



Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Katharina Belchhaus (E-Mail: katharina.belchhaus@luebeck.de Telefon: 122-6110)

Bebauungsplan 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof – und zugehörige 129. Änderung des Flächennutzungsplanes Aufstellungsbeschlüsse (5.610)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.07.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.07.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Für die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs im Stadtteil St. Lorenz Süd sowie angrenzende Bereiche gemäß Darstellung im beiliegenden Übersichtsplan (Anlage 1) wird der Bebauungsplan 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - aufgestellt.

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck wird für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 03.50.00, ergänzt um den Teilbereich Schützenstraße, im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 2 BauGB geändert (129. Änderung).

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Wohnquartiers und von öffentlichen Grünflächen für die Naherholung geschaffen werden.

2. Die Aufstellungsbeschlüsse sind gemäß § 2 Abs 1 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.
3. Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit mit der Erörterung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sollen in Form eines zweiwöchigen Aushanges und einer Erörterungsveranstaltung durchgeführt werden.
4. Mit der Ausarbeitung des Planentwurfes einschließlich der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ist ein externes Planungsbüro beauftragt.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

1.201 Haushalt und Steuerung
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz
3.700 Entsorgungsbetriebe
4.041 Fachbereichsdienste Fachbereich 4
4.401 Schule und Sport
4.491 Archäologie und Denkmalpflege
5.631 Bauordnung und Statikprüfung
5.660 Stadtgrün und Verkehr

Ergebnis:

Zustimmend; es wurden keine grundlegenden Bedenken bzgl. der Aufstellung des Bebauungsplanes vorgebracht.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Begründung:

☐
☒

Ja

Nein

Dem Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes geht regelmäßig keine Öffentlichkeitsbeteiligung voraus. Kinder und Jugendliche werden im weiteren Verfahren im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 BauGB beteiligt. Eine darüber hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO ist nicht vorgesehen, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch den aufzustellenden Bebauungsplan nicht in besonderem Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

☐
☐
☒

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch: BauGB

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Nein

Ja (Anlage 1)

(Zu den mittelbaren finanziellen Auswirkungen siehe Pkt. 5 der Begründung)

Begründung:

siehe Anlage 2

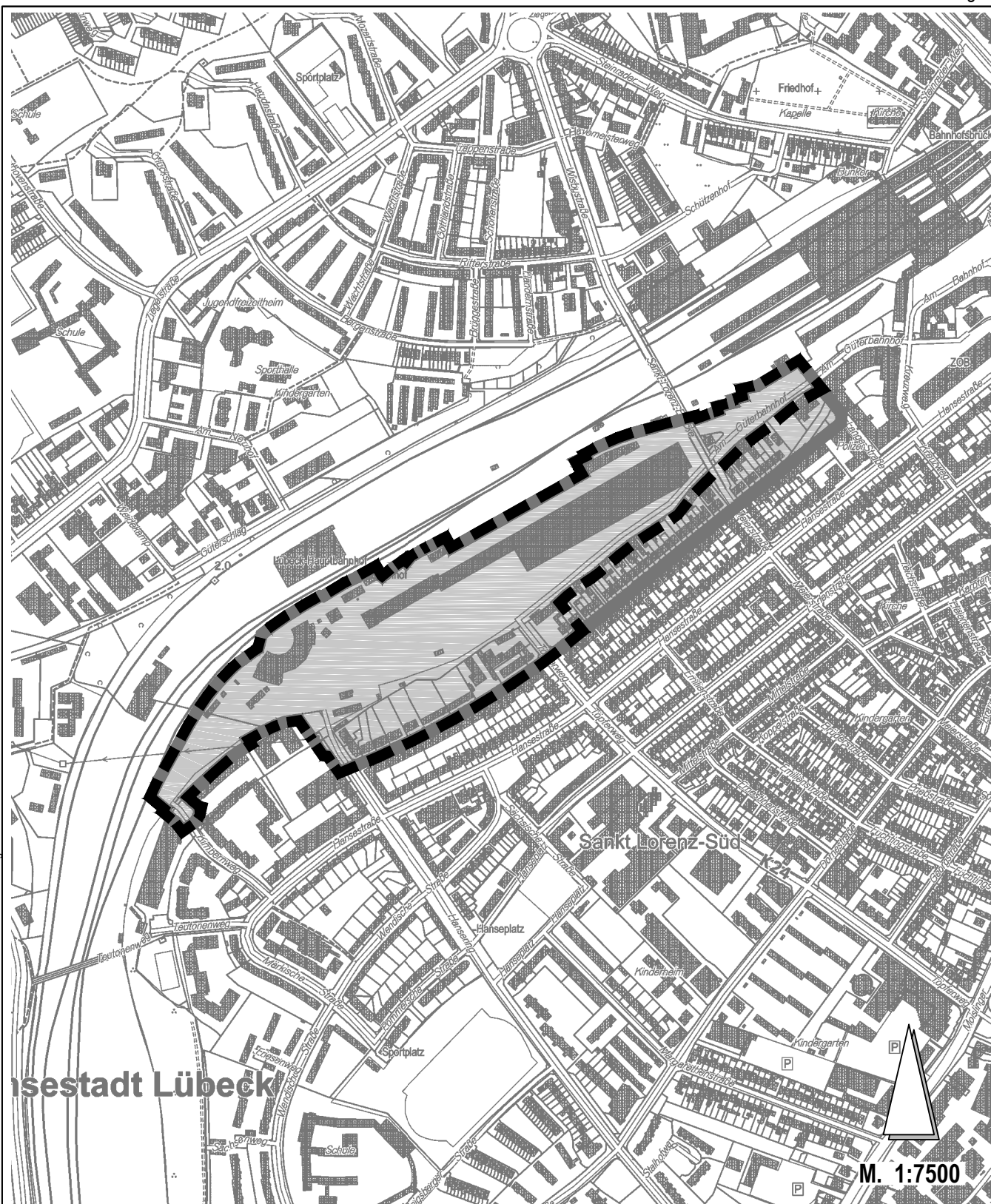
Anlagen:

- 1 Übersichtsplan zum Aufstellungsbeschluss
- 2 Begründung zum Aufstellungsbeschluss

Senator F. - P. Boden

G:\150-CAD-Arbeitsbereich\B-PLANUNG\03-50-00\KAT\ASTER\Übers-03-50-00.dwg-AUFST-BESCHL-Bund-F-PLAN

27.06.2016 Ba/Bra



ÜBERSICHTSPLAN ZUM AUFSTELLUNGSBESCHLUSS DER 129. ÄNDERUNG
DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES DER HANSESTADT LÜBECK UND DES
BEBAUUNGSPLANES 03.50.00

Für den Teilbereich: " St. Lorenz -Brücke / Ehem. Güterbahnhof "



Geltungsbereich
129. Änderung FNP



Geltungsbereich
B-Plan 03.50.00

Begründung zum Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 03.50.00 – St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - und für die zugehörige 129. Änderung des Flächennutzungsplans

1. Einleitung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Der zu überplanende Bereich liegt innenstadtnah südwestlich des Lübecker Hauptbahnhofs im Stadtteil Lübeck - St. Lorenz-Süd und umfasst im Wesentlichen die Grundstücke des ehemaligen Güterbahnhofs. Der Geltungsbereich beinhaltet folgende Flurstücke:

Gemarkung St. Lorenz, Flur 13: 7/13, 8/1 (teilw.), 302/7, 339/5 (teilw.), 349/6, 376/5, 507/5, 508/5, 349/6, 652/5, 665/5, 707/5, 708/5, 721/5, 726/5, 727/5, 728/5, 776/5 (teilw.),

Gemarkung St. Lorenz, Flur 14: 77, 78, 81, 82,

Gemarkung St. Lorenz, Flur 15: 99/67, 1380 (teilw.), 1381, 1385 (teilw.), 1388, 1389,

Gemarkung St. Lorenz, Flur 19: 15/443 (teilw.), 49, 50, 51, 52, 53, 15/442 (teilw.), 15/446 (teilw.).

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- im Nordosten durch die Mitte der Straßenkreuzung Beim Retteich / Hermann-Lange-Straße,
- im Nordwesten durch Bahnanlagen,
- im Südwesten durch die gedachte Verlängerung der Straße Kimbernweg einschließlich des zur Straße gehörigen Wendehammers,
- im Südosten durch die nordwestliche Grundstücksgrenze der Flurstücke 240 und 1299/238 sowie der Grundstücke Schützenstraße 20 bis 58 a. Ab da schwenkt die Abgrenzung des Geltungsbereichs auf die Mitte der Schützenstraße bis zur Straße Hansering. Mit dem Hansering Richtung Nordwesten verläuft die Grenze hinter dem mit einer Parkpalette bebauten Grundstück am Hansering und hinter dem mit einem Parkplatz bebauten Grundstück am Kimbernweg.

Der räumliche Geltungsbereich der 129. Änderung des Flächennutzungsplanes entspricht im Wesentlichen dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes 03.50.00. Er schließt jedoch vollumfänglich die Bebauung nordwestlich der Schützenstraße ein. Die Erweiterung umfasst somit zusätzlich zum Geltungsbereich des Bebauungsplans die Flurstücke 240 und 1299/238 sowie die Grundstücke Schützenstraße 20 bis 58a. Die in diesem Bereich dargestellte gemischte Baufläche soll analog der Bebauung nordwestlich der Schützenstraße ab Hausnummer 60 ebenfalls in Wohnbaufläche geändert werden.

1.2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Schaffung von Planungsrecht auf den ehemals durch die Bahn genutzten Flächen für überwiegend Wohnbauflächen und für Flächen für die Naherholung im Sinne eines Stadtteilparks.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes und die Änderung des Flächennutzungsplanes sind nach förmlicher Freistellung von Bahnnutzungen erforderlich, da für die geplanten Vorhaben keine planungsrechtliche Genehmigung erteilt werden kann. Die Flächen befinden sich nach Aufgabe der Bahnnutzungen im Außenbereich gemäß § 35 BauGB.

1.3 Städtebauliche Vergleichswerte

Bebauungsplangebiet: ca. 10,3 ha

1.4 Planungsrechtliches Verfahren

Der Bebauungsplan 03.50.00 - St. Lorenz-Brücke, ehemaliger Güterbahnhof - soll als Angebots-Bebauungsplan mit Durchführung der in den §§ 3 und 4 BauGB vorgesehenen Verfahrensschritten der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sowie mit Umweltprüfung aufgestellt werden.

Der geltende Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck wird gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes 03.50.00 geändert.

2. Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung

Der Bereich mit seinen Gleisen und Gebäuden wurde bis in die 90er Jahre von der DB AG als Güterbahnhof genutzt. Die prägenden Gebäude sind die 400 Meter lange und 17 Meter breite Verladehalle, die zu beiden Seiten mit einer ca. 1,50 Meter breiten Ladebühne bestückt ist, ein an diese Halle angebauter 220 Meter langer Hallentrakt (ehem. Stückgutabfertigung), die Kantine, der Ringlokschuppen sowie der Wasserturm. Parallel zur Verladehalle verläuft die sogenannte Verladestraße, die neben den vorgenannten Gebäuden weitere Gebäude nordwestlich gegenüber der Verladehalle erschließt. Dieser Bereich mit seinen wesentlichen Gebäuden wurde um die Wende zum 20. Jh. zusammen mit dem Neubau des Hauptbahnhofs und zuführenden Gleisanlagen, die St. Lorenz Nord und Süd trennen, angelegt. Der Güterbahnhof wurde 1907 eröffnet.

Die Gleis- und Gebäudenutzung des Güterbahnhofs wurde in den 1990er Jahren aufgegeben. Die Bestandsgebäude hat die Deutsche Bahn AG anschließend zum Teil für gewerbliche Zwecke vermietet, zum Teil verblieben sie leerstehend. Die Außenanlagen des Geländes sind nach Entfernung der Gleise brach gefallen.

Das Plangebiet war bereits im Rahmen des Bund-Land-Förderprogramms „Soziale Stadt St. Lorenz“ von 1999 bis 2007 und im Zuge der ebenfalls geförderten vorbereitenden Untersuchungen zur „Neunutzung von Bahnflächen in St. Lorenz-Süd“ Bestandteil städtebaulicher Betrachtungen. Als primäres Planungsziel wurden der Wohnungsbau und die Schaffung öffentlicher Grünflächen identifiziert.

2003 wurden der Aurelis Real Estate GmbH & Co KG als seinerzeitige Tochter der Deutschen Bahn diese nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen in ihr Portfolio zum Zwecke der Entwicklung und Vermarktung übertragen. Seit 2007 ist Aurelis ein zu 100 % privates Unternehmen, dessen Anteile zu 93 % von Fonds gehalten werden.

Im Jahr 2011 hat das Eisenbahnbundesamt die nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Das Plangebiet wird baulich durch die Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs mit Wasserturm, Lokschuppen und insbesondere durch die ca. 400 Meter langen, linear verlaufenden Verlade- bzw. Güterhallen geprägt. Markanter Kopfbau im Südwesten der Verladehallen ist die ehemalige Kantine, die mit Ziegelementen und Putzfeldern den typischen Baustil gewerblicher Gebäude der Jahrhundertwende widerspiegelt.

Die Verladehallen und der ehemalige Lokschuppen sind zum Teil gewerblich vermietet. Es überwiegen Lagernutzungen. Große Gebäudeteile sind leerstehend. Die ehemaligen Gleisanlagen wurden geräumt und sind brach gefallen.

Im Nordosten des Plangebiets befindet sich ein Abschnitt der St.-Lorenz-Brücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Die Brücke verbindet die Meierstraße und die Wisbystraße - St. Lorenz Süd mit St. Lorenz Nord. Entlang der Schützenstraße prägen Mehrfamilienhäuser in geschlossener Blockrandbebauung mit drei Geschossen und teils mit Flachdach teils mit Dachgeschossen das Straßenbild. Diese Grundstücke verfügen nach Nordwesten über tiefe Garten- und Hofflächen, die teils mit Nebengebäuden und in wenigen Fällen auch mit Hauptnutzungen bestanden sind.

Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet kann über die Straßen Beim Retteich, Töpferweg und Hansering an das Straßenverkehrsnetz angeschlossen werden. Nordwestlich parallel zur Verladehalle verläuft die sog. Verladestraße, eine private Fahrbahn ohne Nebenanlagen (vormals DB AG, jetzt Aurelis GmbH), die die Gebäude beidseits bis hin zum Ringlokschuppen erschließt. Die Straße stammt aus der Erbauungszeit (ebenfalls Wende 19./20. Jh.) und ist in Asphalt ausgeführt. Die Anbindung der Verladestraße an das städtische Straßenverkehrsnetz erfolgt nach Unterquerung der St. Lorenz-Brücke über die Straße Beim Retteich.

ÖPNV-Anbindung

Durch die Nähe zum Hauptbahnhof und zum ZOB sowie zu den Bushaltestellen Meierstraße, Töpferweg und Wendische Straße ist das Plangebiet gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die ÖPNV-Erschließung genügt den Standards des aktuellen Nahverkehrsplanes der Hansestadt Lübeck.

2.2 Natur und Umwelt

Topographie

Das Plangebiet ist weitgehend eben. Im Südwesten des Plangebiets befindet sich ein Höhenversprung von 2 bis 4 Metern zwischen Plangebiet und den außerhalb des Plangebiets befindlichen Grundstücken zwischen Hansering und Kimbernweg.

Landschaftsbild und Erholung

Das Plangebiet wird geprägt durch aufgegebene Bahnnutzungen, untergeordnete Lagernutzungen und gewerbliche Nutzungen sowie überwiegend durch Brachflächen (ehemalige Gleisanlagen) und durch die Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs, insbesondere durch die lange Verladehalle, den Lokschuppen und den weithin sichtbaren Wasserturm.

Vom Plangebiet Richtung Nordosten blickend, sind gute Sichtbeziehungen auf die Silhouette der Lübecker Altstadt gegeben.

Das Plangebiet besitzt derzeit keine Bedeutung für die Naherholung und ist teilweise nicht öffentlich zugänglich.

Natur- und Artenschutz

Das Plangebiet weist nur wenige Vegetationsstrukturen auf. Es überwiegen versiegelte und bebaute Flächen sowie offene Brachflächen in den Bereichen der ehemaligen Gleisanlagen. In den südwestlichen Randbereichen, entlang der Grundstücksgrenzen zu den rückwärtigen Grundstücksteilen der Wohngrundstücke an der Schützenstraße sowie zu Parkplätzen und der Parkpalette beidseits des Kimbernwegs sind lineare Gehölzstrukturen anzufinden. Im Plangebiet selbst befinden sich einige größere Laubbäume westlich des Wasserturms sowie einige Pappeln südwestlich des Lokschuppens.

Die Bedeutung des Plangebiets als Lebensraum für geschützte Tier- und Pflanzenarten ist im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens durch ein artenschutzrechtliches Gutachten zu überprüfen. Zu vermuten sind Brutplätze und Quartiere für Vögel und Fledermäuse in Form von Höhlen und Nischen in den leer stehenden Gebäuden sowie Tiere (insbesondere Insekten, evtl. Baumeidechse) und Pflanzen trockenliebender Brachflächen.

Boden, Wasser, Altlasten

Die Böden des ehemaligen Güterbahnhofs sind stark anthropogen überformt und durch diverse Altlasten belastet.

Im Gutachten zur Gefährdungsabschätzung vom 23.07.2015 sind in 29 von 31 untersuchten Grundwasserproben erhöhte Herbizid-Gehalte festgestellt worden, ebenfalls in einigen Bodenproben im Bereich des geplanten Wohngebietes. Es liegt ein sanierungsrelevanter Grundwasser-Schaden vor, der bislang nicht abschließend eingegrenzt ist und wahrscheinlich über den B-Planumgriff hinausreicht. Hierzu sind weitere Untersuchungen zur erforderlichen Abgrenzung der Ausbreitung der Schadstoff-Fahne im benachbarten Bereich (der DB-Gleisanlagen) in Aussicht gestellt worden.

Für die geplante sensible Wohnnutzung sind gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten, hierfür ist eine im Vorsorgebereich liegende unbelastete Bodenbeschaffenheit betreffend insbesondere den Direktkontakt Boden-Mensch zu gewährleisten.

Auf diversen Teilflächen liegen deutlich hierüber liegende Bodenbelastungen bzw. -verunreinigungen vor, die durch verschiedene Sanierungsmaßnahmen (Bodenaustausch- oder z.T. auch Bodenabdeckmaßnahmen) zu bewältigen sind.

Aufgrund der Verschiedenartigkeit der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen, für die ein abgestimmtes Vorgehen notwendig ist, ist aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde gemäß § 13 Abs.1 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG vom 17.03.1998) die Vorlage eines Sanierungsplans sowie vorherige Sanierungsuntersuchungen (insbesondere auch zum Herbizid-Grundwasserschaden, der offenbar über den B-Planumgriff hinausreicht) erforderlich. In diesem sind die Einzelmaßnahmen hinsichtlich Bodenaustausch, Verbleib von verunreinigten Böden, etwaige Umlagerungsmaßnahmen ausgehobener Böden etc. im Sinne eines umfassenden Bodenmanagementkonzeptes darzulegen.

Im Plangebiet sind keine Gewässer vorhanden.

Das Grundwasser steht relativ hoch an und eine Versickerung ist nach heutiger Einschätzung nicht möglich.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs einschließlich der sog. Verladestraße sind Eigentum der Aurelis GmbH. Die überwiegend durch Wohnbebauung geprägten Grundstücke an der Schützenstraße sind in Privateigentum. Zwischen dem nordwestlichen Ende des Hanserings und den ehemaligen Bahnflächen befindet sich ein weiteres Wohngrundstück in Privateigentum.

2.4 Bisheriges Planungsrecht

Der Güterbahnhof war bis 2011 für Bahnzwecke gewidmet und unterlag der Planungshoheit der DB AG bzw. dem Rechtsnachfolger Aurelis GmbH. Nach erfolgter Freistellung der Fläche von den Bahnzwecken bis einschließlich Längshälfte der Verladestraße befindet sich der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs planungsrechtlich im Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB. Maßgeblich für diese Beurteilung sind die großen Freiflächen der ehemaligen Gleisanlagen, weiterhin ist das Gebiet im Bereich der bestehenden Gebäude aufgrund des überwiegenden Leerstandes kaum durch Nutzungen geprägt. Bei den wohnbaulich genutzten Grundstücken entlang der Schützenstraße handelt es sich um einen unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 BauGB.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der Flächennutzungsplan (FNP) für die Hansestadt Lübeck in der derzeit geltenden Fassung stellt für den überwiegenden Bereich des aufzustellenden Bebauungsplans entsprechend der bisherigen Widmung Bahnflächen dar. Im Bereich der vorhandenen Bebauung entlang der Schützenstraße sind gemischte Bauflächen dargestellt. Für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs als auch für die gemischten Bauflächen ist eine Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren vorgesehen.

3.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck (ISEK 2010)

Im ISEK 2010 sind u.a. für den Stadtteil St- Lorenz-Süd folgende Handlungsempfehlungen aufgeführt, die für das Plangebiet relevant sein können:

- Verbesserung der Übersichtlichkeit des Bahnhofsumfeldes und Klärung der Bebauung,
- Familien und junge Menschen durch attraktive wohnungsnahen Grünräume an den Stadtteil binden,
- mehr Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche im öffentlichen Raum,
- Leerstand und städtebauliche Missstände (Brachflächen) beseitigen,
- Nachbarschaftsnetzwerke stärken,
- Wohnumfeld mit Aufenthaltsqualität versehen,
- innovative Ideen beim Neubau von Gebäuden und deren Ausstattung,
- Neunutzung aufgegebener Gleisflächen südlich des Hauptbahnhofes und des Güterbahnhofes für attraktives Wohnen entwickeln,
- Sanierung und Nutzung des Wasserturms auf dem Bahnflächengelände als „Leuchtturm“ für den Stadtteil.

3.3 Landschaftsplan der Hansestadt Lübeck

Bei den ehemaligen Güterbahnhofsflächen handelt es sich um den Biotoptyp Verkehrsanlagen/Verkehrsflächen (größtenteils versiegelt). Der Landschaftsplan stellt eine naturschutzrechtlich geschützte Allee entlang der Schützenstraße dar. Im

Entwicklungskonzept „Erholung in Lübeck“ ist ein Grünzug auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs (Planbereich) der Schützenstraße und den Verladehallen des Güterbahnhofs mit weiterer Fortführung am östlichen Rand der Bahntrasse bis hin zu Kanal-Trave in Genin vorgesehen.

Als weitere Maßnahme werden Altlastenuntersuchungen empfohlen.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Bereits im Rahmen des Förderprogramms „Soziale Stadt St. Lorenz“ (1999 bis 2007) wurden die Potenziale der ehemaligen Güterbahnhofsflächen für eine Wohnbauentwicklung identifiziert. Gleichzeitig wurde ein Defizit an öffentlichen Grünflächen für den Stadtteil festgestellt und gleichermaßen das Ziel formuliert, im Plangebiet einen Stadtteilpark für St. Lorenz Süd vorzusehen, von dem auch die geplante Neubebauung aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft an Wertigkeit gewinnen soll.

Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen „Bahnflächen St. Lorenz-Süd“ wurden zur Erreichung dieser Doppelfunktion zahlreiche städtebauliche Varianten untersucht und sowohl mit dem Grundeigentümer und den städtischen Bereichen diskutiert als auch mit den Bewohnern des Stadtteils in öffentlichen Veranstaltungen 2007 und 2008 erörtert. Die im Zuge der Beteiligungsverfahren bevorzugte Variante sah parallel zur Schützenstraße die Abfolge Wohnbebauung, Park und Übergang des Parks zu einem begrünten Lärmschutzwall vor.

Nach Abschluss dieser Beteiligungsverfahren hat die DB AG den Bereich für die städtebauliche Entwicklung verschmälert, da neue Erkenntnisse vorlagen, wonach doch mehr Flächen für den künftigen Bahnbetrieb erforderlich sind.

Der Bereich Stadtplanung hat daraufhin mit dem für die vorbereitenden Untersuchungen beauftragten Büro Heinz, Jannen, Pflüger das städtebauliche Konzept an den verschmälerten Entwicklungsbereich angepasst. Hierfür ist der Lärmschutzwall entfallen und die Wohnbauflächen als auch die Parkanlage wurden in etwa gleichem Umfang reduziert, sodass das Grundprinzip des Konzepts erhalten werden konnte (Variante 1).

Diese Variante 1 beinhaltet die Entscheidung für den Abriss der Güterschuppen, da für die ehemaligen Lagerflächen mit 6.800 qm keine langfristig tragfähige Nachnutzung gefunden wurde. Eine mögliche Nachnutzung von lediglich Teilflächen (z.B. für Trödel- bzw. Altmöbellager) schien zwar machbar, eine vollumfängliche Nachnutzung wurde jedoch als schwierig beurteilt. In Folge könnte nicht ausgeschlossen werden, dass ein leerstehender und ggf. verwahrloster Schuppen die städtebauliche Situation prägen könnte.

Im Folgenden haben die Eigentümerin Aurelis GmbH und der Bereich Stadtplanung intensive Abstimmungen über die für den Verkäufer bzw. Entwickler wirtschaftlich noch vertretbare Größe der geplanten öffentlichen Grünfläche geführt.

Um eine Minimierung der Entwicklungskosten zu erreichen, hat der Grundeigentümer die Variante 2 vorgelegt mit dem Anliegen, die Verladehallen einschließlich Kopfbau (ehemalige Kantine) zu belassen und mittels Übertragung diese Flächen durch einen Dritten einer neuen Nutzung zuzuführen. Hierdurch entfallen für die Aurelis GmbH Abriss- und Entsorgungskosten.

Unter der Voraussetzung, dass der Dritte eine dauerhaft tragfähige Nachnutzung der Verladehallen darlegen kann, sieht der Fachbereich Planen und Bauen in der Variante 2 gleichfalls einen gangbaren Ansatz. Hierbei wird in Kauf genommen, dass die verbleibende öffentliche Grünfläche schmaler ausfällt, unmittelbar an die Güterhallen grenzt und zumindest teilweise in den Abendstunden verschattet wird.

Der vorhandene Bestand der ehemaligen Verladehallen von etwa 1905 soll im Kern erhalten und entsprechend der zukünftigen Nutzung saniert und umgebaut werden. Der neuere, östliche Teil soll abgebrochen werden. Daraus folgt, dass in dem Anbaubereich eine neue Außenwand errichtet werden muss. Vorgesehene Nutzungen in den alten Hallen sind Kleingewerbe, Gastronomie und, sofern im Hinblick auf die Lärmemissionen von dem benachbarten Zugverkehr möglich, Wohnungen. Hierdurch werden innerstädtische, urbane Mischnutzungen gefördert.

Beide Varianten sehen die Errichtung von Geschosswohnungsbauten sowie gereihter Stadthäuser vor. Gemäß dem Beschluss der Bürgerschaft vom 28. Januar 2016 sind 30 % der Bruttogeschossfläche des geplanten Geschosswohnungsbaus für öffentlich geförderte Wohnungen im ersten Förderweg vorzusehen, wodurch die Konzepte neben der Reaktivierung einer innerstädtischen Brache einen beträchtlichen Beitrag zur Deckung von dringend benötigtem Wohnraum leisten können.

Künftige bauliche Entwicklung und geplante Nutzungen

Die beiden städtebaulichen Konzepte unterscheiden sich hauptsächlich durch Abbruch bzw. Erhalt der Güterhallen sowie Größe der öffentlichen Grünfläche.

Beide Entwicklungsvarianten sollen im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt und erörtert werden.

Konzept 1:

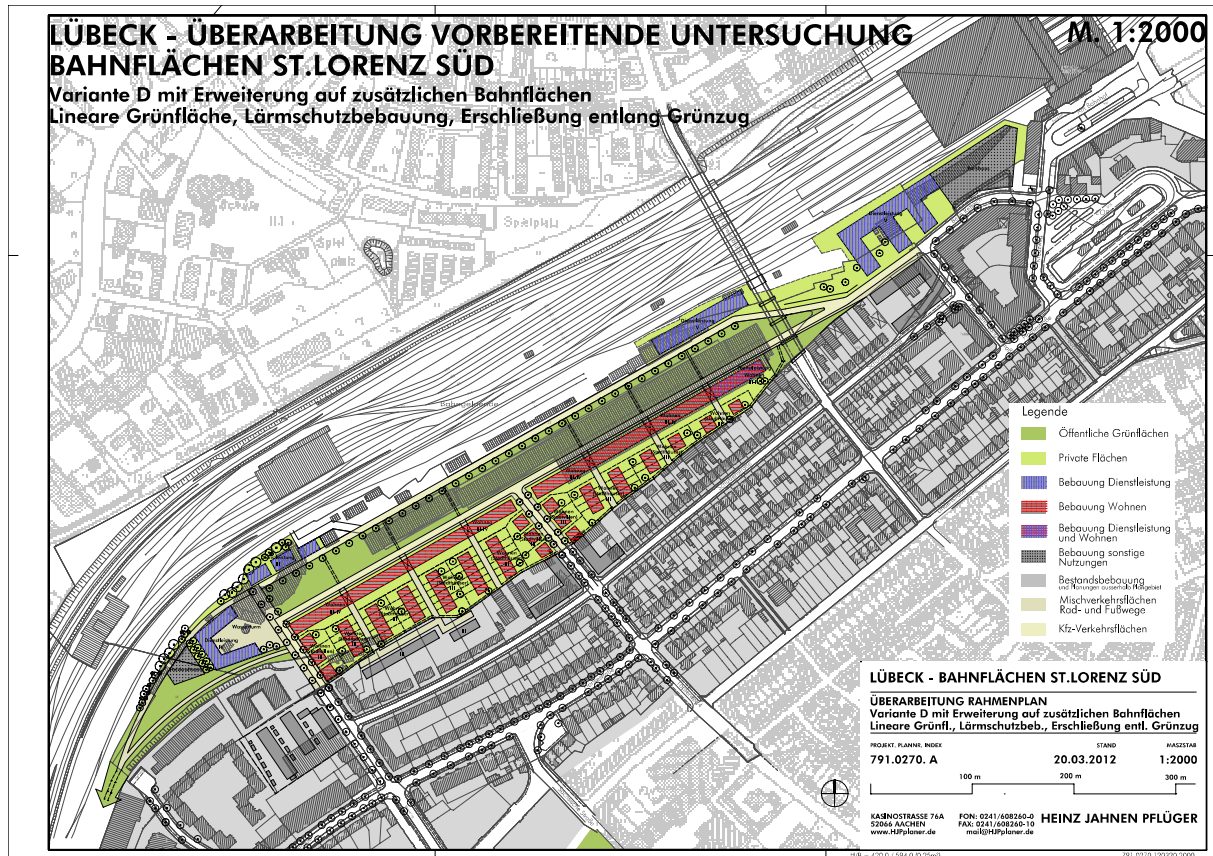
Das von der Hansestadt Lübeck beauftragte Planungsbüro Büro Heinz, Jannen, Pflüger hat als Ergebnis der von der Bürgerschaft beschlossenen vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB (VU) ein städtebauliches Konzept – hier als Variante D - entwickelt, das verschiedene Ansprüche an das Plangebiet erfüllt. Es schafft umfangreiche und gut nutz- und erreichbare Grünflächen für die Bewohner des Stadtteils einschließlich für die zukünftigen Bewohner der Neubebauung. Die Strukturen sind klar gegliedert und der Stadtteilpark schafft Abstand zwischen Bahn und Wohnbebauung. Das Konzept beinhaltet den Abriss der auf schwer nachnutzbar eingestuften Güterhallen vor. Anstelle dessen sollen in diesem Bereich wesentliche Teile der Grünflächen in der Qualität eines lang gestreckten Stadtteilparks entstehen.

1.1 Wohnungsbau

Das Konzept sieht die Errichtung von Mehrfamilienhäusern mit drei bis vier Vollgeschossen vor, die eine gerade Raumkante zur öffentlichen Grünfläche ausbilden. In den rückwärtigen Grundstücksbereichen sind gereimte Stadthäuser mit zwei oder drei (bzw. II+Staffel) Vollgeschossen geplant. Ca. 30 % des Geschosswohnungsbaus sind als öffentlich geförderte Wohnungen vorzusehen. Die Flächen sollen als allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden.

1.2. Öffentliche Grünflächen

Zwischen den geplanten Wohnbauflächen und der Verladestraße sowie in Fortsetzung in Richtung Süden und Norden des Plangebiets sollen öffentliche Grünflächen entwickelt werden, die sowohl den Bewohner des neuen Quartiers als auch den Anwohnern des angrenzenden Stadtteils für die Naherholung im Sinne eines kleinen Stadtteilparks zur Verfügung stehen. Der eigentliche Park befindet sich zwischen der geplanten Wohnbebauung und der Verladestraße.



1.3. Erschließung

Eine neue Straße verläuft parallel zur Wohnbebauung und wird an die drei rechtwinklig zulaufenden Straßen angebunden: Hermann Lange Straße, Töpferweg und Hansering. Die Erschließungsstiche hin zu den gereihten Stadthäusern sind als Tordurchfahrten ausgebildet.

Die Verladestraße verbleibt in der Breite und in der Bahnwidmung bestehen, wie sie zur Erschließung der nordwestlich vorhandenen bahnbezogenen Gebäude und Nutzungen erforderlich ist.

1.4. Quartiersplatz am Wasserturm mit öffentlicher Infrastruktur und Dienstleistungen

Als Infrastruktureinrichtung ist eine Kindertagesstätte vorgesehen, ein möglicher Standort ist der den Stadtteilpark abschließende Quartiersplatz am Wasserturm. Hier können auch Büronutzungen und stadtteilbezogene Dienstleistungen (z.B. Gastronomie) angeordnet werden.

Der ehemalige Wasserturm, der unter Denkmalschutz steht, ist als Identifikationsmerkmal in die Planung integriert und befindet sich auf dem Quartiersplatz mit umgebender Dienstleistungs- / Büronutzung am südwestlichen Endpunkt des linearen Stadtteilparks.

1.5. Bereich nördlich der St. Lorenz Brücke

Nördlich der St. Lorenz-Brücke werden die Verladestraße und die neue Erschließungsstraße an die Straße Beim Retteich angebunden. Entsprechend verjüngt sich der Grünzug bis zum geplanten Hotelstandort in Bahnhofsnahe.

Auf den Flächen hinter dem Handelshof war weiterhin ein Parkhaus vorgesehen, dessen Realisierbarkeit inzwischen nahezu ausgeschlossen ist.

Konzept 2:

Zum anderen stellt das vom Grundeigentümer Aurelis GmbH in Abstimmung mit dem Fachbereich Planen und Bauen entwickelte städtebauliche Konzept „Güterbahnhof Lübeck“ die folgend erläuterten Nutzungsbausteine für eine städtebauliche Entwicklung dar (das Konzept betrachtet die Flächen südlich der St. Lorenz-Brücke):



2.1. Wohnungsbau

Das Konzept sieht die Errichtung von Mehrfamilienhäusern mit überwiegend drei und vereinzelt vier Vollgeschossen vor, die wellenartig die nordwestliche Raumkante ausbilden. Dahinterliegend sind analog zum Konzept 1 gereihte Stadthäuser mit zwei Vollgeschossen plus Staffel geplant. Ca. 30 % des Geschosswohnungsbaus der insgesamt ca. 250 Wohneinheiten (somit ca. 80 Wohneinheiten) sind als öffentlich geförderte Wohnungen vorzusehen. Die Flächen sollen als allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden.

2.2. Öffentliche Grünflächen

Zwischen der den Wohnbauflächen vorgelagerten Erschließungsstraße und den verbleibenden Verladehallen wird ein öffentlicher Grünzug mit drei aufgeweiteten Bereichen entwickelt. Die Grünfläche steht sowohl den Bewohnern des neuen Quartiers als auch des Stadtteils St. Lorenz Süd für die Naherholung zur Verfügung.

2.3 Erschließung

Die neue Erschließungsstraße verläuft analog zu Konzept 1 am nordwestlichen Rand der geplanten wellenförmigen Wohnbebauung. Die Stiche zur Erschließung der Stadthäuser

gehen hiervon ab. Anders als in Konzept 1 ist keine Anbindung der neuen Erschließung an die Straße Am Retteich / Hermann-Lange-Straße konzipiert – die neue Straße endet somit am nordöstlichen Endpunkt als Wendekreis. Vorteile hierbei sind eine Kostenverringerung für Straßenbau sowie die Vermeidung von Schleichverkehren innerhalb des Stadtteils St. Lorenz Süd. Inwieweit dies mit einem Erfordernis der Anbindung einer neuen Entwässerungsleitung Richtung Nordosten vereinbar sowie verkehrlich belastbar ist, wird im Verfahren untersucht.

Die Erschließung der Verladehallen erfolgt hingegen wie im Bestand vorhanden über die Verladestraße mit deren nordöstlicher Anbindung an die Straße Beim Retteich / Hermann-Lange-Straße. Die Entwässerung der Verladestraße erfolgt gegenwärtig durch Leitungen der Deutschen Bahn in den westlichen Bahnbereich. Der Anschluss an das öffentliche Sielnetz ist im Zuge des Verfahrens zu prüfen und zu konzipieren.

2.4 Mischnutzungen in den ehemaligen Verladehallen

Die Verladehalle soll weitgehend als identifikationsbildendes Gebäude erhalten werden. Vorgesehene Nutzungen sind Kleingewerbe, Gastronomie und sofern möglich, Wohnungen. Hierdurch werden innerstädtische, urbane Mischnutzungen gefördert. Wenn eine Wohnnutzung etabliert werden kann, ist für diese Flächen die Festsetzung eines Mischgebiets vorgesehen, andernfalls ein eingeschränktes Gewerbegebiet.

Für die Herrichtung des Gebäudes sind entsprechende Aufwendungen erforderlich.

Im weiteren Verfahren werden nachhaltige Nutzungsziele eruiert und entsprechende Nutzer dargelegt.

2.5. Gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungsbereich beidseits des Wasserturms

Westlich der ehemaligen Kantine, den Bahnflächen zugewandt, sind Büros, Dienstleistungen und ggf. lärmabgewandt mit Ausrichtung nach Südosten eine Kindertagesstätte in einem Neubau vorgesehen. Das Gebäude ist lärmschützend ausgebildet und weiter Richtung Nordwesten als die Verladehalle platziert, wodurch ein etwas größerer lärmgeschützter Grünbereich gebildet wird.

Der ehemalige denkmalgeschützte Wasserturm ist als Identifikationsmerkmal in die Planung integriert.

2.6. Hotel

Die Verladehallen nach Nordosten durch einen neubaulichen Anbau verlängernd, ist derzeit die Errichtung eines Hotels angedacht, das städtebaulich den Auftakt zu den Verladehallen ausformt.

Konzept 1 und 2:

3.1. Rückwärtige Grundstücksteile entlang der Schützenstraße

Im Bebauungsplanverfahren wird in Abstimmung mit den Eigentümern untersucht, ob der hintere Teil der relativ tiefen Gartengrundstücke an der Schützenstraße (v.a. im südwestlichen Abschnitt) in das wohnbauliche Konzept integriert werden kann. Im Zuge einer geordneten Gesamtentwicklung könnte so eine Bebauung dieses derzeit noch unmittelbar an die Bahnflächen angrenzenden Streifens mit dem Neubaukonzept abgestimmt werden, um so an dieser Nahtstelle eine Nachverdichtung vorzunehmen und weitere Wohnbaupotentiale zu aktivieren.

Im Verlauf der Nahtstelle zwischen den Grundstücken an der Schützenstraße und den neu zu bildenden Baugrundstücken ist die Möglichkeit eines Zwischenraums für einen Fußweg im Sinne einer Wegebeziehung für die Naherholung zu eruieren (vgl. Darstellung in Konzept 1).

3.2 Schallschutz:

Um für den Wohnungsbau einen ausreichenden Schutz vor Schienenverkehrslärm sicherzustellen, sind bei beiden Konzepten gleichermaßen passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Für die Wohnungen ist zudem eine schallabgewandte Grundrissorientierung von Wohn- und Schlafräumen vorgesehen.

Die neu geplanten gewerblichen Gebäude sowie die ehemaligen Verladehallen in Konzept 2 dienen als ergänzender baulicher Schallschutz, der auch die dahinterliegenden Freiflächen vor dem Schienenverkehrslärm schützt.

3.3 Abwasserentsorgung und Oberflächenentwässerung

Es ist davon auszugehen, dass die Anbindung der geplanten und der vorhandenen Erschließung an die vorhandenen städtischen Entsorgungseinrichtungen aufgrund unterschiedlicher Höhenlagen aufwendig sein wird. Hier sind weitere Untersuchungen im Zuge der Erschließungsplanung erforderlich.

Aufgrund des hohen Grundwasserstandes können Keller und Tiefgaragen nur mit sogenannten weißen Wannen errichtet werden.

Die Oberflächenentwässerung im Hinblick auf den hohen Grundwasserstand ist auf Starkregenfälle auszurichten, hierfür müssen entsprechend erforderliche Maßnahmen wie z.B. Regenrückhaltebereiche / Rigolen gutachterlich ermittelt werden.

5. Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für den Entwickler

Für den Grundeigentümer entstehen Kosten für Bodensanierung¹, Entwässerung, Erschließung und Baureifmachung der Bauflächen. Letztere umfassen insb. den Rückbau aufstehender Gebäude.

Im Konzept 2 entstehen nach Abriss der an die Verladehalle angebauten Expressguthalle zudem Kosten für den neuen Gebäudeabschluss zur „Schließung“ der südöstlichen Abbruchseite der Verladehallen.

Bei Umsetzung des Konzepts 1 kämen für den Entwickler die Kosten für Abriss und Entsorgung der Verladehallen sowie für die Bodensanierung des Untergrunds hinzu.

Als gemäß § 11 BauGB dem Vorhaben zuzuordnende Infrastrukturmaßnahmen können die Anlage eines Spielplatzes sowie - sofern das bestehende Angebot im Stadtteil nicht ausreicht – die Zuordnung von anteiligen Kosten für Kitaneubau oder -erweiterung in einem städtebaulichen Vertrag mit dem Entwickler vereinbart werden.

Für die Erlösschätzung sind u.a. die vorgenannten Ausgaben von den Einnahmen aus dem Verkauf baureifer Baugrundstücke abzuziehen.

Finanzielle Auswirkungen für die Hansestadt Lübeck

Nach Darstellung des Entwicklers ist eine wirtschaftlich tragfähige Gesamtentwicklung nur umsetzbar, wenn sich die Hansestadt Lübeck an der Erstellung öffentlicher Infrastruktureinrichtungen beteiligt, da die Aufwendungen für die Herrichtung des Geländes sehr hoch sind.

Die bislang kalkulierte Größenordnung einer solchen städtischen Beteiligung bewegt sich dabei unterhalb der geschätzten Kosten, die die Stadt im Rahmen einer Gesamtfinanzierung durch Städtebauförderungsmittel als finanziellen Anteil aufbringen müsste. Daher

¹ Ob hinsichtlich der Kosten für die Bodensanierung Voreigentümer in die Sanierung einbezogen werden können, ist im Verfahren zu prüfen.

beabsichtigt die Hansestadt Lübeck - auch dem Anliegen des Eigentümers entsprechend - keine Fördermittel aus der Städtebauförderung in Anspruch zu nehmen.

Für die Hansestadt Lübeck entstehen somit voraussichtlich investive Kosten für die Gestaltung der öffentlichen Grünflächen. Hierzu bestehen aktuell die folgenden Überlegungen zur Kostenteilung² zwischen Verwaltung und Flächenentwickler:

Der Bereich, der für den Grünzug vorgesehen ist, wird der Hansestadt Lübeck kostenfrei übergeben. Der Zustand der Übergabe erfolgt altlastensaniert, mit unbelastetem Boden eingeebnet und mit erstellten Entwässerungseinrichtungen, die entsprechend des gestalterischen Konzepts in enger Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck zu konzipieren sind.

Die Gestaltung, Rasensaat, Anpflanzung und Anlage von Wegen übernimmt folgend die Hansestadt Lübeck auf eigene Rechnung. Hier sind für die Anlage eines Parks Kosten in Höhe von ca. 75.- EUR / qm anzusetzen. Hochgerechnet wären dies z.B. für eine Parkgröße von ca. 18.000 qm gemäß Konzept 1 ca. 1,3 Mio EUR. Um den städtischen Haushalt nicht übermäßig zu belasten, ist ein möglicher Weg, die Umsetzung der Maßnahme auf mehrere Jahre zu strecken und zunächst z.B. nur eine Rasensaat vorzunehmen.

Als weitere finanzielle Auswirkungen entstehen mittelbar Vermögenswerte aber auch Kosten im Hinblick auf die Übertragung der öffentlichen Erschließung und Grünflächen gemäß abzuschließendem Erschließungsvertrag. Die neu erstellte und nach Fertigstellung zu übergebende öffentliche Infrastruktur bestehend aus Straßen, Wegen und Grünflächen ist folgend dauerhaft zu bewirtschaften.

6. Rechtsgrundlagen und Fachgutachten

6.1 Rechtsgrundlagen

Die Bauleitplanung erfolgt nach den Bestimmungen des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722, 1731).

6.2 Fachgutachten

Für die Bauleitplanung sind folgende Fachgutachten zu erarbeiten:

- Grünordnerischer Fachbeitrag/ Fachbeitrag Naturschutz;
- Faunistisches Fachgutachten mit artenschutzrechtlicher Prüfung;
- Schalltechnische Prognose/ lärmtechnische Untersuchung;
- Entwässerungskonzept;
- Altlastenuntersuchung (liegt vor); Sanierungsplan;
- Verkehrsgutachten.

Lübeck, den 27.06.2016

Fachbereich 5, Bereich Stadtplanung und Bauordnung, 5.610.2, Be
in Zusammenarbeit mit dem Büro Evers & Küssner

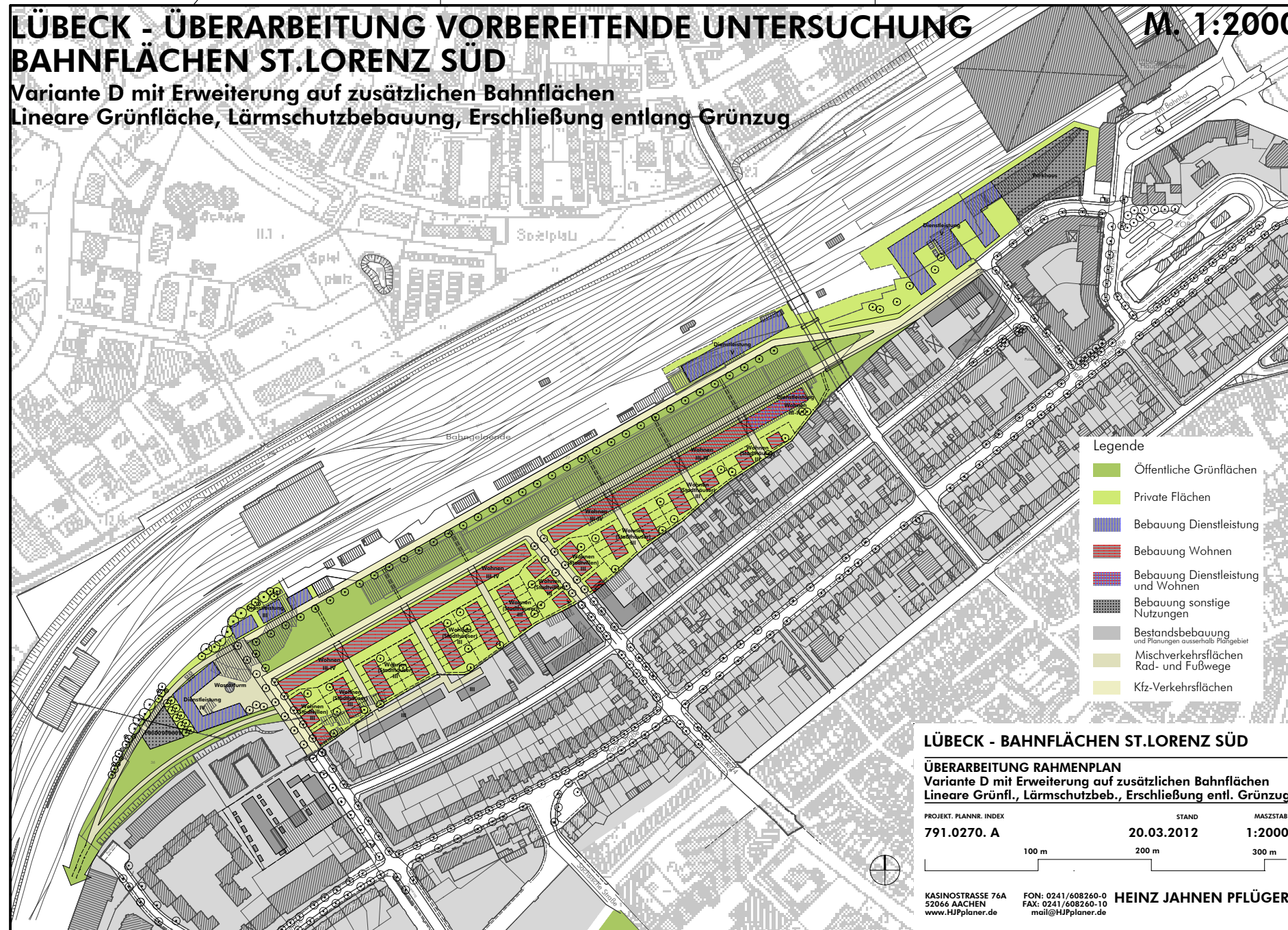
² Das genaue Modell der Kostenteilung ist im Rahmen des Verfahrens zu klären.

Plananhang 1 zur Begründung zum Aufstellungsbeschluss

LÜBECK - ÜBERARBEITUNG VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG BAHNFLÄCHEN ST. LORENZ SÜD

M. 1:2000

Variante D mit Erweiterung auf zusätzlichen Bahnflächen
Lineare Grünfläche, Lärmschutzbebauung, Erschließung entlang Grünzug



Schemaschnitt B-B Massstab 1:500

Hallen

Mehrfamilienhaus

Stadthaus

+14,00

+10,00

±0,00

Grundflächen

	öffentliche Verkehrsflächen
	öffentliche Grünflächen
	davon Spielflächen
	Shared Space, Wege
	Neubaufällchen
	private Grünflächen
	gewerbliche Freiflächen
	Verladehof
	Bestandsflächen
	Grundfläche DB
	Bestand DR