfläche verändern. Die Waldfläche ist bereits heute von Verkehrstrassen (Straßen, Eisenbahnstrecke) umgeben und somit vorbelastet. Die Parkplatzflächen im Norden und Westen der Plangebiete werden mit Gehölzen eingefasst. Als Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme ist der Erhalt des überwiegenden Teiles des „Dreieckswäldchen“, die Baumpflanzungen entlang der Straße Auf dem Baggersand sowie die Begrünung der Innenhöfe innerhalb der Wohngebiete anzurechnen.

Da das Plangebiet derzeit fast vollständig versiegelt ist und der Bereich Fischereihafen und Baggersand keine positive landschaftsbildprägende Bedeutung hat, ist durch die Bebauung keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten. Mit der Bebauung wird eine Veränderung des Ortsbildes in diesem Bereich einhergehen. Die Bebauung fügt sich in das heterogene Umfeld ein und bildet gleichzeitig ein erkennbares und identitätsstiftendes Quartier mit Wiedererkennungswert.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch die vorhandene intensive touristische Nutzung der Plangebiete ist nicht von nachteiligen betriebsbedingten Auswirkungen auszugehen.

Ergebnis

In Bezug auf das Landschaftsbild ist bau-/ anlage- und betriebsbedingt nicht von nachteiligen Auswirkungen auszugehen.

6.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Bestand

Kulturgüter sind als Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art, die als solche für die Geschichte des Menschen bedeutsam sind und die sich als Sachen, als Raumdispositionen oder als Orte in der Kulturlandschaft beschreiben und lokalisieren lassen.

Zu den sonstigen Sachgütern i.e.S. zählen gesellschaftliche Werte, die z.B. eine hohe funktionale Bedeutung hatten oder noch haben, wie Brücken, Türme, Tunnel, aber auch Gebäude etc. Aufgrund der Funktionsbedeutung dieser Sachgüter oder aber weil ihre Konstruktion bzw. ihre Wiederherstellung selbst unter hohen Umweltaufwendungen erfolgte (Baumaterial, usw.) sind sie zu erhalten.[7]

Innerhalb der Plangebiete befinden sich keine geschützten Denkmale. Als Sachgüter sind die bestehenden Gebäude und die gewerblich genutzten Hallen zu erwähnen. Das Verwal-

[7] Definitionen nach GASSNER et al. (2010)

tungsgebäude im Süden des Plangeltungsbereiches wird planungsrechtlich entsprechend berücksichtigt.

Beschreibung der Umweltauswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Es ist nicht mit erheblichen baubedingten Auswirkungen in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Im Rahmen der Festsetzungen des B-Plans geht die Gewerbehalle im südlichen Bereich des Plangebietes verloren. Es handelt sich hierbei aber um abgängige Gebäude.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Es ist nicht mit erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter zu rechnen.

Ergebnis

Es ist nicht mit erheblichen Auswirkungen in Hinblick auf Kultur- und Sachgüter zu rechnen.

6.2.8 Wechselwirkungen

Im Wesentlichen sind folgende Wechselwirkungen zu berücksichtigen.

Schutzgut	**Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern**
Menschen	- Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft bilden die Lebensgrundlage des Menschen, Voraussetzung für seine Erholung im bebauten Bereich/ Natur und Landschaft
Pflanzen	- Abhängigkeit der Vegetation von den abiotischen Standorteigenschaften (Bodenform, Geländeklima, Grundwasserflurabstand, Oberflächengewässer) - Bestandteil/Strukturelement des Landschaftsbildes (Erholungsfunktion für Menschen) - anthropogene Vorbelastungen von Pflanzen/ Biotopstrukturen (Überbauung, Standortveränderungen)
Tiere	- Abhängigkeit der Tierwelt von der biotischen und abiotischen Lebensraumausstattung (Vegetation/ Biotopstruktur, Biotopvernetzung, Boden, Geländeklima, Wasserhaushalt) - anthropogene Vorbelastungen von Tieren und Tierlebensräumen (Störung, Verdrängung)
Boden	- Abhängigkeit der Bodeneigenschaften von den geologischen, geomorphologischen, wasserhaushaltlichen, vegetationskundlichen und klimatischen Verhältnissen - Boden als Lebensraum für Tiere und Menschen sowie als Standort für Biotope u. Pflanzengesellschaften - Boden in seiner Bedeutung für den Landschaftswasserhaushalt (Grundwasserneubildung, Retentionsfunktion, Grundwasserschutz, Grundwasserdynamik) - anthropogene Vorbelastungen (Bearbeitung, Stoffeinträge, Verdichtung, Versiegelung)
Grundwasser	- Abhängigkeit der Grundwasserneubildung von klimatischen, bodenkundlichen, vegetationskundlichen und nutzungsbezogenen Faktoren - oberflächennahes Grundwasser als Standortfaktor für Biotope und Tierlebensgemeinschaften - anthropogene Vorbelastungen des Grundwassers (Nutzung, Stoffeintrag)

Schutzgut	Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern
Klima	- Geländeklima in seiner klimaökologischen Bedeutung für den Menschen und als Standortfaktor für Vegetation und Tierwelt - Mögliche anthropogene Vorbelastungen des Klimas (Aufheizung)
Luft	- - Lebensgrundlage für Menschen, Pflanzen und Tiere - - Mögliche Bedeutung von Vegetationsflächen für die lufthygienische Ausgleichsfunktion - - anthropogene Vorbelastungen (Stoffeinträge, Lufthygiene)
Landschaft	- Abhängigkeit des Landschaftsbildes von den Landschaftsfaktoren Relief, Vegetation/ Nutzung, Oberflächengewässer - Grundlage für die Erholung des Menschen - anthropogene Vorbelastungen des Landschaftsbildes und Landschaftsraumes (Überformung)

Tab. 6: Wechselwirkungen.

Soweit für das Vorhaben relevante Wechselwirkungszusammenhänge und funktionale Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern bestehen, sind diese im Rahmen der schutzgutbezogenen Auswirkungsprognose berücksichtigt. Es treten keine erheblich nachteiligen Auswirkungen infolge der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzieren der Wirkungen auf, die über die oben beschriebenen Auswirkungen hinausgehen.

6.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Der Wohnungs- und Immobilienmarkt befindet sich in Deutschland in einer strukturellen Anpassungskrise, von der einzelne Regionen und sachliche Teilmärkte unterschiedlich betroffen sind. Das gegenwärtige Wohnbauflächenpotenzial in Baulücken und Bebauungsplangebieten sowie die durch zukünftige Gebäudeabrisse entstehenden Bauflächen reichen nicht aus, um den prognostizierten Wohnungsbedarf zu decken. Die Erweiterung des Wohnungsangebotes durch Neubau könnte den Zuzug nach Travemünde noch stärker beffördern und würde Travemünder Bürgern erleichtern eine neue Wohnung zu finden bzw. Wohnungseigentum zu bilden. Im Wohnbaulandkonzept 2007 und seiner Weiterentwicklung sind mehrere mögliche Neubauflächen, darunter die Fläche Fischereihafen / Baggersand, genannt worden, die seitens der Stadtverwaltung der Hansestadt mittel- bis langfristig, auch über das Jahr 2020 hinaus, in einen Abwägungsprozess einbezogen werden. Im Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck ist die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung von Fischereihafen/ Baggersand als geplantes Vorhaben mit der Priorität I (Prioritätenliste der Stadtplanung vom September/November 2005) eingetragen.

Wenn auf den Flächen keine Bebauung stattfindet, bleibt der Parkplatz Baggersand sowie die Gewerbehallen am Fischereihafen erhalten und die Gehölzflächen / Wald entlang der Bahnflächen als Lebensraum für gehölzbrütende Vogelarten sowie als Nahrungsraum für Fledermäuse erhalten. Es würde keine Attraktivierung des Bereiches mit einer größeren Durchlässigkeit zum Wasser eintreten. Der steigende Wohnungsbedarf würde dann möglicherweise auf ökologisch wertvolleren Flächen gedeckt werden.

6.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

6.4.1 Vermeidung und Verringerung

Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der nachteiligen Auswirkungen sind:

- Schutz des Oberbodens nach § 202 BauGB und DIN 18915.
- In den Allgemeinen Wohngebieten sind Laubbäume in folgendem Umfang zu pflanzen:
  - mindestens 3 mittelkronige Laubbäume je Innenhof im WA 1
  - mindestens 1 mittel-oder großkroniger Laubaum pro 300 qm Gartenfläche im WA 2

Anzupflanzende Bäume müssen, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, einen Stammumfang von mindestens 18-20 cm aufweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 8 qm anzulegen und zu begrünen. Die Bäume sind gegen Befahren zu schützen. Bei Abgang von Bäumen ist gleichartiger Ersatz mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen.

Anzupflanzende Bäume müssen, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, einen Stammumfang von mindestens 18-20 cm aufweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 8 m² anzulegen und zu begrünen. Die Bäume sind gegen Befahren zu schützen (vgl. Festsetzung B-Plan).

- Innerhalb der Fläche für die Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen im Bereich der Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung öffentlicher Parkplatz ist ein stabiler artenreicher, gestufter Gehölzbestand mit Großgehölzen zu entwickeln.

- Innerhalb der Flächen für die Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind insgesamt 8 großkronige Bäume und 5 mittelkronige Bäume zu pflanzen. Eine gärtnerisch gestaltete Unterpflanzung aus Sträuchern und Stauden ist vorzusehen (vgl. Festsetzung B-Plan).

- Innerhalb der Fläche für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind die Bäume entlang der Travemünder Landstraße zu erhalten und bei Abgang durch einen Baum gleicher Art zu ersetzen. Die Erhaltungsfläche kann für maximal 4 Zufahrten in einer Breite von jeweils 6,0 m unterbrochen werden (vgl. Festsetzung B-Plan).

- Schutz von Bäumen, Gehölzen und Vegetation während der Bauphase nach DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“.

- Bei der Sanierung des Bürogebäudes/Hochhaus innerhalb des Sondergebietes 3 „Hafenquartier“ sind bei der Sanierung des Gebäudes artenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten: Dazu sind im Juni vor Beginn der Sanierung Untersuchungen zur genauen Lokalisierung des Quartiers durchzuführen. Das Quartier ist anschließend (im Zeitraum zwischen dem 15.08. und dem 30.09.) unbrauchbar zu machen. Ersatzquartiere (CEF-Maßnahme) müssen zu diesem Zeitpunkt ortsnah zur Verfügung stehen. Die Arbeiten müssen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde umgesetzt werden.

- Innerhalb des Geltungsbereichs sind vor Fällung der Bäume/ vor Beginn der Baumaßnahmen artenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten. Als vorgezogene artenschutzrecht-

liche CEF-Maßnahme müssen zu diesem Zeitpunkt ortsnah drei Fledermaus-Großraumhöhlen „Typ 1FW“ (Sommer- und Winterquartier für den groß Abendsegler) in Kombination mit drei Vogelkasten „Typ 1B“ und vier Großraum-Wochenstubenhöhlen „Typ 2FS“ (zur Koloniebildung von Kleinstfledermäusen, Pipstrellus-Arten) in Kombination mit vier Vogelkästen des „Typs 1B“ installiert werden (vgl. B-Plan-Festsetzung)..

Pro ausgewählten Baum/ Hangplatz sind ein Fledermaus- und ein Vogelkasten in Kombination zu installieren. Insgesamt sind sieben Hangplätze notwendig. Diese sollten in einiger Entfernung zueinander liegen, um eine Clusterbildung zu vermeiden und den jeweiligen Arten ausreichend Raum zu bieten. Der Fortbestand dieser Quartiere muss dauerhaft gesichert werden. Die Arbeiten müssen in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde umgesetzt werden (vgl. B-Plan-Festsetzung).

- Vorkehrungen für den Schutz gegen Lärm werden als Festsetzung im Bebauungsplan beschrieben.

- Anlage von Dachbegrünungen (extensive Dachbegrünung) mit Wildkräutern und Gräsern zur Schaffung von Nahrungsflächen für Vögel (vgl. Festsetzung Bebauungsplan) sowie für den Rückhalt von Niederschlagswasser auf der Fläche.

- Zur Vermeidung der Störung lichtempfindlicher Tiere (Vögel, Fledermäuse, nachtaktive Insekten) sind für die Außenbeleuchtung insektenfreundliche Leuchtmittel mit geringst möglicher Störwirkung zu verwenden, wie z.B. LED-Leuchten mit gelblichem Licht und bis zu 3.000 Kelvin Lichttemperatur (vgl. Festsetzung Bebauungsplan).

6.4.2 Zusammenfassende naturschutzrechtliche Eingriffsbewertung und Bilanzierung

Die naturschutzfachliche Eingriffsbewertung und Bilanzierung erfolgt auf Grundlage des Baurechtserlasses vom 09. Dezember 2013. Dabei wird die neuversiegelte Fläche als Beeinträchtigung des Bodens und der Verlust von Biotoptypen mit kurzfristig bzw. mittelfristig wiederherstellbaren Funktionen und Werten in Ansatz gebracht.Der südwestliche Teil des B-Plangeltungsbereiches 32.14.00 überplant den rechtskräftigen Bebauungsplan 32.07.00. Das dort bestehende Planungsrecht wird in der Bilanzierung entsprechend berücksichtigt.

Die Bilanzierung ist in vier Teilflächen gegliedert, um den Ausgleichsbedarf den unterschiedlichen Flächeneigentümern / Eingriffen zuordnen zu können.

Bestand	**Bedeutung für den Naturschutz**	**Größe in m²**	**Versiegelung**	**Ausgleichsfaktor**	**Ausgleichsbedarf in m²**
(1) Teilbereich Baggersand (WA 2)					
Unversiegelte Fläche	allgemein	2.656	Vollversiegelung	0,5	1.328
Teilversiegelte Fläche	allgemein	-	Vollversiegelung	0,2	_
(2) öffentlichenStraßenverkehrsflächen und der **Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Rad- und Fußweg**					
Unversiegelte Fläche	allgemein	2.132	Vollversiegelung	0,5	1.066
Teilversiegelte Fläche	allgemein	-	Vollversiegelung	0,2	-
(3) Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Parkplätze					
Unversiegelte Fläche	allgemein	8.025	Vollversiegelung	0,5	4.013

Teilversiegelte Fläche	allgemein	-	Vollversiegelung	0,2	-
(4) Teilbereich Fischereihafen (WA 1, SO 1 - SO 3)					
Unversiegelte Fläche	allgemein	584	Vollversiegelung	0,5	292
Teilversiegelte Fläche	allgemein	7.317	Vollversiegelung	0,2	1.463
Summe		**20.714**			**8.162**

Tab. 7: Ausgleichsbedarf für unvermeidbare Beeinträchtigungen des Bodens (Neuversiegelung)

Biotoptypen gemäß Plan Nr. 1		**Verlust in m²**	**Ausgleichs-faktor**	**Ausgleichsbedarf in m²**		
				gesamt	**(3) Park-platz**	**(2) Straßen-fläche**
Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Parkplätze						
mittelfristig wiederherstellbare Funktionen und Werte						
WFy	Laubholzforst	7.997	2	15.993		-
öffentlichen Straßenverkehrsflächen und der **Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Rad- und Fußweg**						
WFy	Laubholzforst	551	2	1.102		
Gesamt:				**17.095**	*7.997*	*1.102*

Tab. 8.: Ausgleichsbedarf für unvermeidbare Beeinträchtigungen von Arten- und Lebensgemeinschaften

Ansätze	**Fläche in m²**	**davon Flächen in m² anteilig auf**			
		(1) Teilbereich Baggersand	**(2) öffentliche Straßenverkehrsflächen**	**(3) öffentliche Parkplätze**	**(4) Teilbereich Fischereihafen**
1.Kompensationsansatz Boden	**8.162**	**1.328**	**1.066**	**4.013**	**1.755**
2.Kompensationsansatz Arten- und Lebensgemeinschaften	**17.095**	**-**	**1.102**	**15.993**	**-**
Kompensationsbedarf flächig gesamt	**25.257**	***1.328***	***2.168***	***20.006***	***1.755***

Tab. 9: Gesamt-Ausgleichsbedarf für unvermeidbare Beeinträchtigungen

Neben den betroffenen flächig erfassten Biotopen gehen auch Bäume verloren, die einzeln zu berücksichtigen sind. Die entfallenden Einzelbäume sind in Tabelle 10 aufgelistet.

Unter den Schutz der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck (Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Hansestadt Lübeck vom 18.12.2006) fallen:

- Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm, gemessen in 1,30 m Höhe,
- Bäume in Reihen (mindestens 3) oder Gruppen (mindestens 5) mit einemStammumfang von jeweils mindestens 50 cm, gemessen in 1,30 m Höhe,

- mehrstämmig ausgebildete Bäume mit Stammumfängen von jeweils mindestens 50 cm, gemessen in 1,30 m Höhe,
- Ersatzpflanzungen, die als Ersatzmaßnahme auf Grund des Abschnittes III des Landesnaturschutzgesetzes, auf Grund der Stadtverordnung zum Schutze der Bäume in der Hansestadt Lübeck vom 09.06.1978 oder auf Grund des § 8 dieser Satzung erfolgten, unabhängig vom Stammumfang.

Nach der Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck sind Ersatzpflanzungen grundsätzlich mit einheimischen und standortgerechten Bäumen in Baumschulqualität und einem Stammumfang von 12/14 cm vorzunehmen. Sofern das Pflanzen einheimischer Bäume aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht zumutbar ist, können andere, standortgerechte Bäume als Ersatzpflanzung zugelassen werden. Die Anzahl der Ersatzbäume richtet sich nach dem Stammumfang des zu beseitigenden Baumes. Bis 100 cm Stammumfang (gemessen in 1,30 m Höhe) des zu fällenden Baumes ist ein Ersatzbaum mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm zu pflanzen.

Danach ist für jede weitere begonnene 50 cm Stammumfang des zu fällenden Baumes je ein weiterer Ersatzbaum gleicher Qualität vorzusehen (s. Baumschutzsatzung der Hansestadt Lübeck).

Baumnr.	Baumart		Stammumfang [cm]	Ausgleich
(4) Teilbereich Fischereihafen (WA 1, SO 1 – SO 3)				
10	Schwarz-Pappel	Populus x canadensis Hybride	420	8
11	Sandbirke	*Betula pendula*	140	2
12	Sandbirke	*Betula pendula*	120	2
14	Gemeine Esche	*Fraxinus excelsior*	60	1
15	Gemeine Esche	*Fraxinus excelsior*	75	1
16	Rot-Buche	*Fagus sylvatica*	120	2
17	Sand-Birke	*Betula pendula*	125	2
18	Sandbirke	*Betula pendula*	75	1
18a	Sand-Birke	*Betula pendula*	40	1
18b	Sand-Birke	*Betula pendula*	40	1
19	Stieleiche	*Quercus robur*	145	2
20	Sandbirke	*Betula pendula*	100	1
21	Sandbirke	*Betula pendula*	160	3
22	Sandbirke	*Betula pendula*	150	2
23	Feldahorn	*Acer campestre*	110	2
24	Amerikanische Roteiche	*Quercus rubra*	80	1
25	Silber-Pappel	*Populus alba*	290	5
26	Feld-Ahorn	*Acer campestre*	85	1
26a	Rot-Buche	*Fagus sylvatica*	40	1
27	Feld-Ahorn	*Acer campestre*	130	2
29	Spitz-Ahorn	*Acer platanoides*	100	1
30	Feldahorn	*Acer campestre*	75	1
32	Silber-Pappel	*Populus alba*	370	7
33	Berg-Ahorn	*Acer pseudoplatanus*	90	1

34	Spitzahorn	*Acer platanoides*	160	3
35	Spitz-Ahorn	*Acer platanoides*	125	2
36	Sandbirke	*Betula pendula*	140	2
37	Feldahorn	*Acer campestre*	120	2
38	Feld-Ahorn	*Acer campestre*	135	2
39	Robinie	*Robinia pseudoacacia*	160	3
40	Robinie	*Robinia pseudoacacia*	230	4
41	Feldahorn	*Acer campestre*	140	2
42	Kreuzdorn	*Rhamnus cathartica*	90	1
42a	Spitzahorn[8]	*Acer platanoides*	25	-
42b	Spitz-Ahorn 108	*Acer platanoides*	25	-
			Gesamtausgleichsbedarf	***72***
(2) öffentlichen Straßenverkehrsflächen und der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Rad- und Fußweg				
A	Sandbirke	*Betula pendula*	79	1
B	Sandbirke	*Betula pendula*	94	1
C	Sandbirke	*Betula pendula*	79	1
F	Sandbirke	*Betula pendula*	57	1
G	Sandbirke	*Betula pendula*	110	2
H	Sandbirke	*Betula pendula*	110	2
I	Sandbirke	*Betula pendula*	110	2
J	Sandbirke	*Betula pendula*	94	1
K	Sandbirke	*Betula pendula*	110	2
L	Sandbirke 108	*Betula pendula*	63	-
			Gesamtausgleichsbedarf	***13***
(3) Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Öffentliche Parkplätze				
D	Sandbirke	*Betula pendula*	126	2
E	Sandbirke	*Betula pendula*	41	1
			Gesamtausgleichsbedarf	***3***
			Gesamtausgleichsbedarf Teilbereiche	**88**

Tab.10 Einzelbäume, Verlust und Ausgleichsbedarf

Gemäß den Vorgaben der Baumschutzsetzung der Hansestadt Lübeck wurde ein Ausgleichsbedarf für den Verlust von Bäumen ermittelt. Demzufolge sind zur Kompensation 88 Ersatzbäume mit einem Mindeststammumfang von 12/14 cm erforderlich.

6.4.3 Waldumwandlung, Flächenbedarf und Waldersatz

Die Gehölzflächen nördlich der Travemünder Landstraße und im Bereich des „Dreieckswäldchen“ sind als Waldflächen nach LWaldG eingestuft.

[8] Baum ist nicht nach Baumschutzsatzung geschützt, da der Stammumfang < 80 cm.

Für die Umwandlung der vorhandenen Waldflächen mit einer Größe von 8.548 m² ist auf Grund des LWaldG und in Abstimmung mit der Unteren Forstbehördeein Waldausgleich zu leisten (vgl. Tabelle 9). Der Wald ist im Verhältnis 1:2 auszugleichen.

Gemäß § 10 LWaldG Schleswig-Holstein ist für die Waldumwandlung eine Genehmigung von der unteren Forstbehörde erforderlich und ist rechtzeitig vor Baubeginn zu beantragen. Diese Genehmigung bedarf nach § 11 des LNatSchG das Einvernehmen der zuständigen Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck.

Der Waldausgleich im Verhältnis 1:2 ergibt sich in diesem Fall aus der naturschutzfachlichen Bilanzierung. Die Maßnahmen zur Entwicklung einer neuen Waldfläche von insgesamt 17.095 m² (1,71 ha) sind unter Kap. 7.4.4 beschrieben dargestellt.

Flurstück[9]	Biotoptyp	Ausgleich im Verhältnis	Fläche in m²	Kompensations-bedarf in m²
78/9	WFy	1:2	7.997	15.993
83/103	WFy	1:2	551	1.102
Gesamtsumme:			**8.548**	**17.095**

Tab. 11 Ausgleichsbedarf nach LWaldG

6.4.4 Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen

Im Bebauungsplan wird für den Bereich der Allgemeinen Wohngebiete eine Dachbegrünung festgesetzt. Dazu sind im Plangebiet die Dachflächen von Gebäuden und Gebäudeteilen mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB). Dabei ergibt sich die für die Kompensation anrechenbare Fläche der Dachbegrünung aus der Gebäudefläche (Baugrenze) innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete.

Diese Gebäudefläche wird von der Fläche der darunterliegenden Tiefgarage abgezogen. Die verbleibende Fläche wird zu 50% zur Dachbegrünung hinzugerechnet, sodass sich die Gesamtfläche der Dachbegrünung aus der Gebäudefläche und der „Restfläche“ der Tiefgarage ergibt. Nach Baurechtserlass ist eine Dachbegrünung zu 50% anrechenbar. Allerdings sollte die Ermäßigung nicht mehr als die Hälfte des ermittelten Flächenbedarfs betragen. Der ermittelte Flächenbedarf für den Ausgleich von Beeinträchtigungen des Bodens beträgt insgesamt 8.162 m². Die Hälfte davon sind 4.081 m². Daraus ergibt sicheine Gesamtfläche an Dachbegrünung von 9.841 m² von der 4.081 m² als Kompensationsfläche anrechenbar sind. In Tabelle 12 sind die Maßnahmen sowie die anrechenbaren Kompensationsflächen für die beiden Teilbereiche Baggersand und Fischereihafen dargestellt.

[9] *Gemeinde Hansestadt Lübeck, Gemarkung Travemünde, Flur 6*

Maßnahme	Fläche [m²]	Anrechen-barkeits-faktor	Anrechenbare Kompensationsfläche [m²]		
			Gesamt-fläche	(1) Teilbereich Baggersand	(4) Teilbereich Fischereihafen
Dachbegrünung	19.682	0,5	9.841	1.328	1.755
Anrechenbare Fläche nach Baurechtserlass			*4.081*	*664*	*878*

Tab. 12: Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Bebauungsplanbereiches

Der Ersatz für die Einzelgehölze kann zum Teil innerhalb des B-Plangeltungsbereiches erbracht werden. Im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist die Pflanzung von ca. 20[10] Ersatzbäumen innerhalb der Gartenflächen in dem Allgemeinen Wohngebiet WA 2 vorgesehen (vgl. B-Plan Festsetzung). Hinzu kommen neun mittelkronige Laubbäume[11], die gemäß Festsetzung des B-Plans in den Innenhöfen des Allgemeinen Wohngebietes WA 1 zu pflanzen sind. Daraus ergeben sich insgesamt 29 Bäume, die innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplanes ausgeglichen werden können.

Kompensationsmaßnahmen auf externen Flächen

Im Südwesten der Hansestadt Lübeck, im Bereich Niendorf-Moorgarten ist eine größere zusammenhängende Maßnahme geplant. In diesen Maßnahmen ist eine Ersatzaufforstung im Umfang von 1,71 ha, eine Gehölzentwicklung und Sukzession mit Bäumen im Umfang von 0,84 ha vorgesehen.

Die aus der Ermittlung des Ausgleichsbedarfes für den Verlust von Einzelgehölzen verbleibenden 59 Bäume werden ebenfalls auf der externen Kompensationsfläche in Lübeck Niendorf-Moorgarten erbracht.

6.4.5 Zuordnung der Kompensationsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebiets

Die Maßnahmen außerhalb des Plangeltungsbereiches dienen der Minderung von Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds sowie der Kompensation unvermeidbarer erheblicher Beeinträchtigungen. Die Maßnahmen werden anteilig nach der Schwere der zu erwartenden Beeinträchtigungen den Baugrundstücken gemäß Tabelle 13 zugeordnet.

Ansätze	Kompensationsbedarf		Lage der Fläche	Beschreibung der Maßnahme	anrechenbarer Kompensationsumfang
	in m²	in ha			in m²
Biotope					
(3) öffentliche Parkplätze					
Wald	15.993	1,6	Lübeck-Moorgarten	Ersatzaufforstung	Anteilig 15.993

[10] Es ist von einer Gartenfläche in den Wohngebieten von ca. 6.000 m² auszugehen. Bei der Festsetzung 1 Laubbaum/ 300 m² Gartenfläche ergibt sich eine Gesamtanzahl von Bäumen von 20.

[11] In den Innenhöfen des Allgemeinen Wohngebietes mit der Bezeichnung WA 1 sind pro Hof mindestens 3 mittelkronige Laubbäume zu pflanzen.

(2) öffentliche Straßenverkehrsflächen					
Wald	1.102	0,11	Lübeck-Moorgarten	Ersatzaufforstung	Anteilig 1.102
Für die anderen Teilbereiche ist keine Kompensation erforderlich.					
Boden					
1) Teilbereich Baggersand					
Neuversiegelung	1.328	0,13	Innerhalb des B-Plangeltungsbereiches	Dachbegrünung innerhalb des Teilbereiches Nord (WA 2)	Anteilig 664
			Lübeck-Moorgarten	Entwicklung von Gehölzen	Anteilig 664
(2) öffentliche Straßenverkehrsflächen					
Neuversiegelung	1.066	0,11	Lübeck-Moorgarten	Entwicklung von Gehölzen	Anteilig 1.066
3) öffentliche Parkplätze					
Neuversiegelung	4.013	0,40	Lübeck-Moorgarten	Entwicklung von Gehölzen	Anteilig 4.013
(4) Teilbereich Fischereihafen					
Neuversiegelung	1.755	0,18	Innerhalb des B-Plangeltungsbereiches	Dachbegrünung innerhalb des Teilbereiches Fischereihafen (WA 1, SO 2+3)	Anteilig 878
			Lübeck-Moorgarten	Entwicklung von Gehölzen	Anteilig 878
Summe	***25.257***	***2,53***			

Tab. 13: Übersicht und Zuordnung der Kompensationsmaßnahme

6.4.6 Beschreibung der Maßnahmen

Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen für die mit der Entwicklung des Gebietes verbundenen Eingriffe können nur zum Teil im Geltungsbereich erbracht werden. Der weitere flächenhafte Kompensationsbedarf für die Neuversiegelung, den Verlust von Waldflächen, flächigen Gehölzbeständen und Einzelbäumen sowie artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen muss somit auf Flächen außerhalb des Geltungsbereichs erfolgen. Dieser wird auf einer von der Unteren Naturschutzbehörde benannten Fläche im Bereich Niendorf-Moorgarten umgesetzt. Durch Bebauungsplanfestsetzungen werden die auf den externen Ausgleichsflächen durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen dem Vorhaben „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ zugeordnet.

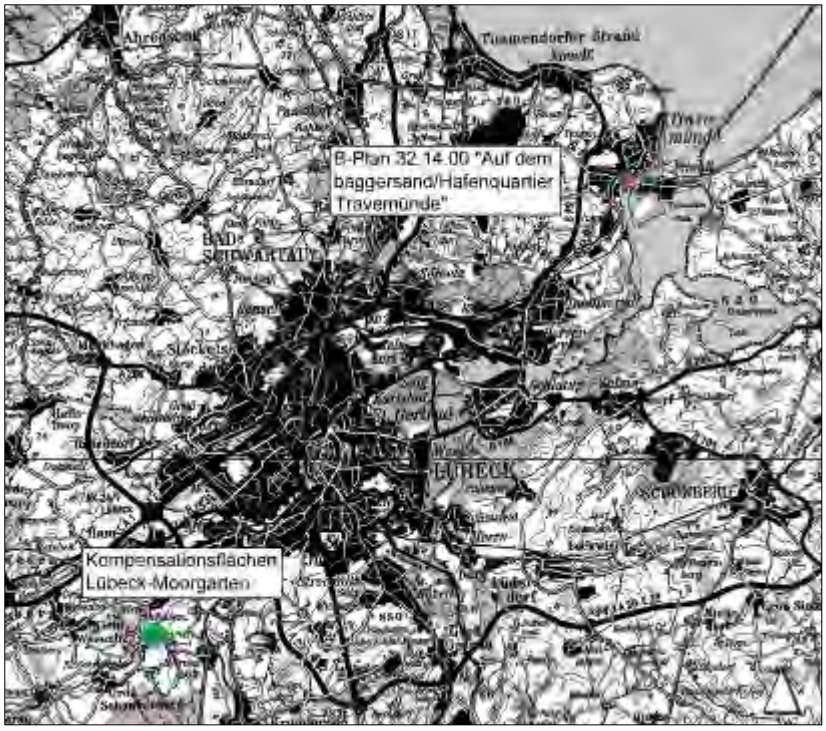


Abb. 15 :Lage der Kompensationsflächen *(M 1:200.000)*

Abb. 16: Kompensationsfläche „Neue Koppel“ südlich der Wesenberger Straße *(ohne Maßstab)*

Artenschutzrechtlich begründete Maßnahmen

Vermeidungsmaßnahmen

- Bauzeitenregelung: Die Rodung von Bäumen, Gehölzen und der Abriss von Gebäuden muss außerhalb der Aktivitätszeit der Fledermäuse und der Brutzeit der Vögel in der Zeit vom 1.12. bis 28.2. eines Jahres erfolgen.

- Baum Nr. 19, 24 & 25 (vgl. Abb. 6) sind nach gegenwärtigem Planungsstand abgängig und besitzen eine Winterquartiereignung für Fledermäuse. Diese sind vor der geplanten Fällung durch eine winterliche Besatzkontrolle im oben genannten Zeitraum zu überprüfen (Endoskopie). Anmerkung: Die winterliche Besatzkontrolle sollte durch eine fachkundige Person erfolgen.

- Die Sanierung des Hochhauses hat händisch und nicht mit schweren Baumaschinen zu erfolgen

Nicht vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Das Hochhaus soll im Zuge der Neugestaltung des Hafengeländes saniert werden. Da für das Gebäude Hinweise auf eine Ganzjahresnutzung durch Zwergfledermäuse vorliegen, sind in diesem speziellen Fall spezifische Ausgleichsmaßnahmen bzw. Vorgehensweisen notwendig. Es sind zwei Varianten möglich bzw. denkbar, die im Folgenden beschrieben werden sollen:

Fledermäuse

- *Variante 1*: Es können die gemäß LBV-SH (2011) vorgegeben Abrisszeiträume für Gebäude und Bauwerke berücksichtigt werden. Für Pipistrellus-Arten sind das die Zeiträume **15.03.-30.04. und 15.08.-30.09**., in denen das Gebäude saniert werden könnte, ohne das mögliche Beeinträchtigungen für Fledermäuse zu Grunde gelegt werden können. Während dieser Zeiträume ist allerdings das Brutvorkommen von Vögeln zu beachten.

- *Variante 2*: Da das Gebäude allerdings saniert und nicht abgerissen werden soll, sind die oben genannten Zeiträume relativ kurz bzw. begrenzt. Die Umsetzung einer vollständigen Sanierung innerhalb der Zeiträume wird als nicht realistisch angesehen. Daher sollten nach Möglichkeit im Vorwege im Juni eines Jahres während der Wochenstubenzeit mindestens eine (besser zwei) Ausflugkontrollen durchgeführt werden, um einen konkreten Nachweis eines noch bestehenden Zwergfledermausquartiers im Gebäude zu erbringen und dieses nach Möglichkeit exakt zu lokalisieren. Hierzu sind zwei Personen am Boden und zwei Person auf dem Dach/Balkon des Gebäudes erforderlich. Sollten keine Ausflüge von Fledermäusen beobachtet werden, kann problemlos mit der Sanierung ab Mitte/Ende Juli eines Jahres nach der Hauptwochenstubenzeit begonnen werden. Werden während des Rückbaus der Verkleidung wider Erwarten tagsüber Fledermäuse gefunden, sollten diese hängen gelassen werden. Der Rückbau ist an der Stelle zu stoppen. Da das Quartier nun hell und somit für Fledermäuse unbrauchbar geworden ist, werden die Tiere i.d.R. das Quartier nicht weiter nutzen (dies bedingt natürlich den Fortgang des vorsichtigen, händischen Rückbaus). Geht durch die Sanierung ein Ganzjahresquartier bzw. Wochenstube der Zwergfledermaus verloren, ist in dem neu sanierten Gebäude oder in einem benachbarten Neubau eine Installation von Ausweichquartieren mit einer Ganzjahreseignung notwendig. Dies kann mit einem gewissen „time-lag“ toleriert werden, d.h. dass die Ausweichquartiere innerhalb von 1-2 Jahren hergerichtet sein sollten. Für eine solche Maßnahme eignen sich die Ganzjahres-Einbauquartiere „Typ 1WI“ (dieser Kastentyp wird in das Mauerwerk integriert und ist trotzdem selbstreinigend) oder „Typ 1WQ“ der Fa. Schwegler. Für den Verlust eines Ganzjahres-Quartiers (Wochenstube/Winterquartier) wird ein Ausgleich im Verhältnis 1:5 gefordert (vgl. LBV-SH 2011).

Brutvögel

- Brutvögel der Gehölze: Es besteht artenschutzrechtlich zusätzlich zu den Aufwertungs-maßnahmen im Pangebiet ein externer Ausgleichsbedarf von ca. 2,3 ha, auf denen ein strukturreicher Wald mit Lichtungen zu entwickeln ist.
- Für Haussperling und Hausrotschwanz sind an den neuen Gebäuden Ersatznistmöglichkeiten zu schaffen. Es sind in geeigneter Lage mind. 2 x (3+5+4) Halbhöhlenkästen an-zubringen bzw. Nischen baulicherseits unter Dachvorsprüngen u.ä. vorzusehen. Diese können auch der Bachstelze dienen.
- Für den Turmfalken ist an dem sanierten Bürogebäude ein Turmfalkenkasten anzubrin-gen.
- Im Betrachtungsraum sind 4 künstliche Nisthilfen für Rauchschwalben anzubringen.

<u>CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen)</u>

- Nach gegenwärtigem Planungsstand gehen Höhlenbäume mit einer allgemeinen Quartierfunktion (Tages-, Wochen- und Winterquartiereignung) für Fledermäuse verloren. Davon besitzen vier Bäume eine Wochenstubeneignung (Baum Nr. 17, 19, 24 & 25, vgl. Abb. 6) und davon drei Bäume sogar eine Winterquartiereignung (Baum Nr. 19, 24 & 25). Gemäß LBV-SH (2011) ist der Verlust einer nachgewiesenen Wochenstube bzw. eines Winterquartiers oberirdisch im Verhältnis 1:5 auszugleichen (betrifft Pipistrellus-Arten und den Großen Abendsegler). Aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse und der Tatsache, dass es sich um potenzielle Höhlenbäume handelt, sollte ein Ausgleich im Verhältnis 1:1 als ausreichend erachtet werden. Dementsprechend sind folgende Kasteninstallationen als Ausgleichsmaßnahme vor Beginn der Fällungen/Bauarbeiten notwendig: 1. Ortsnahe Installation von drei Fledermaus-Großraumhöhlen „Typ 1FW“ (Sommer- und Winterquartier für den Großen Abendsegler) in Kombination mit drei Vogelkasten „Typ 1B“, 2. ortsnahe Installation von vier Großraum-Wochenstubenhöhlen „Typ 2FS“ (zur Koloniebildung von Kleinstfledermäusen, Pipstrellus-Arten) in Kombination mit vier Vogelkästen des „Typs 1B“.

  Anmerkung: 1. Pro ausgewählten Baum/Hangplatz sind ein Fledermaus- und ein Vogelkasten in Kombination zu installieren. Insgesamt sind sieben Hangplätze notwendig. Diese sollten in einiger Entfernung zueinander liegen, um eine Clusterbildung zu vermeiden und auch um den jeweiligen Arten ausreichend Raum zu bieten. Es wird empfohlen, die Installation von einem fachkundigen Biologenbüro durchführen zu lassen. Die oben beschriebenen Kastentypen bietet die Fa. Schwegler an (nähere Information hierzu finden sich unter www.schwegler-natur.de (Schwegler Vogel- und Naturschutzprodukte GmbH, Heinkelstr. 35 in 73614 Schorndorf, Tel.: 07181-977450, info@schwegler-natur.de), 2. Al-le oben genannten Kästen sind nicht wartungsfrei. Das bedeutet, dass die Kästen regel-mäßig gereinigt werden sollten, damit die volle Funktionsfähigkeit garantiert wird. Auch die Reinigung/Wartung sollte von einer fachkundigen Person durchgeführt werden.

6.5 Beschreibung der verwendeten Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken

6.5.1 Methodik

Die erheblichen Umweltauswirkungen werden unter Berücksichtigung der Bedeutung und Empfindlichkeit der Schutzgüter und unter Berücksichtigung von Festsetzungen beurteilt, die zur Vermeidung bzw. Minimierung von Umweltauswirkungen getroffen werden (siehe im Detail in Kap.6.4). Berücksichtigt werden auch vorhandene Vorbelastungen.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die Umweltprüfung geht über den Geltungsbereich der FNP-Änderung und des Bebauungsplanes hinaus und ergibt sich aus den zu erwartenden Vorhabenwirkungen. So bleiben z.B. Beeinträchtigungen des Bodens weitgehend auf die eigentlichen Plangebiete beschränkt, visuelle Auswirkungen auf das Landschaftsbild gehen über die Plangebiete hinaus. Weitere Kriterien für die Abgrenzung sind naturräumliche Gegebenheiten, Relief, Nutzungsstruktur und Raumkanten. Innerhalb des Untersuchungsraumes werden alle Schutzgüter flächendeckend in der erforderlichen Schärfe erfasst, bewertet und im Hinblick auf die zu erwartenden Umweltauswirkungen untersucht.

Bei der Bedeutung wird i.d.R. zwischen „allgemeiner“ und „besonderer“ Bedeutung unterschieden. Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal argumentativ. Dabei werden, soweit mit Auswirkungen zu rechnen ist, drei Stufen unterschieden: geringe, mittlere und hohe Intensität. Die sich aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ergebenden Erfordernisse werden auf Grundlage des Baurechtserlasses ermittelt.

6.5.2 Schwierigkeiten und Kenntnislücken

Wesentliche, entscheidungsrelevante Unterlagen und Auswirkungen wurden nach den aktuell gültigen Standards ermittelt und bewertet

Innerhalb der entscheidungsrelevanten Kriterien im vorliegenden Umweltbericht sind folgende Kenntnislücken und Schwierigkeiten aufzulisten:

- Lokalklimadaten liegen für den Untersuchungsraum nicht vor. Die Bedeutung und Funktion des Klimas im Untersuchungsraum erfolgte über die Interpretation von Regionalklimadaten in Verbindung mit topographischen Strukturen.
- Die Wirkungszusammenhänge zwischen den Schutzgütern (Wechselwirkungen) können aufgrund fehlender, wissenschaftlich fundierter Grundlagenermittlung nur generalisierend ermittelt und dargestellt werden. Die Auswirkungsverlagerungen und Sekundärauswirkungen zwischen und innerhalb verschiedener Schutzgüter sind in ihrer addierenden, potenzierenden aber auch vermindernden oder aufhebenden Wirkung nur vom Grundsatz her und nicht qualitativ oder in Größenordnungen ermittelbar.

6.6 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Die Überwachung der erheblichen unvorhergesehenen nachteiligen Umweltauswirkungen infolge der Realisierung des B-Planes erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung, z.B. nach Wasserhaushalts-, Bundesimmissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundesbodenschutz- (Altlasten) und Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung).

Für die außerhalb des Planungsgebietes befindlichen Kompensationsmaßnahmen ist der Unteren Naturschutzbehörde die Fertigstellung anzuzeigen und anschließend nach 5 Jahren ein Protokoll über den Entwicklungszustand vorzulegen. Es ist zu prüfen ob die artenschutzrechtlichen Ersatzmaßnahmen ihre Aufgabe erfüllen.

Eine Erfolgskontrolle, ob die ökologische Kompensationsmaßnahme die vorgesehene Zielrichtung auch tatsächlich erreicht und somit ein Vollausgleich entsteht, muss in diesem Fall nicht gesondert überprüft werden, da Ökokonten bei Abbuchung sowieso durch die untere Naturschutzbehörde überprüft werden müssen.

In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck sind folgende Maßnahmen vorgesehen

- Kontrolle des Schutzes wertvoller Bereiche und Gehölzstrukturen während der Bauphase;
- Stichprobenhafte Überprüfung der zum Erhalt festgesetzten Gehölze, der anzupflanzenden Eingrünungen sowie der Dach- und Tiefgaragenbegrünung.

Bei der Herstellung der Dachbegrünungen, Tiefgaragenbegrünungen und den artenschutzrechtlichen Maßnahmen, wie z.B. dem Aufhängen von Fledermauskästen handelt es sich um Herstellungs- bzw. Funktionskontrollen durch hierfür qualifizierte Fachleute.

Die Fertigstellungspflege (i.d.R. drei Jahre) ist im Zuge der Baumaßnahme selber zu kontrollieren. Für die weitere Erfolgskontrolle wird zunächst ein Abstand von etwa zwei Jahren, später dann fünf Jahren als sinnvoll angesehen, um die zeitliche Entwicklung/ Qualität und die Auswirkungen der Pflegemaßnahmen beurteilen zu können. Falls Defizite festgestellt werden, könnten im Umfeld ggf. zusätzliche Ersatzmaßnahmen erwogen werden.

6.7 Quellen und Literaturverzeichnis zum Umweltbericht

BIOPLAN (2012): Masterplan Fischereihafen Travemünde, Hansestadt Lübeck. Faunistische Potenzialanalyse. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten. Stand: Februar 2012.

BIOPLAN (2015): Zusammenfassung der faunistischen Fachgutachten 2012 bis 2014. Fledermäuse, Brutvögel. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten. Stand: August 2015.

Gassner, E., Winkelbrandt, A., Bernotat, D. (2010): UVP und Strategische Umwelt-prüfung, Rechtliche und fachliche Anleitung für die Umweltprüfung, 5. Auflage

Hansestadt Lübeck (2008): Gesamtlandschaftsplan der Hansestadt Lübeck.

Hansestadt Lübeck (2010): Landschaftsplanerische Entwicklungskonzept vom 25.03.2010.

Hansestadt Lübeck (2013): Lärmaktionsplan der Hansestadt Lübeck mit Stand 20.12.2013

Kühlert/ter Balk (2004): Aktualisierung der Biotoptypenkartierung zum B-Plan Nr. 32.07.00 der Hansestadt Lübeck –Fischereihafen / Baggersand in Travemünde. –Unveröff. Gutachten i.A. der Hansestadt Lübeck.

Lutz (2015): FFH-Verträglichkeitsstudie für das EG-Vogelschutzgebiet DE-2031-401 „Traveförde“ und das FFH-Gebiet DE – 2030-392 „Traveförde und angrenzende Flächen“. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten. Stand 11.11.2015.

Sachverständigen Ring Dipl. Ing. H.-U. Mücke GmbH (2009): Zusammenfassende Gefährdungsabschätzung. Standort: Auf dem Baggersand 15, 23570 Lübeck-Travemünde. Gutachten Nr.: 0905 100.1, Stand: 29.04.2009.

Sachverständigen Ring Dipl. Ing. H.-U. Mücke GmbH (2014a): Historische Erkundung. Gutachten Nr. 1405 134. Standort: Lübeck-Travemünde „Auf dem Baggersand / Dreieckswäldchen“. Stand 19.05.2014.

Sachverständigen Ring Dipl. Ing. H.-U. Mücke GmbH (2014b): Orientierende Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung. Gutachten Nr. 1409 123.1. Standort: Lübeck-Travemünde „Auf dem Baggersand“. Stand 12.08.2014.

Sachverständigen Ring Dipl. Ing. H.-U. Mücke GmbH (2014c): Baugrunderkundung und Gründungsempfehlung. Gutachten Nr. 1409 123.2. Standort: Lübeck-Travemünde „Auf dem Baggersand“. Stand 12.08.2014.

TGP-Landschaftsarchitekten (2015): Masterplan Fischereihafen Lübeck – Travemünde. Landschaftsplanerische Stellungnahme. Stand 09.03.2015.

7. Prüfung von Planungsalternativen

Die Zielvorstellung für die künftige Stadtentwicklung Lübecks wurde gem. § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB in verschiedenen Entwicklungskonzepten festgehalten und durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck beschlossen. Diese Konzepte bilden einen ganzheitlichen Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtentwicklung Lübecks und zeigen für die einzelnen Stadtteile bestimmte Entwicklungsperspektiven und -szenarien auf.

Um auch in Zukunft im Standortwettbewerb der Ostseebäder und angrenzenden Gemeinden zu bestehen, ist eine Stärkung der Entwicklung Travemündes als Tourismus-, Wohn- und Arbeitsstandort unabdingbar. Travemünde ist ein stark nachgefragter Wohnstandort. Die Wohnungsmarkt-Nachfrage wird durch den Bedarf der Bevölkerung in Travemünde selbst hervorgerufen, aber darüber hinaus auch sehr stark durch den Zuzug von Bürgern, die von außerhalb nach Lübeck kommen. Insbesondere hier gibt es eine favorisierte Nachfrage nach „maritimem Wohnen“.

Der Entwicklungsbereich Fischereihafen / Baggersand bietet insbesondere vor diesem Hintergrund ein großes Potenzial für eine zukunftsorientierte Stadtteilentwicklung mit neuen hafenbezogenen, maritimen, touristischen Nutzungen und Angeboten von besonderen Wohnformen. Die Entwicklung einer Hafenpromenade mit hoher Aufenthaltsqualität ist ein weiteres wichtiges Ziel für die Attraktivierung dieses Areals und die damit verbundenen Stadtteilentwicklung.

Diese Zielsetzung der Hansestadt Lübeck ist nur bei der Realisierung der vorgesehenen Planung gegeben. Bei einem Verzicht auf die Planung in diesem Bereich werden die bisherigen Flächen in ihrer Struktur nicht verändert und somit den Entwicklungsperspektiven nicht entsprochen.

Die Bebauung und die Neuordnung des Areals ist städtebaulich sinnvoll, da die derzeitige Nutzung der Lagegunst dieses Standortes nicht gerecht wird und vor dem Hintergrund mangelnder Entwicklungsflächen nicht mehr angemessen erscheint. Vor dem Hintergrund einer vorrangigen Entwicklung von Projekten der Innenentwicklung für eine nachhaltige Stadtteilentwicklung wurde bereits im STEK TVM 2025 der Entwicklung des benannten Wohnbauflächenpotenzials „Fischereihafen / Baggersand die höchste Priorität beigemessen. Vergleich-

bare Flächen sind in Travemünde für die Erreichung der vorgenannten Zielsetzung nicht vorhanden.

8. Verfahren, Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

8.1 Verfahrensübersicht

Aufstellungsbeschluss

Am 29. Juni 2006 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck den Beschluss zur 113. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen.

Zum Aufstellungsbeschluss hatten die städtischen Bereiche keine Bedenken, nur folgende Anmerkungen: Seitens des Bereichs Wirtschaft und Liegenschaften wurde angemerkt, dass die vorhandenen Wirtschaftsbetriebe bezüglich Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt werden dürfen. Darüber hinaus wurde auf Eigentums- und Pachtverhältnisse hingewiesen. Der Bereich Naturschutz regte an, dass die Entwicklung von Grünflächen innerhalb und am Rande des Plangebietes berücksichtigt werden sollte. Darüber hinaus wurde angemerkt, dass die Erfassung von Brutvögeln und Fledermäuse aktualisiert und auf das gesamte Plangebiet ausgeweitet werden muss. Eine FFH-Voruntersuchung und die Prüfung des Entwurfes hinsichtlich stadtökologischer Optimierung wurden empfohlen. Von der Unteren Bodenschutzbehörde wurde der Hinweis vorgebracht, dass der Untersuchungsumfang für die Gutachten zu den Altlasten im Rahmen der Behördenbeteiligung bestimmt wird. Die Entsorgungsbetriebe Lübeck wiesen auf vorhandene Entwässerungsleitungen und das Denkmalschutzamt wies auf die vorhandene Erhaltungssatzung für die Gebäude Auf dem Baggersand 2-26 hin.

Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen wurden bereits weitgehend berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen.

Planungsanzeige gemäß § 11 Abs. 1 LaPlaG und landesplanerische Stellungnahme

Der Abteilung Landesplanung in der Staatskanzlei des Ministerpräsidenten des Landes Schleswig-Holstein wurde dir Planung mit Schreiben vom 04.12.2015 gemäß § 11. Abs. 1 des Landesplanungsgesetz angezeigt.

Mit Schreiben vom 29.02.2016 hat die Landesplanungsbehörde mitgeteilt, dass gegen die Aufstellung des Bebauungsplans 32.14.00 und gegen die zugehörige 113. Änderung des Flächennutzungsplans keine Bedenken bestehen. Insbesondere stehen Ziele der Raumordnung den mit der Bauleitplanung für das Plangebiet Auf dem Baggersand / Hafenquartier verfolgten Planungsabsichten nicht entgegen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB (2012)

Die Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 06.08. bis einschließlich 17.08.2012 durch Aushang in Räumen der Bauverwaltung sowie in einer am 08.08.2012 in der Bauverwaltung durchgeführten Erörterungsveranstaltung über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet. Während der Aushangszeit sowie in der Erörterungsveranstaltung bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

In der Erörterungsveranstaltung sowie in einer eingegangenen Stellungnahme wurden überwiegend die Befürchtung nach dem Verlust der einzigartigen Fischereihafenatmosphäre und der dort vorhandenen Nutzungen geäußert. Daneben wurden Befürchtungen zu erhöhten Verkehrsbelastung und Verkehrsproblemen, zu Parkplatznot sowie zu einer Mehrbelastung

an Immissionen geäußert. Neben den vorgebrachten Bedenken und Anregungen wurde sich erkundigt, ob eine Standortverlagerung für das Haus der Jugend, die Feuerwehr und die Kleingärten geplant sei. Die weiteren Fragen und Bedenken bezogen sich auf die konkrete Planungsebene bzw. auf Themen außerhalb dieses Planverfahrens. Auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan wird verwiesen.

Erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB (2016)

Seit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahr 2012 wurde das Konzept überarbeitet und konkretisiert. Aufgrund des großen zeitlichen Abstandes und der neueren Planungen wurde eine erneute frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit im Januar 2016 bzw. im Februar durchgeführt. Die frühzeitige Bürgerversammlung wurde in Form von zwei Bürgerveranstaltungen am 14.01.2016 und am 18.02.2016 sowie durch Aushang vom 11.01.2016 bis einschließlich 22.01.2016 durchgeführt. Während der Aushangszeit sowie in der Bürgerveranstaltung bestand zugleich Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

In der Bürgerversammlung sowie in den eingegangenen Stellungnahmen wurden wie bereits in der Beteiligung im Jahr 2012 die Befürchtung nach dem Verlust der einzigartigen Fischereihafenatmosphäre und der dort vorhandenen Nutzungen geäußert. Daneben wurden Befürchtungen zu erhöhten Verkehrsbelastung und Verkehrsproblemen sowie Belastungen aus dem Schiffsverkehr, zu Parkplatznot sowie zu einer Mehrbelastung an Immissionen geäußert. Weiterhin wurden die Massivität und die Gebäudehöhe kritisiert und Bedenken zu Leerstandsproblematiken und Befürchtungen zu Verödung des Quartiers geäußert. Mehrfach wurde kritisiert, dass die Belange der Fischer nicht ausreichend berücksichtigt werden. Es wurden Bedenken zu den Steganlagen und Bootsliegeplätzen geäußert. Darüber hinaus wurden Fragen nach Anzahl und Art der Wohnungen, sowie nach sozialgefördertem Wohnraum, gestellt.

Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken führen zu keiner Änderungen in den Darstellung der 113. Flächennutzungsplanänderung.

Kinder- und Jugendlichenbeteiligung

Eine über die Mitwirkung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO ist nicht erforderlich, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Bauleitplanung nicht im besonderen Maße berührt werden.

Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die potenziell von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 27.11.2015 zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 04.01.2016 aufgefordert. Die vorgebrachten Anregungen wurden geprüft und in die weitere Planung eingestellt.

- Anpassung der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung, Ergänzung des Kapitels Monitoring.
- Die Begründung wurde um die Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen ergänzt.
- Der Umweltbericht wurde um die ruhigen Achsen „Rönnau und Moorbek“ ergänzt.
- Die Begründungen und der Umweltbericht wurden um den Lärmaktionsplan ergänzt.

- Die Begründungen und der Umweltbericht wurden um das Landschaftsplanerische Entwicklungskonzept ergänzt.

Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken führen zu keiner Änderungen in den Darstellung der 113. Flächennutzungsplanänderung.

8.2 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)
- Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009, zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 16. März 2015 (GVOBl. S. 96)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474, 1536)

Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. S. 301), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 13.07.2011 (GVOBl. S. 225)

8.3 Vorhandene Fachgutachten und umweltbezogene Informationen

Zum Bebauungsplan 32.14.00 wurden folgende Gutachten erstellt:

- Masterplan Fischereihafen Travemünde, Hansestadt Lübeck. Faunistische Potenzialanalyse. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten, BIOPLAN – Biologie und Planung,Schellhorn, Februar 2012.
- Aktualisierung der Biotoptypenkartierung zum B-Plan Nr. 32.07.00 der Hansestadt Lübeck –Fischereihafen / Baggersand in Travemünde. –Unveröff. Gutachten i.A. der Hansestadt Lübeck, KÜHLERT/TER BALK (2004):
- Zusammenfassende Gefährdungsabschätzung – Auf dem Baggersand (Auf dem Baggersand 15), Gutachten Nr. 1405134, Gutachten Nr.: 0905 100.1, Sachverständigen Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH, Hamburg, 04.06.2009.
- Historische Erkundung – Lübeck-Travemünde „Auf dem Baggersand/ Dreieckswäldchen“ Gutachten Nr. 1405 134, Sachverständigen Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH, Hamburg, 14.07.2014.
- Zusammenfassung der faunistischen Fachgutachten 2012 bis 2014. Fledermäuse, Brutvögel. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten, BIOPLAN - Biologie und Planung, Schellhorn, August 2015.
- Orientierende Altlastenuntersuchung zur Gefährdungsabschätzung – Auf dem Baggersand Parkplatz Baggersand, Waldflächen, Gutachten Nr. 1409 123.1, Sachverständigen Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH, Hamburg, 07.10.2014.
- Baugrunderkundung und Gründungsempfehlung – Auf dem Baggersand, Gutachten Nr. 1409 123.2, Sachverständigen Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH, Hamburg, 20.10.2014.

- FFH-Verträglichkeitsstudie für das EG-Vogelschutzgebiet DE-2031-401 „Traveförde“ und das FFH-Gebiet DE – 2030-392 „Traveförde und angrenzende Flächen“. Gutachten im Auftrag von TGP-Landschaftsarchitekten. Karsten Lutz , Hamburg Stand 11.11.2015.
- Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ der Hansestadt Lübeck, LAiRMConsult, Bargteheide, 16.11.2015.
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 32.14.00 „Auf dem Baggersand / Hafenquartier“ der Hansestadt Lübeck, LAiRMConsult, Bargteheide, 17.11.2015.
- Verkehrstechnische Untersuchung, Bebauungsplan 32.14.00 „Auf dem Baggersand/ Hafenquartier“ der Hansestadt Lübeck, Masuch + Olbrisch Ingenieure für das Bauwesen mbH, April 2016.

Lübeck, den 22.04.2016

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, 5.610.2 / Bi

in Zusammenarbeit mit dem Büro

Evers und Küssner, Stadtplaner
Ferdinand-Beit-Straße 7 b, 20099 Hamburg

Anlage 1: Bestandsplan mit Biotoptypen und Bäumen, TGP, Lübeck, 04/2016

Anlage 1 zur Begründung der 113. Änderung des Flächennutzungsplans
Bestand Biotope, Stand 11.04.2016

Nr.	Baum	dt. Name	Stamm-umfang [cm]
1	Betula pendula	Sandbirke	95
2	Betula pendula	Sandbirke	70
3	Betula pendula	Sandbirke	180
4	Acer campestre	Feldahorn	120
5	Acer campestre	Feldahorn	120
6	Betula pendula	Sandbirke	220
7	Acer campestre	Feldahorn	140
8	Betula pendula	Sandbirke	210
9	Acer campestre	Feldahorn	150
11	Betula pendula	Sandbirke	140
12	Betula pendula	Sandbirke	120
14	Fraxinus excelsior	Gemeine Esche	60
15	Fraxinus excelsior	Gemeine Esche	75
16	Fagus sylvatica	Rotbuche	120
17	Betula pendula	Sandbirke	125
18	Betula pendula	Sandbirke	75
18a	Betula pendula	Sandbirke	40
18b	Betula pendula	Sandbirke	40
19	Quercus robur	Stieleiche	145
20	Betula pendula	Sandbirke	100
21	Betula pendula	Sandbirke	160
22	Betula pendula	Sandbirke	150
23	Acer campestre	Feldahorn	110
24	Quercus rubra	Amerikanische Roteiche	80
25	Populus alba	Silberpappel	290
26	Acer campestre	Feldahorn	85
26a	Fagus sylvatica	Rotbuche	40
27	Acer campestre	Feldahorn	130
29	Acer platanoides	Spitzahorn	100
30	Acer campestre	Feldahorn	75
32	Populus alba	Silberpappel	370
33	Acer pseudoplatanus	Bergahorn	90
34	Acer platanoides	Spitzahorn	160
35	Acer platanoides	Spitzahorn	125
36	Betula pendula	Sandbirke	140
37	Acer campestre	Feldahorn	120
38	Acer campestre	Feldahorn	135
39	Robinia pseudoacacia	Robinie	160
40	Robinia pseudoacacia	Robinie	230
41	Acer campestre	Feldahorn	140
42	Rhamnus cathartica	Kreuzdorn	90
42a	Acer platanoides	Spitzahorn	25
42b	Chaenomeles spec.	Zierquitte	25

Nr.	Baum	dt. Name	Stamm-umfang [cm]
A	Betula pendula	Sandbirke	79
B	Betula pendula	Sandbirke	94
C	Betula pendula	Sandbirke	79
D	Betula pendula	Sandbirke	126
E	Betula pendula	Sandbirke	41
F	Betula pendula	Sandbirke	57
G	Betula pendula	Sandbirke	110
H	Betula pendula	Sandbirke	110
I	Betula pendula	Sandbirke	110
J	Betula pendula	Sandbirke	94
K	Betula pendula	Sandbirke	110
L	Betula pendula	Sandbirke	63

Zeichenerklärung

Wälder und Forste auf frischen bis trockenen Standorten
- WFy Laubholzforst

Feldgehölze und Baumbestände
- HB Gebüsch
- HE Einzelbäume
- HR Baumreihen
- Einzelbaum mit Bezeichnung

Trockenrasen
- TRa Sonstige Sand-Magerrasen

Siedlungsbiotope
- SBy Sonstige Wohnbebauung
- SKa Anleger (schwimmend oder auf Pfeilern)
- SIg Gewerbegebiete
- SVg Straßenbegleitgrün
- SVs Vollversiegelte Straßenverkehrsfläche
- SVt Teilversiegelte Straßenverkehrsfläche (Parkplatz mit Ziergehölzen)

Schutzgebiete und -objekte
- nach § 21 LNatSchG i.V.m. § 30 BNatSchG geschütztes Biotop

Sonstiges/ Planung
- Grenze des Geltungsbereiches - B-Plan 32.14.00
- Einzelbaum entfällt

Änderung / Verteiler	Datum Änderung	Anz.	Datum Verteiler

B-Plan Nr. 32.14.00
"Auf dem Baggersand/ Hafenquartier"

Bestand - Biotope

Auftraggeber: GEV in der Frank-Gruppe

o.M.

Projekt-Nr.: 1326 Plan-Nr.: 1
Blatt - Gr.: 59,4 x 84,1
0 10 20 30 40m

	Datum	Name
bearbeitet	Apr 2016	Aust
gezeichnet	Nov 2015	Aust
geprüft		

Lübeck, den 11.04.2016

TGP
Tröper Gondesen Partner Landschaftsarchitekten BDLA
An der Untertrave 17
23552 Lübeck
Fon 0451. 79682-0
Fax. 0451. 79682-22
info@tgp-la.de

T:\02_PROJEKTE\1326_Travemünde_Maritimpier_Fischerhafen_Baggersand\CAD\04_Bestand\1326_UB_Bestand_Biotope.dwg Bestand_M_1_1000 27 Apr 2016

Originalmaßstab 1:10000, verkleinert auf A3